



**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA
INDOAMÉRICA**

FACULTAD DE ARQUITECTURA ARTES Y DISEÑO

CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA:

**REGENERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS A TRAVÉS DE UNA
REDEFINICIÓN DE PATRONES DE MOVILIDAD, EN EL ÁREA
URBANA DEL CANTÓN AMBATO.**

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

Autor(a)

CHRISTIAN MARCELO ORTEGA
QUIROGA

Tutor(a)

ARQ. MST. MARÍA MERCEDES
RUEDA

AMBATO – ECUADOR

2019

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

Yo, Christian Marcelo Ortega Quiroga, declaro ser autor del Trabajo de Titulación con el nombre “REGENERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS A TRAVÉS DE UNA REDEFINICIÓN DE PATRONES DE MOVILIDAD, EN EL ÁREA URBANA DEL CANTÓN AMBATO.”, como requisito para optar al grado de arquitecto urbanista y autorizo al Sistema de Bibliotecas de la Universidad Tecnológica Indoamérica, para que con fines netamente académicos divulgue esta obra a través del Repositorio Digital Institucional (RDI-UTI).

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

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

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Ambato, a los 19 días del mes de febrero de 2019, firmo conforme:

Autor: Christian Marcelo Ortega Quiroga

Firma:

Número de Cédula: 1804020442

Dirección: Tungurahua, Ambato, Celiano Monge, Cdla. España.

Correo Electrónico: chmaor6@hotmail.com

Teléfono: 0995086611

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Titulación “REGENERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS A TRAVÉS DE UNA REDEFINICIÓN DE PATRONES DE MOVILIDAD, EN EL ÁREA URBANA DEL CANTÓN AMBATO.” presentado por Christian Marcelo Ortega Quiroga, para optar por el Título Arquitecto Urbanista.

CERTIFICO

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

Ambato, 15 de enero de 2019

.....
Arq. Mst. María Mercedes Rueda Chiriboga

Tutor/a

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

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

Ambato, 19 de febrero de 2019

.....
Christian Marcelo Ortega Quiroga
180402044-2

APROBACIÓN TRIBUNAL

El trabajo de Titulación, ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado, sobre el Tema: “REGENERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS A TRAVÉS DE UNA REDEFINICIÓN DE PATRONES DE MOVILIDAD, EN EL ÁREA URBANA DEL CANTÓN AMBATO.”, previo a la obtención del Título de Arquitecto Urbanista, reúne los requisitos de fondo y forma para que el estudiante pueda presentarse a la sustentación del trabajo de titulación.

Ambato, 19 de febrero de 2019

.....

MAP. Arq. Linda Elizabeth Miranda Paredes
PRESIDENTA DEL TRIBUNAL

.....

MAD. Arq. Hugo Hernán Paredes Vásquez
VOCAL

.....

MSc. Ing. Luis Manuel Fernández Delgado
VOCAL

DEDICATORIA

Todo el esfuerzo de este trabajo va dedicado,

A mis padres, siendo motor de vida, que a diario compartieron conmigo su mayor herencia, amor y sabiduría.

A mi hermano, cómplice y compañero de amanecidas, con su inmensurable apoyo e inspiración.

A la ciudad, que se convirtió en ese lienzo caótico en el cual tuve el honor de trabajar.

Por último, a la vida, que me ha permitido llegar hasta aquí.

Christian Marcelo Ortega Quiroga.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios, por la vida y fuerzas. A mi madre Cristina, por su arduo y amoroso trabajo de crianza. A mi padre Marcelo, el más grande modelo a seguir y mi arquitecto favorito. A mi hermano José Martín, futuro colega y gran camarada.

A todos los docentes que a lo largo de la carrera supieron impartir conmigo sus conocimientos. En especial a Meche, que siempre supo inspirar el mejor potencial en mí, convirtiéndose en compañera de logros y galardones.

A José Adrián, Alexis Reinaldo, María José, que conforman, de una manera u otra, parte de este paso más, por ser un soporte incondicional y aliados de vida.

Christian Marcelo Ortega Quiroga.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TRABAJO DE TÍTULACIÓN	ii
APROBACIÓN DEL TUTOR	iii
DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD	iv
APROBACIÓN TRIBUNAL	v
DEDICATORIA	vi
AGRADECIMIENTO	vii
ÍNDICE DE CONTENIDOS	viii
ÍNDICE DE TABLAS	xi
ÍNDICE DE CUADROS	xi
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xi
RESUMEN EJECUTIVO	xiv
ABSTRACT	xv
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I	3
EL PROBLEMA	3
Contextualización	3
Preguntas de investigación	8
Justificación	9
Objetivos	11
Objetivo General	11
Objetivos Específicos	11
CAPITULO II	12
MARCO TEÓRICO	12
Fundamento Conceptual y Teórico	12
Definiciones	12
Fundamento Teórico	13
Estado del Arte	17
Metodología de la Investigación	22
Línea y Sublínea de investigación	22
Diseño Metodológico	22
Enfoque de investigación	22
Nivel de investigación	22
Técnicas de recolección de datos	22
Técnicas para el procesamiento de la información	23

Conclusiones Capitulares	24
CAPÍTULO 3	25
APLICACIÓN METODOLÓGICA	25
Delimitación espacial	25
Análisis	29
Natural	29
Plataformas.....	29
Social	31
Población.....	31
Artificial.....	33
Conflictos.....	33
Diagnóstico gráfico	35
Delimitación de la zona de estudio.....	35
Sectorización	36
Sistema de valoración.....	37
Análisis de flujos	40
Análisis de transporte público	47
Análisis de equipamientos	50
Análisis de espacios públicos.....	54
Análisis de vialidad	57
Conclusiones capitulares.....	61
CAPITULO 4	63
LA PROPUESTA	63
Análisis Preliminar	63
Análisis de Sector Crítico	63
Análisis de uso de suelo, actividades comerciales	65
Análisis de uso de suelo, vivienda.....	67
Análisis de uso de suelo, equipamiento complementario.....	69
Mapa de sistema verde.....	73
Análisis de flujo vehicular por hora	75
Análisis de flujo peatonal por hora.....	78
Imagen urbana	82
Conclusiones del análisis preliminar	83
Idea Generadora	86
Partido Urbano	86
Estrategias urbanas	90
Concepto	92
Plan masa	93

Memoria Descriptiva	94
Plan Masa – Flujos vehiculares	97
Plan Masa – de flujos vehiculares a peatonales	98
Plan Masa – flujos emergentes y de abastecimiento	99
Anteproyecto	100
Implantación Urbana General	100
Isometría Urbana General	101
Planta Urbana Zoom 1	102
Isometría Urbana Zoom 1	103
Corte Urbano Zoom 1	104
Planta Urbana Zoom 2	105
Isometría Urbana Zoom 2	106
Corte Urbano Zoom 2	107
Planta Urbana Zoom 3	108
Isometría Urbana Zoom 3	109
Corte Urbano Zoom 3	110
Memoria Técnica y Descriptiva	111
Esquema descriptivo, paso deprimido	111
Zoom de detalle 1	113
Detalles Técnicos	115
Detalle de pisos	123
Detalle de mobiliario	124
Imágenes 3D	131
Bibliografía	135
Anexos	137

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Parroquias Rurales	26
Tabla 2. Parroquias Urbanas.	27
Tabla 3. Puntaje total de la valoración cuantitativa de los sectores.	61
Tabla 4. Datos de parqueo de borde	95
Tabla 5. Tabla de especificación de vegetación.	130

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Estrategias urbanas.	90
Cuadro 2. Estrategias urbanas.	91

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfica 1. Mapa de la ciudad de Ambato Rural.....	25
Gráfica 2. Datos de Ambato Rural.	26
Gráfica 3. Mapa de la ciudad de Ambato Urbano.....	27
Gráfica 4. Datos de Ambato Urbano	28
Gráfica 5. Mapa de plataformas topográficas de Ambato Urbano.....	29
Gráfica 6. Perfiles Topográficos.	30
Gráfica 7. Área en kilómetros cuadrados de las plataformas.....	30
Gráfica 8. Datos estadísticos de población.	31
Gráfica 9. Actividades Económicas de los habitantes, parroquias urbanas de Ambato.	32
Gráfica 10. Mapa de conflictos.	33
Gráfica 11. Pastel de datos sobre equipamientos.	34
Gráfica 12. Esquemas de los conflictos.....	34
Gráfica 13. Delimitación de la zona.	35
Gráfica 14. Mapa de delimitación por sectores.....	36
Gráfica 15. Criterios de evaluación.	38
Gráfica 16. Rúbrica de valoración por indicador.	39
Gráfica 17. Mapa de análisis de flujo vehicular.....	40
Gráfica 18. Resultado de análisis de flujo vehicular.	40
Gráfica 19. Mapa valoración de flujo vehicular.....	41
Gráfica 20. Porcentaje y puntaje de valoración de flujo vehicular.	41
Gráfica 21. Mapa de análisis de flujo peatonal.	42
Gráfica 22. Resultado de análisis de flujo peatonal.	42
Gráfica 23. Mapa valoración de flujo peatonal.	43
Gráfica 24. Porcentaje y puntaje de valoración de flujo peatonal.....	43
Gráfica 25. Elementos de ficha de observación.	44
Gráfica 26. Esquema de resultado análisis flujo vehicular.	46
Gráfica 27. Mapa de análisis de transporte público.	47
Gráfica 28. Resultado de análisis de transporte público.....	47
Gráfica 29. Mapa valoración de transporte público.	48
Gráfica 30. Porcentaje y puntaje de valoración de transporte público.	48
Gráfica 31. Esquema de resultado análisis transporte público.....	49
Gráfica 32. Mapa de análisis de equipamiento.	50
Gráfica 33. Resultado de análisis de equipamiento.....	50

Gráfica 34. Mapa valoración de equipamientos.....	51
Gráfica 35. Porcentaje y puntaje de valoración de equipamientos.....	51
Gráfica 36. Mapa radios de influencia de equipamientos.....	52
Gráfica 37. Radios de influencia de equipamientos.	52
Gráfica 38. Esquema de resultado análisis flujo vehicular.	53
Gráfica 39. Mapa de análisis de espacio público.	54
Gráfica 40. Resultado de análisis de espacio público abierto.	54
Gráfica 41. Mapa valoración de espacios públicos abiertos.	55
Gráfica 42. Porcentaje y puntaje de valoración de espacios públicos abiertos.....	55
Gráfica 43. Esquema de resultado análisis espacios públicos.....	56
Gráfica 44. Mapa de análisis de vialidad.	57
Gráfica 45. Resultado de análisis de vialidad.	57
Gráfica 46. Cortes viales actuales.	58
Gráfica 47. Mapa valoración de vialidad.	59
Gráfica 48. Porcentaje y puntaje de valoración de vialidad.....	59
Gráfica 49. Esquema de resultado análisis vialidad.	60
Gráfica 50. Mapa de sector crítico.	62
Gráfica 51. Mapa de Sector Crítico.....	63
Gráfica 52. Mapa de delimitación micro.	64
Gráfica 53. Mapa de uso de suelos, comercial.....	65
Gráfica 54. Resultado de análisis de uso de suelos, comercial.	65
Gráfica 55. Esquema de resultado análisis de uso de suelo.	66
Gráfica 56. Mapa de uso de suelos, vivienda.....	67
Gráfica 57. Resultado de análisis de uso de suelos, vivienda.	67
Gráfica 58. Esquema de resultado análisis de uso de suelo.	68
Gráfica 59. Mapa de uso de suelos, equipamiento complementario.	69
Gráfica 60. Resultado de análisis de uso de suelos, equipamiento complementario.	69
Gráfica 61. Esquema de resultado análisis de uso de suelo.	70
Gráfica 62. Mapa de uso de suelos, llenos y vacíos.	71
Gráfica 63. Resultado de análisis de uso de suelos, llenos y vacíos.	71
Gráfica 64. Esquema de resultado análisis de uso de suelo.	72
Gráfica 65. Mapa de sistema verde.	73
Gráfica 66. Resultado de análisis de sistema verde.....	73
Gráfica 67. Esquema de resultado análisis de sistema verde.....	74
Gráfica 68. Mapa de análisis de flujo vehicular por hora.....	75
Gráfica 69. Mapa de análisis de flujo vehicular por hora.....	76
Gráfica 70. Mapa de análisis de flujo vehicular por hora.....	77
Gráfica 71. Mapa de análisis de flujo peatonal por hora.	78
Gráfica 72. Elementos de ficha de observación.	79
Gráfica 73. Mapa de imagen urbana.....	82
Gráfica 74. Esquema 1 de conclusión de análisis preliminar.	83
Gráfica 75. Esquema 2 de conclusión de análisis preliminar.	83
Gráfica 76. Esquema 3 de conclusión de análisis preliminar.	84
Gráfica 77. Esquema 4 de conclusión de análisis preliminar.	84
Gráfica 78. Esquema 5 de conclusión de análisis preliminar.	85
Gráfica 79. Esquema 6 de conclusión de análisis preliminar.	85
Gráfica 80. Esquema de recomendaciones macro.....	87
Gráfica 81. Esquema de recomendaciones micro.	89
Gráfica 82. Esquema de concepto de la propuesta.	92
Gráfica 83. Plan Masa – Zonificación.	93
Gráfica 84. Índice de plan masa.	93
Gráfica 85. Plan Masa – flujos vehiculares.	97
Gráfica 86. Índice de plan masa.	97
Gráfica 87. Plan Masa – flujos vehiculares a peatonales.....	98

Gráfica 88. Índice de plan masa.....	98
Gráfica 89. Plan Masa – flujos emergentes y de abastecimiento.....	99
Gráfica 90. Índice de plan masa.....	99
Gráfica 91. Implantación Urbana General.....	100
Gráfica 92. Isometría Urbana General.....	101
Gráfica 93. Planta Urbana Zoom 1.....	102
Gráfica 94. Isometría Urbana Zoom 1.....	103
Gráfica 95. Corte Urbano Zoom 1.....	104
Gráfica 96. Planta Urbana Zoom 2.....	105
Gráfica 97. Isometría Urbana Zoom 2.....	106
Gráfica 98. Corte Urbano Zoom 2.....	107
Gráfica 99. Planta Urbana Zoom 3.....	108
Gráfica 100. Isometría Urbana Zoom 3.....	109
Gráfica 101. Corte Urbano Zoom 3.....	110
Gráfica 102. Planta esquemática paso deprimido.....	111
Gráfica 103. Perspectiva esquemática paso deprimido.....	112
Gráfica 104. Corte esquemática paso deprimido.....	112
Gráfica 105. Isometría Urbana de Detalle.....	113
Gráfica 106. Detalle ZD1 Isometría y Planta.....	114
Gráfica 107. Planta detalle 1.....	115
Gráfica 108. Planta detalle 2.....	116
Gráfica 109. Planta detalle 3.....	117
Gráfica 110. Planta detalle 4.....	118
Gráfica 111. Corte 1 - 1.....	119
Gráfica 112. Detalle constructivo 1.....	119
Gráfica 113. Detalle constructivo 2.....	120
Gráfica 114. Detalle constructivo 3.....	120
Gráfica 115. Corte 2 - 2.....	121
Gráfica 116. Detalle constructivo 4.....	121
Gráfica 117. Detalle constructivo 5.....	122
Gráfica 118. Detalle constructivo 6.....	122
Gráfica 119. Detalle y especificación de piso.....	123
Gráfica 120. Detalle de módulos, mobiliario.....	124
Gráfica 121. Detalle de disposición de módulos de mobiliario tipo 1.....	124
Gráfica 122. Planta y corte detalle constructivo mobiliario.....	125
Gráfica 123. Detalle constructivo mobiliario.....	125
Gráfica 124. Detalle constructivo mobiliario.....	126
Gráfica 125. Detalle constructivo mobiliario.....	127
Gráfica 126. Explotado de mobiliario tipo 1.....	128
Gráfica 127. Explotado de mobiliario tipo 2.....	129
Gráfica 128. Imagen 3D 1, calle “Sucre” y calle “Montalvo”.....	131
Gráfica 129. Imagen 3D 2, calle “Sucre” y calle “Mariano Castillo”.....	131
Gráfica 130. Imagen 3D 3, avenida “Cevallos” y calle “Guayaquil”.....	132
Gráfica 131. Imagen 3D 4, avenida “Cevallos”.....	132
Gráfica 132. Imagen 3D 5, avenida “Cevallos” y calle “Quito”.....	133
Gráfica 133. Imagen 3D 6, calle “M. Veintimilla” y calle “Joaquín Hervas”.....	133
Gráfica 134. Imagen 3D 7, calle “Sucre” y calle “Mariano Castillo”.....	134
Gráfica 135. Imagen 3D 8, avenida “Cevallos”.....	134

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

TEMA: REGENERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS A TRAVÉS DE UNA REDEFINICIÓN DE PATRONES DE MOVILIDAD, EN EL ÁREA URBANA DEL CANTÓN AMBATO.

AUTOR: Christian Marcelo Ortega Quiroga

TUTOR: Mst. María Mercedes Rueda

RESUMEN EJECUTIVO

La ciudad de Ambato, una ciudad intermedia, que posee una geomorfología urbana particular; la cual se divide en plataformas que causan patrones de movilidad que han protagonizado en el último tiempo al vehículo privado y esto ha provocado la acumulación de carga vehicular en su casco central. Esta investigación propone analizar los patrones de movilidad actuales que inciden en el área urbana del cantón y de esta manera potenciar nuevos patrones de movilidad sostenible que establezcan ejes donde se priorice al peatón, se integre en el comercio y se regenere el espacio público. Para llevarlo a cabo, se ha realizado un análisis urbano por capas, a base de mapas que revelen la situación existente; a partir de esto se desarrollan estrategias que responden a las conclusiones obtenidas durante el análisis. Finalmente, se elabora una propuesta en donde se aplican dichas estrategias, proporcionando de ese modo soluciones integrales que contrarresten la problemática actual.

DESCRIPTORES: Ambato, espacio público, movilidad, patrones de movilidad, regeneración urbana.

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

THEME: PUBLIC SPACES REGENERATION THROUGH A REDEFINITION OF MOBILITY PATTERNS, IN THE URBAN AREA OF AMBATO CANTON.

AUTHOR: Christian Marcelo Ortega Quiroga

TUTOR: Mst. María Mercedes Rueda

ABSTRACT

The city of Ambato, an intermediate city, which has a particular urban geomorphology, which is divided into platforms that cause mobility patterns that emphasized the private vehicle, thus causing the accumulation of vehicular load in its central hull. This research proposes to analyze the current mobility patterns that affect the urban area of the canton, and in this way, promoting new patterns of sustainable mobility that establish axes, where pedestrians are prioritized, business is integrated and the public space is regenerated. To achieve this, an urban analysis has been carried out in layers, based on maps that reveal the existing situation; based on it, strategies are developed that respond to the conclusions obtained during the analysis. Finally, a proposal is made where the above-mentioned strategies are applied, providing integral solutions that counteract the current problem.

KEYWORDS: Ambato, mobility pattern, public space, urban regeneration.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación trata el tema de movilidad peatonal dentro del espacio público, el cual se encuentra distribuido entre aceras, vías, calles, escalinatas, puentes, parques y plazas. Esta movilidad peatonal, que ha sido desplazada en el último siglo por la movilidad de vehículos a motor, la cual se ha impuesto ante cualquier otro método de transporte alternativo.

Los habitantes de la ciudad de Ambato tienen la necesidad constante de dirigirse a la plataforma central de la ciudad, ya que este es el centro político, social, cultural, económico y comercial; el hecho produce que muchos usuarios ingresen diariamente al centro de la ciudad. Este factor, sumado al crecimiento firme que han mantenido las ciudades intermedias (INEC, 2010), desemboca en diferentes problemáticas relacionadas, como el alto tránsito vehicular y el caos peatonal. (DTTM, 2016)

Todos estos factores que contribuyen con el crecimiento de la problemática, se convierten en motivo de interés por el cual se realizó esta investigación; profundizar el análisis de las características que rodean los actuales patrones de movilidad y el enfoque existente que se le da al peatón. Asimismo, el aporte del análisis urbano resulta en indicadores que expresan de manera estadística la situación por la que atraviesa la urbe. A su vez, el contexto social es abordado en base a su influencia dentro del estudio urbano.

La finalidad de esta investigación se centra en la determinación de los patrones de movilidad que rigen al espacio público en el área urbana de Ambato.

La metodología se remite a un trabajo de investigación de carácter cuantitativo, en donde se plantea un nivel descriptivo, explicativo y aplicativo.

En el capítulo I se trata el problema desde un contexto que parte desde América Latina para después enfocarse en la ciudad de Ambato, que es el punto de estudio.

En el capítulo II se muestra los antecedentes que se complementan en un estado del arte, dentro de un marco teórico que abarca la movilidad dentro del urbanismo y la ciudad.

En el capítulo III se lleva a cabo un análisis profundo del área de estudio (área urbana de Ambato) en el cual se analiza la ciudad por distintas capas que se leen en superposición, para después llegar a una síntesis esquemática que demuestra la situación actual con sus problemáticas y condiciones.

En el capítulo IV se elabora una propuesta de solución mediante estrategias que se desarrollaron a partir de las conclusiones que fueron determinadas en el análisis urbano.

CAPITULO I

EL PROBLEMA

Contextualización

Las ciudades se encuentran en constante evolución. Desde los primeros asentamientos humanos, las necesidades que envuelven a una ciudad han venido adaptándose a los cambios sociales y tecnológicos de la sociedad. Esta evolución se ha visto acelerada en las últimas décadas ya que desde la revolución industrial todos los aspectos de la vida cotidiana cambiaron radicalmente. Se produce la migración campo – ciudad, se empieza a cambiar vegetación por hormigón, caballos por motores a combustión y mano de obra por maquinaria, lo cual tuvo no solamente una afectación física dentro de la ciudad sino también en el estilo de vida de quienes la habitan. El suelo urbano se empieza a expandir, la urbe crece y se consolida, la extensión se crea adaptándose a las condiciones antes mencionadas. Estas condiciones que, en el caso de América Latina contienen características establecidas por la influencia de la cordillera Andina, es decir saltos topográficos, quebradas, valles, ríos y otros aspectos de sus particularidades y morfología, han generado un crecimiento desarticulado.

Por su propio origen los centros urbanos se han convertido en un eje político, económico, social, cultural y comercial; Esto ha generado diversas problemáticas influenciadas también por la difícil topografía, las cuales se han agravado en los últimos años. En vista a eso, se plantea al vehículo como solución, esto significa que toda la planificación urbana y nuevo modelo de ciudad del último siglo fue concebido bajo este criterio. Se diseña y planifica para el vehículo, grandes calles de asfalto y hormigón son el eje de la mayor parte de ciudades del mundo, se convierte en principal método de transporte y se transforma en un indispensable para cada individuo.

Los resultados son: ciudades convertidas en grandes avenidas, largas distancias que recorrer y una extensa área para parqueo público. Es en las grandes metrópolis donde se empieza a notar que, sin importar cuán grande sea la autopista, avenida o calle nunca llega a satisfacer el espacio que necesitan los vehículos, debido a que el parque automotor no para de crecer, ya que cada vez es más accesible y un mayor número de personas lo requiere. (DTTM, 2016)

A nivel de Latinoamérica, uno de los casos más destacados es México, donde, según un estudio realizado por la empresa de navegación y mapas “TomTom”, la Ciudad de México, siendo una ciudad alojada en una franca cuenca, es en 2017, por segundo año consecutivo, el primer lugar en problemas de congestión vial (TomTom, 2017). Los datos muestran que un conductor promedio pierde alrededor de 227 horas al año estancado en el tráfico. Este mismo estudio menciona que los problemas relacionados al tránsito vehicular han aumentado en 23% a nivel mundial desde el 2008. La cifra aumenta a medida que transcurren los años.

No es un problema que solo se presenta en las capitales mundiales (CDMX, Los Angeles, New York), sino que se ve replicado también en otros países que se encuentran desarrollándose actualmente, como es el caso de Ecuador, un país latinoamericano que ha tenido un crecimiento considerable en las últimas décadas. Influenciado por su riqueza petrolera, Ecuador se desarrolla de manera acelerada en cuanto a infraestructura, su sector económico y social se afianza con fuerza por su alto desarrollo humano (Naciones Unidas, 2014), esto desemboca también en un apresurado desarrollo urbano (con lógicas de funcionamiento que generan conflictos) en donde sus ciudades principales se expanden aumentando en población y territorio.

Ahora bien, este tema ha sido enfocado desde diferentes organizaciones reconocidas a nivel mundial como la ONU, no obstante, en el pasado evento HABITAT III{-2016, que se llevó a cabo en la ciudad de Quito, se ha resaltado cómo la movilidad vehicular está lejos de ser un

patrón sostenible, puesto que no hay equilibrio entre lo social, ambiental y económico. En este mismo evento, un informe nacional del año 2014 del Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI), señala que “El modelo de desarrollo urbano no ha sido sustentable en términos económicos, sociales y ambientales y ha generado ciudades inequitativas y excluyentes, con un mercado de suelo con fuertes tendencias especulativas, resultado de la poca capacidad de los municipios de regular, gestionar y planificar el suelo de los cantones, y de la poca articulación entre los distintos actores que intervienen en el territorio.” El hecho de que no se manejen criterios sostenibles en el desarrollo urbano, ha conllevado a la réplica de patrones de movilidad de otras urbes similares que priorizan al vehículo.

Expansión que se rige a una topografía definida por la cordillera de Los Andes que caracteriza a la región, en donde el transporte en vehículo privado se convierte en una necesidad (debido a topografía irregular, diferencia de alturas entre plataformas urbanas), conllevando a la desconexión entre áreas críticas. En fin, se tiende a diseñar más espacio para movilidad entre plataformas reforzando ejes viales que priorizan el transporte vehicular, dejando de lado cualquier tipo de transporte alternativo, para movilidad peatonal y/o ciclistas.

Esta situación es visible en las principales ciudades del país como Quito y Guayaquil, en donde su condición protagónica, produce que las problemáticas se vuelvan aún más notorias y de mayor relevancia, afectando la calidad de vida de sus habitantes.

Existe también, aunque a una escala menor, una similitud en la estructura urbana que se maneja en las ciudades intermedias como son: Cuenca, Ambato, Manta, Machala, Loja. Estas ciudades mencionadas, con un crecimiento destacable en los últimos años según un informe del Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI) del 2014, las convierte en puntos importantes para el desarrollo interno del país, empiezan a tornarse ejes para el comercio y turismo, desplazando el crecimiento de las capitales hacia estas ciudades intermedias, incluirá

cuestiones que las podemos visualizar con características similares a las de las urbes principales.

El caso de la ciudad de Ambato, capital de la provincia de Tungurahua, conocida como una ciudad comercial, por su condición céntrica con respecto al país y alta productividad, ya que cuenta con uno de los principales centros de acopio del país, su mercado mayorista (118383 m²). A su vez, gracias a su mano de obra empresarial y recursos se convierte también en un eje comercial de Ecuador.

Existen varios factores que han contribuido a este tipo de desarrollo. Ambato, como la mayor parte del continente americano y lo anterior al periodo colonial, se sitúa en un valle junto a un río, su desarrollo a través de los años ha provocado que el crecimiento se dirija a los montes que rodeaban el primer centro urbano, en donde, por la topografía, gran parte de la ciudad se emplaza sobre pendientes que se empiezan a consolidar a diferentes alturas. Además de esto, el río Ambato ahora es más que un eje que divide la ciudad.

La ciudad de Ambato por su geomorfología ha definido límites entre sus diferentes alturas topográficas, que han sido denominados plataformas, además marcadas también por el río y quebradas que se presentan. En este contexto, su casco central que se encuentra en la plataforma uno (2500msnm), se mantiene consolidado, haciendo uso casi de su totalidad de suelo. Asimismo, la urbe se encuentra expandiéndose con rapidez hacia el norte y sur de la ciudad (sus otras cuatro plataformas), en donde sus límites urbanos y rurales se encuentran en estado de conurbación¹.

¹ Conurbación: f. Urb. Conjunto de varios núcleos urbanos inicialmente independientes y contiguos por sus márgenes, que al crecer acaban formando una unidad funcional. (Real Academia Española, 2014)

Este centro también es el eje comercial, económico y cultural de la ciudad, el cual se ve reflejado a lo largo de sus calles, entre sus múltiples almacenes, comercios, tiendas informales, vendedores ambulantes, instituciones públicas, culturales, de educación, y otras, aspecto reflejado en la alta concurrencia a esta plataforma, aumentando su flujo peatonal y a su vez, de tránsito vehicular.

El vehículo privado como medio de transporte para las clases media y alta, se torna necesario debido a la dificultad para trasladarse entre plataformas de la ciudad, conllevando a que el peatón sea relegado y desplazado ya que se le asigna un porcentaje mucho menor para su movilidad en los espacios públicos de conexión.

Siendo así que el espacio público es priorizado hacia el vehículo, el cual dejó de ser una solución solvente hacia la movilidad sostenible, creando también las problemáticas relacionadas.

Preguntas de investigación

- ¿Cuáles son los patrones de movilidad predominantes en la ciudad de Ambato?
- ¿Cómo las condiciones geomorfológicas influyen en los actuales patrones de movilidad?
- ¿Cómo influye la calidad del espacio público a los peatones y su movilidad en el centro urbano de Ambato?

Justificación

La ciudad de Ambato es considerada un eje comercial del país, esto debido a su ubicación céntrica y su población comerciante. A pesar de ser una ciudad intermedia, el crecimiento de la población (INEC, 2010), así como el crecimiento constante del parque automotor que según la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad de la Municipalidad de Ambato se registraron 72.437 vehículos matriculados en el año 2016, siendo un incremento del 21.82% con respecto al año 2015 (DTTM, 2016), causando ciertas condiciones que producen determinadas problemáticas dentro del marco urbano que requieren ser analizadas para desarrollar una solución.

El caso del acrecentamiento de flujo vehicular es una de las condiciones, según la Agencia Nacional de Tránsito sólo en el año 2016, al centro de la ciudad ingresaron a diario alrededor de 92.857 vehículos (ANT, 2016), que es considerada como su plataforma económica, administrativa, religiosa y cultural. Frente a este panorama surge la pregunta: ¿está el centro de la ciudad de Ambato en capacidad de albergar esta cantidad de carga vehicular? en los últimos años, se ha ido respondiendo de manera negativa, debido a que la consolidación del centro urbano no permite más crecimiento aparente, por esto se presenta afectaciones en la movilidad, generándose además fricciones con los peatones que en algunos casos pierden prioridad en el espacio público, el cual ya tiene asignado un área menor en relación con la que ocupan los vehículos.

En este contexto, esta investigación propone como punto de partida, definir características de los espacios públicos dentro de la movilidad, así como los patrones de movilidad actuales, que nos conlleven a encontrar soluciones integrales con respecto a la movilidad y su influencia dentro del espacio público. De esta forma los miles de usuarios que visitan diariamente el

centro de la ciudad (ANT, 2016), para cumplir con diversas actividades serían directamente los beneficiarios.

Por otro lado, cabe mencionar que existen escasas investigaciones sobre este tema, y por tanto el planteamiento podría ser de ayuda para futuras investigaciones.

Objetivos

Objetivo General

- Regenerar el espacio público mediante la redefinición de los patrones de movilidad en el centro urbano de la ciudad de Ambato.

Objetivos Específicos

- Analizar los actuales patrones de movilidad que rigen el espacio público en el centro urbano de la ciudad de Ambato.
- Diagnosticar la zona crítica y el impacto de su estructura actual en el área urbana de la ciudad de Ambato.
- Potenciar nuevos ejes de movilidad donde se priorice al peatón en la zona crítica del área urbana de la ciudad de Ambato.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

Fundamento Conceptual y Teórico

Para el correcto entendimiento de la temática de este proyecto de investigación, es necesario especificar y definir los fundamentos en los que se basa este marco teórico, conocer también las teorías que, a pesar de ser generadas hace algún tiempo atrás, siguen vigentes y sobre todo porque han marcado procesos de desarrollo relacionados con el tema de estudio planteado.

Definiciones

Patrón. - Se refiere a los hechos o las cosas recurrentes. Estos factores o elementos se repiten con previsibilidad y, por lo tanto, pueden funcionar como modelo para producir determinada cosa a partir de ellos. (Pérez Porto & Merino, 2011)

Movilidad. - Cualidad de movable. Capacidad para poder moverse. (Real Academia Española, 2014)

Regenerar. - Del lat. regenerāre. Dar nuevo ser a algo que degeneró, restablecerlo o mejorarlo (Real Academia Española, 2014)

Urbano. - Del lat. urbānus que significa ciudad. Perteneciente o relativo a la ciudad. (Real Academia Española, 2014)

Público. - Del lat. públicus. Perteneciente o relativo al Estado o a otra Administración. (Real Academia Española, 2014)

Espacio. - El espacio es la parte que ocupa un objeto sensible, la capacidad de un terreno o la extensión que contiene la materia existente. (Real Academia Española, 2014)

Conectividad. - En diversas especialidades, capacidad de conectarse o hacer conexiones. (Real Academia Española, 2014)

Accesibilidad. - Cualidad de accesible. De fácil acceso o trato. (Real Academia Española, 2014)

Fundamento Teórico

Patrones de Movilidad. - La noción 'patrones de movilidad' se refiere, por un lado, al comportamiento de transporte (dentro de un área urbana se realizan desplazamientos de un lugar a otro) y a la participación con el transporte (que se refiere al modo de transporte, a la cantidad de los desplazamientos diarios, entre otros). Por otro lado, caracteriza flujos de transporte y conexiones funcionales dentro de cierta estructura de la urbanización. La noción puede ser aplicada a los individuos y a los grupos de individuos (como una comunidad barrial o un determinado estrato socioeconómico). (Caravaca Barroso & González Romero, 2009)

El comportamiento al desplazarse de un punto a otro, ya conlleva un patrón de movilidad, los diferentes métodos que todos los usuarios de una ciudad usan para poder realizar sus actividades diarias están regidos a una serie de patrones que cambian según la necesidad o incluso pueden llegar a establecerse forzosamente dentro de una estructura. Son estos patrones los que pueden dictar criterios y resultados importantes dentro de un análisis de movilidad y accesibilidad correspondiente a una ciudad.

Regeneración Urbana. - El profesor de planificación europea en la universidad de Dundee (Reino Unido) define la regeneración urbana como “una actuación integrada y exhaustiva que conduzca a la resolución de problemas urbanos, buscando una solución perdurable en ámbitos económicos, físicos, sociales y ambientales del área sujeta a la transformación”. Establecen que cualquier proceso de regeneración urbana debe significar una actuación simultánea sobre los elementos físicos, sociales y económicos de un entorno urbano (Roberts et al., 2000, p.18), es decir, no debe estar exclusivamente enfocado en un solo aspecto – por ejemplo, la estética urbana o la actividad comercial – sino que debe centrarse simultáneamente en todos los elementos o circunstancias deterioradas del área urbana. (Cuentas, 2015)

Espacio Público. - El espacio público ha sido considerado como el corazón de la vida moderna. (Jacobs, 1961) Ahora, es necesario clarificar que es considerado espacio público dentro de esta investigación. Según Jacobs, el espacio público tiene un carácter principal, las calles y sus aceras. Ella los calificó como “sus órganos vitales”. Postuló el siguiente planteamiento: “¿Qué es lo primero que nos viene a la mente al pensar en una ciudad? Sus calles. Cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés; cuando presentan un aspecto triste, toda la ciudad parece triste”. Si bien, las calles son un gran porcentaje del espacio público, esto no se detiene allí. Esos espacios donde se experimenta la interacción social y la vida de la urbe también entran dentro de esta clasificación.

Existen otras tipologías de espacios públicos que son de gran importancia para la ciudad como son parques, plazas, paradas de transporte público, paseos, puentes, escalinatas. Unos que sirven para la movilización de los usuarios, así como de paso y también estancia.

Conectividad. - “Se entiende por ‘conectividad’ el hecho de que diferentes puntos geográficos se encuentren conectados, de manera que se pueden establecer relaciones de movilidad”. (RACC) La conectividad hace referencia a la capacidad de enlace o de existencia de conexión, en el marco del tránsito en la ciudad (la movilidad urbana) y de la dualidad infraestructura-servicio. Conectividad haría así referencia a las cualidades de la red y, tal vez, nos pueda conducir al potencial de prestaciones del sistema de transporte. (Santos y Ganges & De Las Rivas Sanz, 2008)

Accesibilidad. - La accesibilidad se define como "la cantidad de oportunidades, también llamadas sitios de actividades, disponibles dentro de una cierta distancia o tiempo de viaje". (Hansen, 1959)

También se define la accesibilidad como una característica inherente del lugar y se opera en términos de superar alguna forma de fricción. (Ingram, 1971)

“Hay tres dimensiones para estas definiciones. Primero, una distancia o interacción espacial entre ubicaciones (sitios de actividad); segundo, un sistema de transporte o red que vincula estas ubicaciones; y, en tercer lugar, el deseo y los medios o la capacidad (financiera, física y temporal) para visitar estos sitios y superar la separación espacial (una función de impedancia).” (Marston, s.f.)

Urbanismo. – El urbanismo se ocupa de la transformación del territorio, los temas que lo promueven y los resultados que siguen. El planeamiento urbano no es tanto un conjunto de obras, proyectos, normas, sino las huellas de un vasto conjunto de prácticas. El urbanista, asistido por otros académicos, analiza la ciudad y el territorio, produciendo efectos tangibles. Se opone a la especulación, a la mala administración y el consumismo comercial. Secchi compara a la planificación urbana como un jardín que tiene lazos profundos con los personajes del lugar. (Secchi, 2014)

Peatonalizar. - Hacer peatonal una calle o una parte de la ciudad impidiendo el tráfico de vehículos por ella. (Real Academia Española, 2014)

La peatonalización se ha convertido en un método utilizado actualmente como solución de movilidad alternativa, siendo una manera de devolver el espacio público a sus usuarios, recuperando la titularidad de los peatones con respecto a la ciudad y resolver los problemas de alta carga vehicular en los centros urbanos. Jan Gehl menciona en una entrevista que “el momento en que se van los coches llegan el aire limpio y la vida a las calles. La mejora en la salud de la gente debería convencer a cualquiera.”

A medida que las ciudades se densifican, las opciones para un transporte eficiente disminuyen. Es aquí donde Gehl proporciona una solución que comprende de una combinación de piernas, bicicletas y transporte público. Ha probado esta fórmula en los escenarios más adversos posibles y han tenido éxito. Una de estas intervenciones fue la peatonalización en el año 2009 de la avenida Broadway en Nueva York. La gente se apoderó de toda la avenida, en donde la vida urbana florecía para los peatones. (Gehl, 2012)

Estado del Arte

En las últimas décadas una de las problemáticas que ha acontecido a las ciudades es la densificación, en las ciudades intermedias, esto ha traído consigo varias consecuencias como son la dispersión urbana², falta de transporte público, deterioro del espacio público, complicaciones en la conectividad y movilidad, esto a su vez, produjo como resultado un drástico aumento del vehículo privado como principal medio de transporte dentro de las urbes. (Orellana, 2016)

Un autor del siglo XX, neoyorquino, sociólogo, historiador y urbanista, llamado Lewis Mumford, explica otra causa de los caotizados centros urbanos a mano de la industrialización y comercialización. Condiciones que han puesto los requerimientos por los cuales la ciudad estaba obligada a desarrollarse. Un método que él llama “técnica de aglomeración”, lo que sucede al momento de capitalizar una industria, minorar los costos y aumentar la producción, aglomerando topográficamente y centralizando los servicios, lo que ha ocurrido en la mayor parte de ciudades del último tiempo. “El ritmo maniaco-depresivo del mercado, con sus arrebatos e interrupciones, fue el que dio tanta importancia para la industria al gran centro urbano.” (Mumford, 1961)

Esta problemática es sustentada también por Patrick Geddes, un botánico escocés conocido pensador en la rama de la planificación urbanística. Él indica como un desarrollo influenciado radicalmente por la revolución industrial ha provocado ciudades desfuncionalizadas y un campo destruido. Se explica cómo las ciudades “se

² Se conoce como dispersión urbana, al fenómeno de propagación de una ciudad y sus barrios hacia la tierra rural en la periferia de una zona urbana. (Sprawl City, 2010)

desarrollan como cáncer, sin una órbita, despreocupadas por ofrecer comodidad y desinteresadas en cuanto a sus habitantes.” (Geddes, 1960). El foco radica, según Geddes, en la desfiguración industrial de la ciudad. El pensamiento comercial, el egoísmo capitalista y la falta de visión provocaron que la ciudad se desarrolle bajo la premisa del bienestar del comercio, autos para apresurar la producción, máquinas que economizan tiempo y dinero, centralización para ahorrar recursos. ¿Y las personas?, era lo último en lo que pensarían los planificadores de la época, pues no resultaría una buena inversión diseñar para los usuarios. Se debe destacar el método de actuación por el que Geddes recomendaba proceder, partir de la realidad existente, de lo que viene dado por la ciudad y a partir de esto, empezar a plantear un futuro. Pero ¿Cómo se debe plantear ese futuro, para que tenga un cambio significativo?, fácil, viviendo la realidad. Mediante un análisis aprendido a medida de experiencias y vivencias dentro de la ciudad, no sacado de una escuela. La observación directa cobra una importancia magistral para sentir en carne propia lo que cada habitante transcurre día a día dentro de la urbe. Ahora, un punto importante es encontrar el balance entre generar un futuro posible o utópico. A esto, se lo llamó como “eutopía”, que es encontrar la unión precisa entre lo ideal (o utópico) y lo concreto. Convertir a lo existente en su mejor realidad posible. (Geddes, 1960)

A pesar de que estos argumentos se emitieron hace décadas, siguen teniendo aplicación en nuestros días, porque no solo se han mantenido las problemáticas, sino también se han agravado en algunos casos. Seguir planificando bajo los mismos conceptos empeorará la situación. Una ciudad que no pertenece a sus usuarios, que prefiere basarse en principios formales, antes que en las verdaderas necesidades de la gente. La generación de espacios monofuncionales que no permitan una adaptación, provocando

un sentido de competitividad entre los usuarios. Inmutable al sentido del cambio por necesidad.

Seguir satisfaciendo las exigencias de una ciudad comercial, que requiere una monopolización de recursos para seguir funcionando, al igual que alimentar a las autopistas de más carriles para circulación de vehículos, lo cual provoca un aumento del parque automotor y desenlaza en un círculo vicioso, ya que ahora se requieren aún más autopistas.

Existe una interesante reflexión, la cual plantea la razón porque la ciudad y el espacio público pertenecen más a los autos y las máquinas que a las personas. Al momento, las ciudades dedican la mayor parte de su infraestructura para movilización en autos, lo cual produce menos vida pública y peatonal, que incrementa la cantidad de vehículos. Ahora, esta misma situación tendría el efecto contrario si se cambian los factores. Se puede dedicar más espacio al movimiento peatonal y la socialización, la vida personal de la ciudad crece, las relaciones humanas entre habitantes mejora. (Gehl, 2012) Y no es cuestión de gustos, llega un punto dentro la densificación de una ciudad, que simplemente no hay otro crecimiento posible para seguir dotando de soluciones vehiculares. Entonces es urgente encontrar otro tipo de solución: “Una combinación entre piernas, bicicletas y transporte público.”

Se debe tomar en cuenta la situación para la que muchos de estos urbanistas están dotando soluciones, esta se encuentra en ciudades europeas o de América del Norte, que poseen connotaciones y características diferentes a las de América del Sur, por ejemplo. No es cuestión de problemáticas, ya que comparten particularidades, existe un factor que define radicalmente a las ciudades latinoamericanas y las distingue de otras, la cordillera de los Andes.

Afectadas por la influencia de sus conquistadores europeos, pero a la vez cultivando su propia historia, estas ciudades han ido moldeando su desarrollo de acuerdo a su situación geográfica, una topografía irregular. Nevados, volcanes, montes, valles, ríos. Una condición diferente. (Romero, 1976) Aquí es cuando se debe adaptar todos los criterios establecidos, para que se ajusten a una realidad distinta, pero con la misma necesidad de soluciones integrales.

Esto produce una serie de características nuevas a las problemáticas que ya se habían establecido por los urbanistas, es por lo cual, que es necesario contextualizar todas las referencias presentes al medio latinoamericano, sobre todo en la región montañosa de Los Andes. Sumado también a las diferencias históricas y culturales, podría presentar un mejor desarrollo, especificando, adaptando y caracterizando a las soluciones que ya se establecieron antes. Como ya se ha mencionado antes, se conoce de herramientas eficaces que permiten reducir la dependencia del vehículo a motor, herramientas como la fomentación e implementación del transporte público y el uso de la movilidad no-motorizada.

Nace una nueva cuestión, ¿se conoce las condiciones necesarias para implementar estas herramientas? y a su vez, ¿se está al tanto de los comportamientos espaciales que requieren los ciclistas y usuarios de la movilidad alternativa?, pues como es el caso de muchas ciudades, no existen registros ni investigaciones que proporcionen datos concretos para llevar a cabo propuestas similares.

Razón por la cual, desde el año 2015, se encuentra en desarrollo un estudio en la ciudad de Cuenca, una de las ciudades intermedias de Ecuador, en el cual se está analizando “los Patrones de Movilidad de Ciclistas y Peatones – Pies y Pedales” del grupo de

investigación LlactaLAB – Ciudades Sustentables de la Universidad de Cuenca.”
(Orellana, 2016)

A pesar de que ha sido un reto multidisciplinar, con requerimientos complejos que no han sido estudiados en las ciudades intermedias de la región, es una base importante porque al contar con los métodos necesarios para el análisis del comportamiento y las condiciones necesarias para una correcta movilidad no-motorizada, se puede instaurar intervenciones adecuada para una ciudad intermedia, como es el caso de la ciudad de Ambato, ciudad en donde tímidamente se ha realizado intervenciones que le quiten prioridad al vehículo, fomentando de manera gradual al peatón. Es el caso de ciertos proyectos y regeneraciones, como la que se ha llevado a cabo en el parque “Juan Montalvo”, ubicada en el centro de la ciudad, y sus cuatro calles colindantes, en donde se sustrae espacio de movilidad vehicular y es otorgada a la circulación peatonal.

Con el tiempo, este tipo de proyectos “limitados”, de cierta manera, dejan de solucionar la problemática para la que una vez fueron establecidos. Por lo que otras intervenciones son requeridas.

Se han sentado ya precedentes sobre la relevancia de atender la necesidad de soluciones para la movilidad urbana, dentro de centros que colapsan por su alta carga vehicular. Siendo necesario así, seguir desarrollando investigaciones que resulten en este tipo de soluciones.

Metodología de la Investigación

Línea y Sublínea de investigación

Nº 2. Urbanismo, ciudad, ordenamiento territorial y resiliencia.

Planificación Urbana.

Diseño Metodológico

Para tal fin se caracterizarán los espacios públicos y patrones de movilidad, a través de este discurso se mencionará el contexto geográfico y las particularidades de Ambato como ciudad andina que han conllevado a potencializar específicos patrones de movilidad.

Seguidamente, se analizará cómo estos patrones de movilidad han incidido en el uso del espacio público, de ésta manera se podrá llegar a definir caracteres y problemas.

Cabe señalar, que será fundamental, el reconocimiento de la literatura sobre el tema planteado como influencia significativa para el entendimiento del uso de los espacios públicos y/o infrautilización y por consiguiente en la transformación urbana.

Enfoque de investigación

Se plantea un trabajo de investigación de carácter cuantitativo.

Nivel de investigación

Se plantea el nivel de investigación descriptivo, explicativo y aplicado.

Técnicas de recolección de datos

Para cumplir con la metodología se procederá:

Consulta de fuentes primarias: Referentes teóricos, referentes proyectuales.

Consulta de fuentes secundarias: Hemeroteca: Periódicos o diarios locales (localización de discursos y acciones de los diferentes agentes con respecto a dicha intervención).

Observación directa y análisis:

Observación in-situ, recolectando datos para su debido análisis, con el cual se ha realizado mapeos y diagramas que muestran la realidad del lugar en relación al problema.

Cartografía:

Análisis a base de mapas, desarrollado por capas.

In situ.

Datos Estadísticos:

Datos relevantes y fuentes primarias.

Técnicas para el procesamiento de la información

Registro de datos

Procesamiento de datos

Análisis de datos

Presentación de datos

Conclusiones Capitulares

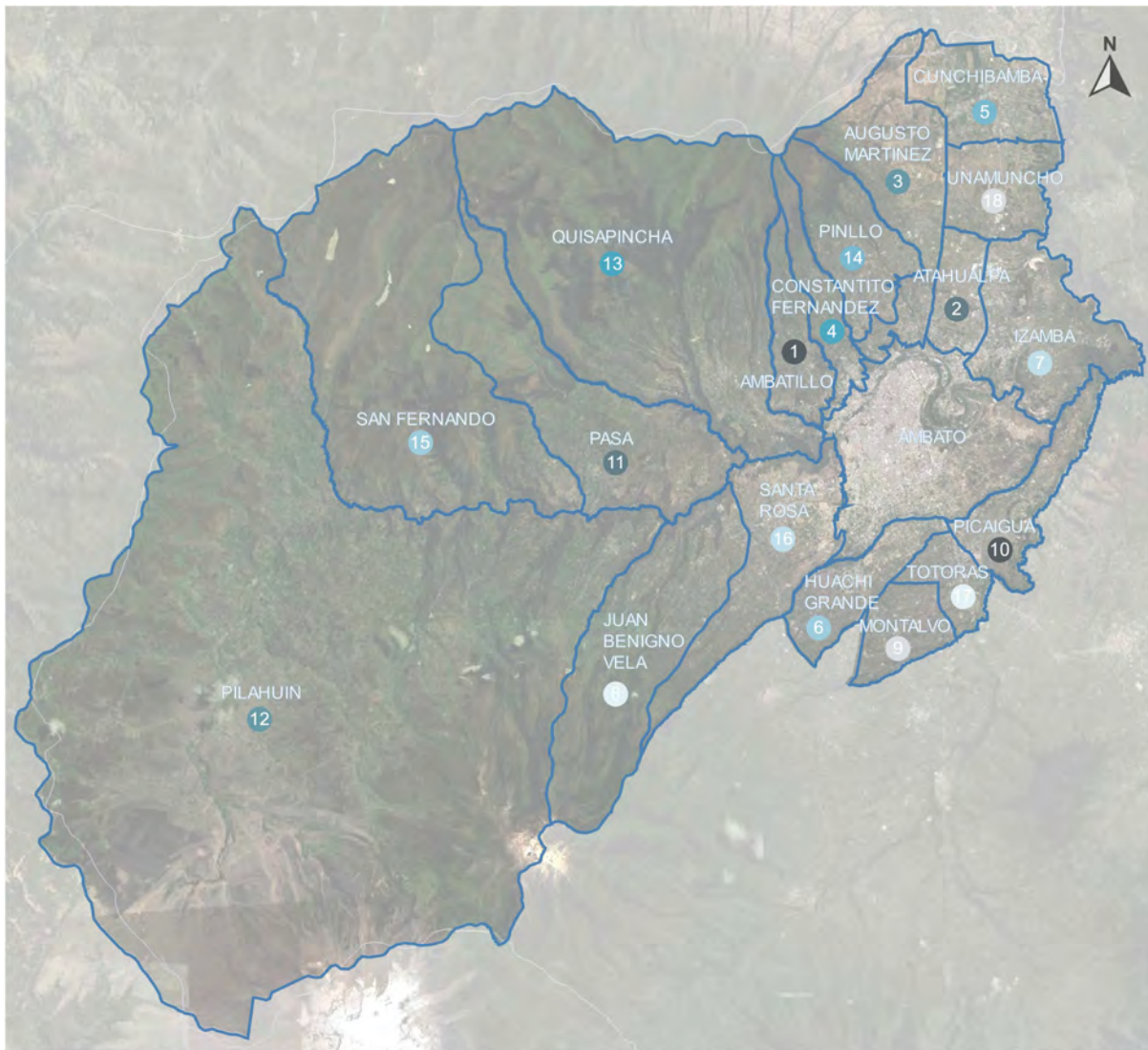
- Los centros urbanos se han forjado para el beneficio de la comercialización.
- La ciudad debe ser intervenida partiendo de la realidad existente, mediante los criterios adecuados, para transformarse en su mejor realidad posible.
- El automóvil era una solución de movilidad prometedora a inicios de siglo, pero actualmente queda obsoleta por la expansión de la ciudad.
- Es importante notar las diferencias culturales y geográficas que identifican a una ciudad de otra. Se requiere soluciones específicas para casos determinados.
- Las investigaciones sobre la movilidad en ciudades intermedias pueden ser la base para identificar las condiciones necesarias para implementar la movilidad no motorizada.

CAPÍTULO 3

APLICACIÓN METODOLÓGICA

Delimitación espacial

Mapa del cantón de Ambato Rural



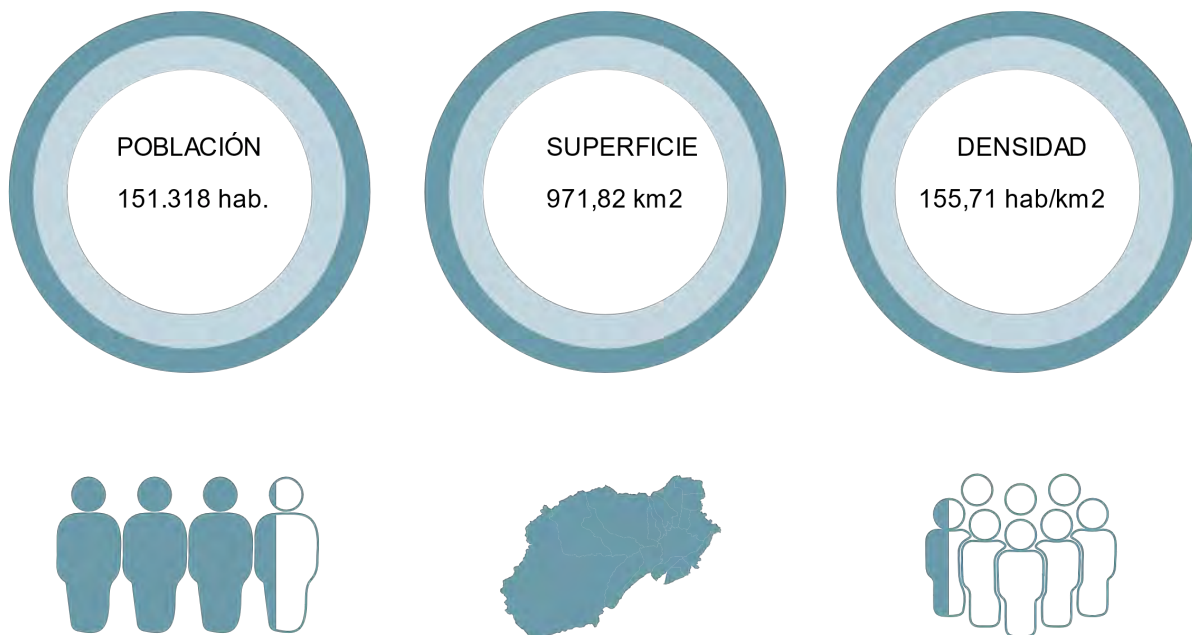
Gráfica 1. Mapa de la ciudad de Ambato Rural
Fuente: POT 2020.
Elaboración: propia.

Tabla 1
Parroquias Rurales del cantón Ambato.

Parroquias Rurales			
Ambatillo	Picaigua	Huachi Grande	San Fernando
Atahualpa	Pasa	Izamba	Santa Rosa
Augusto N. Martínez	Pilahuín	Juan Benigno Vela	Totoras
Constantino Fernández	Quisapincha	Montalvo	Unamuncho
Cunchibamba	Pinllo		

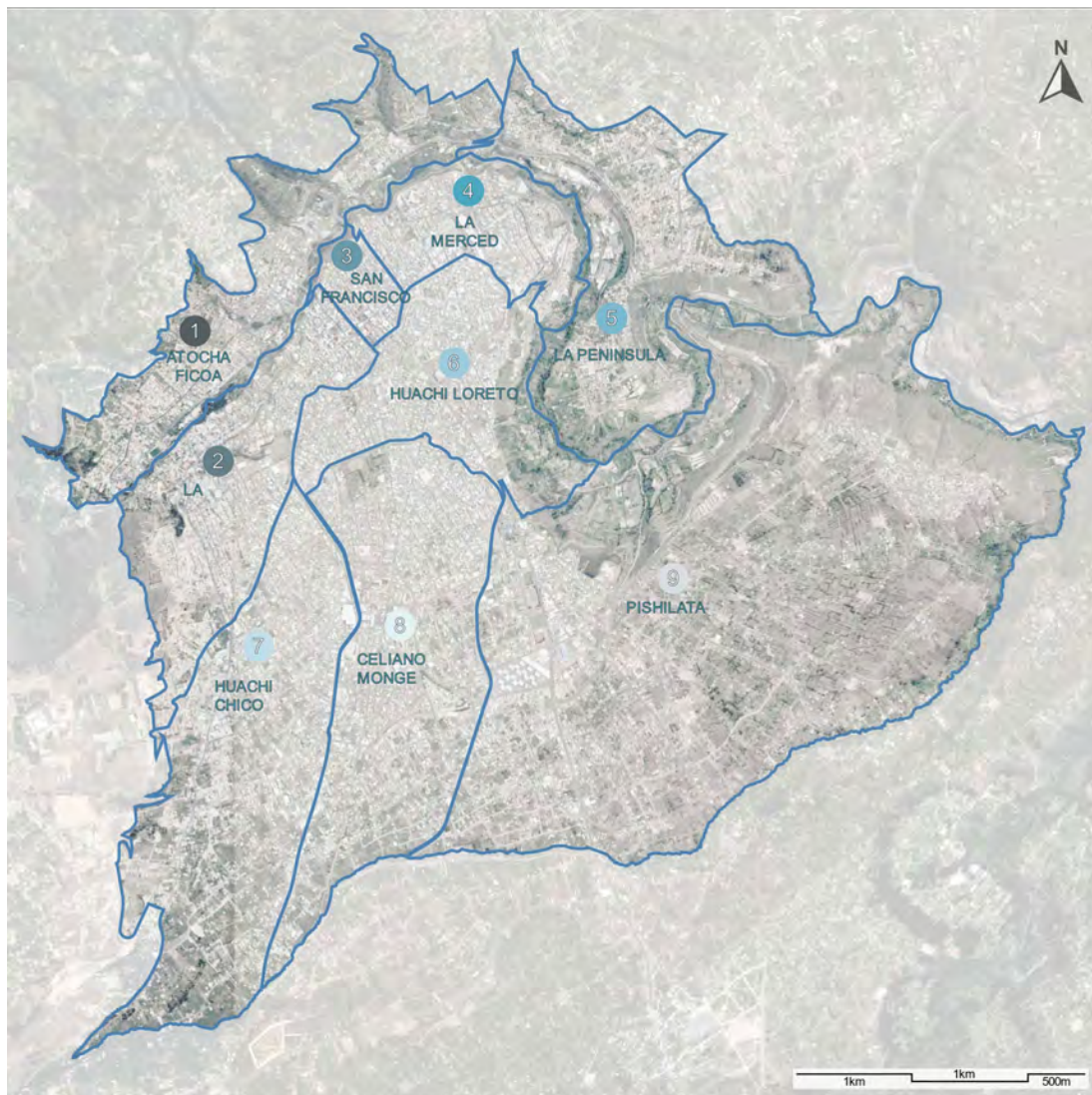
Tabla 1. Parroquias Rurales
Fuente: POT 2020.
Elaboración: propia.

Datos de Ambato Rural.



Gráfica 2. Datos de Ambato Rural.
Fuente: INEC
Elaboración: propia.

Mapa de la ciudad de Ambato Urbano



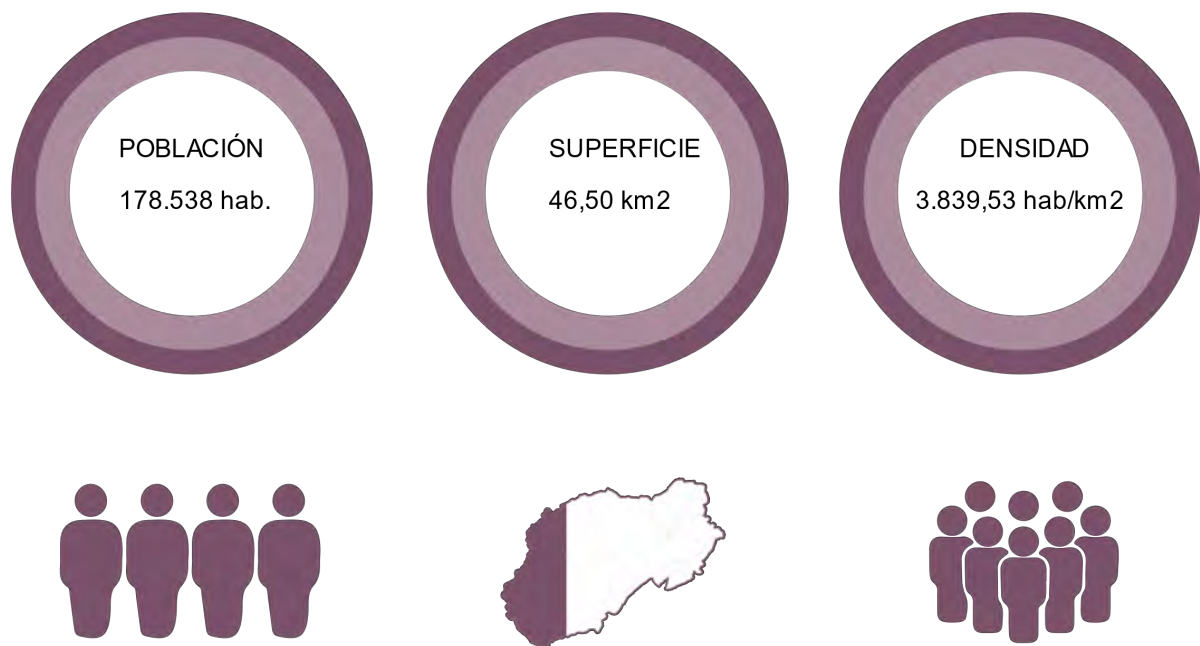
Gráfica 3. Mapa de la ciudad de Ambato Urbano
Fuente: POT 2020.
Elaboración: propia.

Tabla 2.
Parroquias Urbanas

Parroquias Urbanas		
La Matriz	Huachi Chico	La Península
San Francisco	Celiano Monge	Huachi Loreto
La Merced	Pishilata	Atocha-Ficoa

Tabla 2. Parroquias Urbanas.
Fuente: POT 2020.
Elaboración: propia.

Datos de Ambato Urbano



Gráfica 4. Datos de Ambato Urbano
Fuente: INEC.
Elaboración: propia.

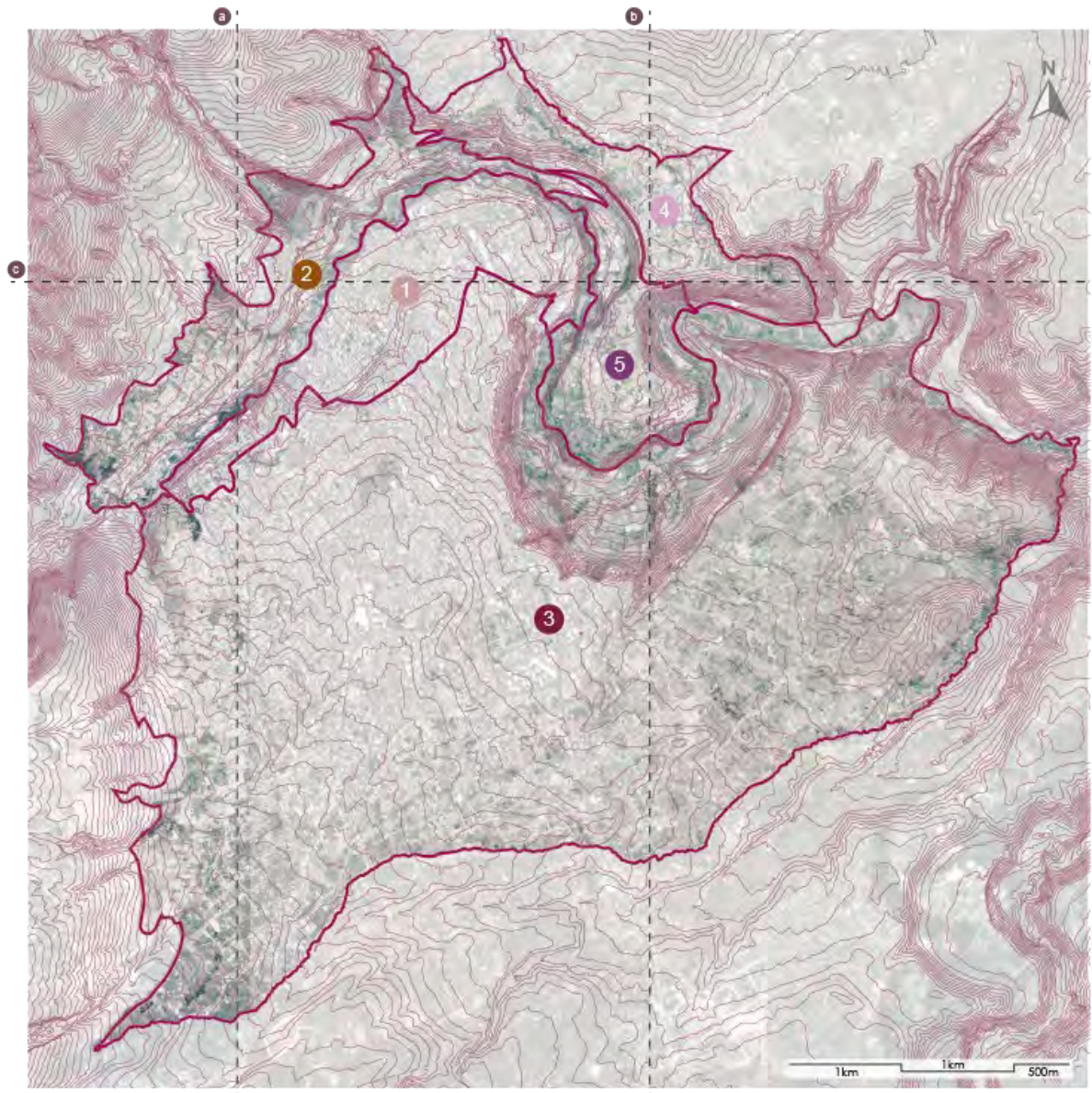
Al realizar la comparación entre los datos y realidades entre el área rural y urbana, se puede concluir que, con una mayor densidad de población y una menor superficie, el Ambato urbano acoge gran parte de los habitantes de la ciudad. Por lo cual, las problemáticas se intensifican y son requeridas más soluciones. Siendo así, se determina seguir profundizando el análisis en el área urbana de Ambato.

Análisis

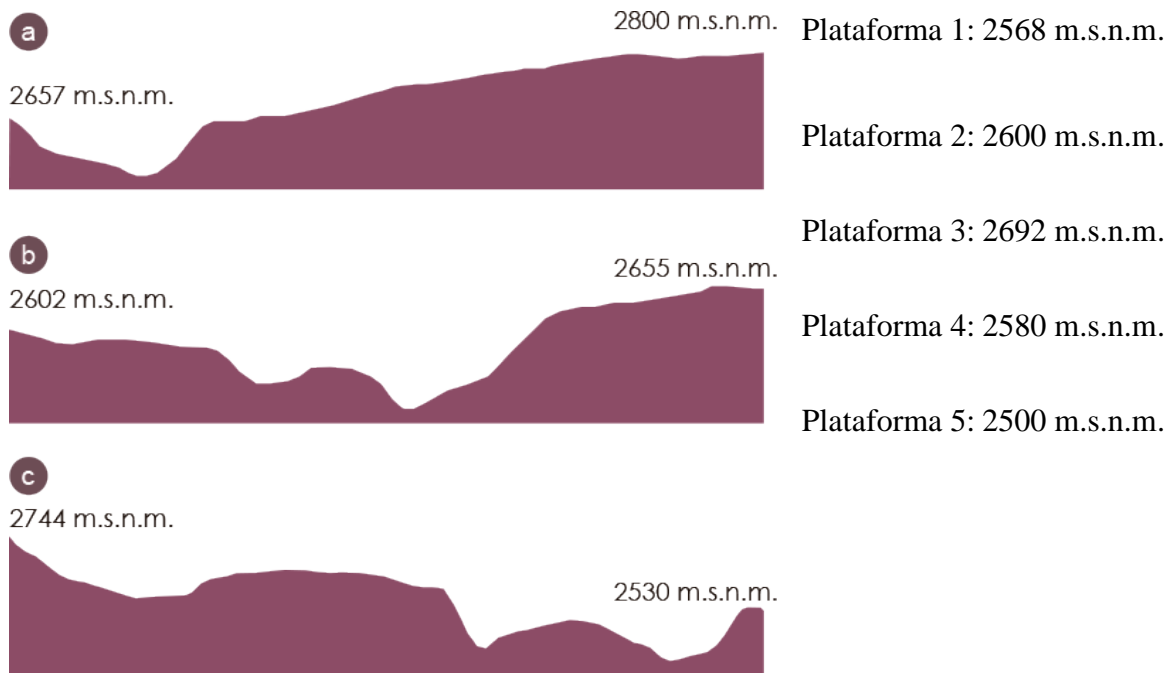
Natural

Plataformas

Mapa de plataformas topográficas de Ambato Urbano

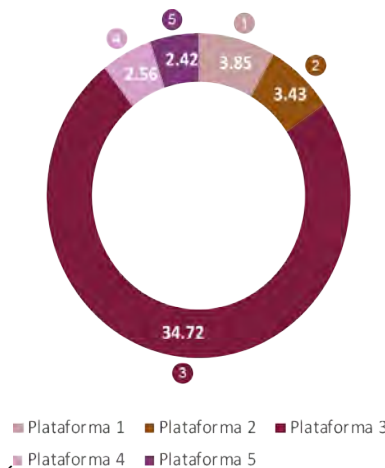


Gráfica 5. Mapa de plataformas topográficas de Ambato Urbano.
Fuente: Senplades, POT 2020.
Elaboración: propia.



Gráfica 6. Perfiles Topográficos.
Se lee con Gráfica 5. Fuente: Google Earth.
Elaboración: propia.

Área en kilómetros cuadrados



Gráfica 7. Área en kilómetros cuadrados de las plataformas.
Se lee con Gráfica 5. Fuente: POT 2020.
Elaboración: propia.

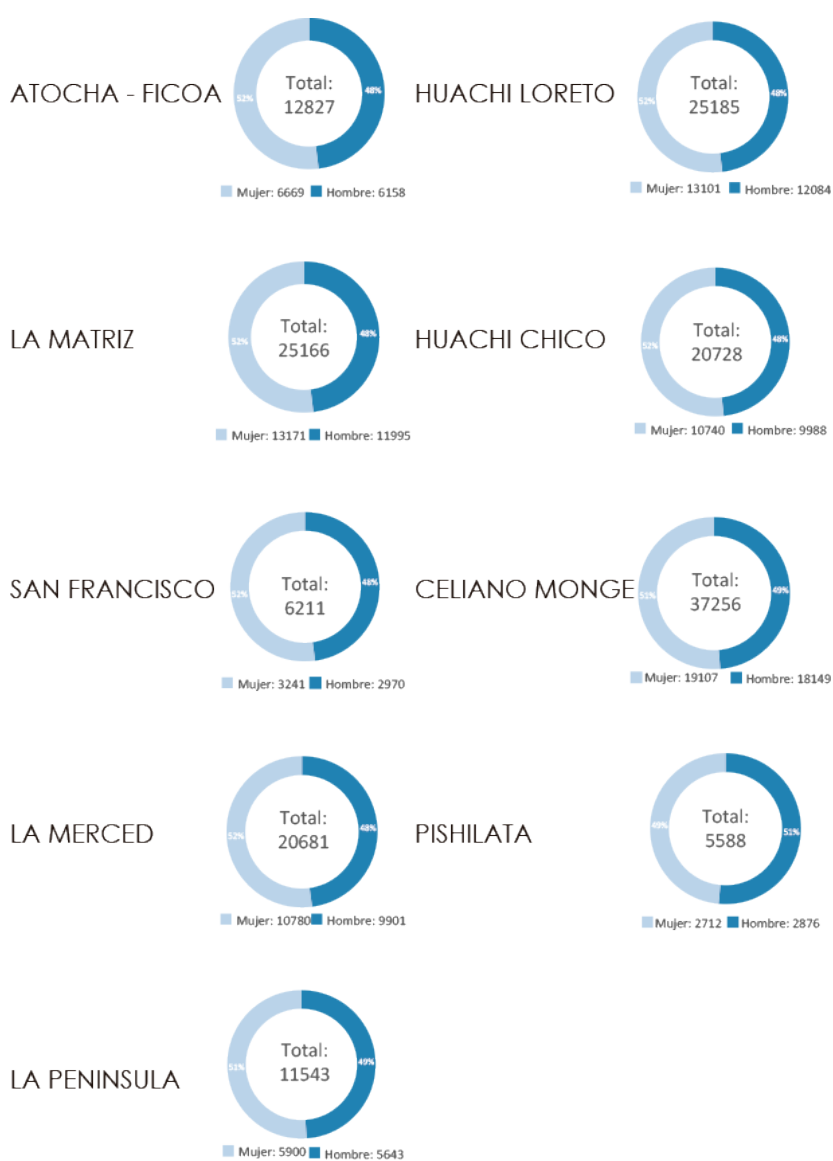
La ciudad de Ambato se encuentra dividida por plataformas. Estas plataformas se designan de acuerdo con los asentamientos formados por la topografía irregular y el río que fracciona la urbe. Estos accidentes topográficos comunes dentro de las ciudades latinoamericanas afectadas por la cordillera de los Andes producen ciertas problemáticas, sobre todo en el ámbito de la movilidad, haciendo necesario en su mayoría el uso del automotor y disminuyendo la posibilidad de usar transporte alternativo.

Social

Población

La ciudad de Ambato tiene una población total de 329.856 habitantes según el censo realizado en el año 2010. La población está dividida entre sus parroquias rurales con 151.318 habitantes y sus parroquias urbanas con 178.538 habitantes. Según la delimitación establecida se analizará la situación de las parroquias urbanas.

Datos estadísticos de la población en área urbana.



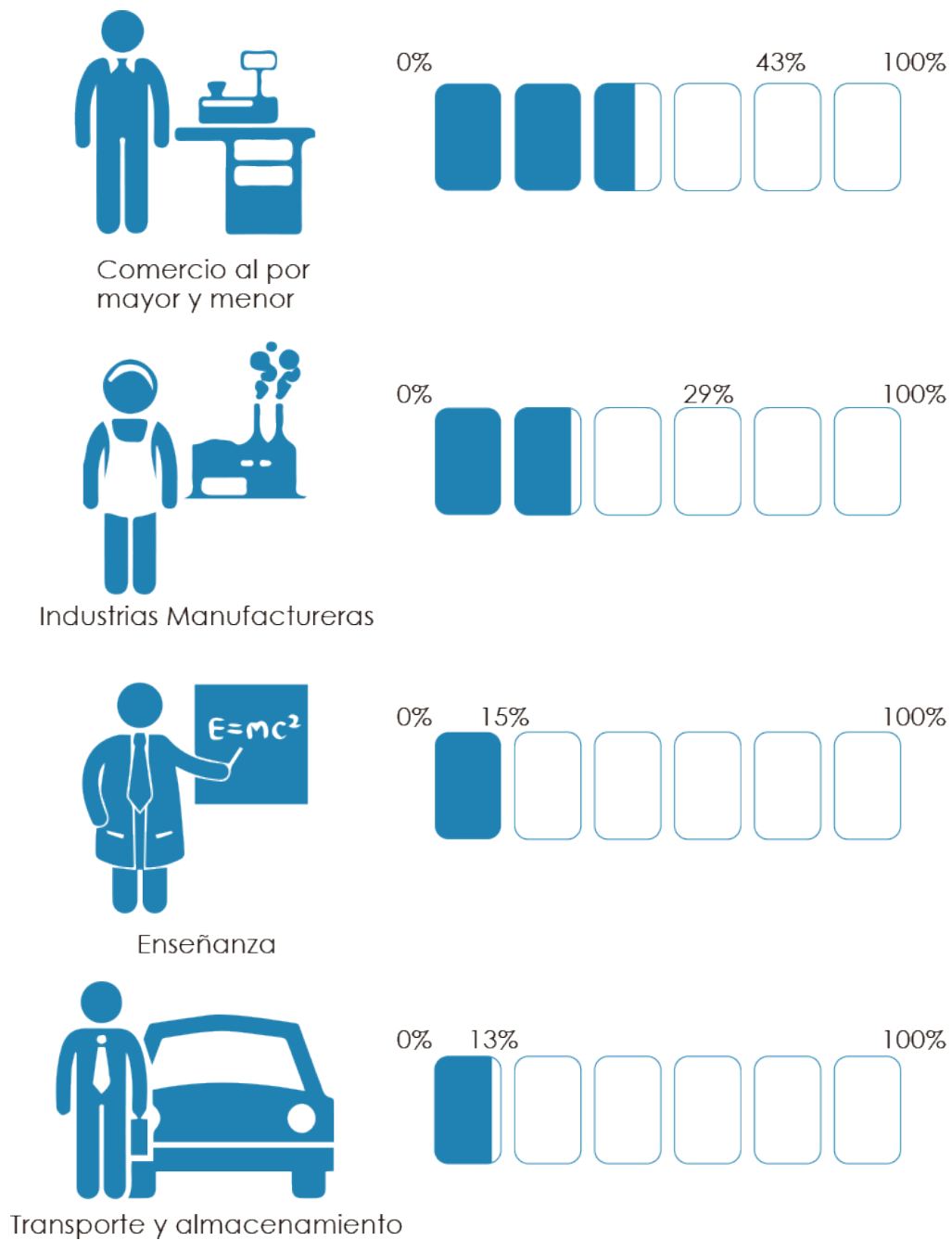
Gráfica 8. Datos estadísticos de población.

Fuente: INEC.

Elaboración: propia.

En cuanto a las actividades económicas de los habitantes, predomina en todas las parroquias urbanas el comercio al por mayor y menor, seguido por las industrias manufactureras, la enseñanza y el transporte y almacenamiento.

Actividades económicas de los habitantes de las parroquias urbanas de Ambato.

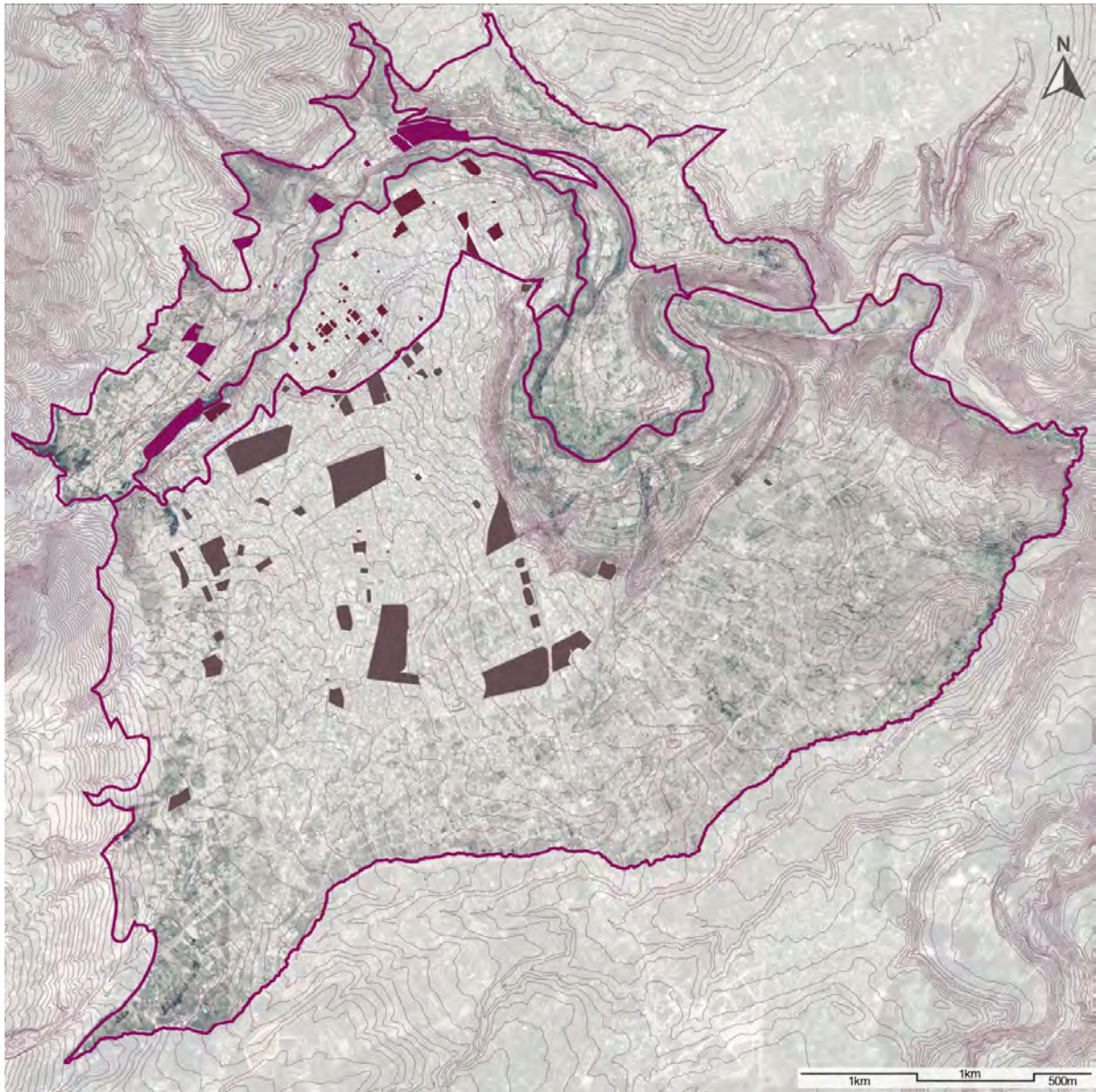


Gráfica 9. Actividades Económicas de los habitantes, parroquias urbanas de Ambato.
 Fuente: INEC.
 Elaboración: propia.

Artificial

Conflictos

Mapa de conflictos

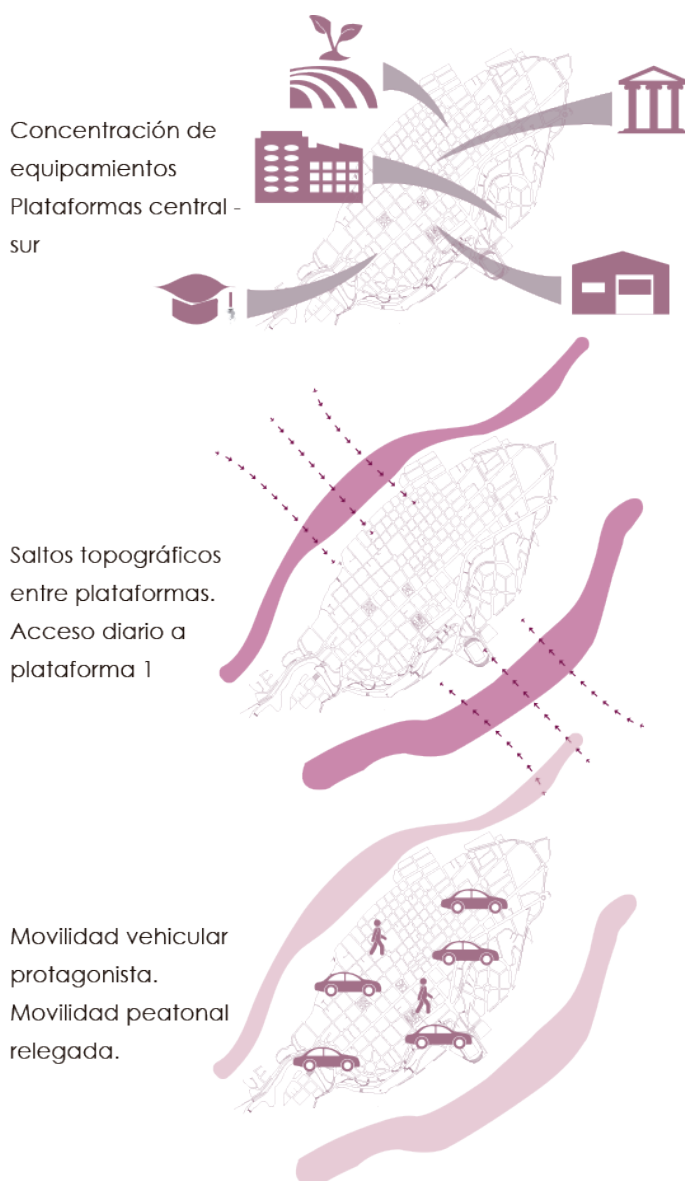


Gráfica 10. Mapa de conflictos.
Fuente: Senplades.
Elaboración: propia.

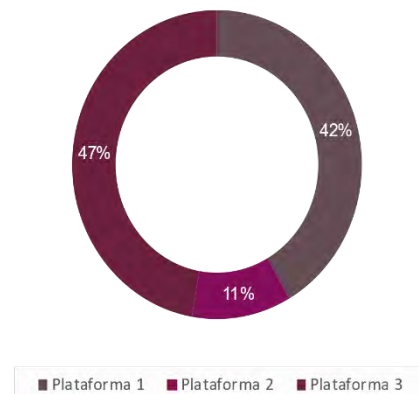
Para identificar la zona crítica en la que se debe intervenir, se ha analizado los diferentes conflictos, sumando las características de los análisis sociales y naturales. Los conflictos detectados: la división en plataformas causada por la topografía irregular, la acumulación de

equipamientos y servicios en el centro y sur de la ciudad (plataforma 1 y 3, como se muestra en la *Gráfica 10*). El acceso diario necesario a la plataforma 1 en donde se encuentra el centro histórico, administrativo, de gestión y comercio, de la ciudad e incluso de la provincia, según los equipamientos principales que han sido localizados en el mapa (*Gráfica 10*). Actualmente, esta situación ha provocado altas cargas vehiculares, el caos peatonal y dificultades en la movilidad.

Esquemas de conflictos.



Equipamientos



Gráfica 11. Pastel de datos sobre equipamientos. Se lee con *Gráfica 10*. Fuente: Elaboración propia

Gráfica 12. Esquemas de los conflictos. Fuente: Elaboración propia

Diagnóstico gráfico

Delimitación de la zona de estudio

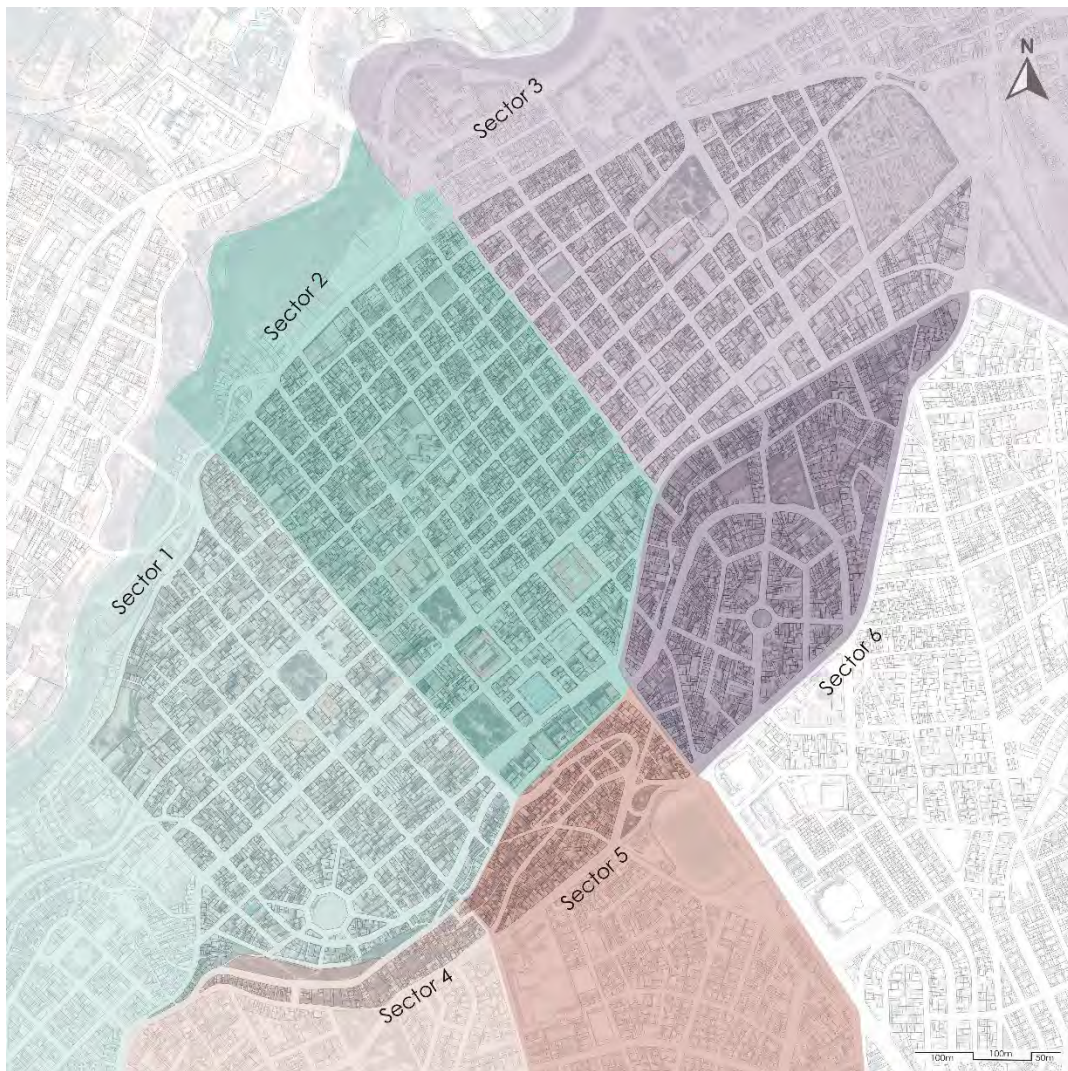


Gráfica 13. Delimitación de la zona.
Fuente: Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

La delimitación de la zona de estudio responde al análisis previo que se ha realizado hasta esta instancia, concluyendo con los esquemas de la *Gráfica 12*; delimitación que se compone por el área (de 15.21 km²) determinada en la *Gráfica 13*, el cual se encuentra en el centro urbano de la ciudad, dentro de la plataforma 1.

Sectorización

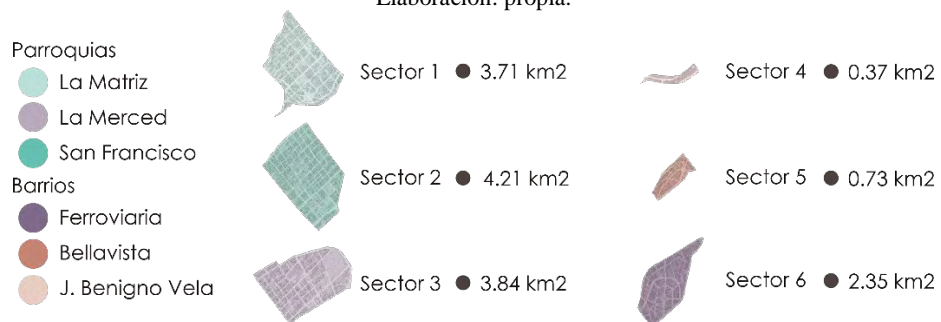
Para profundizar en el análisis se realiza una sectorización de la zona de estudio, establecida por la división política de los barrios y parroquias que componen el área dentro de la delimitación.



Gráfica 14. Mapa de delimitación por sectores.

Fuente: Ortografía cortesía Senplades.

Elaboración: propia.



Sistema de valoración

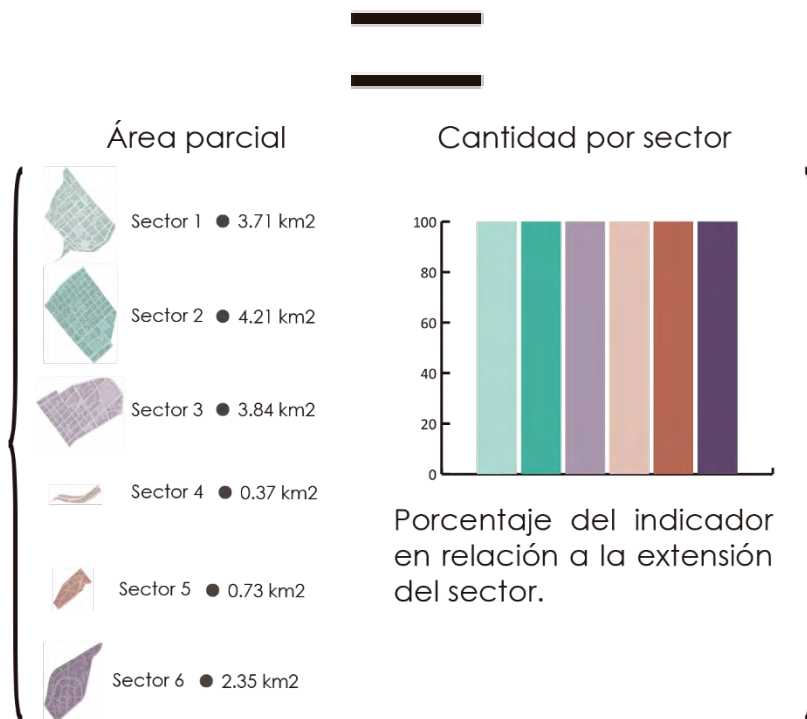
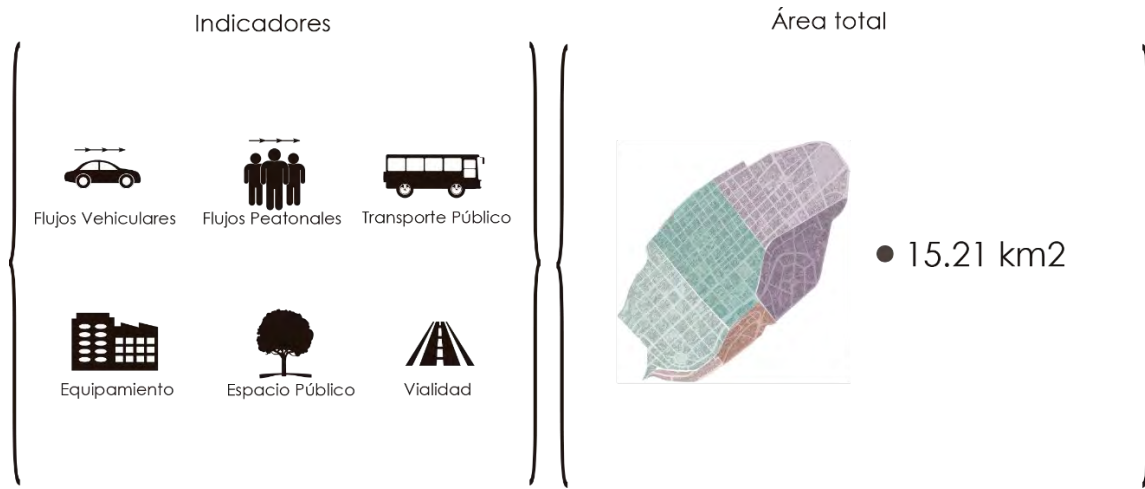
Indicadores

Se ha seleccionado seis indicadores que serán analizados para revelar la situación actual; responden a la relevancia que tiene cada ámbito dentro de la investigación. Se clasifican en los siguientes:

Flujos Vehiculares	
Flujos Peatonales	
Transporte Público	
Equipamiento	
Espacio Público	
Vialidad	

Criterios de Evaluación

Cada indicador tiene un mapa de análisis urbano complementado por un mapa temático de valoración representado de una malla cuadriculada de 40 por 40 metros que cubre la zona de estudio.

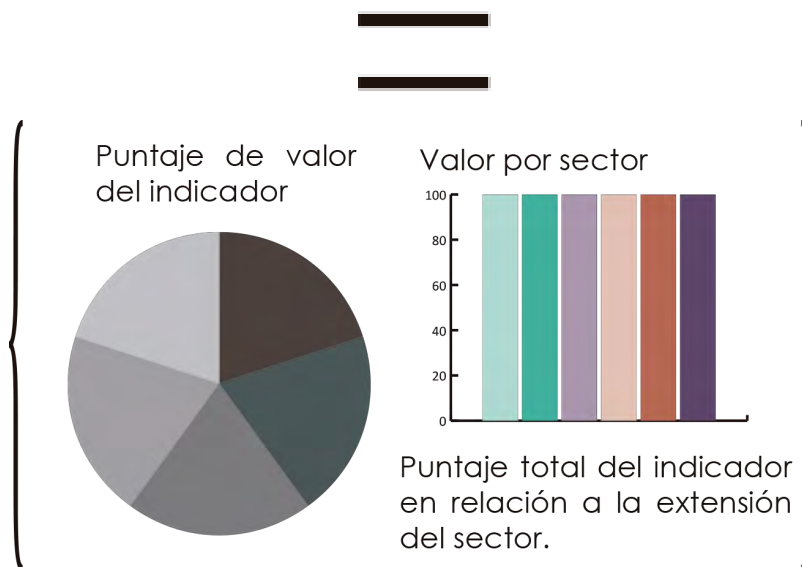


Gráfica 15. Criterios de evaluación.
Fuente: Elaboración propia

Seis indicadores antes mencionados se examinan durante del análisis urbano. Se genera la relación de la cantidad del indicador con la extensión de cada sector; de esa manera obtener un resultado real y equivalente entre sectores.

Se establecen también los criterios para el sistema de valoración de los indicadores mediante una rúbrica, que se aplica en los mapas temáticos de análisis.

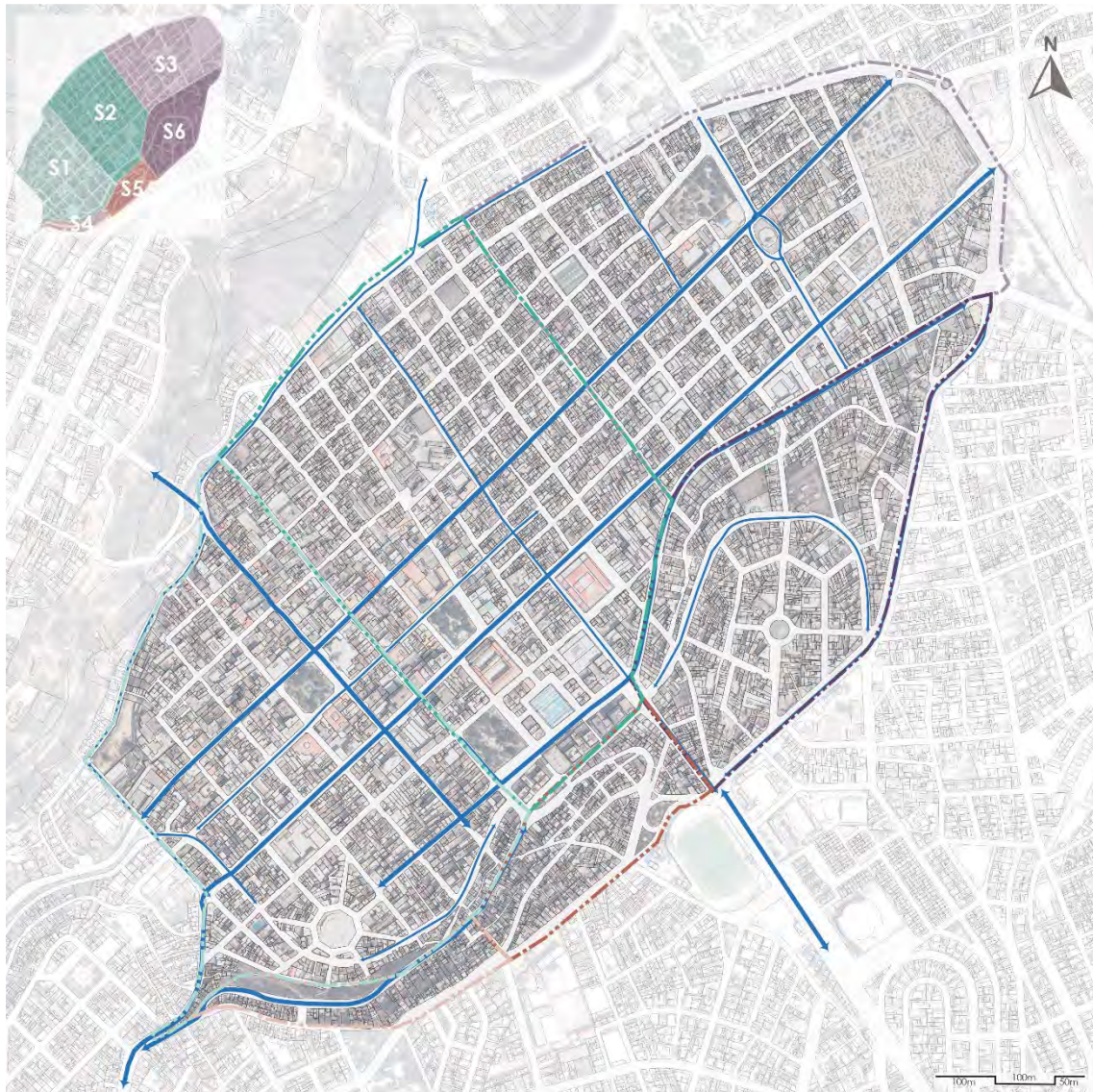
		RÚBRICA DE VALORACIÓN				
INDICADORES		-2	-1	0	1	2
	Flujos Vehiculares	Flujo vehicular muy alto	Flujo vehicular alto	Flujo vehicular moderado	Flujo vehicular bajo	Flujo vehicular muy bajo
	Flujos Peatonales	Flujo peatonal muy alto	Flujo peatonal alto	Flujo peatonal moderado	Flujo peatonal bajo	Flujo peatonal muy bajo
	Transporte Público	Recorrido de transporte público acumulado	Recorrido de transporte público alto	Recorrido de transporte público regular	Recorrido de transporte público bajo.	Recorrido de transporte público casi nulo
	Equipamiento	Concentración de equipamiento muy alta	Concentración de equipamiento alta	Concentración de equipamiento moderada	Concentración de equipamiento baja	Concentración de equipamiento muy baja
	Espacio Público	Sin espacio público abierto	Espacio público abierto malo	Espacio público abierto en desuso	Espacio público abierto bueno	Espacio público abierto muy bueno
	Vialidad	Vía con calle menor a 6m y sin aceras	Vía con calle de 6.1m a 8.0m con aceras	Vía con calle de 8.1m a 10.0m	Vía con calle de 10.1m a 12.0m con aceras amplias	Vía con bulevar peatonal y parter



Gráfica 16. Rúbrica de valoración por indicador.
Fuente: Elaboración propia

Análisis de flujos

Análisis urbano de flujo vehicular.

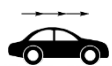


Gráfica 17. Mapa de análisis de flujo vehicular.

Fuente: Google Maps Traffic, Ortofotografía cortesía Senplades.

Elaboración: propia.

Resultados:



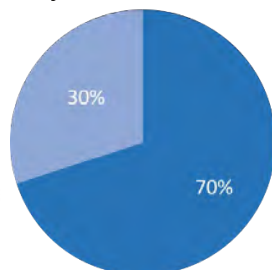
Flujo Vehicular

Flujo Principal

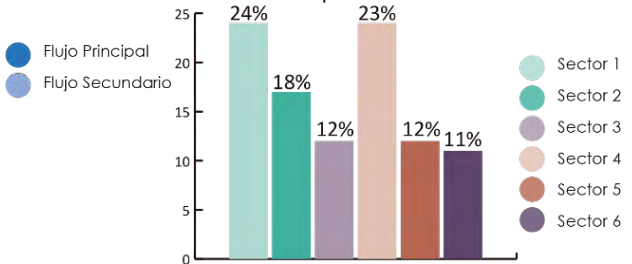
Flujo Secundario

Flujo Peatonal

Flujos



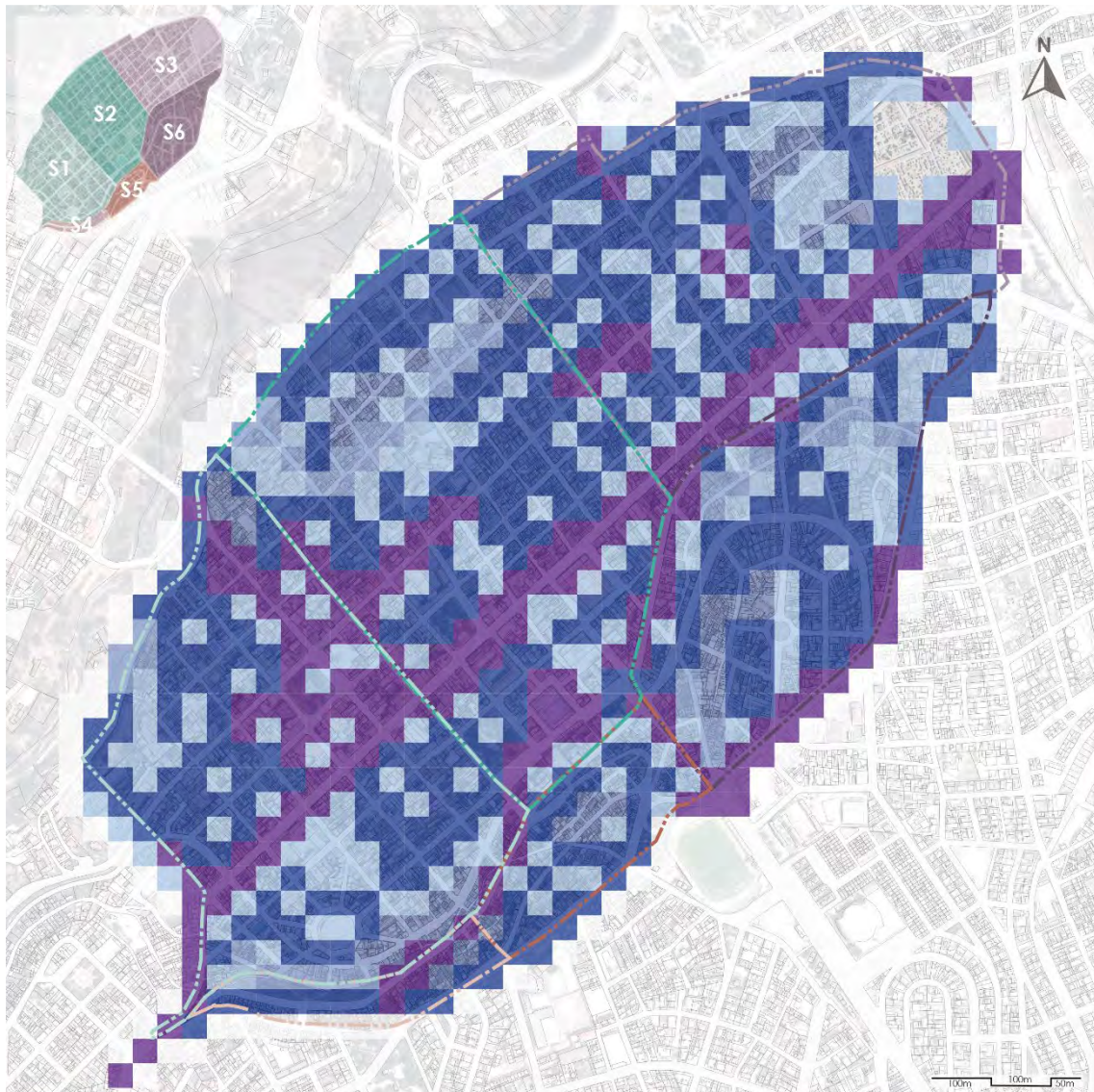
Cantidad por sector



Gráfica 18. Resultado de análisis de flujo vehicular.

Fuente: Elaboración propia.

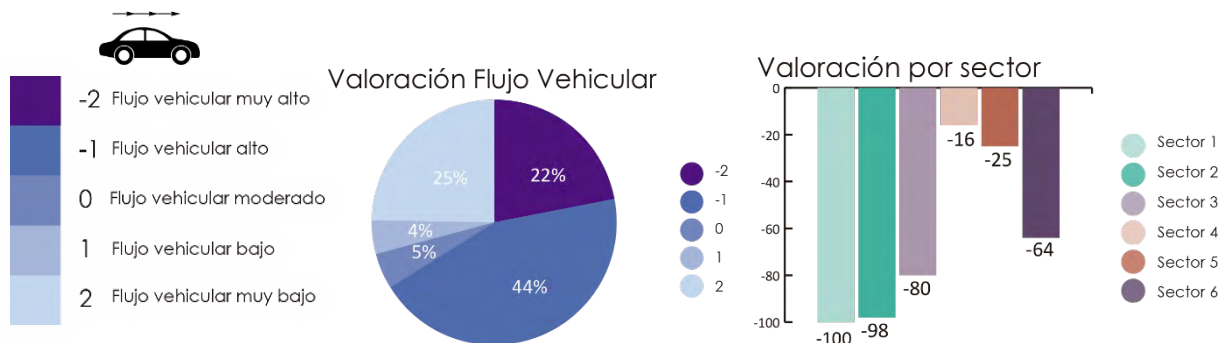
Mapa temático de valoración, flujo vehicular.



Gráfica 19. Mapa valoración de flujo vehicular.

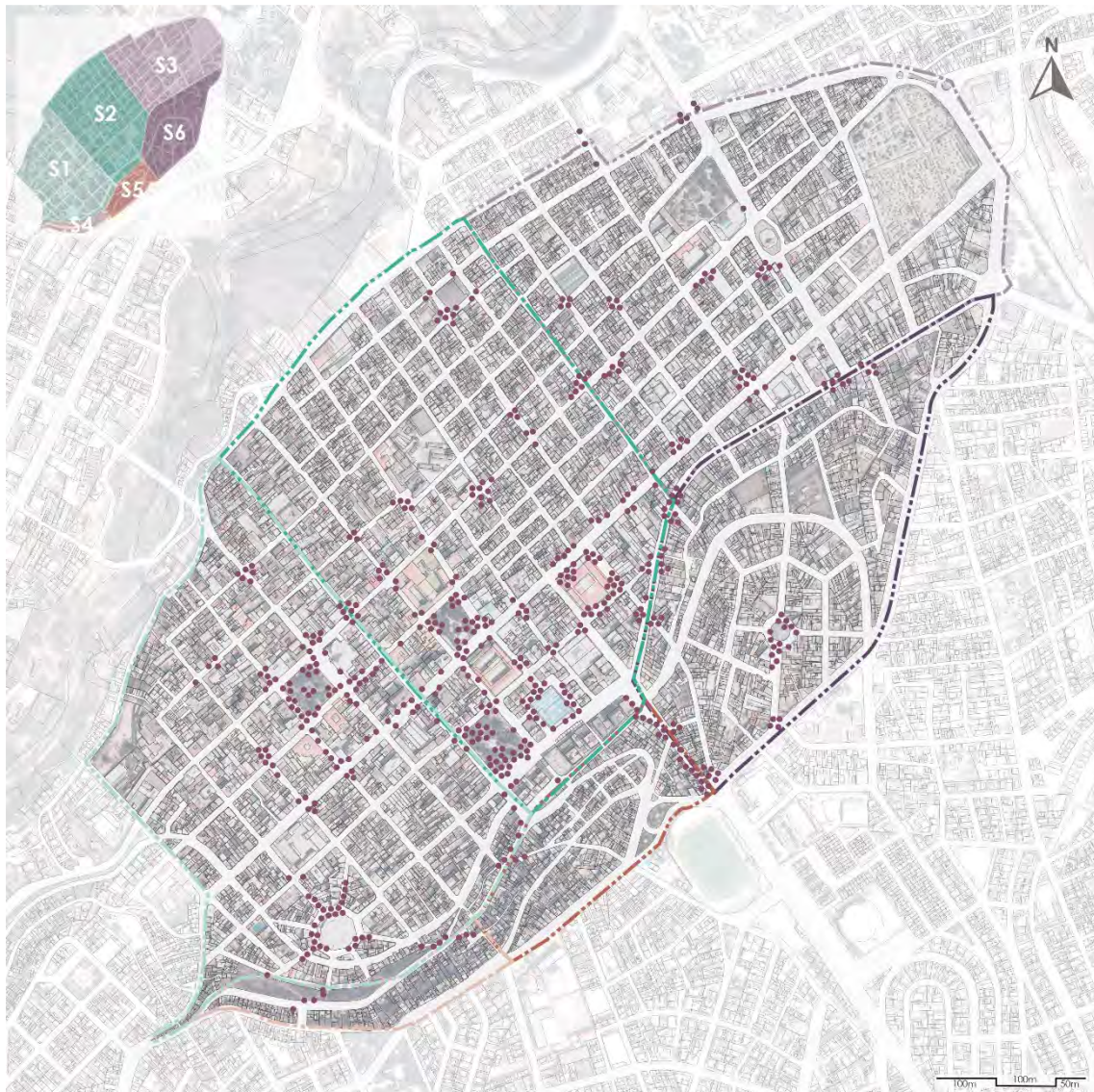
Fuente: Google Maps Traffic. Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Resultados:



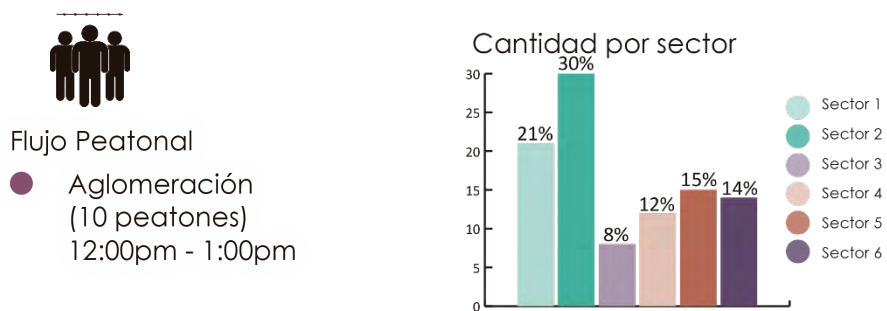
Gráfica 20. Porcentaje y puntaje de valoración de flujo vehicular.
Fuente: Elaboración propia.

Análisis urbano de flujo peatonal.



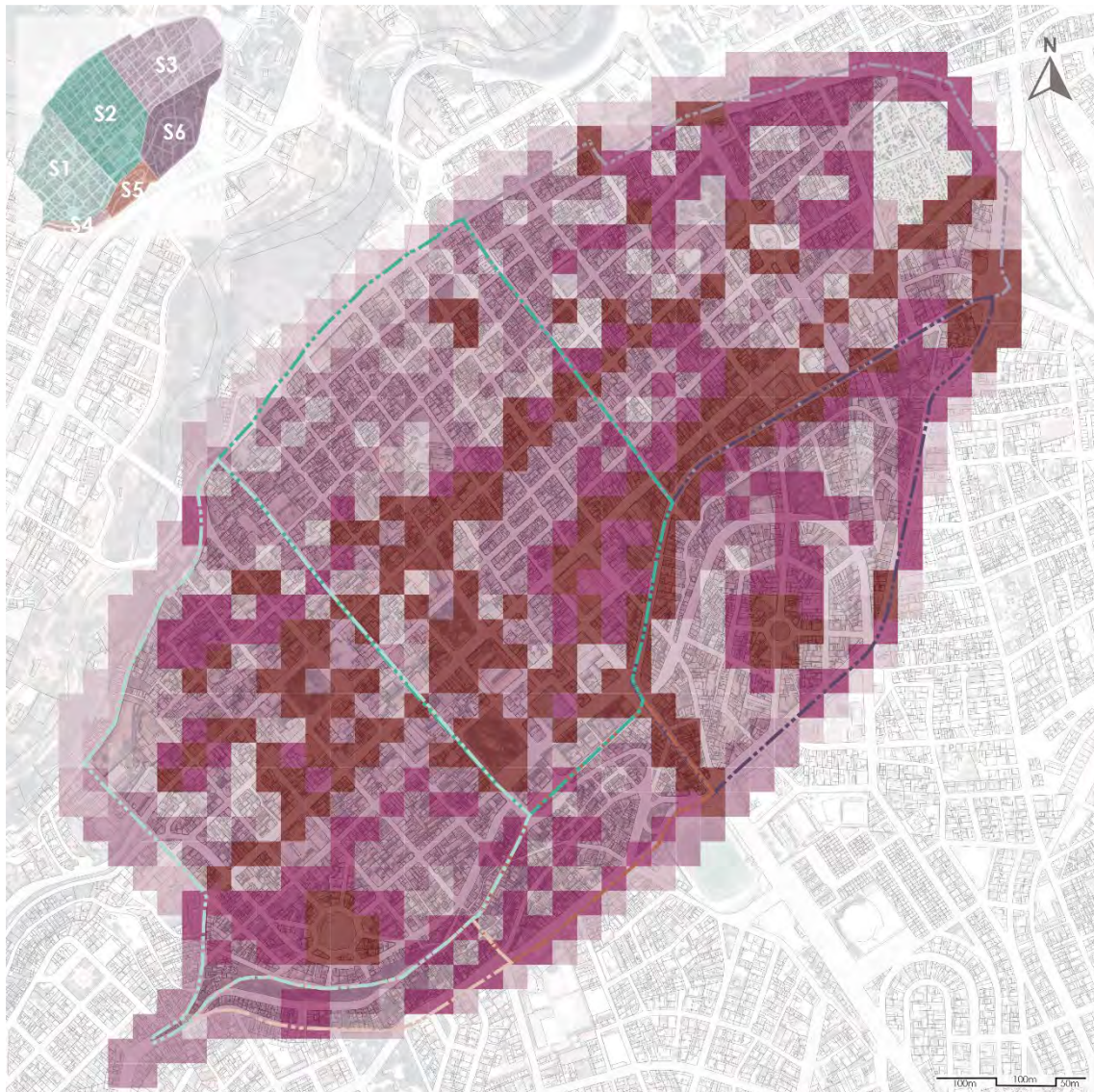
Gráfica 21. Mapa de análisis de flujo peatonal.
Fuente: Observación de campo, Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Resultados:



Gráfica 22. Resultado de análisis de flujo peatonal.
Fuente: Elaboración propia.

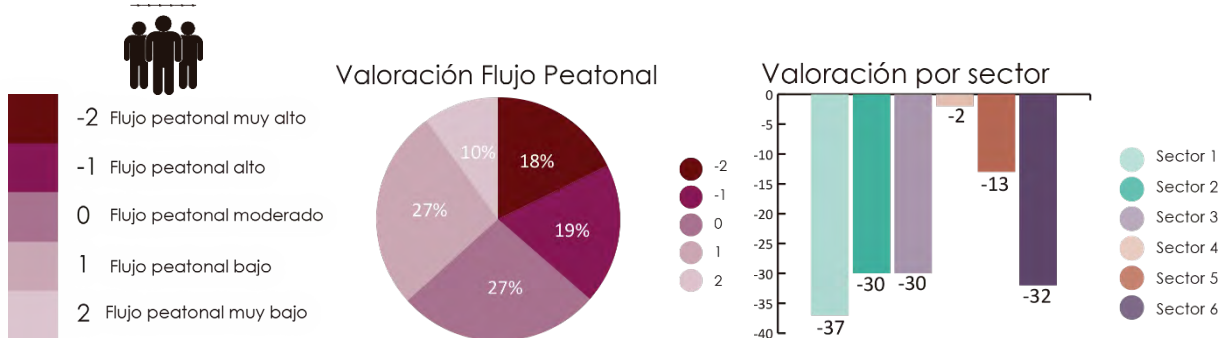
Mapa temático de valoración, flujo peatonal.



Gráfica 23. Mapa valoración de flujo peatonal.

Fuente: Observación de campo, Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Resultados:



Gráfica 24. Porcentaje y puntaje de valoración de flujo peatonal.

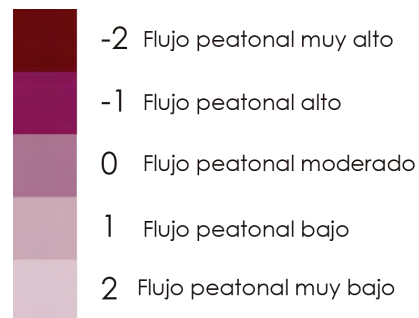
Fuente: Elaboración propia.

Para efectuar el análisis y mapeo de flujos peatonales fue necesario realizar una observación de campo, registrando los datos requeridos mediante una ficha de observación.

Esta ficha incluye los siguientes datos:

- Número
- Lugar
- Tipo de espacio público
- Fecha de observación
- Hora de observación

Se indica la zona donde se realizó, marcada con un punto en el mapa, se le asigna una valoración según la condición de flujos y su cuantificación aproximada:



También se adjunta un levantamiento fotográfico y observaciones que justifican la valoración que se asigna como condición de espacio público:



Observaciones:
-Espacio de circulación peatonal reducido. -Incumplimiento de las normas de tránsito. -Comercio informal.

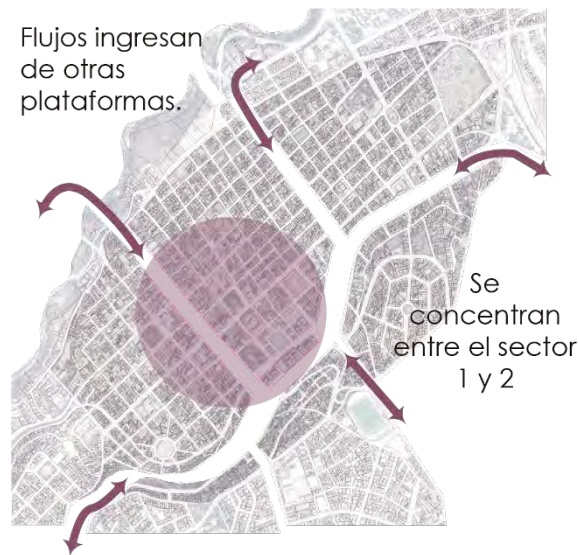
Gráfica 25. Elementos de ficha de observación.
Fuente: Elaboración propia.

<u>FICHA DE OBSERVACIÓN</u>				
UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO				
Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 35 Centro de Ambato, Sector 2 Vía 26 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM			
Zona:	Tipo:			
	Flujos			
	-2	Flujo peatonal muy alto	X	
	-1	Flujo peatonal alto		
	0	Flujo peatonal moderado		
	1	Flujo peatonal bajo		
	2	Flujo peatonal muy bajo		
	Condición de espacio público			
Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	
Fotografía:	Observaciones:			
	-Espacio de circulación peatonal reducido. -Incumplimiento de las normas de tránsito. -Comercio informal.			

Conclusión de análisis de flujos.

El centro de la ciudad de Ambato, que se encuentra en la plataforma 1, es considerado actualmente, según el POT 2020 (Plan de Ordenamiento Territorial 2020), como el centro administrativo, social, económico y de servicios. Es la razón de que los habitantes de la urbe requieran su ingreso diario para llevar a cabo sus actividades, por ende, los flujos que ingresan son en su mayoría de otras plataformas. Estos flujos se concentran en los sectores 1 y 2, aumentan cuando se sitúa un mercado o comercio grande cerca, sobre todo en los denominados “días de feria”.

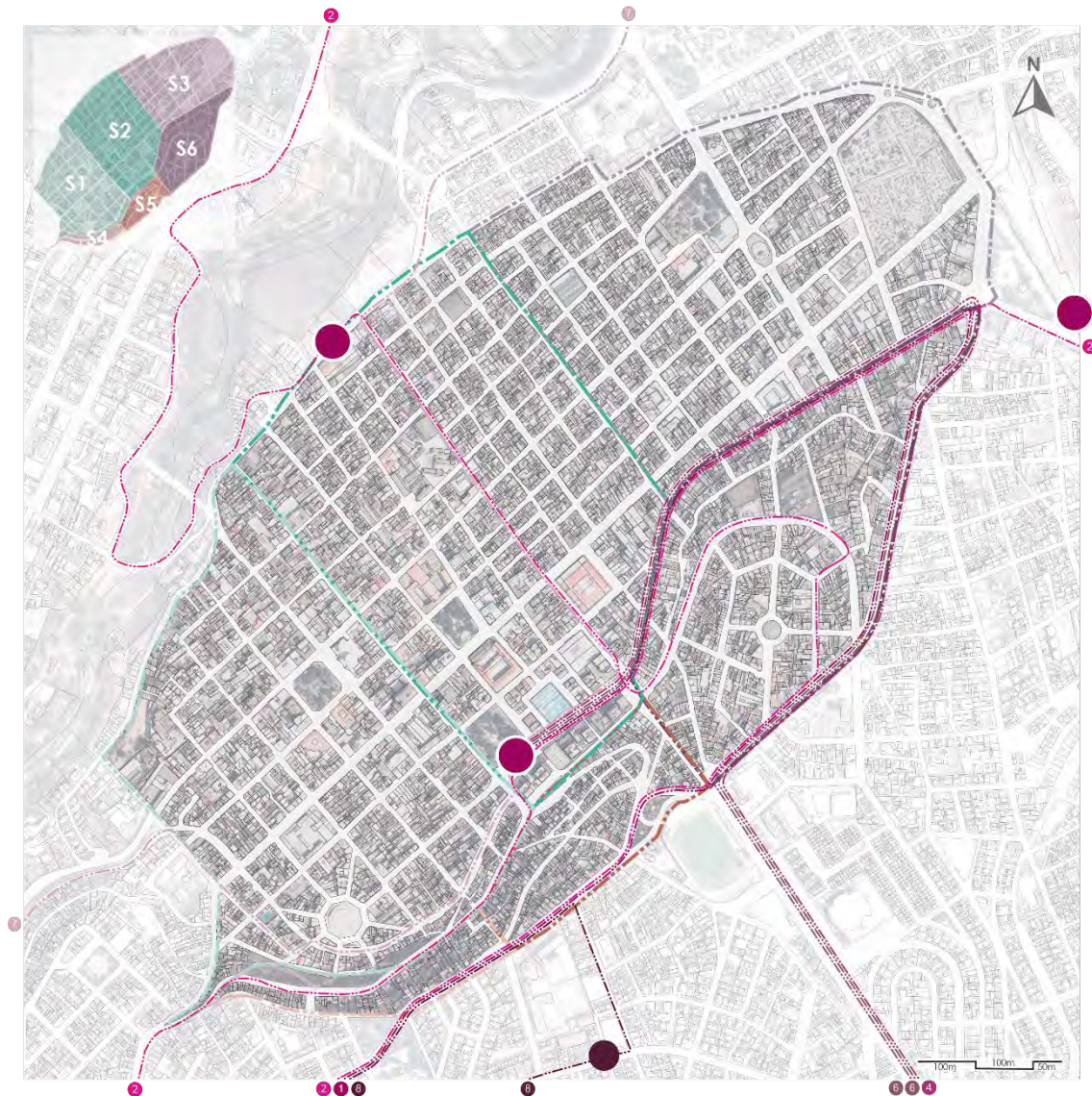
Esquema de resultado.



Gráfica 26. Esquema de resultado análisis flujo vehicular.
Fuente: Elaboración propia.

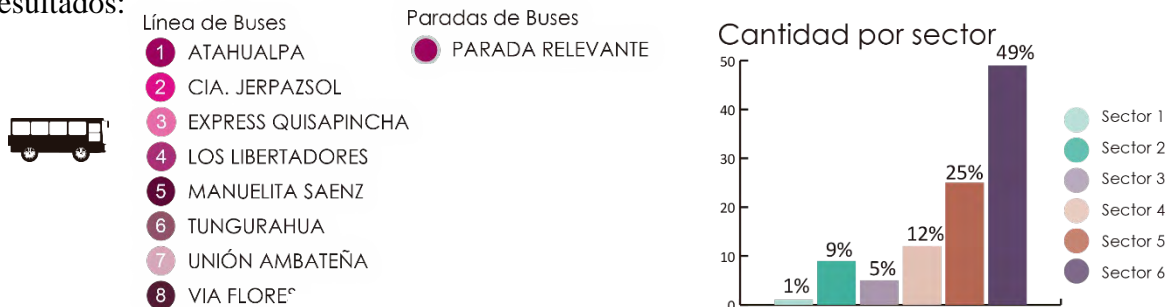
Análisis de transporte público

Análisis urbano de transporte público.



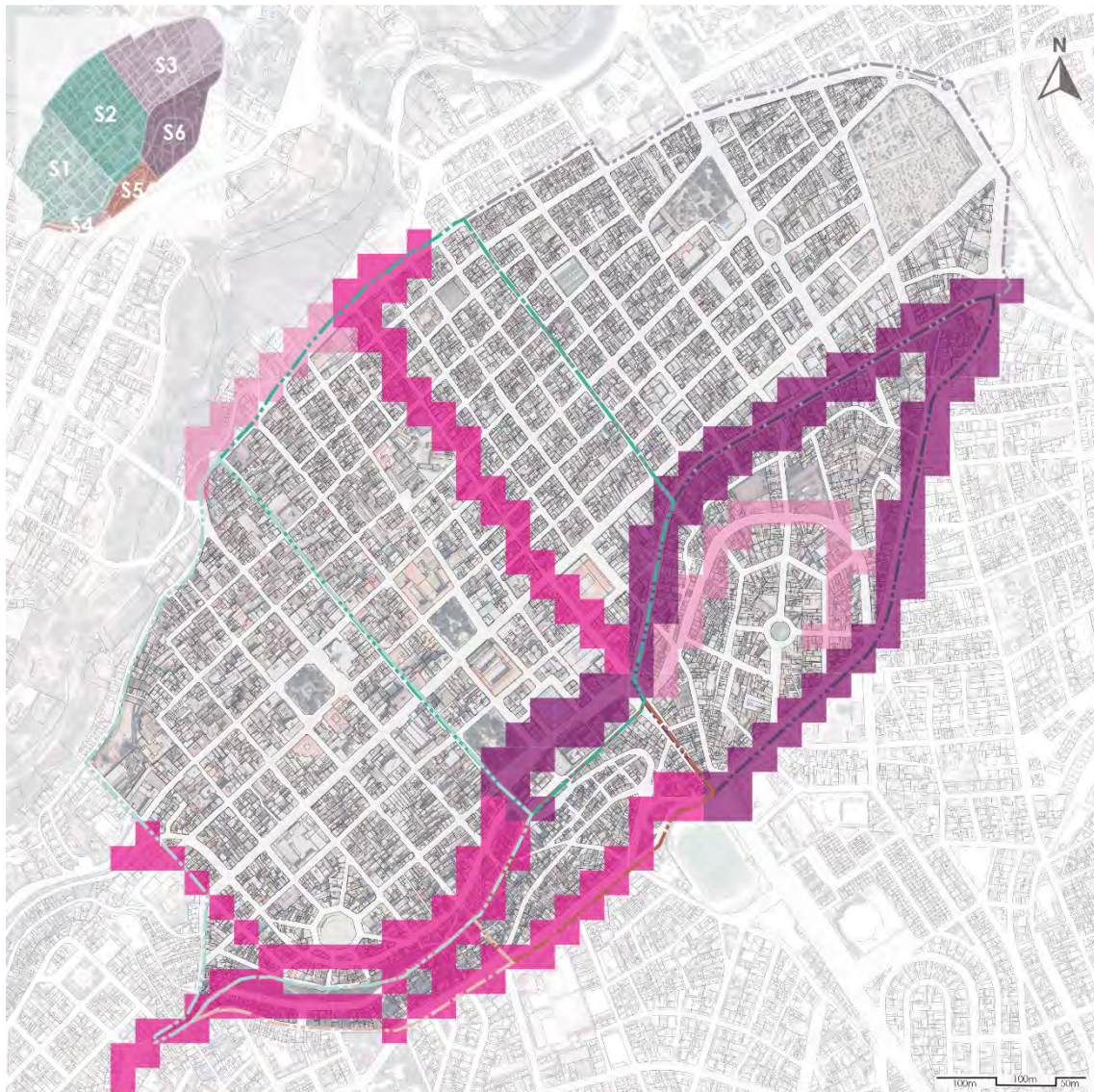
Gráfica 27. Mapa de análisis de transporte público.
Fuente: DTTM Ambato, Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Resultados:



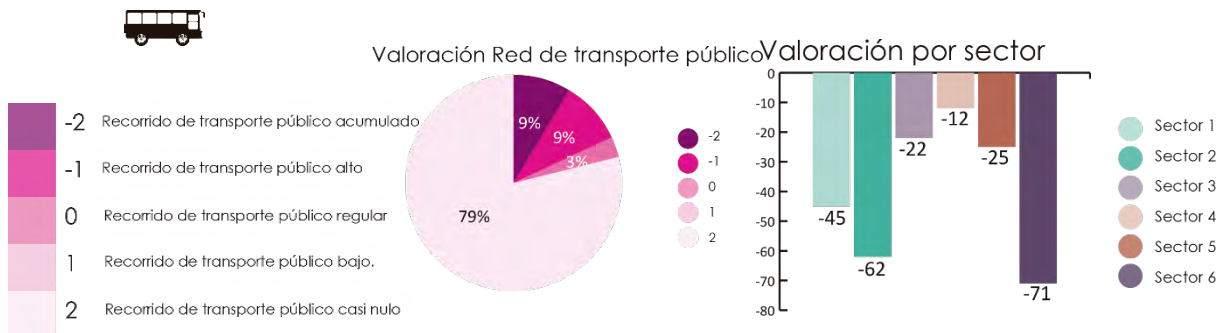
Gráfica 28. Resultado de análisis de transporte público.
Fuente: Elaboración propia.

Mapa temático de valoración, transporte público.



Gráfica 29. Mapa valoración de transporte público.
Fuente: DTTM Ambato, Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Resultados:

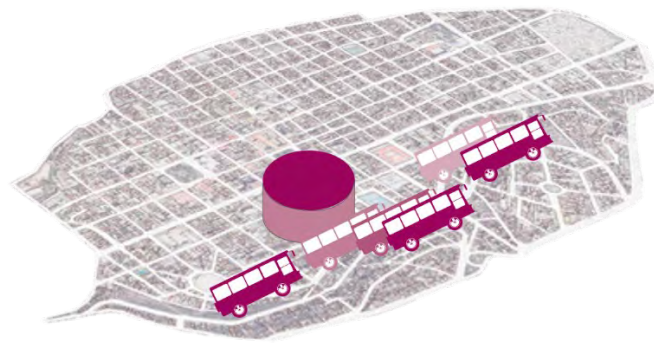


Gráfica 30. Porcentaje y puntaje de valoración de transporte público.
Fuente: Elaboración propia.

Conclusión de análisis de transporte público.

El transporte público de la ciudad en el sector de autobuses cuenta con líneas de cooperativas de diferentes recorridos. Algunas líneas importantes recorren el centro de la ciudad, con mayor notoriedad en el centro-sur. Actualmente una parada relevante se encuentra junto al parque “12 de Noviembre”, en donde se lleva a cabo carga y descarga de pasajeros. Al no contar con el espacio adecuado para realizar esta actividad, esto produce caos tanto vehicular como peatonal. Adicional a eso, se determinó que existen sectores que cuentan con escaso acceso a transporte público.

Esquema de resultado.

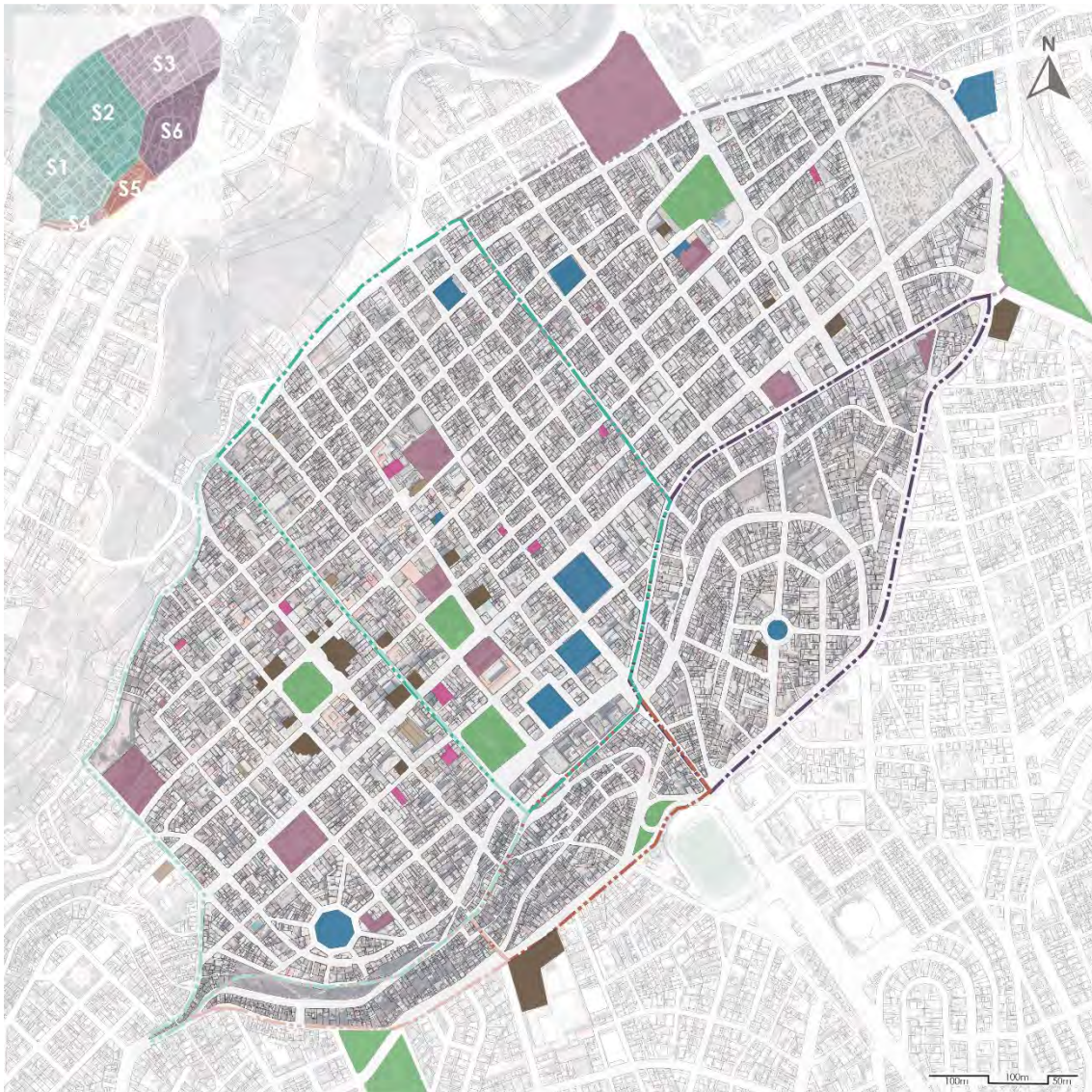


Las líneas de transporte público son notorias en la sección sur del centro de la ciudad, sin embargo, no existe terminales, ni paradas adecuadas caotizando el flujo y tránsito vehicular.

Gráfica 31. Esquema de resultado análisis transporte público.
Fuente: Elaboración propia.

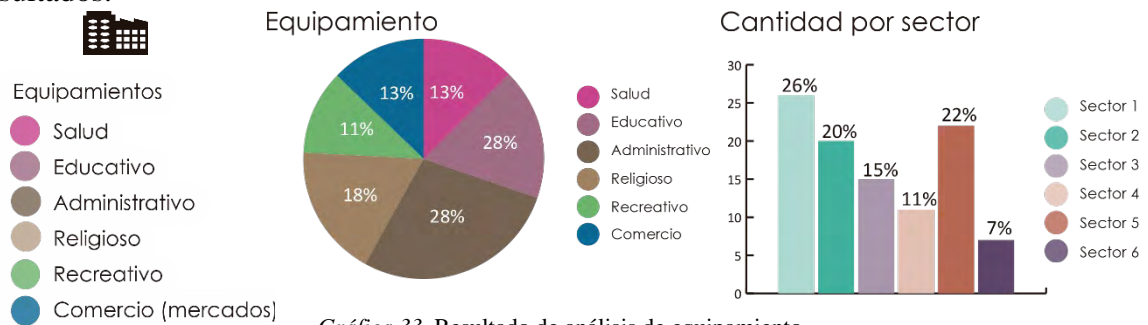
Análisis de equipamientos

Análisis urbano de equipamientos.



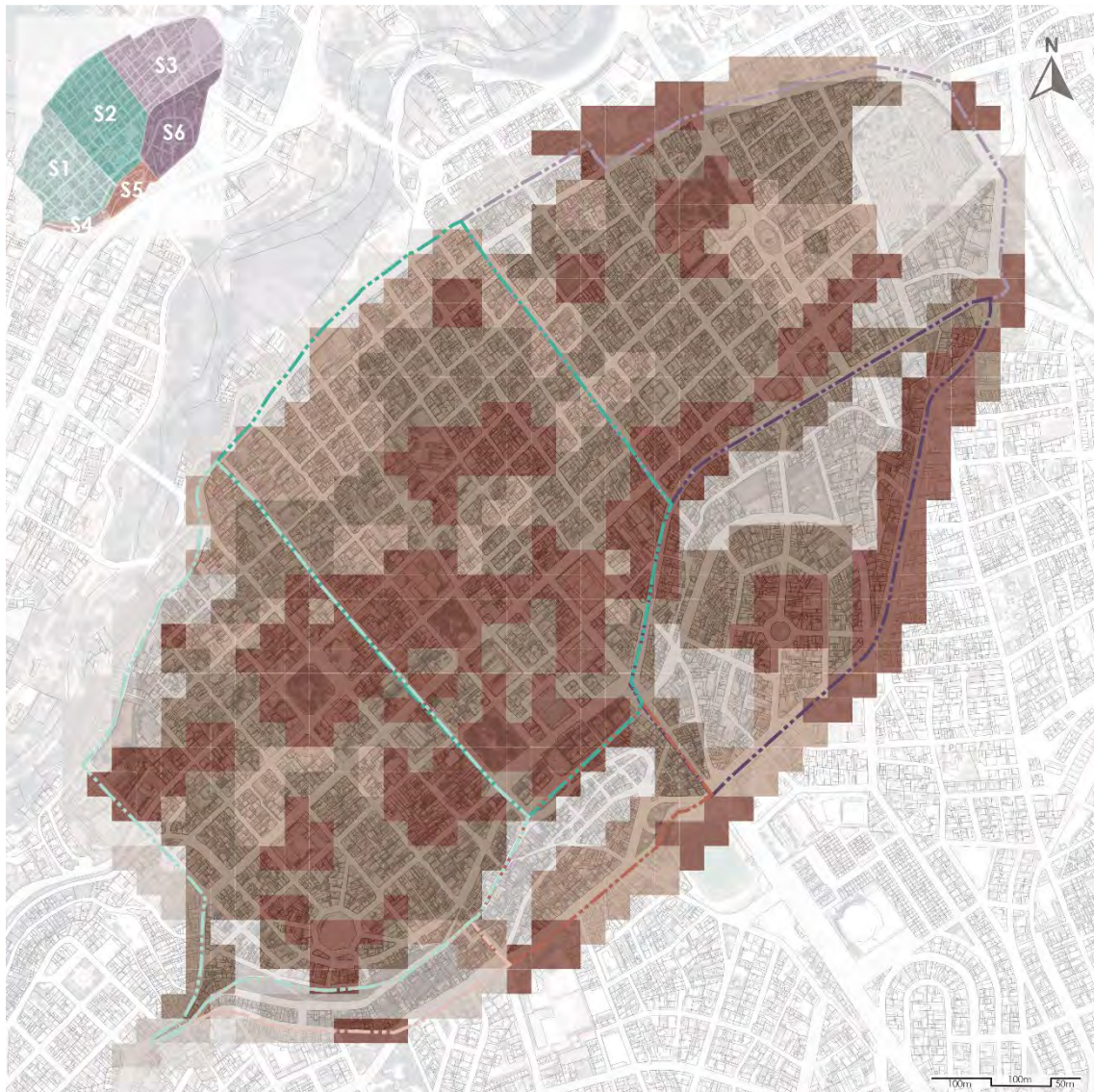
Gráfica 32. Mapa de análisis de equipamiento.
Fuente: Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Resultados:



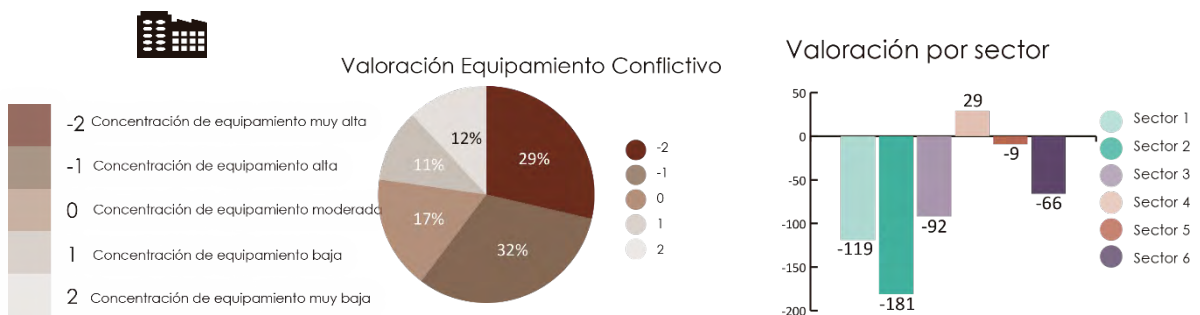
Gráfica 33. Resultado de análisis de equipamiento.
Fuente: Elaboración propia.

Mapa temático de valoración, equipamientos.



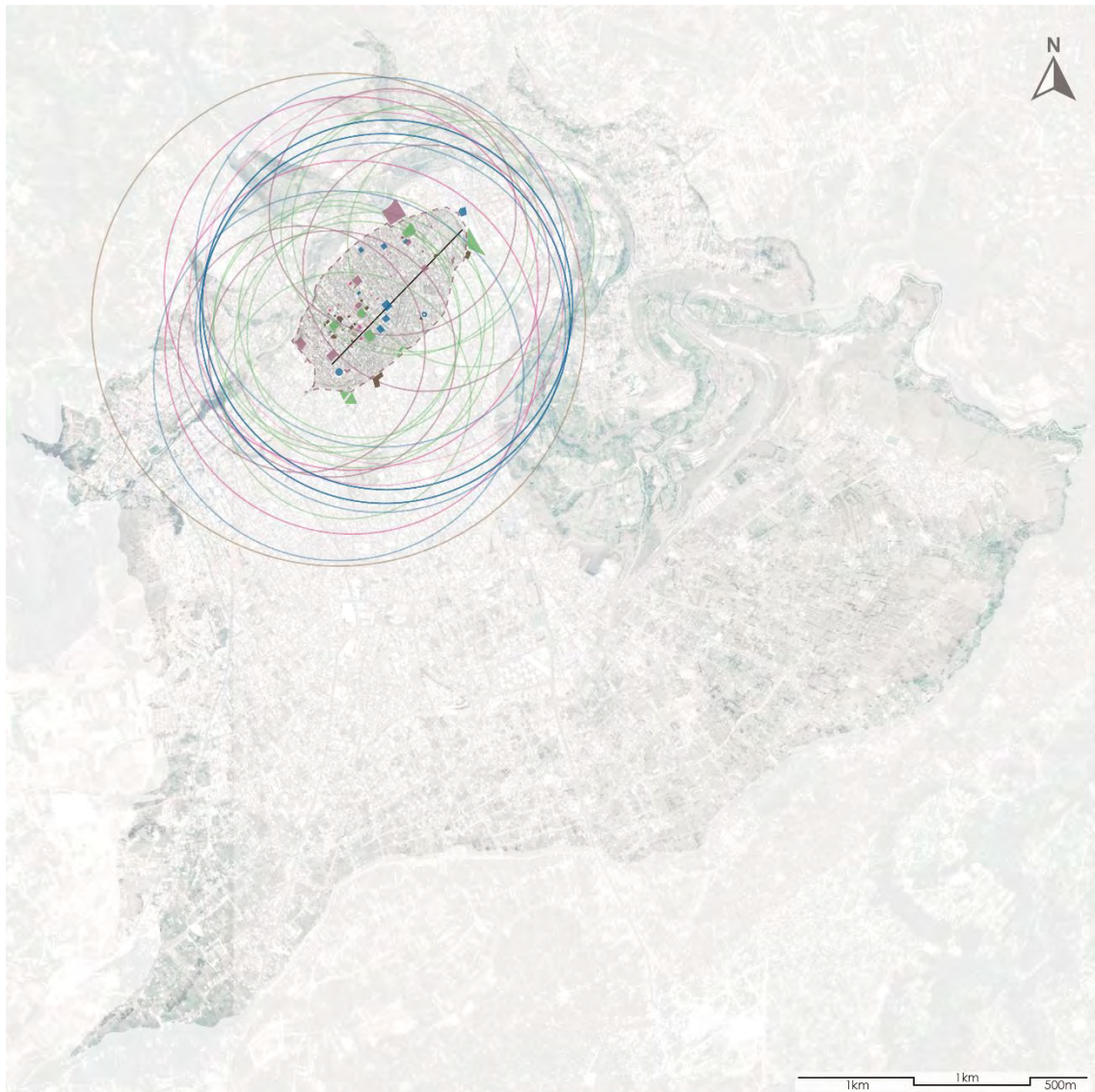
Gráfica 34. Mapa valoración de equipamientos.
Fuente: Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Resultados:



Gráfica 35. Porcentaje y puntaje de valoración de equipamientos.
Fuente: Elaboración propia.

Mapa de radio de influencia de equipamientos.



Gráfica 36. Mapa radios de influencia de equipamientos.
Fuente: POT 2020, ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Resultados:



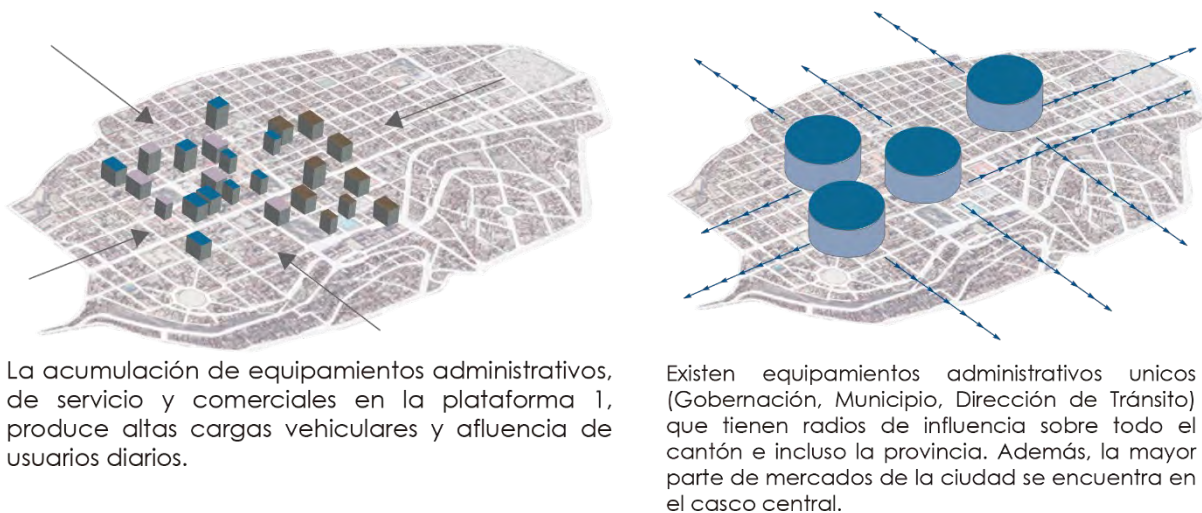
- Salud. r: 1500 m
- Educativo. r: 1000 m
- Administrativo. r: indefinido
- Religioso. r: 2000 m
- Recreativo. r: 1000 m
- Comercio (mercados). r: 1500 m

Gráfica 37. Radios de influencia de equipamientos.
Fuente: POT 2020.
Elaboración: propia.

Conclusión de análisis de equipamientos.

El uso de suelo múltiple, como tiene categorizado la mayor parte del centro de la ciudad según la normativa encontrada en el POT 2020 (Plan de Ordenamiento Territorial 2020), produce que se encuentre vivienda, administrativos, comercio, servicios, entre otros. La acumulación de equipamientos administrativos, así como de servicios y comercio en la plataforma 1, provoca altos flujos peatonales, también una alta carga vehicular. Este síntoma es agravado por el hecho de que al ser el casco histórico y central posee ciertos equipamientos únicos en la ciudad y la provincia (Gobernación, municipio, direcciones estatales). Igualmente, los mercados y plazas históricas se encuentran en esta zona.

Esquema de resultado.



Gráfica 38. Esquema de resultado análisis flujo vehicular.
Fuente: Elaboración propia.

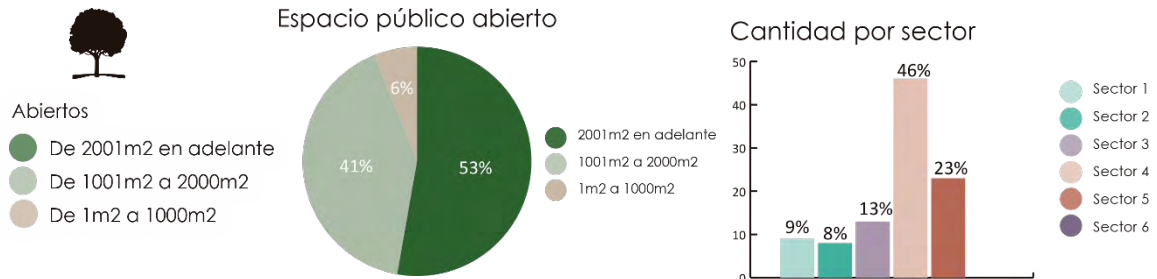
Análisis de espacios públicos

Análisis urbano de espacios públicos abiertos.



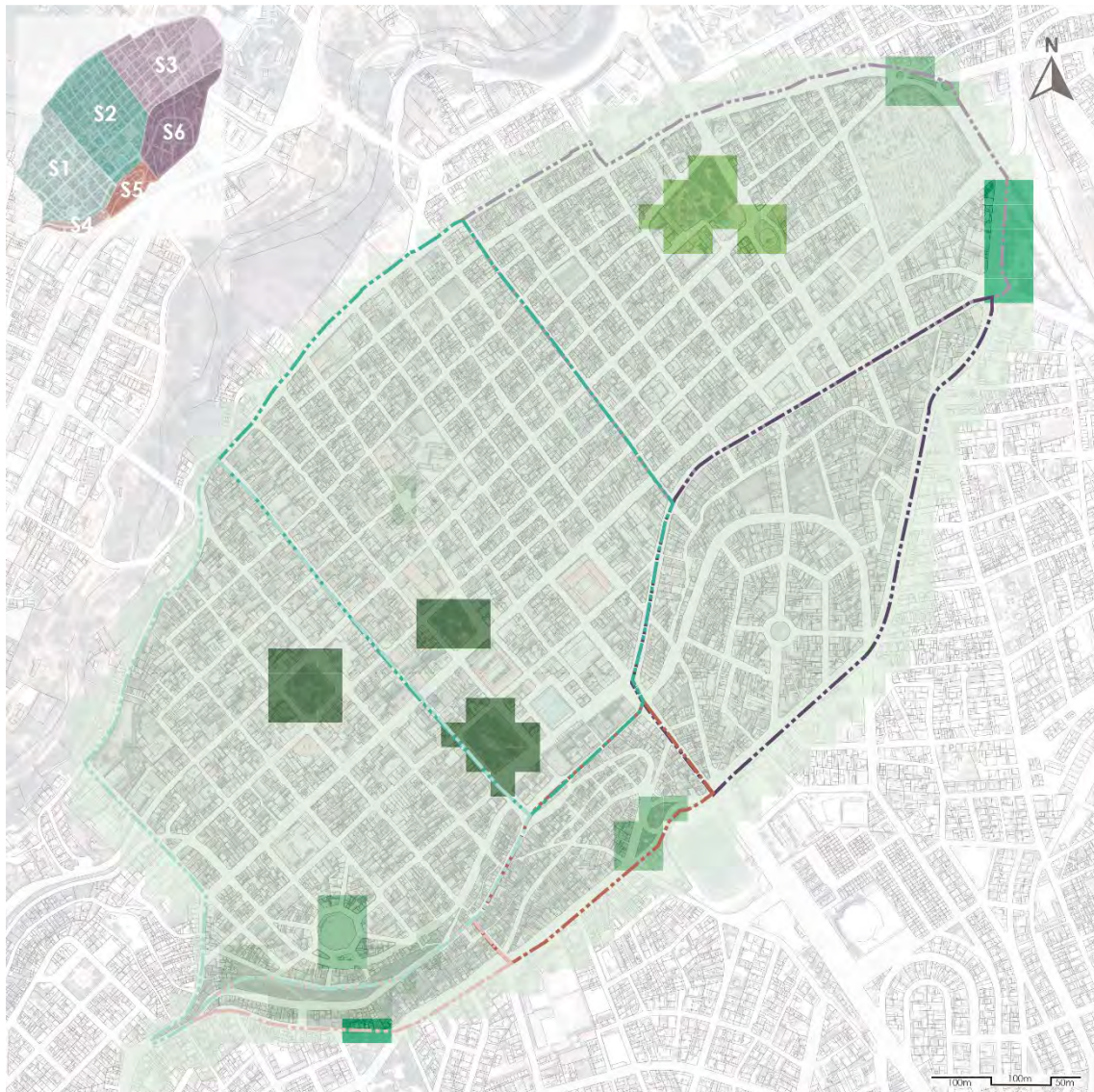
Gráfica 39. Mapa de análisis de espacio público.
Fuente: Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Resultados:



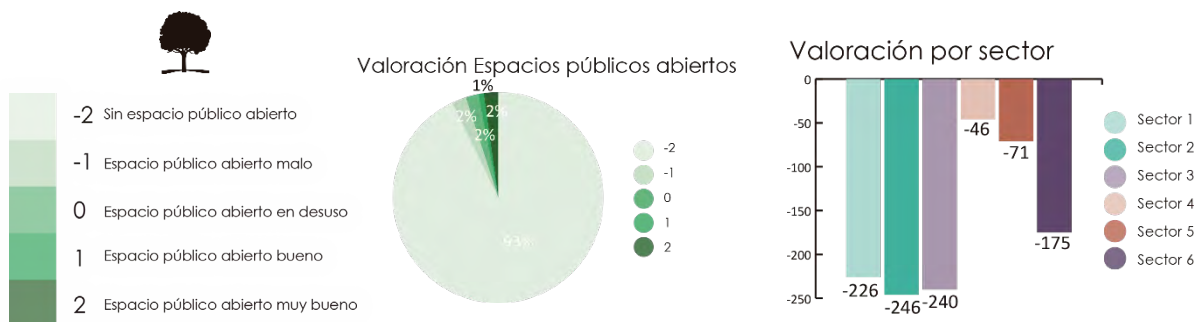
Gráfica 40. Resultado de análisis de espacio público abierto.
Fuente: Elaboración propia.

Mapa temático de valoración, espacio público abierto.



Gráfica 41. Mapa valoración de espacios públicos abiertos.
Fuente: Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Resultados:



Gráfica 42. Porcentaje y puntaje de valoración de espacios públicos abiertos
Fuente: Elaboración propia.

Conclusión de análisis de espacios públicos.

Los espacios públicos abiertos en esta zona son escasos. Los 3 parques históricos y una plaza abierta son la gran parte de espacio público con los que cuenta esta plataforma urbana. A pesar de que no son de área extensa en relación al resto del territorio, se convierten en un hito para la ciudad y sus habitantes. Por este motivo la concurrencia de usuarios en estos y sus alrededores es alta.

Esquema de resultado.

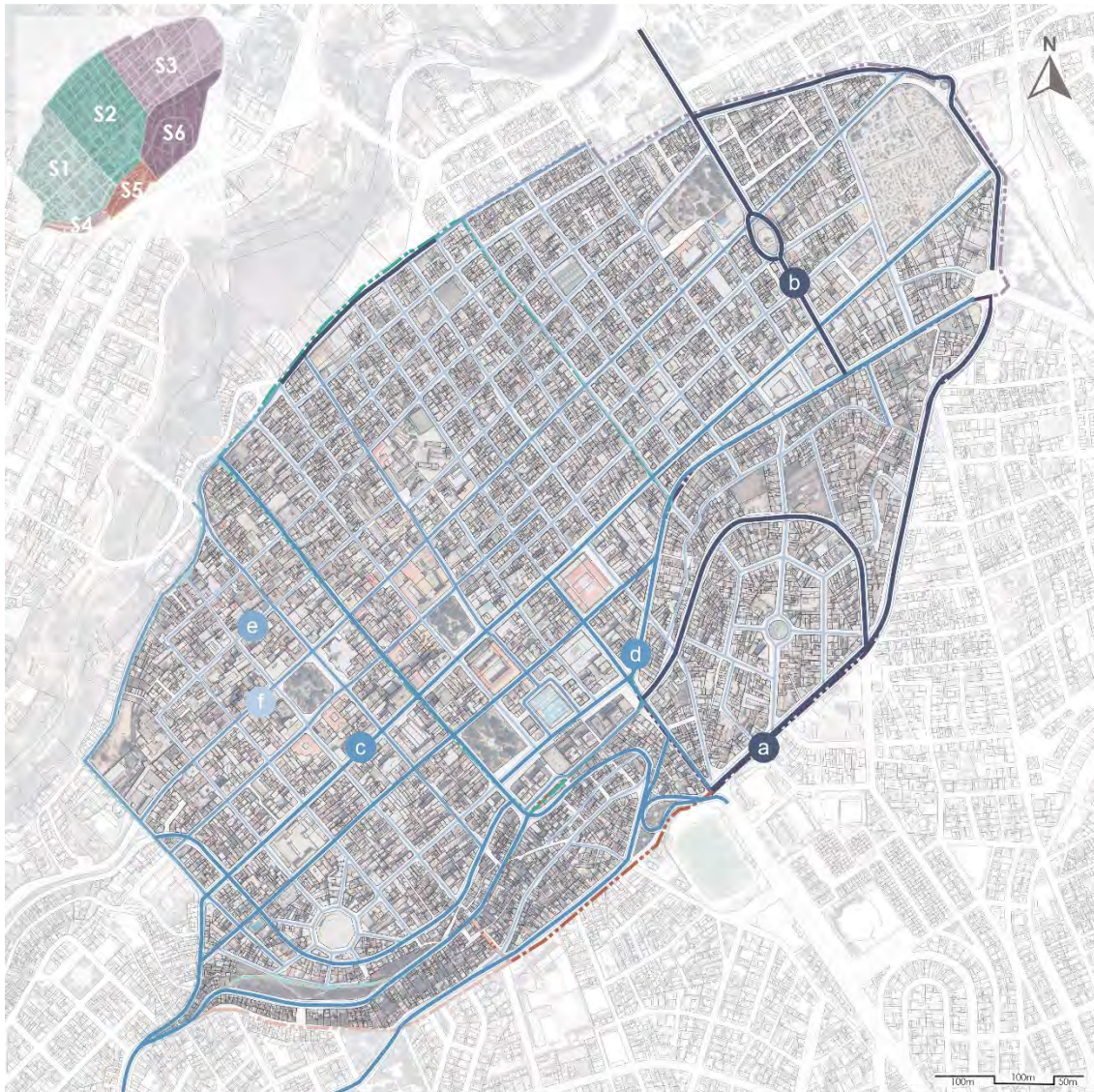


Los parques y plazas más representativas de la ciudad se encuentran en el casco central, sin embargo los espacios públicos abiertos son escasos en relación al espacio construido (privado).

Gráfica 43. Esquema de resultado análisis espacios públicos.
Fuente: Elaboración propia.

Análisis de vialidad

Análisis urbano de vialidad.



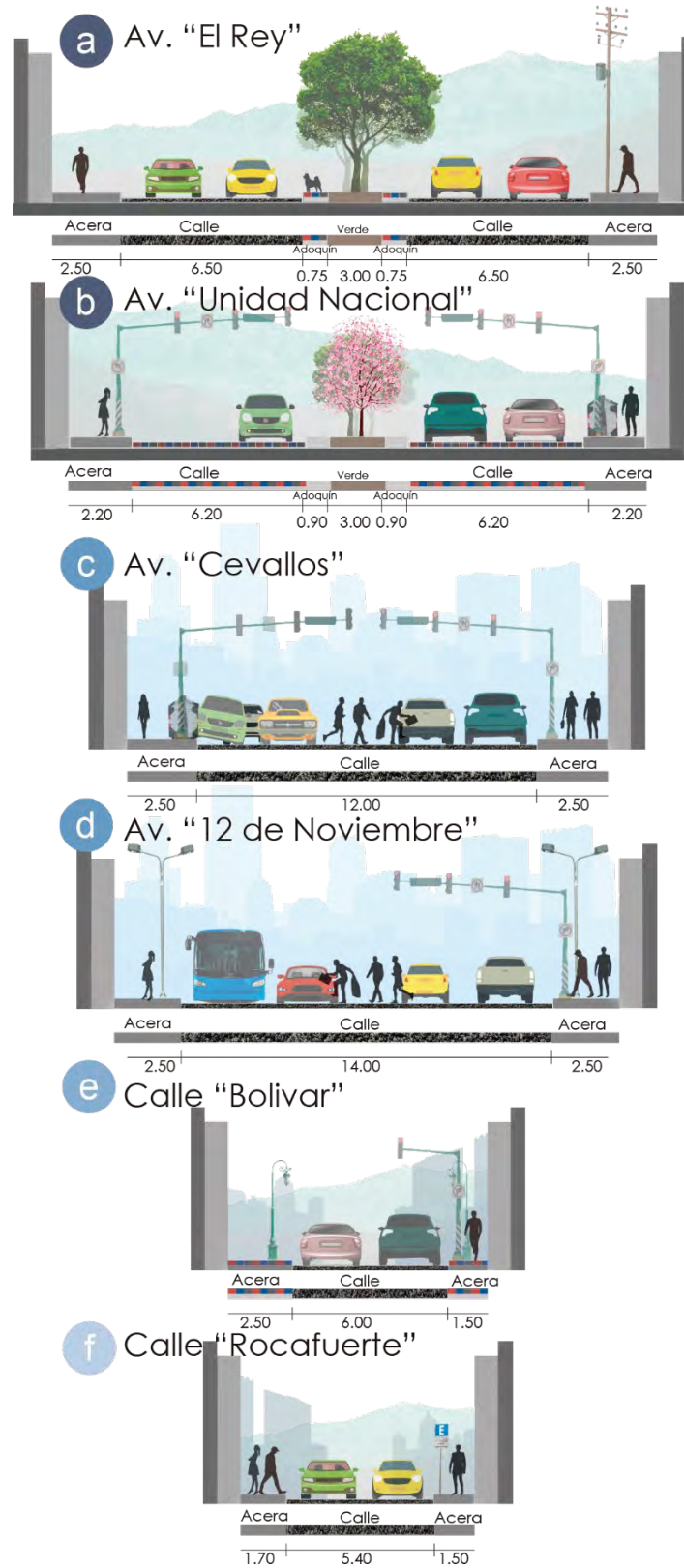
Gráfica 44. Mapa de análisis de vialidad.
Fuente: Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Resultados:



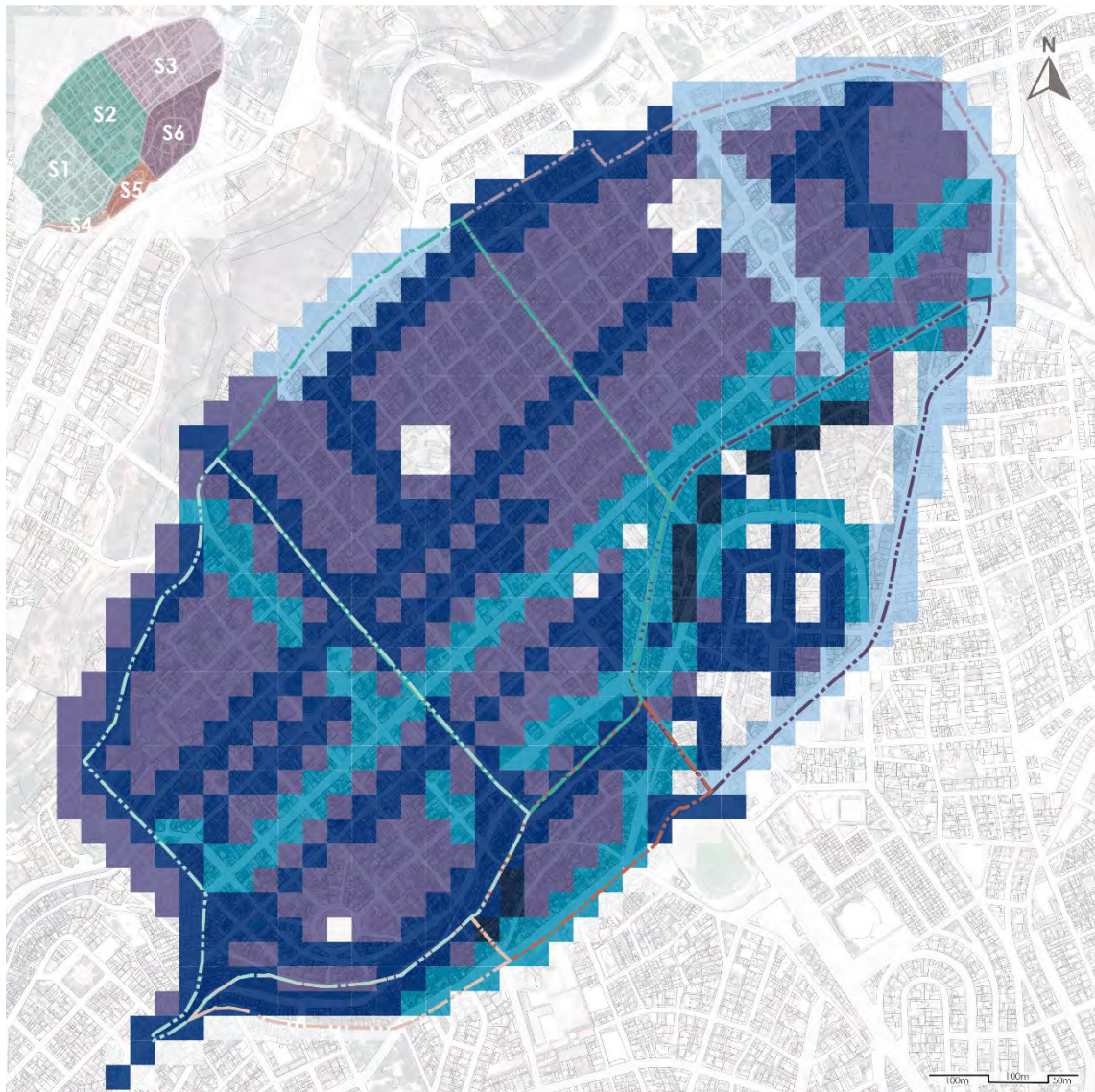
Gráfica 45. Resultado de análisis de vialidad.
Fuente: Elaboración propia.

Cortes viales actuales.



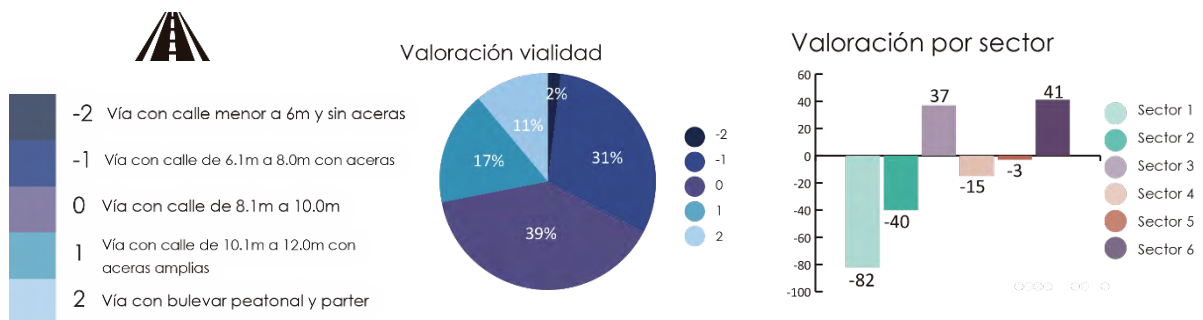
Gráfica 46. Cortes viales actuales.
 Fuente: Elaboración Propia

Mapa temático de valoración, vialidad.



Gráfica 47. Mapa valoración de vialidad.
Fuente: Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Resultados:

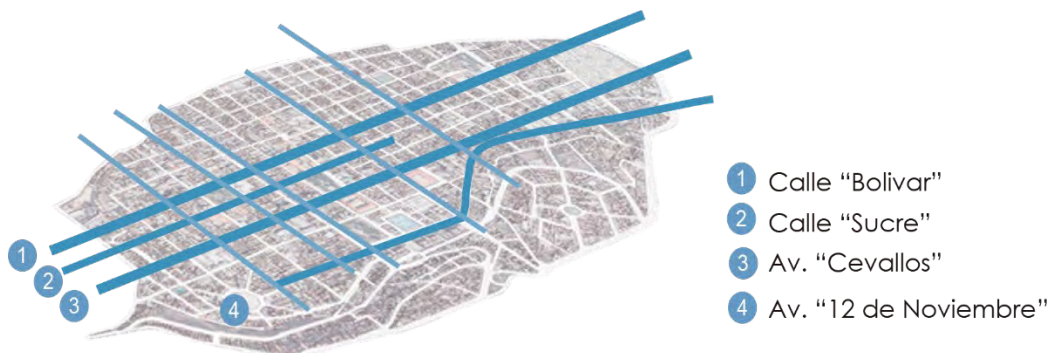


Gráfica 48. Porcentaje y puntaje de valoración de vialidad.
Fuente: Elaboración propia.

Conclusión de análisis de vialidad.

En este análisis se logra identificar 4 tipos vía de acuerdo a las encontradas en la delimitación de estudio. La denominada de tipo primario que cuenta con 4 carriles y un parter en medio, se encuentra solo en pocos tramos de los sectores en cuestión. La de tipo secundario, 4 carriles, de igual manera es poco común en esta zona central. La mayor parte del casco central se conforma por calles estrechas, comunes de un centro histórico, que están dirigidas al tránsito vehicular de un sentido.

Esquema de resultado.



Gráfica 49. Esquema de resultado análisis vialidad.
Fuente: Elaboración propia.

Conclusiones capitulares

Mediante el análisis urbano y valoración mediante los mapas temáticos desarrollados en los seis sectores, se cuantifica los resultados, y se obtienen las siguientes conclusiones:

























CANTIDAD DEL INDICADOR						
	 Flujos Vehiculares	 Flujos Peatonales	 Transporte Público	 Equipamiento	 Espacio Público	 Vialidad
	Flujo Principal 70% Flujo Secundario 30%			Salud 13% Educativo 28% Administrativo 28% Religioso 18% Recreativo 11% Comercio 13%	2001m2 en adelante 53% 1001m2 a 2000m2 41% 1m2 a 1000m2 6%	
 Sector 1	24% ●	21%	1% ●	26% ●	9%	14%
 Sector 2	18%	30% ●	9%	20%	8%	16%
 Sector 3	12%	8%	5%	15%	13%	13%
 Sector 4	23%	12%	12%	11%	46%	16%
 Sector 5	12%	15%	25%	22%	23%	24% ●
 Sector 6	11%	14%	49%	7%	0% ●	17%
VALOR DEL INDICADOR						
	 Flujos Vehiculares	 Flujos Peatonales	 Transporte Público	 Equipamiento	 Espacio Público	 Vialidad
	-2 22% -1 44% 0 5% 1 4% 2 25%	-2 18% -1 19% 0 27% 1 27% 2 10%	-2 9% -1 9% 0 3% 1 0% 2 79%	-2 29% -1 32% 0 17% 1 11% 2 12%	-2 93% -1 2% 0 2% 1 1% 2 2%	-2 2% -1 31% 0 39% 1 17% 2 11%
 Sector 1	-100 ●	-37 ●	-45	-119	-226	-82 ●
 Sector 2	-98	-30	-62 ●	-181 ●	-246 ●	-40
 Sector 3	-80	-30	-22	-92	-240	37
 Sector 4	-16	-2	-12	28	-46	-15
 Sector 5	-25	-13	-25	-9	-71	-3
 Sector 6	-64	-32	-71	-66	-175	41

Tabla 3. Puntaje total de la valoración cuantitativa de los sectores.
Fuente: Elaboración propia.

El sector 1 y sector 2 tienden a presentar los valores más altos, determinando que se encuentran en estado crítico.

Mapa de sector con escala crítica.



Sector 1 y Sector 2 más crítico

Gráfica 50. Mapa de sector crítico.
Fuente: Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

CAPITULO 4

LA PROPUESTA

Análisis Preliminar

Análisis de Sector Crítico



Gráfica 51. Mapa de Sector Crítico.
Fuente: Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Se ha tomado el área crítica a partir del resultado obtenido en el análisis previo que se ha realizado hasta este punto, el cual indica que el sector 1 y sector 2 tienen los índices más altos. La delimitación envuelve a hitos, parques, mercados y zonas clave dentro del centro urbano de la ciudad.

Delimitación análisis micro.



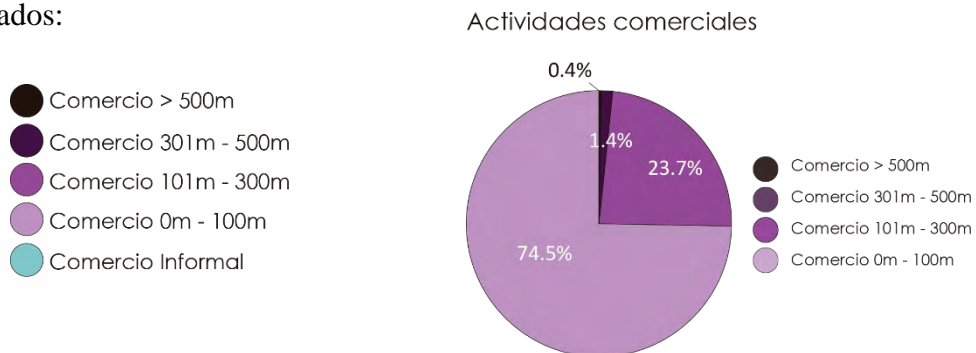
Gráfica 52. Mapa de delimitación micro.
Fuente: Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Análisis de uso de suelo, actividades comerciales



Gráfica 53. Mapa de uso de suelos, comercial.
Fuente: Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Resultados:

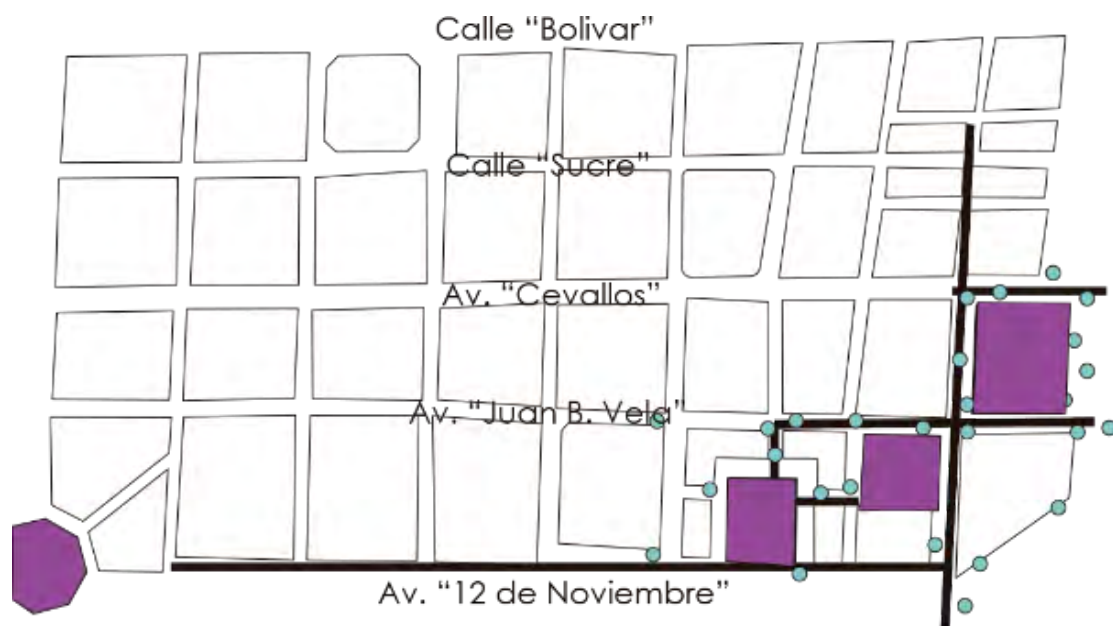


Gráfica 54. Resultado de análisis de uso de suelos, comercial.
Fuente: Elaboración propia.

El comercio se encuentra en la mayor parte del área central, con ciertas excepciones de edificios religiosos y administrativos. Existe una acumulación de mercados y comercio en la zona sur derecha de la delimitación.

El comercio informal se establece regularmente en los alrededores de los comercios más grandes (mercados).

Esquema de resultado.



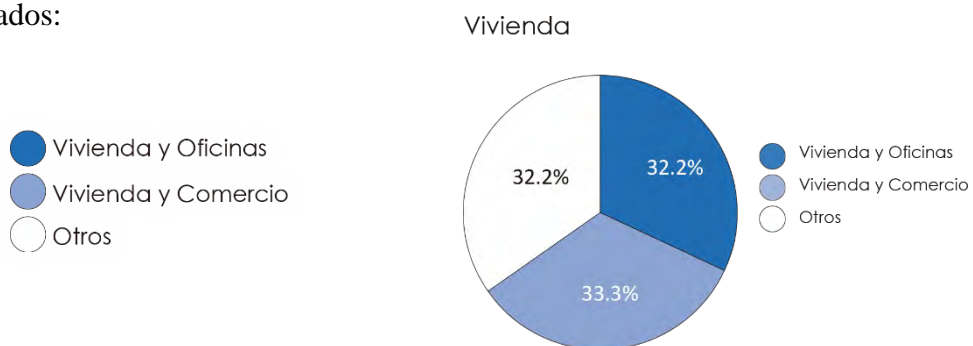
Gráfica 55. Esquema de resultado análisis de uso de suelo.
Fuente: Elaboración propia.

Análisis de uso de suelo, vivienda.



Gráfica 56. Mapa de uso de suelos, vivienda.
Fuente: Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Resultados:

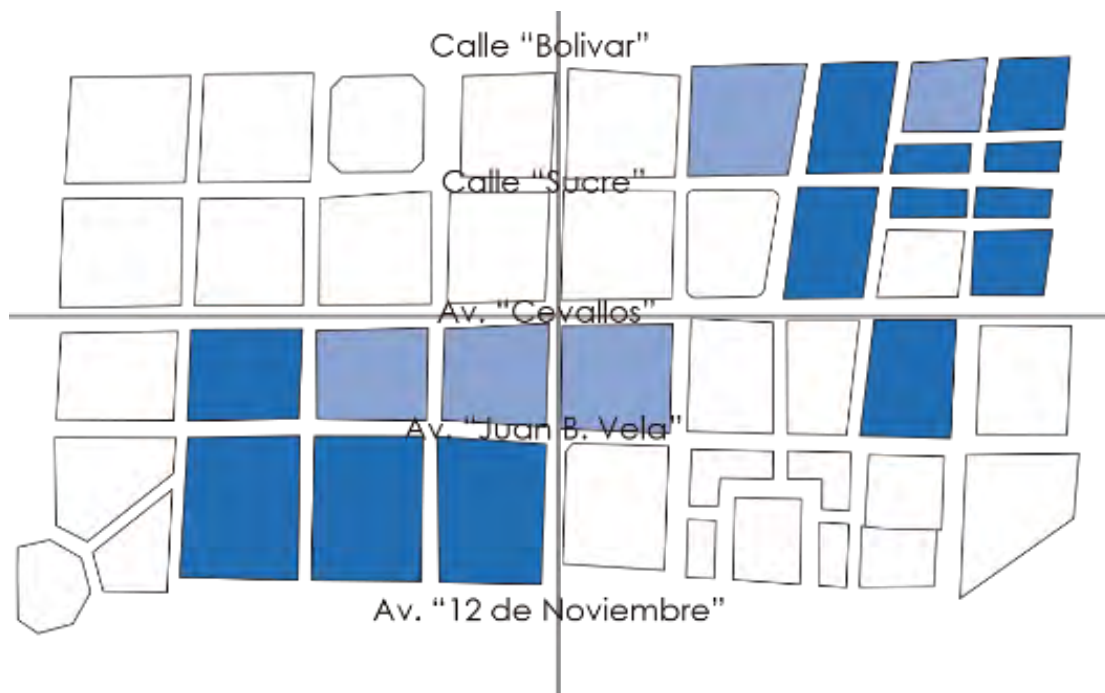


Gráfica 57. Resultado de análisis de uso de suelos, vivienda.
Fuente: Elaboración propia.

A pesar del uso mayoritario de comercio en el centro de la ciudad, comúnmente se utiliza las plantas superiores para vivienda, considerado como uso mixto.

Estos usuarios son los principales protagonistas de la vida diaria de la zona. Se debe tomar en cuenta los sectores críticos donde la vivienda es prioritaria, como es el caso del segundo y tercer cuadrante.

Esquema de resultado.



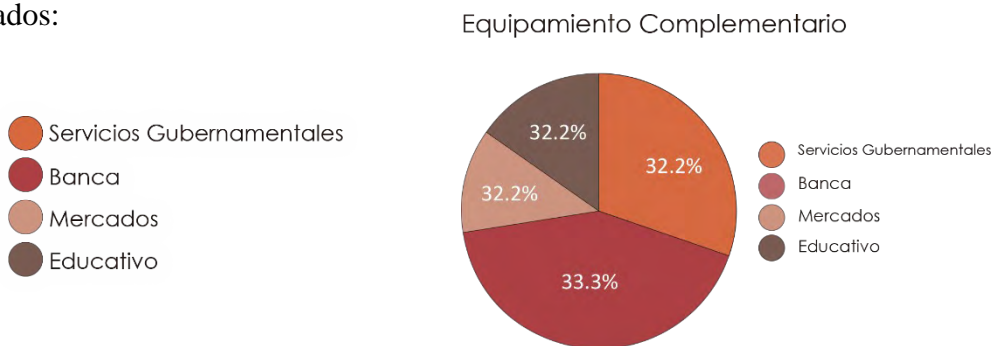
Gráfica 58. Esquema de resultado análisis de uso de suelo.
Fuente: Elaboración propia.

Análisis de uso de suelo, equipamiento complementario



Gráfica 59. Mapa de uso de suelos, equipamiento complementario.
Fuente: Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

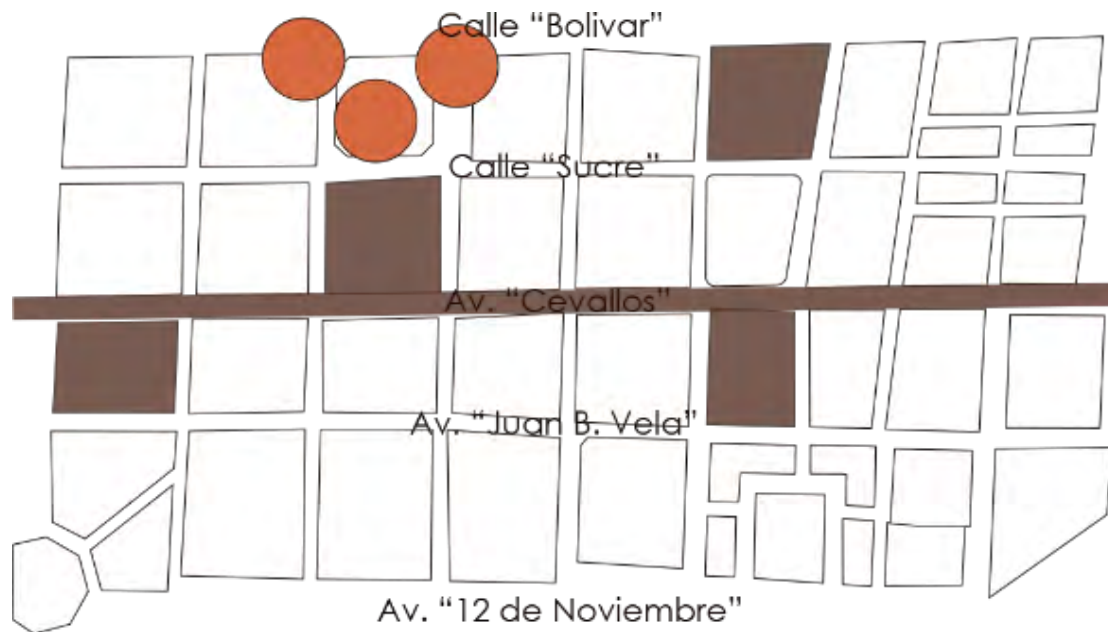
Resultados:



Gráfica 60. Resultado de análisis de uso de suelos, equipamiento complementario.
Fuente: Elaboración propia.

La avenida "Cevallos" se convierte en un eje para los equipamientos educativos, lo que representa un aumento de flujo diario. Los equipamientos gubernamentales y de servicio se establecen mayormente cerca del parque "Juan Montalvo". La banca e instituciones financieras se encuentran situadas con elementos que se establecen por toda la delimitación.

Esquema de resultado.



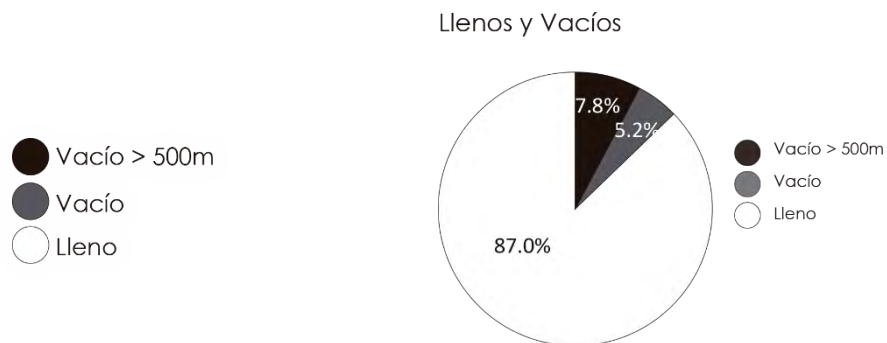
Gráfica 61. Esquema de resultado análisis de uso de suelo.
Fuente: Elaboración propia.

Análisis de uso de suelo, llenos y vacíos



Gráfica 62. Mapa de uso de suelos, llenos y vacíos.
Fuente: Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

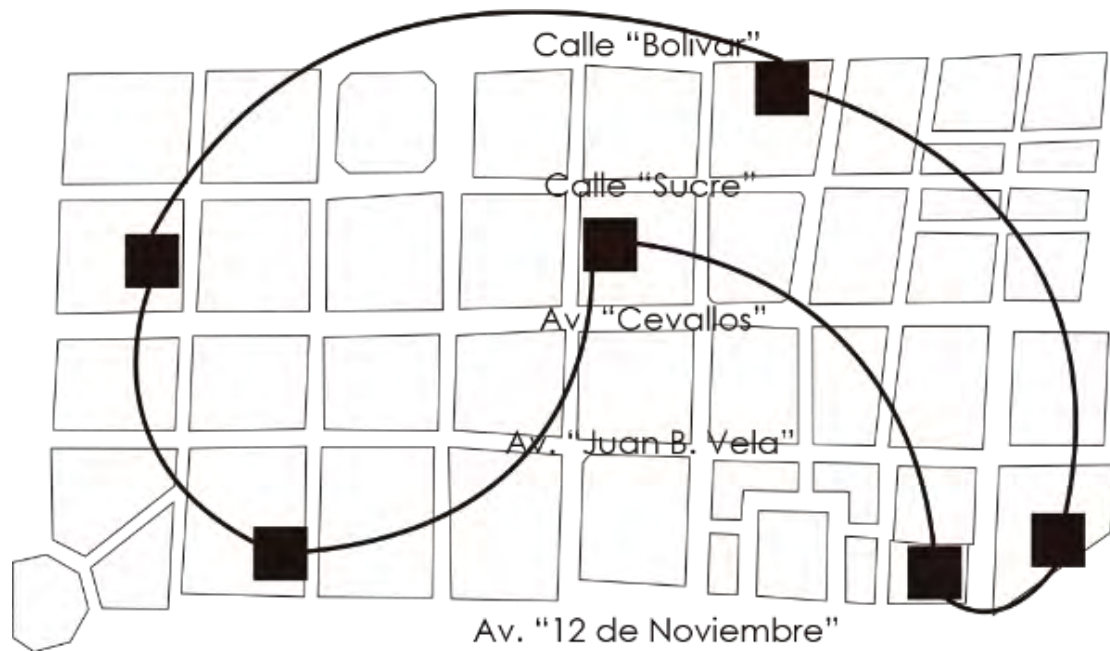
Resultados:



Gráfica 63. Resultado de análisis de uso de suelos, llenos y vacíos.
Fuente: Elaboración propia.

Son pocos los vacíos urbanos que existen en la zona. Los predios baldíos son usados actualmente, en la mayoría de los casos, como parqueadero público. La mayor parte del territorio se encuentra consolidado.

Esquema de resultado.



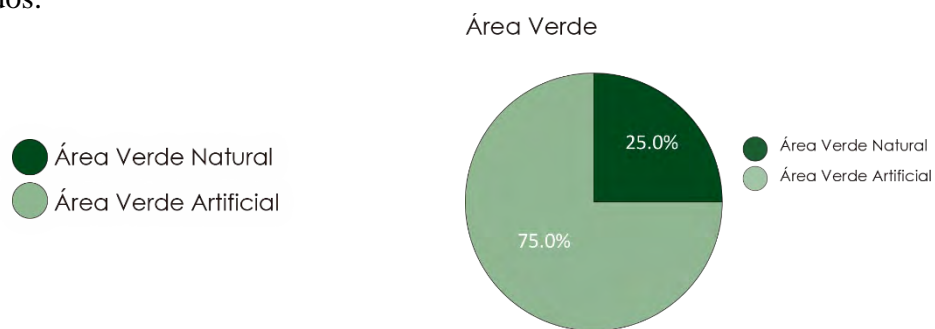
Gráfica 64. Esquema de resultado análisis de uso de suelo.
Fuente: Elaboración propia.

Mapa de sistema verde



Gráfica 65. Mapa de sistema verde.
Fuente: Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

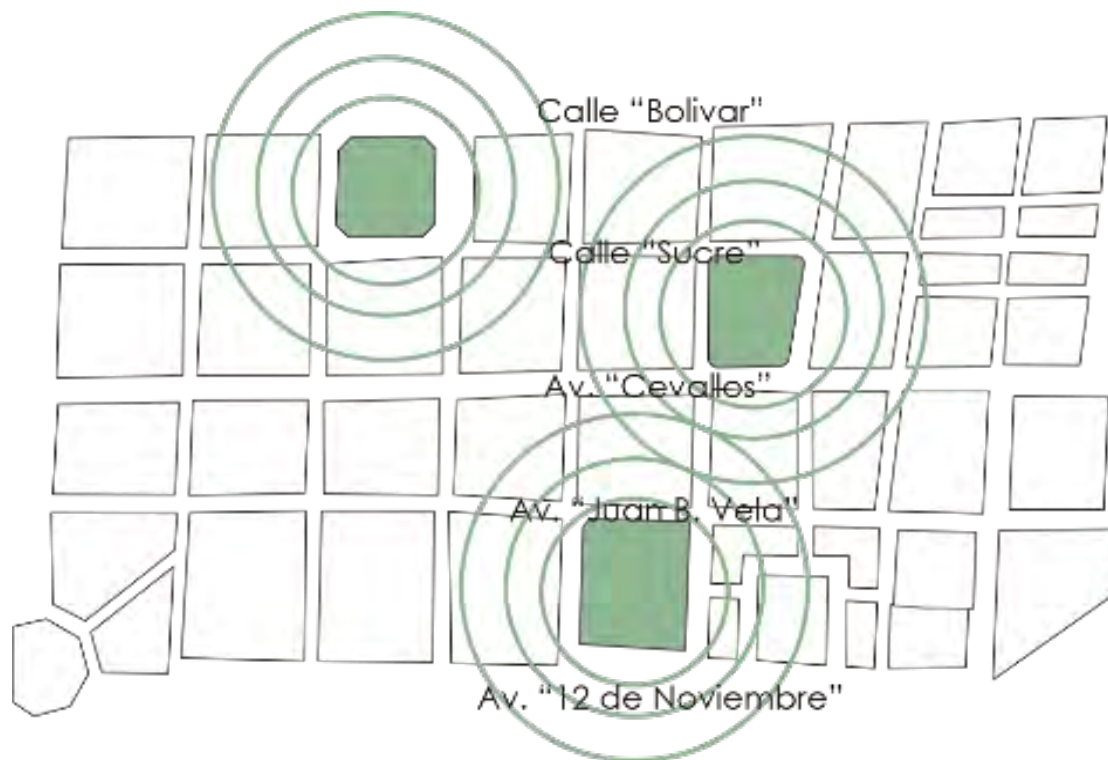
Resultados:



Gráfica 66. Resultado de análisis de sistema verde.
Fuente: Elaboración propia.

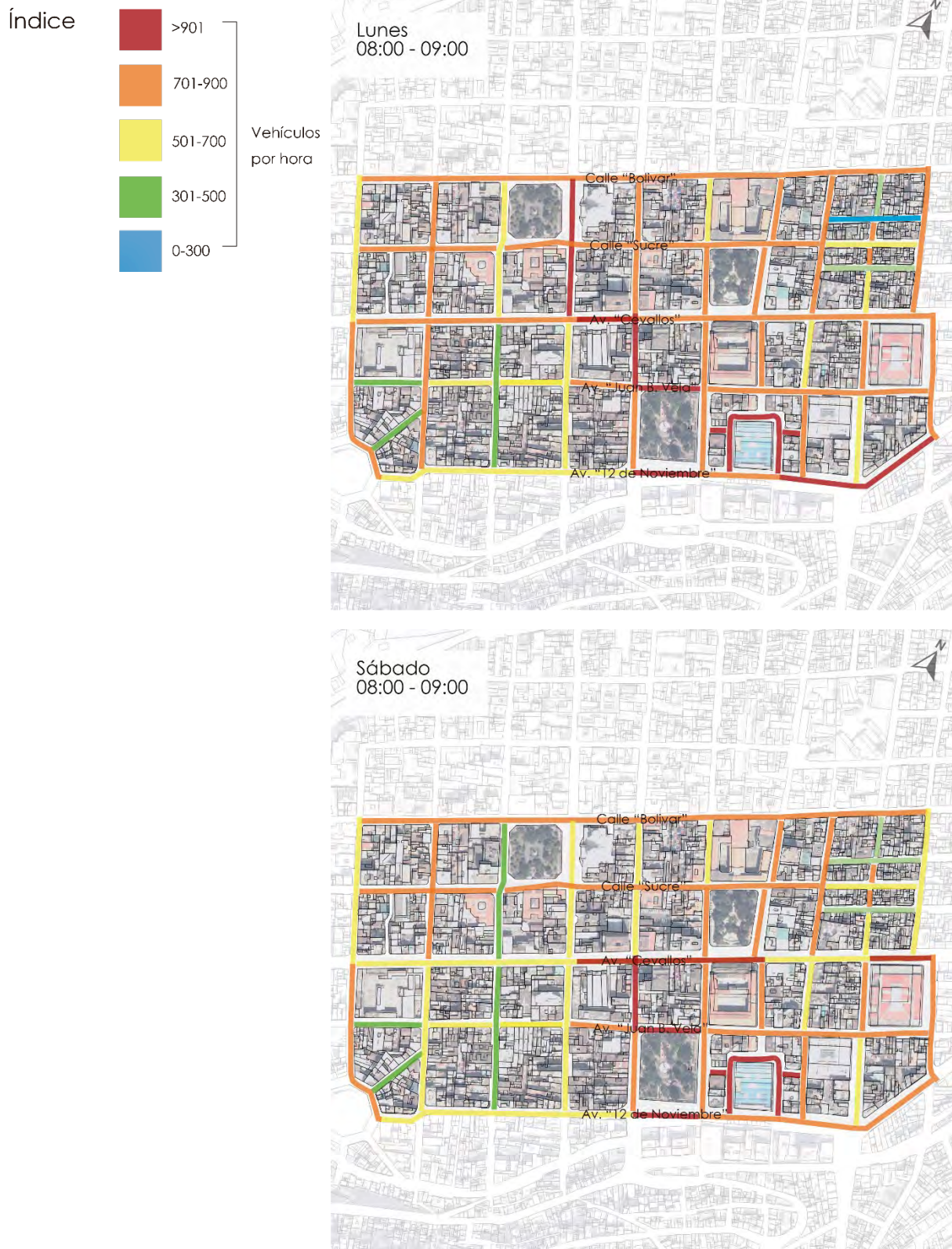
Los 3 parques de la zona central de Ambato, son los únicos que cuentan con área verde pública dentro del centro urbano. Marcan puntos clave para la vida pública de la zona y la ciudad. No existe área verde natural salvo por las quebradas entre plataformas 1 y 3.

Esquema de resultado.



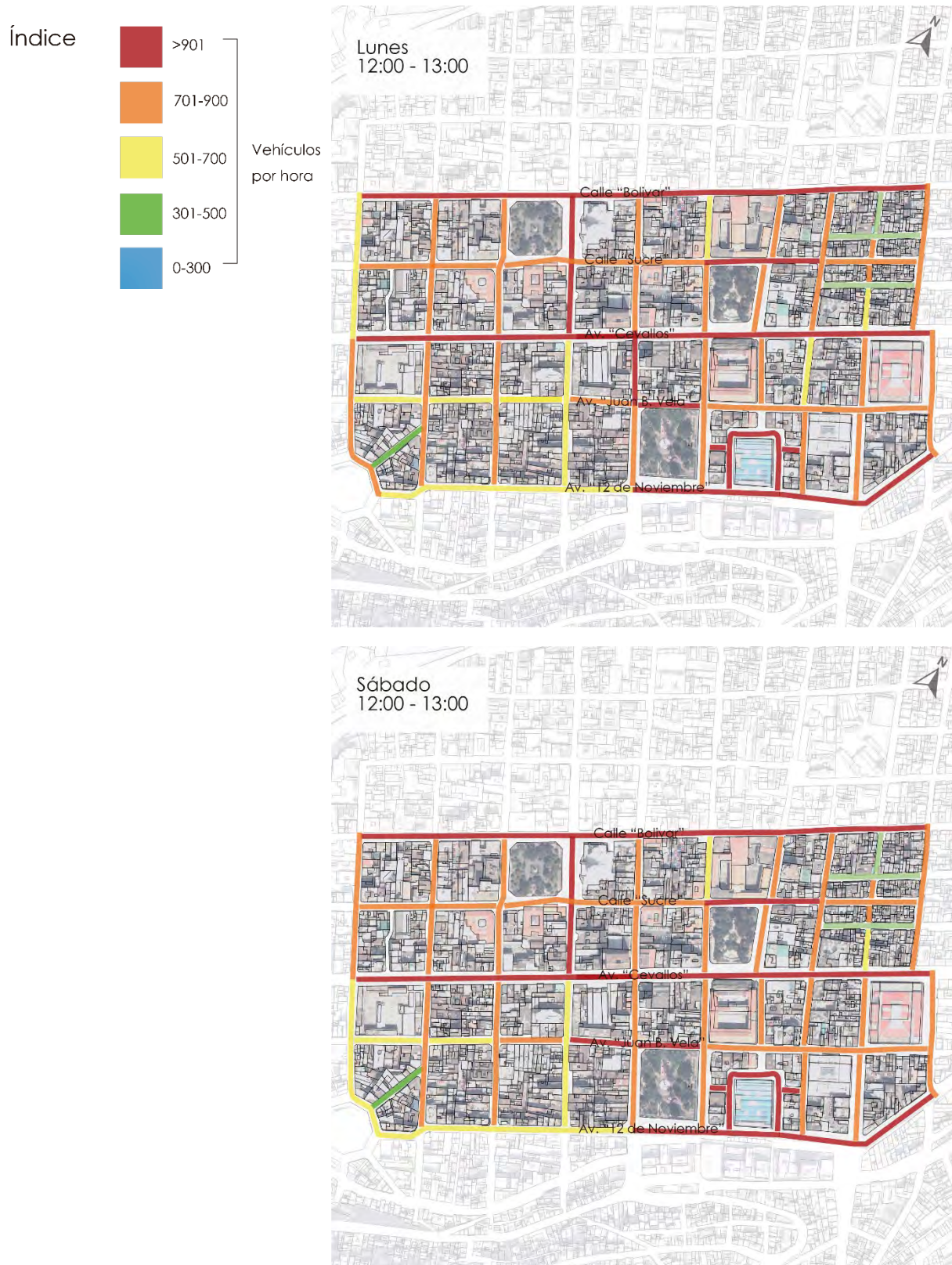
Gráfica 67. Esquema de resultado análisis de sistema verde.
Fuente: Elaboración propia.

Análisis de flujo vehicular por hora



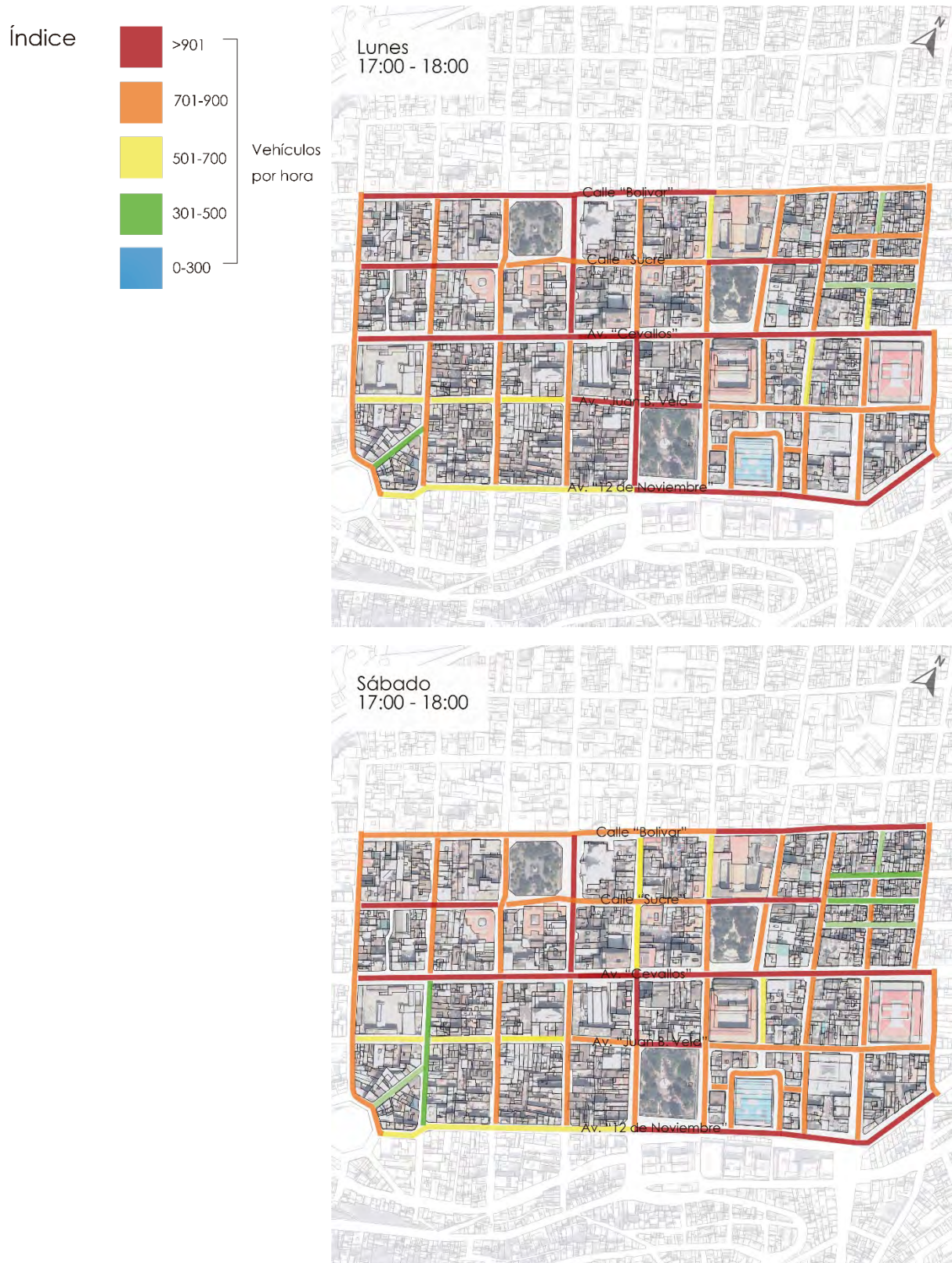
Gráfica 68. Mapa de análisis de flujo vehicular por hora.
Fuente: Google Maps Traffic, ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Análisis de flujo vehicular por hora.



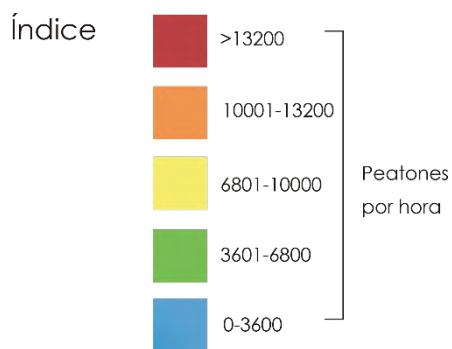
Gráfica 69. Mapa de análisis de flujo vehicular por hora.
Fuente: Google Maps Traffic, ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Análisis de flujo vehicular por hora.



Gráfica 70. Mapa de análisis de flujo vehicular por hora.
Fuente: Google Maps Traffic, ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Análisis de flujo peatonal por hora



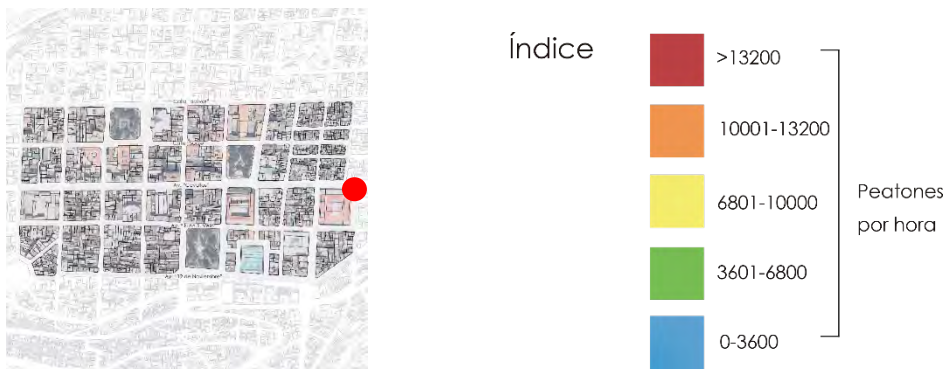
Gráfica 71. Mapa de análisis de flujo peatonal por hora.
 Fuente: Observación de campo, ortofotografía cortesía Senplades.
 Elaboración: propia.

Para efectuar el análisis y mapeo de flujos peatonales en la delimitación micro fue necesario realizar una observación de campo, registrando los datos requeridos mediante una ficha de observación.

Esta ficha incluye los siguientes datos:

- Número
- Lugar
- Tipo de espacio público
- Fecha de observación
- Hora de observación

Se indica la zona donde se realizó, marcada con un punto en el mapa, se le asigna una valoración según la condición de flujos y su cuantificación aproximada:



También se adjunta un levantamiento fotográfico y observaciones que justifican la valoración que se asigna como condición de espacio público:



Observaciones:
-Comercio informal. -Incumplimiento de las normas de tránsito. -Interrupción del paso peatonal.

Gráfica 72. Elementos de ficha de observación.
Fuente: Elaboración propia.

Ficha de observación.

<u>FICHA DE OBSERVACIÓN</u>																
UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO																
Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 59 Centro de Ambato, Delimitación micro Vía 6 de noviembre del 2018 12:00 – 1:00PM															
Zona:	Tipo:															
	Flujo de peatones por hora (estimado)															
	<table border="1"> <tr> <td style="background-color: #800000; width: 20px;"></td> <td>>13200</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #D2691E; width: 20px;"></td> <td>10001-13200</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="background-color: #FFFF00; width: 20px;"></td> <td>6801-10000</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="background-color: #32CD32; width: 20px;"></td> <td>3601-6800</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="background-color: #0070C0; width: 20px;"></td> <td>0-3600</td> <td></td> </tr> </table>		>13200	X		10001-13200			6801-10000			3601-6800			0-3600	
		>13200	X													
		10001-13200														
		6801-10000														
		3601-6800														
	0-3600															
Condición de espacio público																
<table border="1"> <tr> <td>Muy bueno</td> <td>Bueno</td> <td>Regular</td> <td>Malo</td> <td>Muy malo</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> </table>		Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo					X					
Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo												
				X												
Fotografía:	Observaciones:															
	-Comercio informal. -Incumplimiento de las normas de tránsito. -Interrupción del paso peatonal.															

Existen zonas que se encuentran con una alta carga vehicular durante todo el día, según el mapa de flujos se puede determinar que se encuentran cerca de mercados o comercios grandes, así también como de administrativos importantes. Otras zonas que se intensifican durante “horas pico” como en la mañana, en la noche y al medio día, como centros educativos o en hora de entrada y salida de personal. El mismo criterio se repite con algunas variaciones en los flujos peatonales cerca de parques y paradas de transporte público, así como hitos y puntos de interés, incrementando los flujos diarios.

Imagen urbana

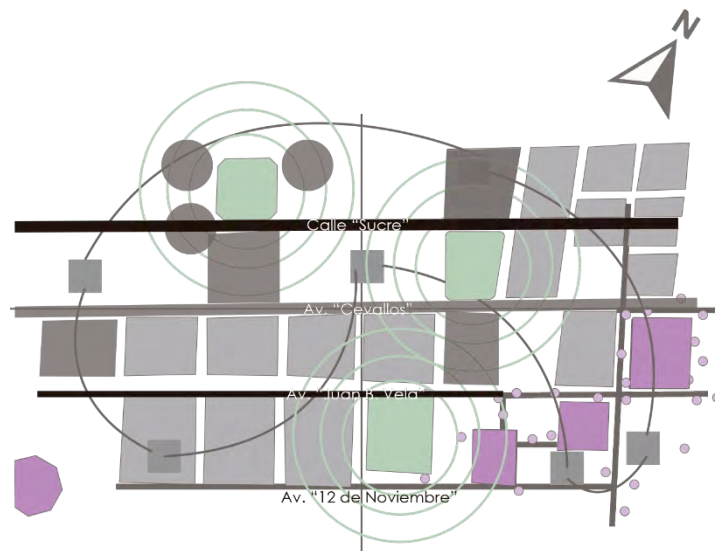


Gráfica 73. Mapa de imagen urbana.
Fuente: Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

La cambiante regulación de altura máxima de construcción, ha producido una variación de los edificios más altos de la ciudad con los que se rigen a la nueva normativa. Actualmente el POT 2020 (Plan de Ordenamiento Territorial) de Ambato define la altura máxima según lo que establezca la línea de fábrica, que es hasta 5 pisos en la pieza urbana (1), plataforma (1). Además, el centro de la ciudad se caotiza en horarios pico, tanto en puntos de transporte público como en sus mercados principales.

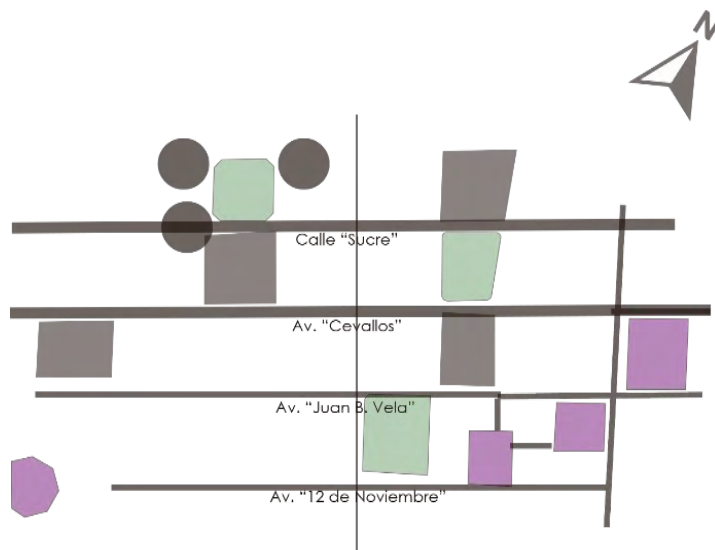
Conclusiones del análisis preliminar

Parques y equipamientos educativos con radios de influencia altos llegan a marcar ejes de movilidad y flujos positivos. A estos se les suma en segundo grado los mercados, los cuales producen un mayor caos, y se podrían considerar como flujos negativos.



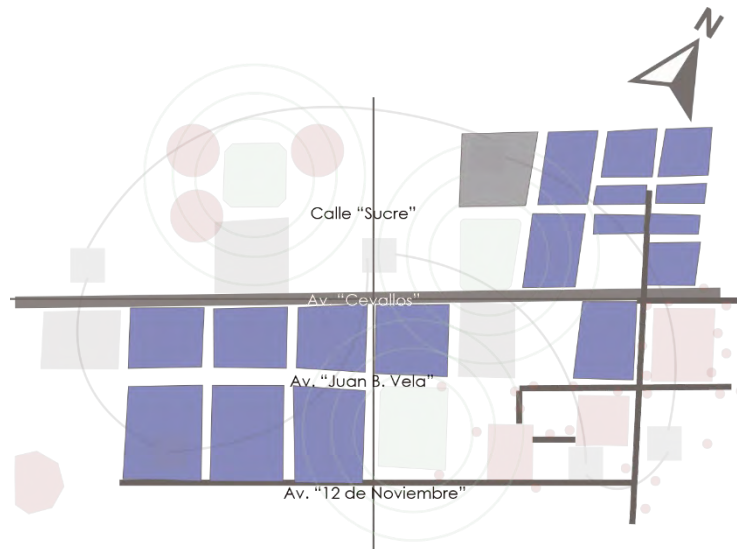
Gráfica 74. Esquema 1 de conclusión de análisis preliminar.
Fuente: Elaboración propia.

El tramado de conexión entre equipamientos refleja los patrones de movilidad y esta es definida por ejes transversales.



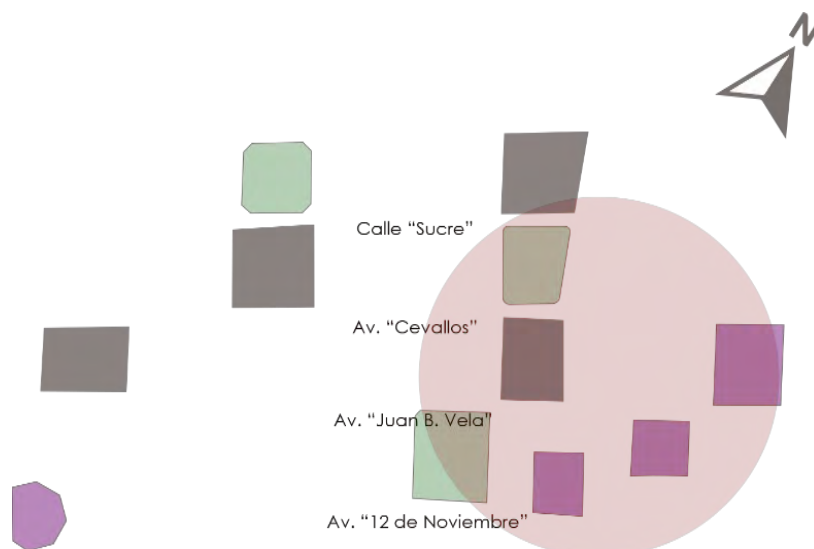
Gráfica 75. Esquema 2 de conclusión de análisis preliminar.
Fuente: Elaboración propia.

Los usuarios de vivienda, establecen el comportamiento cotidiano de la zona. La ruta casa-trabajo-casa que se establece, es un patrón de movilidad que debe ser tomado en cuenta en la intervención.



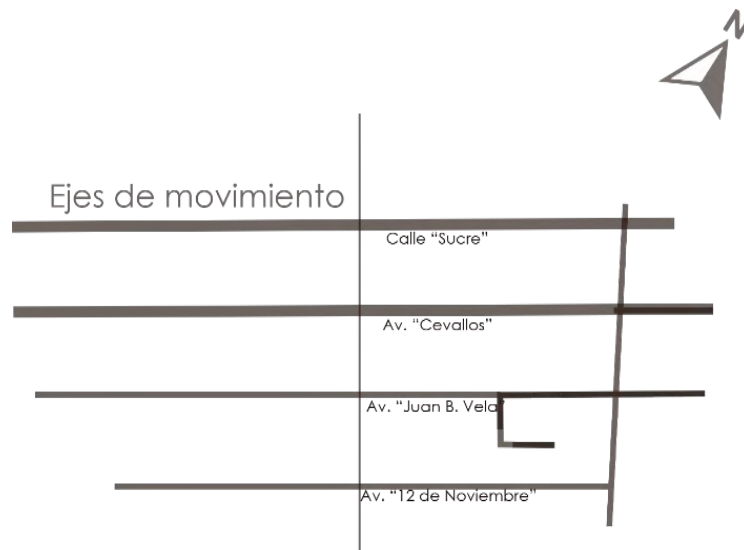
Gráfica 76. Esquema 3 de conclusión de análisis preliminar.
Fuente: Elaboración propia.

La acumulación de equipamientos, es una de las características que producen altos flujos peatonales e intensifica el comercio informal en sus alrededores.



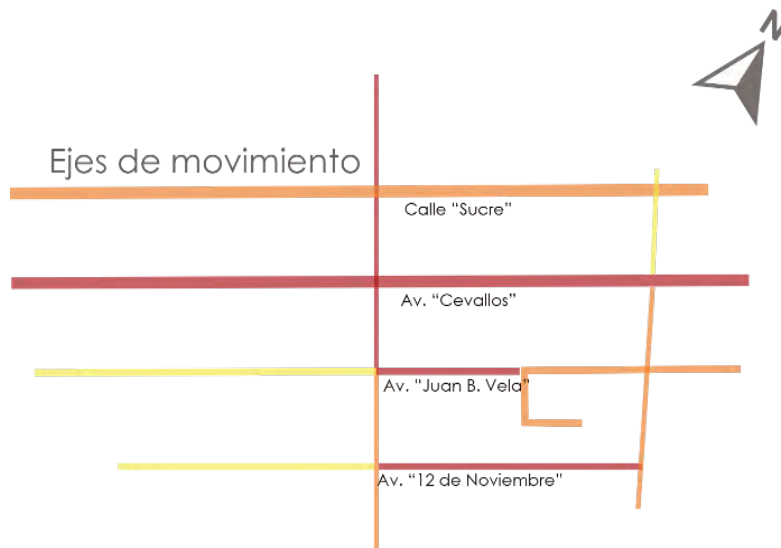
Gráfica 77. Esquema 4 de conclusión de análisis preliminar.
Fuente: Elaboración propia.

Los ejes de movilidad en su distribución existente, con las características y flujos actuales han dejado de abastecer las necesidades de los usuarios, sobretodo en horas críticas.



Gráfica 78. Esquema 5 de conclusión de análisis preliminar.
Fuente: Elaboración propia.

Si a estos ejes se le suma la capa de flujos, podemos obtener resultados sobre cómo afecta las diferentes situaciones a las cargas vehiculares, estas son altas cerca de mercados, servicios e instituciones educativas.



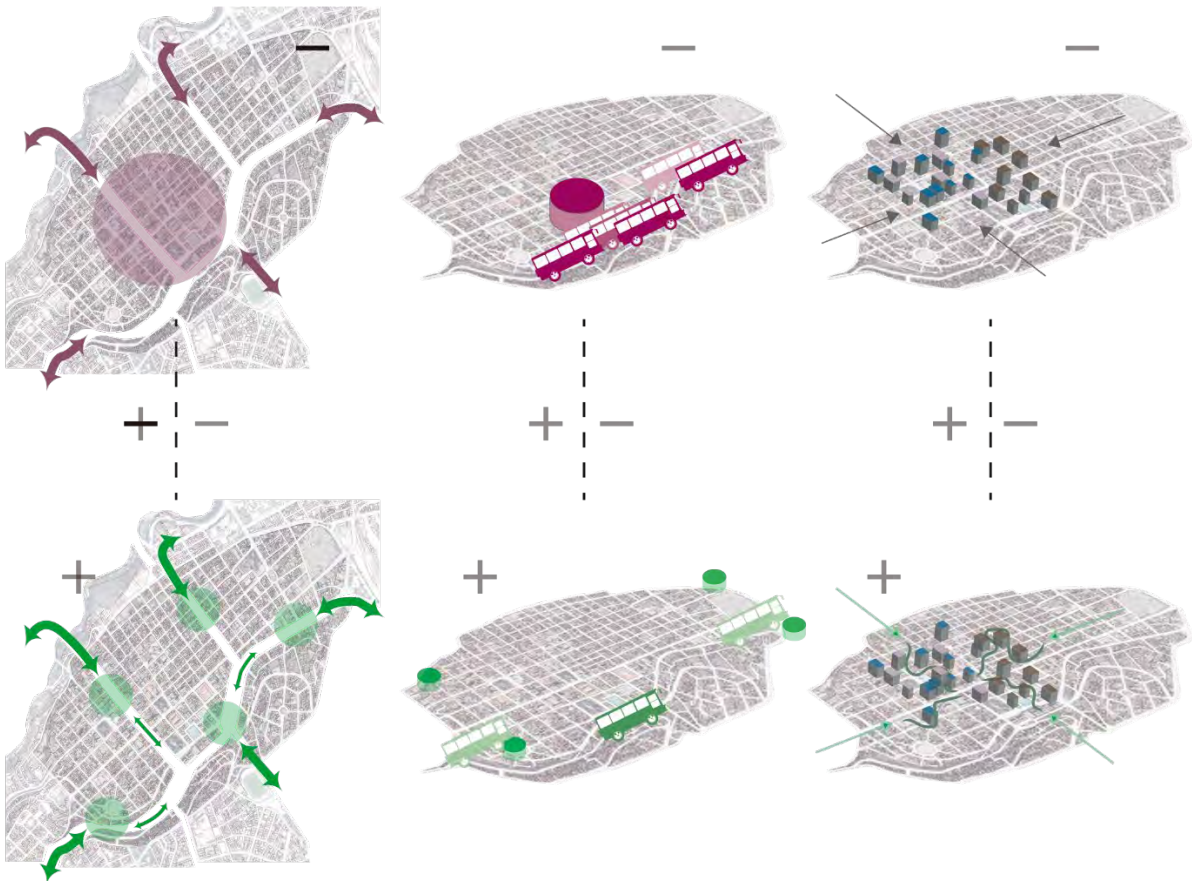
Gráfica 79. Esquema 6 de conclusión de análisis preliminar.
Fuente: Elaboración propia.

Idea Generadora

Partido Urbano

Mediante todo el análisis realizado que definieron el estado actual de los patrones de movilidad y sus características, el área urbana crítica y los factores que la inciden. Se transforma las conclusiones obtenidas en recomendaciones que sustentan la base de una intervención estratégica como resolución a las diversas problemáticas encontradas.

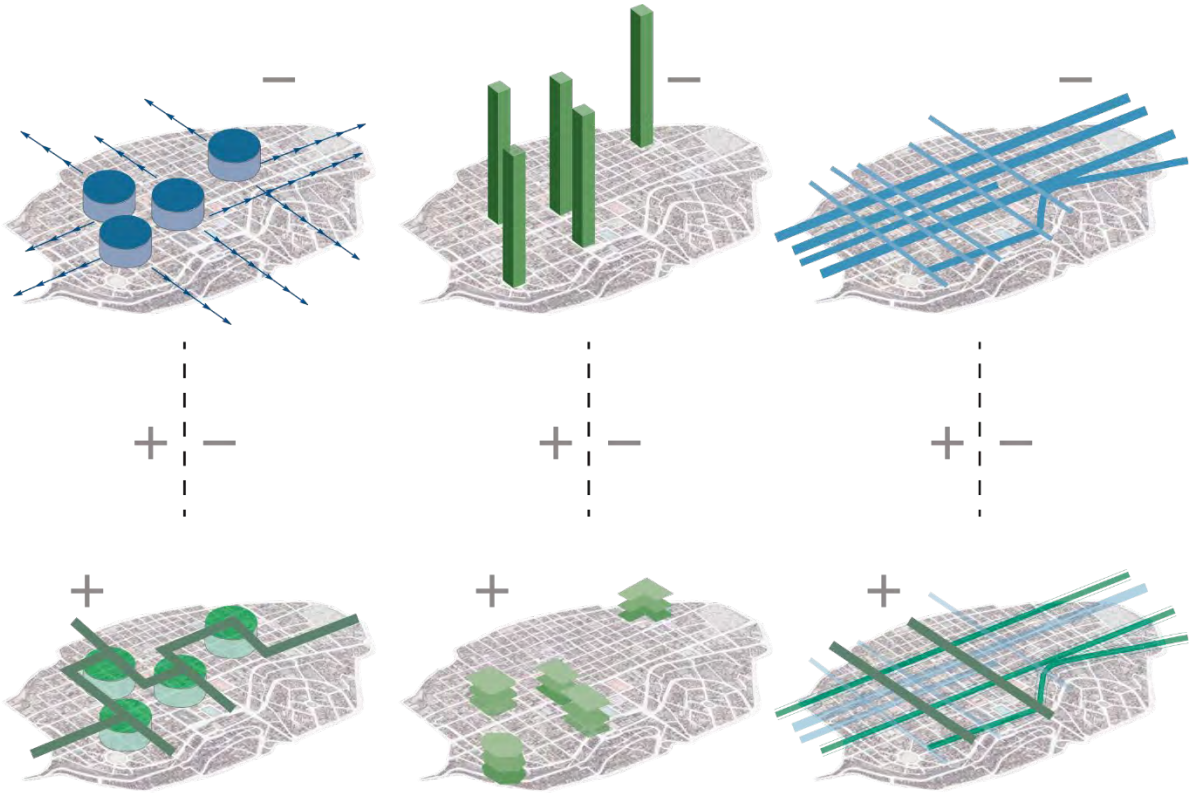
Partiendo de las conclusiones resultantes del análisis macro:



Optimizar y desacumular los flujos provenientes de otras plataformas, alivianar las cargas vehiculares y ordenar los flujos peatonales.

Mejorar el transporte público, organizar sus alcances y proporcionar espacios adecuados para su correcto funcionamiento.

Integrar los recorridos entre equipamientos, marcar rutas, generar caminos óptimos, conectar puntos de interés, hitos y servicios principales.



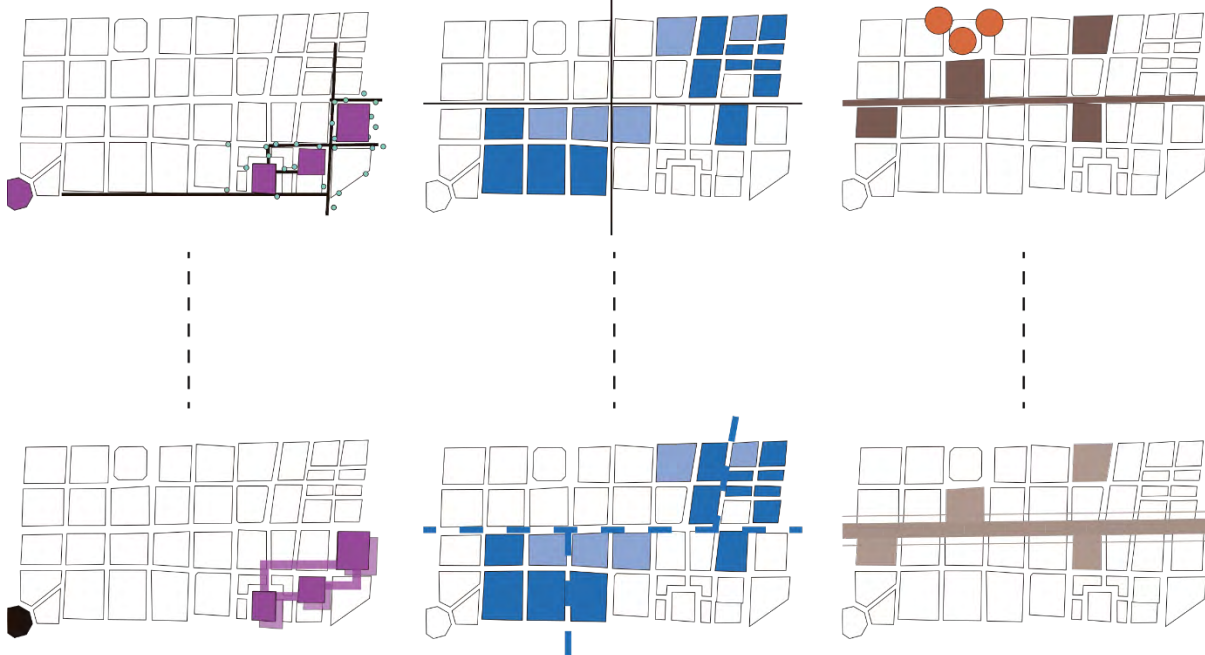
Equipamientos con grandes radios de influencia necesitan tener vías de acceso directo con conexiones a transporte público, pasos peatonales, y de transporte alternativo.

Los pocos espacios públicos abiertos o áreas verdes deben adquirir un carácter protagonista, regenerarse y establecerse como un eje positivo para los sectores.

La vialidad debe adoptar una nueva jerarquía. Establecer estrategias de movilidad que prioricen al peatón y nuevos medios de transporte que vayan acorde al contexto y necesidades actuales.

Gráfica 80. Esquema de recomendaciones macro.
Fuente: Elaboración propia.

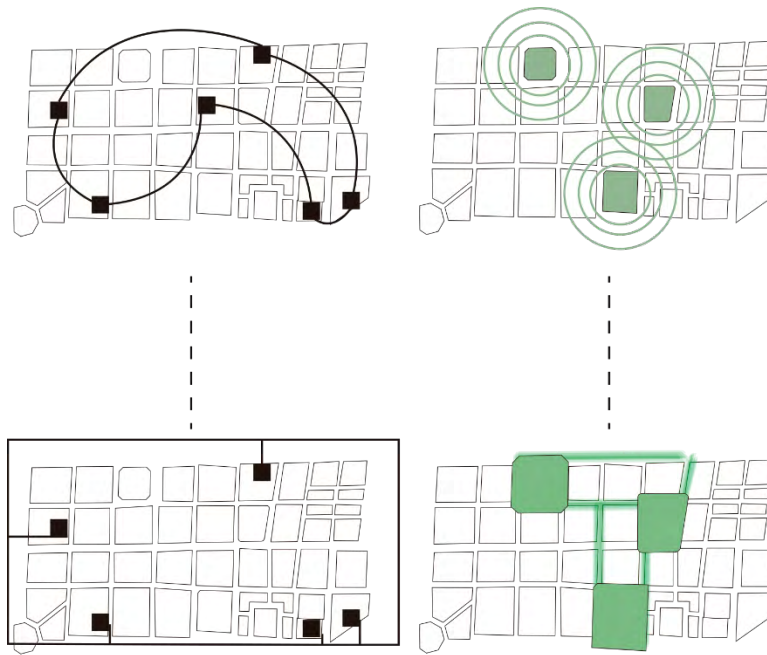
Posteriormente se prosigue con las conclusiones resultantes del análisis micro:



Se debe resolver la acumulación de los mercados centrales, integración, consolidación y normativa que permita el correcto funcionamiento comercial promoviendo el orden y priorizando la movilidad peatonal

El uso residencial, mayormente de uso mixto, se encuentra presente en la zona centro. Es necesario establecer patrones correspondientes a las viviendas dentro de la planificación.

Eje de movilidad peatonal y alternativa, que conecte los puntos críticos e instituciones educativas.



Los predios disponibles deben ser utilizados para suplir los requerimientos de un nuevo plan de movilidad y dotar de espacio público que complemente a los equipamientos y sus usos.


Los parques al ser la única área verde que dispone el centro de la ciudad deben ser considerado un factor importante que se debe recuperar y reforzar integrándose entre sí, circuitos, conexiones y paseos.


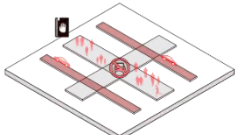

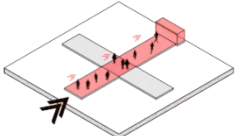
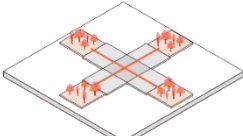
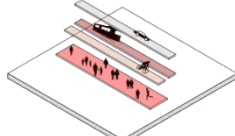



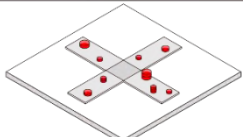


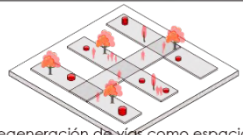

Gráfica 81. Esquema de recomendaciones micro.
Fuente: Elaboración propia.

Estas recomendaciones responden a la conclusión obtenida por cada indicador que, según el análisis, tiene en su mayoría resultados negativos. Por lo cual, se debe transformar estos valores a resultados positivos. Para esto se transforma las recomendaciones en estrategias que lo consigan.

Estrategias urbanas

Cuadro 1. Estrategias Urbanas.



	Accesibilidad	+ Espacio público abierto	Nueva jerarquía vial
 Flujos Vehiculares			 Normativa de circulación
 Flujos Peatonales	 Conexiones directas	 Recorrido entre parques	 Nueva clasificación vial
 Transporte Público			 Sistema vial de transporte público alternativo
 Equipamiento		 Mobiliario urbano	
 Espacio Público			
 Vialidad		 Regeneración de vías como espacio público	 Generación de espacio de transición y estancia peatonal

Cuadro 1. Estrategias urbanas.
Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 2. Estrategias Urbanas.

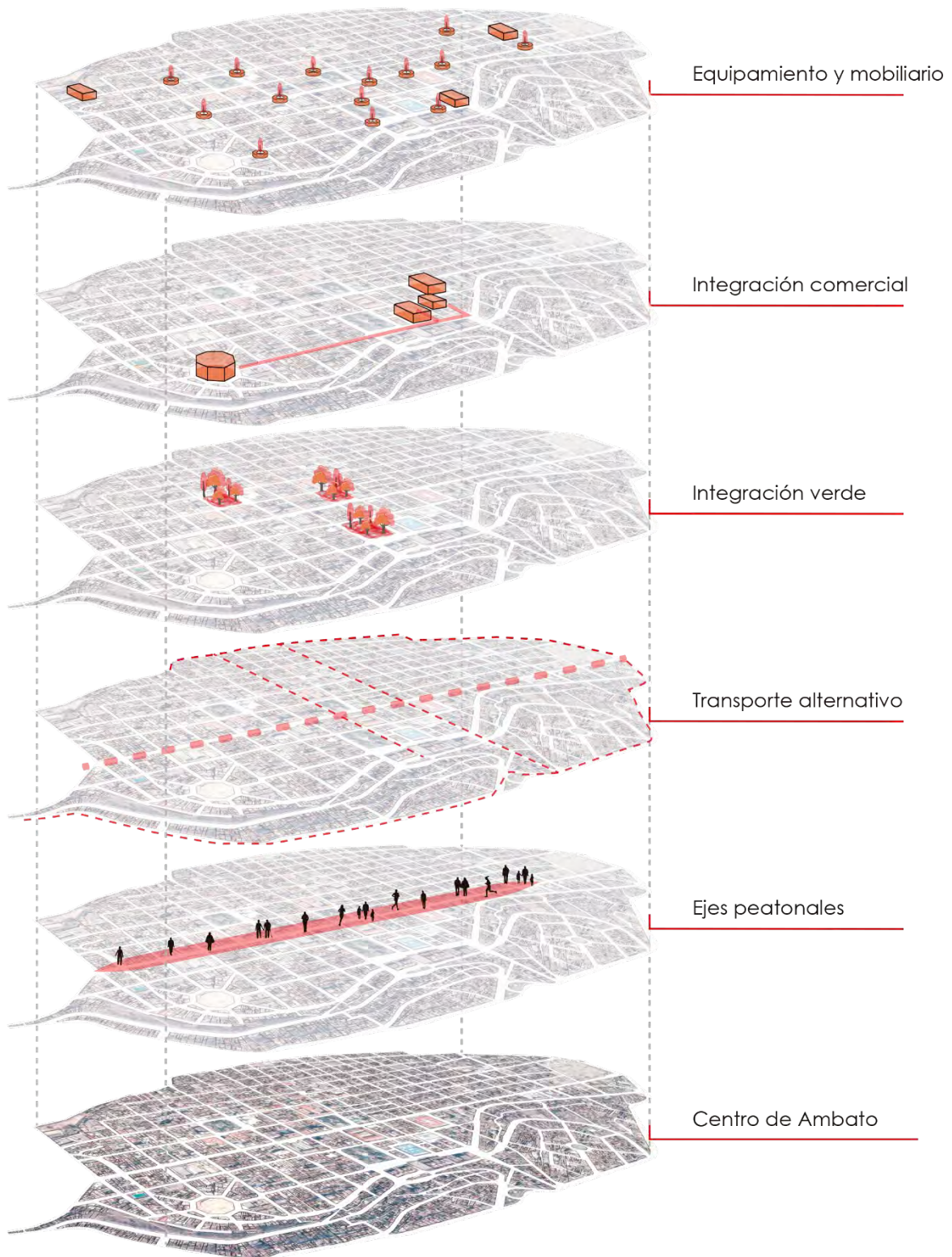


Cuadro 2. Estrategias urbanas.
Fuente: Elaboración propia.

Las estrategias han sido establecidas para contrarrestar los puntajes negativos que se obtuvieron en los análisis realizados a lo largo del proyecto. Mediante las cuales se pretende regenerar el espacio público y establecer un nuevo orden de patrones de movilidad, que resuelva con eficacia las problemáticas actuales.

Concepto

Concepto de la propuesta



Gráfica 82. Esquema de concepto de la propuesta.
Fuente: Ortofotografía cortesía Senplades.
Elaboración: propia.

Plan masa



Gráfica 83. Plan Masa – Zonificación.

Fuente: Elaboración propia.

ZONA

- Integración de parques
- Parqueadero de borde
- Unificación de mercados
- Mobiliario Urbano

VIALIDAD

- Exclusivo peatonal
- Exclusivo para transporte alternativo
- Espacio compartido vehiculo-peatón
- Compartido con transporte público
- Conexión Peditonal
- Paso Deprimido
- Vía Actual
- Transporte privado

Gráfica 84. Índice de plan masa.

Fuente: Elaboración propia.

Memoria Descriptiva

Para definir nuevos patrones de movilidad que eficientemente resuelvan las problemáticas actuales, se plantearon estrategias que responden a las conclusiones obtenidas en los diversos análisis realizados en la zona de estudio. Estas estrategias forman parte de un partido urbano que tiene como concepto diferentes capas de intervención. En base a estas capas se elabora un plan masa, las estrategias son utilizadas para conformar zonas y ejes correspondientes a las necesidades de cada sector.

Se establece un eje peatonal principal en la avenida “Cevallos”, entre la calle “Olmedo” y la avenida “Unidad Nacional”, del cual parten el resto de ejes viales de manera jerárquica en la propuesta, generando una clasificación vial que cuenta con características específicas en cada tipología:

- Vía exclusiva peatonal.
- Vía exclusiva de transporte alternativo.
- Vía de espacio compartido (o share-space) entre vehículos y peatones.
- Vía compartida con transporte público.
- Conexiones peatonales (aceras regeneradas).
- Vía de transporte privado.

Adicionalmente, se establecen zonas que funcionan de manera conjunta al plan vial. La integración de los parques principales de la ciudad, unificación de los mercados y sus alrededores, se crean parqueos en el borde que complementen el uso de los nuevos ejes viales peatonales mediante la disminución de uso del vehículo privado, conexión mediante transporte

alternativo, puntos de espacio verde y dotación de mobiliario urbano como estrategia para la regeneración del espacio público, incrementando también el funcionamiento del plan.

Integración de parques

Dentro del área crítica de la delimitación se encuentran los 3 parques más representativos de la ciudad. Para realizar la integración, se establece una conexión mediante vías de espacio compartido, que tiene al peatón como protagonista del nuevo patrón de movilidad, adicionalmente se emplaza mobiliario urbano como enlace entre parques y vía de conexión.

Unificación de mercados

El Mercado Modelo, Mercado Artesanal, Mercado Central y la Plaza Urbina se integran dentro de la propuesta mediante una reestructuración vial enfocada en el peatón y la circulación de carácter comercial. Tratamiento de pisos que identifiquen la conexión, ensanchamiento de aceras para el flujo peatonal, carril accesible de circulación entre mercados y arborización para promover el tránsito, constituyéndose como elemento de división y protección.

Parqueaderos de borde

El conflicto generado por el ingreso de carga vehicular de otras plataformas se resuelve mediante la implementación de edificios de parqueo situados de manera complementaria hacia los nuevos ejes viales y zonas de intervención, integrándose también como estrategia para el uso de los mercados. Son 8 edificios que se implantaron en torno al borde de la propuesta, los cuales abastecerán con 2195 estacionamientos.

Tabla 4. Datos de parqueadero de borde

1 (3228m ²)	2 (962m ²)	3 (2053m ²)	4 (1541m ²)	5 (1553m ²)	6 (1827m ²)	7 (1151m ²)	8 (1947m ²)
323 e	163 e	349 e	261 e	264 e	310 e	195 e	330 e

Tabla 4. Datos de parqueo de borde. e = cantidad de estacionamientos.
Fuente: Elaboración propia.

Vía de transporte alternativo

Esta vía de transporte alternativo se ubica en el eje peatonal principal de la avenida “Cevallos”, de uso exclusivo para bicicleta, bicicleta eléctrica, escúter, segway (transportador personal) y similares. Se asignan dimensiones para el funcionamiento de 2 carriles para cada sentido, siendo 4 carriles en total.

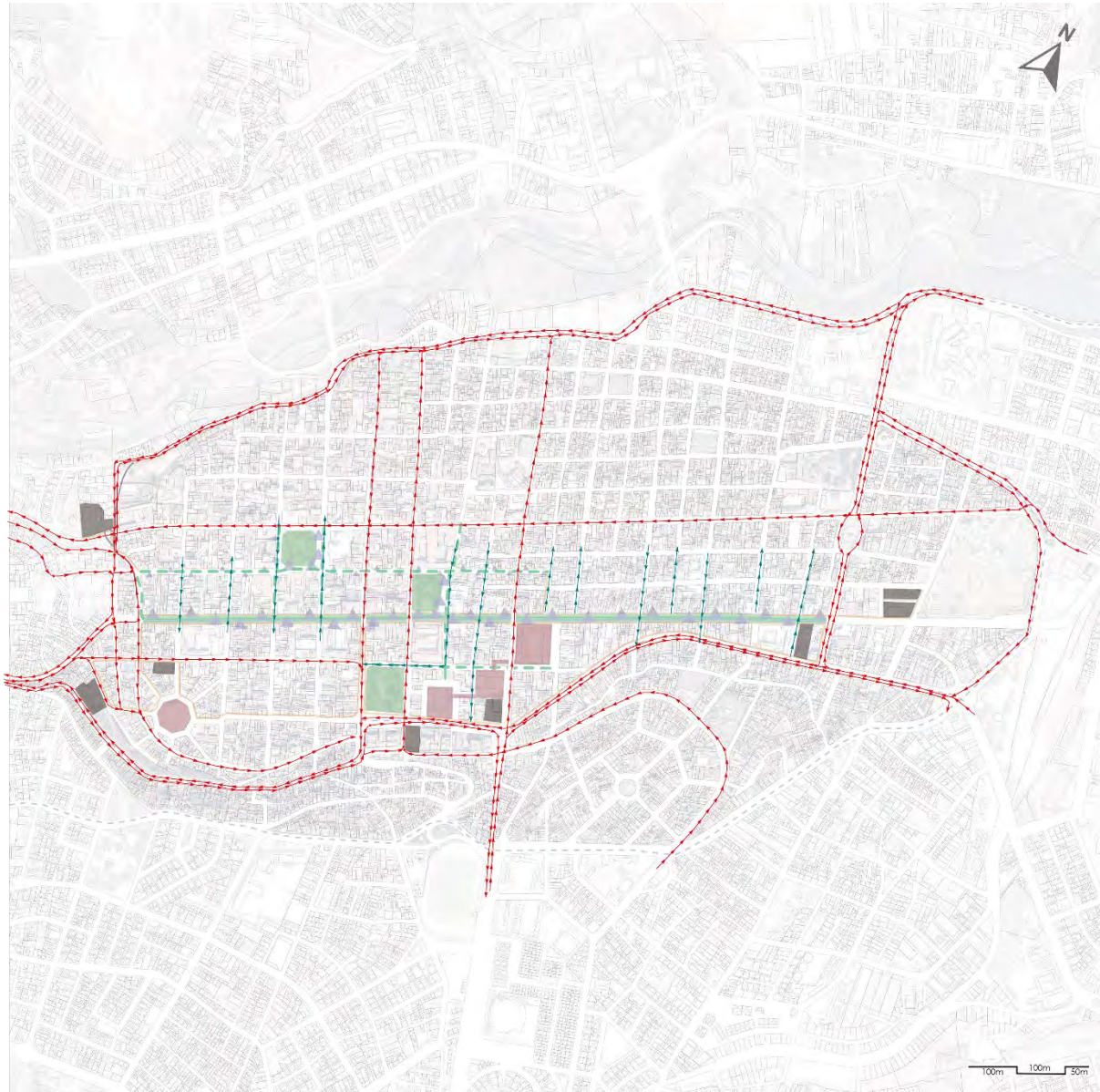
Mobiliario urbano

El mobiliario es situado en varios puntos de la zona, siendo parte dentro de la conexión entre parques, contribuyendo en la regeneración del espacio público implementando puntos de estancia y sitios de encuentro. El mobiliario es complementado con arborización y espacios verdes, también se proporciona espacios de parqueo para bicicletas integrándose a la vía de transporte alternativo.

Paso deprimido hacia parqueo de borde

Se genera un paso deprimido, el cual conecta de manera directa la calle “Olmedo” y la calle “Perez de Anda”, optimizando los flujos de la calle “Bolivar” y calle “Francisco Flor” al disminuir el flujo de tránsito de la calle “Olmedo”. Se integra también al parqueadero de borde ubicado en la esquina de la avenida “Miraflores” y calle “Francisco Flor”, mediante el acceso subterráneo al edificio de parqueo propuesto.

Plan Masa – Flujos vehiculares



Gráfica 85. Plan Masa – flujos vehiculares.
Fuente: Elaboración propia.

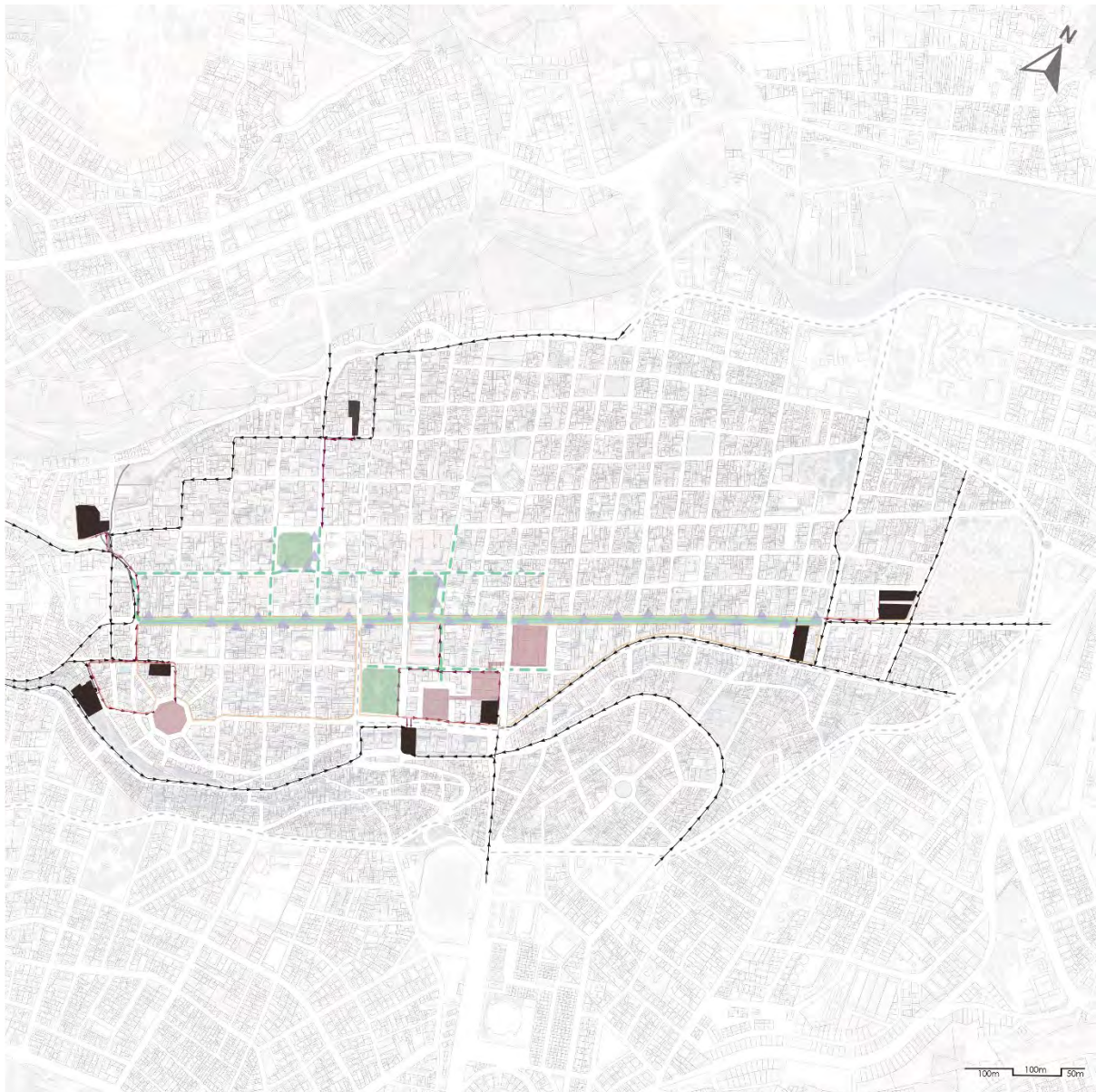
Se determinan los flujos que cruzan por la delimitación de la propuesta, estos flujos han influenciado en el plan masa proporcionando prioridad a los cruces que generan mayor tráfico vehicular y a su vez los flujos provenientes de otras plataformas.

Flujos vehiculares

- Flujos de otras plataformas
- Flujos transversales

Gráfica 86. Índice de plan masa.
Fuente: Elaboración propia.

Plan Masa – de flujos vehiculares a peatonales



Gráfica 87. Plan Masa – flujos vehiculares a peatonales.
Fuente: Elaboración propia.

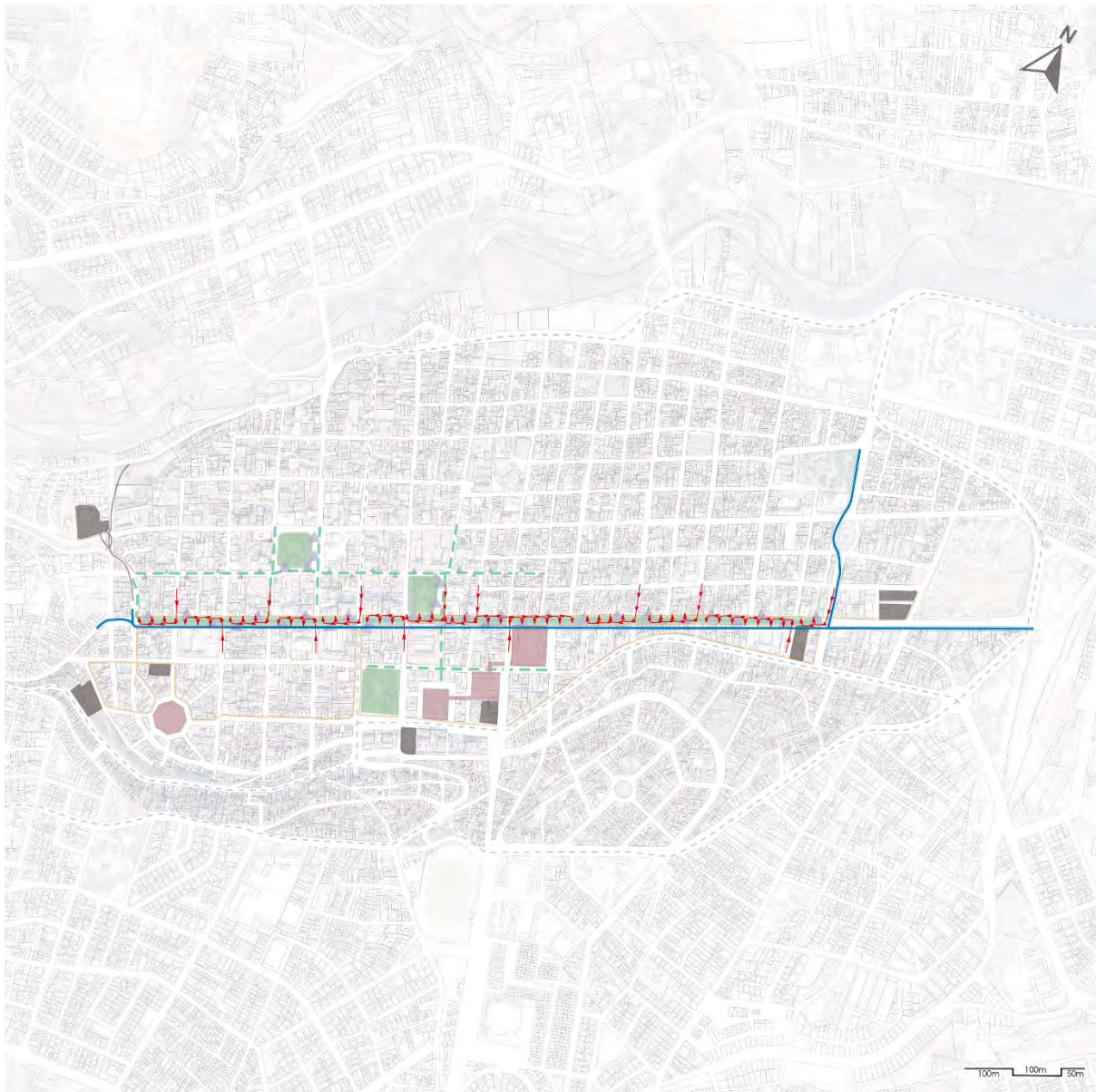
Se detalla el funcionamiento de transformación de flujos vehiculares a peatonales mediante los parques de borde planteados y su conexión hacia la propuesta aplicando estrategias de tratamientos de pisos y regulación de aceras.

Flujos vehiculares a peatonales

- Flujos hacia parqueo de borde
- Parqueo de borde
- Flujos peatonales hacia propuesta

Gráfica 88. Índice de plan masa.
Fuente: Elaboración propia.

Plan Masa – flujos emergentes y de abastecimiento



Gráfica 89. Plan Masa – flujos emergentes y de abastecimiento.
Fuente: Elaboración propia.

El abastecimiento de locales y viviendas para la avenida “Cevallos” se realizará mediante las calles transversales, normando a realizarlo en horario nocturno (de 12:00am a 2:00am). La circulación emergente se efectuará utilizando dos carriles de la vía de transporte alternativo que cuenta con las dimensiones adecuadas para vehículos de emergencia.

Flujos vehiculares

- Flujos de abastecimiento
- Flujos de emergencia

Gráfica 90. Índice de plan masa
Fuente: Elaboración propia.

Anteproyecto

Implantación Urbana General

Implantación Urbana de toda el área de intervención.

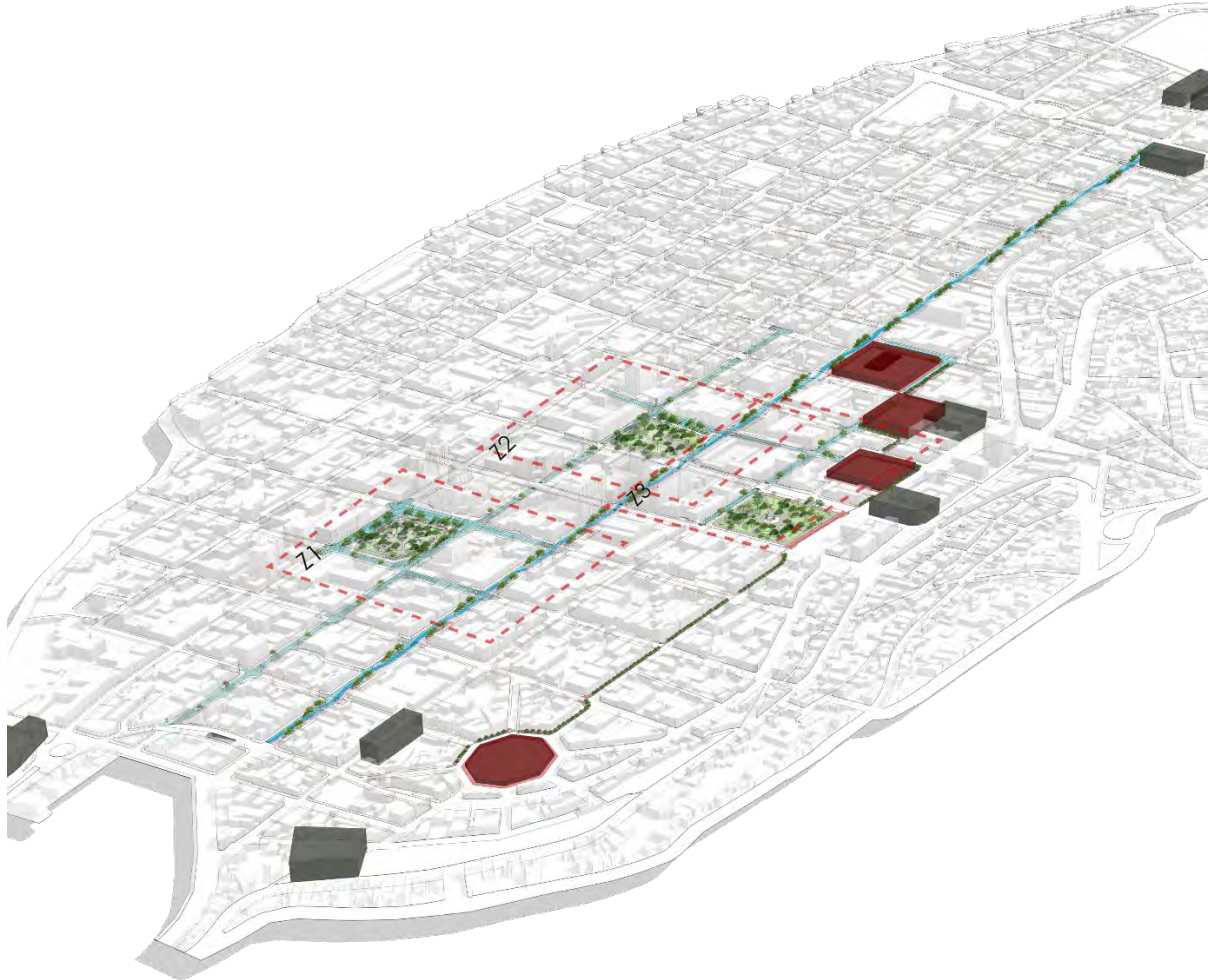


Gráfica 91. Implantación Urbana General.
Fuente: Elaboración propia.

La implantación urbana es una respuesta a la aplicación de estrategias antes establecidas en el plan masa, transformadas en aplicaciones adecuadas a las necesidades de la delimitación que son determinantes en distintos puntos a lo largo de la propuesta.

Isometría Urbana General

Isometría Urbana de toda el área de intervención.

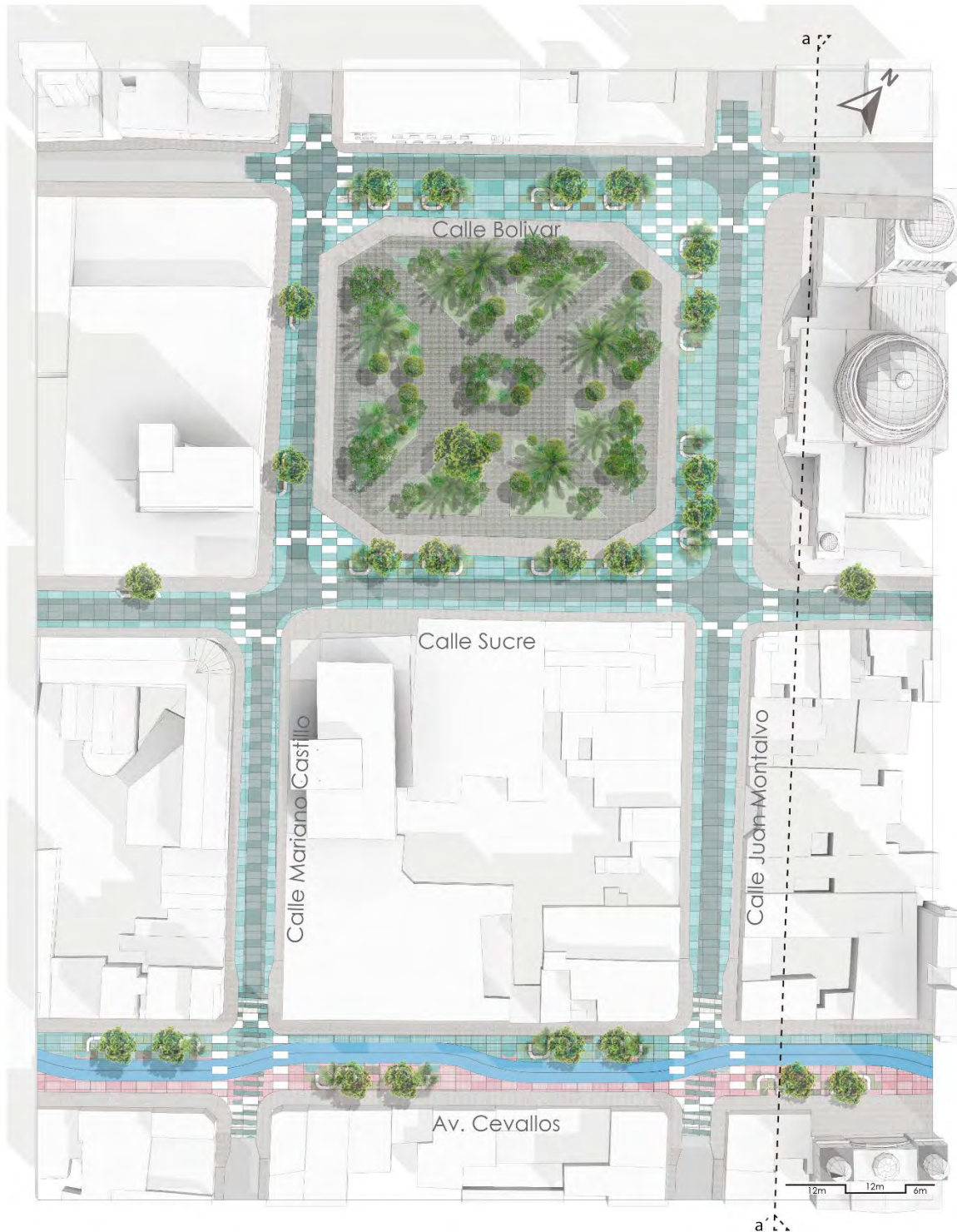


Gráfica 92. Isometría Urbana General.
Fuente: Elaboración propia.

Se delimita 3 zonas de acercamiento (zoom) dentro del área crítica los cuales se muestran con mayor detalle.

Planta Urbana Zoom 1

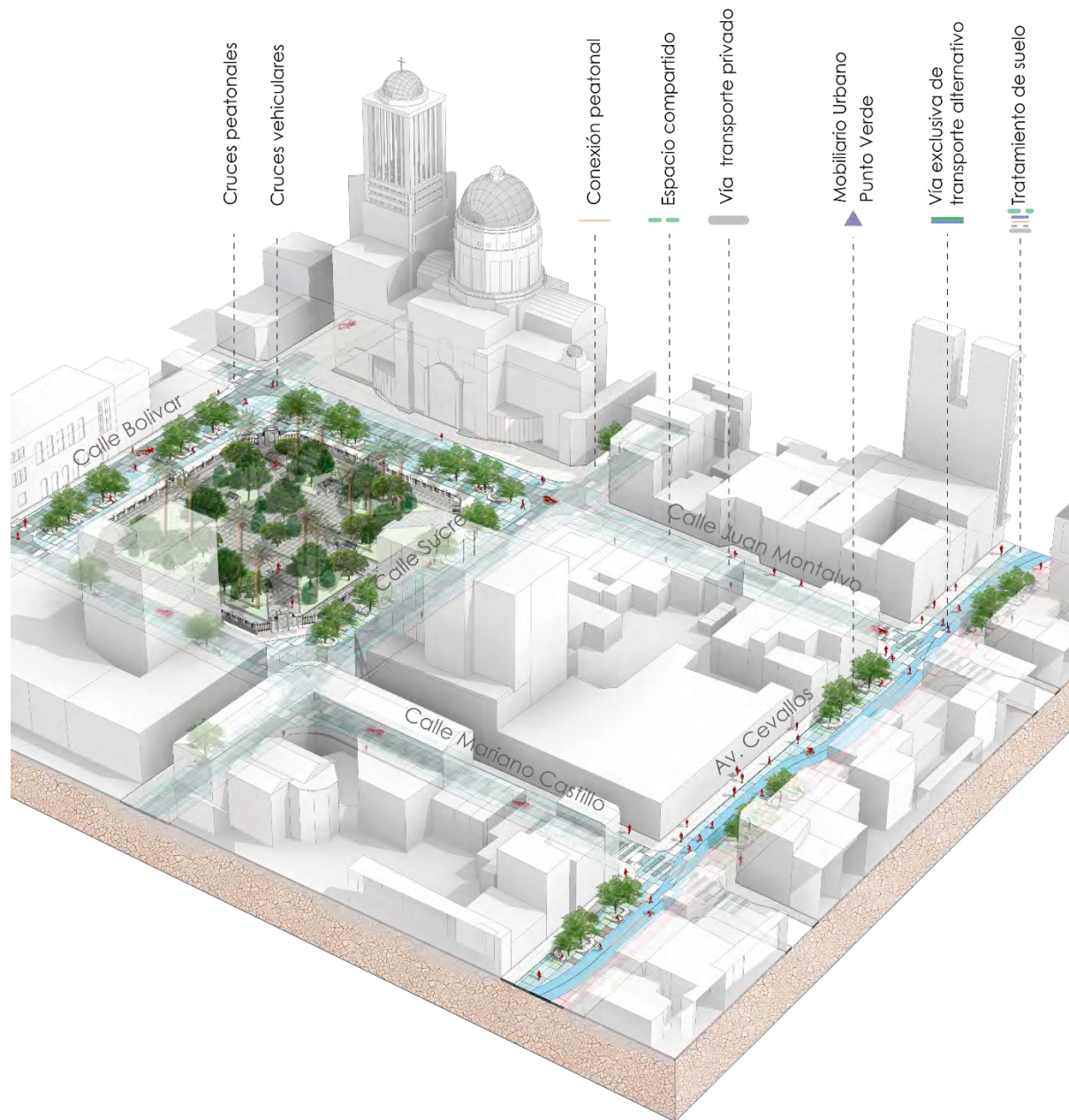
Planta Urbana tomada de la zona de acercamiento 1.



Gráfica 93. Planta Urbana Zoom 1.
Fuente: Elaboración propia.

Isometría Urbana Zoom 1

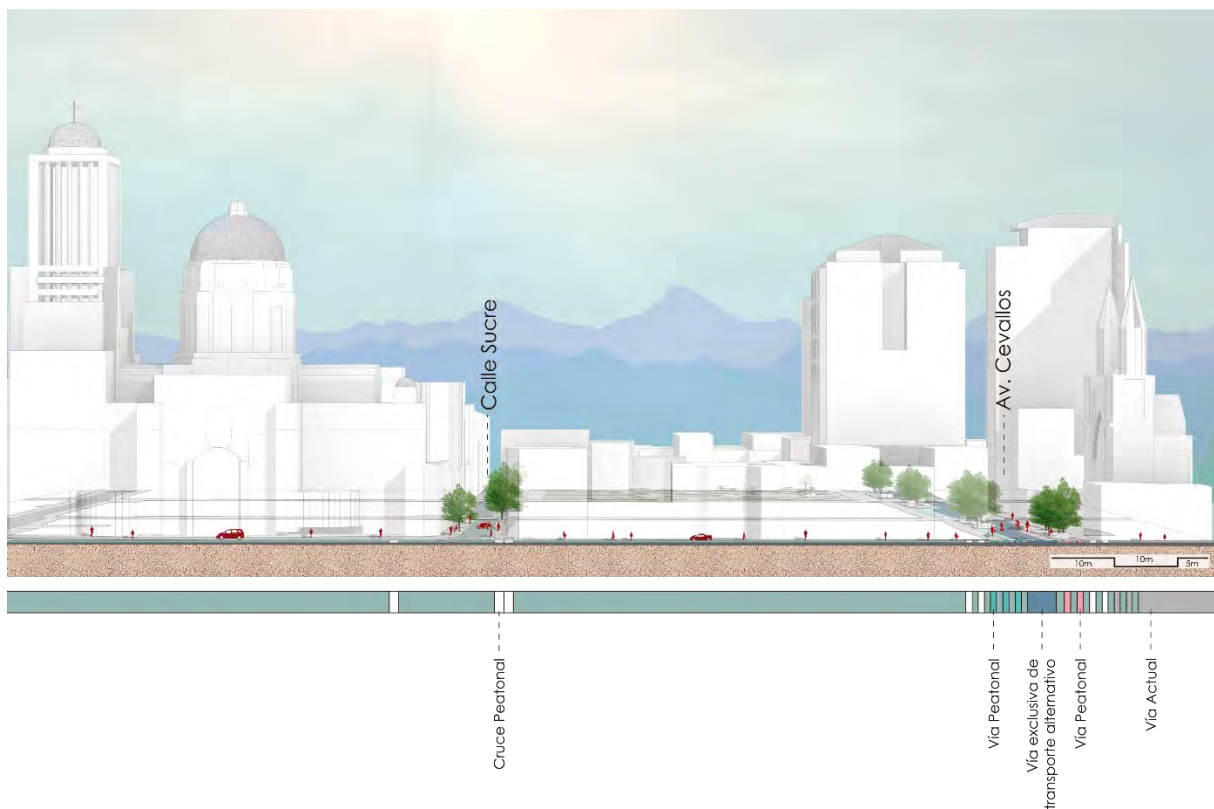
Isometría Urbana tomada de la zona de acercamiento 1 y sus especificaciones.



Gráfica 94. Isometría Urbana Zoom 1.
Fuente: Elaboración propia.

Corte Urbano Zoom 1

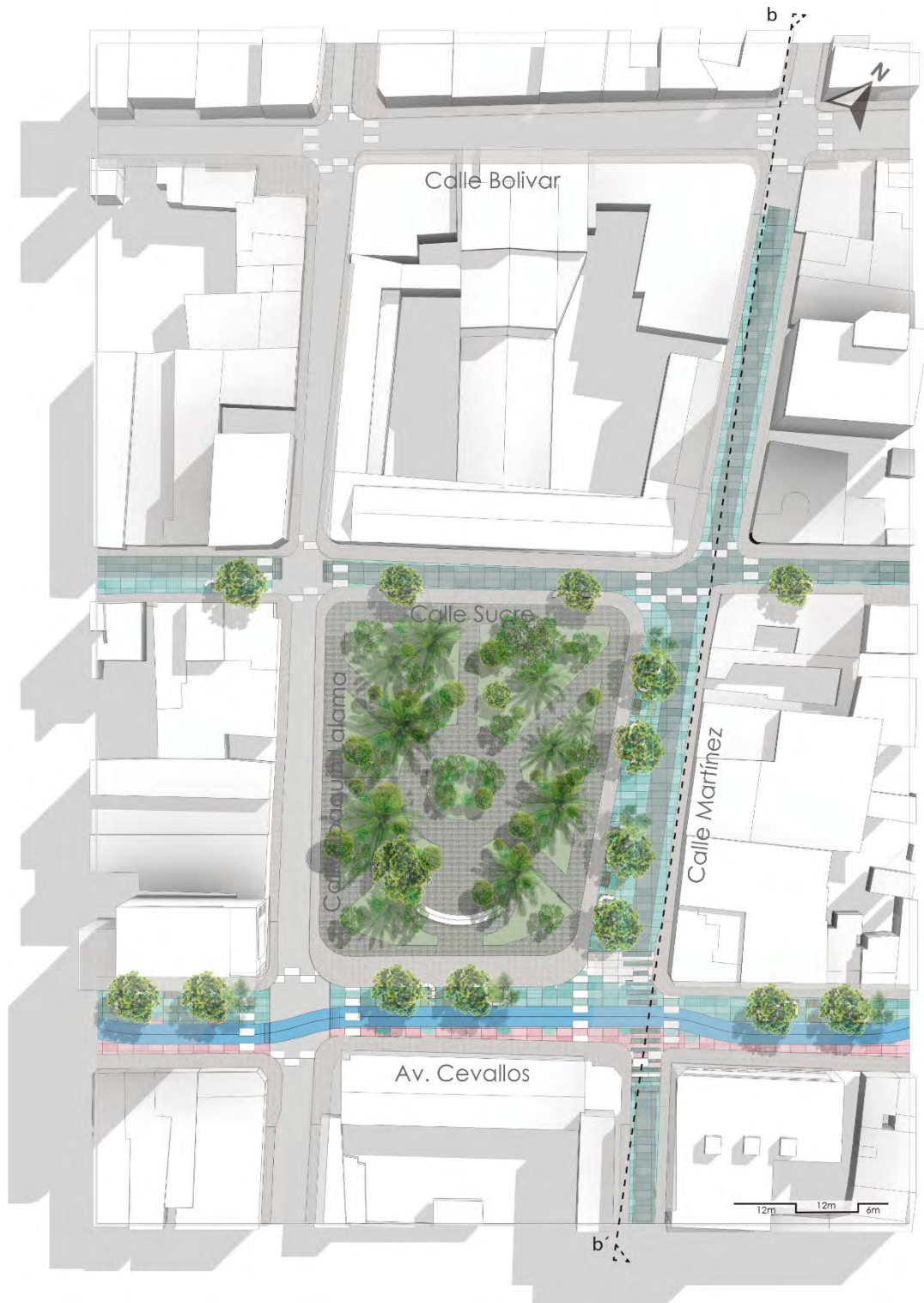
Corte a – a' Urbano tomado de la zona de acercamiento 1 y sus especificaciones.



Gráfica 95. Corte Urbano Zoom 1.
Fuente: Elaboración propia.

Planta Urbana Zoom 2

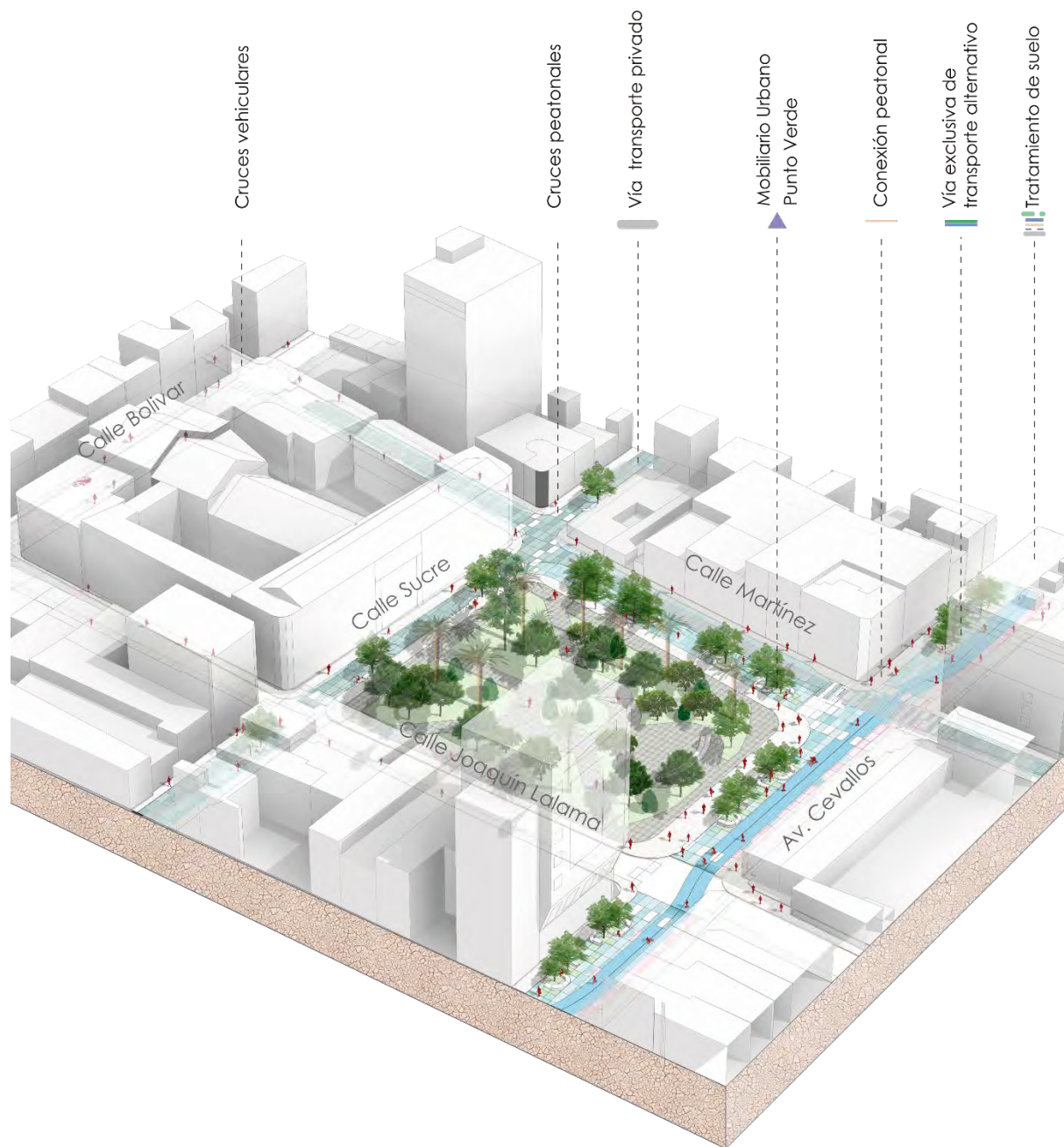
Planta Urbana tomada de la zona de acercamiento 2.



Gráfica 96. Planta Urbana Zoom 2.
Fuente: Elaboración propia.

Isometría Urbana Zoom 2

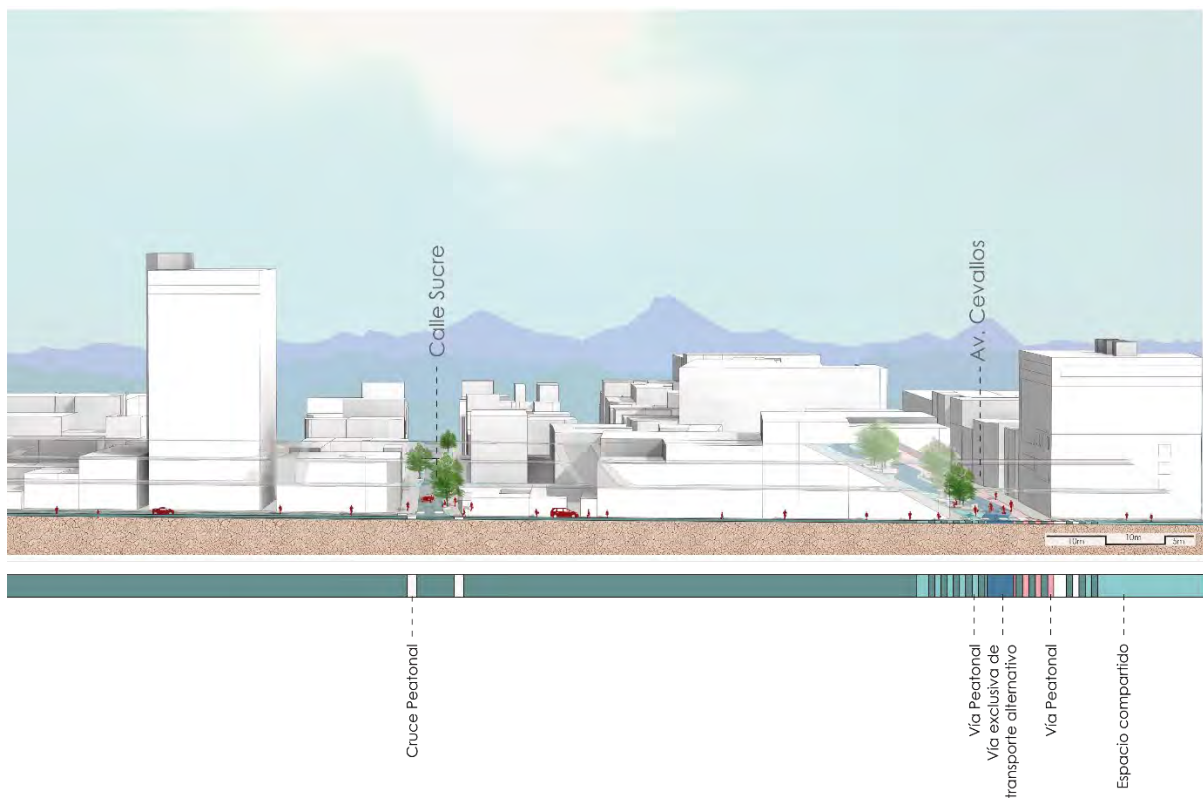
Isometría Urbana tomada de la zona de acercamiento 2 y sus especificaciones.



Gráfica 97. Isometría Urbana Zoom 2.
Fuente: Elaboración propia.

Corte Urbano Zoom 2

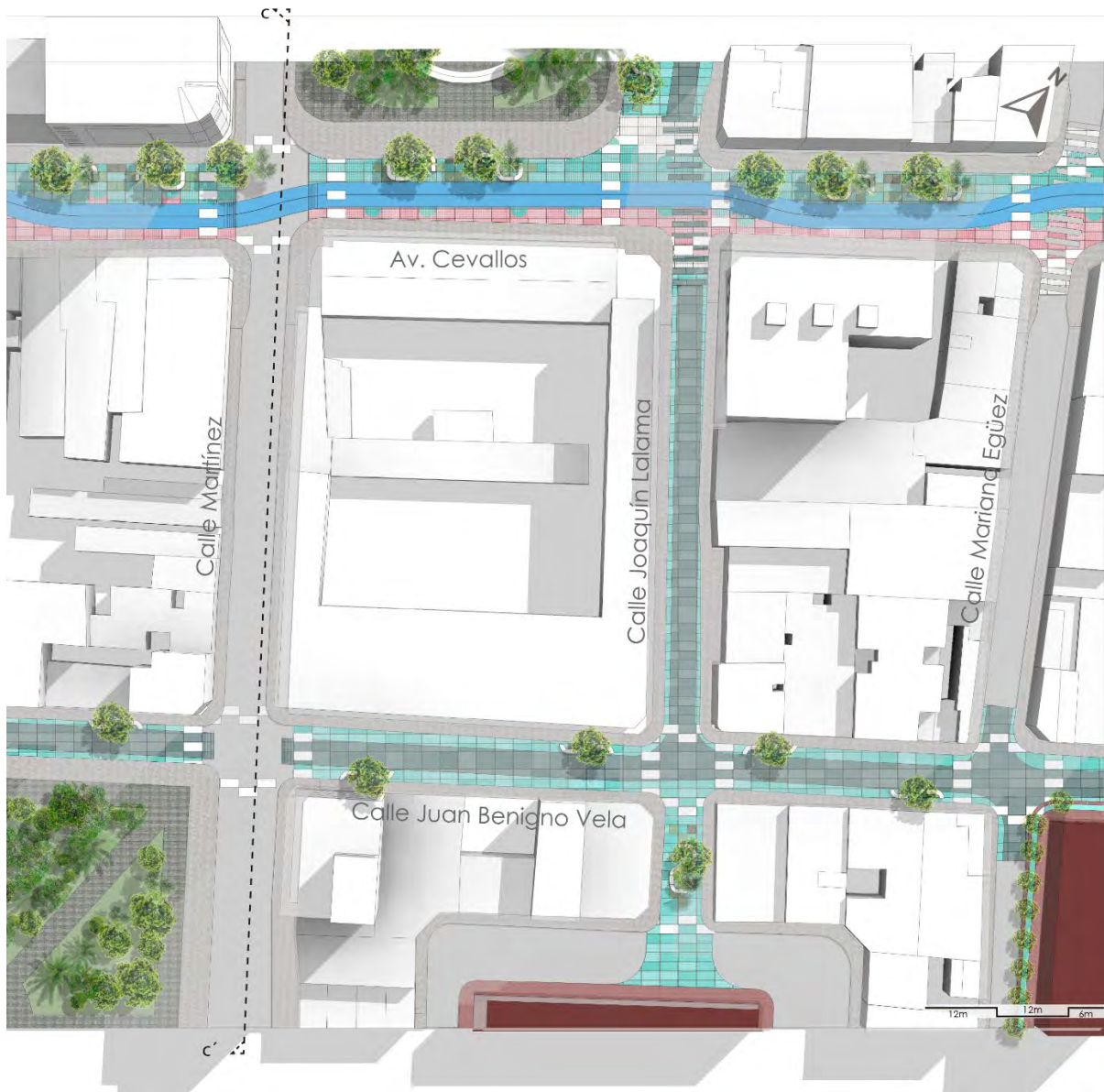
Corte b – b' Urbano tomado de la zona de acercamiento 2 y sus especificaciones.



Gráfica 98. Corte Urbano Zoom 2.
Fuente: Elaboración propia.

Planta Urbana Zoom 3

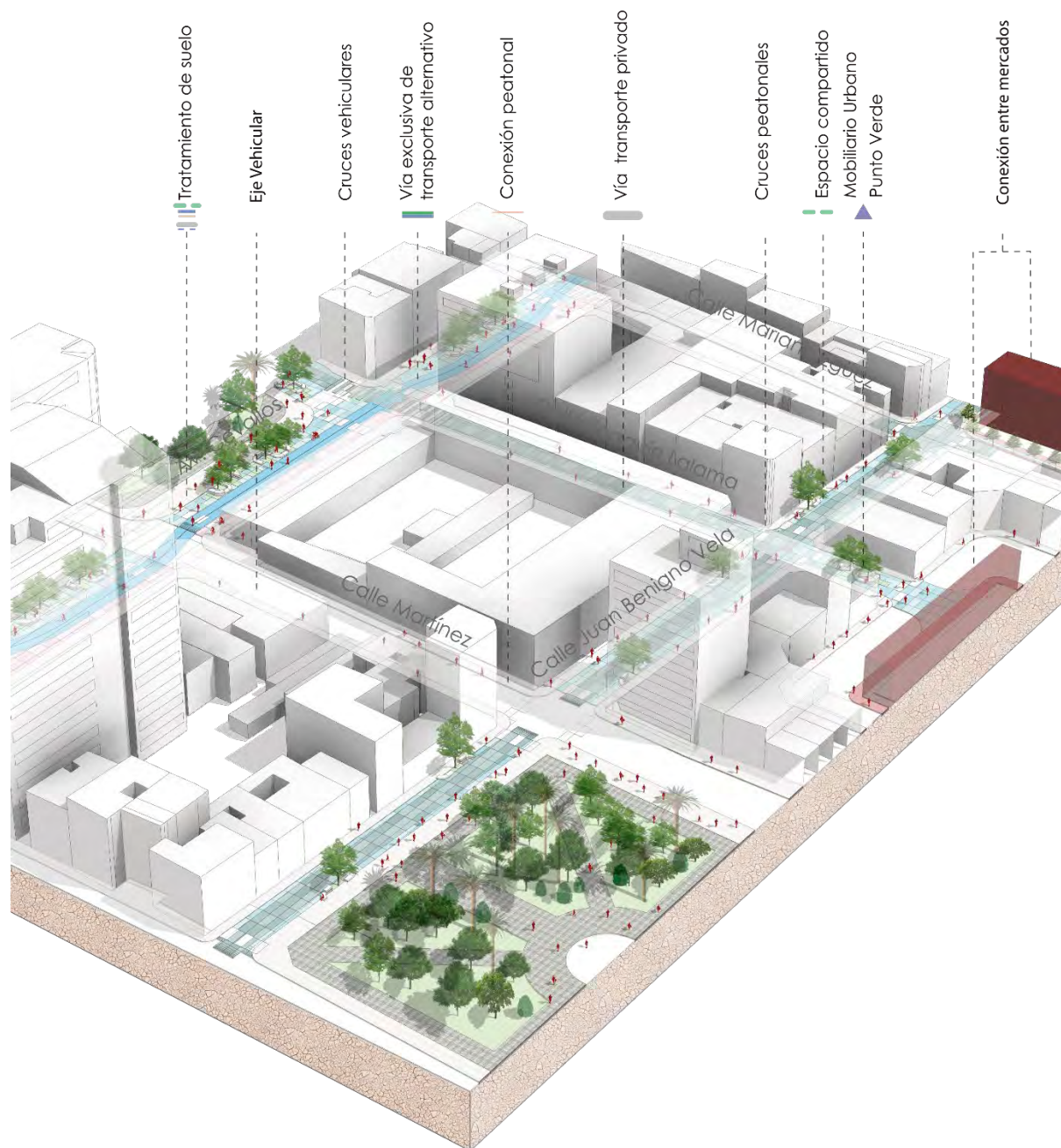
Planta Urbana tomada de la zona de acercamiento 3.



Gráfica 99. Planta Urbana Zoom 3.
Fuente: Elaboración propia.

Isometría Urbana Zoom 3

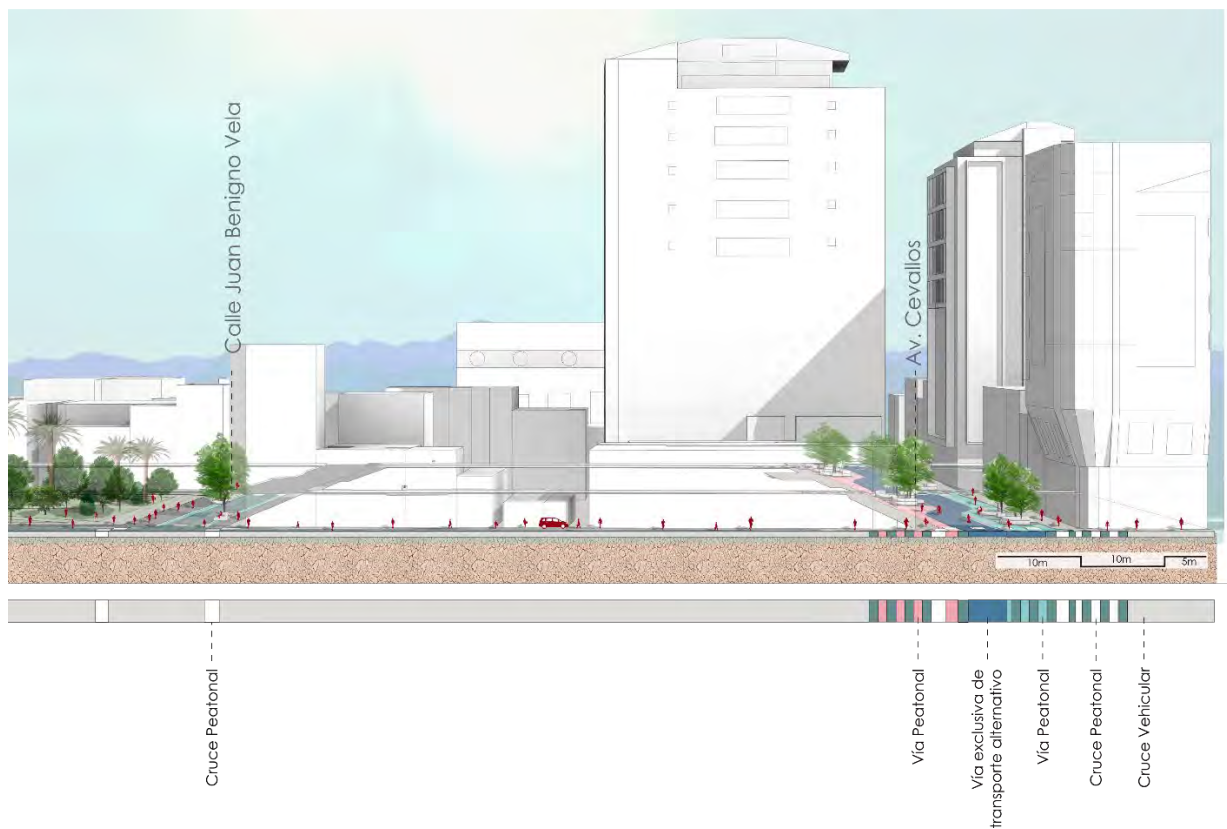
Isometría Urbana tomada de la zona de acercamiento 2 y sus especificaciones.



Gráfica 100. Isometría Urbana Zoom 3.
Fuente: Elaboración propia.

Corte Urbano Zoom 3

Corte c – c' Urbano tomado de la zona de acercamiento 2 y sus especificaciones.






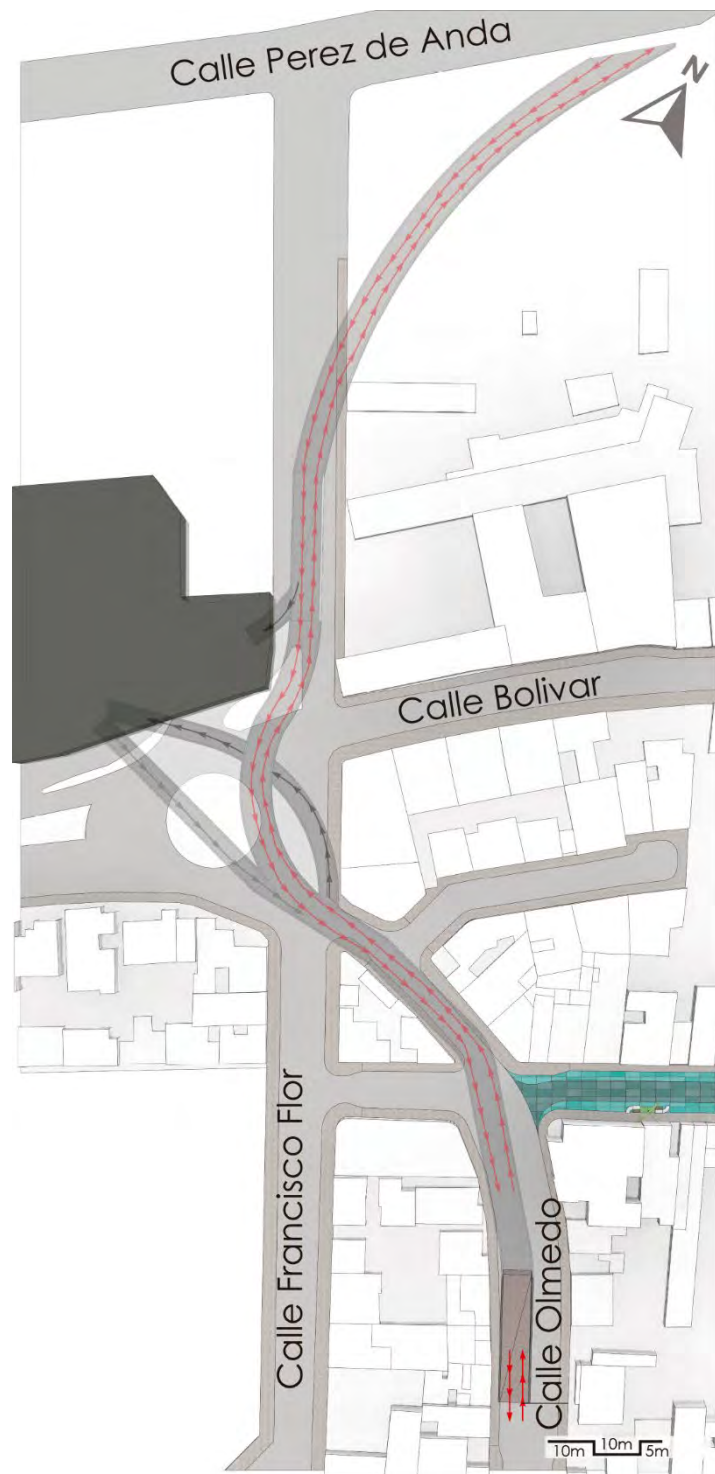
Gráfica 101. Corte Urbano Zoom 3.
Fuente: Elaboración propia.

Memoria Técnica y Descriptiva

Esquema descriptivo, paso deprimido

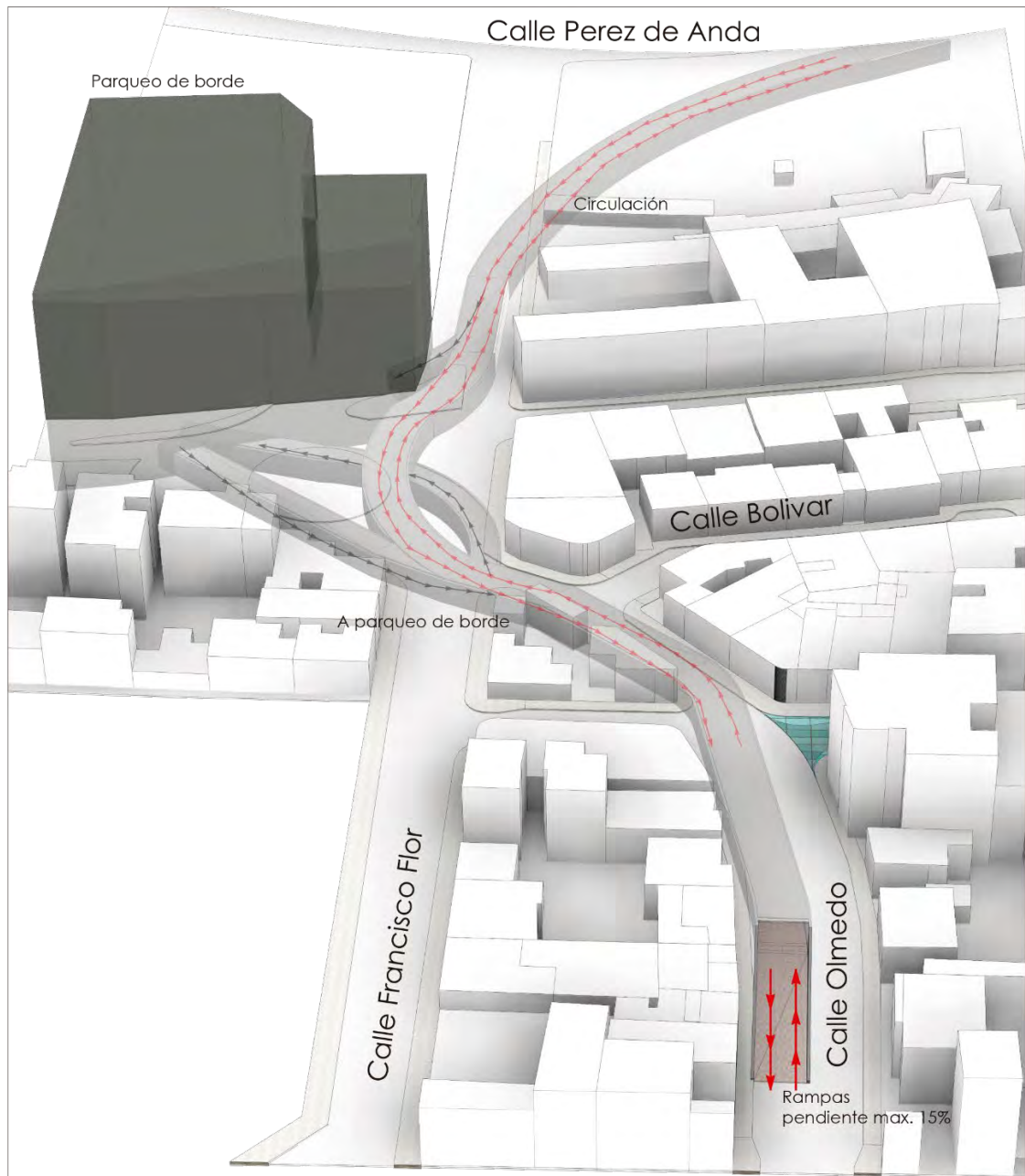
Planta esquemática paso deprimido

-  Circulación vehicular
-  Ingreso a parqueo de borde
-  Salida de parqueo de borde



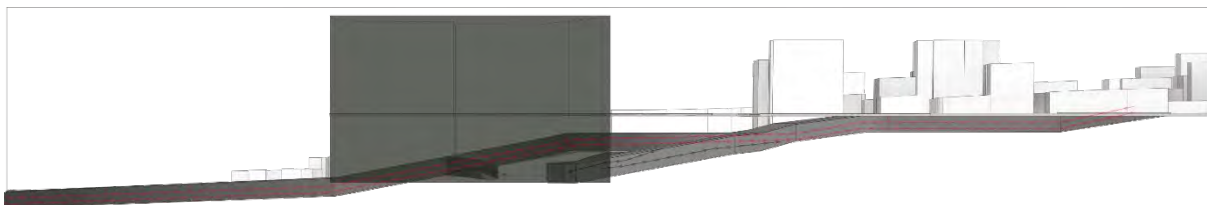
Gráfica 102. Planta esquemática paso deprimido.
Fuente: Elaboración propia.

Perspectiva esquemática paso deprimido



Gráfica 103. Perspectiva esquemática paso deprimido.
Fuente: Elaboración propia.

Corte esquemático paso deprimido

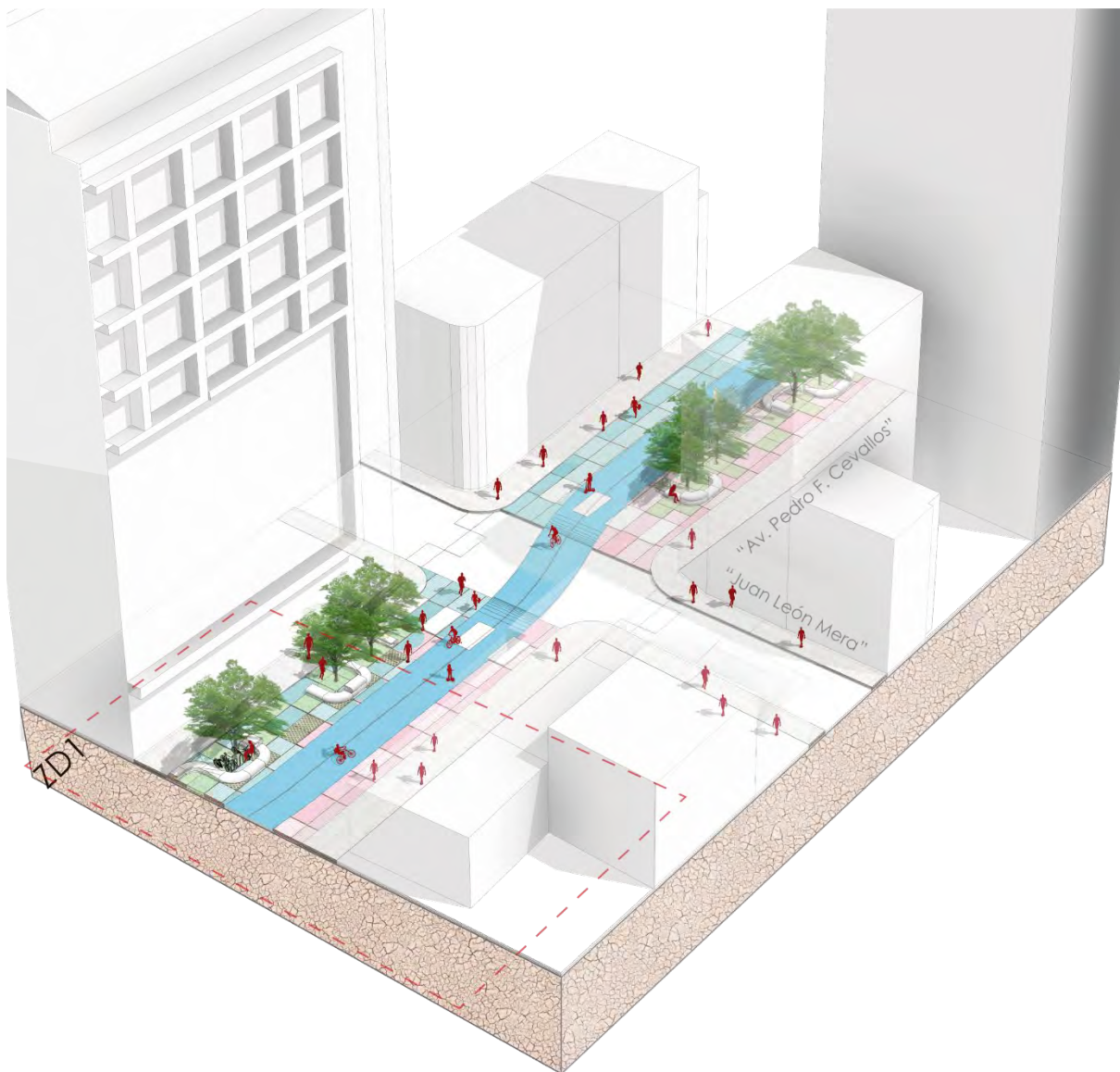


Gráfica 104. Corte esquemático paso deprimido.
Fuente: Elaboración propia.

Zoom de detalle 1

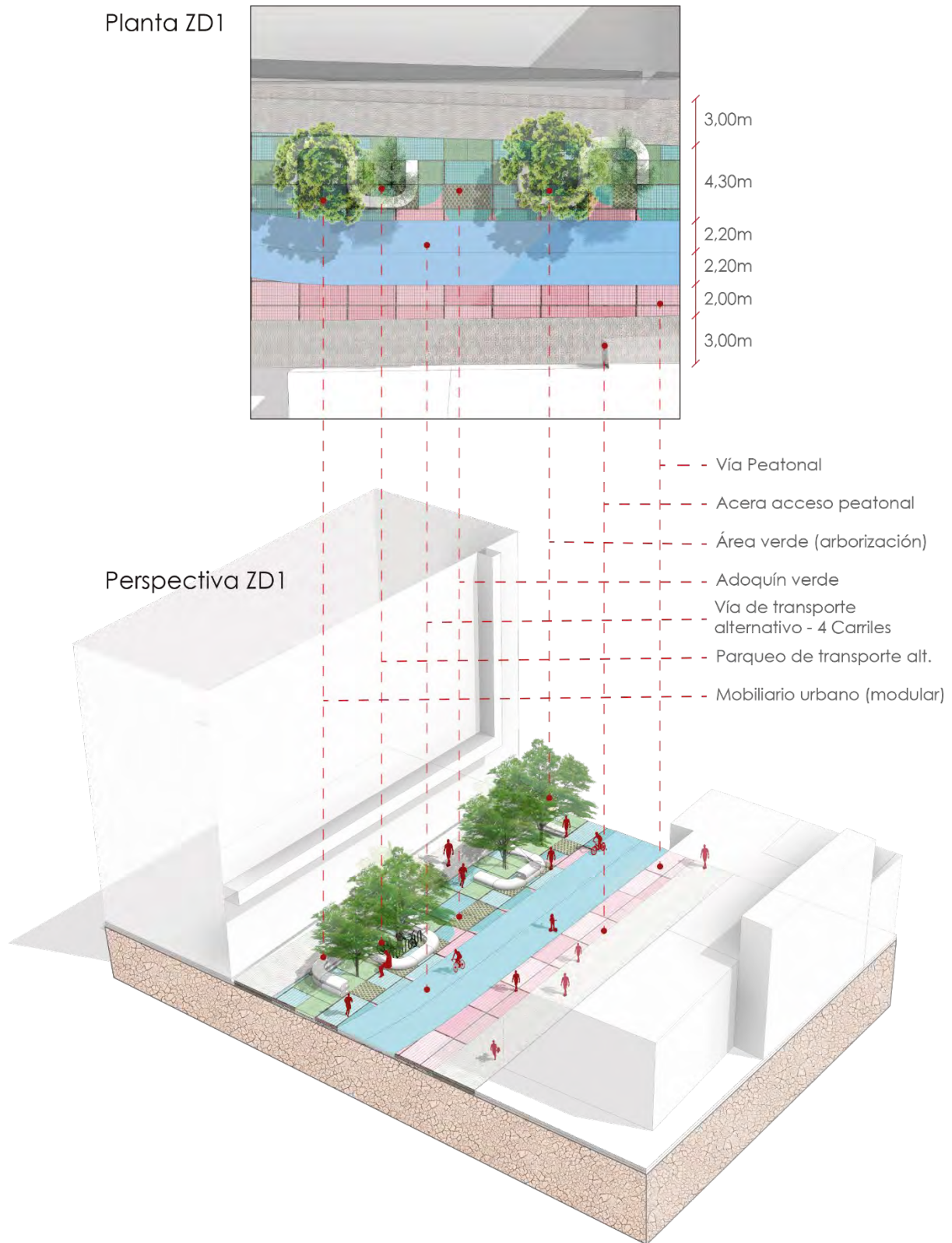
Detalle de un cruce dentro de la zona de intervención, entre la Av. "Pedro F. Cevallos" y Calle "Juan León Mera".

Isometría Urbana de detalle



Gráfica 105. Isometría Urbana de Detalle.
Fuente: Elaboración propia.

Detalle ZD1 Isometría y Planta de acercamiento.



Gráfica 106. Detalle ZD1 Isometría y Planta.
Fuente: Elaboración propia.





Detalles Técnicos

Los detalles técnicos que se muestran a continuación se adjuntan también en escala 1:200, 1:100, 1:25 o 1:20 en el documento complementario en formato A3.

Planta detalle 1

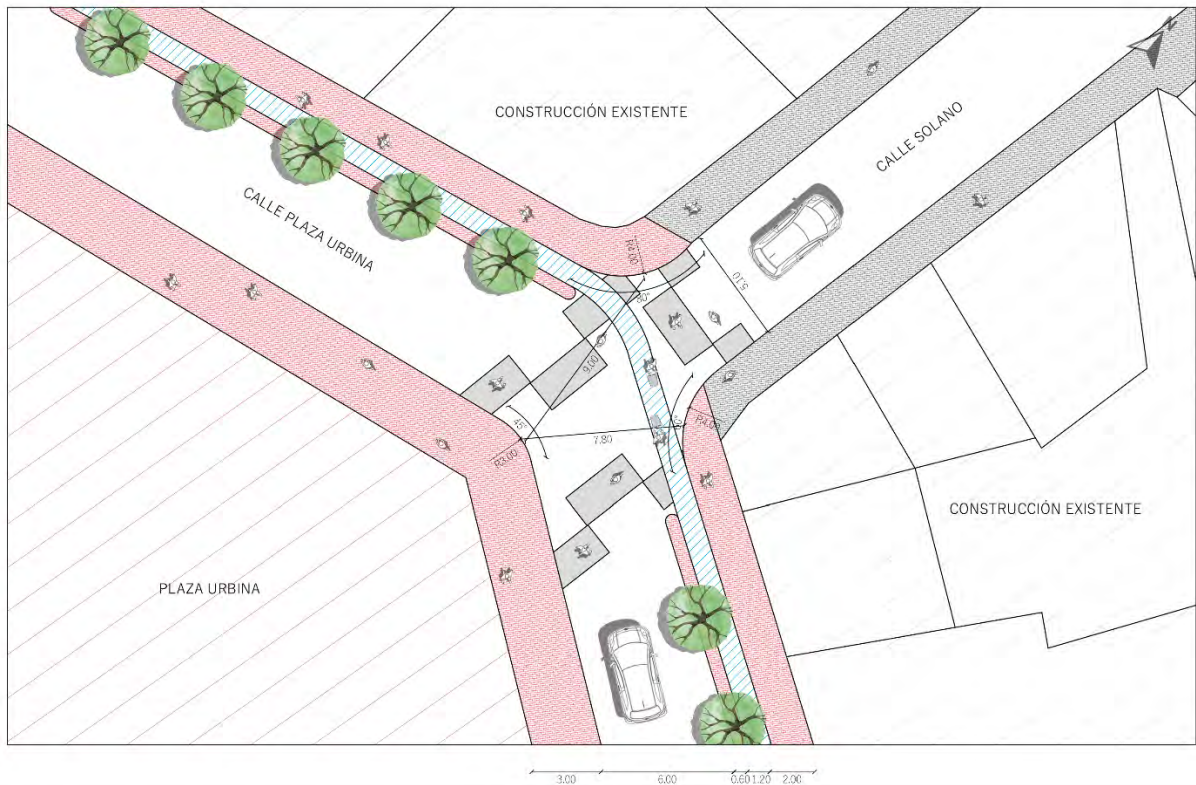


SIMBOLOGÍA





-  Acera - Adoquín tipo holandés color
-  Acera - Adoquín tipo holandés color
-  Carril unión de mercados - capa asfáltica
-  Paso peatonal

Gráfica 107. Planta detalle 1.
Fuente: Elaboración propia.

Planta detalle 2

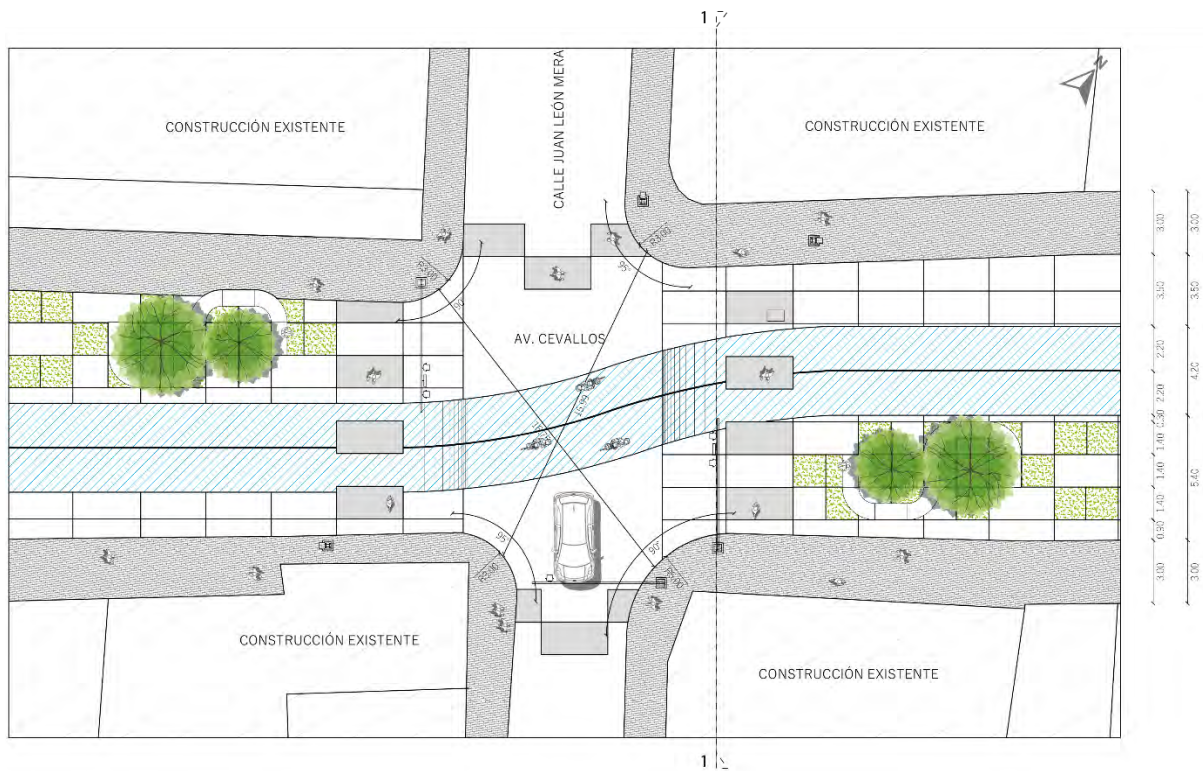


SIMBOLOGÍA





-  Acera - Adoquín tipo holandes color
-  Acera - Adoquín tipo holandes color
-  Carril unión de mercados - capa asfáltica
-  Paso peatonal

Gráfica 108. Planta detalle 2.
Fuente: Elaboración propia.

Planta técnica 3

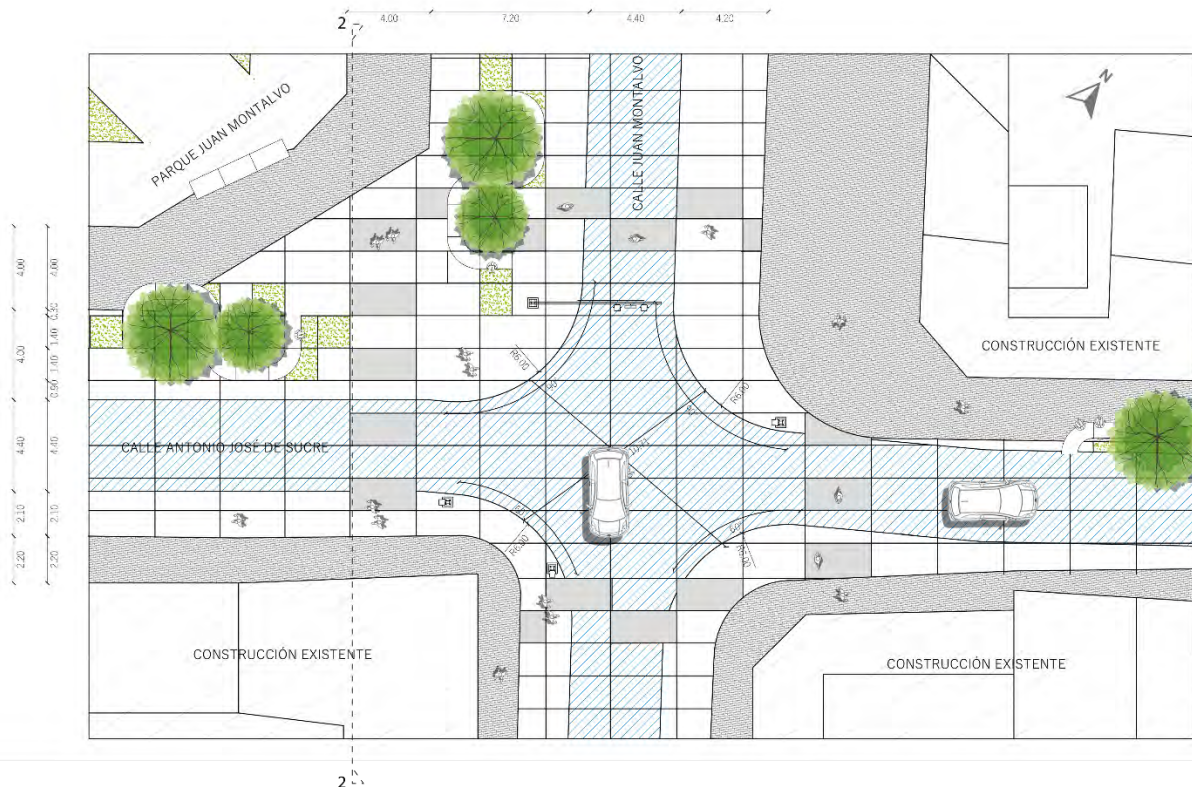


SIMBOLOGÍA





-  Acera - Adoquín tipo holandes color
-  Vía de transporte alternativo - capa asfáltica
-  Paso peatonal
-  Adoquín ecológico - área verde

Gráfica 109. Planta detalle 3.
Fuente: Elaboración propia.

Planta detalle 4

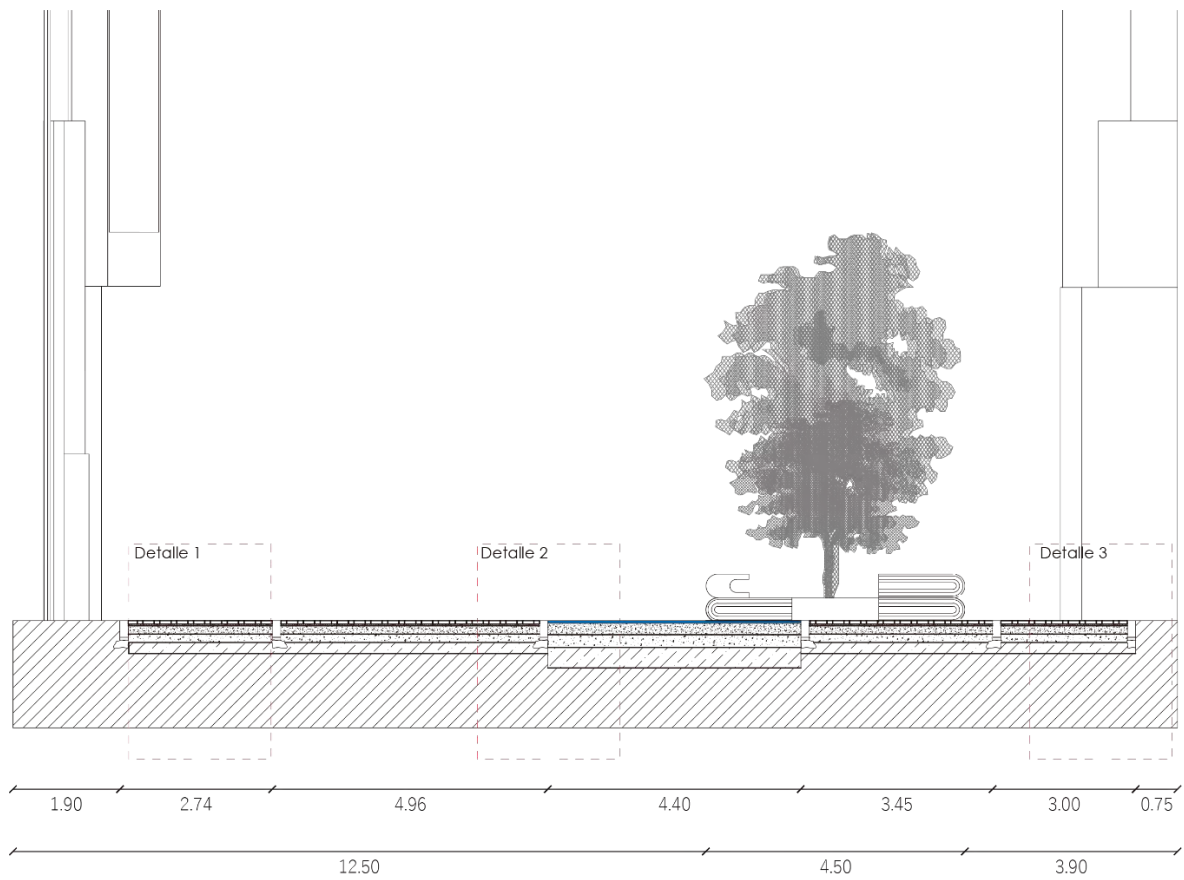


SIMBOLOGÍA

-  Acera - Adoquín tipo holandés color
-  Espacio compartido - Vía vehicular
-  Paso peatonal
-  Adoquín ecológico - área verde

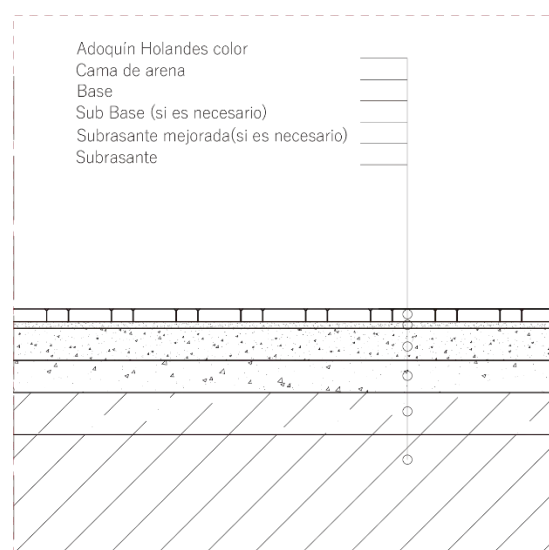
Gráfica 110. Planta detalle 4.
Fuente: Elaboración propia.

Corte 1 - 1



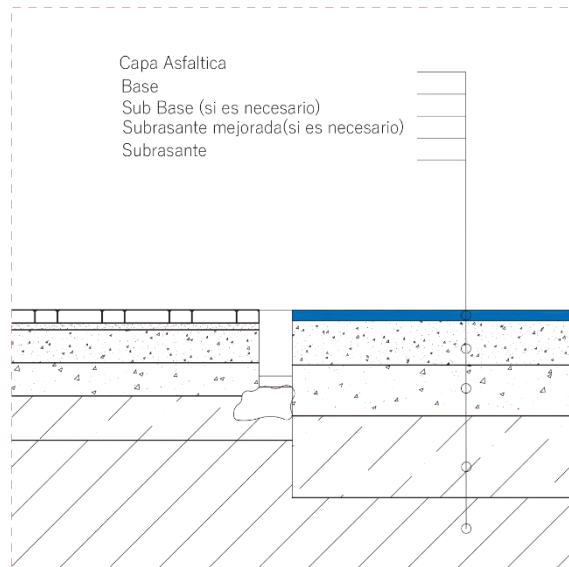
Gráfica 111. Corte 1 - 1.
Fuente: Elaboración propia.

Detalle constructivo 1



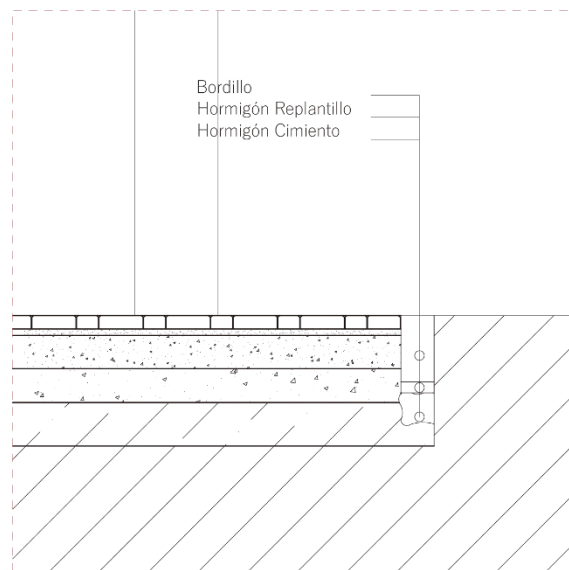
Gráfica 112. Detalle constructivo 1.
Fuente: Elaboración propia.

Detalle constructivo 2



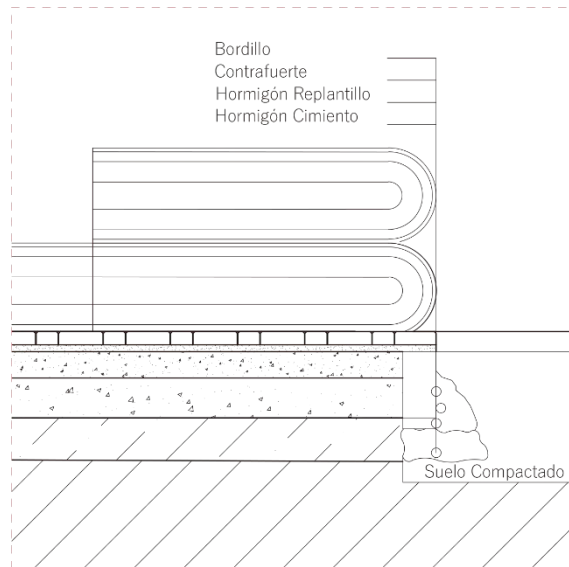
Gráfica 113. Detalle constructivo 2.
Fuente: Elaboración propia.

Detalle constructivo 3



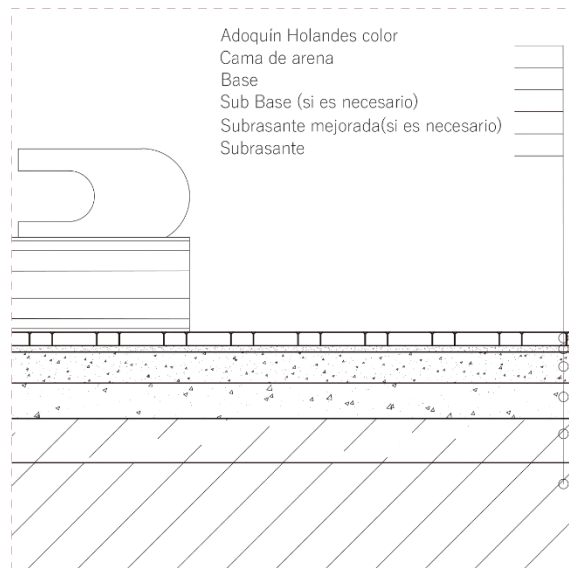
Gráfica 114. Detalle constructivo 3.
Fuente: Elaboración propia.

Detalle constructivo 5



Gráfica 117. Detalle constructivo 5.
Fuente: Elaboración propia.

Detalle constructivo 6

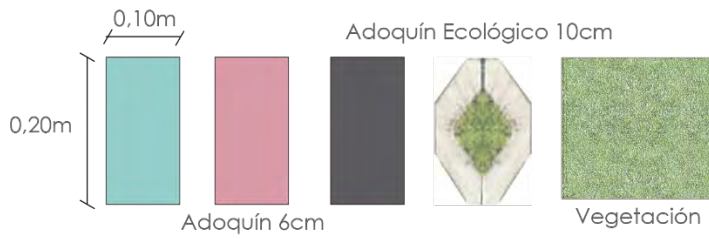


Gráfica 118. Detalle constructivo 6.
Fuente: Elaboración propia.

Detalle de pisos

Detalle de piso vía peatonal.

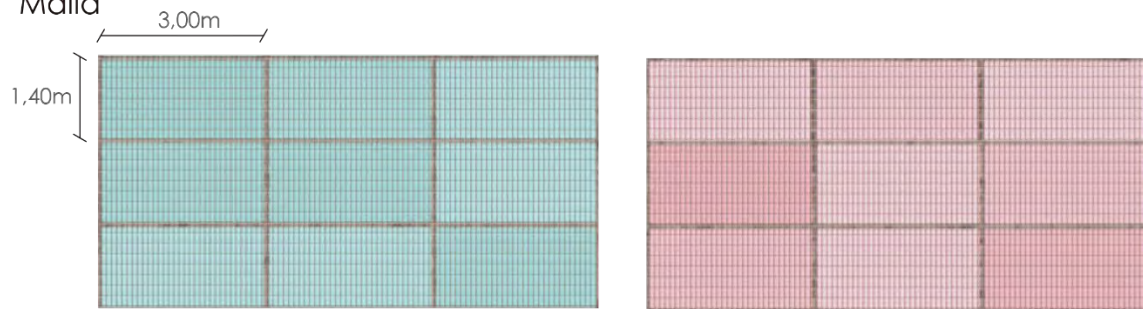
Material



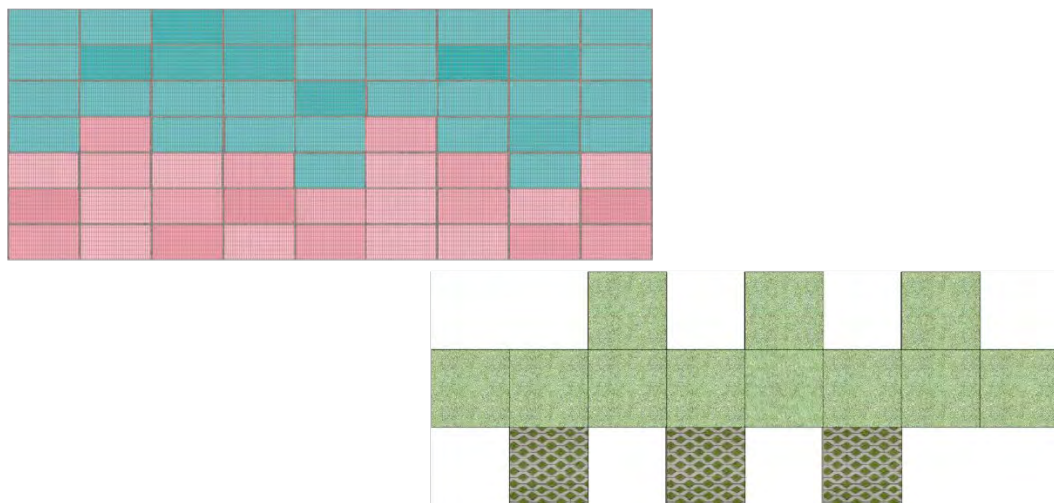
Módulo



Malla



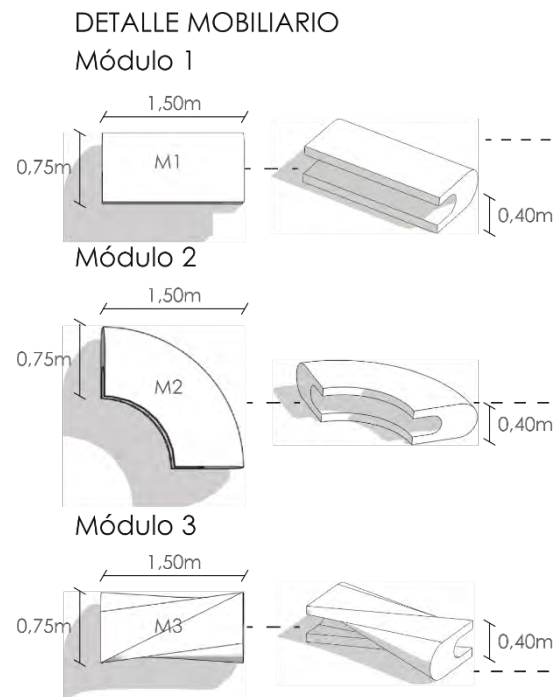
Disposición de malla



Gráfica 119. Detalle y especificación de piso.
Fuente: Elaboración propia.

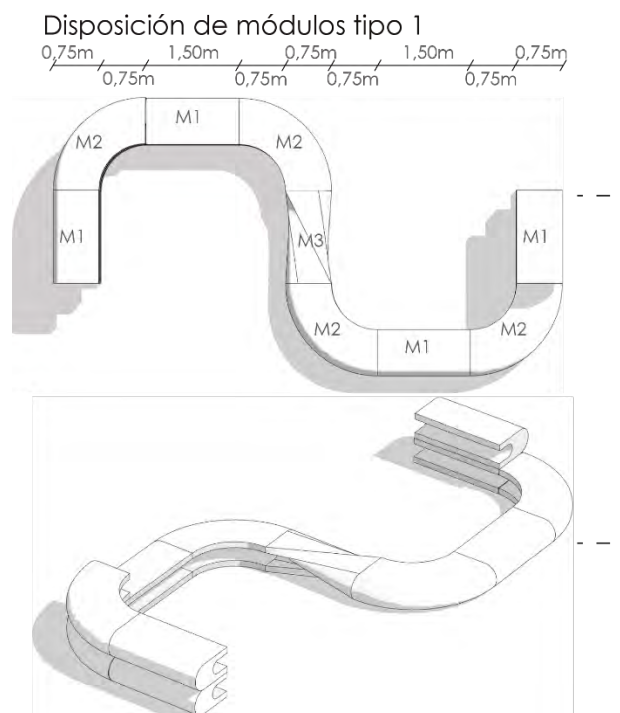
Detalle de mobiliario

Módulos de mobiliario.



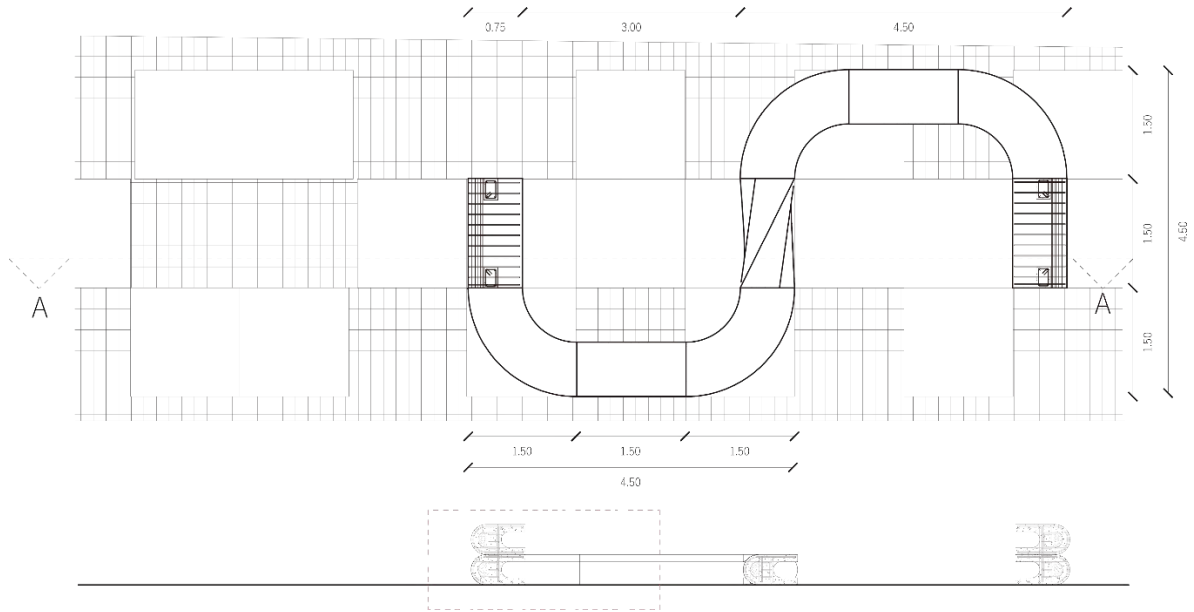
Gráfica 120. Detalle de módulos, mobiliario.
Fuente: Elaboración propia.

Disposición de módulos de mobiliario.



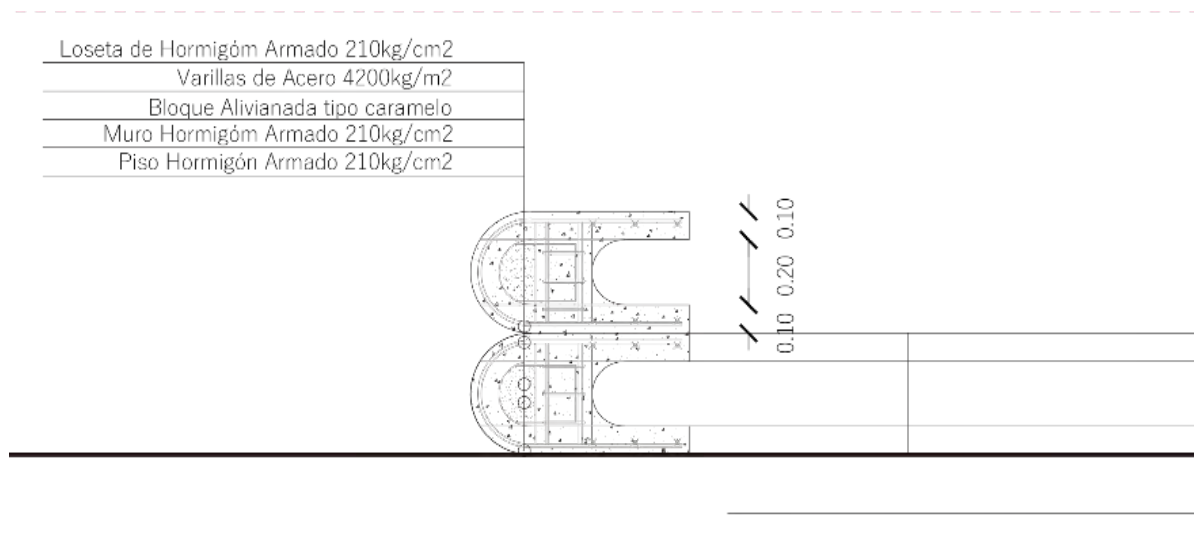
Gráfica 121. Detalle de disposición de módulos de mobiliario tipo 1.
Fuente: Elaboración propia.

Planta y corte detalle constructivo mobiliario.



Gráfica 122. Planta y corte detalle constructivo mobiliario.
Fuente: Elaboración propia.

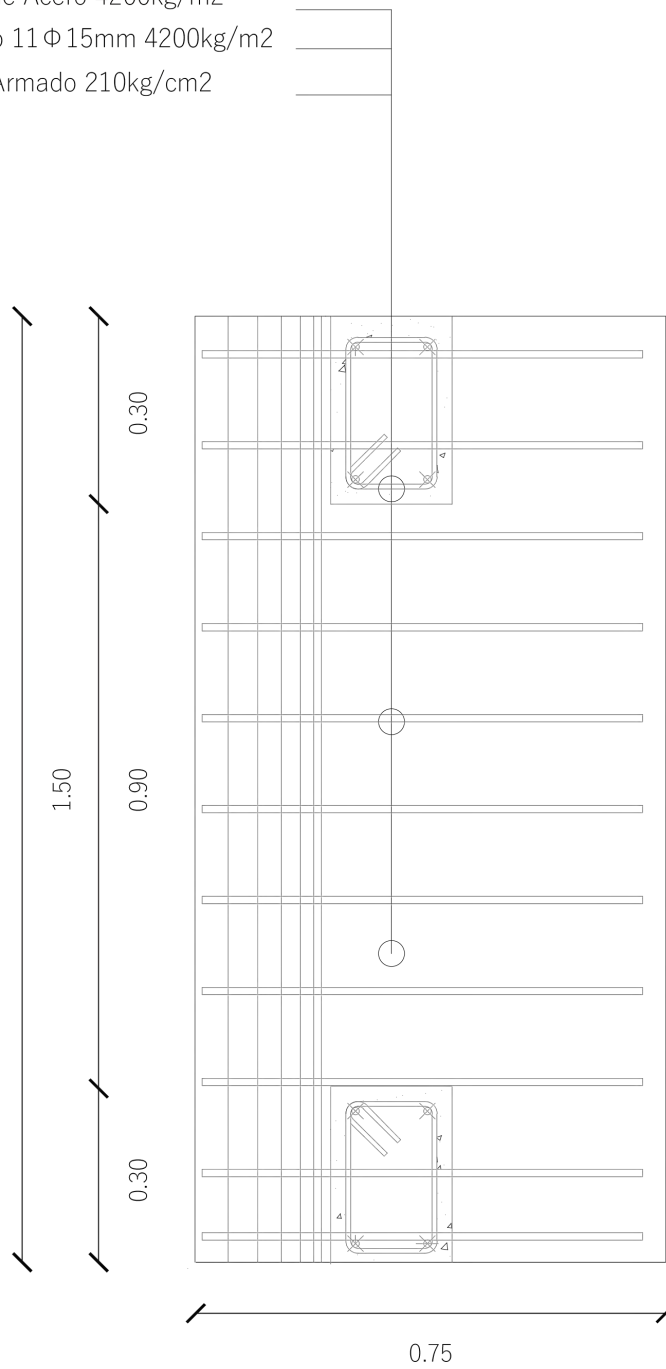
Detalle constructivo mobiliario



Gráfica 123. Detalle constructivo mobiliario.
Fuente: Elaboración propia.

Planta detalle constructivo módulo 1

Estribo Varillas de Acero 4200kg/m²
Varillas de Acero 11 Φ 15mm 4200kg/m²
Piso Hormigón Armado 210kg/cm²



Gráfica 124. Detalle constructivo mobiliario.
Fuente: Elaboración propia.

Detalle constructivo módulo 1

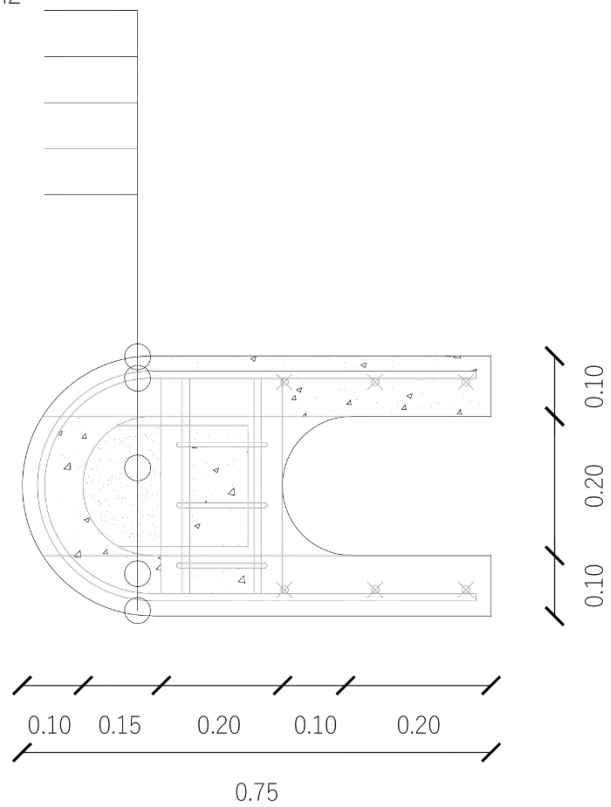
Loseta de Hormigón Armado 210kg/cm²

Varillas de Acero 4200kg/m²

Bloque Alivianado tipo caramelo

Muro Hormigón Armado 210kg/cm²

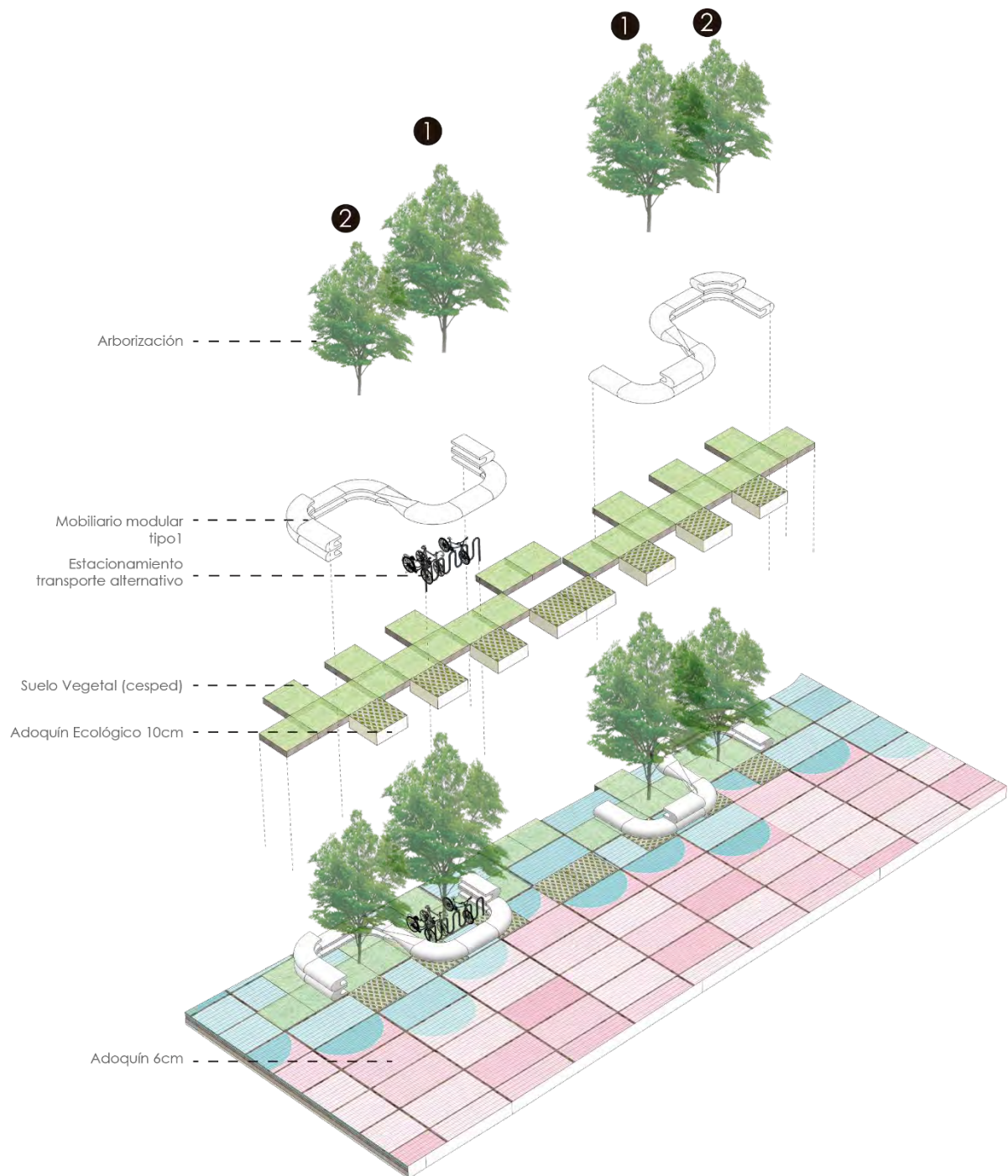
Piso Hormigón Armado 210kg/cm²



Gráfica 125. Detalle constructivo mobiliario.

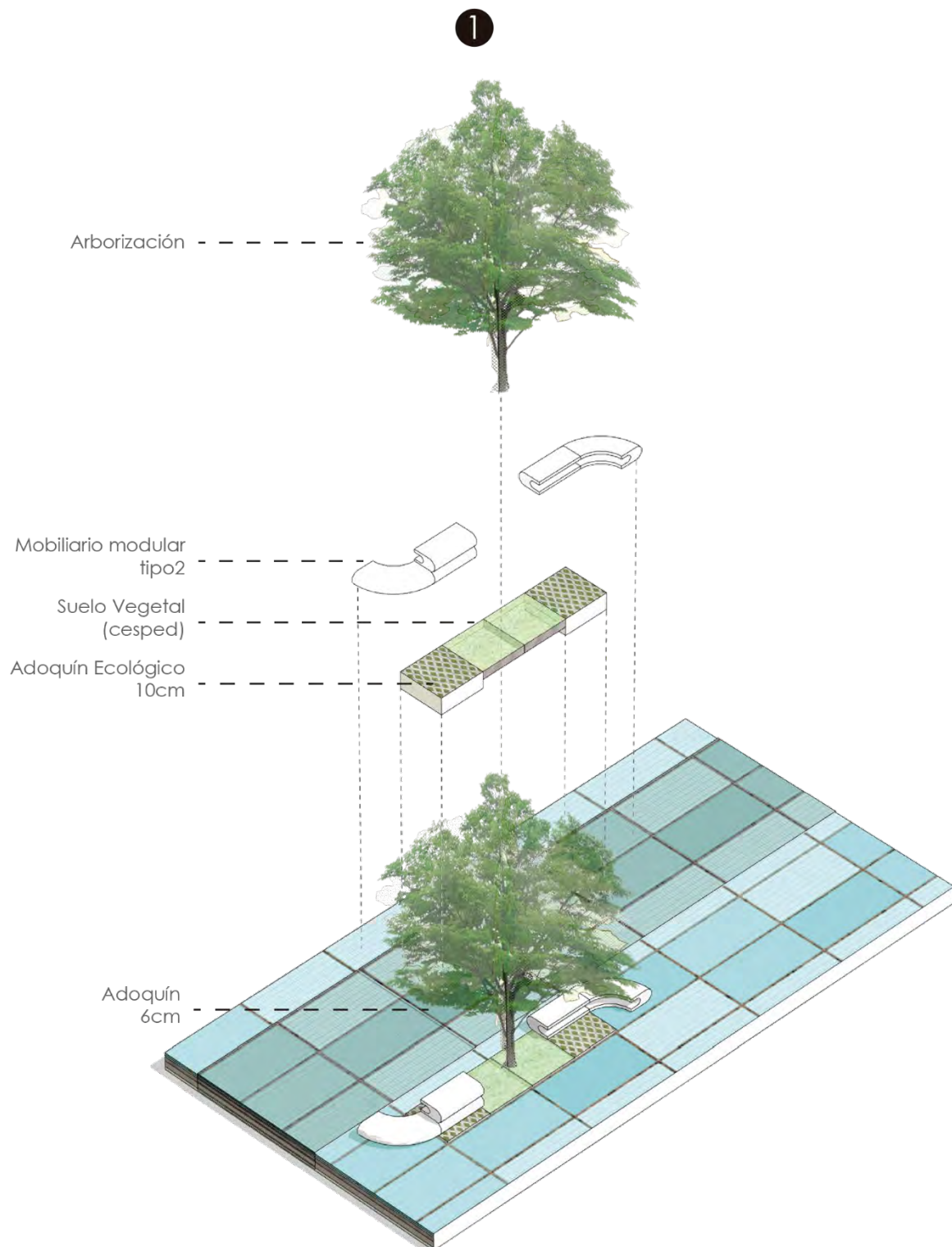
Fuente: Elaboración propia.

Explotado mobiliario tipo 1 y especificaciones.



Gráfica 126. Explotado de mobiliario tipo 1.
Fuente: Elaboración propia.

Explotado mobiliario tipo 2 y especificaciones.



Gráfica 127. Explotado de mobiliario tipo 2.
Fuente: Elaboración propia.

Tabla de especificaciones de vegetación



Tipo	Fotografía	Altura	Copa	Acera
Tipo ① Algarrobo		12-15 m	6-10 m	Para aceras de 3m
Tipo ② Arce Menor		12 m	3-5 m	Para aceras menores a 3m

Tabla 5. Tabla de especificación de vegetación.
Fuente: Jardín Botánico Atocha.
Elaboración: propia.

Imágenes 3D



Gráfica 128. Imagen 3D 1, calle “Sucre” y calle “Montalvo”.
Fuente: Elaboración propia.



Gráfica 129. Imagen 3D 2, calle “Sucre” y calle “Mariano Castillo”.
Fuente: Elaboración propia.



Gráfica 130. Imagen 3D 3, avenida “Cevallos” y calle “Guayaquil”.
Fuente: Elaboración propia.



Gráfica 131. Imagen 3D 4, avenida “Cevallos”.
Fuente: Elaboración propia.



Gráfica 132. Imagen 3D 5, avenida “Cevallos” y calle “Quito”.
Fuente: Elaboración propia.



Gráfica 133. Imagen 3D 6, calle “M. Veintimilla” y calle “Joaquín Hervas”.
Fuente: Elaboración propia.



Gráfica 134. Imagen 3D 7, calle “Sucre” y calle “Mariano Castillo”.
Fuente: Elaboración propia.



Gráfica 135. Imagen 3D 8, avenida “Cevallos”.
Fuente: Elaboración Propia.

Bibliografía

- ANT. (2016). *Informe Parque Automotor*. Ambato.
- Caravaca Barroso, I., & González Romero, G. (2009). *Scripta Nova revista electrónica de geografía y ciencias sociales (Vol.13) Univ*. Obtenido de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-22.htm>
- Cuentas, E. I. (2015). *Conceptos de rehabilitación urbana. el caso del per del casco viejo de Bilbao*. Vizcaya: Universidad del País Vasco.
- DTTM. (2016). *Informe vehículos matriculados*. Ambato.
- Geddes, P. (1960). *Ciudades en Evolución*. Buenos Aires: Infinito.
- Gehl, J. (Dirección). (2012). *La escala humana* [Película].
- Hall, E. T. (1966). *The Hidden Dimension*. Anchor Books.
- Hansen, W. G. (1959). *How Accessibility Shapes Land Use*. Journal of the American Institute of Planners.
- Howard, E. (1902). *Ciudades Jardín del Mañana*. Chicago.
- INEC. (2010). *Censo 2010*. Ambato.
- Ingram, D. R. (1971). *The concept of accessibility: A search for an operational form*. Regional Studies.
- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. New York: Random House, Inc.
- Koolhaas, R. (1994). La ciudad genérica. *Revista Domus*.
- Koolhaas, R. (1996). ¿Que le ha pasado al urbanismo? *Any Magazine #9*.
- Koolhaas, R. (2002). *El espacio basura*. Barcelona: GG mínima.
- Le Corbusier. (1986). *Principios de urbanismo (La carta de Atenas)*. Barcelona: Planeta-Agostini.
- Marston, J. (s.f.). *UC Santa Barbara Geography*. Obtenido de http://www.geog.ucsb.edu/~marstonj/DIS/CH2_3.html
- Mcharg, I. (2000). *Proyectar con la naturaleza*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Miduvi. (2014). *Informe nacional del Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda*. Quito, Ecuador: Equipo Técnico Miduvi.
- MINVU, P. G. (2015). *La dimensión humana en el espacio público*. Santiago : MINVU.
- Mumford, L. (1961). *La Ciudad en la Historia*. Buenos Aires: Infinito.

- Naciones Unidas. (2014). *Informe de desarrollo humano* . Washington DC, EUA: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
- Orellana, D. (2016). *Métodos para el análisis de patrones de movilidad no motorizada*. Cuenca: Comunidades Urbanas Energéticamente Eficientes.
- Pérez Porto, J., & Merino, M. (2011). *Definición de patrón*. Obtenido de Definicion.de: <https://definicion.de/patron/>
- RACC. (s.f.). Criterios de movilidad en zonas urbanas. En RACC, *Criterios de movilidad en zonas urbanas* (pág. 40). Barcelona: Fundación RACC.
- Real Academia Española. (2014). *Diccionario de la lengua española (23.a ed.)*. Obtenido de <http://www.rae.es/rae.html>
- Romero, J. L. (1976). *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores .
- Santos y Ganges, L., & De Las Rivas Sanz, J. L. (2008). *Ciudades Con Atributos: Conectividad, Accesibilidad y Movilidad*. Valladolid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Valladolid.
- Secchi, B. (2014). *Primera lección de urbanismo* . Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- TomTom. (2017). *Índice de Tráfico*. Ámsterdam, Países Bajos: TomTom International BV.

Anexos

<u>FICHA DE OBSERVACIÓN</u>																
<p>UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO</p>																
<p>Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:</p>	<p>Ficha 1 Centro de Ambato, Sector 1 Vía 20 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM</p>															
<p>Zona:</p>	<p>Tipo:</p>															
	<p>Flujos </p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; background-color: #800000; color: white;">-2</td> <td>Flujo peatonal muy alto</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; background-color: #4B0082; color: white;">-1</td> <td>Flujo peatonal alto</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; background-color: #483D8B; color: white;">0</td> <td>Flujo peatonal moderado</td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; background-color: #6A5ACD; color: white;">1</td> <td>Flujo peatonal bajo</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; background-color: #9370DB; color: white;">2</td> <td>Flujo peatonal muy bajo</td> <td></td> </tr> </table>	-2	Flujo peatonal muy alto		-1	Flujo peatonal alto		0	Flujo peatonal moderado	X	1	Flujo peatonal bajo		2	Flujo peatonal muy bajo	
	-2	Flujo peatonal muy alto														
	-1	Flujo peatonal alto														
	0	Flujo peatonal moderado	X													
	1	Flujo peatonal bajo														
	2	Flujo peatonal muy bajo														
<p>Condición de espacio público</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">Muy bueno</td> <td style="text-align: center;">Bueno</td> <td style="text-align: center;">Regular</td> <td style="text-align: center;">Malo</td> <td style="text-align: center;">Muy malo</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">X</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo			X						
Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo												
		X														
<p>Fotografía:</p>	<p>Observaciones:</p>															
	<p>-Acera en buenas condiciones. -Señalización.</p>															

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 2 Centro de Ambato, Sector 1 Vía 20 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	--

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Acera en buenas condiciones.
-Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 3 Centro de Ambato, Sector 1 Vía 20 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	--

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.
-Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 4 Centro de Ambato, Sector 1 Vía 20 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	--

Zona:	Tipo:
-------	-------



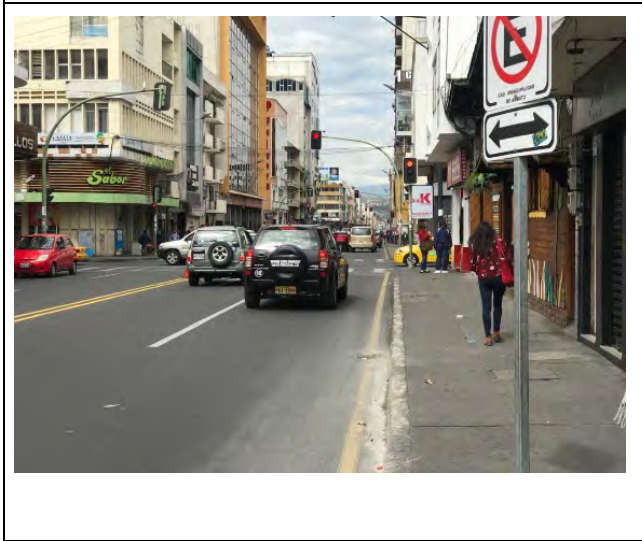
Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 5 Centro de Ambato, Sector 1 Vía 20 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	--

Zona:	Tipo:
-------	-------



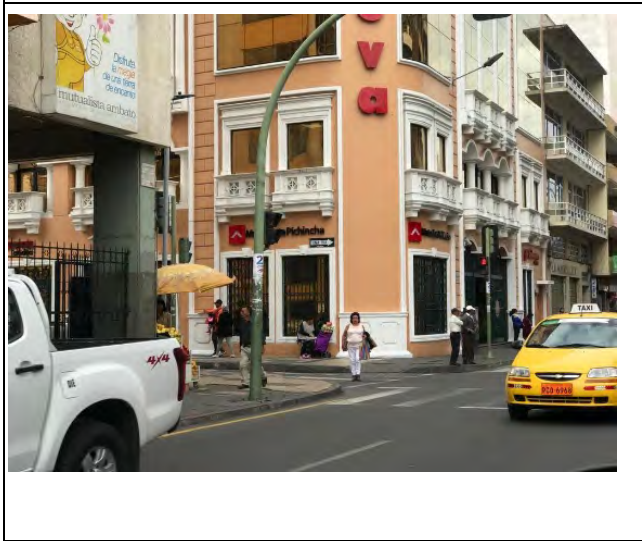
Flujos	
--------	--

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 6 Centro de Ambato, Sector 2 Vía 21 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	--

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos		
-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público				
Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
	X			

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Accesibilidad peatonal.
 -Tratamiento de pisos.
 -Aceras en buenas condiciones.
 -Bolardos.
 -Equipamiento urbano.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 7
Lugar:	Centro de Ambato, Sector 2
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	21 de octubre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



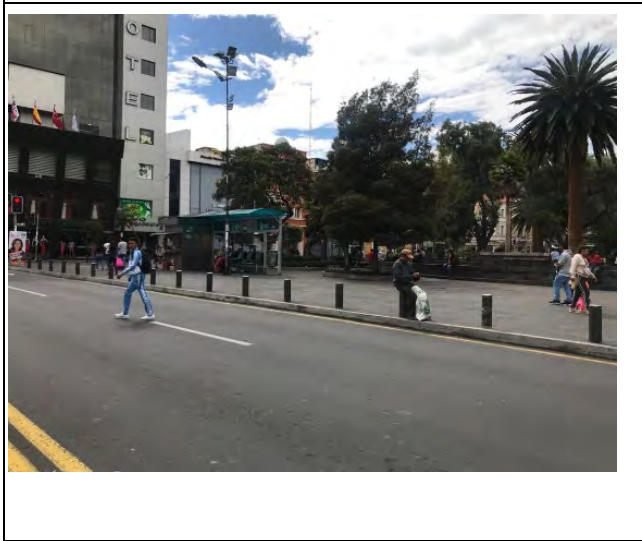
Flujos	
--------	--

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 8 Centro de Ambato, Sector 2 Vía 21 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	--

Zona:	Tipo:
-------	-------



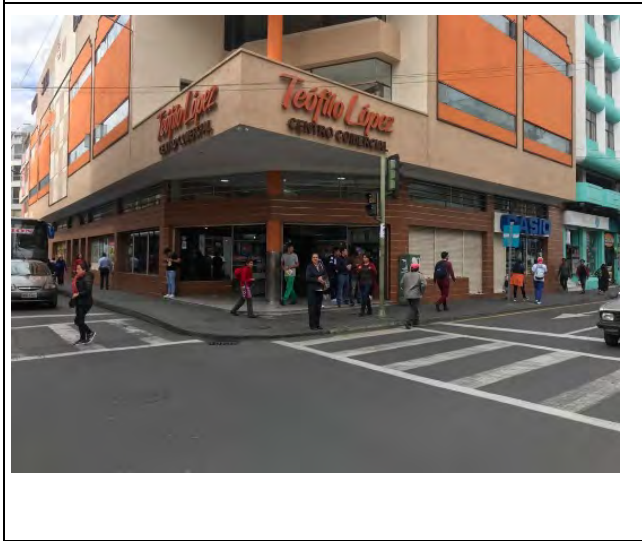
Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 9 Centro de Ambato, Sector 2 Vía 21 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	--

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos		
-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público				
Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
				X

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.
 -Incumplimiento de las normas de tránsito.
 -Interrupción del paso peatonal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 10 Centro de Ambato, Sector 2 Vía 21 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos		
-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público				
Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
				X

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.
 -Incumplimiento de las normas de tránsito.
 -Espacio de circulación peatonal reducido.
 -Contenedores de basura en la vía pública.
 -Interrupción del paso peatonal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 11 Centro de Ambato, Sector 2 Vía 22 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos		
-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público				
Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
				X

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Acera en buenas condiciones.
-Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 12 Centro de Ambato, Sector 3 Vía 22 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos		
-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público				
Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.
-Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 13 Centro de Ambato, Sector 3 Vía 22 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Acera en buenas condiciones.
-Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 14 Centro de Ambato, Sector 3 Vía 22 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



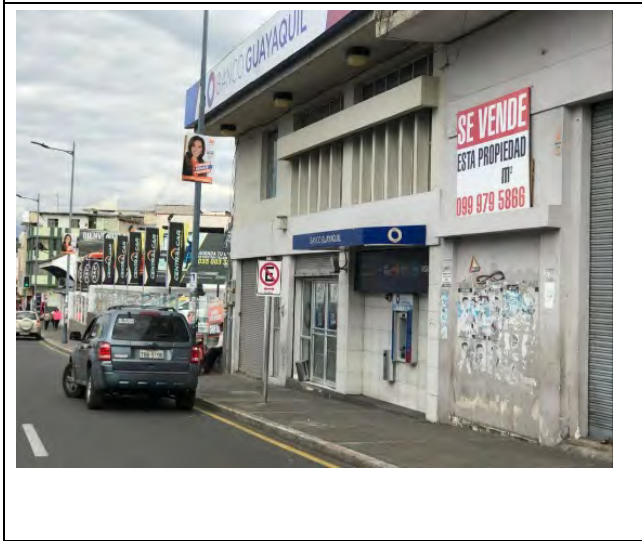
Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 15 Centro de Ambato, Sector 3 Vía 22 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



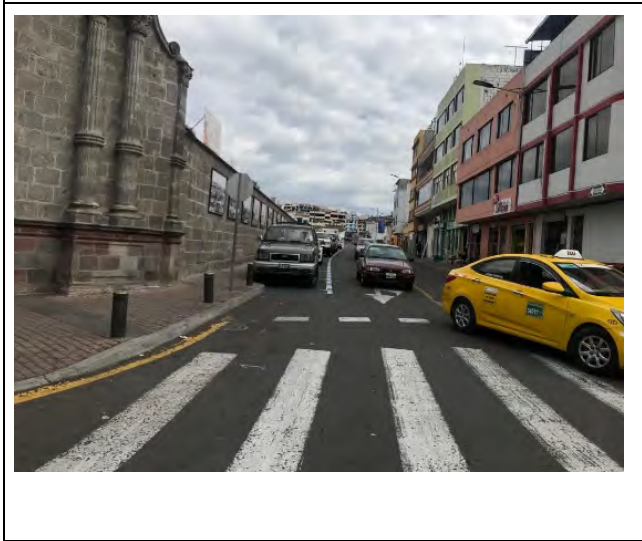
Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	X
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
	X			

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Tratamiento de pisos.
 -Aceras en buenas condiciones.
 -Bolardos.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 16
Lugar:	Centro de Ambato, Sector 3
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	23 de octubre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



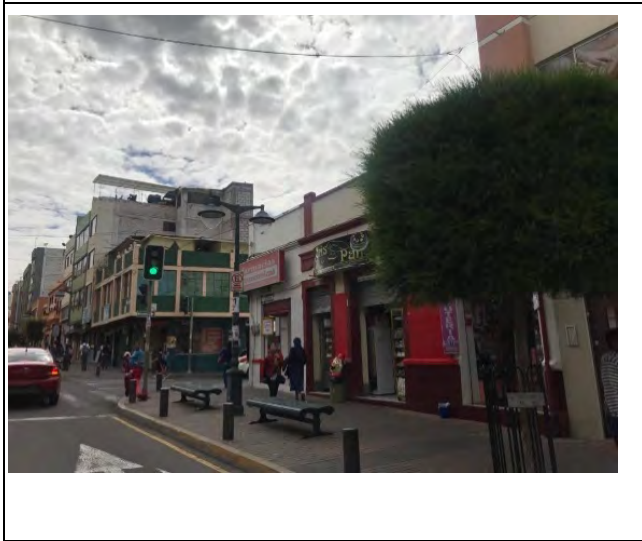
Flujos	
--------	--

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
	X			

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Tratamiento de pisos.
-Aceras en buenas condiciones.
-Bolardos.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 17 Centro de Ambato, Sector 3 Vía 23 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
	X			

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Tratamiento de pisos.
 -Aceras en buenas condiciones.
 -Bolardos.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 18 Centro de Ambato, Sector 2 Vía 23 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos	
--------	--

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público				
Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 19 Centro de Ambato, Sector 2 Vía 23 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



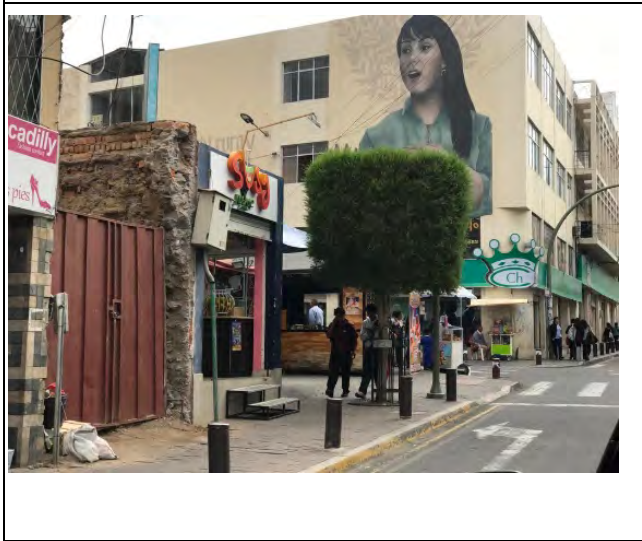
Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 20 Centro de Ambato, Sector 2 Vía 24 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



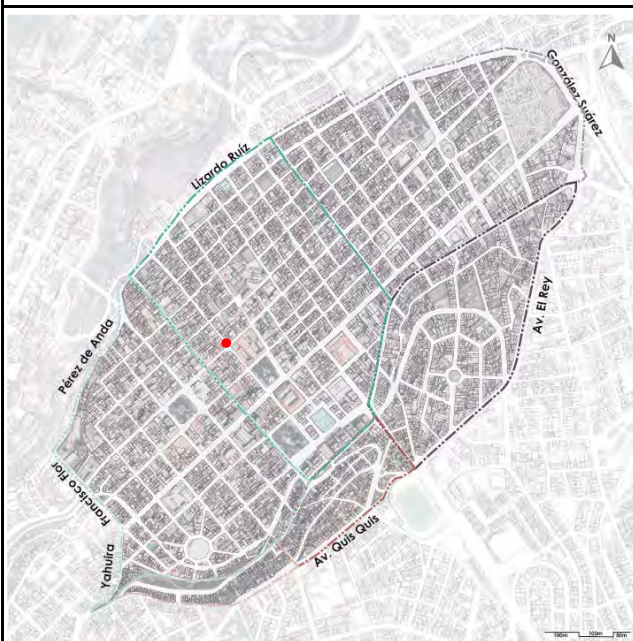
-Espacio de circulación peatonal reducido.
 -Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 21 Centro de Ambato, Sector 2 Vía 24 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Espacio de circulación peatonal reducido.
 -Comercio informal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 22 Centro de Ambato, Sector 2 Vía 24 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------

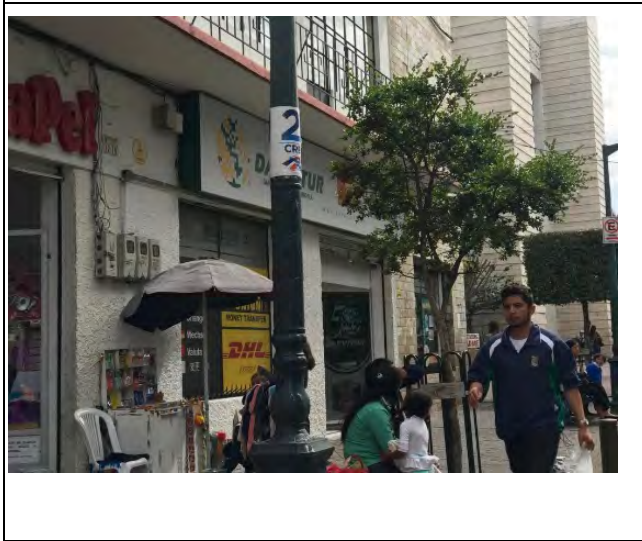


Flujos	
--------	--

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público				
Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 23 Centro de Ambato, Sector 1 Vía 24 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
	X			

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Accesibilidad peatonal.
 -Tratamiento de pisos.
 -Aceras en buenas condiciones.
 -Bolardos.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 25 Centro de Ambato, Sector 1 Vía 25 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
	X			

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Accesibilidad peatonal.
 -Tratamiento de pisos.
 -Aceras en buenas condiciones.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 26 Centro de Ambato, Sector 1 Vía 25 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



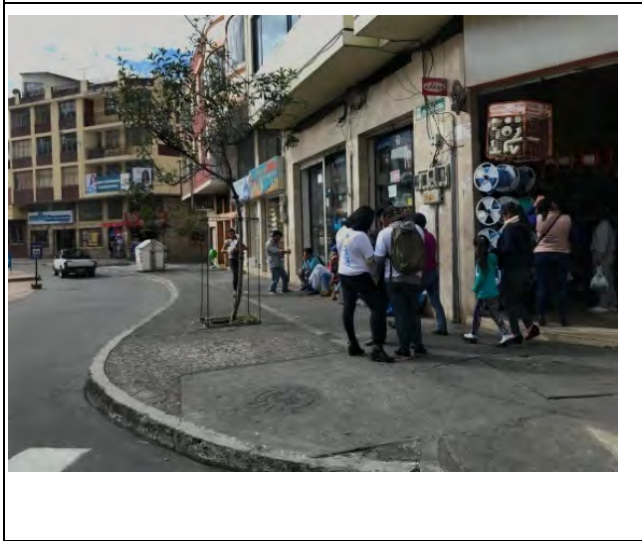
Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
	X			

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Aceras en buenas condiciones.
-Arborización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 27 Centro de Ambato, Sector 1 Vía 25 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
	X			

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Aceras en buenas condiciones.
-Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 28 Centro de Ambato, Sector 1 Vía 25 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	X
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Incumplimiento de las normas de tránsito.
-Comercio informal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 29 Centro de Ambato, Sector 1 Vía 25 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



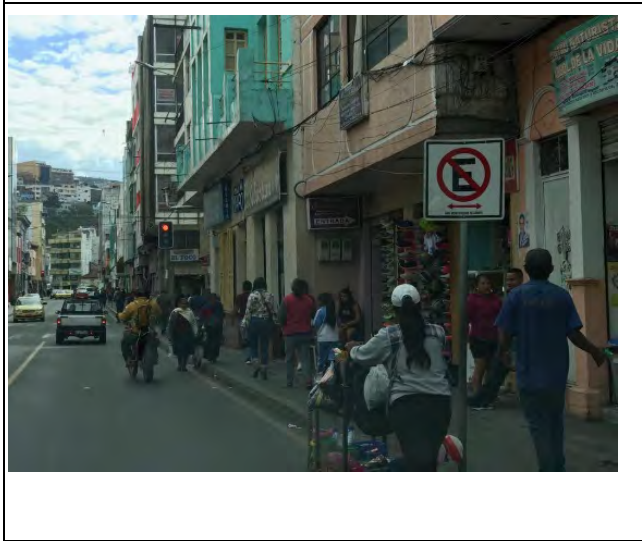
Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	
-1	Flujo peatonal alto	X
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
				X

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Espacio de circulación peatonal reducido.
 -Incumplimiento de las normas de tránsito.
 -Comercio informal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 30 Centro de Ambato, Sector 1 Vía 26 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos	
--------	--

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público				
Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Aceras en buenas condiciones.
-Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 31 Centro de Ambato, Sector 1 Vía 26 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Espacio de circulación peatonal reducido.
 -Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 32 Centro de Ambato, Sector 2 Vía 26 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



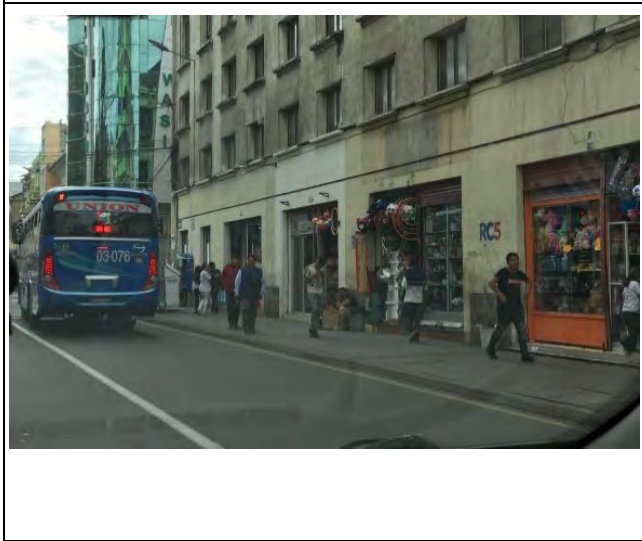
Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 33 Centro de Ambato, Sector 2 Vía 26 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------

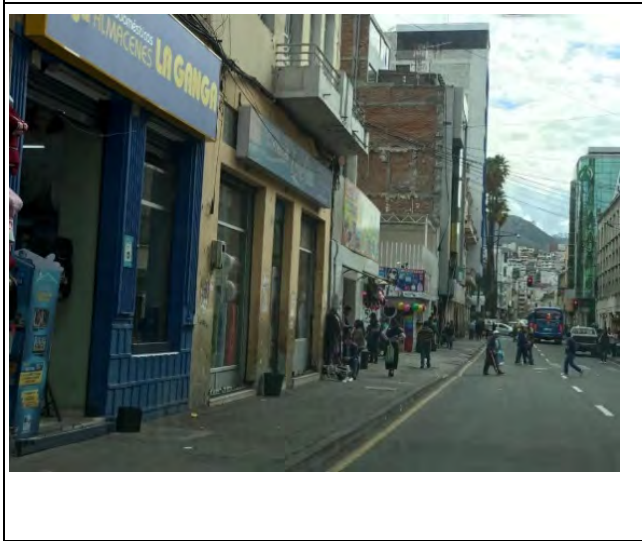


Flujos	
--------	--

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público				
Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.
-Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 34 Centro de Ambato, Sector 2 Vía 26 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.
-Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 35 Centro de Ambato, Sector 2 Vía 26 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Espacio de circulación peatonal reducido.
 -Incumplimiento de las normas de tránsito.
 -Comercio informal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 36 Centro de Ambato, Sector 2 Vía 27 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



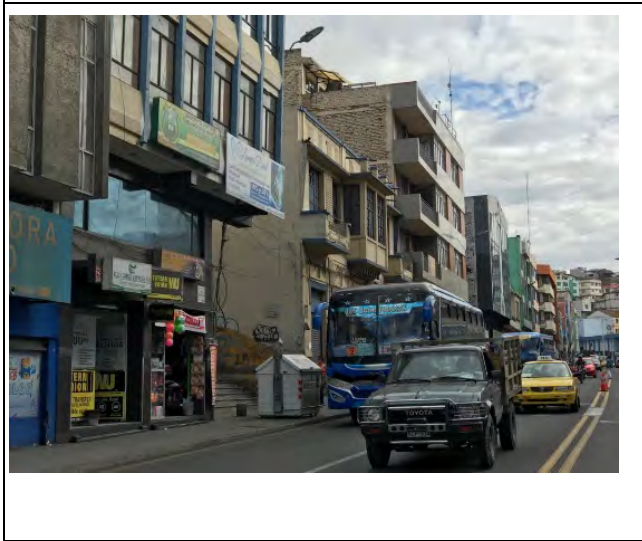
Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Espacio de circulación peatonal reducido.
 -Contenedores de basura en la vía pública.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 37 Centro de Ambato, Sector 2 Vía 27 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Aceras en buenas condiciones.
-Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 38 Centro de Ambato, Sector 6 Vía 27 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



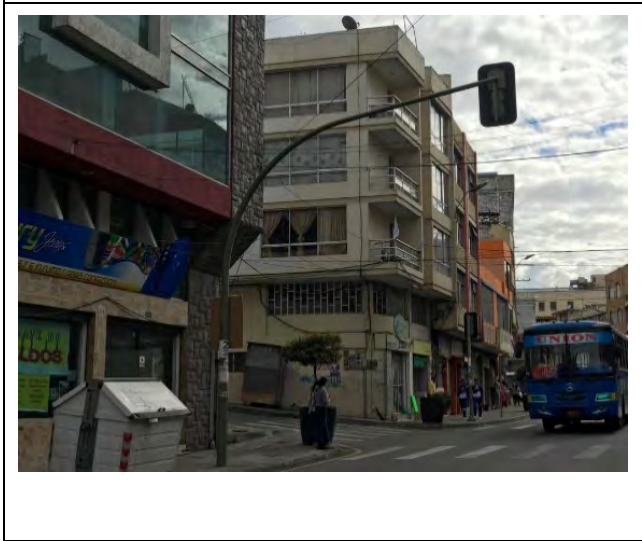
Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Espacio de circulación peatonal reducido.
 -Contenedores de basura en la vía pública.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 39 Centro de Ambato, Sector 6 Vía 27 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	X
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Aceras en buenas condiciones.
-Arborización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 40 Centro de Ambato, Sector 6 Vía 28 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	
-1	Flujo peatonal alto	X
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Aceras en buenas condiciones.
 -Señalización.
 -Arborización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 41 Centro de Ambato, Sector 6 Vía 28 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	
-1	Flujo peatonal alto	X
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



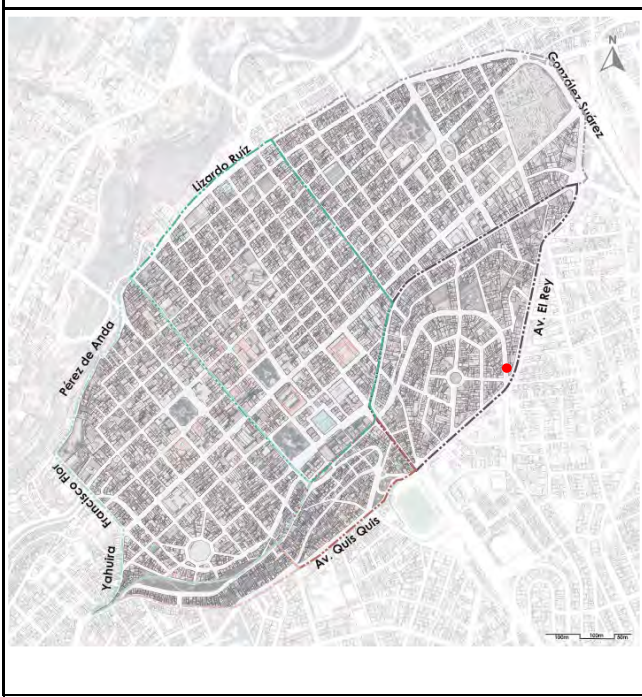
-Aceras en buenas condiciones.
 -Arborización.
 -Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 42 Centro de Ambato, Sector 6 Vía 28 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	X

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Aceras en buenas condiciones.
-Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 43 Centro de Ambato, Sector 3 Vía 28 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	
-1	Flujo peatonal alto	
0	Flujo peatonal moderado	X
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 44 Centro de Ambato, Sector 3 Vía 28 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



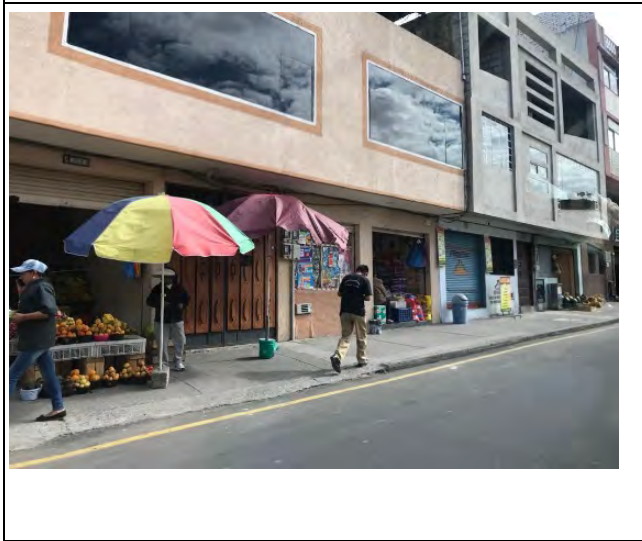
Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	
-1	Flujo peatonal alto	X
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 45 Centro de Ambato, Sector 3 Vía 29 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	
-1	Flujo peatonal alto	X
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.
-Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 46 Centro de Ambato, Sector 3 Vía 29 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	
-1	Flujo peatonal alto	X
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.
-Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 47 Centro de Ambato, Sector 3 Vía 29 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	
-1	Flujo peatonal alto	X
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.
-Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 48 Centro de Ambato, Sector 2 Vía 29 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	
-1	Flujo peatonal alto	X
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.
-Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 49 Centro de Ambato, Sector 2 Vía 29 de octubre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujos

-2	Flujo peatonal muy alto	
-1	Flujo peatonal alto	X
0	Flujo peatonal moderado	
1	Flujo peatonal bajo	
2	Flujo peatonal muy bajo	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.
-Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 50
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	5 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	
	10001-13200	X
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Acera en buenas condiciones.
-Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 51
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	5 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Acera en buenas condiciones.
-Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 52
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	5 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Acera en buenas condiciones.
-Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 53
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	5 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Acera en buenas condiciones.
- Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 54
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	5 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Acera en buenas condiciones.
-Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 55
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	5 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
	X			

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Accesibilidad peatonal.
- Tratamiento de pisos.
- Aceras en buenas condiciones.
- Bolardos.
- Equipamiento urbano.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 56 Centro de Ambato, Delimitación micro Vía 6 de noviembre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	--

Zona:	Tipo:
--------------	--------------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:



Observaciones:

- Accesibilidad peatonal.
- Tratamiento de pisos.
- Aceras en buenas condiciones.
- Bolardos.
- Equipamiento urbano.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 57
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	6 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
				X

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Comercio informal.
- Incumplimiento de las normas de tránsito.
- Interrupción del paso peatonal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 58
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	6 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
				X

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Comercio informal.
- Incumplimiento de las normas de tránsito.
- Interrupción del paso peatonal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 59 Centro de Ambato, Delimitación micro Vía 6 de noviembre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	--

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
				X

Fotografía:



Observaciones:

- Comercio informal.
- Incumplimiento de las normas de tránsito.
- Interrupción del paso peatonal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 60 Centro de Ambato, Delimitación micro Vía 6 de noviembre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	--

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	
	10001-13200	
	6801-10000	X
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
				X

Fotografía:



Observaciones:

- Comercio informal.
- Incumplimiento de las normas de tránsito.
- Interrupción del paso peatonal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 61
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	7 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	
	10001-13200	X
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Aceras en buenas condiciones.
- Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 62 Centro de Ambato, Delimitación micro Vía 7 de noviembre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	--

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
	X			

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



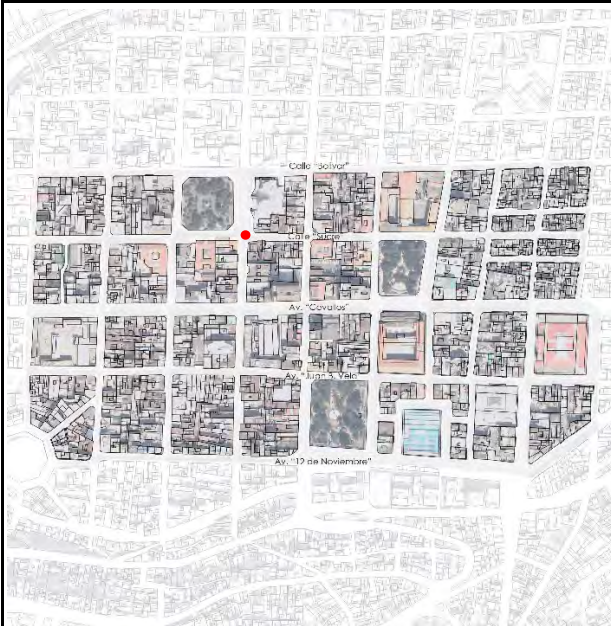
- Accesibilidad peatonal.
- Tratamiento de pisos.
- Aceras en buenas condiciones.
- Bolardos.
- Equipamiento urbano.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 63 Centro de Ambato, Delimitación micro Vía 7 de noviembre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	--

Zona:	Tipo:
--------------	--------------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
	X			

Fotografía:	Observaciones:
--------------------	-----------------------



- Accesibilidad peatonal.
- Tratamiento de pisos.
- Aceras en buenas condiciones.
- Bolardos.
- Equipamiento urbano.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 64
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	7 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
	X			

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Tratamiento de pisos.
-Aceras en buenas condiciones.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 65
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	7 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
				X

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Comercio informal.
- Incumplimiento de las normas de tránsito.
- Espacio de circulación peatonal reducido.
- Contenedores de basura en la vía pública.
- Interrupción del paso peatonal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 66
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	8 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Incumplimiento de las normas de tránsito.
- Espacio de circulación peatonal reducido.
- Interrupción del paso peatonal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 67
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	8 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	
	10001-13200	X
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.
-Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 68
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	8 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	
	10001-13200	X
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 69 Centro de Ambato, Delimitación micro Vía 8 de noviembre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	--

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Acera en buenas condiciones.
 -Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 70
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	8 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
	X			

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Accesibilidad peatonal.
- Tratamiento de pisos.
- Aceras en buenas condiciones.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 71
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	9 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
	X			

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Accesibilidad peatonal.
- Tratamiento de pisos.
- Aceras en buenas condiciones.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 72
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	9 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
	X			

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Accesibilidad peatonal.
- Tratamiento de pisos.
- Aceras en buenas condiciones.
- Bolardos.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 73
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	9 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.
-Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 74 Centro de Ambato, Delimitación micro Vía 9 de noviembre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	--

Zona:	Tipo:
--------------	--------------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:



Observaciones:

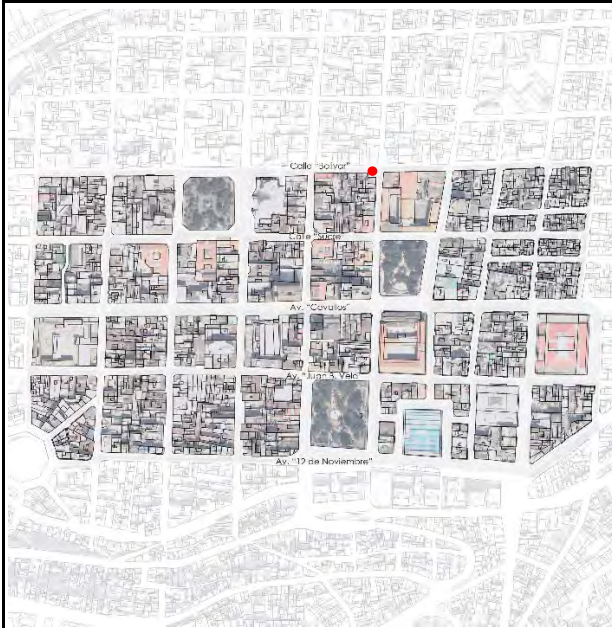
- Espacio de circulación peatonal reducido.
- Comercio informal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 75
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	9 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



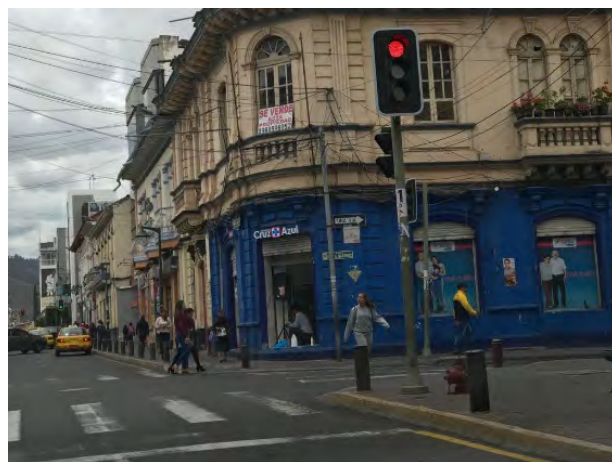
Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
	X			

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Tratamiento de pisos.
- Aceras en buenas condiciones.
- Bolardos.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 76 Centro de Ambato, Delimitación micro Vía 10 de noviembre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
--------------	--------------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
	X			

Fotografía:	Observaciones:
--------------------	-----------------------



- Tratamiento de pisos.
- Aceras en buenas condiciones.
- Bolardos.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 77
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	10 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



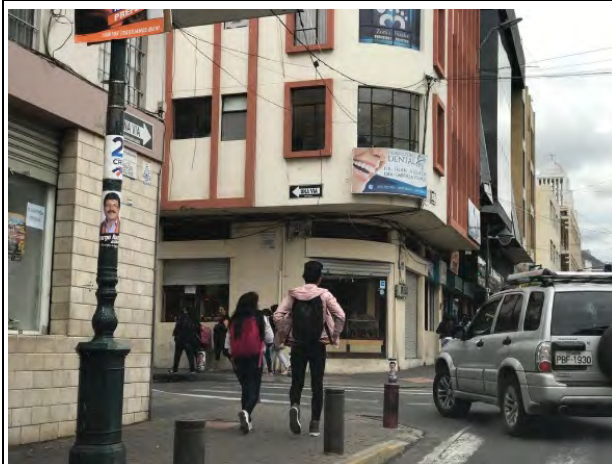
Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Aceras en buenas condiciones.
-Bolardos.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 78
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	10 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Aceras en buenas condiciones.
- Bolardos.
- Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 79
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	10 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 80
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	10 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	
	10001-13200	X
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Aceras en buenas condiciones.
- Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 81
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	11 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	
	10001-13200	X
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Aceras en buenas condiciones.
-Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 82
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	11 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	
	10001-13200	X
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Aceras en buenas condiciones.
-Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 83
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	11 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	
	10001-13200	X
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Espacio de circulación peatonal reducido.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 84
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	11 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------




-Espacio de circulación peatonal reducido.
-Comercio informal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

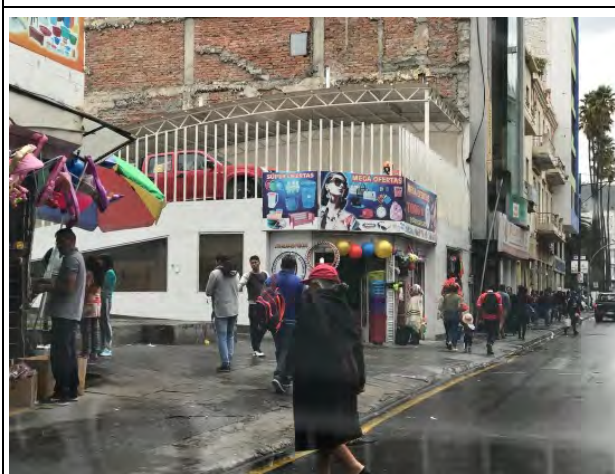
UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 85 Centro de Ambato, Delimitación micro Vía 11 de noviembre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
--------------	--------------

	Flujo de peatones por hora (estimado)				
		>13200		X	
		10001-13200			
		6801-10000			
		3601-6800			
		0-3600			
Condición de espacio público					
Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo	
			X		

Fotografía:	Observaciones:
--------------------	-----------------------



-Espacio de circulación peatonal reducido.
 -Comercio informal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 86
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	12 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.
-Incumplimiento de las normas de tránsito

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 87
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	12 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



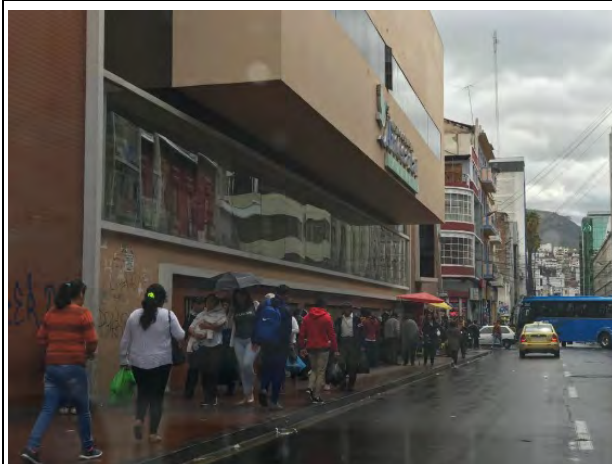
Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 88
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	12 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Comercio informal.
- Incumplimiento de las normas de tránsito.
- Interrupción del paso peatonal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 89
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	12 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
		X		

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Aceras en buenas condiciones.
-Señalización.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 90
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	12 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Comercio informal.
- Incumplimiento de las normas de tránsito.
- Interrupción del paso peatonal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 91 Centro de Ambato, Delimitación micro Vía 13 de noviembre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Comercio informal.
- Incumplimiento de las normas de tránsito.
- Interrupción del paso peatonal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 92
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	13 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Comercio informal.
- Incumplimiento de las normas de tránsito.
- Interrupción del paso peatonal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 93 Centro de Ambato, Delimitación micro Vía 13 de noviembre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
--------------	--------------



Flujo de peatones por hora (estimado)		
	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público				
Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
--------------------	-----------------------



-Comercio informal.
 -Incumplimiento de las normas de tránsito.
 -Interrupción del paso peatonal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 94
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	13 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Comercio informal.
- Interrupción del paso peatonal.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 95
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	13 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Comercio informal.
- Interrupción del paso peatonal.
- Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número: Lugar: Tipo de espacio público: Fecha: Hora de observación:	Ficha 96 Centro de Ambato, Delimitación micro Vía 14 de noviembre del 2018 12:00 – 1:00PM
---	---

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.
 -Interrupción del paso peatonal.
 -Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 97
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	14 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	X
	10001-13200	
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 98
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	14 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	
	10001-13200	X
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.
-Interrupción del paso peatonal.
-Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 99
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	14 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	
	10001-13200	X
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Comercio informal.
- Interrupción del paso peatonal.
- Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 100
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	14 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	
	10001-13200	X
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



- Comercio informal.
- Interrupción del paso peatonal.
- Incumplimiento de las normas de tránsito.

FICHA DE OBSERVACIÓN

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

Número:	Ficha 101
Lugar:	Centro de Ambato, Delimitación micro
Tipo de espacio público:	Vía
Fecha:	14 de noviembre del 2018
Hora de observación:	12:00 – 1:00PM

Zona:	Tipo:
-------	-------



Flujo de peatones por hora (estimado)

	>13200	
	10001-13200	X
	6801-10000	
	3601-6800	
	0-3600	

Condición de espacio público

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
			X	

Fotografía:	Observaciones:
-------------	----------------



-Comercio informal.
-Interrupción del paso peatonal.
-Incumplimiento de las normas de tránsito.