

# ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DE ACCESIBILIDAD AL ESPACIO PÚBLICO RECREATIVO EN EL CASCO CENTRAL DE LA PARROQUIA ATAHUALPA DE LA CIUDAD DE AMBATO

Trabajo de Integración Curricular, Propuesta Innovadora, Carrera de Arquitectura, Período Académico B21







**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA**  
**FACULTAD DE ARQUITECTURA ARTES Y DISEÑO**  
**CARRERA DE ARQUITECTURA**

**TEMA:**

---

ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DE ACCESIBILIDAD AL ESPACIO PÚBLICO RECREATIVO EN EL CASCO CENTRAL DE LA PARROQUIA ATAHUALPA DE LA CIUDAD DE AMBATO.

---

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Arquitecto.

**Autor (a):**

Lizbeth Daniela Campaña Condo

**Tutor (a):**

Arq. Elizabeth Miranda

AMBATO - ECUADOR

2021 - 2022

## CRÉDITOS

Trabajo de Integración Curricular  
Carrera de Arquitectura  
Periodo académico B21

Autor:  
Lizbeth Daniela Campaña Condo  
Correo: lcampana3@indoamerica.edu.ec

Fecha de Publicación: Abril 2022

Equipo de Soporte:

MIRANDA PAREDES LINDA ELIZABETH  
Docente Tutor,  
correo: elizabethmiranda@indoamerica.edu.ec

LLACAS VICUÑA LUIS DELIBERTO  
Docente Unidad de Integración Curricular,  
correo: luisllacas@indoamerica.edu.ec

NAVAS ALARCÓN EDUARDO  
Docente apoyo diagramación  
correo eduardonavasa@indoamerica.edu.ec

Facultad de Arquitectura, Artes y Diseño,  
Universidad tecnológica Indoamérica

## AUTORIZACIÓN

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

Yo, CAMPAÑA CONDO LIZBETH DANIELA, declaro ser autor del Trabajo de Integración Curricular con el nombre "ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DE ACCESIBILIDAD AL ESPACIO PÚBLICO RECREATIVO EN EL CASCO CENTRAL DE LA PARRUQUIA ATAHUALPA DE LA CIUDAD DE AMBATO", como requisito para optar al grado de Arquitecto 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 12 días del mes de Abril de 2022,



.....  
CAMPAÑA CONDO LIZBETH DANIELA

C.I.: 1803983020

Dirección: Tungurahua Ambato

Correo Electrónico: [lcampana3@indoamerica.edu.ec](mailto:lcampana3@indoamerica.edu.ec)

## APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Integración Curricular “ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DE ACCESIBILIDAD AL ESPACIO PÚBLICO RECREATIVO EN EL CASCO CENTRAL DE LA PARROQUIA ATAHUALPA DE LA CIUDAD DE AMBATO” presentado por CAMPAÑA CONDO LIZBETH DANIELA para optar por el Título de Arquitecto.

### CERTIFICO

Que dicho trabajo de investigación 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 de los Lectores que se designe.

Ambato, 12 de Abril de 2022



Firmado electrónicamente por:

**LINDA ELIZABETH  
MIRANDA PAREDES**

.....  
MIRANDA PAREDES LINDA ELIZABETH

## DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

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

Ambato, 12 de Abril de 2022.

*Daniela Campaña C*

.....  
CAMPAÑA CONDO LIZBETH DANIELA

C.I.: 1803983020

## APROBACIÓN TRIBUNAL

El Trabajo de Integración Curricular ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado, sobre el Tema: ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DE ACCESIBILIDAD AL ESPACIO PÚBLICO RECREATIVO EN EL CASCO CENTRAL DE LA PARROQUIA ATAHUALPA DE LA CIUDAD DE AMBATO, previo a la obtención del Título de Arquitecto, reúne los requisitos de fondo y forma para que el estudiante pueda presentarse a la sustentación del Trabajo de Integración Curricular.

Ambato, 12 de Abril de 2022.



Firmado electrónicamente por:  
**PATRICIA  
ALEXANDRA JARA  
GARZON**

.....  
ARQ. JARA GARZÓN PATRICIA ALEXANDRA



Firmado electrónicamente por:  
**JUAN DANIEL  
CABRERA GOMEZ**

.....  
ARQ. CABRERA GOMEZ JUAN DANIEL

## DEDICATORIA

Dedico este trabajo primero a Dios, por permitirme llegar a esta etapa de mi vida, y a mi abuelito Angel que gracias a sus consejos y locuras que me decía: Tú puedes, vas a llegar a ser una gran Arquitecta. ¡Esto va por ti mi viejito querido, mi muchacho vago! Cuídame desde el cielo.

A mi madre que es la persona más importante en mi vida, su esfuerzo y su amor incondicional me formaron como una persona con valores y respetuosa hacia el prójimo.

A mi abuelita Silvina y a toda mi familia que es muy importante en mi vida y que siempre estarán junto a mí; y a mi padre que también supo estar hasta el final de mis estudios apoyándome. Ahora este trabajo se los dedico por su sacrificio y confianza.

Lizbeth Daniela Campaña Condo

## AGRADECIMIENTO

Agradezco a mi familia, que siempre estuvo apoyándome a pesar de mis equivocaciones y fracasos, a mi novio Stefano por su apoyo incondicional, a todos y cada una de las personas que me han brindado su amistad y consejos.

Quiero expresar mi agradecimiento a la Universidad Tecnológica Indoamérica, que me permitió crecer y desarrollar mis conocimientos para mi futuro, finalmente a mis docentes ya que sus conocimientos impartidos son los que me trajo hasta aquí Gracias Arquitectos e Ingenieros.

Lizbeth Daniela Campaña Condo

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

ÍNDICE DE CONTENIDO .....	11
ÍNDICE DE TABLAS .....	13
ÍNDICE DE FIGURAS .....	14
ÍNDICE DE IMÁGENES .....	15
RESUMEN EJECUTIVO .....	16
ABSTRACT .....	17
CAPÍTULO I	
1. INTRODUCCIÓN .....	19
1.1. JUSTIFICACIÓN .....	20
1.2. PROBLEMÁTICA .....	21
1.2.1. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA .....	21
1.2.2. CONTEXTUALIZACIÓN MACRO .....	21
1.2.3. CONTEXTUALIZACIÓN MESO .....	22
1.2.4. CONTEXTUALIZACIÓN MICRO .....	22
1.2.5. ÁRBOL DE PROBLEMAS .....	23
2. OBJETIVOS .....	25
2.1. OBJETIVO GENERAL .....	25
2.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	25
CAPÍTULO II	
3. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA .....	27
3.1. ESTADO DEL ARTE .....	27
3.2. FUNDAMENTOS TEÓRICOS .....	29
CAPÍTULO III	
4. MATERIALES Y MÉTODOS .....	37
4.1.1. LÍNEA FAAD .....	37
4.1.2. ENFOQUE .....	37

4.1.3. NIVEL DE INVESTIGACIÓN .....	37
4.1.4. TIPO DE INVESTIGACIÓN .....	37
4.1.5. FICHA DE OBSERVACIÓN .....	39
4.1.6. PREGUNTAS DE ENCUESTA .....	40
4.2. POBLACIÓN Y MUESTRA .....	41

#### CAPÍTULO IV

5. RESULTADOS .....	43
5.1. FICHAS DE OBSERVACIÓN .....	43
5.2. RESULTADOS Y ANÁLISIS DE LAS ENCUESTAS .....	52
5.3. PROPUESTA DEL DISEÑO DE ACERAS .....	58
5.4. CATÁLOGO DEL MOBILIARIO URBANO .....	60
6. REFLEXIONES FINALES .....	79
7. RECOMENDACIONES .....	79
8. BIBLIOGRAFÍA .....	80
9. ANEXOS .....	83

## ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1. PREGUNTA 1. ELEMENTOS Y CUALIDADES PREFERIDAS .....	52
TABLA 2. PREGUNTA 2. ACTIVIDADES REALIZADAS COMÚNMENTE .....	52
TABLA 3. PREGUNTA 3. COMPAÑÍA DURANTE LA MOVILIZACIÓN .....	53
TABLA 4. PREGUNTA 4. FACILIDAD PARA DESPLAZARSE POR ESPACIOS PÚBLICOS .....	53
TABLA 5. PREGUNTA 5. DIFICULTADES PARA DESPLAZARSE EN LOS ESPACIOS ADYACENTES .....	54
TABLA 6. PREGUNTA 6. COMODIDAD Y SEGURIDAD .....	54
TABLA 7. PREGUNTA 7. FRECUENCIA DE CIRCULACIÓN EN LOS ESPACIOS .....	55
TABLA 8. PREGUNTA 8. MEDIO DE MOVILIZACIÓN MÁS FRECUENTE .....	55
TABLA 9. PREGUNTA 9. ESPACIOS INCLUSIVOS .....	56
TABLA 10. PREGUNTA 10. PROBLEMAS AL DESPLAZARSE .....	56

### FICHAS DE OBSERVACIÓN

TABLA 1. DIAGNÓSTICO DEL ESTADO DE LAS ACERAS (FORMATO) .....	39
TABLA 2. DIAGNÓSTICO DEL ESTADO DE LAS ACERAS (PARTE 1) .....	43
TABLA 3. DIAGNÓSTICO DEL ESTADO DE LAS ACERAS (PARTE 2) .....	44
TABLA 4. DIAGNÓSTICO DEL ESTADO DE LAS ACERAS (PARTE 3) .....	45
TABLA 5. DIAGNÓSTICO DEL ESTADO DE LAS ACERAS (PARTE 4) .....	46
TABLA 6. DIAGNÓSTICO DEL ESTADO DE LAS ACERAS (PARTE 5) .....	47
TABLA 7. DIAGNÓSTICO DEL ESTADO DE LAS ACERAS (PARTE 6) .....	48
TABLA 8. DIAGNÓSTICO DEL ESTADO DE LAS ACERAS (PARTE 7) .....	49
TABLA 9. DIAGNÓSTICO DEL ESTADO DE LAS ACERAS (PARTE 8) .....	50

## ÍNDICE DE FIGURAS

### FIGURAS

FIGURA 1. ESQUEMA DE CAUSAS Y EFECTOS .....	23
FIGURA 2. PROCESO QUE INCIDEN EN LA PROBLEMÁTICA DEL ESPACIO PÚBLICO .....	31
FIGURA 3. PARTES DE LA ACERA .....	34
FIGURA 4. ELEMENTOS DE UN CRUCE PEATONAL SEGURO .....	35
FIGURA 5. PREGUNTA 1. ELEMENTOS Y CUALIDADES PREFERIDAS .....	52
FIGURA 6. PREGUNTA 2. ACTIVIDADES REALIZADAS COMÚNMENTE .....	52
FIGURA 7. PREGUNTA 3. COMPAÑÍA DURANTE LA MOVILIZACIÓN .....	53
FIGURA 8. PREGUNTA 4. FACILIDAD PARA DESPLAZARSE POR ESPACIOS PÚBLICOS .....	53
FIGURA 9. PREGUNTA 5. DIFICULTADES PARA DESPLAZARSE EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES .....	54
FIGURA 10. PREGUNTA 6. COMODIDAD Y SEGURIDAD .....	54
FIGURA 11. PREGUNTA 7. FRECUENCIA DE CIRCULACIÓN EN LOS ESPACIOS .....	55
FIGURA 12. PREGUNTA 8. MEDIO DE MOVILIZACIÓN MÁS FRECUENTE .....	55
FIGURA 13. PREGUNTA 9. ESPACIOS INCLUSIVOS .....	56
FIGURA 14. PREGUNTA 10. PROBLEMAS AL DESPLAZARSE .....	56

## ÍNDICE DE IMÁGENES

### IMÁGENES

IMAGEN 1. ESTADO INICIAL EXTERIORES DE LA IGLESIA .....	58
IMAGEN 2. PROPUESTA EXTERIOR DE LA IGLESIA .....	58
IMAGEN 3. ESTADO INICIAL EXTERIORES DE LA IGLESIA 2 .....	58
IMAGEN 4. PROPUESTA EXTERIOR DE LA IGLESIA 2 .....	58
IMAGEN 5. ESTADO INICIAL VÍAS Y ACERAS .....	59
IMAGEN 6. ESTADO PROPUESTO VÍAS Y ACERAS .....	59
IMAGEN 7. CATALOGO 1 .....	60
IMAGEN 8. CATALOGO 2 .....	61
IMAGEN 9. CATALOGO 3 .....	62
IMAGEN 10. CATALOGO 4 .....	63
IMAGEN 11. CATALOGO 5 .....	64
IMAGEN 12. CATALOGO 6 .....	65
IMAGEN 13. CATALOGO 7 .....	66
IMAGEN 14. CATALOGO 8 .....	67
IMAGEN 15. CATALOGO 9 .....	68
IMAGEN 16. CATALOGO 10 .....	69
IMAGEN 17. CATALOGO 11 .....	70
IMAGEN 18. CATALOGO 12 .....	71
IMAGEN 19. CATALOGO 13 .....	72
IMAGEN 20. CATALOGO 14 .....	73
IMAGEN 21. CATALOGO 15 .....	74
IMAGEN 22. CATALOGO 16 .....	75
IMAGEN 23. CATALOGO 17 .....	76
IMAGEN 24. CATALOGO 18 .....	77
IMAGEN 25. CATALOGO 19 .....	78
IMAGEN 26. ESTADO DE ACERAS .....	24
IMAGEN 27. ESTADO DE ACERAS .....	24
IMAGEN 28. ESTADO DE ACERAS .....	25
IMAGEN 29. ESTADO DE ACERAS .....	25

## RESUMEN EJECUTIVO

La investigación se desarrolló en la parroquia Atahualpa, debido a que se evidenció que existen diversas condiciones que afectan la accesibilidad al espacio público, recreativo y comercial en el casco central de esta parroquia. Uno de los factores que ocasionaron este problema fue que no se cumplen con las normativas mínimas referentes al tema de las aceras y calles vehiculares, razón por la cual, se han vuelto poco inclusivas, perjudicando a las personas con alguna discapacidad, y a la ciudadanía en general. En ese sentido se planteó el siguiente problema. La decadencia en los espacios públicos del casco central de la Parroquia Atahualpa, afecta a la accesibilidad inclusiva a las personas con capacidades especiales. La metodología empleada tuvo un enfoque cualitativo mediante la aplicación de una ficha de observación, y una encuesta a los moradores, y transeúntes frecuentes, que permitió describir la situación actual del espacio público de la parroquia. Los principales resultados que se obtuvieron fue que Atahualpa, se caracteriza por ser un lugar en el que coexisten diversas actividades de distinta índole, que se han visto afectados por el mal estado de las aceras, calles y espacios públicos en general; adicionalmente, se evidencio la falta de simetría en varios lugares; y el incumplimiento de normas y bases que garanticen la inclusiva de los espacios públicos. Por tal motivo, se concluye que se requiere una restructuración del espacio público enmarcada en las normativas técnicas que se manejan a nivel mundial, para de esta forma promover la transformación y mejora que responda al crecimiento y a las necesidades actuales de quienes habitan en esta parroquia.

Palabras claves:

Accesibilidad, Espacio público, Espacio recreativo, Movilidad humana.

## ABSTRACT

The research was carried out in the Atahualpa parish, because it became evident that there are several conditions that affect accessibility to public, recreational and commercial space in the central area of this parish. One of the factors that caused this problem was that the minimum regulations regarding sidewalks and vehicular streets are not complied with, which is why they have become not very inclusive, harming people with disabilities and citizens in general. In this sense, the following problem was posed: Does the decay of public spaces in the central area of the Atahualpa Parish affect the inclusive accessibility of people with special abilities. The methodology used had a qualitative approach through the application of an observation sheet and a survey to residents and frequent passersby, which allowed describing the current situation of the public space of the parish. The main results obtained were that Atahualpa is characterized for being a place where various activities of different kinds coexist, which have been affected by the poor condition of the sidewalks, streets and public spaces in general; additionally, the lack of symmetry in several places was evidenced; and the non-compliance of norms and bases that guarantee the inclusiveness of public spaces. For this reason, it is concluded that a restructuring of the public space framed in the technical regulations that are handled worldwide is required, in order to promote the transformation and improvement that responds to the growth and current needs of those who live in this parish.

Key words:

Accessibility, Public space, Recreational space, Human mobility.



## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación se desarrolló en la parroquia Atahualpa en la ciudad de Ambato provincia de Tungurahua. La investigación surge debido a que se evidenció que existen diversas condiciones que afectan la accesibilidad al espacio central de esta parroquia. Uno de los principales factores que desencadenaron en este problema es que no se cumplen con las normativas mínimas referentes al tema de las aceras y la calle vehicular. Por consiguiente, estas se han vuelto poco inclusivas, perjudicando a las personas con alguna discapacidad, y a la ciudadanía en general.

Es importante poner en consideración que tradicionalmente, las ciudades y los espacios en general fueron diseñados y construidos sin normativas o exigencias que garanticen la accesibilidad e inclusión a todo tipo de personas, ignorando las necesidades que pueden tener las personas discapacitadas, los niños y sus cuidadores, los ancianos, y demás grupos vulnerables, quienes han vivido a diario con dificultades en el acceso y a la circulación dentro de estos espacios.

De acuerdo con Soto (2010) otro de los problemas que ocasionan la falta de espacios accesibles e inclusivos, es el acelerado proceso de urbanización propios de fenómenos económicos, sociales, culturales, tecnológicos y ambientales, que han afectado la manera en la que las ciudades crecen, se desarrollan y funcionan. Lo cual ha ocasionado que el espacio público se convier tornan en lugares inseguros, que obligan a salvaguardarse en espacios privados que cada vez son más cerrados.

## JUSTIFICACIÓN

La investigación tiene como finalidad integrar y fomentar el uso de la accesibilidad y la inclusión entre los pobladores de la parroquia Atahualpa de la ciudad de Ambato. En primer lugar, debido a que de acuerdo con los tratados y declaraciones universales, la inclusión, la vida digna, la seguridad y la movilidad son derechos irrenunciables de todos los seres humanos indistintamente de su condición física o psicológica, de sus creencias, de su ideología, del género, edad, etc. Es decir, bajo ningún concepto las personas pueden sentirse inseguras en durante su movilización, y en su diario vivir.

Adicionalmente, es indispensable que se realice un análisis de la situación actual del acceso al espacio público en la parroquia estudiada, debido a que, en un primer acercamiento, se evidencia claramente que no se están cumpliendo con las normas o condiciones básicas para que se garantice la seguridad de las personas que habitan y transitan por sus calles y aceres. Por ello la investigación, es necesaria para realizar un estudio o mapeo de cada zona, y así identificar los problemas y las correcciones pertinentes.

Por lo antes mencionado, la investigación es importante, especialmente por el tema de garantizar que se respeten los derechos de cada una de las personas que habitan y transitan por el sector ya sea por comercio o diversión. Y, además, para lograr que se respeten los lineamientos bases para hacer de la parroquia un punto de desarrollo sostenible, en el que se garantice la calidad de vida y crecimiento individual y colectivo.

La investigación es viable, debido a que el acceso a la información es público, es decir, se puede obtener datos acerca del tema en portales web gubernamentales, además, la cercanía del investigador, permite tener criterios bases para tratar las necesidades de su comunidad, y también se pueden realizar visitas a las autoridades y representantes de la parroquia para determinar en conjunto la situación y trabajar en beneficio del desarrollo colectivo.

## PROBLEMÁTICA

### FORMULACIÓN DE L PROBLEMA

¿La decadencia en los espacios públicos del casco central de la Parroquia Atahualpa, afecta a la accesibilidad inclusiva a las personas con capacidades especiales?

### CONTEXTUALIZACIÓN MACRO

En el caso de América Latina y el Caribe (ALC) esta problemática se intensifica, según Bonilla (2021) a pesar de que las ciudades son un punto de encuentro que facilita la interacción social y buscan hacer efectivos los derechos de los más vulnerables. En ALC, existen altos niveles de exclusión socioespacial, pues los espacios de esta región no son diseñados para adaptarse a las diferentes necesidades que tiene la población, por consiguiente, se están vulnerando algunos derechos, como el de accesibilidad, a la no discriminación, a la inclusión, entre otros.

Asimismo, Simian (2014) en su investigación determino que son muy pocos los lugares que realmente cumplen con los parámetros y las normativas vigentes que permitan mejorar la accesibilidad y la supresión de las barreras arquitectónicas y comunicativas en torno al urbanismo y de más elementos urbanos. Adicionalmente, menciona que muchos involucrados en temas de urbanismo, ven a las normativas sobre accesibilidad como limitantes de su trabajo, esto debido a que anteriormente no había este tipo de situaciones o exigencias. Por ende, como ya se hizo mención se vulnera el derecho no únicamente de ciertos grupos de personas, sino de la sociedad en general.

De acuerdo con Alonso (2016) la vulneración de derechos en cuanto a accesibilidad y movilidad ha sido evidente, razón por la cual organismos internacionales como las Naciones Unidas, la Union Europea, entre otra, han diseñado tratados, políticas y reglamentos enfocados en la “equiparación de oportunidades” que tienen como principal objetivo la integración e inclusión de las personas indistintamente de su condición física, psicológica, religiosa, etc. es decir, los citan a los gobiernos a enfocarse en crear los medios que garanticen el buen vivir y mejoren la calidad de vida de todas las personas.

En tal sentido, y con el fin de garantizar a la accesibilidad como un derecho hacia la colectividad de todos los individuos, en la actualidad se ha venido dando mayor repunte el tema del acceso al espacio público y se han creado una serie de normativas y reglamentos que se deben obtener para lograr los permisos de funcionamiento y evitar sanciones que perjudiquen la construcción de nuevos proyectos, y lo más relevante, que se respeten los derechos a espacios seguros y accesibles.

Tejada, Espínola, y Fernández (2016) recomiendan para dar cumplimiento a todas las declaraciones acerca de accesibilidad al espacio público, concluyeron que en general los problemas a los que se enfrentan las personas son: la falta de espacios y elementos urbanos, tales como, rampas, vados peatonales, rutas para bicicletas, puentes y pasarelas, entre otros; además, consideran que en cuanto a los mobiliarios urbanos, las normativas para su ubicación suelen no estar claras, por ende, hay problemas en su ubicación; y finalmente, consideran que también es evidente la poca accesibilidad a la información en temas de movilidad. Todo esto, hace necesaria la intervención y planteamiento de alternativas de urbanismo que reduzcan los niveles de inseguridad que pueden generarse por no tener los elementos mencionados debidamente identificados y señalados.

## CONTEXTUALIZACIÓN MESO

En el caso del Ecuador, según Pozo (2020) no existe la suficiente información acerca del tema, sin embargo, según datos obtenidos indico que, en Guayaquil, entre el 20% y 30% de superficies de la ciudad, tienen problemas de accesibilidad o no cuentan con fácil acceso a un espacio público recreativo, deportivo o cultural cercano, lo cual es replicable para el resto del país. Asimismo, Quito, de acuerdo Cadena (2017) está lejos de ser una ciudad accesible, pues existen diversos factores que entorpecen la movilidad y acceso al espacio urbano, especialmente, para las personas con alguna discapacidad. Además, de esto, las características naturales de la morfología del espacio que existen en la mayoría de ciudades es un tema que también, complican el desplazamiento y movilidad.

En el caso de ambas ciudades, que pueden ser referentes por ser las más importantes del país, esta realidad se percibe a pesar de contar con herramientas como planes de desarrollo y ordenamiento territorial, normas técnicas que determinan el diseño de los elementos que conforman el espacio urbano de uso público, entre otras. La razón principal puede deberse a la falta de control de parte de las autoridades que no hacen respetar todas las normativas y ordenanzas vigentes.

No obstante, también es importante mencionar que, en ciudades como Cuenca, a pesar de que han tenido problemas críticos en este tema, se han puesto en marcha varias alternativas o proyectos que han permitido que se mejore la accesibilidad en el entorno construido en base a los obstáculos más representativos de los levantamientos y la experiencia de los cuencanos. Así, por ejemplo, incremento en las medidas de las aceras, mejoras del alumbrado público, señalización más efectiva, rampas para persona con discapacidad, mejor sistema de semaforización, entre otras (Bustos & Marín, 2017).

## CONTEXTUALIZACIÓN MICRO

La ciudad de Ambato no cuenta con los estudios necesarios para hablar a ciencia cierta sobre los problemas de accesibilidad que tienen, sin embargo, es evidente que tiene los mismos problemas de Quito y Guayaquil, es decir, gran porcentaje del territorio no cuenta con los espacios públicos necesarios para garantizar el derecho a la movilidad de las personas, y los existentes suelen estar en malas condiciones, pues únicamente, las autoridades se han centrado en la parte turística o de mayor afluencia de personas y han descuidado el resto de la ciudad, lo cual se puede ver reflejado en aceras, bordillos, parques, entre otros.

Con respecto a lugar objeto de estudio, la parroquia Atahualpa se pudo evidenciar que existen varios problemas, especialmente, debido a que no existen los accesos para personas con discapacidad, tercera edad y niños; adicionalmente, las aceras tanto públicas como de las propiedades privadas no tienen rampas de acceso y en varios casos están en mal estado incluso para el resto de peatones, lo que dificulta el tránsito libre y seguro. Por otra parte, en base a un primer acercamiento, se pudo conocer que en la parroquia no existe el espacio mínimo que debe tener las aceras que es de 2.20 metros, muchas aceras únicamente tienen 1.5 metros, esto se debe a que en general las calles están destinadas en un 70% a la circulación de los vehículos

Por tal motivo, es importante que, tanto en el GAD parroquial, como en la sociedad en general, se integren y fomente el tema de la accesibilidad y llevarlo a la práctica se convierte en una inversión en oportunidades para las personas, debido a que se les da la oportunidad de aprender, estudiar y trabajar. Además, dota de independencia, autonomía y autosuficiencia para el desenvolvimiento de cada persona indistintamente de su condición. Finalmente, proporciona los espacios de diversión y ocio en el que se pueden crear historias de éxito, alcanzar metas y la integración de la sociedad sin distinciones de ninguna índole.

## ÁRBOL DE PROBLEMAS

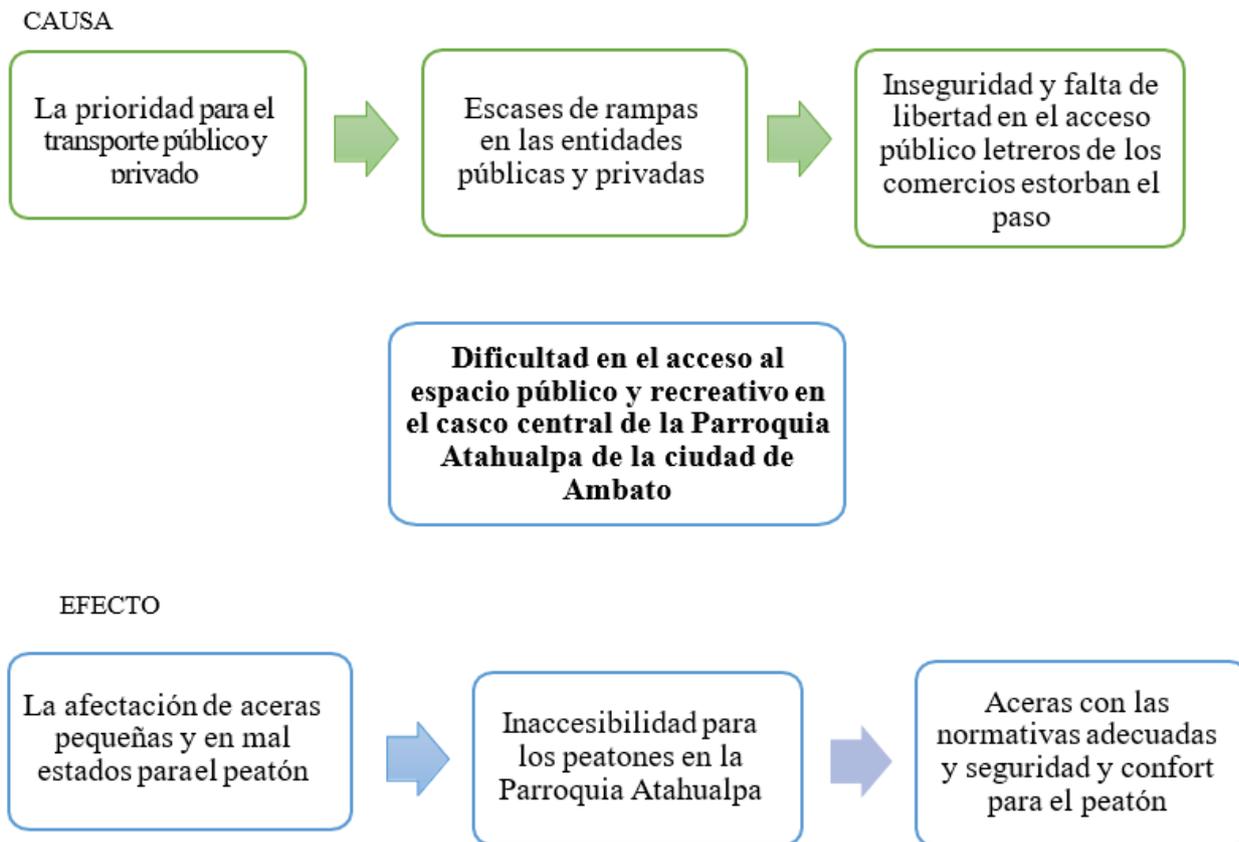


Fig 1. Esquema de Causas y Efectos  
Fuente: Elaboración Propia

Una de las causas que definen la dificultad del acceso al espacio público, es que se da prioridad al transporte público y privado, es decir, son más amplias las vías para que los carros circulen en comparación a las aceras, por ende, hay afectaciones en la circulación de los peatones pues los espacios son muy pequeños.

Otro problema que se evidencia es la falta de rampas en las entidades públicas y privadas, lo cual genera problemas de accesibilidad para los peatones en la Parroquia Atahualpa, es decir, complica la movilidad en las calles, aceras y demás espacios públicos en la parroquia.

Finalmente, otra causa de la problemática es que existe inseguridad y falta de libertad en el acceso público letreros de los comercios estorban el paso, lo cual produce que las aceras no cuenten con las normativas adecuadas y seguridad y confort para el peatón.



**Imagen 26.** Estado de aceras  
**Fuente:** Autoría propia



**Imagen 27.** Estado de aceras  
**Fuente:** Autoría propia

## OBJETIVOS

### OBJETIVO GENERAL

Proponer un modelo de accesibilidad al espacio público y recreativo en el casco central de Atahualpa de la ciudad de Ambato para mejorar las condiciones de seguridad y confort de los usuarios.

### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Diagnosticar la situación actual de la accesibilidad del espacio público y delimitar el perímetro de estudio en la parroquia Atahualpa para conocer si cumple las normativas vigentes mediante fichas de observación y encuestas a la población de estudio.
- Determinar las necesidades que tienen los espacios públicos de la parroquia Atahualpa para lograr que sean más accesibles y garanticen la movilidad, segura de los peatones.
- Diseñar una propuesta de accesibilidad inclusiva a los espacios públicos aplicando criterios de sostenibilidad para mejorar la calidad ambiental y la eficacia de vida de la población.



**Imagen 28.** Estado de aceras  
**Fuente:** Autoría propia



**Imagen 29.** Estado de aceras  
**Fuente:** Autoría propia



## FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

### ESTADO DEL ARTE

De acuerdo con Pérez (2016), en su investigación titulada “Espacio público con accesibilidad universal en la ciudad de Puebla. Caso comparativo: parque revolución mexicana, jardín del arte y plaza Guadalupe Hidalgo”, planteo como objetivo generar conocimiento sobre la carencia de accesibilidad universal en el espacio público referente a parques, jardines y plazas públicas; espacios importantes por ser “cohesionadores sociales”. La importancia de esta investigación radica en que es evidente que no se ha trabajado lo suficiente tanto a nivel teórico como práctico profesional, y se han olvidado de la relevancia que tiene la accesibilidad universal en los espacios públicos. Los problemas que se identificaron en los espacios públicos son nula o casi nula adaptabilidad para personas con discapacidad motora, adultos mayores, o en general las personas para movilizarse sin ningún riesgo. Además, no existe el mobiliario adecuado para lograr una movilidad acertada.

Para Huaylinos (2015), en su investigación titulada “Criterios para el estudio y diseño universal del espacio público: el caso de las calles en Lima”, planteo el objetivo de comprender el rol que desempeñan los espacios públicos en la vida de las urbes, así como reconocer la problemática que impide su adecuado desarrollo y diseño, es decir, garantizar la circulación y estancia peatonal, en especial de aquellos con movilidad reducida. La plantea aplicar una metodología basada en experiencias de otros países, además, estudio la interacción de las actividades y usos del suelo para percibir las dinámicas del área, analizo la

calidad de la escena urbana tanto para la dimensión física como en la dimensión humana, enfocándose en los más vulnerables. Concluyo que, para brindar calidad al área y a los desplazamientos peatonales, se debe diseñar el espacio público orientándolo a la accesibilidad de todas las personas sin distinción, es decir, debe plantear un diseño universal tanto en lo físico como en lo ambiental (escena y confort urbano), es decir, también orientado a los usuarios vulnerables.

De acuerdo con Aguirre y Pinto (2018), en su investigación “Análisis de la accesibilidad al espacio público en el sector de Puerto Duro de la ciudad de Cartagena de Indias”, se plantearon como objetivo, de generar recomendaciones para la intervención del espacio público para el mejoramiento de la movilidad peatonal. Determinaron que, existen déficit de espacios públicos de manera generalizados en varios lugares de Latinoamérica, especialmente, en Cartagena, lo cual es perjudicial desde varios puntos de vista, pues al ser un lugar turístico requiere de intervenciones en los espacios públicos para mejorar la calidad de vida de todos quienes visitan el lugar, así como para los habitantes permanentes. Por tal motivo, recomiendan la intervención arquitectónica para analizar la calidad del espacio y rediseñar los lugares en torno a las necesidades de las personas.

Ipiña (2019) en su trabajo “Accesibilidad y sensibilización ciudadana en el espacio público”, planteó la necesidad de analizar la situación de la accesibilidad, especialmente debido a que, las ciudades enfrentan la falta de accesibilidad y movilidad en el espacio público, además, de sufrir exclusión y segregación por diversas instituciones y personas. Concluyendo que existen varios factores que influyen o son determinantes para esta situación, entre estos menciona los siguientes, la falta de derecho a la ciudad, lo cual se ve reflejado en el abandono del espacio público por parte de los gobier-

nos; falta de resultados de los programas de sensibilización e integración que fomenten la inclusión y el respeto por la población vulnerable; y el más importante y común que es la discriminación, la apatía y la poca participación social. Por todo esto se requiere de políticas nuevas que fomenten la participación social en la integración de las personas, además, del trabajo arduo de las autoridades por dotar a las ciudades de espacios seguros para todas las personas indistintamente de su situación social, económica, u otro tipo de problemas relacionados a la discapacidad.

Según Freire, Campoverde, Jara, La Rota, y Puga (2020), en su trabajo “Método para evaluar espacios peatonales urbanos y su aplicación en Ambato, Ecuador”, se plantearon proponer una metodología de evaluación de los espacios peatonales urbanos desde un enfoque de accesibilidad universal. Evidenciaron que uno de los grandes retos de las ciudades es satisfacer las necesidades crecientes de movilidad de sus habitantes, y mencionaron que para que esto sea sostenible, se necesita dar prioridad a aquellos modos de transporte que generen menor impacto en lo ambiental, económico y social, asimismo se debe enfocar en que sean más accesibles para los grupos más vulnerables. Los autores mencionaron que también es importante el tema de las políticas sobre los espacios públicos, debido a que no están acorde a las necesidades actuales se tornan descoordinadas y simplemente no garantizan espacios seguros para la movilidad.

En base a todo lo dicho, Tejada y Fernández (2017), en su estudio “El espacio público accesible como elemento de integración social. Aplicación en zonas costeras e islas”, analizaron varios espacios en una zona determinada para conocer el nivel de accesibilidad y su relación con la integración social, pudieron reflexionar que se requiere de cambios, que logren humanizar los espacios públicos, es

decir, que es necesario que parta de políticas públicas el diseño de todos los lugares públicos, para lo cual se deben aplicar criterios de Diseño para todos y Accesibilidad Universal, lo cual permitirá democratizarlos, hacerlos accesibles para todos, y lograr que todos disfruten en igualdad de condiciones.

Blanco (2019), en su tesis doctoral “Accesibilidad universal y movilidad sostenible en el espacio público: bases para su incorporación al planeamiento urbanístico en Andalucía.”, concuerda con el tema de humanizar las ciudades, debido a que es un deber el garantizar la inclusión y accesibilidad de todas las personas. para lograr esto, plantea la idea del rediseño urbanístico encuadrado en un contexto de territorios inteligentes que reúne las características esenciales sobre accesibilidad universal y movilidad urbana sostenible en la ordenación del espacio público.

En síntesis, las investigaciones han demostrado que existen problemas de accesibilidad en varios espacios públicos en diferentes partes del mundo, y la principal razón es la falta de organización o planificación inteligente, es decir, en la mayoría de investigaciones es evidente que son lugares en los que se han originado de la expansión propia del crecimiento humano, razón por la cual no tuvieron una planificación previa, sino que se iban construyendo conforme crecía la población, esto hizo que en la actualidad existan problemas de accesibilidad, peligrosidad y falta de garantía de derechos.

Por esta razón, es importante que se ponga en consideración que se necesita un rediseño de varios espacios públicos en distintos puntos a nivel general, para esto se habla de la accesibilidad universal, la movilidad sostenible y la planificación inteligente, solo considerando estos elementos se podrá garantizar el derecho de las personas de no ser excluidos y tener un espacio seguro para movilizarse con tranquilidad.

## FUNDAMENTOS TEÓRICOS

Es indispensable que se fundamente teóricamente todos los conceptos inmiscuidos en la investigación con la finalidad de que se conozca como las variables, el objeto y lugar de estudio han evolucionado a través del tiempo.

### DISCAPACIDAD

Es cuando una persona, no puede realizar sus actividades cotidianas como el caminar, vestir, interactuar, escuchar o ver. Ya sea porque tiene algún impedimento en su cuerpo, el cual se deriva de algún problema físico o mental; estos cambios o circunstancias son derivadas de alguna malformación de nacimiento, por problemas de salud, anomalías genéticas, por accidente o por vejez, en algunos casos estas circunstancias son permanentes o temporales. La discapacidad está muy marcada debido al contexto social en que viva una persona con discapacidad, por lo tanto, "...es un medio significativo de diferenciación social..." (Barton, 2009).

### MOVILIDAD URBANA

Consiste en el movimiento de las personas y bienes en las ciudades, independientemente del medio que utilicen para desplazarse, ya sea a pie, en transporte público, automóvil, bicicleta, etc. (Velásquez, 2015)

### MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

La movilidad es sostenible cuando está diseñada para minimizar los impactos negativos a nivel ambiental, social y

económico, que se derivan de las actividades de transporte. Es integral ya que contempla cómo las actividades de movilización inciden en la vida urbana y, a su vez, cómo la planificación, los procesos de expansión y la gestión urbana también influyen en las posibilidades, modos y experiencias de desplazamiento (Freire, 2020).

La movilidad urbana sostenible se enfoca en alcanzar la mejora de la calidad de vida de la población, entendiendo sus patrones y motivaciones para circular por la ciudad, a la par que integra los diferentes modos de transporte. Desde este paradigma, se busca garantizar la satisfacción de las necesidades de desplazamiento de personas y carga, de manera efectiva, eficiente y segura. Es decir, que todos puedan acceder de manera equitativa a servicios, oportunidades y actividades de la ciudad, sin importar las diferentes condiciones sociales, económicas y físicas. Esto se relaciona con la justicia espacial de la ciudad, la cual refleja cómo las dinámicas en el entorno construyen ciudades con mayor o menor nivel de igualdad.

La movilidad es sostenible cuando está diseñada para minimizar los impactos negativos a nivel ambiental, social y económico, que se derivan de las actividades de transporte.

Es integral ya que contempla cómo las actividades de movilización inciden en la vida urbana y, a su vez, cómo la planificación, los procesos de expansión y la gestión urbana también influyen en las posibilidades, modos y experiencias de desplazamiento (Banister, 2008; Mataix, 2010; Miralles-Guasch y Cebollada, 2003; United Nations, 2013).

La movilidad es inclusiva cuando es capaz de garantizar los traslados autónomos de todos y todas las habitantes, sin importar su edad, género, condición socioeconómica, física o modos de circulación. Es decir, cuando ofrece varias opciones de transporte de calidad para que podamos movernos por la ciudad sin depender de nadie

## ACCESIBILIDAD

Entendiendo como accesibilidad a un concepto actual y recurrente en la literatura arquitectónica y urbanística que se refiere a la propiedad del urbanismo, edificación, transporte y medios de comunicación que permiten la autonomía personal de todas las personas indistintamente de variables demográficas, condiciones físicas, psíquicas y sensoriales. Se entiende también por accesibilidad a la cualidad de ser accesible, de fácil acceso, trato y comprensión. En síntesis, puede concluirse que se trata del derecho que tienen las personas ingresar, transitar y permanecer en un determinado lugar de manera segura, autónoma y comfortable (Simian, 2014).

## ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

Se la define como una condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos, para que puedan ser comprendidas, utilizadas y practicadas por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la manera más autónoma y natural posible. Puede enmarcarse como una estrategia de “diseño universal o diseño para todas las personas”, en otras palabras, debería manejarse sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse, para adaptarse a todas las realidades existentes de cada persona (Tejada, Espínola, & Fernández, 2016).

La accesibilidad se define como un 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

(Corporación Ciudad Accesible 2010).

Por otro lado, accesibilidad también engloba el tema de ser un lugar que permita el ingreso de todas las personas, sin ningún tipo de distinción. El punto 1 del artículo I de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad de la ONU declara que todas las personas tienen derecho a la ciudad sin discriminaciones de género, edad, raza, etnia u orientación política y religiosa (2004). Asimismo, en el punto 6 del artículo II de este mismo documento, se destaca a los grupos de personas que se encuentran en situación de vulnerabilidad en lo que respecta a la accesibilidad urbana.

## ESPACIO PÚBLICO

Se considera al espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía, de cuya calidad, multiplicación y accesibilidad depende en buena medida el progreso de la ciudad. Esta perspectiva, que sin negar los fenómenos y consecuencias que la visión de la pérdida describe sobre la ciudad, reivindica la necesidad de proyectar un mejor y más pertinente espacio público (Berroeta & Vidal, 2012).

El espacio público es el espacio común, que permite encuentros y desencuentros entre sus usuarios, y son ellos quienes le dan la carga simbólica de acuerdo a sus propias vivencias más complejo de lo que considera y dependiendo de la perspectiva del observador (Delgado & Malet, 2007). Para Borja (2003), es la ciudad, y basándose en esta premisa, es la que debiera posibilitar e incluir a las personas que cuenten con alguna discapacidad, sobre todo motora. Es también un elemento fundamental y cohesionador de la sociedad.

A continuación, se muestra un esquema general de la pro-

blemática de accesibilidad universal en los espacios públicos, y su incidencia en el ámbito local y nacional. Dentro de estos ámbitos, interaccionan procesos culturales, políticos, económicos y ambientales. Se encuentran elementos que afectan a cada uno de los ámbitos territoriales y su incidencia afecta de modo dinámico a todos elementos. Dentro del esquema, se aprecia que los agentes que intervienen en son aislados de manera particular, e inclusive en desorden, no obstante, debido a su interacción se colocaron de esta manera.

Es importante mencionar que la incidencia es dinámica, es decir, en un determinado tiempo afecta de una manera y en la posteridad de otra, pero siguen perteneciendo al mismo proceso; y entre procesos también se interactúa; la ventaja es que no hay una verticalidad como en los instrumentos de gobierno, leyes, reglamentos, normas etc.

Por otra parte, es importante tener referentes históricos, es decir, analizar los problemas de accesibilidad según una fecha de tiempo determinada, para conocer el pasado, el presente y obtener una perspectiva de cuál podría ser la influencia al cambiar ciertos aspectos de esta problemática. Además, en los lugares investigados puede haber diferencias, debido a que estos pudiesen o no ser abiertos al público, pero estos antecedentes permiten conocer la gama de comportamientos de acuerdo a su tiempo y necesidad de la sociedad.

En síntesis, la accesibilidad universal depende de la cohesión de los factores establecidos en el esquema señalado, y que están estrechamente relacionados con el espacio público. El espacio público es toda esfera de manifestación política, social, cultural y económica, es decir, humana, la cual debe verse realizada en un espacio tangible. El aspecto físico-territorial, es el soporte para la construcción de una ciudad, donde, con las experiencias que se viven a diario se puede percibir el nivel de la calidad de vida de las personas que habitan en ella.

Es todo el sistema de calles, avenidas, parques, plazoletas, jardines, entre otros, que componen la ciudad, y que son un bien colectivo, además, son lugares de interacción social e intercambio de culturas y tradiciones que responden a los intereses de la comunidad (Romero, 2016).



**Figura 2.** Proceso que inciden en la problemática del espacio público.  
**Fuente:** (Pérez, 2016)

## DISEÑO UNIVERSAL EN EL ESPACIO PÚBLICO

### MARCO LEGAL

El presente documento tiene por objeto guiar la formulación de propuestas y soluciones tendientes a facilitar el desplazamiento de los peatones en cualquier condición, y se enmarca en el siguiente contexto normativo.

- Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad, (septiembre 2008) Compromiso adquirido a nivel país, como consta en el Decreto N° 201 del 17 de septiembre del 2008 del Ministerio de Relaciones Exteriores, el cual promulga la suscrita por el Estado de Chile, donde se busca promover y proteger los derechos y la dignidad de las personas con discapacidad. Este tratado internacional señala, además, que todos los estados parte se comprometen a adoptar medidas efectivas y pertinentes para facilitar la plena inclusión y participación en la comunidad de todas las personas con discapacidad.
- Ley N° 20.422 (febrero 2010) Establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad y define entre otros, los conceptos de Accesibilidad, Diseño Universal, Entorno y Persona con Discapacidad.
- Convenio de Colaboración MINVU – SENADIS (octubre 2012) A nivel de Ministerio, se firma el Convenio de Colaboración, junto con el Servicio Nacional de la Discapacidad (SENADIS), donde ambas partes, dentro de sus facultades y competencias se comprometen a tomar las medidas necesarias para asegurar el derecho a la igualdad e inclusión social de las personas con

discapacidad, contribuyendo a la adecuada implementación de la ley N°20.422, especialmente en materia de accesos al entorno físico.

- NCh 3269-2013 (abril 2013) Criterios de diseño Accesibilidad Universal en la edificación y en los espacios de uso público.
- NCh 3271-2012 (agosto 2012) Criterios DALCO para facilitar Accesibilidad Universal.
- Ley N° 8.946 y sus modificaciones Fija las leyes de Pavimentación Comunal

### CONCEPTOS BÁSICOS

- Accesibilidad Universal: Es 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, de la forma más autónoma y natural posible.
- Acera: Parte de una vía destinada principalmente para circulación de peatones, separada de la circulación de vehículos.
- Andén: Plataforma utilizada para la espera de locomoción colectiva.
- Antropometría: Tratado de las proporciones y medidas del cuerpo humano.
- Alcorque: Tapa o rejilla que se coloca sobre la taza de los árboles con el fin de proteger las raíces.
- Barreras Urbanísticas: Impedimentos u obstáculos físicos que se encuentran en las vías y espacio público, que limitan o impiden la libertad de movimientos y autonomía de las personas.
- Bolardo: Elemento hincado en el suelo, destinado

principalmente para proteger al peatón del tráfico vehicular, y o para evitar estacionamiento de vehículos.

- Calzada: Corresponde al espacio comprendido entre soleras, destinado a la circulación de vehículos.
- Diseño Universal: La actividad por la que se conciben y proyectan, desde el origen, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, dispositivos o herramientas, de forma que puedan ser utilizados por todas las personas o en su mayor extensión posible.
- Escaño: Mobiliario urbano que se utiliza para sentarse, destinado al descanso y la permanencia.
- Rebaje De Solera Peatonal: Rebaje de solera utilizado en cruces peatonales, que cuenta con una plataforma inclinada, libre de obstáculos, para salvar el cambio de nivel entre la calzada y la vereda.
- Huella Podotáctil: Recorrido en pavimento con texturas en sobre relieve y color, que indica alerta y o situación de riesgo.
- Planta De Accesibilidad: plano que muestra de manera clara la ruta accesible y sus áreas de giro en los proyectos, junto a todos los elementos urbanos que se contemplan Rampa: Plataforma Inclinada libre de obstáculos, utilizada para salvar cambio de nivel, en forma suave y continua, con una pendiente que va entre el 5% y el 12%, sin peldaños, en cualquier situación que lo requiera, cuando la pendiente sea menor a un 5% se estará hablando de un plano inclinado.
- Ruta Accesible: Ruta continua apta para el tránsito de todo tipo de personas, en cualquier condición, de pavimento estable, antideslizante y sin obstáculos gradas o barreras, con dimensiones libres mínimas de 0.9m de ancho por 2.10m de alto libre.
- Vereda: Corresponde a la parte pavimentada de la acera. (Nienhuys, Maldonado, & Estrada)

## CRITERIOS DE DISEÑO

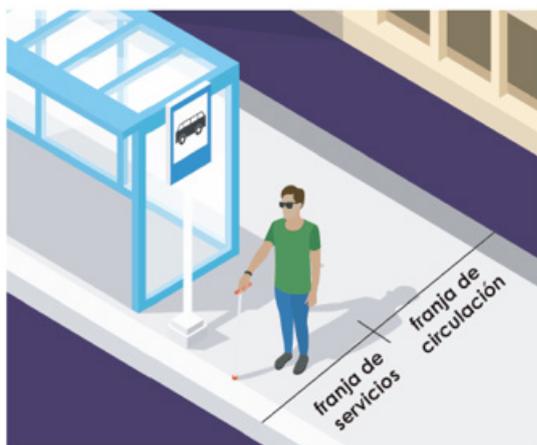
- Eliminar las Barreras Urbanísticas, con el fin de lograr un espacio público inclusivo, volver accesible la mayor cantidad de espacios con el fin de que puedan ser utilizados por todos, sin limitaciones.
- Eliminar los esfuerzos innecesarios, para facilitar el uso.
- Garantizar la continuidad de Rutas Accesibles, libres de obstáculos, con el fin que todas Las personas, independiente de sus capacidades físicas o psicomotoras, puedan circular por la ciudad de manera segura y lo más autónoma posible.
- Entender que la accesibilidad debe ser parte integrante de un proyecto desde sus inicios y no un agregado posterior.
- Aplicar el concepto de Diseño Universal, como un diseño inclusivo, esto quiere decir, como un diseño para todos y no excluyente.
- Definir criterios mínimos para el diseño del espacio público, donde se garantice el desplazamiento autónomo y seguro a todos los usuarios. (Cardenas, 2013)

## CARACTERÍSTICAS DE UN BUEN DISEÑO URBANO (ACERAS)

Caminar en la ciudad es una de las actividades urbanas por excelencia. Por ello, contar con redes peatonales correctamente diseñadas e integradas a los servicios y equipamientos que ofrece es fundamental para que la gente opte por este modo de circulación. Sin embargo, el hecho de que una ciudad pueda gozar de una red de aceras de dimensiones adecuadas no es garantía de calidad. Los cri-

terios o características que influyen en un diseño apropiado de las aceras que van más allá de la disposición de las dimensiones y el material con el cual se construyen. Estos factores tienen que ver con la experiencia que se desea lograr en el recorrido que desarrolla el transeúnte desde el origen de su trayecto hasta su destino. (Freire, Campo-verde, Jara, La Rota, y Puga, 2020)

Las experiencias diarias demuestran que nuestras ciudades no están diseñadas para todos. Los espacios públicos son una muestra de la falta de planificación y justicia espacial, ya que claramente acogen diseños basados en un modelo de ciudadano estándar: con habilidades para caminar sin problema, sin ninguna discapacidad y de mediana edad. Este perfil dista de la realidad en tanto las ciudades están habitadas también por diversos actores: menores, familias con bebés, personas con limitaciones de movilidad, no videntes, ancianos, etc. Por ello, diseñar una red de aceras y analizar su “caminabilidad” requiere considerar una serie de factores que deben ser trasladados a la realidad con un pensamiento holístico.



**Figura 3.** Partes de la acera  
**Fuente:** (Freire, 2016)

### FRANJA DE SERVICIO O SEGURIDAD

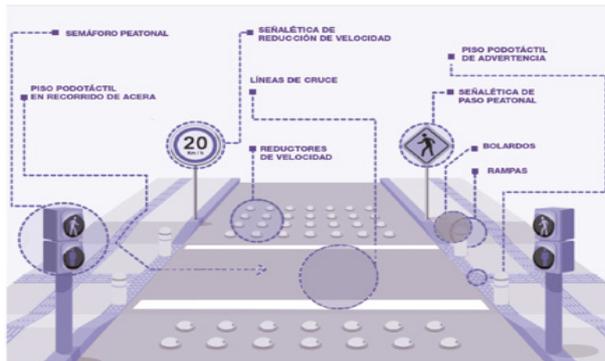
Ya se describieron los usos y elementos de este espacio, el cual se desarrolla entre la vía para el tránsito motorizado y la franja de circulación, garantizando una esencial transición espacial entre el recorrido peatonal y el vehicular. Como se mencionó en el apartado previo, es importante contar con infraestructura para personas no videntes, de tal manera que en la franja de servicios es necesario advertir la presencia de elementos como mobiliario, señalización, entre otros, para evitar accidentes. Dentro de la franja de servicios existen componentes básicos que, de ser posible, deben incluirse en todas las aceras. (Ministerio de Obras Públicas, 2020)

### VEGETACIÓN

Cumple un rol ambiental importante, no solo por la presencia de las especies vegetales, sino por las jardineras o alcorques que añaden permeabilidad hídrica al suelo, además de dotar de sombra a los peatones en días de mucho sol. Para el caso del arbolado urbano es necesario tomar en cuenta las características propias de cada especie (desarrollo de su raíz para evitar roturas del pavimento, altura para que no se convierta en un obstáculo al caminar, ancho de copa que garantice sombra) y la distancia de sembrado entre cada árbol para asegurar que cada uno tenga la cantidad de humedad necesaria para su desarrollo y evitar levantamientos en las aceras. (Freire, Campoverde, Jara, La Rota, y Puga, 2020).

## MOBILIARIO URBANO

Incluye bancas, paradas de buses, postes de luz y basureteros que proveen comodidad en los recorridos peatonales. Estos elementos facilitan la estancia en el espacio público, haciendo más agradables los tiempos de espera. En el caso del alumbrado, su presencia garantiza el uso de los espacios peatonales por las noches o a las horas con poca luz, dependiendo del lugar. Es necesario planificar redes de alumbrado que no solo incluyan postes de luz que iluminen calles, sino también lámparas que miren hacia la acera y así garantizar la iluminación de los espacios peatonales. En este punto hay que acotar que la distancia entre luminarias también es importante para garantizar una iluminación adecuada (Camcoverde Carlos, 2020)



**Figura 4.** Elementos de un cruce peatonal seguro

**Fuente:** (Freire, 2016)



## MATERIALES Y METODOS

### LINEA DE FAAD

Línea 1: Sistemas Territoriales (EUT Estudios Urbanos Territoriales)

Sub línea: Planificación, manejo y gestión de territorios rurales y urbanos

### ENFOQUE

Enfoque Cualitativo

Uso de la recolección de datos para probar la hipótesis

La recolección de datos que se van a necesitar para la investigación es:

- Fichas de observación
- Fotografías
- Entrevistas

### NIVEL DE INVESTIGACIÓN

El uso del nivel Explicativo donde vamos a tener que evidenciar como está el estado de las aceras, calles y espacios públicos, demostrando así el estado mediante fotografías de estado y el cambio que se quiere dar al peatón y crecimiento de la parroquia probando los cambios que se pueden lograr con una propuesta de cambio de visión que va a tener el proyecto

## TIPOS DE INVESTIGACIÓN

En función del procedimiento

- Aplicada

Por su nivel de profundidad

- Exploratoria

Por la naturaleza de los datos y la información

- Cualitativa - abierto

Por los medios para obtener los datos

- De campo

Por la mayor o menor manipulación de variables

- Experimental

Según el tipo de inferencia

- Método – estadístico
- Especifico – observación

Según el periodo temporal en el que se realiza

- Longitudinal

De acuerdo al tipo en el que se efectúan

- Sincrónicas

La investigación se realizará en el espacio público del casco central de la Parroquia Atahualpa de la Ciudad de Ambato, donde se realizará la observación de los espacios públicos en el estado en el que se encuentra tanto como las aceras y la vía vehicular, esta investigación abarcará desde la calle principal de la parroquia Atahualpa, calle 22 de Enero que se une con la calle secundaria Batalla de Jambelí hasta la calle Tiwintza y 22 de Enero este es el tramo de estudio que vamos a valorar como se encuentra su estado.

La metodología que se va a ocupar en esta investigación es el enfoque cualitativo, en donde los procesos utilizados para la recolección de datos son: encuestas, visita al campo de estudio, entrevistas a especialistas sobre el tema de planificación territorial, fichas de observación con todos estos datos recolectados llevar a cabo con nuestros objetivos.

La metodología de investigación empieza con la visita al sitio de estudio para poder analizar las inconsistencias que hay en los tramos de las calle principal que tomamos de estudio que es la calle 22 de Enero entre Batalla de Jambelí y Tiwintza como se encuentra el espacio público si cuenta con accesibilidad universal o no y que es lo que faltaría para el usuario que utiliza el espacio público las medidas de las aceras y vías y cuál es la prioridad de la zona de estudio de la Parroquia Atahualpa.

Con estos datos recolectados con las fichas de observaciones se puede identificar, cómo se encuentra el estado del espacio público en nuestra zona de estudio para así llevar acabo con nuestros objetivos y presentarlo el pre diseño.

Por último, se aplicó las encuestas a personas que habitan y trabajan en la parroquia Atahualpa, para identificar las necesidades que tienen al momento de caminar, debido a que la mayor parte de aceras no se encuentran en un buen estado, su punto de vista, y cómo se encuentra la zona de estudio para que el usuario se sienta cómodo al momento de movilizarse en las calles de la Parroquia Atahualpa.

## FICHAS DE OBSERVACIÓN

<b>DIAGNOSTICO DEL ESTADO DE LAS ACERAS EN EL CASCO CENTRAL DE LA PARROQUIA ATAHUALPA EN LA CIUDAD DE AMBATO</b>			
<b>PROVINCIA</b>	TUNGURAHUA	<b>CANTÓN</b>	AMBATO
<b>FECHA</b>	2022 / 01 / 27	<b>Nº DE FICHA</b>	1
<b>CALLES</b>	22 DE ENERO ENTRE BATALLA DE JAMBELÍ Y JARAMIJÓ		
<b>ESTADO DE LA ACERAS</b>			
<b>MUY BUENO</b>	<b>BUENO</b>	<b>REGULAR</b>	<b>MALO</b>
		X	
<b>ACERAS</b>			
<b>ANCHO</b>	<b>LARGO</b>	<b>RAMPA 1</b>	<b>RAMPA 2</b>
<b>ANCHO TOTAL</b>	<b>ILUMINACIÓN</b>	<b>ARBOLADO PÚBLICO</b>	
		<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>OBSTÁCULOS</b>			
		<b>RAMPA VEHICULAR</b>	<b>ECOTACHOS</b>
<b>GEOLOCALIZACION</b>		<b>FOTOGRAFIA 1</b>	
<b>FOTOGRAFIA 2</b>		<b>FOTOGRAFIA 3</b>	

Tabla 1. Diagnóstico del estado de las aceras (formato)  
Fuente: Autoría Propia

## PREGUNTAS DE ENCUESTAS

ENCUESTA DIRIGIDA A LOS HABITANTES Y PERSONAS EN GENERAL QUE SE MOVILIZAN POR LA PARROQUIA ATAHUALPA

1. ¿Qué elementos o cualidades le gustan de los espacios públicos de la parroquia (Atahualpa)? Mencione tres:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

2. ¿Qué tipo de actividades realiza comúnmente en los espacios públicos de la parroquia?

Comercio/Compra-venta \_\_\_\_\_

Transporte \_\_\_\_\_

Diversión y ocio \_\_\_\_\_

Otro ¿Cuál? \_\_\_\_\_

3. ¿Con quién generalmente se moviliza por los espacios públicos de la parroquia?

Solo \_\_\_\_\_

Amigos \_\_\_\_\_

Familiares \_\_\_\_\_

Mascotas \_\_\_\_\_

4. ¿Le resulta fácil desplazarse por los espacios públicos de la parroquia?

Siempre \_\_\_\_\_

Nunca \_\_\_\_\_

A veces \_\_\_\_\_

Justifique su respuesta:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

5. ¿Puede desplazarse sin dificultades por todos los espacios adyacentes a los lugares céntricos de la parroquia?

Sí \_\_\_\_\_

No \_\_\_\_\_

6. ¿Se siente cómodo y seguro durante su circulación en los espacios públicos de la parroquia?

Siempre \_\_\_\_\_

Nunca \_\_\_\_\_

A veces \_\_\_\_\_

7. ¿Con que frecuencia circula por los espacios públicos de la parroquia?

Diaria \_\_\_\_\_

Una vez a la semana \_\_\_\_\_

Más de una vez a la semana \_\_\_\_\_

8. ¿En que se moviliza con mayor frecuencia dentro de los espacios públicos de la parroquia?

Carro/moto \_\_\_\_\_

Bicicleta \_\_\_\_\_

A pie \_\_\_\_\_

9. ¿Considera que los espacios públicos son inclusivos para todo tipo de personas?

Si \_\_\_\_\_

No \_\_\_\_\_

10. ¿Qué problemas encuentra al momento de desplazarse por el espacio público?

Inseguridad \_\_\_\_\_ Falta de  
aceras \_\_\_\_\_  
Falta de señalización \_\_\_\_\_ Irresponsabi-  
lidad de los conductores \_\_\_\_\_

Falta de espacios inclusivos \_\_\_\_\_ Otro ¿Cuál?

11. ¿Cómo mejoraría la calidad de los espacios públicos de la parroquia?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Donde:

P: Proporción de éxito

Q: Proporción de fracaso (1-p)

Z: Nivel de confianza

e: erro de estimación 5%

N: Población

n: Muestra

$$n = \frac{1.96^2(12.048)(0.50)(0.50)}{12.048(0.05)^2 + 1.96^2(0.50)(0.50)}$$
$$n = 373$$

En tal sentido, se debe encuestar a 373 personas.

## POBLACIÓN Y MUESTRA

### POBLACIÓN

La población objeto de estudio estará conformada por los habitantes de la parroquia, que de acuerdo a la proyección al año 2020 según datos proporcionados por la Dirección de Planificación del H. Gobierno Provincial de Tungurahua, son 12.048 personas.

### MUESTRA

Para la investigación se realizará un muestreo para estimar la proporción poblacional, considerando que se conoce la población (N), que es de 12.048. la fórmula para el cálculo es la siguiente:

$$n = \frac{Z^2 P Q N}{N e^2 + Z^2 P Q}$$



## RESULTADOS

### FICHAS DE OBSERVACIONES

<b>DIAGNOSTICO DEL ESTADO DE LAS ACERAS EN EL CASCO CENTRAL DE LA PARROQUIA ATAHUALPA EN LA CIUDAD DE AMBATO</b>			
<b>PROVINCIA</b>	TUNGURAHUA	<b>CANTÓN</b>	AMBATO
<b>FECHA</b>	2022 / 01 / 27	<b>N° DE FICHA</b>	1
<b>CALLES</b>	22 DE ENERO ENTRE BATALLA DE JAMBELÍ Y JARAMIJÓ		
<b>ESTADO DE LA ACERAS</b>			
<b>MUY BUENO</b>	<b>BUENO</b>	<b>REGULAR</b>	<b>MALO</b>
			X
<b>ACERAS</b>			
<b>ANCHO</b>	<b>LARGO</b>	<b>RAMPA 1</b>	<b>RAMPA 2</b>
3.55	15.60	X	X
<b>ANCHO TOTAL</b>	<b>ILUMINACIÓN</b>	<b>ARBOLADO PÚBLICO</b>	
15.10	X	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>OBSTÁCULOS</b>	ESCOMBROS		X
<b>GRADAS</b>	DESNIVELES	<b>RAMPA VEHICULAR</b>	<b>ECOTACHOS</b>
		2	X
<b>GEOLOCALIZACIÓN</b>		<b>FOTOGRAFIA 1</b>	
			
<b>FOTOGRAFIA 2</b>		<b>FOTOGRAFIA 3</b>	
			

Tabla 2. Diagnóstico del estado de las aceras (parte 1)  
Fuente: Autoría Propia

<b>DIAGNOSTICO DEL ESTADO DE LAS ACERAS EN EL CASCO CENTRAL DE LA PARROQUIA ATAHUALPA EN LA CIUDAD DE AMBATO</b>			
<b>PROVINCIA</b>	TUNGURAHUA	<b>CANTÓN</b>	AMBATO
<b>FECHA</b>	2022 / 01 / 27	<b>N° DE FICHA</b>	2
<b>CALLES</b>	22 DE ENERO ENTRE BATALLA DE JAMBELÍ Y JARAMIJÓ		
<b>ESTADO DE LA ACERAS</b>			
<b>MUY BUENO</b>	<b>BUENO</b>	<b>REGULAR</b>	<b>MALO</b>
			X
<b>ACERAS</b>			
<b>ANCHO</b>	<b>LARGO</b>	<b>RAMPA 1</b>	<b>RAMPA 2</b>
2.28	49.60	X	X
<b>ANCHO TOTAL</b>	<b>ILUMINACIÓN</b>	<b>ARBOLADO PÚBLICO</b>	
15.10	1	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>OBSTÁCULOS</b>	ESCOMBROS		X
TIERRA	LETREROS	<b>RAMPA VEHICULAR</b>	<b>ECOTACHOS</b>
		2	X
<b>GEOLOCALIZACIÓN</b>		<b>FOTOGRAFIA 1</b>	
			
<b>FOTOGRAFIA 2</b>		<b>FOTOGRAFIA 3</b>	
			

Tabla 3. Diagnóstico del estado de las aceras (parte 2)  
Fuente: Autoría Propia

<b>DIAGNOSTICO DEL ESTADO DE LAS ACERAS EN EL CASCO CENTRAL DE LA PARROQUIA ATAHUALPA EN LA CIUDAD DE AMBATO</b>			
<b>PROVINCIA</b>	TUNGURAHUA	<b>CANTÓN</b>	AMBATO
<b>FECHA</b>	2022 / 01 / 27	<b>N° DE FICHA</b>	3
<b>CALLES</b>	22 DE ENERO ENTRE JARAMIJÓ Y VALDIVIA		
<b>ESTADO DE LA ACERAS</b>			
<b>MUY BUENO</b>	<b>BUENO</b>	<b>REGULAR</b>	<b>MALO</b>
		X	
<b>ACERAS</b>			
<b>ANCHO</b>	<b>LARGO</b>	<b>RAMPA 1</b>	<b>RAMPA 2</b>
1.44	86.65	✓	X
<b>ANCHO TOTAL</b>	<b>ILUMINACIÓN</b>	<b>ARBOLADO PÚBLICO</b>	
15.10	1	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>OBSTÁCULOS</b>	GRADAS		X
BASUREROS	LETREROS	<b>RAMPA VEHICULAR</b>	<b>ECOTACHOS</b>
DESNIVELES	HUECOS	2	X
<b>GEOLOCALIZACIÓN</b>		<b>FOTOGRAFIA 1</b>	
			
<b>FOTOGRAFIA 2</b>		<b>FOTOGRAFIA 3</b>	
			

Tabla 4. Diagnóstico del estado de las aceras (parte 3)  
Fuente: Autoría Propia

<b>DIAGNOSTICO DEL ESTADO DE LAS ACERAS EN EL CASCO CENTRAL DE LA PARROQUIA ATAHUALPA EN LA CIUDAD DE AMBATO</b>			
<b>PROVINCIA</b>	TUNGURAHUA	<b>CANTÓN</b>	AMBATO
<b>FECHA</b>	2022 / 01 / 27	<b>N° DE FICHA</b>	4
<b>CALLES</b>	22 DE ENERO ENTRE JARAMIJÓ Y VALDIVIA		
<b>ESTADO DE LA ACERAS</b>			
<b>MUY BUENO</b>	<b>BUENO</b>	<b>REGULAR</b>	<b>MALO</b>
		X	
<b>ACERAS</b>			
<b>ANCHO</b>	<b>LARGO</b>	<b>RAMPA 1</b>	<b>RAMPA 2</b>
2.20	85.40	✓	X
<b>ANCHO TOTAL</b>	<b>ILUMINACIÓN</b>	<b>ARBOLADO PÚBLICO</b>	
12.00	3	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>OBSTÁCULOS</b>	ESCOMBROS		X
TIERRA	LETREROS	<b>RAMPA VEHICULAR</b>	<b>ECOTACHOS</b>
VEHÍCULOS		6	X
<b>GEOLOCALIZACIÓN</b>		<b>FOTOGRAFIA 1</b>	
			
<b>FOTOGRAFIA 2</b>		<b>FOTOGRAFIA 3</b>	
			

Tabla 5. Diagnóstico del estado de las aceras (parte 4)  
Fuente: Autoría Propia

<b>DIAGNOSTICO DEL ESTADO DE LAS ACERAS EN EL CASCO CENTRAL DE LA PARROQUIA ATAHUALPA EN LA CIUDAD DE AMBATO</b>			
<b>PROVINCIA</b>	TUNGURAHUA	<b>CANTÓN</b>	AMBATO
<b>FECHA</b>	2022 / 01 / 27	<b>N° DE FICHA</b>	5
<b>CALLES</b>	22 DE ENERO ENTRE VALDIVIA E ITAMARATY		
<b>ESTADO DE LA ACERAS</b>			
<b>MUY BUENO</b>	<b>BUENO</b>	<b>REGULAR</b>	<b>MALO</b>
		X	
<b>ACERAS</b>			
<b>ANCHO</b>	<b>LARGO</b>	<b>RAMPA 1</b>	<b>RAMPA 2</b>
2.05	96.50	X	✓ PEQUEÑA
<b>ANCHO TOTAL</b>	<b>ILUMINACIÓN</b>	<b>ARBOLADO PÚBLICO</b>	
12.50	X	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>OBSTÁCULOS</b>	BASUREROS	X	
MASETEROS	LETREROS	<b>RAMPA VEHICULAR</b>	<b>ECOTACHOS</b>
		3	X
<b>GEOLOCALIZACIÓN</b>		<b>FOTOGRAFIA 1</b>	
			
<b>FOTOGRAFIA 2</b>		<b>FOTOGRAFIA 3</b>	
			

Tabla 6. Diagnóstico del estado de las aceras (parte 5)  
Fuente: Autoría Propia

<b>DIAGNOSTICO DEL ESTADO DE LAS ACERAS EN EL CASCO CENTRAL DE LA PARROQUIA ATAHUALPA EN LA CIUDAD DE AMBATO</b>			
<b>PROVINCIA</b>	TUNGURAHUA	<b>CANTÓN</b>	AMBATO
<b>FECHA</b>	2022 / 01 / 27	<b>N° DE FICHA</b>	6
<b>CALLES</b>	22 DE ENERO ENTRE VALDIVIA E ITAMARATY		
<b>ESTADO DE LA ACERAS</b>			
<b>MUY BUENO</b>	<b>BUENO</b>	<b>REGULAR</b>	<b>MALO</b>
			X
<b>ACERAS</b>			
<b>ANCHO</b>	<b>LARGO</b>	<b>RAMPA 1</b>	<b>RAMPA 2</b>
2.10	92.50	X	X
<b>ANCHO TOTAL</b>	<b>ILUMINACIÓN</b>	<b>ARBOLADO PÚBLICO</b>	
12.50	3	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>OBSTÁCULOS</b>	BASUREROS		X
MOTOS	LETREROS	<b>RAMPA VEHICULAR</b>	<b>ECOTACHOS</b>
GRADAS		6	X
<b>GEOLOCALIZACIÓN</b>		<b>FOTOGRAFIA 1</b>	
			
<b>FOTOGRAFIA 2</b>		<b>FOTOGRAFIA 3</b>	
			

Tabla 7. Diagnóstico del estado de las aceras (parte 6)  
Fuente: Autoría Propia

<b>DIAGNOSTICO DEL ESTADO DE LAS ACERAS EN EL CASCO CENTRAL DE LA PARROQUIA ATAHUALPA EN LA CIUDAD DE AMBATO</b>			
<b>PROVINCIA</b>	TUNGURAHUA	<b>CANTÓN</b>	AMBATO
<b>FECHA</b>	2022 / 01 / 27	<b>Nº DE FICHA</b>	7
<b>CALLES</b>	22 DE ENERO ENTRE ITAMARATY Y TWINTZA		
<b>ESTADO DE LA ACERAS</b>			
<b>MUY BUENO</b>	<b>BUENO</b>	<b>REGULAR</b>	<b>MALO</b>
	X		
<b>ACERAS</b>			
<b>ANCHO</b>	<b>LARGO</b>	<b>RAMPA 1</b>	<b>RAMPA 2</b>
1.55	47.10	✓	✓
<b>ANCHO TOTAL</b>	<b>ILUMINACIÓN</b>	<b>ARBOLADO PÚBLICO</b>	
16.30	1	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>OBSTÁCULOS</b>	LETREROS	X	
		<b>RAMPA VEHICULAR</b>	<b>ECOTACHOS</b>
		X	X
<b>GEOLOCALIZACIÓN</b>		<b>FOTOGRAFIA 1</b>	
			
<b>FOTOGRAFIA 2</b>		<b>FOTOGRAFIA 3</b>	
			

Tabla 8. Diagnóstico del estado de las aceras (parte 7)  
Fuente: Autoría Propia

<b>DIAGNOSTICO DEL ESTADO DE LAS ACERAS EN EL CASCO CENTRAL DE LA PARROQUIA ATAHUALPA EN LA CIUDAD DE AMBATO</b>			
<b>PROVINCIA</b>	TUNGURAHUA	<b>CANTÓN</b>	AMBATO
<b>FECHA</b>	2022 / 01 / 27	<b>N° DE FICHA</b>	8
<b>CALLES</b>	22 DE ENERO ENTRE ITAMARATY Y TIWINTZA		
<b>ESTADO DE LA ACERAS</b>			
<b>MUY BUENO</b>	<b>BUENO</b>	<b>REGULAR</b>	<b>MALO</b>
		X	
<b>ACERAS</b>			
<b>ANCHO</b>	<b>LARGO</b>	<b>RAMPA 1</b>	<b>RAMPA 2</b>
3.40 / 3.00 / 0.96	53.90	X	X
<b>ANCHO TOTAL</b>	<b>ILUMINACIÓN</b>	<b>ARBOLADO PÚBLICO</b>	
16.30	1	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>OBSTÁCULOS</b>	PARADA		X
GRADAS	NEGOCIOS	<b>RAMPA VEHICULAR</b>	<b>ECOTACHOS</b>
FRUTAS		X	X
<b>GEOLOCALIZACIÓN</b>	<b>FOTOGRAFIA 1</b>		
			
<b>FOTOGRAFIA 2</b>	<b>FOTOGRAFIA 3</b>		
			

Tabla 9. Diagnóstico del estado de las aceras (parte 8)  
Fuente: Autoría Propia

## CONCLUSIONES DE LAS FICHAS DE OBSERVACIONES

Con la ayuda de las fichas técnicas se pudo observar en el estado que se encuentran las aceras en la zona de estudio de la calle 22 de enero, siendo la principal desde la calle Batalla de Jambelí y Tiwintza secundarias, se identificó que estas no se encuentran en un buen estado para los pobladores, además, se evidencio la falta de simetría en relación con el ancho, pues todas son diferentes, es decir, las de la parte derecha son más anchas van de 1.8 m a 2 m de ancho y las del lado izquierdo que tienen de ancho 1.20 a 1.50 m de ancho.

La mayor parte de las aceras están deterioradas, razón por la cual, se han creado imperfecciones, por ejemplo, las gradas están en mal estado por el desnivel de la calle; las rampas de garajes sobrepasan los límites y se convierten en un obstáculo al momento de caminar, y además, puede provocar algún accidente para los peatón que no suelen tener prioridad sobre el tráfico vehicular; las gradas de entradas de las casas que se encuentran más arriba de la calle, también ocasionan malestar al momento de caminar; los letreros y basureros de locales comerciales que están colocados en medio paso y hace que los peatones tengan que hacerse a un lado al caminar son cosas pequeñas pero importantes al momento de caminar, las calles se encuentran en mal estado uno de los motivos de estos daños son por la parte de arreglo de calles que están haciendo es esta época en la Parroquia Atahualpa que estos arreglos se están haciendo desde el mes de Diciembre hasta el día de levantamiento de datos y el estudio que se está haciendo en la zona.

Ninguna de las aceras cuenta con rampas peatonales en ninguna de sus esquinas con excepción del parque principal de Atahualpa que cuenta con las dos rampas peatonales, ni la entidad pública que se encuentra frente al parque no cuenta con una rampa adecuada para la accesibilidad inclusiva siendo entidad pública está fallando con las condiciones mínimas que deben contar, en la cuadra entre Valdivia e Itamaraty contaba con maseteros grandes que ya no existía árbol solo ramas secas que eso ya no era algo ornamental si no que se convertía en un obstáculo para el peatón, tomando en cuenta todas estas dificultades, obstáculos que encontramos en las aceras podemos analizar y llevar a cabo nuestro diseño de aceras adecuado para la accesibilidad inclusiva que queremos llevar a cabo con este análisis.

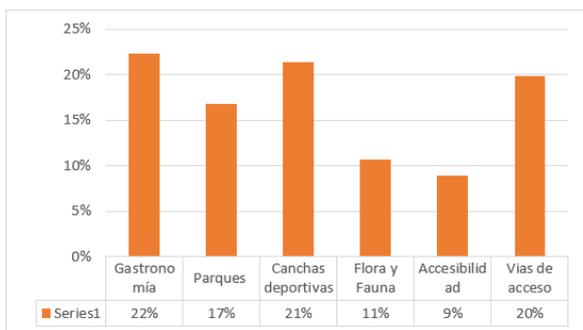
## RESULTADOS Y ANÁLISIS DE LAS ENCUESTAS

1. ¿Qué elementos o cualidades le gustan de los espacios públicos de la parroquia (Atahualpa)? Mencione tres:

**Tabla 6.** Pregunta 1. Elementos y cualidades preferidas

	Frecuencia	%
Gastronomía	250	22%
Parques	188	17%
Canchas deportivas	239	21%
Flora y Fauna	120	11%
Accesibilidad	100	9%
Vías de acceso	222	20%
<b>TOTAL</b>	<b>1119</b>	<b>100%</b>

Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa.



**Figura 5.** Pregunta 1. Elementos y cualidades preferidas

Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa.

### Análisis e interpretación

En base a lo que se pudo observar, la gastronomía es el elemento principal entre las cualidades preferidas de las personas, lo sigue el tema deportivo, y las vías de acceso. Sin embargo, se puede observar que la accesibilidad no está entre los elementos preferidos por quienes habitan o circulan en la parroquia, lo cual se debe cambiar, para mejorar

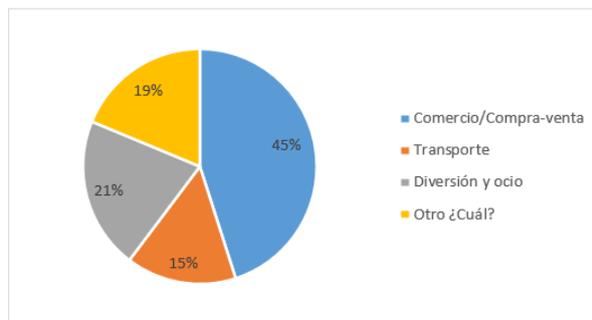
e incluso en los factores preferidos. En ese punto se puede observar que la accesibilidad no está entre los elementos preferidos por quienes habitan o circulan en la parroquia, lo cual se debe cambiar, para mejorar e incluso en los factores preferidos.

2. ¿Qué tipo de actividades realiza comúnmente en los espacios públicos de la parroquia?

**Tabla 7.** Pregunta 2. Actividades realizadas comúnmente

	Frecuencia	%
Comercio/Compra-venta	168	45%
Transporte	57	15%
Diversión y ocio	78	21%
Otro ¿Cuál?	70	19%
<b>TOTAL</b>	<b>373</b>	<b>100%</b>

Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa.



**Figura 6.** Pregunta 2. Actividades realizadas comúnmente

Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa.

### Análisis e interpretación

Se puede observar que los motivos por los cuales las personas están o circulan por la parroquia son diversos, entre los cuales destacan, comercio (compra y venta), diversión y ocio. Por ende, los espacios públicos deben ser inclusivos, para que todas estas actividades puedan realizarse de manera segura, y garantizando el derecho a la accesibilidad, y

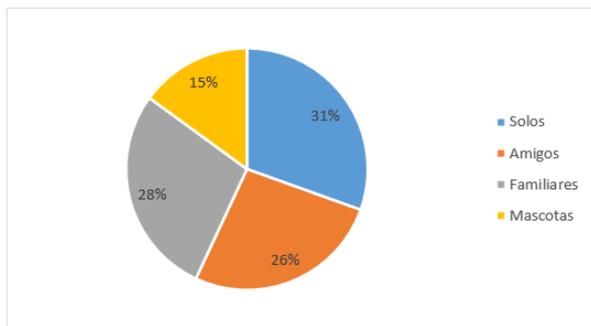
seguridad en la movilidad. Adicionalmente, se debe tener en consideración que no se pueden excluir las otras actividades, en síntesis, se debe trabajar a nivel macro, para lograr que los espacios públicos sean los adecuados para un buen vivir.

3. ¿Con quién generalmente se moviliza por los espacios públicos de la parroquia?

**Tabla 8.** Pregunta 3. Compañía durante la movilización

	Frecuencia	%
Solos	114	31%
Amigos	99	27%
Familiares	105	28%
Mascotas	56	15%
<b>TOTAL</b>	<b>374</b>	<b>100%</b>

Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa.



**Figura 7.** Pregunta 3. Compañía durante la movilización

Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa.

### Análisis e interpretación

Se puede observar que las personas en los espacios públicos, se movilizan acompañados y solos, por ende, se insiste en el tema de que los espacios públicos deben ser accesibles de manera que garanticen la seguridad en la movilización y la inclusión de las personas, para que todos puedan realizar las distintas actividades diarias. Además, en base a las fichas de

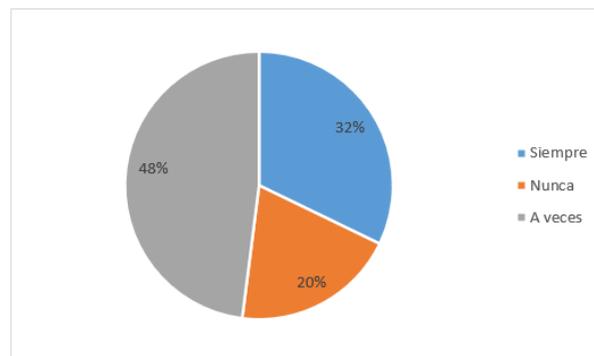
observación se puede también mencionar que los espacios públicos como las aceras son muy angostas para el tránsito de las personas, se da mayor preferencia al tema vehicular, por esta razón, se debe reestructurar para que se pueda garantizar la movilidad segura.

4. ¿Le resulta fácil desplazarse por los espacios públicos de la parroquia?

**Tabla 9.** Pregunta 4. Facilidad para desplazarse por espacios públicos

	Frecuencia	%
Siempre	120	32%
Nunca	74	20%
A veces	179	48%
<b>TOTAL</b>	<b>373</b>	<b>100%</b>

Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa.



**Figura 8.** Pregunta 4. Facilidad para desplazarse por espacios públicos

Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa.

### Análisis e interpretación

Se evidencio que las personas que habitan o transitan por los espacios públicos de la parroquia Atahualpa, tienen o han tenido algún tipo de dificultad para la movilización, por diversos motivos, los cuales se mencionan en el análisis de las fichas de observación, por ejemplo, aceras

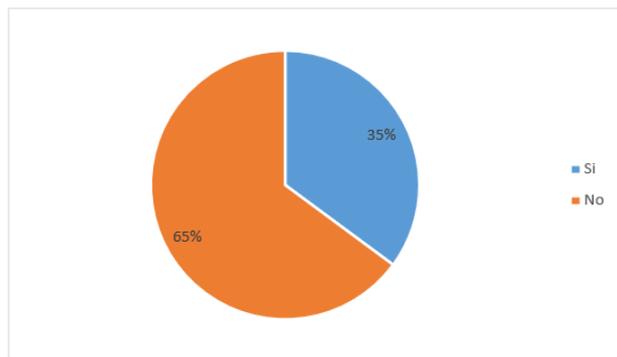
angostas, faltas de señalización. Por consiguiente, se hace necesario que se realicen algunas modificaciones, las cuales se pudieron conocer en las fichas de observación, y que serán las que se traten de corregir, para lograr espacios más seguros e inclusivos.

5. ¿Puede desplazarse sin dificultades por todos los espacios adyacentes a los lugares céntricos de la parroquia?

**Tabla 10.** Pregunta 5. Dificultades para desplazarse en los espacios adyacentes

	Frecuencia	%
Si	131	35%
No	242	65%
<b>TOTAL</b>	<b>373</b>	<b>100%</b>

Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa.



**Figura 9.** Pregunta 5. Dificultades para desplazarse en los espacios adyacentes  
Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa.

#### Análisis e interpretación

Se puede concluir que existen inconvenientes tanto en la parte céntrica como en los lugares adyacentes, esto es perjudicial para todos quienes habitan y realizan alguna actividad en la parroquia, pues no tener espacios adecuados genera males, como inseguridad y falta de inclusión, lo cual, vulnera sus derechos de accesibilidad y movilidad, por tal motivo,

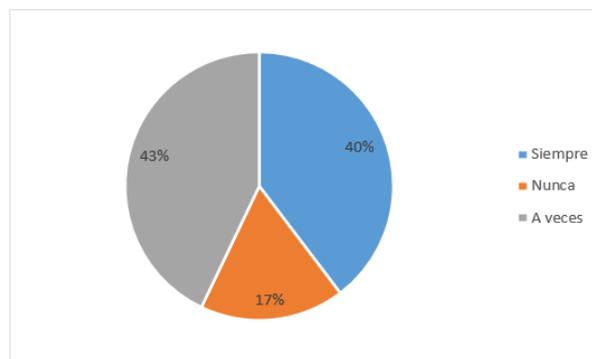
requiere de ciertas intervenciones que mejoren estas condiciones.

6. ¿Se siente cómodo y seguro durante su circulación en los espacios públicos de la parroquia?

**Tabla 11.** Pregunta 6. Comodidad y seguridad

	Frecuencia	%
Siempre	148	40%
Nunca	65	17%
A veces	160	43%
<b>TOTAL</b>	<b>373</b>	<b>100%</b>

Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa.



**Figura 10.** Pregunta 6. Comodidad y seguridad  
Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa.

#### Análisis e interpretación

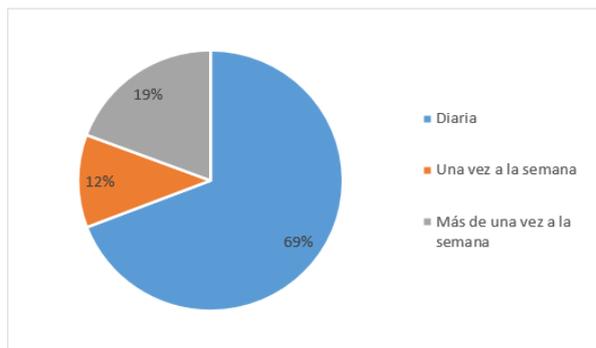
Se puede observar que el 60% de los encuestados han sentido algún tipo de incomodidad e inseguridad al momento de circular en los espacios en los espacios públicos de la parroquia, debido a varios factores, como la preferencia de los espacios para la movilidad de los automotores, la falta de señalización, las aceras y rampas de accesibilidad, entre otras, lo cual demuestra que, existen problemas que deben ser corregidos, para garantizar espacios públicos e inclusivos.

7. ¿Con que frecuencia circula por los espacios públicos de la parroquia?

**Tabla 12.** Pregunta 7. Frecuencia de circulación en los espacios

	Frecuencia	%
Diaria	258	69%
Una vez a la semana	43	12%
Más de una vez a la semana	72	19%
<b>TOTAL</b>	<b>373</b>	<b>100%</b>

Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa



**Figura 11.** Pregunta 7. Frecuencia de circulación en los espacios  
Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa.

### Análisis e interpretación

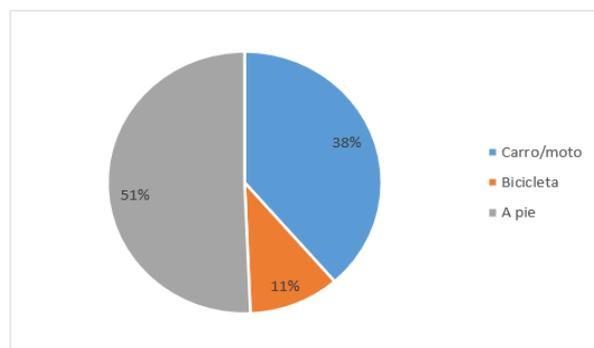
La alta frecuencia de movilidad por el sector, puede ser la razón por la cual han tenido algún tipo de contratiempo que no les permite considerar que los espacios públicos son los adecuados para movilizarse, esto también hace que, debido a la alta afluencia de personas, en los espacios públicos con señalética adecuadamente, se ensanchen las aceras en caso de ser necesario, entre otros cambios que hagan que sean más seguros, inclusivos y sostenibles.

8. ¿En qué se moviliza con mayor frecuencia dentro de los espacios públicos de la parroquia?

**Tabla 13.** Pregunta 8. Medio de movilización más frecuente

	Frecuencia	%
Carro/moto	144	39%
Bicicleta	40	11%
A pie	189	51%
<b>TOTAL</b>	<b>373</b>	<b>100%</b>

Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa



**Figura 12.** Pregunta 8. Medio de movilización más frecuente  
Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa.

### Análisis e interpretación

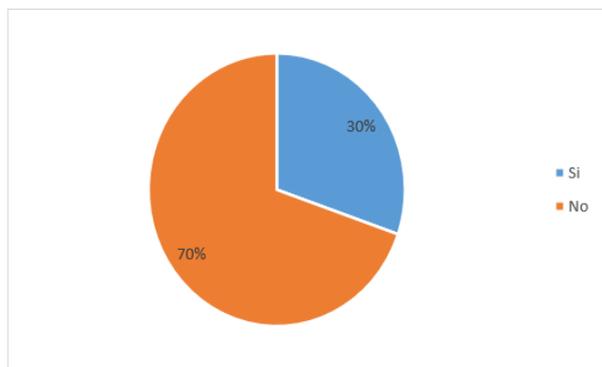
Se observó que en gran porcentaje las personas transitan a pie, y otro gran porcentaje lo hace en automotor, por ende, se debe tener en consideración este factor para tratar de corregir y mejorar los espacios públicos por los cuales se transita caminando, para de esa forma hacer espacios más inclusivos especialmente para quienes se movilizan a pie en las distintas actividades que realizan a diario. No obstante, esta restructuración debe ser pensada para que el espacio sea seguro e inclusivo, en el cual todos puedan movilizarse sin ningún inconveniente, indistintamente del medio o vehículo en el que se lo realice.

9. ¿Considera que los espacios públicos son inclusivos para todo tipo de personas?

**Tabla 14.** Pregunta 9. Espacios inclusivos

	Frecuencia	%
Sí	113	30%
No	260	70%
<b>TOTAL</b>	<b>373</b>	<b>100%</b>

Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa



**Figura 13.** Pregunta 9. Espacios inclusivos

Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa.

### Análisis e interpretación

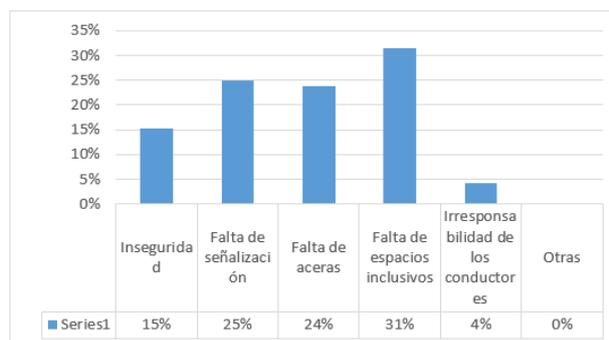
Se puede observar que las personas consideran que no hay lugares inclusivos en la parroquia, razón por la cual, deben hacerse los rediseños de todos los espacios públicos, para evitar vulnerar derechos de las personas, especialmente de los grupos que requieren atención prioritaria, pero en general, de la población en general, que merecen espacios seguros e inclusivos. Para este rediseño, se debe tener en consideración todas las normas y tratados internacionales sobre inclusión en la movilidad y accesibilidad, para en torno a esto plantear las ideas o mejoras que se deben realizar.

10. ¿Qué problemas encuentra al momento de desplazarse por el espacio público?

**Tabla 15.** Pregunta 10. Problemas al desplazarse

	Frecuencia	%
Inseguridad	57	15%
Falta de señalización	93	25%
Falta de aceras	89	24%
Falta de espacios inclusivos	117	31%
Irresponsabilidad de los conductores	16	4%
Otras	1	0%
<b>TOTAL</b>	<b>373</b>	<b>33%</b>

Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa



**Figura 14.** Pregunta 10. Problemas al desplazarse

Fuente: encuesta aplicada a los habitantes de la parroquia Atahualpa.

### Análisis e interpretación

A pesar de que existen algunos problemas que fueron más evidentes, la planificación urbanística debe ser en base a todos, para que se pueda lograr que todos los espacios cumplan con las normativas requeridas para garantizar la inclusión y accesibilidad para todas las personas que viven en la parroquia, y para quienes transitan por diversos motivos.

### 11. ¿Cómo mejoraría la calidad de los espacios públicos de la parroquia?

En su mayoría las personas que fueron encuestadas mencionaron que para mejorar los espacios públicos se requieren tomar en cuenta las siguientes recomendaciones:

- Ampliar aceras.
- Areas verdes.
- Crear rampas y dar mantenimiento a las que ya existen.
- Mejorar la imagen de los lugares emblemáticos de la parroquia: pintura, limpieza, etc.

## PROPUESTA DE ACERA



**Imagen 1.** Estado Inicial exteriores de la Iglesia  
Fuente: Autoría propia



**Imagen 2.** Propuesta exterior de la iglesia  
Fuente: Autoría propia



**Imagen 3.** Estado Inicial exteriores de la Iglesia 2  
Fuente: Autoría propia



**Imagen 4.** Propuesta exterior de la iglesia 2  
Fuente: Autoría propia



**Imagen 5.** Estado Inicial vías y aceras  
**Fuente:** Autoría propia



**Imagen 6.** Estado propuesto vías  
**Fuente:** Autoría propia

CATÁLOGO DE MOBILIARIO  
URBANO PROPUESTA

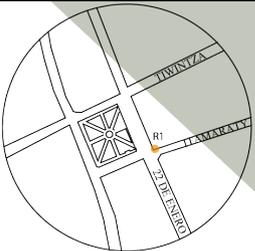
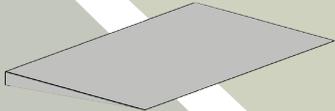
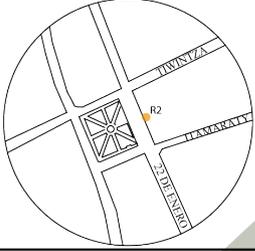
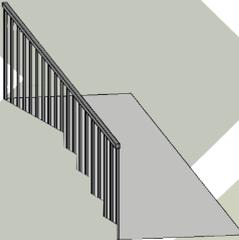
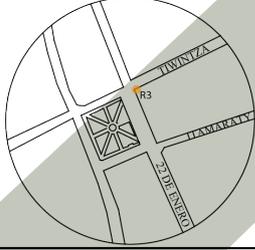
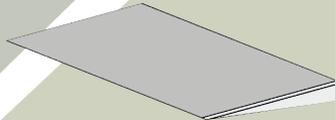
<b>CATÁLOGO DE MOBILIARIO URBANO</b>		
		<b>RAMPA 1</b> ANCHO: 3.50 m LARGO: 1.80 m PENDIENTE: 8% HORMIGÓN
		<b>RAMPA 2</b> ANCHO: 1.50 m LARGO: 5.00 m PENDIENTE: 8% HORMIGÓN
		<b>RAMPA 3</b> ANCHO: 4.00 m LARGO: 1.80 m PENDIENTE: 8% HORMIGÓN

Imagen 7. Catalogo 1  
Fuente: Autoría Propia

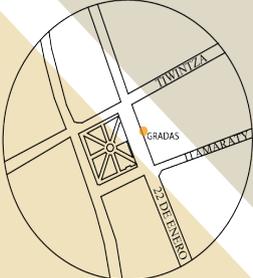
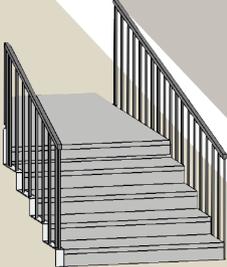
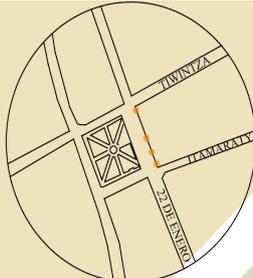
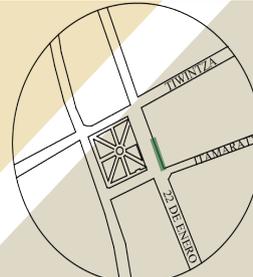
<b>CATÁLOGO DE MOBILIARIO URBANO</b>		
		<p><b>ESCALERAS</b>            ANCHO: 2.50 m            LARGO: 2.40 m            HUELLA: 0.60 cm            CONTRA HUELLA: 0.18 cm            HORMIGÓN</p>
		<p><b>BASURERO</b>            ANCHO: 0.75 m            ALTURA: 1.00 m            ACERO INOXIDABLE            METÁLICO</p>
		<p><b>LIMÓN</b>            DIAMETRO DE COPA: 3 / 5 m            ALTURA: 6.00 m            DIAMETRO DE TRNCO: 0.25 m            FORMA: GLOBOSO            RAÍZ: PIVOTANTE            HOJA: FORMA OBLANGA            FLOR: BLANCA            FRUTO: BAYA COLOR VERDE            AGUA: NO TOLERAN EXCESO DE AGUA            SOL: ALTA EXPOSICIÓN            ALTITUD: 0 - 1000 msnm</p>

Imagen 8. Catalogo 2  
Fuente: Autoría Propia

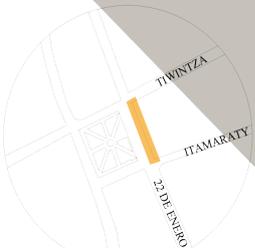
<h2 style="text-align: center;">CATÁLOGO DE MOBILIARIO URBANO</h2>		
		<p><b>MARGARITA AMARILLA</b>                  ALTURA: 1.00 m                  TIEMPO DE CRECIMIENTO: MEDIO                  COLOR DE FLOR: AMARILLA                  COLOR DE HOJA: VERDE                  TIPO DE HOJA: PERENNE                  FLORACIÓN DURANTE UN LARGO PERIODO</p>
		<p><b>BANCA</b>                  ANCHO: 1.50 m                  ALTURA: 0.45 m                  ACERO INOXIDABLE                  MADERA EN EL ASIENTO</p>
		<p><b>ILUMINACIÓN</b>                  ANCHO: 0.30 m                  ALTURA: 4.00 m                  ACERO INOXIDABLE                  METÁLICO</p>

Imagen 9. Catalogo 3  
Fuente: Autoría Propia

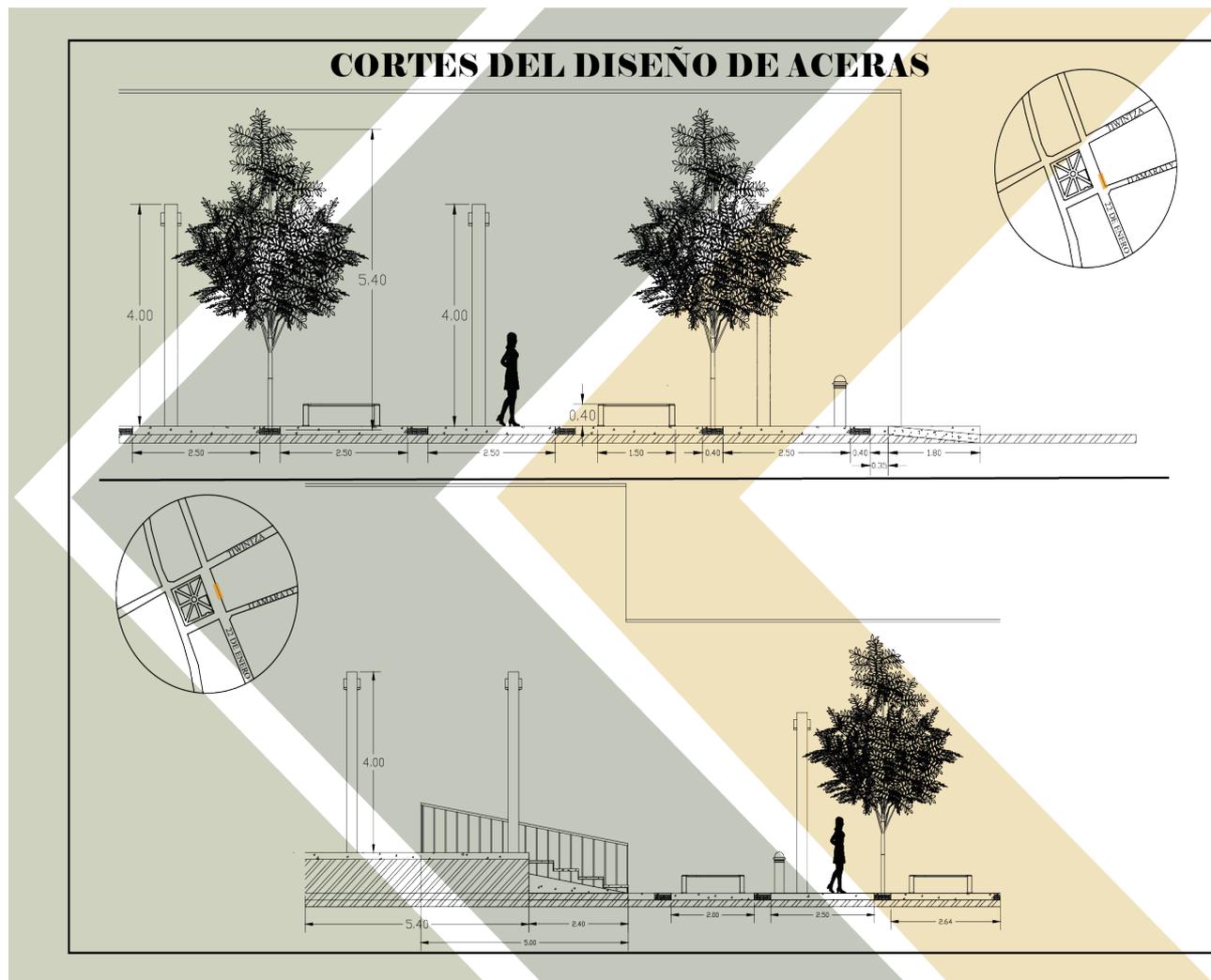


Imagen 10. Catalogo 4  
Fuente: Autoría Propia

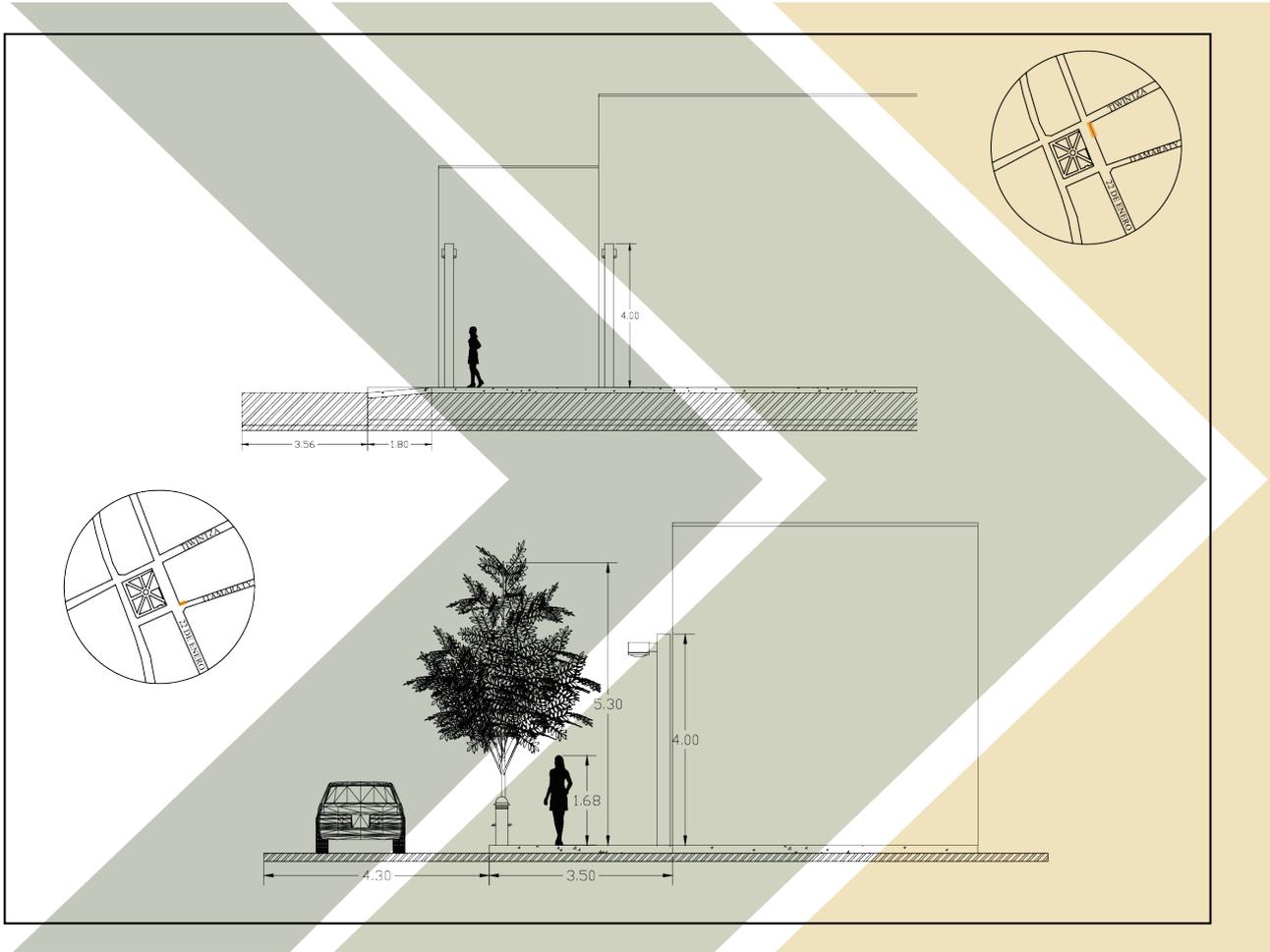


Imagen 11. Catalogo 5  
Fuente: Autoría Propia



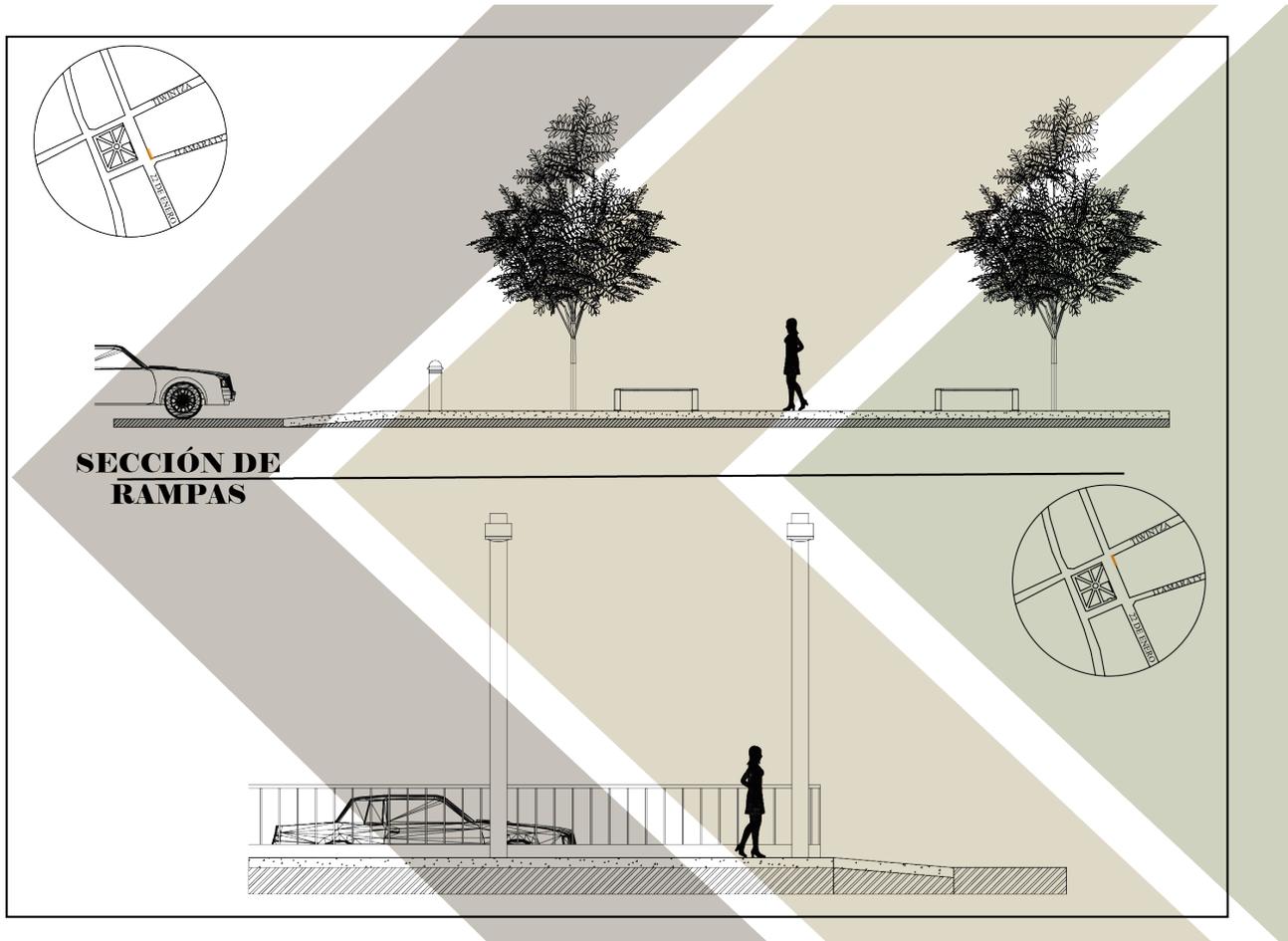
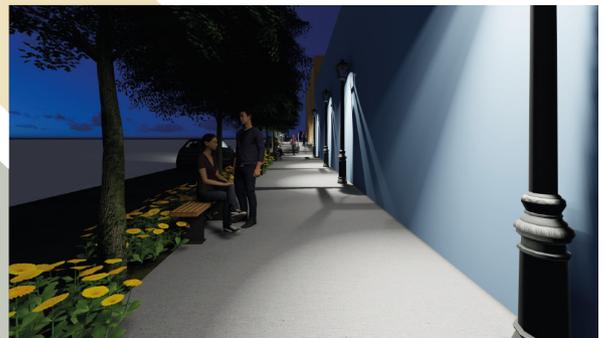


Imagen 13. Catalogo 7  
Fuente: Autoría Propia

## FOTOGRAFÍAS DEL DISEÑO DE ACERA



**Imagen 14.** Catalogo 8  
**Fuente:** Autoría Propia

## FOTOGRAFÍAS DEL DISEÑO DE ACERA



Imagen 15. Catalogo 9  
Fuente: Autoría Propia

### MONTAJE DEL DISEÑO DE ACERA CON ACCESIBILIDAD INCLUSIVA



Imagen 16. Catalogo 10  
Fuente: Autoría Propia

## MONTAJE DEL DISEÑO DE ACERA CON ACCESIBILIDAD INCLUSIVA

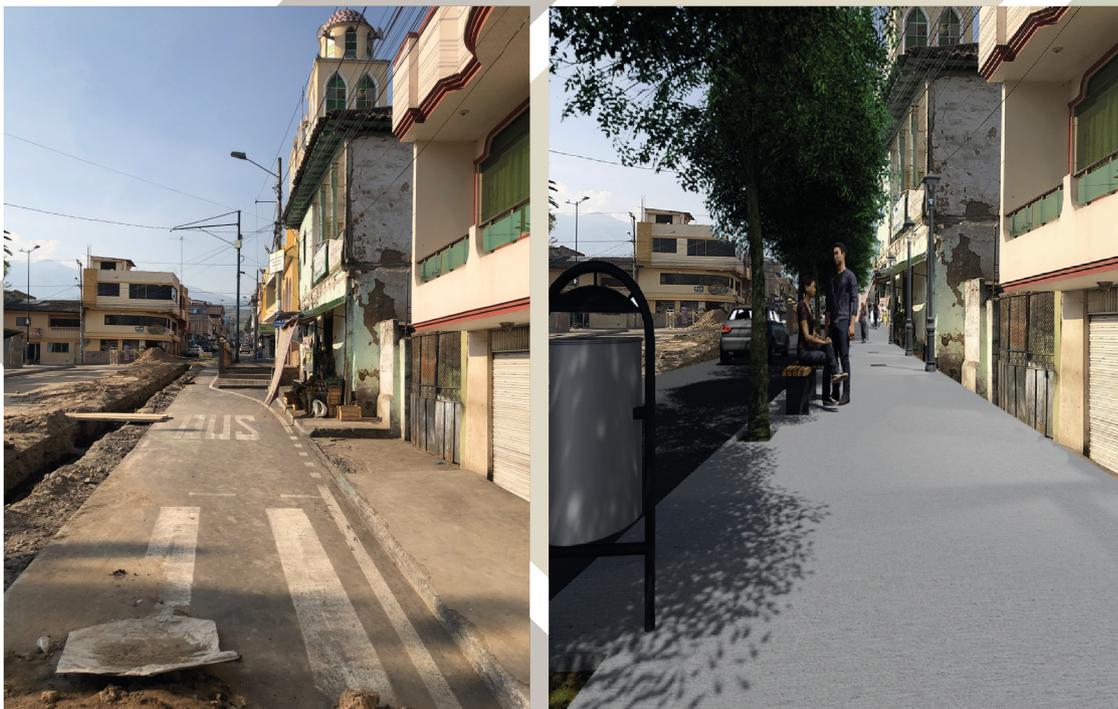


Imagen 17. Catalogo 11  
Fuente: Autoría Propia

### FOTOGRAFÍAS DEL SECTOR DE ESTUDIO ACTUAL

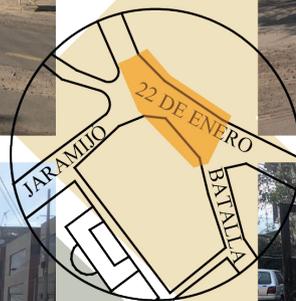


Imagen 18. Catalogo 12  
Fuente: Autoría Propia



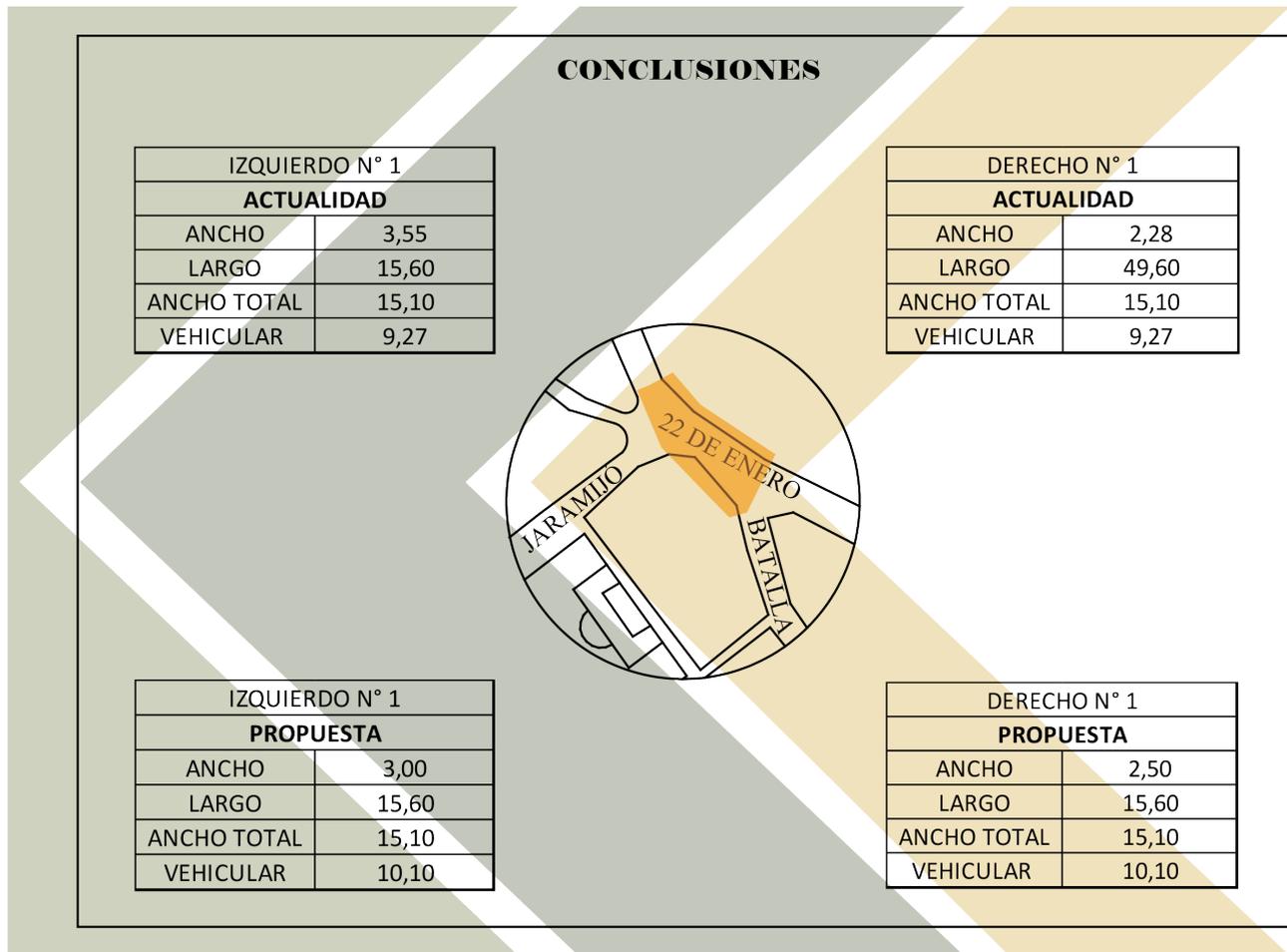
Imagen 19. Catalogo 13  
Fuente: Autoría Propia



**Imagen 20.** Catalogo 14  
**Fuente:** Autoría Propia



Imagen 21. Catalogo 15  
Fuente: Autoría Propia



**Imagen 22.** Catalogo 16  
**Fuente:** Autoría Propia

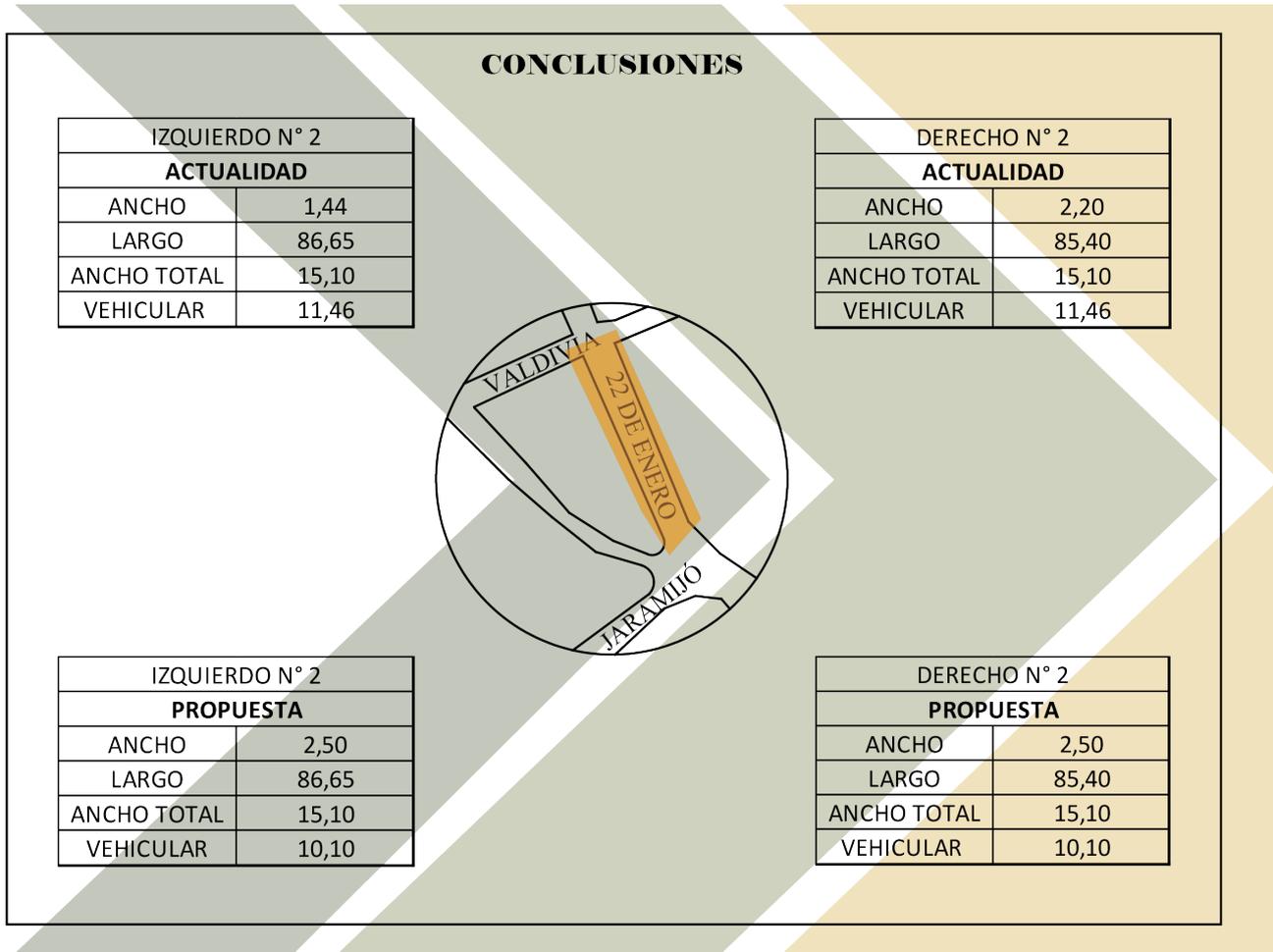
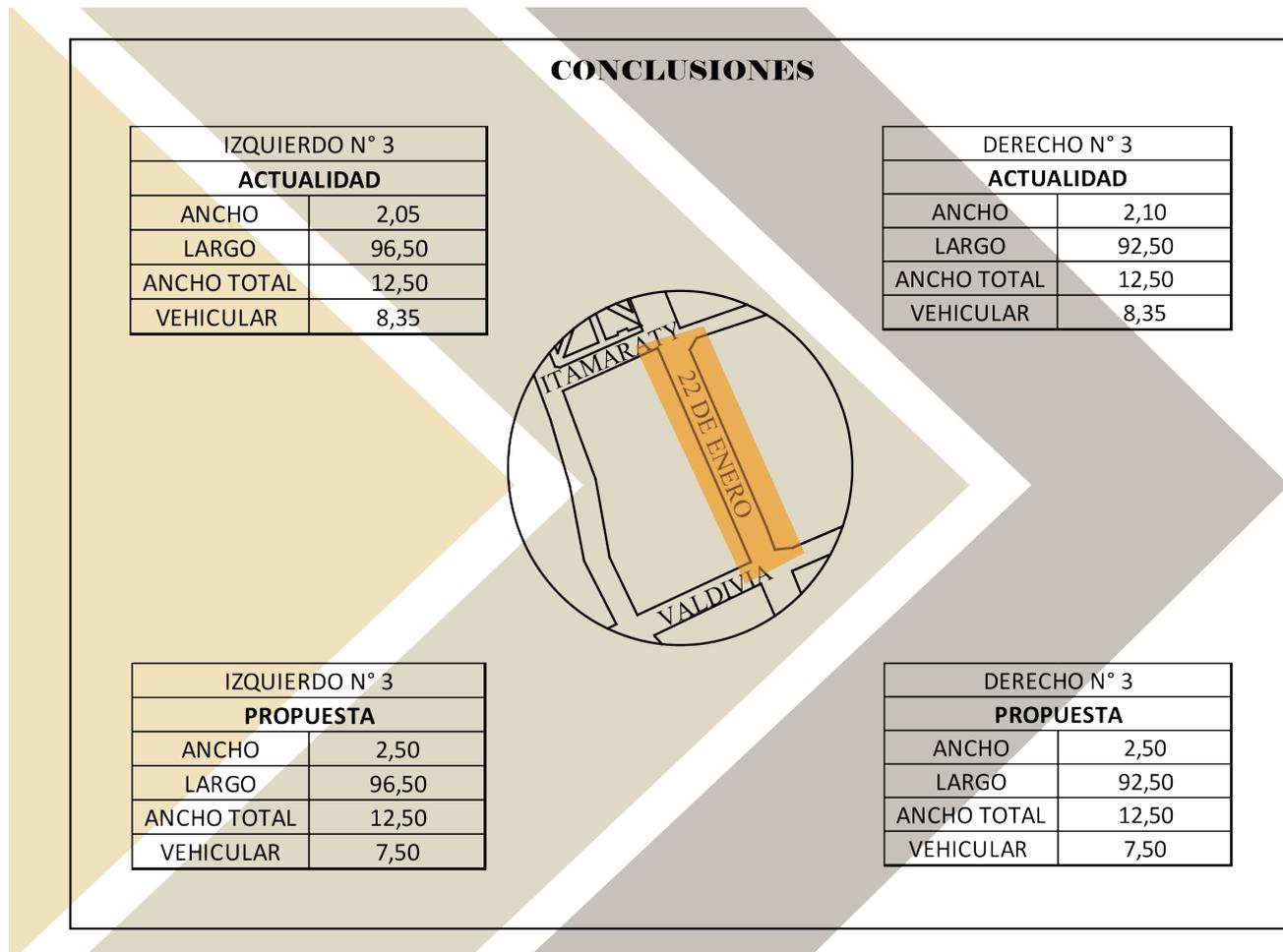


Imagen 23. Catalogo 17  
Fuente: Autoría Propia



**Imagen 24.** Catalogo 18  
**Fuente:** Autoría Propia

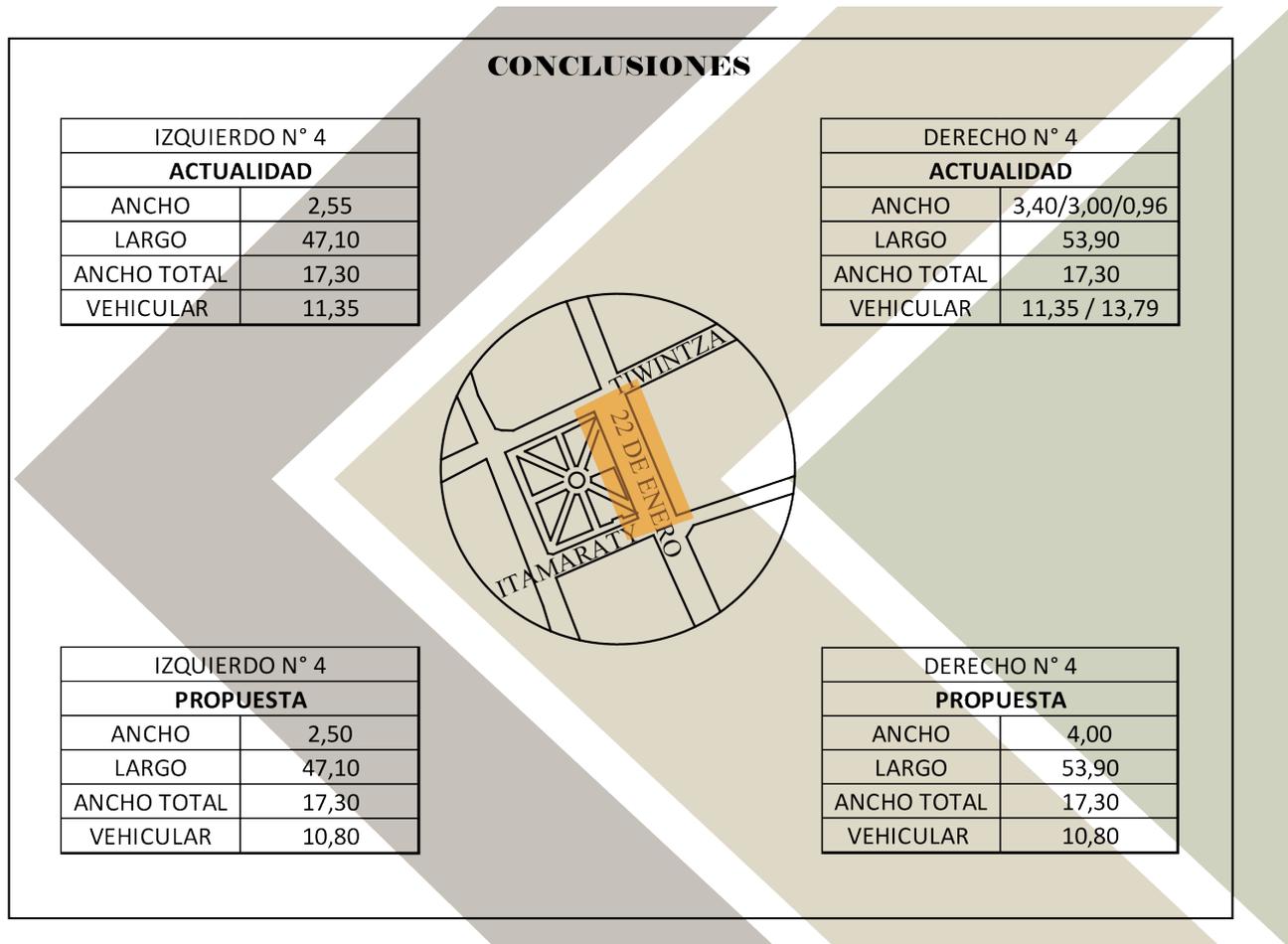


Imagen 25. Catalogo 19  
Fuente: Autoría Propia

## REFLEXIONES FINALES

Las reflexiones finales a las que se llegó son las siguientes:

- La principal necesidad que tiene los espacios públicos de la parroquia Atahualpa, es que necesitan un rediseño, pues en su momento no se los hizo en base a las normativas requeridas para garantizar el derecho a la accesibilidad e inclusión, por ende, han generado bastante malestar e inseguridad en la movilidad de los habitantes y de las personas que transitan por sus calles.
- Se evidencio que son pocos los lugares que cumplen al 100% con las normativas vigentes en lo que respecta al tema de accesibilidad, movilidad e inclusión, en tal sentido, muchas personas han demostrado su malestar en varios temas, por ejemplo, falta de seguridad, falta de señalización, ensanchamiento de las aceras, diseño de rampas, entre otras, que garanticen que la movilidad humana sea accesible para todos, indistintamente de su condición física.
- La accesibilidad y la inclusión hacen que los espacios públicos cumplan con las normativas referentes a los derechos de las personas, además, mediante los criterios de sostenibilidad, se pueden diseñar ciudades y lugares aptos para que sean transitados y visitados por todo tipo de personas.

## RECOMENDACIONES

- Se debe rediseñar los espacios públicos de la parroquia, considerando criterios de sostenibilidad para que cumpla con todos los requisitos para que sea un lugar inclusivo y accesible para todas las personas que viven y transitan por este lugar, sin importar su condición física.
- Se deben tener en consideración todas las normativas para el rediseño de los espacios públicos, poniendo mayor énfasis en la falta de seguridad, falta de señalización, ensanchamiento de las aceras, diseño de rampas, entre otras, que se evidenciaron son los principales problemas que presentan en la parroquia.
- El rediseño debe ser hecho con el propósito de lograr un desarrollo sostenible y accesible en el tiempo de la parroquia, pues es evidente que el crecimiento poblacional y de infraestructuras no han sido hechos de manera técnica, lo cual hace que en la actualidad haya problemas de exclusión, y vulneración de derechos.

## BIBLIOGRAFÍA

- Aguirre, G., & Pinto, J. (2018). Análisis de la accesibilidad al espacio público en el sector de Puerto Duro de la ciudad de Cartagena de Indias. Universidad de San Buenaventura. Obtenido de [http://bibliotecadigital.usbcali.edu.co/bitstream/10819/6291/1/An%C3%A1lisis%20%20accesibilidad%20espacio%20p%C3%BAblico\\_Gustavo%20Aguirre%20N\\_2018.pdf](http://bibliotecadigital.usbcali.edu.co/bitstream/10819/6291/1/An%C3%A1lisis%20%20accesibilidad%20espacio%20p%C3%BAblico_Gustavo%20Aguirre%20N_2018.pdf)
- Alguacil, J. (2008). Scielo. Obtenido de [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-65682008000100011&script=sci\\_arttext](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-65682008000100011&script=sci_arttext)
- Alonso, F. (2016). La accesibilidad en evolucion: La adaptacion persona-entorno y su aplicacion al medio residencial en España y Europa. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona. Obtenido de <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/385208/fal1de1.pdf>
- Berroeta, H., & Vidal, T. (2012). La noción de espacio público y la configuración de la ciudad: fundamentos para los relatos de pérdida, civilidad y disputa. Polis, Revista de la Universidad Bolivariana, 11(31). Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/305/30523346004.pdf>
- Blanco, M. (2019). Accesibilidad universal y movilidad sostenible en el espacio público bases para su incorporación al planeamiento urbanístico en Andalucía. Universidad de Sevilla,. Obtenido de <https://idus.us.es/handle/11441/84161>
- Bonilla, J. (2021). Ciudades Inclusivas: Espacios urbanos para la vida. En N. Libertun, Las ciudades como espacios de oportunidades para todos: Cómo construir espacios públicos para personas con discapacidad, niños y mayores. Banco Interamericano de Desarrollo. Obtenido de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Las-ciudades-como-espacios-de-oportunidades-para-todos-Como-construir-espacios-publicos-para-personas-con-discapacidad-ninos-y-mayores.pdf>
- Bustos, M., & Marín, M. (2017). Accesibilidad en el espacio público para personas con movilidad reducida para personas con movilidad reducida. Universidad de Cuenca. Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/28494>
- Cabrera Jara, N. E. (01 de 07 de 2015). REPOSITORIO INSTITUCIONAL. Obtenido de <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/61773>
- Cadena, G. (2017). Análisis de la accesibilidad y movilidad urbana para personas con discapacidades en el área de influencia directa al Conservatorio Nacional de Música ubicado en el barrio El Batán, mediante mapeo de equipamiento urbano y elementos de las infraestructuras. Quito: Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Obtenido de <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/14440>
- Campoverde Carlos, J. P. (07 de 2020). Universidad Indoamerica. Obtenido de <http://201.159.222.95/handle/123456789/1676>
- Cardenas, L. S. (2013). Relate Papers. Obtenido de [https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/36093561/Diseno-Universal-en-el-Espacio-Publico\\_Manual-Serviu-with-cover-page-v2](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/36093561/Diseno-Universal-en-el-Espacio-Publico_Manual-Serviu-with-cover-page-v2)

- pdf?Expires=1637778639&Signature=OW2rur-cpyj~hp1pV5W1-GDnf4qSvWDynmenvufSlduC-7KYP0I6xFR5ePscu435rIKnd7LNgxb0ID39H9NX-4T4iKVt8qHTeJcdf~0O
- Delgado, M., & Malet, D. (2007). El espacio público como ideología. *Jornadas Marx siglo XXI* (págs. 1-13). Logroño: Universidad de la Rioja. Obtenido de <https://antropologiadeoutraforma.files.wordpress.com/2014/03/el-espacio-pc3bablico-como-ideolog-c3ada-manuel-delgado.pdf>
  - Freire, M. J. (07 de 2020). UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMERICA. Obtenido de <http://201.159.222.95/handle/123456789/1676>
  - Freire, M., Campoverde, C., Jara, P., La Rota, J., & Puga, E. (2020). Método para evaluar espacios peatonales urbanos y su aplicación en Ambato, Ecuador. Quito: Grupo Faro. Obtenido de <http://repositorio.uti.edu.ec/handle/123456789/1676>
  - Freire, M., Campoverde, C., Puga, E., La Rota, J., & Jara, P. (2020). Método para evaluar espacios peatonales urbanos y su aplicación en Ambato, Ecuador. Universidad Tecnológica Indoamérica. Obtenido de [https://www.bivica.org/files/5720\\_Me%CC%81todo%20para%20evaluar%20espacios%20peatonales.pdf](https://www.bivica.org/files/5720_Me%CC%81todo%20para%20evaluar%20espacios%20peatonales.pdf)
  - Huaylinos Cardenas, J. I. (01 de 06 de 2015). PUCP. Obtenido de <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/5992>
  - Huaylinos, J. (2015). Criterios para el estudio y diseño universal del espacio público: el caso de las calles en Lima. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. Obtenido de <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/5992>
  - Ipiña, O. (2019). Accesibilidad y sensibilización ciudadana en el espacio público. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 155-161. doi:<https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n1.60567>
  - Ministerio de Obras Públicas. (2020). Reglamento Ley Sistema Infraestructura Vial del Transporte terrestre. Obtenido de [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/09/LOTAIP\\_8\\_REGLAMENTO-LEY-ORGANICA-SISTEMA-INFRAESTRUCTURA-VIAL-DEL-TRANSPORTE.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/09/LOTAIP_8_REGLAMENTO-LEY-ORGANICA-SISTEMA-INFRAESTRUCTURA-VIAL-DEL-TRANSPORTE.pdf)
  - Pérez Ramírez, G. (01 de 06 de 2016). BUAP. Obtenido de <https://repositorioinstitucional.buap.mx/handle/20.500.12371/1815>
  - Pérez, G. (2016). Espacio público con accesibilidad universal en la ciudad de Puebla. Caso comparativo: parque revolución mexicana, jardín del arte y plaza Guadalupe Hidalgo. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla Maestra en Ordenamiento del Territorio. Obtenido de <https://repositorioinstitucional.buap.mx/handle/20.500.12371/1815>
  - Pozo, R. (2020). ¿Son accesibles para todos, los espacios públicos de Guayaquil? *Dialoguemos, La Academia en la comunidad*.
  - Romero, C. (2016). Espacios públicos y calidad de vida urbana. Estudio de caso en Tijuana, Baja California. Colegio de la Frontera del Norte. Obtenido de <https://www.colef.mx/posgrado/wp-content/uploads/2016/12/TESIS-Romero-Ch-C3%A1vez-Christian-Rodrigo.pdf>

- Simian, M. (2014). Estudio de accesibilidad de espacios público –privado en la ciudad de Temuco-Chile. Método de valoración de accesibilidad. Revista de la Universidad Industrial de Santander. Salud,, 46(3), 267-276. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/3438/343838645007.pdf>
- Soto, S. (2010). Estrategias para la recuperacion del espacio publico en la Zona Este de Tijuana. Analisis de efectos y su impacto en el mejoramiento de la seguridad ciudadana. Barcelona: Universidad Politecnica de Cataluña. Obtenido de [https://desarrollourbanoyterritorial.duot.upc.edu/sites/default/files/Soto\\_MDUT%202010.pdf](https://desarrollourbanoyterritorial.duot.upc.edu/sites/default/files/Soto_MDUT%202010.pdf)
- Tejada, A., & Fernández, M. (2017). El espacio público accesible como elemento de integración social. Aplicación en zonas costeras e islas. Etudes caribèennes, 36. doi:<https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.10752>
- Tejada, A., Espínola, A., & Fernández, M. (2016). Espacio público accesible. Pautas básicas de accesibilidad en el entorno urbano. La Ciudad Accesible. Obtenido de [http://riberdis.cedd.net/bitstream/handle/11181/5547/Espacio\\_p%c3%bablico\\_accesible.pdf?sequence=1&rd=0031450948260033](http://riberdis.cedd.net/bitstream/handle/11181/5547/Espacio_p%c3%bablico_accesible.pdf?sequence=1&rd=0031450948260033)
- Velásquez, C. (2015). Espacio público y movilidad urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM). Barcelona: Universitat de Barcelona. Obtenido de [https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM\\_1de5.pdf](https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1de5.pdf)

## ANEXOS





Facultad de  
Arquitectura  
Artes y  
Diseño



Avenida Manuela Sáenz y Agramonte



+593 2-382-6970

2022