



**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA
INDOAMÉRICA**

FACULTAD DE ARQUITECTURA ARTES Y DISEÑO

CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA:

**INTERVENCIÓN URBANA Y LA DINÁMICA DE MOVILIDAD EN EL
ESPACIO PÚBLICO DE LA PARROQUIA LA MERCED DEL CANTÓN
AMBATO.**

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Arquitecta Urbana

Autora

Janeth Monserrate Zambrano Zambrano

Tutor

ARQ. M.SC. César Mauricio Sánchez Miño

AMBATO – ECUADOR

2019

**AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA,
REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN
ELECTRÓNICA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN**

Yo, Monserrate Zambrano, declaro ser autora del Trabajo de Titulación con el nombre **“Intervención Urbana y la Dinámica de Movilidad en el Espacio Público de la Parroquia La Merced del Cantón Ambato”**, como requisito para optar al grado de Arquitecta Urbana, y autorizo al Sistema de Bibliotecas de la Universidad Tecnológica Indoamérica, para que con fines netamente académicos divulgue esta obra a través del Repositorio Digital Institucional (RDI-UTI).

Los usuarios del RDI-UTI podrán consultar el contenido de este trabajo en las redes de información del país y del exterior, con las cuales la Universidad tenga convenios. La Universidad Tecnológica Indoamérica no se hace responsable por el plagio o copia del contenido parcial o total de este trabajo.

Del mismo modo, acepto que los Derechos de Autor, Morales y Patrimoniales, sobre esta obra, serán compartidos entre mi persona y la Universidad Tecnológica Indoamérica, y que no tramitaré la publicación de esta obra en ningún otro medio, sin autorización expresa de la misma. En caso de que exista el potencial de generación de beneficios económicos o patentes, producto de este trabajo, acepto que se deberán firmar convenios específicos adicionales, donde se acuerden los términos de adjudicación de dichos beneficios.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Ambato a los 01 días del mes de Agosto del 2019, firmo conforme:

Autor: Janeth Monserrate Zambrano Zambrano

Firma:

Número de Cédula: 1722427778

Dirección: Tungurahua, Ambato, Parroquia La Matriz, Cdla. España Pasaje 12 de Octubre

Correo Electrónico: janeth21_10_91@hotmail.com

Teléfono: 0958993615

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Titulación “**Intervención Urbana y la Dinámica de Movilidad en el Espacio Público de la Parroquia La Merced del Cantón Ambato**”, presentado por Monserrate Zambrano, para optar por el Título de Arquitecta Urbana.

CERTIFICO

Que dicho trabajo de titulación ha sido revisado en todas sus partes y considero que reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del Tribunal Examinador que se designe.

Ambato, 31 de Mayo del 2019

.....
Arq. M.Sc. César Mauricio Sánchez Miño
TUTOR

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

Quien suscribe, declaro que los contenidos y los resultados obtenidos en el presente trabajo de titulación, como requerimiento previo para la obtención del Título de Arquitecta Urbana, son absolutamente originales, auténticos y personales y de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor.

Ambato,01 Agosto del 2019

.....
Janeth Monserrate Zambrano Zambrano
C.C 172242777-8
AUTORA

APROBACIÓN TRIBUNAL

El trabajo de Titulación, ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado, sobre el Tema: **“INTERVENCIÓN URBANA Y LA DINÁMICA DE MOVILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO DE LA PARROQUIA LA MERCED DEL CANTÓN AMBATO”**, previo a la obtención del Título de Arquitecta Urbana, reúne los requisitos de fondo y forma para que la estudiante pueda presentarse a la sustentación del trabajo de titulación.

Ambato, 01 Agosto del 2019

.....
Arq. MDA. Andrés Córdova Feijoo
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

.....
Arq. Mg. Elizabeth Miranda Paredes
VOCAL

.....
Arq. Mpaac. Irene Acosta Vargas
VOCAL

DEDICATORIA

Dedico el esfuerzo de este trabajo a Dios por darme salud y vida para haber culminado este objetivo, a mis padres, esposo e hijo, ya que ellos han sido mi apoyo para poder seguir adelante pese a los obstáculos que se me han presentado.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a la Universidad Tecnológica Indoamérica UTI, y a sus profesores, porque a través de los conocimientos impartidos se ha cumplido con el sueño de ser profesional para en un futuro poder aportar a las necesidades de la ciudadanía y de la ciudad.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN	ii
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	iii
DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD.....	iv
APROBACIÓN TRIBUNAL	v
DEDICATORIA	vi
AGRADECIMIENTO	vii
ÍNDICE DE CONTENIDOS	viii
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xiv
ÍNDICE DE IMÁGENES	xx
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	xx
RESUMEN EJECUTIVO	xxiv
ABSTRACT.....	xxv
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO 1.....	3
EL PROBLEMA.....	3
Contextualización	3
Formulación del problema	15
Preguntas de investigación.....	15
Justificación	15
Objetivos	17
Objetivo General.....	17
Objetivos Específicos.....	17
CAPÍTULO 2.....	18
MARCO TEÓRICO.....	18

Fundamento Conceptual y Teórico	18
Fundamento Conceptual	18
Intervención Urbana.....	18
Intervención.	18
El planteamiento de una intervención.....	19
Movilidad del espacio público.	26
Fundamento teórico	34
Estado del Arte.....	35
Metodología de la investigación	45
Diseño Metodológico.....	46
Nivel de investigación.....	48
Tipo de investigación por el nivel.....	48
Conclusiones capitulares.....	49
CAPÍTULO 3.....	51
APLICACIÓN METODOLÓGICA	51
Delimitación del área de estudio.....	51
Mancha Urbana del Cantón Ambato.....	53
División Político-Administrativa del cantón Ambato.....	54
División por sectores del Cantón Ambato.	56
División de plataformas del Cantón Ambato.....	57
Área natural y pendientes mayores al 30% del Cantón Ambato.....	60
Predios y construcciones del Cantón Ambato.....	62
Morfología de la ciudad de Ambato	63
Sistema Vial	64
Análisis de conectividad y equipamientos con áreas mayores a 1000m ²	67
Conectividad y análisis de sitio con áreas verdes mayores a 1000m ²	67
Conectividad con áreas religiosas mayores a 1000 m ²	69

Conectividad con áreas de comercio mayor a 1000m ²	70
Conectividad con áreas gubernamentales mayores a 1000 m ²	71
Conectividad con áreas de educación mayores a 1000m ²	72
Conectividad con áreas de servicio mayores a 1000m ²	74
Conectividad con áreas de salud mayores a 1000m ²	75
Conclusiones Generales de conectividad y equipamientos.....	78
Identificación de problemática de la parroquia la Merced.....	81
Delimitación espacial (meso).....	82
Evolución Del Equipamiento De La Parroquia La Merced.	82
Delimitación social	83
División parroquia la Merced por sectores / Número de habitantes.	83
Nivel de instrucción al que asiste.....	86
Normativa de clasificación de la parroquia la Merced.....	88
Normativa de suelo general de la parroquia la Merced.....	89
Normativa Altura de pisos parroquia la Merced.....	91
Construcciones mayores a 1000 m ² de la parroquia la Merced.	92
Construcciones de la parroquia la Merced.....	93
Análisis de sitio de la parroquia la Merced.....	93
Espacio público de la parroquia la Merced.....	94
Definición de espacio público de parroquia la Merced.....	96
Radio de influencia de equipamientos mayores a 1000 m ²	97
Vialidad parroquia la Merced	98
Mapeo de observación de vías con mayor flujo peatonal.	103
Mapeo de observación de vías con mayor flujo vehicular.	105
Mapeo preferencia peatonal y vehicular de la parroquia la Merced.	106
Análisis de sitio (artificiales) y equipamientos en ejes conflictivos.	106
Recorrido de transporte público del área de estudio.	108

Percepción de inseguridad en el área de estudio.....	111
Delimitación Micro (Parroquia la Merced).....	114
Análisis del Contexto Físico	116
Delimitación espacial (micro).....	120
Equipamientos de área de estudio.....	120
Uso de suelo de área de estudio.	126
Llenos y vacíos Urbanos.....	128
Análisis de sitio de área de estudio.	128
Estado de Áreas recreativas.	131
Parque la Laguna.....	135
Espacio público del área de estudio.	137
Mapa de patrimonio / Elemento que representa historia.....	139
Mobiliario urbano / Macetones y Bancas.	140
Mobiliario Iluminarias.	144
Mobiliario urbano / ecotachos	147
Mobiliario / Plantas.....	150
Paradas de bus y taxis.	153
Experiencia peatonal.....	156
Análisis de vías en área de estudio.....	160
Zonas prohibido estacionarse en área de estudio.	161
Zonas permitido estacionarse de área de estudio.	166
Zonas parqueo tarifado de área de estudio.....	168
Zonas paradas de taxis en área de estudio.....	169
Principales ejes de comercio.....	171
Conflicto peatonal y vehicular en ejes de comercio.....	173
Conflicto vehicular / Calle Simón Bolívar.....	177
Conflicto peatonal y vehicular / Av. Cevallos	179

Área seleccionada de conteos para elección de franja a detalle.....	181
Síntesis de flujo peatonal entre semana y fines de semana por el día y por la noche.	186
Síntesis de flujo vehicular entre semana y fines de semana por el día y por la noche....	189
Eje comercial de la Av. Cevallos.....	192
DAFO.....	203
Conclusiones de área de estudio.	204
Descripción del Diagnóstico:	210
CAPÍTULO 4.....	211
LA PROPUESTA	211
Idea generadora.....	211
Concepto de intervención urbana para la Parroquia la Merced	212
Memoria.....	213
Plan Estratégico / Zonificación	213
Anteproyecto.....	214
Implantación Plan masa	214
Parroquia la Merced dividida por zonas	215
Plan estratégico Zona 1	216
Zona 2	224
Zona 3.	228
Zona 4.	240
Zona 5.	242
Detalles	254
Render	261
Bibliografía	263
Anexos	269

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Tasas Anuales de Crecimiento Poblacional por Provincias 1962- 2001	10
Tabla 2: Horas diarias de luz promedio en la Parroquia la Merced.	117
Tabla 3: Temperatura de aire promedio mensual a 10 m.....	117
Tabla 4: Velocidad del viento promedio mensual a 50 m.....	118
Tabla 5: Diferencia mínima y máxima de la velocidad del viento	118
Tabla 6: Humedad relativa promedio mensual de la Parroquia la Merced	118
Tabla 7: Precipitación promedio anual de la Parroquia la Merced	119

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Evolución del porcentaje urbano mundial y según continentes, 1950-2010.....	3
Gráfico 2: América Latina: Evolución del índice de primacía, 1950-2000	5
Gráfico 3: Vehículos matriculados según provincias (2005).....	9
Gráfico 4: Ubicación y delimitación del área de estudio	51
Gráfico 5: Evolución del crecimiento del cantón de Ambato	53
Gráfico 6: Esquema características de Ambato	53
Gráfico 7: Habitantes por parroquia.....	54
Gráfico 8: División política administrativa del cantón Ambato	55
Gráfico 9: Población de cada una de las parroquias urbanas	56
Gráfico 10: Densidad poblacional en el cantón Ambato	56
Gráfico 11: División por sectores del cantón Ambato.....	57
Gráfico 12: División de plataformas del Cantón Ambato.....	59
Gráfico 13: Hectáreas correspondientes a cada una de las plataformas.....	59
Gráfico 14: Área natural y pendientes mayores al 30% del Cantón Ambato.	60
Gráfico 15: Topografía irregular de Ambato	61
Gráfico 16: Predios y construcciones del Cantón Ambato	62
Gráfico 17: Morfología de la ciudad de Ambato	63
Gráfico 18: Sistema vial.....	66
Gráfico 19: Esquema explicativo de sistema vial.	66
Gráfico 20: Conectividad y análisis de sitio con áreas mayores a 1000m ²	68
Gráfico 21: Esquemas explicativo de área verde por habitante	68
Gráfico 22: Conectividad con áreas religiosas mayores a 1000m ²	69
Gráfico 23: Conectividad con áreas de comercio mayor a 1000m ²	70
Gráfico 24: Conectividad con áreas gubernamentales mayores a 1000m ²	72
Gráfico 25: Conectividad con áreas de educación mayores a 1000m ²	73
Gráfico 26: Conectividad con áreas de servicio mayores a 1000m ²	74
Gráfico 27: Conectividad con áreas de salud mayores a 1000m ²	75
Gráfico 28: Sistema vial y conectividad con equipamientos.	77
Gráfico 29: Ubicación General de equipamientos.	79
Gráfico 30: Esquema explicativo de equipamientos según parroquias.....	80
Gráfico 31: Esquemas de Identificación de problemática de la parroquia la Merced.....	81
Gráfico 32: Evolución Del Equipamiento De La Parroquia La Merced	83
Gráfico 33: División parroquia la Merced por sectores	84
Gráfico 34: Porcentaje de habitantes por sexo en la parroquia la Merced y Casaphamba	84
Gráfico 35: Porcentaje de habitantes por sexo en la parroquia la Ingauro y Atocha	85
Gráfico 36: Resumen de porcentaje de habitantes en las parroquias del Cantón Ambato	85
Gráfico 37: Resumen de porcentaje de habitantes por sexo Cantón Ambato	85
Gráfico 38: Nivel de instrucción de la parroquia Ingauro.....	86
Gráfico 39: Nivel de instrucción de la parroquia Atocha.	86
Gráfico 40: Nivel de instrucción de la parroquia Casaphamba.....	87
Gráfico 41: Nivel de instrucción de la parroquia la Merced.....	87

Gráfico 42: Nivel de instrucción general de la parroquia la Merced.	87
Gráfico 43: Área consolidada de la parroquia la Merced	88
Gráfico 44: Porcentaje de área consolidada de la parroquia la Merced	89
Gráfico 45: Uso de suelo general de la Parroquia la Merced.....	90
Gráfico 46: Uso de suelo general de la Parroquia la Merced.....	91
Gráfico 47: Altura de pisos en la parroquia la Merced	91
Gráfico 48: Equipamientos de la parroquia la Merced	92
Gráfico 49: Construcciones de la parroquia la Merced.....	93
Gráfico 50: Análisis de sitio natural y artificial en la parroquia la Merced	94
Gráfico 51: Esquema explicativo de espacios públicos	95
Gráfico 52: Espacios públicos de la parroquia la Merced.....	95
Gráfico 53: Vías consideradas como espacio público.....	97
Gráfico 54: Esquema explicativo de áreas consideradas como espacio público.....	97
Gráfico 55: Abastecimiento de radio de influencia.....	98
Gráfico 56: Leyes urbanas de vialidad de la parroquia la Merced.....	99
Gráfico 57: Ley urbana de condición vial del eje de la Av. 12 de Noviembre	100
Gráfico 58: Ley urbana de condición vial del eje de la Av. Unidad Nacional.....	101
Gráfico 59: Ley urbana de condición vial del eje de la Av. Julian Coronel	101
Gráfico 60: Ley urbana de condición vial del eje de la Av. Gonzales Suarez	102
Gráfico 61: Condición actual del eje vial de la Av. Las Américas	103
Gráfico 62: Vías con mayor flujo peatonal	104
Gráfico 63: Vías con mayor flujo vehicular.....	105
Gráfico 64: Preferencia peatonal y vehicular.....	106
Gráfico 65: Análisis de sitio / ejes de mayor preferencia peatonal y vehicular	107
Gráfico 66: Recorrido de transporte público.....	108
Gráfico 67: Percepción de inseguridad	111
Gráfico 68: Mapeos por capas para delimitación micro	115
Gráfico 69: Área delimitada a nivel micro.....	115
Gráfico 70: Equipamientos de área de estudio.....	121
Gráfico 71: Uso de suelo del área de estudio	127
Gráfico 72: Porcentaje de usos de suelo del área de estudio.....	127
Gráfico 73: Llenos y vacíos urbanos.....	128
Gráfico 74: Análisis de sitio	129
Gráfico 75: Esquema del parque la Merced.....	132
Gráfico 76: Esquema del parque la Laguna	136
Gráfico 77: Espacio público del área de estudio	138
Gráfico 78: Espacio público como áreas de paso.....	139
Gráfico 79: Iglesia la Merced considerada Patrimonio.....	140
Gráfico 80: Mobiliario Urbano de macetones y bancas.....	141
Gráfico 81: Sección de vias con mobiliario urbano / maceteros.....	143
Gráfico 82: Mobiliario de bancas en la calle Simón Bolívar	144
Gráfico 83: Mobiliario urbano en área de estudio	146
Gráfico 84: Sección vial Simón Bolívar (iluminación).....	146

Gráfico 85: Sección vial del pasaje del parque la Merced (iluminación)	147
Gráfico 86: Ecotachos en área de estudio	148
Gráfico 87: Sección vial de ecotachos en la calle Alm. Cristóbal Colón.....	149
Gráfico 88: Sección de via Humberto Albornoz : ecotachos	149
Gráfico 89: Plantas en área de estudio	150
Gráfico 90: Sección de via calle Simón Bolívar: vegetación.....	151
Gráfico 91: Sección de via Av. Unidad Nacional vegetación.....	152
Gráfico 92: Sección de via pasaje del parque la Merced: vegetación	152
Gráfico 93: Ubicación de paradas de bus y taxi.....	154
Gráfico 94: Experiencia peatonal.....	157
Gráfico 95: Sentido de las vías en el área de estudio.....	160
Gráfico 96: Zonas de prohibido estacionar	161
Gráfico 97: Zona prohibido estacionarse calle Humberto Albornoz	162
Gráfico 98: Zona prohibido estacionarse Av. Unidad Nacional	163
Gráfico 99: Zona prohibido estacionarse Av. Gonzáles Suárez	163
Gráfico 100: Zona prohibido estacionarse calle Simón Bolívar	164
Gráfico 101: Zona prohibido estacionarse Av. 12 de Noviembre	165
Gráfico 102: Zona prohibido estacionarse Av. Cevallos	165
Gráfico 103: Zonas permitido estacionarse	166
Gráfico 104: Zona permitido estacionarse calle Rocafuerte	167
Gráfico 105: Permitido estacionarse Av. Gonzáles Suárez	167
Gráfico 106: Parque tarifado en zona de estudio	168
Gráfico 107: Zona permitido estacionarse calle Alm. Cristóbal Colón	169
Gráfico 108: Paradas de taxi de la zona de la Av. Pasteur.....	169
Gráfico 109: Paradas de taxi de la Av. Pasteur	170
Gráfico 110: Paradas de taxi en la calle. Rocafuerte	171
Gráfico 111: Ejes de comercio.....	172
Gráfico 112: Principales ejes de comercio.....	174
Gráfico 113: Conflicto en la Calle. Simón Bolívar.....	177
Gráfico 114: Conflicto en la Calle. Simón Bolívar	178
Gráfico 115: Conflicto en la Calle. Simón Bolívar / los peatones irrespetan	178
Gráfico 116: Conflicto Peatonal y vehicular en Av. Cevallos	179
Gráfico 117: Conflicto vehicular en Av. Cevallos.....	180
Gráfico 118: Conflicto Peatonal y vehicular en Av. Cevallos	180
Gráfico 119: Ejes seleccionados para conteo vehicular y peatonal.	182
Gráfico 120: Síntesis de flujos entre semana por el día en horario de (7:00 y 12:45). ...	186
Gráfico 121: Síntesis de flujos entre semana por la noche en horario de (18:00).....	186
Gráfico 122: Síntesis de flujos de fin de semana por el día en horario de.	187
Gráfico 123: Síntesis de flujos de fin de semana por la noche en horario de (18:00)....	187
Gráfico 124: Síntesis de flujos entre semana por el día en horario de (7:00 y 12:45). ...	189
Gráfico 125: Síntesis de flujos entre semana por la noche en horario de (18:00).....	189
Gráfico 126: Síntesis de flujos de fin de semana por el día en horario.....	190
Gráfico 127: Síntesis de flujos de fin de semana por la noche en horario de (18:00)....	190

Gráfico 128: Eje comercial Cevallos considerado el eje con mayor flujo	192
Gráfico 129: Eje comercial de la Av. Cevallos y Maldonado.....	193
Gráfico 130: Eje comercial de la Av. Cevallos y Maldonado.....	194
Gráfico 131: Vereda residual en la escuela Teresa Flor	195
Gráfico 132: Vacío urbano.....	198
Gráfico 133: Casa comerciales de vehículos	199
Gráfico 134: Casas comerciales en la Av. Cevallos y Av. Unidad Nacional	200
Gráfico 135: Zona de parqueo no permitido en Av. Cevallos y Abdon Calderon.	201
Gráfico 136: Parterre en mal estado.....	202
Gráfico 137: Espacio público del área de estudio.....	205
Gráfico 138: Área verde como aporte a la isla de calor	205
Gráfico 139: Eje peatonal con vegetación poco usado por los peatones	206
Gráfico 140: Paradas de bus con alto flujo peatonal.....	206
Gráfico 141: Ecotachos como elementos que bloquean la circulación.....	207
Gráfico 142: Macetones como barreras arquitectónicas dentro del espacio público	207
Gráfico 143: Veredas de difícil acceso para personas con capacidades diferentes.....	208
Gráfico 144: Las bancas son poco usadas por los usuarios	208
Gráfico 145: Espacio público como área de paso.	209
Gráfico 146: Diagnóstico.....	209
Gráfico 147: Idea generadora como una red de conexiones	212
Gráfico 148: Esquemas conceptuales	212
Gráfico 149: Propuesta Plan masa de la parroquia la Merced	214
Gráfico 150: Circuitos por zonas de la parroquia la Merced	215
Gráfico 151: Zona 1	216
Gráfico 152: Planta sección A (zona 1)	217
Gráfico 153: Zoom planta sección A (zona 1).....	218
Gráfico 154: Corte A - repotencialización peatonal Av. Unidad Nacional	218
Gráfico 155: Corte B - repotencialización en la Av. Unidad Nacional.....	219
Gráfico 156: Corte C - repontencialización en la Av. Unidad Nacional / Kioscos.....	219
Gráfico 157: Planta sección B (zona 1) equipamiento complementario Guardería	220
Gráfico 158: Zoom planta sección B (zona 1) equipamiento complementario.....	221
Gráfico 159: Planta sección C (zona 1)	222
Gráfico 160: Zoom planta sección C (zona 1) Equipamiento complementario.....	223
Gráfico 161: Zoom planta sección C (zona 1) Equipamiento.....	223
Gráfico 162: Plan estratégico zona 2	224
Gráfico 163: Planta sección A (zona 2) Plaza urbana / espacio de recreación	225
Gráfico 164: Zoom planta sección A / Zona 2 plaza urbana espacio de recreación	226
Gráfico 165: Planta sección B / repotencialización de eje de conexión verde.....	227
Gráfico 166: Corte sección B / repotencialización de eje de conexión verde.....	227
Gráfico 167: Plan estratégico zona 3	228
Gráfico 168: Planta sección A eje de repotencialización peatonal	229
Gráfico 169: Corte A: repotencialización del eje peatonal Av. Colombia.....	230
Gráfico 170: Zona 3 Area A: Repotencialización del eje peatonal.....	230

Gráfico 171: zona 3 planta urbana sección B.....	231
Gráfico 172: zona 3 / zoom planta urbana sección B.....	231
Gráfico 173: zona 3 / planta sección C	232
Gráfico 174: rehabilitación parque la Laguna: planta sección C / zona activa / canchas	233
Gráfico 175: planta zona activa / restauración canchas parque la Laguna.....	234
Gráfico 176: planta zona activa / juegos infantiles	235
Gráfico 177: corte rehabilitación / juegos infantiles parque la laguna.....	235
Gráfico 178: sección C: planta puesto de ventas	236
Gráfico 179: sección C: zoom planta puesto de ventas.....	237
Gráfico 180: sección C: corte B / implementación puesto de ventas.....	237
Gráfico 181: Planta sección D: repotencialización peatonal Av. Cevallos	238
Gráfico 182: Zona 3 sección d: zoom planta zona de espera / cruce peatonal.....	239
Gráfico 183: Zona 3 corte D: planta y corte repotencialización	239
Gráfico 184: Zona 4	240
Gráfico 185: Zona 4 sección A: Planta repotencialización de eje peatonal	241
Gráfico 186: Zona 4 sección A: Corte c / repotencialización de eje peatonal	241
Gráfico 187: Zona 5 plan estratégico	242
Gráfico 188: Zona 5 / planta rehabilitación de juegos infantiles parque la Merced	244
Gráfico 189: Zona 5 Corte B rehabilitación juegos infantiles en el parque la Merced...	245
Gráfico 190: Zona 5 sección B : rehabilitación cancha la Merced	245
Gráfico 191: Zona 5 / sección B vista frontal cancha la Merced	246
Gráfico 192: Zona 5 Area C : planta eje de repotencialización calle. Simón Bolívar	246
Gráfico 193: Area C : corte A planta eje de repotencialización calle. Simón Bolívar	247
Gráfico 194: Zona 5: sección D / planta (eje de repotencialización Av. Cevallos)	247
Gráfico 195: Zona 5: sección D / corte A (eje de repotencialización Av. Cevallos)	248
Gráfico 196: Zona 5: sección D / corte B (eje de repotencialización Av. Cevallos)	248
Gráfico 197: Area B : Planta punto de intervención de eje comercial	249
Gráfico 198: Area E : Punto de intervención / Planta	250
Gráfico 199: Area E : Tabla de vegetación de punto de intervención	250
Gráfico 200: Area E : Tabla de vegetación de punto de intervención	251
Gráfico 201: planta punto de intervención (sección E).....	251
Gráfico 202: corte A punto de intervención (sección E).....	252
Gráfico 203: zoom / planta punto de intervención sección F.....	252
Gráfico 204: zoom planta punto de intervención / sección F.....	253
Gráfico 205: corte B planta punto de intervención / sección F.....	253
Gráfico 206: Detalle de alcorque	254
Gráfico 207: Detalle de alcorque	254
Gráfico 208: Detalle contenedor soterrado	255
Gráfico 209: vista frontal contenedor soterrado	255
Gráfico 210: Planta bolardo retráctil.....	256
Gráfico 211: Vista frontal bolardo retráctil.....	256
Gráfico 212: Detalle de calzada / bolardo retráctil	257
Gráfico 213: corte de rampa	257

Gráfico 214: planta de basurero	258
Gráfico 215: corte A / basurero.....	258
Gráfico 216: vista frontal / basurero	259
Gráfico 217: planta banca tipo	259
Gráfico 218: corte A banca tipo.....	260
Gráfico 219: planta de puesto de ventas	260
Gráfico 220: vista frontal de puesto de ventas	260
Gráfico 221: punto de intervención Unidad Educativa Teresa Flor.....	261
Gráfico 222: plaza de encuentro con áreas verdes	261
Gráfico 223: muros verdes.....	262
Gráfico 224: puestos de ventas	262

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imágen 1: Ubicación del Distrito Metropolitano de Quito	8
---	---

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Condición vial del eje de la Av. 12 de Noviembre	100
Ilustración 2: Condición vial del eje de la Av. Unidad Nacional.....	100
Ilustración 3: Condición vial del eje de la Av. Julian Coronel	101
Ilustración 4: Condición vial del eje de la Av. Gonzales Suarez	102
Ilustración 5: Condición vial del eje de la Av. Las Américas.....	102
Ilustración 6: Recorrido de transporte público por la calle Ayllon	109
Ilustración 7: Recorrido de transporte público por la Av. Unidad Nacional.....	109
Ilustración 8: Recorrido de transporte público por la Av. Unidad Nacional.....	109
Ilustración 9: Recorrido de transporte público por la Calle Lizardo Ruiz	110
Ilustración 10: Recorrido de transporte público por la Av. Colombia	110
Ilustración 11: Recorrido de transporte público por la Av. Unidad Nacional.....	110
Ilustración 12: Personas tomando en el parque de la Merced	112
Ilustración 13: No existe luminarias en el parque de la Merced	112
Ilustración 14: Al ser un callejón da la sensación de inseguridad.....	112
Ilustración 15: Al existir personas en estado étfico.....	113
Ilustración 16: En el Redondel las focas existe percepción de inseguridad	113
Ilustración 17: Las camineras y aceras de los alrededores del parque la Laguna	113
Ilustración 18: Manifiestan las personas que trabajan cerca del parque	114
Ilustración 19: Hospital regional Ambato	121
Ilustración 20: Iglesia Jesucristo	122
Ilustración 21: Iglesia Jesucristo	122
Ilustración 22: Empresa Municipal Cuerpo de Bomberos	122
Ilustración 23: Cancha la Merced	123
Ilustración 24: Iglesia la Merced.....	123
Ilustración 25: Ilustre Municipalidad de Ambato	123
Ilustración 26: Plaza Colon	124
Ilustración 27: Cementerio Municipal	124
Ilustración 28: Terminal Terrestre Ingahurco	124
Ilustración 29: Complejo Deportivo Ingahurco	125
Ilustración 30: Centro Comercial de Calzado Juan Cajas	125
Ilustración 31: Universidad Técnica de Ambato.....	125
Ilustración 32: Centro Comercial Ferroviario	126
Ilustración 33: Centro Comercial MultiPlaza	126
Ilustración 34: Parque la Merced	129
Ilustración 35: Cancha y piscina la Merced	130

Ilustración 36: Parque la Laguna	130
Ilustración 37: Complejo Deportivo Ingahurco	130
Ilustración 38: Vegetación en ejes viales	131
Ilustración 39: Zona pasiva Parque la Merced	131
Ilustración 40: Se pueden observar grafitis en las paredes de los juegos infantiles	133
Ilustración 41: Las baterías sanitarias no funcionan	133
Ilustración 42: Por falta de mantenimiento el césped se encuentra en pésimo estado	133
Ilustración 43: Fotografía tomada un domingo r.....	134
Ilustración 44: Se puede ver la materialidad dura utilizada para juegos infantiles	134
Ilustración 45: Fotografía tomada un día domingo por la tarde	134
Ilustración 46: Área pasiva del parque la Merced.....	135
Ilustración 47: Área activa del parque la Laguna (Cancha).....	136
Ilustración 48: Plaza utilizada como cancha.	136
Ilustración 49: Los juegos infantiles se encuentran en mal estado.	137
Ilustración 50: Mobiliario Urbano (macetones) en la plaza de la Av. Unidad Nacional	142
Ilustración 51: Mobiliario Urbano (macetones) en la calle Lizardo Ruíz.....	142
Ilustración 52: Mobiliario Urbano (macetones) en la Av. Colombia.....	142
Ilustración 53: Mobiliario Urbano (bancas) en la Calle Simón Bolívar	143
Ilustración 54: Mobiliario Urbano (bancas) en la Calle Simón Bolívar	143
Ilustración 55: Mobiliario Urbano (iluminarias) en el pasaje peatonal.....	145
Ilustración 56: Mobiliario Urbano (iluminarias) en Calle Simón Bolívar	145
Ilustración 57: Mobiliario Urbano (iluminarias) en Calle Simón Bolívar	145
Ilustración 58: Mobiliario Urbano (ecotachos) en calle Ayllon.....	148
Ilustración 59: Mobiliario Urbano (ecotachos) en Calle Humberto Albornoz.....	149
Ilustración 60: Vegetación en Calle Simón Bolívar.....	151
Ilustración 61: Vegetación en la Av. Unidad Nacional.....	151
Ilustración 62: Vegetación en pasaje del parque la Merced.....	152
Ilustración 63: Paradas de bus formal en la Av. Unidad Nacional	154
Ilustración 64: Señalización de paradas de bus formal en la calle Lizardo Ruíz	155
Ilustración 65: Paradas de bus formal de la Av. Unidad Nacional malas condiciones ...	155
Ilustración 66: Paradas de taxis de la calle Alm. Cristóbal Colon	155
Ilustración 67: Paradas de taxis de la Av. Pasteur	156
Ilustración 68: Tipo de vereda accesible en la Av. Unidad Nacional	158
Ilustración 69: Tipo de vereda funcional en la calle Ayllon	158
Ilustración 70: Tipo de vereda funcional	158
Ilustración 71: Tipo de vereda estrecha en la calle Italia	159
Ilustración 72: Tipo de vereda deteriorado calle Cesar Viteri	159
Ilustración 73: Tipo de vereda inutilizable	159
Ilustración 74: Prohibido estacionarse / calle Humberto Albornoz	162
Ilustración 75: Prohibido estacionarse / Av. Unidad Nacional	162
Ilustración 76: Prohibido estacionarse / Av. Gonzales Suárez	163
Ilustración 77: Prohibido estacionarse / calle Simón Bolívar	164
Ilustración 78: Prohibido estacionarse / Av. 12 de Noviembre	164

Ilustración 79: Prohibido estacionarse / Av. Cevallos	165
Ilustración 80: Permitido estacionarse / calle Rocafuerte	166
Ilustración 81: Permitido estacionarse / Av. Gonzáles Suárez	167
Ilustración 82: Parqueo tarifado/ calle Alm. Cristóbal Colón.....	168
Ilustración 83: Paradas de taxis/ Av. Pasteur	170
Ilustración 84: Paradas de taxis/ calle Rocafuerte.....	170
Ilustración 85: Eje comercial de la Av. Simón Bolívar	171
Ilustración 86: Eje comercial de la Av. Cevallos.....	172
Ilustración 87: Eje comercial de la Av. Simón Bolívar / Vehículos parqueados	174
Ilustración 88: Eje comercial de la Av. Simón Bolívar / Vehículos	175
Ilustración 89: Eje comercial de la Av. Simón Bolívar /	175
Ilustración 90: Eje comercial de la Av. Cevallos /.....	175
Ilustración 91: Eje comercial de la Av. Cevallos /.....	176
Ilustración 92: Eje comercial de la Av. Cevallos / Vehículos descargan mercadería	176
Ilustración 93: Eje comercial de la Av. Cevallos /.....	176
Ilustración 94: Unidad Educativa Nacional Ambato	183
Ilustración 95: Unidad Educativa Nacional Ambato	183
Ilustración 96: Universidad Técnica de Ambato.....	183
Ilustración 97: Universidad Técnica de Ambato.....	184
Ilustración 98: Terminal Terrestre Ingahurco	184
Ilustración 99: Eje seleccionada para conteo vehicular y peatonal / Av. Cevallos	184
Ilustración 100: Eje seleccionada para conteo vehicular y peatonal /.....	185
Ilustración 101: Eje seleccionada para conteo vehicular y peatonal.....	185
Ilustración 102: Eje seleccionada para conteo vehicular y peatonal / Av. Colombia	185
Ilustración 103: Flujo peatonal entre las calles Av. Cevallos y Manuela cañizares	188
Ilustración 104: Flujo peatonal entre las calles Av. Cevallos y Ayllon	188
Ilustración 105: Flujo peatonal entre las calles Av. Cevallos y Ayllon	188
Ilustración 106: Flujo vehicular entre las calles Av. Cevallos y Maldonado.....	190
Ilustración 107: Flujo vehicular entre las calles Av. Cevallos y Manuela Cañizares	191
Ilustración 108: Flujo vehicular entre las calles Av. Cevallos y Unidad Nacional.....	191
Ilustración 109: Flujo vehicular entre las calles Av. Cevallos y Abdón Calderón	191
Ilustración 110: Eje comercial de la Av. Cevallos un eje arterial.....	192
Ilustración 111: Vehículos se estacionan a descargar mercadería	194
Ilustración 112: Almacenes de electrodomésticos	194
Ilustración 113: Camionetas embarcando mercadería	195
Ilustración 114: Punto de encuentro y venta informal	196
Ilustración 115: Vereda como mobiliario	196
Ilustración 116: Barreras arquitectónica	197
Ilustración 117: Parqueadero durante el día.....	197
Ilustración 118: Venta de comida rápida por las noches.....	197
Ilustración 119: Se podría convertir en una zona degradada y residual.....	198
Ilustración 120: Se podría convertir en una zona degradada y residual.....	199
Ilustración 121: Casas comerciales de vehículos / aceras en mal estado	200

Ilustración 122: Vehículos estacionados en zona no permitida	201
Ilustración 123: Parterre en mal estado.....	202

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA

FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA: “INTERVENCIÓN URBANA Y LA DINÁMICA DE MOVILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO DE LA PARROQUIA LA MERCED DEL CANTÓN AMBATO”

AUTOR: Janeth Monserrate Zambrano Zambrano

TUTOR: Arq. César Mauricio Sánchez Miño

RESUMEN EJECUTIVO

El desarrollo urbano de las ciudades ha estado ligado al crecimiento de los sistemas de movilidad, destacando aspectos relacionados con la extensión territorial, la funcionalidad, la estética, la experiencia de viaje, entre otros. La finalidad de esta investigación se enmarca en proponer una intervención urbana que responda a la dinámica de movilidad y espacio público en las prácticas cotidianas de la Parroquia la Merced del cantón Ambato en el periodo 2018. La metodología de investigación que se utilizó fue exploratorio y explicativo porque a través de la observación del sitio de estudio, se analizó la problemática de la parroquia, y a través de esto se propone una intervención urbana de la Parroquia de la Merced y de la población que la frecuenta con el fin de satisfacer las necesidades de los habitantes. Dentro de los principales hallazgos se tiene que las parroquias tienen mayor densificación y concentración de equipamientos y por ende de actividades, esta representación de equipamientos se ha considerado importante dentro de la congestión de la movilidad ya que estos promueven los flujos tanto vehiculares como peatonales, además es importante mencionar que los flujos empiezan a disminuir casi en un 70% de acuerdo al conteo de flujos que se realizó. Los resultados del DAFO muestran que es necesario que se genere la intervención en el área de estudio ya que actualmente el espacio está funcionando como área de paso, haciendo que las actividades que se desarrollen en el área sean monótonas y aburridas.

DESCRIPTORES: Dinámica de movilidad, Espacio público, Equipamiento, Intervención urbana.

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA

FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

CARRERA DE ARQUITECTURA

**THEME: URBAN INTERVENTION IN THE MOBILITY DYNAMICS IN
THE PUBLIC SPACE OF THE LA MERCED DEL CANTON AMBATO
PARISH**

AUTHOR: Janeth Monserrate Zambrano Zambrano

TUTOR: Arq. César Mauricio Sánchez Miño

ABSTRACT

The urban development of cities has been linked to the growth of mobility systems, highlighting aspects related to territorial extension, functionality, aesthetics, travel experience, among others. The purpose of this research is framed in Propose an urban intervention that responds to the dynamics of mobility and public space in the daily practices of the Parish La Merced of Canton Ambato in the period 2018. The research methodology that was used was exploratory and explanatory because through the observation of the study site, the problematic of the parish was analyzed, and through this an urban intervention of the La Merced Parish and the population that frequents it in order to satisfy the needs of the inhabitants is proposed. Among the main findings is that the parishes have greater densification and concentration of equipment and therefore of activities, this representation of equipment has been considered important within the congestion of mobility as these promote both vehicular and pedestrian flows, in addition It is important to mention that flows begin to decrease by almost 70% according to the flow count that was made. The results of the SWOT show that it is necessary to generate the intervention in the study area since the space is currently working as a passage area, making the activities developed in the area monotonous and boring.

KEYWORDS: mobility dynamics, public space, equipment, urban intervention.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación se refiere al tema de la “Intervención Urbana y la Dinámica de Movilidad en el Espacio Público de la Parroquia La Merced del Cantón Ambato”, los espacios en los que se llevan a cabo las actividades cotidianas, en los asentamientos humanos, se han ido disgregando por el territorio urbano; estos lugares-actividades, se corresponden como nodos a redes, relacionándose entre sí a través de las estructuras de movilidad, pero también del espacio público.

Un modelo de movilidad alternativa al actual es una estructura que descansa sobre tres pilares: 1) conseguir que la gente camine o vaya en bicicleta para desplazamientos de corta duración; 2) que use el transporte público en desplazamientos más largos; y 3) limitar el uso del automóvil en la ciudad al espacio donde es más útil. [...] Las tres tareas requieren la reforma de un espacio público de la ciudad que hasta ahora ha sido entendido como neutro.

La investigación de esta problemática social se realizó por el interés de conocer la problemática en intervención urbana con la finalidad de mejorar la dinámica de movilidad en el espacio público de la Parroquia La Merced. Profundizar la indagación desde la perspectiva de la sociología urbana, fue un interés académico. Asimismo, es de interés por aportar estadísticas recientes sobre este problema urbano. En el ámbito profesional, como Arquitecta, el interés versa en conocer el contexto social, familiar, geográfico, entre otros.

La presente investigación se encuentra estructurada de la siguiente manera:

En el capítulo I se realiza el planteamiento del problema, su contextualización, así como también se delinear los objetivos necesarios para la intervención urbana, en relación con su dinámica de movilidad de los espacios públicos de la Parroquia La Merced de la ciudad de Ambato.

En el capítulo II se desarrolla un profundo análisis teórico en relación con temas de urbanismo, ciudad, arquitectura, movilidad y espacio públicos. Pero sobre

todo se delinea el estado del arte en correspondencia con los equipamientos necesarios y los diseños de espacios públicos requeridos para una mejor calidad de vida de la población.

En el capítulo III se analizará el concepto y caracterización, así como su origen, desarrollo y consolidación y efecto sociopolítico de la Parroquia de la Merced, y su repercusión desde el punto de vista del medio ambiente, contaminación, movilidad, entre otros, pero sobre todo desde el punto de vista arquitectónico dentro del ámbito urbanístico.

En el capítulo IV en base a los diagnósticos, análisis descriptivos y exploratorios realizados en los capítulos anteriores, se cuenta con información que permite justificar la problemática del estudio, y en este capítulo se desarrolla la propuesta encaminada a la intervención urbana en la dinámica de movilidad en los espacios públicos de la Parroquia La Merced.

CAPÍTULO 1

EL PROBLEMA

Contextualización

América Latina es considerada la región más urbanizada del mundo en desarrollo por los diferentes asentamientos de los habitantes, esto surge a partir de la mitad del siglo xx. Este cambio se aprecia al observar que en 1950 los niveles de urbanización eran mínimos a los registrados en las regiones más desarrolladas, sin embargo 40 años se alcanza los porcentajes de Europa y Oceanía (véase en el gráfico 1). Esto surge por la emigración de la población rural, la cual ha generado un crecimiento urbano exponencial. (Alcántara Vasconcellos, 2010).

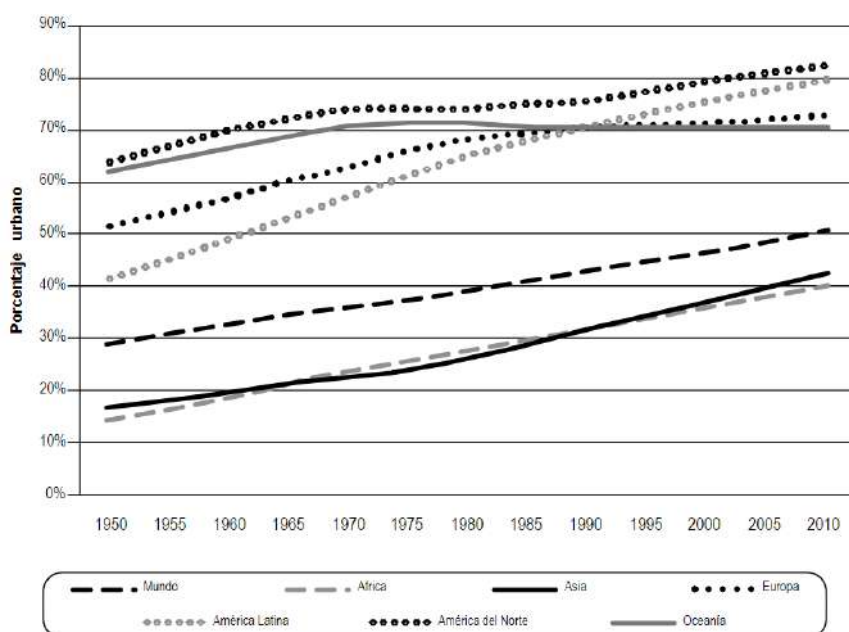


Gráfico 1: Evolución del porcentaje urbano mundial y según continentes, 1950-2010

Fuente: Alcántara, E. (2010). Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad

Las ciudades de América Latina se han caracterizado por tener un crecimiento poblacional elevado y una expansión física desordenada, especialmente en zonas urbanas, es allí donde se generan mayores problemáticas debido a una densidad de habitantes que requieren de: servicios básicos, educación, trabajo, infraestructura, entre otros; este cambio genera desconcentración. Entre los países que tienen una mayor urbanización y concentración de población está Brasil, Ecuador y Honduras (Alberts & Villa, 1980).

Según la revista Latinoamericana de población Alberts y Villa, (1980). Además, hasta los años setenta la urbanización y la concentración en la ciudad más grande (o en las dos más grandes en países como Brasil, Ecuador y Honduras) fue un fenómeno común a la mayoría de países de la región, como consecuencia del modelo de crecimiento hacia adentro y la sobreinversión en la ciudad principal. (Cunha & Vignoli, 2009, p. 37)

Debido a este cambio de modelo de crecimiento, se generó expectativas de desconcentración; a partir de esto se han sufrido impactos debido a la pérdida de habitantes dentro de la zona urbana, aunque en el último periodo censal, (véase en el gráfico 2) se puede evidenciar que se incrementó en pocas ciudades, no obstante, en la mayoría disminuyó. Sin embargo, investigadores piensan que la caída del crecimiento de la población en las urbes más grandes, se da por la expansión del radio de influencia de las suburbanizaciones las cuales no son captadas por definiciones geográficas. Como menciona la revista Latinoamericana de población, Sassen (2007): “Dado que esto último no es captado por las definiciones geográficas tradicionales de estas grandes ciudades que han quedado obsoletas porque no alcanzan a capturar la nueva naturaleza interactiva a gran escala de las megápolis y “regiones urbanas”” (Cunha & Vignoli, 2009, p. 37)

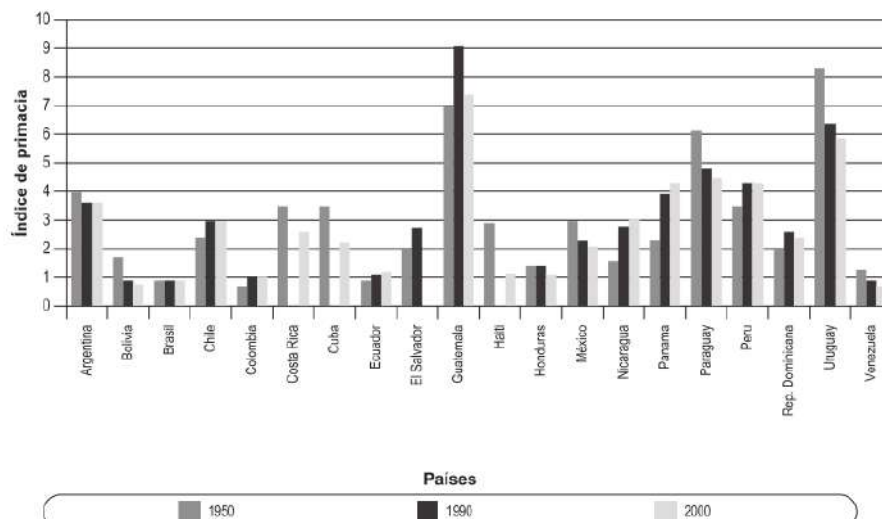


Gráfico 2: América Latina: Evolución del índice de primacía, 1950-2000
Fuente: cálculos propios a partir de la base de datos Distribución Espacial de la Población y Urbanización de América Latina (DEPUALC).

América Latina ha evolucionado después de la Segunda Guerra Mundial, surgen nuevos y complejos patrones urbanos, sociales y económicos. Es a partir de esta época donde aparecen los autobuses y vehículos, con el fin de ofrecer servicios en áreas urbanas en expansión, después de un tiempo estos fueron sustituidos por transporte privado y público. Según Figueroa et al., (1993). “En América Latina, la relación entre estructura urbana y transporte dio su primer paso con las compañías extranjeras de transporte ferroviario y tranvía, las cuales desde principios del siglo pasado obtuvieron permisos para ofrecer servicios de transporte público” (Alcántara Vasconcellos, 2010, p. 24), es aquí donde los automóviles ganan un papel muy significativo y una mayor significación en las ciudades, debido a que el desarrollo económico cambia las diferentes actividades y genera nuevas clases de movilidad social.

Según Alcántara Vasconcellos (2010) el desarrollo de las urbes trae consigo consecuencias en cuanto a la movilidad de las personas. Una de estas consecuencias es la distancia que las personas de la periferia o incluso dentro de la zona urbana tienen que recorrer diariamente para satisfacer necesidades como el trabajo, la educación y el tiempo dedicado al ocio. Generalmente los sujetos están ubicados según su clase social, en la mayoría de los casos, en las periferias se encuentran las personas de bajos recursos, lo cual trae consigo impactos relevantes pues la oferta de servicios públicos como escuelas, centros de salud entre otros es precaria

sumando la limitada oferta de trabajo que tienen, esto hace que estas personas diariamente viajen a la ciudad en busca de una mejor vida y de mejores oportunidades; búsqueda que representa tiempo, costo y comodidad, además de que el problema se agrava al tener un sistema vial no adecuado y baja calidad de transporte público.

En cambio las personas de medios y altos recursos económicos en su gran mayoría se encuentran ubicadas en el centro de la urbe y estas al tener mejores recursos suelen tener su automóvil, y generalmente usan su medio de transporte privado para movilizarse a los diferentes lugares como trabajo, estudio, y demás actividades diarias, realizando una considerable cantidad de viajes lo cual nos conlleva a la congestión de la movilidad de las personas que transitan por los diferentes espacios de la ciudad. “La falta de compatibilidad entre la densidad ocupacional del suelo y la creciente cantidad de viajes de los usuarios ha llevado a la constitución de áreas con gran cantidad de vehículos que, a su vez, causan elevados índices de congestión” (Alcántara Vasconcellos, 2010, p. 27)

Es evidente que hoy en día los individuos dependen del vehículo y esto hace que las autoridades den mayor importancia a su infraestructura descuidando la calidad de la zona pública que se ofrece a las personas, por lo cual la población lo identifica como un espacio de tránsito olvidado de su función. El ensayo de “Espacio público en Latinoamérica”, menciona a Borja (2003), “el espacio es de dominio público, de uso colectivo y multifuncional, por lo que el carácter público del espacio se refiere tanto a su acceso o a su propiedad, como a la forma en que se permanece en él, de acuerdo con normas públicamente acordadas, que son las que le transmiten su función principal y por tanto constituyen su esencia” (citado en Vergara, Gierhake, Jardón, Hernández, & Vidal, 2015, p. 3)

Los países de América Latina se están olvidando de la función de los espacios públicos, y en la actualidad son los centros comerciales los que están cumpliendo esta labor, es aquí donde las personas se reúnen generando puntos de encuentro, como espacios de recreación y paseos, olvidándose de las plazas, parques, avenidas y puntos de encuentro, todo esto debido al mal uso y descuido

que se le está dando en la actualidad. Estos sitios quizá están ganando terreno por su seguridad, condiciones de infraestructura, distribución e higiene.

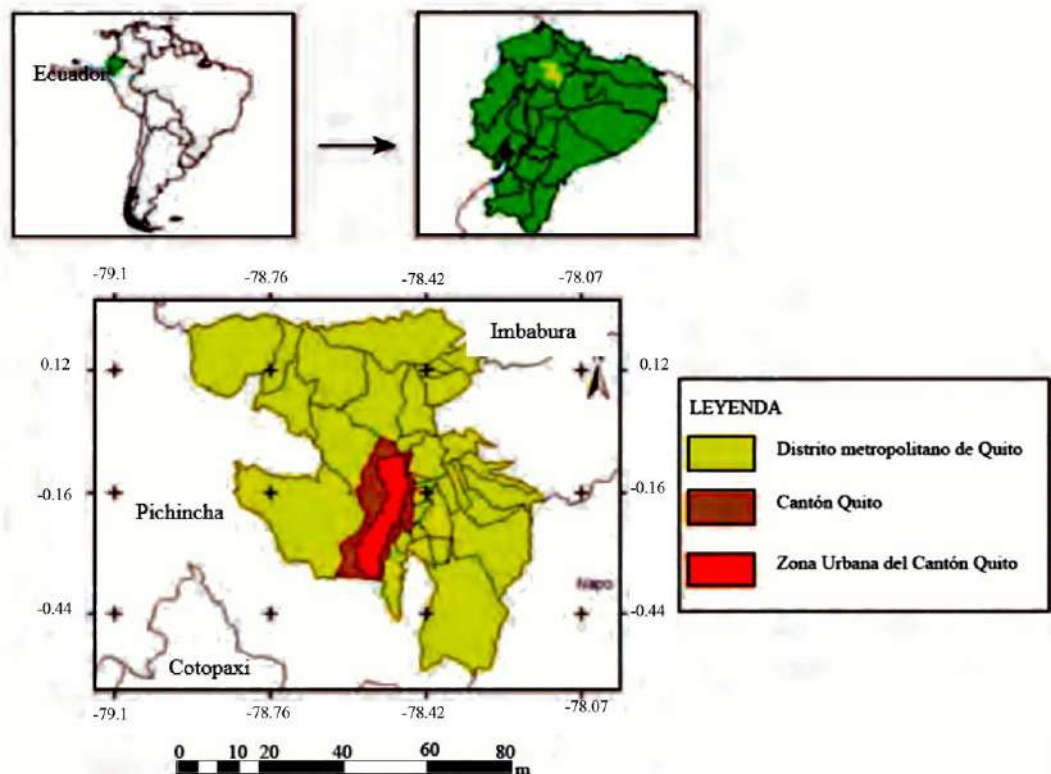
“Los malls son lugares donde la arquitectura monumental importada, está asociada con el paseo y la recreación, pero antes que nada son espacios creados y pensados para el consumo. A la vez, son un nuevo espacio público para la distinción y diferenciación simbólica especialmente de las clases altas y medias. La construcción ilimitada de estos “moles/males” comerciales (pareciera que se reproducen como hongos en el bosque), en diferentes puntos de la ciudad, no sólo ha cambiado el paisaje urbano, sino que también ha transformado el uso del espacio público en las ciudades de América Latina, además de reestructurar, en forma concentrada, las inversiones, los servicios y provocar la desaparición de pequeños comercios y locales que no pueden competir con ellos”. (Quesada Avendaño, 2006)

Según INEC (2010) el Ecuador presenta un crecimiento poblacional considerable sobre todo en las zonas urbanas, lo cual arroja la misma problemática de crecimiento demográfico desordenado. En el censo 2001-2010 según el área, la población del 2001 es de 7.431.355, mientras que en el año 2010 la población es de 9.090.786 teniendo una tasa de crecimiento del 2,24% y en el Área Rural la población del 2001 es de 4.725.253 y en el año 2010 es de 5.392.713 teniendo una tasa de crecimiento del 1,47%, por lo que es evidente que el crecimiento del área urbana es superior a la del área rural.

Al tener un incremento en la población el parque automotor se multiplica, según inventarios de emisiones de Co2 realizados por la entidad del DMQ en el 2007, (véase en la imagen 1) donde se muestran los siguientes resultados. (...) Al tráfico vehicular se le atribuye un total de 101.2 kt de monóxido de carbono (CO)(que representa el 97.3 % de las emisiones totales de CO del DMQ), para el Cantón Cuenca, en el inventario de emisiones del año 2009, al tráfico vehicular le corresponde el 97 % de las emisiones de CO, De acuerdo al inventario preliminar de emisiones de contaminantes del aire, de los cantones Esmeraldas, Ibarra, Santo Domingo, Manta, Portoviejo, Milagro, Riobamba, Ambato y Latacunga; con año

base en 2010, el tráfico vehicular, con respecto al total cantonal, emite entre un 99.1 - 99.9 % de las emisiones de CO (Vega & Parra, 2014, p. 40).

Los datos arrojan como resultado que una de las causas principales es el aporte del tráfico vehicular, por lo que es importante tomar en consideración ciertos parámetros que podrían ayudar a una mejor calidad ambiental y por ende mejor calidad de vida para la sociedad.



Imágen 1: Ubicación del Distrito Metropolitano de Quito
Fuente: Inventario de emisiones de co2

(...) Según el INEC (2005) las provincias que registran el incremento más significativo de matrículas son Pichincha, Guayas, Azuay, Tungurahua y Manabí (GeoEcuador, 2008, p. 5), por lo cual la contaminación de la provincia de Tungurahua está siendo producida en un gran porcentaje con el incremento de estos vehículos automotores. (Véase en el gráfico 3).

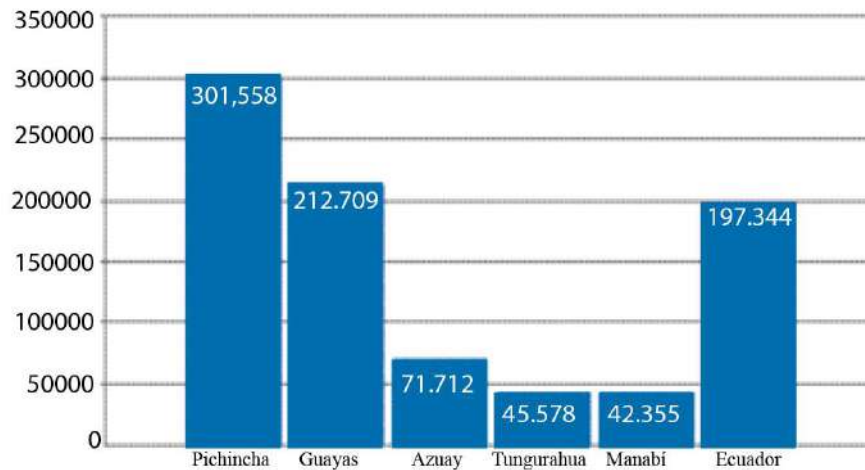


Gráfico 3: Vehículos matriculados según provincias (2005)
Fuente: INEC 2005. Estadísticas de transporte 2005

En el contexto provincial de Tungurahua entre 1962 y 2001 las tasas de crecimiento poblacional son inferiores a nivel nacional, pero altas en el contexto de la Sierra. El máximo crecimiento de Tungurahua se observa en los años de 1962 y 1974 sin embargo hay un declive a partir de este año hasta 1990, donde empieza a subir nuevamente el incremento poblacional. (Véase en la tabla 1), Como se observa Tungurahua se ubica en el cuarto lugar de desarrollo de habitantes en la sierra. Al tener este incremento poblacional las ciudades han experimentado una serie de cambios en cuanto a uso de suelo, infraestructura arquitectónica y urbana, las cuales satisfacen las necesidades de estas poblaciones, generando un mejor desarrollo en las actividades cotidianas dentro del territorio.

Sin embargo estos cambios también generan problemáticas, como la congestión de la movilidad pues a diario las personas realizan actividades con el fin de buscar mejores oportunidades como son trabajo, educación entre otras, como menciona el padre de familia Mario Rosero, asegurando que en las mañanas es un martirio circular en su vehículo para poder dejar a su hija que estudia en la unidad educativa ubicada en la Bolívar y Francisco Flor, manifestando que tiene que salir antes de las 06:30 ya que ingresar a la ciudad a esa hora es complicado. (Congestión vehicular, un problema en Ambato., 2010). Al realizar estas actividades diarias las personas intervienen en el espacio urbano, permitiendo la convivencia entre las personas que la habitan. No obstante, estas presentan problemas al movilizarse a los diferentes espacios, es por esto que hoy en día el problema de la movilidad está

queriendo ser solucionada por las autoridades, los diferentes alcaldes y las autoridades de la Provincia, como parte del requerimiento del Código Orgánico de Organización Territorial (Cootad), donde se menciona que los gobiernos seccionales deben asumir nuevas competencias y una de ellas es la de tránsito, transporte y seguridad vial.

Tabla 1: Tasas Anuales de Crecimiento Poblacional por Provincias e Intervalos Censales: 1962-2001

Provincia	1962 - 1974	1974 - 1982	1982 - 1990	1990 - 2001	1962-2001
Pichincha	4.36	4.55	3.01	2.80	3.68
Guayas	3.63	3.98	2.64	2.49	3.18
El Oro	4.40	2.68	2.73	2.23	3.09
Esmeraldas	4.10	2.84	2.50	2.13	2.95
Los Ríos	3.77	2.04	1.83	1.94	2.50
Tungurahua	3.75	2.12	1.25	1.74	2.33
Azuay	2.89	1.78	1.68	1.56	2.04
Imbabura	1.88	1.62	0.95	2.48	1.80
Manabí	2.50	0.74	2.25	1.23	1.73
Cañar	2.24	2.20	1.08	0.81	1.59
Cotopaxi	0.90	1.88	0.23	2.09	1.30
Carchi	2.18	0.63	1.46	0.46	1.23
Chimborazo	1.14	0.37	1.72	0.89	1.03
Loja	1.63	0.62	0.80	0.44	0.92
Bolívar	0.69	0.24	0.80	0.67	0.61
Total	3.13	2.71	2.28	2.09	2.58

Fuente: Minnesota Population Center. Integrated Public Use Microdata Series International: Version 4.0. Minneapolis: University of Minnesota, 2008. Con base en: INEC. Censos de población 1962, 1974, 1982, 1990, 2001.

Dentro de este escenario provincial Ambato, conocido por su productividad, ha tenido una tasa de crecimiento poblacional de un 1,50% según el censo del año 2010, además de tener un crecimiento económico considerable en estos últimos tiempos. “En el 2012 el Impuesto a la Renta recaudado en el cantón AMBATO representó el 91.3% del total de la provincia TUNGURAHUA. Respecto al 2010 creció en 45.2%. Lo cual arroja como resultado un alto movimiento de vehículos y personas debido a su alta actividad comercial.

“Ambato presenta una especialidad económica basada en actividades del sector terciario, con una PEA e infraestructura muy especializada en comercio, configurándose como uno de los núcleos urbanos más importantes del país; además,

existen otras actividades que se desarrollan exitosamente como la manufactura, inmobiliaria, investigación científica y técnica, que disponen de equipamiento para ofrecer servicios y potenciar estas actividades y el desarrollo de la zona” (Senplades, 2013-2017, p. 16).

Sin duda al tener incremento de población se genera mayor demanda de transporte y se obtiene mayor incremento de parque automotor por lo que se convierte en una de las parroquias urbanas que sufre de congestión vehicular debido a que la mayor parte de actividades como comercio, administración, instituciones educativas, salud, oficinas entre otras, se encuentran ubicadas en un solo punto de la ciudad que es la zona centro de la misma, requiriendo mayor circulación de vehículos, generando no solo inconvenientes en cuanto al número y modo de viaje, sino también en la forma de cómo estos se distribuyen en la ciudad.

“Según se conoce a través de la Dirección de Tránsito Transporte y Movilidad de la Municipalidad de Ambato, el parque automotor en la capital tungurahuese se incrementó en un 21.82% en el 2016. Y según el informe en el 2015 se registraron 72 mil 437 vehículos matriculados mientras que en el 2016 la cifra aumentó a 88 mil 243” (Diario la Hora, 2017). Esto solo afirma que la calidad del aire de Ambato cada vez es más contaminada y por ende puede ser perjudicial para la salud.

Es importante destacar que las autoridades se plantean mejorar la movilidad y el caos vehicular, al revisar el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Ciudad de Ambato se puede evidenciar que las competencias en las que se enmarca al componente están determinadas según los Art. 54 y 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización: Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal.

Además, dentro de los Planes, Programas y Proyectos en el ítem de Componente Movilidad Energía y Conectividad se plantea generar parqueaderos públicos al interior del casco urbano que ayuden a sistematizar el control de tránsito

en la ciudad con un sistema de cámaras, así como el control digital instalado para el parqueo tarifado en las calles del centro de la ciudad.

Lo que preocupa es que las autoridades siguen pensando en el vehículo y como ayudarle a la congestión del mismo, dando una mayor prioridad en cuanto a la movilidad, se cree que al diseñar más espacios para parqueaderos se va a solucionar la problemática, se considera que es hora de darle un giro a este tema y ver a la congestión de la movilidad desde otro punto de vista, el uso del vehículo motorizado lo único que está haciendo es que los espacios públicos solo sirvan para la circulación de los mismos, las personas cada vez pasan menos tiempo en las calles, se sienten cada vez más inseguros y todo esto debido a la calidad de espacio público que se les ofrece.

Los espacios públicos hoy en día solo cumplen la función de transición y no de permanencia. El espacio público se está olvidando de ofrecer espacios destinados al paseo, la recreación, la contemplación, los juegos, el contacto con la naturaleza, la relación social, el contacto con las demás personas, la apropiación del mismo. Sin duda al recorrer por las calles de Ambato en ciertos tramos se puede observar que el espacio público está pensado en el vehículo motorizado. Según Velásquez (2015 citado en Caldeira, 2000) afirma:

La experiencia de la vida moderna incluye la primacía de la apertura de las calles, la libre circulación, el encuentro impersonal y anónimo entre peatones, el espontáneo disfrute y congregación en las plazas, y la presencia de gente de diferentes orígenes sociales mirándose, observando las vitrinas, comprando, sentándose en cafés, uniéndose a manifestaciones políticas, apropiándose de las calles para sus festivales y demostraciones, y usando los espacios especialmente diseñados para la entretención de las masas (p.28).

La parroquia de la Merced del Cantón Ambato, cuenta con una superficie de 198,589 ha, antiguamente conformada por 20 cuadras. Está ubicado al norte de la ciudad, al sur del barrio colinda con el barrio La Matriz. Al norte con la calle

González Suárez. Por el este, la calle Floreana, una vía secundaria que hace 70 años estuvo considerada como una de las más grandes e importantes acequias de la urbe.

Fue fundado en mayo del año de 1641, según historiadores del sector el nombre del barrio se debe a la Virgen de la Merced, Juan Carlos Gómez, uno de los moradores e historiadores del sector afirma, que la identidad de la ciudad nace en esta localidad, y vale la pena recalcar que hace aproximadamente 70 años atrás las calles Bolívar, Lalama, Mera, y Maldonado no eran más que acequias conformadas por huertos frutales de Manzanas, Duraznos, Claudias, Abridores, Albaricoques y Capulíes que luego se sacaban a la venta en las plazas céntricas de la ciudad, sin embargo donde actualmente funciona el parque de la Merced, hace un siglo se desempeñaba una de las plazas comerciales más importantes de la ciudad, promovida por comerciantes que llegaban desde los distintos sectores de la misma como: Píllaro, Pelileo, Santa Rosa e Izamba, actividad que se desarrollaba en medio de bullicio y algarabía. (El telégrafo, 2014).

Según el telégrafo (2014) en aquella época se movilizaban por medio de un coche de madera de cuatro ruedas, que era movilizado por un caballo, hoy en día se puede evidenciar que el barrio de la Merced cambió su agricultura por el comercio siendo una de las parroquias con actividades comercial alta sobre todo en la calle Bolívar, Cevallos, 12 de noviembre y la calle Colombia, sufriendo un proceso de transformación en el espacio urbano ya que al ser parte de un área central se concentran los grupos de elite de la sociedad y, consecuentemente, son las áreas urbanas con mayor disponibilidad de infraestructura, mejores condiciones de accesibilidad a bienes y servicios y mejor calidad de las viviendas.

La zona que cuenta con equipamientos muy importantes como son tres instituciones: Escuela Teresa Flor, Juan Benigno Vela y La Merced. Otros sitios destacados como la plaza Segunda Constituyente, Parque de la Merced, la piscina La Merced, UPC, Cementerio Municipal, Ministerio de Relaciones Laborales, Teatro Juan Benigno Vela, Ilustre Municipalidad de Ambato, Cuerpo de Bomberos, Hospital Regional de Ambato, Terminal Terrestre de Ambato, Juan Cajas, Universidad Técnica de Ambato, Ferroviario, Multiplaza Ambato, entre otros.

A partir de estos beneficios las ciudades decaen social y físicamente hacia la periferia haciendo que estas personas que tienen menos disponibilidad de servicios se trasladen hacia estas zonas en busca de mejores oportunidades como trabajo, estudio, entre otras. A partir de esto la parroquia ha experimentado un proceso de transformación que genera la problemática de la movilidad urbana, sus flujos y las prácticas cotidianas de movilidad diaria, al tener una zona urbana con estas características se dan grandes intervenciones en las que se observa planeación y gestión por parte de las autoridades, intervenciones que en la mayoría de los casos provoca un mayor declive y degradación que un mejoramiento en la zona urbana afectando más al espacio público, dando mayor interés en el uso del transporte motorizado que al peatón.

Dentro de estas intervenciones está el tener vías amplias y asfaltadas para que los vehículos puedan circular, pero con la problemática de afectar a la movilidad generando mayor congestión vehicular sobre todo en horas pico que son: desde las 6:30 a 9:30, 11:30 a 13:30, 17:00 a 19:00. Tomando en consideración que en la mayoría de los casos son los conductores los que no tienen conciencia y no hacen buen uso del espacio público.

“Sin embargo, de los reportes que proporciona el CGTMA (Centro de Gestión de Tránsito Municipal de Ambato), se desprende que parte de la culpabilidad para las congestiones la tiene la misma ciudadanía debido a las múltiples infracciones que comete, tales como: vehículos de todo tamaño mal estacionados (doble fila, sobresalidos en esquinas, lejos de la acera, sitios prohibidos, pasos cebra, parqueo transversal cuando los demás vehículos están en sentido horizontal, carga o descarga de mercadería), transportistas haciendo comercio al paso (gas, frutas, transporte de valores), taxistas y buseros recogiendo o dejando pasajeros en partes no autorizadas (media calle, intersecciones), ingreso a parqueaderos invadiendo carril, giro en sitios indebidos, rebasar en vía de un solo carril, invadir vía para girar, girar en U en lugares no permitidos”. (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Ambato, 2014)

Por último, las intervenciones pensadas en el peatón, en algunos casos con, veredas angostas, sin accesibilidad para personas discapacitadas y madres con bebés en coche, barreras arquitectónicas en las veredas como eco tachos de basura y maceteros oliendo a orina, sin bancas; espacios urbanos no pensados en la estancia. Por qué no pensar en espacios de uso colectivo donde las personas se apropien del lugar, un espacio deseable donde la gente se relacione unos con otros; y no solo sea un área de paso para llegar a un sitio deseado.

Formulación del problema

¿Cuál es la necesidad de una intervención urbana que responda a la dinámica de movilidad y espacio público en las prácticas cotidianas de la parroquia la Merced del Cantón de Ambato, en el periodo 2018?

Preguntas de investigación

- ¿Cuál es la realidad en cuanto a la congestión de la movilidad y el espacio público en la Parroquia la Merced?
- ¿A qué se debe la congestión de la movilidad y el espacio público?
- ¿Cómo se puede intervenir para que se aborde la problemática de congestión de movilidad y espacio público?
- ¿Qué áreas son las más conflictivas con respecto a la movilidad y el espacio público en la parroquia de la Merced del Cantón Ambato?

Justificación

El siguiente trabajo de titulación está ubicado en la zona centro de Ambato, parroquia de la Merced, esta zona presenta problemas de congestión de la movilidad por la prioridad que se le ha dado al vehículo motorizado dejando a un lado el peatón, por esta razón se considera importante rescatar el uso del espacio público como parte de la vida urbana de los usuarios del lugar.

Se puede evidenciar que en la actualidad la gente se preocupa más por el uso del vehículo que por la función que cumplen las calles; las aceras se tornan espacios que reúnen a personas sin que estas se relacionen entre sí, son espacios de tránsito donde los usuarios no comparten unos con otros.

Las ciudades son centros en desarrollo que crecen a una velocidad alarmante y la vida cotidiana debe desenvolverse en estas, ¿pero qué tipo de vida urbana se le ofrece al peatón? Es obvio que nuestras calles y aceras no fueron pensadas para disfrutar, son lugares de tránsito donde las personas corren de una diligencia a otra, por lo que cabe preguntarse “¿Cuántas de estas hacen buen uso del espacio público olvidándose de todas las obligaciones que tiene que cumplir? Y por último ¿a cuántos niños vemos jugar en las calles, aceras, mientras realizan el recorrido de la escuela a la casa? ... Una población infantil está condenada a jugar en las calles de la ciudad ...,” (Jacobs, 1961).

Es aquí donde nace la necesidad de una intervención para abordar el problema, se está generando cierto impacto en el espacio público, no sólo para los vehículos motorizados sino para el peatón, debido a que este cada vez permanece menos tiempo en el espacio público; las personas se olvidan de su función debido al tipo de espacio que se le ofrece al mismo.

El proyecto reúne características, datos que aseguran el cumplimiento de los objetivos planteados, además se han analizado las causas y consecuencias que conllevan a la congestión de la movilidad y su impacto en el espacio público en las prácticas cotidianas de la Parroquia de la Merced. Se beneficia a los habitantes que residen allí, proporcionándoles una mejor calidad de vida a los usuarios del lugar, haciendo que las calles sean más agradables, seguras, silenciosas, menos contaminadas y priorizando al peatón, se genera un cambio de modelo de movilidad urbana; el cual beneficia también a la población flotante que permanece en la parroquia, a causa de las necesidades que tienen y a los servicios que esta les ofrece.

La presente investigación, contribuye a la mentalidad de los ciudadanos y estudiantes que revisen el proyecto de investigación, para que consideren

importante la permanencia en el espacio público y el uso del mismo, que hagan conciencia sobre el aporte que se le está dando a la ciudad con el uso del vehículo motorizado y que tomen ciertas acciones que atribuyan beneficios para la sociedad y para el espacio en que habitamos. La propuesta de intervención se justifica mediante la necesidad de cambiar la dinámica de movilidad del sitio, a través de un estudio e intervención en la Parroquia de la Merced del Cantón Ambato. El cual servirá para otros temas de estudio con problemática similar.

Objetivos

Objetivo General.

Proponer una intervención urbana que responda a la dinámica de movilidad y espacio público en las prácticas cotidianas de la Parroquia la Merced del cantón Ambato en el periodo 2018.

Objetivos Específicos

- Diagnosticar el estado actual de movilidad en el espacio público de la Parroquia la Merced.
- Determinar los espacios públicos que requieren de la intervención urbana de acuerdo a los altos flujos y actividades que se desarrollan.
- Definir estrategias de intervención a través de casos de estudio que aborden la problemática de dinámica de movilidad y espacio público.
- Diseño de intervención urbana de una de las propuestas que tenga mayor flujo y actividades.

CAPÍTULO 2

MARCO TEÓRICO

Fundamento Conceptual y Teórico

Fundamento Conceptual

Para una mejor comprensión de este documento de investigación, se considera necesario enlistar los fundamentos del marco teórico, definiciones de varios autores que están relacionados con el tema de estudio.

Intervención Urbana.

“Acción dirigida a lograr la unidad y homogeneidad de un sector que ha perdido las características compositivas originales”. (Concejo Metropolitano de Quito, 2003, p. 11)

Intervención.

“Cualquier tipo de actuación específica en un bien inmueble, simple o complejo. Constituye una actividad técnica previamente normada”. (Concejo Metropolitano de Quito, 2003, p. 11)

El planteamiento de una intervención

El planteamiento de una intervención urbana implica varias cosas, pero, sobre todo, una problematización inicial acerca de qué es esto de “actuar” en “la ciudad”. Una “acción”, esto es, el planteo de una dinámica, una alteración, un cambio, una sorpresa, el desenvolvimiento de un proceso de subjetivación que pueda devenir una experiencia de creación diferente. (Chiarella, Fedele , Sferco, & Basaber, 2007, p. 49)

Estructura Urbana.

Según Garmendia (2008 citada en Sohn, 2004), la estructura Urbana es definida como “el modelo de distribución espacial de las actividades económicas y residenciales condicionadas por la red de transportes existente” (p. 31).

Como menciona Bass (2006 citada en Garza, 2000a), la estructura urbana como “la forma en que se organizan las viviendas, el sistema vial, las plantas industriales, los comercios, edificios de servicios, equipamiento e infraestructura, así como las áreas verdes en sus diferentes modalidades. El tejido urbano resultante es la imagen es la imagen física de la ciudad” (p. 3).

Como describe Yantorno (2011 citado en Miguel A. Vigliocco y Raúl H. Meda, ed. Civilidad 1991), la Estructura Urbana es el soporte de la ciudad y su representación, pero no como si fuera una fotografía donde pueden apreciarse los detalles y hechos circunstanciales, sino una síntesis donde aparecen aquellas actividades, espacios y relaciones que tienen una cierta perdurabilidad en el tiempo. Está conformada por elementos físicos pero que no se agota en lo meramente constructivo, sino que se trata de espacios sociales en los cuales se alberga la misma vida humana. Es un conjunto de elementos urbanísticos y arquitectónicos del pasado que aún tienen una presencia concreta en el presente y han de condicionar el futuro. Los elementos componentes de la Estructura Urbana son: el suelo, el uso del suelo, las interrelaciones y los conflictos y tendencias (p. 7)

Jerarquía.

El ordenamiento jerárquico de distintos tipos de trayectorias es crucial para crear una red de conexiones. El proceso de organización sigue un orden: comienza con las escalas menores (sendas peatonales) y progresa hacia las escalas superiores (calles de creciente capacidad). Si no existe cualquiera de los niveles de conectividad, la red se vuelve patológica. (Baratta Pappini, 2015)

Según Arias (2014citdo en Ching, 2010), jerarquía es la Articulación de la relevancia o significación de una forma o un espacio de virtud de su dimensión, forma o situación relativa a otras formas y espacios de la organización (p. 17).

Redes de Transporte.

Según Francisco Javier (2012citado en Dooms, M. et al., 2007), Afirma “Buena parte de la definición del diseño de las redes de transporte reposa en la determinación del tipo de nodo o “hub” a construir o recrear, entendido como centro activo de transporte (Instalaciones, oferta de servicios, capacidad de almacenaje, sistemas de aproximación al nodo, componente ambiental, etc.), dotado de un cierto grado de polarización sobre el sistema en el que se inserta y con capacidad de afectar al entorno espacial en el que se ubica espacialmente” (p. 31)

Sistema de transporte.

Es el conjunto de elementos integrados por infraestructura y por equipos móviles que suministran servicios de transporte a una región geográfica. Como soporte del movimiento social, el sistema de transporte constituye un organismo contradictorio, que evoluciona en el tiempo y en el espacio, según el nivel de desarrollo social que alcance (Cifuentes Alvarado, 2005, p. 8).

El tejido Urbano.

Como menciona Burgos (2017 citado en Ferretti Ramos, 2013): El tejido urbano se conoce como el producto de la acumulación en el tiempo de las relaciones sociales entre grupos y de ellos con el territorio, es la huella digital de la salubridad del tejido social que sostiene la vida urbana (p.19).

Como Cobo (2018 citado en Wheeler, 2015), describe al tejido urbano como un área de forma urbana distintiva, equivalente a al menos varias cuadras o un kilómetro cuadrado, es decir, lo suficientemente grande como para que los individuos lo perciban como un tipo de lugar distintivo y para adaptarse a procesos de planificación y desarrollo, más allá de la escala individual de los edificios. Se caracteriza por patrones específicos de calles, configuración de cuadras, parcelación, uso de suelo, forma de construcción, ubicación de la edificación en el lote, diseño de calles y relación entre elementos naturales y construidos (p. 18).

Sistemas de espacios verdes.

El sistema de espacios verdes en ciudad y su planificación interaccionan con el sistema de microclima urbano y con aspectos psicológicos ambientales, de gran importancia para el habitante de la ciudad, como es el medio ambiente urbano, el confort y, en definitiva, la calidad de vida que pueden llegar a tener los ciudadanos (Gómez Lopera, Francisco, 2005)

Espacios verdes

Según Gonzales (2013 citado en Robles, 2015), menciona que los espacios verdes son considerados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como imprescindibles por los beneficios que reportan en nuestro bienestar físico y emocional contribuyendo a mitigar el deterioro urbanístico de la ciudad, haciéndolas más habitables y saludables. La OMS recomienda que las ciudades dispongan como mínimo, de entre 9 a 15 m² de área verde por habitante, distribuidos equitativamente en relación a la densidad de población.

Se considera que los espacios verdes cumplen una función ecológica importante, no solo porque su existencia permite una mejor integración de los habitantes con su medio ambiente, sino porque su cantidad y distribución en el espacio de la ciudad juegan un importante papel en la construcción de una ciudad sustentable. (Muñoz Reséndiz, 2014, p. 38)

Urbanismo.

“(…) El urbanismo debe garantizar, por lo menos en las áreas densas, que en cada manzana los bajos sean lugares de encuentro, comercios, y sobre todo cafés, “el equipamiento más importante de la ciudad”. (…)” (Carrión , 2001, p. 392)

“El Urbanismo sería la "disciplina o práctica social, de carácter eminentemente técnico y voluntario, destinada a la reforma de la situación actual y a la ordenación del desarrollo espacial y temporal futuro de una ciudad, de acuerdo con las necesidades materiales y sociales de los habitantes de dicha ciudad”. (Sanchez Hernandez, 1992, p. 231)

El urbanismo tiene como fin la modelación y la remodelación de las ciudades, por lo que se refiere al estudio de las ciudades. (Ducci, 2014, p. 2)

Ciudad.

“(…) La ciudad entendida como sistema, de redes o de conjunto de elementos – tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación (estaciones de trenes y autobuses), áreas comerciales, equipamientos culturales es decir espacios de uso colectivos debido a la apropiación progresiva de la gente – que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural. Es decir que el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político.” (Borja, Jordi; Muxi, Zaidi, 2000)

“La ciudad originalmente entendida a partir de temas como el crecimiento periférico, la ‘metropolización’, la renta del suelo, entre otros, tiende a ceder ante las nuevas preocupaciones del desarrollo intra e interurbano, del gobierno de la ciudad, de las modalidades de producción de los servicios, de la competitividad y del posicionamiento de la ciudad, (...)” (Carrión , 2001, p. 23)

“Las ciudades no son el espacio de lo doméstico o privado, son el ámbito donde la población se encuentra (simbiosis), se identifica (simbólico y se manifiesta (cívico). Es por esto que debe ser entendida como un “sistema de redes o de conjunto de elementos –tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación (estaciones de trenes y autobuses), áreas comerciales, equipamientos culturales, es decir espacios de uso colectivos debido a la apropiación progresiva de la gente- que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural”. (Velásquez M., 2015, p. 23)

Geografía Urbana.

(...) Se puede definir como el estudio del establecimiento urbano, su situación, su sitio, su evolución y su patrón de asentamiento, además de la clasificación del establecimiento urbano en pueblos, villas y ciudades (Ducci, 2014, p. 20).

(...) la Geografía Urbana trata la ciudad como unidad espacial aislada: emplazamiento, situación, tamaño, plano, morfología y edificación, estructura espacial y social, funciones, población, mercado del suelo, transportes y problemas medioambientales, suelen ser los temas principales en este tipo de estudios. (Sanchez Hernandez, José Luis, 1992, p. 232)

Actividades Sociales.

“Las actividades sociales incluyen cualquier tipo de contacto entre la gente y ocurren en todos los espacios de la ciudad” (Gehl, 2010, p. 18).

Diversidad de actividades y usos en los espacios públicos.

“Para dar respuesta a la heterogeneidad de experiencias de la población son necesarios espacios de encuentro (parques y plazas) donde se puedan desarrollar simultáneamente diferentes actividades (descansar, jugar, cuidar, hacer deporte, socializarse, leer...). Además, las calles son los ejes vertebradores de los barrios y las que los dotan de vida, por eso es importante que dejen de ser espacios sólo para el tránsito y se recupere la función de la calle como lugar de encuentro”. (Gutiérrez Valdivia, Ciocoletto, & García Almirall, s/a, p. 16)

Actividades.

Las actividades se han agrupados en pasivas y activas. Las primeras se entienden como aquellas en que el usuario actúa como espectador, por ejemplo: descansar, vigilar a los niños, observar el paisaje o algún espectáculo, leer ó estudiar, conversar con otras personas, los encuentros. Las actividades activas representan la más directa experiencia con el lugar, ya que el usuario participa como actor, teniendo un rol crucial, por ejemplo: ejercitarse (trotar, caminar), recrearse (patinar, manejar bicicleta, jugar, y otros) participativas (desfiles, marchas). (V. Velazques & Meléndez, 2003, p. 74)

Planificación

La planificación de la ciudad parte hoy de conocer lo que está pasando y prever lo que puede pasar, para, a partir de ello, organizar estrategias adecuadas, para que pase lo que queremos que pase, y no pase lo que no queremos. (*Ocampo Hoyos, 2017, p. 52*)

(...) la planificación supone, teóricamente, capacidad para modificar los procesos espontáneos de evolución urbana, hay que decidir en qué sentido van a incidir esas modificaciones. (Sanchez Hernandez, José Luis, 1992, p. 231)

Planificación Urbana.

La planificación urbana es una disciplina formada por un conjunto de ciencias técnicas y arte que tiene como meta plantear la estructura urbana: zonificar, localizar y dosificar áreas y servicios en la forma más efectiva y económica. (Ducci, 2014)

Según Pérez (2002), los desarrolladores urbanos utilizan a la planificación urbana no como una herramienta que sirve a los intereses públicos, sino como un medio de producir áreas urbanas que satisfagan necesidades particulares. (Pedroza Villarreal, 2014, p. 54)

(...) “la planificación urbana es una actividad negociadora y mediadora del complejo sistema de relaciones que se establecen entre la administración y la comunidad, que opera en un medio social, económico y político variable a lo largo del tiempo. Por lo tanto, uno de sus objetivos debería ser señalar lineamientos de acción que sean entendidos y sentidos como los más idóneos por las propias comunidades”. (Vallmitjana, 2002, p. 121)

Planificación Estratégica.

(...) un proceso dinámico mediante el cual se identifican las líneas e instrumentos de actuación para el aprovechamiento de oportunidades. (Daza & Wady, 2008, p. 34)

(...) la planificación estratégica tiene un claro potencial para realizar aportaciones positivas a nuestras ciudades (...), (Fernández Güell, 2006, p. 274)

La planificación estratégica es una herramienta habitual para el desarrollo de territorios y ciudades, que se suma a la planificación urbana tradicional. (Vidal Climent, 2016, p. 35)

Movilidad del espacio público.

“La movilidad de los ciudadanos guarda una estrecha relación con la estructura urbana y la organización funcional del territorio sobre el que se desplazan. De la distribución de las funciones que se de en una ciudad dependerán en buena medida las pautas de movilidad de sus habitantes. Asimismo, los sistemas de transporte implantados en una ciudad contribuirán a configurar la estructura urbana de ésta. De esta forma, entre ambas variables se establece una estrecha relación que, lejos de desarrollarse en una sola dirección siguiendo un esquema de causa-efecto, se realiza en ambas direcciones basándose en un esquema de carácter biunívoco y dialéctico”. (Avellaneda, 2008, p. 10)

Según Miralles (2001 citado en Avellaneda, 2008), menciona:

“Si hasta hace dos décadas hablábamos de tránsito, hace una, de política de transporte y ahora, de movilidad, no es porque nos guste cambiar de palabra, sino porque hemos ido Pau Avellaneda 11 Departamento de Arquitectura - Pontificia Universidad Católica del Perú Cuadernos de Arquitectura y Ciudad - Edición.Digital_006 Ciudad popular, organización funcional y movilidad comprendiendo la dinámica de los traslados de las personas” (p. 11).

En el documento de movilidad peatonal y seguridad ciudadana: evaluación de intervenciones urbanas en el espacio público de la comuna de la granja. (Ayuntamiento de Sevilla, 2007), Barata Pappini 201), refiere que:

“Movilidad urbana, ésta está referida a las distintas formas de desplazamiento que se generan dentro de la ciudad. Y cuando nos referimos a la movilidad peatonal, hablamos de” fortalecer el papel del peatón en favor de una nueva cultura de la movilidad sostenible que permite reconstruir la proximidad como valor urbano”.

Conectividad.

(...) Según la Fundación RACC, 1 se entiende por ‘conectividad’ “el hecho de que diferentes puntos geográficos se encuentren conectados, de manera que se pueden establecer relaciones de movilidad” (Santos y Ganges & De las Rivas Sanz, 2008, p7)

(...) la ‘conectividad’ urbana es un concepto maleable, que suele usarse desde la perspectiva de la estructura urbana y sus condicionamientos de accesibilidad, entendidos éstos como la proximidad o distancia, la relación con el sistema de transporte que permite salvar la distancia, el esfuerzo necesitado en tiempo y coste, y la relación con la actividad en la que el individuo tome parte (motivos de viaje). (Santos y Ganges & De las Rivas Sanz, 2008, p. 19)

Equipamiento:

“Es el destinado a actividades e instalaciones que generan ámbitos, bienes y servicios para satisfacer las necesidades de la población, garantizar el esparcimiento y mejorar la calidad de vida, independientemente de su carácter público o privado. El equipamiento normativo tiene dos componentes: de servicios sociales y, de servicios públicos.” (Concejo Metropolitano de Quito, 2003, p. 8)

Equipamiento Urbano:

“Es el espacio o conjunto de espacios cubiertos o abiertos en predios destinados para los servicios comunitarios.” (Concejo Metropolitano de Quito, 2003, p. 9)

El equipamiento urbano determina los desplazamientos de muchas actividades cotidianas y semanales de la población, por lo cual su ubicación estratégica es de mayor importancia para acortarlos. (Pacheco Juárez, 2013, p. 32)

Movilidad.

Según el diccionario American Heritage Dictionary, se define como movilidad aquella cualidad o estado de ser móvil, y móvil como la capacidad del ser en moverse o ser movido de un lugar a otro. La Comisión Mundial sobre el medio ambiente y desenvolvimiento agrega movilidad de tránsito de personas, bienes o servicio (CMMAD, 1992), (V. & Velásquez, 2015, p. 48)

“La movilidad es una dinámica clave de la urbanización y su infraestructura determina el modelo urbano de las ciudades, la impresión espacial definida por calles, sistemas del transporte, espacios y edificios” (Habitat, 2016, p. 5).

“El concepto de movilidad se entiende como la capacidad de movilizarse de un lugar a otro. Para lograr aumentar la capacidad de movilizarse es necesario el desarrollo de infraestructura de movilidad (vías vehiculares, férreas, senderos, centros de intercambio como terminales, puertos, paraderos, aeropuertos, etc.), (...)” (Avella Palacio, 2008, p. 24)

Transporte Urbano.

Según Miralles (2003), reafirma que en esta relación imperfecta: “el transporte urbano no solo es un elemento técnico introducido, de forma más o menos coherente, en el espacio público de la ciudad, sino que se trata de una construcción social, en la medida que el incremento de la velocidad ha introducido nuevos conceptos de espacio y de tiempo”. (V. & Velásquez, 2015, p. 41)

Transporte público urbano

Es el servicio público de transporte que se efectúa dentro del perímetro urbano entre sus colonias y distintas zonas con fines de lucro. Es una prestación de servicio, esencial. (Cifuertes Alvarado, 2005, p. 6)

Transporte Privado.

Vehículo privado motorizado son vehículos que funcionan con motores de combustión y con energía fósil de forma prácticamente mayoritaria. En su circulación urbana comparten calzada junto a otros medios de transporte. Bajo esta denominación nos referimos a los automóviles, motocicletas y ciclomotores. (Gonzales, 2007, p. 5)

Vehículo Privado.

Transporte motorizado que no esta disponible para uso público por lo que solo es de uso personal.

Accesibilidad.

Accesibilidad es el conjunto de características que debe disponer un entorno urbano, edificación, producto, servicio o medio de comunicación para ser utilizado en condiciones de comodidad, seguridad, igualdad y autonomía por todas las personas, incluso por aquellas con capacidades motrices o sensoriales diferentes (Boudeguer Simonetti , Prett Weber , & Squella Fernández, 2010, p. 12).

“En un primer momento, la palabra accesibilidad estaba asociada a la eliminación de barreras físicas, a facilitar el acceso a los entornos urbanos, arquitectónicos. Sin embargo, hemos ido avanzando desde esa concepción parcial de la accesibilidad a englobarla en un concepto que considera a la persona y a su entorno como un todo: abarcando el medio físico, los transportes, la educación, el deporte, la cultura, el ocio o la sociedad de la información; en definitiva, hemos de

plantear soluciones que no señalen de manera diferenciada a los ciudadanos según sus capacidades.” (Férrandez, García, Junca, Torralba, & Santos, 2015, p. 13)

Accesibilidad Universal.

Según la Ley de Igualdad, No Discriminación y Accesibilidad Universal (LIONDAU), afirma “la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de «diseño para todos» y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse” (Borau Jordán , 2011, p. 14).

La Accesibilidad Universal consiste en planear, proyectar, construir, rehabilitar y conservar el entorno de modo que tenga en cuenta la envolvente de necesidades y requerimientos de cualquier persona sea cual sea su edad, circunstancia o capacidades.

Peatón.

Los peatones son los menos peligrosos por lo que resulta evidente: ni su velocidad ni su constitución pueden representar peligro alguno para otros usuarios o medios de transporte; y por esto mismo son los que más sufren la accidentalidad originada por otros medios. Constituyen entre el 10 y el 15% de fallecidos cada año en accidentes de tráfico, y la mitad de ellos se producen en las ciudades. El porcentaje de peatones heridos en ciudad se encuentra en los últimos años entre el 85 y el 90% del total de heridos en accidentes de tráfico. Entre 2000 y 2005 una media de 750 personas por año ha muerto como consecuencia de atropello, la mitad de ellos en zonas urbanas (Gonzales, 2007, p. 18).

“Un peatón es la persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías públicas. También se consideran peatones los que empujan cualquier otro vehículo

sin motor de pequeñas dimensiones o las personas con movilidad reducida que circulan al paso con una silla de ruedas con motor o sin él”. (Ministerio del interior, s.f., pág. 7)

“Un peatón es toda persona que realiza a pie al menos parte de su recorrido. Además de la forma habitual de caminar, los peatones pueden utilizar diversas modificaciones y ayudas para desplazarse como sillas de ruedas, andadores, bastones, patinetes y patines. Pueden transportar distintas cargas en las manos, en la espalda, sobre la cabeza o los hombros, o mediante empuje o tracción. Así mismo, también se considera que las personas que corren, practican jogging o marcha, se sientan o se tumban en la vía pública forman parte de ese colectivo”. (Organización Mundial de la Salud, 2013, pág. 23)

Tráfico.

Se puede definir el tráfico como el exceso de tránsito de personas, animales y vehículos por las vías, dificultando el paso de los mismos.

Espacio Público.

Según la teoría de (Marcano, 1994) dice, el espacio público está conformado por calles y plazas definidas por las manzanas edificadas con construcciones continuas y uniformes, la plaza es el espacio público de reunión por excelencia, alrededor de la cual se ubican los usos más importantes. (citado en Bercomo, 2011, p. 6)

Según (Vivas, 2009) “El espacio público supone pues dominio público, uso social colectivo y multifuncional. Su facultad de ser accesible a todos le otorga su rango de centro: todos acuden al espacio público por uno u otro motivo, ya sea para pasear; para conocer a otros; para comunicarse con otras partes del entramado urbano; para reunirse; para manifestarse a favor o en contra de algo; para descubrir, pero, además, que el espacio público se encuentra directamente vinculado con la calidad de vida de la gente” (citado en Velásquez M., 2015, p. 29)

Según el MINVU (2003 citado en Baratta, 2015) manifiesta que:

“Los espacios públicos son básicamente: plazas urbanas y lugares significativos, las calles, los parques urbanos y los edificios del contexto; y sus elementos son: los muebles urbanos, los árboles, los pavimentos, las fuentes de agua, las circulaciones vehiculares, el arte público, la publicidad y paisaje urbano, los rótulos urbanos, los juegos infantiles, los escenarios, los elementos recreacionales y deportivos, los cierros, ciclovías, redes de infraestructura y circulaciones peatonales. Dicha definición se delimita en “alusión directa al espacio de las ciudades ocupado por la gente para circular y para detenerse, en otras palabras, para interactuar, construyendo de esa manera la vida colectiva”.

La red de espacios libres públicos

“La red de espacios libres públicos está constituida por el sistema de movilidad rodada, el sistema cívico peatonal y el mobiliario urbano que comprende desde las papeleras y los soportes publicitarios hasta los intercambiadores de transporte, los transformadores eléctricos, los monumentos o las fuentes”. (Rodríguez , Bisbal Grandal, & Ontiveros de la Fuente, 2011)

Plazas.

“Las plazas de ámbito urbano son espacios de mayor jerarquía, de gran superficie e importancia dentro del contexto y se caracterizan por estar dotadas de otros elementos urbanos como las aceras y áreas verdes. Los bordes tienden a ser similares, limitándose a través de vías de circulación de importancia para la urbe, cuya amplitud esta acortada para el peatón por brocales o áreas verdes”. (V. Velazques & Meléndez, 2003, p. 76)

Espacio libre que se forme por la discontinuidad de la trama vial, creando espacios relativamente amplios, que favorecen la realización de actividades

públicas. Aparecen generalmente enfrentadas a edificios religiosos o civiles de gran relevancia en la época colonial. (Oficina del historiador de la habanna, s.f.)

Calle.

“Vía destinada al tránsito de vehículos y peatones dentro de zonas urbanizadas o núcleos urbanos. Es el espacio público entre límites de propiedad, cuyos componentes son aceras y contenes a ambos lados, así como la calzada al centro con o sin separador o paseo”. (Oficina del historiador de la habanna, s.f.)

Como menciona Louis Khan “(...) la calle es el primer lugar de reunión de la comunidad, de ella se derivan la plaza, el centro de convenciones y todos los lugares de congregación comunitaria. Su techo es el cielo y sus costados están conformados por las fachadas, que son una donación que los habitantes le hacen a la ciudad” (Pérez Peláez & Alvarado Salas, 2004, p. 5)

Mobiliario.

“El mobiliario se refiere a los elementos como las bancas, papeleras, elementos de protección o separación, soportes informativos o publicitarios, soportes de bicicletas, marquesinas y luminarias” (Velasquez M., 2015, p. 104).

Mobiliario Urbano

“Mario Camacho Cardona define mobiliario en su diccionario de arquitectura y urbanismo urbano como: “Objetos o efectos públicos que amueblan los espacios urbanos, como bancas, semáforos, postes, etc” (Revista de Urbanismo, 2009).

Acera

“Las aceras no son simplemente para pasar, para ir de un lado a otro; son para disfrutar de la ciudad, conversar, mirar. Quedan junto a las calles, pero no son

parientes de éstas. Lo son más bien de las plazas y de los parques Si la ciudad es un gran lugar de encuentro ciudadano, esto acontece antes que nada en su espacio público peatonal; los demás son espacios privados o vehiculares”. (Pérez Peláez & Alvarado Salas, 2004, p. 8)

“Parte lateral de la vía pública comprendida entre la línea de fábrica y la calzada, destinada al tránsito exclusivo de peatones” (Concejo Metropolitano de Quito, 2003, p. 2).

Fundamento teórico

Generalmente podemos decir que las intervenciones urbanas se han realizado con el fin de promover un desarrollo urbano y en muchos casos hasta la competitividad entre ciudades, como menciona (Lugo, 2002), (...) La ejecución de grandes proyectos urbanos es visualizada, en muchos casos, con un elemento clave para incrementar la competitividad de las ciudades” sobre intervenciones urbanas que pueden ser “la recuperación de centros históricos; la reutilización de antiguas zonas industriales, militares, ferroviarias, portuarias, aeroportuarias; la rehabilitación de grandes áreas de viviendas degradadas; la construcción de nuevas zonas turísticas o recreativas; etc.”. (Márquez, 2012, p. 13 14)

Esto con el fin de mejorar la calidad del espacio público o de satisfacer ya sean problemáticas o necesidades de los ciudadanos. Existen varias estrategias de intervención urbana, las mismas que puede abarcar acciones ya sean de mejoramiento, rehabilitación o renovación. Estas estrategias no se limitan a ninguna de ellas. Hay que tener en cuenta que para realizar un proyecto de intervención se deben de considerar aspectos urbanísticos y arquitectónicos, cabe la pena recalcar que también se deben considerar elementos sociales, culturales, climatológicos y en algunos casos hasta económicos.

Por otra parte, la dinámica de la movilidad es de gran importancia ya que trata de las actividades urbanas que realiza la población, estas actividades se llevan a cabo diariamente. Sin embargo, hoy en día los seres humanos están adoptando

ciertas medidas en cuanto a la movilidad que están generando conflicto dentro del espacio público. Como se menciona en los (Cuadernos de Investigación Urbanística. No 30, 2002). “La demanda de movilidad es en gran medida, consecuencia de los modelos de organización espacial que adoptan las sociedades. Pero también, estos modelos dependen del desarrollo de los medios de transporte que faciliten la movilidad”. (Velásquez, 2015, p. 13) Para ello se ha venido trabajando a lo largo de los años en el tema de la movilidad en el espacio público ya que actualmente la sociedad está olvidándose de las características y funciones con las que cuenta el espacio público.

Estado del Arte

En cuanto al uso del espacio público se puede decir que desde el principio de la historia fue concebido como un lugar de expresión y apropiación social, espacio que reside lo cotidiano de las personas en su diario vivir. Se puede mencionar que el espacio público es conocido desde la historia como un lugar de encuentro, interacción social; el cual muestra la esencia de lo urbano. Desde la antigüedad hasta el día de hoy sigue teniendo esta función. El libro de (Jacobs, 1961) Habla de cómo los espacios públicos forman parte fundamental de una ciudad; menciona que las calles no solo sirven para transportar vehículos y las aceras no solo para transportar personas, mencionando a estos dos elementos como los órganos vitales de la ciudad, al pasar los años el libro el espacio público, ciudad y ciudadanía (Borja & Muxí, 2000) dice que el espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de sus habitantes.

En la revista de transformaciones del espacio público en la ciudad latinoamericana / cambios espaciales y prácticas sociales (Davis, 1986), dice “El espacio público fue creado por los burgueses capitalistas del siglo XIX para proteger y expandir sus intereses comerciales contra la aristocracia y otros regímenes no democráticos, definiendo y controlando el espacio. Mientras la burguesía intentaba asegurar sus propios derechos al desarrollo capitalista afirmando derechos “igualitarios”, no intentó sin embargo extender el acceso

igualitario a todos los segmentos de la sociedad, especialmente a los miembros de las clases más bajas, que debían competir económicamente con ellos utilizando los espacios públicos en este caso las calles” (Salas, 2005)

En la Plataforma Urbana en el artículo de orígenes y evolución del espacio público se cita a (Pierre Bourdieu, s.a) cuando se menciona que el origen y desarrollo de los espacios públicos se desarrolló por la aparición del comercio, es aquí donde se empieza a utilizar los caminos y los espacios entre edificaciones creando nuevas funciones y generando espacios de circulación como el comercio, ocio, relaciones entre personas de socialización, es aquí donde el estado tiende a velar por la protección de estos espacios públicos y satisfacer las necesidades de la ciudad, al pasar los años se observa que estos espacios comienzan a responder a nuevas demandas y actividades cada vez más diversas y complejas desarrollándose en la ciudad que al mismo tiempo iban estructurando la trama urbana. En la época medieval los espacios públicos ya se empiezan a desarrollar en cuestiones religiosas, plazas centrales de la ciudad. El sentimiento y la necesidad de congregación y expresión ciudadana de la sociedad continuaban presentes; observándose también la permanencia del comercio, así como también diversas actividades sociales que tenían lugar en la plaza.

A fines del siglo XIX, en plena Revolución Industrial europea, los espacios verdes, fueron usados para la promoción de la salud, y mediados del siglo XX a través de importantes pensadores de todo el mundo resaltaron las funciones sociales y estéticas de los espacios verdes públicos al destacarlos como elementos fundamentales y necesarios dentro de la trama urbana construida. (Amado, 2012)

La movilidad de las prácticas cotidianas, ha estado condicionada tanto por el pasado como por el presente. El proceso de evolución fue lento, pero sin embargo su impulso tuvo un crecimiento considerado y rápido durante el siglo XVIII, esto debido a la revolución industrial que tuvo la necesidad de transportar los materiales y mercancías, produciendo la emigración de las áreas rurales a las ciudades, esto estimula la mejora de los medios de transporte y de los servicios de la población

esto a finales del siglo XVIII y principio del siglo XIX (V. Velazques & Meléndez, 2003).

En la presentación de la tesis doctoral de espacio público y movilidad urbana, *Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)*, (Velásquez, 2015). Menciona que “El mayor auge de la evolución del transporte fue el siglo XIX; la incorporación de tren y tranvía, como transportes mecánicos adaptados a la ciudad, no solo supuso mayor movimiento, sino también acondicionamientos en la morfología de las ciudades. Estas consecuencias, no solo fueron formales, sino que se extendieron al aumento del volumen del movimiento, a su composición y a los objetivos de los desplazamientos. Daniels y Warne (1983: 26) lo afirmó así: “Los nuevos métodos de desplazamiento concedieron ventajas de accesibilidad a las distintas zonas urbanas y estimularon la segregación funcional de los usos de suelo y la aparición de nuevos usos. Esto es posible gracias a la liberación de la tecnología de transporte urbano, en el sentido de que ella promovió la expansión de las ciudades”.

Pero así como estos métodos de desplazamiento tuvieron ventajas también se vieron involucrados en el cambio que tuvo el uso del espacio público, ya son varios los autores que han venido investigando, analizando, escribiendo sobre el uso del espacio público; y de cómo este ha sufrido un cambio, en la revista de (Borja, *Ciudadanía y espacio público*, 2001) hace énfasis en el título la muerte de la ciudad y el punto de vista del espacio público con varias interrogantes; ¿Ha muerto la ciudad?, ¿Está en crisis?, ¿La ciudad de la calle y de la plaza, del espacio público y cívico, la ciudad abierta, de mezclas y contactos, es un residuo del pasado, objeto de melancolía de urbanistas maduros?; mostrando cómo las ciudades han sufrido un cambio a partir del desarrollo del transporte masivo y el uso del automóvil. A partir de algunos años el libro de *Ciudades para la gente* de (Gehl, 2010), mencionaba que hace ya varias décadas el ser humano ha sido minimizado como una cuestión a entender dentro del planeamiento urbano, mientras que temas como que el aumento del tráfico vehicular ha sido un tema de mayor interés, además habla de cómo el espacio público y el rol de la ciudad como lugar de encuentro para sus habitantes tiene menor prioridad en las disciplinas como el modernismo.

Y esta es una problemática que no ha dejado de desarrollarse, se cree que a medida que la necesidad de infraestructuras aumenta, el crecimiento del tráfico va por el mismo camino; como menciona, en el siglo xx se ve una mayor expansión del uso del automóvil privado como mencionan autores como Pisa, (2004) afirmando que fue a partir de los años sesenta, el momento en que supuso la definitiva transformación de los hábitos de vida y de las condiciones ambientales del entorno, especialmente en las ciudades. Durante esa década en numerosas ciudades europeas y latinoamericanas, el tráfico sufrió un incremento considerable, las calzadas se fueron ampliando y las aceras disminuyendo y en las vías interurbanas la mayoría de las nuevas carreteras relegaban al peatón a un peligroso tránsito por un arcén, muchas veces inexistente. Palancar (2004), Pisa (2004) coinciden en que las infraestructuras aumentaron sorprendentemente, las posibilidades del tráfico rodado, a la vez que supusieron el inicio de un creciente aislamiento para el tráfico peatonal.

Se puede mencionar que algunas ciudades están pasando por alto el problema de la congestión, a pesar de ver como las grandes urbes están evidenciando esta problemática, por lo que deberíamos poner mayor énfasis a lo que nos espera en un futuro y situar un pare a esta problemática que se nos viene encima. Sin embargo, los ciudadanos al no ver o evidenciar un caos vehicular en nuestras ciudades no estamos haciendo nada para evitar que este se desarrolle a futuro, a pesar de ver como la función del espacio público se ha ido perdiendo.

Las ciudades que están presentando estas problemáticas, al vivir el crudo problema de la pérdida del espacio, problema que se da a partir del incremento masivo del transporte motorizado, ya se están preocupando por una solución y se ha logrado un avance en el campo indicado, a lo largo de décadas las ciudades están trabajando en la recuperación de la vida urbana con el fin de mejorar las condiciones de circulación para los peatones poniendo un alto al uso o circulación del transporte automotor.

Es interesante poder ver como algunas ciudades se proyectan al futuro desarrollo y crecimiento, evitando basarse en principios de planeamiento del

modernismo. Obviamente estas ciudades están tomando en cuenta las problemáticas que evidencian y están viviendo otras localidades en la actualidad; para que actuar o desarrollar un modelo de planificación que no está funcionando. Como menciona (Gehl, 2010) en su libro Ciudades para la gente que ya se están tomando ciertas precauciones como el hecho de que, a la hora de proyectar su desarrollo y crecimiento, las nuevas ciudades y áreas residenciales no se basan en los principios de planeamiento moderno.

A continuación, se muestran proyectos que están trabajando en la mejora del espacio público, los cuales se han considerado importantes para la aplicación de la intervención como es el caso de los arquitectos Enrique Mínguez Martínez, Pablo Martí Ciriquián, María Vera Moure los mismos que han creado una guía llamada “Claves para Proyectar Espacios Públicos Confortables. Indicador de confort en el espacio público” en el que se consideran importantes algunos factores que influyen dentro del confort urbano como:

- Condicionantes térmicas
- Escala Urbana
- Ocupación del espacio público
- Paisaje
- Percepción de Seguridad
- Condicionantes Acústicas
- Calidad del Aire
- Ergonomía

Se enlistan ciertos indicadores para lograr confort dentro del espacio público los cuales deben ser considerados en el momento del diseño.

Matriz De Indicadores Del Confort En El Espacio Público			
Clasificación de factores de confort	Parámetros de confort en el espacio urbano		Estrategias de mejora
Condicionantes térmicas	Características Bioclimáticas: Orientación, temperatura, radiación solar, época del año, humedad, viento.	Conociendo que la presencia de estos elementos influye en las corrientes del aire.	Utilización de vegetación con el fin de crear zonas de sombra y contravientos. (Orientación adecuada).
	Características Ambientales: Vegetación, láminas de agua.		
	Características de los materiales.		
	Orientación y anchura de las calles, altura de edificaciones y tipología de edificaciones.		Soleamiento
Escala Urbana	Proporción de la calle: donde la relación h/d debe estar entre 0.5 a 1.2 para climas fríos y entre 0.8 a 1.5 para climas cálidos. Siendo h la altura de la edificación y del ancho de la sección.	Es importante que la forma y tamaño de los espacios libres guarden proporcionalidad.	Proyectar espacios con la escala adecuada tomando en cuenta el clima. Tamaño de manzanas para generar cambios en la escena urbana. Fragmentar los espacios sobredimensionados (Arbolado o Bulevares).
	Proporción de la calle influye en la colocación del porte de arbolado ya sea en la acera, plazas, jardines y corredores verdes urbanos.		
Ocupación del espacio público	Conseguir un equilibrio en la ocupación de los espacios que garanticen seguridad y diversidad para el confort. (Actividad que se vaya a realizar).	Es importante distinguir entre los distintos tipos de espacios. Ejemplo: En actuaciones urbanas se deberá tener como mínimo 10 m ² de espacio de estancia por habitante (Parques y jardines, calles	Establecer un equilibrio urbano entre espacios dedicados a la funcionalidad y espacios de estancia. Proyectar actividades en planta baja que ayuden a la interacción urbana delimitando la longitud del frente edificado.
	Crear espacios óptimos para el encuentro, regulación, intercambio, y comunicación entre		

	varias personas y actividades.	peatonales, ramblas, plazas y aceras mayores a 5m de ancho).	
Paisaje	Crear ambientes confortables rompiendo la monotonía y creando interés en el paseante, esto puede ser a través de focos de atracción e hitos a lo largo del paisaje.	Hitos como edificios dotacionales, comercios, elementos culturales, mobiliario urbano, fuentes o esculturas.	Fomentar la diversidad de usos en planta baja
			Jugar con distribución de arbolado.
			Colocar pavimentos atractivos.
Percepción de Seguridad	Proyectar la ciudad de modo que se potencie su visibilidad del espacio y su transparencia.		Elementos de protección: jugar con la topografía, elementos vegetales o constructivos
	Se debe conseguir la diversidad suficiente para garantizar flujos		Promover la diversidad.
	Variables a lo largo de todo el día.		Proyectar trazados urbanos que promuevan la transparencia garantizando visibilidad natural.
Condicionantes Acústicas	Ruido por el tráfico rodado.		Crear barreras con elementos vegetales colocados en franja.
			Aumentar el espacio peatonal.
			Adoptar pavimentos de materiales absorbentes como el asfalto sono-reductor en vías básicas.
			Disminuir la velocidad a 30 km/h
			Conectividad de la red verde en altura.
Calidad del Aire			

	La calidad del aire afecta a la habitabilidad del espacio público.	No solo es un problema de confort sino de salud.	Control de vehículos circulando.
			Incrementar uso peatonal.
			Dificultar el estacionamiento.
			Colocación de especies vegetales con más capacidad de absorción de CO2.
Ergonomía	Aplicación ergonómica.	Mobiliario	Aplicar características climatológicas, geográficas, de uso, durabilidad.
		Luminarias	
		Pavimento	

Cuadro 1: Matriz de Indicadores del Confort en el Espacio Público
Fuente: guía "Claves para Proyectar Espacios Públicos Confortables"

Esta guía es interesante pues empieza a en listar temas que muchas veces pasamos por alto, sin embargo, todas estas son pensadas en el paseante con el fin de lograr permanencia dentro del espacio público. Haciendo de este un espacio acogedor, llamativo e interesante. Nos muestra claves que se deberían de tomar en cuenta el momento de proyectar espacios públicos, las cuales son de relevancia para poder lograr duración dentro del mismo, ya que permite a los usuarios disfrutar del espacio sin ninguna preocupación, haciendo que estos se apropien del lugar y empiecen a sentir este espacio suyo. Es interesante como se empieza a pensar en áreas que se puedan habitar en toda época del año, simplemente proyectando espacios con una adecuada orientación. Considero que es una de las claves más importantes ya que en los espacios públicos del área de estudio no se logra una permanencia a toda hora del día o en toda época del año.

Por otra parte, considero que dentro de estas claves debería de agregarse un punto que me parece importante y es la libertad dentro del espacio público. En muchos casos nosotros empezamos a crear espacios que empiezan a tener cierta restricción para el uso del mismo. Y cuando hablo de esto me refiero a generar ciertas zonas a las cuales el usuario o paseante debe de limitarse como: sentarse en el césped, no entrar con mascotas, prohibido el ingreso a ciertas horas y quizá este tema si sea mencionado, y también, considero que debería ser ampliado.

Otro aspecto que voy a mencionar es una metodología que ha sido empleada en el estudio de Plan de Movilidad Sostenible De Victoria Gasteiz resumiéndolas en 4 puntos que han considerado importante dentro de la toma de decisiones.

- Reorganización de la red para el vehículo privado (Esencialmente tráfico).
- Redefinición completa de la red de transporte público. Lo llevan a cabo con la incorporación de la red de Tranvía.
- Consolidación de una red peatonal con el objetivo de conectar los principales puntos de interés de la ciudad.

Para la cual usaron la metodología que se emplea para estudios de planificación de Transporte Urbano de viajeros el cual está conformado por cuatro etapas, los cuales se mencionan a continuación.

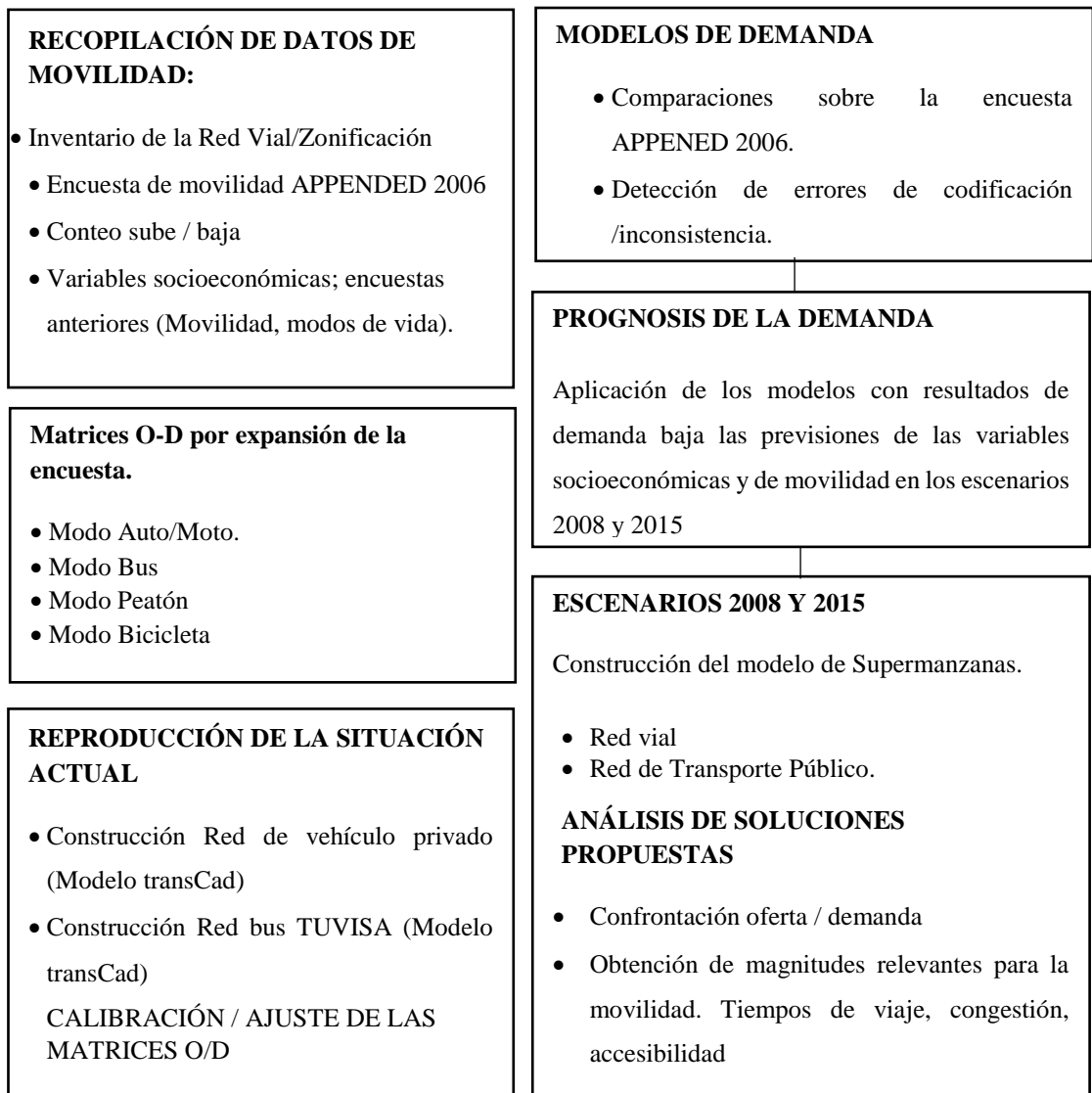
- Recopilación de datos y delimitación del área de estudio. En el cual empiezan a definir los objetivos planteados del estudio y a definir el conjunto de situaciones o ya sean escenarios a los cual debe de darse una solución.
- Decidir los modelos más adecuados a emplear para reproducir las intenciones entre la oferta y la demanda de transporte.
- Construcción de los escenarios futuros estos tanto de oferta y demanda del mismo.
- Evaluaciones de los escenarios propuestos.

Es importante destacar que se utiliza un software para este estudio el cual es suficientemente flexible para poder “simular” los diferentes escenarios a evaluar. El objetivo de las simulaciones ayuda a la recolección de datos cuantitativos con datos como, cantidad de pasajeros, flujos, ocupaciones, tiempos de viaje, entre otros. La simulación que se realiza, garantiza que el análisis de movilidad urbana sea eficiente y sobre todo responda a las necesidades de un territorio determinado.

Los análisis de simulación fueron usados para:

- Reproducir situaciones o escenarios que ya están registrados, con el objetivo de completando una determinada información.
- Conocer cuál es la respuesta del sistema de transporte estudiado y a la vez evaluar la adecuación de determinadas propuestas y actuaciones de la misma, todo esto con la ayuda de hipótesis de las diferentes previsiones socioeconómicas y de evolución de las infraestructuras de transporte.

En el siguiente cuadro que se muestra a continuación se describe como se trabaja para la recolección de información.



Cuadro 2: metodología en el estudio de Plan de Movilidad Sostenible De Victoria Gasteiz
Fuente: Plan de Movilidad Sostenible De Victoria Gasteiz

Como se pudo observar en la tabla para recolectar la información se aplicaron encuestas de movilidad APPEND que ayudaron a recolectar datos de los modelos de demanda y matrices de viaje en las modalidades principales bus, auto/moto, peatón, bicicleta. Con estos datos obtenidos de las encuestas se realizaron mapeos para finalmente saber en qué área iban a intervenir.

Ahora bien, cabe destacar que en el área de estudio se levanta dicha información a través de la observación ya que no existen datos que ayuden a la recolección de los mismos. Por lo cual se realizan fichas de observación de flujo peatonal para poder realizar la intervención en el lugar adecuado según los resultados que arroje el mismo.

Así mismo como aporte personal se van a tomar a consideración los tipos de levantamientos que se deben realizar para una intervención de movilidad los mismos que se han aprendido durante la academia, considerando que es de mucha importancia tener datos reales para una propuesta que aborde la problemática existente y genere alternativas para los usuarios que frecuentan el espacio urbano.

Metodología de la investigación

Línea y Sublínea de Investigación

El tema de estudio que se presenta en este documento se enmarca específicamente en la línea de investigación denominada: Aspectos críticos del hábitat urbano y rural (Sistemas territoriales urbanos y rurales), ya que está enfocada a una intervención urbana para los habitantes de la Parroquia de la Merced; y una sub línea denominada: Movilidad y Accesibilidad debido a la relación que tienen las personas en el momento de movilizarse al realizar las prácticas cotidianas en el área del espacio público, y como esta se ve afectada por el uso excesivo del automóvil; tema que se ha considerado importante para investigar y abordar debido a la pérdida de función que se le está dando al espacio público.

Diseño Metodológico

Enfoque de investigación

Para abordar los objetivos planteados, en la presente investigación se utiliza la metodología Mixta (Cuali-Cuantitativa). Cuantitativo ya que se necesita medir aspectos como, datos demográficos, información de desplazamientos de los usuarios, uso de transporte privado, uso de vehículo público, cuantas personas se movilizan a pie, flujo vehicular horario, frecuencia de uso del espacio público, flujo peatonal horario, cuantos espacios públicos existen en la zona.

Y es cualitativo ya que esta se relaciona con un enfoque descriptivo como en qué estado se encuentran los paseos peatonales y vehiculares, con que cuentan estos espacios; es decir si tienen mobiliario urbano, vegetación y de igual manera se busca entender que es lo que está pasando con el espacio público, de que forma se moviliza la gente, que aspectos negativos se dan dentro del desplazamiento en el espacio público, como se da la dinámica de movilidad, en que sitios se da mayor actividad o flujo, bajo qué condiciones se están movilizand las personas a través de las mediciones y evaluaciones anteriores mencionadas.

Estos datos se logran recolectar con la ayuda de fuentes primarias como fichas de observación o mapeos; y secundarias: antecedentes estadísticos, bajo una metodología de análisis cuantitativo (estadísticas sociales) y cualitativo (análisis de discurso).

Las cartografías que se realizan para la delimitación macro y micro contienen la cartografía del cantón Ambato y se mapea lo que se quiere mostrar, es decir si es vialidad lo que se resalta son todos los tipos de vías del cantón Ambato, si se trata de la división política lo que se muestra es como la ciudad se encuentra dividida, en algunos casos también se trabaja con esquemas que sinteticen la información mostrada en los mapeos. Esto con la finalidad de entender cómo está funcionando la ciudad.

Para manejar datos demográficos se trabaja con tablas y gráficos que muestren una síntesis del porcentaje obtenido de las mismas. En las fichas de observación también tienen la cartografía base de la zona de estudio que se quiere mostrar y se va mapeando la información recolectada, en el recorrido que se hace por la zona, identificando cuales son las problemáticas o ya sean características que presenta cierta área, esto se hizo con los mapeos de mobiliario urbano, sentido de vías, construcciones, llenos y vacíos, análisis de sitio, espacio público, radios de influencia, vialidad, ejes con mayores flujos tanto peatonales como vehiculares, preferencia peatonal y vehicular, percepción de inseguridad, uso de suelo, zona de parqueo, sector tarifado, paradas de taxis, ejes de comercio, conflicto peatonal y vehicular. Este tipo de mapeos se llevó a cabo con mayor frecuencia en la delimitación meso y micro. Vale la pena recalcar que estas fichas llevan el norte, escala y simbología de lo representado.

Otras fichas de observación son la de los ejes con mayor flujo peatonal, en este caso se realizaron tablas que contienen:

- Usuario: en estos está considerado peatones, ciclistas, coches de bebés, sillas de rueda.
- Días de la semana; lunes, miércoles, jueves, viernes y fines de semana y por último el total; en el que se colocará cuantas personas se movilizan a pie y así con cada uno de los usuarios.

Para las fichas de observación de los ejes con mayor flujo vehicular, en cambio se realiza la misma tabla, de igual manera en vez del usuario; cambiaría a vehículo privado, taxis, transporte público, camioneta, camión, buseta y moto. Vale la pena recalcar que en este tipo de fichas se realizó en diferentes horarios (7:00AM-12:45PM-18:00PM). Además, estas fichas se acompañan de un mapeo que muestra la síntesis de estos datos obtenidos, las cuales nos permiten entender por dónde se movilizan las personas con mayor frecuencia y con mayores flujos; para finalmente realizar la intervención en el lugar adecuado.

Nivel de investigación

Para el presente proyecto de titulación se va aplicar el nivel de investigación exploratorio y explicativo porque a través de la observación del sitio de estudio, analizo la problemática existente, pues esto con mi intervención urbana aplicada a estos factores voy a mejorar la dinámica de movilidad y espacio público de la Parroquia la Merced y de la población que la frecuenta con el fin de satisfacer las necesidades de los habitantes.

Tipo de investigación por el nivel

Los tipos de investigación a utilizar en el proyecto de intervención urbana de profundidad es la exploratoria, ya que para la recolección de información en cuanto al análisis actual de la parroquia se realiza un recorrido que permita un acercamiento a la problemática, a través de la cual se evidencia que es lo que está pasando y que es lo que necesita que se resuelva en cuanto a la movilidad de las personas en sus prácticas cotidianas. Por la naturaleza de los datos y la información se utiliza la cuali-cuantitativa debido a la necesidad de recolección de datos; en el caso de la cualitativa ya que se necesita saber en qué situación se encuentra el espacio público y las condiciones del mobiliario urbano, si es necesario implementar algún tipo de equipamiento, los usos del espacio público, la frecuencia con que lo usan, si se le da algún tipo de mantenimiento, las dimensiones de las aceras, vías, asimismo de identificar las áreas conflictivas, las características de la zona de estudio, como se moviliza la gente, de que manera los usuarios hacen uso del espacio público.

Y cuantitativa porque se requiere recolectar datos numéricos como la cifra de población existente, cuantos individuos se movilizan a pie, en vehículo; el número de personas con discapacidad circulando, que usuarios y de que edades circulan por la parroquia, cuantos mobiliarios y de qué tipo se encuentran en la zona, cuantas actividades se realizan en el área de estudio.

Por los medios para obtener los datos se aplica la investigación de campo ya que es fundamental ir al lugar de estudio para conocer porque suceden los hechos y acontecimientos, es necesario realizar preguntas a los usuarios, contemplar cómo se desarrolla la actividad en la zona, la toma de fotografías que ayudan a validar la recolección de datos y documental porque se necesita de un análisis de referentes para saber cómo se está abordando el problema planteado en otros entornos, cómo están funcionando y de qué forma los están resolviendo. Según el tipo de inferencia el método inductivo-deductivo ya que se parte de lo general al investigar la problemática de la Parroquia de la Merced y de acuerdo al estudio se identifica cual es el área que requiere de la intervención debido al mayor conflicto y necesidades y se aplica en una zona específica. Pues según el periodo temporal en que se realiza será el método transversal ya que la investigación va a beneficiar a la población de la Parroquia de la Merced y a los pobladores flotantes además de realizarse en un determinado tiempo.

Conclusiones capitulares

Las grandes urbes generalmente han tenido un crecimiento poblacional considerable, esto hace que la ciudad crezca en forma desordenada ocasionando que en ciertas áreas exista ausencia de servicios básicos, educación, trabajo entre otros, y por ende va a existir un incremento del parque automotor debido a esto se ocasiona la congestión de la movilidad poniendo en peligro la calidad de vida urbana. Sin embargo, cada ciudad presenta características diferentes debido a esta reacción, por eso es importante conocer las particularidades de la zona de estudio, para el momento de plantear una intervención que esta tenga datos reales y problemas reales que a la vez sean solucionados.

Se ha visto a lo largo de la investigación como ciertos autores empiezan a preocuparse por esta problemática que enfrentan las grandes urbes. Esto nos encamina a poder realizar la investigación en el área de estudio ya que no es necesario llegar a tener ciudades caóticas para reaccionar como ciudadanía. Sobre todo, es importante que las personas empiecen a concientizar sobre el uso del automotor y los problemas que este puede ocasionar.

Se considera que es de gran importancia empezar a desarrollar estos cambios y se puede notar como otras ciudades incluso otros países empiezan a generar un compromiso por mejorar la congestión de la movilidad, incluso como se había mencionado anteriormente los municipios ya se están empezando a preocupar por esta problemática, estas empiezan a generar alternativas para la disminución de la misma sin embargo en muchos casos se cree poder solucionarlos desde el punto de vista de infraestructura vial para el uso del vehículo y esto solo ocasiona mayor problemática.

CAPÍTULO 3

APLICACIÓN METODOLÓGICA

Delimitación del área de estudio



Gráfico 4: Ubicación y delimitación del área de estudio

Fuente: GADMA

Elaboración propia del autor

El área de estudio se encuentra ubicada en Ecuador, provincia de Tungurahua, cantón Ambato, Parroquia la Merced. Para la identificación de la problemática es considerable tener un acercamiento a la misma. La zona en la que se trabaja se escoge a partir de realizar un recorrido por el centro de la ciudad y es evidente presenciar la congestión de Movilidad en el sitio, se aprecia a simple vista que es provocada por las actividades que se desarrollan en la zona. El objetivo de esta investigación es identificar y abordar el problema existente con el fin de contribuir a la ciudad y por ende a los ciudadanos que día a día la recorren. En cuanto a la delimitación de estudio, se labora en un área correspondiente a la parroquia de los sectores la Merced, Casaphamba e Ingahurco, esto debido a la

mayor congestión existente, que generan ciertos equipamientos de gran importancia dentro de la zona.

Delimitación espacial (macro)

Se parte desde un análisis macro, este ayuda a conocer como está funcionando el cantón Ambato y a comprender las causas de la congestión en cuanto a la movilidad; el estudio se desarrolla a través de mapeos que ayudan a tener un acercamiento a la problemática planteada, además de mostrar cuál es el área que tiene mayor conflicto.

Ubicación: Cantón Ambato

Se inicia con la mancha urbana del Cantón Ambato desde los años 1969 hasta el 2014 (véase en el gráfico 5), la cual muestra el crecimiento irregular y desordenado que esta ha tenido; también se puede presenciar que la parte céntrica de ciudad se encuentra consolidada, es fundamental mencionar que sus principales actividades están ubicadas en el centro de la urbe.

Una de sus características es que está ubicada en la parte más baja de Ambato (véase en el gráfico 6); como se puede evidenciar, el crecimiento se está desarrollando hacia las periferias como se muestra en el gráfico 5, generando un desarrollo disperso en su mancha urbana, la cual está limitada únicamente por la topografía, accidentes geográficos y la red hidrográfica, teniendo como una de las principales el Río Ambato. No obstante, en algunos casos estas limitantes no son respetadas ya que se producen asentamientos informales.

Mancha Urbana del Cantón Ambato

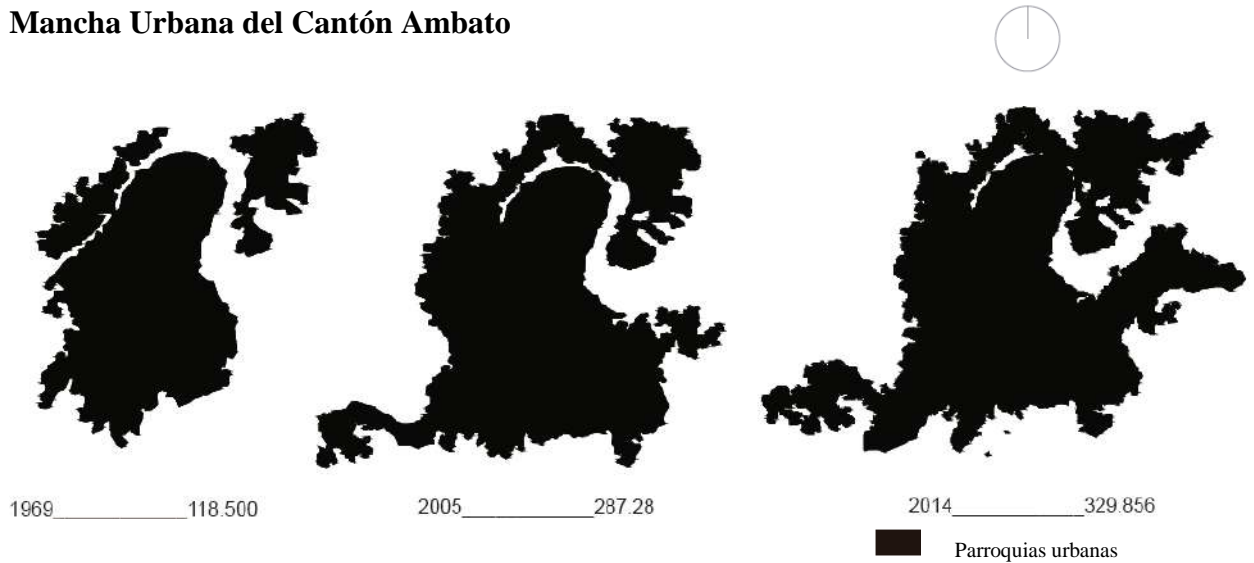


Gráfico 5: Evolución del crecimiento del cantón de Ambato
Fuente: Image U.S. Geological Survey- IGM
Elaboración propia del autor

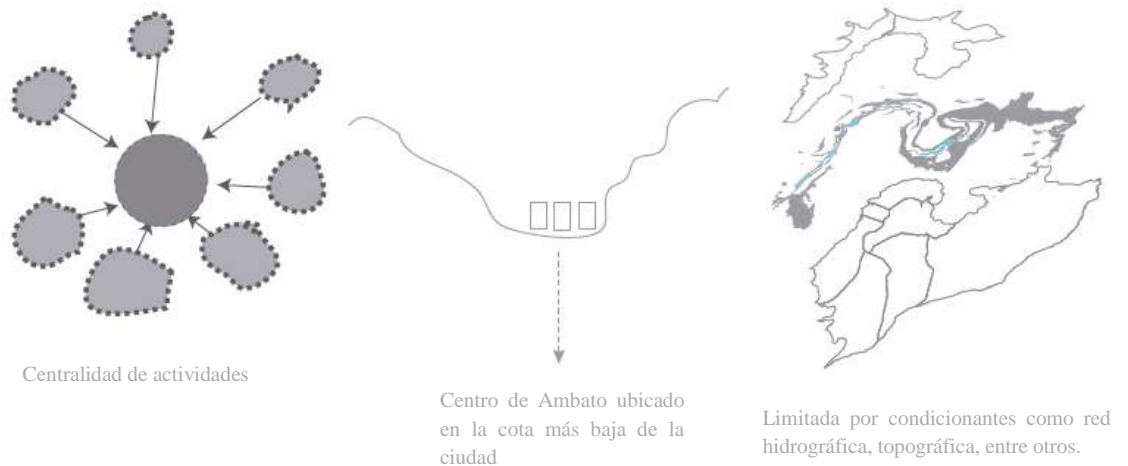


Gráfico 6: Esquema características de Ambato
Fuente: Basado en la carta geográfica base del GADMA
Elaboración propia del autor

Conclusión: Al existir un crecimiento disperso además de una topografía bastante irregular se genera que las personas de la periferia no cuenten con algunos servicios; y al mismo tiempo al tener una concentración de actividades, ubicada en la cota más baja, los habitantes necesitan de un medio de transporte motorizado para poder dirigirse a esa centralidad a realizar sus diligencias diarias como estudio, trabajo o quizá a la búsqueda de mejores oportunidades. Esto provoca que exista una mayor congestión en cuanto a la movilidad en el espacio público.

División Político-Administrativa del cantón Ambato

Ambato divide su estructura político – administrativa por parroquias urbanas y rurales. En el mapeo (véase en el gráfico 8) se muestra la zona urbana; conformada por 9 de estas, así mismo se muestra el número de habitantes que tenemos en cada una de ellas (véase en el gráfico 7-8).

Habitantes por parroquia

El número de habitantes nos ayuda a calcular la densidad poblacional que tiene cada una de las parroquias. Además se relaciona estos datos con los problemas de congestión de movilidad de estos sectores, ya que evidencian el alto flujo de movilidad.

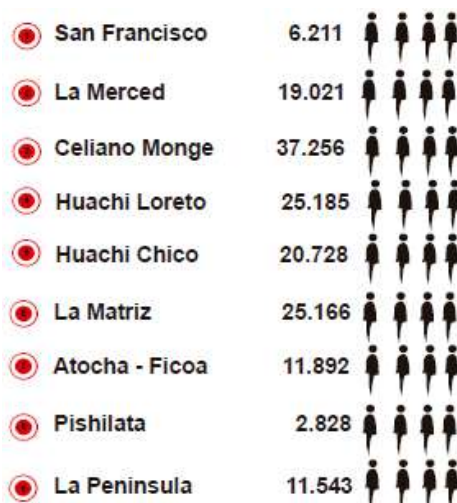


Gráfico 7: Habitantes por parroquia
Fuente: PDOT Municipal de Ambato 2020 y datos del INEC 2010
Elaboración propia del autor

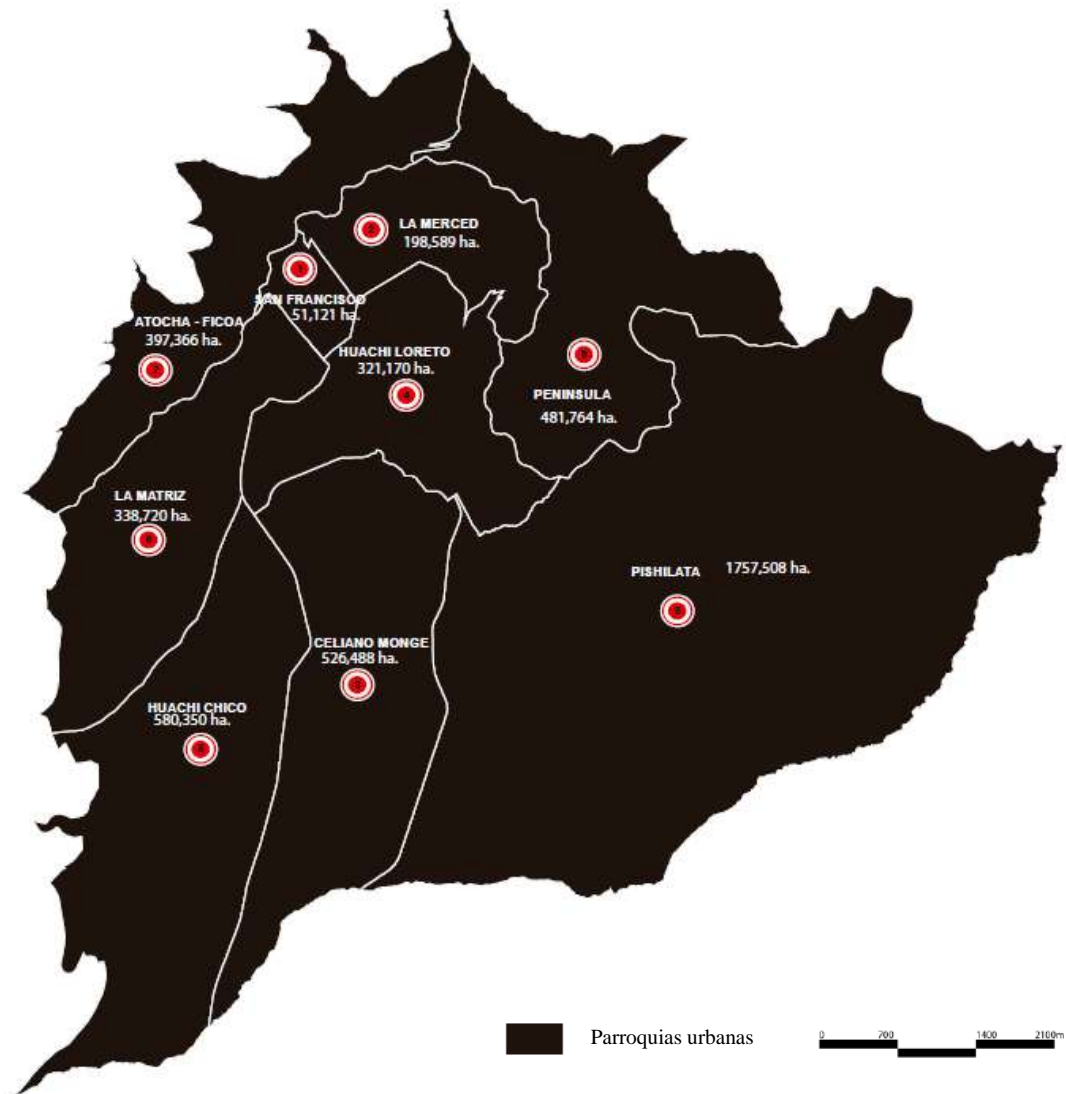


Gráfico 8: División política administrativa del cantón Ambato
 Fuente: PDOT Municipal de Ambato 2020
 Elaboración propia del autor

Conclusión: la división política administrativa nos arroja como resultado que la parroquia de la Merced tiene una mayor densidad poblacional (véase en el gráfico 10), esto sin tomar en cuenta la población flotante que visita la zona; lo que ayuda a tener un acercamiento sobre los factores que ocasionan la congestión de la movilidad, en base a los datos demográficos previamente mencionados.

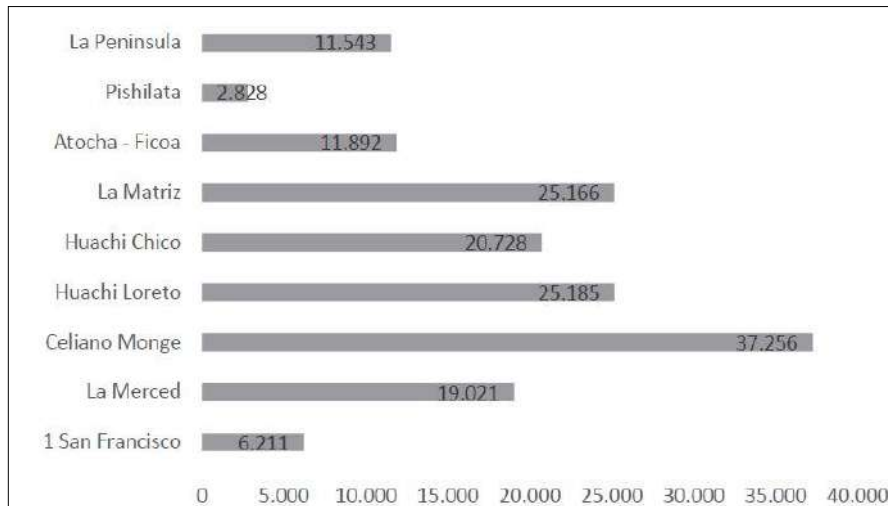


Gráfico 9: Población de cada una de las parroquias urbanas
 Fuente: PDOT Municipal de Ambato 2020
 Elaboración propia del autor

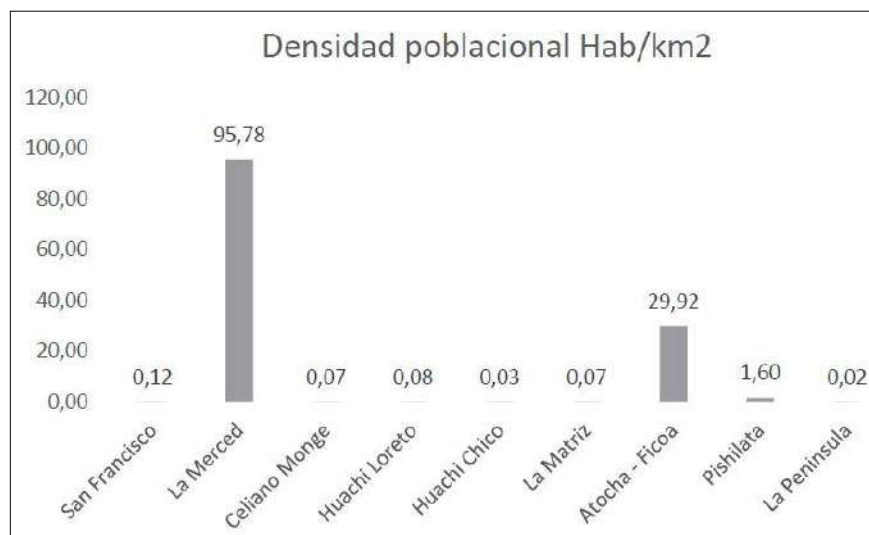


Gráfico 10: Densidad poblacional en el cantón Ambato
 Fuente: PDOT Municipal de Ambato 2020
 Elaboración propia del autor

División por sectores del Cantón Ambato.

El cantón Ambato está conformado por 31 sectores urbanos, en la mayoría de los casos estos pertenecen a una sola parroquia, mientras que, en otros, corresponden a más de una. Un ejemplo de esto es el sector de Huachi Chico que pertenece a las Parroquias Celiano Monge y Huachi Chico.

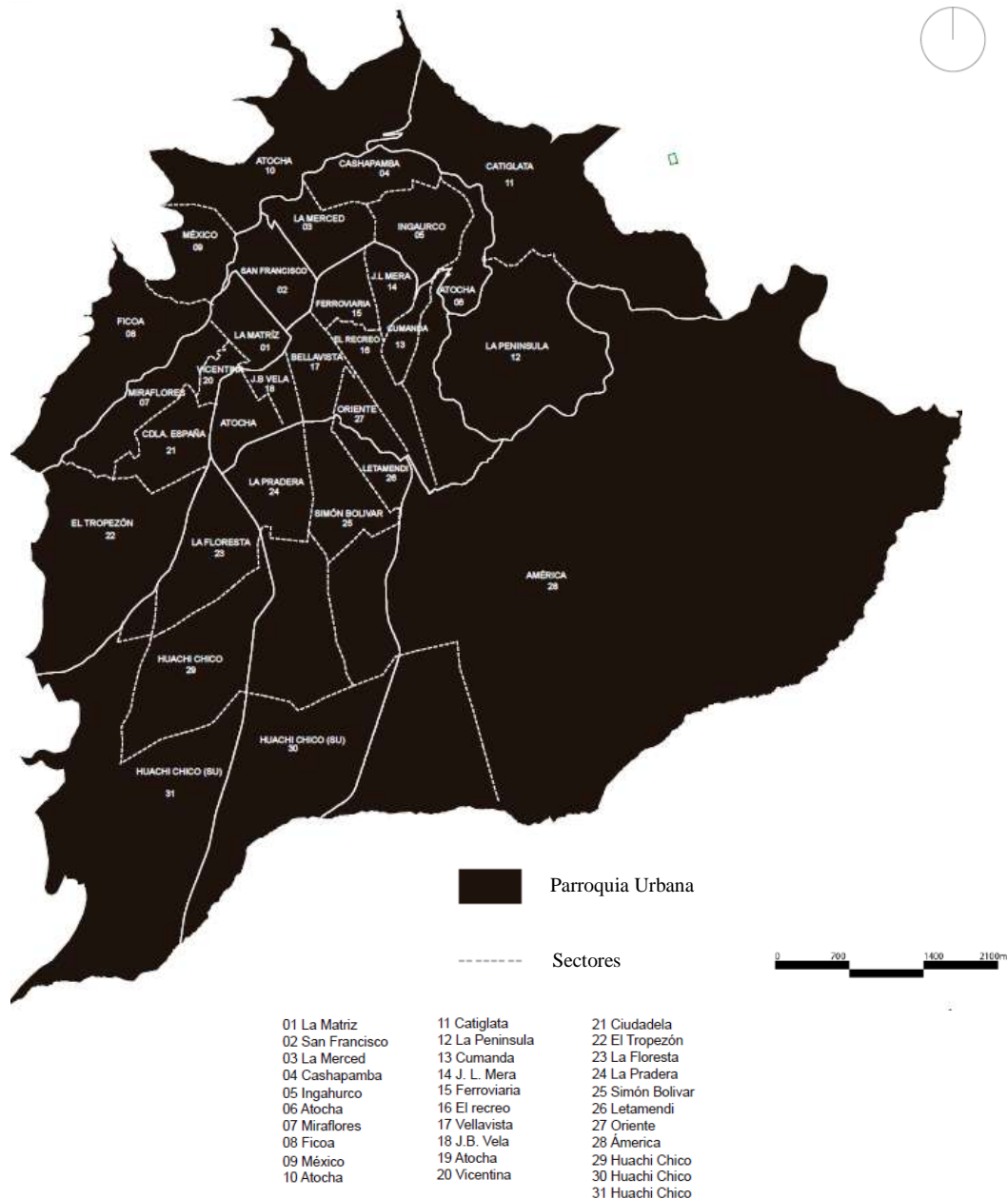


Gráfico 11: División por sectores del cantón Ambato
 Fuente: PDOT Municipal de Ambato 2020
 Elaboración propia del autor

División de plataformas del Cantón Ambato.

- **Plataforma No.1** está delimitada por el trazado vial y amanzanamiento existente que integra longitudinalmente a los sectores de Miraflores, La Matriz, San Francisco, La Merced e Ingahurco.

- **Plataforma No. 2.** Es el área ubicada entre la ribera occidental del Río Ambato, las estribaciones bajas y laderas de la cordillera de Tusaló, Pinllo, Inapísí, que se extienden longitudinalmente formando una estrecha franja de baja pendiente desde Ficoa hasta el puente curvo de la avenida Indoamérica.
- **Plataforma No.3.** La altiplanicie sur oriental más alta de la ciudad que se extiende a partir del talud de la plataforma No. 1 hacia Huachi Grande y se abre entre las laderas del Casigana y las de Pishilata, conforma el más extenso territorio de ocupación urbana de Ambato, con mayores posibilidades de expansión residencial y densificación.
- **Plataforma No.4.** La tendencia de ocupación en torno de los corredores urbanos como el de la carretera Panamericana Norte y las vías de interconexión con las parroquias de Izamba, Martínez y Atahualpa promueven el proceso de conurbación que identifica al área comprendida entre las cabeceras parroquiales citadas y los sectores de laderas de San Luis, Macasto, EL Pisque, Yacupamba y Quillán Loma.
- **Plataforma No.5.** Se encuentra conformada por los sectores de la Península y Catiglata baja, plataforma donde se identifican dos niveles diferentes, no presentan características urbanas definidas por lo que es necesario complementar y aperturar el trazado Vial. Se conservarán áreas dirigidas a la recuperación y protección de elementos naturales, una parte de este sector se encuentra deteriorado por la explotación de las minas de material pétreo y la presencia de una planta de asfalto y una industria de magnitud.

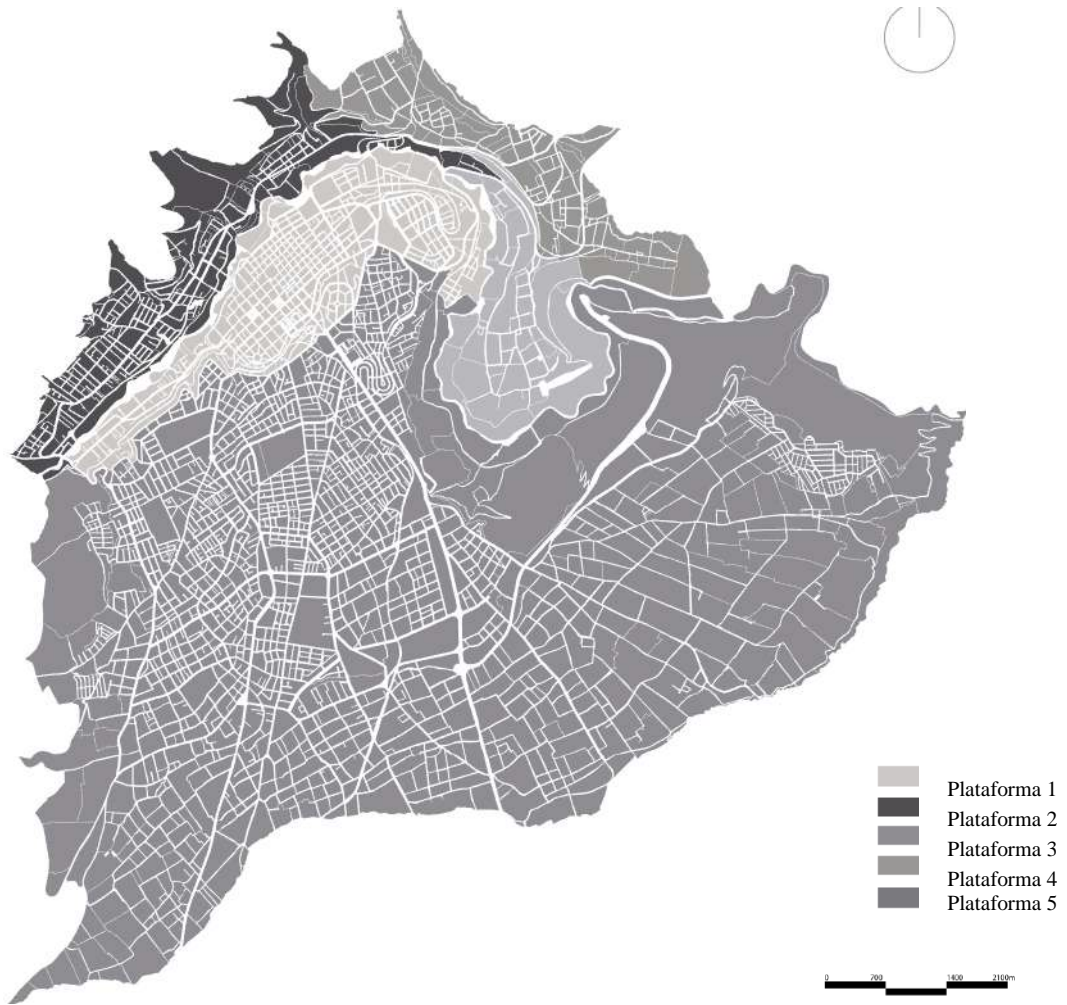


Gráfico 12: División de plataformas del Cantón Ambato
 Fuente: PDOT Municipal de Ambato 2020
 Elaboración propia del autor

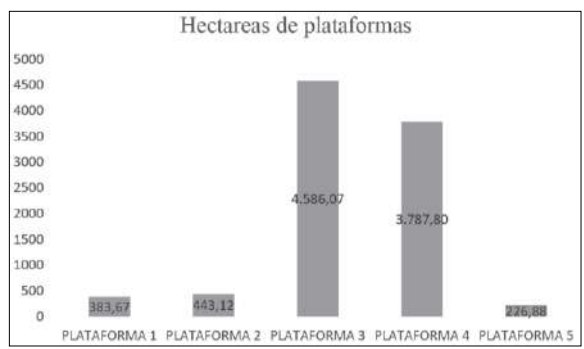


Gráfico 13: Hectáreas correspondientes a cada una de las plataformas
 Fuente: PDOT Municipal de Ambato 2020
 Elaboración propia del autor

Conclusión: Las plataformas con mayores hectáreas son la plataforma 3 y la plataforma 4.

Área natural y pendientes mayores al 30% del Cantón Ambato.

El cantón Ambato tiene una topografía bastante irregular (véase en el gráfico 15); esta requiere un manejo adecuado de protección, como se puede observar en el mapeo tenemos un área de quebradas y laderas con pendientes mayores al 30 %, estas generalmente son las que delimitan el recurso hídrico de la ciudad. En conclusión, con este análisis nos damos cuenta que la división de las plataformas está dada por la orografía de la urbe.

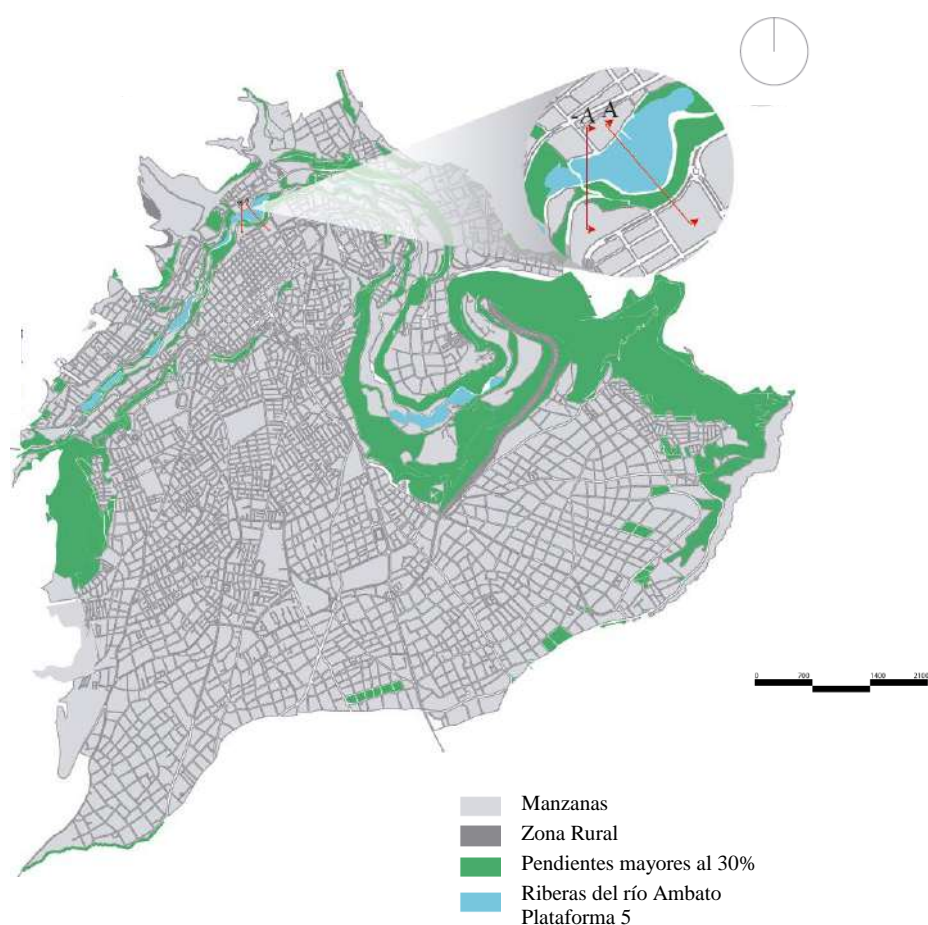


Gráfico 14: Área natural y pendientes mayores al 30% del Cantón Ambato.

Fuente: PDOT Municipal de Ambato 2020

Elaboración propia del autor

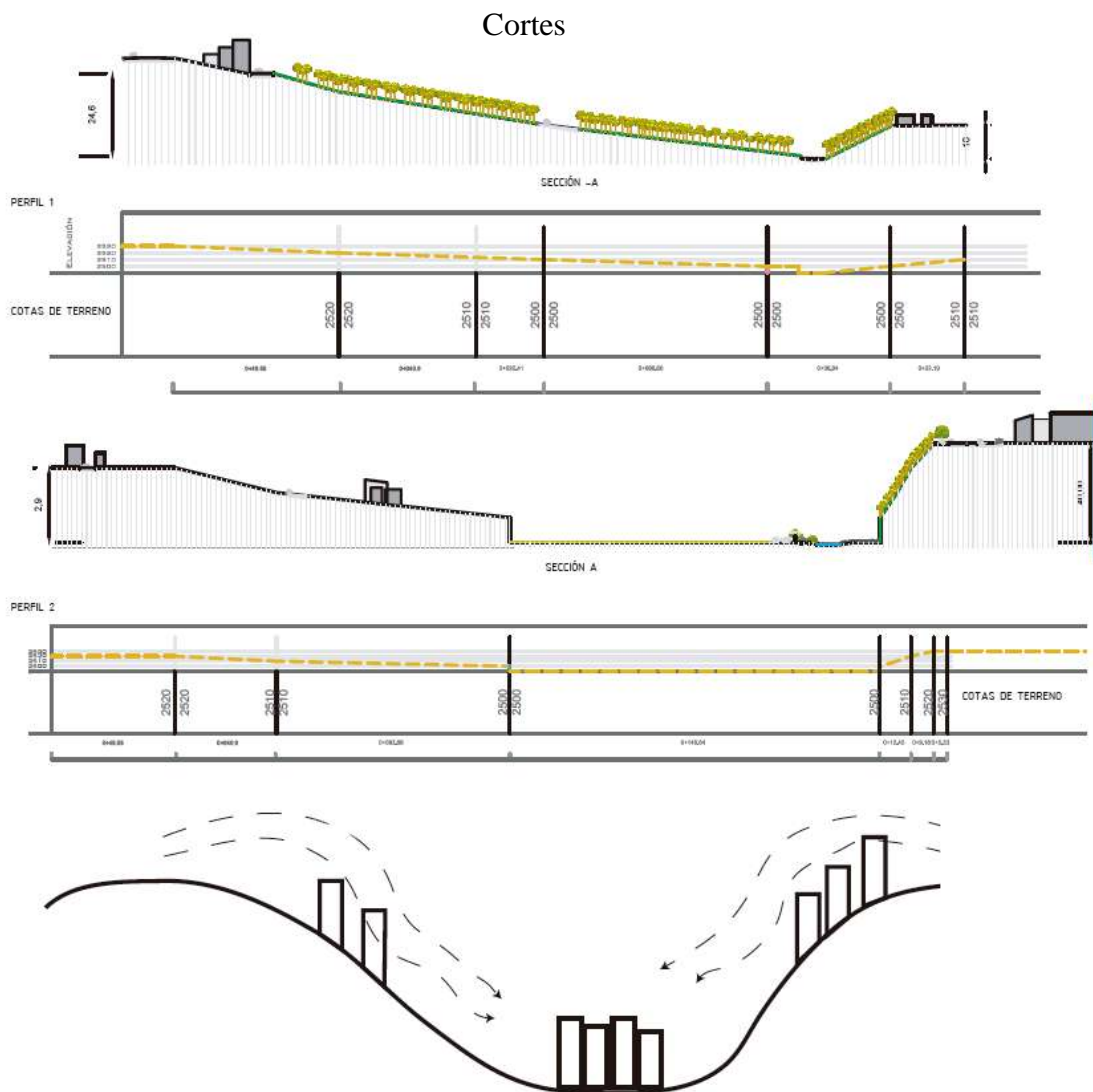


Gráfico 15: Topografía irregular de Ambato
 Fuente: Basado en la cartografía base del GADMA
 Elaboración propia del autor

Los cortes (véase en el gráfico 15) se sitúan justamente en la parroquia la Merced; aquí se puede observar la topografía irregular que caracteriza al cantón Ambato. La metrópoli se encuentra rodeada de montañas y a medida que esta se esparce los niveles van subiendo (las laderas son más altas), lo que significa que todas las personas que se ubican en estas cotas generalmente se trasladan a la zona centro, es decir, a la parte más baja de la urbe a desarrollar sus actividades diarias lo cual genera que en ciertas horas pico la ciudad entre en conflictos en cuanto a la dinámica de movilidad.

Pedidos y construcciones del Cantón Ambato

En el gráfico 16 de las construcciones de Ambato, se evidencia que la zona mayor consolidada es la del centro, conformada por las parroquias la matriz y la Merced. Esto nos ayuda a tener un acercamiento a la problemática encontrada en el área de estudio.

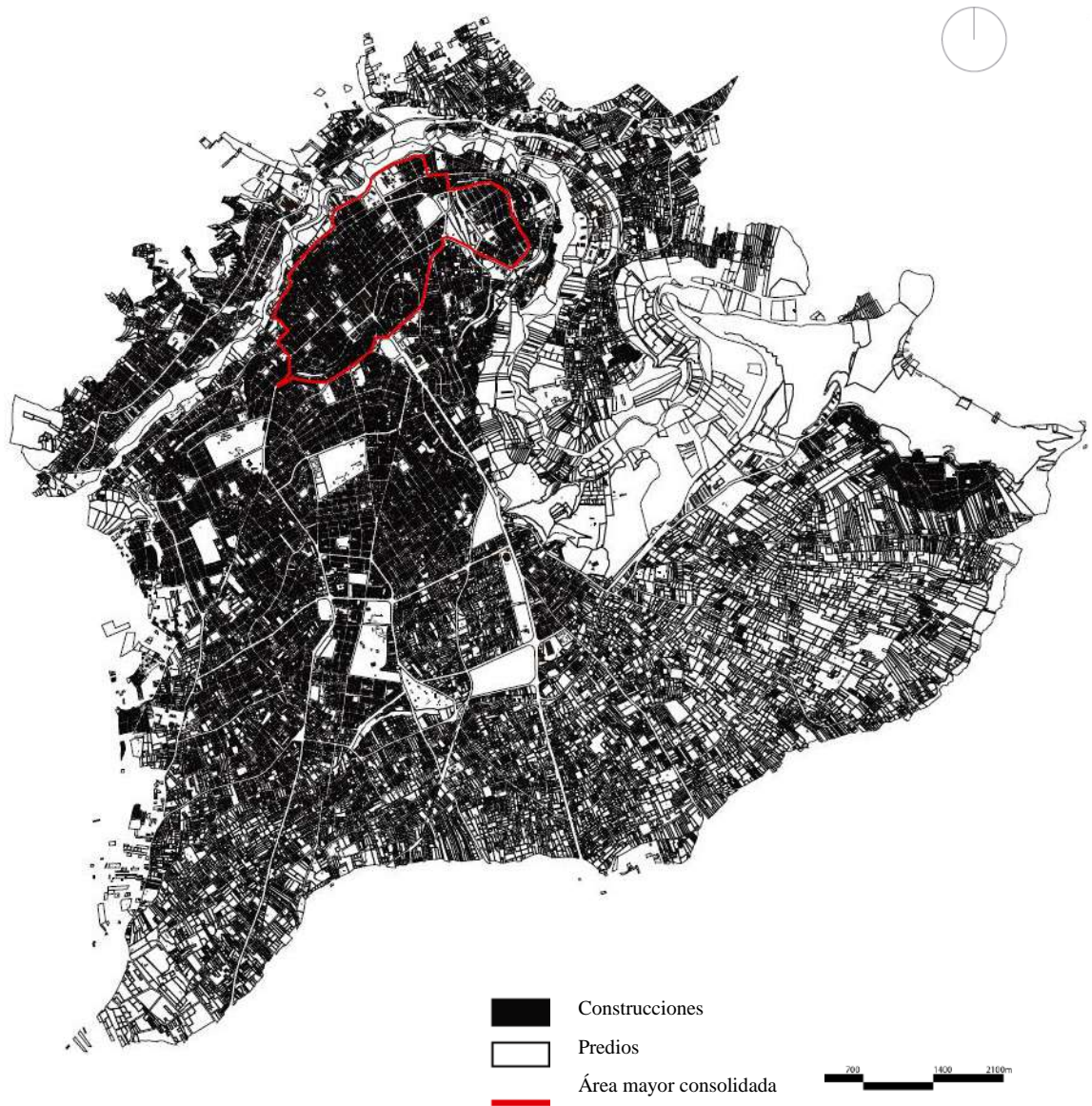


Gráfico 16: Predios y construcciones del Cantón Ambato
Fuente: PDOT Municipal de Ambato 2020
Elaboración propia del autor

Morfología de la ciudad de Ambato

En el cantón de Ambato existen parcelas y manzanas irregulares; de apariencia rectangular, cuadra, triangular y en algunos casos con trazos radiales; las cuales van variando no solo en su forma sino también en su tamaño. Lo que se puede observar es que cada parcela es dividida según los intereses del propietario y generalmente estas definen el diseño de las manzanas, sin embargo, vale la pena recalcar que en todas las parroquias se encuentra este aspecto irregular, esto significa que la ciudad ha ido evolucionando sin una planificación previa, con un crecimiento bastante desordenado.

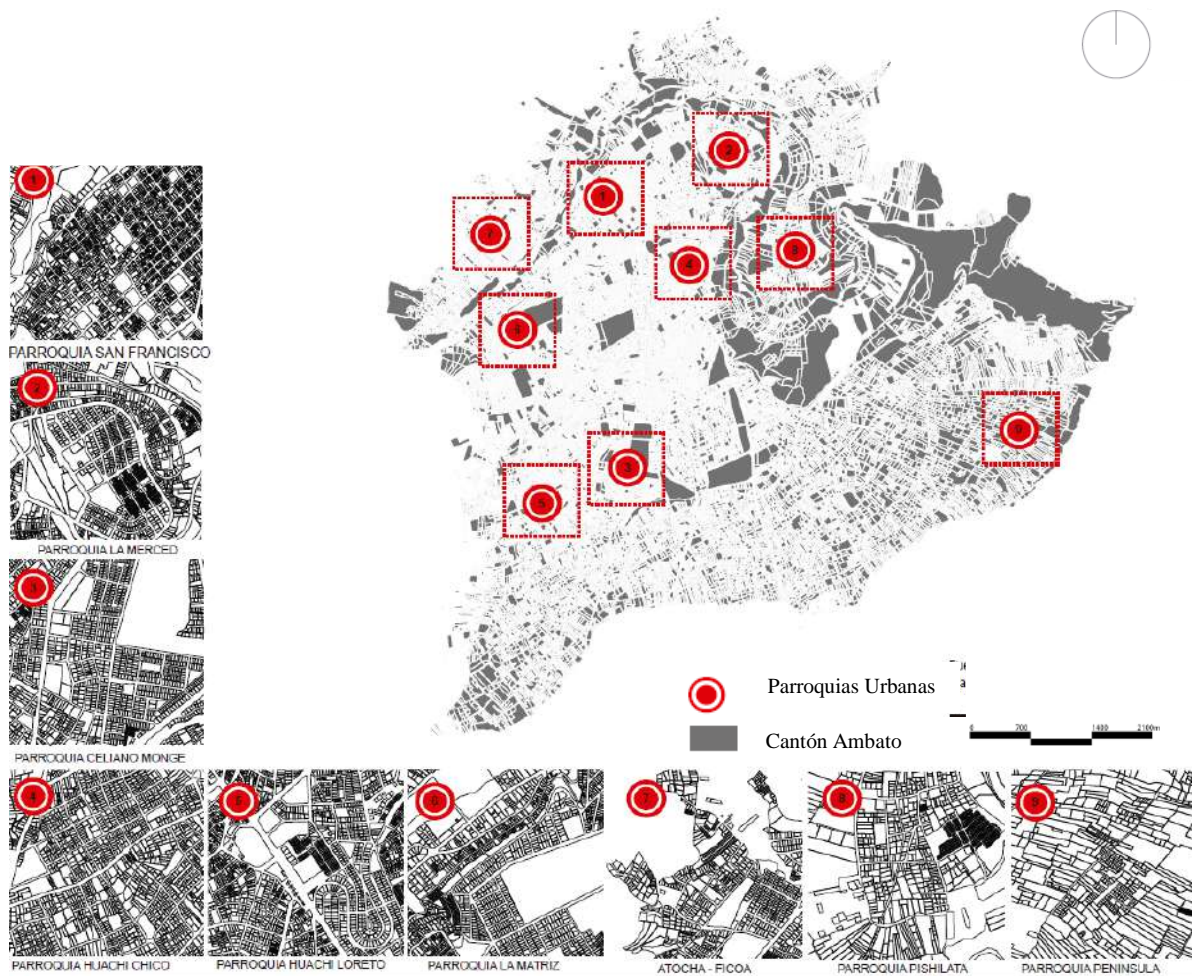


Gráfico 17: Morfología de la ciudad de Ambato

Fuente: GAD Municipal de Ambato

Elaboración propia del autor

Sistema Vial

El sistema vial del cantón Ambato (véase en el gráfico 18), está conformado por las vías troncal sierra, rápida E35, colectora acceso norte de Ambato, colectora acceso central de Ambato, colectora Babahoyo – Ambato, locales y vías arteriales. A continuación, se explica en que consiste y que características tienen. Según (GAD, 2015) La Vía Troncal sierra está conforma por la ruta Rumichaca – Quito – Ambato – Riobamba – Cuenca – Loja – Macará.

Las vías Colectoras tienen como función: Distribuir el tráfico dentro de las distintas áreas urbanas, acceso directo a zonas residenciales, institucionales, de gestión, recreativas, comercio de pequeña escala. El abastecimiento a locales comerciales se realizará con vehículos de tonelaje menor. A continuación, se mencionan sus características funcionales.

- Recoger el tráfico de las vías arteriales secundarias canalizándolo hacia las vías locales
- Distribuir el tráfico dentro de las piezas urbanas
- Favorecer los desplazamientos entre barrios cercanos
- Proveer acceso a propiedades frentistas
- Pueden admitir el estacionamiento lateral de vehículos
- Los volúmenes de tráfico son relativamente bajos
- Se recomienda la circulación de vehículos en un solo sentido, sin que ello sea interactivo
- Admiten la circulación de líneas de buses urbanos

Vías Locales – Características Funcionales:

- Se conectan solamente con vías colectoras
- Proveen acceso directo a los lotes frentistas
- Proporcionan baja movilidad de tráfico y velocidad de operación.
- Bajos flujos vehiculares

- No deben permitir el desplazamiento vehicular de paso (vías sin continuidad)
- No permiten la circulación de vehículos pesados. Deben proveerse de mecanismos para admitir excepcionalmente a vehículos de mantenimiento, emergencia y salubridad
- Pueden permitir el estacionamiento de vehículos
- La circulación de vehículos en un solo sentido es recomendable
- La circulación peatonal tiene preferencia sobre los vehículos
- Pueden ser componentes de sistema de restricción de velocidad para vehículos

El sistema vial urbano menor; se ubican generalmente en zonas residenciales. Sirven exclusivamente para dar acceso a las propiedades de los residentes, siendo prioridad la circulación peatonal; no permiten el tráfico de paso, ni de vehículos pesados. Además, los tramos de restricción no deben ser mayores a 500 m. para conectarse con una vía colectora. Por otra parte, las vías Arteriales en cambio vinculan las diferentes plataformas de la ciudad y enlazan al anillo periférico urbano.

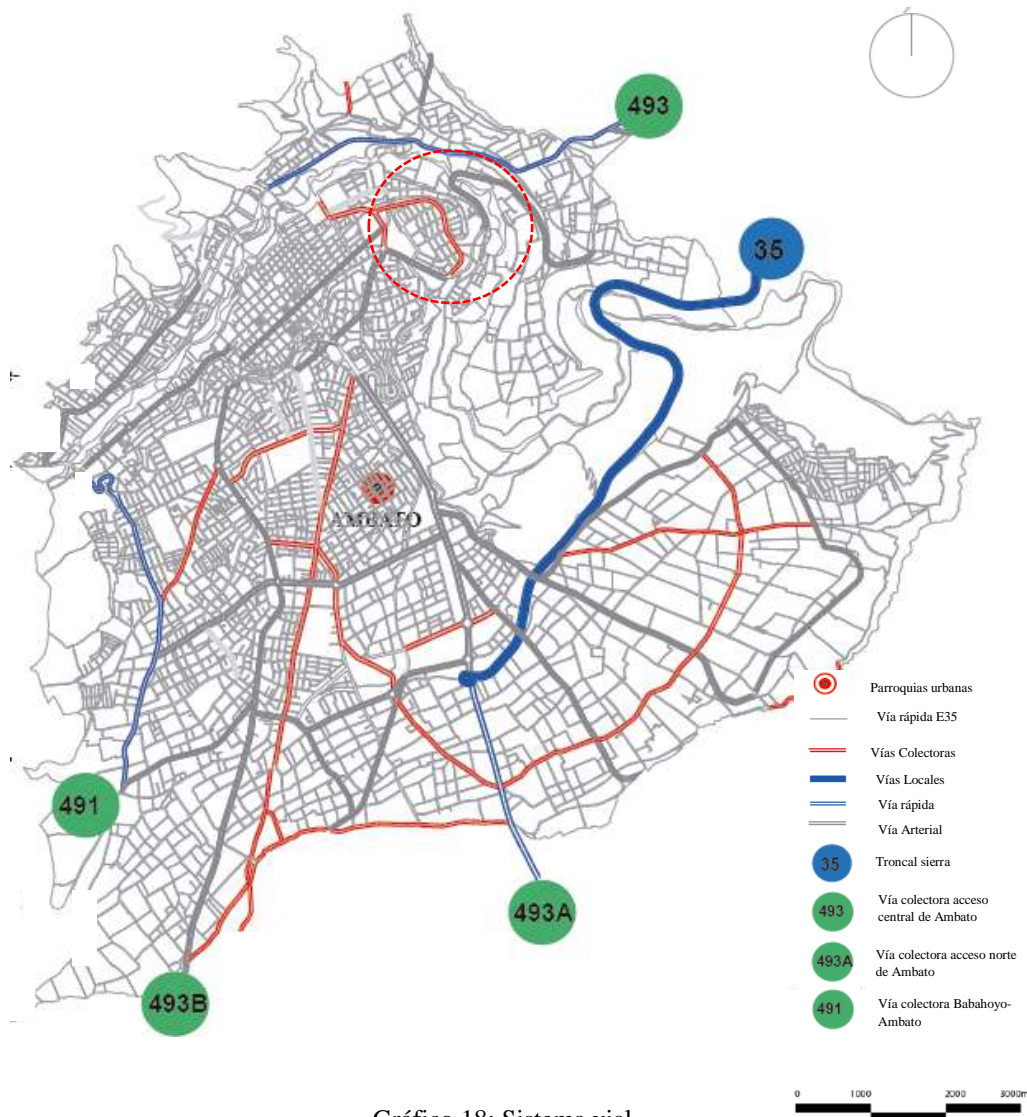


Gráfico 18: Sistema vial
 Fuente: GAD Municipal de Ambato
 Elaboración propia del autor



Gráfico 19: Esquema explicativo de sistema vial.
 Fuente: Basado en la carta geográfica base del GADMA
 Elaboración propia del autor

El área de mayor consolidación cuenta con vías de gran importancia como son vías: colectoras y arteriales lo que explica el alto flujo existente en la zona de estudio de la parroquia la Merced.

Análisis de conectividad y equipamientos con áreas mayores a 1000m²

Estos análisis que se realizan a continuación, (véase en los gráficos 20 – 28) se hacen con el propósito de conocer que equipamientos tenemos en cada una de las parroquias y que servicios tiene, todo esto con la finalidad de entender que genera mayor congestión de movilidad y así poder tener un acercamiento a la problemática dentro del espacio público.

Conectividad y análisis de sitio con áreas verdes mayores a 1000m²

Según INEC 2012 menciona que la existencia de áreas verdes urbanas, contribuyen al mejoramiento de la calidad de vida y a la salud de sus habitantes, al tiempo que facilita la práctica de deportes, la recreación, el esparcimiento y la integración social; además disminuye el impacto producido por niveles excesivamente altos de densidad y edificación, produce efectos que ayudan a la eliminación del polvo, la reducción del ruido, el enriquecimiento de la biodiversidad y la protección del suelo.

Como conclusión se observa un porcentaje mínimo de áreas verdes de esparcimiento en el Cantón Ambato (véase en el gráfico 20), tomando en cuenta que se debería tener 9m² por habitante como menciona la organización mundial de la salud, asimismo se puede analizar que la mayoría de áreas verdes de recreación se encuentra ubicada en la Parroquia de la Matriz, también se puede contemplar que el Parque El Sueño es uno de los que más resalta dentro de la ciudad; este lo encontramos ubicado a orillas del Río Ambato entre la Parroquia la Matriz y Atocha Ficoa. Ahora bien, también se observa que las áreas verdes de mayor escala, están conectados por vías colectoras, mientras que las de menor escala están conectadas por las vías locales del Cantón Ambato.

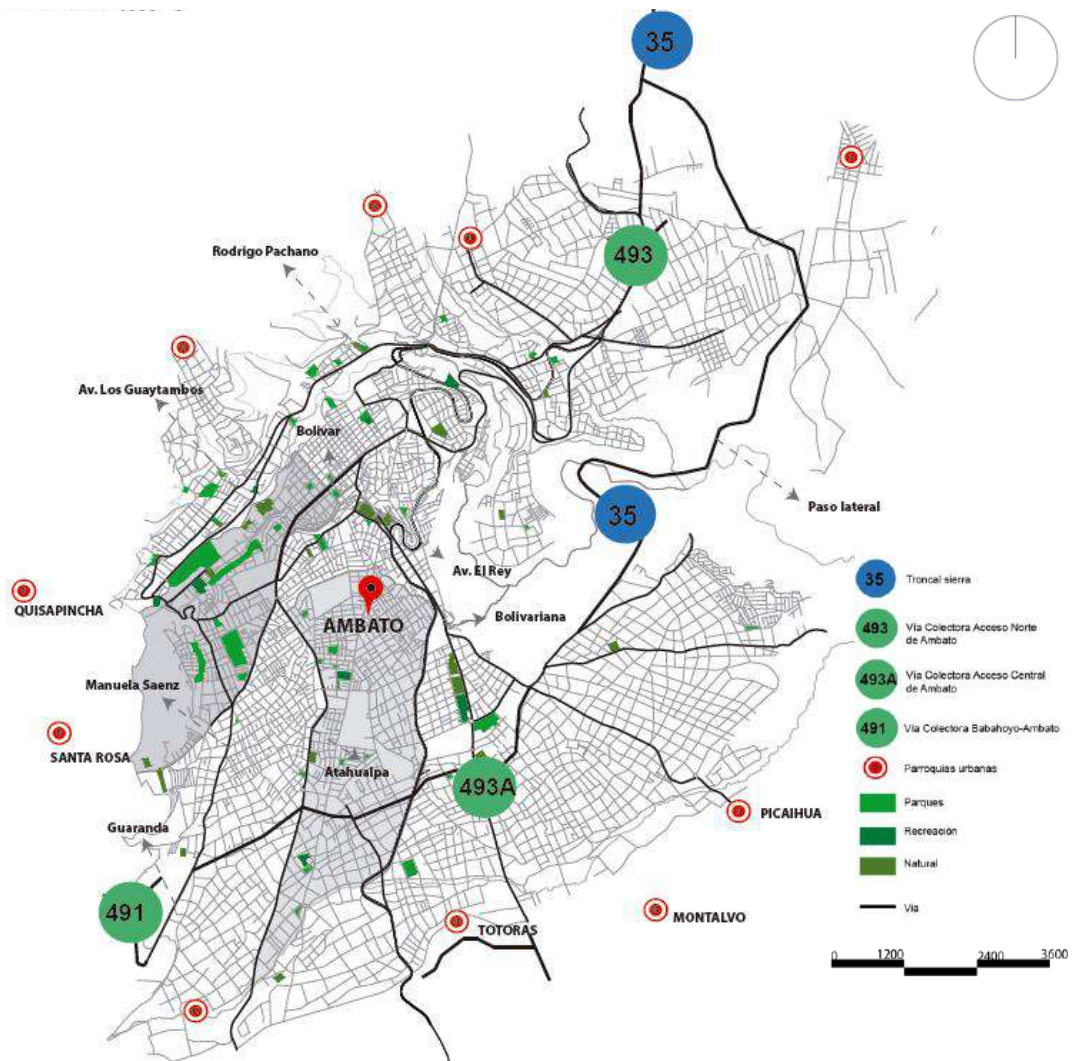


Gráfico 20: Conectividad y análisis de sitio con áreas mayores a 1000m2

Fuente: GAD Municipal de Ambato

Elaboración propia del autor

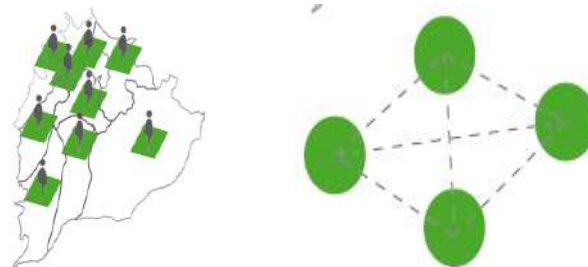


Gráfico 21: Esquemas explicativo de área verde por habitante

Fuente: INEC 2012

Elaboración propia del autor

Conectividad con áreas religiosas mayores a 1000 m²

En el mapeo (véase en el gráfico 22), se evidencia que en la parroquia la Merced existen 3 infraestructuras religiosas como las iglesias Jesucristo, Jesús del Obrero y la Merced. Conjuntamente, se puede visualizar que las otras se encuentran dispersas en las demás áreas. No obstante, podemos percibir que hay zonas que carecen de estos equipamientos a gran escala. Esto significa que debido a la falta de este tipo de infraestructura ciertos habitantes tienen que desplazarse a otra área para el desarrollo de sus actividades.

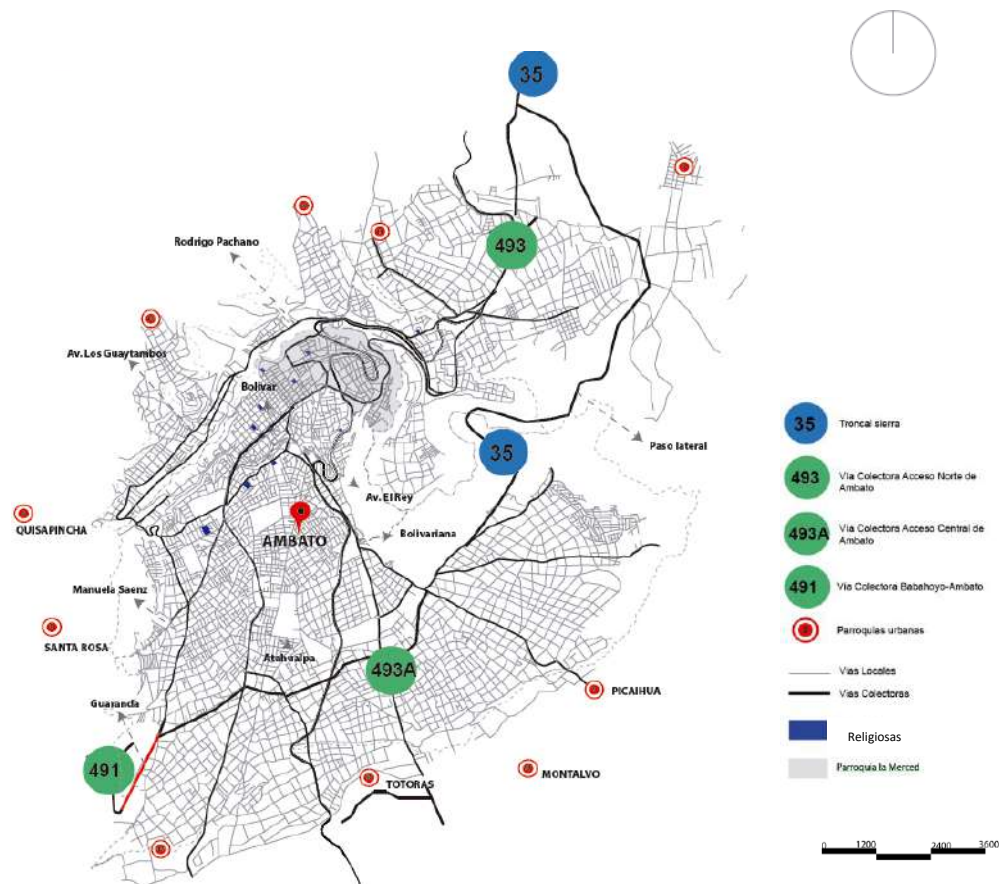


Gráfico 22: Conectividad con áreas religiosas mayores a 1000m²

Fuente: GAD Municipal de Ambato

Elaboración propia del autor

Conectividad con áreas de comercio mayor a 1000m²

La parroquia de la Merced es la que más equipamientos de comercio tiene, entre los más importantes el centro comercial de calzado Juan Cajas y Multiplaza Ambato. Sin embargo, el centro comercial existente condiciona el acceso al mismo ya que lo usan con mayor frecuencia las personas de clase media y alta. Por otra parte, las demás parroquias se encuentran con pocas infraestructuras de venta a gran escala, lo que significa que los habitantes que carecen de estas construcciones deben de movilizarse en busca de sus necesidades, lo que provoca un alto congestionamiento en el espacio público.

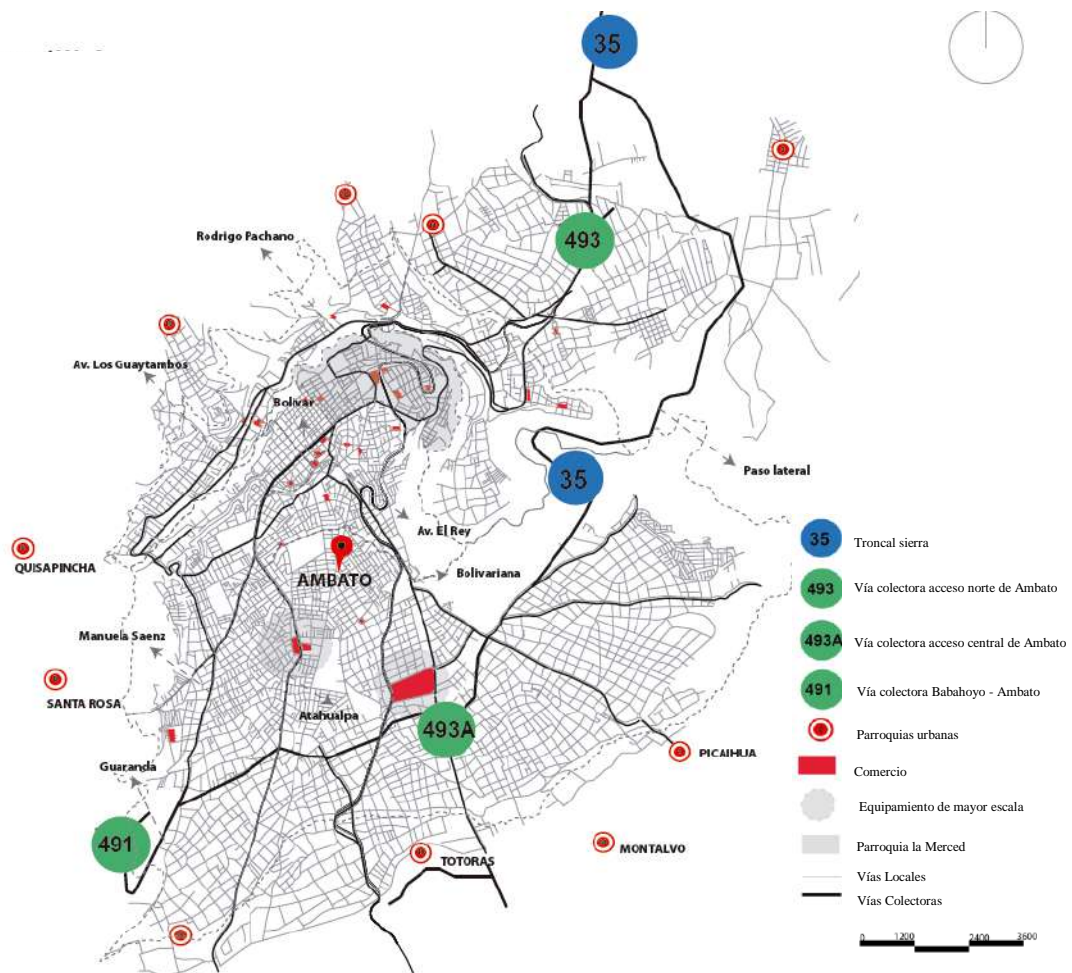


Gráfico 23: Conectividad con áreas de comercio mayor a 1000m²

Fuente: GAD Municipal de Ambato

Elaboración propia del autor

La mayoría de actividades de comercio se encuentra ubicada en un punto de la ciudad (véase en el gráfico 23), en este caso en la zona centro. Es importante recalcar que una de las características de la ciudad de Ambato es su actividad comercial. Eso quiere decir que también se recibe habitantes de otros cantones o incluso ciudades; arrojando como resultado que exista mayor flujo en esta zona de la parroquia la Merced.

Conectividad con áreas gubernamentales mayores a 1000 m²

La zona que mayores equipamientos Gubernamentales tienen son las parroquias de la Merced y la matriz. La Quinta de Mera resalta como uno de los equipamientos más importantes, el cual recibe un número considerable de visitantes en espaciales estudiantes de diferentes escuelas, colegios cada fin de semana, y días feriados acogiendo un mayor número de usuarios. Se observa que las demás se encuentran con escasas cifras de infraestructuras gubernamentales a gran escala y en algunos casos ningún equipamiento.

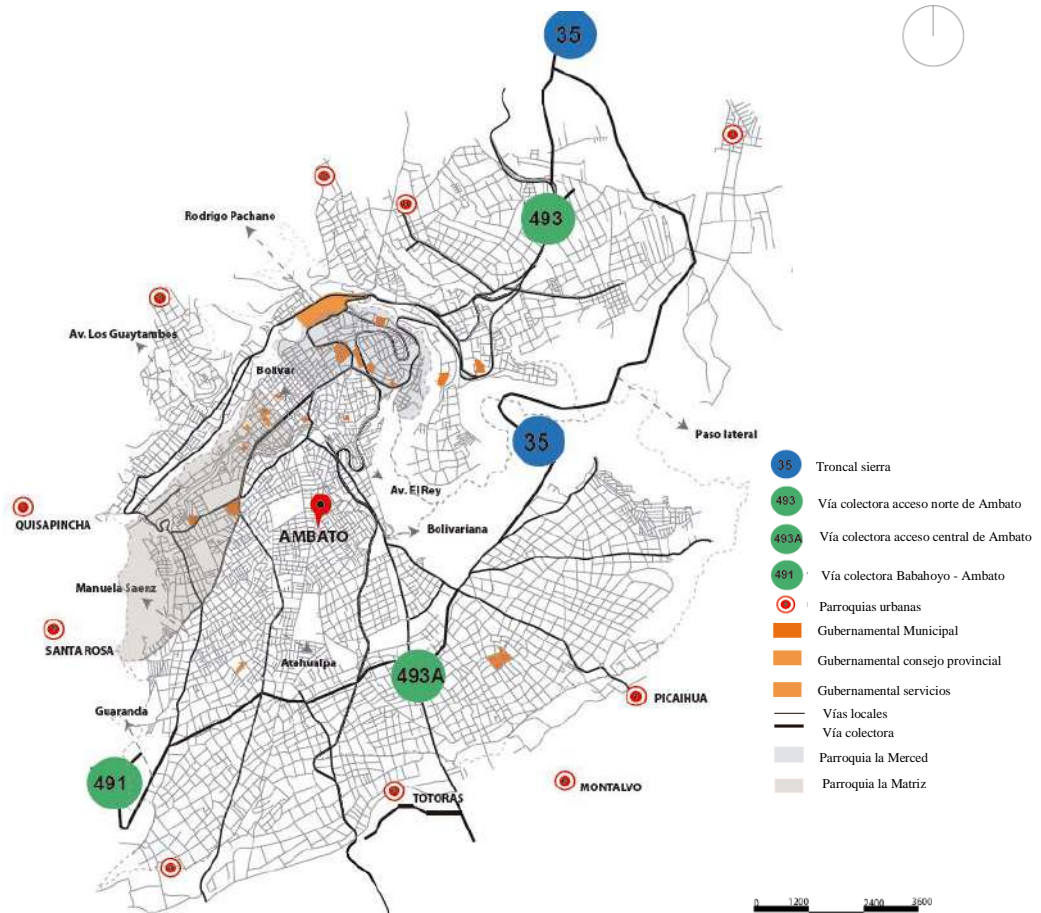


Gráfico 24: Conectividad con áreas gubernamentales mayores a 1000m²
 Fuente: GAD Municipal de Ambato
 Elaboración propia del autor

Por consiguiente, la parroquia de la Merced es la que cuenta con mayor concentración de equipamientos gubernamentales y a su vez estos se encuentran cerca unos de otros; por ende, la zona va a presentar mayor congestión en el espacio público, por otra parte, se puede observar que por lo general las infraestructuras de mayor escala e importancia se encuentran ubicados en vías de mayor orden como es el caso de la vía colectora.

Conectividad con áreas de educación mayores a 1000m²

Los equipamientos de educación con mayor escala los tenemos: en la parroquia la Matriz a la Unidad Educativa Nacional Ambato y en la Celiano Monge, la Universidad UTA, Unidad Educativa Juan León Mera la Salle y el Complejo Educativo Juan Francisco Montalvo. Pues la Merced tenemos mayor número de

infraestructura educativa, tomando en cuenta que el de mayor escala es el Unidad Educativa Nacional Ambato, ubicada en el sector la Merced.

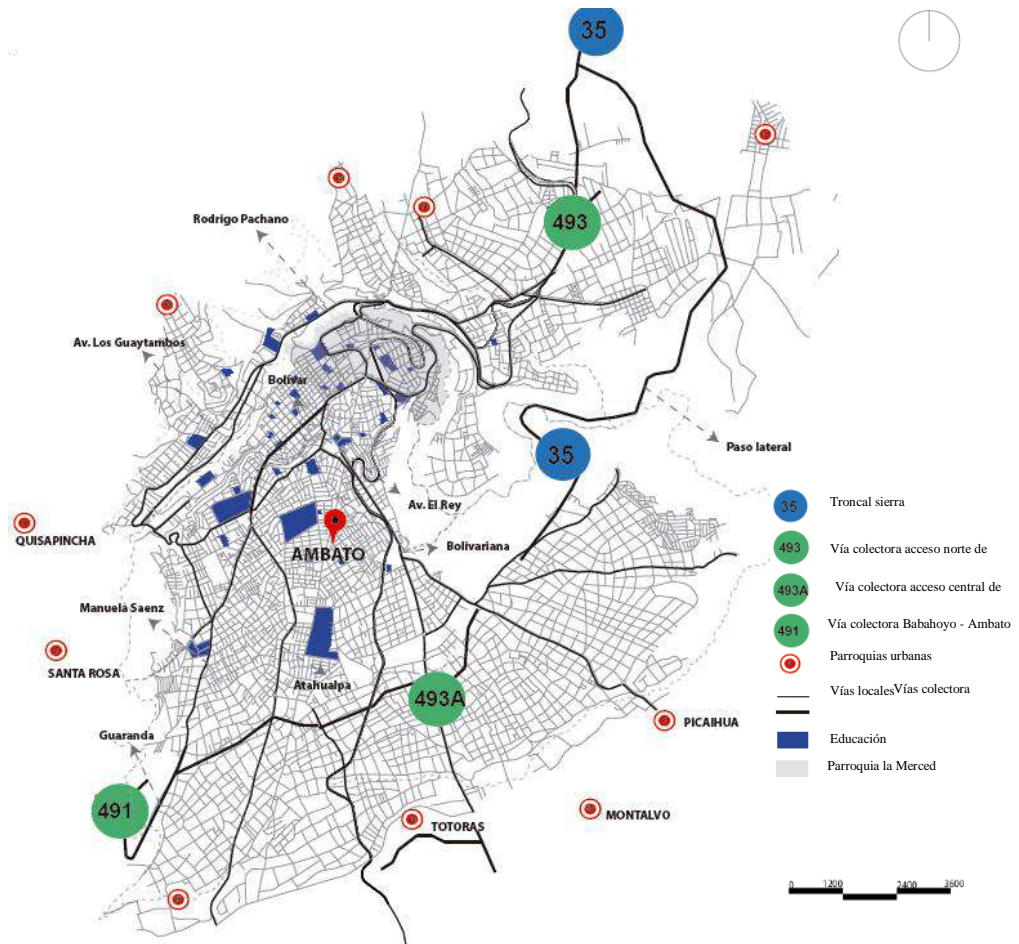


Gráfico 25: Conectividad con áreas de educación mayores a 1000m²
 Fuente: GAD Municipal de Ambato
 Elaboración propia del autor

Conclusión: en los recorridos que se han realizado por la zona se pudo conocer que los equipamientos educativos son bastante importantes en el tema de la movilidad. Estos equipamientos hacen que exista mayor flujo en horas de entrada y salida de clases. Pues como se observa en el mapeo (véase en el gráfico 25), la zona que mayores equipamientos educativos tiene es la parroquia la Merced; sin embargo, esta es pequeña en extensión, pero podemos observar que cuenta con una mayor concentración de infraestructuras.

Conectividad con áreas de servicio mayores a 1000m²

En este mapeo se puede observar que existe un mínimo porcentaje de equipamiento, sin embargo, se puede observar que la parroquia la Merced es la que cuenta con los de mayor escala, lo que significa que esta parroquia brinda este tipo de actividades para todo el Cantón Ambato, vale la pena recalcar que los servicios que se representan son: gasolineras, mecánicas, lavanderías de carros, entre otras.

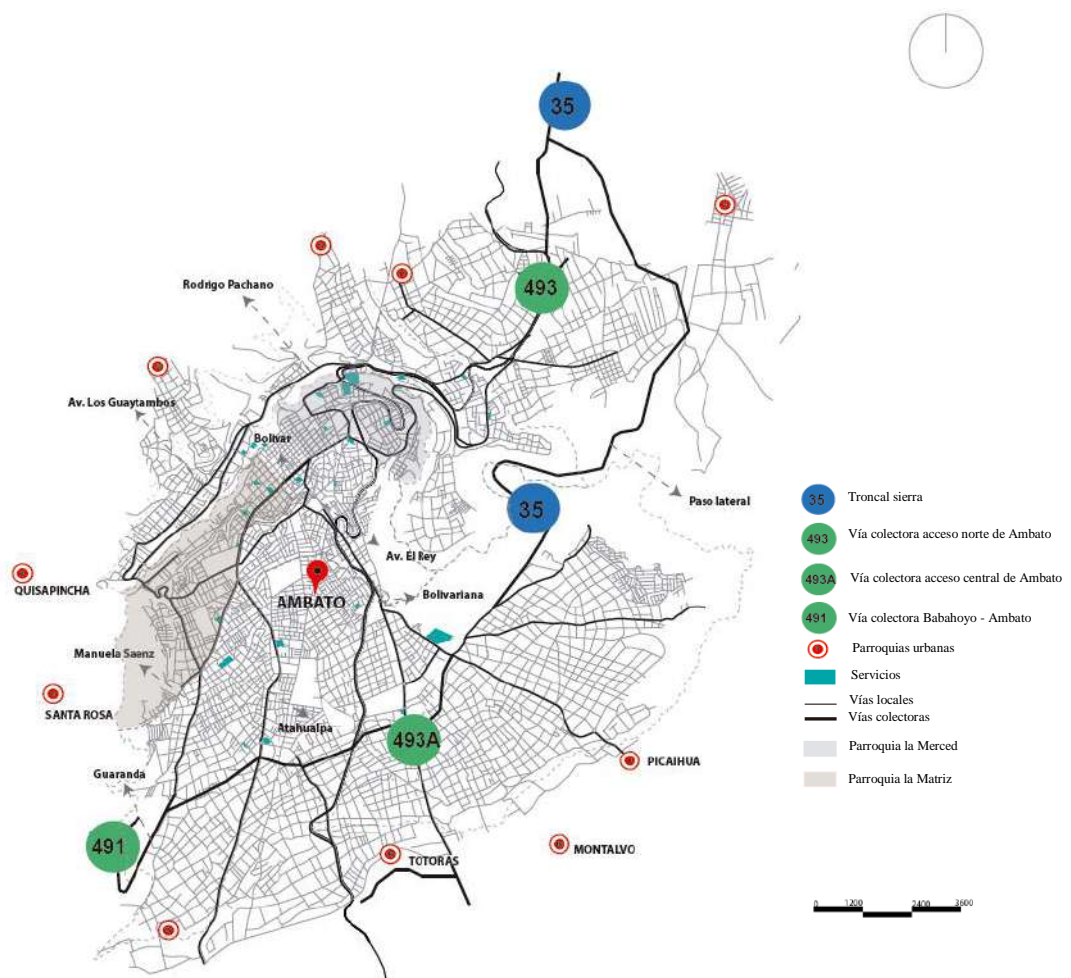


Gráfico 26: Conectividad con áreas de servicio mayores a 1000m²

Fuente: GAD Municipal de Ambato

Elaboración propia del autor

Conectividad con áreas de salud mayores a 1000m²

En la Parroquia de la Merced se encuentra el equipamiento de salud más relevante, como es el Hospital Regional de Ambato, siendo este el primero a gran escala que existe desde los años de 1951 y en la Parroquia Atocha – Ficoa tenemos el IESS, estos dos equipamientos están conectados por las vías 493B Vía Colectora Acceso Sur de Ambato y 493 como es la Vía Colectora Acceso Norte de Ambato.

Al ser este uno de los equipamientos de gran importancia, ubicados en vías de gran afluencia como son Rodrigo Pachano y la Unidad Nacional se observa que existe mayor actividad peatonal y vehicular por este sector. Vale la pena recalcar que los fines de semana este flujo vehicular y peatonal en el sector disminuye.

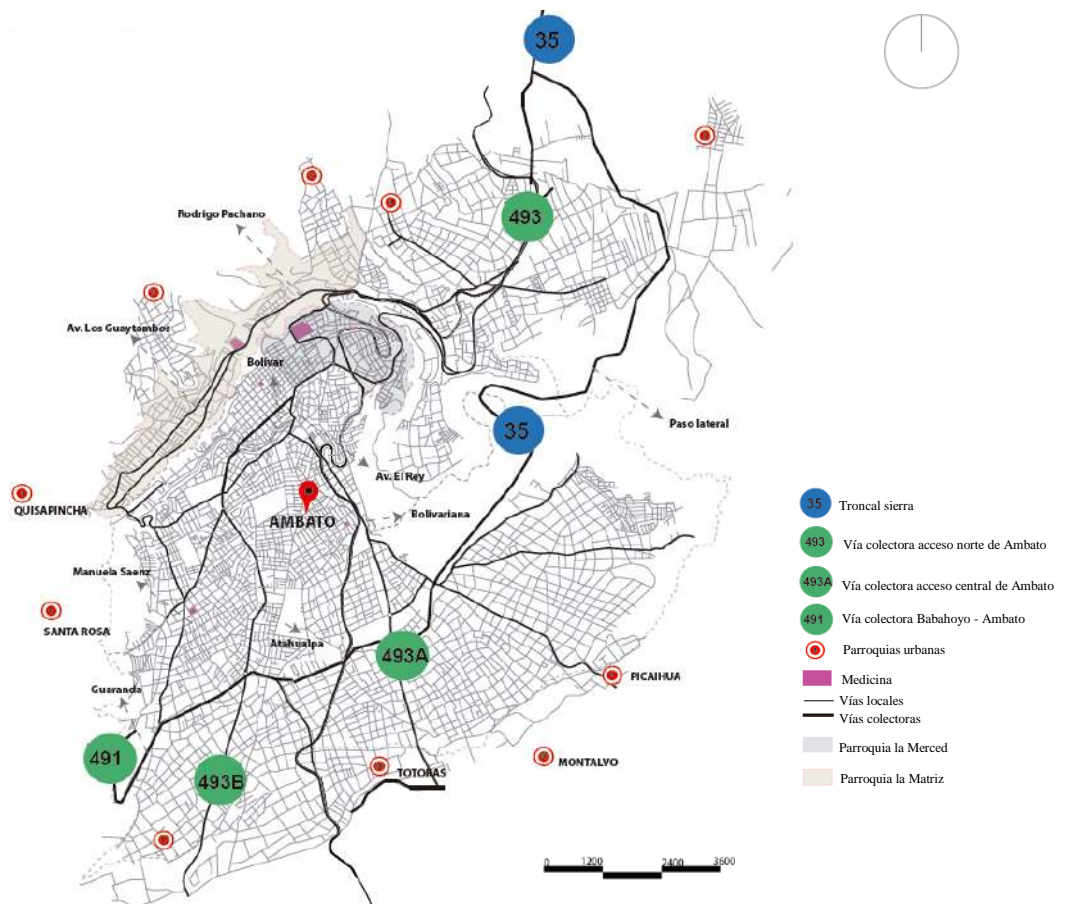


Gráfico 27: Conectividad con áreas de salud mayores a 1000m²

Fuente: GAD Municipal de Ambato

Elaboración propia del autor

Sistema vial y conectividad con equipamientos mayores a 1000 m² de todas las Parroquias Urbanas Cantonales.

El sistema de vías colectoras es de gran relevancia en el cantón de Ambato, ya que estas permiten la conectividad desde las periferias de las parroquias, de manera que ayudan a la movilización de las personas a los diferentes puntos de la ciudad de forma directa. En algunos casos vemos como estas vías forman parte de los límites parroquiales, sin embargo, en la mayoría de los casos se puede visualizar que estas vías atraviesan la parte central de las parroquias, además permiten la conexión entre equipamientos de gran importancia como Hospital Regional Ambato, Unidad Educativa Nacional Ambato, Terminal Terrestre, Mall de los Andes, Unidad Educativa Bolívar, entre otros.

Entre otro sistema de conectividad tenemos la línea de tren, que cruza el centro de las parroquias Huachi Loreto y Parroquia de la Merced. Pues a diferencia de la Parroquia la Merced la Parroquia de Huachi Loreto cuenta con equipamientos de mayor escala a un solo extremo de la misma, mientras que el otro extremo que está delimitada por la línea del tren se encuentra desabastecida de equipamientos a gran escala, considerando también que en este extremo empieza la quebrada del Rio Ambato.

En la parroquia de la Merced las vías colectoras permiten la conectividad norte - sur de la ciudad, abrazan no solo desde los extremos de la misma sino incluso desde el centro pasando por vías importantes como son la Av. Unidad Nacional, Av. 12 de Noviembre, Juan Coronel, Av. Las Américas y Av. Indoamérica, ejes viales de gran afluencia vehicular e inclusive peatonal, ya que en algunos de los casos por estas vías se trasladan líneas de buses además de conectar los equipamientos de gran escala de importancia de la ciudad, al tener actividades que se encuentran concentradas en la misma y al ser la segunda parroquia más pequeña de la urbe de Ambato, se genera una necesidad de intervención en cuanto a la congestión de la movilidad.

Como conclusión en el mapeo del sistema vial y de equipamientos (véase en el gráfico 28), se observa que evidentemente la Parroquia la Merced tiene un problema de congestión en el espacio público debido a su centralidad de actividades, además cuenta con la vía colectora que bordea estas infraestructuras de mayor importancia y actividad.

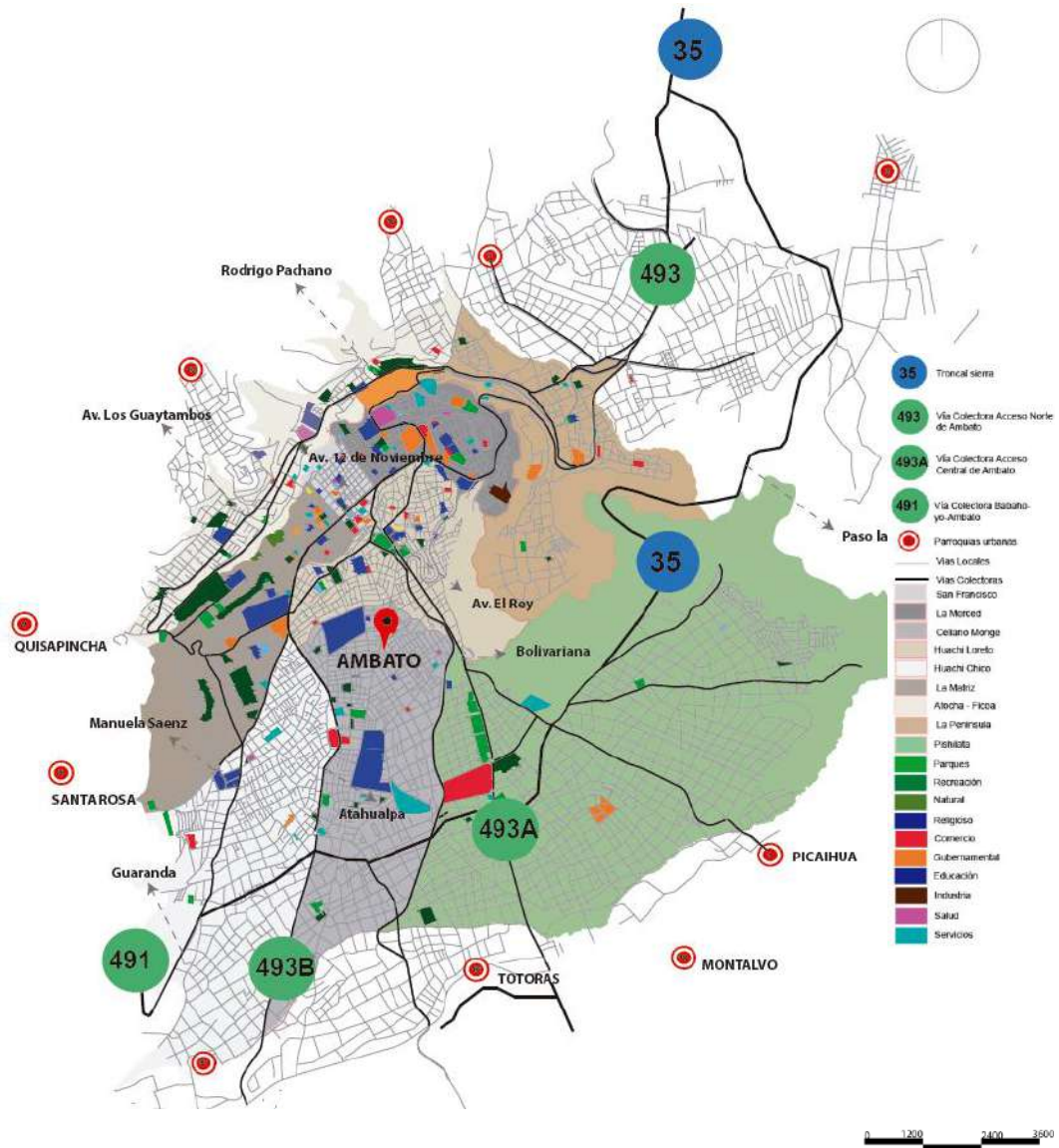


Gráfico 28: Sistema vial y conectividad con equipamientos de todas las Parroquias Urbanas Cantonales.

Fuente: Basado en la carta geográfica base del GADMA
Elaboración propia del autor

Conclusiones Generales de conectividad y equipamientos.

En el siguiente mapeo de conclusión general (véase en el gráfico 29) lo que se hace es mostrar la ubicación de los equipamientos a nivel cantonal. Además de su distribución en cada una de las parroquias, en el mismo gráfico se representa la escala de los mismos; este mapeo también ayuda a entender cuál de estas tienen mayor densificación y concentración de infraestructuras y por ende de actividades, esta representación se ha considerado importante dentro de la congestión de la movilidad pues estos promueven los flujos tanto vehiculares como peatonales. A continuación.

- La parroquia Atocha – Ficoa cuenta con equipamientos dispersos a lo largo de la misma. Los cuales son conectados a través de las vías colectoras como son Rodrigo Pachano y Av. Guaytambos.
- La parroquia la Merced cuenta con equipamientos concéntricos, a pesar de ser una parroquia pequeña en extensión y tiene equipamientos importantes como el Hospital Regional, el Colegio Nacional Ambato Iglesia la Merced, parque la Merced, UTA, y el terminal.
- La parroquia Celiano Monge posee equipamientos dispersos sin embargo cuenta con equipamientos de gran importancia como es la Universidad Técnica de Ambato.
- La mitad de la parroquia Huachi Loreto se encuentra abastecida con equipamientos de gran importancia siendo uno de los más importantes equipamientos educativos, sin embargo, la otra mitad se encuentra desabastecida.
- La parroquia Huachi Chico cuenta con una minoría de equipamientos en relación a las demás parroquias.
- En la parroquia la Matriz se visualizan varios equipamientos, no obstante, estos están ubicados a lo largo de la misma, de forma dispersa.
- La parroquia Atocha – Ficoa cuenta con equipamientos dispersos a lo largo de la misma. Los cuales son conectados a través de las vías colectoras como son Rodrigo Pachano y Av. Guaytambos.

- La parroquia Península cuenta con áreas que se conservarán áreas dirigidas a la recuperación y protección de elementos naturales, debido al deterioro por la explotación material pétreo.
- La parroquia Pishilata es una de las parroquias que cuenta con equipamientos dispersos, además de contar con un área destinada a transformación natural, forestación, arborización.

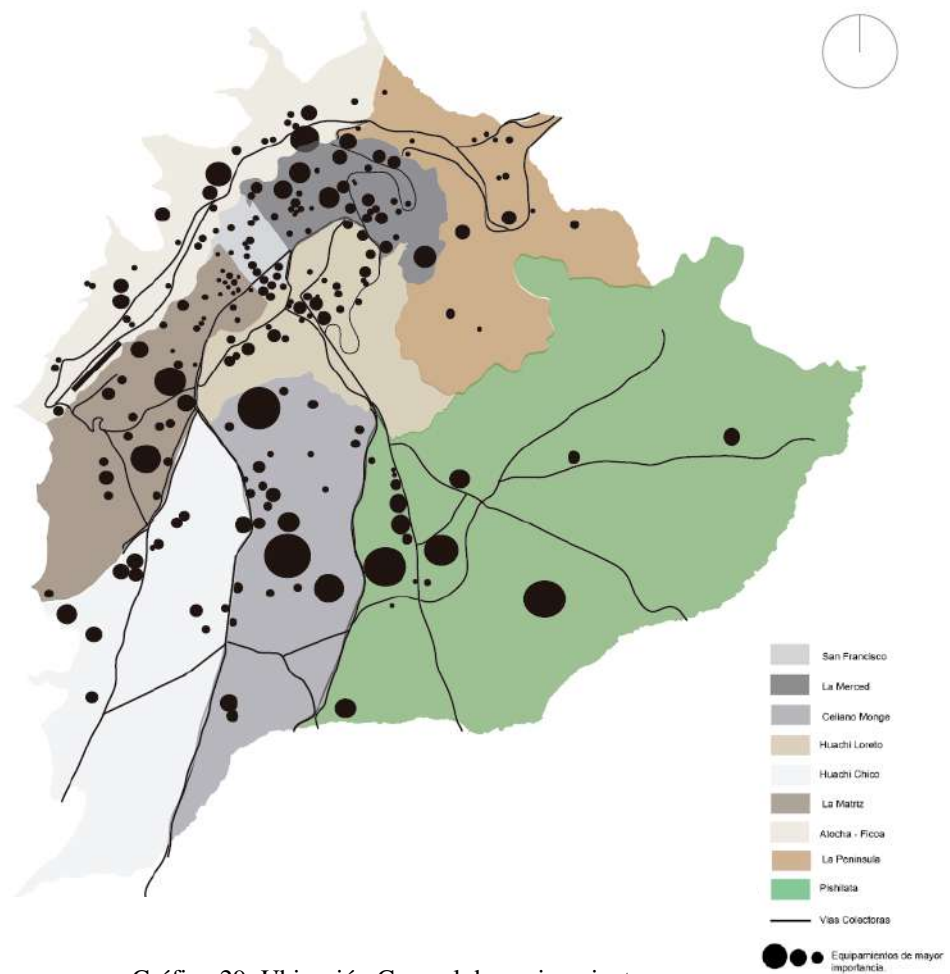


Gráfico 29: Ubicación General de equipamientos.
 Fuente: GAD Municipal de Ambato
 Elaboración propia del autor

Como conclusión la Merced es la zona que mayor concentración de equipamientos de gran escala e importancia. Además, debe de tomarse en cuenta que es una de las parroquias más pequeñas del cantón, pues vale la pena recalcar que cuenta con usos que demandan altos flujos de movilidad como el Hospital Regional Ambato, la

Unidad Educativa Colegio Nacional Ambato, el cuerpo de bomberos, el parque e Iglesia la Merced, el Terminal Terrestre, la Universidad Técnica de Ambato, el Centro Comercial de Calzado Juan Cajas, la parada de el tren, el Centro Comercial el Ferroviario, el Centro Comercial Multiplazas, el cementerio, cabe la pena mencionar que estos son visitados diariamente por personas que vienen de diferentes parroquias, ciudades e incluso provincias. Teniendo como resultado la congestión de la movilidad en el espacio público de la Parroquia la Merced.

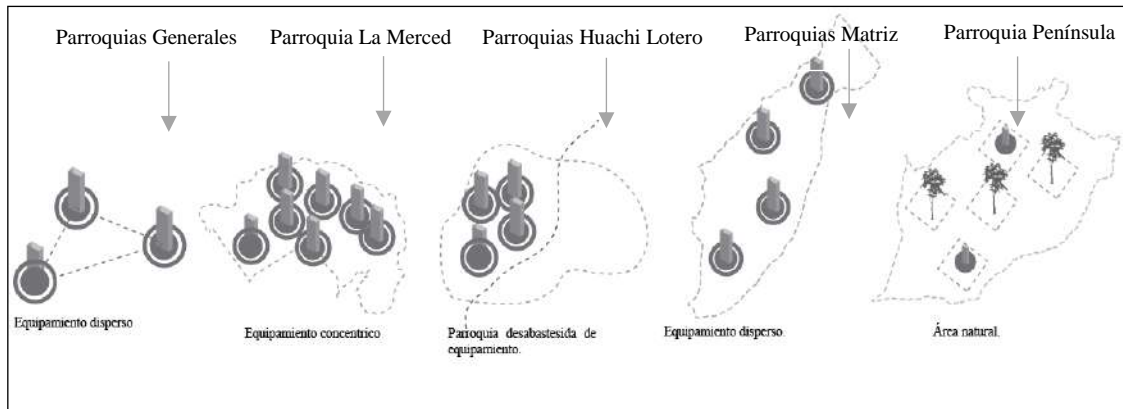


Gráfico 30: Esquema explicativo de equipamientos según parroquias
Fuente: Basado en la carta geográfica base del GADMA
Elaboración propia del autor

Identificación de problemática de la parroquia la Merced.

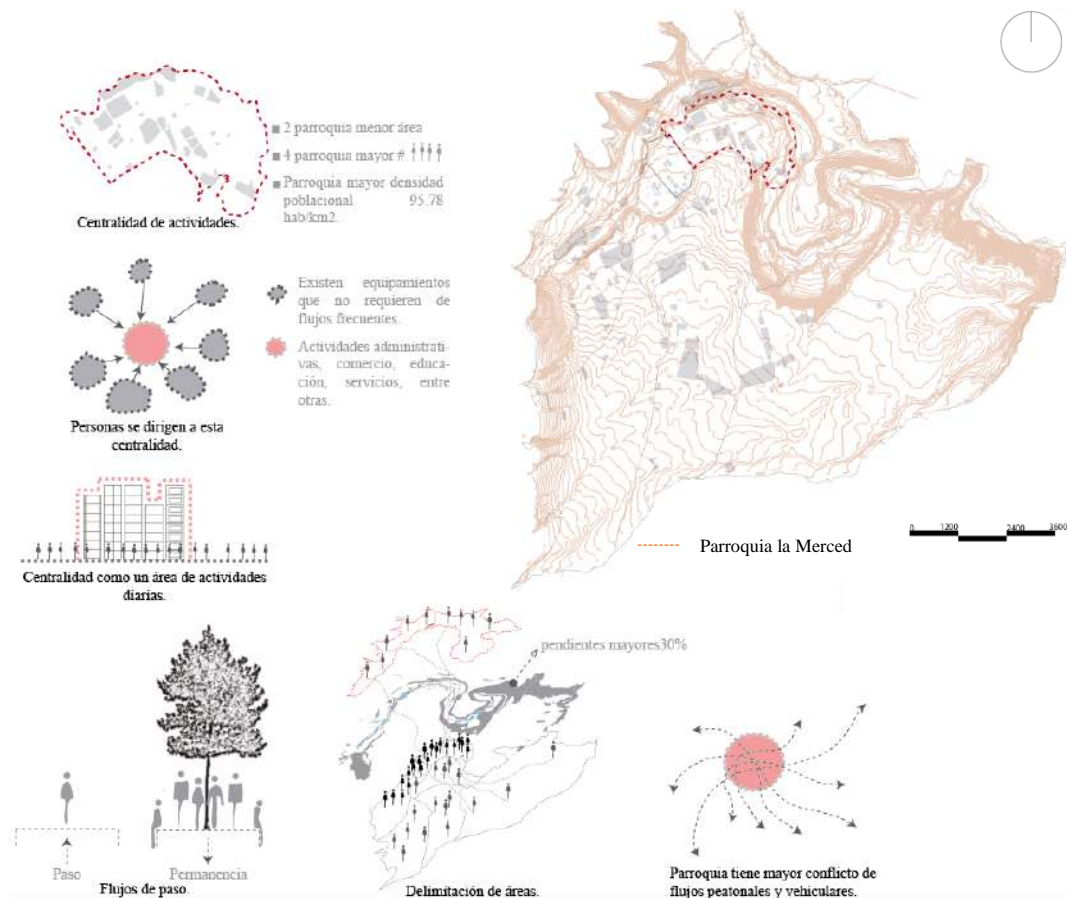


Gráfico 31: Esquemas de Identificación de problemática de la parroquia la Merced.

Fuente: GAD Municipal de Ambato

Elaboración propia del autor

Como conclusión se ha identificado que la Parroquia de la Merced cuenta con congestión de movilidad en el espacio público, esto se debe a:

- La Merced en relación a las demás parroquias del cantón Ambato es la segunda más pequeña en extensión, no obstante, es la segunda con mayor población. Debido al cálculo realizado de la densidad poblacional, esta cuenta con mayor densidad poblacional correspondiente a 95.78 Hab/km² (véase en el gráfico 10).
- Existe una centralidad de actividades a gran escala en esta parroquia, las personas se dirigen de puntos muy lejanos a realizar sus actividades diarias

como: estudio, trabajo, alimentación, salud, trámites personales; esto hace que exista mayor congestión dentro del espacio público.

- Esta centralidad de actividades hace que la población flotante se dirija a la misma convirtiéndola en un área de paso.
- Al tener delimitantes debido a la topografía y a la red hídrica; estas personas utilizan un medio de transporte motorizado para dirigirse a esta. Haciendo que exista mayor congestión dentro del espacio público, y por ende la parroquia tiene mayor conflicto en sus flujos peatonales y vehiculares.

Delimitación espacial (meso)

Una vez identificadas las causas de la problemática planteada lo que se lleva a cabo es una investigación a nivel meso que en este caso sería la Parroquia de la Merced, con la finalidad de conocer, como esta está funcionando, pero sobre todo en qué áreas existe mayor congestión de la movilidad para finalmente llegar a una delimitación micro del área de estudio y llevar a cabo la intervención urbana que abordaría el problema existente. Para ello empezamos con los análisis que se muestran a continuación.

Evolución Del Equipamiento De La Parroquia La Merced.

En 1951 tenemos el primer equipamiento en la parroquia de la Merced como es el Hospital Regional Docente Ambato, el sector era caracterizado por sus cultivos, existiendo pocas viviendas. En 1974 se empiezan a desarrollar otros equipamientos como instituciones educativas, una de ellas el Colegio Nacional, iglesias, cementerio y la infraestructura en vivienda aumenta.

En 1990 se implementan nuevos equipamientos como el terminal, plazas, áreas recreativas y vivienda, la parroquia empieza a cambiar el cultivo por el comercio. Mientras que en el 2010 la ciudad cuenta con un sistema vial, con equipamientos y construcciones que transformaron la antigua parroquia de la Merced.

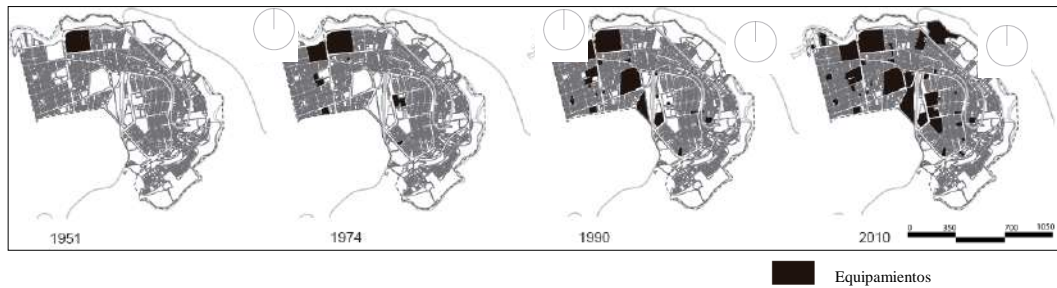


Gráfico 32: Evolución Del Equipamiento De La Parroquia La Merced
 Fuente: INEC 1954 – 1974 – 1990 – 2010
 Elaboración propia del autor

La Merced ha ido evolucionando a partir de sus equipamientos de gran importancia, se puede observar que tiene una evolución considerable cada 20 años prácticamente. Es importante recordar que estas infraestructuras demandan un flujo alto a las mismas, por lo que se debería reconsiderar el problema que representaría de aquí al 2030 en cuanto a la congestión de la movilidad del espacio público.

Delimitación social

Se trabaja en la Parroquia de la Merced en el año 2018 – 2019, realizando un análisis de necesidades, con los habitantes y peatones que transitan por esta zona, además de considerar a los vehículos tanto públicos como privados que circulan por la misma.

División parroquia la Merced por sectores / Número de habitantes.

La división por sectores se hace con la finalidad de conocer cuántos habitantes hay por parroquia y las hectáreas que cada una tiene, esto para saber qué zona es el que tiene mayor densidad poblacional. Al realizar el cálculo nos arroja que el sector de la Merced cuenta con mayor densidad poblacional (véase en el gráfico 33). Esto nos ayuda a tener un acercamiento de las zonas con altos flujos tanto peatonales como vehiculares.

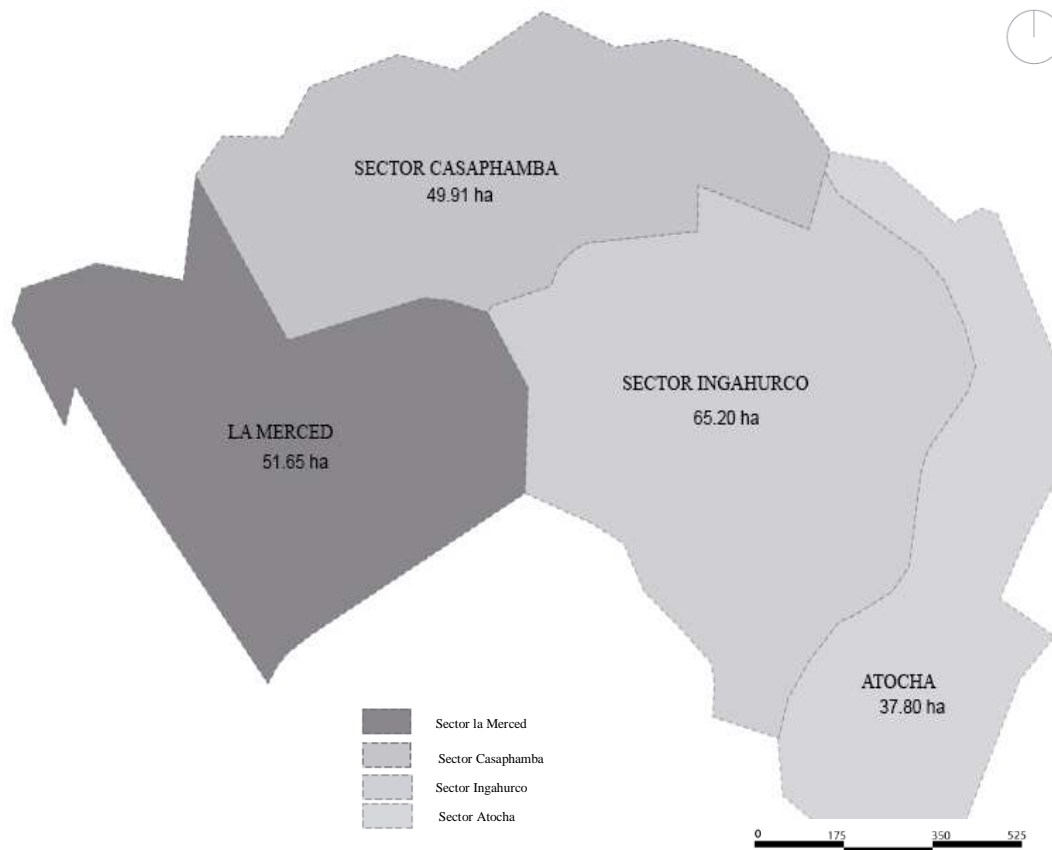


Gráfico 33: División parroquia la Merced por sectores
 Fuente: Carta Geográfica del GADMA Y INEC 2010
 Elaboración propia del autor

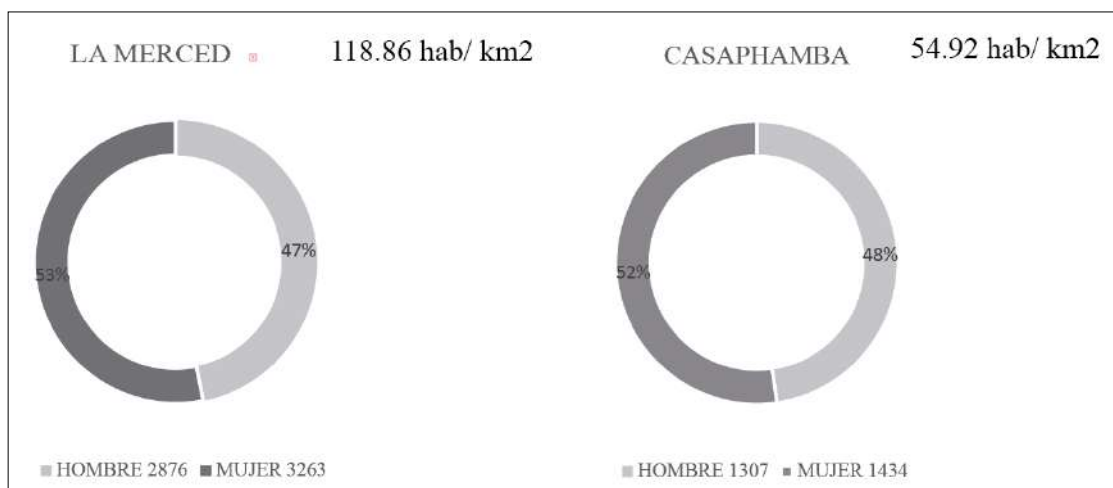


Gráfico 34: Porcentaje de habitantes por sexo en la parroquia la Merced y Casaphamba
 Fuente: INEC 2010
 Elaboración propia del autor

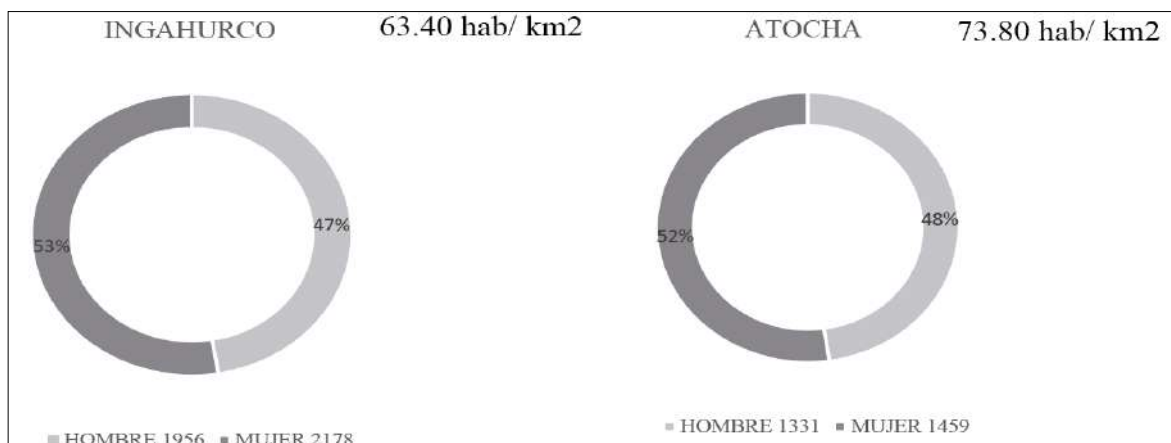


Gráfico 35: Porcentaje de habitantes por sexo en la parroquia la Ingaurco y Atocha
 Fuente: INEC 2010
 Elaboración propia del autor

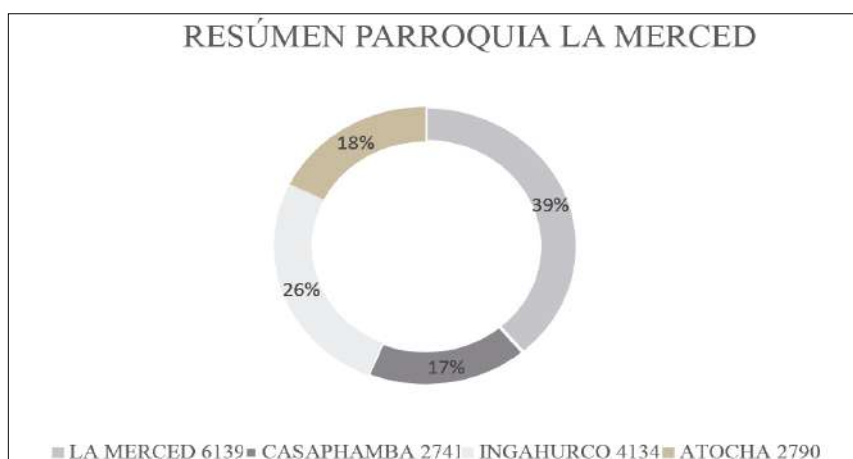


Gráfico 36: Resumen de porcentaje de habitantes en las parroquias del Cantón Ambato
 Fuente: INEC 2010
 Elaboración propia del autor



Gráfico 37: Resumen de densidad poblacional por sector en la parroquia La Merced
 Fuente: INEC 2010
 Elaboración propia del autor

Nivel de instrucción al que asiste.

En el gráfico 41, se muestran los resultados del nivel de estudios de la Parroquia de la Merced, y se puede observar que los habitantes cuentan con un mayor porcentaje en educación superior, seguido de nivel secundario. Es importante tomar en cuenta que tipo de población se desplaza por la Merced, ya que nos enfocamos a que usuario va dirigido el proyecto urbano a desarrollar.

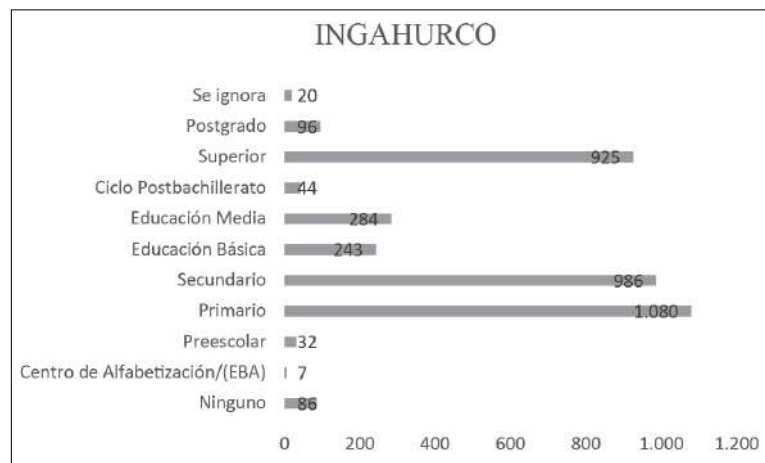


Gráfico 38: Nivel de instrucción de la parroquia Ingaurco.

Fuente: INEC 2010

Elaboración propia del autor

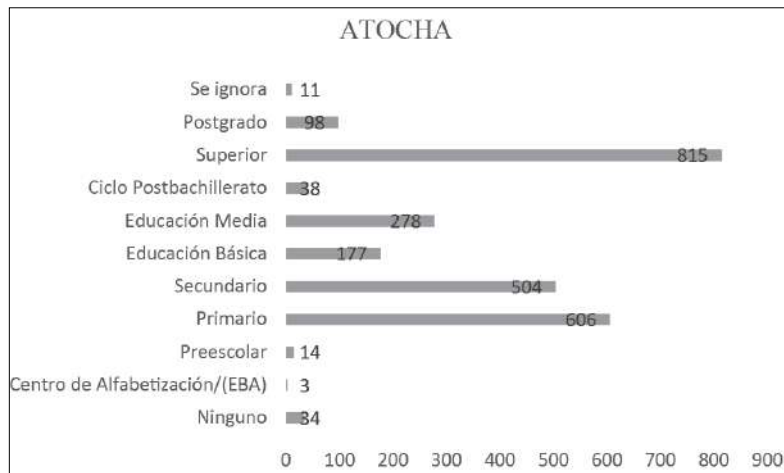


Gráfico 39: Nivel de instrucción de la parroquia Atocha.

Fuente: INEC 2010

Elaboración propia del autor

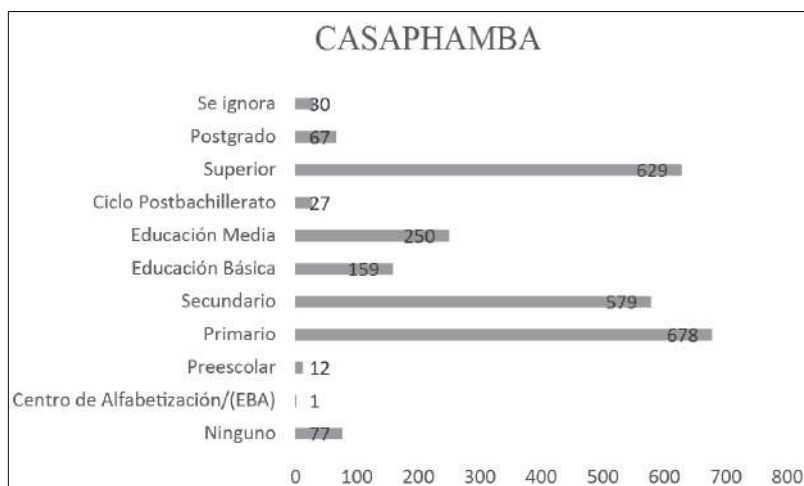


Gráfico 40: Nivel de instrucción de la parroquia Casaphamba.

Fuente: INEC 2010

Elaboración propia del autor

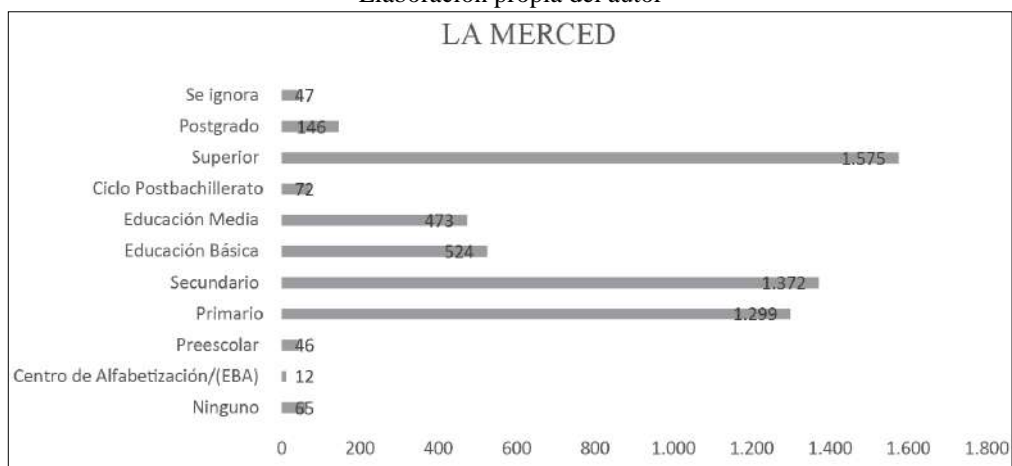


Gráfico 41: Nivel de instrucción de la parroquia la Merced.

Fuente: INEC 2010

Elaboración propia del autor



Gráfico 42: Nivel de instrucción general de la parroquia la Merced.

Fuente: INEC 2010

Elaboración propia del autor

Normativa de clasificación de la parroquia la Merced.

Según el PDOT de Ambato 2020, la Merced está consolidada en un 70% y el 30% restante, está en proceso de consolidación. Si recordamos el gráfico 16, dentro de la zona más consolidada está la parroquia la Merced: lo que significa que esta zona presenta problemas de flujos peatonales y vehiculares, actividades a desarrollar en la zona, problemática en cuanto a la isla de calor, congestión ambiental entre otras. A pesar de esto, hay que procurar la conservación del área natural que existe dentro de esta. Además, en el proceso de crecimiento de la ciudad hay que rescatar también los terrenos baldíos que van quedando, los cuales presentan elevados costos. Pues la población al no tener recursos suficientes lo que hacen es irse a la periferia en busca de un lote más barato, y como ya se ha mencionado anteriormente estas personas luego se dirigen a la centralidad en busca de sus actividades diarias, lo que conlleva a un mayor congestionamiento y contaminación en el espacio público.

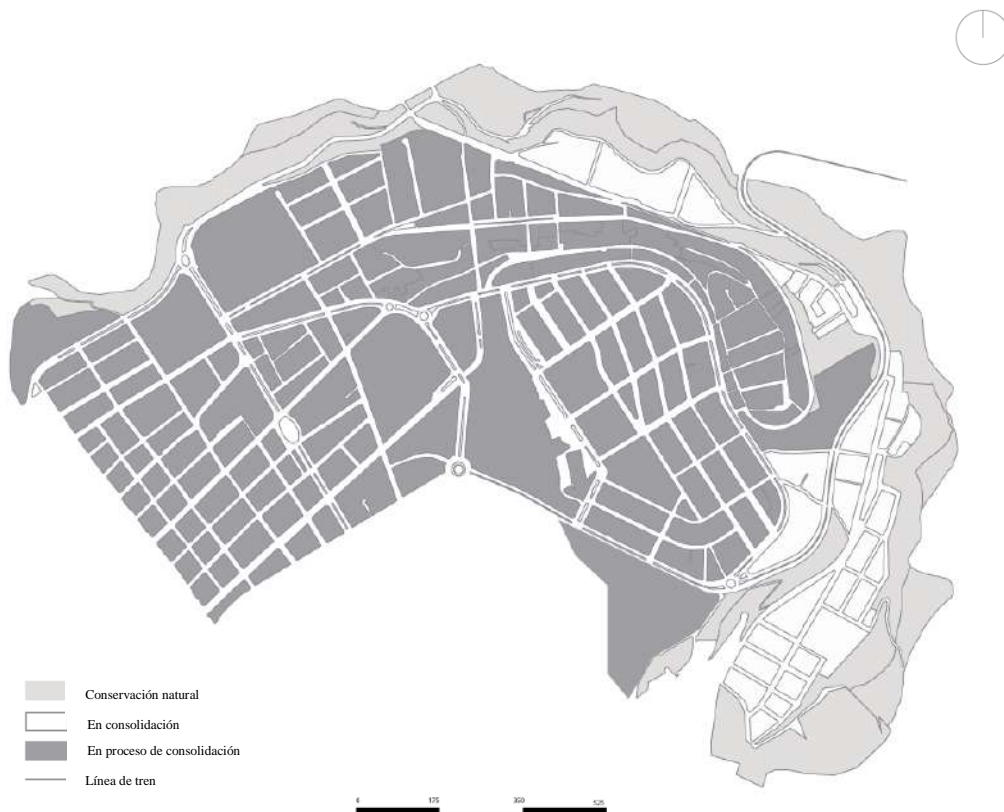


Gráfico 43: Área consolidada de la parroquia la Merced
Fuente: Basado en la carta geográfica base del GADMA
Elaboración propia del autor



Gráfico 44: Porcentaje de área consolidada de la parroquia la Merced
Fuente: Basado en la carta geográfica base del GADMA
Elaboración propia del autor

Normativa de suelo general de la parroquia la Merced.

En este mapeo (véase en el gráfico 45) se muestran el uso de suelo y sus definiciones existentes en la parroquia la Merced, según (GAD, 2015):

- El área de protección natural: Que se refiere a la zona de uso destinado a la conservación natural, a su calidad ambiental y equilibrio ecológico.

Además del uso de suelo principal de vivienda, entre estas tenemos:

- Vivienda con usos barriales (v0): Son sectores en el que el uso principal es la vivienda y donde se permitirá únicamente el comercio menor, de escala barrial para abastecimiento diario, no pudiendo superar el 25% del área construida en planta baja.
- Vivienda con usos zonales (v2): La vivienda como uso principal abarcará un comercio de mayor jerarquía y cobertura, de acuerdo a lo establecido en el plano de uso de suelo., no pudiendo superar el 75% del área construida en planta baja.
- Una zona de intensivo comercio que básicamente en su totalidad la encontramos en el sector de la Merced.
- Cinturón de protección natural.

Con este mapeo (véase en el gráfico 45), vemos que el uso intensivo de comercio está ya invadiendo lotes destinados a la vivienda, lo que puede significar que en unos años, quizá la actividad de la parroquia de la Merced sea netamente productiva, sin olvidarnos que la urbe de Ambato tiene un desarrollo como ciudad comercial, que recibe habitantes de otros cantones a la compra y venta de sus productos.

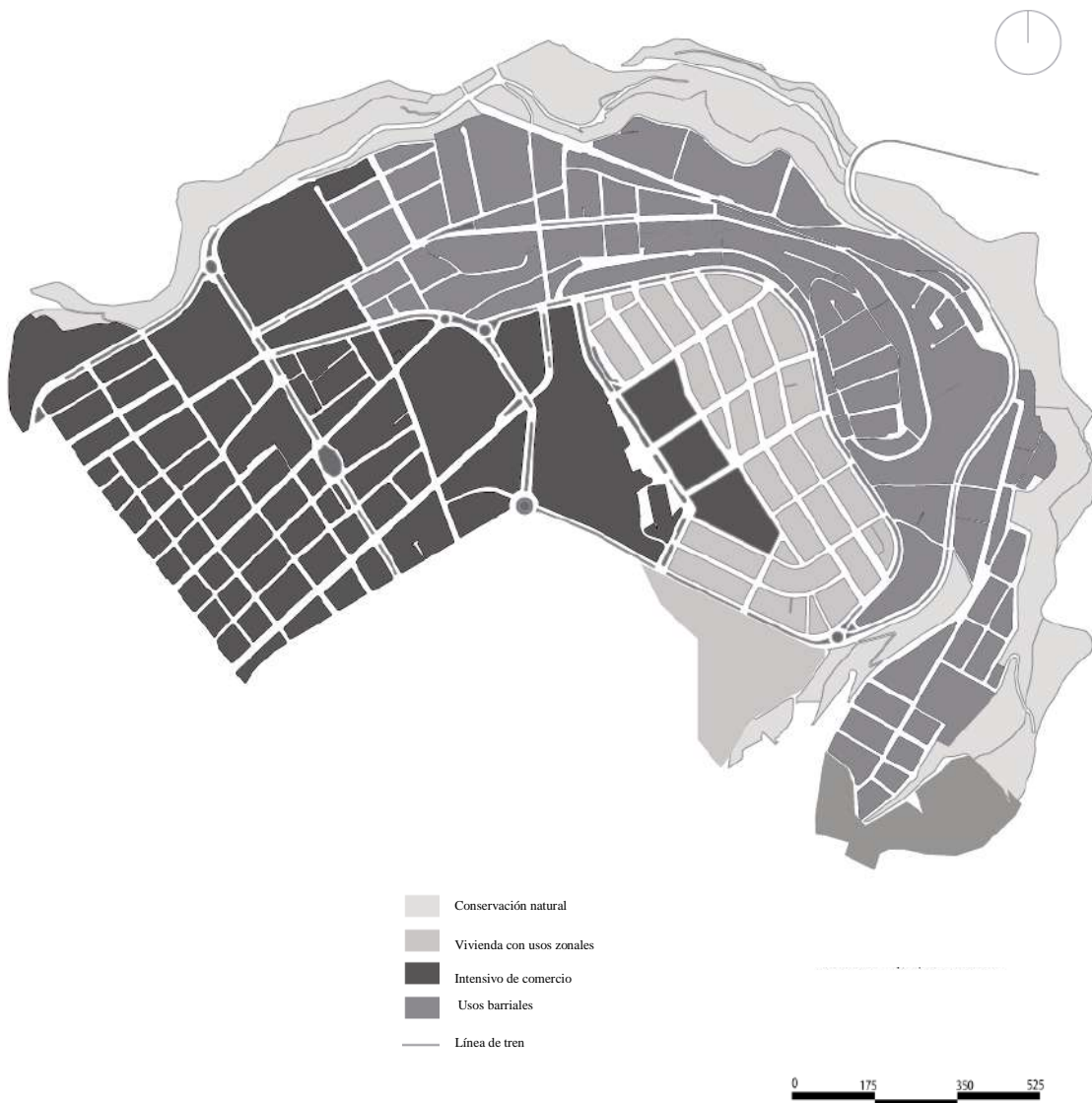


Gráfico 45: Uso de suelo general de la Parroquia la Merced
Fuente: Basado en la carta geográfica base del GADMA
Elaboración propia del autor

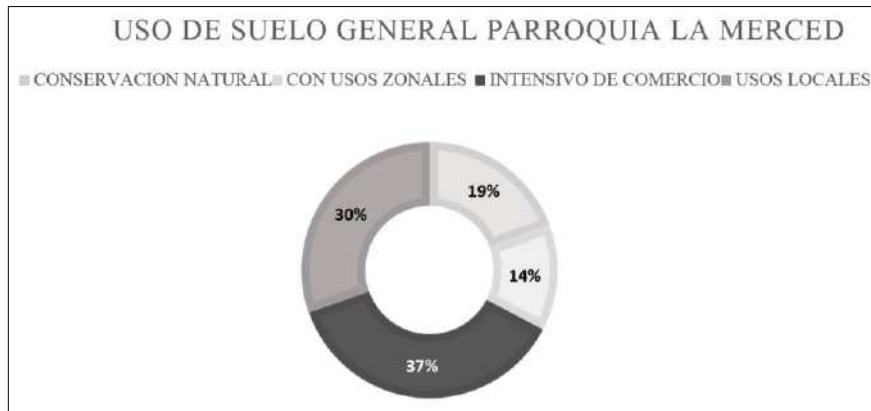


Gráfico 46: Uso de suelo general de la Parroquia la Merced
Fuente: Basado en la carta geográfica base del GADMA
Elaboración propia del autor

Normativa Altura de pisos parroquia la Merced.

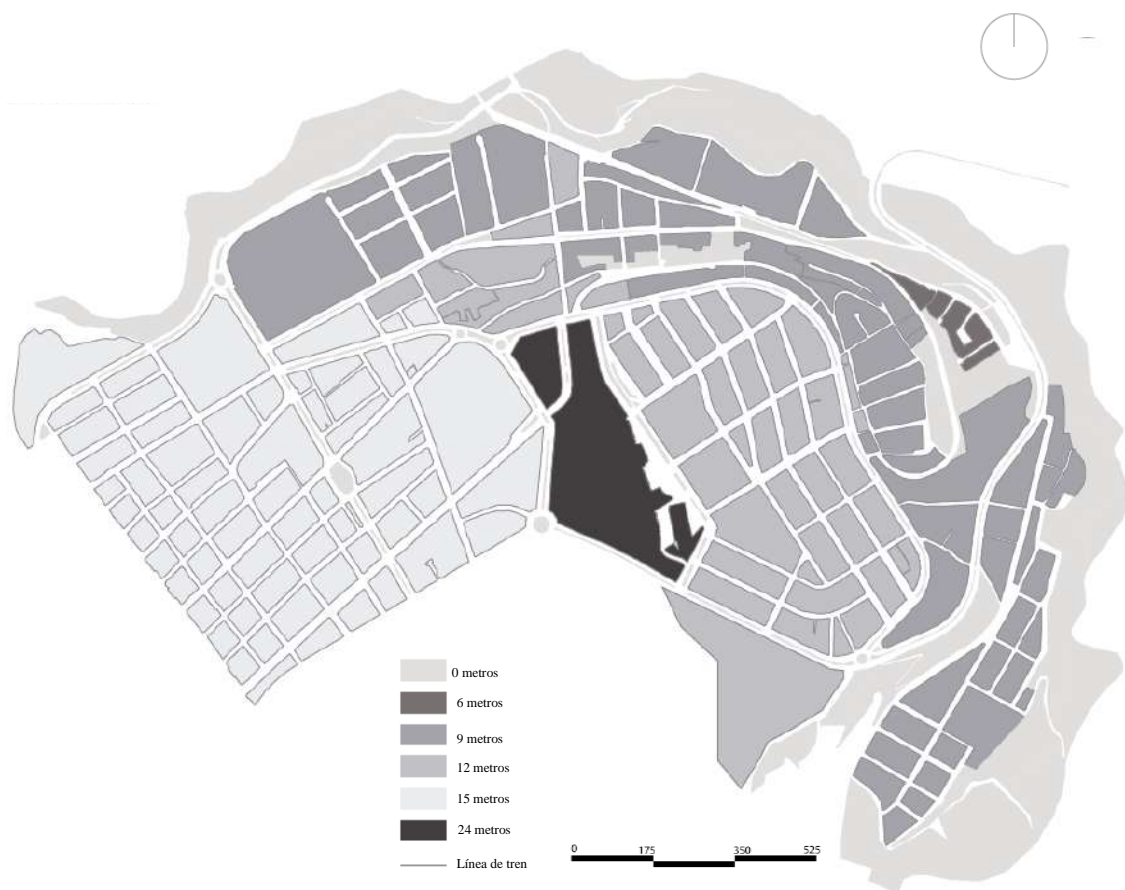


Gráfico 47: Altura de pisos en la parroquia la Merced
Fuente: Basado en la carta geográfica base del GADMA
Elaboración propia del autor

La altura de pisos nos permite tener una noción de la luz y sombra obtenida en las edificaciones, y el tipo de vegetación que podemos tener.

Construcciones mayores a 1000 m² de la parroquia la Merced.

En este mapeo (véase en el gráfico 48), se muestra con mayor claridad las construcciones y tipo de equipamientos que tenemos en la parroquia de la Merced los cuales son: equipamientos de comercio, salud, educación, gubernamentales, religiosos, servicios como: gasolineras, mecánicas, vulcanizadoras entre otras; industria, artificial entre esta cancha, parque, balneario.

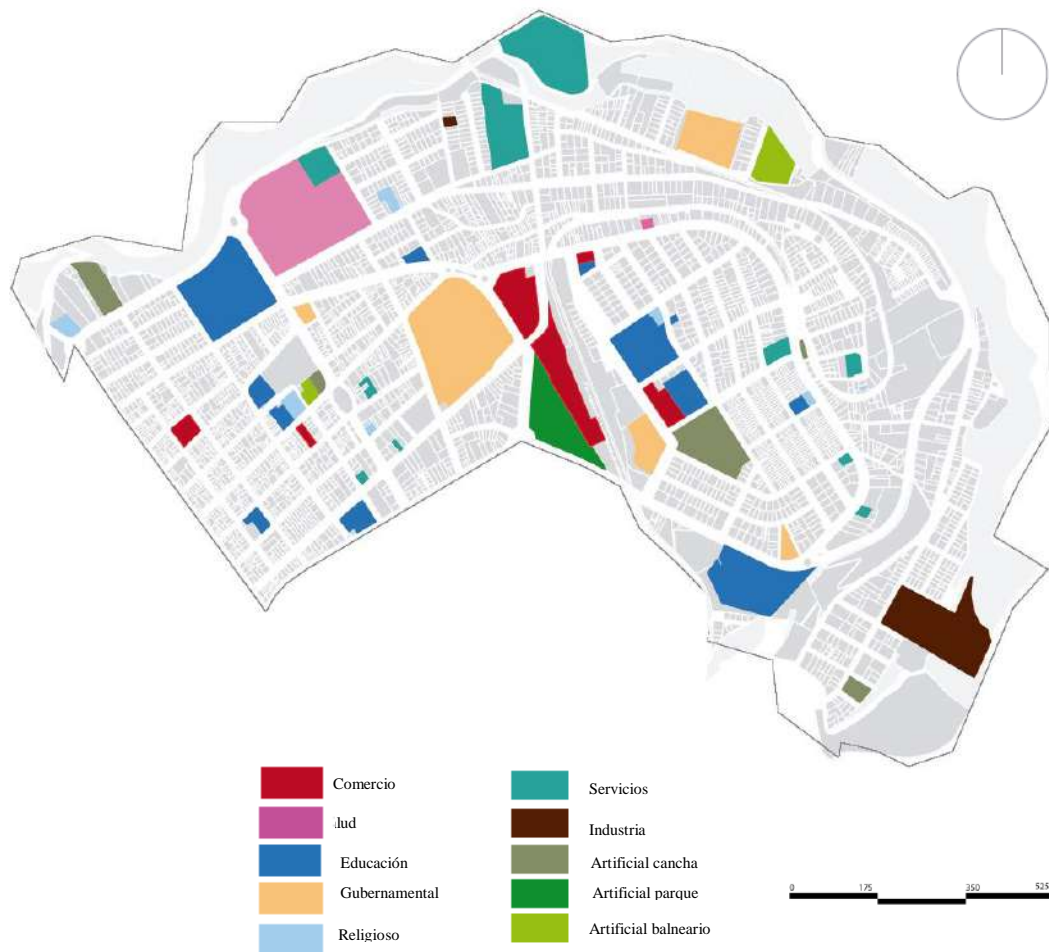


Gráfico 48: Equipamientos de la parroquia la Merced
Fuente: Basado en la carta geográfica base del GADMA y recorrido por la zona.
Elaboración propia del autor

Este tipo de gráficos nos permite entender que actividades se desarrollan en la parroquia y sobre todo que servicios necesita. Los cuales pueden ayudar en el momento de la toma de decisiones en cuanto a los equipamientos a proponer. Por otra parte, también nos ayuda a hacernos una idea de las zonas que sufren de mayor congestión en el espacio público.

Construcciones de la parroquia la Merced.

En el gráfico 49, se puede evidenciar que realmente la parroquia se encuentra consolidada en su mayor porcentaje. Nos permite también conocer en qué lotes podemos intervenir.

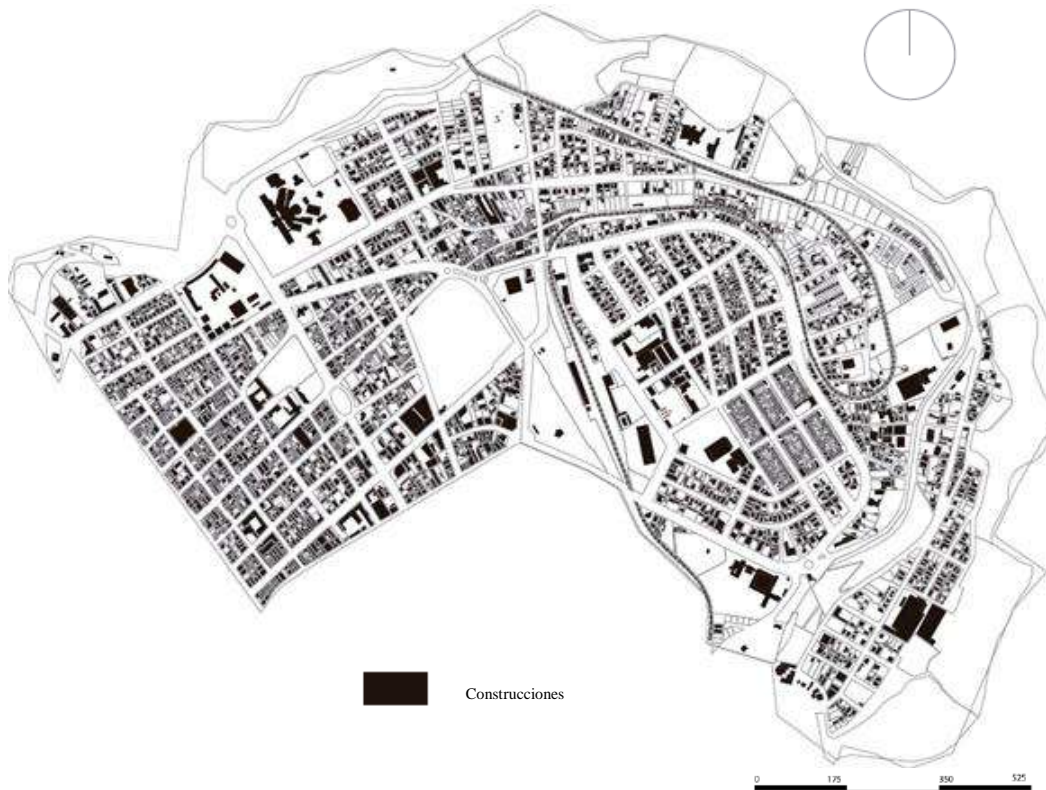


Gráfico 49: Construcciones de la parroquia la Merced
Fuente: Basado en la carta geográfica base del GADMA y recorrido por la zona.
Elaboración propia del autor

Análisis de sitio de la parroquia la Merced.

Es evidente que en la parroquia la Merced existan mínimos porcentajes de espacios artificiales (véase en el gráfico 50), como se muestra tenemos áreas artificiales en

vías en parques como es el caso de la Merced y la Laguna, además del Complejo deportivo de Ingahurco siendo la más importante la franja natural existente, ya que esta es de mayor área sin embargo hay que rescatar que como se observa en el gráfico 14 y 15 esta es de difícil acceso dado que presenta topografía con pendientes mayores al 30%, por lo tanto cada uno de estos son de gran relevancia para la isla de calor urbano, la disminución de la contaminación ambiental debido a la congestión vehicular existente, y para el porcentaje mínimo para cada habitante que considera la Organización Mundial de la Salud.



Gráfico 50: Análisis de sitio natural y artificial en la parroquia la Merced
 Fuente: Basado en la carta geográfica base del GADMA y recorrido por la zona.
 Elaboración propia del autor

Espacio público de la parroquia la Merced.

En el gráfico 52, se muestra los espacios públicos los cuales se encuentran vinculados directamente con la calidad de vida de la gente, como se menciona en el marco teórico del capítulo 2, no obstante, dentro de esta consideramos que los

mismos son lugares accesibles para todas las personas a cualquier hora del día como: redondeles, vías, aceras, parterres y parques (véase en el gráfico 51).

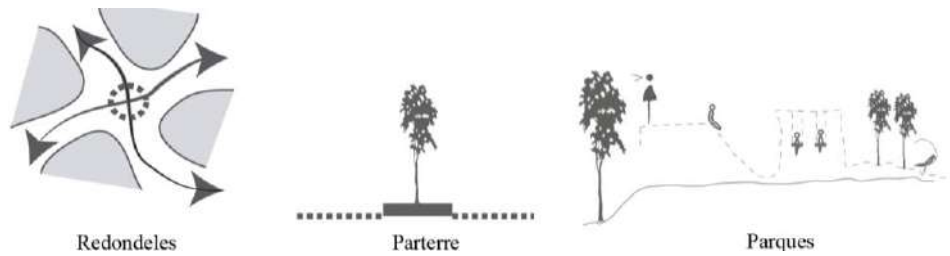


Gráfico 51: Esquema explicativo de espacios públicos
 Fuente: Basado en la carta geográfica base del GADMA y recorrido por la zona.
 Elaboración propia del autor

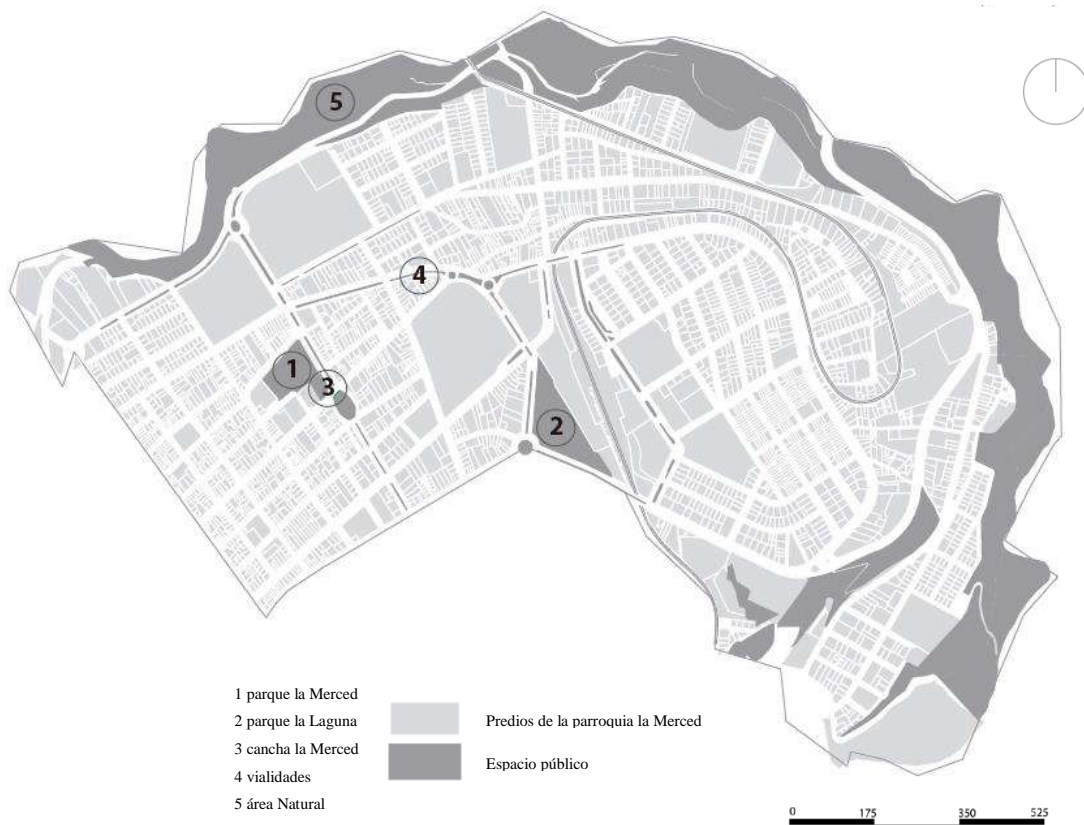


Gráfico 52: Espacios públicos de la parroquia la Merced
 Fuente: datos obtenidos en el recorrido de la zona.
 Elaboración propia del autor

Conclusión: en este mapeo (véase en el gráfico 52) encontramos espacios cuya función es la recreación de los usuarios que habitan y visitan la parroquia de la Merced como es el caso de los dos parques: la Merced y la Laguna.

1. El Parque la Merced perteneciente al sector del mismo nombre, siendo este de gran importancia para la parroquia ya que después del terremoto este lugar funcionaba como un lugar de encuentro en el cual las personas se interrelacionaban unos con los otros, funcionando como una plaza de intercambio comercial
2. El parque la Laguna se ubica a la altura del terminal terrestre de Ambato en el sector de Ingahurco
3. Cancha ubicada en el parque la Merced, se encuentra habilitada a toda hora debido al mal estado del cerramiento
4. Dentro del espacio público también tenemos los parterres los cuales cuentan con tratamiento de vegetación cuya función es la protección para el cruce de los peatones, además de aportar con la isla de calor
5. Área natural pues su alto porcentaje de pendientes no presenta las mejores condiciones debido a que no tiene un tratamiento adecuado, pues se encuentra con la maleza la cual no aporta al paisaje de esta área

Definición de espacio público de parroquia la Merced.

El espacio público es definido como el área al cual todas las personas pueden acceder de manera libre. Sin ninguna preferencia social, económica o cultural. Sin embargo en estas no se está desarrollando la función que tiene la calle como nos menciona el libro de Jacobs (las calles no solo sirven para transportar vehículos y las aceras no solo para trasladar usuarios), en la actualidad en la parroquia de la Merced estos lugares se están usando como áreas de tránsito o de paso en el cual las personas se movilizan realizando sus prácticas cotidianas de trabajo, estudios, entre otras sin permitirse tener un tiempo de ocio, o de interacción, haciendo que en estos lugares no exista permanencia.

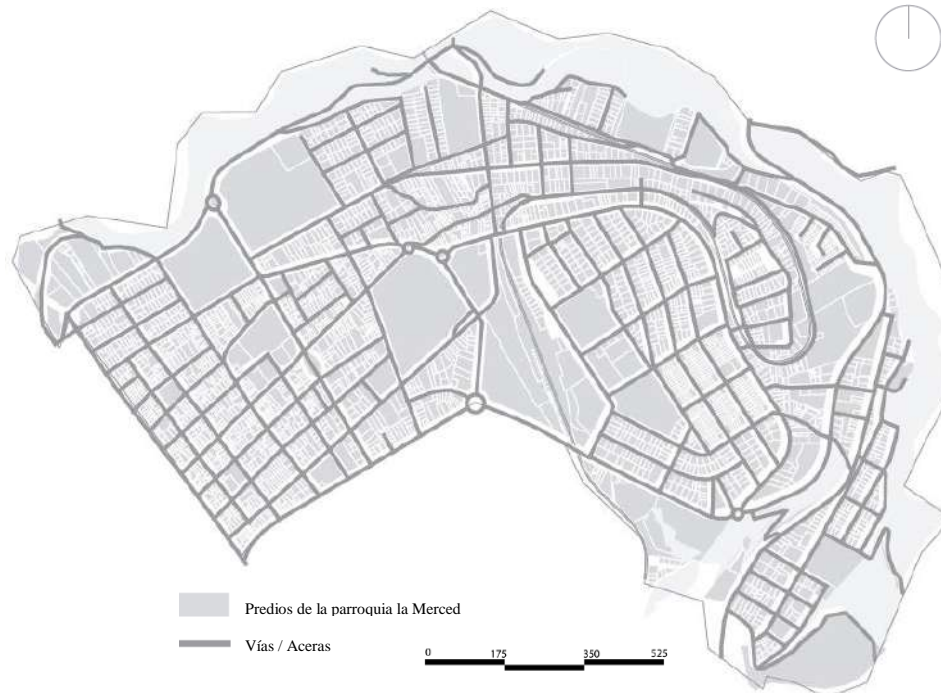


Gráfico 53: Vías consideradas como espacio público
 Fuente: propia del autor.
 Elaboración propia del autor

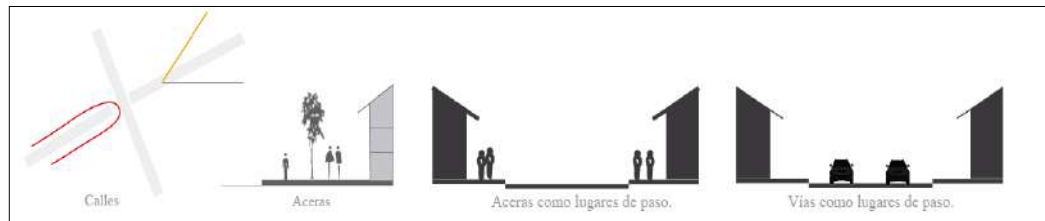


Gráfico 54: Esquema explicativo de áreas consideradas como espacio público
 Fuente: Propia del autor.
 Elaboración propia del autor

Radio de influencia de equipamientos mayores a 1000 m²

Lo que se ha realizado es un mapeo en el cual se muestra los radios de influencia de infraestructura de comercio, educación y áreas verdes de la Merced. Se ha actuado en una cartografía que abarca otros sectores con la finalidad de mostrar, que en algunos casos ciertos equipamientos abastecen otras áreas. Estos datos con los que se ha trabajado han sido sacados de las normas de equipamiento urbano minvah (Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos).

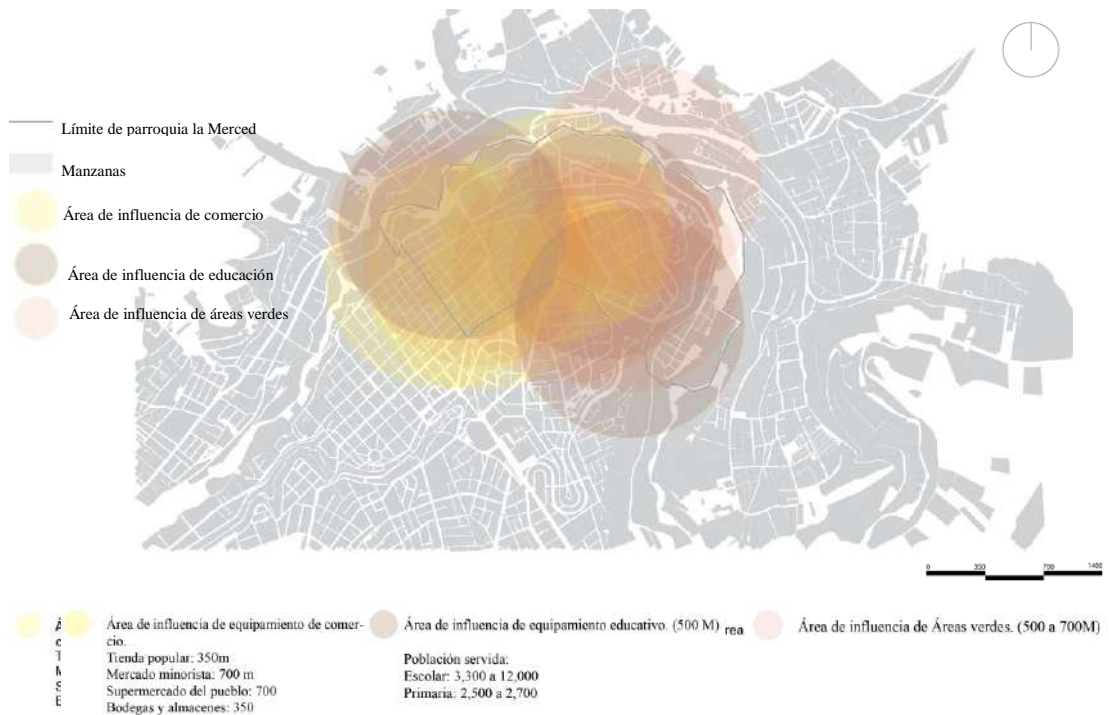


Gráfico 55: Abastecimiento de radio de influencia
 Fuente: Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos
 Elaboración propia del autor

Podemos decir que equipamientos existentes como son comercio, educación, y de áreas verde si cubren el radio de influencia que se debe de cubrir dentro de la parroquia la Merced.

Vialidad parroquia la Merced

Lo que se muestra a continuación (véase en el gráfico 56), es la importancia del sistema vial dentro de la Merced; si revisamos el gráfico 48, se refleja que los equipamientos más relevantes como es el caso del Hospital Regional Ambato, la Unidad Educativa Nacional Ambato, los parques la Merced y la Laguna, el cementerio central, los Centros Comerciales Multiplaza y Ferroviario, la Terminal Terrestre de Ingahurco, la Universidad Técnica de Ambato, y el Centro Comercial de Calzado Juan Cajas, se encuentran ubicados en estos ejes de mayor afluencia, lo que explica el flujo considerado tanto vehicular como peatonal en esta zona.

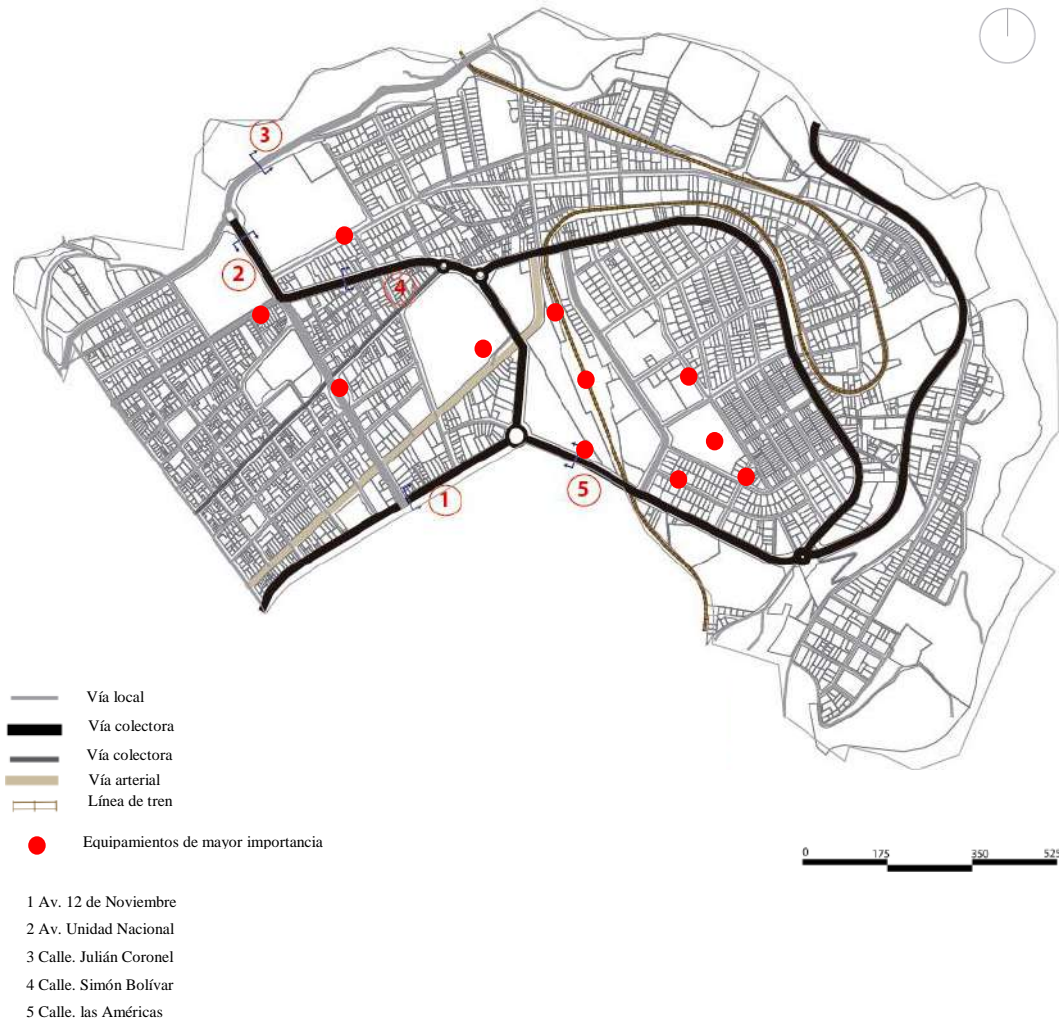


Gráfico 56: Leyes urbanas de vialidad de la parroquia la Merced
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

Se ha podido conocer cuáles son las zonas que cuentan con mayor congestión peatonal y vehicular dentro de la parroquia de la Merced, además vale la pena rescatar que estos equipamientos de gran relevancia se encuentran conectados por el sistema vial más importante.



Ilustración 1: Condición vial del eje de la Av. 12 de Noviembre
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

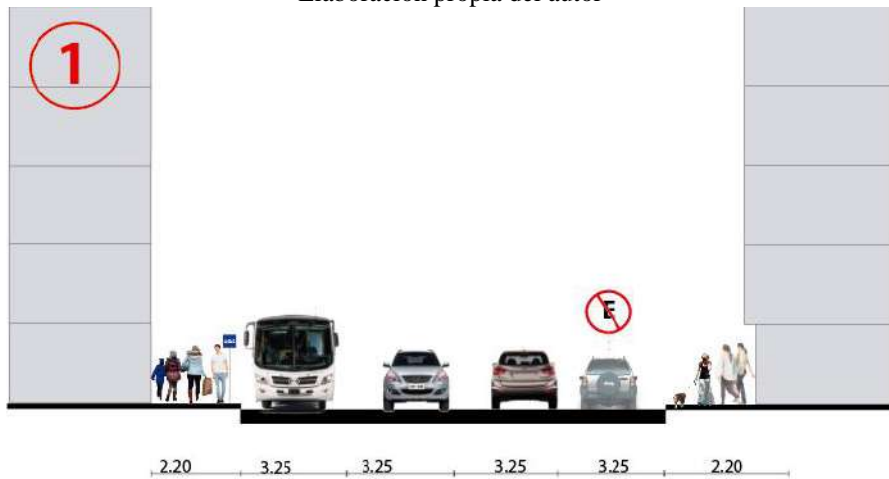


Gráfico 57: Ley urbana de condición vial del eje de la Av. 12 de Noviembre
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor



Ilustración 2: Condición vial del eje de la Av. Unidad Nacional
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

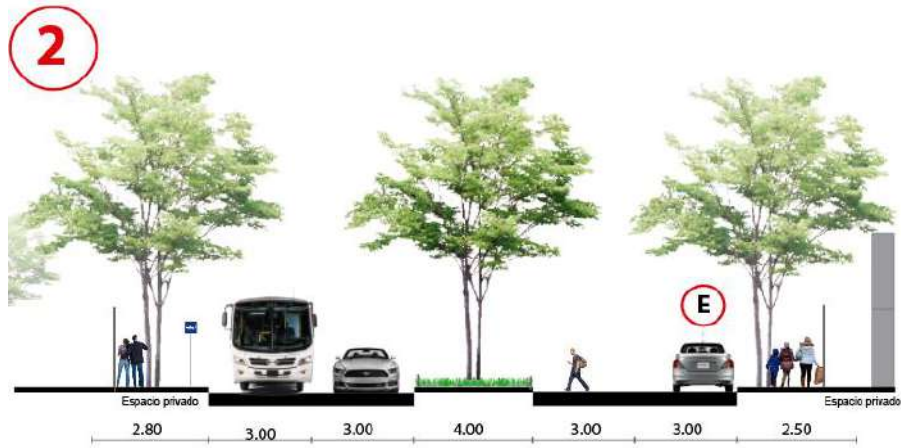


Gráfico 58: Ley urbana de condición vial del eje de la Av. Unidad Nacional
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

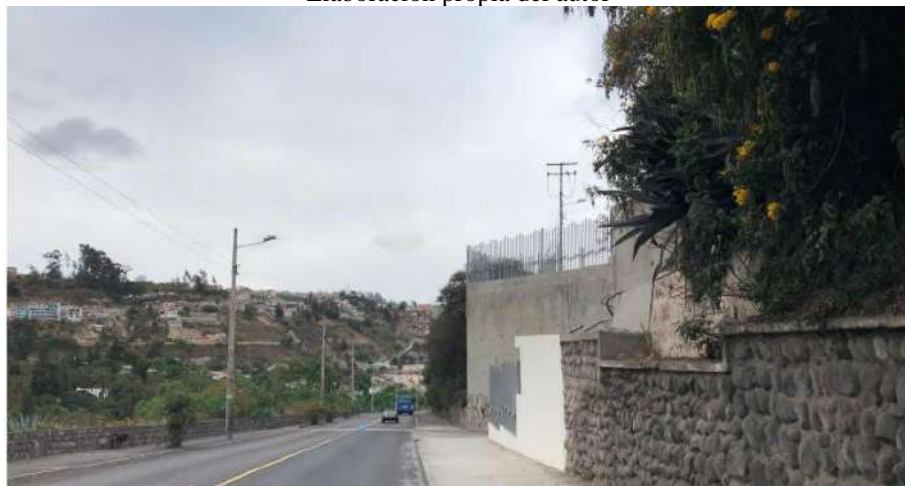


Ilustración 3: Condición vial del eje de la Av. Julian Coronel
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

3

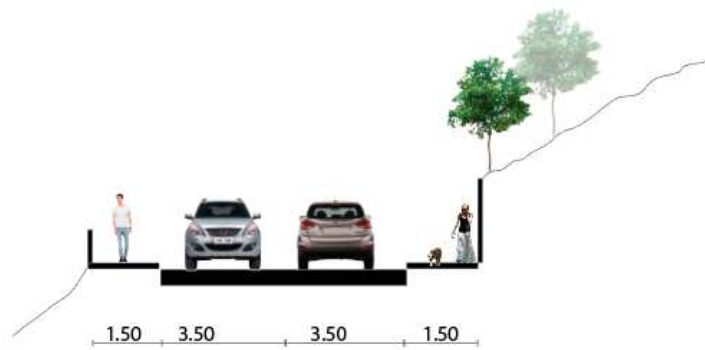


Gráfico 59: Ley urbana de condición vial del eje de la Av. Julian Coronel
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor



Ilustración 4: Condición vial del eje de la Av. Gonzales Suarez
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

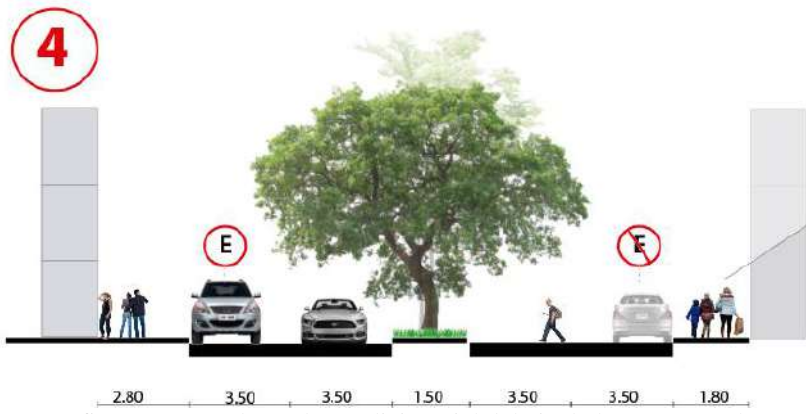


Gráfico 60: Ley urbana de condición vial del eje de la Av. Gonzales Suarez
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor



Ilustración 5: Condición vial del eje de la Av. Las Américas
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

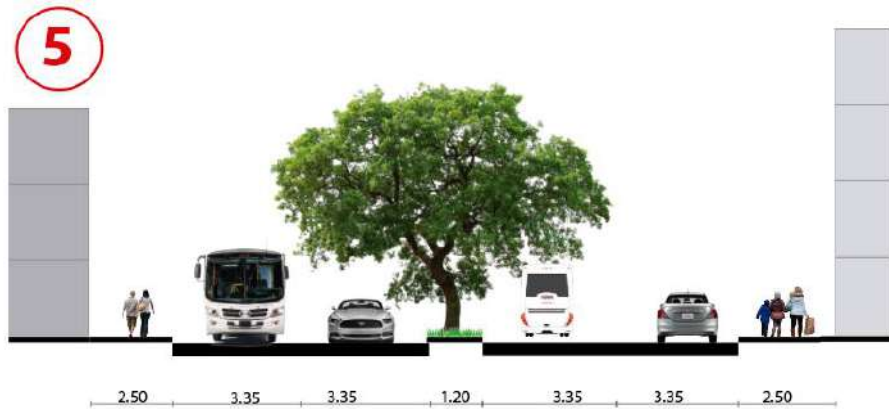


Gráfico 61: Condición actual del eje vial de la Av. Las Américas
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

Los gráficos 57, 58, 59,60, y 61 permiten entender cómo están funcionando los ejes viales, si está o no permitido estacionar, si cuentan con vegetación, veredas entre otras. Todo esto ayudará a la mejor toma de decisiones por las que se opte posteriormente.

Mapeo de observación de vías con mayor flujo peatonal.

El mapeo (véase en el gráfico 62), muestra las vías de la parroquia de la Merced que presenta mayores conflictos y flujos peatonales. A continuación, se muestra porque motivo estas vías son las más conflictivas.

- La Av. Cevallos es un corredor urbano, esta zona posee mayor actividad comercial y al tener equipamientos importantes como el Multiplazas y ferroviario en este eje, se convierte en un eje peatonal con altos flujos
- Av. Unidad Nacional permite el acceso directo a zonas residenciales, institucionales, de gestión, salud, áreas recreativas como el parque de la Merced, además de ser un eje longitudinal que conecta vías de comercio a menor escala como la Av. Simón Bolívar y la Av. Cevallos. Pues, cuenta con el recorrido de transporte público (bus).
- Av. Las Américas tiene mayor flujo peatonal a la altura del Colegio de Arquitectos y la Universidad Técnica de Ambato

- La calle Colombia tiene mayor afluencia peatonal ya que en este eje se encuentran ubicados el terminal terrestre de Ambato, el Colegio de Arquitectos, la Universidad Técnica de Ambato, El Juan Cajas
- La calle Simón Bolívar es un eje comercial, además de tener equipamientos importantes como instituciones educativas
- Av. González Suárez es una vía colectora, que recoge mayores flujos peatonales a las horas pico
- Calle García Moreno tiene mayor afluencia peatonal en las horas de entrada y salida de instituciones educativas
- Av. Pasteur a la altura del hospital regional Ambato tiene un considerable flujo peatonal y vehicular, este equipamiento se ha considerado importante dentro de los flujos en el sector de la Merced

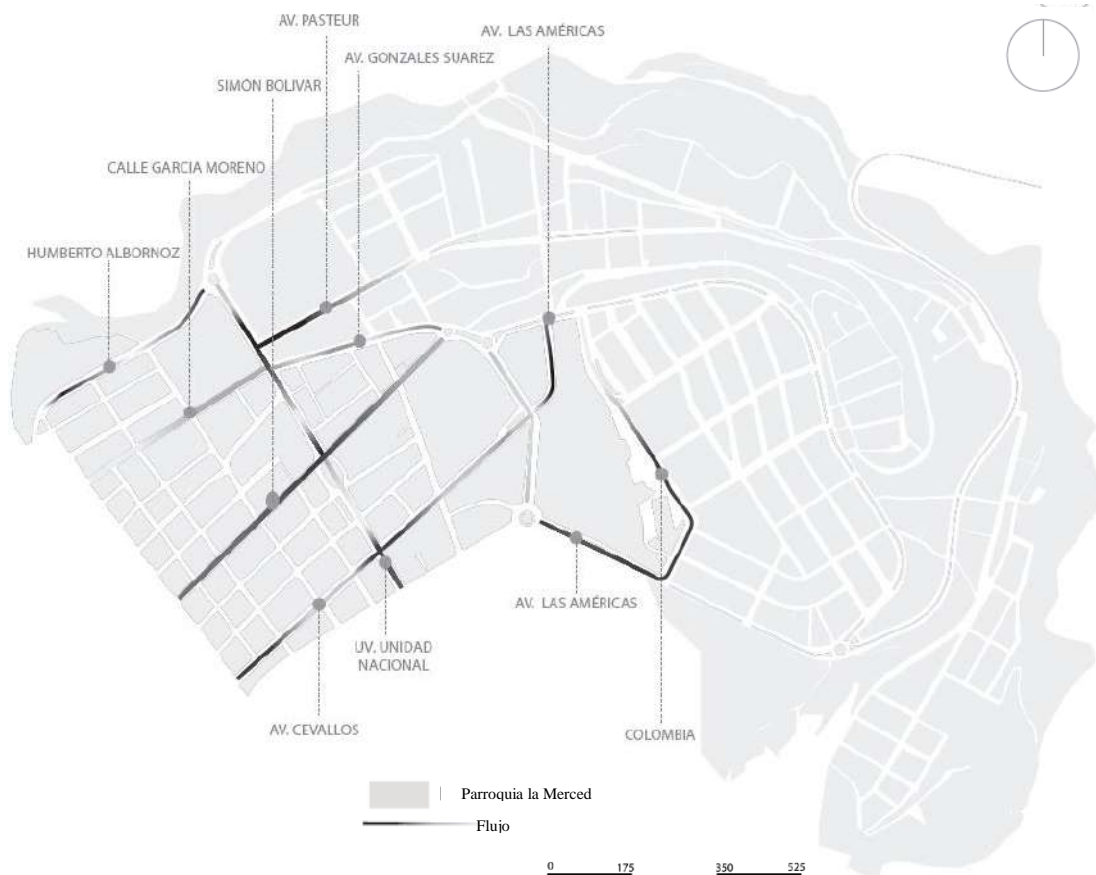


Gráfico 62: Vías con mayor flujo peatonal

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor

Si miramos el gráfico 56 efectivamente se puede observar que el sistema vial y los equipamientos más importantes tienen relación con las áreas de mayor flujo peatonal dentro del espacio público.

Mapeo de observación de vías con mayor flujo vehicular.



Gráfico 63: Vías con mayor flujo vehicular
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

Las vías colectoras y arteriales presentan mayor flujo vehicular y por ende congestión dentro del espacio público de la parroquia la Merced, además vemos como estas al interceptarse crean ciertos puntos de conflicto.

Mapeo preferencia peatonal y vehicular de la parroquia la Merced.

Este mapeo se hace con el fin de identificar cuáles son las vías o ejes con más preferencia vehicular y peatonal; esto se realiza con la finalidad de entender que zona es la que presenta mayor congestión.

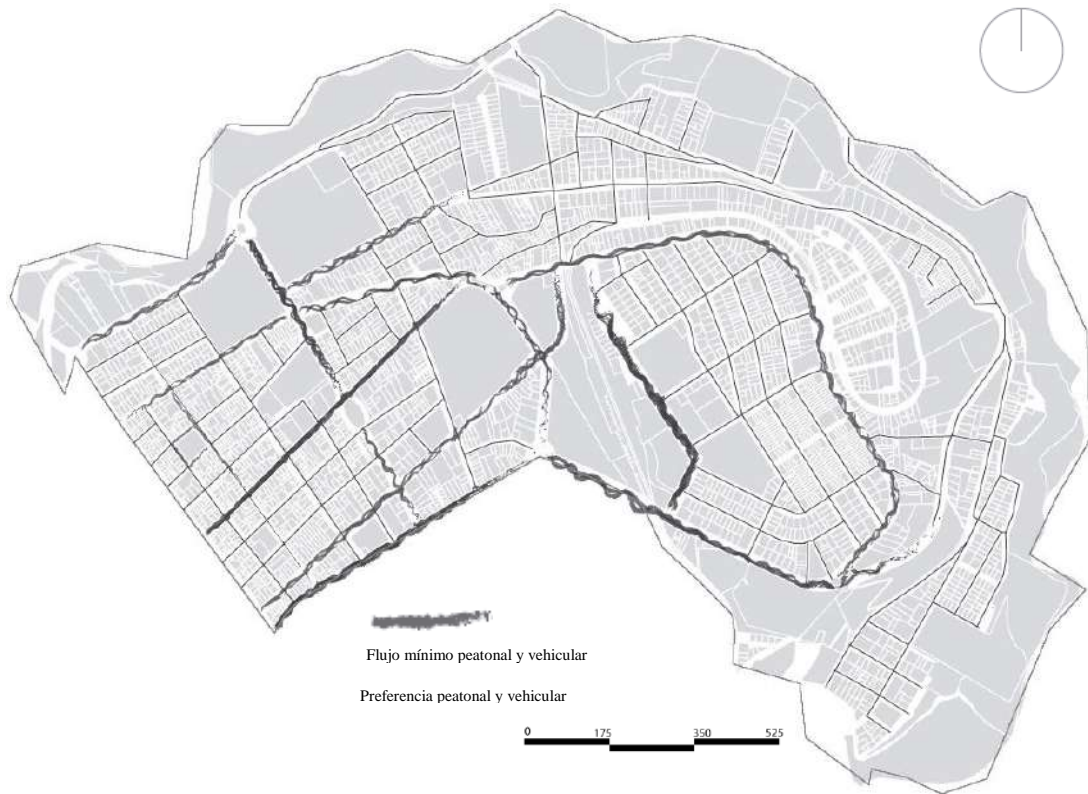


Gráfico 64: Preferencia peatonal y vehicular

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor

Análisis de sitio (artificiales) y equipamientos en ejes conflictivos.

En este mapeo (véase en el gráfico 65), se muestra los ejes viales con mayores preferencias peatonales y vehiculares, así como también los equipamientos de mayor importancia de la Merced; en el gráfico 56, como ya se ha visto estos generan más actividad en el espacio público; pues las infraestructuras de gran escala son los que generan conflicto debido a las actividades que se desarrollan; generando mayor flujo en horas de 7:00 pm, 13:00 pm, 18:00 pm. Esto nos permite tener un

acercamiento del área que sufre de congestión en el espacio público, considerando que este sería un punto importante que nos ayudara a delimitar la zona de estudio para la intervención urbana a realizarse.



Gráfico 65: Análisis de sitio / ejes de mayor preferencia peatonal y vehicular
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

Recorrido de transporte público del área de estudio.

Se ha considerado hacer un mapeo del recorrido del transporte público (véase en el gráfico 66), y este nos muestra que los equipamientos que demandan mayor flujo peatonal y vehicular se encuentran conectados por la línea de transporte público, vale la pena rescatar que las paradas de buses son puntos de encuentro de la parroquia de la Merced, y una de las paradas de mayor preferencia es la parada del Hospital Regional Docente Ambato, además se ha querido apoyar este gráfico con algunas fotografías tomadas en el sitio de estudio, con la finalidad de mostrar las condiciones de las vías por las que pasa el autobús.

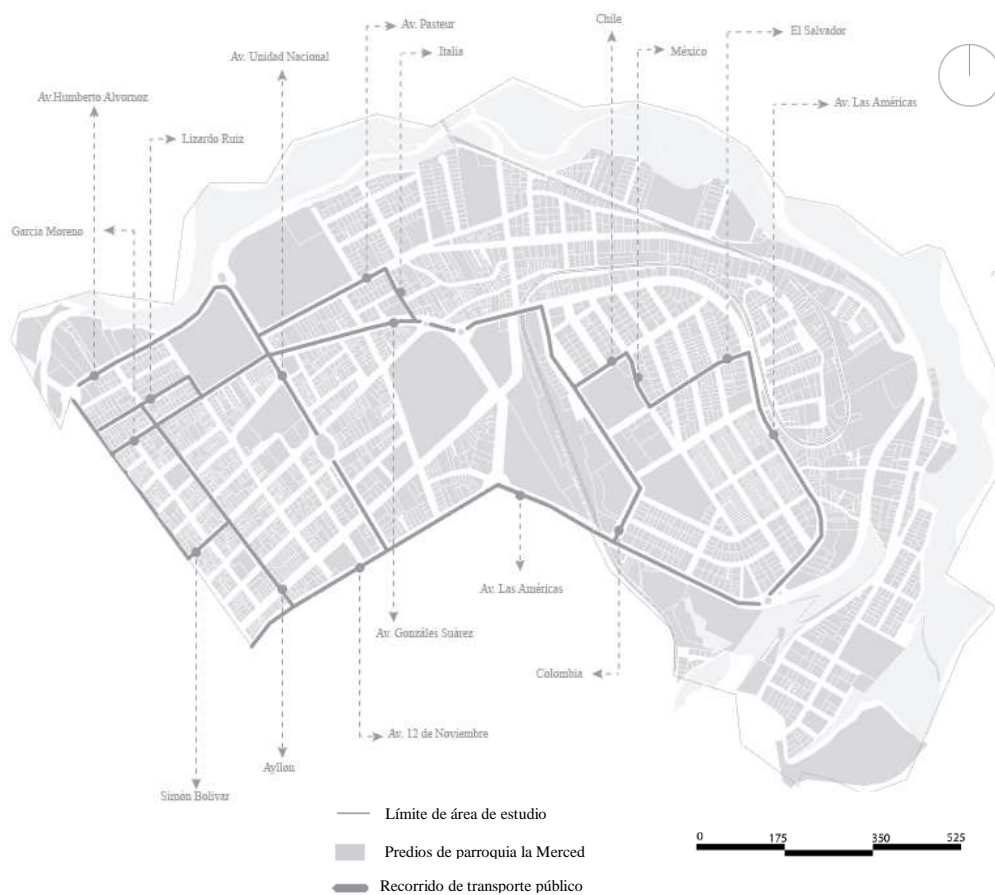


Gráfico 66: Recorrido de transporte público

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor



Ilustración 6: Recorrido de transporte público por la calle Ayllon
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 7: Recorrido de transporte público por la Av. Unidad Nacional
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 8: Recorrido de transporte público por la Av. Unidad Nacional
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 9: Recorrido de transporte público por la Calle Lizardo Ruiz
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 10: Recorrido de transporte público por la Av. Colombia
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 11: Recorrido de transporte público por la Av. Unidad Nacional
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

Percepción de inseguridad en el área de estudio.

Para este mapeo se realizaron varios recorridos a diferentes horarios por la zona y se habló con los habitantes que transitan por la parroquia, ellos manifestaron que el parque de la Merced es inseguro a toda hora, pues existen personas que toman y se drogan en el mismo parque debido a la falta de actividad. Manifiestan que existe un UPC, pero no hay policías en el mismo. El área de recreación la Laguna se muestra como insegura sobre todo en las mañanas y en las noches, los usuarios recomiendan no atravesarlo porque es peligroso. Sin embargo, en este espacio existe permanencia y es frecuentado los fines de semana. Al tener áreas inseguras y peligrosas para los transeúntes se debería considerar alguna intervención para mejorar la seguridad del mismo.

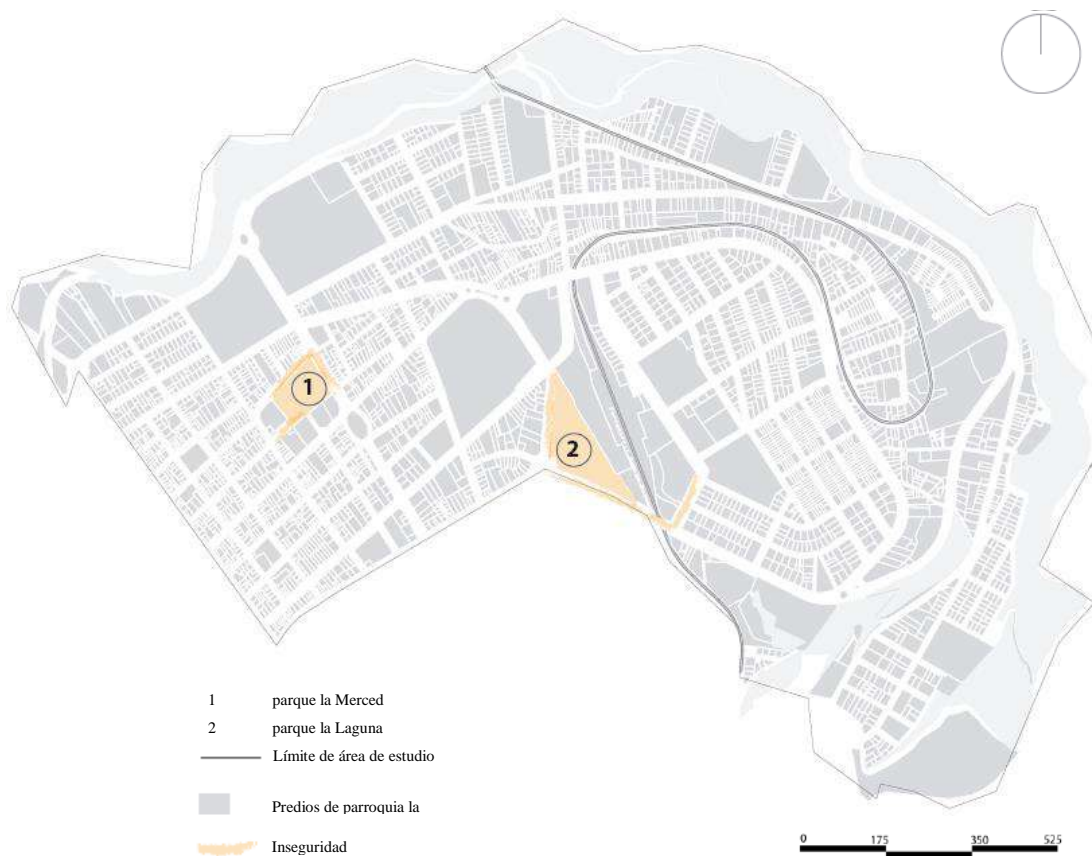


Gráfico 67: Percepción de inseguridad
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 12: Personas tomando en el parque de la Merced
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 13: No existe luminarias en el parque de la Merced
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 14: Al ser un callejón da la sensación de inseguridad
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 15: Al existir personas en estado etílico las personas prefieren no caminar por los alrededores del parque la Merced
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 16: En el Redondel las focas existe percepción de inseguridad
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

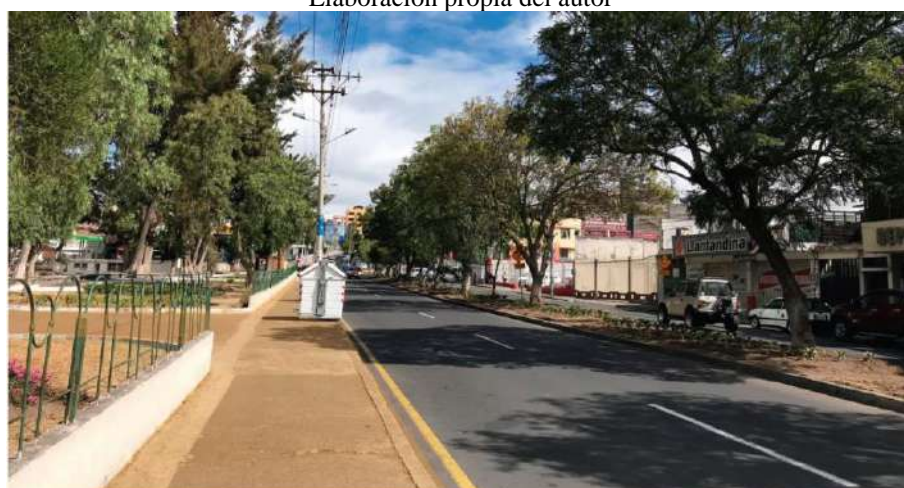


Ilustración 17: Las camineras y aceras de los alrededores del parque la Laguna en ciertas horas se vuelve peligroso
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



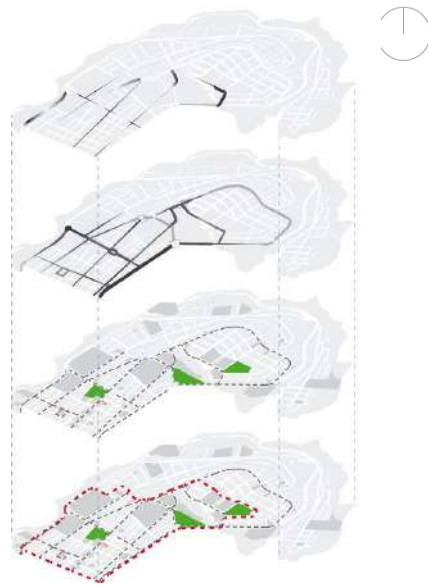
Ilustración 18: Manifiestan las personas que trabajan cerca del parque que atravesar el parque la Laguna entre semana es peligroso.

Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

Delimitación Micro (Parroquia la Merced)

Para la delimitación del área de estudio se han tomado en cuenta los ejes de preferencia ya sean estos peatonales, como los vehiculares; por otro lado se ha identificado las áreas de recreación existentes en la zona como son los parques la Merced y la Laguna y el Complejo Deportivo Ingahurco; además se ha considerado importante ciertos equipamientos como el Hospital Regional Ambato, la Unidad Educativa Nacional Ambato, la Piscina la Merced, la Iglesia la Merced, la Plaza Colón, el eje de comercio de la calle Simón Bolívar, la Empresa Municipal del Cuerpo de Bomberos, los Centros Comerciales Multiplaza Ambato y Ferroviaria, Centro Comercial de Calzado Juan Cajas, Terminal Terrestre Ambato y Universidad Técnica de Ambato. Ya que se ha podido identificar a estas infraestructuras como aquellas que generan mayor flujos vehiculares y peatonales debido a los servicios que están ofrecen.

Para esto se ha trabajado por capas (véase en el gráfico 68), con la finalidad de identificar cual sería la zona que presenta mayor congestión tanto peatonal como vehicular; no obstante, vale la pena recalcar que se ha tomado como referencia los equipamientos que mayores flujos desarrollan diariamente.



1. Vías con mayor flujo peatonal.

2. Vías con mayor flujo vehicular y puntos de conflicto.

3. Preferencia peatonal y vehicular más áreas recreativas

4. Delimitación de zona micro.

Gráfico 68: Mapeos por capas para delimitación micro

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor



Gráfico 69: Área delimitada a nivel micro

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor

Análisis del Contexto Físico

Estructura Climática

1.- Tipo de clima

Los datos del clima del lugar de estudio son: luz promedio, temperatura, humedad, presión, viento y precipitaciones. Se obtienen con la recopilación de datos a través de sunearthtools, el cual nos arroja la información de la Parroquia la Merced, durante el período de un año; parámetros que se consideran importantes al momento de diseñar el espacio, ya que nos permite tomar en cuenta ciertas consideraciones como la implementación de cubiertas, especies arbóreas que proporcionen sombra, tipo de vegetación a proponer, entre otras.

2.- Condiciones climáticas

La latitud y altitud cantonal provoca variación de temperatura y precipitación en los diferentes pisos ecológicos puede ser muy grande. Se debe mencionar que los tres pisos ecológicos principales que dominan el área de acuerdo a la clasificación por altura son: Andino (> 3600 m.)², Subandino (3.200 – 3.600 m.)² e Interandino (2800 – 3200 m.)² (GAD, 2015).

En el caso de la zona a intervenir estaría trabajando en un área interandina. La siguiente información que se muestra a continuación (véase en la tabla 4) nos ayuda a entender las condiciones climáticas de la parroquia, ya que como se ha podido mostrar en análisis anteriores en algunos casos no se han considerado estos factores, por lo que ciertos mobiliarios no funcionan de la manera adecuada. Este estudio nos servirá para la propuesta a considerar en el área de estudio. Con la finalidad de crear cierto espacio de permanencia.

Tabla 2: Horas diarias de luz promedio en la Parroquia la Merced.

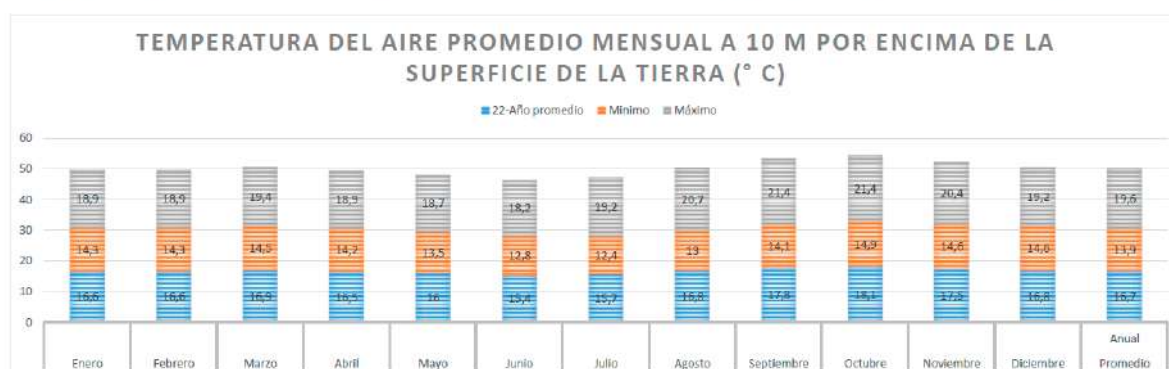
Horas diarias de luz promedio (horas)												
Lat -1,235 Lon -78,624	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Promedio	12,1	12,1	12,1	12	12	12	12	12	12,1	12,1	12,1	12,1



Fuente: <https://www.sunearthtools.com/es/ción>
Elaboración propia

Tabla 3: Temperatura de aire promedio mensual a 10 m por encima de la superficie de la tierra en la Parroquia la Merced

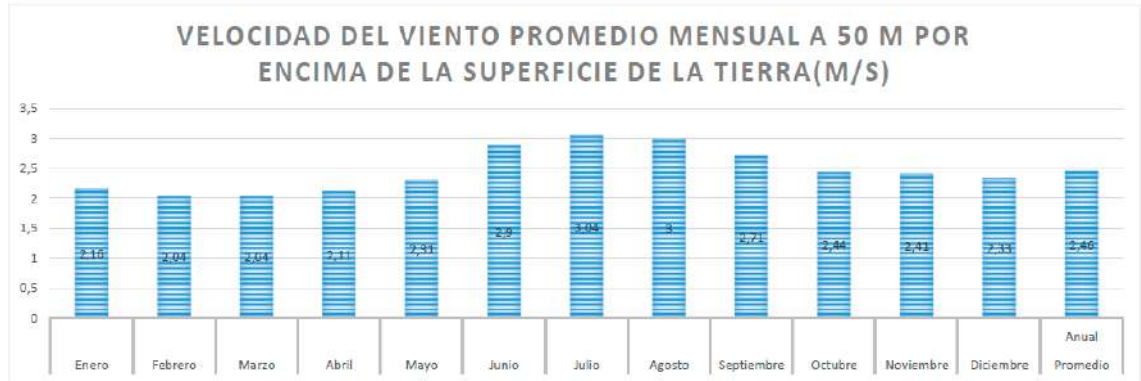
Temperatura del aire promedio mensual a 10 m por encima de la superficie de la tierra (° C)													
Lat -1,235 Lon -78,624	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Promedio Anual
22-Año promedio	16,6	16,6	16,9	16,5	16	15,4	15,7	16,8	17,8	18,1	17,5	16,8	16,7
Mínimo	14,3	14,3	14,5	14,2	13,5	12,8	12,4	13	14,1	14,9	14,6	14,6	13,9
Máximo	18,9	18,9	19,4	18,9	18,7	18,2	19,2	20,7	21,4	21,4	20,4	19,2	19,6



Fuente: <https://www.sunearthtools.com/es/ción>
Elaboración propia

Tabla 4: Velocidad del viento promedio mensual a 50 m por encima de la superficie de la tierra de la Parroquia la Merced

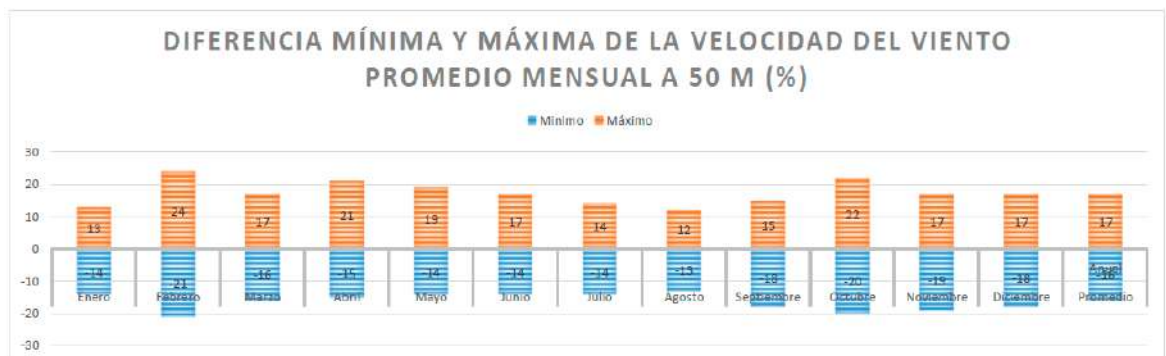
Velocidad del viento promedio mensual a 50 m por encima de la superficie de la Tierra (m/s)													
Lat -1,235 Lon -78,624	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Promedio Anual
10-Año promedio	2,16	2,04	2,04	2,11	2,31	2,9	3,04	3	2,71	2,44	2,41	2,33	2,46



Fuente: <https://www.sunearthtools.com/es/ción>
Elaboración propia

Tabla 5: Diferencia mínima y máxima de la velocidad del viento promedio mensual a 50 m de la Parroquia la Merced

Diferencia mínima y máxima de la velocidad del viento promedio mensual a 50 m (%)													
Lat -1,235 Lon -78,624	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Promedio Anual
Mínimo	-14	-21	-16	-15	-14	-14	-14	-13	-18	-20	-19	-18	-16
Máximo	13	24	17	21	19	17	14	12	15	22	17	17	17



Fuente: <https://www.sunearthtools.com/es/ción>
Elaboración propia

Tabla 6: Humedad relativa promedio mensual de la Parroquia la Merced

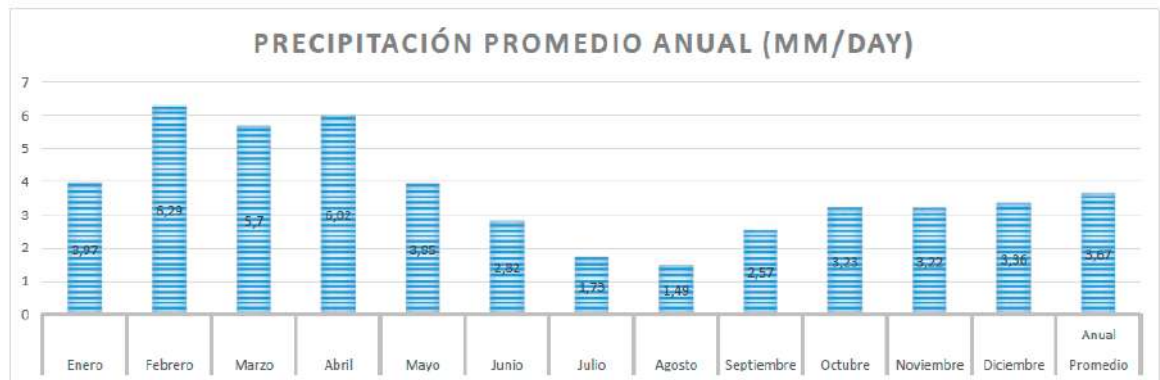
Humedad relativa promediada mensual (%)													
Lat -1,235 Lon -78,624	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Promedio Anual
22-Año promedio	80,6	82,1	80,5	80,1	76,2	71,9	61,7	54,8	55,1	59,9	70,2	79,3	71



Fuente: <https://www.sunearthtools.com/es/ci3n>
Elaboración propia

Tabla 7: Precipitación promedio anual de la Parroquia la Merced

Precipitación promedio mensual (mm/day)													
Lat -1.235 Lon -78.624 22-Año promedio	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Promedio Anual
	3.97	6.29	5.7	6.02	3.95	2.82	1.73	1.49	2.57	3.23	3.22	3.36	3.67



Fuente: <https://www.sunearthtools.com/es/ci3n>
Elaboración propia

Como conclusión se puede visualizar que poseemos el mayor número de horas luz en los meses de enero a marzo y de septiembre a diciembre; la temperatura mínima de aire promedio mensual a 10 m por encima de la superficie de la tierra la tenemos en el mes de junio y julio, la temperatura máxima de aire promedio mensual a 10 m por encima de la superficie de la tierra se da en el mes de septiembre y octubre; la máxima velocidad del viento promedio mensual a 50 m por encima de la superficie de la tierra en el mes de junio, julio y agosto; mayor humedad en los meses de enero a abril y el mes de diciembre y por último tenemos una mayor precipitación en los meses de enero a abril.

A.2 Estructura Geográfica

1.- Aspectos de localización

Esta investigación se emplaza en la Región de los Andes, Provincia de Tungurahua en el cantón Ambato, sector urbano de la parroquia la Merced, según el Plan de Ordenamiento Territorial de Ambato (PDOT, 2015, p.6) la parroquia cuenta con una superficie de 198,589 ha y una población de 20.681 habitantes, según el censo 2010; está ubicado al norte de la ciudad, al sur el barrio colinda con el barrio La Matriz. Al norte con la calle González Suárez. Por el este, la calle Floreana. Su Latitud es: -1.23509 su Longitud: -78.62383 y está a una altitud de 2546 m, su modalidad geográfica es Sierra Baja presenta un relieve bastante regular, se caracteriza por tener una topografía inclinada pero regular, en ciertas zonas tiene pendientes fuertes, ya que la parroquia cuenta con una red hidrográfica importante que es el río Ambato. En cuanto a los aspectos geológicos se puede mencionar que el suelo es estable, en los aspectos orográficos, se cuenta con pendientes inclinadas en algunos tramos sin embargo estos son trabajables.

Delimitación espacial (micro)

Para esta delimitación de la misma manera se han realizado análisis con datos que se han obtenido a través de recorridos por la zona los mismos que nos van a ayudar a plantear la propuesta.

Equipamientos de área de estudio.

Lo que se ha podido observar a través del levantamiento de información es que los equipamientos juegan un papel muy importante en cuanto a la movilidad, existiendo alto flujo vehicular y peatonal cerca de las infraestructuras educativas, de salud, servicios y comercio.

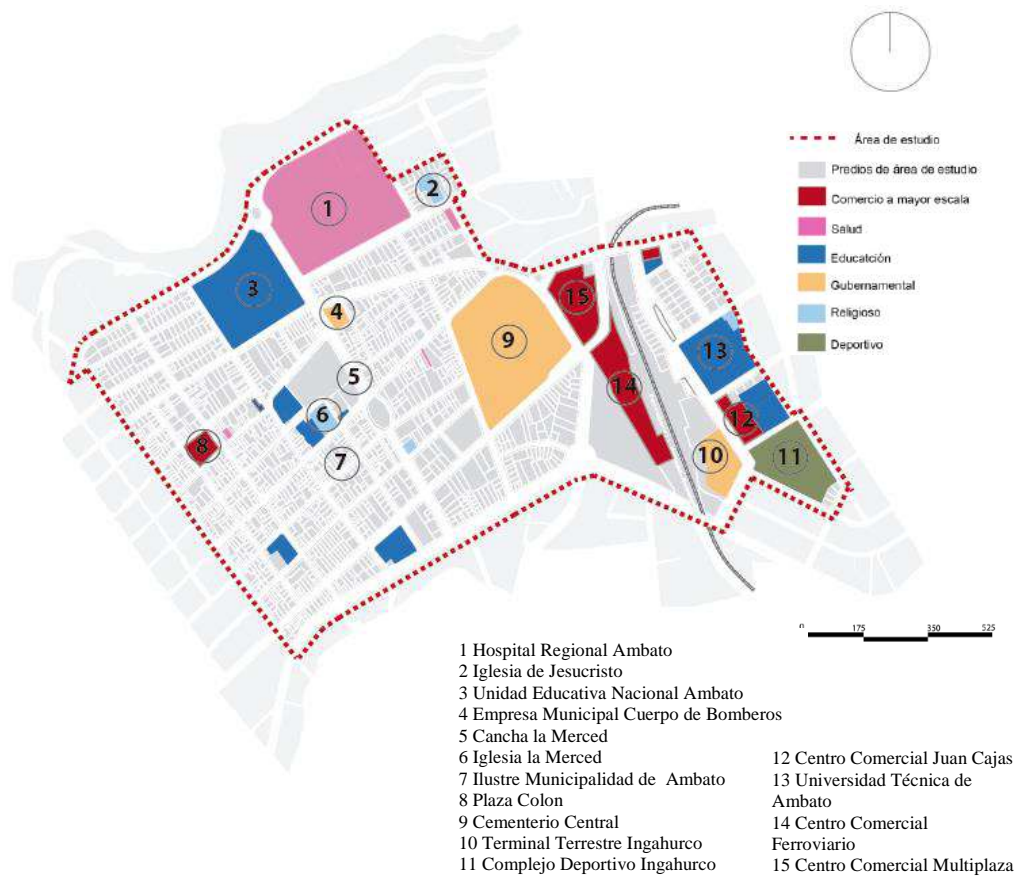


Gráfico 70: Equipamientos de área de estudio
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor



Ilustración 19: Hospital regional Ambato
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor



Ilustración 20: Iglesia Jesucristo
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 21: Iglesia Jesucristo
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 22: Empresa Municipal Cuerpo de Bomberos
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 23: Cancha la Merced
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 24: Iglesia la Merced
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 25: Ilustre Municipalidad de Ambato
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 26: Plaza Colon
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 27: Cementerio Municipal
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 28: Terminal Terrestre Ingahurco
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 29: Complejo Deportivo Ingahurco
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 30: Centro Comercial de Calzado Juan Cajas
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 31: Universidad Técnica de Ambato
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 32: Centro Comercial Ferroviario
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 33: Centro Comercial MultiPlaza
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

El área de estudio cuenta con equipamientos que mantienen un constante flujo todos los días dentro del espacio público, esto hace que en horas pico exista congestión de la movilidad. Por otra parte, podemos ver todo tipo de usuarios siendo los más frecuentes niños y adultos de hasta unos 50 años.

Uso de suelo de área de estudio.

Si miramos el mapeo 71 nos damos cuenta que efectivamente nuestra área de estudio tiene como mayor actividad el comercio. En el sitio se puede observar que las mayorías de las casas destinan la planta baja a un local comercial, sin embargo, en muchos de los casos estas no cumplen con la función de vivienda en planta alta, sino que estas funcionan como bodegas o almacenes, sin embargo, no están cumpliendo con el uso de suelo permitido.

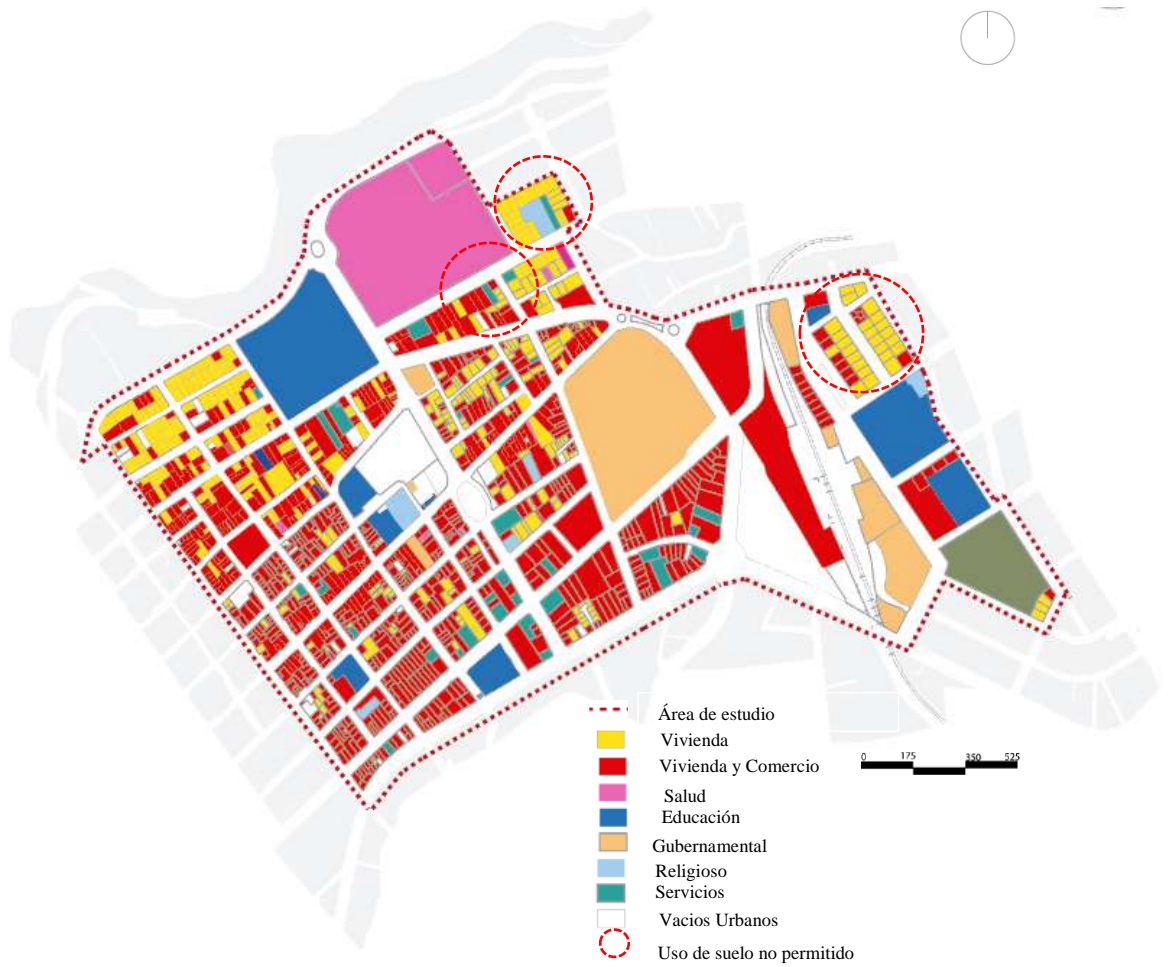


Gráfico 71: Uso de suelo del área de estudio

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor

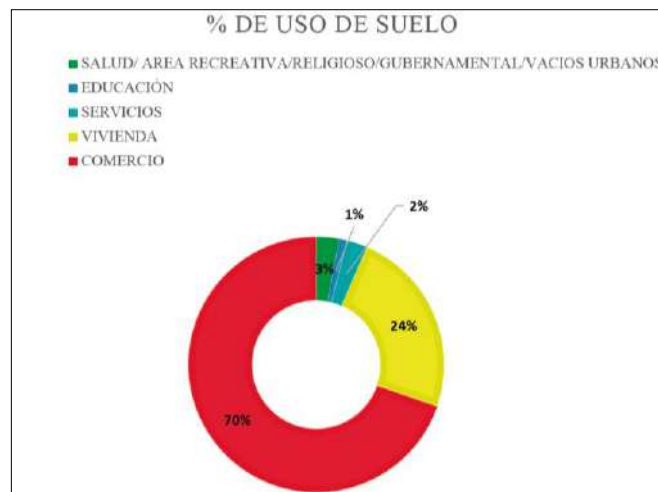


Gráfico 72: Porcentaje de usos de suelo del área de estudio

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor

Llenos y vacíos Urbanos.

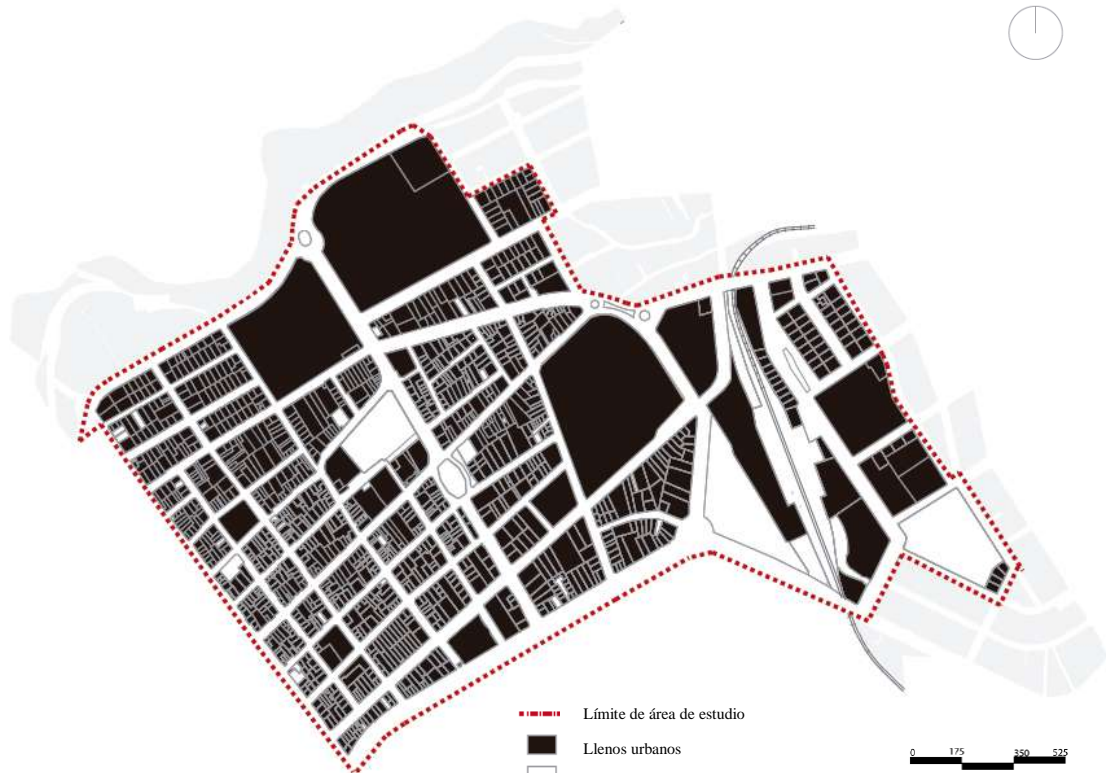


Gráfico 73: Llenos y vacíos urbanos
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

Se observa que el área de estudio está consolidada. Existen pocos vacíos urbanos, los mismos que han de tener un alto precio por su ubicación.

Análisis de sitio de área de estudio.

El área de estudio cuenta con 2 parques el parque la Merced perteneciente al sector del mismo nombre, siendo este de gran importancia para la parroquia ya que después del terremoto este lugar funcionaba como un lugar de encuentro, las personas se interrelacionaban unos con los otros, funcionando como una plaza de intercambio comercial; y el parque la Laguna se ubica en el sector de Ingahurco. Pues tenemos áreas recreativas como Complejo Deportivo Tungurahua, Cancha de la Merced y Piscinas la Merced. Además, tratamiento de vegetación en vías como son las Avenidas: Unidad Nacional, Humberto Albornoz, Gonzáles Suárez, Pasteur, Las Américas, Calle Colombia, Cevallos.



Gráfico 74: Análisis de sitio
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor



Ilustración 34: Parque la Merced
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor



Ilustración 35: Cancha y piscina la Merced

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor



Ilustración 36: Parque la Laguna

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor



Ilustración 37: Complejo Deportivo Ingahurco

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor



Ilustración 38: Vegetación en ejes viales
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

Estado de Áreas recreativas.

Parque la Merced



Ilustración 39: Zona pasiva Parque la Merced
Fuente: Recorrido en el siti

El Parque de la Merced es importante pues forma parte de la historia de la Parroquia, antiguamente era conocido como un punto de encuentro, en el cual también se desarrollaban actividades de intercambio de productos, en épocas anteriores conocida como una plaza. Esta área era de cultivo, sin embargo, a partir del comercio y equipamientos como el hospital regional esta característica fue cambiando; ahora se puede decir que está ubicado en una zona netamente comercial.

Para conocer el estado del parque la Merced se han realizado visitas en diferentes días de la semana y horarios, a través del cual se ha observado que hay pocos habitantes usando este espacio público. Al presenciar esto, se consideró importante hacer visitas los días feriados sin embargo la situación no cambia. Es trascendental indicar que el parque cuenta con un área activa de juegos infantiles y un área pasiva de arbolado. A través del recorrido realizado se pudo observar que el parque de la Merced se encuentra en mal estado debido a grafitis existentes, malos olores, mobiliario deteriorado, infraestructura de bares en mal estado. Esto hace que el area sea poco utilizada por los usuarios, se puede mencionar que cerca al parque tenemos algunas escuelas sin embargo estos niños no hacen uso del espacio, las madres de familia les prohíben a sus hijos estar en el parque por los malos olores y eses de personas en el lugar (véase en la ilustración 43). Incluso las personas comentan que allí toman alcohol, roban y hasta se vende droga (véase en la ilustración 13), vale la pena recalcar que área recreativa se encuentra ubicada frente a la Iglesia del mismo nombre por lo que da un mal aspecto a la misma, siendo esta; una de las iglesias más importantes de la ciudad, recordando que era un punto de encuentro muy considerable en la antigüedad.

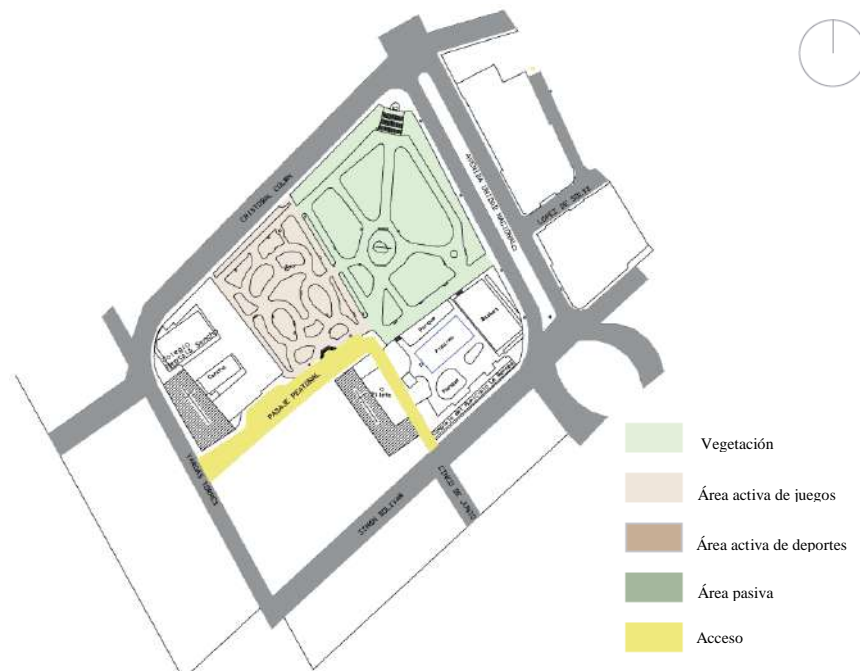


Gráfico 75: Esquema del parque la Merced
 Fuente: Recorrido en el sitio
 Elaboración propia del autor

Área activa del parque la Merced



Ilustración 40: Se pueden observar grafitis en las paredes de los juegos infantiles
Fuente: Recorrido en el sitio



Ilustración 41: Las baterías sanitarias no funcionan
Fuente: Recorrido en el sitio



Ilustración 42: Por falta de mantenimiento el césped se encuentra en pésimo estado
Fuente: Recorrido en el sitio



Ilustración 43: Fotografía tomada un domingo en la cual se evidencia juegos con olor a orina por lo que se cree que son utilizados como baterías sanitarias

Fuente: Recorrido en el sitio



Ilustración 44: Se puede ver la materialidad dura utilizada para juegos infantiles

Fuente: Recorrido en el sitio



Ilustración 45: Fotografía tomada un día domingo por la tarde, completamente desolado

Fuente: Recorrido en el sitio

Área pasiva del parque la Merced



Ilustración 46: Área pasiva del parque la Merced
Fuente: Recorrido en el sitio

El área pasiva (véase en la ilustración 46) se encuentra vegetación y mobiliario sin embargo esta zona es poco usada por los usuarios, por lo que se ha podido observar que es solo un área de paso, por otra parte, en las noches no brinda seguridad a pesar de existir un UPC, ya que es bastante oscuro y suele haber borrachos usando el sitio (véase en la ilustración 12).

Parque la Laguna

Ubicado entre la avenida las Américas y la Gonzales Suarez, cuenta con zonas activa y pasiva; además es definido por los habitantes como un parque peligroso; los días de lunes a viernes no es muy utilizado, por lo que en estos días se torna inseguro, las personas que trabajan cerca del lugar recomiendan no atravesar el parque durante los días de entre semana, no obstante los días sábados y domingos este espacio recibe a un número considerable de usuarios que juegan básquet, futbol, boli, estos individuos llegan con sus hijos, los cuales se divierten en los juegos infantiles, otras personas simplemente pasan por allí y se sientan a disfrutar del espacio público. Se pudo evidenciar que el parque tiene bastante acogida, vale la pena recalcar que a pesar de que los juegos se encuentran un poco deteriorados, estos son usados por los niños considerando que esto puede ser perjudicial para los pequeños.

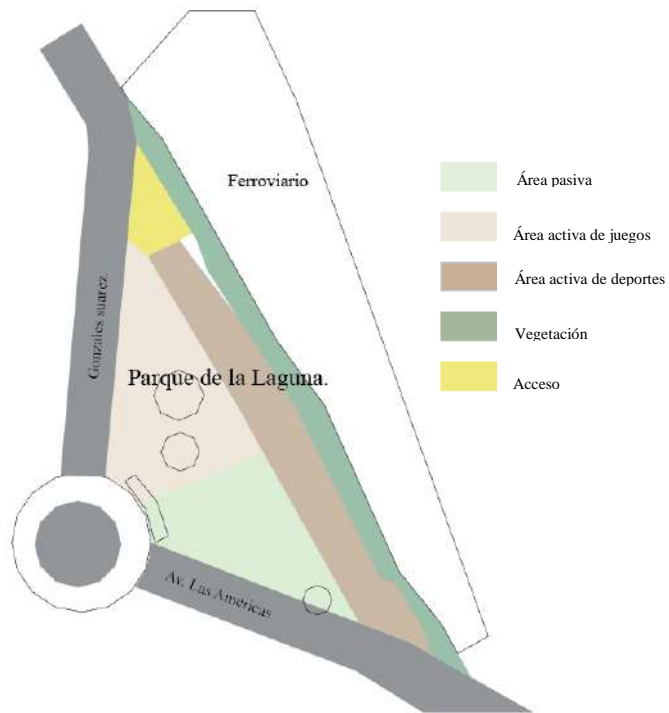


Gráfico 76: Esquema del parque la Laguna
 Fuente: Recorrido en el sitio
 Elaboración propia del autor



Ilustración 47: Área activa del parque la Laguna (Cancha)
 Fuente: Recorrido en el sitio



Ilustración 48: Plaza utilizada como cancha.
 Fuente: Recorrido en el sitio



Ilustración 49: Los juegos infantiles se encuentran en mal estado.
Fuente: Recorrido en el sitio

Espacio público del área de estudio.

Dentro del espacio público existen los 2 parques antes mencionados como son el parque la Merced perteneciente al sector del mismo nombre, siendo este de gran importancia para la parroquia ya que después del terremoto este lugar funcionaba como un lugar de encuentro en el cual las personas se interrelacionaban unos con otros, funcionando como una plaza de intercambio comercial; y el parque la Laguna que se ubica a la altura del Terminal Terrestre de Ingahurco en el sector de Ingahurco. Poseemos áreas recreativas como el Complejo Deportivo Ingahurco, cancha de la Merced y Piscinas de la Merced. Además, tenemos tratamiento de vegetación en vías como son las Avenidas: Unidad Nacional, Humberto Albornoz, Gonzáles Suárez, Pasteur, Las Américas, Calle Colombia, Cevallos. Como se ha mencionado anteriormente las calles y aceras son consideradas espacio público.

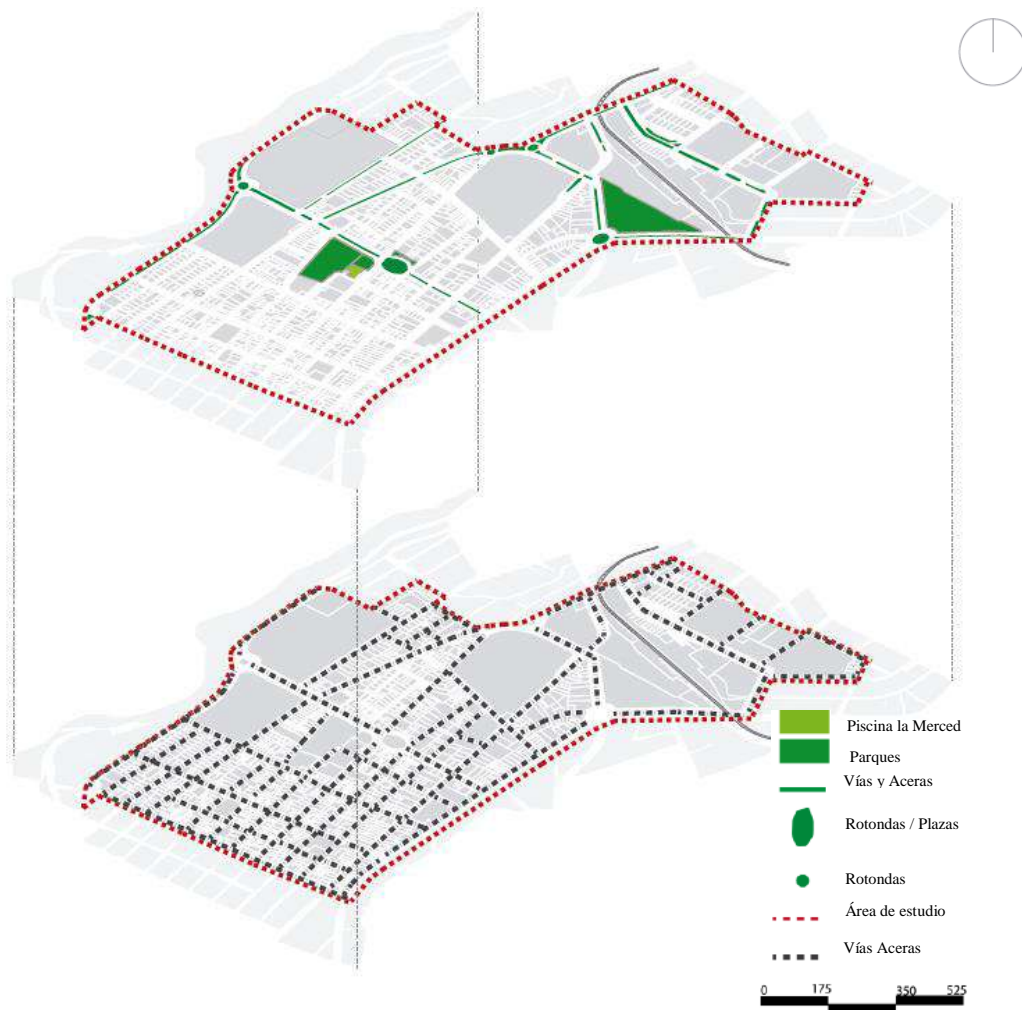


Gráfico 77: Espacio público del área de estudio
 Fuente: Recorrido en el sitio
 Elaboración propia del autor

El espacio público es definido como el área al cual todos los usuarios pueden acceder de manera libre. Sin ninguna preferencia social, económica o cultural. En el esquema (véase en el gráfico 77) se muestra las vías y las aceras como una zona pública, sin embargo, en estas áreas no se está desarrollando la función que tiene la calle, puesto que estos lugares se están usando como espacios de tránsito o de paso (véase en el gráfico 78) en el cual las personas se movilizan realizando sus prácticas cotidianas, sin permitirse tener un tiempo de ocio o sin que exista en este espacio permanencia.

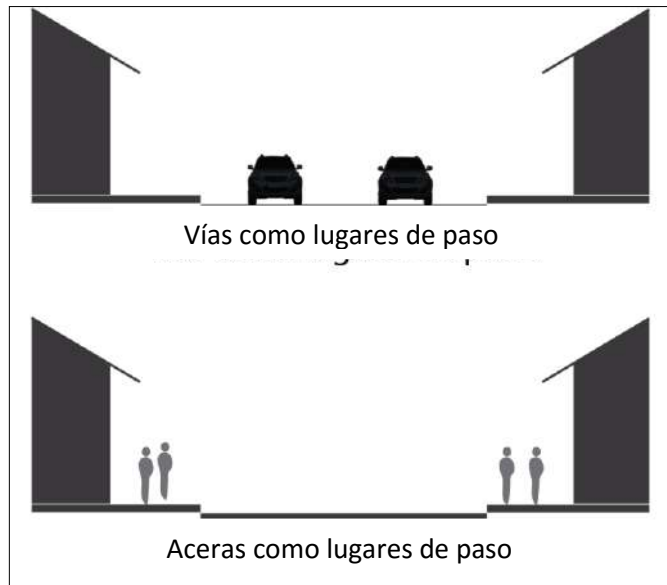


Gráfico 78: Espacio público como áreas de paso
Fuente: Recorrido en el sitio
Elaboración propia del autor

Mapa de patrimonio / Elemento que representa historia.

Se ha considerado significativo realizar un mapeo de patrimonio (véase en el gráfico 79), en el cual se destaca a la iglesia la Merced, ya que es una de las iglesias más antiguas de la parroquia, asimismo en el actual parque de la Merced antes funcionaba una plaza donde se generaba intercambio comercial. También era conocido como un significativo punto de encuentro en el cual se desarrollaban actividades como la interacción y el disfrute; igualmente los niños al terminar la misa se reunían con sus amiguitos a jugar en este espacio público. Si retrocedemos a las ilustraciones correspondientes al gráfico 75, vemos como este parque ha perdido su esencia ya que actualmente está prácticamente abandonado, el cual es visitado solo por personas que se dedican a tomar, drogarse y en algunos casos hasta robar.

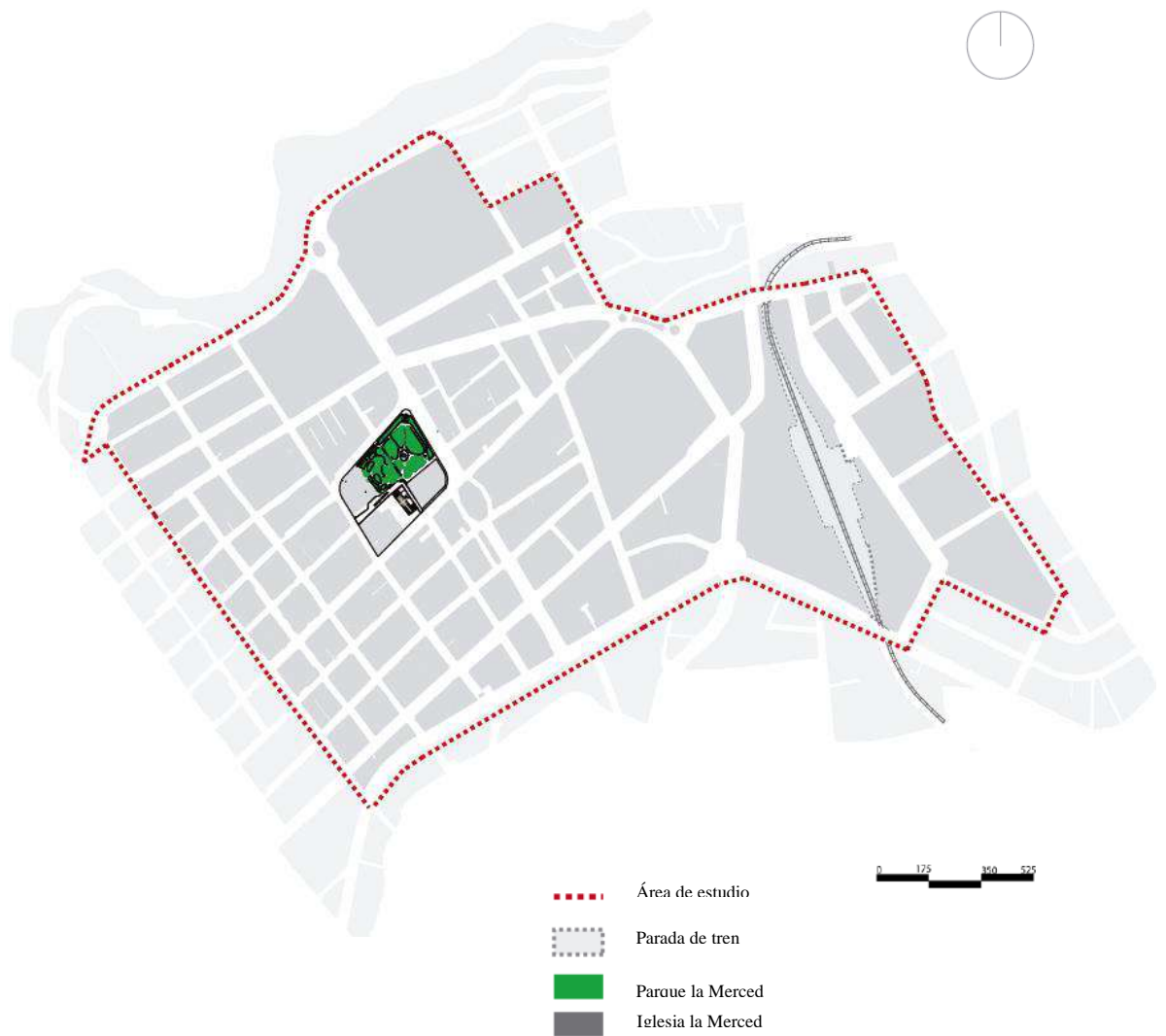


Gráfico 79: Iglesia la Merced considerada Patrimonio
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

Mobiliario urbano / Macetones y Bancas.

En el mapeo se representa el mobiliario urbano que tenemos en el área de estudio (véase en el gráfico 80), esto con el fin de conocer que servicios se le está brindando al peatón o usuario que transita por el lugar. Ya que como se ha mencionado anteriormente por varios autores los mobiliarios son de gran importancia para lograr la permanencia dentro del espacio público, por este motivo en el análisis se muestra en que zonas del área delimitada tenemos mobiliario urbano y en qué estado se encuentran.

Como podemos observar el mobiliario urbano de los macetones lo encontramos en las calles: Lizardo Ruíz, en la Av. 12 de Noviembre, en la Av. Colombia y a los alrededores de la Plaza Colón; mientras que las bancas únicamente en la Calle Simón Bolívar. Sin embargo, estas macetas al ser muy grandes ocupan gran parte de la acera por lo que se los han considerado barreras arquitectónicas. Vale la pena recalcar que estos en algunos casos se convierten en basureros.

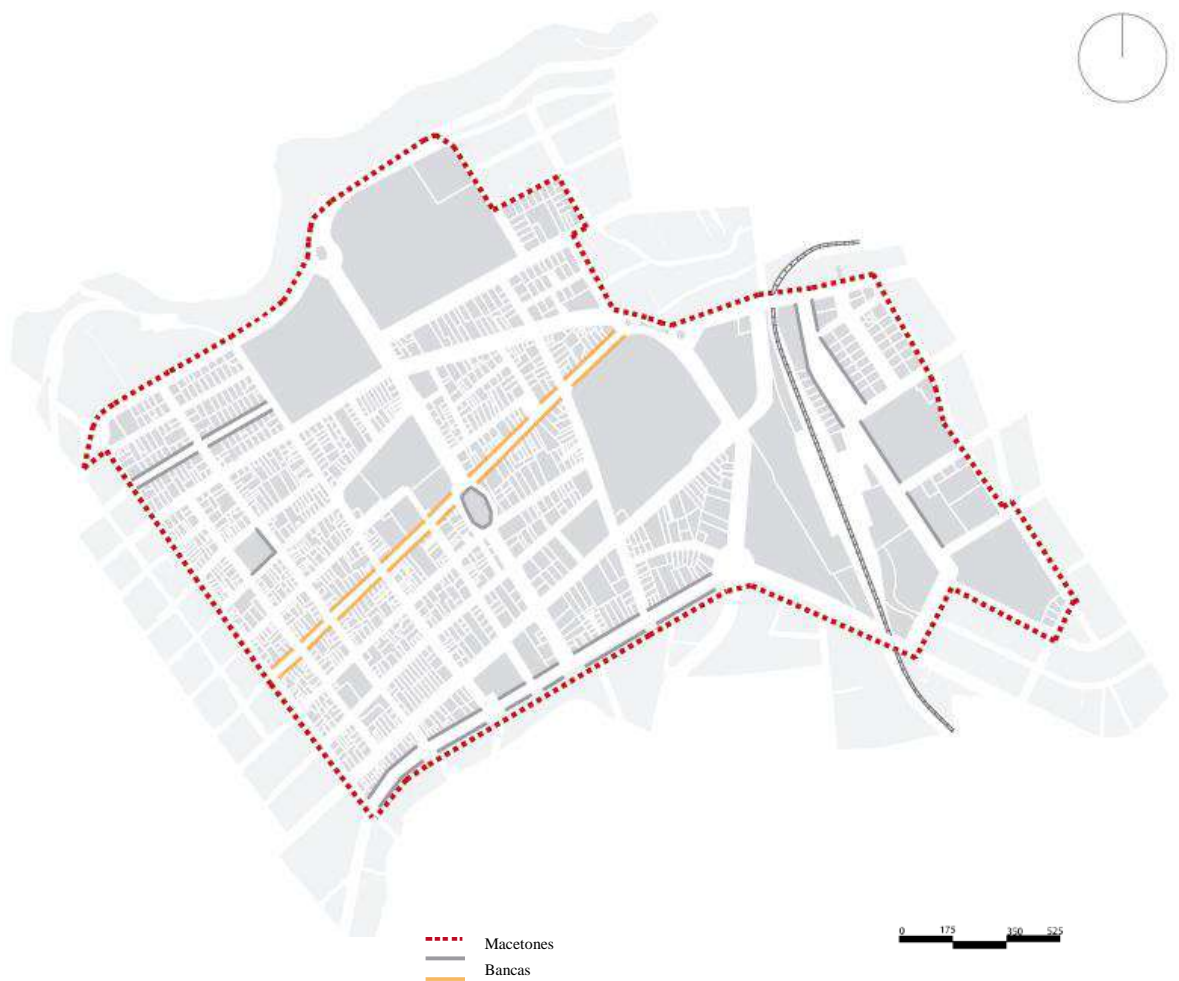


Gráfico 80: Mobiliario Urbano de macetones y bancas
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 50: Mobiliario Urbano (macetones) en la plaza de la Av. Unidad Nacional
Fuente: Recorrido por el sitio



Ilustración 51: Mobiliario Urbano (macetones) en la calle Lizardo Ruíz
Fuente: Recorrido por el sitio



Ilustración 52: Mobiliario Urbano (macetones) en la Av. Colombia
Fuente: Recorrido por el sitio



Ilustración 53: Mobiliario Urbano (bancas) en la Calle Simón Bolívar
Fuente: Recorrido por el sitio



Ilustración 54: Mobiliario Urbano (bancas) en la Calle Simón Bolívar
Fuente: Recorrido por el sitio

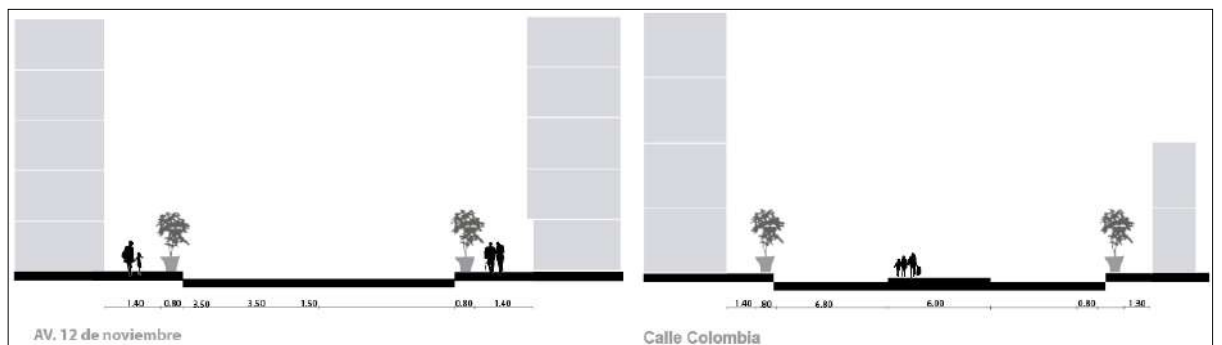


Gráfico 81: Sección de vías con mobiliario urbano / maceteros
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

Lo que se evidencia a lo largo del recorrido es que los maceteros los encontramos en la Av. 12 de noviembre y calle Colombia. Esta observación fue realizada por varios días y se observó que los maceteros se transforman en barreras arquitectónicas, ya que estos son muy grandes y ocupan bastante lugar en la acera. Además, al ser altos se convierten en basureros.

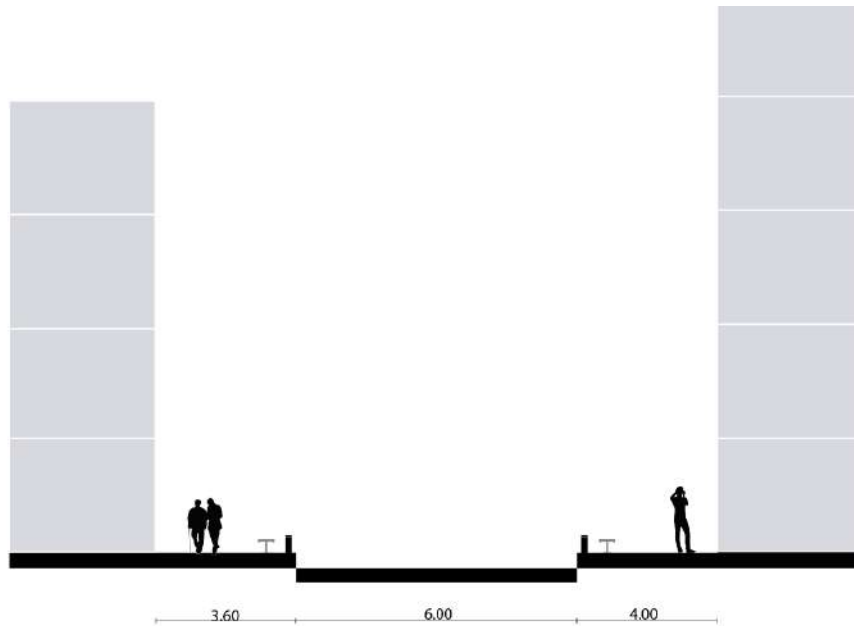


Gráfico 82: Mobiliario de bancas en la calle Simón Bolívar
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

La calle Bolívar es la única que cuenta con bancas, sin embargo, se pudo observar que estas no son muy utilizadas por los usuarios, ya que estos prefieren sentarse en los mojones o recostarse en las paredes de las construcciones existentes en busca de sombra.

Mobiliario Iluminarias.

La Calle. Simón Bolívar (Véase en ilustración 57 y 58), y el pasaje peatonal del parque de la Merced (Véase en ilustración 56). Son los únicos ejes donde existe iluminación.



Ilustración 55: Mobiliario Urbano (iluminarias) en el pasaje peatonal del parque la Merced
Fuente: Recorrido por el sitio



Ilustración 56: Mobiliario Urbano (iluminarias) en Calle Simón Bolívar
Fuente: Recorrido por el sitio



Ilustración 57: Mobiliario Urbano (iluminarias) en Calle Simón Bolívar
Fuente: Recorrido por el sitio

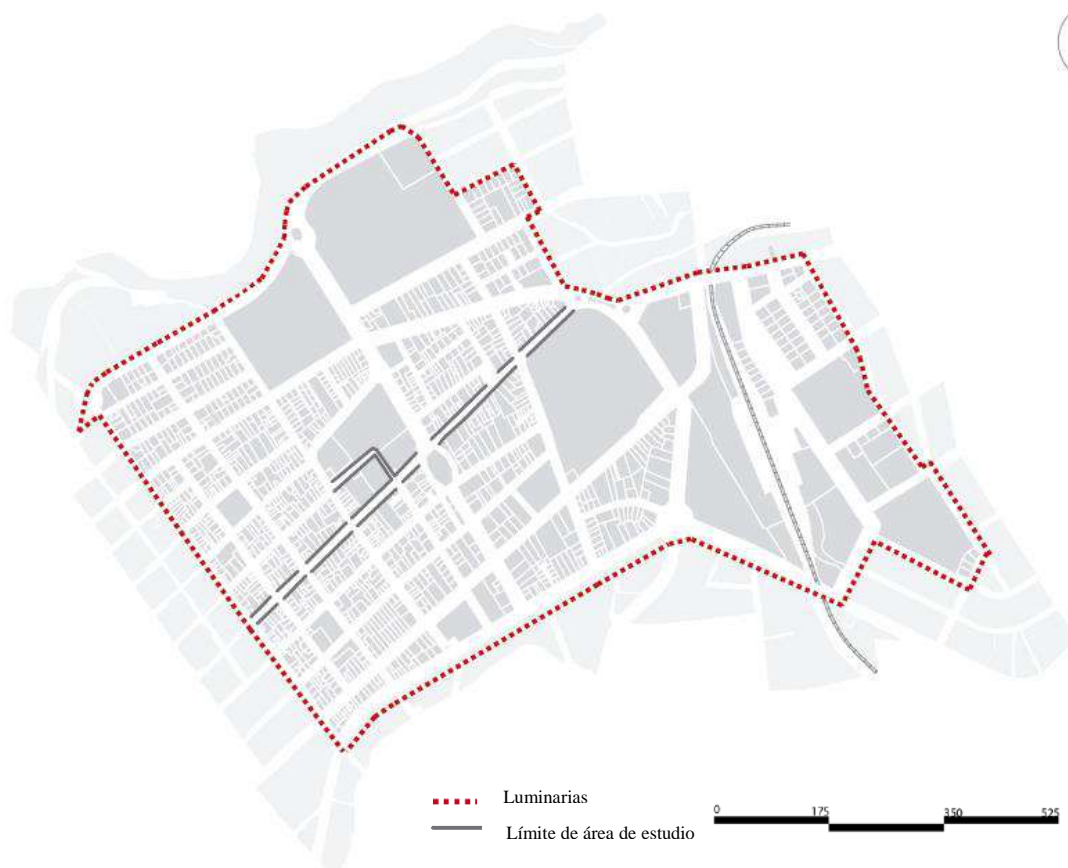


Gráfico 83: Mobiliario urbano en área de estudio
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

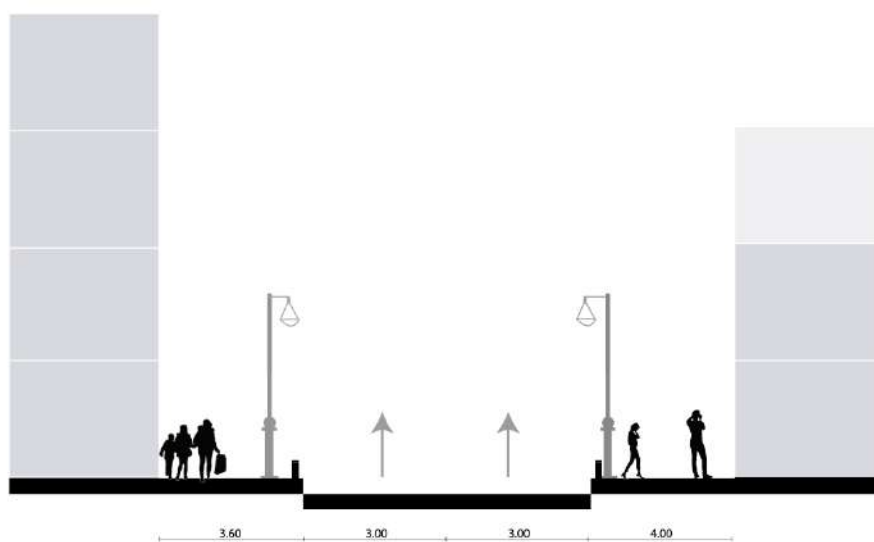


Gráfico 84: Sección vial Simón Bolívar (iluminación)
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

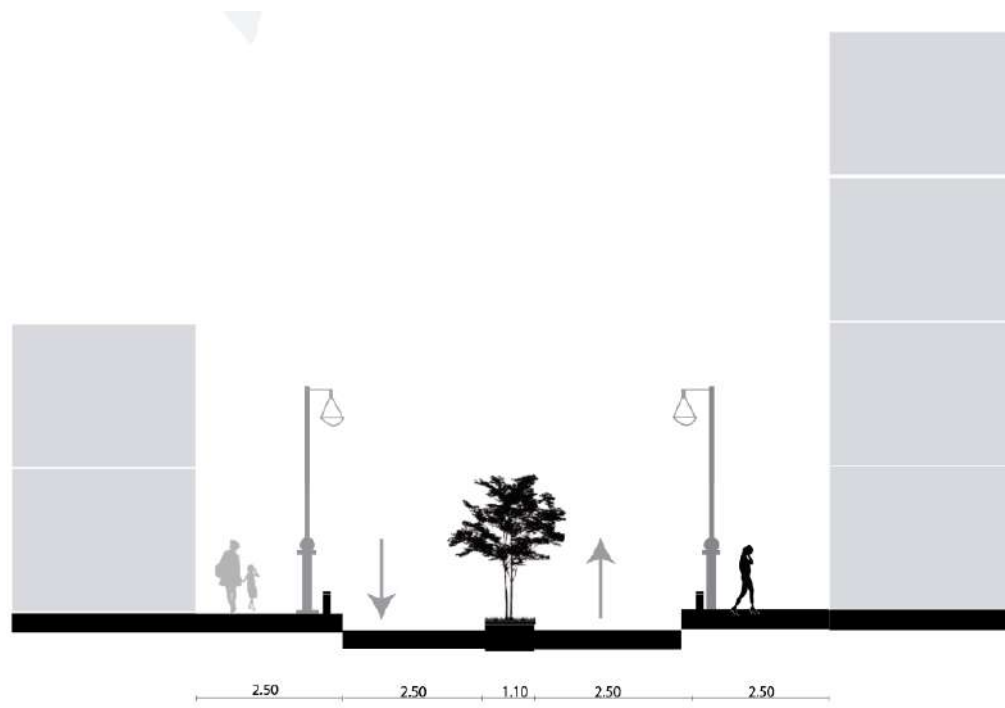


Gráfico 85: Sección vial del pasaje del parque la Merced (iluminación)
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

Mobiliario urbano / ecotachos

Los mobiliarios de ecotachos de basura son un problema para el espacio público pues tienen mal olor, los borrachos los usan como baterías sanitarias además de considerarlos una barrera arquitectónica dentro del espacio público ya que en la mayoría de los casos estas ocupan la mitad del eje peatonal. Y en algunos casos las veredas son estrechas por lo que los peatones bajan a la calle para seguir con su destino, presentando un peligro para el usuario. Esto sin contar con la dificultad que las madres tienen al cruzar con coches de bebé.



Gráfico 86: Ecotachos en área de estudio
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor



Ilustración 58: Mobiliario Urbano (ecotachos) en calle Ayllon
 Fuente: Recorrido por el sitio

Como se muestra en la fotografía (véase en la ilustración 59), los ecotachos terminan ocupando el espacio de circulación peatonal por lo que en algunos casos los usuarios tienen que circular por la calzada para continuar con su recorrido.

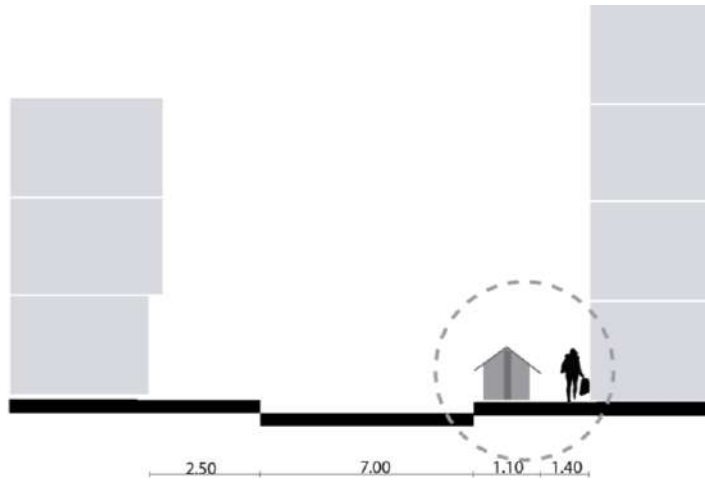


Gráfico 87: Sección vial de ecotachos en la calle Alm. Cristóbal Colón
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor



Ilustración 59: Mobiliario Urbano (ecotachos) en Calle Humberto Albornoz
 Fuente: Recorrido por el sitio

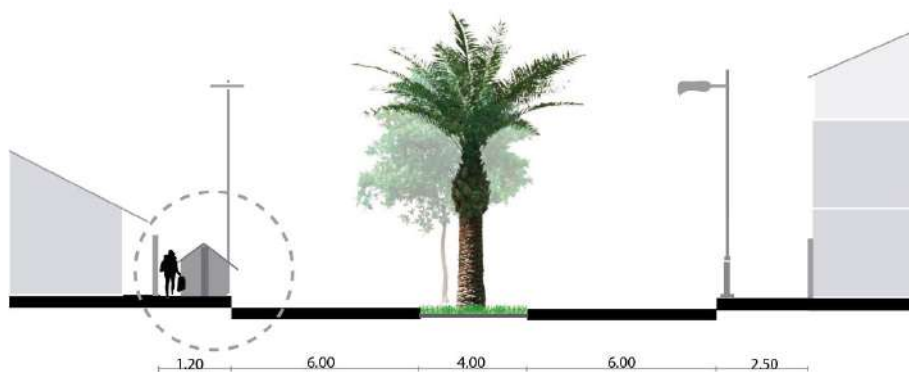


Gráfico 88: Sección de vía Humberto Albornoz : ecotachos
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

Los ecotachos son consideradas barreras arquitectónicas, ya que estos se convierten en un obstáculo para las personas y en algunos casos son de mal aspecto para la ciudad ya que se encuentran con mal olor y con basura por sus alrededores.

Mobiliario / Plantas.

Las Calles. Simón Bolívar, Av. Unidad Nacional, Humberto Albornoz, Colombia, Panamá y el pasaje peatonal del parque la Merced son los únicos ejes donde existe vegetación en las aceras.



Gráfico 89: Plantas en área de estudio
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 60: Vegetación en Calle Simón Bolívar
Fuente: Recorrido por el sitio

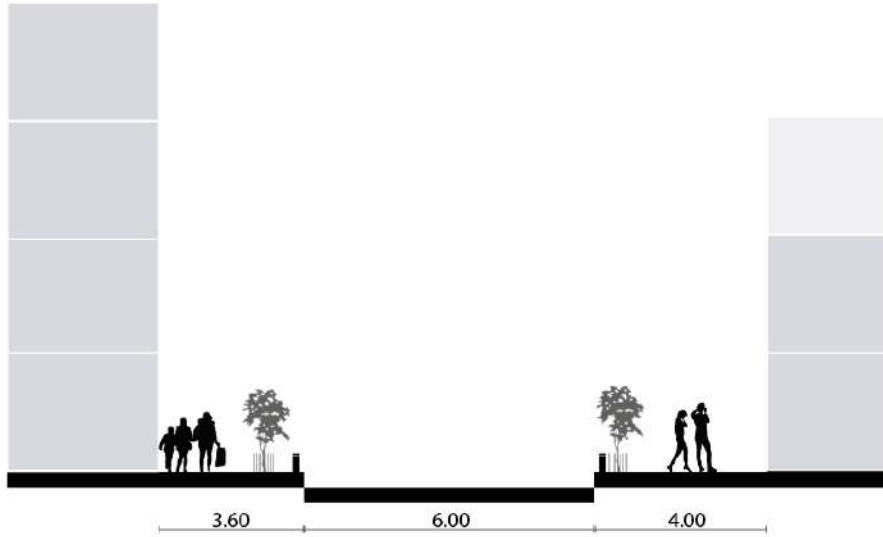


Gráfico 90: Sección de vía calle Simón Bolívar: vegetación
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 61: Vegetación en la Av. Unidad Nacional
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

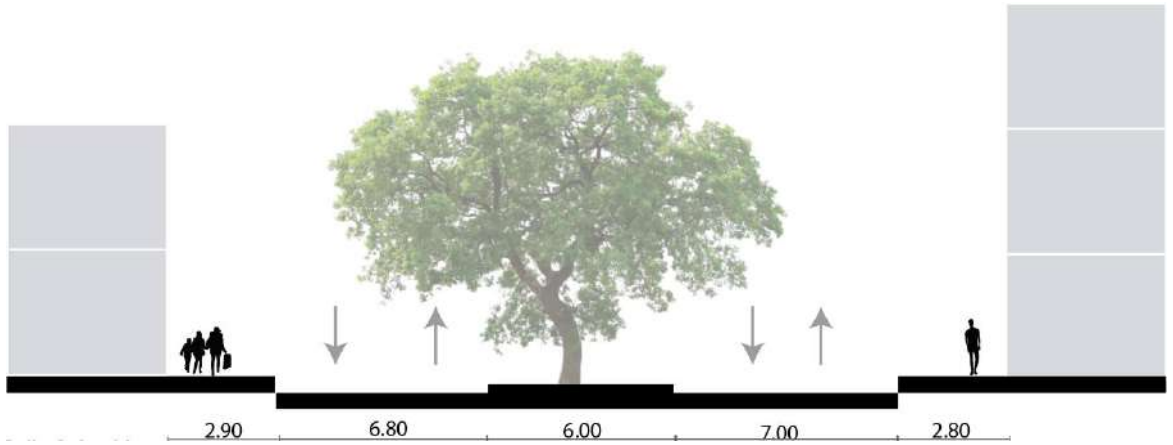


Gráfico 91: Sección de vía Av. Unidad Nacional vegetación

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor



Ilustración 62: Vegetación en pasaje del parque la Merced

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor

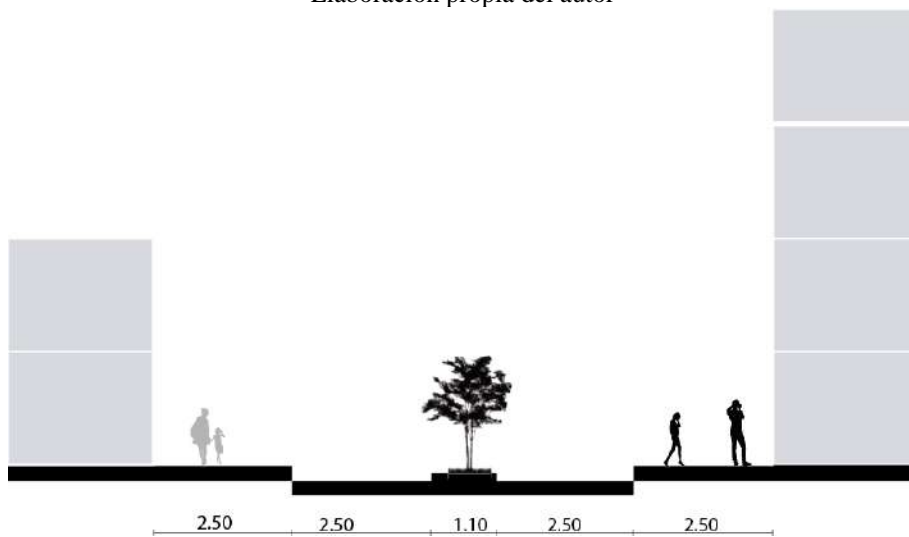


Gráfico 92: Sección de vía pasaje del parque la Merced: vegetación

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor

Paradas de bus y taxis.

En el siguiente análisis se identifican las paradas de transporte público y las de taxi, generalmente esto nos ayuda a entender cuál es el recorrido que realizan los usuarios y sobre todo cuáles son los ejes que mantienen un flujo considerable. Dentro de las paradas de bus tenemos la parada de bus formal nueva; en el área de estudio existe una sola parada en buenas condiciones y se ubica en la cuadra del Hospital Regional Ambato (véase en la ilustración 93); en esta parada las personas pueden esperar sentados, podemos decir que existe alrededor de 60 individuos los días miércoles que esperan el bus en esta área por lo que la parada no ayuda a muchos sin embargo se considera importante porque podría ayudar a personas con bebés, ancianos o mujeres embarazadas. Entre el tipo de paradas tenemos lo que se ha podido identificar es que las paradas son puntos de encuentro en los que existe permanencia.

Parada de bus formal: Tenemos alrededor de ocho paradas donde existe solo un letrero informativo y las personas esperan parados.

- Parada de bus informal: Existe una parada informal en el redondel de la Av. Humberto Albornoz, donde un día miércoles a las 6pm esperaban alrededor de 10 personas el bus.
- Paradas de taxi: existe dos paradas de taxi en el área de estudio y está ubicada una en el Hospital Regional Ambato y la otra en la plaza Colón.

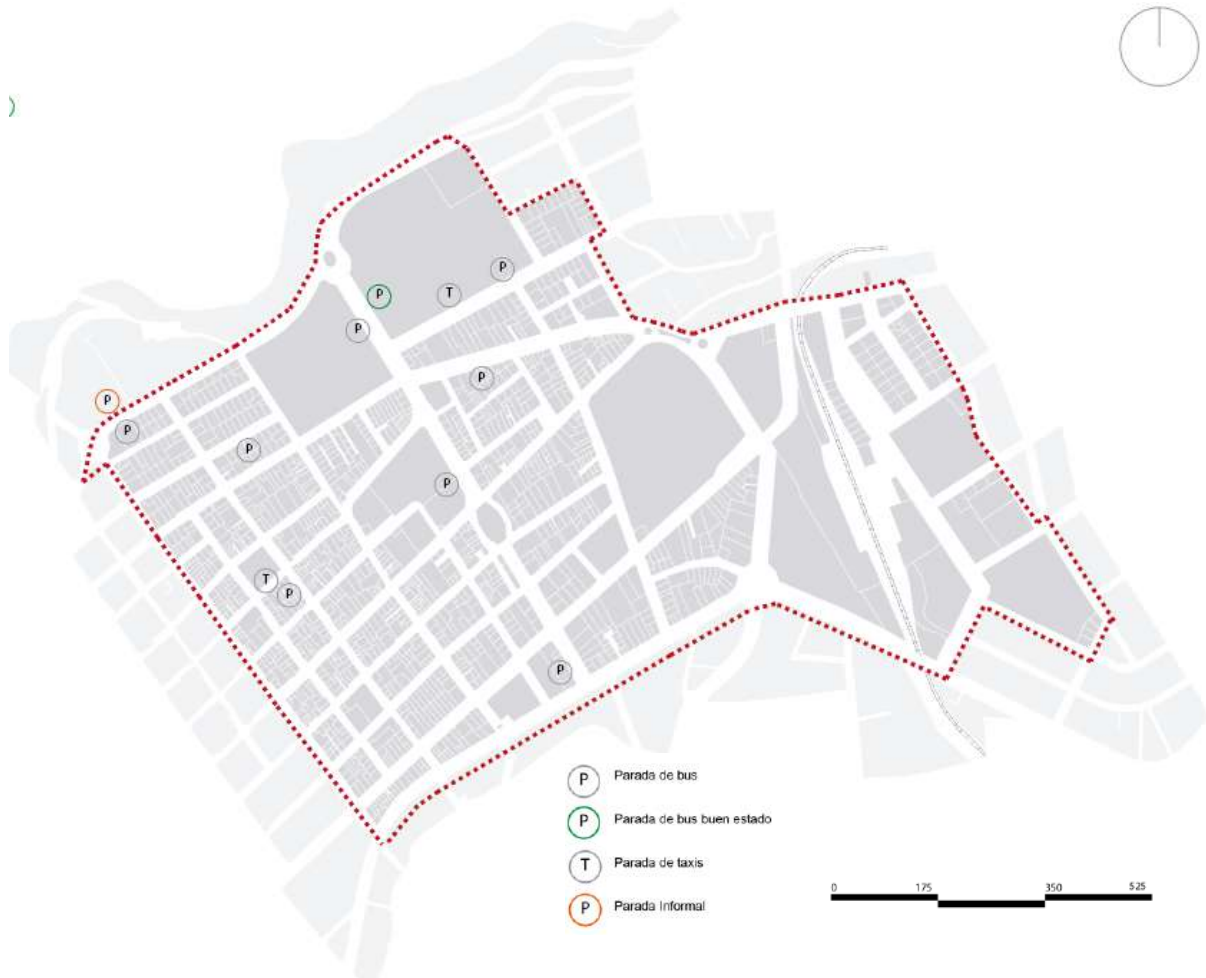


Gráfico 93: Ubicación de paradas de bus y taxi

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor



Ilustración 63: Paradas de bus formal en la Av. Unidad Nacional

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor



Ilustración 64: Señalización de paradas de bus formal en la calle Lizardo Ruíz
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 65: Paradas de bus formal de la Av. Unidad Nacional en malas condiciones
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 66: Paradas de taxis de la calle Alm. Cristóbal Colon
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 67: Paradas de taxis de la Av. Pasteur
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

Las paradas de taxis por lo general se encuentran vacías, pues los taxis prefieren estar circulando; los conductores manifiestan que recorriendo hay más carreras.

Experiencia peatonal.

Se pudo observar a través del recorrido que en el área de estudio las veredas son bastante funcionales, son amplias sin embargo las personas con discapacidades diferentes pueden circular con dificultad. Entre la experiencia peatonal tenemos aceras: accesibles, funcionales, estrechas, deterioradas, inutilizables y con obstáculos. Clasificación según Jan Gehl.

- Accesible: Los pavimentos están en buen estado, existen rampas que permiten el acceso y desplazamiento seguro de personas con discapacidad en todo el espacio.
- Funcional: Los pavimentos están en general en buen estado de mantención, pero no son accesibles para discapacitados.
- Estrecha: Las vías son bastante estrechas entre un ancho de 0.80 y 0.60 m, se puede circular con dificultades ya que existen postes existentes y dificulta el paso

- Deteriorado: Los pavimentos sufren cierto grado de deterioro, que afecta, pero no impide completamente la utilización del espacio.
- Inutilizable: Los pavimentos están en un nivel de deterioro tan alto que presentan un riesgo para la seguridad de los usuarios.
- Obstáculos: En la cuadra existen ecotachos en media acera que en algunos casos causan molestia al caminar.

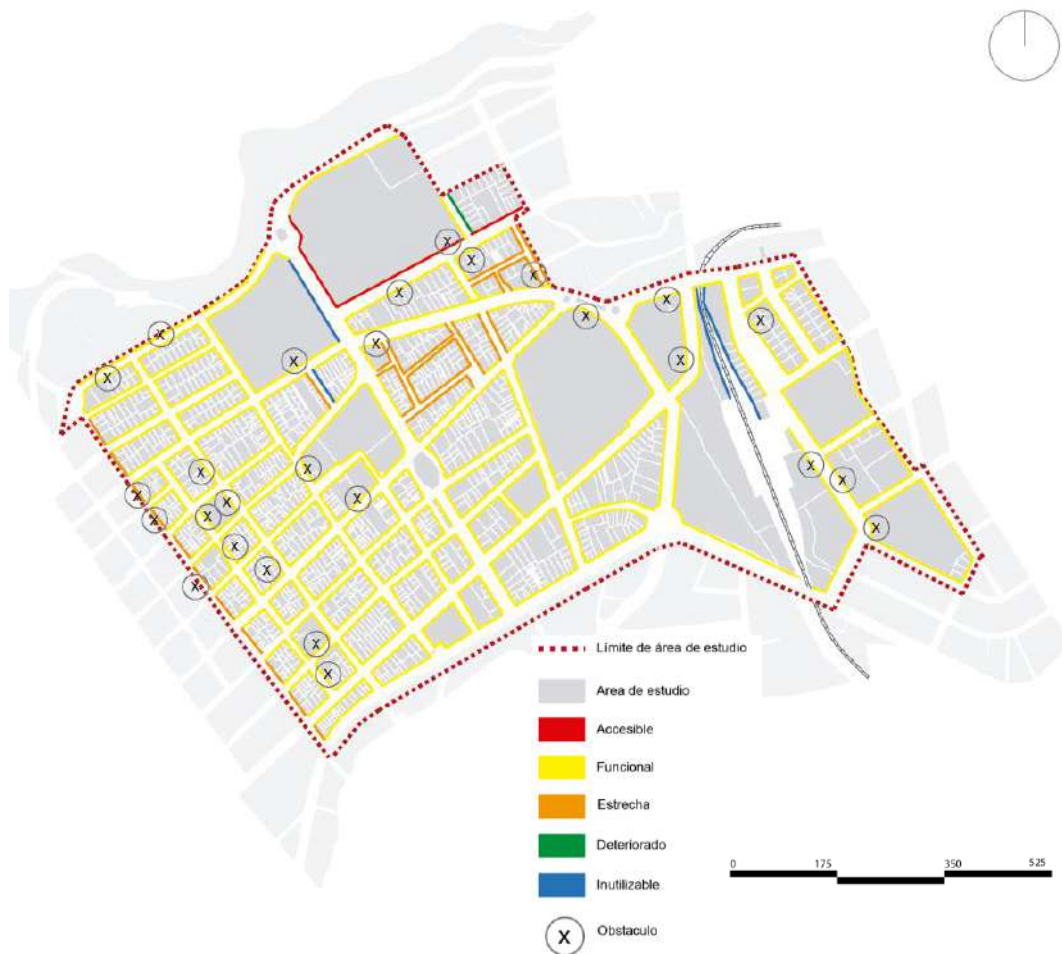


Gráfico 94: Experiencia peatonal
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor



Ilustración 68: Tipo de vereda accesible en la Av. Unidad Nacional
Fuente: Recorrido por el sitio



Ilustración 69: Tipo de vereda funcional en la calle Ayllon
Fuente: Recorrido por el sitio



Ilustración 70: Tipo de vereda funcional
Fuente: Recorrido por el sitio



Ilustración 71: Tipo de vereda estrecha en la calle Italia
Fuente: Recorrido por el sitio



Ilustración 72: Tipo de vereda deteriorado calle Cesar Viteri
Fuente: Recorrido por el sitio



Ilustración 73: Tipo de vereda inutilizable
Fuente: Recorrido por el sitio

Lo que se pudo observar a través de los recorridos realizados es que el área de estudio cuenta con vías funcionales, sin embargo, estas en algunos de los casos son de difícil acceso por la diferencia de niveles que la mayoría tiene. Como uno de los

obstáculos que tenemos son las barreras arquitectónicas ya antes mencionadas en los mapeos anteriores (véase en la ilustración 59).

Análisis de vías en área de estudio

En este análisis (véase en el gráfico 95), lo que se quiere es mostrar el estado de sentido de las vías del área de estudio, para que a futuro si se llega a tomar alguna decisión en cuanto a las mismas no afecte la movilidad de los vehículos, sino más bien aborde a la problemática de la congestión.



Gráfico 95: Sentido de las vías en el área de estudio
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

Zonas prohibido estacionarse en área de estudio.

Las zonas que se muestran son los lugares prohibidos para estacionar en el área de estudio (véase en el gráfico 96), un mapeo que nos ayuda a entender que está pasando en los ejes viales y cuáles son las consecuencias de las mismas.

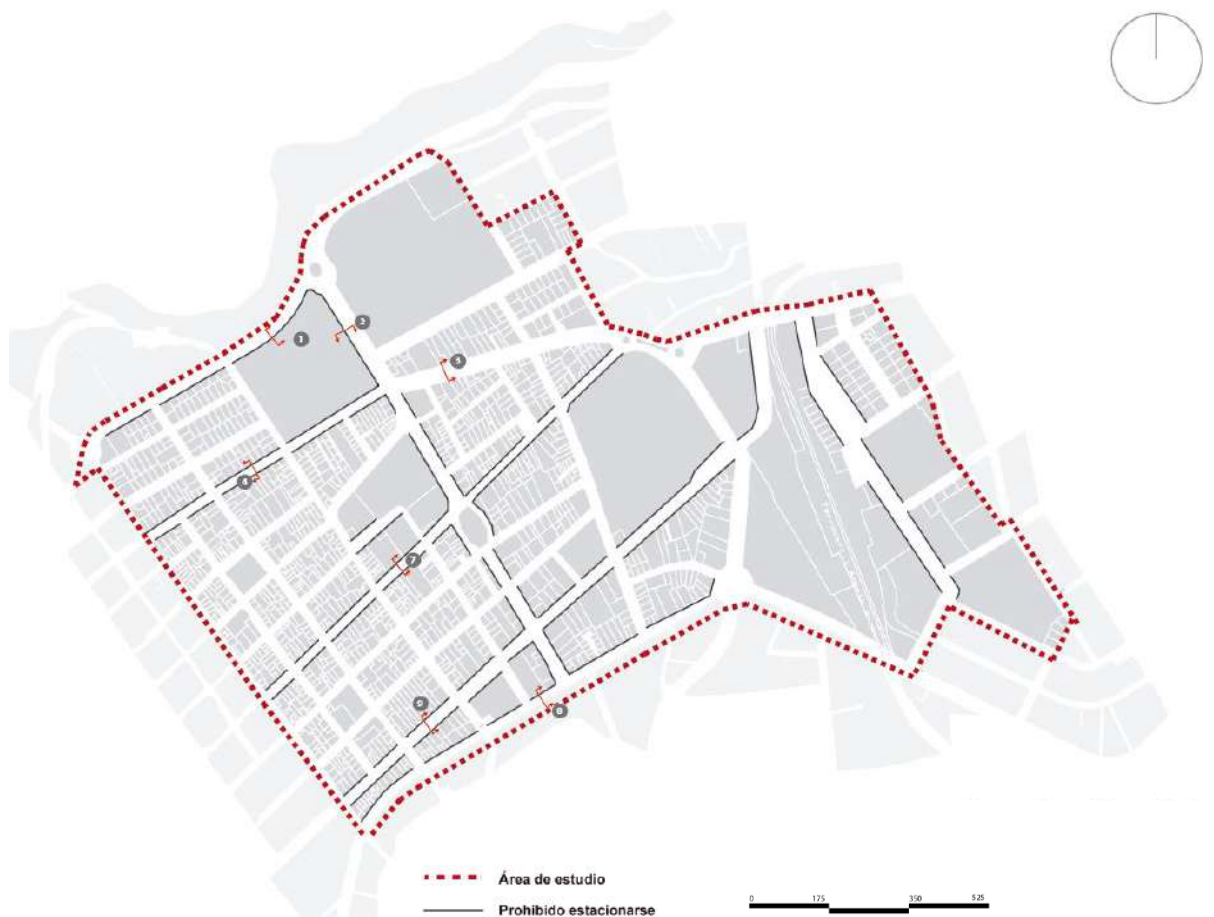


Gráfico 96: Zonas de prohibido estacionar

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor

A continuación, se muestran las siguientes ilustraciones y secciones urbanas en las cuales se puede visualizar claramente que no se respetan las leyes de tránsito, ya que los conductores se parquean en lugares no adecuados y esto a su vez genera mayor congestión vehicular.



Ilustración 74: Prohibido estacionarse / calle Humberto Albornoz
Fuente: Recorrido por el sitio

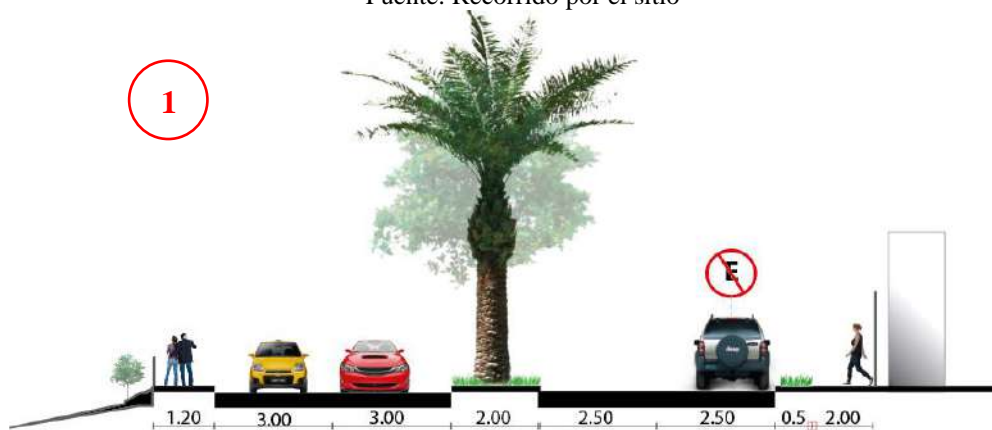


Gráfico 97: Zona prohibido estacionarse calle Humberto Albornoz
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 75: Prohibido estacionarse / Av. Unidad Nacional
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

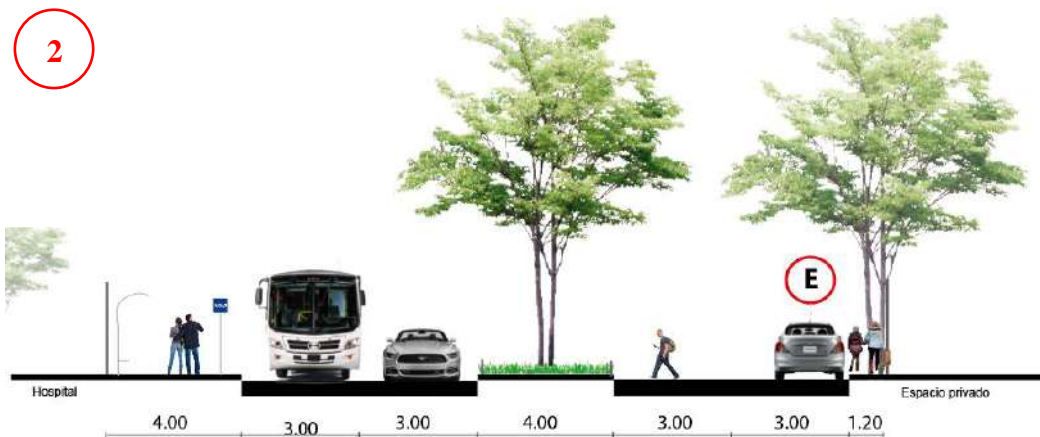


Gráfico 98: Zona prohibido estacionarse Av. Unidad Nacional
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor



Ilustración 76: Prohibido estacionarse / Av. Gonzales Suárez
 Fuente: Recorrido por el sitio

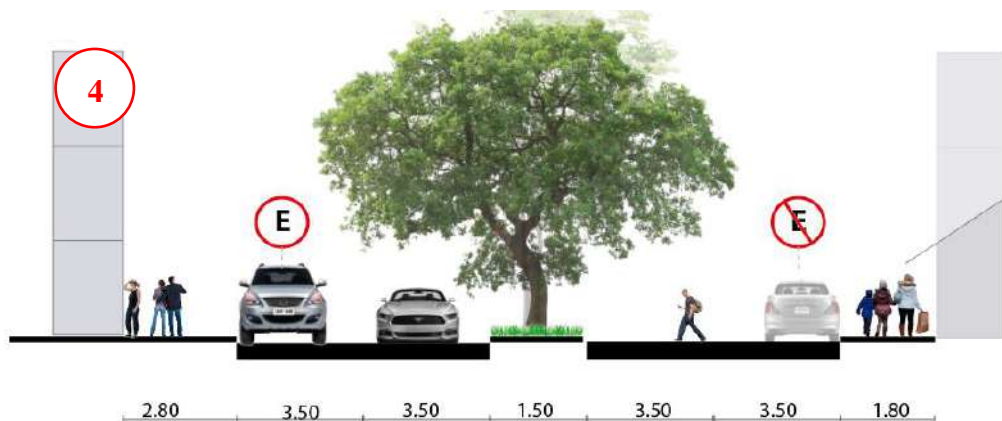


Gráfico 99: Zona prohibido estacionarse Av. Gonzales Suárez
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor



Ilustración 77: Prohibido estacionarse / calle Simón Bolívar
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

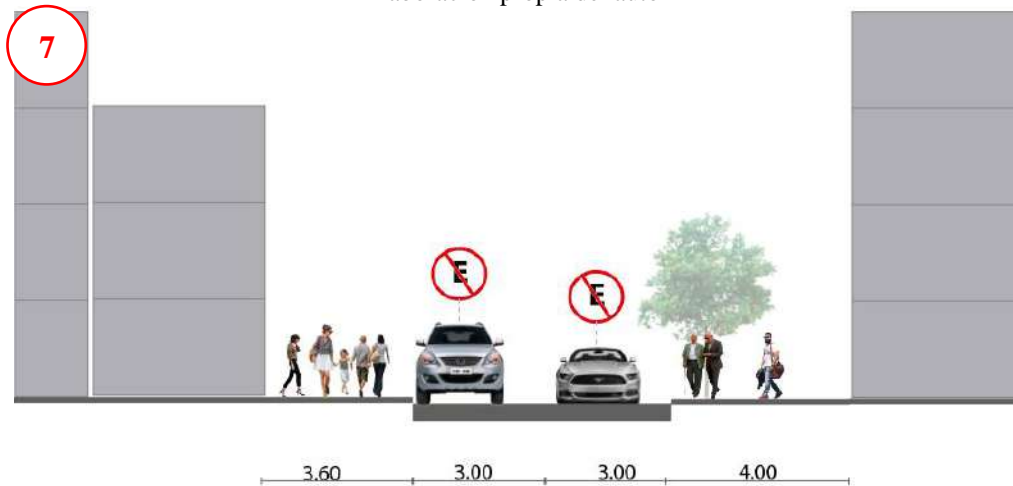


Gráfico 100: Zona prohibido estacionarse calle Simón Bolívar
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor



Ilustración 78: Prohibido estacionarse / Av. 12 de Noviembre
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

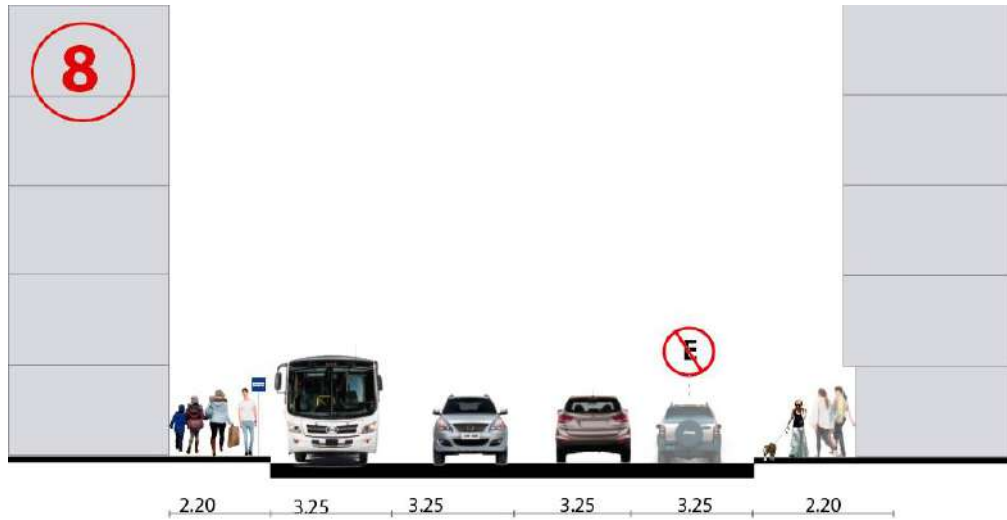


Gráfico 101: Zona prohibido estacionarse Av. 12 de Noviembre
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor



Ilustración 79: Prohibido estacionarse / Av. Cevallos
 Fuente: Recorrido por el sitio

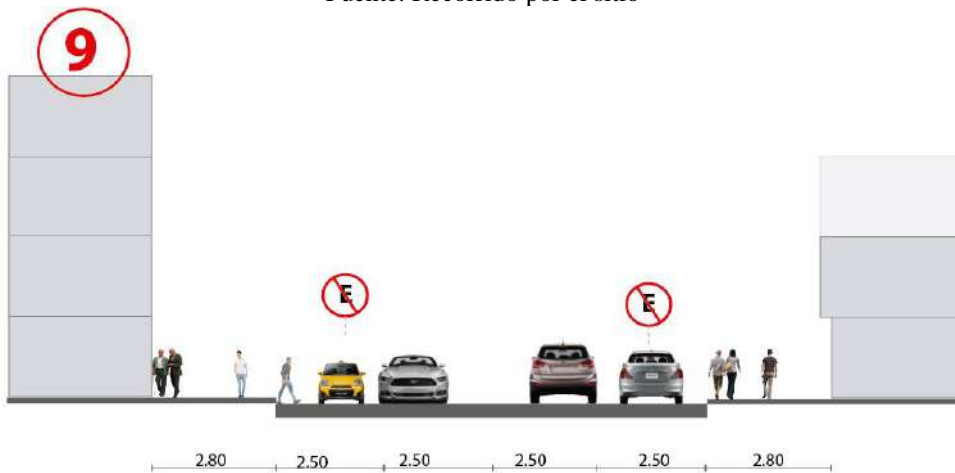


Gráfico 102: Zona prohibido estacionarse Av. Cevallos
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

Zonas permitido estacionarse de área de estudio.

Las zonas que se marcan a continuación en el área de estudio (véase en el gráfico 103), son áreas permitidas para estacionar.

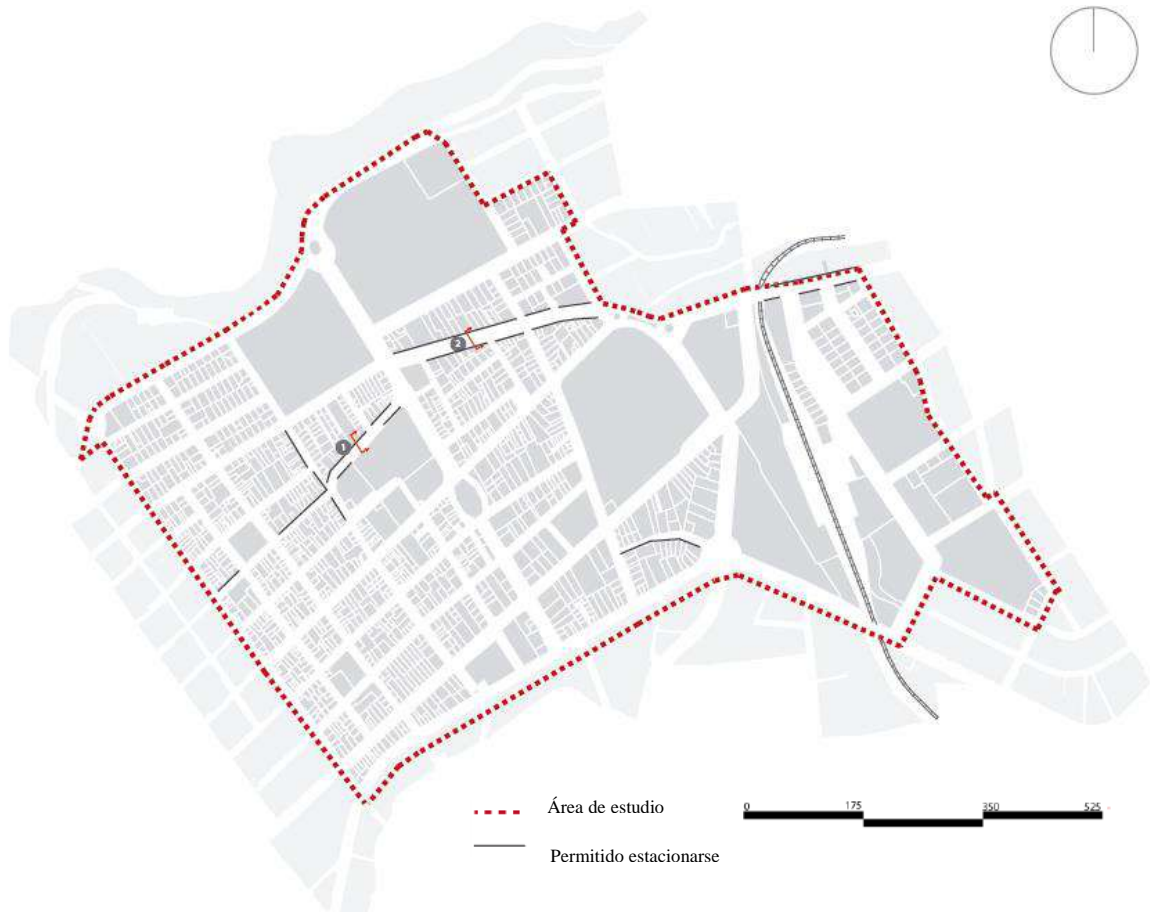


Gráfico 103: Zonas permitido estacionarse

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor



Ilustración 80: Permitido estacionarse / calle Rocafuerte

Fuente: Recorrido por el sitio

1

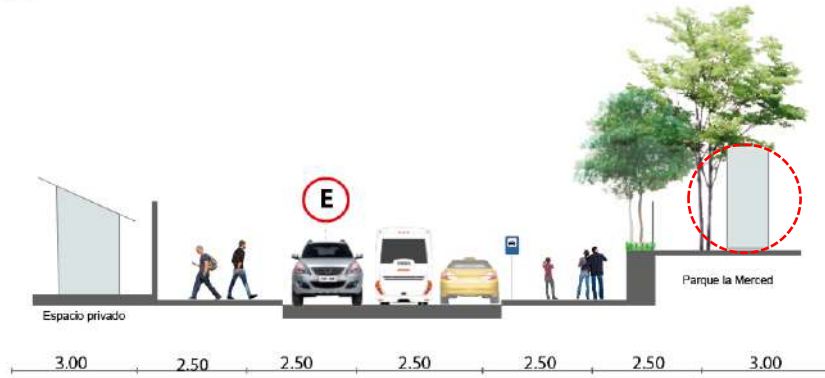


Gráfico 104: Zona permitido estacionarse calle Rocafuerte

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor



Ilustración 81: Permitido estacionarse / Av. Gonzáles Suárez

Fuente: Recorrido por el sitio

2

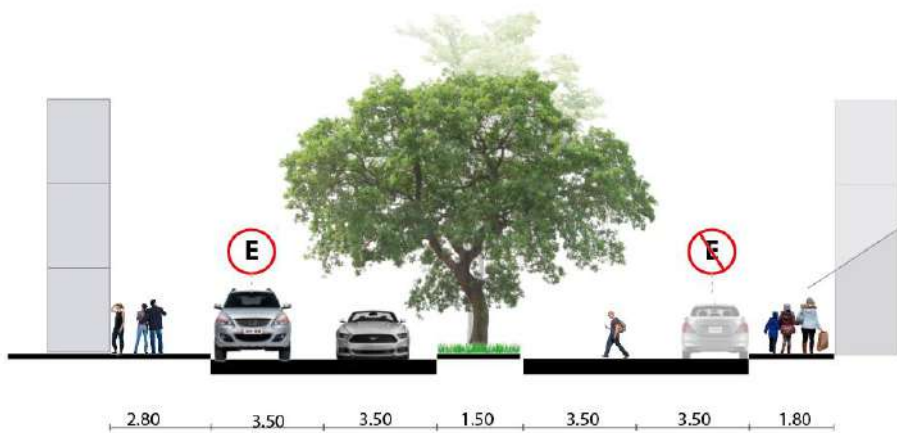


Gráfico 105: Permitido estacionarse Av. Gonzáles Suárez

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia de autor

Zonas parqueo tarifado de área de estudio.

Las zonas de parqueo tarifado ayudan a los conductores, sin embargo, estas muchas veces no son suficientes para la cantidad de vehículos existentes, por lo que en la mayoría de los casos los automotores se estacionan en lugares no permitidos.

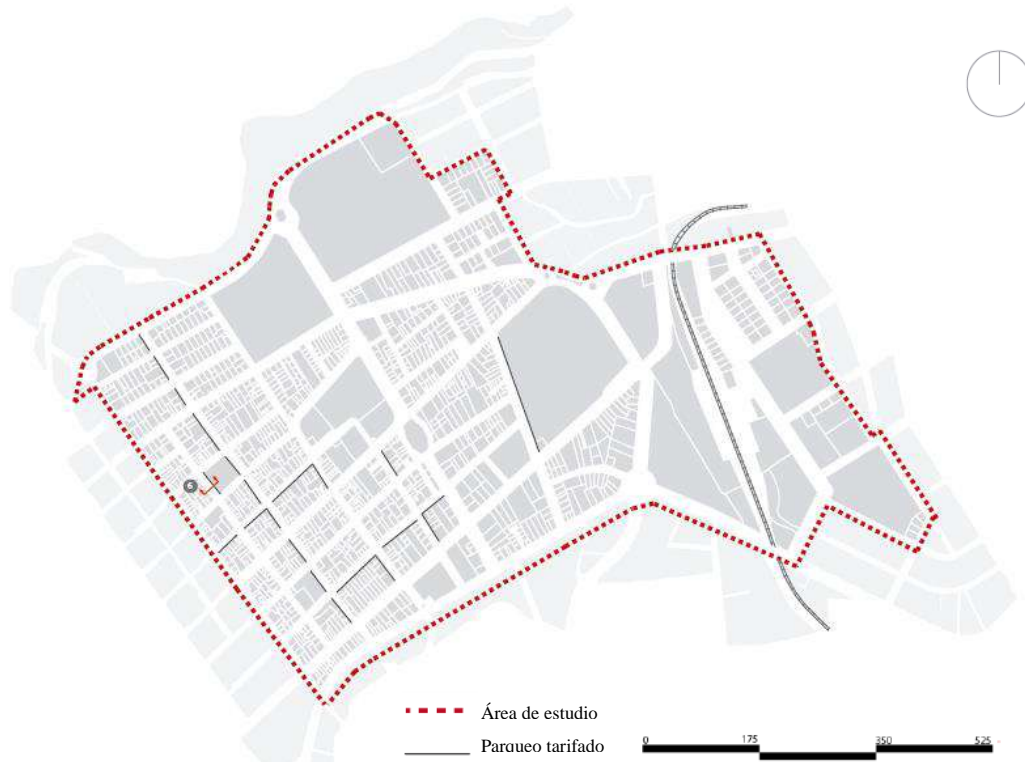


Gráfico 106: Parqueo tarifado en zona de estudio

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor

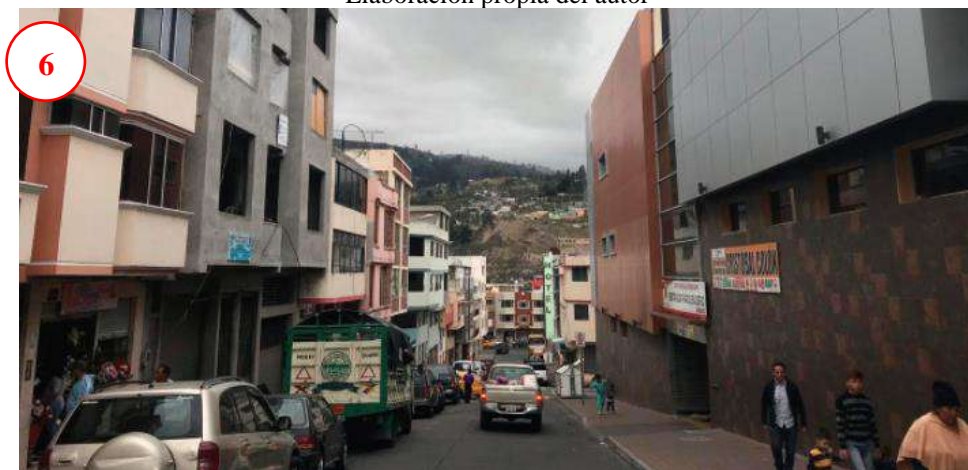


Ilustración 82: Parqueo tarifado/ calle Alm. Cristóbal Colón

Fuente: Recorrido por el sitio

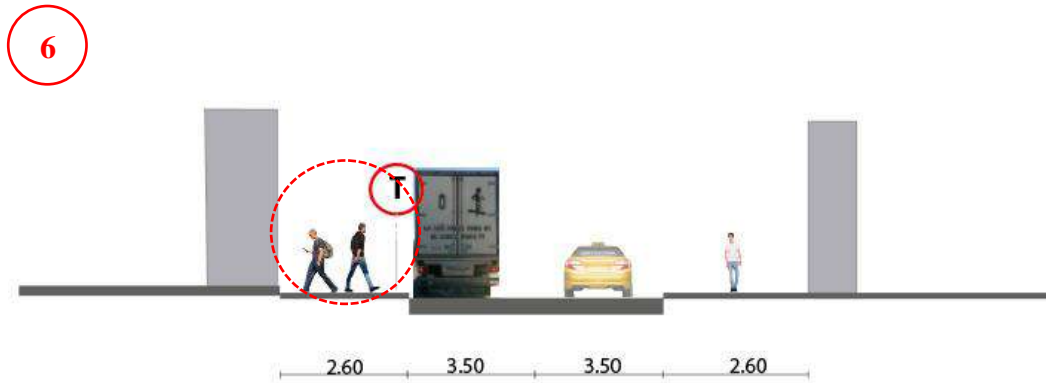


Gráfico 107: Zona permitido estacionarse calle Alm. Cristóbal Colón
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

Zonas paradas de taxis en área de estudio.

Las paradas de taxi con frecuencia se encuentran vacías en todos los recorridos que se realizan por el área de estudio, lo que significa que estos vehículos siempre se encuentran circulando, esto conlleva a que haya mayor congestión vehicular. Por otra parte, también se observa que existe bastante servicio de taxi pues los flujos de estos son considerables.

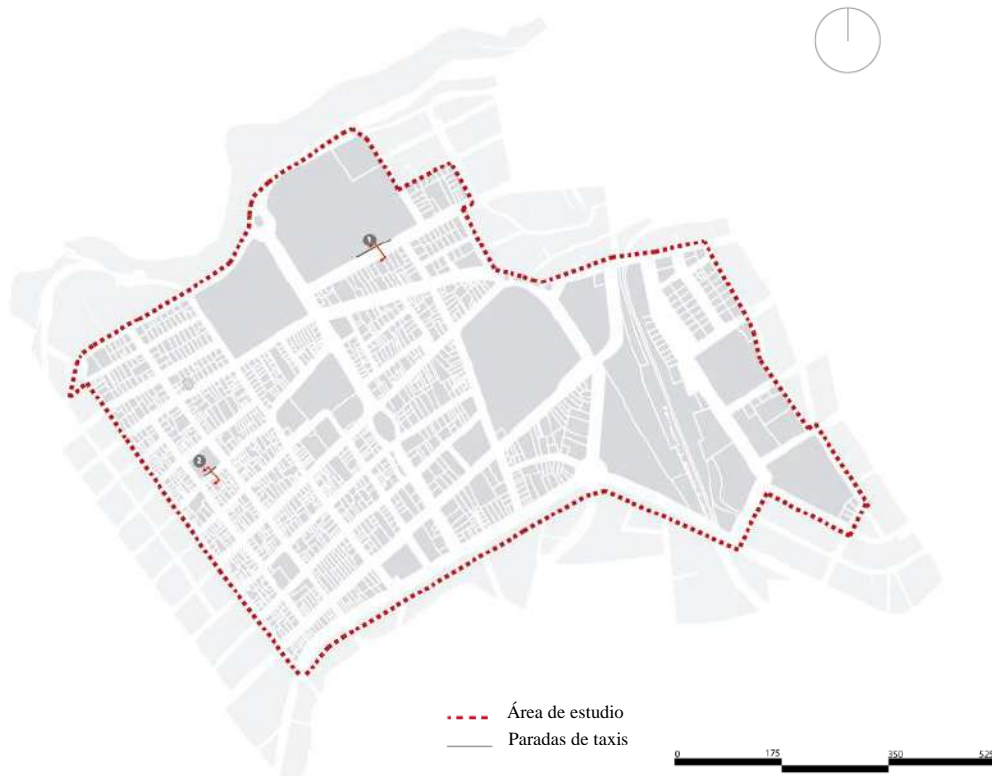


Gráfico 108: Paradas de taxi de la zona de la Av. Pasteur
 Fuente: Recorrido por el sitio



Ilustración 83: Paradas de taxis/ Av. Pasteur
Fuente: Recorrido por el sitio

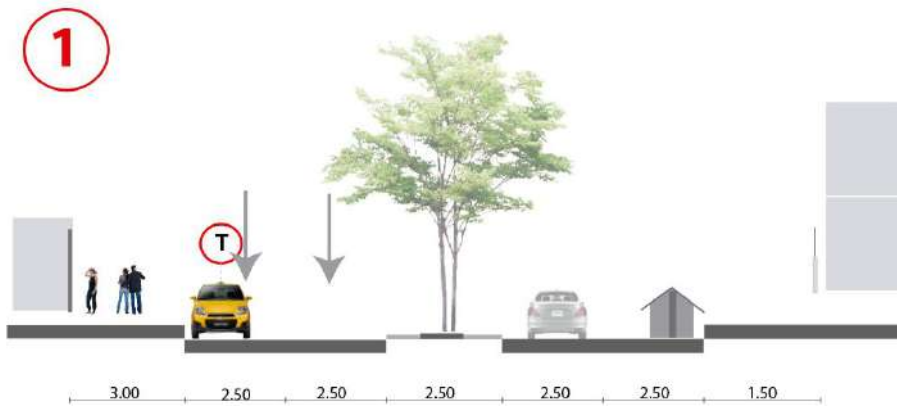


Gráfico 109: Paradas de taxi de la Av. Pasteur
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Ilustración 84: Paradas de taxis/ calle Rocafuerte
Fuente: Recorrido por el sitio

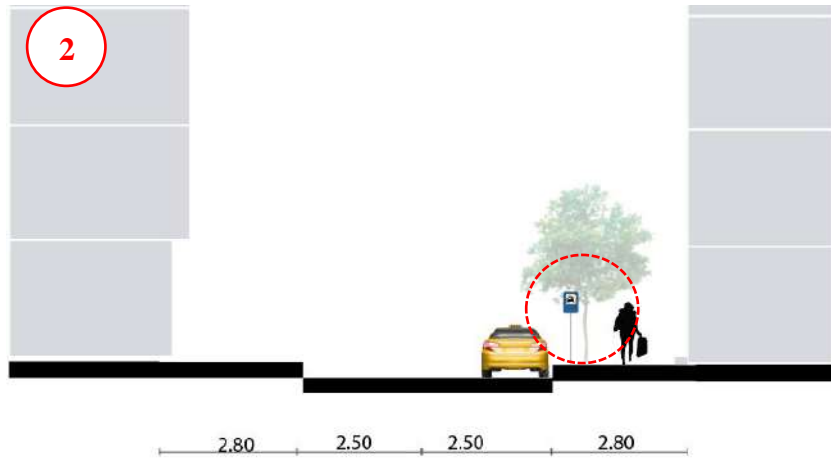


Gráfico 110: Paradas de taxi en la calle. Rocafuerte
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

Principales ejes de comercio

En el área de estudio existen dos ejes principales de comercio, la calle Simón Bolívar y la Av. Cevallos. Por eso vale la pena recalcar que aparte de todo el análisis que se ha venido realizando, también se ha considerado importante analizar los ejes de comercio, esto se hace con el fin de poder encontrar que otros problemas existen, ya que al ser ejes comerciales podrían presentar problemáticas diferentes a los analizados anteriormente. En la calle Simón Bolívar hallamos puestos de prendas de vestir, 2 supermercados Tía, papelerías, locales de comida, entre otros. Mientras que en la Av. Cevallos localizamos ya comercios de mayor escala como concesionarios de vehículos, establecimientos comerciales como la Ganga, Marcimex, Jaher, Japón, Artefacta, Point, Comandato, Credi Hogar, Orve Hogar, Multiplazas y el Ferroviario.



Ilustración 85: Eje comercial de la Av. Simón Bolívar
 Fuente: Recorrido por el sitio



Ilustración 86: Eje comercial de la Av. Cevallos
Fuente: Recorrido por el sitio

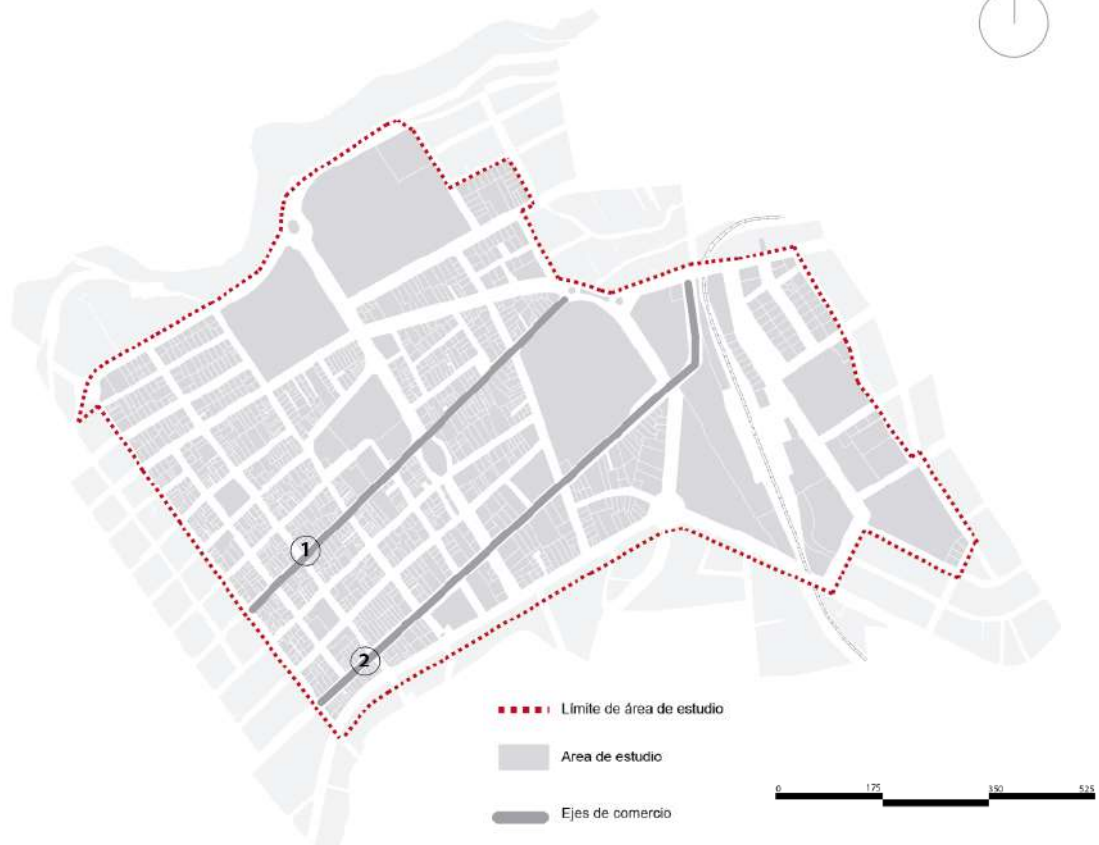


Gráfico 111: Ejes de comercio
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

Conflicto peatonal y vehicular en ejes de comercio.

En la calle Simón Bolívar (véase en el gráfico 112), se crea un conflicto por la congestión vehicular y peatonal pues en esta zona existen semáforos seguidos entonces permiten al usuario el cruzar de un lado a otro, por otra parte al ser esta una vía de dos carriles y de un solo sentido los vehículos en ocasiones aprovechan y se parquean a un costado para recoger o esperar a alguien, es allí cuando se genera un mayor conflicto.

Este eje cuenta con mobiliario como bancas, iluminarias y vegetación sin embargo a las personas no se les ve usando los asientos y al no presentar otro mobiliario este eje también se convierte en un área de paso, es decir las personas entran a los locales de tiendas o comercio en general, compran y salen continuando con su respectivo destino.

En el caso de la Av. Cevallos (véase en el gráfico 112), se concurre una mayor colisión entre peatón y vehículo ya que en este eje existe mayor flujo de ambos y las personas como vehículos irrespetan las leyes de tránsito ya que se parquean en zonas no adecuadas, recogen pasajeros y mercaderías, los peatones se cruzan sin esperar el cambio del semáforo. También se ha observado que en la zona del ferroviario se genera un problema por los embarques y desembarques de la Mercadería, además en este tramo existe un conflicto por no haber zonas de parqueo y en algunos casos los vehículos se encuentran circulando hasta encontrar un espacio libre, para estacionarse, pese a que en esta zona está prohibido estacionar.

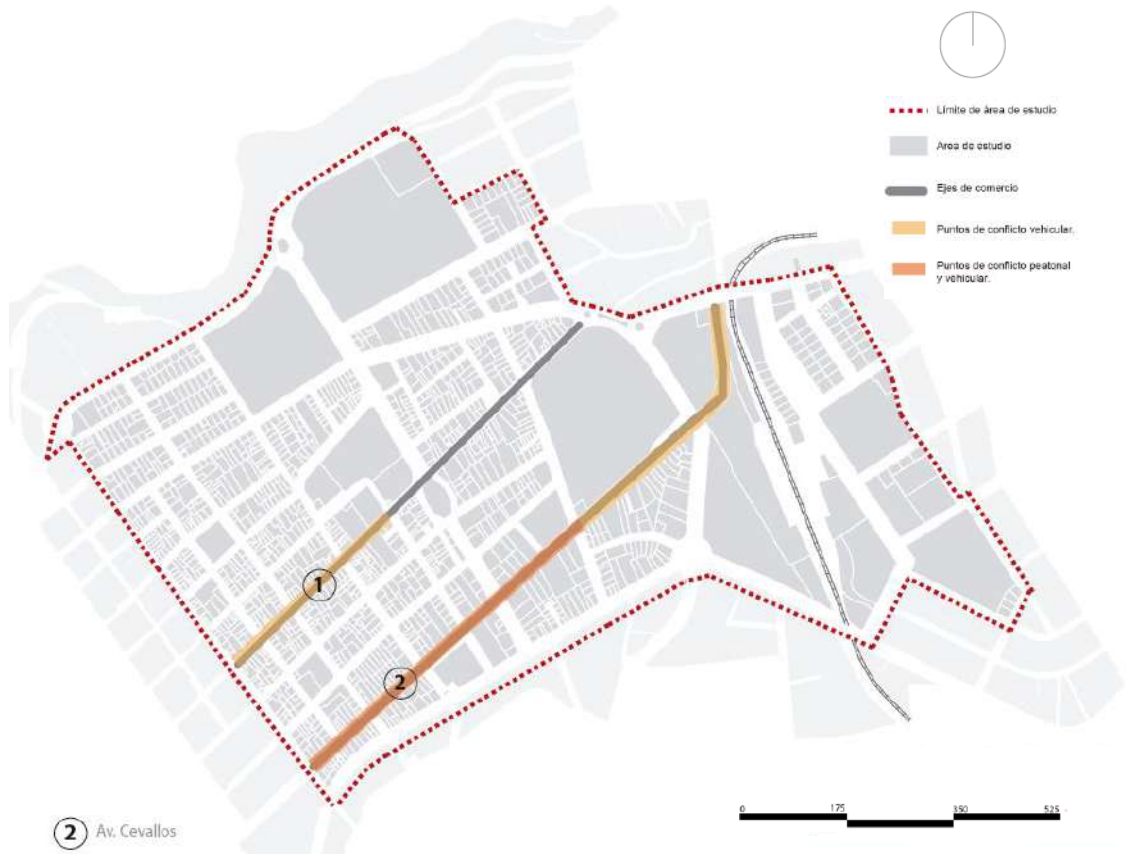


Gráfico 112: Principales ejes de comercio
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor



Ilustración 87: Eje comercial de la Av. Simón Bolívar / Vehículos parqueados en zonas no permitidas
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor



Ilustración 88: Eje comercial de la Av. Simón Bolívar / Vehículos cargando mercadería
Fuente: Recorrido por el sitio



Ilustración 89: Eje comercial de la Av. Simón Bolívar / Personas cruzan en semáforo verde
Fuente: Recorrido por el sitio

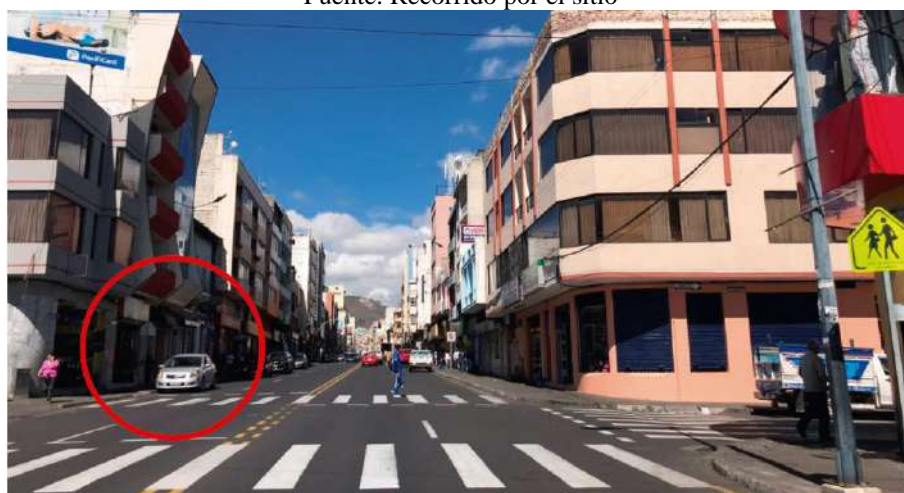


Ilustración 90: Eje comercial de la Av. Cevallos / Vehículos parquean en zonas no permitidas
Fuente: Recorrido por el sitio



Ilustración 91: Eje comercial de la Av. Cevallos / Vehículos parquean en zonas no permitidas
Fuente: Recorrido por el sitio



Ilustración 92: Eje comercial de la Av. Cevallos / Vehículos descargan mercadería
Fuente: Recorrido por el sitio

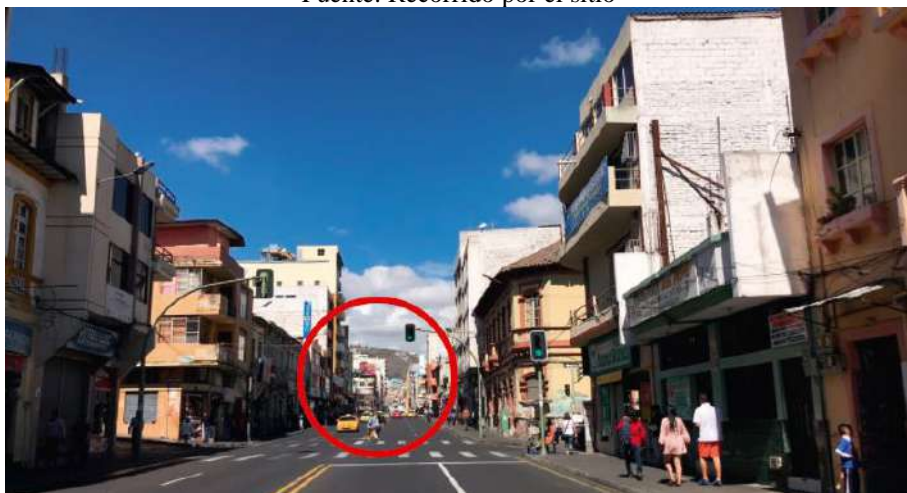


Ilustración 93: Eje comercial de la Av. Cevallos / Personas no respetan las señalizaciones
Fuente: Recorrido por el sitio

Conflicto vehicular / Calle Simón Bolívar

El eje comercial de la calle Simón Bolívar es muy importante ya que en este punto existe un considerable flujo peatonal a toda hora del día, se presentan problemas como dificultad para transitar en vehículo ya que en este eje no se permite estacionar. Aquí encontramos tiendas de ropa y comida como los bolones, corviches, entre otras. Por otra parte, se ha podido observar peatones en bicicleta, personas paseando con perros a pesar de ser pocos. El conflicto vehicular inicia desde la Av. Maldonado hasta el pensionado de la Merced.

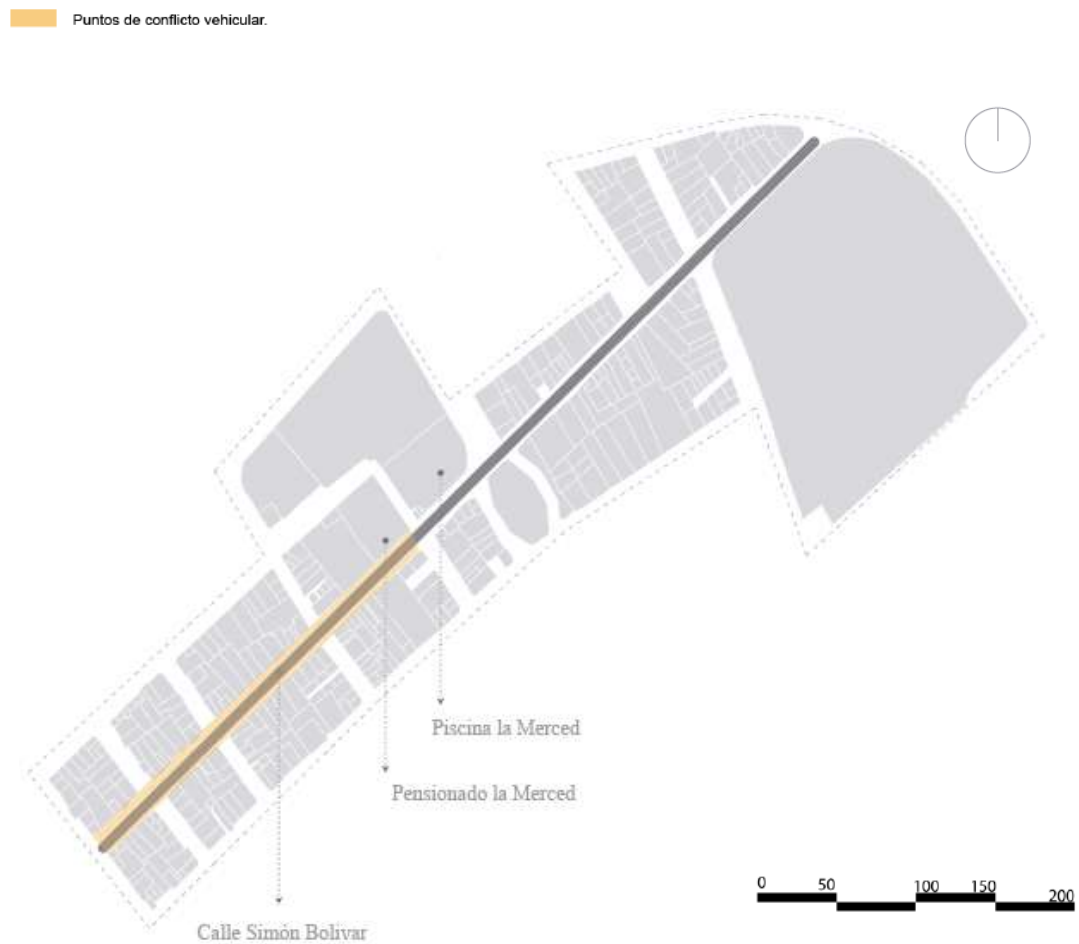


Gráfico 113: Conflicto en la Calle. Simón Bolívar

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor

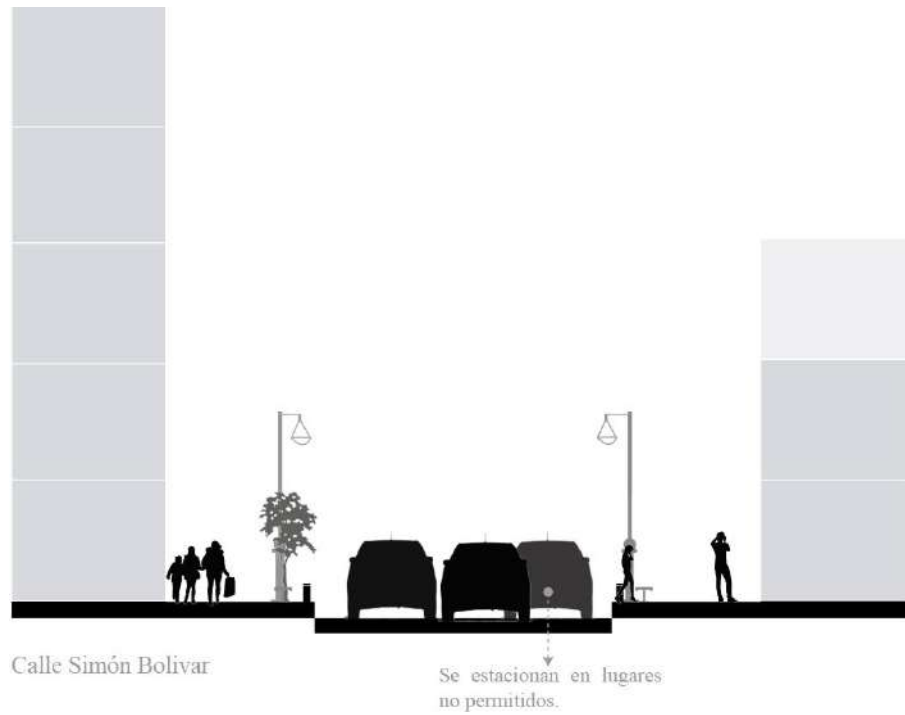


Gráfico 114: Conflicto en la Calle. Simón Bolívar por estacionar en lugares no permitidos
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

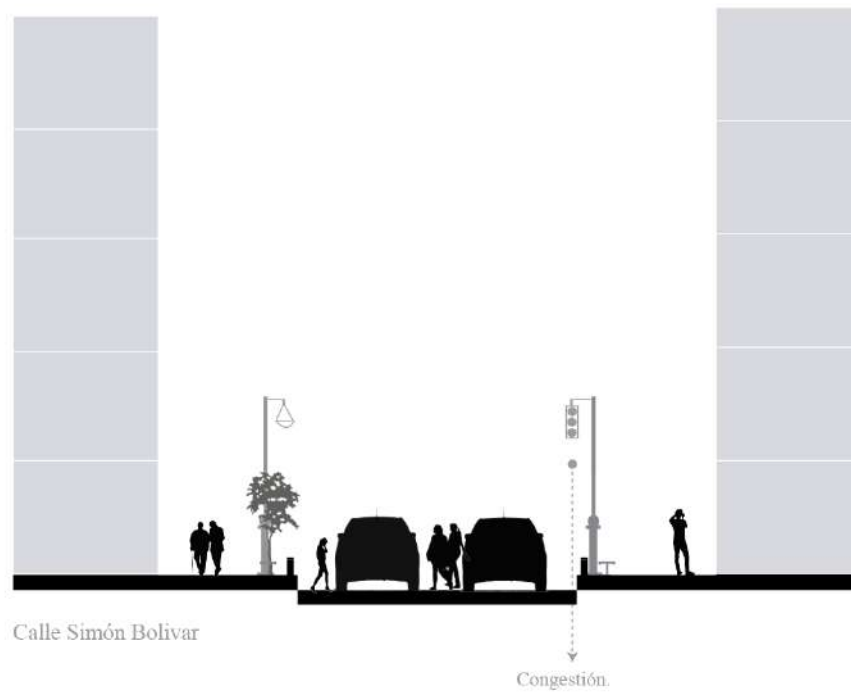


Gráfico 115: Conflicto en la Calle. Simón Bolívar / los peatones irrespetan leyes de tránsito
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

Conflicto peatonal y vehicular / Av. Cevallos

En la Av. Cevallos tenemos menor flujo vehicular sin embargo empezando la cuadra del cementerio este tráfico va disminuyendo.

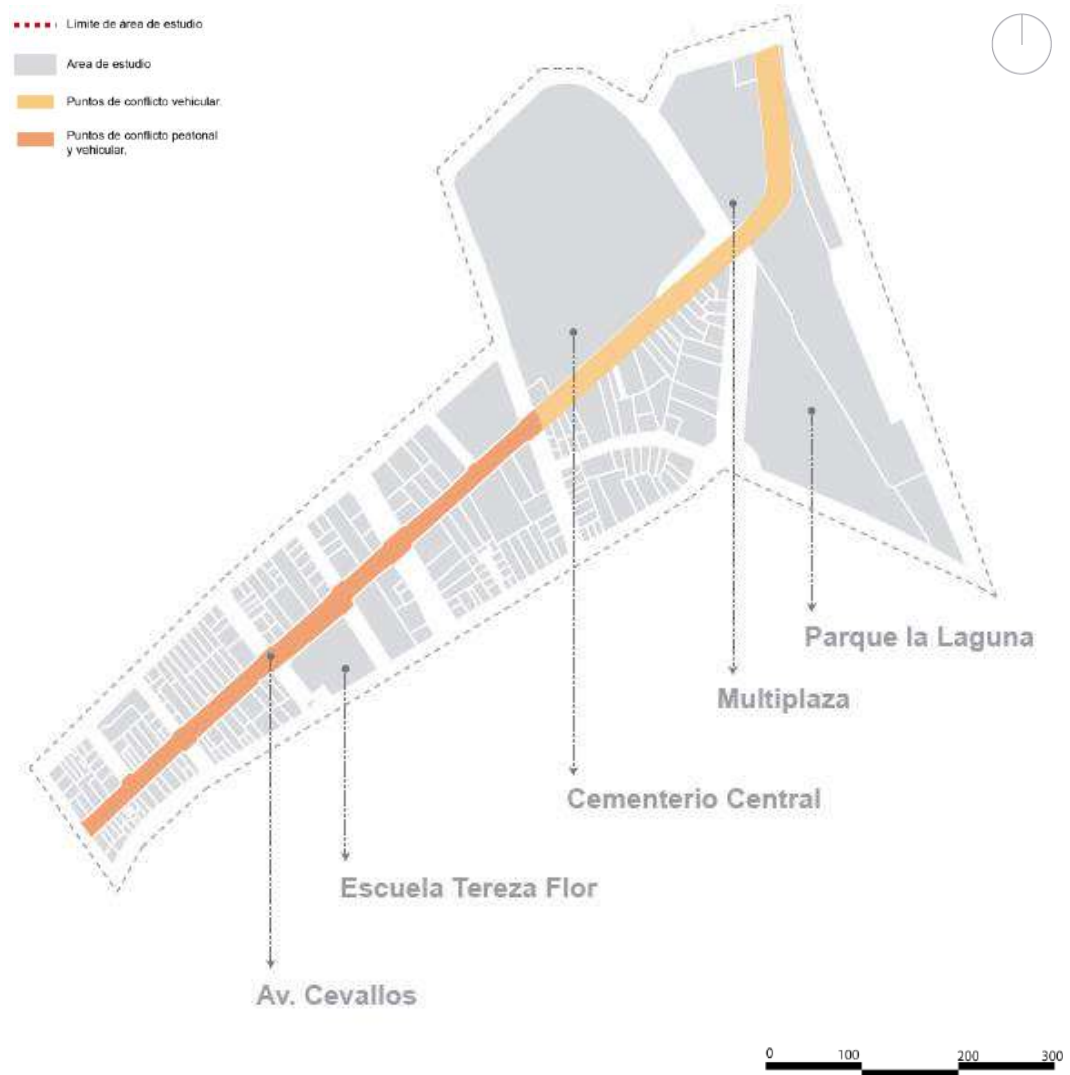


Gráfico 116: Conflicto Peatonal y vehicular en Av. Cevallos

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor



Gráfico 117: Conflicto vehicular en Av. Cevallos
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

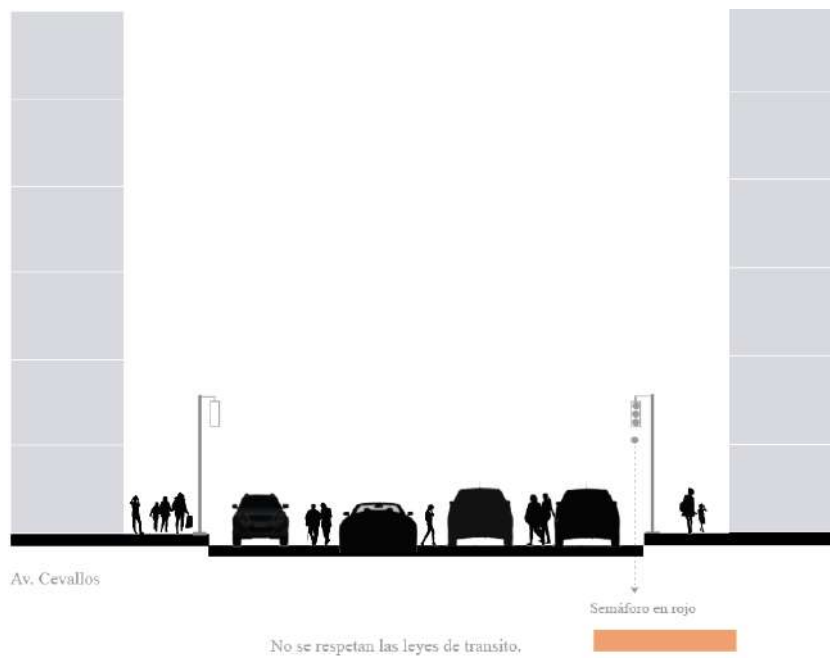


Gráfico 118: Conflicto Peatonal y vehicular en Av. Cevallos
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

No se respetan las leyes de tránsito, pues los peatones cruzan en lugares y en tiempos prohibidos, también los automotores se parquean en lugares indebidos a cargar y descargar pasajeros y al no existir zonas de carga y descarga los vehículos se estacionan y obstaculizan el paso o los demás vehículos.

- Las veredas son usadas como lugares de paso, no son agradables para los usuarios, ni ofrecen áreas de estancia
- Las veredas son angostas considerando la cantidad de usuarios que transitan por ellas
- La Av. Tiene cuatro carriles, en las cuales es prohibido estacionar, sin embargo los vehículos no respetan las leyes de tránsito y ocasionan conflictos ya que se obstruye la circulación vehicular
- Al tener un conflicto en la circulación vehicular los conductores abusan de los pitos haciendo que esto sea desagradable para el peatón

Área seleccionada de conteos para elección de franja a detalle.

Los conteos nos van a permitir actuar en el área adecuada ya que lo que se quiere es lograr la permanencia dentro del espacio público. Para los ejes de conteo se tomó en cuenta los ejes principales de comercio, como son: La Av. Cevallos y la Calle Simón Bolívar ya que por ser ejes comerciales cuentan con un considerado número de flujos tanto vehicular como peatonal. Por otro lado, se quiso tomar en cuenta dos ejes que se consideran importantes por estar situados equipamientos significativos, como son: El Hospital Regional Ambato y la Unidad Educativa Nacional Ambato. Por lo que se ha realizado el conteo en la Av. Unidad Nacional, y por último la Av. Colombia ya que en este eje se encuentra ubicado el Terminal Terrestre y la Universidad Técnica de Ambato, así como también el mercado de centro comercial de calzado Juan Cajas.

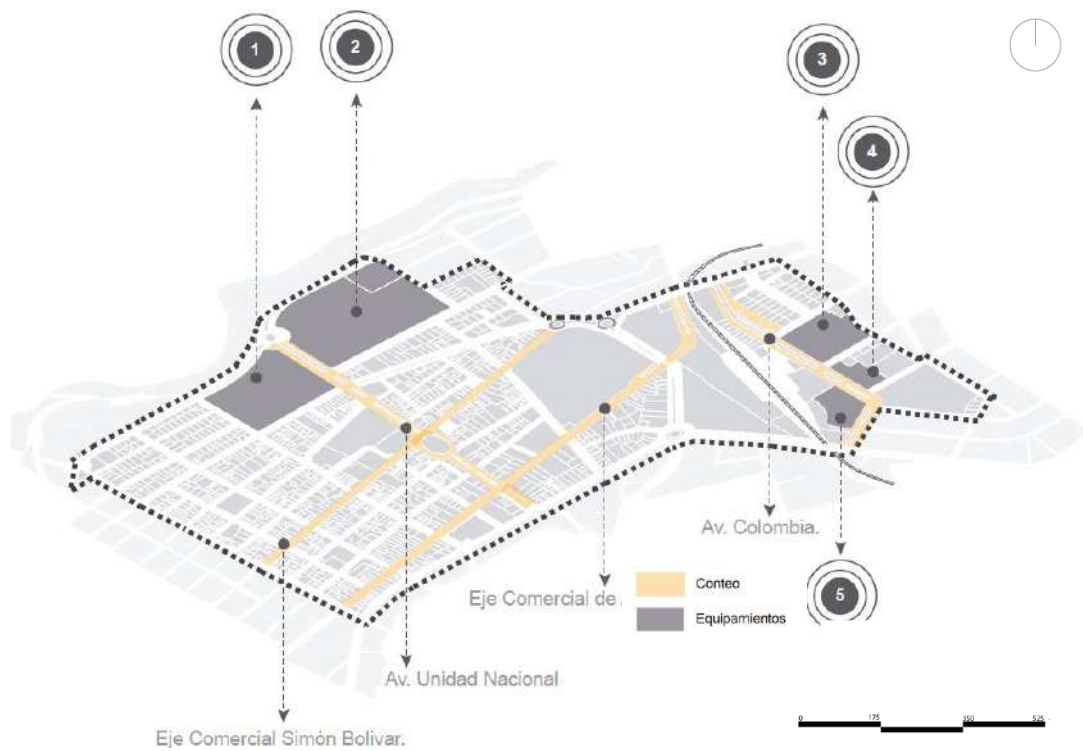


Gráfico 119: Ejes seleccionados para conteo vehicular y peatonal.
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

A continuación, los equipamientos enumerados son apoyados por fotografías para un mejor entendimiento.



Ilustración 94: Unidad Educativa Nacional Ambato
Elaboración propia del autor



Ilustración 95: Unidad Educativa Nacional Ambato
Elaboración propia del autor



Ilustración 96: Universidad Técnica de Ambato
Elaboración propia del autor



Ilustración 97: Universidad Técnica de Ambato
Elaboración propia del autor



Ilustración 98: Terminal Terrestre Ingahurco
Elaboración propia del autor



Ilustración 99: Eje seleccionada para conteo vehicular y peatonal / Av. Cevallos
Elaboración propia del autor



Ilustración 100: Eje seleccionada para conteo vehicular y peatonal / Av. Simón Bolívar
Elaboración propia del autor



Ilustración 101: Eje seleccionada para conteo vehicular y peatonal / Av. Unidad Nacional
Elaboración propia del autor



Ilustración 102: Eje seleccionada para conteo vehicular y peatonal / Av. Colombia
Elaboración propia del autor

Síntesis de flujo peatonal entre semana y fines de semana por el día y por la noche.

En los gráficos se observa la síntesis de los resultados del conteo de flujo peatonal. Pues tenemos a la Av. Cevallos, como uno de los ejes que posee mayores flujos peatonales; tanto de día como en noche, sin embargo la Av. Que menor flujo tiene es la Av. Unidad Nacional.

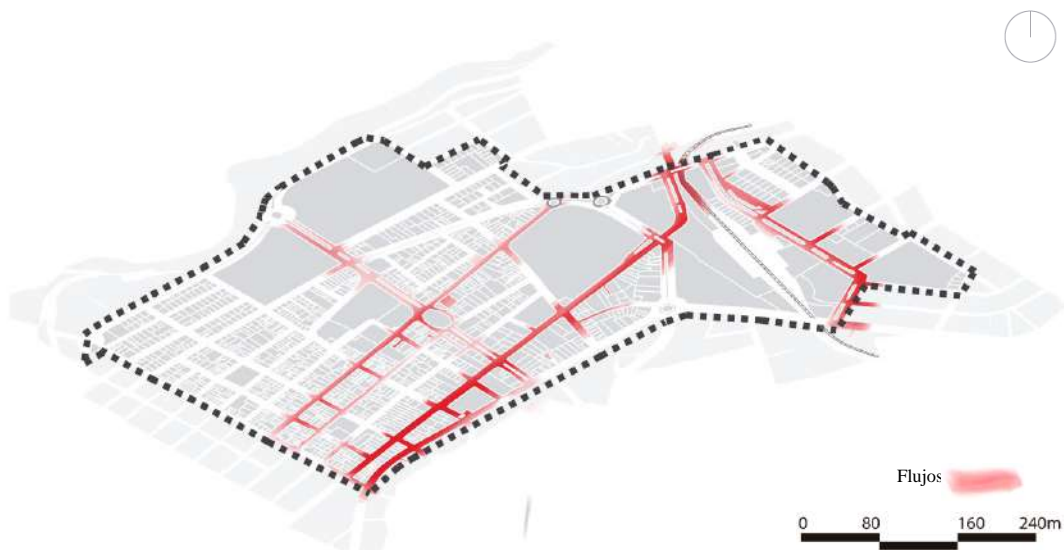


Gráfico 120: Síntesis de flujos entre semana por el día en horario de (7:00 y 12:45).

Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

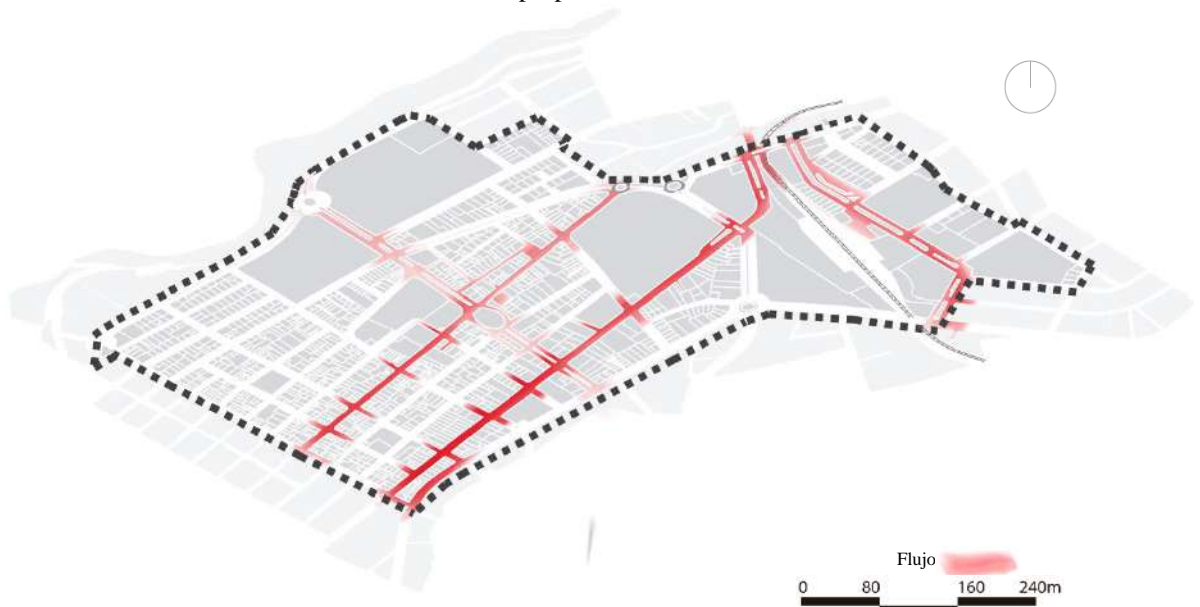


Gráfico 121: Síntesis de flujos entre semana por la noche en horario de (18:00).

Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

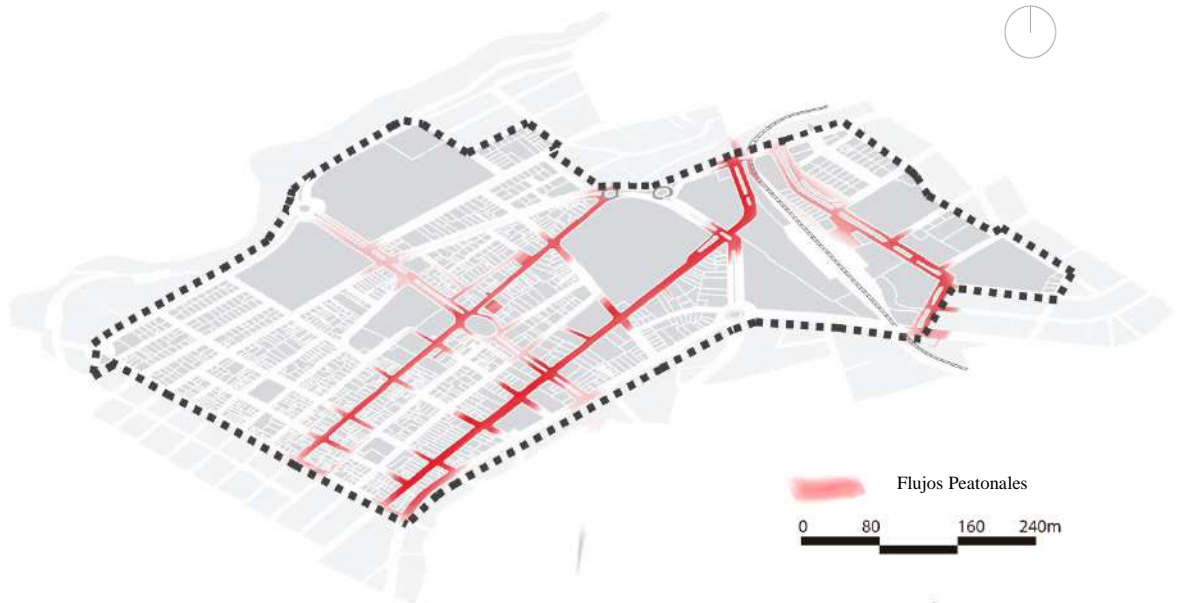


Gráfico 122: Síntesis de flujos de fin de semana por el día en horario de (7:00 y 12:45).
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

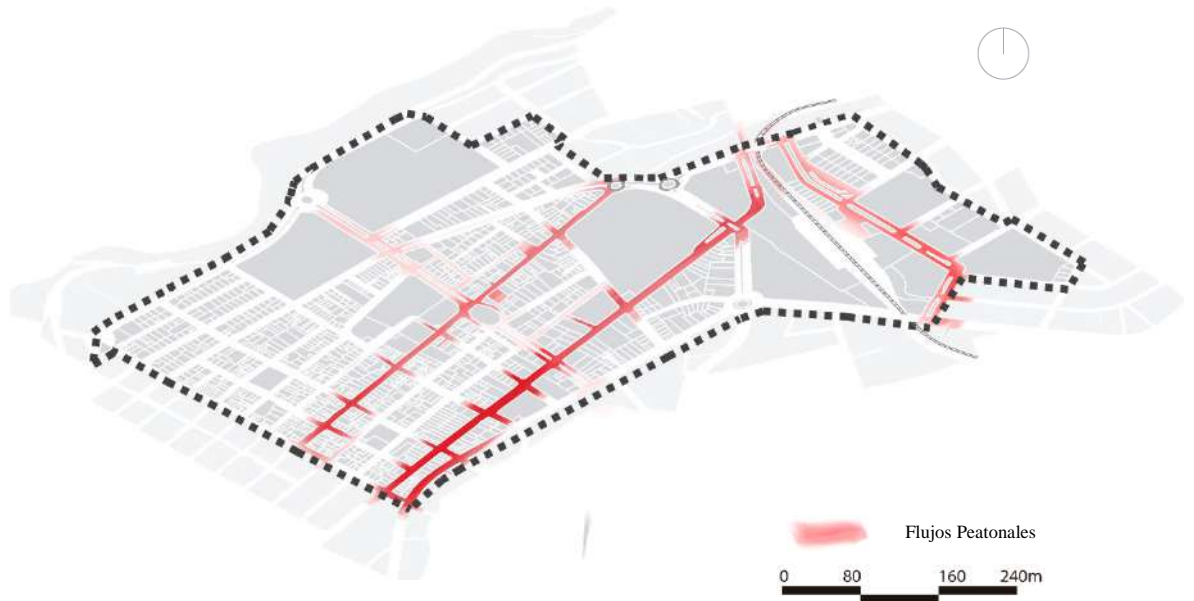


Gráfico 123: Síntesis de flujos de fin de semana por la noche en horario de (18:00).
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor

A continuación, se muestran fotografías del flujo peatonal que se realizó en la Av. Cevallos, esto con el objetivo de apoyar los mapeos de síntesis realizados. La intención es mostrar datos reales de este eje comercial y que al mismo tiempo tengan una idea de la cantidad de vehículos y personas que transitan por esta zona.



Ilustración 103: Flujo peatonal entre las calles Av. Cevallos y Manuela cañizares
Elaboración propia del autor



Ilustración 104: Flujo peatonal entre las calles Av. Cevallos y Ayllon
Elaboración propia del autor



Ilustración 105: Flujo peatonal entre las calles Av. Cevallos y Ayllon
Elaboración propia del autor

Síntesis de flujo vehicular entre semana y fines de semana por el día y por la noche.

En los gráficos se observa la síntesis de los resultados del conteo de flujo vehicular. En los cuales encontramos a la Av. Cevallos, como uno de los ejes que posee mayor flujo; tanto de día como en noche por otro lado tenemos la Av. Unidad Nacional como un eje que menor flujos posee.

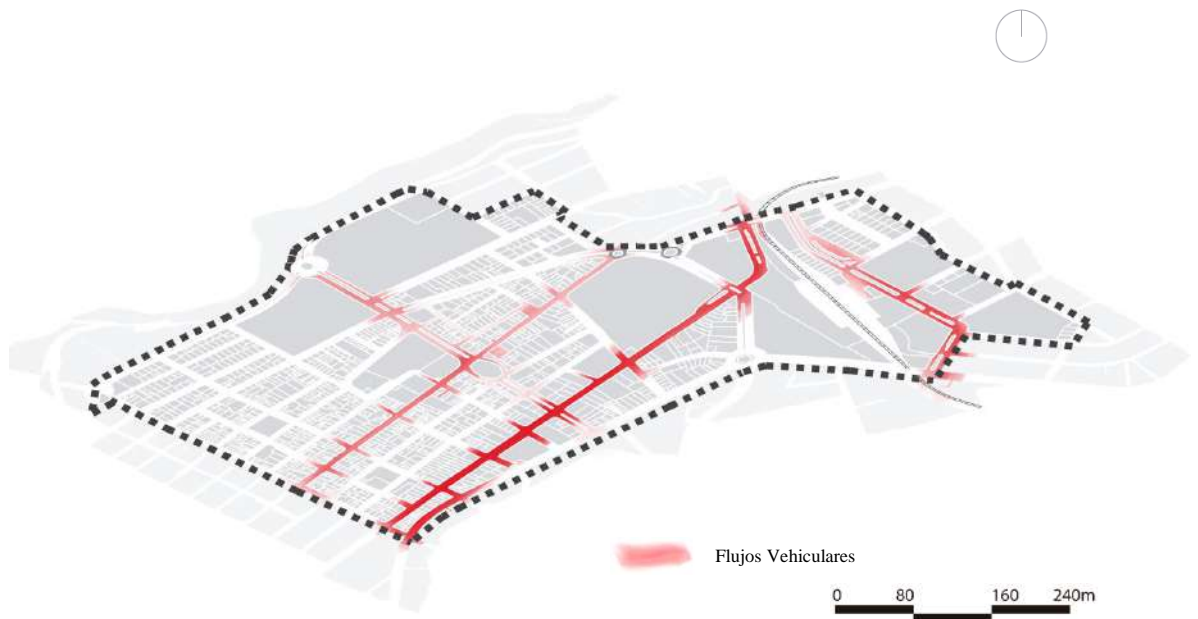


Gráfico 124: Síntesis de flujos entre semana por el día en horario de (7:00 y 12:45).
Elaboración propia del autor

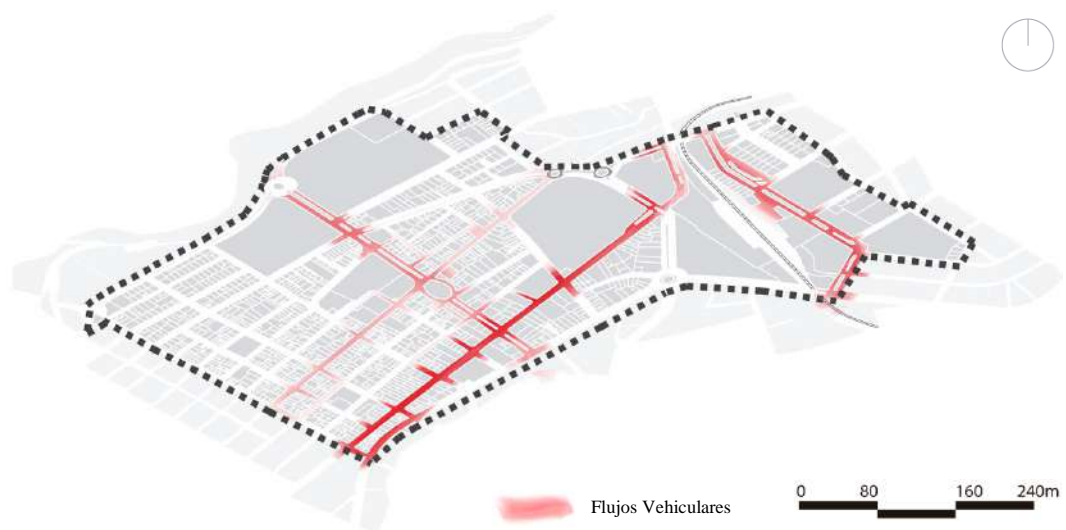


Gráfico 125: Síntesis de flujos entre semana por la noche en horario de (18:00).
Elaboración propia del autor

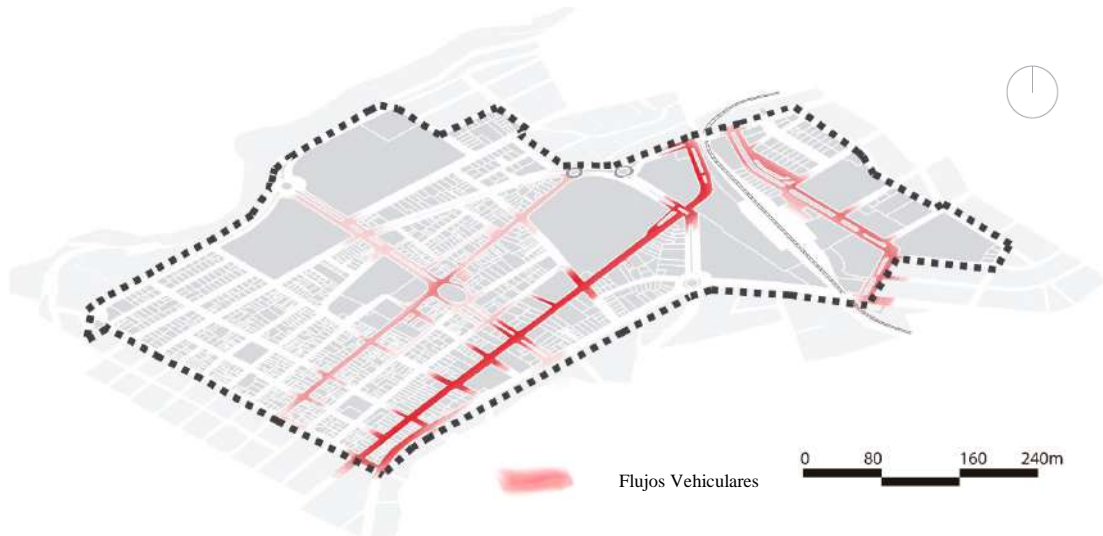


Gráfico 126: Síntesis de flujos de fin de semana por el día en horario de (7:00 y 12:45).
Elaboración propia del autor

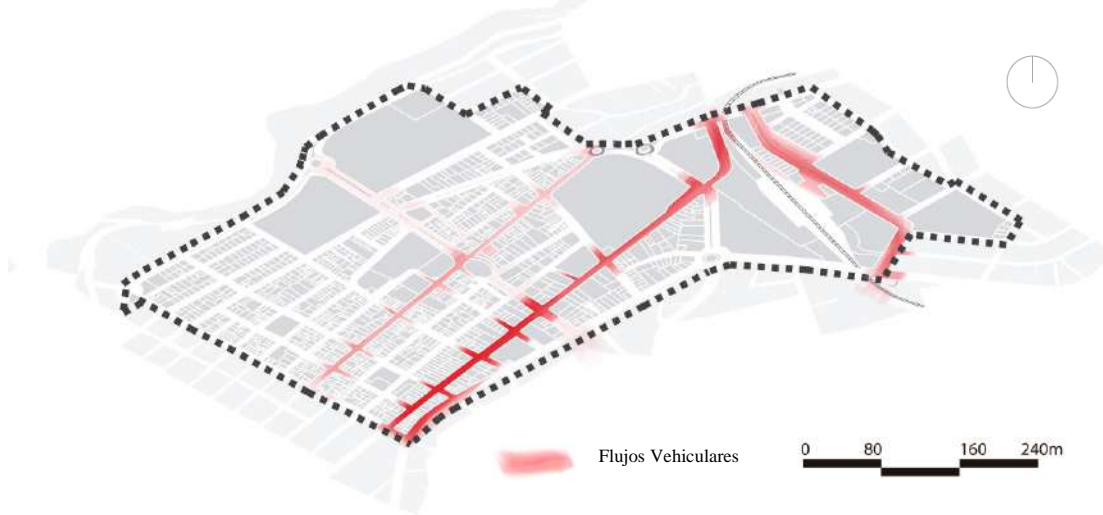


Gráfico 127: Síntesis de flujos de fin de semana por la noche en horario de (18:00).
Elaboración propia del autor

A continuación, se muestran fotografías del flujo vehicular que se realizó en la Av. Cevallos.



Ilustración 106: Flujo vehicular entre las calles Av. Cevallos y Maldonado
Elaboración propia del autor



Ilustración 107: Flujo vehicular entre las calles Av. Cevallos y Manuela Cañizares
Elaboración propia del autor



Ilustración 108: Flujo vehicular entre las calles Av. Cevallos y Unidad Nacional
Elaboración propia del autor



Ilustración 109: Flujo vehicular entre las calles Av. Cevallos y Abdón Calderón
Elaboración propia del autor

Eje comercial de la Av. Cevallos.

La Av. Cevallos, cuenta con una longitud de aproximadamente 1026.96 metros, actualmente conocido como el eje comercial más importante del Cantón Ambato; ya que se encuentran diferentes tipos de comercios como casas comerciales de vehículos, tiendas de venta de electrodomésticos, farmacias, alimentos, bancos, locales comerciales a menor escala como almacenes de venta de ropa y el ferroviario y a mayor escala como es el caso del centro comercial Multiplaza Ambato, institución educativa y el cementerio.



Gráfico 128: Eje comercial Cevallos considerado el eje con mayor flujo peatonal y vehicular
Elaboración propia del autor

El eje comercial de la Av. Cevallos (véase en la ilustración 110), es un eje arterial que conecta la periferia, como son las vías Ambato-Quito, Ambato-Baños, Ambato-Riobamba. Esta cuenta con una capa de rodadura asfáltica que se encuentra en buenas condiciones, además tiene cuatro carriles.



Ilustración 110: Eje comercial de la Av. Cevallos un eje arterial
Elaboración propia del autor

Mapeos por cuadras / Identificación de conflictos a considerar para el diseño de la franja y Estrategias Planteadas.

El análisis que se realiza a continuación, lo que se trata es de identificar las problemáticas que se encuentran en este eje, las cuales podrían ser potencializadas a través de alternativas que aporten a la movilidad del espacio público y a la permanencia del mismo en esta zona. El estudio es realizado por cuadras en todo el eje de la zona de estudio.



Gráfico 129: Eje comercial de la Av. Cevallos y Maldonado
Elaboración propia del autor

En esta zona existen tiendas de electrodomésticos las cuales generan cierto conflicto ya que al no existir áreas de carga y descarga generalmente los camiones y vehículos se estacionan en lugares no permitidos obstruyendo el paso vehicular.



Ilustración 111: Vehículos se estacionan a descargar mercadería en zonas no permitidas
Elaboración propia del autor



Gráfico 130: Eje comercial de la Av. Cevallos y Maldonado
Elaboración propia del autor

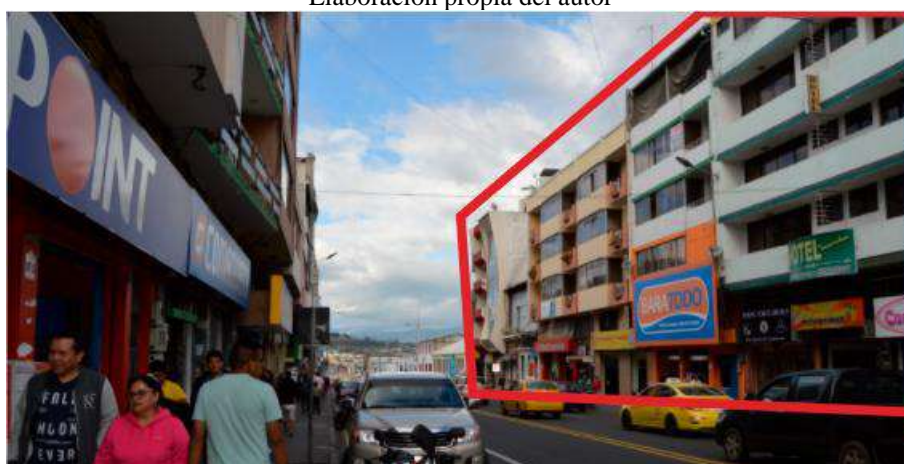


Ilustración 112: Almacenes de electrodomésticos
Elaboración propia del autor



Ilustración 113: Camionetas embarcando mercadería
Elaboración propia del autor



— Vereda en desnivel como área no útil ■ Área analizada



Gráfico 131: Vereda residual en la escuela Teresa Flor
Elaboración propia del autor

En esta área se encuentra la Unidad Educativa Teresa Flor, tenemos un punto de encuentro importante, ya que, en hora de entrada, salida de la escuela, así como también por las noches encontramos ciertos puestos de ventas como: salchipapas, mangos, empanadas, entre otros que hacen que los usuarios circulen por esta zona manteniendo un flujo considerable en la zona. Por otra parte, los vehículos y peatones siempre irrespetan las leyes de tránsito.



Ilustración 114: Punto de encuentro y venta informal
Elaboración propia del autor



Ilustración 115: Vereda como mobiliario
Elaboración propia del autor

Por otra parte, en la cuadra de la Unidad Educativa Teresa Flor tenemos 6 metros de acera (véase en la ilustración 115), esta al no encontrarse en el mismo nivel, se convierte en un espacio residual ya que las personas no circulan por el lugar desperdiciándose un área de 3 metros, al existir un desnivel el borde es utilizado como banca por vendedores informales o por usuarios que transitan por el lugar.



Ilustración 116: Barreras arquitectónica
Elaboración propia del autor

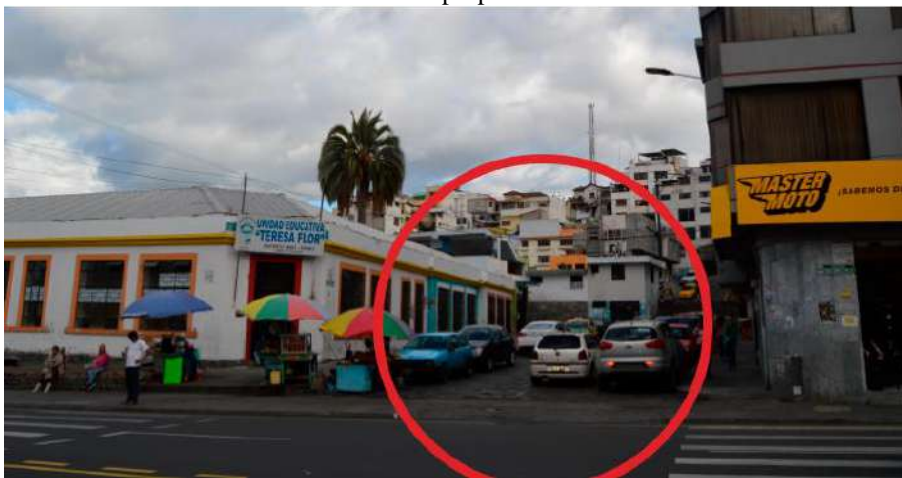


Ilustración 117: Parqueadero durante el día
Elaboración propia del autor



Ilustración 118: Venta de comida rápida por las noches
Elaboración propia del autor

Otro de los problemas existentes son los ecotachos que obstruyen la circulación peatonal, también está una vía que al no tener una continuidad es usada como zona de parqueadero durante el día, en la noche es usada por vehículos móviles que

venden comida. Sin embargo, al conversar con técnicos del GADMA supieron manifestar que en esta área existe una proyección de vía para conectarla con la Av. 12 de Noviembre.



Gráfico 132: Vacío urbano
Elaboración propia del autor



Ilustración 119: Se podría convertir en una zona degradada y residual.
Elaboración propia del autor

En la ilustración 119 encontramos un vacío urbano, el mismo que podría ser utilizado como un área de encuentro, interacción y disfrute para los usuarios que circulan por este eje tan importante.



En esta área (véase la ilustración 120), existen casas comerciales de venta de vehículos las cuales son importantes el momento del diseño ya que debe de considerarse la entrada y salida de vehículos. Hasta este punto el flujo peatonal es alto, a partir de esta cuadra el flujo peatonal disminuye.



— Casas comerciales de vehículos ■ Área analizada



Gráfico 134: Casas comerciales en la Av. Cevallos y Av. Unidad Nacional
Elaboración propia del autor



Ilustración 121: Casas comerciales de vehículos / aceras en mal estado
Elaboración propia del autor

En esta zona están ubicadas casas comerciales de venta de vehículos como: Chevrolet y Hyundai, además de los Bancos Solidario, Pacífico y Guayaquil (véase en el gráfico 134). Por otra parte, según el conteo realizado a partir de esta zona los flujos peatonales y vehiculares disminuyen considerablemente. En la ilustración 121 se puede observar que la vereda no presenta buenas condiciones y además se observa a través de los conteos que a partir de esta manzana los flujos vehiculares y peatonales disminuyen.



- Vehículos estacionados en zona no permitida
- Área analizada



Gráfico 135: Zona de parqueo no permitida en Av. Cevallos y Abdon Calderon.
 Fuente: Recorrido por el sitio
 Elaboración propia del autor



Ilustración 122: Vehículos estacionados en zona no permitida
 Elaboración propia del autor

Es importante mencionar que en esta cuadra los flujos tanto vehicular y peatonal empiezan a disminuir casi en un 70%, datos que se obtuvieron al realizar el conteo de flujos. (Véase en los anexos); por otro lado, podemos ver que al no tener área de

parqueo permitido para el Centro Comercial Ferroviario los conductores de los vehículos irrespetan las leyes de tránsito parqueándose en sitios no permitidos.



— Parterre en mal estado

■ Área analizada



Gráfico 136: Parterre en mal estado
Elaboración propia del autor



Ilustración 123: Parterre en mal estado
Elaboración propia del autor

Existe un parterre con vegetación en mal estado y no existe un espacio seguro para el cruce peatonal, además no existe una señalización adecuada para zonas de parqueo.

DAFO

DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none">• El área de estudio se encuentra consolidada.• En la zona existe flujo vehicular alto.• Las áreas de recreación existentes en la zona de estudio se encuentran en mal estado.• El eje verde peatonal es poco utilizado por los usuarios.• El mobiliario urbano como bancas es poco usado, por no brindar las comodidades para los usuarios.
AMENAZAS	<ul style="list-style-type: none">• El uso considerable de vehículos hace que el nivel de contaminación cada vez sea más elevado.• No existe permanencia en el espacio público.• Las personas usan el espacio público como un área de paso.• El mobiliario urbano bloquea la circulación peatonal haciendo que en muchos casos esta sea de difícil acceso.• El parque la Merced se ha convertido en un espacio peligroso y poco frecuentado.
FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none">• En la zona existe flujo peatonal alto.• Existen espacios de recreación.• Los equipamientos y vías de mayor importancia hacen que exista un flujo peatonal considerablemente alto.• Los equipamientos que promueven un mayor flujo peatonal se encuentran conectados por la línea de transporte público.• Existen áreas verdes en vías de mayor flujo vehicular lo que ayuda a disminuir el porcentaje de contaminación por el CO2.• La mayor parte de las aceras son funcionales para las personas que transitan por el lugar.

OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Rescatar flujos peatonales altos a través de intervención urbana. • Recuperar la función del espacio público a través de equipamientos complementarios que permitan el disfrute y la interacción entre personas. • Restaurar los espacios de recreación para mejorar la permanencia de los mismos. • Ampliación de veredas y colocación de mobiliario que fomente la realización de actividades dentro del espacio público. • Colocación de mobiliario que brinde las comodidades necesarias para el usuario.
----------------------	---

Cuadro 3: DAFO del área de estudio

Fuente: Recorrido por el sitio

Elaboración propia del autor

El cuadro de DAFO nos muestra que es necesario e importante que se genere la intervención en el área de estudio ya que actualmente el espacio está funcionando como área de paso, haciendo que las actividades que se desarrollen en el área sean monótonas y aburridas. Al generar esta actuación podemos obtener resultados agradables y acogedores para el usuario.

Conclusiones de área de estudio.

Después de realizar todo el análisis mostrado anteriormente, finalmente se exponen las conclusiones que se han obtenido a través del mismo. Estas se enlistan a continuación y nos ayudan a entender la realidad de la zona de estudio y por ende a la toma de decisiones para la propuesta, con la intención de abordar la problemática existente en el lugar.

1. Por consiguiente se puede decir que en el área de estudio existen tres equipamientos de espacio público, sin embargo 2 de ellos, el parque la Merced y el Complejo Deportivo Ingahurco tienen poca frecuencia de uso, mientras que actualmente en el parque la Laguna existe permanencia de uso pero solo los fines de semana, no obstante vale la pena recalcar que entre semana al no ser visitado o al no tener duración de uso este se torna

peligroso, información que brindan los usuarios que frecuentemente pasan por la zona o trabajan cerca.



Gráfico 137: Espacio público del área de estudio
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

- Existen especies arbóreas en vías que aportan a la isla de calor urbano, que sirven de áreas de protección para los peatones el momento de cruzar la calle, además de división de carriles. Sin embargo, en alguno de los casos como es la Av. Unidad Nacional el eje existente de vegetación que a pesar de ser amplio no ofrece áreas que aporte a la permanencia dentro del espacio público.



Gráfico 138: Área verde como aporte a la isla de calor
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

3. La calle Colombia es la única vía donde existe un eje peatonal con vegetación, pero, los peatones la encuentran poco interesante, ya que al realizar los recorridos en varios días y horarios se pudo observar que eran pocos los usuarios que transitaban por este espacio.

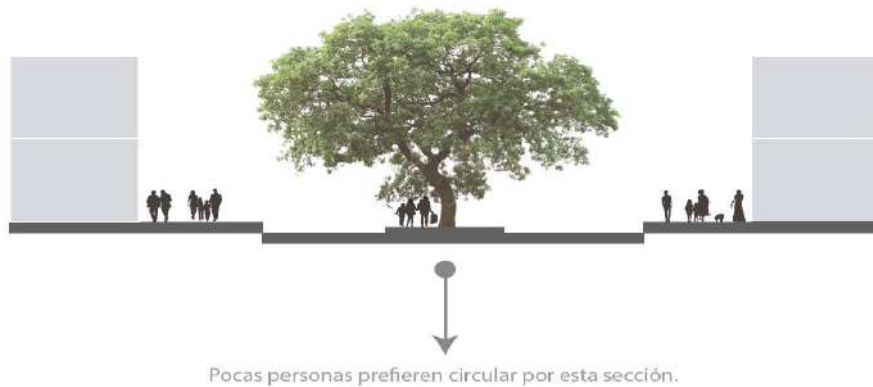
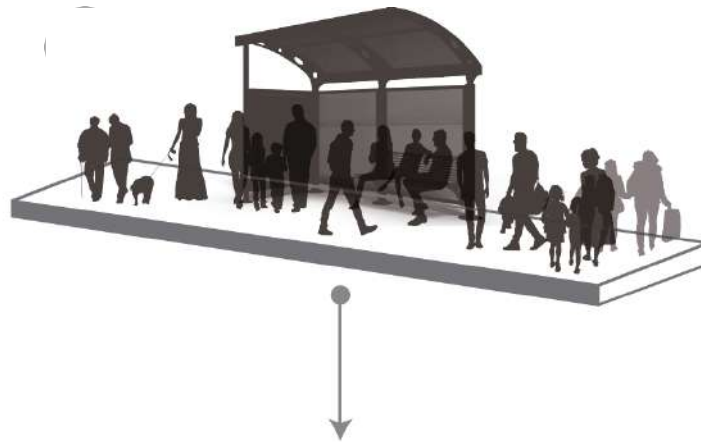


Gráfico 139: Eje peatonal con vegetación poco usado por los peatones
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

4. Al realizar los recorridos por el área de estudio se pudo observar que las paradas de buses demandan un alto flujo peatonal.



Parada con mayor flujo peatonal / Av. Unidad - Hospital Regional.-

Gráfico 140: Paradas de bus con alto flujo peatonal
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

5. Los ecotachos dentro del área de estudio son consideradas barreras arquitectónicas. Estas al ser demasiado grandes obstaculizan el paso peatonal. Además, en algunos casos estos se convierten en baños públicos.

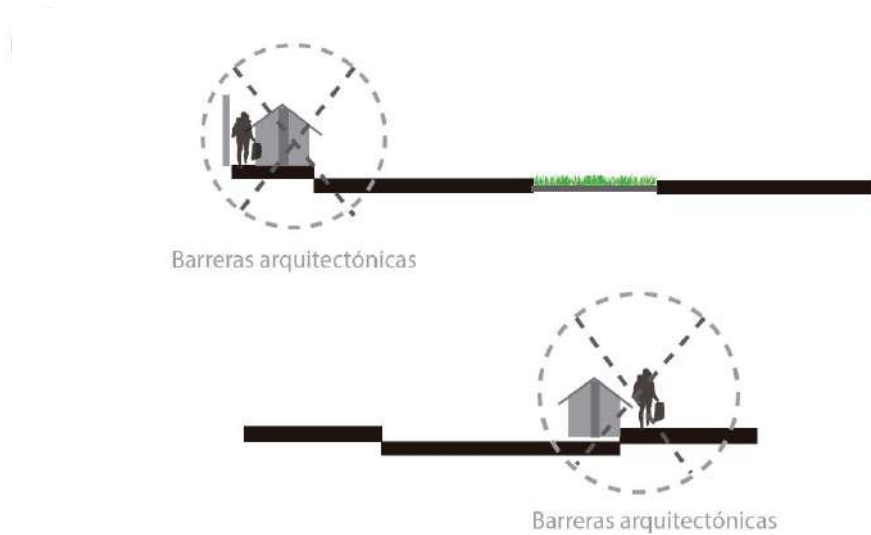


Gráfico 141: Ecotachos como elementos que bloquean la circulación en el espacio público
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

6. Otro tipo de barreras que tenemos son los macetones que en algunos casos también funcionan como basureros.



Gráfico 142: Macetones como barreras arquitectónicas dentro del espacio público
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

7. En las aceras es casi imposible encontrarse con personas en sillas de ruedas; lo que se puede apreciar es poco adulto mayor y pocas madres con coches

de bebés. Esto porque a pesar de tener en la mayoría de los casos veredas amplias estas no son pensadas para este tipo de usuarios.

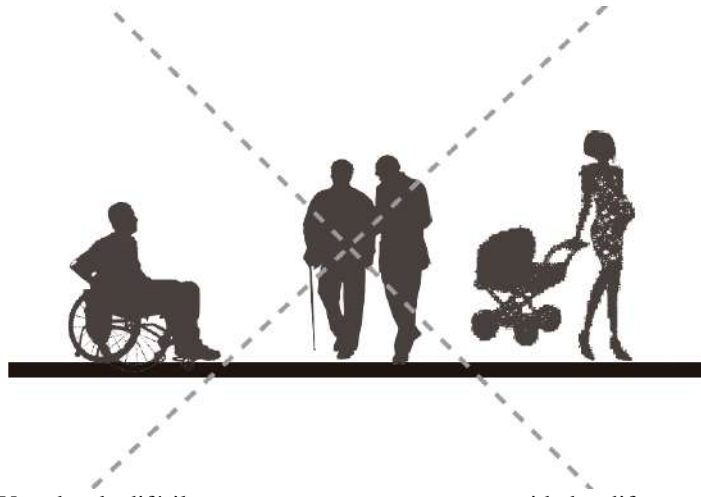


Gráfico 143: Veredas de difícil acceso para personas con capacidades diferentes, embarazadas y ancianos
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

8. Las sillas son poco usadas por los peatones que transitan por la calle Simón Bolívar, siendo esta la única vía que cuenta con bancas dentro del área de estudio. Lo que se ha podido observar es que los usuarios prefieren sentarse en los mojonones existentes que en las bancas. Además, las bancas no cuentan con sombra por lo que se observa a personas apoyadas en las paredes en busca de las mismas.



Gráfico 144: Las bancas son poco usadas por los usuarios
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

9. El espacio público es utilizado como un área de paso y no de permanencia. No se observa el disfrute, la interacción entre personas.

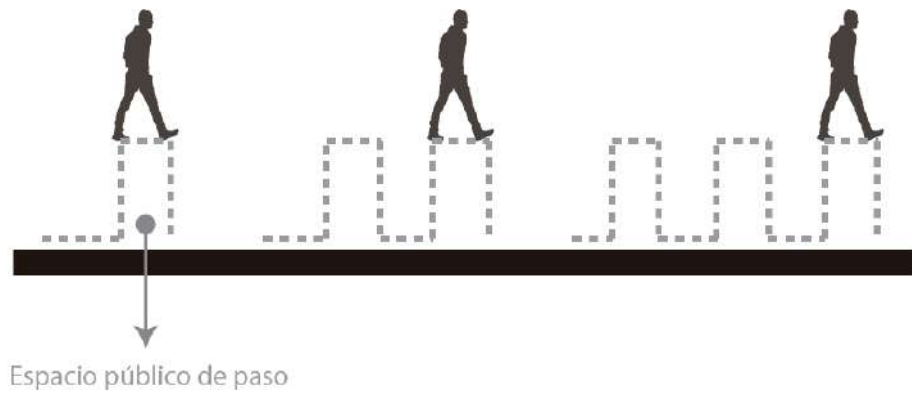


Gráfico 145: Espacio público como área de paso.
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor



Gráfico 146: Diagnóstico
Fuente: Recorrido por el sitio
Elaboración propia del autor

Descripción del Diagnóstico:

Un punto a destacar en esta zona es su tamaño en relación a su número promedio de habitantes, ya que la Merced es la segunda más pequeña del Cantón Ambato, sin embargo, tiene una densidad poblacional muy alta de 95.78 hab/km² según PDOT 2020. Dentro de esta Parroquia se delimita la zona a intervenir tomando en cuenta la concentración de actividades como: educativas, administrativas y gubernamentales, salud, áreas verdes; además de flujos de alto tránsito quedando delimitada en las calles: Av. Julián Coronel, calle Maldonado, calle 12 de Octubre, Av. Colombia, Av. Las Américas. Dando como resultado un área de estudio con mayor congestión peatonal y vehicular.

Al realizar el análisis se pudo evidenciar que dentro de la zona de estudio tenemos 2 áreas verdes, que son los parques la Merced y la Laguna, además de un equipamiento: el Complejo Deportivo Ingahurco como espacio público, los cuales no se encuentran en buen estado. Como parte del estudio urbano se define a la acera como espacio público, llegando a la conclusión de que estos no presentan las tipologías adecuadas para ser zonas de permanencia; tornándose áreas de paso al presentar características como falta de accesibilidad universal y poco espacio destinado al peatón, barreras arquitectónicas (basureros y macetones) que dificultan el tránsito peatonal y la falta de mobiliario urbano haciendo de las paradas el único punto de reunión. Como resultado de este diagnóstico se puede decir que el área delimitada presenta una calidad urbana baja.

CAPÍTULO 4

LA PROPUESTA

Idea generadora

Para la idea generadora se ha pensado en la evolución del espacio público a partir de los años, espacio en el cual se desarrollaban actividades de ocio e interacción social, sin embargo como ya se sabe a partir del uso del vehículo este espacio se ha ido transformando en un área de paso, el libro de (Jacobs, 1961) habla de cómo los espacios públicos forman parte fundamental de una ciudad; menciona que las calles no sólo sirven para transportar vehículos y las aceras no sólo para transportar personas, mencionando a estos dos elementos, como los órganos vitales de la ciudad.

Al pensar en estos dos elementos indispensables para una ciudad lo que se plantea es intervenir en ciertos puntos que se consideran trascendentales dentro del espacio público de la parroquia, ya sea por el flujo que este tiene o por ser un punto importante dentro del área de estudio y hacer que estos funcionen como una red de conexiones de una localidad, que puedan funcionar como un mismo sistema que permita el disfrute, la interacción, el encuentro, el bienestar, el poder relacionarse, las conexiones entre diferentes puntos. Permitiendo al usuario el poder desplazarse a través de estos ejes importantes.

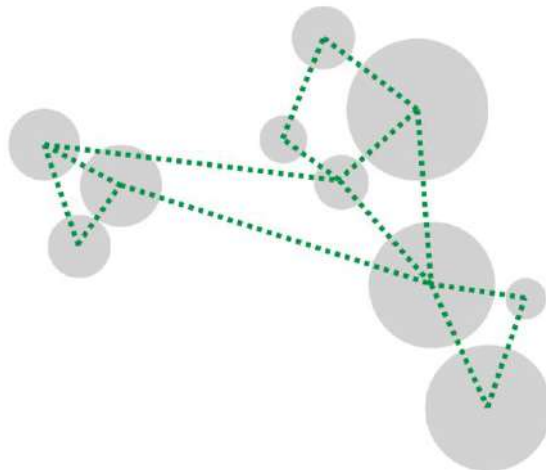


Gráfico 147: Idea generadora como una red de conexiones
Elaboración propia del autor

Concepto de intervención urbana para la Parroquia la Merced

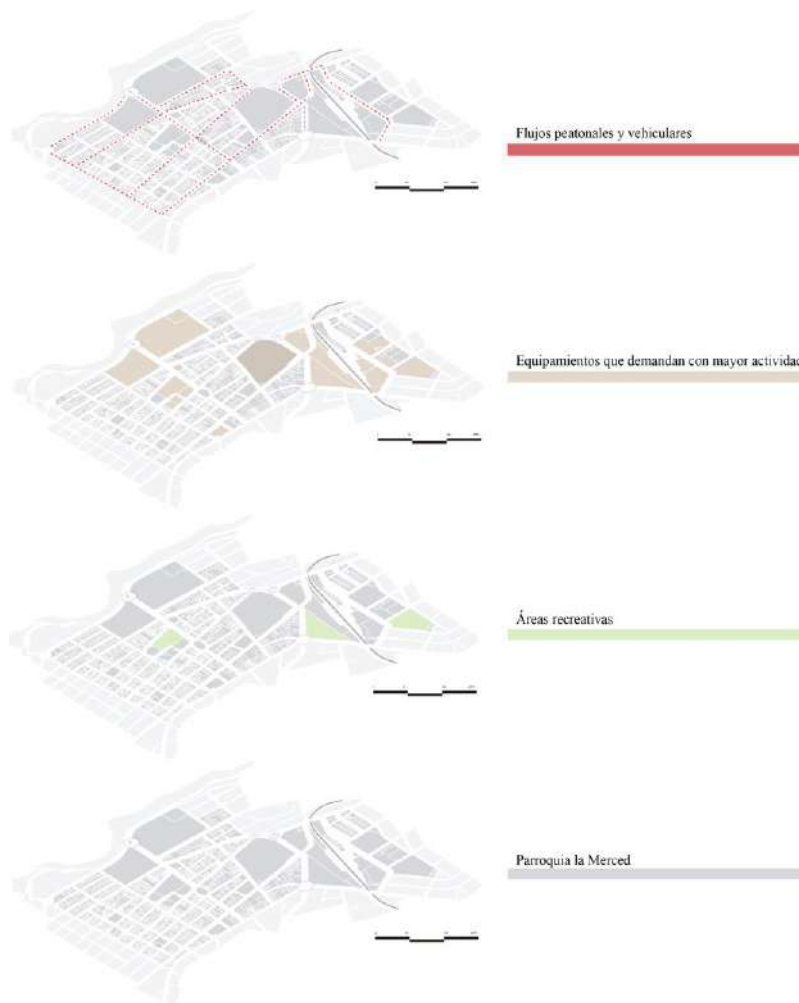


Gráfico 148: Esquemas conceptuales
Elaboración propia del autor

Memoria

Plan Estratégico / Zonificación

El plan estratégico tendrá como principal objetivo intervenir en los ejes que demandan mayor flujo peatonal formando un tejido que conecte los equipamientos que tienen mayor importancia de actividades, para esto se desarrollaran las siguientes intervenciones puntuales, los cuales se desarrollarán para formar una red de espacios conectados, pensadas en la permanencia y calidad del espacio público de la parroquia la Merced, estas tratan de abordar las problemáticas analizadas en el capítulo 3. A continuación se muestran los puntos a tomar en cuenta para la propuesta.

1. Repotencialización de eje peatonal de la Av. Unidad Nacional.
2. Equipamiento complementario Albergue / Guardería.
3. Rehabilitación Parque la Merced juegos infantiles y cancha La Merced.
4. Repotencialización de eje comercial de la calle Simón Bolívar + equipamiento complementario (Biblioteca / Café / Bar)
5. Repotencialización de eje comercial Av. Cevallos + punto de intervención
6. Rehabilitación de parque la Laguna (juegos infantiles, zona activa) + Zona de ventas.
7. Repotencialización de eje peatonal de la Av. Colombia + Equipamiento complementario Biblioteca / Café bar / Espacio Flexible.
8. Plaza Urbana / espacio de recreación.
9. Eje vial de conexión verde + plaza urbana (área de recreación).

Anteproyecto

Implantación Plan masa

Se considera crear una red que conecte estas infraestructuras, los mismos que en algunos casos se apoyan de equipamientos complementarios; el objetivo de esta intervención se hace con el fin de brindar a los usuarios, ciertas áreas que permitan la interacción, el disfrute y la permanencia dentro del espacio público. Para ello se consideran los siguientes puntos:



Gráfico 149: Propuesta Plan masa de la parroquia la Merced
Elaboración propia del autor

Parroquia la Merced dividida por zonas

Para una mejor comprensión se ha dividido el plan estratégico de la parroquia la Merced en 5 zonas, en estas se muestran las intervenciones a realizarse en cada una de ellas.



Gráfico 150: Circuitos por zonas de la parroquia la Merced
Elaboración propia del autor

Plan estratégico Zona 1



Gráfico 151: Zona 1
Elaboración propia del autor

La zona 1 aborda las siguientes intervenciones urbanas:

- (A) Eje de repotencialización peatonal en la Av. Unidad Nacional: la cual consiste en una ampliación de acera y tratamiento de pisos, sus estrategias serían colocación de mobiliario urbano como bancas, mesas, kioscos de cafeterías que brinden servicio a los peatones del sitio, además se crea ciertos espacios flexibles que apoyen a la parte cultural, teatro, música entre otros; distribución de vegetación, esto con el fin de lograr permanencia dentro del espacio público a través de los usuarios que diariamente recorren el lugar para desarrollar sus

actividades diarias. Además, se crea una zona de parada de bus para evitar que estos obstruyan el paso.

(B) Equipamiento complementario Albergue Guardería ubicado en la Av. Unidad Nacional entre las calles Av. Pasteur y Av. González Suárez. Se lleva a cabo a través de la restauración de una vivienda en desuso; equipamiento que apoya las actividades que se desarrollan a lo largo del eje, satisfaciendo las necesidades y dinámica que se realizan a lo largo de la misma, en esta infraestructura se plantean actividades para niños como: pintura, música, teatro, danza, entre otras.

(C) Equipamiento complementario Biblioteca, café / bar, ubicado entre las calles Simón Bolívar y Av. Unidad Nacional. En el cual se aprovecha un vacío urbano existente.

Se realiza a mayor detalle el punto A:

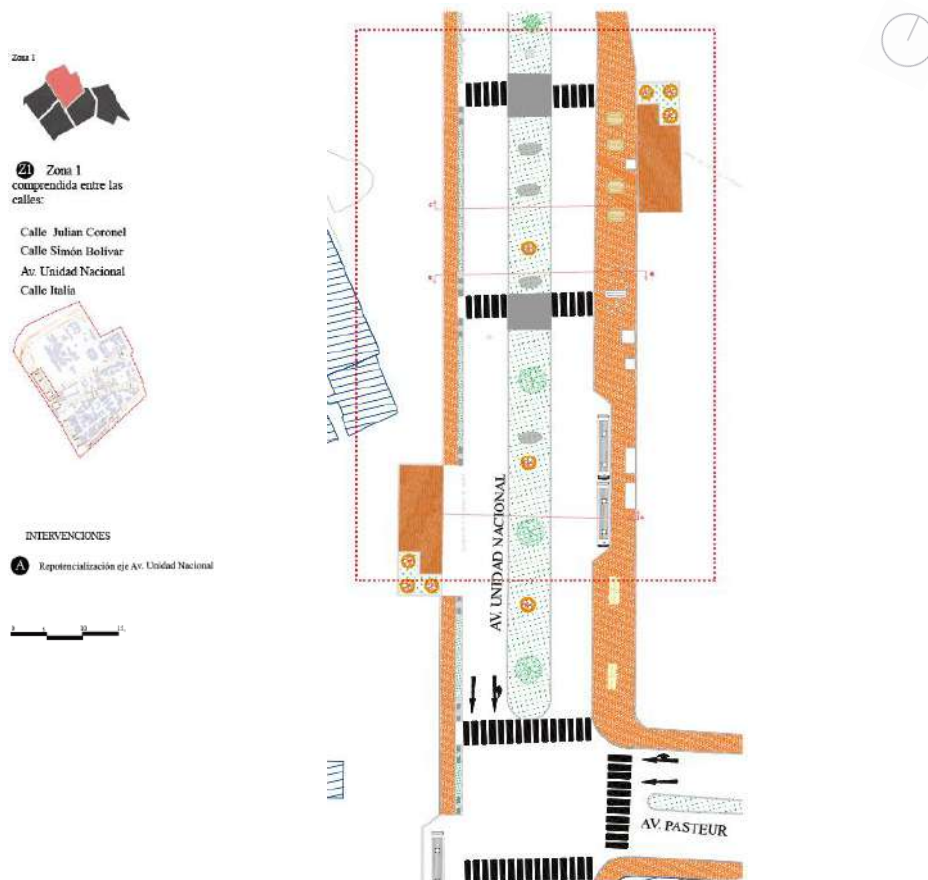


Gráfico 152: Planta sección A (zona 1)
Elaboración propia del autor

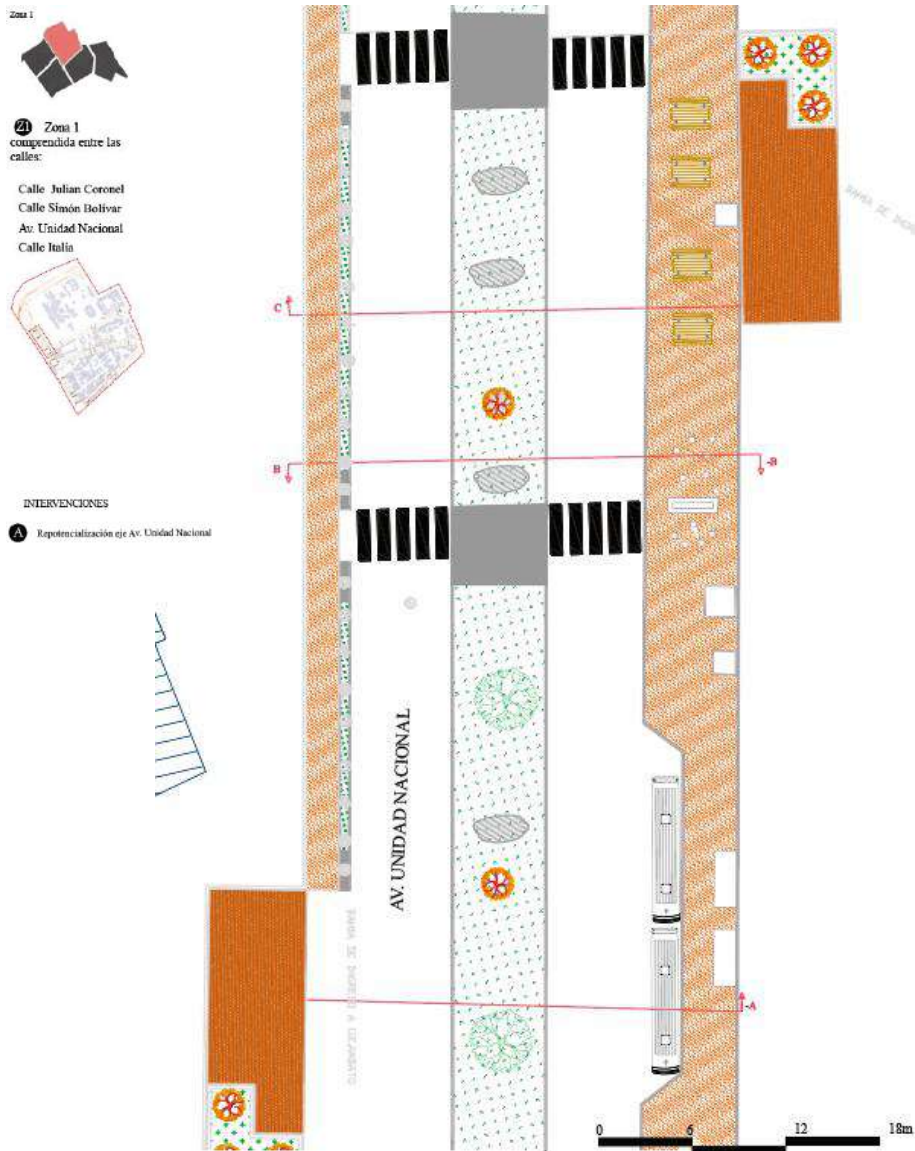
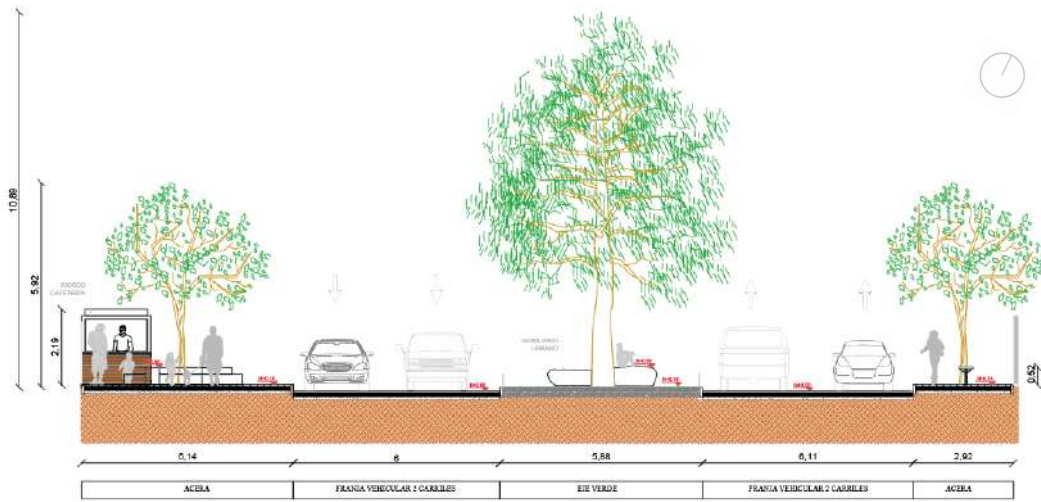


Gráfico 153: Zoom planta sección A (zona 1)
Elaboración propia del autor



Gráfico 154: Corte A - repotencialización peatonal Av. Unidad Nacional / parada de bus
Elaboración propia del autor

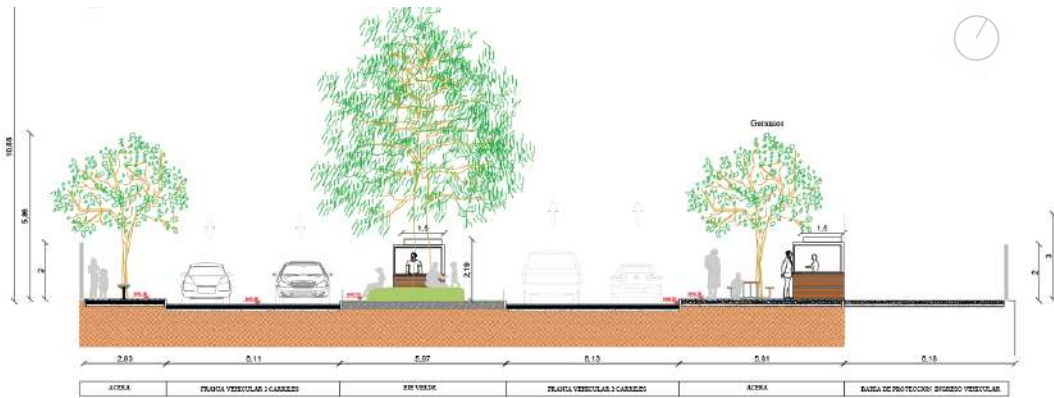


CORTE B - B' REPOTENCIALIZACIÓN PEATONAL AV. UNIDAD NACIONAL

ESC: 1:100

Gráfico 155: Corte B - repotencialización en la Av. Unidad Nacional / Parterre con mobiliario urbano

Elaboración propia del autor



CORTE C - AV. UNIDAD NACIONAL

Gráfico 156: Corte C - repotencialización en la Av. Unidad Nacional / Kioscos de servicio

Elaboración propia del autor

Se realiza a mayor detalle el punto B:

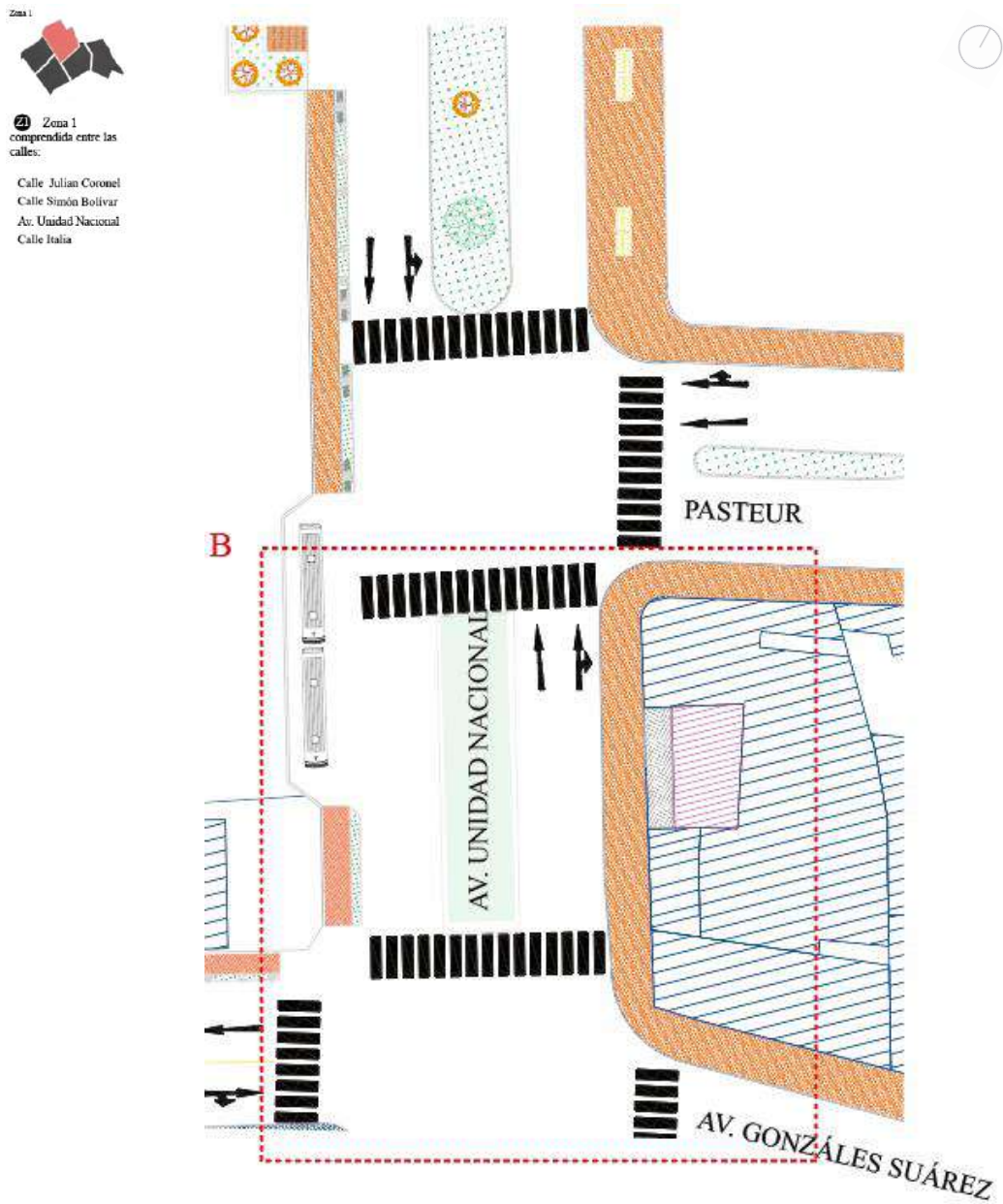
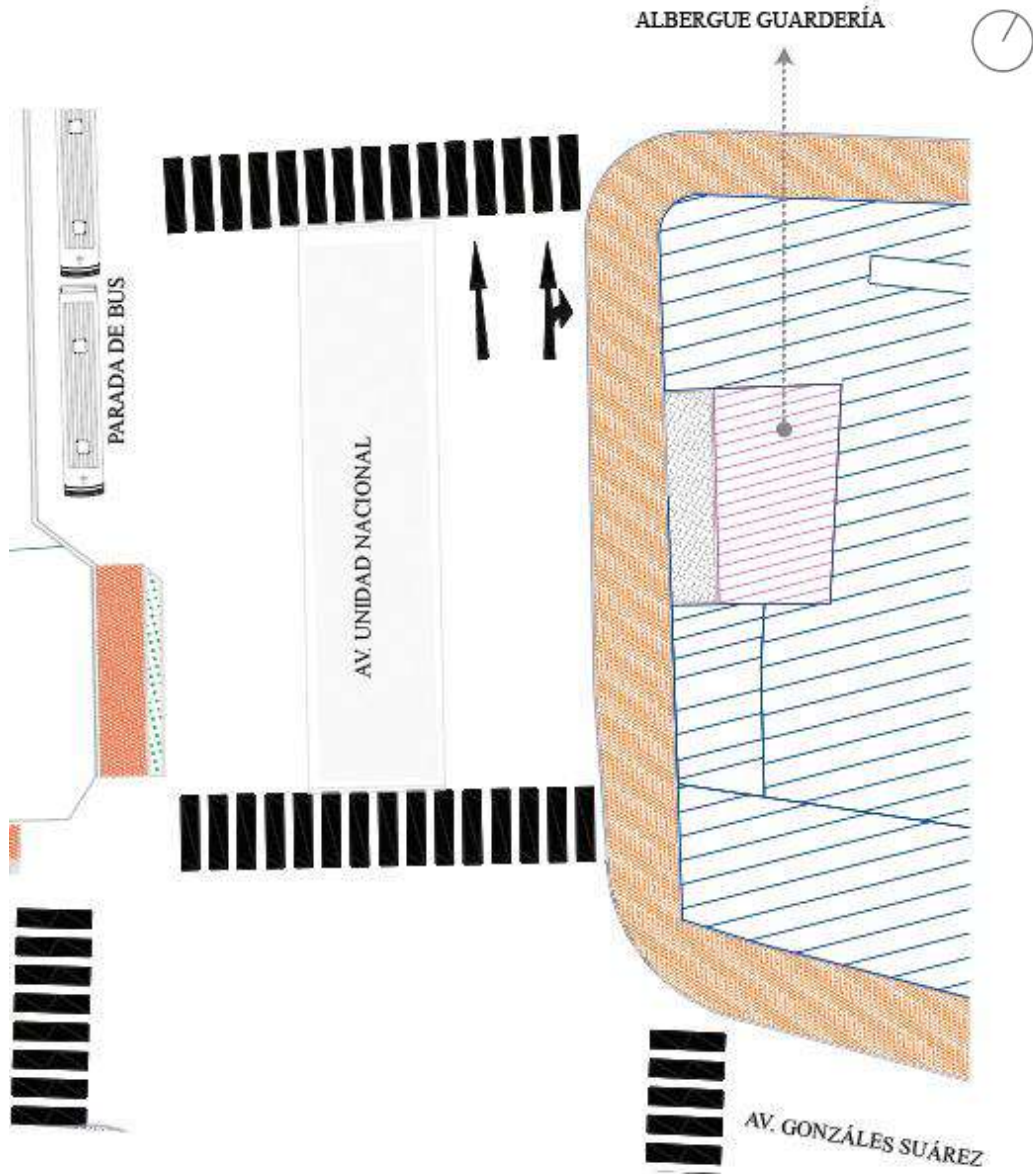


Gráfico 157: Planta sección B (zona 1) equipamiento complementario Albergue Guardería
Elaboración propia del autor



ZOOM PLANTA SECCIÓN B ZONA 1



Gráfico 158: Zoom planta sección B (zona 1) equipamiento complementario Albergue Guardería
Elaboración propia del autor

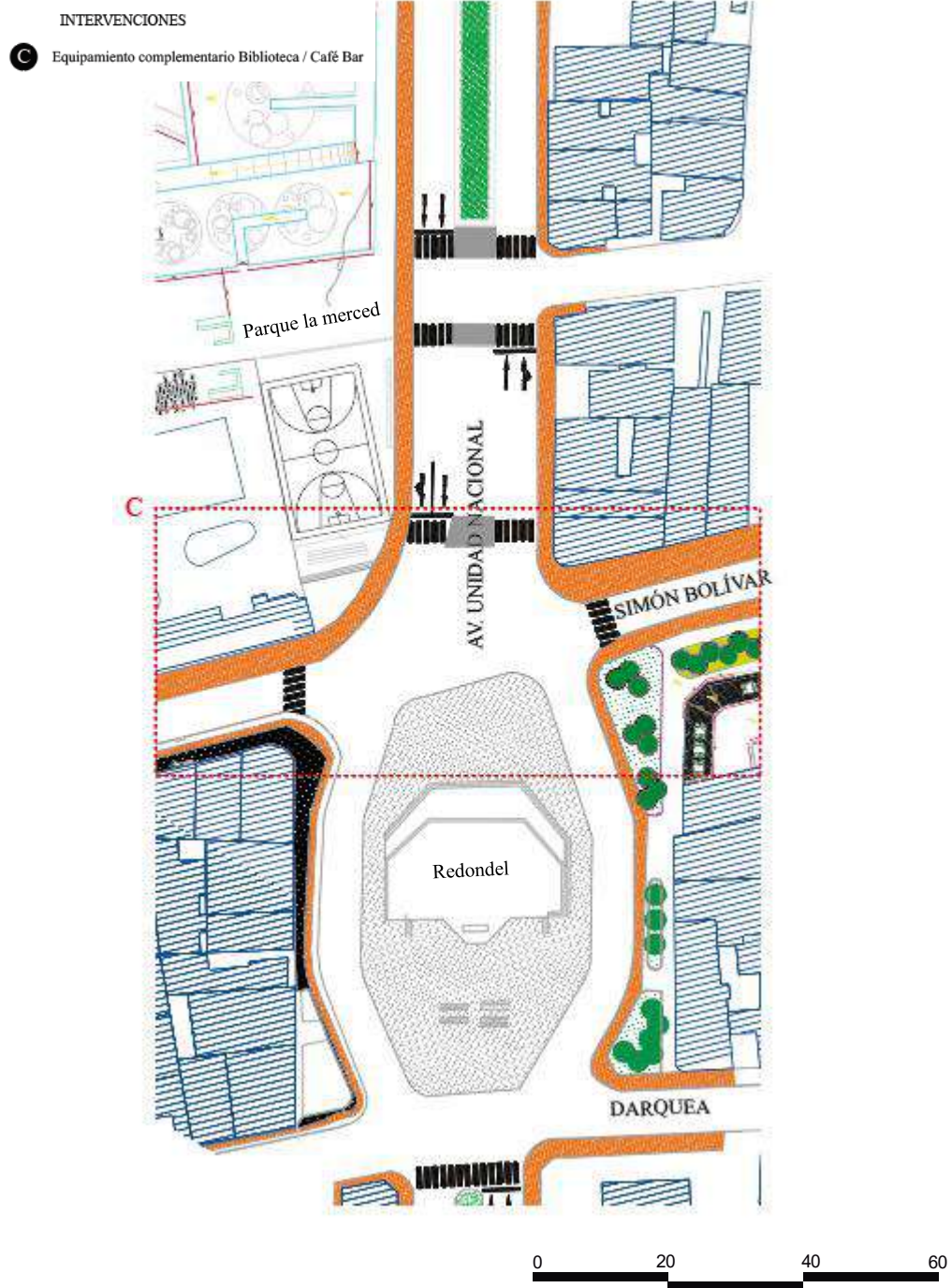


Gráfico 159: Planta sección C (zona 1)
Elaboración propia del autor

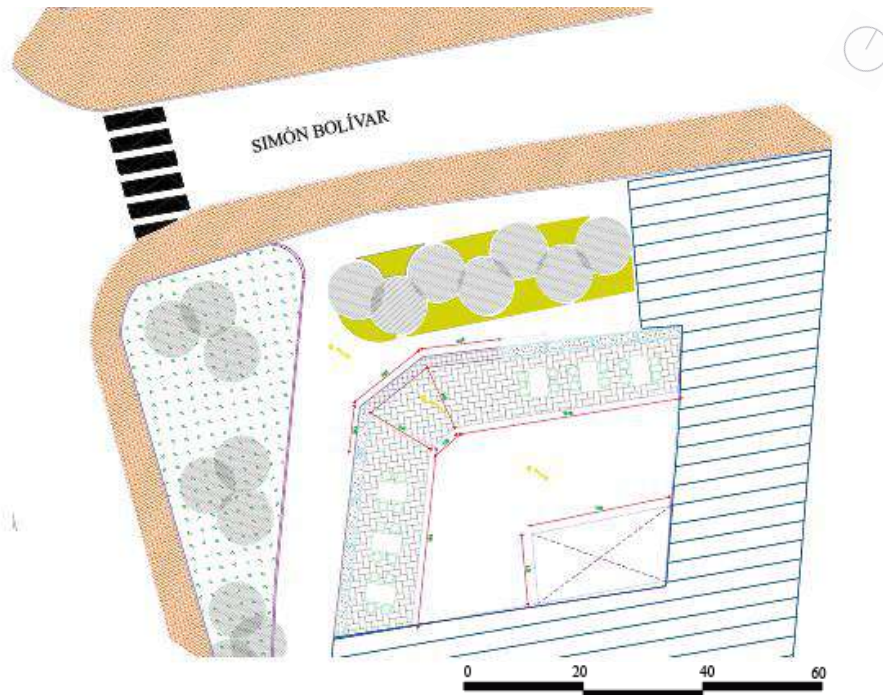


Gráfico 160: Zoom planta sección C (zona 1) Equipamiento complementario Biblioteca café / bar
Elaboración propia del autor

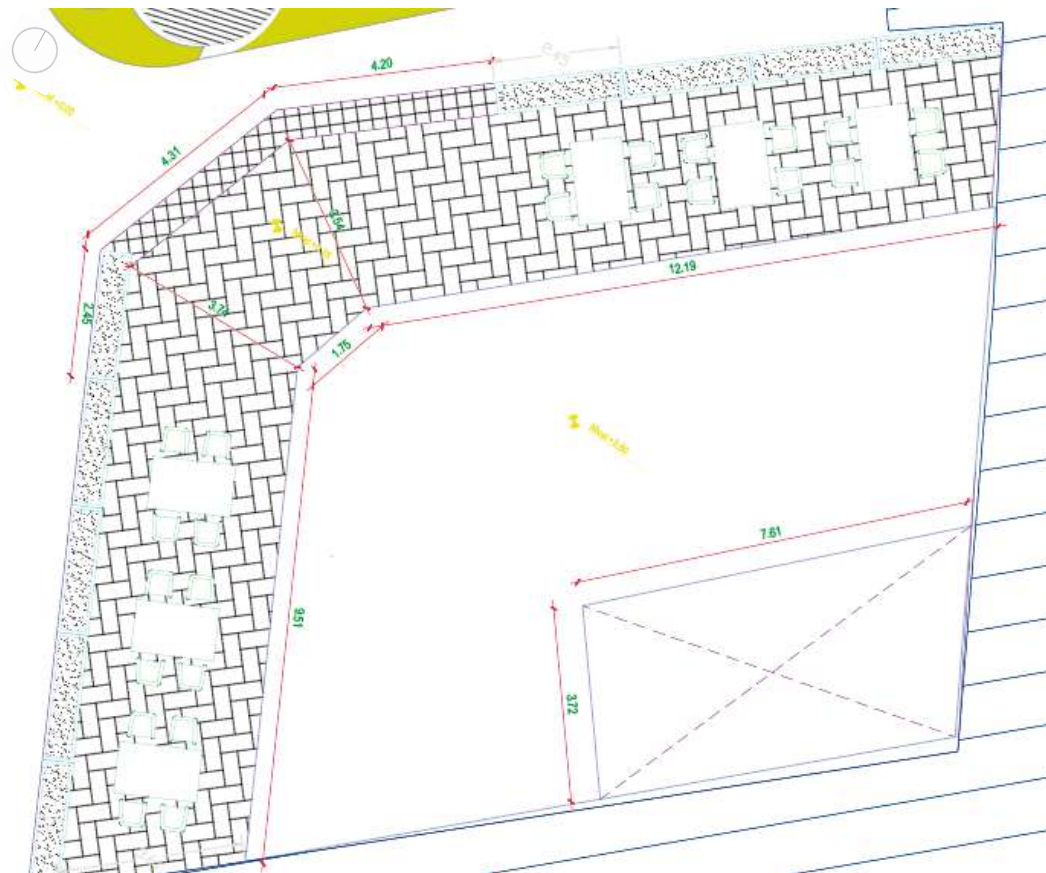


Gráfico 161: Zoom planta sección C (zona 1) Equipamiento complementario Biblioteca café / bar
Elaboración propia del autor

Zona 2

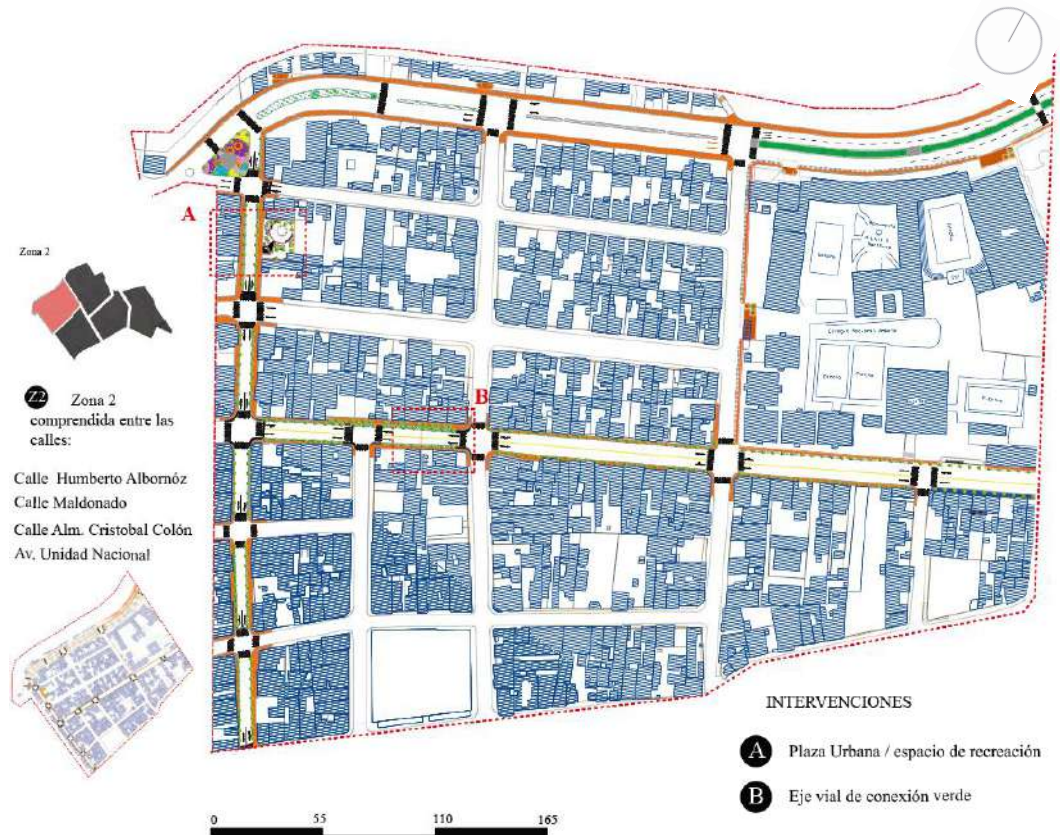


Gráfico 162: Plan estratégico zona 2
Elaboración propia del autor

La zona 2 aborda las siguientes intervenciones urbanas:

(A) Plaza urbana de recreación que permita el desarrollo de actividades a la intemperie y la interrelación y disfrute entre personas, se encuentra ubicado en la calle Maldonado entre las calles Lizardo Ruíz y Vásconez; consiste en una plaza abierta con mobiliario urbano y especies arbóreas de Fresno Tecoma Stans.

(B) Eje vial de conexión verde inicia en la Av. García Moreno terminando en la calle Maldonado, consiste en colocar especies arbóreas de Fresno Tecoma Stans que aporten a la isla de calor urbano, además de la ampliación del eje peatonal incluido tratamiento de pisos y colocación de mobiliario urbano en los ensanchamientos de la misma.

Se realiza a mayor detalle el punto A:

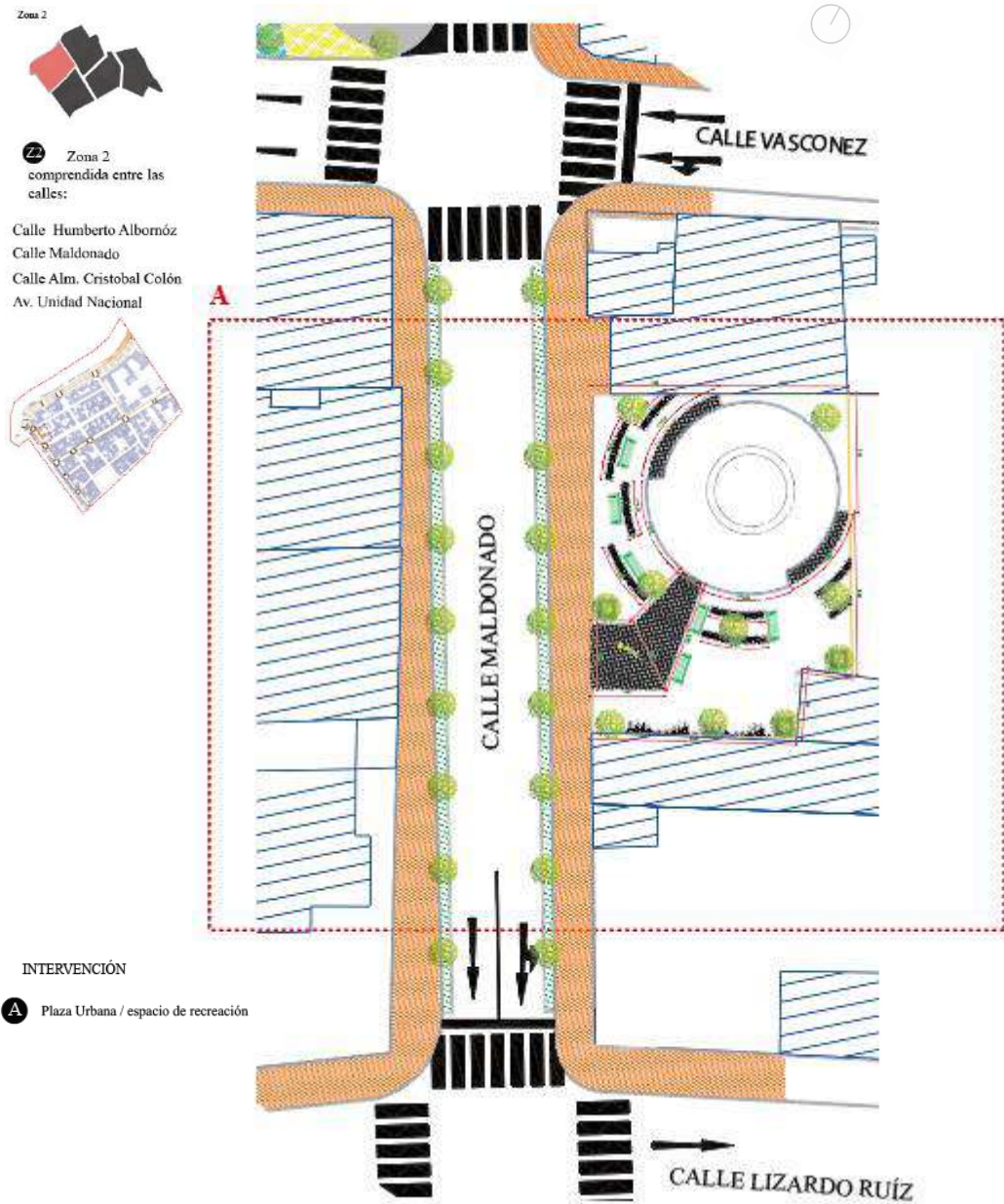


Gráfico 163: Planta sección A (zona 2) Plaza urbana / espacio de recreación
Elaboración propia

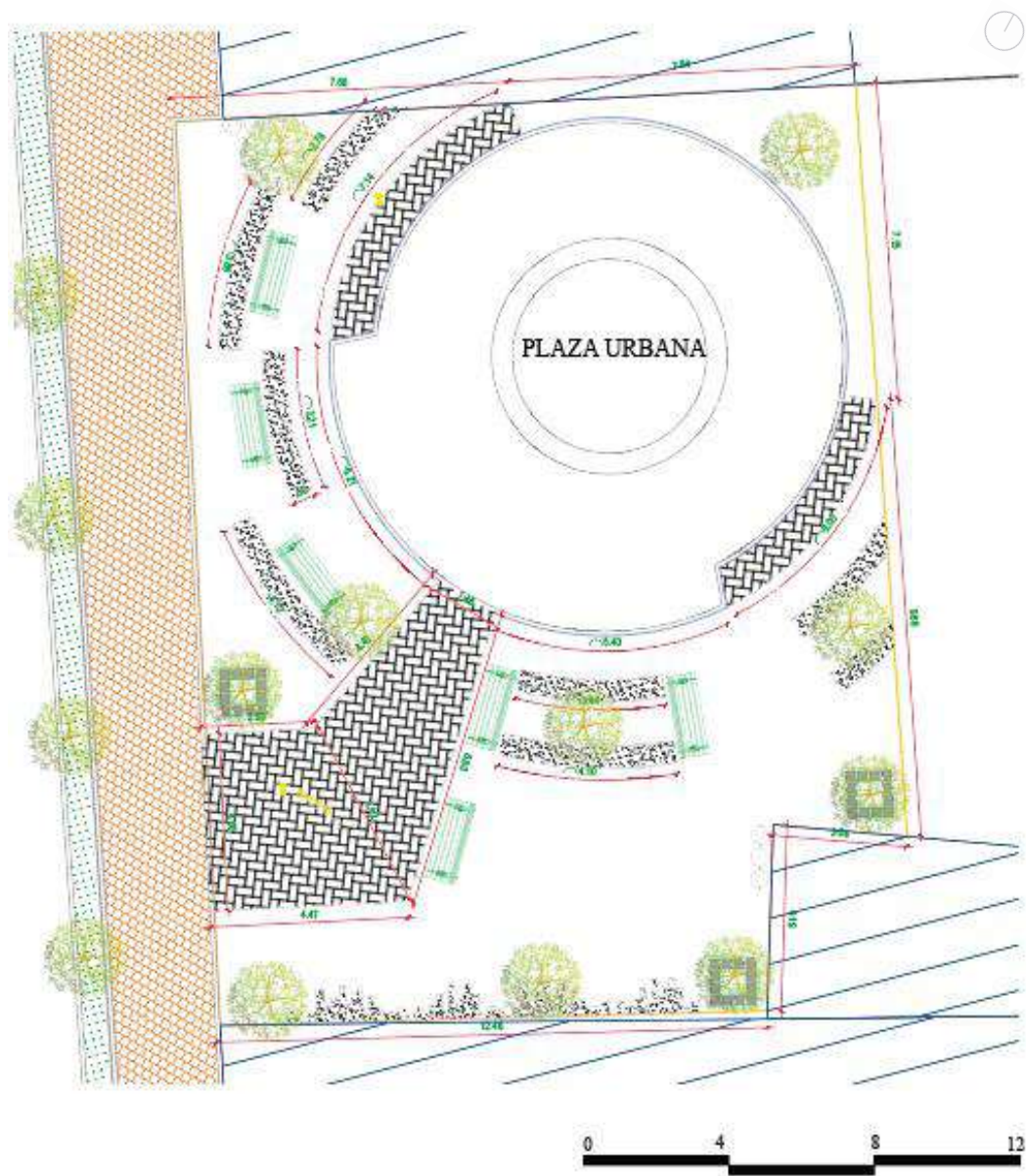


Gráfico 164: Zoom planta sección A / Zona 2 plaza urbana espacio de recreación
Elaboración propia del autor

Se realiza a mayor detalle la zona B:

INTERVENCIONES

B Eje vial de conexión verde

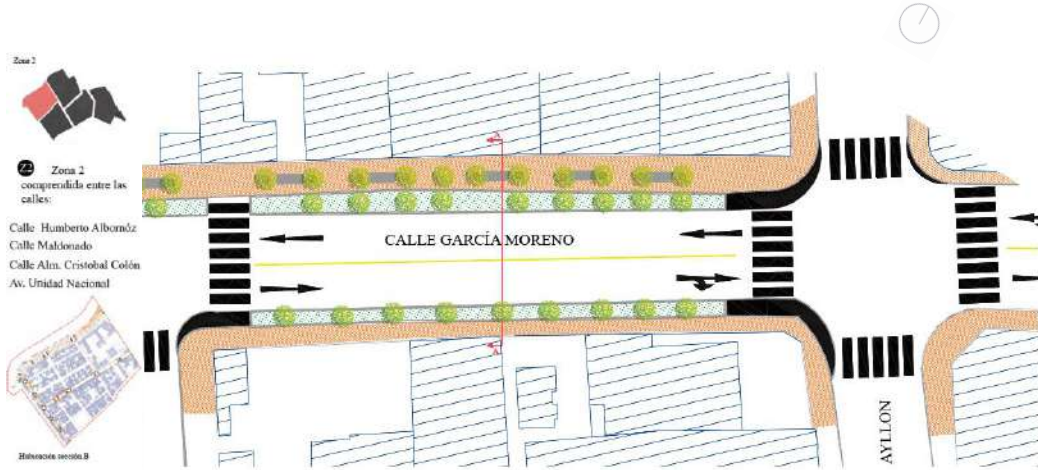
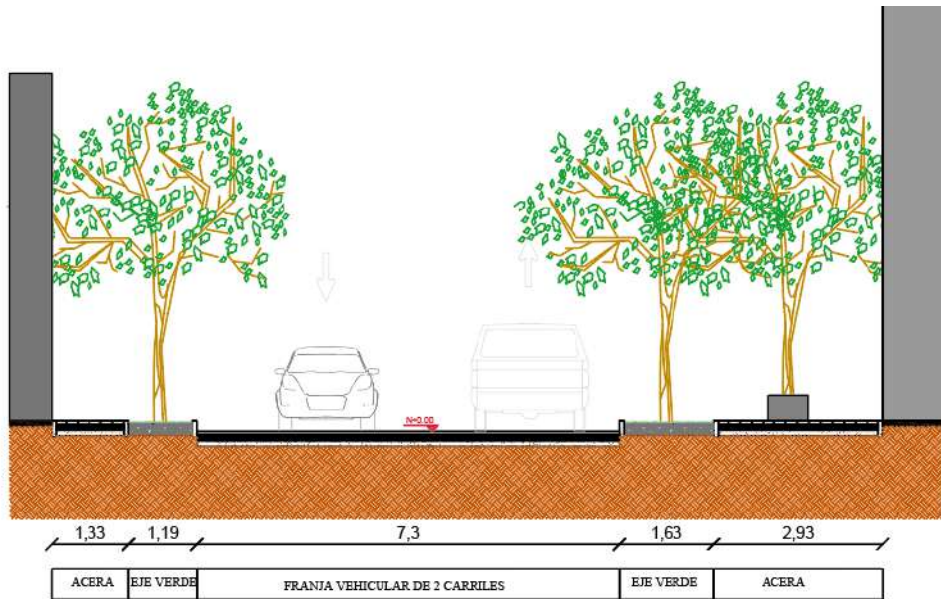


Gráfico 165: Planta sección B / repotencialización de eje de conexión verde
Elaboración propia del autor



CORTE A - A' AV. GARCÍA MORENO EJE DE CONEXIÓN VERDE
FSC: 1:100

Gráfico 166: Corte sección B / repotencialización de eje de conexión verde
Elaboración propia del autor

Zona 3.

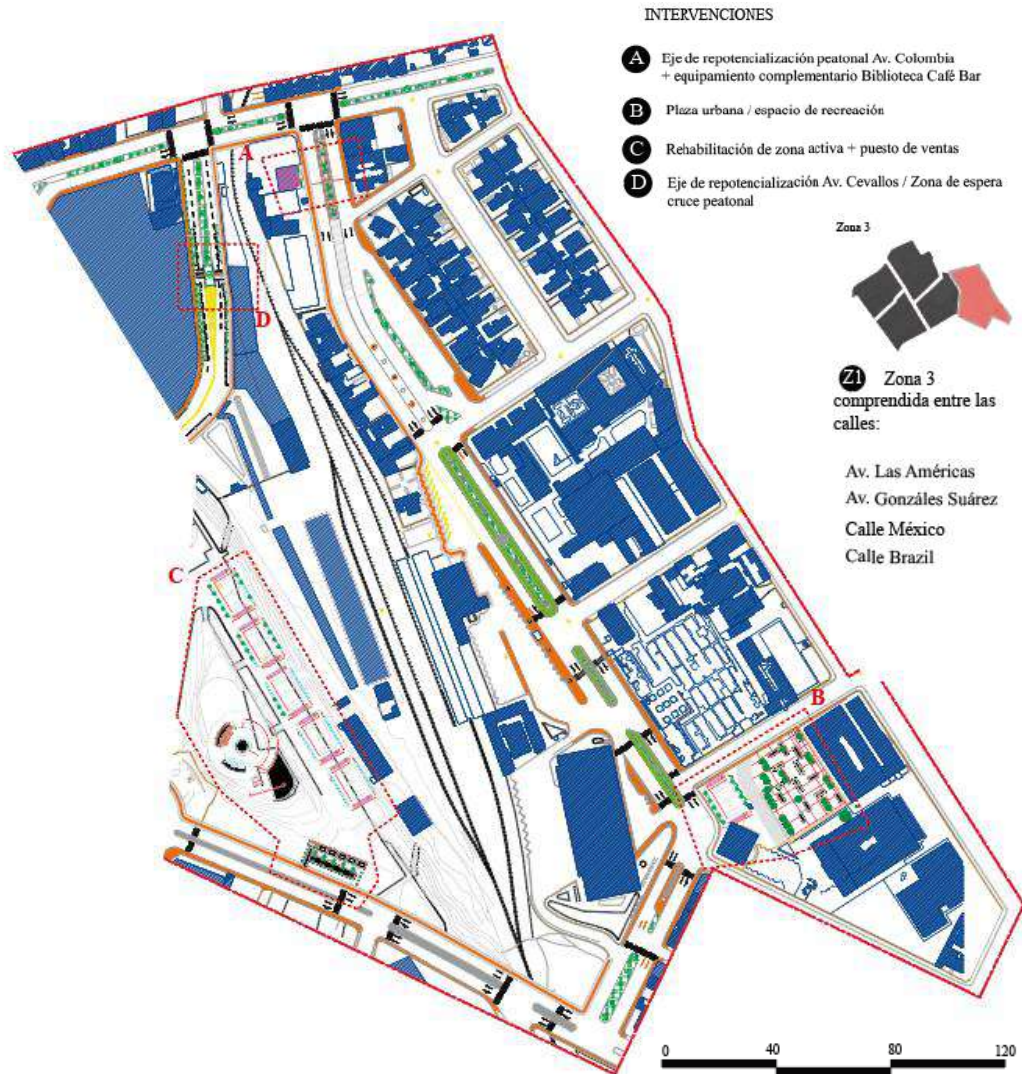


Gráfico 167: Plan estratégico zona 3
Elaboración propia del autor

La zona 3 aborda las siguientes intervenciones urbanas:

(A) Repotencialización del eje peatonal Av. Colombia y equipamiento complementario Biblioteca / café bar: consiste en mantener un solo nivel entre acera y eje vial colocando bolardos fijos para una mejor protección para el peatón, además de tratamiento de piso y ampliación de veredas en algunos tramos. En el eje central verde existente se plantea una franja de servicios por lo cual se coloca mobiliario urbano, como bacas, kioscos luminarias entre otros. Además, se propone un equipamiento complementario de dos plantas biblioteca café / bar, ubicado en calle

Colombia y Av. Las Américas; el cual apoyaría las actividades que se desarrollan a lo largo de este eje.

(B) Plaza Urbana espacio de recreación ubicada en la Av. Colombia entre las calles Bolivia y Panamá; con el objetivo de fomentar actividades a la intemperie y al disfrute del espacio público.

(C) Rehabilitación de zona activa en el parque la Laguna: juegos infantiles y canchas, además de la implementación de kioscos de ventas de comida rápida ubicados en la calle Av. Gonzáles Suárez y Av. Colombia.

(D) Repotencialización del eje comercial Av. Cevallos: zona de espera y parqueo temporal. Se realiza a mayor detalle el punto A:

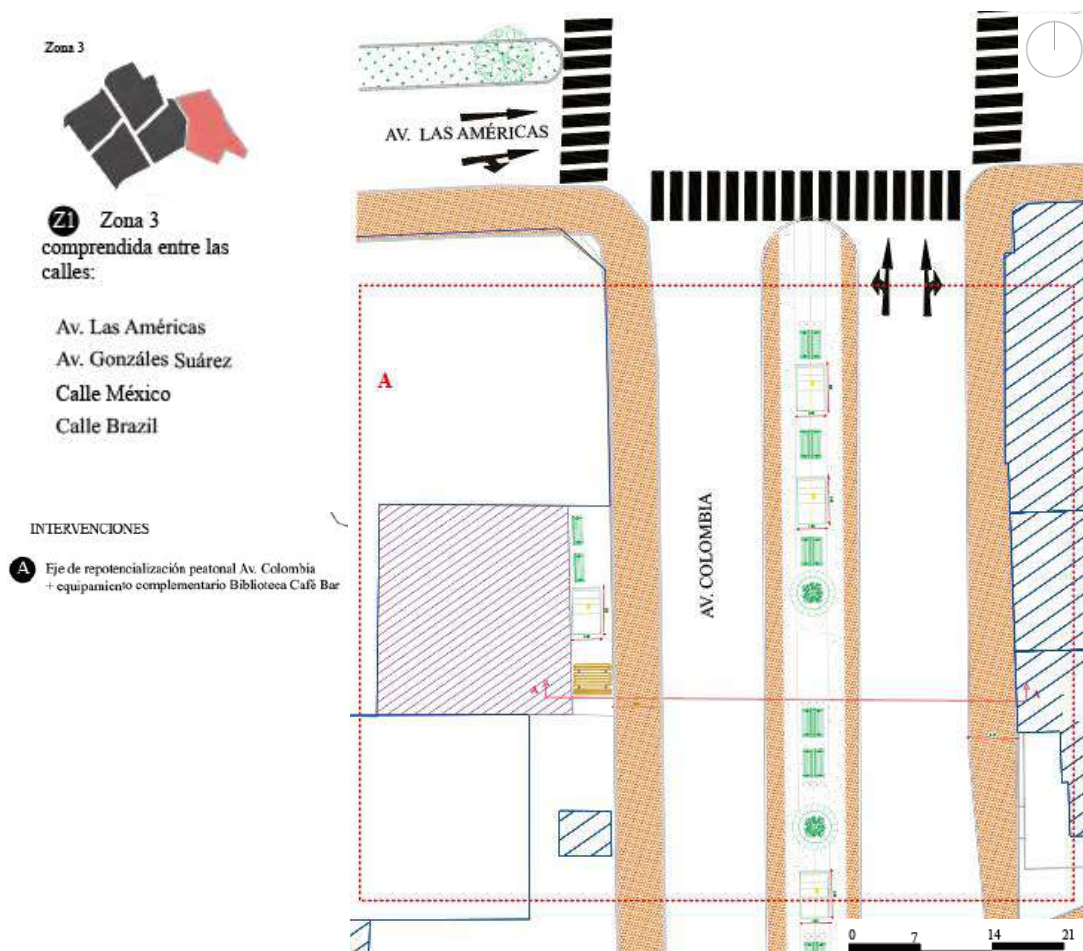
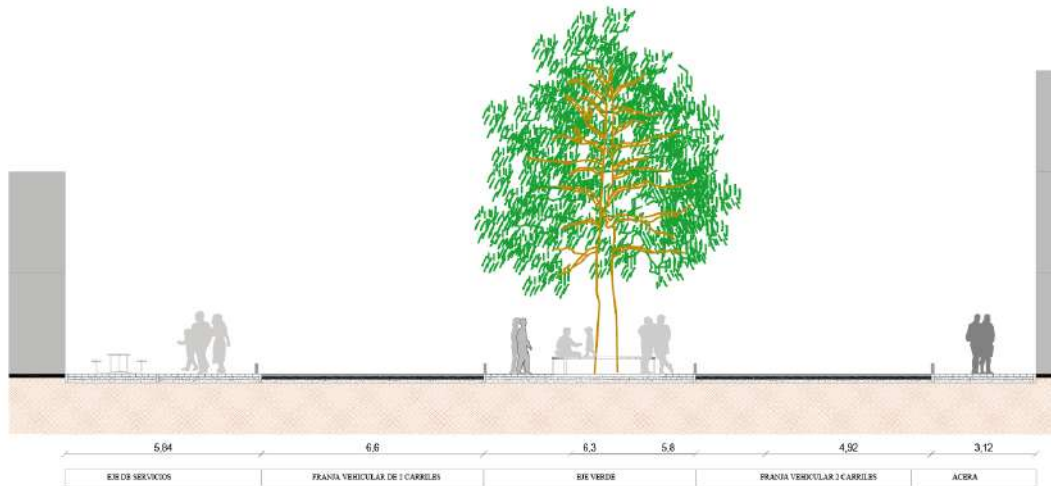


Gráfico 168: Planta sección A eje de repotencialización peatonal + equipamiento complementario biblioteca café / bar

Elaboración propia del autor



CORTE A - REPOTENCIALIZACIÓN EJE PEATONAL AV. COLOMBIA + BIBLIOTECA CAFÉ BAR

ESC:

1:100



Gráfico 169: Corte A: repotencialización del eje peatonal Av. Colombia + equipamiento complementario
Elaboración propia del autor

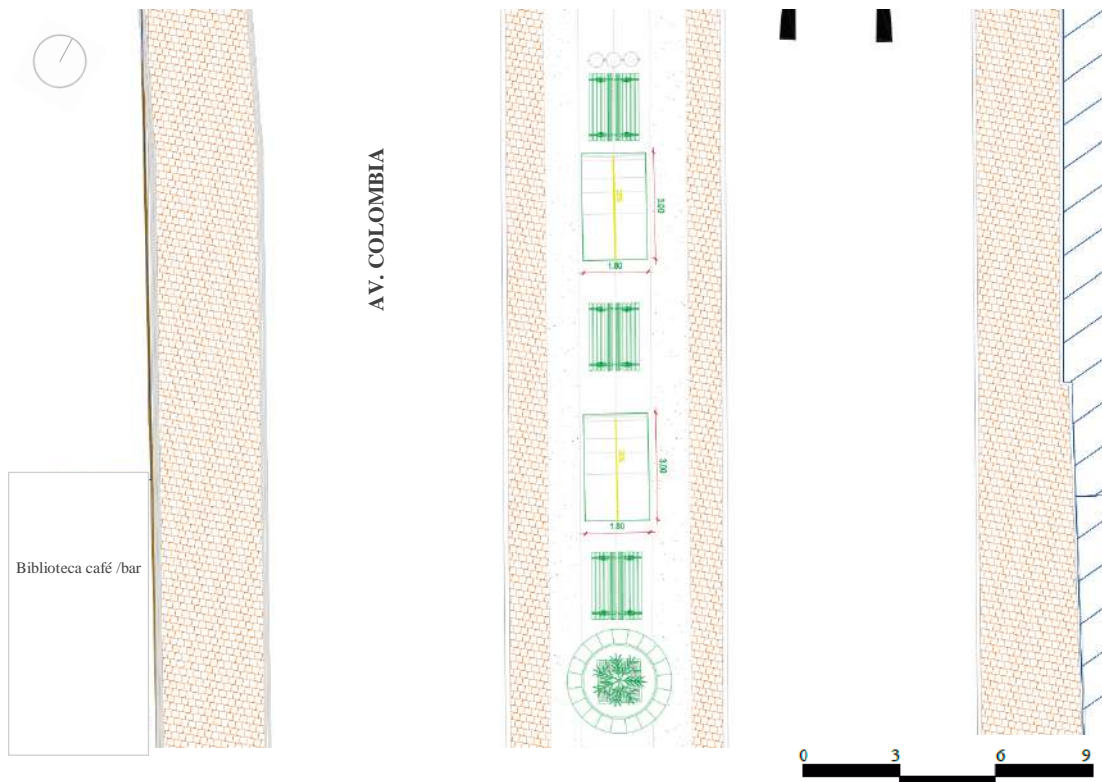


Gráfico 170: Zona 3 Area A: Repotencialización del eje peatonal Av. Colombia / franja de servicios
Elaboración propia del autor

Se realiza a mayor detalle el punto B:

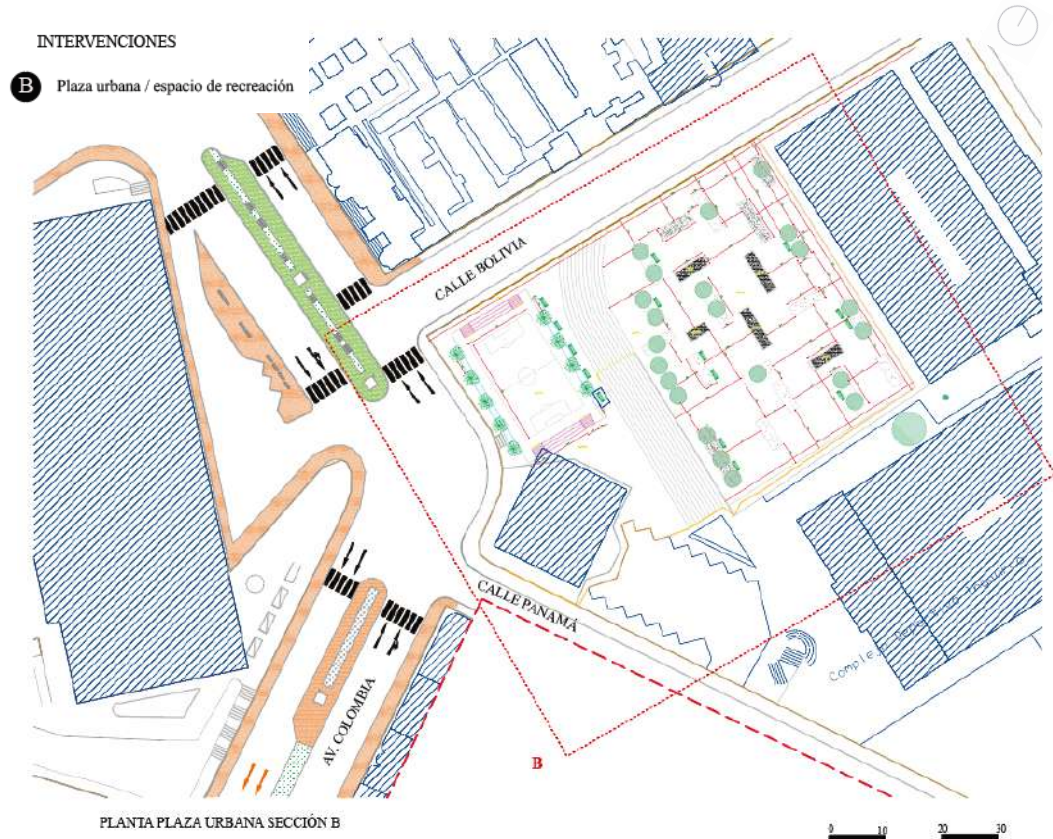


Gráfico 171: zona 3 planta urbana sección B
Elaboración propia del autor



Gráfico 172: zona 3 / zoom planta urbana sección B
Elaboración propia del autor

Se realiza a mayor detalle el punto C:

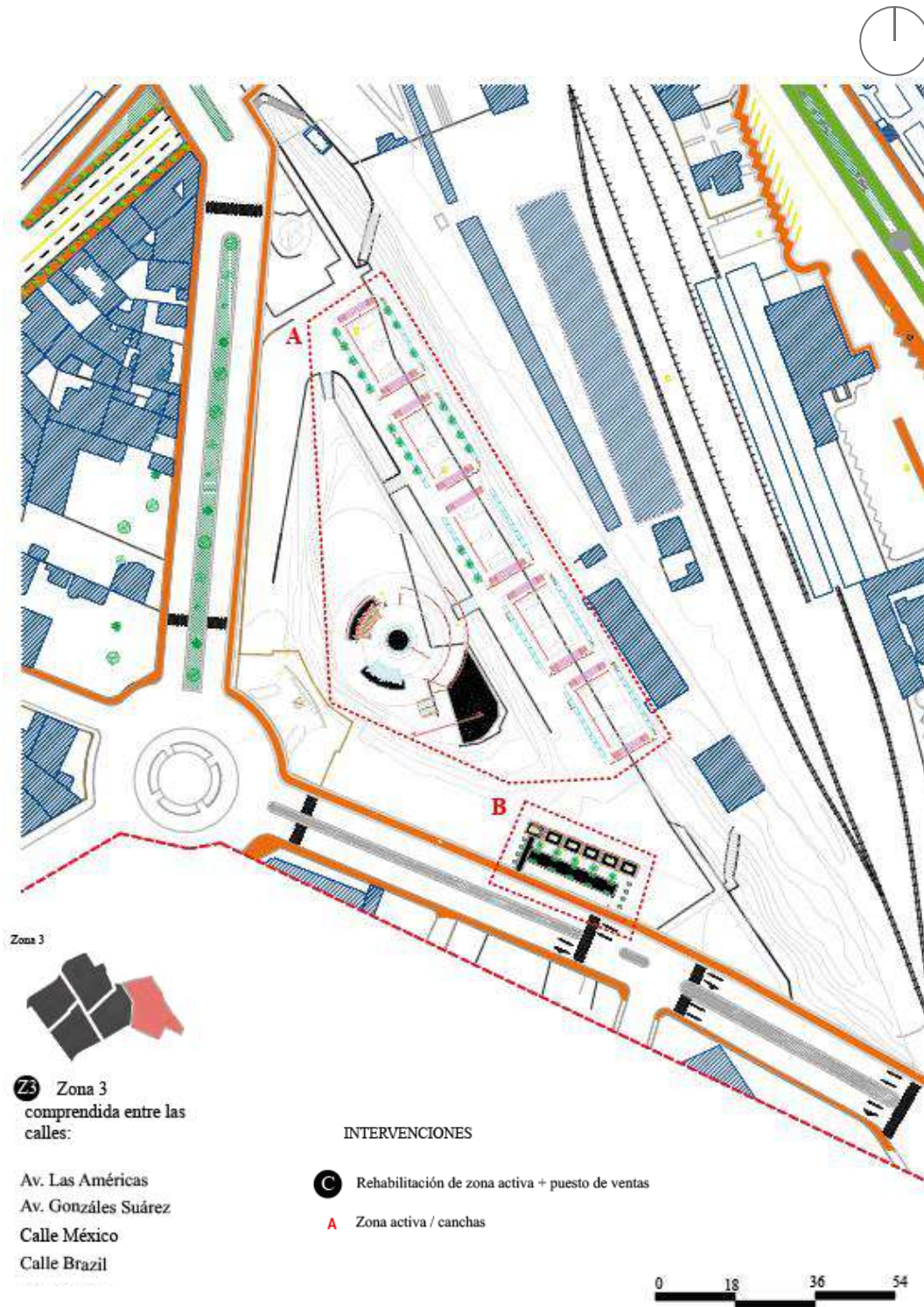


Gráfico 173: zona 3 / planta sección C
Elaboración propia del autor

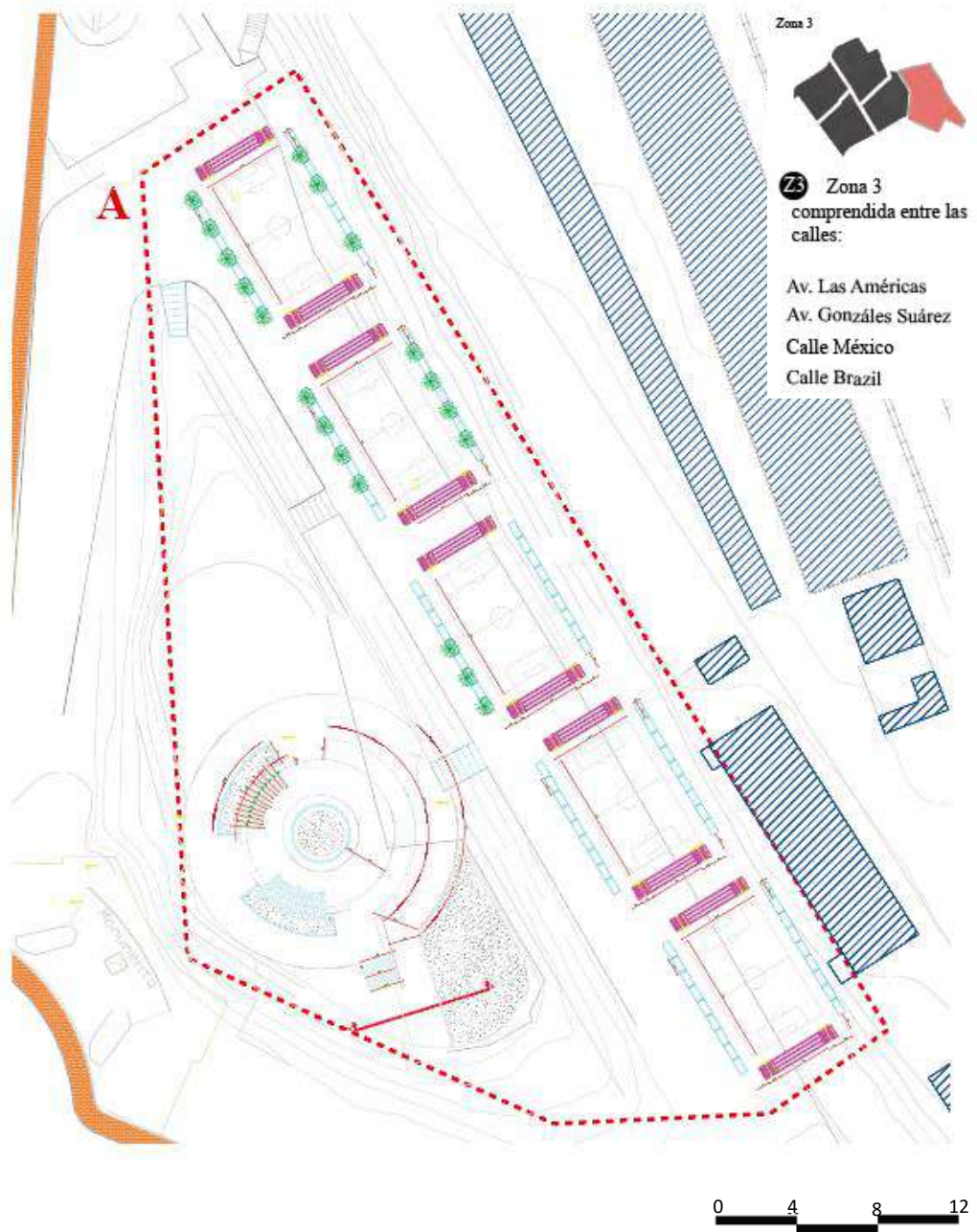


Gráfico 174: rehabilitación parque la Laguna: planta sección C / zona activa / canchas
 Elaboración propia del autor

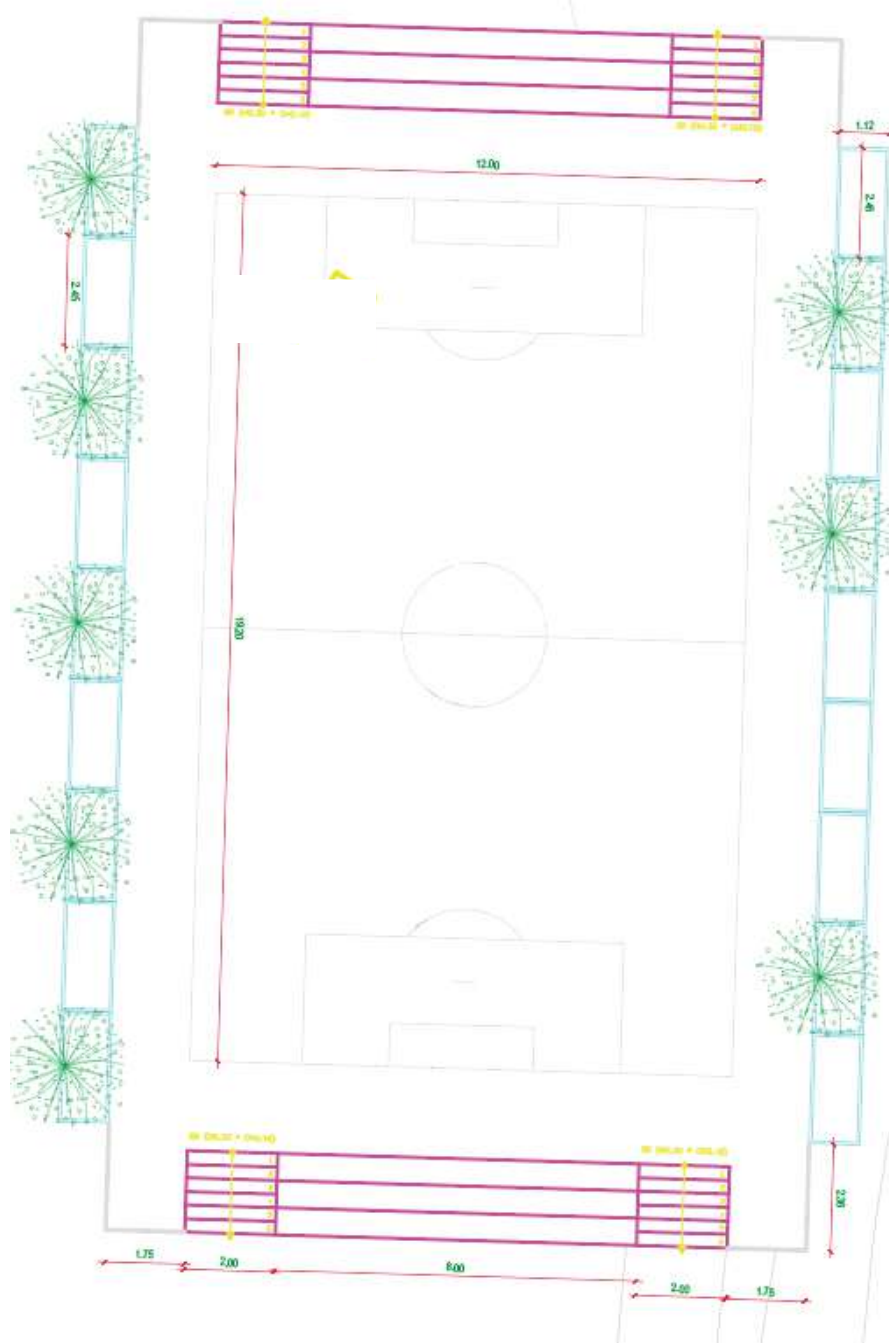


Gráfico 175: planta zona activa / restauración canchas parque la Laguna
Elaboración propia del autor

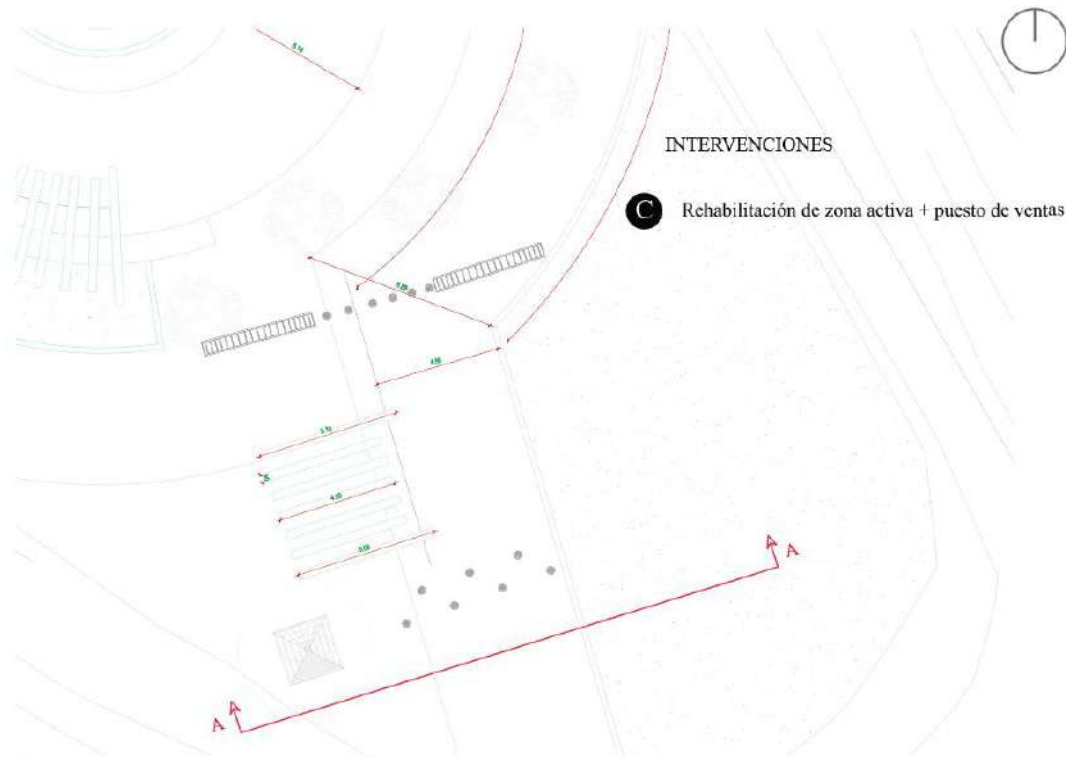


Gráfico 176: planta zona activa / juegos infantiles
Elaboración propia del autor

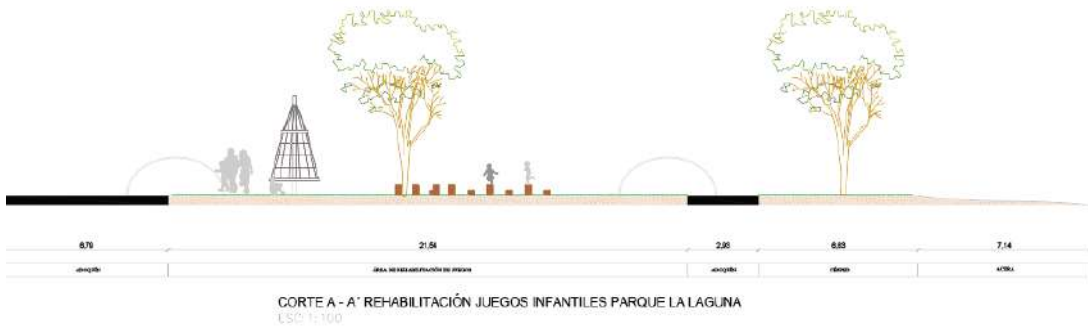


Gráfico 177: corte rehabilitación / juegos infantiles parque la laguna
Elaboración propia del autor

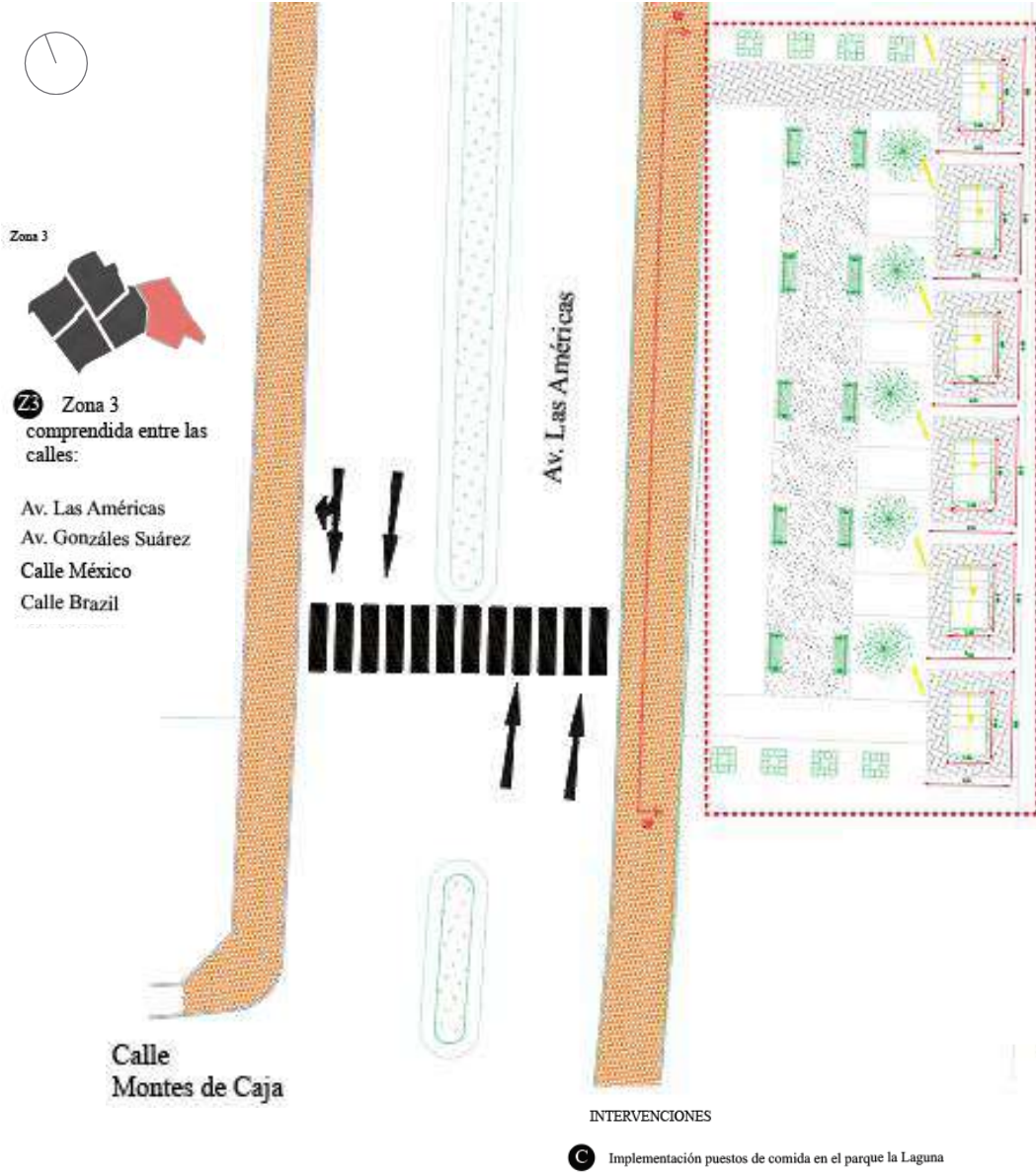


Gráfico 178: sección C: planta puesto de ventas
Elaboración propia del autor

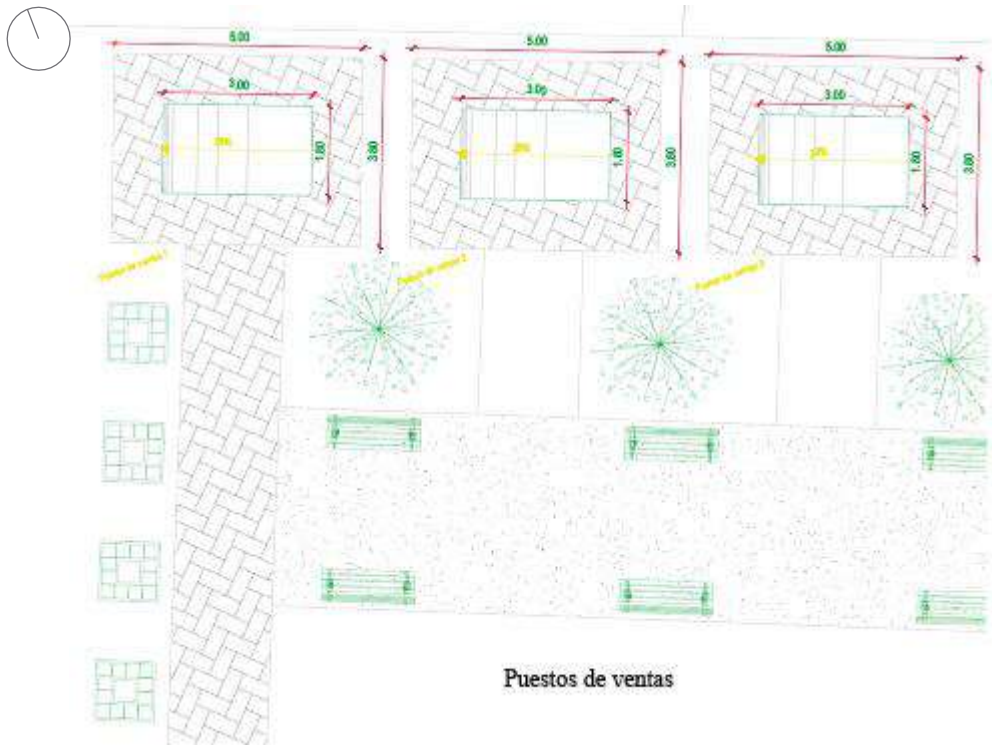


Gráfico 179: sección C: zoom planta puesto de ventas
Elaboración propia del autor

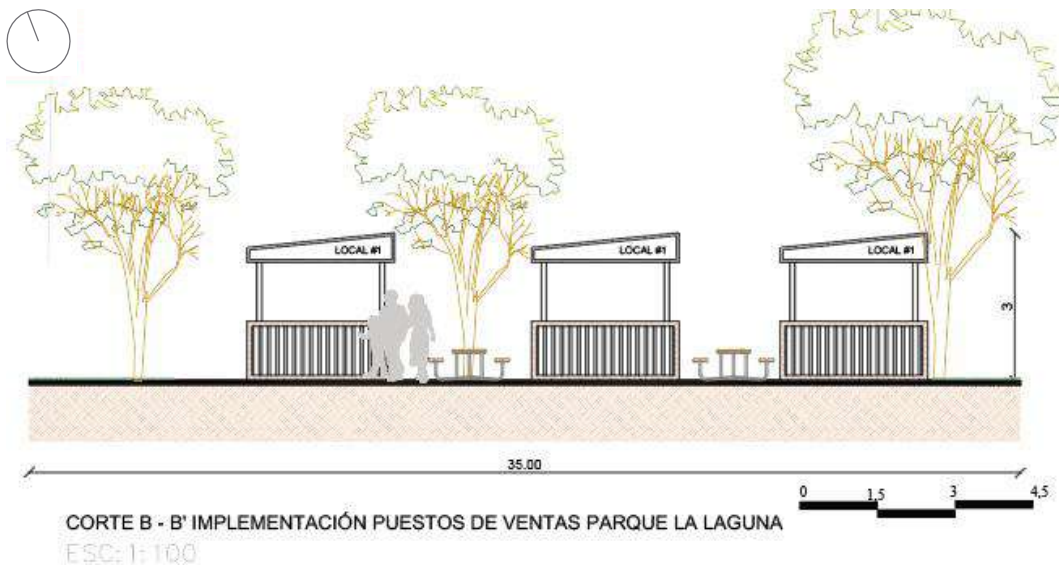


Gráfico 180: sección C: corte B / implementación puesto de ventas
Elaboración propia del autor

Se realiza a mayor detalle la zona D:

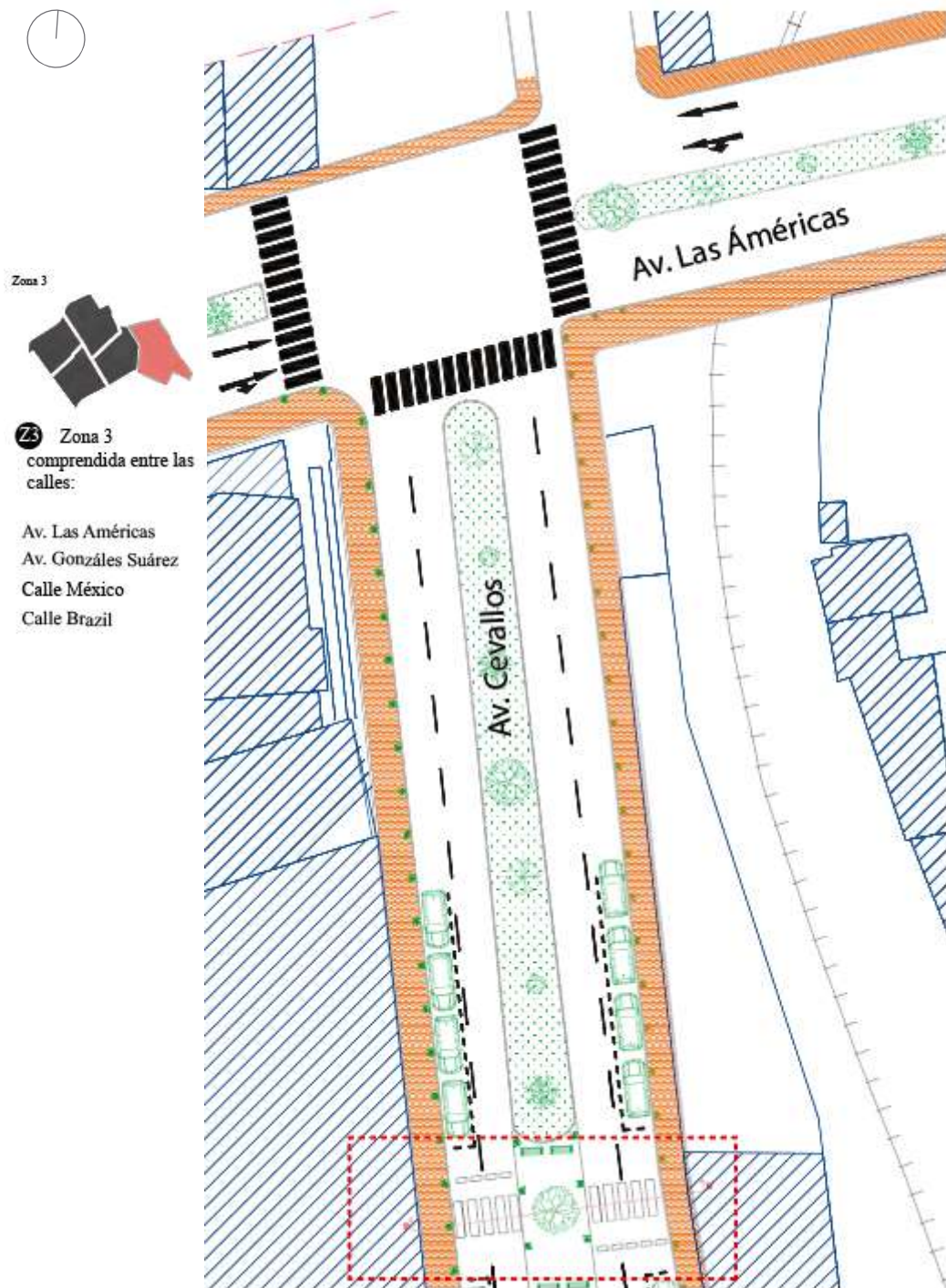


Gráfico 181: Planta sección D: repotencialización peatonal Av. Cevallos
Elaboración propia del autor

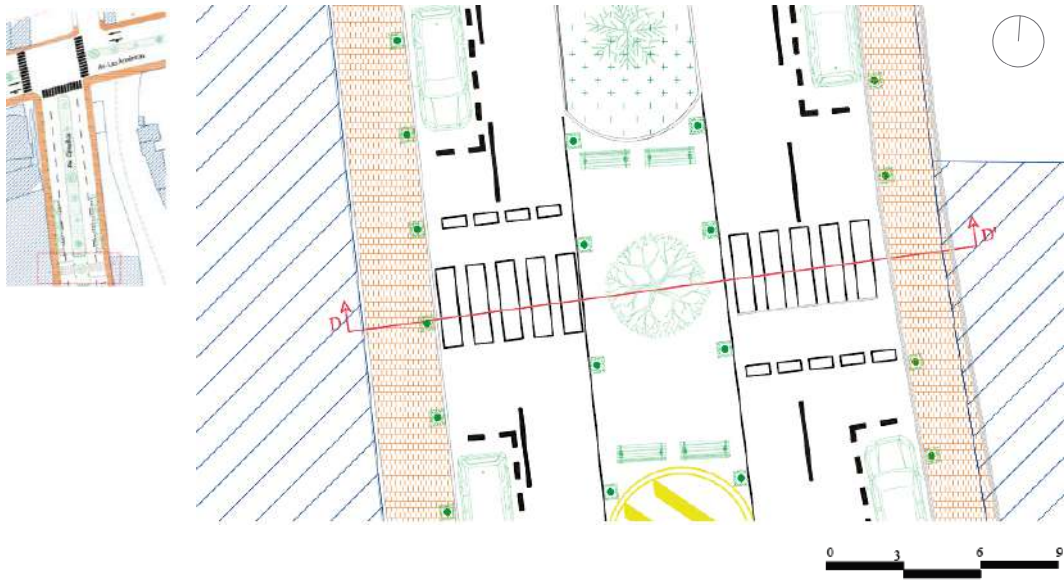


Gráfico 182: Zona 3 sección d: zoom planta zona de espera / cruce peatonal
Elaboración propia del autor

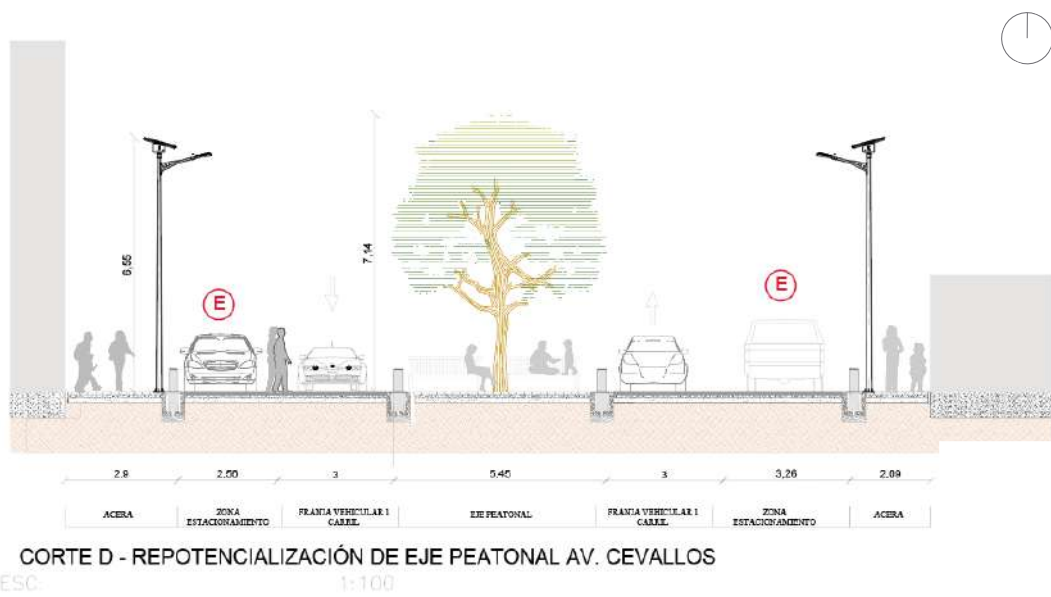


Gráfico 183: Zona 3 corte D: planta y corte repotencialización de eje peatonal Av. Cevallos
Elaboración propia del autor

Zona 4.

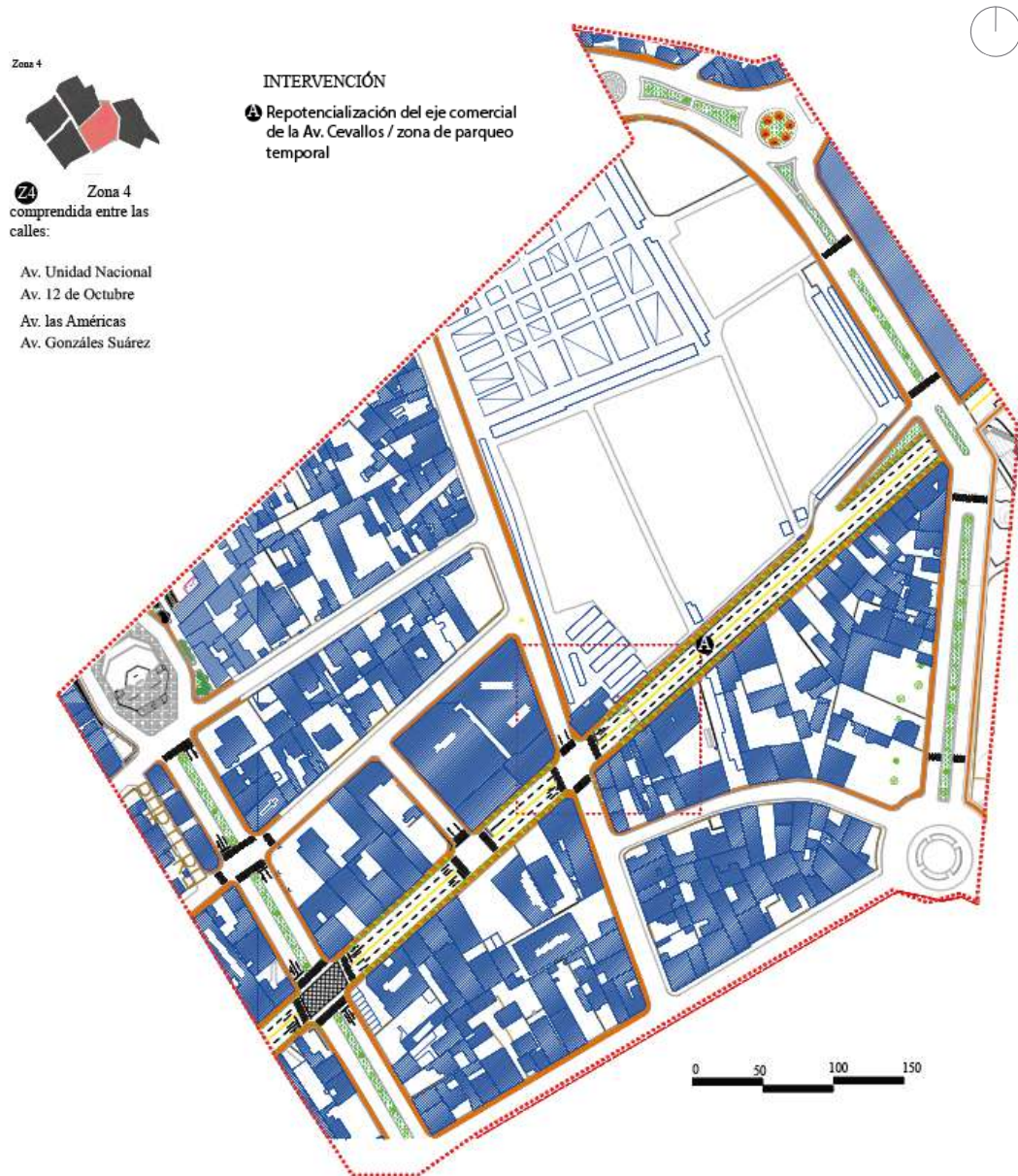


Gráfico 184: Zona 4
Elaboración propia del autor

La zona 4 aborda la siguiente intervención urbana:

- (A) Repotencialización del eje comercial de la Av. Cevallos / zona de parqueo temporal: el cual consiste en crear dentro del eje vehicular una zona para parqueo temporal que apoye al Centro Comercial Ferroviario; además

mantener un solo nivel entre acera y eje vial colocando bolardos retractiles. Además de considerar la ampliación de vereda, tratamiento de pisos y colocación de especies arbóreas de Fresno Tecoma Stans.

Se realiza a mayor detalle la zona A:

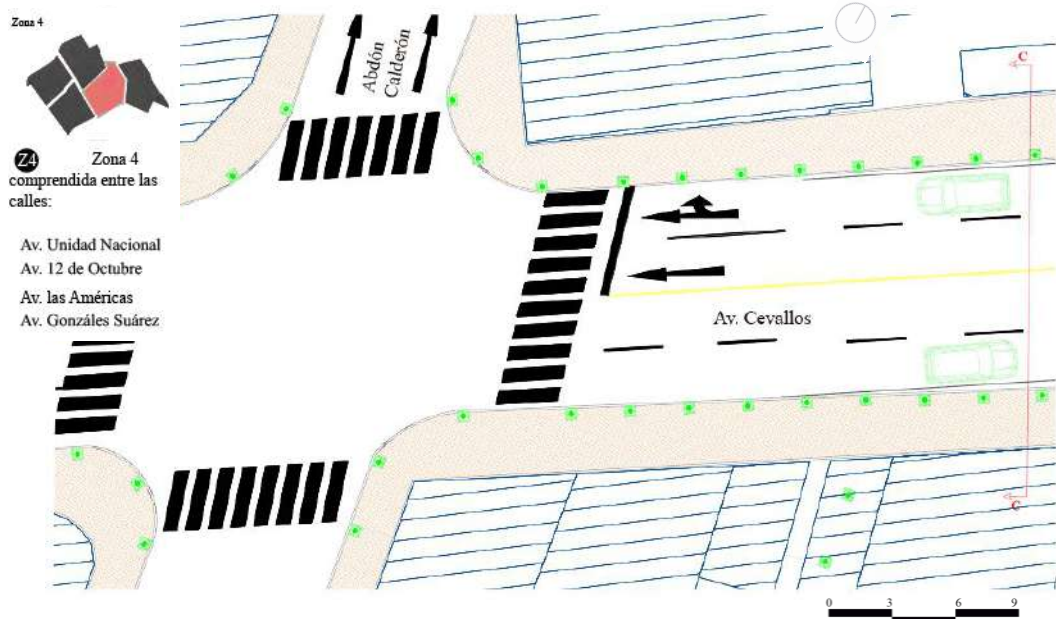


Gráfico 185: Zona 4 sección A: Planta repotencialización de eje peatonal Av. Cevallos (parqueo temporal)
Elaboración propia del autor

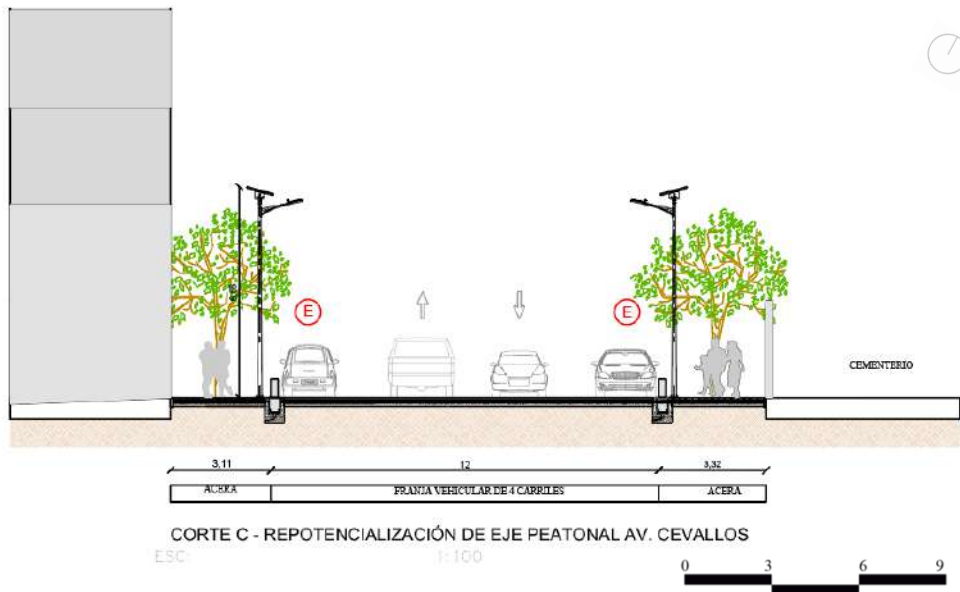


Gráfico 186: Zona 4 sección A: Corte c / repotencialización de eje peatonal Av. Cevallos
Elaboración propia del autor

Zona 5.

Zona 5



Z5 Zona 5
comprendida entre las
calles:

Calle Cristóbal Colón
Calle Maldonado
Av. 12 de Octubre
Av. Unidad Nacional



INTERVENCIONES

- A** Rehabilitación de juegos infantiles
- B** Rehabilitación cancha la Merced
- C** Repotencialización eje peatonal Calle Simón Bolívar
- D** Repotencialización eje comercial Av. Cevallos
- E** Punto de intervención Unidad Educativa Teresa Flor

Gráfico 187: Zona 5 plan estratégico
Elaboración propia del autor

La zona 5 aborda las siguientes intervenciones urbana:

(A). Rehabilitación de área activa parque la Merced (juegos infantiles).

(B). Rehabilitación de área activa parque la Merced (cancha la Merced).

(C). Repotencialización de eje comercial calle Simón Bolívar: consiste en la ampliación de vereda para crear zonas de permanencia a través de mobiliario urbano, vegetación creando zonas de sombra; este eje apoya a puestos de ventas de alimentos.

(D). Repotencialización de eje comercial Av. Cevallos: inicia en la Av. Cevallos y Maldonado terminando en la Av. Cevallos y Av. Las Américas; consiste en mantener un solo nivel entre calzada y acera, se colocan bolardos retractiles a lo largo del eje, además se hace una amplía de acera con tratamiento de pisos y colocación de luminarias. El objetivo es que funcione como un eje únicamente peatonal en las actividades festivas del Cantón Ambato.

(D). Zona de carga y descarga en eje comercial Av. Cevallos. Este funcionara como parqueo de emergencia. Estas zonas se ubican desde la Av. Cevallos y Maldonado hasta la Av. Cevallos y Vargas Torres pues apoyara a los locales de venta de mayor escala (venta de electrodomésticos).

(E). Punto de intervención Av. Cevallos entre las calles Vargas Torres y 5 de Junio. Consiste en conectar la Av. Cevallos con la Av. 12 de Noviembre a través de la calle Vargas Torres, en la vereda de la Av. Cevallos se genera un solo nivel de acera solucionando el espacio residual existente debido al desnivel que tiene. Además, se propone ensanchamiento de acera, tratamiento de piso, colocación de mobiliario entre estos ecotachos soterrados, se crea islas para puestos de comida reubicando los existentes en la zona. Se coloca especies arbóreas de Cucarda, Buganvina, Cepillo Rojo y Ficus , kikuyo; además de enredaderas en muros estos abordarían a la isla de calor urbano.

A mayor detalle se desarrollan la zona A:

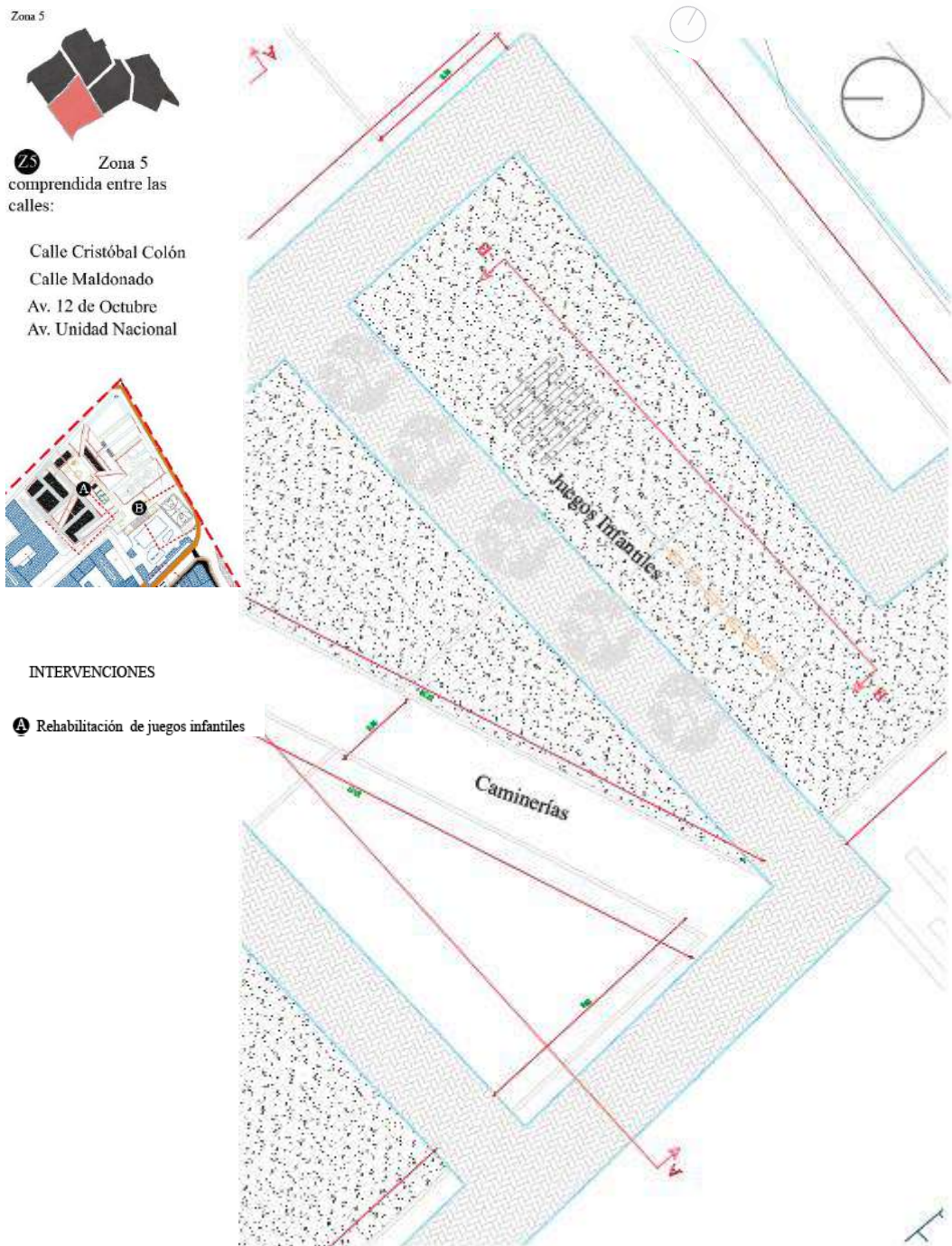
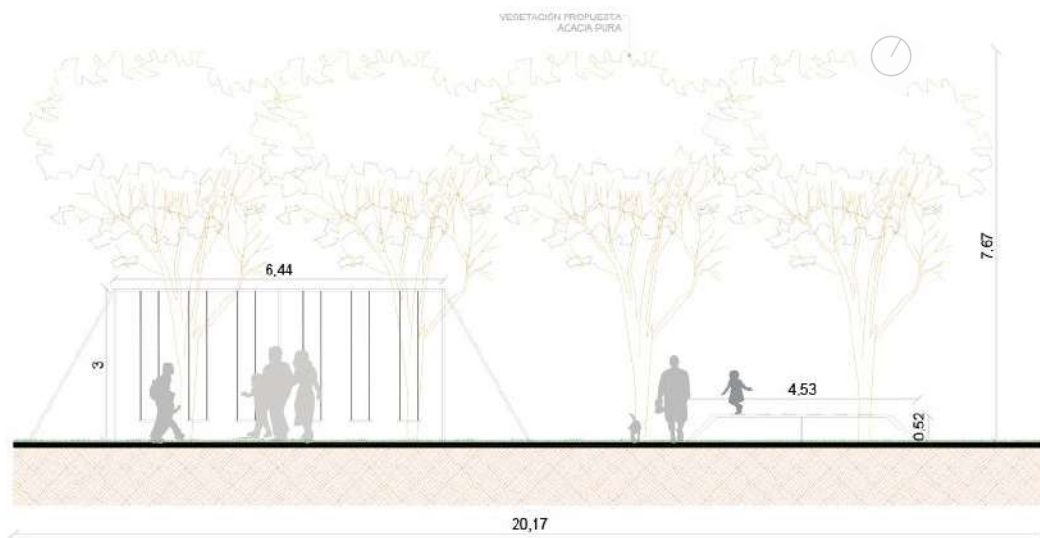


Gráfico 188: Zona 5 / planta rehabilitación de juegos infantiles parque la Merced
Elaboración propia del autor



CORTE B - REHABILITACIÓN JUEGOS INFANTILES PARQUE LA MERCED

ESC:

1:100



Gráfico 189: Zona 5 Corte B rehabilitación juegos infantiles en el parque la Merced
Elaboración propia del autor

A mayor detalle se desarrollan la zona B:

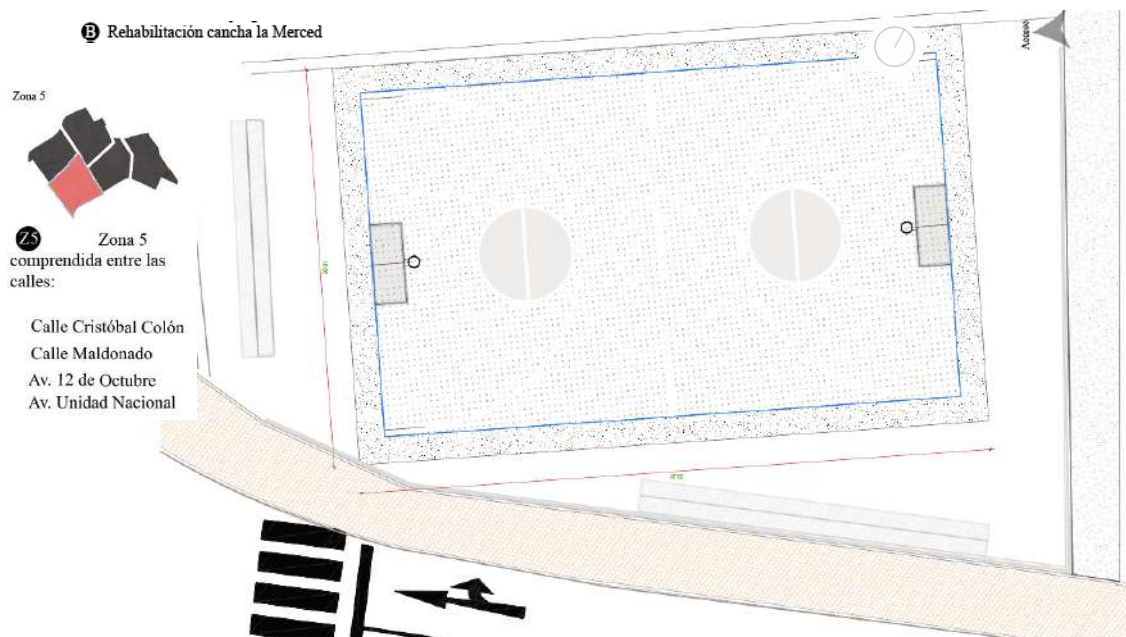


Gráfico 190: Zona 5 sección B : rehabilitación cancha la Merced
Elaboración propia del autor

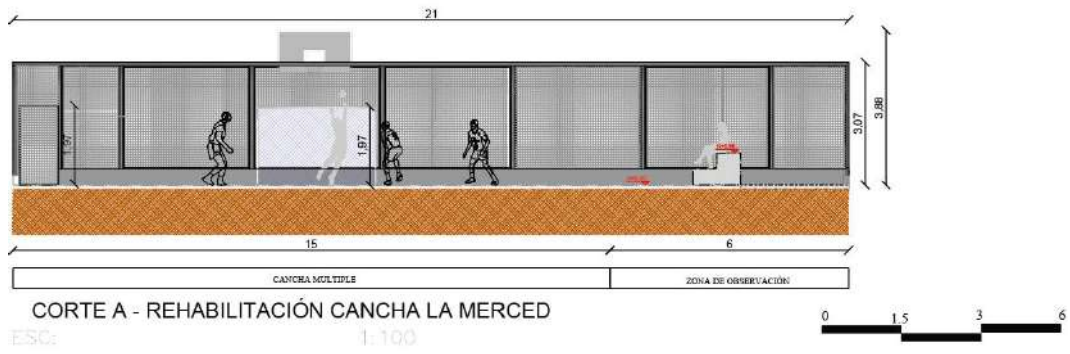


Gráfico 191: Zona 5 / sección B vista frontal cancha la Merced
Elaboración propia del autor

Se realiza a mayor detalle el Área C:

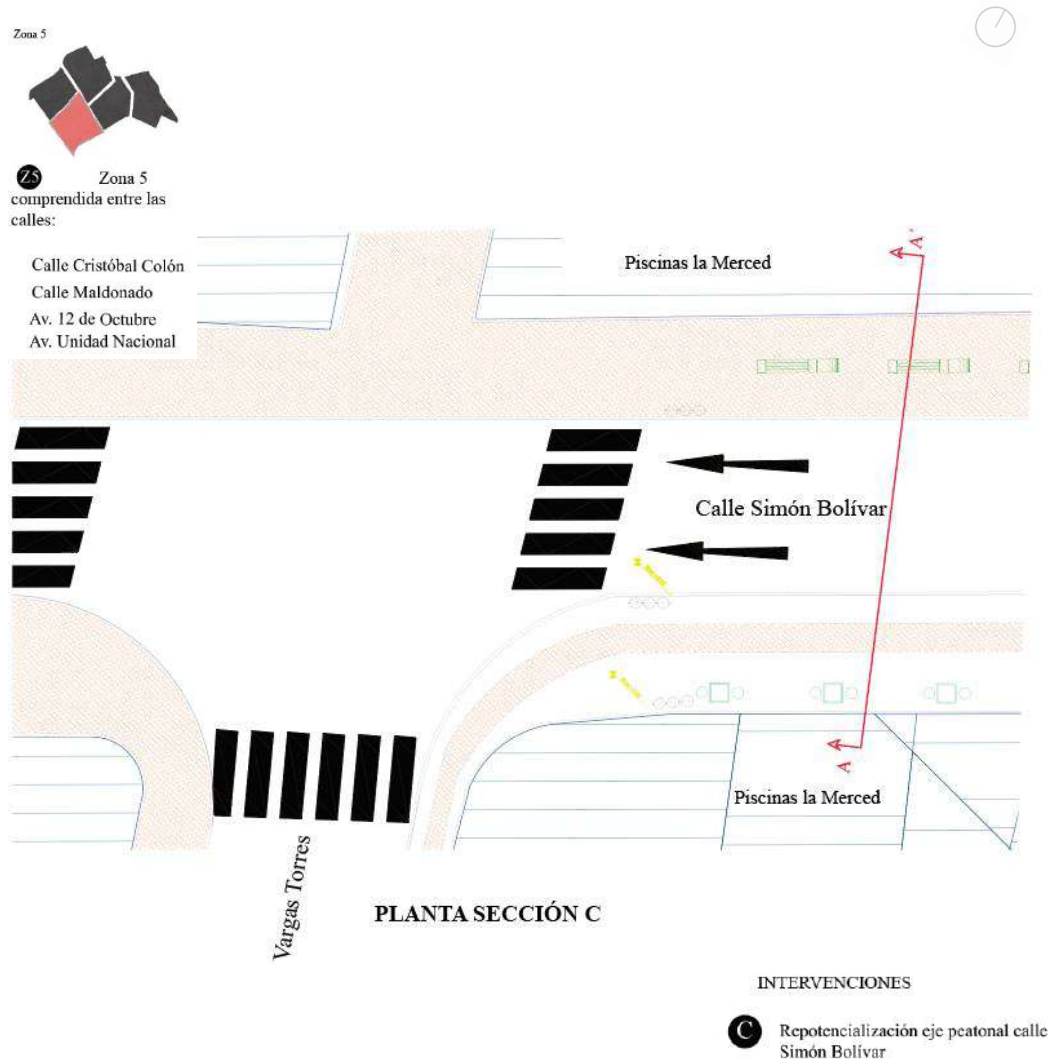
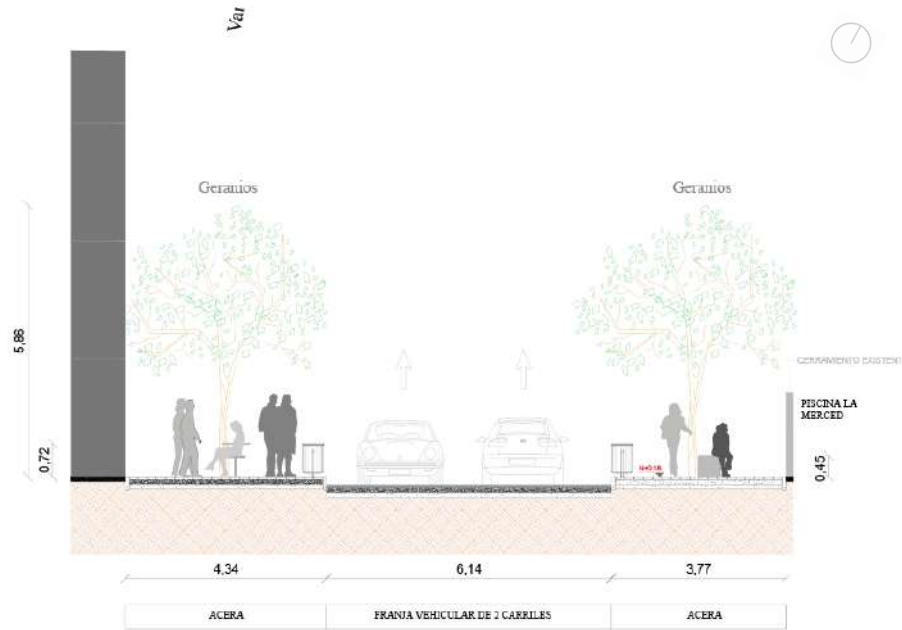


Gráfico 192: Zona 5 Area C : planta eje de repotencialización calle. Simón Bolívar
Elaboración propia del autor



CORTE A - A' REPOTENCIALIZACIÓN DE EJE COMERCIAL CALLE SIMÓN BOLÍVAR
 ESC: 1:100

Gráfico 193: Area C : corte A planta eje de repotencialización calle. Simón Bolívar
 Elaboración propia del autor

Se realiza a mayor detalle el Área D:

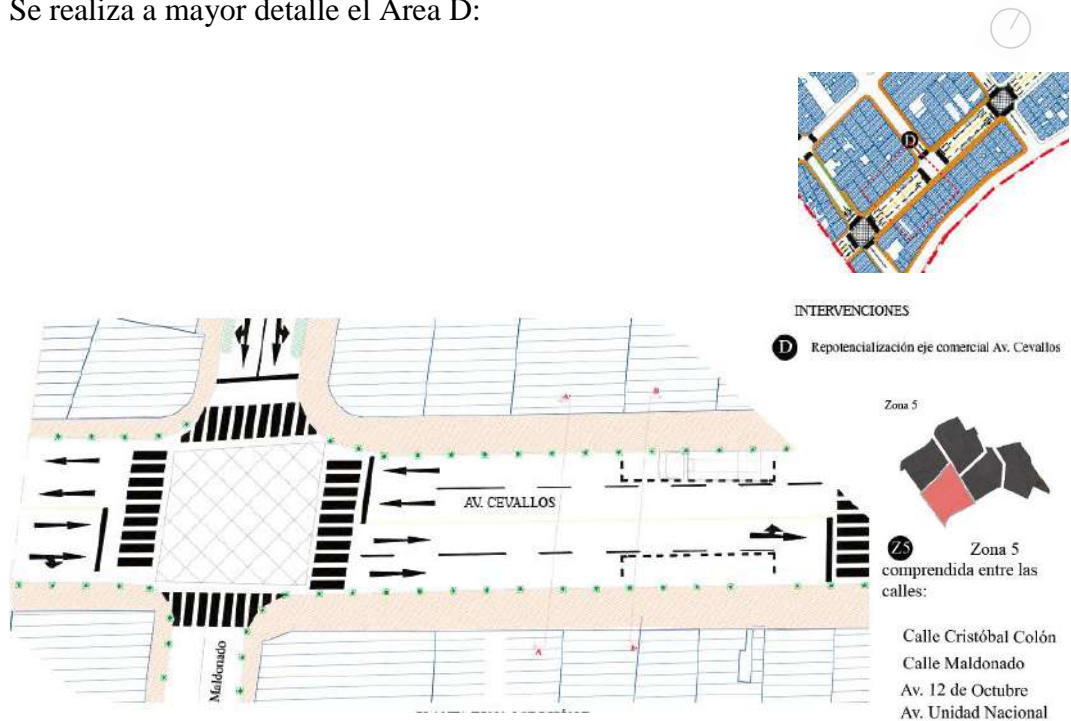
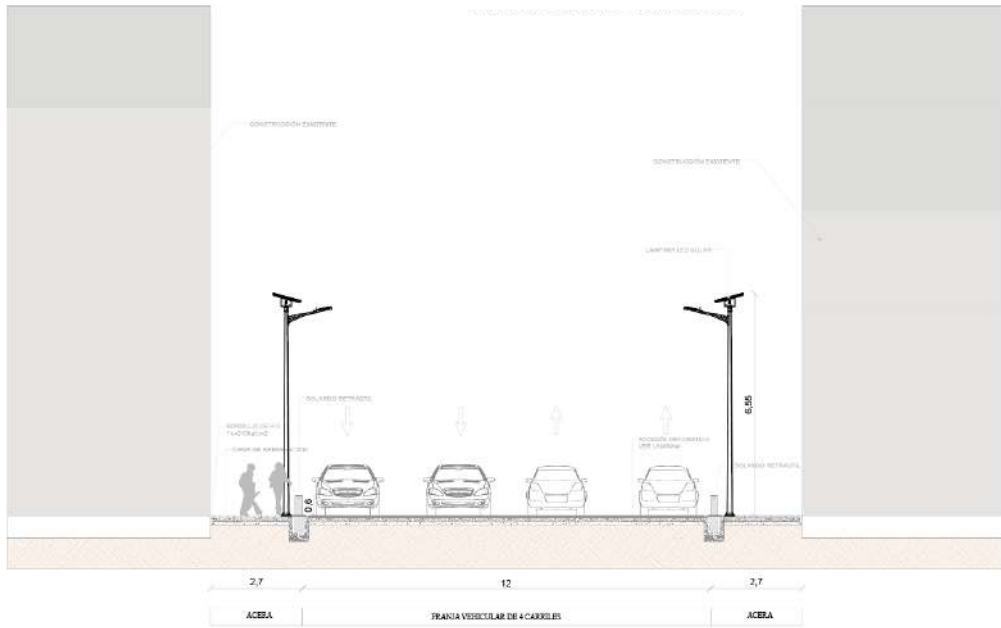
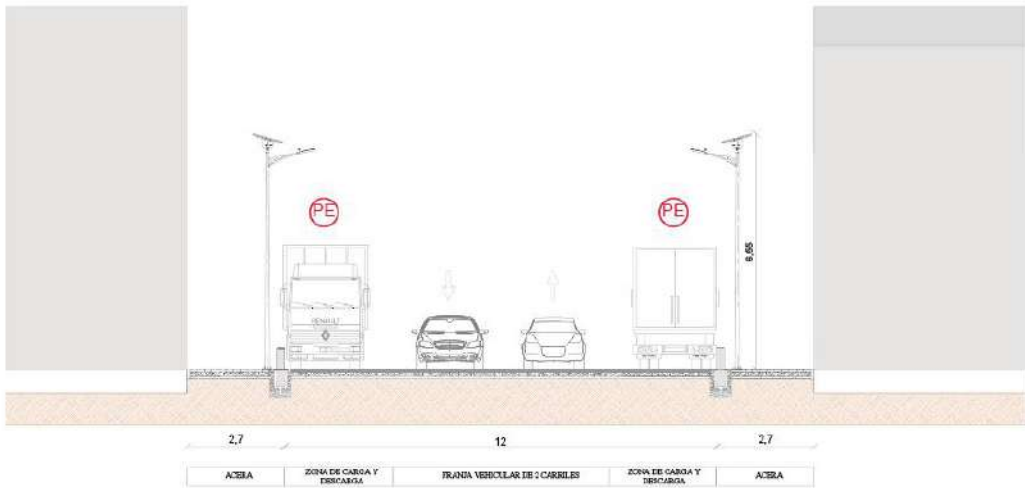


Gráfico 194: Zona 5: sección D / planta (eje de repotencialización Av. Cevallos)
 Elaboración propia del autor



CORTE A - A' REPOTENCIALIZACIÓN DE EJE PEATONAL AV. CEVALLOS

Gráfico 195: Zona 5: sección D / corte A (eje de repotencialización Av. Cevallos)
Elaboración propia del autor



CORTE B - B' REPOTENCIALIZACIÓN DE EJE PEATONAL / ZONA CARGA Y DESCARGA AV. CEVALLOS
ESQ: 1:100



Gráfico 196: Zona 5: sección D / corte B (eje de repotencialización Av. Cevallos)
Elaboración propia del autor

Se realiza a mayor detalle el Área E:

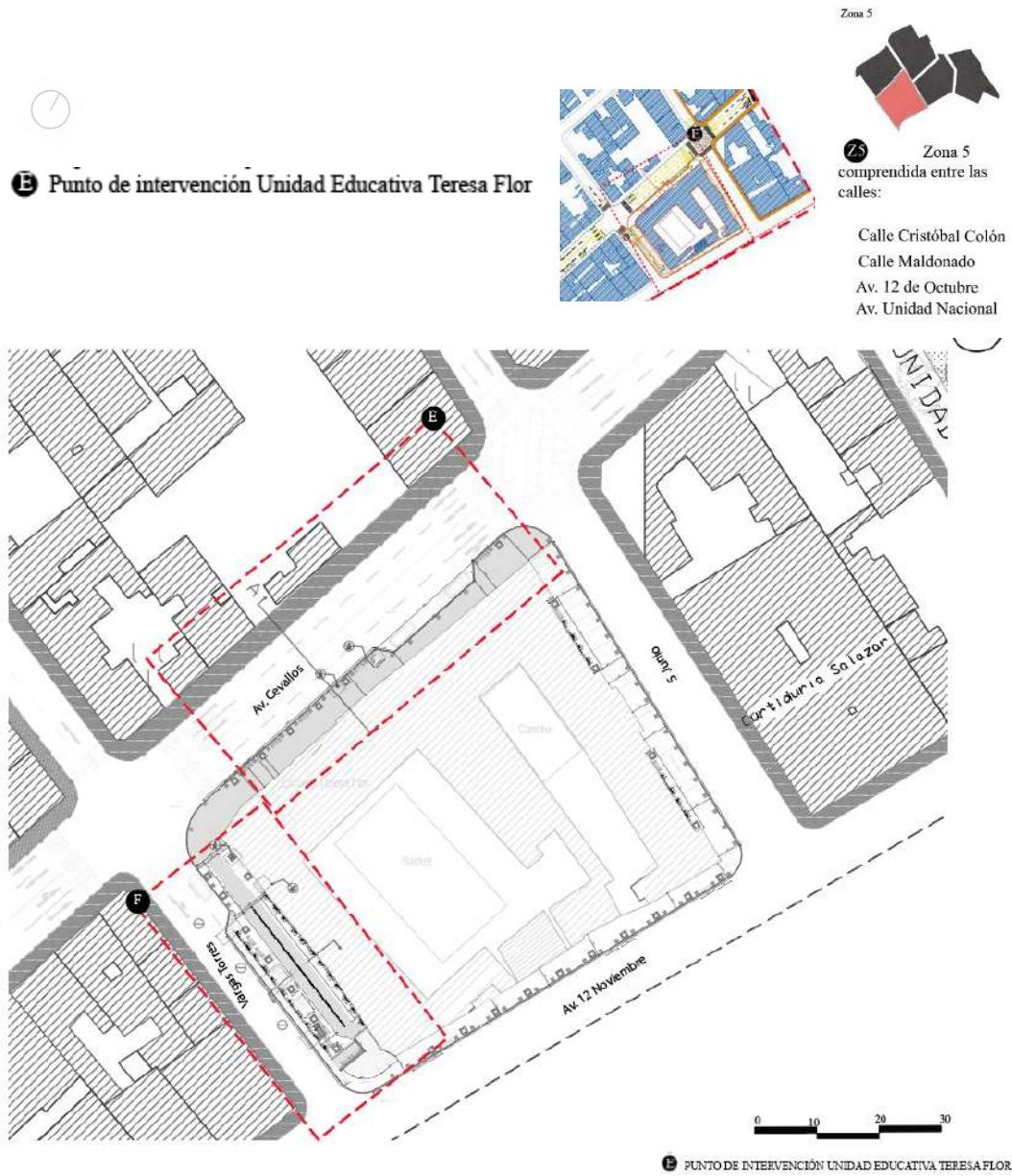


Gráfico 197: Area B : Planta punto de intervención de eje comercial Av. Cevallos (Unidad Educativa Teresa Flor)
Elaboración propia del autor

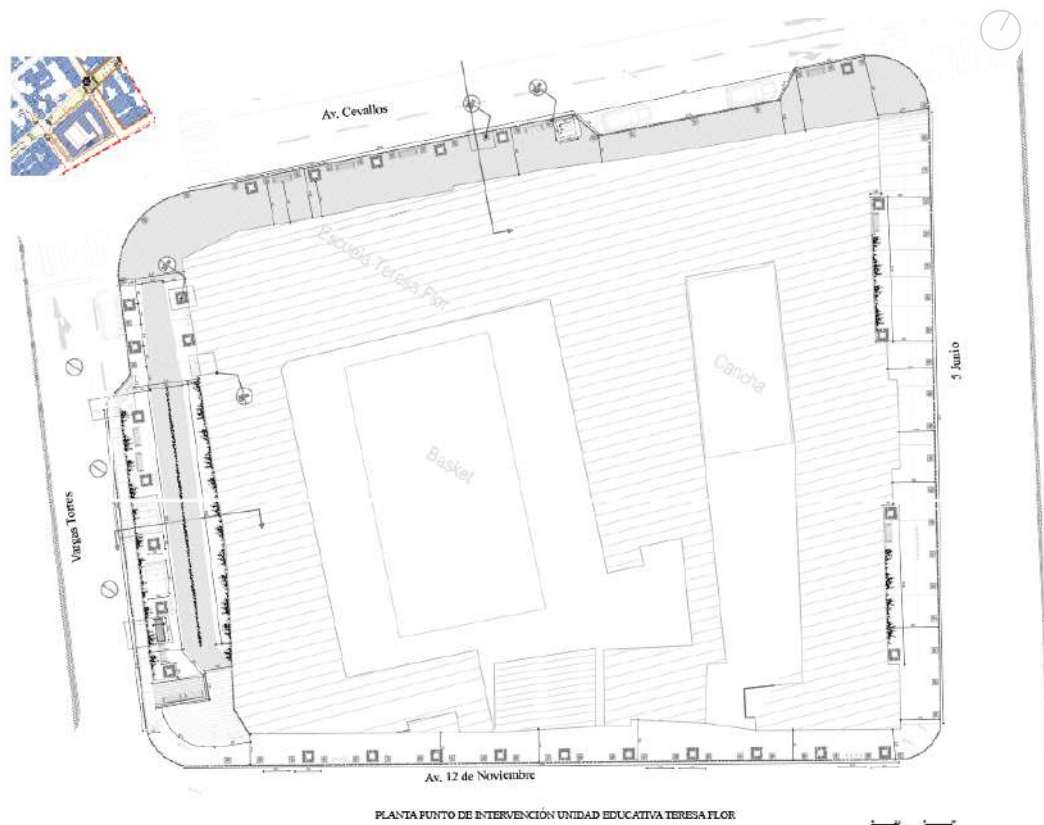


Gráfico 198: Area E : Punto de intervención / Planta
Elaboración propia del autor

DISEÑO	NOMBRE	NOMBRE CIENTÍFICO
	CUCARDA	TRADESCANTHIA SP
	BUGANVILLA	BOUGINVILLEAE SPECTABILIS
	CEPILLO ROJO	CALISTEMUM-LANCEOLATUS
	FICUS	FICUS BENJAMINA
	FICUS	FICUS BENJAMINA

Gráfico 199: Area E : Tabla de vegetación de punto de intervención
Elaboración propia del autor





CIBLUD	NOMBRE
	CÉSPED
	ADOQUÍN
	CERAMICA ANTIDESLIZANTE (RAMPAS)
	ADOQUÍN ECOLÓGICO

Gráfico 200: Area E : Tabla de vegetación de punto de intervención
Elaboración propia del autor

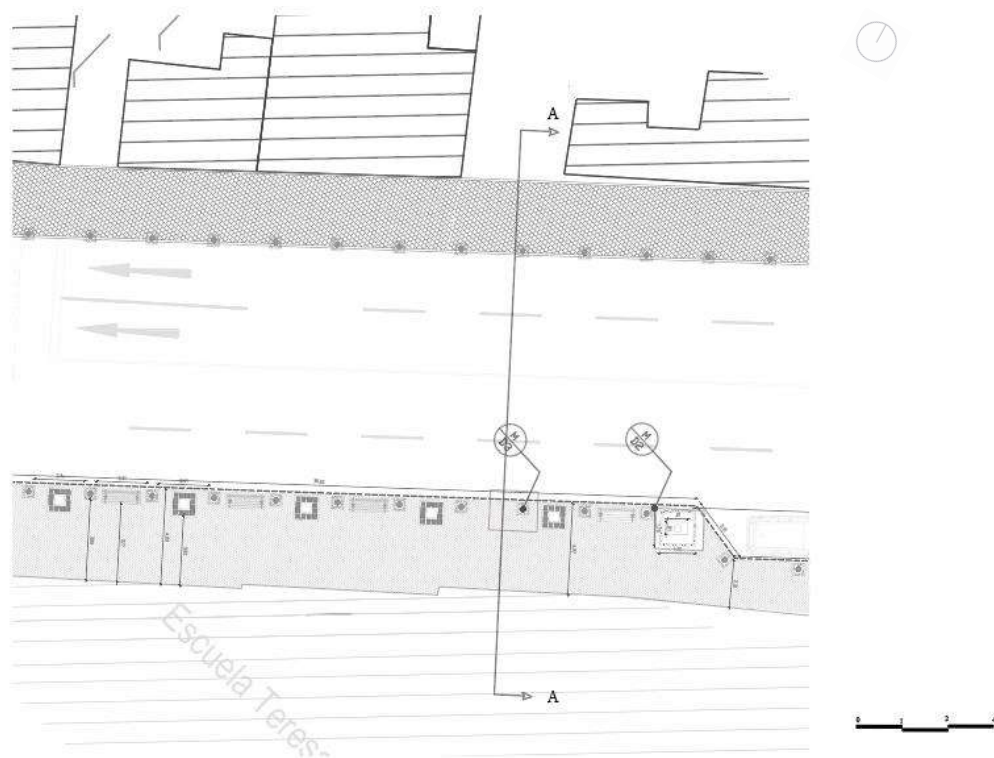


Gráfico 201: planta punto de intervención (sección E)
Elaboración propia del autor



Gráfico 202: corte A punto de intervención (sección E)
Elaboración propia del autor

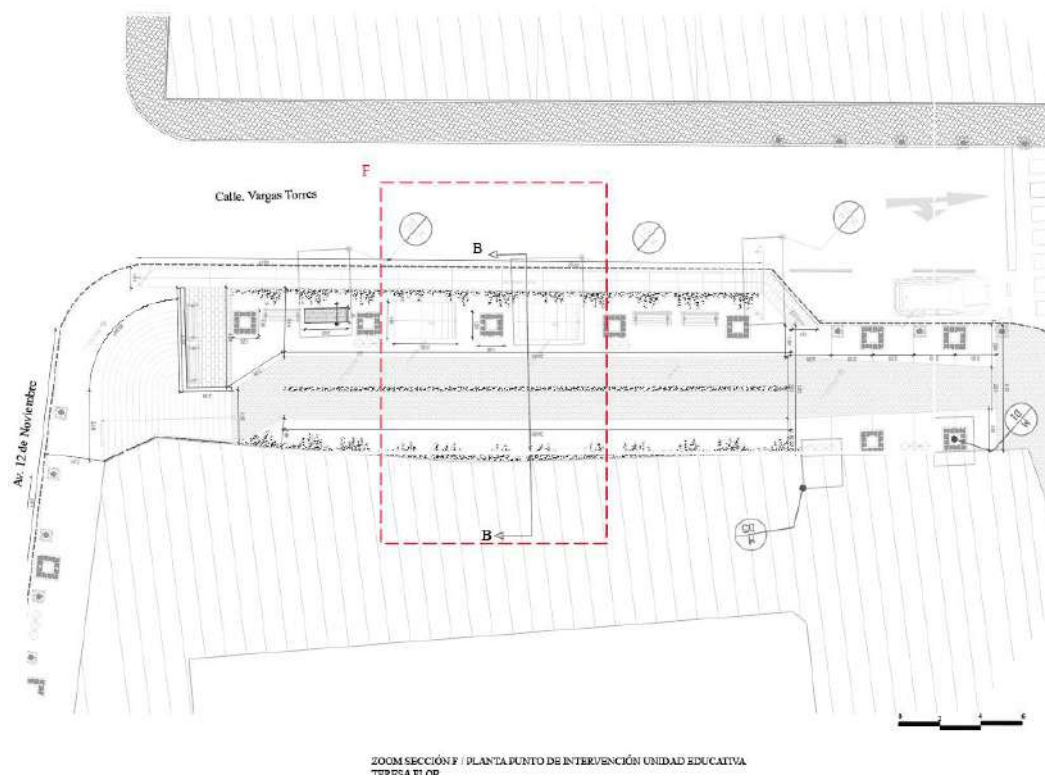


Gráfico 203: zoom / planta punto de intervención sección F
Elaboración propia del autor

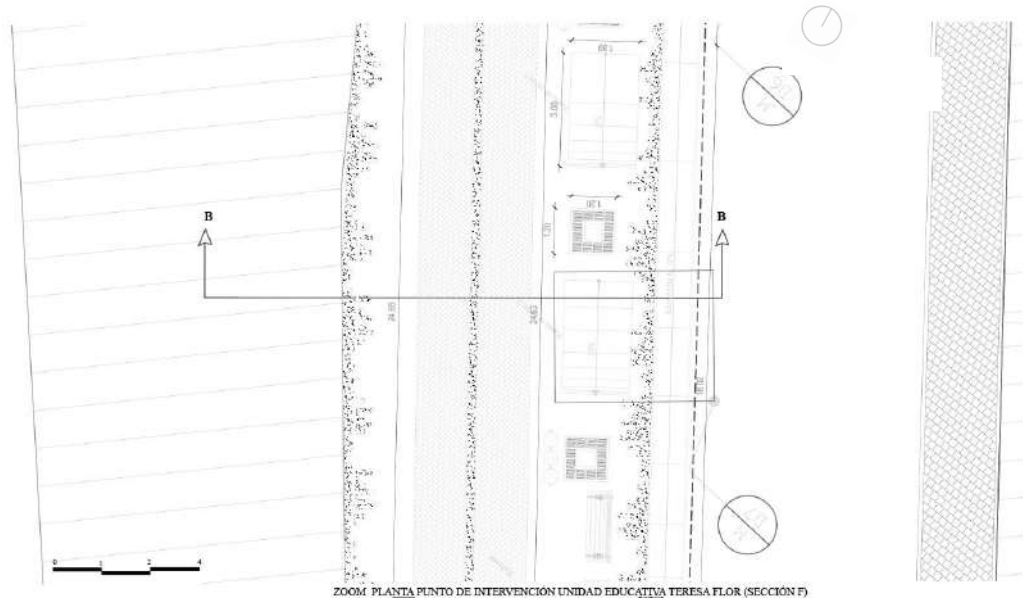


Gráfico 204: zoom planta punto de intervención / sección F
Elaboración propia del autor

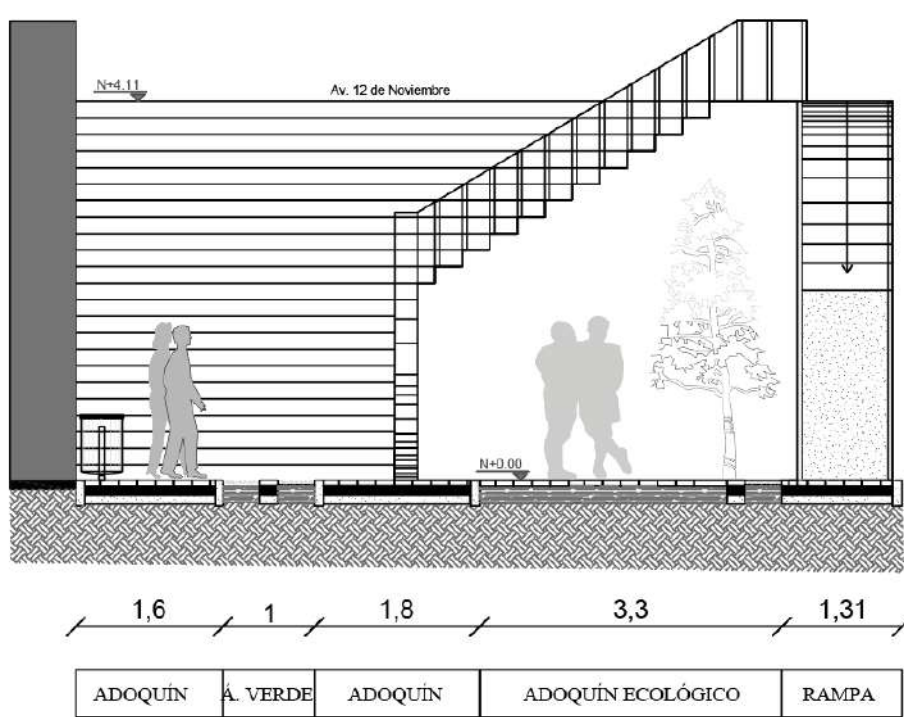
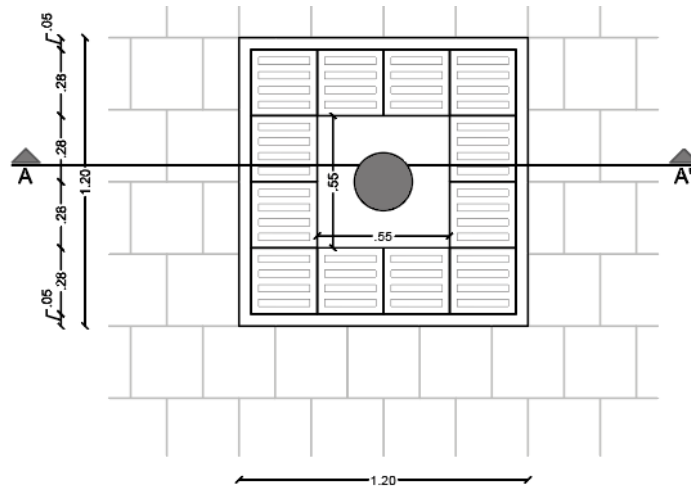


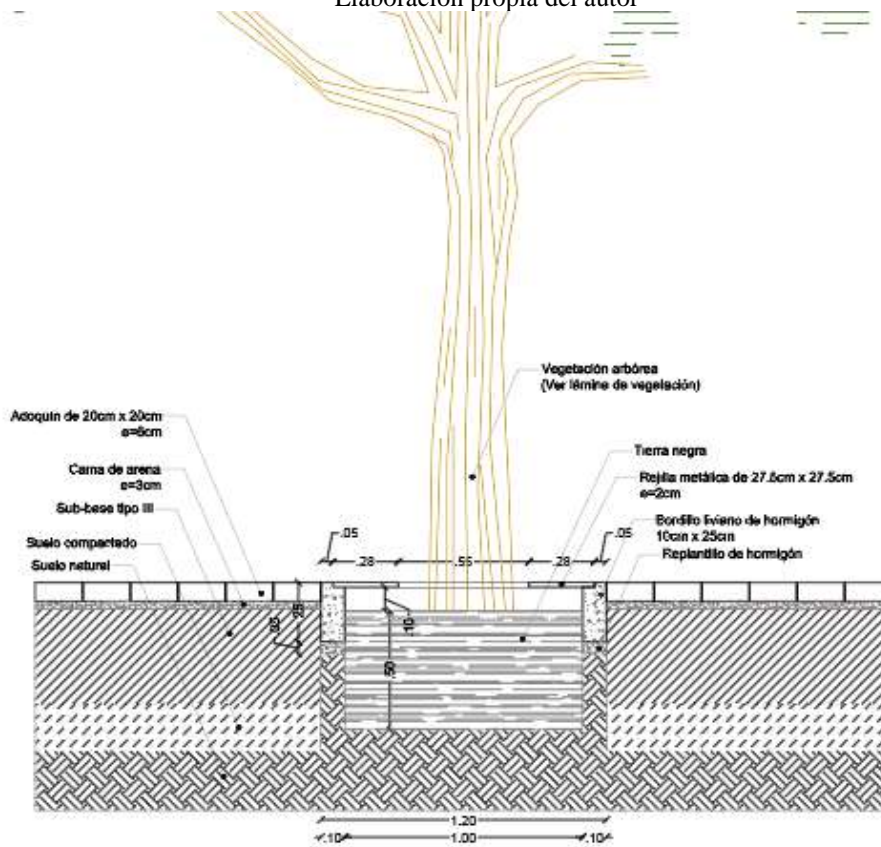
Gráfico 205: corte B planta punto de intervención / sección F
Elaboración propia del autor

Detalles



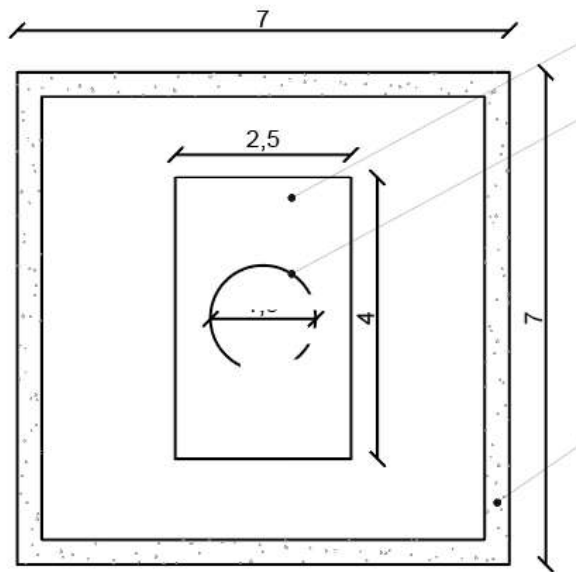
DETALLE 01 - Vista en planta Alcorque
ESC.: 1.20

Gráfico 206: Detalle de alcorque
Elaboración propia del autor



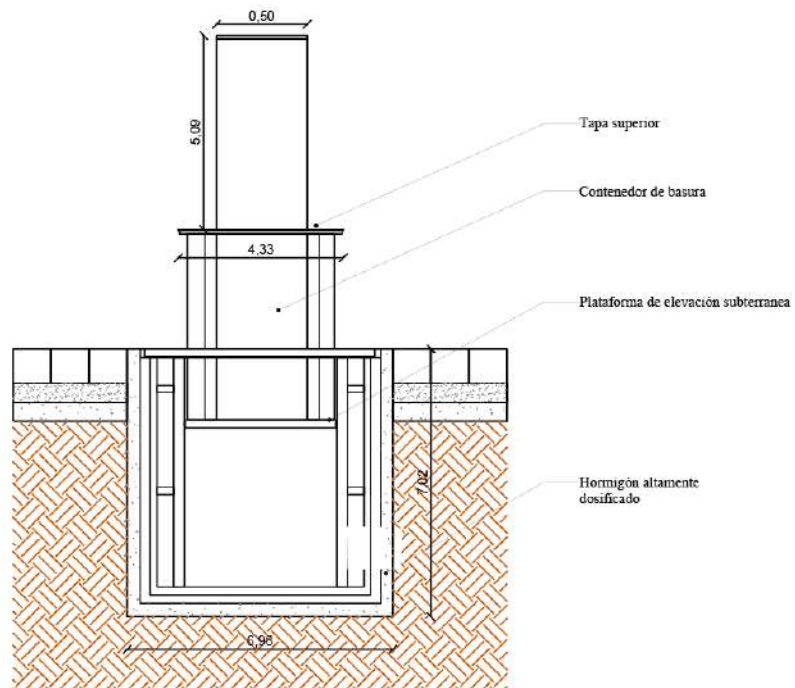
DETALLE 01 - Corte A - Alcorque
ESC.: 1.20

Gráfico 207: Detalle de alcorque
Elaboración propia del autor



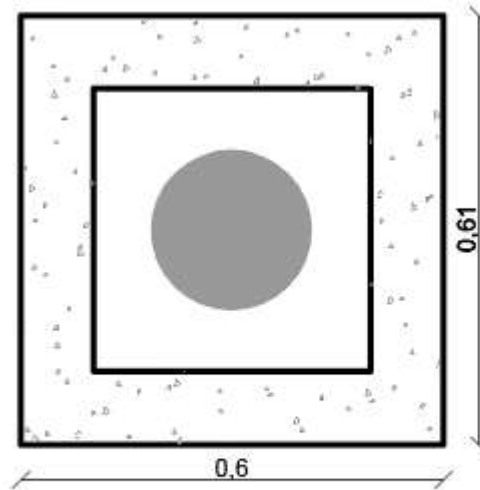
DETALLE 02 - Planta Contenedor soterrado
 ESC.: 1.20

Gráfico 208: Detalle contenedor soterrado
 Elaboración propia del autor



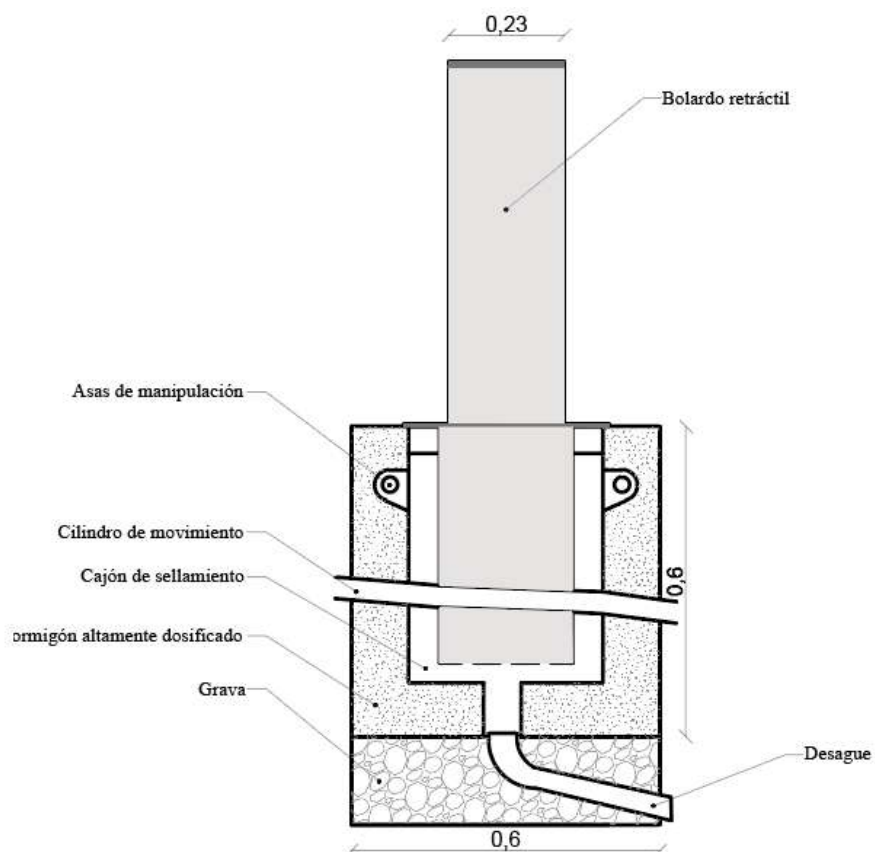
DETALLE 02 - Vista Lateral Contenedor soterrado
 ESC.: 1.20

Gráfico 209: vista frontal contenedor soterrado
 Elaboración propia del autor



DETALLE 03 - Planta de Bolardo Retráctil
 ESC.: 1.20

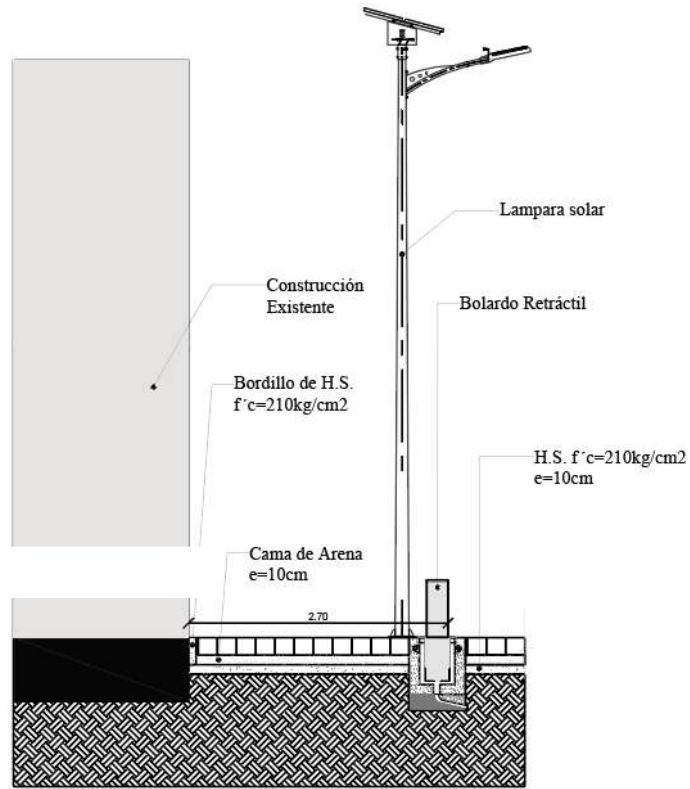
Gráfico 210: Planta bolardo retráctil
 Elaboración propia del autor



DETALLE 03 - Bolardo Retractil

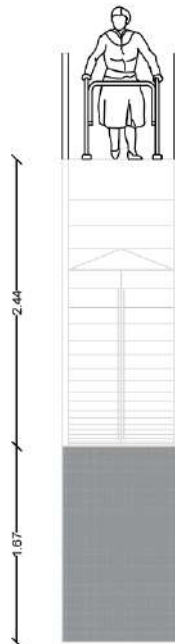
ESC.: 1.20

Gráfico 211: Vista frontal bolardo retráctil
 Elaboración propia del autor



DETALLE 02 - Calzada
 ESC.: 1.50

Gráfico 212: Detalle de calzada / bolardo retráctil
 Elaboración propia del autor



DETALLE 04 - Corte A- Rampa
 ESC.: 1.20

Gráfico 213: corte de rampa
 Elaboración propia del autor

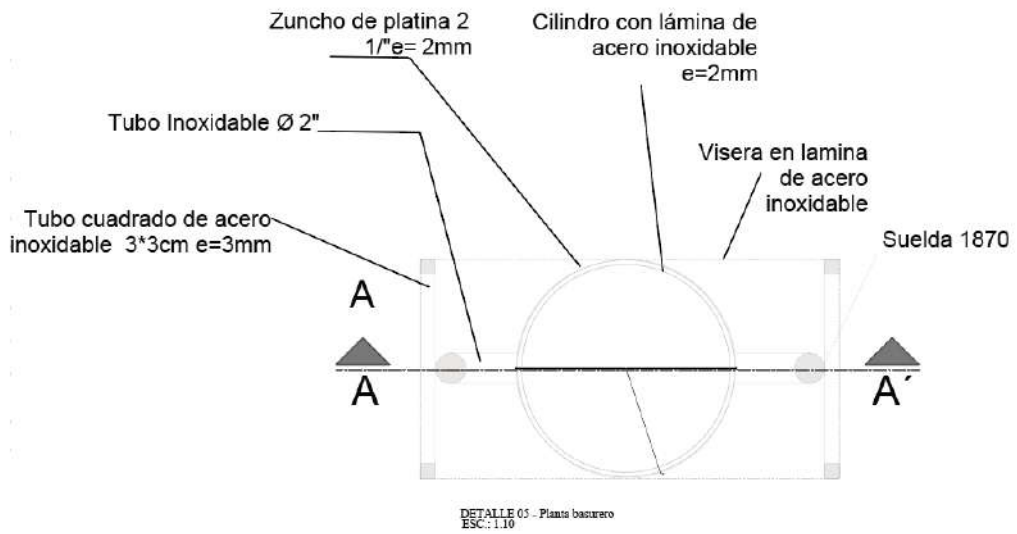


Gráfico 214: planta de basurero
Elaboración propia del autor

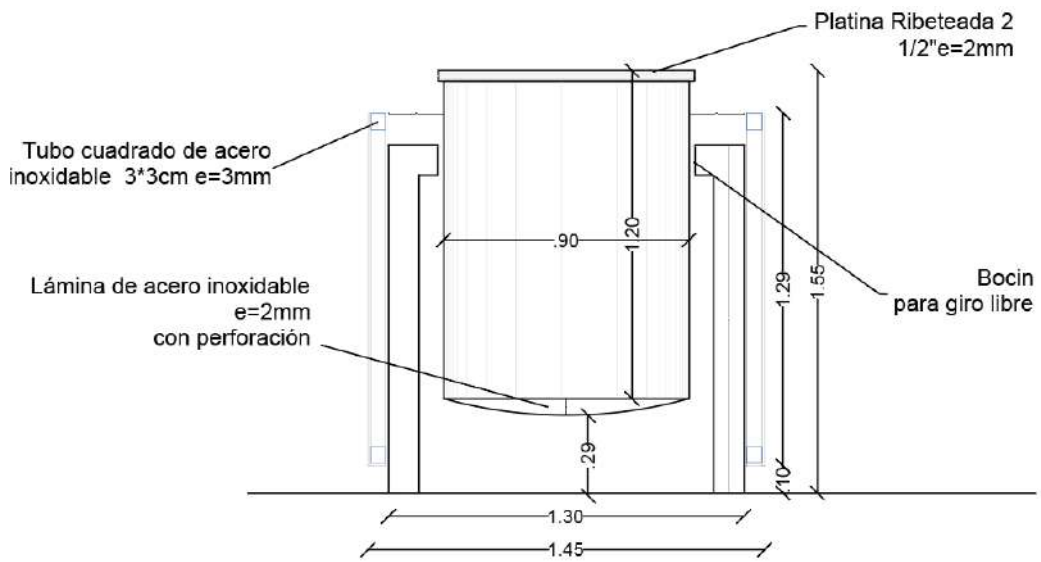
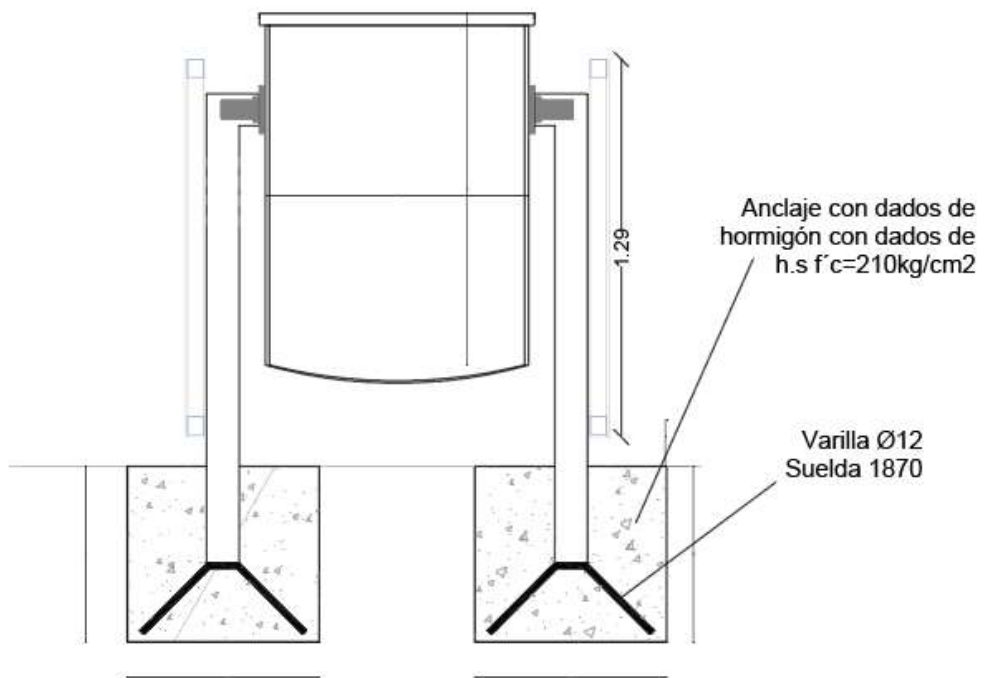
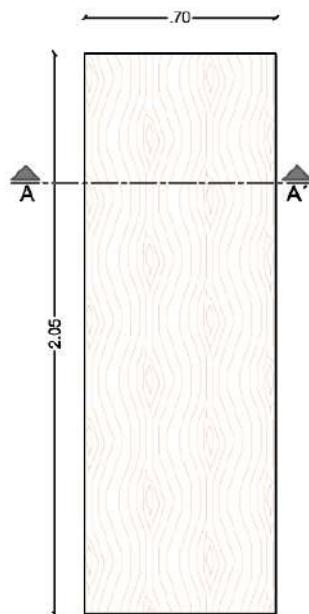


Gráfico 215: corte A / basurero
Elaboración propia del autor



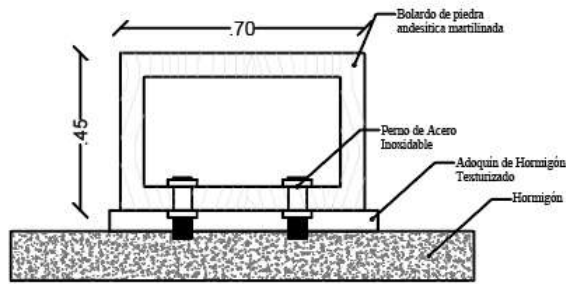
DETALLE 05 - Corte A basurero
ESC.: 1.10

Gráfico 216: vista frontal / basurero
Elaboración propia del autor



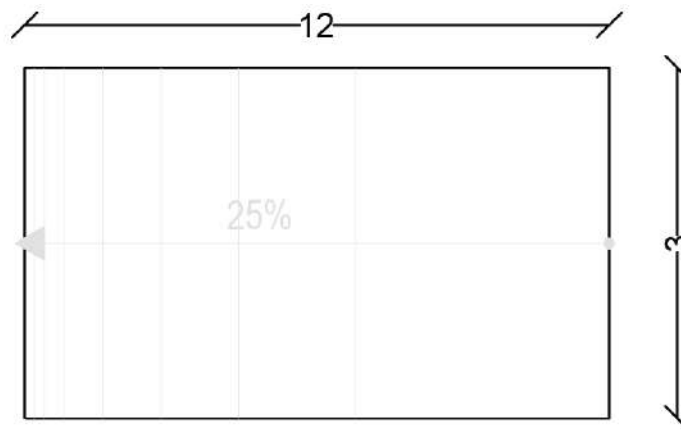
DETALLE 06 - Planta Banca tipo A
ESC.: 1.20

Gráfico 217: planta banca tipo
Elaboración propia del autor



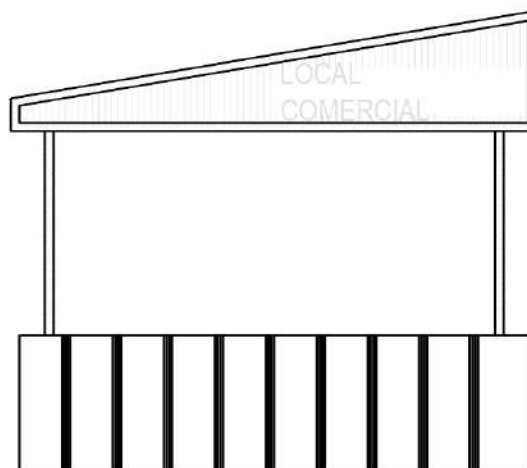
DETALLE 06 - Corte A - Banca tipo A
ESC.: 1.20

Gráfico 218: corte A banca tipo
Elaboración propia del autor



DETALLE 07 - Planta de puesto de ventas
ESC.: 1.10

Gráfico 219: planta de puesto de ventas
Elaboración propia del autor



DETALLE 07 - Vista lateral puesto de ventas
ESC.: 1.10

Gráfico 220: vista frontal de puesto de ventas
Elaboración propia del autor

Render



Gráfico 221: punto de intervención Unidad Educativa Teresa Flor
Elaboración propia del autor



Gráfico 222: plaza de encuentro con áreas verdes
Elaboración propia del autor



Gráfico 223: muros verdes
Elaboración propia del autor



Gráfico 224: puestos de ventas
Elaboración propia del autor

Bibliografía

- Cobo Torres, A., & Neira Orellana, A. (Julio de 2018). *Identificación de Tejidos Urbanos en la ciudad de Cuenca*. Recuperado el 25 de 03 de 2019
- Fernández Güell, J. (25 de 03 de 2006). *Planificación Estratégica de las ciudades. Nuevos instrumentos y procesos*. Recuperado el 2019
- Garmendia Antín, M. (Mayo de 2008). *Cambios de la estructura urbana y territorial facilitados por la alta velocidad ferroviaria. La línea Madrid - Sevilla a su paso por la Provincia de la ciudad Real*. Recuperado el 11 de Mayo de 2018
- Alberts, & Villa. (1980).
- Alcántara Vasconcellos, E. (Septiembre de 2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Obtenido de CAF.
- Amado, J. (24 de Abril de 2012). *Plataforma urbana*. Recuperado el 17 de 05 de 2018, de Orígenes y evolución del espacio público: Desafíos y oportunidades para la gestión urbana actual.
- Arias Betancourt , A. (septiembre de 2014). *Centro para estudiantes universitarios en "La Floresta": "Modelos de Agrupación Modular"*. Recuperado el 22 de 03 de 2019
- Avella Palacio, C. (13 de Agosto de 2008). *Modelo de conexión rural - urbano*. Recuperado el 27 de 03 de 2019
- Avellaneda, P. (Septiembre de 2008). *Ciudad Popular, Organización funcional y movilidad. Arquietectura y ciudad*. (EDICION.DIGITAL_006, Ed.) Recuperado el 11 de 05 de 2018
- Baratta Pappini, A. (MARZO de 2015). *Movilidad Peatonal y seguridad ciudadana: Evaluación e intervenciones urbanas ene le espacio público de la comuna de la granja. Actividad formativa equivalente a tesis para oprtar al grado*. Recuperado el 07 de 05 de 2018
- Bass Zavala, S. (Abril de 2006). *Estructura social y planeación urbana en la ciudad de México, 1990 - 2000*. Recuperado el 11 de 05 de 2018
- Bercomo, C. (2011). *Criterios teóricos para la intervención urbana en los cascos históricos o tradicionales*. Caracas- Venezuela.
- Borau Jordán , J. (Junio de 2011). *Accesibilidad universal y diseño para todos Arquitectura y Urbanismo*. Recuperado el 12 de 05 de 2018, de Fundación ONCE para la cooperación e inclusión social de personas con discapacidad.
- Borja , J., & Muxí, Z. (2000). Recuperado el 12 de 05 de 2018
- Borja, J. (2001). *Ciudadanía y espacio público*. Recuperado el 12 de 05 de 2018

- Borja, Jordi; Muxi, Zaidi. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona.
- Boudeguer Simonetti , A., Prett Weber , P., & Squella Fernández, P. (Octubre de 2010). *Ciudades y espacios para todos*. (P. E. ejemplares, Ed.) Recuperado el 12 de 05 de 2018, de Manual de accesibilidad universal.
- Burgos Rey, G. (2017). *De los tejidos urbanos al tejido social: para contrarrestar la inequidad social a través de la Arquitectura*. Recuperado el 22 de 03 de 2019
- Carrión , F. (2001). *La ciudad construida urbanismo en América Latina*.
- Chiarella, M., Fedele , J., Sferco, S., & Basaber, H. (Julio / Diciembre de 2007). *Intervenciones urbanas - Transversalidad e interdisciplina para estudios urbanos*. Recuperado el 05 de Mayo de 2008, de arqiteturarevista.
- Cifuentes Alvarado, M. (Marzo de 2005). *Transferencia de terminal de buses*. Recuperado el 22 de 03 de 2019
- Coello Hinojosa, F. (2017). *Planificación Territorial de espacios rurales para la utilización del turismo como herramienta para la conservación de la riqueza natural y patrimonio de estos*. Recuperado el 25 de 03 de 2019
- Concejo Metropolitano de Quito. (2003). *La ordenanza sustitutiva a la ordenanza No. 3445 que contiene las normas de arquitectura y urbanismo*. QUITO. Obtenido de http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20A%C3%91OS%20ANTERIORES/ORD-3457%20-%20NORMAS%20DE%20ARQUITECTURA%20Y%20URBANISMO.pdf
- Congestión vehicular, un problema en Ambato. (25 de 09 de 2010). Obtenido de <https://www.lahora.com.ec/tungurahua/noticia/1102082427/congestion->
- Cunha, J., & Vignoli, J. (2009). Crecimiento urbano. *Revista Latinoamericana de Población*, 24-64. Obtenido de <http://www.redalyc.org/pdf/3238/323827368003.pdf>
- Daza, M., & Wady, J. (Diciembre de 2008). *Espacio público y calidad de vida urbana*. Recuperado el 25 de 03 de 2019
- Diario la Hora. (05 de julio de 2017). Parque automotor crece en Ambato. Obtenido de <https://lahora.com.ec/tungurahua/noticia/1102081807/parque-automotor-crece-en-ambato->
- Ducci, M. (2014). *Conceptos Básicos de Urbanismo*. Recuperado el 22 de 03 de 2019, de https://www.academia.edu/22618543/Maria_Elena_Ducci_-_CONCEPTOS_BASICOS_DE_URBANISMO
- El telégrafo. (2014).

- Férrnandez, J., García, J., Junca, j., Torralba, C., & Santos, J. (2015). *Manual para un entorno accesible*. Recuperado el 27 de 03 de 2019
- Francisco Javier , A. (Marzo de 2012). Redes de transporte, articulaci3n territorial y desarrollo regional. *Revista de Estudios Andaluces N° 30 (2013) pp.27-47, 21*. Recuperado el 12 de 05 de 2018, de http://institucional.us.es/revistas/andaluces/30/art_2.pdf
- GAD, M. A. (2015). *Actualizaci3n del plan de desarrollo y ordenamiento territorial*. Recuperado el 14 de 05 de 2018, de GAD Municipipan de Ambato.
- Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente*. Recuperado el 12 de 05 de 2018, de ONU HABITAD.
- GeoEcuador. (2008). *Estado del Aire*. Obtenido de GEOECUADOR.
- Gobierno Aut3nomo Descentralizado Municipal Ambato. (30 de Julio de 2014). *Bolet3n n°16 CAUSAS DE CONGESTION VEHICULAR*. Obtenido de La Direcci3n Municipal de Tr3nsito, Transporte y Movilidad, de lunes a viernes de 06: 30 a 22: 15 y los s3bados de 10: 00 a 18: 00, a trav3s de su Centro de gesti3n de Tr3nsito Municipal de Ambato (CGTMA), monitorea el tr3fico vehicular mediante 26 c3mara.
- G3mez Lopera, F. (2005). *Ciudad y territorio. Estudios territoriales, XXXVII (144) 2005*. Recuperado el 22 de 03 de 2019
- G3mez Lopera, Francisco. (22 de 03 de 2005). *Las zonas verdes como factor de calidad de vida en las ciudades. Ciudad y territorio. Estudio territoriales, XXXVII (144) 2005*. Recuperado el 1 de mayo de 2019
- Gonzales, M. (12 de Octubre de 2007). *Los medios de transporte en la ciudad. Un an3lisis comparativo*. Recuperado el 12 de 05 de 2018, de Olvida el coche respira limpio.
- Guti3rrez Valdivia, B., Ciocoletto, A., & Garc3a Almirall, P. (s/d de s/m de s/a). *Cambio social y conviencia en el espacio p3blico de Barcelona*. Obtenido de Mesa tem3tica 5: La producci3n popular de la ciudad y pol3ticas p3blicas redistributivas.
- HABITAT, O. (16 de mayo de 2016). *Movilidad Urbana sostenible y espacio p3blico. Centro Juvenil "El sitio de mi recreo", villa de vallecas*. Recuperado el 05 de 06 de 2018
- INEC. (2010).
- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Espa~a.
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Espa~a.

- Márquez, P. (2012). *Intervenciones urbanas en el espacio público y percepción de inseguridad en el espacio público*.
- Mínguez, E., Vera MoURE, M., & Meseguer, D. (nov de 2013). *Nuevo Contexto Urbano, Espacios Públicos Flexibles: 10 principios básicos*. Obtenido de Plataforma de arquitectura.
- Ministerio del interior. (s.f.). *Los peatones*. Recuperado el 25 de 03 de 2019
- Muñoz Reséndiz, M. (2014). *Accesibilidad a las áreas verdes urbanas como espacios públicos. El caso de ciudad Juárez, Chihuahua*. Recuperado el 22 de 03 de 2019
- Ocampo Hoyos, A. (2017). *Crecimiento urbano y planificación territorial en la ciudad de Cali. Evolución 1990 - 2010*. Recuperado el 25 de 03 de 2019
- Oficina del historiador de la habanna. (s.f.). *Glosario de terminos urbanisticos*. Recuperado el 25 de 03 de 2019
- Organización Mundial de la Salud. (2013). *Seguridad Peatonal*. Recuperado el 25 de 03 de 2019
- Pacheco Juárez, J. (Marzo de 2013). *Equipamientos en conjuntos urbanos*. Recuperado el 27 de 03 de 2019
- Pedroza Villarreal, J. (20 de Febrero de 2014). *Modelo Metodológico para la Planeación Urbana con Énfasis en la Participación Social*. Recuperado el 25 de 03 de 2019
- Pérez Peláez , M., & Alvarado Salas, R. (2004). *Aceras, peatones y espacio públicos. Dirección de gestión sección de investigación y desarrollo*. Recuperado el 05 de Junio de 2018
- Quesada Avendaño, F. (Abril- Junio de 2006). *Imaginario urbano, espacio público y ciudad en América Latina. Organización de Estados Iberoamericanos*. Obtenido de <http://www.oei.es/historico/pensariberoamerica/ric08a03.htm>
- Revista de Urbanismo. (2009). *Papeleros urbanos vs aseo del centro. Revista de Urbanismo(N° 21)*. Recuperado el 12 de 05 de 2018, de http://web.uchile.cl/vignette/revistaurbanismo/CDA/urb_article/Munoz_04.html
- Robles Córdova, R. (2015). *Propuesta de mejoramiento de áreas verdes urbanas de la ciudad de Zamora*. Recuperado el 22 de 03 de 2019
- Rodríguez V. , J. (2011). *Planificación urbana en perspectiva: una mirada a nuestra formación en teoría de la planificación urbana*.

- Rodriguez , M., Bisbal Grandal, I., & Ontiveros de la Fuente, E. (2011). *FORMA Y CIUDAD EN LOS LIMITES DE LA ARQUITECTURA Y EL URBANISMO*. ESPAÑA: CINTER DIVULGACIÓN TÉCNICA SLL. Recuperado el 2008
- Salas, J. (2005). Transformaciones del espacio público en la ciudad latinoamericana/ cambios espaciales y prácticas sociales. *Revista de Estudios Culturales urbanos*. Recuperado el 17 de 05 de 2018, de <http://www.bifurcaciones.cl/2005/12/transformaciones-del-espacio-publico-en-la-ciudad-latinoamericana/>
- Sanchez Hernandez, J. (1992). *Urbanismo y geografía urbana: dos ciencias*. Recuperado el 22 de 03 de 2019
- Sanchez Hernandez, José Luis. (1992). *Urbanismo y Geografía Urbana: dos ciencias Distintas, pero complementarias*. Recuperado el 25 de 03 de 2019
- Santos y Ganges , L., & De las Rivas Sanz, J. (2008). *Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad*. Recuperado el 25 de 03 de 2019
- Senplades. (Provincias de de 2013-2017). *Agenda Zonal zona 3-centro*. Obtenido de Provincias de Cotopaxi, Tungurahua Chimborazo y Pastaza.
- V. Velazques, C., & Meléndez, L. (17 de Marzo de 2003). *La morfología y los usos de las plazas urbanas y parroquiales de la ciudad de Maracaibo*. Recuperado el 12 de 05 de 2018, de Edificio Jesús Garrillo, Instituto de Investigaciones de la Facultad de Arquitectura de la Universidad del Zulia. Apartado postal 15399 Galerías.
- Vallmitjana, M. (2002). *La planificación urbana en situaciones de emergencia social: las zonas de barrios*. Recuperado el 27 de 03 de 2019, de https://www.google.com/search?q=definicion+de+planificacion+segun+autores+urbanistas+pdf&rlz=1C1CHZL_esEC754EC754&oq=definicion+de+planificacion+segun+autores+urbanistas+pdf&aqs=chrome..69i57.11902j1j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8
- Vega, D., & Parra, R. (Octubre de 2014). *Caracterización de la intensidad media diaria y de los perfiles horarios del tráfico vehicular del Distrito Metropolitano de Quito*. Obtenido de Avances en Ciencia e ingeniería: [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/186-189-1-PB%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/186-189-1-PB%20(1).pdf)
- Velasquez M., C. (2015). *Espacio público y movilidad urbana*. Recuperado el 05 de 06 de 2018, de Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM): http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/319707/02.CVVM_2de5.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Velásquez M., C. (2015). *Espacio público y movilidad urbana*. Barcelona. Recuperado el 2018, de http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/1/01.CVVM_1de5.pdf

- Velásquez, M. (Septiembre de 2015). *Espacio público y movilidad urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)*. Recuperado el 12 de 05 de 2018, de Tesis Doctoral.
- Vergara, A., Gierhake, K., Jardón, C., Hernández, J., & Vidal, A. (Agosto de 2015). *Espacio público en Latinoamérica: de la fragmentación espacial y la segregación social hacia la cohesión territorial. Nuevos retos a viejos problemas*. Obtenido de econstor.
- Vidal Climent, V. (Octubre de 2016). *La planificación estratégica urbana: innovación y comunicación para renovar la ciudad*. Recuperado el 27 de 03 de 2019
- Yantorno, O. (2011). *Algunos conceptos utilizados en planeamiento*. Recuperado el 03 de 2019, de Taller Vertical Meda Altamirano Yantorno:
<http://blogs.unlp.edu.ar/planeamientofau/files/2013/05/Ficha-10-ALGUNOS-CONCEPTOS-UTILIZADOS-EN-PLANEAMIENTO.pdf>

Anexos

Anexo 1. Registro de Flujos

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 10/12/2018 - 16/12/2018
 Hora: 12:45 PM
 Ubicación: Av. Cevallos

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 2878	 2123	 1587	 1812	 2224	 95	 10719
CICLISTAS	 3	 2	 1	 3	 0	 0	 9
COCHES DE BEBE	 4	 0	 1	 0	 2	 0	 7
SILLAS DE RUEDA	 0	 1	 1	 0	 0	 0	 2

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que la Av. Cevallos existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.































MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 10/12/2018 - 16/12/2018
 Hora: 7:00 AM
 Ubicación: Av. Cevallos

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 2403	 1782	 1267	 1492	 573	 450	 7975
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 1	 0	 1
COCHES DE BEBE	 0	 0	 0	 0	 2	 0	 2
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que la Av. Cevallos existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.































MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 10/12/2018 - 16/12/2018
 Hora: 18:00 PM
 Ubicación: Av. Cevallos

USUARIO	LUNES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 3012	 2207	 2035	 2448	 2832	 343	 12614
CICLISTAS	 1	 0	 1	 0	 2	 0	 4
COCHES DE BEBE	 0	 0	 0	 1	 2	 0	 3
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que la Av. Cevallos existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.



























MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 17/12/2018 - 23/12/2018
 Hora: 12:45 PM
 Ubicación: Av. Cevallos

USUARIO	LUNES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 2031	 2245	 1493	 1856	 2466	 106	 11087
CICLISTAS	 2	 0	 1	 2	 0	 0	 5
COCHES DE BEBE	 2	 0	 0	 2	 0	 1	 5
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que la Av. Cevallos existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.































MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 17/12/2018 - 23/12/2018
 Hora: 7:00 AM
 Ubicación: Av . Cevallos

USUARIO	LUNES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 2507	 1693	 1301	 1532	 517	 103	 7853
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
COCHES DE BEBE	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que la Av. Cevallos existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.































MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 17/12/2018 - 23/12/2018
 Hora: 16:00 PM
 Ubicación: Av . Cevallos

USUARIO	LUNES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 3601	 2405	 2307	 2489	 3900	 398	 15300
CICLISTAS	 0	 0	 0	 2	 0	 1	 3
COCHES DE BEBE	 0	 2	 0	 3	 0	 0	 5
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que la Av. Cevallos existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.



MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 10/12/2018 - 10/12/2018
 Hora: 12:45 AM
 Ubicación: Av. Cevallos

USUARIO	LUNES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 1089	 537	 1059	 819	 1171	 164	 4839
TÁXIS	 378	 221	 403	 213	 195	 75	 1485
TRANSP. PÚBLICO	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
CAMIONETA	 32	 28	 26	 19	 18	 2	 125
CAMION	 42	 31	 44	 17	 26	 18	 178
BUSETA	 12	 6	 5	 2	 0	 0	 25
MOTO	 112	 88	 63	 94	 76	 13	 446

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que la Av. Cevallos existe un flujo considerable de personas movilizándose de en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminando, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 10/12/2018 - 10/12/2018
 Hora: 7:00 AM
 Ubicación: Av. Cevallos

USUARIO	LUNES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 970	 510	 1090	 1057	 1216	 145	 4988
TÁXIS	 365	 234	 447	 220	 177	 83	 1506
TRANSP. PÚBLICO	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
CAMIONETA	 37	 20	 33	 20	 32	 7	 149
CAMION	 33	 26	 46	 13	 21	 9	 148
BUSETA	 19	 9	 6	 7	 0	 2	 43
MOTO	 107	 109	 57	 76	 64	 32	 816

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que la Av. Cevallos existe un flujo considerable de personas movilizándose de en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminando, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 10/12/2018 - 16/12/2018
 Hora: 18:00 PM
 Ubicación: Av. Cevallos

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 1165	 459	 951	 970	 1266	 217	 5028
TÁXIS	 397	 258	 352	 256	 170	 63	 1486
TRANSP. PÚBLICO	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
CAMIONETA	 45	 25	 13	 8	 14	 6	 111
CAMION	 25	 33	 19	 13	 6	 4	 100
BUSETA	 44	 13	 12	 6	 0	 0	 63
MOTO	 83	 107	 75	 53	 54	 44	 416

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que la Av. Cevallos existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 17/12/2018 - 23/12/2018
 Hora: 12:45 AM
 Ubicación: Av. Cevallos

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 1063	 557	 1093	 834	 1045	 132	 4724
TÁXIS	 395	 197	 407	 193	 173	 51	 1426
TRANSP. PÚBLICO	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
CAMIONETA	 30	 23	 31	 17	 15	 4	 120
CAMION	 39	 35	 33	 25	 17	 15	 164
BUSETA	 10	 5	 7	 5	 0	 0	 27
MOTO	 122	 93	 60	 89	 81	 10	 455

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que la Av. Cevallos existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 17/12/2018 - 23/12/2018
 Hora: 7:00 AM
 Ubicación: Av. Cevallos

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 933	 497	 1036	 1067	 1198	 143	 4874
TÁXIS	 363	 241	 436	 241	 183	 61	 1525
TRANSP. PÚBLICO	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
CAMIONETA	 35	 22	 35	 21	 29	 5	 147
CAMION	 36	 29	 43	 18	 12	 7	 145
BUSETA	 16	 10	 7	 5	 0	 0	 39
MOTO	 110	 107	 412	 73	 76	 28	 866

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que la Av. Cevallos existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 17/12/2018 - 23/12/2018
 Hora: 18:00 PM
 Ubicación: Av. Cevallos

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 1183	 461	 903	 982	 1282	 226	 5039
TÁXIS	 391	 264	 363	 247	 168	 60	 1463
TRANSP. PÚBLICO	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
CAMIONETA	 47	 28	 16	 10	 12	 8	 121
CAMION	 28	 30	 18	 17	 5	 3	 101
BUSETA	 35	 16	 10	 8	 0	 0	 69
MOTO	 94	 115	 82	 50	 61	 47	 449

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:





























Lo que se pudo observar es que la Av. Cevallos existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 10/12/2018 - 16/12/2018
 Hora: 12:45 PM
 Ubicación: Simón Bolívar

USUARIO	LUNES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 1293	 1159	 883	 979	 1377	 660	 6351
CICLISTAS	 2	 0	 0	 1	 0	 0	 3
COCHES DE BEBE	 3	 2	 1	 0	 0	 0	 6
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:





























Lo que se pudo observar es que en la calle Simón Bolívar existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 10/12/2018 - 16/12/2018
 Hora: 7:00 AM
 Ubicación: Simón Bolívar

USUARIO	LUNES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 688	 621	 541	 430	 302	 96	 2387
CICLISTAS	 2	 0	 0	 0	 0	 0	 2
COCHES DE BEBE	 0	 0	 0	 0	 2	 0	 2
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:



























Lo que se pudo observar es que en la calle Simón Bolívar existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 10/12/2018 - 16/12/2018
 Hora: 18:00 PM
 Ubicación: Simón Bolívar

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 1377	 605	 772	 1025	 1512	 397	 5688
CICLISTAS	 1	 0	 0	 0	 1	 0	 2
COCHES DE BEBE	 2	 0	 0	 2	 0	 0	 4
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la calle Simón Bolívar existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 17/12/2018 - 23/12/2018
 Hora: 12:45 PM
 Ubicación: Simón Bolívar

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 1236	 1103	 905	 954	 1264	 603	 6095
CICLISTAS	 0	 1	 1	 0	 0	 0	 2
COCHES DE BEBE	 1	 0	 3	 2	 1	 0	 7
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la calle Simón Bolívar existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 17/12/2018 - 23/12/2018
 Hora: 7:00 AM
 Ubicación: Simón Bolívar

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 513	 596	 594	 425	 364	 84	 2576
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 1	 0	 1
COCHES DE BEBE	 1	 0	 0	 0	 0	 0	 1
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la calle Simón Bolívar existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 17/12/2018 - 23/12/2018
 Hora: 18:00 PM
 Ubicación: Simón Bolívar

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 1401	 1617	 1789	 1070	 1597	 303	 7777
CICLISTAS	 2	 0	 0	 1	 0	 0	 3
COCHES DE BEBE	 2	 1	 0	 3	 2	 0	 9
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:


Lo que se pudo observar es que en la calle Simón Bolívar existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 10/12/2018 - 16/12/2018
 Hora: 12:45 AM
 Ubicación: Simón Bolívar

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 186	 173	 273	 319	 353	 196	 1489
TÁXIS	 152	 100	 166	 151	 163	 83	 822
TRANSP. PÚBLICO	 5	 4	 6	 6	 5	 5	 31
CAMIONETA	 2	 0	 0	 0	 1	 0	 3
CAMION	 0	 0	 0	 0	 2	 0	 2
BUSETA	 2	 0	 3	 4	 0	 0	 9
MOTO	 28	 38	 26	 26	 37	 16	 171

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la calle Simón Bolívar existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminando, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 10/12/2018 - 16/12/2018
 Hora: 7:00 AM
 Ubicación: Calle Simón Bolívar

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 234	 190	 290	 385	 112	 60	 1271
TÁXIS	 164	 115	 173	 145	 105	 54	 746
TRANSP. PÚBLICO	 7	 5	 5	 7	 5	 4	 33
CAMIONETA	 4	 3	 5	 0	 0	 1	 13
CAMION	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
BUSETA	 1	 2	 2	 1	 0	 0	 6
MOTO	 26	 23	 17	 33	 3	 1	 103

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la calle Simón Bolívar existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminando, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 10/12/2018 - 16/12/2018
 Hora: 18:00 PM
 Ubicación: Calle Simón Bolívar

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 347	 168	 285	 363	 336	 185	 1684
TÁXIS	 84	 105	 84	 107	 100	 38	 518
TRANSP. PÚBLICO	 5	 5	 6	 5	 4	 4	 29
CAMIONETA	 1	 0	 0	 0	 0	 0	 1
CAMION	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
BUSETA	 1	 0	 1	 0	 0	 0	 2
MOTO	 38	 43	 26	 32	 33	 0	 172

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la calle Simón Bolívar existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 17/12/2018 - 23/12/2018
 Hora: 12:45 AM
 Ubicación: Calle Simón Bolívar

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 193	 156	 295	 328	 376	 181	 1530
TÁXIS	 152	 97	 171	 146	 156	 77	 799
TRANSP. PÚBLICO	 6	 5	 6	 7	 4	 3	 31
CAMIONETA	 3	 3	 1	 1	 2	 0	 10
CAMION	 1	 0	 0	 0	 1	 0	 2
BUSETA	 1	 2	 2	 1	 0	 0	 6
MOTO	 32	 35	 31	 28	 41	 16	 183

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la calle Simón Bolívar existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 17/12/2018 - 23/12/2018
 Hora: 7:00 AM
 Ubicación: Calle Simón Bolívar

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 251	 170	 271	 390	 73	 47	 1202
TÁXIS	 123	 98	 156	 153	 183	 30	 743
TRANSP. PÚBLICO	 5	 6	 4	 6	 51	 4	 76
CAMIONETA	 2	 2	 2	 0	 4	 0	 10
CAMION	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
BUSETA	 1	 0	 2	 0	 0	 0	 3
MOTO	 20	 15	 15	 21	 5	 2	 78

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la calle Simón Bolívar existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 17/12/2018 - 23/12/2018
 Hora: 18:00 PM
 Ubicación: Calle Simón Bolívar

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 351	 161	 274	 372	 349	 171	 1688
TÁXIS	 79	 88	 81	 96	 123	 29	 498
TRANSP. PÚBLICO	 5	 4	 6	 6	 4	 4	 29
CAMIONETA	 2	 0	 0	 0	 0	 0	 12
CAMION	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
BUSETA	 2	 0	 1	 0	 0	 0	 3
MOTO	 42	 47	 28	 34	 38	 15	 204

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:





























Lo que se pudo observar es que en la calle Simón Bolívar existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 14/01/2019 - 20/01/19
 Hora: 12:45 PM
 Ubicación: Av. Colombia

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 1577	 1319	 1439	 1241	 1191	 352	 7119
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
COCHES DE BEBE	 3	 2	 1	 0	 2	 0	 8
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:





























Lo que se pudo observar es que la Av. Colombia existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 14/01/2019 - 20/01/19
 Hora: 7:09 AM
 Ubicación: Av. Colombia

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 1504	 1033	 806	 824	 342	 120	 4630
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
COCHES DE BEBE	 0	 0	 0	 1	 0	 0	 1
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:





























Lo que se pudo observar es que la Av. Colombia existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 14/01/2010 - 20/01/10
 Hora: 18:00 PM
 Ubicación: Av. Colombia

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 1259	 1367	 1254	 1439	 1255	 354	 6938
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
COCHES DE BEBE	 2	 1	 0	 0	 1	 0	 4
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:





























Lo que se pudo observar es que en la Av. Colombia existió un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebe consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 21/01/10 - 27/01/10
 Hora: 12:45 PM
 Ubicación: Av. Colombia

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 1605	 1303	 1496	 1201	 1323	 384	 11087
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 5
COCHES DE BEBE	 0	 3	 1	 0	 4	 1	 5
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la Av. Colombia existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebe consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 21/01/19 - 27/01/19
 Hora: 7:00 AM
 Ubicación: Av. Colombia

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 1596	 1051	 818	 794	 258	 128	 4645
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
COCHES DE BEBE	 0	 0	 0	 2	 0	 0	 2
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la Av. Colombia existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminando, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 21/01/19 - 27/01/19
 Hora: 18:00 PM
 Ubicación: Av. Colombia

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 1283	 1271	 1201	 1368	 1289	 331	 6773
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
COCHES DE BEBE	 1	 2	 0	 1	 0	 0	 4
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la Av. Colombia existió un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminando, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 14/01/2019 - 20/01/19
 Hora: 18:00 PM
 Ubicación: Calle Colombia

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 407	 341	 267	 418	 234	 257	 1924
TÁXIS	 368	 322	 326	 349	 387	 50	 1802
TRANSP. PÚBLICO	 21	 24	 21	 21	 19	 12	 118
CAMIONETA	 5	 17	 25	 18	 12	 0	 77
CAMION	 2	 9	 5	 8	 15	 2	 41
BUSETA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
MOTO	 16	 21	 28	 29	 35	 16	 316

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la calle Colombia existe un flujo considerable de personas movilizando de en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminando, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebe consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 14/01/2019 - 20/01/19
 Hora: 7:00 AM
 Ubicación: Calle Colombia

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 426	 436	 425	 392	 205	 130	 2014
TÁXIS	 381	 409	 375	 354	 132	 81	 1729
TRANSP. PÚBLICO	 20	 23	 22	 21	 21	 19	 126
CAMIONETA	 12	 7	 15	 6	 5	 1	 46
CAMION	 2	 1	 3	 0	 1	 0	 7
BUSETA	 4	 2	 0	 0	 0	 0	 6
MOTO	 29	 21	 23	 11	 11	 6	 101

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la calle Colombia existe un flujo considerable de personas movilizando de en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminando, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebe consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 14/01/2019 - 20/01/19
 Hora: 12:45 PM
 Ubicación: Calle Colombia

USUARIO	LUNES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 394	 329	 372	 387	 409	 250	 2141
TÁXIS	 329	 378	 313	 345	 359	 78	 1802
TRANSP. PÚBLICO	 27	 26	 23	 21	 18	 12	 127
CAMIONETA	 12	 7	 17	 22	 29	 7	 94
CAMION	 3	 8	 5	 17	 21	 2	 56
BUSETA	 1	 2	 1	 2	 0	 0	 6
MOTO	 21	 21	 22	 16	 29	 12	 121

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la calle Colombia existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 21/01/19 - 27/01/19
 Hora: 12:45 PM
 Ubicación: Calle Colombia

USUARIO	LUNES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 421	 352	 258	 400	 421	 235	 2096
TÁXIS	 347	 351	 374	 387	 381	 83	 1923
TRANSP. PÚBLICO	 24	 23	 21	 24	 21	 17	 130
CAMIONETA	 18	 10	 14	 17	 17	 12	 88
CAMION	 5	 5	 3	 12	 7	 3	 34
BUSETA	 1	 1	 0	 1	 0	 0	 3
MOTO	 28	 29	 27	 18	 32	 37	 171

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la calle Colombia existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 21/01/19 - 27/01/19
 Hora: 7:00 AM
 Ubicación: Calle Colombia

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 453	 440	 429	 412	 221	 121	 2085
TÁXIS	 364	 418	 381	 363	 181	 78	 1795
TRANSP. PÚBLICO	 21	 22	 24	 22	 22	 17	 128
CAMIONETA	 14	 10	 12	 10	 7	 2	 55
CAMION	 2	 2	 2	 0	 2	 0	 8
BUSETA	 3	 2	 1	 1	 0	 0	 7
MOTO	 21	 31	 29	 19	 9	 0	 109

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la calle Colombia existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 21/01/19 - 27/01/19
 Hora: 18:00 PM
 Ubicación: Calle Colombia

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 431	 373	 284	 453	 421	 236	 2198
TÁXIS	 384	 351	 219	 361	 385	 57	 1767
TRANSP. PÚBLICO	 23	 22	 22	 22	 21	 16	 126
CAMIONETA	 12	 12	 16	 12	 17	 2	 71
CAMION	 5	 5	 3	 3	 12	 0	 28
BUSETA	 1	 0	 0	 0	 0	 0	 1
MOTO	 28	 27	 17	 31	 28	 14	 148

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:





























Lo que se pudo observar es que en la calle Colombia existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.





























REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 14/01/2019 - 20/01/19
 Hora: 12:45 PM
 Ubicación: Av . Unidad Nacional

USUARIO	LUNES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 1577	 1319	 1430	 1241	 1191	 352	 7119
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
COCHES DE BEBE	 3	 2	 1	 0	 2	 0	 8
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:							
<p>Lo que se pudo observar es que en la Av. Unidad Nacional existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.</p>							
MÉTODO:							
Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.							





























REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 14/01/2019 - 20/01/19
 Hora: 7:00 AM
 Ubicación: Av . Unidad Nacional

USUARIO	LUNES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 1504	 1033	 806	 624	 342	 120	 4630
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
COCHES DE BEBE	 0	 0	 0	 1	 0	 0	 1
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:							
<p>Lo que se pudo observar es que en la Av. Unidad Nacional existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.</p>							
MÉTODO:							
Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.							

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 14/01/2019 - 20/01/19
 Hora: 18:00 PM
 Ubicación: Av. Colombin

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 1259	 1367	 1254	 1439	 1265	 354	 6938
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
COCHES DE BEBE	 2	 1	 0	 0	 1	 0	 4
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:





























Lo que se pudo observar es que en la Av. Unidad Nacional existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebe consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 21/01/19 - 27/01/19
 Hora: 12:45 PM
 Ubicación: Av. Unidad Nacional

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 1605	 1303	 1036	 1201	 323	 164	 5652
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 5
COCHES DE BEBE	 0	 3	 1	 0	 4	 1	 5
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:





























Lo que se pudo observar es que en la Av. Unidad Nacional existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebe consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 21/01/19 - 27/01/19
 Hora: 7:00 AM
 Ubicación: Av . Unidad Nacional

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 1596	 1051	 818	 794	 258	 128	 4645
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
COCHES DE BEBE	 0	 0	 0	 2	 0	 0	 2
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:



Lo que se pudo observar es que en la Av. Unidad Nacional existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 21/01/19 - 27/01/19
 Hora: 18:00 PM
 Ubicación: Av . Unidad Nacional

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 1283	 1271	 1201	 1398	 569	 331	 6073
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
COCHES DE BEBE	 1	 2	 0	 1	 0	 0	 4
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:





























Lo que se pudo observar es que en la Av. Unidad Nacional existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.
















REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 14/01/2019 - 20/01/19
 Hora: 12:45 PM
 Ubicación: Av. Unidad Nacional

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 736	 673	 594	 712	 140	 81	 2936
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
COCHES DE BEBE	 0	 1	 1	 0	 2	 0	 4
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:							
<p>Lo que se pudo observar es que en la Av. Colombia existe un flujo considerable de personas movilizándose de en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminando, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.</p>							
MÉTODO:							
<p>Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.</p>							























REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 14/01/2019 - 20/01/19
 Hora: 7:00 AM
 Ubicación: Av. Unidad Nacional

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 703	 643	 629	 684	 156	 80	 2895
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
COCHES DE BEBE	 2	 3	 0	 3	 5	 0	 13
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:							
<p>Lo que se pudo observar es que en la Av. Colombia existe un flujo considerable de personas movilizándose de en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminando, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.</p>							
MÉTODO:							
<p>Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.</p>							





























REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 14/01/2019 - 20/01/19
 Hora: 18:00 PM
 Ubicación: Av. Unidad Nacional

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 747	 682	 627	 726	 224	 64	 3070
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
COCHES DE BEBE	 0	 0	 2	 0	 1	 0	 3
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:							
<p>Lo que se pudo observar es que en la Av. Colombia existe un flujo considerable de personas movilizándose de en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebe consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.</p>							
MÉTODO:							
Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.							

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 21/01/19 - 27/01/19
 Hora: 12:45 PM
 Ubicación: Av. Unidad Nacional

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 819	 708	 535	 811	 221	 85	 2997
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
COCHES DE BEBE	 2	 1	 0	 2	 0	 0	 5
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:							
<p>Lo que se pudo observar es que en la Av. Colombia existe un flujo considerable de personas movilizándose de en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebe consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.</p>							
MÉTODO:							
Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.							

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 21/01/19 - 27/01/19
 Hora: 7:00 AM
 Ubicación: Av. Unidad Nacional

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 758	 621	 597	 632	 351	 102	 3061
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
COCHES DE BEBE	 3	 0	 2	 1	 3	 0	 9
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:





























Lo que se pudo observar es que en la Av. Colombia existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Peatones y ciclistas
 Fecha: 21/01/19 - 27/01/19
 Hora: 18:00 PM
 Ubicación: Av. Unidad Nacional

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
PEATONES	 793	 703	 685	 795	 191	 51	 3223
CICLISTAS	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0
COCHES DE BEBE	 1	 0	 1	 2	 0	 0	 6
SILLAS DE RUEDA	 0	 0	 0	 0	 0	 0	 0

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la Av. Colombia existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 14/01/2019 - 20/01/19
 Hora: 18:00 PM
 Ubicación: Av. Unidad Nacional

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 234	 196	 180	 204	 264	 96	 1174
TÁXIS	 71	 43	 74	 84	 65	 33	 370
TRANSP. PÚBLICO	 26	 25	 26	 25	 16	 16	 134
CAMIONETA	 7	 5	 7	 5	 3	 3	 30
CAMION	 3	 2	 0	 0	 0	 0	 5
BUSETA	 2	 2	 1	 0	 0	 0	 5
MOTO	 38	 29	 17	 35	 48	 23	 190

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la Av. Unidad Nacional existe un flujo considerable de personas movilizándose de diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminando, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 14/01/2019 - 20/01/19
 Hora: 7:00 AM
 Ubicación: Av. Unidad Nacional

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 243	 231	 218	 248	 194	 67	 1201
TÁXIS	 82	 40	 82	 61	 36	 20	 330
TRANSP. PÚBLICO	 26	 24	 26	 25	 26	 17	 144
CAMIONETA	 5	 9	 11	 9	 6	 0	 40
CAMION	 7	 5	 2	 3	 3	 0	 20
BUSETA	 3	 2	 3	 3	 0	 0	 11
MOTO	 41	 33	 30	 32	 33	 0	 169

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la Av. Unidad Nacional existe un flujo considerable de personas movilizándose de diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminando, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 14/01/2019 - 20/01/19
 Hora: 12:45 PM
 Ubicación: Av. Unidad Nacional

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 293	 192	 183	 227	 150	 134	 2141
TÁXIS	 64	 56	 67	 74	 57	 45	 1802
TRANSP. PÚBLICO	 26	 26	 25	 26	 19	 14	 127
CAMIONETA	 8	 3	 8	 6	 6	 3	 94
CAMION	 4	 4	 1	 0	 7	 1	 56
BUSETA	 2	 2	 3	 2	 0	 0	 6
MOTO	 33	 26	 20	 36	 47	 15	 121

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la Av. Unidad Nacional existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminando, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 21/01/19 - 27/01/19
 Hora: 12:45 PM
 Ubicación: Av. Unidad Nacional

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 298	 230	 247	 242	 101	 74	 2096
TÁXIS	 69	 55	 63	 66	 30	 38	 1923
TRANSP. PÚBLICO	 25	 25	 26	 26	 12	 17	 130
CAMIONETA	 11	 10	 6	 7	 7	 2	 88
CAMION	 9	 3	 3	 2	 1	 1	 34
BUSETA	 4	 2	 3	 1	 0	 0	 3
MOTO	 33	 31	 28	 42	 18	 12	 171

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la Av. Unidad Nacional existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminando, también se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 21/01/19 - 27/01/19
 Hora: 7:00 AM
 Ubicación: Av. Unidad Nacional

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 268	 210	 196	 231	 113	 49	 1069
TÁXIS	 87	 45	 86	 67	 31	 33	 349
TRANSP. PÚBLICO	 25	 24	 20	 26	 18	 17	 136
CAMIONETA	 10	 8	 15	 12	 13	 4	 62
CAMION	 3	 4	 0	 0	 2	 2	 11
BUSETA	 2	 2	 1	 2	 1	 0	 8
MOTO	 45	 40	 37	 41	 45	 5	 183

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la Av. Unidad Nacional existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.

REGISTRO DE FLUJOS (10 minutos)

Vehículos Motorizados
 Fecha: 21/01/19 - 27/01/19
 Hora: 18:00 PM
 Ubicación: Av. Unidad Nacional

USUARIO	LUNES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL / SEMANA
VEHICULO PRIVADO	 248	 203	 186	 221	 64	 41	 963
TÁXIS	 75	 47	 79	 81	 55	 17	 129
TRANSP. PÚBLICO	 26	 24	 25	 23	 16	 15	 192
CAMIONETA	 5	 7	 5	 3	 6	 2	 28
CAMION	 2	 4	 2	 2	 2	 1	 13
BUSETA	 4	 2	 0	 1	 0	 0	 7
MOTO	 35	 31	 23	 28	 13	 12	 142

OBSERVACIONES GENERALES DE LA SEMANA:

Lo que se pudo observar es que en la Av. Unidad Nacional existe un flujo considerable de personas movilizándose en diferentes sentidos, sin embargo se pudo comprobar que el espacio público es usado como un área de paso, en la cual no se observan personas realizando otra actividad que no sea caminar. También se pudo observar que las personas prefieren caminar con sus niños en brazos que llevar un coche de bebé consigo y tampoco se observan personas en silla de ruedas. Las dos únicas que se observaron en la semana, usaban la vía vehicular para poder circular.

MÉTODO:

Conteo de peatones y ciclistas que circulan por el espacio público en ambas direcciones y en ambos lados de la calle, en un tiempo aproximado de 10 minutos.