

Suturas urbanas, análisis del espacio público vinculado a la infraestructura de movilidad en el sector del parque Ejido, Quito, 2022.

Janeth Margoth Anrango Chiza

Anrango, Ch. Janeth, M. (2022).  
Suturas urbanas, análisis del espacio público  
vinculado a la infraestructura de movilidad en  
el sector del parque el Ejido, Quito, 2022.

Universidad Indoamérica - Quito



**FACULTAD DE ARQUITECTURA Y CONSTRUCCIÓN  
CARRERA DE ARQUITECTURA**

**SUTURAS URBANAS, ANÁLISIS DEL ESPACIO PÚBLICO VINCULADO A LA INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD EN EL SECTOR DEL PARQUE EL EJIDO, QUITO, 2022.**

Trabajo de investigación previo a la obtención del título de  
Arquitecto

Autor(a)

Anrango Chiza Janeth Margoth

Tutor(a)

Arq. Robinson Balcázar Basantes

QUITO - ECUADOR  
2022

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

Yo, ANRANGO CHIZA JANETH MARGOTH, declaro ser autor del Trabajo de Titulación con el nombre “SUTURAS URBANAS, ANÁLISIS DEL ESPACIO PÚBLICO VINCULADO A LA INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD EN EL SECTOR DEL PARQUE EL EJIDO, QUITO, 2022” como requisito para optar al grado de Arquitecto y autorico al sistema de Biblioteca de la Universidad Indoamerica, 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 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 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 deba firmar convenios específicos adicionales, donde se acuerden los términos de adjudicación de dichos beneficios.

Para constancia de esta autorización en la ciudad de Quito, a los 06 días del mes de marzo de 2023, firmo conforme:

.....  
ANRANGO CHIZA JANETH MARGOTH  
C.I. 1004154066  
Dirección: Pichincha, Quito, Sede, Cotocollao  
Correo: janeth3011@live.com

## DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

Quien suscribe, declaro que los contenidos y los resultados obtenidos en el presente trabajo de investigación, 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.

Quito, 06 de Marzo de 2023

.....  
ANRANGO CHIZA JANETH MARGOTH  
C.I. 1004154066

## APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Integración Curricular “SUTURAS URBANAS, ANÁLISIS DEL ESPACIO PÚBLICO VINCULADO A LA INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD EN EL SECTOR DEL PARQUE EL EJIDO, QUITO, 2022” presentado por ANRANGO CHIZA JANETH MARGOTH 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 del Tribunal Examinador que se designe.

Quito, 06 de Marzo de 2023



Firmado electrónicamente por:  
ROBINSON MAURICIO  
BALCAZAR BASANTES

.....  
ARQ. ROBINSON BALCÁZAR BASANTES  
C.I. 1600454266

## APROBACIÓN TRIBUNAL

El trabajo de Titulación, ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado sobre el Tema: SUTURAS URBANAS, ANÁLISIS DEL ESPACIO PÚBLICO VINCULADO A LA INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD EN EL SECTOR DEL PARQUE EL EJIDO, QUITO,2022, 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.

Quito, 06 de Marzo de 2023



Firmado electrónicamente por:  
MARIA DANIELA  
ZUMARRAGA SALGADO

---

ARQ. DANIELA ZUMARRAGA  
C.I. 171607685-4



Firmado electrónicamente por:  
SONIA MARIA CUEVA  
ORTIZ

---

ARQ. SONIA CUEVA  
C.I. 1103218036

## **DEDICATORIA**

Este trabajo va dedicado en primer lugar a Dios, que a diario me bendice y protege en cada paso que doy.  
A mis padres por el amor, el esfuerzo y la motivación que me han brindado para lograr esta meta.

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco a Dios y a mi familia por ser los pilares que me sostienen en esta vida.  
A mis profesores por compartir sus conocimientos y guiarme para realizar este trabajo de investigación.

## **DEDICATORIA**

Este trabajo va dedicado en primer lugar a Dios, que a diario me bendice y protege en cada paso que doy.  
A mis padres por el amor, el esfuerzo y la motivación que me han brindado para lograr esta meta.

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco a Dios y a mi familia por ser los pilares que me sostienen en esta vida.  
A mis profesores por compartir sus conocimientos y guiarme para realizar este trabajo de investigación.



## RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo de fin de carrera denominado “Suturas urbanas, análisis del espacio público vinculado a la infraestructura de movilidad en el sector del parque El Ejido, Quito, 2022”, está concebido como un análisis de los conflictos de las infraestructuras vial, de movilidad y espacio público, guiadas por un diagnóstico que parte de la utilización de una metodología mixta que arrojó puntos problemáticos y vulnerables. Estos puntos son claves para el análisis del sitio a escala micro que se encuentra en una de las infraestructuras de mayor afluencia en el sector del parque El Ejido.

El espacio público, la infraestructura y los equipamientos pueden ser mecanismos importantes para la redistribución general y la inclusión social en la ciudad, dependiendo de cómo se diseñen para funcionar las grandes ciudades, o más bien de cómo se conciben (Borja, 2003).

En el capítulo I se evidencia la problemática de las infraestructuras viales en relación a la movilidad y el espacio público, cómo afectan a la industria, provocando deterioro, inseguridad y contaminación, obligando al sitio a convertirse en una estación de tránsito rápido en lugar de un espacio en el que el usuario se sienta acogido y seguro.

El capítulo II relata la recopilación de varios autores enfocados en el espacio público, la movilidad y sus procesos como tal, partiendo desde el análisis de sitio, percepción del usuario hasta llegar a la concepción de la infraestructura frente al tejido urbano en la ciudad.

En la primera parte del capítulo III se desglosa las distintas metodologías mixtas, tanto cualitativas y cuantitativas, que se utilizaron para la discusión de los métodos aplicados, para llegar como resultado a conocer las problemáticas y conflictos que se dan a causa de las infraestructuras viales; y, finalmente en la segunda parte se realiza la valoración de datos que nos ayudará a elaborar una matriz comparativa de este tipo de infraestructuras.

DESCRIPTORES: (Fragmentación, espacio público, movilidad, sutura urbana)

## ABSTRACT

The present final project called “Urban sutures, analysis of public space linked to mobility infrastructure in El Ejido park sector, Quito, 2022”, is conceived as an analysis of the conflicts of road infrastructure, mobility and space public, guided by a diagnosis that starts from the use of a mixed methodology that gave us problematic and vulnerable points. These points are key to the analysis of the site on a micro-scale that is located in one of the most influx infrastructures in the El Ejido park sector.

Public space, infrastructure and equipment can be important mechanisms for general redistribution and social inclusion in the city, this depends on how large cities are designed to function, or rather on how they are conceived (Borja, 2003)

Chapter I shows the problem of road infrastructure about mobility and public space, how they affect the industry, causing deterioration, insecurity and contamination, forcing the site to become a rapid transit station instead of a space in which the user feels welcomed and safe.

Chapter II relates the compilation of various authors focused on public space, mobility, and its processes as such, starting from the site analysis, and user perception until arriving at the conception of the infrastructure in front of the urban fabric in the city.

In the first part of chapter III, the different mixed methodologies, both qualitative and quantitative, that were used for the discussion of the applied methods, are broken down to get to know the problems and conflicts that occur due to road infrastructures; and, finally, in the second part, the data assessment is carried out, which will help us to prepare a comparative matrix of this type of infrastructure.

KEYWORDS: (Fragmentation, mobility, public space, urban suture)



# ÍNDICE CONTENIDOS

<b>1. ETAPA 1 • Conocimiento Previo</b>	
1.1. Introducción .....	pág.14
-Problema desde lo general.....	pág.14
-Desarrollo urbano en América Latina.....	pág.14
-Conflicto del espacio público y movilidad.....	pág.15
-Problema desde lo específico.....	pág.17
1.2. Objetivos.....	pág.18
-Objetivo general.....	pág.18
-Objetivos específicos.....	pág.18
1.3. Fundamentación teórica.....	pág.19
-Espacio público frente a la dinámica social.....	pág.21
-Movilidad interrumpida por la infraestructura vial.....	pág.22
-Segregación urbana como efecto negativo en la ciudad.....	pág.24
-Sutura Urbana.....	pág.24
<b>2. ETAPA 2 • Aplicación Metodológica.....</b>	<b>pág.26</b>
2.1. Información general.....	pág.27
-Línea de investigación.....	pág.27
-Área de investigación.....	pág.27
2.2. Marco conceptual.....	pág.27
-Fases de la metodología.....	pág.28
2.3. Levantamiento de datos .....	pág.30

-Ubicación.....	pág.31
-Historia de la evolución del parque el Ejido.....	pág.32
<b>3. ETAPA 3 • Discusión de Resultados.....</b>	<b>pág.34</b>
3.1. Materiales y métodos.....	pág.35
3.2. Resultados.....	pág.35
-Conflito de la movilidad en el espacio público.....	pág.36
-Infraestructura vial como foco de degradación social.....	pág.37
-Infraestructura da prioridad al transporte vehicular antes que al peatón...pág.38	
-Suturas urbanas como solución a las rupturas del tejido urbano.....	pág.39
3.3. Reflexiones finales.....	pág.43
3.4. Recomendaciones.....	pág.44
3.5. Referentes bibliográficos.....	pág.45
3.6. Anexos.....	pág.50

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Índice de calidad de la infraestructura.....	pág.14
Figura 2. Inversión pública en infraestructura de transporte.....	pág.15
Figura 3. Tratamientos de espacio público.....	pág.15
Figura 4. Puente del Guambra.....	pág.17
Figura 5. Proceso de sutura.....	pág.20
Figura 6. Mancha Urbana de la ciudad de quito.....	pág.20
Figura 7. Comparativa del espacio usado por vehículos privados y público....pág.22	
Figura 8. Infraestructura del sector el Ejido.....	pág.23
Figura 9. Segregación residencial.....	pág.24
Figura 10. Sutura urbana.....	pág.24
Figura 11. Cuadro metodológico.....	pág.29

Figura 12. Ubicación del sector del parque el Ejido.....	pág.30
Figura 13. Mapa 1931.....	pág.31
Figura 14 y 16. Diagramas.....	pág.31
Figura 15. Mapa 1970.....	pág.31
Figura 17. Mapa 2009.....	pág.32
Figura18. Mapa 2022.....	pág.32
Figura 19. Análisis de espacios públicos sector el parque el Ejido.....	pág.36
Figura 20. Banco fotográfico.....	pág.37
Figura 21. Percepción de las personas.....	pág.38
Figura 22. Gente sin hogar.....	pág.38
Figura 23. Automóvil vs peatón.....	pág.39
Figura 24. Infraestructura vial es conector.....	pág.39
Figura 25. Pirámide de movilidad.....	pág.40
Figura 26. Matriz de recomendaciones.....	pág.43



**ETAPA 1**  
**CONOCIMIENTO PREVIO**





## 1.1. Introducción

América Latina es la región más urbanizada del mundo en desarrollo. Esta posición avanzada se debe a una verdadera revolución del patrón de asentamiento de la población, acaecida durante la segunda mitad del siglo XX, a través del crecimiento de la actividad económica, del comercio regional y del nivel de vida de la población aumentará la demanda hacia el transporte carretero como en todos los países del mundo, lo que exigirá capacidad, calidad y seguridad (Cunha & Vignoli, 2010)

La inversión en infraestructura de transporte por carretera es fundamental para el desarrollo del sector y de la economía en su conjunto, ya que permite a las personas conectarse y acceder a diversos servicios y mercados públicos, como bienes y servicios, puestos de trabajo, etc. Se puede lograr un movimiento más accesible y fluido de personas y bienes al proporcionar conexiones viales mejores y más amplias, ya que se espera que aumente la eficiencia operativa y la seguridad, de modo que la infraestructura se pueda expandir de manera óptima según sea necesario, lo que resultará en costos más bajos y una mayor eficiencia de las personas y las personas. mercancías en los flujos logísticos (CEPAL, 2018)

La comparación de la calidad de la infraestructura de América Latina con la de otras regiones del mundo (figura 1) de acuerdo con el indicador integrado que calcula el World Economic Forum (WEF, 2015) presenta como resultado que aún los países de la región se encuentran lejos de sus pares de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (Kogan, 2016)

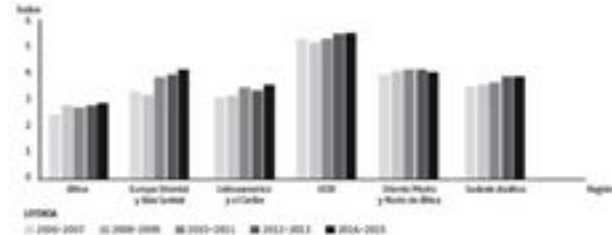


Figura 1. Índice general de calidad de la infraestructura. Evolución por región.

Fuente: Kogan (2016)

Debido al desarrollo urbano de la ciudad ha traído en ella la integración de nueva infraestructura vial teniendo como función conectar varios puntos dentro de la ciudad. Sin embargo, el rápido desarrollo de las ciudades crea enormes dificultades y desafíos, entre ellos la mala intervención en la infraestructura viaria, la segregación social y espacios públicos de mala calidad vinculados a la infraestructura vial en la ciudad. En este contexto, el diseño, la planificación, la construcción, la financiación y la gestión de las ciudades son fundamentales para superar estas dificultades y repercuten directamente en la calidad de vida de las personas.

La demanda de la infraestructura vial en el Ecuador se ha producido por el incremento sostenido de los ingresos, el comercio y la urbanización cada vez en expansión, generado que se amplió la demanda en infraestructura vial a nivel nacional, ya que esta es el área de mayor circulación de personas, carga a los diferentes lugares a

nivel nacional. Por medio del sistema vial el país ha podido conectar entre los diferentes nodos, sea este para realizar una actividad económica o hacer turismo a nivel nacional, pues en el país el transporte por tierra se lo realiza casi mayoritariamente por medio de vehículos en carreteras (Dávalos, 2019)

En la figura 2, presenta la evolución de la inversión en infraestructura de transporte durante las dos últimas décadas. Se puede apreciar que la planificación o la inversión proyectada no se cumple y queda insuficiente con la inversión real realizada, logrando solamente un aproximado de 50% de lo planificado durante el 2008 (Vilema, 2010)

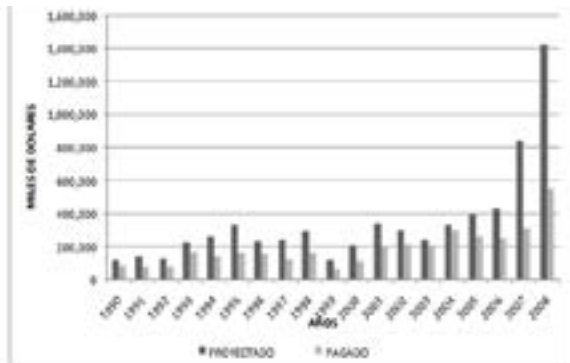


Figura 2: Inversión pública en infraestructura de transporte  
Fuente: Vilema, 2018

De acuerdo con Carrión y Dammert (2019) “la ciudad es el espacio que tiene la más alta densidad de heterogeneidad posible o, más aún, que es la construcción social con la mayor diversidad” (p. 199). Adicionalmente, se agrega que en las urbes se fortalecen las relaciones humanas, así como se exponen diferentes tipos de concepciones arquitectónicas que denotan las culturas ancestrales propias del lugar.

El espacio público, las infraestructuras y los equipamientos, puede ser un importante mecanismo de redistribución e integración social en su conjunto para el tejido urbano, esto depende de cómo se diseñen, o mejor dicho de cómo se conciben, las grandes operaciones urbanas.

Una ronda viaria, un conjunto de equipamientos culturales, una promoción inmobiliaria de oficinas y viviendas, una renovación portuaria o ferroviaria, o un frente de agua, pueden dializar la sociedad urbana o al contrario pueden articular barrios y proporcionar mecanismos de integración y mejorar la calidad de vida en ciertos sectores (Borja, 2003)

Para Juan Carlos Burga el espacio público “es el espacio urbano de acceso universal. Debe ser inclusivo, abierto y estar apto para distintos usos”. Ver figura 3. Como menciona Carlos el espacio público es el nexo de unión de la ciudad. Hoy, en las grandes ciudades, las áreas dedicadas a la recreación, es necesario que el espacio público por norma debe estar abierto al habitante, independientemente de su estatus social.



Figura 3: Tratamientos Espacios Públicos en ciudad de Huamanga  
Fuente: Habitar, concurso (2015)

El territorio urbano se comporta como un sistema de redes que se conectan entre sí por medio de relaciones estáticas, conformadas por aspectos geográficos que hacen referencia a la población, la actividad o el uso del suelo y la infraestructura, entre otros, así como por relaciones dinámicas, determinadas por el componente poblacional en el que convergen las manifestaciones materiales e inmateriales, los equipamientos y los espacios turísticos y de ocio.

Para esta autora, la planeación y el ordenamiento de la urbe deben contener estrategias de intervención tendientes a la satisfacción de las necesidades básicas y el desarrollo de la ciudad con respecto al espacio público (Bernal, 2015).

En el caso específico de la movilidad en Quito se ha convertido exclusivamente para el automóvil, mientras que el resto que no tiene auto, ha perdido la libertad de moverse por la ciudad. Existen calles de zonas residenciales vacías, carentes de gente que las pueda recorrer. Solamente existen vehículos en estas infraestructuras (Jaramillo, 2015).

“Si entendemos que la infraestructura siempre se relaciona a lo colectivo, a las problemáticas de grandes poblaciones, seremos capaces de detectar el potencial que tienen como herramienta para construir espacio público y para promover una visión a futuro para las nuevas generaciones” (Imwinkelried, 2021).

El Plan Metropolitano de Desarrollo DMQ 2012 – 2022 es una muestra de desarrollo territorial ambiental. En particular, se observa que la interpretación del espacio público se ha ampliado, logrando una integración en la estructura de la administración pública y rubros propios de presupuesto, lo que significa asegurar la sostenibilidad de este programa (Gierhake & Jardon, 2015)

El estado actual de la estructura urbana y la movilidad en la ciudad de Quito conduce al desarrollo de la infraestructura vial y al uso de los servicios públicos para apoyar las actividades de los ciudadanos del DMQ, presentan distintos niveles de fragilidad en función de su localización y exposición a las amenazas que se generan en el territorio. En esta situación se encuentran infraestructuras consideradas fundamentales para garantizar la integridad de la población y el funcionamiento de la ciudad en caso de crisis tales como sistemas de movilidad (Quito, 2015).

Una ciudad que funciona exclusivamente con el automóvil privado y con centralidades especializadas y cerradas como centros administrativos o de negocios, áreas turístico-culturales exclusivas, shoppings centers de lujo, edificios símbolo de grandes empresas, etc. no facilita el progreso de la ciudadanía. Al contrario, acentúa las tendencias a la segmentación, al individualismo y a la exclusión (Borja, 2003).

Algunos estudios apuntan a que la problemática y actual crisis de los espacios públicos urbanos vinculadas a la movilidad es por las infraestructuras viales se debe a una construcción de los mismos alejada de las necesidades de la población, ante este escenario, a volver a definir el concepto y las herramientas de análisis: “redefinir el espacio público a partir de la apropiación social del mismo” los problemas de los espacios públicos de las ciudades, a día de hoy, radican en su desatención por parte de los poderes públicos, la invasión de vehículos privados, la exclusión de algunas personas y la inseguridad (Cabrera, 2012). Ver figura 4.



Figura 4: Puente del Guambra  
Fuente: Elaboración propia (2022)

Es así que se analizará los espacios públicos que se encuentran vinculados a la infraestructura dentro de la ciudad de Quito, específicamente en el sector del parque el Ejido, con el fin de lograr un análisis que nos permita obtener la información acerca de este elemento de infraestructura física siendo vital para la subsistencia y organización de la ciudad. El cual será estudiado desde las escalas de intervención meso y micro, que nos permitirá conocer de su funcionalidad de vincular la sociedad a través de los espacios públicos en sus dimensiones física, social y ambiental con relación a la movilidad y las infraestructuras viales.

Luego de analizar las infraestructuras de movilidad dentro de la ciudad en relación al espacio público, el problema general que se busca abordar es la infraestructura vial como ruptura física y social en el espacio público y la movilidad, en cierta manera existen algunos de estos elementos estructurales que no son debidamente planificados por lo tanto impide el desarrollo de la ciudad porque no cumplen con las necesidades que el usuario atraviesa debido a la que demanda que tiene la ciudad. Es así que, estas estructuras de movilidad afectan al sector causando deterioro, inseguridad, contaminación; provocando que el lugar sea un sitio de tránsito rápido y no un espacio donde el usuario sea acogido por el espacio público.

La presente investigación de este estudio es analizar y diagnosticar los problemas que se plantean entre movilidad y espacio público en relación con las infraestructuras de movilidad que afectan al tejido urbano de esta manera genera segregación urbana en la ciudad. El motivo de realizar este estudio nos permitirá comprender cómo estos factores afectan directamente a los usuarios que transitan por la zona, generando así conflictos físicos y sociales.

El estudio puede ayudar a reinterpretar que las construcciones de estas infraestructuras viales se usan como un espacio que ayude o a la movilidad del peatón, el cual puede establecer e insertar varios nuevos espacios de la ciudad, espacios públicos, equipamientos y áreas verdes. Creando así nuevas alternativas de espacios públicos mejorando los tejidos urbanos de la ciudad.

De esta manera la presente investigación podrá ofrecer y aportar datos contundentes que hagan ver un plano completo sobre el tema que nos ocupa, mediante un trabajo exploratorio que utiliza una metodología cualitativa que nos permitirá obtener información y análisis de los datos, que proporcionan la contextualización del entorno. Además, pretendemos con nuestra investigación generar varias recomendaciones que contribuyan a las necesidades del espacio público e infraestructura vial con relación al peatón.



## 1.2. Objetivos

### Objetivo general

Analizar y diagnosticar el espacio público vinculado a la infraestructura de movilidad urbana para determinar el efecto negativo dentro del nivel físico y social del sector del parque el Ejido.

### Objetivos específicos:

- Analizar la situación actual de la infraestructura vial sobre los espacios públicos para el mejoramiento en el sector.
- Identificar las problemáticas del sector mediante el análisis de sitio y encuestas.
- Generar una matriz de recomendaciones a partir de los resultados obtenidos.



### 1.3. Fundamentación teórica

Es importante entender primero que tanto la movilidad como la infraestructura vial están íntimamente relacionadas con la información y la investigación, el foco de la discusión es cómo ambas se conectan en el espacio público, diferentes en cuanto a dinámicas y ordenamiento espacial, para entender cómo en el espacio público se no solo son funcionales en uso, sino que también nos permite conectar y conectar diferentes lugares de la ciudad, permitiéndonos fomentar mejor las relaciones sociales dentro de estos espacios. El espacio público es la construcción social del hábitat humano, y la infraestructura vial es un elemento diseñado para complementar el espacio público con movilidad.

América Latina es una de las regiones más urbanizadas del mundo ya que el 80% de la población vive en ciudades y se espera que este número aumente al 86% en 2050. Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), la región gasta casi USD 40 mil millones en costos de salud causados por la contaminación, y la mitad de estos son atribuibles directamente al sector transporte. Además, se espera que la flota de automóviles en Latinoamérica se triplique en los próximos 25 años con un efecto dramático en la demanda de combustibles, en el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes emitidos por este sector (CENERGIA, 2018).

Con los resultados que nos da CENERGIA, se entiende que el desarrollo de la ciudad ha avanzado prolongadamente los últimos años y se espera que este siga aumen-

tando, es así que la ciudad crece al igual que la sociedad causando una inadecuada planificación afectando a la movilidad del usuario y generando fragmentación dentro de la ciudad y así ocasionando rupturas en el espacio físico y social.

“Particularmente, para América Latina la fragmentación urbana en las ciudades ha conllevado a una separación, no solo física y social, sino también en la dotación de servicios públicos y acceso a ellos de manera desigual. Sin embargo, la situación anterior “ (Contreras Juárez, Castillo & Sánchez, 2018)

Borja (2003), especifica que las ciudades sufren hoy un triple proceso negativo de: disolución, fragmentación y privatización. Disolución, ruptura de física y social en el sector debido a la expansión urbana a través de nuevos nodos que se encuentran en el sector; Fragmentación, siendo un territorio de alto índice de flujo peatonal existen varias vías de articulación donde ha tratado de conectar sectores dando prioridad al vehículo y no al peatón; La separación, caracterizada por la presencia de espacios mono funcionales e impermeables (tipos de uso de suelo) en los sectores industrial, comercial, residencial y administrativo, es obsoleta según la herramienta “Zonificación”, donde las unidades de ciudad no se diluirán y ciudades enteras no desaparecerán, porque las partes hacen el todo. privatización, la ciudad es diferente y los barrios tienen espacios diferentes que hay que tratar de forma específica.

Hay que reconsiderar aquellos espacios hoy masificados, dentro del sector encontramos que este tipo de estructura logra cerrarse esto genera inseguridad, falta de mantenimiento de sus estructuras. (Borja, pp. 20-21)

Algunos procesos, como el crecimiento desmedido de las ciudades, la carencia o mala gestión de planificación urbana, la fragmentación de los espacios, la consolidación de zonas segregadas, los vacíos urbanos por abandono, entre otros, fracturan la estructura física de una ciudad. Por lo cual, se hace necesario recomponer y volver a “hilar” el tejido urbano, lo cual es posible mediante una sutura urbana, uniendo los llenos y vacíos del lugar para formular un tejido urbano y social acorde al contexto (Gutiérrez, 2020). Ver figura 5.



Figura 5: Proceso de sutura  
Fuente: Mónica Gutiérrez, 2020.

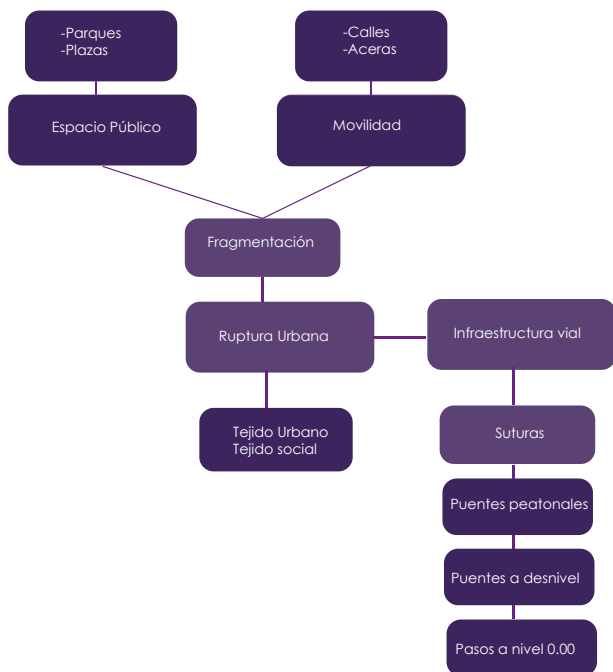
Gutiérrez, mediante este concepto nos da a entender que la ciudad a través del desarrollo urbano ha sufrido varios cambios, fragmentación de tejidos urbanos, generando vacíos dentro de la ciudad, creando un espacio de convergencia, transición en un mal estado para los peatones.

En los últimos años, la expansión urbana ha superado el crecimiento de la red vial. Esto se manifiesta en una concentración excesiva del flujo de tráfico, congestión en toda la ciudad y comunicación deficiente en muchas áreas rurales. El problema general a resolver es la infraestructura vial, debido a los quiebres físicos y sociales en los espacios públicos, estos elementos no están

debidamente planificados, lo que dificulta el desarrollo del territorio, debido a que no satisfacen las necesidades al usuario. Como resultado, estas estructuras de flujo afectan a sectores que provocan deterioro, inseguridad, contaminación, obligando al sitio a convertirse en una estación de tránsito rápido y no en un espacio donde los espacios públicos reciben a los usuarios.



Figura 6: Mancha urbana de la Ciudad de Quito y ubicación del sector del Ejido  
Fuente: Elaboración propia (2022)



Fuente: Elaboración propia (2022)

## Espacio público frente a la dinámica social

En este sentido, el espacio público es producto de la dinámica y características de la estructura social de las ciudades. Donde por un lado representa el poder y control de la vida urbana (a partir de las lógicas del estado y mercado) y por otro el conflicto social y la posibilidad de desafiar al sistema (lógica de la necesidad). Es así como el espacio público, concebido a partir de la necesidad social, toma protagonismo y las acciones colectivas se

convierten en una herramienta para producirlo (Zumárraga, Pascual, & Unda, 2021).

Según Guillermo (Dascal, 2003), Los espacios públicos en las ciudades pueden ocupar varias funciones, hasta ir en contra de posiciones extremas y paradójicas de verlos como espacios de aprendizaje, espacios libres o lugares de control. De igual manera se puede entender que el espacio público es una zona de conflicto físico como social que puede ir cambiando a partir de los controles y equilibrios de la sociedad.

Las redes viales intraurbana e interurbana presentan conflictos en su funcionamiento, con el consiguiente desequilibrio en la comunicación de las diversas zonas municipales. El problema se ve agravado por la inseguridad e ineficiencia que enfrenta la población en su movilidad a través del sistema de comunicación terrestre local, no sólo como consecuencia de la falta de pavimentos, guarniciones y banquetas en múltiples arterias o de la carencia generalizada de elementos de protección para los peatones, sino por el grave deterioro que presentan sus recubrimientos (Padilla, 2015).

En los últimos años, la expansión urbana ha superado el crecimiento de la red vial. Esto se manifiesta en una concentración excesiva del flujo de tráfico, congestión en toda la ciudad y comunicación deficiente en muchas áreas rurales. El problema general a resolver es la infraestructura vial, debido a los quiebres físicos y sociales en los espacios públicos, estos elementos no están debidamente planificados, lo que dificulta el desarrollo del territorio, debido a que no satisfacen las necesidades al usuario. Como resultado, estas estructuras de flujo afectan a sectores que provocan deterioro, inseguridad, contaminación, obligando al sitio a convertirse en una estación de tránsito rápido y no en un espacio donde los espacios públicos reciben a los usuarios.



(Borja, 2003), por su parte lo confirma, haciendo referencia a que más autopistas urbanas equivalen a peor circulación y a menos ciudad. Por lo tanto, estos espacios, como parte del sistema vial, deben entenderse no sólo como simples espacios de circulación vehicular, sino como verdaderos espacios urbanos que garantizan un uso multifacético para los peatones, y necesitan repensar la ciudad como un verdadero espacio urbano. Elementos que simulan un entorno urbano para evitar el aislamiento.

## Movilidad interrumpida por la infraestructura vial



Figura 7: Comparativa del espacio usado por vehículos privados y transporte público y el número de viajeros que transportan.

Fuente: Paisaje Transversal

El desarrollo de del tejido urbano ha traído con ello la incrementación de más vías, ya sea dentro o fuera de la ciudad, con el fin de conectar de manera más ágil de un sitio a otro dentro de la ciudad por ende el incremento de vehículos en los espacios públicos, ocupando de manera directa o indirecta por el automóvil ha ocasionado al peatón un ambiente inseguro en las calles, de esta manera vemos que el espacio público da prioridad al vehiculó antes que al peatón.

Son muchos los movimientos que reivindican alternati-

vas a la actual movilidad en las ciudades, hechas por y para la circulación de vehículos y lastradas por la vieja mentalidad urbanística que ponía en el centro de todo al coche.

La transformación hacia una ciudad más accesible y universal para todas las personas pasa por repartir el espacio equitativamente con el objetivo último: que todo el mundo encuentre su espacio y nadie se sienta excluido de las calles. Esto pasa, no por excluir al coche, como muchos cree que son las nuevas propuestas de viabilidad, sino por incluir a los que hasta ahora no estaban en el plano. Además de algunas formas de movilidad –como las bicicletas– también pasa por invitar a formar parte de nuestras calles a la naturaleza. Un desarrollo urbano sostenible nunca puede olvidarse de este elemento vital en la vida de las personas (Ruiz, 2015).

Para Mansilla (2018, p. 27) “la infraestructura vial es el pilar fundamental para el correcto funcionamiento de una ciudad y un país”. Para promover la integración económica, es necesario tener una buena red de infraestructura vial en buen estado e integrarse bien con los países vecinos. Por esta razón, la infraestructura vial puede potenciar el desarrollo regional al conectar los centros urbanos con las zonas rurales.

En términos de congestión, se asumió tentativamente que el aumento de la infraestructura vial conduciría necesariamente a un mejor flujo de tráfico, pero no siempre fue así. Una infraestructura vial mal diseñada y el uso de controladores de tráfico e ineficaces son las principales causas de graves problemas como pasa en algunas infraestructuras en la ciudad de Quito, ver figura 8. Desde otro punto de vista existen algunas infraestructuras que han contribuido a las necesidades de movilidad en la ciudad, contribuyendo con la seguridad del peatón como son los cruces a nivel 0.00 que están bien señalizados en

en ciertos espacios para una mejor circulación a las personas.



Figura 8: Infraestructura sector el Ejido  
Fuente: Elaboración propia (2022)

Fragmentación urbana de los tejidos y tramas urbanas por incidencia de las infraestructuras viarias en el sector

“Los primeros modelos de estructura urbana fueron realizados por la Escuela de Ecología Social de Chicago en los años veinte” ( Borsdorf, 2003).

No existe una fecha precisa sobre cuándo surge el concepto de fragmentación, en la ciudad moderna, el concepto se emplea para comparar patologías urbanas y el ideal de ciudad, quedando a un nivel formal descriptivo; en la ciudad postmoderna, la fragmentación urbana se caracteriza por una polarización tanto social como económica del concepto, que se empleó para hacer comparaciones entre las desigualdades sociales, económicas, culturales y étnicas que se reflejan en el espacio y en concreto en la ciudad (Veiga & Lamschtein, 2015)

“Los instrumentos para medir la fragmentación consideran barreras físicas, accidentes geográficos u otras condi-

ciones de accesibilidad y discontinuidad” (Kozak, 2008). “Los límites físicos dividen los diferentes grupos sociales, es aquí cuando la fragmentación urbana actúa como “una segregación acentuada que se inscribe en el espacio a través de barreras” (Thuillier, 2005)

“Estos surgen como consecuencia de una desconfianza, ruptura y distanciamiento generado por una polarización social en la ciudad, por el surgimiento de nuevos estilos de vida, que tratan de dotar prestigio social y seguridad” (Kozak, 2008).

La división social del espacio puede ser la distribución espacial de los diferentes niveles socioeconómicos (como el nivel alto, medio y bajo; o residencial, medio y popular), como también puede hacer referencia a las diferentes unidades habitacionales, como fraccionamientos en sus diferentes niveles socioeconómicos, tanto abiertos como cerrados, colonias residenciales o populares, barrios, invasiones, poblados, etc. Dichos grupos o clasificaciones se diferencian por la infraestructura, el tamaño de los lotes, el tipo de vivienda, aspectos que los hace diferenciables y les otorga una jerarquía socioespacial.

En su formación intervienen autores externos a los propios habitantes, como las inmobiliarias, las autoridades que autorizan dichos desarrollos y los gestores de asentamientos irregulares; ellos son quienes determinan el tipo de asentamiento, el nivel socioeconómico, el valor adquisitivo, el tipo de vivienda y la localización, llevando a cabo estrategias de mercado dirigidas a cierto grupo de población (Duhau, 2013).

## Segregación urbana como efecto negativo en la ciudad

La segregación urbana es un grave problema que afecta a las ciudades latinoamericanas. Expresan los procesos de diferenciación y desigualdad de clases sociales en los espacios urbanos de las últimas décadas. Como conceptos, describen y analizan el proceso de diferenciación de clases sociales en el espacio urbano y la ruptura de las relaciones entre grupos de diferentes niveles socioeconómicos (Barreto, 2018).

La segregación social de los espacios urbanos, se lo conoce también como segregación residencial, es un fenómeno espacial con vínculos complejos con las diferencias y desigualdades sociales que a menudo son confusas, ver figura 9. El desarrollo urbano que se ha ido expandiendo la ciudad de adentro hacia afuera, el cual ha obligado a crear nuevas conexiones de movilidad generando estas rupturas físicas y sociales dentro del espacio público, esto ha traído como consecuencia espacios muy poco frecuentados por el usuario, estos fueron pensados únicamente para los vehículos. Ocasionando que el sitio sea poco concurrido perdiendo la interacción con su entorno y el usuario.

Por otro lado, la ciudad se ven afectadas por el aumento de vehículos que contaminan el espacio público, creando un ambiente desagradablemente contaminado a los ojos de los peatones de la ciudad, y otra razón es la falta de espacios verdes, lo que ha ocasionado convertirse en una ciudad más caótica provocando estrés debido al tráfico en las vías.



Figura 9: Segregación residencial por la infraestructura vial  
Fuente: El Universo

## Sutura Urbana

La sutura urbana trata de integrar la ciudad uno de estos elementos es a través de infraestructuras que conecten la ciudad que faciliten una movilidad más rápida y segura para el peatón ya sea a través del automóvil o caminando.

Las obras de ingeniería con la construcción de vías de comunicación modernas han permitido superar las dificultades que plantean las características geológicas de esta orografía accidentada cada una de las orientaciones surcadas por la infraestructura viaria, impulsando otra actividad económica (Icet, 2019).

Ciudad Sutura se propone como una herramienta alternativa para el urbanismo contemporáneo; pretende conectar (o reconectar) partes desconectadas de la ciudad, creando espacios que permitan una transformación urbana coherente basada en las dinámicas y actividades específicas de cada región. Tratando de cambiar el devastador estado de vacío urbano ver figura 10.



Figura 10: Sutura urbana, puente peatonal  
Fuente: Archdaly (2015)



**ETAPA 2**  
**APLICACIÓN METODOLÓGICA**

## 2.1. Información General

TIPO DE PROYECTO	PROPUESTA INNOVADORA
Línea de investigación	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sistemas Territoriales (EUT Estudios Urbanos Territoriales)</li> <li>2. Diseño, técnica y sostenibilidad (DITES)</li> <li>3. Teoría, crítica y Patrimonio Cultural (EPAC, Estudios de Patrimonio y Cultura)</li> <li>4. Disciplinas proyectuales, Educación y Comunicación (DIPEC)</li> <li>5. Arte, Diseño e Industrias Culturales (ADICU)</li> </ol>
Área de Investigación:	Esta línea de investigación apunta a buscar respuestas a problemáticas relacionadas con el uso de la tierra, el ordenamiento territorial, la planificación, manejo y gestión de territorios rurales y urbanos, las relaciones socio ecosistémicas urbano-rurales, la movilidad y la regeneración urbana. (Centro de Investigación UTI, 2020)
Delimitación Temporal:	Período Académico 2023

## 2.2. Marco Conceptual

Esta investigación parte de la problemática entre movilidad y espacio público en el sector el Ejido (Puente del guambra) se realiza a partir de un enfoque mixto, el cual se compone de un análisis cuantitativo y cualitativo de la investigación dentro del espacio público del sector. Las características cuantificables que permiten medir distin-

tos indicadores de las condiciones físicas del espacio público, obteniendo como objetivo respuestas a preguntas planteadas, ¿Cuáles han sido los impactos que han sobrenido en el espacio público a causa de la fragmentación urbana generada por la infraestructura vial? y ¿Qué intervenciones en el espacio público se han realizado para suturar esta fragmentación urbana?, estas interrogantes abren un espacio de reflexión y discusión alrededor de la reinterpretación del espacio público ligado a la infraestructura viaria, por qué ésta ha sido el principal elemento urbanístico a la hora de hablar de rupturas y fragmentaciones sobre la estructura de la ciudad (Bohigas, 1986).

Mediante el método exploratorio, se empezará a la indagación y reconocimiento de los hechos suscitados en el contexto social influenciado por el espacio público del sector, como menciona Hernández, son la base de las investigaciones correlacionales, las cuales a su vez proporcionan información para llevar a cabo estudios explicativos que generan un sentido de entendimiento y están muy estructurados de la siguiente manera:

Se desarrollará en 4 fases que a continuación serán explicadas.

Fase 1: se enfoca al diagnóstico de sitio, donde analizaremos los conflictos relacionados entre los elementos de movilidad en comparación con el espacio público, además de las diferentes intervenciones a realizar dentro del sitio.

Fase 2: se analizará la percepción de la relación del espacio público y movilidad, se estudiará la cualidad del sitio, en base a la apreciación del usuario que será fundamentada a través de encuestas.

Fase 3: se realizará una comparación físico y estructural, en esta etapa utilizaremos como apoyo la normativa que nos ayudará saber si cumplen con los requerimientos en la construcción de estos espacios públicos como infraestructura vial.

Fase 4: finalmente, como resultados del análisis se elaborará una matriz comparativa obteniendo una valoración de resultados del sector el Ejido.

## **Fase 1. Análisis de Sitio**

En primer lugar, se realizará una visita de campo al sector el Ejido, donde se analizará las problemáticas del espacio público y movilidad. Es importante estudiar y entender el espacio de esta manera obtendremos valoraciones de los resultados, que serán exploradas en las siguientes áreas: físico, social y ambiental.

El análisis de sitio consiste en estudiar los procesos y elementos contextuales que influyen en la ubicación de un proyecto arquitectónico o una obra, desde su disposición, orientación, forma, articulación y relación con su espacio geográfico, hasta los impactos que la obra tendrá dentro y fuera del sistema social y natural (Ching, 2012).

En el aspecto físico se analizó el uso de suelo, vías, nodos y la movilidad, en lo social el usuario, sendas peatonales, las sensaciones y percepciones y por último en lo ambiental están la contaminación auditiva, visual. Cada análisis se realiza mediante levantamiento y mapeo, utilizando como principal recurso el análisis de campo, se determina una serie de aspectos tanto cualitativos como cuantitativos recolectados en la visita de campo siendo este como recurso esencial para la recopilación de información y lograr una serie de información que nos ayuden a la elaboración de una valoración de resultados del sector.

## **Fase 2. Percepción de la relación del espacio público y movilidad**

Dentro de esta fase se realizará diagnósticos sobre la calidad espacial el cual nos ayudará a conocer el estado en que se encuentra el sector, a través de diagramas que nos permitan saber de la valoración del espacio público. Para lo cual nos ayudaremos con encuestas que se realizará en base a la apreciación del usuario que será fundamentada mediante los datos recopilados en el sector.

El espacio público es considerado un lugar donde confluyen diferentes aspectos de la vida urbana, donde se dan prácticas sociales como la socialización, el comercio, la religión y el entretenimiento, dando importancia a los lugares públicos, pero también a las estructuras sociales, las identidades urbanas, los lugares de apego. (Pérez, 2004) señala la necesidad de tener en cuenta el grupo o sector poblacional, género u ocupación, la estratificación socioeconómica y la escala a cuyo nivel se da el uso.

## **Fase 3. Valoración de resultados**

Finalmente, se realizará una matriz comparativa, a partir de los análisis que se realizaron en el sector el Ejido, logrando entender los distintos temas abordados en todo el trabajo de investigación, con el fin de obtener una valoración de los resultados que nos permitirá generar recomendaciones y conclusiones del espacio público y movilidad.

# Esquema metodológico

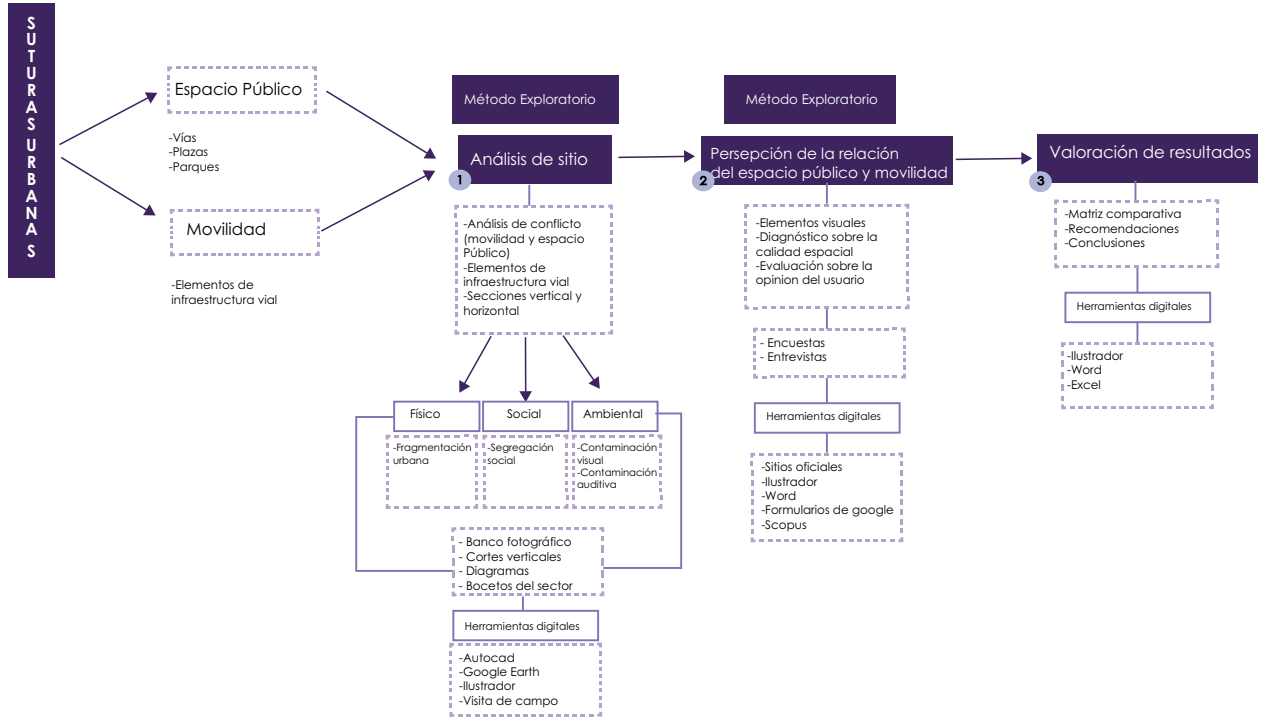


Figura 11: Cuadro metodológico  
Fuente: Elaboración propia(2022)



## 2.3. Levantamiento de datos

El análisis a realizar se encuentra en la ciudad de Quito, sector el ejido, sus límites geográficos son: al norte el sector la Mariscal, al sur el sector de San Blas, al este el sector de la forestas y al oeste el sector de la Gasca.



Figura 12: Ubicación del sector parque el Ejido  
Fuente: Elaboración propia (2022)

El sector del Ejido ha sido un enclave histórico de la ciudad y de su transformación, representa uno de las áreas de mayor densidad, con alta demanda del espacio público y calidad ambiental. Al pasar los años la ciudad comienza a expandirse de manera longitudinal, abriéndose hacia las periferias de la ciudad, lo cual va generando varias rupturas, que cayó en un proceso de deterioro físico y social debido al desconocimiento de variables contextuales, accesibilidad limitada para el peatón en las vías.

## Historia de la evolución de Quito

El conflicto destruyó la ciudad de Quito, y se reconstruyó sobre sus ruinas basándose en el modelo abstracto de una ciudad colonial española. La ciudad buscaba penetrar la inminente y dañina topografía de los Incas. Las ciudades coloniales españolas tenían un plan simple: una cuadrícula, cuyo centro se dejó sin construir para albergar un gran centro, una gran plaza donde se ubicaban los principales edificios de la ciudad. Por lo tanto, solo quedaba alinear la grilla y ajustar las dimensiones de cada elemento, calle y manzanas (Networks, 2013).

La ciudad de Quito fue asentándose sobre tres grandes quebradas que descendían en dirección oeste-este, esto generaba dificultades a la urbanización de la ciudad. Estas grandes quebradas que atravesaban el territorio, las grandes laderas con pendientes y caminos muy extensos que ya eran preexistentes, se impusieron a que el damero se vaya adaptando a la topografía esto hacía que se vaya deformando en varias zonas en el que lograra adaptarse con el relieve que era adverso.

Como vemos en la figura 12, La malla ortogonal provista en el modelo de ciudad se ubica en una topografía compleja que aprovecha los espacios preservados entre los cañones que descienden del Volcán Pichincha. Estos ambientes iniciales determinaron la forma de la ciudad. Primero, porque provocaban la deformación del tablero de ajedrez, que era difícil de adaptar a los diabólicos terrenos, creando calles no paralelas con fuertes pendientes y creando manzanas/manzanas irregulares (Networks, 2013).

## Evolución en el tiempo sector el Ejido



Figura 13: 1931  
Fuente: Networks, 2015



Figura 15: 1970  
Fuente: Networks, 2015

En el año 1931, la av. 10 de agosto, columna vertebral de Quito, articula a la ciudad longitudinal en el angosto y ondulado valle, atravesando toda la ciudad.

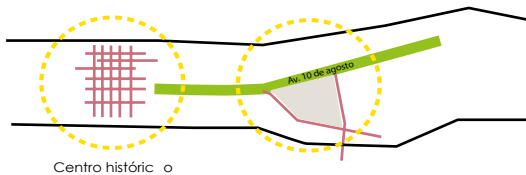


Figura 14: Diagrama  
Fuente: Elaboración propia (2022)

El desarrollo de la ciudad empieza a expandirse a las periferias, causando en ciertos puntos de la ciudad caos vehicular, teniendo como resultados estas suturas con el fin de trasladarse de manera mas rápida dentro de la ciudad.

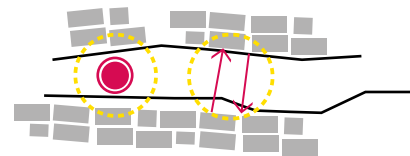


Figura 16: Diagrama  
Fuente: Elaboración propia (2022)



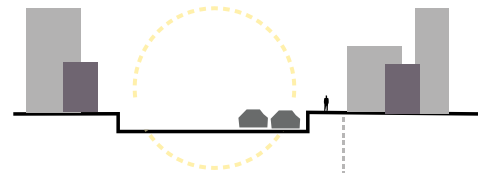
Figura 17: 2009  
Fuente: Networks, 2015



Figura 18: 2022  
Fuente: Google maps (2022)

Durante el año 2009 perdió su importancia por el crecimiento de otras vías y zonas al norte de la ciudad, he comenzado a ser recuperada con su “reavitalización” y cambio de imagen urbana en la década de los 90 con el trazado de la vía exclusiva del trolebus.

Ahora en la actualidad la av. 10 de agosto se a convertido en una avenida de conflicto para la ciudad, representa avandono a pesar de ser una avenida más transitadas.



- Mayor espacio para el vehículo.
- Contaminación de smog de los autos.
- Aceras descuidadas
- Inseguridad



**ETAPA 3**  
**DISCUSIÓN DE RESULTADOS**



### 3.1. Materiales y métodos

Para identificar los conflictos que existen entre infraestructura vial, movilidad y espacio público, la presente investigación desarrolla una aproximación mixta, cuantitativa y cualitativa, como mencionan algunos autores. Los métodos mixtos representan un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación e implican la recolección y el análisis de datos cuantitativos y cualitativos, así como su integración y discusión conjunta, para realizar inferencias producto de toda la información recabada (meta inferencias) y lograr un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio (Hernández & Mendoza, 2008).

En un primer momento, para contextualizar el análisis de movilidad, espacio público e infraestructura vial, se aplicaron las técnicas cualitativa para la elaboración de los análisis en relación a la infraestructura vial en el sector del parque el ejido para identificar los diagnósticos que arroja cada una de estos datos, que incluyeron: a) entrevistas semiestructuradas aplicadas a cinco comerciantes del puente del guambra, que han tenido como trayectoria de trabajo más de 5 años encontrándose debajo de esta infraestructura, b) análisis de bancos fotográficos del proceso de transformación del puente del guambra a través del desarrollo de la ciudad desde épocas coloniales.

En la segunda etapa de este análisis se realizarán a través del enfoque cuantitativo, como menciona Hernández (2016) “el enfoque cuantitativo Utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición nu-

mérica y el análisis estadístico, con el fin establecer pautas de comportamiento y probar teorías” (p. 35) entonces a partir de estas estadísticas descriptivas se lograra cuantificar al número de autores que forman parte de este análisis. Asimismo se realizara encuestas con preguntas cerradas a los estudiantes y docentes de la universidad Indomérica de la facultad de arquitectura quienes conocen o se han visto relacionados con este tipo de infraestructuras viales en la ciudad.

Tomando en cuenta la diversidad de datos obtenidos para nuestra investigación, se tiene como objetivo llegar a una matriz de valoración que seran de aporte importantes para nuestra tesis.



### 3.2. Resultados

Luego de realizar el análisis exploratorio del sector nos ayudó a encontrar las 4 categorías en relación a la disociación que existen entre la infraestructura vial y el espacio público: (1) Conflicto de la movilidad en el espacio público, (2) infraestructura vial como foco de degradación social (3) Infraestructura da prioridad al transporte vehicular antes que al peatón,(4) Suturas urbanas como solución a las rupturas del tejido urbano.

## Conflicto de la movilidad en el espacio público

Uno de los principales retos de la ciudad contemporánea ha sido el de satisfacer los requerimientos de todas las formas de movilidad que los diferentes grupos sociales exigen para suplir sus necesidades en contextos urbanos. En este ámbito, el caminar como forma de movilidad ha sido marginado a un espacio público neutro en el actual esquema de transporte, otorgándole prioridad al desplazamiento motorizado. En efecto, la ciudad contemporánea se enfrenta a esquemas de inmovilidad que han aislado las principales herramientas del desarrollo urbano y los elementos que constituyen la vitalidad de las grandes urbes (Romero, 2018)

Durante el análisis de sitio se encontró varias problemáticas en el sector con relación a la movilidad en el espacio público. Ver figura 19, la movilidad es limitada para el peatón debido a que la infraestructura impone espacios intersticiales, que obligan al peatón a transitar de manera rápida por el sitio. Casi no existe una conexión directa entre el espacio público y el privado, las calles están, entre otras cosas, dilapidadas y desconectadas. Además, se implanta una arquitectura que aísla a las personas y les impide relacionarse y estar directamente en el espacio urbano. Como resultado, esto conduce a la destrucción de espacios entre edificios, la reducción de actividades opcionales al aire libre y, por lo tanto, la desaparición gradual de la función social de la calle.

La infraestructura es un elemento visualmente potente, que genera un espacio residual entre equipamientos y la carencia de conectividad que genera transiciones no deseadas entre espacios, por otro lado, para el usuario es un elemento que simplemente da jerarquía priorizando al automóvil sin importar que pase alrededor de él y mucho menos al peatón, en cambio la inseguridad a ciertas horas del día se vuelve peligroso debido a la e

tensa magnitud del puente sin brindar iluminación para las personas que lo transitan.

En el sector del parque el Ejido no existen espacios públicos buenos para los usuarios, uno de los más importantes es el parque el Ejido que ayuda a que la ciudad a tener un espacio verde como un parque recreativo para todos quienes visiten el lugar.

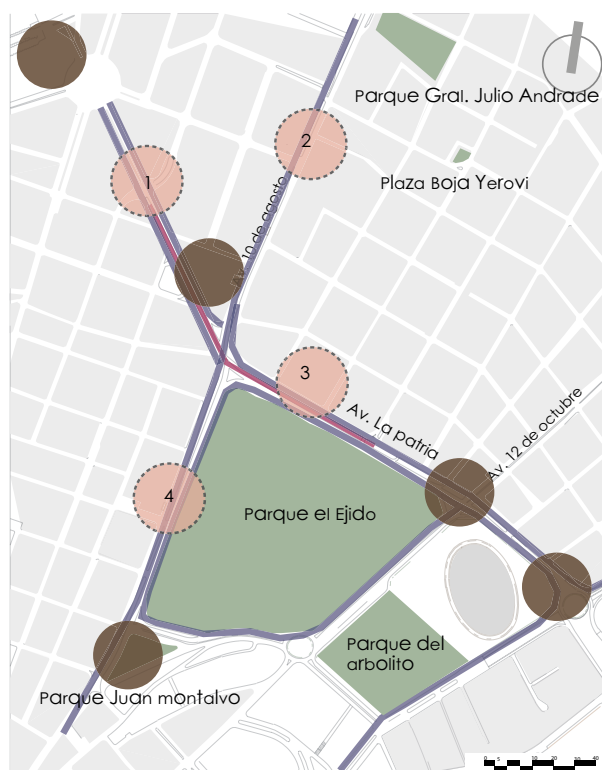


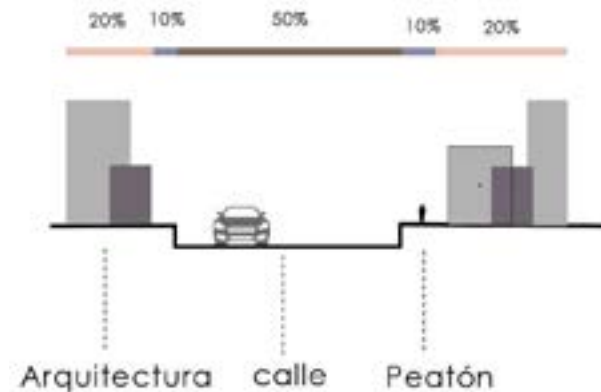
Figura 19: Análisis de espacios públicos sector el parque el Ejido.

Fuente: Elaboración propia (2022)



Figura 20: Banco fotográfico  
Fuente: Elaboración propia (2022)

Como se observa en las imágenes el espacio público fue diseñado a la necesidad del automóvil y no del peatón, estas grandes avenidas generan peligro a los usuarios debido a su complejidad al cruzar las calles.



La movilidad es limitada para el peatón debido a que la infraestructura impone espacios intersticiales, que obli-

gan al peatón a transitar de manera rápida por el sitio. Casi no existe una conexión directa entre el espacio público y el privado, las calles están, entre otras cosas, dilapidadas y desconectadas. Además, se implanta una arquitectura que aísla a las personas y les impide relacionarse y estar directamente en el espacio urbano. Como resultado, esto conduce a la destrucción de espacios entre edificios, la reducción de actividades opcionales al aire libre y, por lo tanto, la desaparición gradual de la función social de la calle.

### Infraestructura vial como foco de degradación social

Uno de los temas de permanente preocupación ciudadana en la ciudad de Quito es la delincuencia. En comparación con las cifras de la región, el país es en realidad el más bajo en comparación con los números de la región, pero hay algunos hechos que hacen que uno debata si son percepciones o realidad., es así que este tipo de infraestructura trae como consecuencia la vulnerable para la contención de la inseguridad está a nivel municipal. Si no hay una estrategia que refuerce ese nivel, la desintegración social se llegara a convertir en realidad.

A partir de las encuestas realizadas a estudiantes y docentes de la universidad, Ver figura 15. El 48% de los encuestados afirman que este tipo de infraestructura no precautela totalmente la seguridad del peatón ya que son muy extensos, razón por la cual podría presentarse la delincuencia a cualquier hora del día. Por otro lado, la desolación que provocan estas infraestructuras permite que personas sin hogar acudan al sitio para ocupar el espacio, como se muestra en la Figura 21. De acuerdo a la percepción de los usuarios sobre estos espacios, se puede decir que no cuentan con espacios públicos que satisfagan las necesidades de los usuarios, donde las personas puedan realizar diversas actividades en el tránsito



sin crear este sentimiento de inseguridad que genera miedo entre la población.

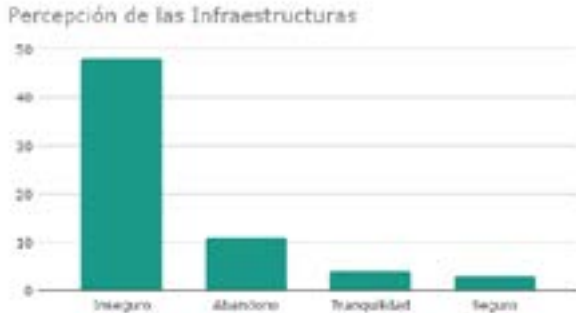


Figura 21: ¿Cual es la percepción que le genera estos sitios en relacion a la delincuencia?  
Fuente: Elaboración propia (2023)

Por otro lado, podemos destacar que al ser un elemento conector para el transporte vehicular se convierte también en un elemento de ruptura para el peatón, a causa de la falta de integración del peatón en el espacio público esto provoca mayormente que estos espacios sean contaminantes visualmente para la ciudad.

Por otro lado, tenemos las encuestas que se realizaron a personas comerciantes del sector, Inés una de las personas encuestadas del sector, nos comentó lo siguiente, “este tipo de infraestructura generan espacios abandonados que permite a los delincuentes actuar de manera más fácil”, la falta de equipamientos (luminarias, señaléticas) en este lugar son notorios, dejan vulnerable al peatón a la delincuencia debido a que son recorridos demasiado marcados y no permiten una verdadera movilidad. De la misma forma la contaminación es otro de los conflictos que se pueden evidenciar en estos espacios, lo que ha traído la existencia de vagabundos (ver figura 22) provocando peligro a toda hora del día.



Figura 22: Gente sin hogar  
Fuente: El Comercio (2018)

### Infraestructura da prioridad al transporte vehicular antes que al peatón

Los peatones tienen la máxima prioridad en la pirámide de la movilidad, por lo que es importante que los conductores apoyen a los peatones en una transición segura, también basada en la educación y el respeto a la propia vida. Este tipo de infraestructura no precautela totalmente la seguridad del peatón, razón por la cual podría presentarse la delincuencia a cualquier hora del día.

En otro caso al peatón le tomaría más tiempo cruzar el puente y podría optar simplemente cruzar la parrilla vial sin el uso de estos puentes peatonales dejan vulnerable al peatón a la delincuencia debido a que son recorridos demasiado marcados y no permiten una verdadera movilidad.

Durante las encuestas realizadas a estudiantes y docentes de la universidad, Ver figura 23. El 47% de los encues-

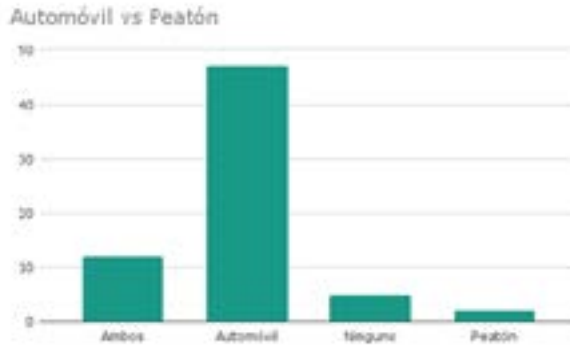


Figura 23: ¿Cree usted que estos puentes a desnivel priorizan a la movilidad del peatón o del automóvil?

Fuente:Elaboración propia (2023)

Los motivos de uso y desuso de los puentes peatonales están directamente relacionados también con la capacidad del peatón para cruzarlos. Ningún estudio latinoamericano a la fecha ha evaluado la accesibilidad, la vulnerabilidad y la exclusión social que estas infraestructuras urbanas representan para personas con movilidad restringida, como los adultos mayores, las personas con discapacidad motriz o visual, además de niños, niñas y mujeres en general (Híjar, Vázquez-Vela y Arreola-Risa, 2003).

Como se muestra en la Figura A, los vehículos comienzan a tomar protagonismo en las ciudades a medida que estas grandes infraestructuras cruzan los espacios públicos, brindando una mejor circulación para que el transporte público y privado pueda moverse con mayor facilidad. En cuanto a la imagen B, es un escenario completamente diferente que para espacios donde los principales usuarios son peatones y ocupan espacios públicos, donde la calidad de estos espacios es mejor y así aclimatan a los usuarios a estos espacios, que actualmente son creado únicamente para las necesidades de los coches.



(A) Estrado actual del Puente del Guambra (B) Fotomontaje elaboración propia

Fuente: Elaboración propia (2023)

## Suturas urbanas como solución a las rupturas del tejido urbano

La ciudad crece sobre sí misma, se transforma a través del tiempo y el espacio, en su forma física se halla la memoria de muchas épocas. Sin embargo, el organismo urbano no se desarrolla de un modo lineal o continuo debido a los fenómenos de expansión y densificación que sufre durante las etapas de conformación. Los crecimientos espontáneos junto con la falta de planificación producen fragmentaciones visibles en la forma de la ciudad (Sánchez, 2017).

En la ciudad podemos encontrar que las infraestructuras por un lado se han convertido en un problema para la movilidad del usuario, degradando el tejido del entorno urbano, tanto como los elementos que lo componen, creando espacios que pierden calidad, especialmente los espacios públicos, espacios que se degradan.

En este sentido, el 42% de las personas que realizaron la encuesta afirmando que los puentes a desnivel son elementos conectores para el peatón cumpliendo con su funcionalidad que es proporcionar movilidad al usuario mas no es un lugar seguro que resguarde la seguridad ante la delincuencia. Por otro lado, el 24% de las personas opinan que si son elementos de ruptura para el peatón porque no se logra una correcta vinculación con el espacio que segrega y crea espacios muertos.

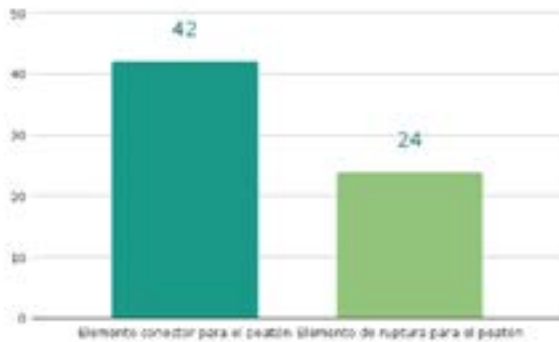


Figura 24: ¿Cree que esta infraestructura vial es?  
Fuente: Elaboración propia (2023)

## Discusión

Las infraestructuras viales, surgen como una alternativa de elementos de sutura en la ciudad, a partir del desarrollo del tejido urbano, sean convertido en la solución para mejorar el desplazamiento en las ciudades, únicamente pensados en la necesidad del automóvil y no de la movilidad peatonal como se encuentran varios de los casos en la ciudad de Quito, específicamente en el sector del Ejido donde se realizó el análisis del sector.

Borja (2003) menciona que identifica acciones que repercuten en la reconquista de la ciudad. En primera instancia se puede reinventar el espacio público a través del reconocimiento o creación de elementos icónicos o hitos urbanos que promuevan el reconocimiento e identidad de los espacios.

Por un lado, como bien menciona Borja el espacio público debe brindar elementos icónicos dentro de la ciudad que puedan ayudar al peatón a ser parte del espacio público. La pirámide descrita en la figura 25 busca lograr invertir la estructura móvil que actualmente se ve en la ciudad y el peatón se encuentre en la parte superior, que es la más amplia para una mejor movilidad del peatón al caminar por la ciudad y se convierta en la más importante. Seguido de las bicicletas y transporte público. Luego está el transporte de mercancías y finalmente, los automóviles privados son la última opción de viaje ideal.



Figura 25: Pirámide de movilidad  
Fuente: Elaboración propia (2023)

(DEXTRE, 2013) el derecho que tiene todo ciudadano a la movilidad y al espacio público está constantemente amenazado por la inseguridad en las vías, los peatones son siempre los más débiles y aunque no sea real, la percepción de inseguridad restringe sus desplazamientos (p. 34)

Los peatones enfrentan muchos problemas al momento de cruzar la vía por el privilegio a la movilidad, los peatones tienen conflictos al cruzar estas vías porque se diseñan infraestructuras que solo aumentan la circulación vehicular. Definitivamente, éstos son una reafirmación del diseño de una ciudad que sigue dando prioridad a la velocidad.

(GEHL, 2014) Crear más espacio para que esos vehículos se muevan y se estacionen. Como resultado de esta estrategia, se deterioraron las condiciones para que los peatones y los ciclistas transiten. Las veredas, estrechas de por sí, comenzaron a llenarse de señales de tránsito, parquímetros, boyardas, faroles y otros obstáculos colocados sobre el espacio peatonal, de modo tal de no entorpecer el movimiento de los automóviles. A estos impedimentos físicos, a quienes circulan a pie se le suman otras dificultades, tales como largas esperas en los semáforos, problemas para cruzar la calle, oscuros túneles de paso y puentes sobreelevados. Todos estos ejemplos de disposición urbana ilustran un solo hecho: cómo se ha ordenado todo para proveer a los automóviles de mayor comodidad. Como consecuencia de esto, caminar se ha vuelto una actividad más dificultosa y complicada. Las condiciones para quienes andan en bicicleta son, en muchos casos, aún peores. Se han eliminado ciclovías, o se las ha colocado pegadas a la par de calles con un alto nivel de tránsito. La infraestructura básica muchas veces no está, y los ciclistas deben arreglárselas como pueden (p. 91).

Para Ghel (2014) Al elegir tipos de calles y soluciones de transporte, es importante poner siempre a las personas en primer lugar. Las personas deben poder moverse con comodidad y seguridad por las calles de la ciudad, tanto a pie como en bicicleta. También se debe prestar especial atención a los niños, los jóvenes, los ancianos y las personas con discapacidad.

El objetivo principal es crear espacios de calidad para las personas y condiciones seguras para los peatones (p. 93). Las infraestructuras viales no siempre son una solución como elementos conectores para el desarrollo del tejido urbano, existen otros tipos de planes de mejora urbana como se ve en la ciudad de Barcelona, que busca mejorar la integración de la vía pública en la ciudad, que actúen con el cumplimiento de cada una de las necesidades que el usuario tiene frente a la movilidad y el espacio público. Finalmente, como menciona Jacobs (1961) el espacio público moderno debería de ser claramente posicionado para ayudar a la conexión entre las personas y garantizar la protección clara de los ciudadanos con la ubicación asertiva para la planificación urbana y las diversas funciones urbanas. Construir relaciones mutuamente beneficiosas entre los componentes del tejido urbano y la movilidad (p.20).



### 3.3. Reflexiones finales

A partir del desarrollo del tejido urbano y la aparición del automóvil en la ciudad, se ha ido generando planes de movilidad en base a las necesidades del automóvil sin tomar en cuenta las necesidades del peatón en los espacios públicos de la ciudad, una baja permanencia del usuario en el espacio público, se debe a un mal diseño de estos equipamientos, hacen que las personas solo transiten de manera rápida en el espacio público y no se disfrute el espacio como deberían de ser, un espacio en la ciudad en donde el usuario sea protagonista y no el vehículo.

De igual importancia la movilidad es muy limitada para el peatón, estos lugares se convierten en espacios inseguros para las personas que lo transitan, no cumplen con un diseño de mejoramiento urbano que pueda ayudar al espacio, debido a la imponencia que dan estas infraestructuras generando los espacios restantes, vacíos, cerrados que solo causa peligro para la sociedad. Sin duda, los problemas técnicos asociados con la “transición” de un lado a otro de la infraestructura se logran a veces a extensas estructuras y la falta de diseño.

Por otro lado, si hablamos de las infraestructuras como suturas dentro de la ciudad, si cumplen con su funcionalidad únicamente en beneficio al transporte de movilidad que ha logrado coser el tejido urbano a medida que este se ha ido desarrollándose, también se puede decir estos elementos son adecuados para que encajen en el tejido preexistente del sector logrando articular varios espacios ya sea público o privado.

Durante el desarrollo del tejido urbano la ciudad ha cre

cido de manera desproporcional generando vacíos urbanos, ocasionando rupturas que afectan a la movilidad del peatón en el espacio público. Esto ha traído como consecuencia espacios inseguros, contaminación tanto visual como auditiva, ruptura física como social que poco a poco ha afecta al bienestar de los usuarios en relación a la movilidad dentro de estas infraestructuras viales.

## Cuadro de reflexiones

	Planta	Sección	Conflicto			Recomendaciones
			Físico	Social	Ambiental	
Comerciantes		 Corte longitudinal A-A	<p>Falta de mantenimiento del puente del guambra.</p>	<p>A cualquier hora del día existe inseguridad.</p>	<p>Contaminación ocasionado por el smog que arrojan los vehículos que transitar por el sector.</p>	<p>Implementar espacios de interacción social para reactivar la actividad económica del sector.</p>
Personas que transitan por el lugar		 Corte transversal B-B Av. patria	<p>No existen cruces seguros a más de 50mtrs del puente.</p>	<p>Falta de espacios públicos, que ayuden a una mejor convivencia entre peatones.</p>	<p>Contaminación visual del puente en relación a los edificios.</p>	<p>Diseñar espacios públicos de calidad en función a las personas.</p>
Estudiantes y docentes UTI		 Corte transversal C-C Av. 10 de agosto	<p>Son infraestructuras diseñadas únicamente para el vehículo y no para el peatón.</p>	<p>Inseguridad generada por los puentes a desnivel.</p>	<p>Falta de espacios verdes en la ciudad.</p>	<p>Proponer planes de mejoramiento urbano, cuyo objetivo es lograr infraestructuras sostenibles.</p>

Figura 26: Matriz de conflictos y recomendaciones  
Fuente: Elaboración propia (2023)



## 3.4. Recomendaciones

Esta investigación nos ayuda a comprender de mejor manera las problemáticas que ha causado estas infraestructuras en relación a la movilidad y el espacio público, por un lado, la infraestructura vial es muy importante para el desarrollo económico del país tratando de suturar la ciudad teniendo como función el desplazamiento ágil conectando el tejido urbano en función del vehículo. Así mismo el servicio de movilidad para el automóvil ayuda de manera segura y rápida, por otro lado, el desarrollo de los avances tecnológicos se creó con el fin de lograr una mejor planificación vial. Sin embargo, el deterioro urbano, ocasionado por la mala calidad de infraestructuras debido a problemas sociales como ambientales ha traído como consecuencia que no se ha precautelado que exista infraestructuras que sean pensadas y diseñadas en función a la movilidad del usuario, ocasionando inseguridad al peatón ya sea en el día o la noche, esta es una de las problemáticas más frecuentes que se dan en este tipo de infraestructuras vial, específicamente en el sector del parque el ejido se llegó a la conclusión que el sector no cuenta con espacios públicos que sean planificados y permitan al peatón desarrollar sus capacidades individuales y colectivas. Finalmente, se darán algunas recomendaciones que se debería tomar en cuenta para mejorar los espacios, tomando en cuenta principalmente la movilidad para los peatones en relación al espacio público.

- Implementar espacios de interacción social que se encuentren enfocados en las necesidades del peatón, espacios que puedan garantizar la seguridad, y por lo tanto reducir la inseguridad vial.
- Las infraestructuras viales no solo deben ser pensadas como elementos conectores para el transporte vehicular, sino ser diseñadas para ofrecer espacios públicos de calidad en función a las personas.
- Proponer planes de mejoramiento urbano, cuyo objetivo sea lograr infraestructuras sostenibles que regulen y mejoren la eficiencia de la movilidad esencial.
- Diseñar espacios públicos amigables con el medio ambiente y el peatón, que logren integrarse estas estructuras con la sociedad, no desperdiciar estos espacios vacíos en la ciudad y lograr potencializarlos.
- Otra de las recomendaciones es necesario que se estudien más sobre las suturas urbanas como tal, puesto que, no existe información que sea relevante al momento de realizar investigación de estas infraestructuras viales.

# REFERENTES BIBLIOGRÁFICOS



### 3.5. Bibliografía

Borsdorf, A. (26 de 11 de 2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. EURE, págs. 37-49. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/196/19608602.pdf>

Barreto, M. Á. (28 de 02 de 2018). FRAGMENTACIÓN, SEGREGACIÓN Y DESIGUALDAD TERRITORIAL Y URBANA. Obtenido de <https://iighi.conicet.gov.ar/eghr2018-mesa17/>

Bernal, M. (OCTUBRE de 2015). repositorio universidad piloto de colombia. En B. Maria, METODOLOGÍA PARA LA CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL (pág. 11). Bogota: 2015. Recuperado el 23 de 01 de 2023, de ANÁLISIS Y DIAGNOSTICO URBANO - REGIONAL: [http://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/4454/analisis\\_diagnostico\\_urbano-regional.pdf?sequence=5&isAllowed=y](http://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/4454/analisis_diagnostico_urbano-regional.pdf?sequence=5&isAllowed=y)

Bohigas, O. (1986). RECONSTRUCCIÓN DE . Barcelona : General de Arquitectura y Edificación .

Borja, J. (2003). ESPACIO PÚBLICO Y DERECHO A LA CIUDAD. En B. J.. Barcelona: 2003. Recuperado el 21 de 01 de 2023, de [scribd.com](https://www.scribd.com)

Carrión, F., & Dammert, M. (2019). Derecho a la ciudad: una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina. Lima: Flacso. Retrieved from <https://www.flacsoandes.edu.ec/node/63271>

CENERGIA. (12 de DECEMBER de 2018). Movilidad sostenible en América Latina. Obtenido de CENERGIA: [cenergia.org.pe](https://www.cenergia.org.pe)

CEPAL. (2018). FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE Y EL COMERCIO EN AMÉRICA LATINA . Transporte de carretera en Latinoamérica.

Ching, F. (2012). Forma, espacio y orden. En F. D. Ching, ARQUITECTURA FORMA, ESPACIO Y ORDEN (pág. p.18). México: Vab Nostrand Reinhola Company. Obtenido de [https://www.academia.edu/43427265/Arquitectura\\_Forma\\_Espacio\\_y\\_Orden\\_Francis\\_D\\_K\\_Ching\\_redacted](https://www.academia.edu/43427265/Arquitectura_Forma_Espacio_y_Orden_Francis_D_K_Ching_redacted)

Contreras Juárez, Y., C. O., & Sánchez, A. (10 de 12 de 2018). Manifestaciones de Fragmentación Urbana vinculadas a Urbanizaciones Cerradas. Revista Urbanismo, 39, págs. 1-15. Obtenido de <http://revistaurbanismo.uchile.cl>

Cunha, J. M., & Vignoli, J. R. (2010). Revista Latinoamericana de Población. Crecimiento urbano y movilidad en América Latina, 27-64.

Dascal, G. (1 de 02 de 2003). Reflexiones acerca de la relación entre los espacios públicos y el capital social. Revista Colombiana, págs. 19-25. Obtenido de <https://www.bing.com/ck/a?!&&p=e0c8e4c57b471c62JmltdHM9MTY3N-TEyMzlwMzZpZ3VpZD0wZTk3ZDUwOS01ODAwLTZjY2YtMzMyZi1jNzNhNTk2YzZkNzEmaW5zaWQ9NTE2Mg&pt-n=3&hsh=3&fclid=0e97d509-5800-6ccf-332f-c73a596c6d71&psq=DASCAL%2c+Guillermo%3a+Reflexiones+acerca+de+la+relac>

Dávalos, E. (26 de 04 de 2019). Repositorio digital UNACH. Recuperado el 18 de 12 de 2022, de Gasto público en infraestructura vial y su impacto en el crecimiento económico: <http://dspace.unach.edu.ec>

DEXTRE, J. C. (2013). Los peatones son los más vulnerables de la ciudad: una mirada desde el punto de vista de la equidad. En J. C. DEXTRE, En 16 casos de políticas públicas para la movilidad urbana. (pág. 34). Buenos Aires: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Duhau, E. (10 de 02 de 2013). La división social del espacio metropolitano. Una propuesta de análisis. Nueva Sociedad, págs. 79-91. Obtenido de <https://nuso.org/>

GEHL, J. (2014). Seguridad y el tránsito. En G. Jan, ciudades para la gente (pág. 91). Buenos Aires: Platt grupo impresor.

Gierhake, K., & Jardón, C. (13 de Noviembre de 2015). ESPACIO PÚBLICO EN QUITO (ECUADOR). Vision de futuro, 20, pág. 46. Obtenido de <http://revistacientifica.fce.unam.edu.ar/>

Gutiérrez, A. (2020). SUTURA URBANA COMO FACTOR DE RECUPERACIÓN PATRIMONIAL Y SOCIAL. Centro Cultural de Integración en un contexto patrimonial. Universidad Piloto De Colombia, Bogotá, Bogotá. Obtenido de [repository.unipiloto.edu.com](http://repository.unipiloto.edu.com)

Hernández, & Mendoza. (2008). Métodos de la investigación. México.

Hernández, R. (2016). Metodología de la investigación. En R. H. Sampieri. Mexico. Recuperado el 25 de 11 de 2022, de [file:///C:/Users/janet/Downloads/LIBRO\\_%20INVESTIGACION%20CIENTIFICA\\_%20HERNANDEZ%20SAMPIERI.pdf](file:///C:/Users/janet/Downloads/LIBRO_%20INVESTIGACION%20CIENTIFICA_%20HERNANDEZ%20SAMPIERI.pdf)

Iceta, M. (20 de 08 de 2019). La construcción de ciudades en ladera. Obtenido de <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/144742/Iceta%20-%20La%20construcci%C3%B3n%20de%20ciudades%20en%20ladera.%20Movilidad%20urbana:%20Getaria.pdf?sequence=3>

Imwinkelried, I. J. (22 de 12 de 2021). La infraestructura como soporte de lo público. Notas CPAU, págs. 1-3. Recuperado el 25 de 11 de 2022, de <https://www.revistanotas.org/revistas/50/2612-la-infraestructura-como-soporte-de-lo-publico>

Jacob, J. (1961). Muerte y vida de las grandes ciudades. España.

Jaramillo, M. (Enero de 2015). Infraestructura Habitable: Parque Lineal El Batán. Posgrado. Universidad San Francisco de Quito, Quito. Obtenido de <https://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/3778/1/112342.pdf>

Kogan, J. (2016). Economía y Desarrollo. La infraestructura en el desarrollo de América Latina.

Kozak, D. (2008). Assessing Urban Fragmentation.

Mansilla, P. (20 de 01 de 2018). Revista espacios. Obtenido de <https://www.revistaespacios.com/a18v39n16/a18v39n16p27.pdf>

Meda, R. (2019). ESTRUCTURA y DINAMICA URBANA .

Networks, U. (11 de 23 de 2013). Quito, ciudad figurativa y ciudad abstracta contra el territorio (en la costura urbana del mundo). Obtenido de Urban Networks: [urban-networks.blogspot.com](http://urban-networks.blogspot.com)

Padilla, E. (10 de 5 de 2015). INFRAESTRUCTURA URBANA. Departamento de Arte y Diseño, págs. 44-49. Obtenido de <https://studylib.es/doc/5343951/8.-infraestructura-urbana-mtro.-ernesto-padilla-gonz%C3%A1lez>

Pérez, E. (2004). Percepción del espacio público. . págs. Revista Bitácora Urbano Territorial, 1(8), 27-31.

Quito, A. (2015). Amenazas Naturales y Exposición de Infraestructura (2 ed.). Quito. Obtenido de <https://edoc.pub/atlas-amenazas-naturales-dmq-pdf-free.html>

Romero, R. S. (2018). MOVILIDAD URBANA Y ESPACIO PÚBLICO . Bogota: DGP Editores, SAS.

Ruiz, A. (09 de 2015). Obtenido de La revista: <https://www.f3arquitectura.es/eficiencia/movilidad-urbana/>

Sánchez, D. C. (25 de 02 de 2017). Repositorio Pontificia Universidad católica del Ecuador. Obtenido de <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/14271/VOLUMEN%201.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Thuillier, G. (02 de 08 de 2005). El impacto socio-espacial de las urbanizaciones cerradas. *Eure-revista Latinoamericana De Estudios Urbano Regionales*, 31, págs. 5-20. Obtenido de <https://www.semanticscholar.org/paper/El-impacto-socio-espacial-de-las-urbanizaciones-el-Thuillier/5c4552b5ea0e5429a4444e0f32d4a41a8d8e011b>

Veiga, D., & Lamschtein, S. (2015). Desigualdades sociales y territoriales en Uruguay. Departamento de Sociología. Universidad de la República Uruguay, Montevideo. Obtenido de <https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/9621>

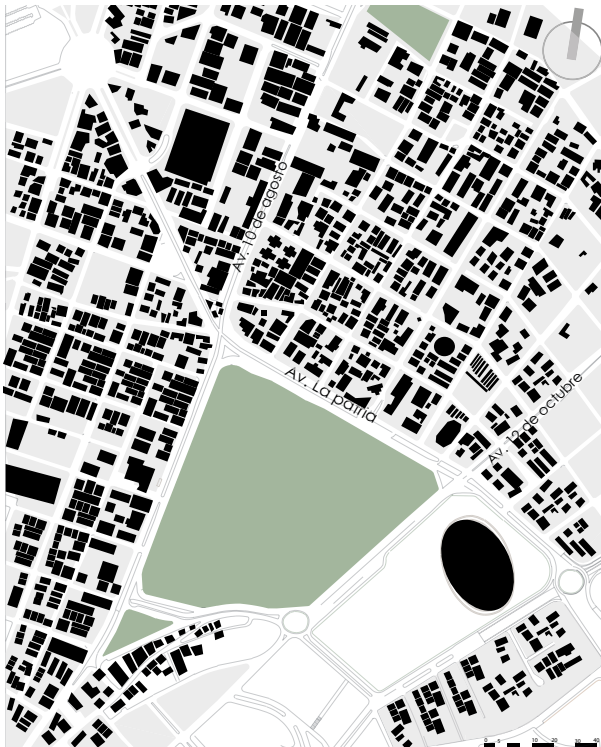
Vilema, F. (20 de 05 de 2010). INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y COMERCIO. Obtenido de *Dokumen*: <https://dokumen.tips/documents/infraestructura-de-transporte-y-comercio-un-infraestructura-de-transporte-y-comercio.html?page=1>

Zumárraga, M., Pascual, T., & Unda, M. (14 de 11 de 2021). Acciones colectivas en la recuperación de espacios verdes. *Universidad de sevilla*, 14, págs. 51-70. Obtenido de <https://doi.org/10.12795/HabitatySociedad.2021.i14.04>

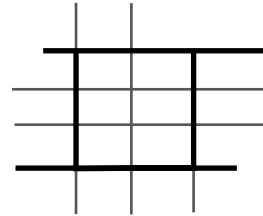
**ANEXOS**

## Análisis Físico

### Análisis de trama

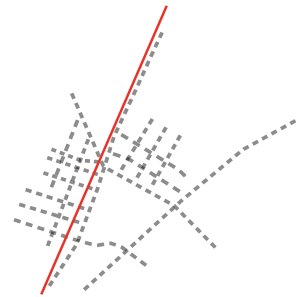
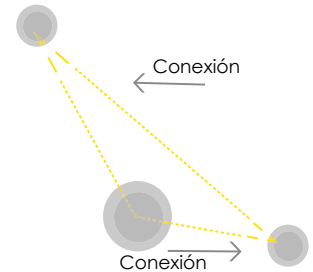


Fuente: Elaboración propia (2022)



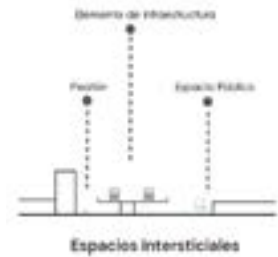
Damero reticular sentido Norte - Sur establecido por vías de circulación principal: 10 de agosto, La patria y 12 de octubre.

Encontramos 3 nodos al redor del sector como elementos de conexión en las vías más transitadas.

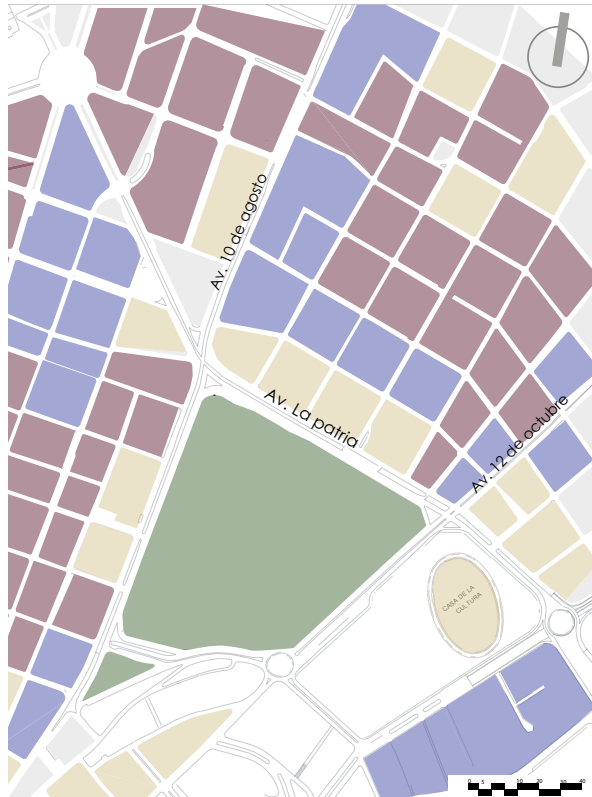


La av. 10 de agosto, es una columna vertebral de Quito, que cruza de norte a sur, siendo este un principal eje divisor.

Se crea espacios intersticiales obligando a la arquitectura y al peatón adaptarse a la infraestructura.



## Análisis edificado



Fuente: Elaboración propia (2022)

En el sector del parque el Ejido el número de edificios que más destacan son mayormente los que se encuentran entre 7 a 12 pisos, que cuentan así mismo con instituciones públicas.



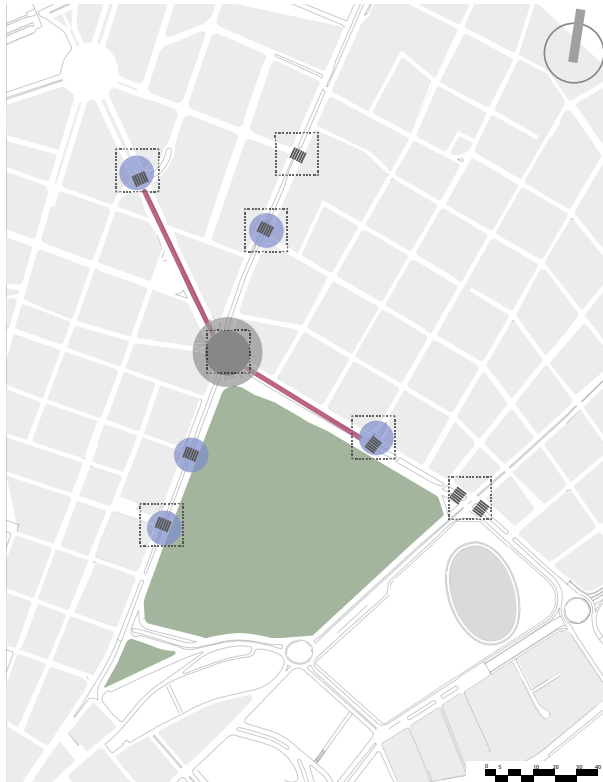
Tiene un contexto homegenio máx.12 pisos.



La infraestructura condiciona a la arquitectura, por su imponente entre los edificios generando una contaminación visual en el sitio

## Análisis de cruces seguros

Los cruces seguros son indispensables para la seguridad del peatón, en este análisis se encontro muy pocos cruces al rededor del sector.



Simbología

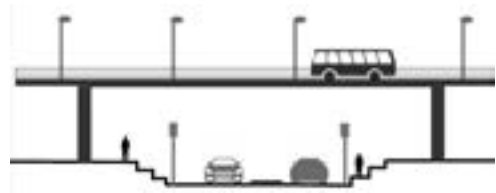
- Cruce seguro
- Cruce Inseguro
- Puente del guambra
- Semáforos
- Cruces a nivel 0.00

Fuente: Elaboración propia (2022)



Los cruce seguros se encuentran en un radio de 100 metros del puente del guambra.

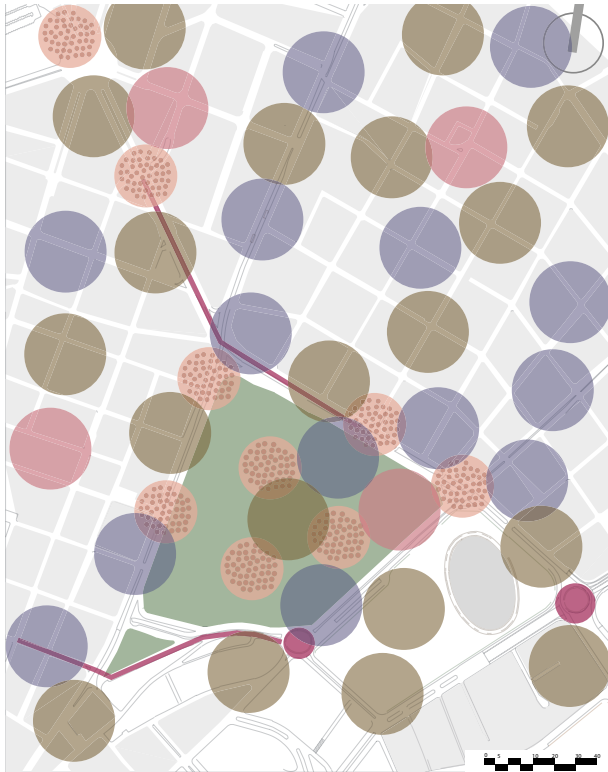
La infraestructura vial impone la movilidad del usuario.



- Se prioriza al vehículo antes que al peatón.
- No representa un paso peatonal seguro.

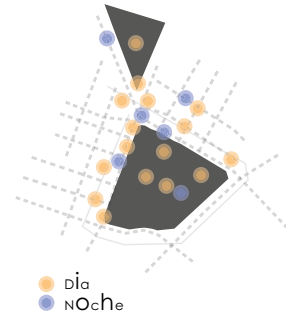
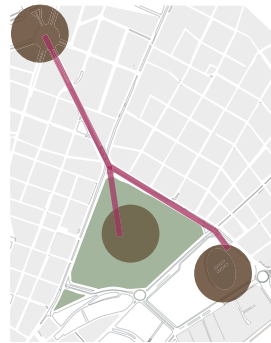


## Movilidad



### Simbología

- Jovenes
- Adultos
- Adolescentes
- Flujo peatonal
- Infraestructura vial

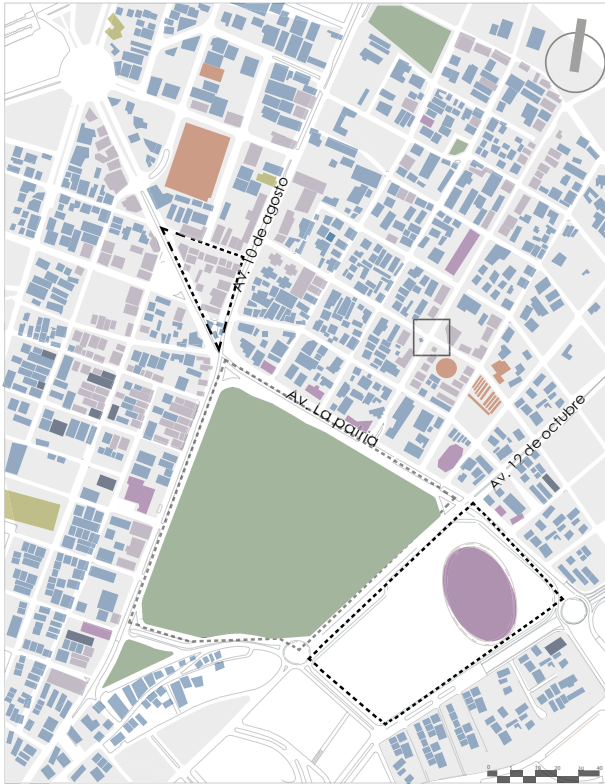


El puente del guambra atraviesa el sector, como conector entre la UCE, el parque el ejido y la Casa de la cultura. El comercio en la zona a generado que la movilidad sea de mayor flujo en ciertas horas dell día que en la noche.

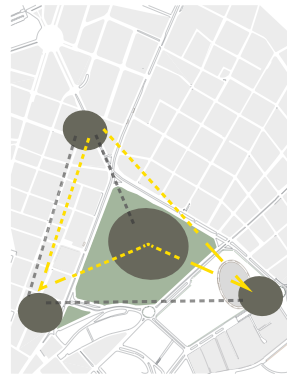


La av. 10 de agosto es un elemento divisor, hace que la movilidad para el peatón sea reducida.

## Equipamiento



A partir del análisis de equipamiento se tuvo como resultados que existe un mayor número de viviendas seguido del comercio y con muy pocos sitios seguros que el peatón pueda acceder.



Carencia de espacios habitables y equipamiento de recreación.

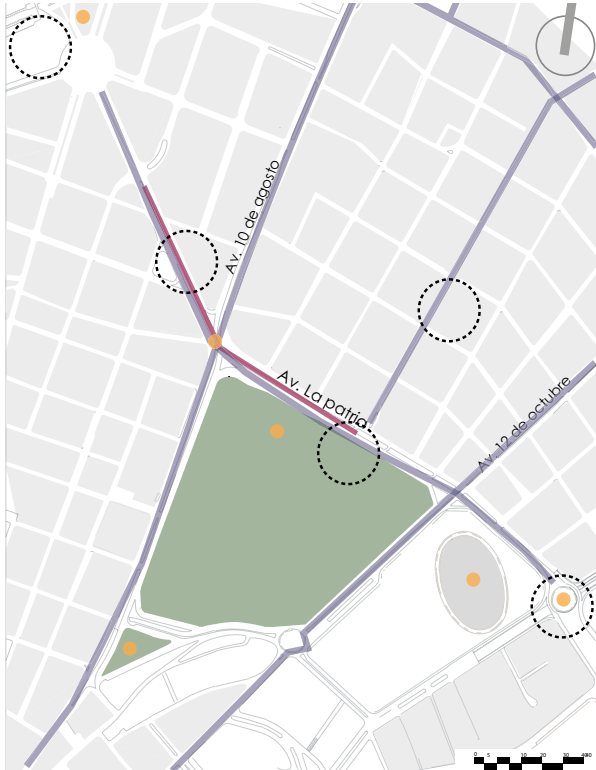
### Simbología

	Comercio		Administración Pública
	Educación		Hospedaje
	Viviendas		Centro comercial
	Pieza Urbana		Seguridad

Fuente: Elaboración propia (2022)

## Análisis de sendas y nodos

Existen varios hitos importantes en el sector permitiendo al usuario tener una mejor noción del lugar.



### Simbología

- Bordes
- Nodos
- Hitos



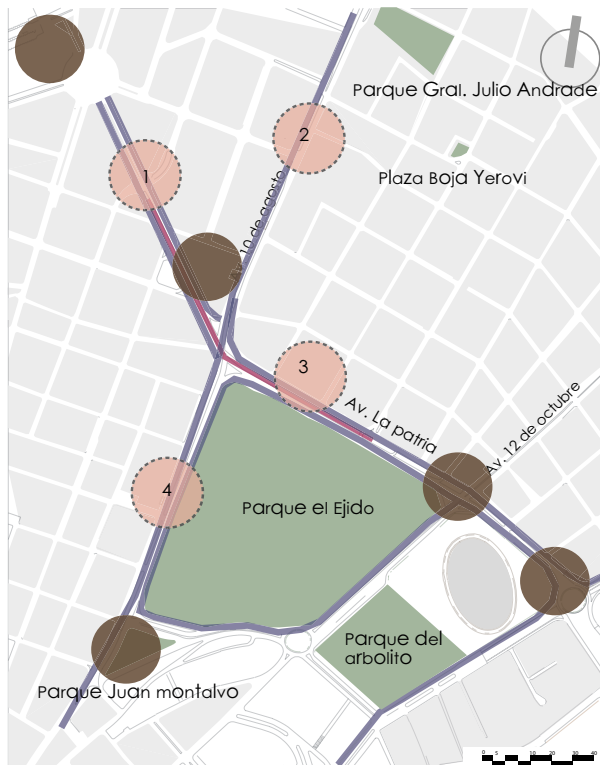
Los hitos son esenciales permiten al peatón vincularse de manera más fácil con el sector, es importante destacar que son las más conocidas en para en la sociedad.



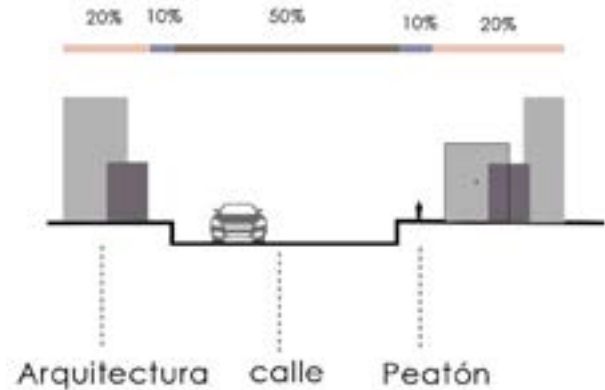
Falta de permeabilidad y fluidez en sentido Este-Oeste.

## Espacio Público

En el sector del parque el Ejido no existen espacios públicos buenos para los usuarios, uno de los más importantes es el parque El Ejido que ayuda a que la ciudad a tener un espacio verde como un parque recreativo para todos quienes visiten el lugar.



Como se observa en las imágenes el espacio público fue diseñado a la necesidad del automóvil y no del peatón, estas grandes avenidas generar peligro a los usuarios debido a su complejidad al cruzar las calles.



Fuente: Elaboración propia (2022)

## Encuestas

A partir de varias encuestas que se relizaron en el sector dirigida especialmente a los comerciantes que se encuentran en el puente del guambra.

Se obtuvo como resultado que para los comerciantes el puente del guambra ayuda al comercio de la zona desde que fue construido debido al incremento de personas en el sitio.



## Entrevistas a comerciantes del puente del guambra

Nombre:

Edad:

1. Está de acuerdo a que el puente del guambra ayuda a la movilidad vehicular

SI NO

2. ¿Es seguro el sector?

SI NO

3. ¿En qué hora del día existe mayor flujo de personas?

6am a 9am

10am a 1pm

3pm a 6 pm

7pm a 10pm

4. ¿Influye la existencia del puente para su negocio?

.....

5. ¿Contribuye el puente del guambra a su negocio?

.....

6. ¿Cree usted que la delincuencia es generada por el puente del guambra?

.....

7. ¿Estaría de acuerdo en que se implemente espacios públicos que ayude a mejorar la actividad comercial debajo de estos puentes?

SI NO

.....

8. ¿Cree usted que deben de realizarse mantenimiento a estas infraestructuras?

.....

# ENCUESTA DIRIGIDA A ESTUDIANTES Y DOCENTES DE LA CARRERA DE ARQUITECTURA

Universidad Tecnológica Indoamérica

El presente cuestionario busca conocer su opinión sobre la funcionalidad para el peatón de los puentes a desnivel.

**\*Obligatorio**

1. 1. ¿Con qué género se identifica? \*

*Marca solo un óvalo.*

- Mujer
- Hombre
- Prefiero no decirlo

2. 2. Rango de edad \*

*Marca solo un óvalo.*

- 18-30
- 31-40
- 41-50
- 51 y más

3. ¿Reconoce usted algunos de estos puentes a desnivel? \*

Marca solo un óvalo.



Puente del Guambra



El Labrador



12 de Octubre y La Patria

No reconozco

4. ¿Cuál es la percepción que le genera estos sitios en relación a la delincuencia? \*

Marca solo un óvalo.

- Seguro
- Inseguro
- Abandono
- Tranquilidad



5. ¿Cree usted que estos puentes a desnivel priorizan a la movilidad del peatón o del automóvil? \*

Marca solo un óvalo.

- Peatón
- Automóvil
- Ambos
- Ninguno

6. ¿Cree que este tipo de infraestructura precautela la seguridad del peatón? Justifique su respuesta. \*



---

---

---

---

---

7. ¿Cree que esta infraestructura vial es? \*

Marca solo un óvalo.

- Elemento conector para el peatón  
 Elemento de ruptura para el peatón

8. ¿Cree usted que estas infraestructuras forman parte del espacio público (plazas, parques, calles, aceras)? \*

---

---

---

---

---

9. ¿A utilizado usted estos puentes a desnivel? \*

Marca solo un óvalo.

- como conductor de un vehículo  
 como peatón  
 ninguno

10. ¿Cuál es su experiencia cruzando estos tipos de puentes? \*

Marca solo un óvalo.

- Buena  
 Regular  
 Mala

11. 11. ¿Qué otros tipos de ventajas o desventajas podría mencionar sobre los puentes a desnivel? \*

---

---

---

---

---

12. Otros aportes o comentarios

---

---

---

---

---

---

**Banco Fotográfico del sector el parque el  
ejido (Puente del guambra)**





Quito, 2022