



# Suturas Urbanas: Analisis Del Espacio Publico Vinculado a la Infraestructura de movilidad en el sector de San Diego, Quito, 2022

Elmer Jhonerik Sánchez Vasconez

Sánchez, V. Elmer, J. (2022).

Suturas urbanas: analisis del espacio publico vinculado a la infraestructura de movilidad de la Av. Mariscal Sucre en el barrio de San Diego, Quito, 2022.

Universidad Indoamérica - Quito





# Universidad Indoamérica

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

**SUTURAS URBANAS: ANALISIS DEL ESPACIO PUBLICO VINCULADO A  
LA INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD DE LA AV. MARISCAL SUCRE  
EN EL BARRIO DE SAN DIEGO, QUITO, 2022.**

Trabajo de investigación previo a la obtención del título de  
Arquitecto

Autor(a)

Sánchez Vasconez Elmer Jhonerik

Tutor(a)

Arq. Balcazar Basantes Robinson Mauricio

QUITO - ECUADOR  
2022



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

Yo, SÁNCHEZ VASCONEZ ELMER JHONERIK, declaro ser autor del Trabajo de Titulación con el nombre "SUTURAS URBANAS: ANÁLISIS DEL ESPACIO PÚBLICO VINCULADO A LA INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD DE LA AVENIDA MARISCAL SUCRE EN EL BARRIO DE SAN DIEGO, QUITO, 2022". como requisito para optar al grado de Arquitecto y autorico al sistema de Biblioteca de la Universidad Tecnológica 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 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 deba firmar convenios especificos 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:

.....  
SÁNCHEZ V ASCONEZ ELMER JHONERIK

C.I. 1728972454

Dirección: Pichincha, Quito, Sede, Cotocollao

Correo: elmerjhonerick@gmail.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, 03 de Febrero de 2023

.....  
SÁNCHEZ VASCONEZ ELMER JHONERIK  
C.I. 1728972454

## 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 DE LA AVENIDA MARISCAL SUCRE EN EL BARRIO DE SAN DIEGO, QUITO, 2022” presentado por SÁNCHEZ VASCONEZ ELMER JHONERIK 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, 03 de Febrero de 2023



Firmado electrónicamente por:  
ROBINSON MAURICIO  
BALCAZAR BASANTES

.....  
BALCAZAR BASANTES ROBINSON MAURICIO  
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 DE LA AVENIDA MARISCAL SUCRE EN EL BARRIO DE SAN DIEGO, 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, 15 de Marzo de 2023



Firmado electrónicamente por:  
MARIA DANIELA  
ZUMARRAGA SALGADO

.....  
ARQ. DANIELA ZUMARRAGA  
C.I. 1716076854



Firmado electrónicamente por:  
SONIA MARIA CUEVA  
ORTIZ

.....  
ARQ. SONIA CUEVA  
C.I. 1103218036



## DEDICATORIA

En primer lugar, a Dios, por haberme permitido llegar hasta este punto de la vida y haberme dado salud para vivirlo, ser el manantial de vida y darme lo necesario para seguir adelante día a día para lograr mis objetivos, además de su infinita bondad y amor.

A mi madre por haberme apoyado en todo momento, por sus consejos, sus valores, por la motivación contante que me ha permitido ser una persona de bien, pero más que nada, por su amor. A mi padre por los ejemplos de perseverancia y constancia que caracterizan y que me ha infundado siempre, por el valor mostrado para lo salir adelante y por su amor. A mi hermano menor ya que en mi ve un ejemplo y sigue todos mis pasos ya que soy su ejemplo a seguir y quiero lo mejor para él.

A mis maestros por su gran apoyo y motivación de nuestros estudios profesionales, por su apoyo ofrecido en este trabajo, por haberme transmitido los conocimientos obtenidos y haberme llevado pasa a paso en el aprendizaje.

## AGRADECIMIENTO

A Dios que desde lo alto me cuida, protege y presenta, por proporcionarme la vida, la voluntad y la oportunidad de estudiar.

Quiero agradecer a mi madre que ha sido el pilar fundamental en mi educación ya siempre ha estado pendiente de mi crecimiento académico ya que sin ella no sería nada de mí.

Quiero agradecer también a todos mis maestros ya que ellos me enseñaron a valorar los estudios y superarme cada día.

Estoy seguro que mis metas planteadas darán fruto en el futuro y por ende me debo esforzar más cada día para hacer mejor en el colegio y en todo lugar sin olvidar el respeto que engrandece a la persona.



## RESUMEN EJECUTIVO

En el presente trabajo de investigación, se realizará una reflexión sobre el espacio público vinculado a la infraestructura de movilidad en el sector de San Diego, Quito. En donde se realizará un procedimiento de recolección de datos que nos arrojarán resultados que analizaremos para obtener los conflictos físicos, sociales y ambientales, que afectan al espacio público.

Las infraestructuras de movilidad en la ciudad de Quito, en las últimas décadas se han desarrollado de manera elevada, en donde tienen un gran protagonismo en varios sectores de la ciudad, como puede ser el intercambiador de Carcelén, que ha sido uno de los más recientes y más polémicos entorno a su construcción. Si bien estas grandes infraestructuras ayudan a conectar la ciudad, en contra parte se evidencian grandes problemas físicos y sociales que generan estas estructuras al atravesar la ciudad.

Para esta investigación utilizaremos una metodología mixta, con enfoque cualitativo y cuantitativo, que nos ayude con la recolección de datos, estos análisis serán la guía que se utilizara para identificar los problemas y debilidades de la fragmentación generada a partir la infraestructura de movilidad del sector de San Diego.

Como una primera instancia se realizará una recolección de datos en donde se evaluará la calidad del espacio público en contraste con las infraestructuras de movilidad y como estas generan una fragmentación en la ciudad, además de generar problemas sociales y ambientales, como inseguridad y contaminación. Como segunda instancia, se hará una revisión a lo que dicen varios autores sobre el desarrollo de estas infraestructuras, además de analizar los resultados obtenidos, esto nos arrojará puntos específicos que trataremos en detalle, para dar con los conflictos principales que nos generan estas infraestructuras. Como una última instancia evaluaremos los resultados y daremos paso a una conclusión y discusión sobre si estas infraestructuras realmente están planificadas para resolver los problemas de la ciudad y se generará un matriz para evaluar los resultados y se dará recomendaciones finales sobre el tema investigado.

DESCRIPTORES: (Espacio público, infraestructura de movilidad, San Diego, sutura urbana).



## ABSTRACT

In this research work, we will reflect on the public space linked to the mobility infrastructure in the sector of San Diego, Quito. Mobility infrastructures in the city of Quito, in the last decades have been highly developed, where they have a great role in several sectors of the city, such as the Carcelén interchange, which has been one of the most recent and most controversial regarding its construction. Although these large infrastructures help to connect the city, on the other hand, there are great physical and social problems generated by these structures as they cross the city. For this research we will use a mixed methodology, with a qualitative and quantitative approach, which will help us with the data collection, these analyses will be the guide used to identify the problems and weaknesses of the fragmentation generated from the mobility infrastructure of the San Diego sector. As a first instance, data will be collected to evaluate the quality of public space in contrast to the mobility infrastructure and how it generates fragmentation in the city, in addition to generating social and environmental problems, such as insecurity and pollution. As a second instance, we will review what several authors say about the development of these infrastructures, in addition to analyzing the results obtained, this will give us specific points that we will discuss in detail, to find the main conflicts generated by these infrastructures. As a last instance we will evaluate the results and give way to a conclusion and discussion on whether these infrastructures are really planned to solve the problems of the city and will generate a matrix to evaluate the results and give final recommendations on the topic investigated

KEYWORDS: (Mobility infrastructure, public space, San Diego, urban sutures).





# ÍNDICE CONTENIDOS

## 1. ETAPA 1 • Conocimiento Previo

1.1. Introducción al problema de estudio.....	pág.23
1.2. Objetivos.....	pág.29
-Objetivo general.....	pág.29
-Objetivos específicos.....	pág.29
1.3. Fundamentación teórica.....	pág.30
-Estado del arte.....	pág.30
-El espacio público en la ciudad.....	pág.31
-Movilidad y espacio público.....	pág.32
-Infraestructuras de movilidad y apropiación del automóvil.....	pág.33
-Sutura urbana y ruptura del tejido urbano.....	pág.34
-Infraestructuras de movilidad y el espacio público como elemento de conexión.....	pág.36

## 2. ETAPA 2 • Aplicación Metodológica

2.1 Materiales y métodos.....	pág.41
-Introducción a la metodología.....	pág.41
2.2 Resultados.....	pág.42
-La movilidad en conflicto con los espacios públicos de San Diego.....	pág.42
-Infraestructuras de movilidad y fragmentación.....	pág.44
-Analisis infraestructura viaria Av. Mariscal Sucre.....	pág.46
-Estado y entorno social del sector de San Diego.....	pág.48

### 3. ETAPA 3 • Discusión de Resultados

3.1. Reflexiones finales.....	pág.54
3.2. Recomendaciones.....	pág.58
3.3 Referencias Bibliográficas.....	pág.59
3.4 Anexos.....	pág.62

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Arbol de problemas.....	pág.27
Figura 2. Paso elevado calle Abdón Calderón.....	pág.27
Figura 3. Polígono de estudio.....	pág.28
Figura 4. Palabras claves en la investigación.....	pág.31
Figura 5. Elemento de sutura.....	pág.34
Figura 6. Trama urbana centro de Quito.....	pág.35
Figura 7. Paso elevado calle Abdón Calderón.....	pág.36
Figura 8. Cuadro metodológico.....	pág.39
Figura 9. Parado de San Roque.....	pág.42
Figura 10. Análisis de conexiones en San Diego.....	pág.43
Figura 11. Puente peatonal calle Ambato.....	pág.44
Figura 12. Espacio público calle Abdón Calderón.....	pág.44
Figura 13. Entrevistas.....	pág.45
Figura 14. Análisis Infraestructura Viaria en el Sector de San Diego.....	pág.46
Figura 15. Corte Av. Mariscal Sucre y Loja.....	pág.47

Figura 16. Corte Av. Mariscal Sucre y Ambato.....	pág.47
Figura 17. Corte Av. Mariscal Sucre y Abdon Calderon.....	pág.47
Figura 18. Corte tunel de San Diego.....	pág.48
Figura 19. Ubicación de San Diego.....	pág.49
Figura 20. Entrevistas.....	pág.50
Figura 21. Matriz de resultados.....	pág.56



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





## Introducción al problema de estudio

Las ciudades en América Latina mantienen un constante desarrollo de sus grandes infraestructuras de movilidad, debido a que las comunidades se continúan desarrollando manera que con el pasar de los años, estas necesitan de más servicios para satisfacer las necesidades. Como manifiestan (Velarde & Ávila, 2002), desde el año 1948, ya se consideraban algunos elementos como el empleo, la vivienda, los servicios públicos, la comunicación, la seguridad, la contaminación, entre otros, como factores que influyen en el entorno social para el desarrollo de una comunidad.

Pérez (2008), reconoció el vínculo entre el desarrollo de la infraestructura de movilidad y el desarrollo económico y social de las comunidades, debido a la importancia del que tiene el transporte en la actualidad para el desplazamiento en el territorio. Sin embargo, muestra que existe una brecha entre el desarrollo territorial y productivo y los servicios de transporte en América Latina y recomienda que los gobiernos mejoren y fortalezcan sus instituciones entre la coordinación público-privada a través de marcos modernos que incluyan planificación, evaluación, capacidad y servicios. equilibrio de acoplamiento.

Este desarrollo de infraestructuras de movilidad ha llevado a la fragmentación de las ciudades al tratar de conectar la ciudad mediante infraestructuras viales, lo que ha llevado a la destrucción de zonas periféricas o alejadas de la ciudad, donde no es posible llegar a consolidar los espacios públicos, espacios para ser percibidos de manera diferente, como la misma interacción o efec-

to en un área determinada (Martínez Palacios, 2014).

Desde el siglo XIX, la importancia cultural de la infraestructura de movilidad y el auge del urbanismo moderno en América Latina han cambiado la naturaleza del espacio público y promovido el individualismo como una nueva forma de vida en las ciudades. La diversidad de gestos y actitudes en torno al impacto del transporte urbano en la vida social, sugiere nuevas cuestiones e interrogantes que surgen sobre este tema (Velásquez, 2015).

Esta nueva visión sobre la modernidad ha causado que las infraestructuras de movilidad generen una fragmentación en el territorio y desorganización de los espacios públicos, afectando a los peatones ya que la mayoría de estas zonas de transición permanecen desoladas y creando grandes focos de delincuencia y desechos de basura todo esto mediante avanza la expansión urbana por encima de los límites de la ciudad (Gonzales, 2015).

Montezuma (2000), afirma que esta fragmentación afecta a la movilidad de los grupos marginados de las ciudades, que se ha reducido significativamente, aumentando los niveles de pobreza y exclusión. Los métodos utilizados en estos modelos de conexión no tienen en cuenta aspectos que demandan los usuarios sobre estas movilizaciones no utilizadas, la diferencia entre ingresos y condiciones de accesibilidad. De esta forma, aspectos como la segregación socioeconómica y espacial limitan el funcionamiento de las ciudades latinoamericanas.



Esta segregación de las ciudades generada por las infraestructuras y con la necesidad de conectar la ciudad mediante grandes avenidas u otros medios de movilidad, los barrios ya establecidos son fragmentados, una manera que se busca para unir nuevamente los espacios, muchas veces son mediante pasos elevados y espacios públicos no planificados. Las infraestructuras de movilidad empleadas en las ciudades latinoamericanas han tenido un planteamiento principalmente económico, que busca conectar la ciudad de manera horizontal, uniendo puntos principales para el desarrollo económico, debido a esto la movilidad en las zonas periféricas se ve afectada por grandes espacios públicos no planificados que muchas veces son abandonados y descuidados, estos espacios generados por estas infraestructuras generalmente son espacios residuales.

Es por este desarrollo que el acelerado crecimiento de la población en las ciudades, traen como consecuencias una desorganización de los espacios públicos y viales, ya que la mancha urbana avanza de manera descontrolada por encima de los límites que marca la ciudad, (Gonzales, 2015), nos encontramos con territorios sectorizados y cortados por vías de comunicación, donde ha proliferado el crecimiento disperso, la precarización de los antiguos barrios; lugares intersticiales, físicos y sociales relacionados con el transporte rápido y sus grandes infraestructuras físicas, el consumo y el ocio.

Para (Mattos, 2010), el nuevo entorno urbano es, entre otras cosas, una tendencia a la peri urbanización y la poli centralización, que nos conduce finalmente a las metrópolis urbanas de América Latina, donde todo es difuso, desigual y fragmentado. Con estas nuevas tendencias de desarrollo, podemos definir que el desarrollo de las ciudades va orientado al desarrollo de las zonas céntricas y como la movilidad va dirigida hacia ellas, y las zonas periféricas crecen irregularmente.

Con el aumento de las zonas periféricas a causa de la fragmentación ha planteado interrogantes sobre la capacidad de integración del espacio público en la configuración de los “lugares”, contribuyendo así a la fragmentación cultural de la población. Por lo tanto, encontramos una extraña relación entre “lugar” y “flujo”, donde el primero se refiere al espacio raíz de una cultura, mientras que el segundo reconoce su valor cultural en términos de movimiento y libertad(Lange, 2004).

El espacio público en las ciudades sudamericanas se ha visto principalmente afectado por causa del desarrollo de la movilidad donde estas se han llevado el protagonismo, estos espacios se han reducido de manera en que solo se han convertido en zonas de transición, han perdido el protagonismo que han tenido como zonas de estancia y encuentro donde se desarrollaban diferentes actividades para la vida colectiva. Donde se ha perdido el derecho al espacio público y lo ha llevado a la destrucción, se ha convertido en un espacio marginal donde predomina la delincuencia.

En el caso de Quito, la destrucción de espacios públicos en la ciudad se debe a la alta concentración de actividades terciarias, donde los servicios de comerciantes informales se han apropiado de estos espacios, además de otros diversos fenómenos móviles, económicos y sociales que afectan a la dinámica del lugar, para Carrión (2007), esto es un momento decisivo, donde nace la ciudad y comienza su declive por la destrucción, el deterioro físico y la pérdida de población, donde se ha generado una nueva dinámica social debido al estatus económico que se puede percibir que la zona céntrica y las periferias posee menos recurso y el norte y los valles tienen más poder adquisitivo.

Quito entre los años 1962 y 1980 tuvo un crecimiento del 500% en el área urbana (Carrión & Erazo Espinosa, 2012),

esto provocó un crecimiento discontinuo y fraccionado que supuso una transformación en las formas que se tenía de habitar debido a la expansión urbana. Estos provocaron una drástica movilización de la población hacia la periferia de Quito, producto del crecimiento demográfico de la mancha urbana y la expansión de la ciudad, se generó una nueva dinámica entre el centro y la periferia.

Teniendo esto en cuenta el espacio público hoy en día se ve limitado a los factores de crecimiento y desarrollo de la ciudad, donde se da más prioridad al automóvil por lo tanto es el más beneficiado, dando mayor importancia a sus infraestructuras de movilidad, por otro lado, el peatón y el espacio público son excluidos de manera en que se ven forzados a utilizar estos equipamientos tratando de integrarlos a sus necesidades.

La manera en que se integra la infraestructura vial a la ciudad vuelve a ser un imperativo para la integración del entorno, debe prestarse atención al papel de los actores rurales como “extensores de la ciudad”, establecidos en los consejos parroquiales con la función de “ayudar a la administración del gobierno estatal y local”.

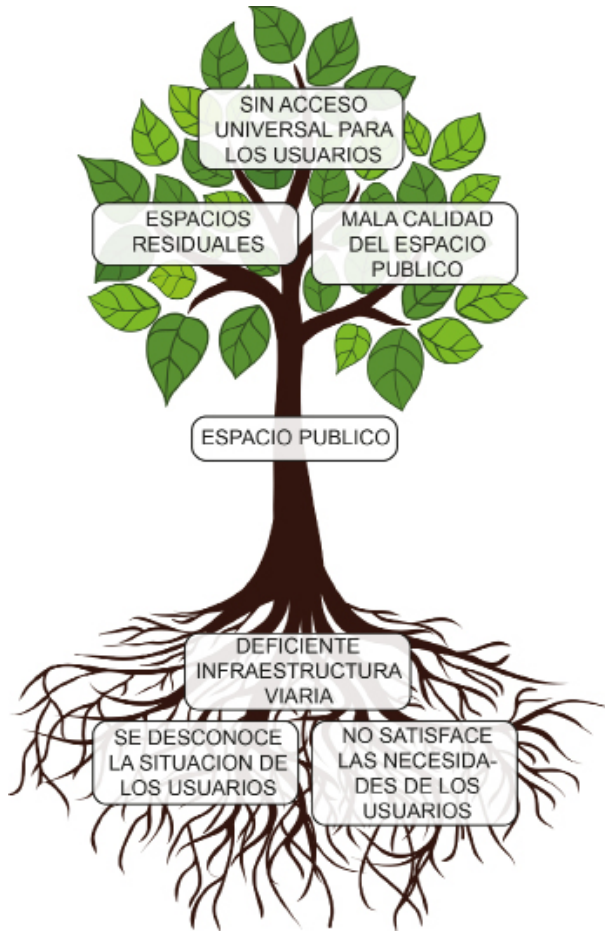
Una causa de esta fragmentación sería la avenida Mariscal Sucre que se extiende desde el norte al sur de la ciudad, donde se ha priorizado puramente la movilidad sobre ruedas y motorizada, estas han contribuido a la reducción y segregación de los espacios públicos, además con su implementación han causado el amurallamiento de la arquitectura aldeaña y creado barreras físicas, logrando privatizar los espacios públicos y encerrar los barrios en urbanizaciones.

Debemos analizar desde otro punto de vista de que no todas las infraestructuras de movilidad generan ruptura y fragmentación, tenemos que tomar en cuenta las posibilidades que nos ofrecen este tipo de infraes-

tructuras, para poder lograr la generación de espacios urbanos que no solo estén bien equilibrados, sino que también estén compuestos por diferentes modos de movimiento determinados por los espacios públicos y zonas verdes (Martínez Palacios, 2014).

Si bien el transporte público en la ciudad de Quito realiza más viajes diarios que el transporte privado entre los modos de transporte motorizados, este último es más relevante en términos de ocupación del espacio vial. “Mientras el transporte público ocupa el 30% del espacio vial, el 70% restante lo ocupan vehículos individuales en corredores viales que comparten circulación, generando una clara desigualdad social. Además, este monopolio del espacio viario por parte del transporte privado no solo es la principal causa de los atascos de la ciudad, sino que también dificulta el flujo del transporte público y dificulta su uso (Movilidad, 2015).

Estas intervenciones que ha tenido el centro histórico con la Av. Mariscal Sucre se ve fuertemente marcada en el trazado de su estructura urbana, como se puede ver con la creación de los túneles y la gran zanja que se creó con la construcción del viaducto, si bien esta intervención se planteó para unir norte y sur de la ciudad, esta interrumpió el tejido urbano del centro histórico, creando varios vacíos físicos y sociales, donde se ha tratado de saturar el tejido mediante pasos elevados, puentes peatonales y cubrimientos por losa, ya que el excesivo flujo vehicular y el tráfico dificulta la comunicación de los barrios del centro histórico.



**Figura 1:** Arbol de problemas  
**Fuente:** Elaboración propia

Como dice (Bohigas, 1986) “A esas líneas con una función prioritariamente metropolitana hay que aplicar también la visión local: no es indispensable que rompan la integridad de los barrios que atraviesan y más esforzarse en servir y complementar las redes locales existentes o en fase de realización. Hay que trazar más calles en el sentido más tradicional del término: calles anchas que unan y no disgreguen y que asuman el papel global de la ciudad”.

Si bien muchas veces es necesario generar grandes avenidas para conectar la ciudad, se podría analizar formas de que estas infraestructuras no afecten a la arquitectura ni a los barrios periféricos, que no generen discontinuidad o ruptura social, ya que se puede evidenciar una falta de recursos en los bordes de las avenidas.



**Figura 2:** Paso elevado calle Abdón Calderón  
**Fuente:** Elaboración propia



## Justificación

En este sentido el problema general que va a abordar este trabajo de investigación, se centra en investigar cómo esas infraestructuras de movilidad están afectando al espacio público, como estos espacios conectores entre la trama urbana forman una barrera, en el caso de la Av. Mariscal Sucre, en el sector del centro histórico, ya que no solo afectan al espacio público, sino que también al espacio privado, estas infraestructuras generan una ruptura física y social, generalmente la población pasa de ellas ya que estas zonas generadas son espacios residuales, por lo que se busca analizar las actuaciones urbanísticas que ha tenido el sector que generan estas rupturas en los espacios públicos.

El sector de San Diego presenta una gran cantidad de espacios residuales generados por estas infraestructuras, que no han tenido un planteamiento, la población generalmente pasa de ellos, ya que se encuentran privatizados o bloqueados para restringir su ingreso, por ende, se analizará los espacios públicos que generan esta fragmentación en el sector.

El interés general a tratar con este proyecto de investigación es analizar las causas de por qué estos elementos de sutura urbana en el sector están afectando al espacio público y a la población que se ve fragmentada por grandes barreras físicas que estas infraestructuras generan, la mayoría de estos espacios residuales que se los categoriza como espacios públicos no se encuentran en óptimas condiciones y muchas veces son olvidados.



**Figura 3:** Poligono de Estudio

**Fuente:** Elaboración propia



## Objetivos

### Objetivo general

Investigar ¿Cuál es el mayor problema en las infraestructuras de movilidad que están afectando al espacio público en el sector de San Diego? y así determinar los conflictos físico-sociales que estos generan.

### Objetivos específicos:

- Buscar los conflictos entre las infraestructuras de movilidad y el espacio público.
- Identificar los sistemas de movilidad que conectan los espacios fragmentados.
- Generar matrices comparativas a través de los análisis realizados, para dar paso a una discusión y recomendaciones.



## Fundamentación Teórica

### Estado del Arte

El sistema de movilidad en las ciudades es entendido como la práctica del desplazamiento en lugares que conectan directamente ciudades pequeñas y medianas de acuerdo con la reordenación de una estricta planificación espacial y temporal, donde el desarrollo se produce principalmente por razones relacionadas con la educación, el cuidado, el trabajo y el tiempo libre.

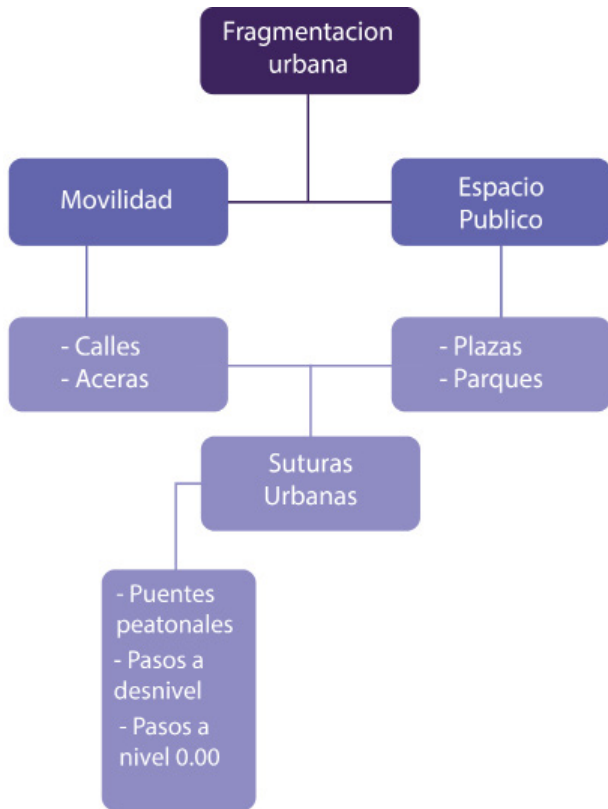
Este sistema de movilidad se caracteriza principalmente a su vinculación con la infraestructura de movilidad, la cual se considera un importante indicador de la ocurrencia de situaciones de exclusión socioespacial, en la medida en que la infraestructura puede ser entendida como un reflejo políticamente materializado (Riquelme Brevis et al., 2019).

Este proceso de transformación de las ciudades que se desarrolla alrededor de las infraestructuras de movilidad, sugiere la ubicación del concepto de espacio público en el imaginario urbano como plaza, parque, jardín o como única referencia a lugares de reunión o eventos públicos.

La calle (incluidas las aceras) pierde su valor como espacio público porque queda reducida a la función de tránsito vehicular. En este caso, la acera se convierte en una adición a la calle y una extensión del espacio utilizado por los vehículos de motor. Su función es separar y dar un nuevo papel en los espacios modernos: la separación de peatones (Carrascal, 2022).

Teniendo en cuenta el nuevo modelo de desarrollo que existe alrededor del automóvil, ha llevado a la fragmentación de diferentes entidades que se encargan de diseñar e intervenir en el sistema de movilidad. Por un lado, en el marco del racionalismo, desde el punto de vista de la ingeniería. Por otro lado, se considera la relación entre estas vías a partir de las diferentes características del tráfico, así como desde una perspectiva perceptual y paisajística, y finalmente se considera la vía como sistema y elemento constitutivo del espacio público urbano (López & Ravella, 2019).

Tomando en cuenta esta transformación que sufren las ciudades, se debe plantear de una mejor manera la planificación de espacios públicos construidos alrededor del automóvil (las calles), estas también contribuye al redimensionamiento de la ciudad, ya que responde a las necesidades de fluidez y ocupación del tráfico motorizado y expone a las personas a sistemas de ordenamiento que no tienen en cuenta las necesidades humanas ni el espacio colectivo (Serrano Romero, 2019).



**Figura 4:** Palabras claves en la investigación  
**Fuente:** Elaboración propia

## El Espacio Público en la Ciudad

La historia de la ciudad es la de su espacio público. Las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en los monumentos. Es decir, que el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un

espacio físico, simbólico y político (Borja y Muxi, 2003).

El espacio público se entiende como el elemento de conexión que tiene la ciudad para relacionar de una manera directa las actividades de la población con la arquitectura, las actividades cotidianas que se desarrollan entre vecinos, en la calle, en el parque. Pueden inferir lo que quieren los habitantes del espacio circundante. Encontrar satisfacción en el entorno en el que se vive es la mejor forma de tener un sentido de pertenencia que anime a las personas a no abandonar el lugar en el que viven, en este caso el centro histórico.

La calidad de una buena ciudad y de un buen espacio público “se relaciona directamente con su capacidad de favorecer la vida. Una ciudad habitable es aquella que permite que los ciudadanos disfruten de espacios y eventos gratificantes” el arquitecto Alberto Saldarriaga menciona que una ciudad es un lugar de vida pública, y el término público se refiere a un grupo de personas que participan, es decir, las personas se vuelven el público que frecuentan estos espacios.

El espacio público hacia el nuevo urbanismo debe recuperar el lugar que le corresponde en el tejido del entorno urbano, más aún cuando la ciudad es sinónimo de ciudad, lugar de civilización y espacio metropolitano. Es un espacio de uso público, social y colectivo, un lugar privilegiado multifuncional, estructurado e inclusivo para eventos privados. Es el espacio que da y determina la calidad de la ciudad, por lo que es el eje estratégico de la nueva ciudad o nuevo urbanismo.

Es necesario defender y restaurar el espacio público existente, así como crear un nuevo espacio público de alta calidad estética, que cumpla simultáneamente varias funciones para la nueva construcción urbana. En primer lugar, el espacio público debe recuperar el lugar que le

corresponde en el tejido del entorno urbano de acuerdo con las cuatro condiciones que definen el espacio público: simbólico, simbiótico, cambiante y cívico (Carrión, 2007).

“La ciudadanía activa y la vida urbana vibrante son componentes esenciales de una buena ciudad y su ciudadanía”. Por ello, es importante fortalecer la idea de los espacios públicos como espacios de mayor libertad para los ciudadanos. Pero actualmente, en la mayoría de las ciudades desarrolladas y en vías de desarrollo, este tipo de manifestaciones se encuentran en una grave crisis.

“El espacio es un hecho social en el sentido que es un hecho histórico, en la medida en que lo reconocemos como un elemento de un conjunto y realiza así una doble función que le asegura, efectivamente, la condición de hecho histórico: de un lado, se define el conjunto; es a la vez productor y producto determinado; un revelador que permite ser descifrado por los mismos que revela; y al mismo tiempo, cuando adquiere un significado auténtico, atribuye un sentido a otras cosas. El espacio es un hecho social, un factor social y una instancia social” (Santos, 1990).

Así mismo, el autor señala que la estructura espacial es una combinación local de la estructura de la población local, la producción, el ingreso, el consumo, la estructura de clases y el conjunto de técnicas de producción y organización utilizadas por estas estructuras, que determinan las relaciones de recursos actuales. De esta manera, el espacio emerge de la interacción de todas estas estructuras.

Se puede concluir que las ciudades se forman a partir de espacios públicos, donde las funciones que cumplen varían según el tiempo, el espacio y las tendencias (culturales, económicas, sociales, etc.) que dan lugar a actividades cívicas. Así, la ciudad es un lugar de cambio provocado por la heterogeneidad de la población y la consiguiente diversidad de actividades. Con base en estas pautas,

una buena definición de ciudad es que una ciudad es parte de una relación heterogénea y pública entre sí.

## Movilidad y Espacio Público

La movilidad se entiende como un proceso de movimiento desencadenado por la necesidad que la población tiene de movilizarse de un lugar a otro, moverse a un lugar donde necesiten realizar actividades cotidianas como el trabajo, el abastecimiento y otros requerimientos de la vida urbana. Por lo tanto, se entiende que el movimiento utilizado para realizar estos rituales es normal en el contexto de la Ciudad.

Sin embargo, existen algunas variables en el proceso de movilidad que permiten que este movimiento se realice de manera funcional y óptima. Así, el modo de movimiento (medios de transporte), su frecuencia y la calidad del viaje son aspectos importantes para entender el proceso de movimiento.

Para que la ciudad moderna funcione es necesario que todo circule. En esta ciudad, el desplazamiento de las personas se convierte en una actividad de carácter obligado con el propósito de realizar las tareas más imprescindibles y cotidianas: trabajar, comprar, divertirse, etc. En la ciudad es necesario moverse y debe hacerse a menudo y aprisa. Un movimiento que se va modificando por el incremento de la velocidad que permiten los nuevos medios de transporte mecánicos, al mismo tiempo que cambia el ritmo de la ciudad (Miralles-Guash, 2002).

Al darse cuenta de que una ciudad se compone de edificios y el espacio entre ellos, se comprende que las vías por las que se desplazan los ciudadanos forman parte del espacio público. También es interesante que el espacio público va más allá del concep-



to de las aperturas públicas de la ciudad, porque en este espacio nace la vida comunitaria y urbana.

Los espacios públicos y las infraestructuras de movilidad están directamente relacionados por la comunidad, son ellos quienes dan vida a los momentos que aquí transcurren. Esto significa que cuando los caminos fluyen, los espacios públicos son elementos de pausa o permanencia, donde el ciudadano puede disfrutar de otras experiencias del proceso de circulación. Si pensamos que la movilidad es también una práctica social que se da en la ciudad como espacio físico, pero afecta el espacio social, entonces tenemos que mirar las relaciones y dinámicas sociales en los espacios que tienen los elementos de acceso. reservado para el sistema de movimiento.

La movilidad urbana como práctica en el territorio remite a los conceptos de espacio social, producido y organizado por una sociedad en concreto en una situación determinada de tiempo y lugar... las prácticas sociales del desplazamiento expresan el uso y la apropiación del territorio a través de itinerarios y lugares (Gutiérrez, 2012).

Hablando del espacio público, consideramos que lo que sustenta la idea de este espacio con un lugar importante de la ciudad son las relaciones colectivas de la sociedad.

## **Infraestructuras de Movilidad y Apropiación del Automovil.**

“La movilidad se ha convertido en una manera estándar de vida en la sociedad y la economía contemporánea. El hombre actual es un homo mobilis, tanto flexible como integrado. Naturalmente el hombre usa todos los medios de transporte: rápidos y lentos, poderosos y suaves, individuales y colectivos, desde y cuándo estos sean fáciles de usar. Este deseo por movilidad (por no decir

la necesidad imperativa de movilidad) que está presente en cada nivel de la sociedad y en todos los campos de la actividad humana, es una razón apremiante para solucionar los problemas de transporte” (Amar, 2011). Se quiere explicar que, aunque los derechos de movilidad pretenden coexistir en la carretera, paradójicamente sucede lo contrario. Si uno hace del derecho a moverse por la ciudad un derecho de nacimiento de todo ciudadano, lo incluye individualmente, convirtiéndolo en un conflicto colectivo. La subjetividad de esta ley lleva a que las personas viajen solo para ejercer sus derechos personales para moverse por las ciudades de manera segura y eficiente, pero esto es contrvertido cuando se aplica a las comunidades locales.

Amar, (2010) nos dice que se debe solicitar un trato especial para los vehículos que nos permiten desplazarnos. Un problema importante en el control y la gestión de vehículos es el desequilibrio entre el gran énfasis en los vehículos motorizados y la poca prioridad que se da a los vehículos no motorizados.

En este sentido, los usuarios de estos últimos pertenecen a los grupos desfavorecidos de la movilidad, ya que además de no recibir la atención suficiente por parte de la administración pública, también son víctimas del irrespeto por parte de diversos actores de la movilidad, incluido un tipo de usuario del transporte.

A los actores no motorizados, peatones, ciclistas y discapacitados son, en las ciudades de América Latina, a quienes más se les vulnera sus derechos en la movilidad urbana y espacio público. Al respecto existe una situación común de fragilidad en los países latinoamericanos, la cual se traduce en condiciones de seguridad vial muy limitadas para más de la tercera parte de la población urbana, que se moviliza cotidianamente de forma no motorizada (Montezuma, 2009,).

Dicho de esta manera podemos llegar a la conclusión que la priorización del automóvil genera que las calles pierdan su valor de encuentro e identidad, y se convierte solo en un lugar de transcurso y tránsito, se generan escenarios conflictivos donde la movilidad esta más asociada a la modernidad mediante vehículos y no integra los diferentes tipos de movilidad, como las bicicletas o la peatonales.

## Sutura Urbana y Ruptura del Tejido Urbano

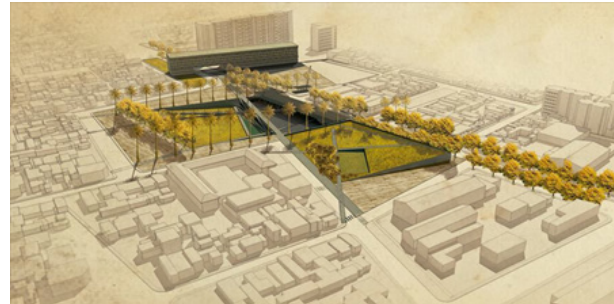
La palabra sutura tiene su raíz etimológica del latín sutura, que designa una “cura” entre dos partes que han sido fracturadas. En arquitectura, se entiende como la costura que permite la consolidación, reparación y reestructuración de sectores desarticulados de ciudad; permitiendo la cohesión de vacíos y llenos con la finalidad de una transformación urbana coherente. Es un proceso que requiere de la implementación de diversas estrategias urbanas, establecidas con base en las dinámicas y actividades particulares de cada territorio.

El proceso de sutura del tejido urbano es un proceso de larga duración en el que intervienen diversos factores relacionados con el sistema urbano, y es a partir de este momento que el tejido urbano comienza a regenerarse, dando una continuidad a la trama de la ciudad que se ha ido perdiendo con el desarrollo de las ciudades.

(Tella, 2007), describe algunas estrategias posibles para la integración de estas áreas dispersas: “Estrategias posibles parecen ser: fortalecer nodos de actividades sociales, económicas y culturales concentradas; corregir la distribución geográfica de objetos ‘famosos’; integración al dinamismo local; Apoyar diseños que asegurar la permeabilidad y el contacto entre los componentes, definir nuevas formas de conectar lo público y lo privado, lo individual y lo colectivo, y crear un

tejido conectivo continuo y equilibrado”. Desde esta perspectiva, la reconstrucción del tejido urbano se basa en el fortalecimiento del sistema urbano, pero principalmente a partir de la construcción pública.

Es por eso que las relaciones sociales en el espacio público son una necesidad para la interacción de los ciudadanos, y por lo mismo se debe generar un espacio público vivo que fortalezca este desarrollo social. Pero además de esto, existe un punto completamente interconectado, cuyo propósito principal es crear una conexión entre diferentes centros urbanos, que permita reconocer la diversidad social, crear reglas de juego entre diferentes núcleos, fortalecer su desarrollo. La costura urbana es una actividad que integra diferentes núcleos de desarrollo al sistema global de la ciudad. Brinda una oportunidad para fortalecer los espacios públicos en los que se ubican estas conexiones en la ciudad, evitando su fragmentación y por ende el deterioro generalizado de los espacios públicos (Pinochet, 2011).



**Figura 5:** Elemento de Sutura

**Fuente:** [https://twitter.com/arq\\_uc/status/752955835018383360](https://twitter.com/arq_uc/status/752955835018383360)



**Figura 6:** Trama Urbana Centro de Quito  
**Fuente:** QUITO INESPERADO

“Las ciudades hispanoamericanas fundadas por la civilización europea, diría más concretamente españoles, en lo que hemos dado en llamar período colonial, fueron conformadas por un sistema geométrico ortogonal y abierto” (De Pareja, 1996). Este sistema geométrico, conocido como tablero de ajedrez, plano ortogonal o cuadrícula, es una cuadrícula caracterizada por una estructura de cuadrícula (en forma de red) enmarcada por líneas rectas y calles alargadas que se cruzan en ángulo recto para formar un rectángulo o cuadrado. bloquear. Por ello, a veces se compara un damero o tejido urbano con un tejido que sigue la conexión de calles o caminos con los hilos del tejido y la conexión de bloques con residuos donde se cruzan los hilos. Lo más importante para comprender la estructu-

ra del entorno urbano es saber que es una textura que puede definir cualquier paisaje urbano, esto se hace determinando la forma del entorno urbano, la cantidad de construcción, la disposición de las vías, el nivel de uso de la tierra, el uso, etc. Un vasto tejido, a lo largo del tiempo y según un plan, coopera con el desarrollo positivo o negativo de la ciudad.

Según (Borsdorf, 2003), la ciudad fragmentada conserva desde el aspecto morfológico, dos principios estructurales: la tendencia sectorial-lineal provocada por las vías rápidas intraurbanas y anillos de circunvalación exteriores (libramientos, periféricos) y el crecimiento celular caracterizado por la presencia de viviendas sociales y asentamientos periféricos.

En el análisis, la principal preocupación no es la expansión urbana en América Latina, sino la forma en que se está produciendo esta expansión, es decir, patrones físico espaciales y morfológicos, dejando la posibilidad de convertirlos en ejes conectores entre los distintos fragmentos de la ciudad que crece de manera desordenada. Sin embargo, la situación se agrava si jerarquizamos en las unidades representadas por “parcelas cerradas”, porque los problemas de separación que surgen en las ciudades se repiten casi fractal mente, contribuyendo así a la aparición de ciertas “presiones de frontera”.

Así, el urbanismo que beneficia a la movilidad escasa y cambiante, la proliferación de redes y flujos, la ampliación de usos y la separación de unidades territoriales amenazan la búsqueda de la ciudad por ser una ciudad cerrada. Como resultado, un aspecto importante de la demolición debido al abandono de calles y espacios públicos se ve seriamente afectado. La dependencia del transporte privado, las restricciones a las actividades recreativas en espacios no públicos modifican la vida de la ciudad y detienen la formación de la memoria de la ciudad (Gonzales, 2015).

## Infraestructuras de Movilidad y el Espacio Público Como Elemento de Conexión

Las infraestructuras de movilidad son parte importante del desarrollo del territorio, y por su carácter social, la planificación y desarrollo del sistema de transporte es parte de la política pública del Estado, que regula las condiciones de reproducción social y económica del país (Sánchez, 2014).

El espacio público y las infraestructuras de movilidad son parte esencial de los sistemas urbanos de la ciudad; porque articulan y conectan los elementos de su estructura, en su planificación son indiciosables y entendidos de manera integral pueden sistematizar la ciudad de manera eficaz. Ahora bien, a pesar de que estos criterios en la teoría sirven para planificar, sobre las nuevas prácticas se los ha difuminado e individualizado para responder a otros intereses alejados de esta cualidad, el de hacer ciudad.

En Quito, el crecimiento de la mancha urbana a causa de las expansiones hacia las periferias y los valles, ha exigido de planificación de nuevas conexiones de movilidad, pero a su vez, de la reconfiguración e intervención de las existentes para responder así a la carga vehicular que producen las nuevas expansiones, crecimientos urbanos que han traído consigo una egoísta evolución de las calles y las vías urbanas, pasando a ser de espacios de urbanidad a simples infraestructuras físicas de comunicación vehicular. Convertidas en verdaderas vías de conexión rápida, sus infraestructuras han priorizado funcionalmente los desplazamientos y el uso del transporte liviano, dejando de lado el diálogo con su entorno inmediato, con su usuario con la arquitectura y el espacio público por el cual atraviesan.



**Figura 7:** Paso elevado calle Abdón Calderón  
**Fuente:** Elaboración propia

El espacio público se percibe como un espacio urbano socializado, un lugar de encuentro donde se desarrolla la vida colectiva y la interacción intensa, así como un espacio de diversidad y diversidad cultural, una materialización del uso y estilo de vida urbano, que conduce al encuentro y la integración de los ciudadanos. El espacio público “permite, facilita o dificulta la vida colectiva en las ciudades, pero es la expresión más precisa del sentido social de esta convivencia”. Por lo tanto, sus características y problemas están directamente relacionados con la relación de la sociedad con las relaciones públicas y privadas. Violencia social, inseguridad, falta de identidad, etc. son a la vez causas y consecuencias de los problemas del espacio público (Gonzales, 2015).

El espacio público, como nexo de unión entre la ciudad y la naturaleza, la ciudad y su entorno, es el elemento principal para promover el desarrollo de un entorno urbano ecológicamente sostenible, por lo que las funciones, usos y actividades actuales del entorno urbano deben enmarcarse en el marco de la sostenibilidad ambiental.

Así, los límites se definen como umbrales de interconexión

realizados en la costura urbana, que se configuran como herramientas de apoyo para el desarrollo de los espacios públicos residenciales y permiten el desarrollo autónomo de la fase urbana para conectarla con la fase circundante. Es una herramienta o conjunto de actividades para apoyar lo que se debe hacer en la planificación urbana sostenible. Permitiendo las conexiones e interrelaciones entre sus habitantes para crear un sistema global autónomo e integrado de núcleos urbanos (Pinochet, 2011).

En este sentido, la gestión y control de los límites urbanos y su relación con el contexto regional se convierte en un aspecto clave de la planificación territorial en el contexto de crecimiento urbano acelerado, actualmente concentrado en las llamadas ciudades del Tercer Mundo. Por otro lado, el análisis y comprensión de las diversas manifestaciones de los límites de las áreas urbanas parece ser un factor esencial en la relación entre la forma del entorno urbano y la comunidad, que actualmente se ve afectada por los procesos de segregación espacial (Villamizar-Duarte, 2014).

Aunque en diferentes escalas, la emergencia del medio ambiente urbano como categoría puede facilitar discusiones sobre decisiones de acción y planificación, así como preguntas que caracterizan el proceso de negociación sobre los intereses de los actores públicos, privados y públicos.

La sutura urbana es una herramienta de apoyo que asegura la calidad dentro de las limitaciones administrativas. Se crea como una integración y diferenciación estimulante del desarrollo del espacio público, reconociéndolo como la plataforma más importante para la interacción mutua de los residentes, que es un caso fundamental para la formación de una identidad específica para evitar su expansión y deterioro.

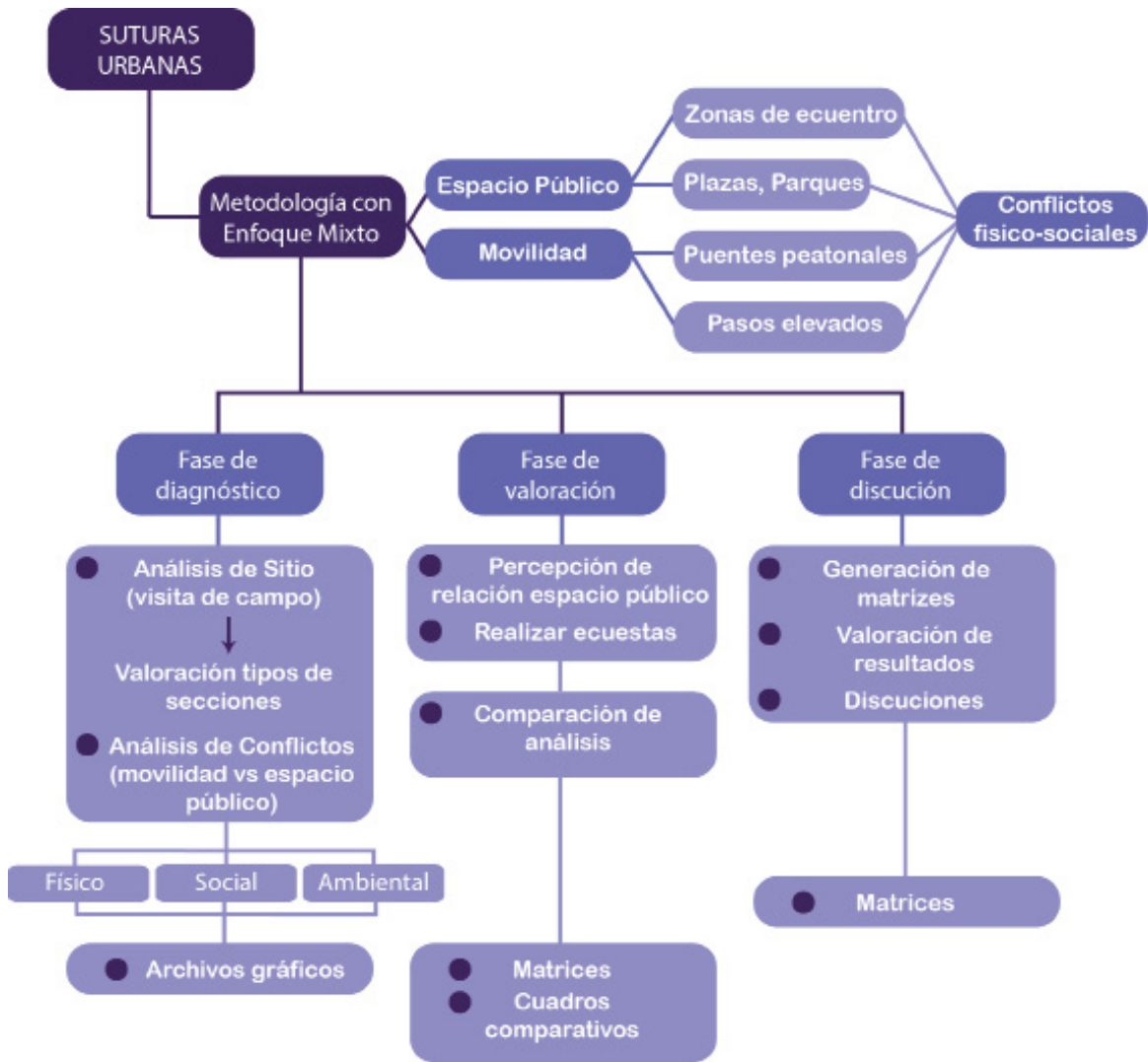
Para dar al espacio público un enfoque elemental in-

tegrador y estructurado, es importante entender el espacio público y las estructuras ecológicas más grandes como conceptos y sistemas estrechamente relacionados con los usuarios, estas relaciones son invisibles con un destinatario, las personas, es por ello que los usuarios se mantienen relacionados constantemente con estos entornos y se busca mantener un equilibrio entre lo público y lo construido.

Esta relación se entiende como una dimensión que trasciende el espacio físico, la economía, la política y el propio medio ambiente; debe construirse en la dimensión general, es decir, en la dimensión social, donde los espacios públicos juegan el papel de integrar, comprometer y expresar las tradiciones. , el papel de los medios culturales y artísticos, además de descubrir la variedad y diversidad de culturas, usos urbanos y formas de vida, que conducen a su encuentro y fusión y unidad en la diversidad; se basa en el respeto y cuidado del medio ambiente y los deberes y responsabilidades de los ciudadanos hacia el territorio.

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





**Figura 8:** Cuadro Metodológico

Fuente: Elaboración propia





## Materiales y Métodos

Para comprender el conflicto físico-espacial que ocurre en la Av. Mariscal Sucre se realizará una investigación con enfoque mixto, que consistirá en 2 estudios: cuantitativo y cualitativo. De la combinación de ambos enfoques, surge la investigación mixta, misma que incluye las mismas características de cada uno de ellos (Grinnell & Yvonne, 2019).

El enfoque mixto surge de la necesidad de abordar la complejidad de las preguntas de investigación planteadas en todas las ciencias y abordarlas de manera holística. Aquí, los investigadores utilizan métodos tanto cuantitativos como cualitativos. Según (Sampieri et al., 2010), la investigación mixta no pretende sustituir a la investigación cuantitativa o cualitativa, sino utilizarla Realice ambos tipos de consultas, combinándolas y reduciendo sus posibles escollos.

Este enfoque de métodos mixtos intenta resolver problemas de investigación utilizando diseños paralelos, secuenciales, transformativos o integrados según el desempeño propuesto. (Jick, 1979), introdujo la terminología básica del diseño híbrido, aplicando los métodos y herramientas proporcionados por los paradigmas positivista y naturalista de recolección de datos, priorizando su triangulación.

Para comprender las acciones y los problemas estudiados entre la infraestructura de movilidad y el espacio público en el sector de San Diego, esta investigación desarrolló una aproximación mixta (cualitativa y cuantitativa) durante el año 2022 y 2023. El autor (Christ, 2007), argumenta que la investigación con métodos mixtos se ha intensificado en los últimos 20 años y

que los estudios exploratorios cualitativos seguidos de estudios confirmatorios se han convertido en un fenómeno común y simultáneo. De manera similar (Dellinger & Leech, 2007), también analizaron la efectividad de los métodos mixtos en la investigación.

En una primera instancia para comprender la situación y analizar el entorno en cuanto a los fenómenos físicos y sociales, se procedió a realizar un análisis de sitio, (Chong et al., 2012), nos dicen que enseñar un análisis de sitio de un lugar y su entorno significa no solo la práctica previa de identificar visualmente un lugar en un área de estudio para comprender el contexto de un proyecto, además de tomar archivos fotográficos de los principales puntos a estudiar dentro del sector de San Diego.

En una segunda instancia se realizará encuestas y entrevistas para obtener un levantamiento de datos cualitativos, (de Rada, 2001) dice, las encuestas como una búsqueda sistemática de información, donde el investigador pregunta al encuestado qué datos. Se realizaron encuestas con preguntas cerradas a transeúntes y estudiantes de arquitectura. Estos datos individuales obtienen datos agregados para el período de evaluación. Con esta información se podrán generar recomendaciones, sobre las opiniones de las personas que viven y transitan en el lugar.

Como una fase final se procederá a dar recomendaciones y conclusiones que sirvan como guía para futuras investigaciones, (Ruiz et al., 2013), todo trabajo de investigación científica debe identificar el método o método cualitativo o cuantitativo utilizado para lograr el objetivo planteado. En este trabajo, nuestra experiencia se teoriza utilizando un enfoque híbrido, ya que los dos se entremezclan en la mayoría de las etapas y, cuando se combinan, la información se puede triangular. Además de generar matrices comparativas donde se muestren los resultados obtenidos.

## Resultados

La metodología mixta nos arrojó 4 categorías que explican el conflicto entre el espacio público y la movilidad en el sector de San Diego: (1), La Movilidad en Conflicto con los Espacios Públicos de San Diego, (2) Infraestructuras de Movilidad y Fragmentación, (3) Análisis Infraestructura Viaria Av. Mariscal Sucre, (4) Estado y Entorno Social del Sector de San Diego.

### La Movilidad en Conflicto con los Espacios Públicos de San Diego

Se puede destacar un circuito de alto valor que conecta hitos importantes simbólicos del sector de San Diego, estos son: el cementerio de San Diego, La plaza de San diego, el mercado de San Roque, la plaza 24 de Mayo, la plaza de La Victoria y el ex penal García Moreno (Ver Figura 9).

Estos importantes espacios públicos tienen un carácter único dominado por la arquitectura religiosa, pero resulta complicado poder recorrerlo con las rutas establecidas, ya que no son dinámicas y seguras, además no complementan con un uso atractivo del suelo, diseño urbano eficiente, iluminación y paisajismo, la zona verde es muy compleja.



**Figura 9:** Parado de San Roque

**Fuente:** Elaboración propia

Los principales problemas encontrados con relación al espacio público y la movilidad vinculada al sector son:

- Deficiente calidad de los pasos peatonales lo que genera que el peatón se sienta aislado, lo que aumenta la inseguridad para los turistas y residentes.
- Las actividades en el sector no generan dinámica durante las noches, ya que estas se priorizan en el día y las noches permanecen desoladas, producto de la delincuencia.
- Los espacios públicos se encuentran opacados por la alta presencia de indigencia y marginalidad, lo

que aumenta la inseguridad en residentes y visitantes.

- Deficiente calidad en áreas verdes, arbolado y jardinerías, además de insuficiente mobiliario urbano que satisfaga las necesidades de los usuarios.
- Mal uso de los espacios públicos, en la mayoría de los casos se ve afectado por el uso excesivo de comerciantes informales y en otros casos se los subutiliza.
- Se presencia gran cantidad de contaminación en residuos, se presencia la insuficiente limpieza y recolección de basura, además de la falta de mantenimiento al paisaje del centro histórico.

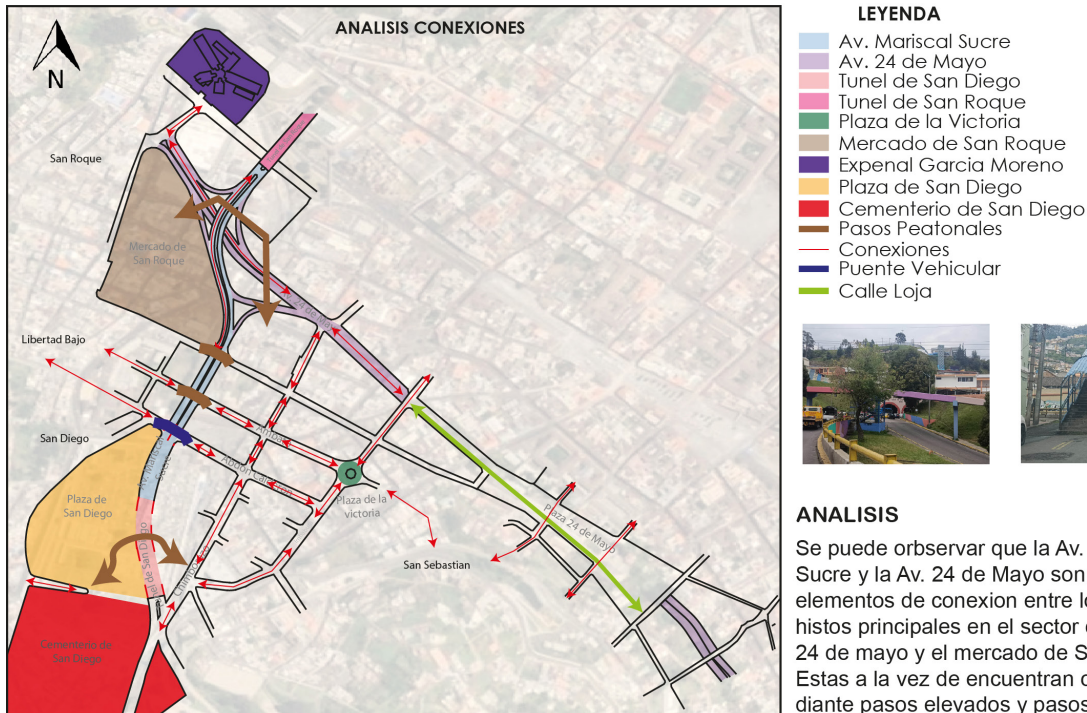


Figura 10: Análisis Conexiones En San Diego

Fuente: Elaboración propia

Los usuarios perciben que las infraestructuras de movilidad que atraviesan la ciudad generan una fragmentación, con esto buscamos saber si el usuario se siente vulnerable al momento de transitar por estas infraestructuras. los usuarios afirman que los más beneficiados son los automóviles, dejando de lado la seguridad y la integridad de los usuarios no motorizados, que si bien se de mucha importancia a las avenidas y al desarrollo de estas, no se debe dejar de lado a los peatones.

## Infraestructuras de Movilidad y Fragmentación

En San Diego se puede evidenciar la gran fragmentación y las consecuencias que dejó esta intervención, se puede evidenciar una deficiente calidad de espacios para caminar además de que las aceras son de unas medidas mínimas que no cumplen normativas y fragmentar la continuidad del tejido urbano, para suturar un poco la trama urbana y dar movilidad al peatón, se generaron algunas intervenciones como son los puentes peatonales y con un intento de generar espacios públicos, se dio paso a la construcción de la plaza de San Diego.

Sin embargo, sectores significativos de la sociedad han comenzado a reclamar una nueva cultura de la movilidad que promueva una distribución justa del espacio y el tiempo en las ciudades, priorizando los modos de transporte público, la bicicleta y la movilidad local vinculada al automóvil privado.

Por lo tanto, los siguientes factores deben ser considerados al diseñar un sistema móvil. La planificación urbana, a partir de la secuencia de espacios urbanos, las calles como paradas, proporciona vivienda suficiente a los usuarios, y también actúa como canal de comunicación, teniendo en cuenta que el espacio urbano no es estático, ya que varias de las actividades

que pueden desarrollarse durante el día serán poderoso. afectar su funcionamiento (Velásquez, 2015).



**Figura 11:** Puente peatonal calle Ambato

**Fuente:** Elaboración propia

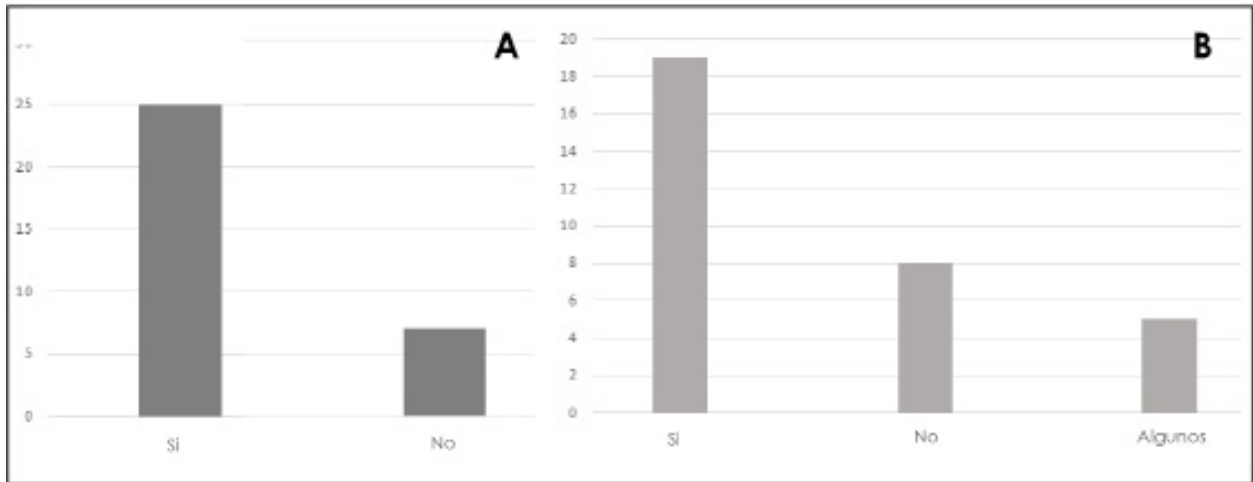


**Figura 12:** Espacio público calle Abdón Calderón

**Fuente:** Elaboración propia

Con la entrevista se buscó evaluar si los usuarios utilizan los puentes peatonales, donde se puede ver que la mayoría de los usuarios si hace uso de estos equipamientos, mientras que una menor parte de los usuarios no los utiliza, esto se podrá deber por varias razones como: no hay el interés para usarlos, son personas con discapacidad a las que se les dificulta su uso, por inseguridad, entre otras.

Además, se buco evaluar el punto de vista de los usuarios dependiendo de su experiencia usando estos puentes peatonales si creen que cualquier persona puede usarlos, vemos que los usuarios opinan que los puentes peatonales no son de fácil acceso para todas las personas, ya que muchos puentes de la ciudad no cuentan con rampas ni otros accesos para personas con dificultad para movilizarse.



**Figura 13:** Entrevistas (A)Usted utiliza los pasos peatonales, (B) Cree que los pasos peatonales son de acceso universal

**Fuente:** Elaboración propia

## Analisis Infraestructura Viaria Av. Mariscal Sucre

Reconocer la diferencia entre el interior y el exterior, entre lo que vive en él y lo que se mueve por él, desde el punto de vista de que la arquitectura se ha convertido en frontera y límite entre lo público y lo privado, entre las fuerzas internas y externas del uso y el espacio (Venturi, 1992). Por un lado, el análisis de la infraestructura viaria y el es-

pacio público entre los bordes y límites del edificio, por otro lado, la inserción de intervenciones en el espacio público que intentan unir los fragmentos que surgen sobre el marco y la tela. del viaducto de la Avenida Mariscal Sucre.

Se ha identificado 5 casos que presenta la Av. Mariscal Sucre en su recorrido por el centro histórico, se los definió de la siguiente manera: Túnel, Paso a Desnivel, Puente Peatonal, Zanja y Cubrimiento por loza.

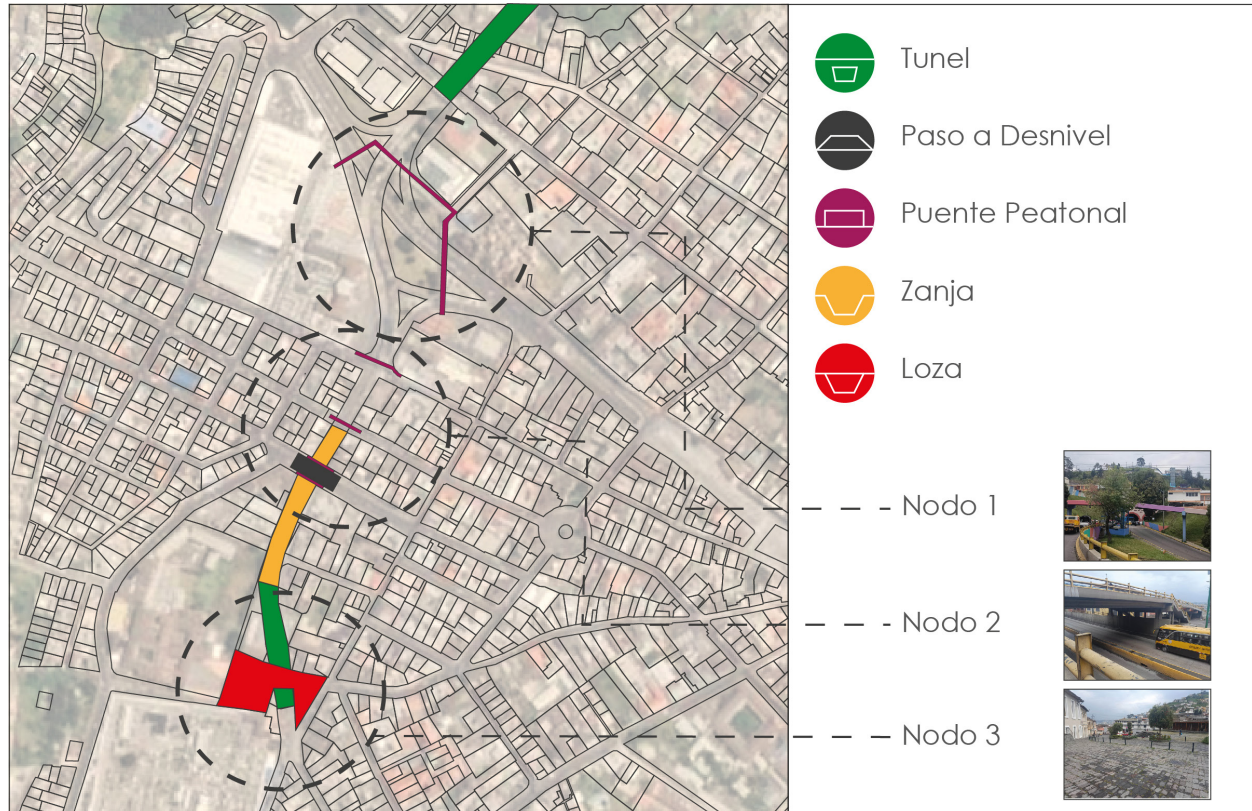
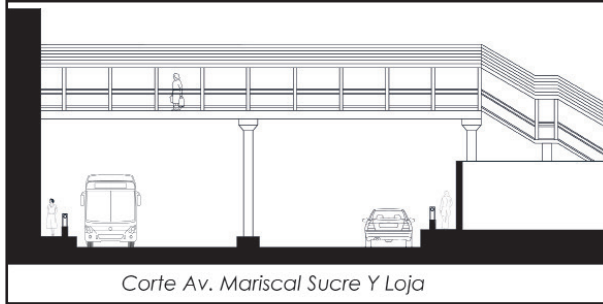


Figura 14: Análisis Infraestructura Viaria en el Sector de San Diego

Fuente: Elaboración propia

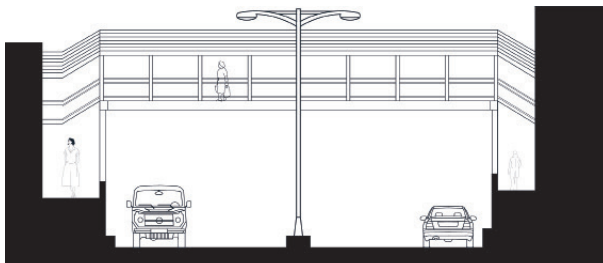
**Puente peatonal:** analizado como elemento de circulación vertical y horizontal que permite la circulación peatonal y conexión sobre los márgenes del viaducto, evidencia que en su diseño técnico espacial ha mutilado la accesibilidad universal en su intento por suturar la continuidad del espacio urbano transversal, dando cobijo bajo sus estructuras a verdaderos intersticios que son utilizados como urinarios, basureros y nidos de delincuencia.



**Figura 15:** Corte Av. Mariscal Sucre y Loja

**Fuente:** Elaboración propia

**Zanja:** se puede evidenciar las consecuencias que trajo la construcción de la Av. Mariscal Sucre, nos encontramos con barrios divididos por grandes muros que generan una ruptura en el tejido de la ciudad, esto genera que el espacio público se ubique en los espacios laterales de la vía, con el poco espacio que cuentan estos se puede apreciar una falta de mantenimiento en bordes y en mobiliario público.

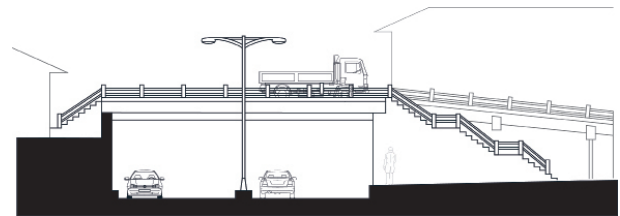


*Corte Av. Mariscal Sucre Y Ambato*

**Figura 16:** Corte Av. Mariscal Sucre y Ambato

**Fuente:** Elaboración propia

**Paso a desnivel:** este elemento de circulación horizontal que permite la circulación vehicular, sobre el nivel N+0.00, ha sido orientado en su diseño al tránsito vehicular. Sin embargo, a pesar de no cumplir en su sección como un espacio para el peatón, evidencia la apropiación del mismo, debido a que los pasos peatonales junto a este no prestan las condiciones físicas y sociales para su libre circulación.



*Corte Av. Mariscal Sucre Y Abdon Calderon*

**Figura 17:** Corte Av. Mariscal Sucre y Abdon Calderon

**Fuente:** Elaboración propia

**Túnel:** el túnel sirve como un elemento de conexión vehicular que busca conectar de manera vertical el centro histórico, si bien este viaducto tiene como función principal dinamizar la circulación entre el norte y el sur de la ciudad, presenta grandes problemas a nivel físico; en horas pico en el transcurso del día el tráfico en este sector aumenta volviendo caótico el transitar por la por los túneles.

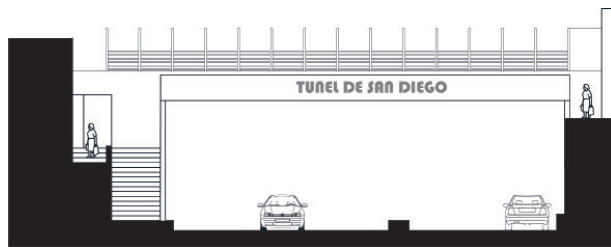
**Cubrimiento por losa:** Ubicado como extensión de la actual plaza de San Diego, La pieza urbana inserta sobre el viario, ha provisto de un nuevo espacio colectivo al barrio con el diseño de espacios públicos y deportivos. Si bien, ha conseguido superar la trinchera a cielo abierto impuesta por el viaducto y devolverle el continuo urbano trasversal de este tramo del fragmento; no ha logrado superar la continuidad longitudinal hacia el cementerio, convento y plaza de San Diego a través de los bordes ur-

banos generados entre la infraestructura física del viario y los muros ciegos de las envolventes arquitectónicas.

Comparativamente, se evidencia que, sobre estas intervenciones, las preexistencias y la topografía condicionan su diseño debido a la consideración que se debe tener por el paso de los vehículos de transporte pesado y público que transitan por el paso deprimido, sumado a esto, también se evidencia que estos dos particulares inciden en la relación de las plantas bajas con el espacio público inmediato. Por otra parte, es menester decir que este espacio a diferencia de otros lugares en la ciudad presenta un déficit considerable de mobiliario urbano y elemento vegetal.

## Estado y Entorno Social del Sector de San Diego

Quito es un lugar que se presta al turismo cultural, con innumerables turistas locales y extranjeros que vienen a la ciudad para apreciar la fusión del arte occidental y el talento local reflejado en su diverso patrimonio. El barrio de Santiago es uno de los lugares más tradicionales del Centro Histórico de Quito, rico en historia y arquitectura patrimonial representada por sus iglesias, monasterios, cementerios y alrededores, auténticos tesoros de la época colonial. Desafortunadamente, pocos turistas visitan este lugar debido a la inseguridad que genera la marginación de las personas que viven en la zona.



*Corte Tunel de San Diego*

**Figura 18:** Corte tunel de San Diego

**Fuente:** Elaboración propia



### LÍNEA DE TIEMPO

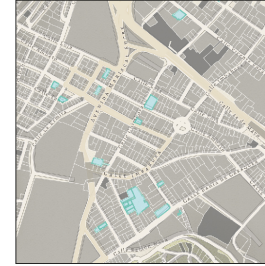
Existe alguna discrepancia entre los autorres que tratan sobre la fecha de fundación de San Diego: para unos fue en el año 1597, para otros en 1598 e incluso uno de ellos menciona el año 1599.



San Diego 1932



San Diego 1947



San Diego Actual

### CONSTRUCCION AV. MARISCAL SUCRE



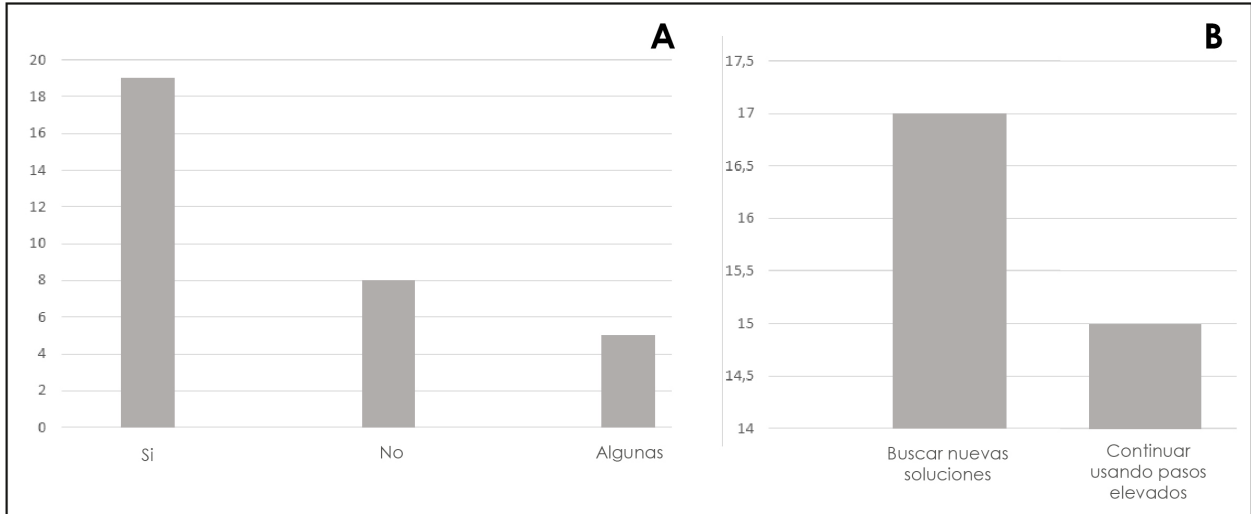
La construcción de los túneles en San Diego, San Roque y San Juan tuvo lugar durante la alcaldía de Sixto Durán Ballén, entre 1974 y 1978.



En esa época se usaron palas, picos, excavadoras, volquetas, módulos especiales y 800 obreros para construir los túneles. Las dificultades se reflejaron en el tiempo que tomó concluir la obra. Se esperaba realizar las tres estructuras y obras adicionales en 26 meses ¡pero tardó cuatro años!

**Figura 19:** Ubicación de San Diego  
**Fuente:** Elaboración propia

El barrio de San Diego necesita un cambio para mejorar su sociedad, estructura y planificación organizacional, por lo que se necesita un estudio que permita la regeneración del barrio, teniendo en cuenta a los vecinos de la industria como los factores básicos para el desarrollo del entorno turístico.



**Figura 20:** Entrevistas (A) Cree que los pasos elevados generan inseguridad, (B) Se debería buscar nuevas soluciones para conectar la ciudad.  
Fuente: Elaboración propia



**ETAPA 3**  
**DIFUSIÓN DE RESULTADOS**





## Reflexiones Finales

El centro histórico es actualmente el lugar de las relaciones estado-sociedad, público-privado de la ciudad, como dice Carrión “es decir, el más susceptible de mutaciones, por eso, dentro de los límites de la ciudad, el espacio público protagónico” (Carrión, 1990). Es el espacio que más cambia con el tiempo. Cabe señalar que en la antigüedad el centro era toda la ciudad, pero con el inicio de estos procesos (industrialización) la ciudad se expandió, cambió la centralidad (Mertins, 2007).

Hay varias formas de llegar al área de investigación a pie, transporte público, autobús, taxi y transporte privado. El turismo toma mayoritariamente el protagonismo como forma de disfrutar y aprovechar el entorno, pero también es un medio para desplazarse de un lugar a otro de la ciudad. El problema con accesibilidad y la movilidad es un tema evidente debido a la configuración física y geográfica del sitio, calles angostas y en ocasiones sin aceras, relieve pronunciado y fuertes pendientes son factores muy importantes para su desarrollo.

Las calles, las plazas y las aceras son componentes integrales del tejido urbano que conectan diferentes espacios públicos y, junto con ellos, se puede decir que forman elementos de la costura urbana. Los espacios públicos existentes en el centro histórico de Quito no tienen una conexión clara, por lo que es necesario desarrollar estrategias de intervención en diferentes recorridos clasificados por importancia.

A esto se suma la falta de organización de la movi-

lidad y la congestión cada vez mayor de las calles con vehículos que no estaban destinados a tanta gente. La competencia entre automóviles, medios de transporte público y privado en todos los casos dificulta el funcionamiento de los peatones y zonas peatonales, poniendo en peligro el uso y distribución de los espacios públicos (calles, parques y plazas) como contenedores prioritarios de relaciones sociales (Cruz, 2017).

El tráfico excesivo de automóviles también puede causar otros problemas, como el ruido, la contaminación del aire, la mala calidad de los espacios públicos y la sensación de inseguridad de las personas. Es por eso que se debe conservar el patrimonio arquitectónico y su paisaje como bienes singulares y atractivos en el entorno urbano debe promover la creación de sensibilidad cultural y espacial.

En este escenario la infraestructura de movilidad ha generado una gran fragmentación en el tejido urbano de manera que no solo afecta la parte física, sino que también a la económica, social y cultural. En este sentido, la segregación social y urbana puede entenderse como espacios donde las personas son segregadas y excluidas en función de sus condiciones sociales, económicas, raciales o religiosas, donde el espacio físico define el espacio social y viceversa (Chávez Reyes & Fitch Osuna, 2009).

Esta fragmentación se ve fuertemente marcada por el desarrollo de las ciudades como consecuencia del crecimiento urbano acelerado y una excesiva circulación de automóviles, fruto de esto la Av. Mariscal Sucre fue uno de los mayores proyectos de movilidad que fueron desarrollados principalmente para los automóviles.

Los espacios públicos fueron los más afectados por causa de estos grandes proyectos, ya que fueron desplazados a un papel secundario, en donde no se ha dado la importancia que se merecen, la construcción del espacio pu-

blico y de los bordes alrededor de la AMS se encuentran en un estado deplorable a nivel físico, social y ambiental.

Se puede concluir que las intervenciones realizadas para suturar el tejido urbano con los pasos elevados, puentes elevados peatonales y plazas, no están planteados de manera que sea accesible para todos los peatones, si bien los usuarios utilizan estos pasos porque son el único medio para desplazarse por el viaducto, queda constante que los usuarios están desconformes, manifiestan que se debería buscar nuevas soluciones para poder conectar de manera mas atractiva el sector.

La recuperación de los espacios públicos en el Sector de San Diego es posible, con ello se puede llegar a construir un espacio para la reunión ciudadana, rescatando así el valor turístico que este posee al ser parte del centro histórico, para lograr suturar el tejido urbano se debe reconocer y reinterpretar los espacios brindando a la comunidad el entorno que se merecen.

# CUADRO



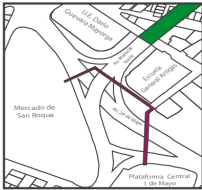



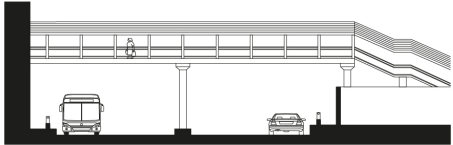



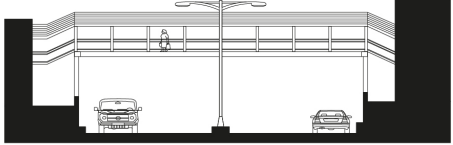




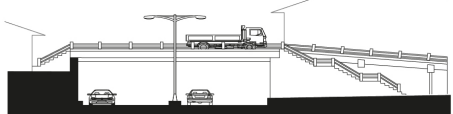



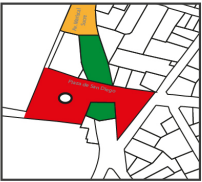
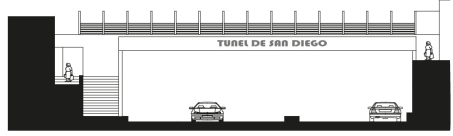




































Descripción	Implantación	Sección
 Tunel  Puente Peatonal		 Corte Puente Peatonal Av. 24 de Mayo
 Puente Peatonal		 Corte Av. Mariscal Sucre Y Loja
 Puente Peatonal  Zanja		 Corte Av. Mariscal Sucre Y Ambato
 Puente Peatonal  Zanja  Paso a Desnivel		
 Zanja  Loza  Tunel		 Corte Tunel de San Diego

Figura 21: Matriz de resultados.  
Fuente: Elaboración propia



# COMPARATIVO

Conflicto			
Físico	Social	Ambiental	
 <p>Estructuras en mal estado</p>  <p>Escaza iluminación</p>	 <p>Delincuencia</p>  <p>Sin acceso para discapacitados</p>	 <p>Contaminación olfativa</p>  <p>Contaminación del aire</p>  <p>Exceso de basura</p>	
 <p>Estructuras en mal estado</p>  <p>Escaza iluminación</p>	 <p>Delincuencia</p>  <p>Sin acceso para discapacitados</p>	 <p>Contaminación olfativa</p>  <p>Contaminación del aire</p>  <p>Exceso de basura</p>	
 <p>Estructuras en mal estado</p>  <p>Escaza iluminación</p>	 <p>Delincuencia</p>  <p>Sin acceso para discapacitados</p>	 <p>Contaminación olfativa</p>  <p>Contaminación del aire</p>  <p>Exceso de basura</p>	
 <p>Estructuras en mal estado</p>  <p>Escaza iluminación</p>	 <p>Delincuencia</p>  <p>Sin acceso para discapacitados</p>	 <p>Contaminación olfativa</p>  <p>Contaminación del aire</p>  <p>Exceso de basura</p>	
 <p>Estructuras en mal estado</p>  <p>Escaza iluminación</p>	 <p>Delincuencia</p>  <p>Sin acceso para discapacitados</p>	 <p>Mendicidad</p>  <p>Contaminación olfativa</p>  <p>Contaminación del aire</p>  <p>Exceso de basura</p>	



## Recomendaciones

Teniendo en cuenta los problemas que se presentan a la largo del sector podemos recomendar algunas actuaciones que se pueden realizar en el sector para mejorar los espacios públicos y promover los sistemas de movilidad para los peatones pueden ser:

- La transitabilidad de las áreas o centros históricos no solo contribuye a la movilidad urbana sostenible, sino que también aumenta el valor de su patrimonio cultural y arquitectónico, haciéndolos más atractivos y accesibles para visitantes y turistas. “la creación de una adecuada red de aparcamientos en su entorno y por una regulación estricta del acceso de vehículos que sea compatible con las necesidades de los vecinos de esas zonas” (Pisa 2004).
- Buscar nuevos métodos de conexión peatonal, que de mas importancia al peatón como se puede evidenciar en distintos puntos de la ciudad como. Pasos cebras, pasos semaforizados, pasos a desnivel o pasos integrados en reductores de velocidad. De manera que de una dinámica social que atraiga a los usuarios y revivir el entorno turístico y social del lugar.
- Crear una red: Las rutas de transporte no motorizado deben ser consideradas en todos los aspectos como una red complementaria a las carreteras, regulada y fácil de usar. Esta red de transporte no motorizado debe promover la conectividad entre áreas residenciales, comerciales, educativas y públicas, ya sea que se use sola o en combinación con otras formas de transporte público motorizado (metro, autobús, taxi).
- Construir o habilitar zonas de estacionamientos para bicicletas y automóviles, y promocionar aceras o veredas con bordes activos, que atraigan a las personas circular por estos lugares.
- Las intervenciones urbanísticas en las vías y calles del centro histórico deben priorizar el tránsito peatonal e introducir vegetación para ayudar a mejorar el paisaje urbano y la falta de espacios verdes en la zona.
- Mejor estructuración de las intervenciones en los espacios públicos en el centro histórico de Quito, ya que actualmente la mayoría de las intervenciones se realizan en el núcleo central y muy pocas en la periferia.
- Establecer un mecanismo de coordinación entre las dependencias encargadas de la gestión del centro histórico de Quito, ya que en la actualidad existen estructuras claramente definidas encargadas del desarrollo del proyecto y control del área, cabe mencionar que, a falta de una definición clara, las entidades que se llevan a cabo están involucrados en proyectos urbanos, algunas agencias tienen esta opción por reglamento.
- Promover una mayor gestión y mantenimientos a los espacios públicos dentro del sector, además de tener en cuenta la participación ciudadana, dando charlas informativas, sociales, así se podrá conocer las necesidades que tienen los usuarios, de esta manera se podrá enfocar nuevos proyectos a los residentes, donde se podrá mejorar las condiciones de habitabilidad en el territorio.
- Organizar de mejor manera la seguridad en el sector, ya que la delincuencia y la mendicidad se han apoderado del lugar, se debería establecer un UPC o alguna organización que realice constantemente un seguimiento de la zona y así asegurar la seguridad de residentes y turistas.



## Referencias Bibliográficas

- Amar, G. (2011). *Homo Mobilis La nueva era de la movilidad\** (Vol. 176).
- Borja, J., & Muxí, Z. (2003). El espacio público, ciudad y ciudadanía. <https://www.researchgate.net/publication/31731154>
- Borsdorf, A. (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana\*\*. In *Revista eure* (Vol. 86).
- Carrión, F. (2007). Carrión, Espacio público para la alteridad Espacio público: punto de partida para la alteridad.
- Carrión, F., & Erazo Espinosa, J. (2012). La forma urbana de Quito: una historia de centros y periferias\*. *Bulletin de l'Institut Français d'études Andines*, 41 (3), 503–522. <https://doi.org/10.4000/bifea.361>
- Chong, M., Carmona, A., & Pérez, M. (2012). El análisis de sitio y su entorno en el desarrollo de proyectos arquitectónicos y urbanos.
- Cruz, M. (2017). Espacios públicos como áreas sensibles en el Centro Histórico de Quito.
- Durán, G., Martí, M., & Mérida, J. (2016). Crecimiento, segregación y mecanismos de desplazamiento en el periurbano de Quito. *Íconos - Revista de Ciencias Sociales*, 56, 123–146. <https://doi.org/10.17141/ico>
- nos.56.2016.2150
- Gonzales, W. (2015). SUTURA URBANA.
- Grinnell, R., & Yvonne, U. (2019). *Social Work Research and Evaluation: Quantitative and Qualitative Approaches*. <https://www.researchgate.net/publication/332222554>
- Gutiérrez, A. (2012). *Revista Bitácora Urbano Territorial*. 61–74. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74826255011>
- Jick, T. D. (1979). *Mixing Qualitative and Quantitative Methods: Triangulation in Action*. In *Source: Administrative Science Quarterly* (Vol. 24, Issue 4).
- Lange, C. (2004). *Espacio Público, Movilidad y Sujetos Urbanos*. <https://www.academica.org>.
- López, M. J., & Ravella, O. R. (2019). Mobility, space and design: A methodology to analyze the road system in relation to its context and design parameters. Case study: La Plata, Argentina. In *Revista de Urbanismo* (Issue 40). Universidad de Chile. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2018.51111>
- Mattos, C. A. de. (2010). *Globalización y metamorfosis urbana en América Latina. Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos (OLACCHI)*.
- Mertins, G. (2007). *La renovación de los centros históricos en latinoamérica: fases conceptos estrategias*. *Revista Digital de Historia y Arqueología Desde El Caribe*.
- Miralles Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte : el binomio imperfecto*. Ariel.
- Montezuma, R. (2000). *Presente y Futuro de la Movili-*

dad.

Montezuma, R. (2009). El derecho a la vida en la movilidad urbana y el espacio público en América latina: La necesidad de un reequilibrio entre los subsistemas motorizado y no motorizado.

Pérez, G. (2008). LA NECESIDAD DE ESTABLECER POLÍTICAS INTEGRALES DE INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA.

Pinochet, J. (2011). La Sutura Urbana: Instrumento urbano para la interrelación social en el espacio público en virtud de una planificación urbana sustentable.

Riquelme Brevis, H., Saravia Cortés, F., & Azócar Weisser, J. (2019). Movilidad cotidiana e interurbana en contextos de exclusión socioespacial al sur de Chile. Aportes para pensar los territorios no metropolitanos en América Latina.

Ruiz, M., Borboa, M., & Rodríguez, J. (2013). EL ENFOQUE MIXTO DE INVESTIGACIÓN EN LOS ESTUDIOS FISCALES (Issue 13). <http://www.eumed.net/rev/tlatemoani/index.htm>

Saldarriaga, A. (2002). LA ARQUITECTURA COMO EXPERIENCIA Espacio, cuerpo y sensibilidad.

Sampieri, H., Fernández Collado, R., & Baptista Lucio, C. (2010). Metodología de la investigación.

Sánchez, A. (2014). Papeles de Coyuntura. Regionalización: Alternativas de Desarrollo.

Santos, M. (1990). Por una geografía nueva.

Velarde, E., & Avila, C. (2002). Evaluación de la calidad

de vida. In Salud Publica Mex (Vol. 44). <http://www.insp.mx/salud/index.html>

Velásquez, C. v. (2015). Espacio público y movilidad urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM).

Venturi, R. (1992). Complejidad y contradicción en la arquitectura.

Villamizar-Duarte, N. (2014). Bordes urbanos: teorías, políticas y prácticas para la construcción de territorios de dialogo.

Amar, G. (2010). Movilidad un cambio de paradigma. R. Montezuma, Movilidad y ciudad del Siglo XXI. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario.

Bohigas, O. (1986). RECONSTRUCCIÓN DE BARCELONA: .

Carrascal, J. (2022). Espacio público y movilidad en Culiacán. Universidad Autonoma de Sinaloa.

Carrión, F. (1990). Cento histórico de Quito: Problemática y perspectivas. Quito.

Chávez Reyes, H., & Fitch Osuna, J. (2009). La composición de fragmentos urbanos y su efecto en el mercado inmobiliario. Revista ASINEA.

Christ, T. (2007). A recursive approach to mixed methods research in a longitudinal study of postsecondary education disability support services. Journal of Mixed Methods Research.

De Pareja, A. (1996). Ciudades en Damero. El Tiempo.

de Rada, V. (2001). Diseño y elaboración de cuestionarios para la investigación comercial. Esic Editorial.

Dellinger, A., & Leech, N. (2007). Toward a unified validation framework in mixed methods research. *Journal of mixed methods research*.

Dolores Montaña, M., & Corral, F. (2013). Memoria descriptiva del anteproyecto arquitectónico de la plaza Padre Francisco de Jesús Bolaños-El Tejar, Quito.

Movilidad, S. d. (2015).

PISA, M. (2004). Caminando del pasado al futuro. *Revista Ingeniería y Territorio*.

Serrano Romero, R. (2019). Movilidad urbana y espacio público: reflexiones, métodos y contextos. Universidad Piloto de Colombia.

Tella, G. (2007). *Un crack en la ciudad: rupturas y continuidades en la trama urbana de Buenos Aires*. .

# Anexos

## ENTREVISTAS



**Figura 15:** Entrevistas a los moradores de San Diego  
**Fuente:** Elaboración propia

A continuación se presentara las encuestas realizadas en la visita de campo realizada a los moradores del sector de San Diego, donde dieron su punto de vista a preguntas cerradas:

- **¿Qué opina del espacio publico en el sector de San diego?**

José Garzón: A pesar de ser un lugar patrimonial y estar cerca al penecillo, se puede evidenciar poca limpieza en el sector y baja seguridad.

Eduardo Yánez: El sector es muy inseguro, además falta laminación en las noches y se necesitan zona de recreación para niños.

Fernando Jumbillo: El espacio publico que existe no es suficiente es muy estrecho y compacto.

María Chicaiza: Existe la presencia de muchos ladrones, falta iluminación y seguridad, se necesitan zonas de recreación, además de puntos de recolección de basura y más transporte público.

Gerardo Bravo: Se necesita más seguridad, el sector por las noches es muy oscuro y se necesita iluminación, no hay zonas de recreación y el espacio esta muy contaminado de basura y se necesitan más basureros.

Christhian Mayargo: El espacio es muy pequeño y tiene un diseño antiguo que no funciona a demás no hay zonas de juegos para niños.

Martha Parra: El espacio esta repleto de vendedores ambulantes, se necesitan mas zonas recreativas y mas parqueaderos por lo que es una zona comercial.

Bryan Reinoso: Hay muchos indigentes y existe mucha suciedad.

Resultado: Con esta pregunta se obtuvo varios puntos de vista sobre el espacio público, la mayoría de las opiniones de las respuestas resultan negativas y los usuarios muestran su descontento, señalan varios puntos que afecta al espacio y sugieren algunas recomendaciones.

- **¿Cuál es su opinión sobre los pasos peatonales del sector y cree que son se usó universal?**

José Garzón: Se encuentran en pésimo estado.

Eduardo Yánez: Si funcionan por el hecho que conectan los diferentes barrios, pero para personas con dificultad para movilizarse se podría agregar un semáforo.

Fernando Jumbillo: Son muy inseguros, son insuficientes para los ciudadanos, es imposible que una persona con discapacidad pueda movilizarse.

María Chicaiza: Se encuentran destrozados y los puentes peatonales no funcionan, las personas con discapacidad no pueden desplazarse.

Gerardo Bravo: El puente de San diego si funciona, hace falta mas en la bajada del panecillo, no funcionan, no son apropiados para personas discapacitas, un semáforo no ayudaría ya que generaría mucho trafico seria mejor modificar los puentes.

Christhian Mayargo: No son funcionales, buscar nuevas soluciones o modificar los puentes.

Martha Parra: No funcionan hay muchos delincuentes, se debería quitar los puentes y controlar el paso mediante policías.

Bryan Reinoso: Funcionan para las personas no los ocupan y se cruzan la calle, pero no hay acceso universal para todos.

Resultados: Los usuarios comentan que los pasos elevados del sector no son eficientes, y deberían ser removidos o buscar nuevas soluciones para estas estructuras, además de ser focos de delincuencia por lo desolado que son estos pasos.

- **¿Cree que es fácil movilizarse en el sector?**

José Garzón: Es difícil por lo que no existen conexiones y falta pasos peatonales.

Eduardo Yáñez: No es fácil movilizarse hace falta pasos peatonales.

Fernando Jumbillo: Si es fácil movilizarse en por las calles.

María Chicaiza: Si es fácil movilizarse.

Gerardo Bravo: Es difícil desplazarse ya que las aceras son muy angostas y en la calle Padre Almeida es muy difícil movilizarse.

Christian Mayargo: Las calles son muy inclinadas y es muy difícil moverse.

Martha Parra: Las aceras son muy angostas y muchas veces hay que caminar por la calle porque en las veredas están los vendedores ambulantes.

Bryan Reinoso: Las calles son muy angostas por los vendedores.

Resultados: Para la mayoría de los usuarios la movilidad es un grave problema, por la calidad de las aceras que son muy angostas y se encuentran en mal estado, además de la escasez de pasos peatonales.

- **¿Cuál es su opinión sobre la seguridad del sector?**

José Garzón: Se necesita mas seguridad por lo que es entrada al panecillo.

Eduardo Yáñez: Es muy inseguro cuando empieza a atardecer.

Fernando Jumbillo: El sector es muy inseguro y en la noche aumenta la delincuencia.

María Chicaiza: Es muy inseguro, falta seguridad policial y que patrullen.

Gerardo Bravo: Es un sector muy inseguro para ser una zona turística.

Christian Mayargo: Es muy peligroso.

Martha Parra: Es un lugar muy inseguro.

Bryan Reinoso: Es demasiado inseguro, faltan elementos policiales.

Resultados: En cuanto a la seguridad los usuarios reportan que es un sitio muy inseguro, no se puede transitar con tranquilidad, en horas de la tarde aumenta la inseguridad, haciendo casi imposible utilizar los pasos elevados por lo desolado que se encuentran.

- **¿Cuál es su percepción de los bordes del sector?**

José Garzón: Por lo que es un lugar turístico deben ser mejorados.

Eduardo Yáñez: Están muy descuidados y se nota por la inseguridad.



Fernando Jumbillo: Es muy antiguo y falta mantenimiento.

María Chicaiza: Se encuentran destrozados y no hay actividades.

Gerardo Bravo: No se encuentran tratadas, además de que hay mucha basura y contaminación olfativa.

Christian Mayargo: Son muy antiguas y falta tratamiento.

Martha Parra: Faltan colores vivos en los bordes, que se genere alguna actividad y que se permita poner carteles en los negocios.

Bryan Reinoso: Falta mantenimiento ya que en algunos lugares están destrozados.

Resultados: Para los usuarios otro factor que necesitan atención son los bardes, estos se encuentran en mal estado y se requiere una rehabilitación para estos espacios, que generen una actividad.

## Archivos Graficos

Aquí se presentarán las fotografías que se obtuvieron en la visita de campo:





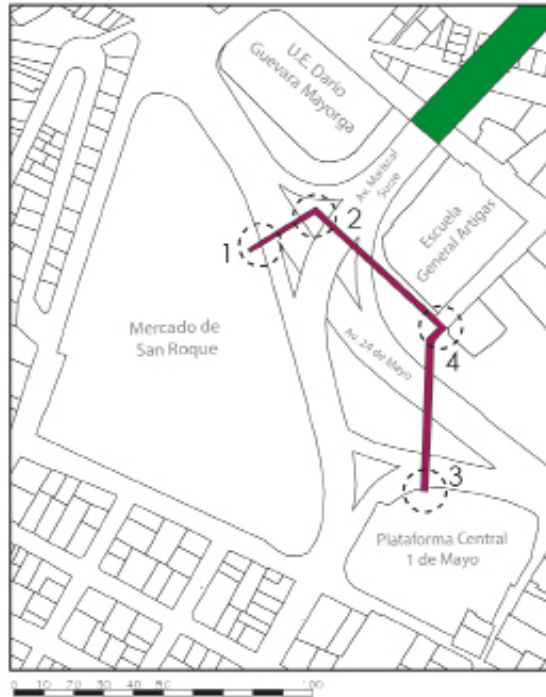


## Archivos Graficos

Aquí se presentarán las fotografías que se obtuvieron en la visita de campo:



## NODO 1



Puente Peatonal



Tunel

El mercado de San Roque y en el parqueadero 1 de Mayo se precencian grandes muros ciegos, que fragmentas los espacios y generan problemas al momento de la circulación por estos espacios.



1



2

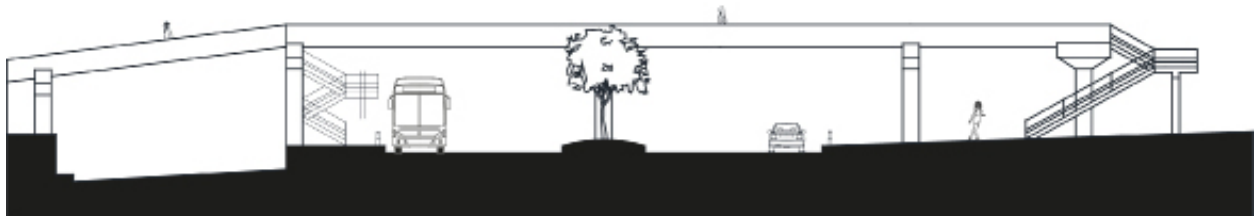


3



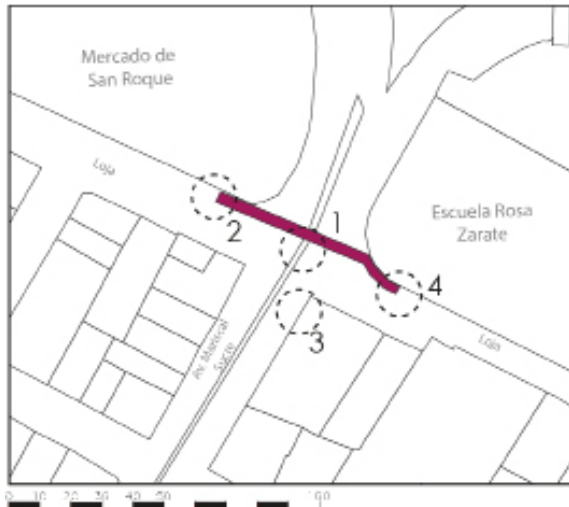
4

El los accesos al puente peatonal no son de uso universal, ya que solo cuenta con escaleras y personas con discapacidades no pueden usarlas, haciendo imposible que usen estos equipamientos de movilidad.



Corte Puente Peatonal Av. 24

## NODO 2



### Puente Peatonal

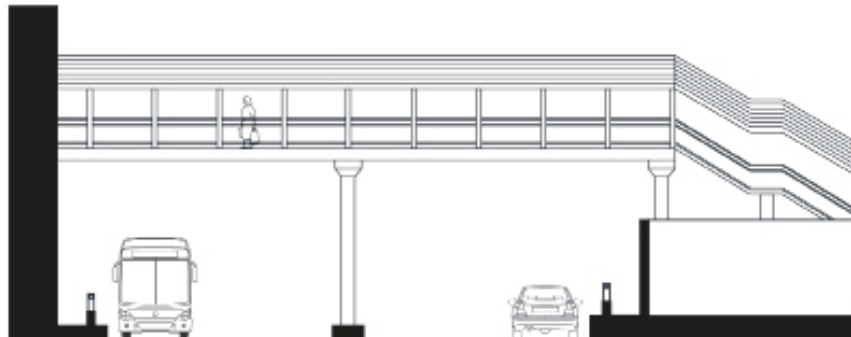
Se generan barreras físicas para que los usuarios usen los equipamientos como el puente peatonal y no cruzar directamente.



En los accesos al puente peatonal no son de uso universal, ya que solo cuenta con escaleras y personas con discapacidades no pueden usarlas, haciendo imposible que usen estos equipamientos de movilidad.



Los espacios públicos de movilidad se encuentran en mal estado, además de que su espacio es reducido, generando incomodidad en el usuario.



## NODO 2



Puente Peatonal



Zanja

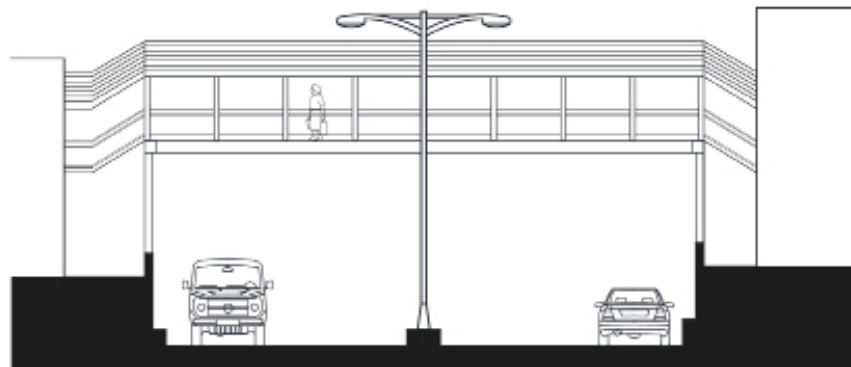
Se generan barreras físicas para que los usuarios usen los equipamientos como el puente peatonal y no cruzar directamente.



El los accesos al puente peatonal no son de uso universal, ya que solo cuenta con escaleras y personas con discapacidades no pueden usarlas, haciendo imposible que usen estos equipamientos de movilidad.



Los espacios públicos de movilidad se encuentran en mal estado, además de que su espacio es reducido, generando incomodidad en el usuario.



Corte Av. Mariscal Sucre Y Ambato

## NODO 2



Puente Peatonal



Zanja



Paso a Desnivel

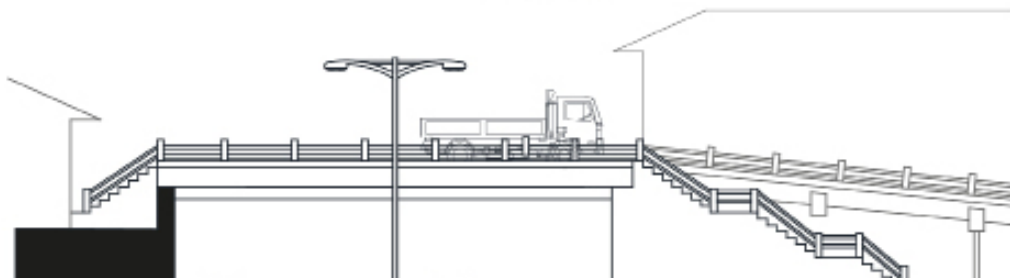
Se precencian grandes muros ciegos, que fragmentas los espacios y generan problemas al momento de la circulacion por estos espacios.



El los accesos al puente peatonal no son de uso universal, ya que solo cuenta con escaleras y personas con discapacidades no pueden usarlas, haciendo imposible que usen estos equipamientos de movilidad.

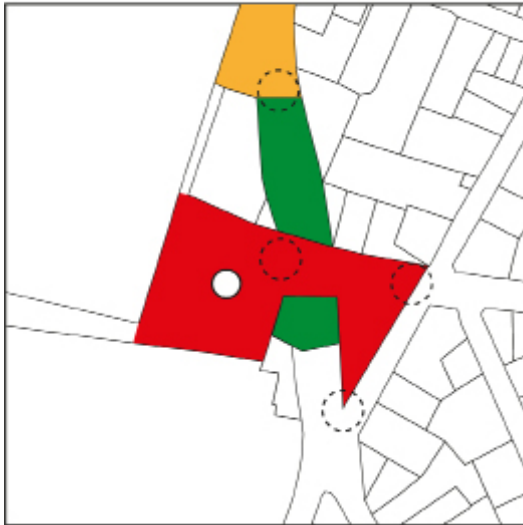


Los espacios publicos de movilidad se encuentran en mal estado, ademas de que su espacio es reducido, generando incomodidad en el usuario.





### NODO 3



0 10 20 30 40 50 1:50



Loza



Tunel



Zanja

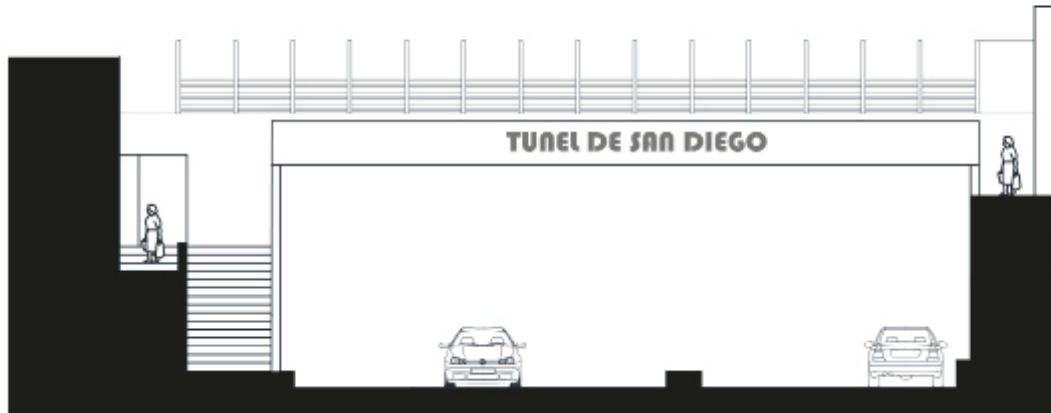
La plaza de San Diego sirve como elemento conector entre el barrio San Sebastian y La Libertad. Además de poseer rampas para personas con dificultad para moverse.



El los accesos al puente peatonal no son de uso universal, ya que solo cuenta con escaleras y personas con discapacidades no pueden usarlas, haciendo imposible que usen estos equipamientos de movilidad.



Los espacios se han visto privatizados restringiendo el uso al público mediante muros.



Corte Tunel de San Diego







Quito, 2022