



Universidad
Indoamérica

CARRERA DE ARQUITECTURA

PROPUESTA

de intervención urbana con enfoque de movilidad integrada
en la av. García Moreno en la parroquia Santa Rosa, cantón
Ambato.

Andrés Steven Flores Ibarra

Proyecto de Investigación

Autor

Andrés Flores Steven Ibarra.
floresandres20@yahoo.com

Equipo de Soporte:

Docente Tutor

Miranda Paredes Linda Elizabeth.
elizabethmiranda@indoamerica.edu.ec

Docente Unidad de Integración Curricular

Llacas Vicuña Luis Deliberto
luisllacas@indoamerica.edu.ec

Docente apoyo diagramación

Amaluisa Rendon Paulina Magally
paulinamaluisa@indoamerica.edu.ec

Agradecimiento:

Agradecemos la apertura de las siguientes instituciones y personas por su aporte en este documento:

GAD parroquial Santa Rosa.

Fecha de Publicación:

Agosto 2024



FACULTAD DE ARQUITECTURA Y CONSTRUCCIÓN
CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA

**PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE DE
MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA
PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO.**

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Arquitecto

Autor (a):

Flores Ibarra Andrés Steven

Tutor (a):

Miranda Paredes Linda Elizabeth

AMBATO - ECUADOR

2024

AUTORIZACIÓN

del autor

Yo, Andrés Steven Flores Ibarra, declaro ser autor del Trabajo de Integración Curricular con el nombre "PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE DE MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO.", como requisito para optar al grado de Arquitecto y autorizo al Sistema de Bibliotecas de la Universidad 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 Indoamérica no se hace responsable por el plagio o copia del contenido parcial o total de este trabajo. Del mismo modo, acepto que los Derechos de Autor, Morales y Patrimoniales, sobre esta obra, serán compartidos entre mi persona y la Universidad Indoamérica, y que no tramitaré la publicación de esta obra en ningún otro medio, sin autorización expresa de la misma. En caso de que exista el potencial de generación de beneficios económicos o patentes, producto de este trabajo, acepto que se 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 08 días del mes de agosto de 2024, firmo conforme:

Andrés Steven Flores Ibarra
1804558185

DECLARACIÓN de autenticidad

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

Ambato, 08 de Agosto de 2024

Andrés Steven Flores Ibarra
1804558185

APROBACIÓN

del tutor

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Integración Curricular "PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE DE MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO." presentado por ANDRÉS STEVEN FLORES IBARRA, para optar por el Título de Arquitecto.

CERTIFICO

Que dicho trabajo de Integración Curricular 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 los Lectores que se designe.

Ambato, 08 de Agosto de 2024

Miranda Paredes Linda Elizabeth
1801591817

CERTIFICACIÓN

de lectura

El trabajo de Integración Curricular con el tema "PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE DE MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO, se ha recibido y leído, lo cual se certifica para dar continuidad al proceso de Integración curricular.

Ambato, 03 de Septiembre de 2024

José Andrés Aguirre Déleg.
0104425194

Erika Elizabeth Carvajal Ballesteros.
1717790107

DEDICATORIA

Ante todo, agradezco a mi Dios por la guía y la sabiduría en este proceso. Tu luz ha iluminado mis días oscuros y me has dado la fortaleza y la protección para seguir adelante.

A mi padre, Luis Gonzalo Flores Serrano quien es mi ejemplo a seguir en esta vida con todo mi corazón dedico esta tesis, has sido mi apoyo incondicional a lo largo de este proceso, tus palabras de aliento y tu amor han sido fundamentales para alcanzar esta meta.

Gracias por confiar y creer en mí, incluso cuando yo mismo dudaba, este logro es tanto tuyo como mío, esta tesis es un pequeño reflejo de todo el amor y esfuerzo que has puesto en mi vida. Te amo y te agradezco eternamente.

AGRADECIMIENTO

Mis agradecimientos están dirigidos principalmente a Dios, por derramar su sabiduría en mí, mi gratitud infinita para mi madre Patricia Ibarra por su amor, paciencia y comprensión a lo largo de este proceso. Además, agradezco a la arquitecta Elizabeth Miranda por apoyo y la orientarme de este proceso académico. Así también agradezco a todas las personas que participaron y aportaron con la información y conocimientos en el desarrollo de esta intervención urbana.

RESUMEN

ejecutivo

El trabajo de investigación se realizó en la parroquia de Santa Rosa en la ciudad de Ambato, provincia de Tungurahua, Ecuador, debido a las condiciones deplorables de la avenida García Moreno lo que provoca múltiples problemas sociales, de contaminación y de inseguridad en tanto vehicular y peatonal a causa de la falta de mantenimiento y del mal uso. Como objetivo fue dar respuesta a la inconformidad de los usuarios en general, mediante la propuesta de intervención urbana enfocada en la movilidad, la metodología aplicada mediante un enfoque netamente cualitativo realizando un levantamiento de información de campo por medio de entrevistas para evidenciar el estado actual, también con entrevistas para conocer las necesidades de los usuarios, esto se complementa con un estudio de referentes urbanos, con el fin de generar una propuesta con estrategias de diseño adecuadas y mejorar el corredor urbano. El resultado de la intervención fue la inclusión de elementos eficientes, para la obtención de una mayor seguridad e interacción en los usuarios. En conclusión, se recomienda aplicar las estrategias como una mejora de la accesibilidad vehicular y peatonal, la barrera verde en conjunto con la arboricultura adecuada para generar la disminución de la contaminación existente por parte de los vehículos, además la instalación de mobiliario creativo e innovador que aporte a establecer un espacio armónico, seguro y funcional y diverso en beneficio de todos.

DESCRIPTORES: Intervención urbana, peatonalización, arboricultura, espacio público.

ABSTRACT

This research was conducted in the “Santa Rosa” parish in the city of Ambato, due to different problems that have been observed around the entrance and exit of “García Moreno” Avenue, which is the main avenue of “Santa Rosa”. Among these problems, we can mention the traffic congestion, which is caused by the excessive traffic of public and private vehicles. This causes the saturation of public spaces and facilities, environmental pollution and insecurity in pedestrian and vehicular mobility. In addition, there is evidence of the limited organization of transportation, the scarcity of urban furniture, and sporadic road maintenance. This research aims to respond to the dissatisfaction of users at large. It was used a qualitative approach, carrying out a survey of documentary information, fieldwork by means of observation cards to evidence the current state of the study area, the application of interviews to different residents to know their needs. These interviews were oriented to the experts, who gave the technical contribution, complemented with the study of urban references in order to create a proposal with adequate design strategies and improve the urban corridor. The result of the intervention was the inclusion of efficient elements. In conclusion, it is recommended to use urban landscaping strategies such as the improvement of universal accessibility, better vehicular and pedestrian organization, the use of the green barrier together with arboriculture to reduce the existing environmental pollution by vehicles, and at the same time the installation of innovative furniture that contributes urbanistically creating functional, safe spaces for the benefit of all.

KEYWORDS: Environmental pollution, pedestrian mobility, public space.

ÍNDICE

de contenidos

INTRODUCCIÓN	20
Contextualización.....	21
Justificación	23
Formulación del problema	24
Objetivo general.....	24
Objetivo específico	24
Estado del arte.....	27
MARCO TEÓRICO	30
Variable dependiente.....	30
Variable independiente	35
Marco legal.....	38
Marco metodológico	41
DISEÑO METODOLÓGICO	41
Modalidad de investigación.....	41
Plan de recolección y procesamiento de datos.....	46
Objetivo 1	46
Procesamiento de datos.....	47
Resumen de procesamiento de datos	49
Análisis y resultados.....	51
Delimitación.....	51
Área de estudio específico.....	52
Estructura climática	53
Vientos.....	53
Reporte sobre la velocidad promedio del viento.....	53
Dirección predominante del viento en la parroquia santa rosa.....	54
La precipitación pluvial	55
Asolamiento.....	57
Estructura geográfica	59
Estructura ecológica - flora	59
Plantas nativas	59
Plantas exóticas	59
Plantas medicinales	60
Cultivos	60
Fauna	61
Contexto urbano	62
Corte de la avenida garcía moreno	63
Equipamiento.....	63
Mapa de los equipamientos.....	64
Trama.....	65
Alturas de edificaciones	66
Llenos y vacíos	67
Áreas verdes.....	68
Tabulación de la entrevista.....	69
Mapa resumen de entrevistas insight.....	77
Mapa insight resumen de en la zona de estudio.....	78
Objetivo 2	79
PROPUESTA	86
Ubicación	86
Concepto	86

Contextualización del proyecto.....	86
Plano general.....	87
Zonificación – estrategias de diseño	88
Delimitación tramo 1 - acera	92
Delimitación tramo 1 - calle.....	93
Propuesta tramo 1	94
Delimitación tramo 2 - acera.....	101
Delimitación tramo 2 - calle.....	102
Propuesta tramo 2	103
Delimitación tramo 3 - acera.....	110
Delimitación tramo 2 - calle.....	111
Propuesta tramo 3	112
Detalle 1.....	118
Detalle 2	118
Detalle 3	119
Detalle 4	119
Detalle 5	120
Detalle 6	121
Mobiliario	122
Catálogo de pisos	123
Vegetación	124
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	126
Conclusiones.....	126
Recomendaciones	128
Anexos.....	130

ÍNDICE

de figuras

Figura 1. Avenida García Moreno	28
Figura 2. Parque de Santa Rosa	36
Figura 3. Delimitación de zona de estudio	51
Figura 4. Área de estudio	51
Figura 5. Temperaturas máximas y mínimas del cantón Ambato	52
Figura 6. Temperaturas máximas y mínimas del cantón Ambato	52
Figura 7. Dirección del viento en el cantón Ambato	52
Figura 8. Estudio de vientos durante un año 53	
Figura 9. Porcentaje de probabilidad de precipitaciones	54
Figura 10. Dirección de lluvias predominantes en Santa Rosa	54
Figura 11. Asoleamiento en la ciudad de Ambato.....	55
Figura 12. Asoleamiento en Santa Rosa	55
Figura 13. Límites geográficos de la parroquia Santa Rosa	56
Figura 14. Plantas nativas de la parroquia Santa Rosa	56
Figura 15. Plantas exóticas de la parroquia Santa Rosa	56
Figura 16. Plantas medicinales de la parroquia Santa Rosa	57
Figura 17. Cultivos de la parroquia Santa Rosa	57
Figura 18. Fauna de la Santa Rosa	58
Figura 19. Vialidad de la parroquia Santa Rosa	59
Figura 20. Corte de la avenida García Moreno	60
Figura 21. Cuadro de equipamientos de la parroquia de Santa Rosa 60	
Figura 22. Mapa de equipamientos de la parroquia de Santa Rosa ...	61
Figura 23. Trama de la parroquia de Santa Rosa	62
Figura 24. Altura de edificaciones de la parroquia de Santa Rosa	63
Figura 25. Estudio de llenos y vacíos	64
Figura 26. Áreas verdes de la parroquia de Santa Rosa	65
Figura 27. Autores principales de la investigación	69
Figura 28. Mapa insight	77
Figura 29. Mapa insight en la zona de estudio	78
Figura 30. Referente O1	79
Figura 31. Referente O2	80
Figura 32. Referente O3	81
Figura 33. Referente O4	82
Figura 34. Referente O5	83
Figura 35. Gráfico de insight	84
Figura 36. Delimitación del área de estudio	86
Figura 37. Contextualización del proyecto	86
Figura 38. Diagrama de zona de estudio	87
Figura 39. Zonificación del área de estudio	88
Figura 40. Render principal de la zona 1	97
Figura 41. Render de la zona 1	98
Figura 42. Render principal de la zona 2	106
Figura 43. Render de la zona 2	107
Figura 44. Render principal de la zona 3	115
Figura 45. Render general de la zona 3	116
Figura 46 . Render aéreo zona 3	117

ÍNDICE

de tablas

Tab 1. Perfiles de entrevista técnico urbanista 1.....	42
Tab 2. Perfiles de entrevista técnico urbanista 2.....	43
Tab 3. Perfiles de entrevista técnico urbanista 3.....	43
Tab 4. Perfil de entrevista de la autoridad de la parroquia.....	44
Tab 5. Perfil de entrevista del actor principal de la parroquia.....	44
Tab 5. Perfil de entrevista del transportista.....	45
Tab 6. Tabla de mobiliario.....	122
Tab 7. Tabla de tipo de pisos.....	123
Tab 8. Tabla de vegetación.....	124

CAPÍTULO 1

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

La ciudad representa la esencia del espacio público, ya que es donde la movilidad juega un papel crucial las personas puesto que experimentan acciones sociales, recreativas o cotidianas en los entornos de las ciudades, desde la acción de caminar o utilizar algún medio de transporte y dirigimos de un lugar a otro por medio de un espacio donde lo recorremos e interactuamos a diario en las ciudades.

La intervención urbana busca adaptar entornos por medio de las necesidades de las personas logrando un uso constante fácil innovador y flexible de los espacios públicos, esto implica diseñar en base al lugar y alas necesidades de las personas, fomentando un sentido de pertinencia y apropiación del lugar con el fin de cuidar y mejorar en conjunto el espacio. Para crear un espacio armónico según (Gehl, 2020) los espacios debes ser dinámicos y que sean de multi uso puesto que se requiere crear conexiones fluidas entre los diversos puntos de interés en las ciudades, logrando puntos de encuentro que funcionen en conjunto.

En el contexto urbano de la parroquia de Santa Rosa en la ciudad de Ambato, se busca la integración de estrategias innovadoras en la movilidad, peatonal y vehicular y en el espacio público, por medio de la movilidad urbana inspiradas

en el estudio de referentes urbanos que buscan la integración de la infraestructura física en conjunto con la movilidad, con la finalidad de crear un espacio inclusivo y funcional para todos.

Para concluir, en la siguiente investigación se estudia cómo se puede transformar y mejorar la movilidad y el espacio público desde el punto de vista educativo, lo cual aportara a conocer y desarrollar ideas de mejora del espacio, con la finalidad de generar una inclusión a todas las personas y sus necesidades, las cuales serán atendidas por medio de una intervención en el futuro.

CONTEXUALIZACIÓN

Macro

En Latinoamérica la movilidad integrada actualmente se expone a un gran problema de los sucesos caóticos y de la calidad de vida y el desarrollo de las personas, debido a que la movilidad tiene el papel de permitir la accesibilidad y lograr directamente incidir en los aspectos sociales del espacio público.

Se determina que, un diseño de movilidad integrada responde a las necesidades de la población, siendo así Latinoamérica tiene desafíos que enfrentar específicamente las problemáticas de contaminación, a causa de diversos factores como emisión de CO₂, alto crecimiento del parque automotriz que genera, congestión vehicular y accidentes de tránsito.

En varias ciudades de Latinoamérica el crecimiento urbano desordenado ha obligado que la población con limitados recursos económicos y residen en partes rurales alejadas de la urbe, no existe plazas de trabajo y se ven obligados a tener que trasladarse a las zonas urbanas en busca de oportunidades, y esto hace que aumente el tiempo de viaje, además la inadecuada planificación de las autoridades y el escaso uso de movilidad alternativa hace que la situación empeore.

La comisión de economía de América Latina exhibe el crecimiento poblacional de las principales ciudades de los países que la conforman, puesto que hoy en día se encuentran en desarrollo provocando un impacto en los sistemas viales, ya que se estiman un alto crecimiento poblacional para las futuras décadas, en el 2024 habrá un aproximado de noventa millones de habitantes las principales ciudades de Latinoamérica.

Es así que América latina experimenta un alto crecimiento poblacional en las últimas décadas asociadas al proceso urbano descontrolado entre los años de 1995 y 2009 ya que

la población total aumento de 471 a 574 millones de personas lo cual representa 102 millones de habitantes esto hace que colapse la infraestructura urbana, especialmente vivienda y transporte. (Alfredo E 2001). En la ciudad de Buenos Aires, Argentina como la mayoría de las ciudades, uno de los problemas críticos es la congestión vehicular y la pérdida de uso del sistema de transporte público y medios de alternativos que han decaído un 67% la principal razón es el aumento en la motorización, al mismo tiempo provoca una pérdida de eficiencia al sistema urbano GACBA (2006) menciona que las distintas autoridades del área han mostrado una falta de interés ante los problemas de la congestión y los efectos que provocan como la contaminación visual, natural y auditiva de los residentes de la ciudad.

Otro claro ejemplo también es el país de Brasil, que enfrenta un crecimiento demográfico en los últimos años, según un informe del observatorio de movilidad urbana en el país, el 76% de los desplazamientos en las ciudades brasileñas se realizan particularmente en vehículos motorizados, mientras que el 23% se efectúa en transporte público o caminando.

La población mundial ha llegado a alcanzar aproximadamente 212 millones en 2020, y un registro de vehículos de 107 millones de automóviles y motocicletas, esto ha acelerado el uso del aumento de los viajes realizados en vehículos motorizados y esto ha influido en las personas que evitan caminar en los desplazamientos diarios, creando un déficit alto de contaminación y la dependencia por utilizar los vehículos.

Meso

En el Ecuador como país en desarrollo frente a la movilidad integrada enfrenta varios cambios significativos de planificación urbana y gestión del transporte público y privado especialmente en áreas urbanas densamente pobladas, en las ciudades del país Ecuador también ha experimentado un crecimiento poblacional y urbano acelerado y sin ningún tipo de acción en las últimas décadas como el aumentó en

la migración rural y urbana se ha visto afectada la mancha urbana y la concentración de la población en las ciudades como Guayaquil, Cuenca y Quito.

Así mismo el crecimiento de la ciudad ha logrado una demanda de los servicios y los equipamientos urbanos, la vialidad, infraestructura urbana, incluyendo el transporte y la congestión vehicular, a causa del incremento de la población ya que las ciudades siguen expandiendo en conjunto de la mancha urbana, en conjunto con los asentamientos en zonas de riesgo como quebradas o en zonas de producción agrícola y esto provoca la necesidad de nuevas alternativas de transporte y de movilidad a causa de la congestión que insita los traslados de las personas.

Otro problema que afecta, es la percepción de los conductores puesto que mientras esperan la descongestión del tráfico el peatón percibe los sonidos de los vehículos y da una mala visual y la contaminación del aire y auditiva, todo esto está asociado a una contaminación que afecta directamente a la calidad del aire contribuyendo con problemas de salud como enfermedades, respiratorias y cardiovasculares.

La falta de una correcta ejecución o planificación adecuada en las ciudades del Ecuador para peatones agrava aún más el problema, como las aceras estrechas y la ausencia de carriles excesivos para transeúntes dificulta el desplazamiento seguro de los usuarios vulnerables, lo que aumenta el riesgo de accidentes y lesiones.

Las políticas y estrategias ejecutadas en el país no han logrado abordar los desafíos de la movilidad y la planificación del espacio incluyendo el plan nacional de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como iniciativas específicas para promover el transporte público o movilidad sostenible.

A nivel nacional, varias ciudades del país han llevado a cabo intervenciones urbanas, pero con malos resultados como por ejemplo la ciudad de Quito implemento proyectos de transporte público como el metro, se ha visto afectado los peatones y los ciclistas, ya que se han tomados de varios espacios públicos. A pesar de estos avances en la movilidad

aun, existen desafíos pendientes en la movilidad ya que la necesidad de un mayor servicio en el transporte público y la integración de diferentes métodos de transporte público y la promoción de la movilidad activa.

Micro

En el centro del Ecuador se encuentra la ciudad de Ambato que a lo largo del tiempo ha experimentado cambios significativos y desafíos en la movilidad, puesto que la ciudad es altamente comercial y a lo largo del tiempo se ha visto afectado por el congestionamiento vehicular, un claro ejemplo es la avenida Cevallos y la Av. Bolívar que en horas pico existe una aglomeración de vehículos.

La ciudad de Ambato cuenta con puntos de conflictos en el casco central puesto que las actividades y el concentración de actividades como equipamientos educativos o comerciales hacen que exista un inadecuado sistema urbano, que afecta directamente a los transeúntes y a la movilidad ya que los días lunes en la avenida Tomas Sevilla, los comerciantes informales se toman las aceras de la ciudad y afectan la movilidad de los transeúntes provocando contaminación a la vez con alas afueras de la plaza primera de mayo.

Según él (GAD Parroquial Rural Santa Rosa, 2023) la parroquia de Santa Rosa se ha enfrentado a varios desafíos específicos el alto crecimiento demográfico y por la conexión directa al ser una vía colectora importante de la ciudad de Ambato hacia la ciudad de Guaranda, que atraviesa la parroquia, conectando barrios aledaños y enlazando con parroquias y enlazando con la Parroquia de Juan Benigno Vela, Chibuleo, Pilahuín, y comunidades y con las provincias de Chimborazo y Bolívar.

La parroquia de Santa Rosa comprende 26 barrios en 40km², inicia desde la Magdalena y se extiende hasta el Santo troya en el páramo, siendo así ha enfrentado a varios desafíos relacionados específicamente con la infraestructura vial y el alto crecimiento comercial en la avenida provocando

que exista una congestión del transporte de carga pesada, buses provinciales e inter cantonales y vehículos particulares.

El área de intervención es en la parroquia de Santa Rosa en la calle García Moreno existen varios problemas que afectan tanto la movilidad como la calidad de vida de los usuarios. Estos desafíos incluyen la congestión vehicular en horas pico, el deterioro de las capas de rodadura y de las aceras, así inseguridad para los residentes debido a la ausencia de una intervención efectiva por parte de las autoridades locales.

Existe ausencia de señalización y cruces seguros que pueden aumentar el riesgo de accidentes o lesiones en la Av. García Moreno, además en el área se encuentra la unidad educativa Santa Rosa, los estudiantes enfrentan riesgos significativos al tener que cruzar la vía para llegar a su destino, así también la ubicación del mercado de la parroquia al encontrarse junto a la vía crea un entorno peligroso ya que los usuarios se estacionan en la calle principal obstaculiza los vehículos.

En conclusión en el área a intervenir los cambios significativos de la parroquia durante los últimos tiempos como el crecimiento poblacional de la parroquia y el comercial en la calle principal García Moreno y se ha elevado el índice de peligro para los residentes del área de estudio ya que los peatones al movilizarse o al cruzar la vía corren el peligro de ser atropellados por los vehículos, que no respetan el límite de velocidad o a su vez el mismo caos vehicular que afecta en horas pico en la parroquia ya que es una vía interprovincial.

JUSTIFICACIÓN

La pertinencia de este trabajo aborda desde la línea de investigación urbana debido al problema vial en la Av. García Moreno, por su gran relevancia y su historia. Esta intervención se lleva cabo para abordar los desafíos de movilidad en el corredor vial en la parroquia de Santa Rosa, del cantón de Ambato, la congestión vehicular del tráfico ante la calidad de vida de los peatones y residentes de la parroquia.

Con esta intervención se logrará cambiar

significativamente la congestión del tráfico en horas pico, buscando una parroquia más sostenible. Se propone revitalizar las calles circundantes con un propósito de mejorar la funcionalidad de la parroquia y fomentar e impulsar el comercio local, logrando promover el desarrollo económico y la cohesión social y el bienestar de los residentes.

En el ámbito social se interviene promover la seguridad y la equidad por medio de una intervención urbana, que ponga en conocimientos a los residentes de lo que esta pasado y lo que puede llegar a pasar en la Av. García Moreno logrando una concientización del residente y en el tema vial se lograra mejorar el flujo vehicular, peatonal, seguridad vial.

En el ámbito ambiental se pretende lograr menorar la contaminación en las calles de la ciudad mediante estrategias que disminuya la contaminación en el área de estudio, a través de la concientización y por medio de campañas, con el fin de dar en conocimiento a los ciudadanos para una parroquia saludable, para las generaciones actuales y venideras.

Siendo así la parroquia tendrá un cambio significativo y podrá ser un claro ejemplo de intervención urbana con un enfoque en movilidad hacia otras parroquias. Puesto que se espera que estas intervenciones mejoren la accesibilidad, la seguridad vial y la calidad ambiental de la Av. García Moreno.

Esta intervención proporcionara información valiosa para las autoridades locales, planificadores y la comunidad en general, permitiendo tomar la decisión de informar por medio de un proyecto de intervención relacionado con la movilidad urbana con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y promover un desarrollo urbano.

Los principales beneficiarios directos son la población los transportistas que concurren la vía, con una mejora significativa de fluidez del tráfico, la reducción de la contaminación atmosférica, acústica, visual, el fomento de estilo de vida más activos y saludables.

El alcance de la intervención inicia en el estadio Druker Aguilar en la av. García Moreno y termina en la unidad

educativa Santa Rosa comprendiendo la parte céntrica de la parroquia comprendida de 8 cuadras con una distancia aproximada de 783,64m de distancia y 11398,61m² en la avenida. El uso de suelo principal mente es de uso mixto, en el primer piso es comercial y en los siguientes son residencial, específicamente la avenida comprende de locales comerciales de todo tipo.

El aporte principal de esta intervención es dar en conocimiento el estado actual y lo que podría llegar a pasar por medio de soluciones y estrategias innovadoras y adaptadas a las necesidades de la zona reflejada en una propuesta que solucione, los problemas y necesidades específicas de la Av. García moreno con una propuesta urbana con un enfoque en la movilidad.

Esta intervención, es viable gracias a que, poder realizar las acciones necesarias evaluando los problemas y las causas en la parroquia, como también se dispondrá de recursos humanos, tecnológicos. Además, con la apertura por parte de las autoridades locales, se podrá colaborar en proyectos de mejora urbana.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Sin duda la parroquia de Santa Rosa ha experimentado cambios significativos durante los ultimo años por el alto crecimiento comercial en la Av. García Moreno, afectando directamente en la movilidad vehicular y peatonal.

OBJETIVO GENERAL

Proponer una intervención urbano paisajista con enfoque en la movilidad, para mejorar el espacio público en la Av. García Moreno en la parroquia Santa Rosa, cantón Ambato.

OBJETIVO ESPECÍFICO.

1. Diagnosticar el estado actual del corredor urbano por medio las entrevistas y la observación.
2. Analizar referentes urbanos mediante la síntesis documental con el fin de obtener directrices del diseño urbano.
3. Establecer estrategias de diseño participativo que logre integrar las necesidades de los actores principales en la intervención.



CAPÍTULO 2

Figura 1
Delimitación de zona de estudio



Nota: Fotografía de autoría propia (2024)

ESTADO DEL ARTE

La intervención urbana enfocada en la vialidad, ha sido un proceso que, en los tiempos ha tomado importancia, debido al incremento de las flotas vehiculares y el alto índice del crecimiento poblacional. En la parroquia de Santa Rosa, ya que existe la falta de intervención y mantenimiento en la avenida García Moreno, puesto que la vía se encuentra en un estado deplorable, ya que no cumple con las condiciones adecuadas convirtiéndose un punto de conflicto en horas pico por el alto crecimiento comercial en la vía principal, afectando el directamente al bienestar de los usuarios de la parroquia.

Este documento aborda temas de relación a la intervención urbana y enfocados en la movilidad por medio de métodos y técnicas que aporten a soluciones efectivas e innovadoras para lograr entender de manera exacta los principales problemas y las necesidades que afectan a la parroquia a trabajar con el fin de desarrollarse en base a una recopilación de varios conceptos y actores, que han desarrollado y estudiado bajo la misma línea de investigación, **(EUT 1)** estudios urbanos territoriales, y así poder lograr la relación de autores y conceptos, que aporten al levantamiento de información.

Para el desarrollo del estado del arte, esta investigación de titulación utiliza dos variables que aportan al objeto de estudio, la primera es la **heurística** donde se realiza una búsqueda en varios repositorios académicos como artículos científicos que aportan en la recopilación de información y análisis, la segunda fase es la **hermenéutica** que interpreta la relación de conceptos que aportan al desarrollo del proceso de investigación.

Se complementa el desarrollo por medio de trabajos de apoyo como, la matriz de doble contenido donde se analiza la idea principal, palabras clave, citas bibliográficas y la identificación de la línea del artículo. Se analiza también la matriz de doble entrada que aporta en generar un análisis de los conceptos obtenidos por diferentes autores para generar una relación para armar el contenido del estado del arte.

CAPÍTULO 2

Esta intervención se encuentra sustentada mediante un análisis investigativo y teórico que aporte al proceso de definición de conceptos vinculados a la intervención urbana con enfoque en la movilidad, el crecimiento insostenible de la ciudad, análisis del alto flujo vehicular, la relación del estacionamiento con la congestión vehicular y la contaminación ambiental y efectos por el tránsito vehicular.

La congestión vehicular es un desafío global, del siglo XXI con varios impactos sociales, ambientales y económicos, ya que la ausencia de interés por parte encargados locales y la falta del estudio urbano, los transportistas y residentes, se resalta la necesidad de información y la mejora de políticas para una acción e intervención que soluciones los problemas en puntos clave de las avenidas de las principales ciudades de Latinoamérica. (reoyalyc.org, 2023)

Puesto que a lo largo del tiempo la relación entre el crecimiento urbano y la movilidad no planificada, indica el crecimiento insostenible, generando varios cambios de usos de suelo en conjunto con la morfología urbana, puesto que el crecimiento urbano y el desorden en la movilidad como en la ciudad de Huancayo, se centra específicamente en el crecimiento población que contribuye al aumento insostenible de la ciudad. (Velarde, 2021)

Otro problema que aporta a la congestión del tráfico según (Febres, 2020), en su artículo dice que la oferta de estacionamientos supera la demanda en las ciudades, específicamente en el centro histórico de Cusco, ya que, debido a la alta concentración de actividades sociales, económicas en la ciudad, esto hace el conflicto vehicular aumente sin medida, empeorando las dinámicas sociales en las ciudades como económicas o comerciales que afectan a las dinámicas y la esencia de los espacios.

Además, un claro ejemplo es la ciudad de Huancayo por su escaso desarrollo disperso, puesto que afecta al desempeño de la ciudad teniendo consecuencias negativas como la ocupación de áreas agrícolas que fragmentan el paisaje urbano, debido al embotellamiento vial y a la contaminación que esta conlleva así mismo los insuficientes equipamientos y es evidente que el análisis del alto flujo de vehículos en las vías.

En cambio, en la ciudad de Medellín, su principal problema urbano es aumento de nuevas líneas de transporte público, ya que en las ciudades que cuenta con una topografía con pendientes como la Medellín, afecta indirectamente al espacio público, puesto que en horarios definidos se incrementa la congestión vehicular afectando directamente a las personas, puesto que en las autoridades priorizan la importancia del transporte y no de una correcta intervención, ya que aplican métodos como el sistema de pico y placa para poder lograr disminuir la congestión vehicular.

Estos dos artículos confirman el incremento de la contaminación por la dependencia de los vehículos ya que según (Muñoz, Salcedo, & S., 2021) menciona que el ruido del tránsito es más que un sonido, es una advertencia sobre el costo oculto que pagamos por la comodidad, ya que estos provocan emisiones de gases contaminantes y efectos en la salud, con problemas respiratorios y pulmonares.

Se examina varios estudios que muestran la falta de planificación del desarrollo urbano vial que contribuyen al embotellamiento vial y los problemas de contaminación, a través de 48 artículos, Muñoz menciona que la incidencia entre el 2004 y el 2020, evidencia que la mitigación del

problema destaca en los inconvenientes de salud de las personas y la falta de planificación del espacio público, esto se soluciona por medio de la sensibilización pública y nuevas alternativas de movilidad segura y sostenible menciona. (Muñoz, Salcedo, & S., 2021)

Así mismo la congestión vehicular y su afectación en la economía, también afecta al sector de los transportistas ya que el tiempo que toma trasladarse por las ciudades, hace que se exceda el consumo de combustible un ejemplo es la ciudad de Ambato, a partir de una encuesta a 99 choferes de buses y transporte pesado, el principal problema es el alto consumo de combustible de un promedio de 1,42 por hora y 30 minutos de retraso al cruzar la ciudad de Ambato. (reolyc.org, 2023)

La avenida Pedro Méndez en la ciudad de Guayaquil está diseñada para una capacidad de 9000 vehículos por hora, pero ha experimentado varios problemas como la congestión vehicular, buscando intervenir a través de soluciones para mejorar el nivel de servicios en esta avenida, se emplea un estudio de observación directa en un tramo de 900m durante una semana para la recopilación de información y datos, con la finalidad de buscar vías alternas que porten a la descongestión del tráfico. (Jácome, 2019)

El tráfico vehicular representa un desafío global para varias ciudades inteligentes que han surgido como resultado, innovadoras técnicas para abordar los problemas, uno de ellos es el mapeo para recopilar y procesar la información como en el año 2018 y 2022 que destacan herramientas para utilizar en sistemas de transporte inteligentes como el mapeo sistemático que aporta en identificar y analizar las soluciones de los problemas urbanos, sociales y viales.

Los problemas mencionados dan como resultado la variación en los tiempos de llegada, ya que el consumo de combustible es elevado en los tramos de conflicto de la ciudad de Ambato, influida por su topografía en conjunto con la demanda de personas que necesitan trasladarse entre ciudades, por lo cual recomienda solucionar por medio de la implementación de estrategias innovadoras y sostenibles que no afecten las dinámicas sociales. (reolyc.org, 2023)

También se enmarca la concentración de los equipamientos de la ciudad de Cusco y la atracción de su centro histórico, lo que dificulta es la estrechez de las calles por ser tramos coloniales, puesto que se identifica también como áreas administrativas y de servicio que afectan la creciente de actividades, analizando los peatones y la movilidad por medio de la predominancia del transporte enfocado en la oferta de estacionamientos en la ciudad. (Febres, 2020)

La pertinencia en la interposición de los estudios del urbano enfocados en la movilidad en promedio diario y anual es menor a 34% ya que menciona que los conductores han experimentado accidentes de tráfico y con el pasar del tiempo agrava la situación, ya que la relación entre la congestión del tráfico y el volumen de vehículos en la ciudad de Quito, aborda problemas del crecimiento del parque automotor y el impacto que genera, específicamente causada por los automóviles. (reolalc.org U. , 2021)

(Carrión, 2024) menciona que las causas de la congestión en las avenidas, en horas pico se debe al comportamiento de la ciudad y de los conductores, ya que la velocidad promedio en las avenidas es de 35km/h y se establece una densidad vehicular por cada carril, además se analiza la relación entre los accidentes de tránsito u la contaminación que provoca.

Carrión analiza a los vehículos durante una semana en hora picos, para comprender las variaciones del tráfico, y las causas y las afectaciones que provoca, por medio de la clasificación de los vehículos, residentes, transporte pesado, interprovincial, inter cantonal y el inter parroquial para evaluar la incidencia de los accidentes de tránsito, en conjunto de las encuestas a los actores principales, usuarios y transportistas con el fin de comprender su percepción de la congestión vehicular.(Carrión, 2024)

Una solución en la movilidad segura y sostenible para (Reyes, 2022) es el agrupamiento de trayectorias vehiculares, ya que la gestión eficaz en el tráfico urbano mediante sistemas inteligentes se logra disminuir la trayectoria de los vehículos, y poder disminuir los problemas a los transportistas por medio de la mejora de la vía en las ciudades de Latinoamérica.

En cambio, en la ciudad de Santiago de Chile utilizan métodos de intervención que permiten modelar las interrelaciones entre las personas y los vehículos y el entornos en donde se descontrola, como problemas de congestión y accidentes, son las herramientas llamadas (overview y design concept), describen la situación actual de una área de intervención por medio de la simulación del movimiento de los vehicular, aunque consideras varios aspectos como la velocidad mínima y máxima permitida de los vehículos. (reolalc.org U. , 2021)

También se utiliza técnicas para analiza el flujo vehicular por medio de un conteo rápido de los vehículos y del flujo vehicular en diferentes ciudades y horarios, se utiliza también datos del pasado recopilados por medio del GPS de tres ciudades como Guayaquil, Roma, Beijing, estos datos y resultados permitirán identificar las causas y la velocidad y efectos que provoca en diferentes horarios.

El volumen del tráfico en las principales ciudades de Latinoamérica, han logrado varios problemas de movilidad, destacando la importancia del análisis de las intervenciones urbanas enfocadas en la movilidad, ya que Reyes menciona que los sistemas inteligentes del transporte son los encargados de monitorear y controlar los vehículos mediante la recolección de datos de los vehículos por medio de la trayectoria utilizando el GPS, así lograr disminuir el tráfico o poder evitarlo en tiempo real.

Para (Ziad, 2020), otra opción para mitigar los problemas urbanos enfocados en la movilidad es mediante los nodos, ya que logran disminuir la congestión vehicular y crear espacios eficientes en la ciudad, destacando el derecho de la movilidad segura en los ámbitos de la inclusión social y su acceso equitativo enfocado a la planificación que considera el transporte como influencia en las actividades sociales o económicas.

Las soluciones para mitigar el tráfico que propone Ziad, por medio de un estudio trasversal y descriptivo mediante la observación directa en un tramo de 900m, evaluó el transcurso del paso de los vehículos por la avenida y caracteriza las interrelaciones en términos de geometría y el

flujo del tráfico, mejorando el nivel de servicios para reducir el congestionamiento vehicular.

Otra solución del alto índice de tráfico vehicular en las ciudades se dividen en sistemas de modelos, como la red de vehículos llamada, (VANET) como parte de los sistemas de la transportación inteligente (ITS), la que indica el estado actual de la infraestructura de la carretera, o los semáforos adaptados que responde a la condición del tráfico que aportan en la fluidez del tráfico y son los encargados de monitorear los elementos viales con la ayuda de las cámaras que vigilan en beneficio de los usuarios del área de estudio.

Los conflictos urbano enfocados en la movilidad representan un desafío global para varias ciudades que se han desarrollado, estas áreas de estudio realizan un mapeo sistemático para recopilar u procesar la información entre 2018 y 2022 proponiendo el transporte inteligente por medio VANET que interviene en enfoques que puede predecir la congestión y modelos de situaciones en tiempo real, así mismo informar por medio de pantallas las condiciones cambiantes del tráfico en tiempo real, con el fin de tomar avenidas alternas.

MARCO TEÓRICO

VARIABLE DEPENDIENTE.

La intervención urbana es un proceso que se considera en la planificación y el urbanismo en conjunto con el diseño, por medio de la gestión de las ciudades con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas, a través de los sistemas sostenibles y promover el equilibrio social. Jane Jacobs menciona que antes de la intervención en una ciudad, hay que conocerla a fondo y eso implica entender su vitalidad, ya que ella argumenta que la planificación urbana promueve la demolición de barrios para dar paso a proyectos en desarrollo, ya que considera que estos proyectos fragmentan las comunidades y elimina la diversidad urbana. (Jacobs J. , 1992)

En la teoría "La imagen de las ciudades", del autor Kevin Lynch y Jane Jacobs en su teoría de "La muerte y la vida de las grandes ciudades" se centra en la importancia de la planificación urbana de un espacio, a través de estrategias para la gestión sostenible del desarrollo urbano, destacado la importancia de la diversidad, la vitalidad del diseño urbano y la accesibilidad en las ciudades. (Lynch, 1960)

En cambio, en la teoría de las "Ciudades Rebeldes" de Harvey Harvey y "Henri Lefebvre" en "El derecho a la ciudad" estudian como existe la desigualdad, sociales y económicas que se manifiestan en las ciudades y ellos promueven la equidad y la inclusión social, compartiendo lo que menciona Jacobs de que planificación debe priorizar la accesibilidad en la ciudad.

Por otro lado, en el libro llamado "La ciudad del Sol" ha sido un objeto de estudio a lo largo de los siglos como una fuente de inspiración para urbanistas y planificaciones que buscan contribuir en las ciudades, para que logren ser más justas, sostenibles y equitativas por medio de dividir las urbes en áreas específicamente como viviendas, área agrícola, industrial y las áreas verdes en conjunto de la recreación, buscando la eficiencia y la comunidad de las personas. (Campanella, 1602)

En conclusión, la intervención urbana a través de estos estudios es un campo complejo que comprende de enfoques integrados que abordan los desafíos y problemas de las ciudades, al combinar estas teorías, innovadoras contribuyen a la aportación de inclusividad y la sostenibilidad en las ciudades. Puesto que, por medio de **la centralidad**, en las ciudades se concentran las funciones y actividades en un área determinada o también conocidas como centro urbano o núcleo central, la que centra el movimiento socioeconómico, y cultural, además la centralidad se caracteriza por tener mayor densidad poblacional, una variedad de funciones en conjunto de una red de transportes. Además, la centralidad de las ciudades contribuye al dinamismo de la ciudad, logrando convertirse en puntos de encuentro y darles sentidos e identidad a los espacios para las personas.

Una teoría llamada "Lugares centrales del sur de Alemania" de Walter Christaller, menciona que un modelo teórico en las ciudades son las encargadas de organizar la función que cada una se desempeña y la distancia entre cada zona, esta teoría menciona que las áreas de influencia de los centros urbanos se superponen de manera que las ciudades más grandes atienden a una población más grande y deberían lograr ampliar los servicios para que logren cumplir una funcionalidad en cada área. (Christaller, 1966)

En el libro llamado "El ascenso de la clase creativa" de Richard Florida, afirma que las ciudades, con mayor demanda económica está relacionada a la diversidad, la tolerancia y la calidad de vida que fomenta cada una de ellas por medio de la innovación y el crecimiento en cada espacio. (Florida, 2002)

En cambio, para Jane Jacobs, critica la planificación y la forma en que se interviene ya que las centralidades existen la importancia de la diversidad y de las áreas urbanas ya que ella destaca en su teoría llamada "La muerte y la vida de las grandes ciudades americanas", de (Jacobs J. , 1992) además la mezcla de espacios y la de uso de suelos, la densidad y la población, accesibilidad y barrios que necesitan ser cada uno de ellos vibrantes y sostenibles en el **espacio público**, puesto que es el elemento ordenador de la ciudad por medio de áreas físicas accesibles para las personas, estos

espacios son fundamentales para la vida urbana, puesto que proporcionan, espacios de encuentro, de interacción y de participación cívica.

(Jacobs J. , 1992) sostiene que los espacios públicos bien diseñados y animados son cruciales para fomentar la interacción y la comunicación en los entornos urbanos densos, ya ofrecen una diversidad de usos y actividades, que atraen una variedad de personas, ya que están diseñadas para promover la seguridad y la comodidad de las personas, además la importancia de la observación directa y la participación ciudadana en la planificación es necesarios siempre para intervenir en un espacio público.

En cambio, Mace, comparte lo antes mencionado por Jacobs, puesto que afirma que, al realizar la observación en espacios públicos, aboga por el entorno y los espacios públicos, por medio de esos problemas buscar priorizar y resolver esos conflictos, con la ayuda de la creación de espacios accesibles y atractivos con el fin de mejorar las ciudades.

Jan Gehl, en su teoría del espacio público menciona y afirma lo que Jacobs y Whyte se enfocan y se centran, priorizando a las personas en el diseño urbano, promoviendo la creación de espacios de relación e interrelación puesto que la importancia de los elementos como la **accesibilidad**, ya que tiene busca la capacidad de las personas para acceder a un espacio, servicios o bienes y participar en la vida cotidiana, en el transporte se centra en la capacidad de las personas para lograr viajar a diferentes lugares de una manera rápida y eficiente y segura, teniendo en cuenta los factores como el costo y el tiempo de viaje, En la teoría de la accesibilidad universal, por parte de los autor, Ronald Marce dice que los entornos físicos deben estar diseñados de manera que sean ocupados o utilizados por las personas, independientemente de la discapacidad o enfermedad o edad o características físicas. (Mace, 1997)

En base a la teoría "Justicia social y la accesibilidad en la ciudad" determina la desigualdad en las ciudades socioeconómicas que afectan al acceso equitativo a los recursos y oportunidades urbanas que abogan por

intervenciones que promuevan la equidad en la distribución de la accesibilidad. Otra teoría llamada "Teoría de la accesibilidad universal" desarrollada por Ronald, menciona y afirma que los entornos físicos, deben estar diseñados con un acceso equitativo a los recursos y oportunidades urbanas, que aboga por la intervención que promueven la equidad en la distribución de la accesibilidad.

Así también, el **diseño urbano**, en base a la teoría de la "Ciudad compacta" propone que las ciudades deben estar diseñadas de una manera compacta y con el uso correcto del entorno o espacios con altas densidades, se compone por varios factores como, conectividad, espacio público, sostenibilidad, este tipo de teoría ha incluido en la planificación de varias ciudades en el mundo, con el único objetivo de crear espacios urbanos eficientes y sostenibles que aporten a la calidad y salud de las personas, ya que autores como Mike Batty, Peter Hall, han utilizado y contribuido significativamente en el desarrollo de esta teoría que ha sido de gran ayuda en los últimos tiempos.

En una teoría en base al libro llamado "La imagen de la ciudad" de Kevin Lynch propone que las ciudades más pobladas del mundo tienen una estructura legible que permiten a las personas orientarse fácilmente, esta teoría define elementos clave para contribuir a la accesibilidad en una ciudad que es el camino, los límites, nodos, hitos y áreas. Otra teoría llamada "Diseños urbanos integrales", que promueven el diseño en entornos que buscan minimizar los espacios dispersos, centrándose en la **integralidad**, de los espacios que se basan en la completitud que considera todos los aspectos relevantes de los sistemas urbanos que se refiere a la necesidad de considerar y abordar todos los componentes y dimensiones de un entorno que puede lograr desarrollarse en un espacio más equitativo y sostenible. Un libro llamado "Urbanismo integral" de Nam Ellin, explora el concepto que puede aplicarse en la práctica para abordar desafíos urbanos contemporáneos que promueven en un desarrollo urbano más inclusivo y sostenible.

Ellin considera que los aspectos físicos, económicos y sociales de un espacio urbano, reconocen la interdependencia entre cada uno, por medio de la necesidad de acciones de

condonación para abordar los problemas de una manera efectiva y rápida. A su vez propone un enfoque integral para la salud, ya que menciona que las enfermedades se centran en el bienestar físico, emocional y mental en las personas, ya que se destaca la importancia de abordar todos los aspectos de manera holística de un estado óptimo de salud por medio de la sostenibilidad ya que se prioriza las técnicas o estrategias de ciudades verdes que aporten a la salud de las personas.

Una teoría que afirma lo anterior mente mencionado es la investigación llamada "Diseño integral sostenible" de Mark Dekay, abordan principalmente la interconexión entre los aspectos sociales, económicos y de desarrollo. Con un enfoque integral que considera no solo la vitalidad de un proyecto, por medio del **diseño participativo**, involucra directamente a las personas a ser tomada en cuenta sus necesidades en el diseño por medio de las entrevistas, con el fin de garantizar las soluciones que sean relevantes, inclusivas y adecuadas para las necesidades de las personas o para solucionarlas enfocadas en aprovechar el conocimiento y perspectivas de la ciudadanía.

Una teoría de diseño participativo llamada "Escale de participación ciudadana" se basa en la idea de participación activa de las personas en la toma de decisiones que pueden ayudar a fortalecer y mejorar un espacio en base a las necesidades, Sherry menciona diferentes niveles de participación, desde el control ciudadano. En cambio, otra teoría centrada en el usuario, desarrolla en el espacio a trabajar, puesto que enfatiza la importancia de comprender las necesidades y deseos de las personas con el fin de crear soluciones efectivas e innovadoras.

Estas teorías afirman y permiten que los usuarios interactúen con varias temporadas de los diseños, proporcionan la retroalimentación en el tiempo real que informa y mejora el proceso de diseño a su vez utilizando métodos que integren las ciudades como el **diseño urbano universal**, busca crear espacios y entornos que den un servicio y que sean utilizados por todas las personas, independientemente de su habilidad, edad o género, con el objetivo de promover la inclusión y la accesibilidad para

Figura 2
Delimitación de zona de estudio



Nota: Fotografía de autoria própria (2024)

priorizar a que las personas acceder fácilmente a cualquier sitio en la ciudad sin ningún tipo de obstáculo impedimento, sin la necesidad de adaptaciones especiales o segregaciones.

Para Ronald Mace y Jhon Muller en su teoría llamada "El archivo del diseño universal" mencionan la creación de entornos más productivos que sean accesibles para las personas, sin importar sus limitaciones físicas, eliminando las barreras arquitectónicas y especies que se adecuen a esa área con el fin de mejorar el entorno urbano, y mejorar la calidad del aire. Según la teoría del ecologismo urbano, menciona que las ciudades deberían considerar los elementos naturales, que interactúen con los componentes construidos y con la actividad humana, puesto que el arbolado urbano, busca su integración de manera óptima, con el fin de contribuir la funcionalidad de los sistemas urbanos. (Nowak, 2007)

En cambio, en otra teoría llamada "silvicultura urbana" se reconoce que la vegetación cumple el papel de dar función a los entornos urbanos, dándoles valor estético, por medio de vegetación adecuada y ubicación estratégica en el espacio público se encargan de maximizando los valores ambientales y sociales, promoviendo la salud.

Camillo Sitte, examina la importancia del paisaje urbano en las ciudades, puesto que aporta significativamente en la experiencia sensorial por medio de una correcta planificación, si teoría llamada "Planificación paisajista urbana" destaca la importancia de complementar los espacios públicos con elementos a escala como de descanso o parada, que promuevan la ornamentación y la composición en la creación de entornos urbanos a través de la **sostenibilidad**, que busca la capacidad de satisfacer las necesidades de las personas, ya que implica la gestión responsable de los recursos naturales, económicos y sociales, para garantizar la equidad entre la preservación del medio ambiente y el progreso. Una teoría llamada. "Tres pilares de la sostenibilidad" por Jhon Elkington, menciona que los tres pilares, fundamentales son el social, el ambiental y el económico ya que menciona que los tres aspectos son integrales para a la sociedad, para garantizar la sostenibilidad a largo plazo (Elkington, 1994)

Para la agenda del 2030 de "Desarrollo sostenible de las

naciones unidas" se crea las ODS con el fin de abordar los desafíos globales con 17 objetivos de desarrollo sostenible, que aboga desafíos mundiales que promueven la sostenibilidad y el desarrollo en todas las dimensiones sociales, como la erradicación de la pobreza en conjunto con la protección del medio ambiente, así mismo la promoción de la desigualdad de género. (Press, 1987)

La sostenibilidad, en el ámbito ambiental se refiere a la conservación de todos los recursos naturales, desde las mitigaciones del clima hasta la biodiversidad del planeta, la equidad en conjunto con los derechos humanos, puesto que se relaciona con la promoción del crecimiento urbano que se puede complementar con el **corredor verde**, es una infraestructura que está diseñada para ser implementada en áreas verdes para conectar espacios urbanos con zonas verdes, promoviendo la biodiversidad, la conectividad y la ecología, abriendo espacio a la recreación de las personas en las ciudades. En base al libro llamado "La ecología del paisaje en las ciudades" de Richard Forman, propone que el corredor verde o urbanismo eco sistemático son vitales y esenciales para mantener la conectividad ecológica en el paisajismo por medio de la vegetación, como el arbolado urbano los huertos urbanos puesto que estas fomentan las actividades de las personas, en su teoría dice que hay una importancia de implementar corredores verde urbano en las ciudades, permiten un mejor movimiento de las personas en las ciudades. Por otro lado, la teoría de Charles Beveridge menciona que al centrarse en la creación de espacios verdes se mejora la accesibilidad y genera mejores espacios accesibles, fomentando la recreación, la contemplación que contribuyen al bienestar físico de las personas y conductores de las ciudades. Matilda van den Bodch y William Bird en el libro llamado "Salud pública y sostenible en Estados Unidos" afirman lo mencionado de Forman, ya que se examina los corredores verdes como logran influir en la salud física y mantengan en los habitantes, al proporcionar espacios para actividades físicas de descanso, recreación y conexión con la naturaleza. El territorio destaca la importancia de implementar corredores verdes en las ciudades con la finalidad de impulsar estilos de vida activos y sustentables en entornos urbanos

VARIABLE INDEPENDIENTE

La **planificación urbana**, es la organización y el desarrollo de la gestión de las áreas urbanas que promueven el crecimiento y el equilibrio sostenibles, con el fin de mejorar las ciudades, en conjunto con políticas, estrategias y proyectos que guían a la utilización del suelo, vivienda, y transporte, a partir del estudio de la complejidad urbana, puesto que antes de una implementación de un proyecto, se necesita una evaluación exhaustiva de los temas económicos, sociales, ambientales y culturales que se necesitan para medir su efectividad y sostenibilidad.

Jane Jacobs en conjunto con Christopher Alexander, reconocen la complejidad del crecimiento insostenible en las ciudades y la inexistencia de enfoques valoren la vitalidad en las comunidades urbanas. En cambio, en otra teoría a partir de John Friedman buscan identificar los objetivos a través de una planificación a largo plazo en conjunto con estrategias que sean flexibles, considerando los diversos factores y actores de las ciudades en proceso de desarrollo.

Existen varios procesos y métodos que aportan a la planificación, como herramientas o sistemas geográficos que aportan en la examinación y distribución de la interrelación de elementos sociales y físicos, gracias a que proporcionan información para la intervención urbana. además, la participación ciudadana reconoce la importancia de los actores principales, que son los ciudadanos, por medio de en cuentas y métodos con el fin de involucrar a las personas a las necesidades e identificaciones de problemas y soluciones de un área de estudio.

En el libro "Planificación estratégica para organizaciones públicas" del autor (Bryson, 2018) plantea una teoría, sobre el proceso sistemático que utiliza por organizaciones para definir la dirección de un proyecto y el plazo y poder establecer objetivos y desarrollarlos, esta teoría de planificación, busca proponer el **ordenamiento territorial**, por medio del proceso de planificar y gestionar un territorio con un objetivo de promover el desarrollo y la equidad, por medio de parámetros sostenibles en áreas rurales y urbanas, en el libro "el poder de establecer límites" examina los límites

en conjunto con las fronteras, se prioriza en comprender las dinámicas, socioeconómicas, y culturales en la formación de un ordenamiento en las ciudades a nivel nacional.

En base a la teoría llamada "Estrategias de ordenamiento y desarrollo urbano" de Rafael Tuts, contribuye al desarrollo sostenible de las ciudades, con el fin de promover y distribuir de una manera equitativa y eficiente de los recursos en el espacio público, ya que se destaca la importancia de estrategias integradas de planificación y de **uso de suelo**, para regular la distribución y la ocupación en el territorio, a su vez regula y define las actividades que son prohibidas y permitidas en cada zona urbana o rural, con el objetivo de planificar y gestionar el desarrollo ordenado y sostenible para proteger al medio ambiente, según la teoría "Mixtura de usos de suelo urbano" de (Banerjee, 2018) afirma que la interrelación y diversificación del uso de suelo en áreas rurales y urbanas, se basan en crear la combinación de actividades, residenciales, institucionales, y creativas en un mismo sitio que puede generar varios beneficios como la reducción del desplazamientos y la creación de empleo y mejora el tejido social y económico del lugar.

Otra teoría que corrobora al uso de suelo es "El derecho a la ciudad" de (Montgomery, 2013) menciona que en las ciudades, el uso de suelo debe ser gestionado de manera democrática y participativa, garantizando el acceso a la ciudad, por medio de los recursos urbanos para las personas, ya que se conjunta con la planificación urbana ya que esta debe responder las necesidad y oportunidades, promoviendo áreas sociales justas tomando en cuenta a las personas en la toma de dediciones para crear espacios seguros y eficientes a través de **estrategias de diseño**, para abordar los problemas y desafíos con el fin de crear un servicio o producto, el libro llamado "Exploración en los estudios de diseño" de Richard Buchanan, propone que el diseño es una forma de intervenir por medio de la creación de soluciones de problemas, mediante las estrategias de diseño es importante comprender primero el contexto y las necesidades de las personas con el lugar.

En cambio, en el libro de llamado "Soluciones justas a través de las estrategias de diseño" de Peter Perakakis, describe que los problemas sociales, son desafíos de definir, mediante su teoría destaca que la necesidad de estrategias de diseño que sean flexibles, se puede adaptar y resolverla por medio de la participación ciudadana para abordar problemas complejos.

Para el libro "La forma intemporal de construir" menciona propone un enfoque de diseño centrado en los usuarios y en la creación de entornos significativos, por medio de esta territorial la implementación de estrategias como la atención al contexto y la creación de patrones arquitectónicos, logran promover la vitalidad y la cohesión social en las ciudades.

Así mismo el espacio público para, Whyte Genl, afirma que, al realizar la observación en espacios públicos, aboga por el entorno y los espacios públicos, por medio de esos problemas buscar priorizar y resolver esos conflictos, con la ayuda de la creación de espacios accesibles y atractivos con el fin de mejorar las ciudades y crear la **calle compacta**, ya que se caracteriza por tener una concentración de diferentes actividades y funciones en un espacio reducido, además suele estar diseñada y priorizada para el transporte no motorizado en el espacio público, reduciendo la utilización del automóvil, además en el artículo "Diseño orientado al peatón" menciona que la calle compacta se fundamenta en el enfoque del diseño orientado a las personas, que promueven la creación de entornos seguros e accesibles para los peatones.

Esto se enfoca en reducir la escala de las calles, con el fin de ampliar a las aceras, para poder lograr instalar mobiliario urbano, fomentando la interrelación social, además en la teoría de "Espacio público" menciona y afirma que se debe considerar las aceras como componente vital para el espacio público, y la **peatonalización** como el proceso del paso de los vehículos motorizados, en el cual acceden o prohíben o indican información en las ciudades con el fin de mejorar la seguridad de los peatones, reducir la velocidad y disminuir la contaminación ambiental, para promover la seguridad vial y fomentar el desarrollo de los espacios públicos e inclusivos. En el libro "Ciudades para la gente" de Jan Gehl, comenta que necesita priorizar el espacio peatonal sobre

los vehículos, destacando la importancia de crear entornos urbanos accesibles, seguros y atractivos que promuevan la interrelación de las actividades físicas en las ciudades. (JanGehl, 2010)

En cambio, en el libro "Las calles habitables" de Donald Appleyard, confirma lo que menciona Jan Gehl, puesto que en su teoría destaca como el **mobiliario urbano**, es el encargado de configurar los espacios urbanos y dar la experiencia a las personas de las ciudades que la habitan, en el ámbito del urbanismo y el diseño, una teoría que aborda el mobiliario urbano es "The social life of urban spaces" de (Whyte, 1980), analiza composición del mobiliario, como áreas de descanso, indicadores, mobiliario de iluminación. Están afectan a la interrelación sociales en los espacios públicos, ya que argumenta que un mobiliario bien diseñado puede fomentar la conexión entre las personas con el espacio y crear, espacios de encuentro o a su vez contribuir con la apropiación del espacio por parte de la comunidad.

Otro enfoque que analiza el mobiliario es los conceptos llamados "Espacios Positivos" propuesta por (Gehl, 2010) en su libro "Ciudades para la gente", ya que enfatiza la importancia de diseñar espacios urbanos que promueven la actividad física, y la interrelación social e inclusión de las personas sin importar su edad, su estado físico, En cambio en la teoría llamada "Derecho de ciudad" de (Lefebvre, 1968), menciona que la **infraestructura urbana** es la integración de varios elementos naturales, en áreas verdes, o elementos que complementen el desarrollo en las ciudades, como mobiliarios de descanso o de servicios, algunos de ellos utilizan las aguas pluviales en su beneficio, ya que contribuyen al bienestar humano y a la calidad de vía de las personas en la ciudad, ya que esta infraestructura proporciona una mejor conectividad en áreas públicas.

La teoría llamada "Teoría del diseño orientado al peatón" por parte de (Mohseni, 2015) menciona que al crear entornos urbanos que tengan infraestructura urbana, están logrando priorizar al peatón, como usuarios principales, mediante la planificación de las aceras amplias, calles seguras y espacios públicos accesibles ya que en esta teoría lo principal es promover la interacción social y el acceso equitativo en

conjuntos con las oportunidades al dar servicio. En cambio, una teoría llamada "Residencia urbana" afirma lo que menciona (Mohseni, 2015), ya que se centra en la promoción de la infraestructura en espacios urbanos, ya que reducen la dependencia del automóvil, y promocionan a las personas a circular por áreas que tengan mobiliario urbano. También es importante mencionar la ubicación del mobiliario urbano que lo complementa ya que es primordial, ubicarlas cerca de mercados, espacios verdes, y parques, implicando políticas de seguridad que gestionen y cuiden y priven su seguridad. (Cervero R., 1998)

Así también la "movilidad integrada" se refiere a la combinación de diferentes modos de transporte en un sistema unificado con el fin de proporcionar, varias opciones que convengan ante el desplazamiento de las personas en el transporte de un lugar a otro, estas intervenciones incluyen la combinación de transporte público, autobuses, y transporte privado ya que a lo largo de los años aborda desafíos del tráfico del conflicto vehicular en el transporte urbano al intervenir pero no poder controlar accesibilidad y el desplazamiento de las ciudades de una forma efectiva.

Unas de las teorías más discutidas son la de los autores Jeffrey Kenworthy y Peter Newman en el tema "Sostenibilidad y ciudad" que abogan por el cambio del transporte urbano, promoviendo métodos de transporte más sostenibles como el transporte público, enfocados en la bicicleta o caminar, buscando reducir la dependencia del utilizar los vehículos.

En cambio, para el libro "Desafíos para Europa y América del Norte", Sam Staley y Adrián Moore, argumentan y comparten lo que menciona Jeffrey puesto que los usuarios deben poder acceder fácilmente a una variedad de opciones de transporte y que sea de manera segura y fluida y eficiente con el fin de satisfacer las necesidades de los usuarios, esto implica la implementación de sistemas de coordinación en horarios y rutas entre diferentes métodos de transporte, por medio de la **intermodalidad urbana**, puesto que es la integración eficiente y efectiva en diferentes modos de transporte en la planificación de los sistemas de movilidad en entornos urbanos, en base a la teoría llamada "Movilidad sostenible" por parte de (Cervero R., 1998) que busca la

promoción de nuevos modos de transporte sostenibles, como el transporte público, con el objetivo de reducir la dependencia del automóvil para lograr mitigar los impactos contaminantes producida por el transporte en el medio ambiente que afecta directamente a la salud de las personas.

En cambio, en la teoría llamada "Orientación al transporte público" afirma que la creación de entornos urbanos, pueden fomentar el uso del transporte público, no motorizado, por medio de la planificación de infraestructuras que faciliten el acceso de conectividad entre diferentes modos de transporte.

La intermodalidad es el diseño orientado a la ubicación estratégica de la creación de corredores peatonales seguros, integrando los **sistemas de transporte inteligente**, puesto que es la renovación de información en conjunto con la tecnología llamada (TIC) un sistema de información que proporciona en tiempo real, la interrelación del espacio público con la ciudadanía, por medio de sensores y conectividad de internet por medio de dispositivos móviles, para ofrecer una mejora eficiencia a los usuarios. Según la teoría llamada "La señalética", incorpora los signos y símbolos utilizados para la comunicación en los entornos urbanos y arquitectónicos que se centran eficiente mente en la inteligencia, para proporcionar una base conceptual, con el fin de comprender como los elementos visuales y textuales influyen en el comportamiento de las personas en el espacio público.

La teoría llamada "La ciudad del mañana" de (Ratti, 2016) y Claudel, incorporan como técnica principal la tecnología digital en la conectividad que pueden transformarse la experiencia urbana, incluyendo el transporte público, ya que se destaca en la teoría con las señaléticas, pueden mejorar la eficiencia y el flujo vehicular al proporcionar información precisa a los usuarios que contribuyen a la ciudad la **micro vialidad**, del desplazamiento de las personas de un espacio determinado a otro por medio de modalidades como el transporte público, movilidad peatonal y ciclista y motorizada, en la teoría de movilidad sostenible a partir de Peter Newman y Jeffrey Kenworthy, proponen un enfoque de la movilidad, que buscan reducir la dependencia de los vehículos, y lograr

promover el transporte eficiente, que contribuya con el medio ambiente, por medio del transporte público, puesto que su teoría destaca por implementar políticas urbanas que fomente la equidad y la calidad de vida de las personas.

El libro contribuye a la teoría de Peter Newman, puesto que utilizan tecnologías digitales con el fin de recopilar y generar datos que transforman la movilidad y las ciudades, esta teoría destaca la importancia de la innovación y la participación de las autoridades y transportistas para la creación de ciudades inteligentes.

Para Creswell, examina como las personas experimentan y comprenden el espacio a través de la movilidad, que influye en la justicia espacial y social, ya que destaca la importancia de garantizar a las personas y a la capacidad de acceder a los recursos y oportunidades de manera equitativa. Estas dos teorías proporcionan un marco teórico integral ya que comprenden la movilidad para abordar los desafíos de la **seguridad vial**, ya que es el conjunto de políticas diseñadas para prevenir los accidentes de tránsito y reducir el índice de riesgo y lesiones para las personas en las avenidas, según el libro llamado "Seguridad vial y comportamiento humano" de Gavid Shinar, menciona como los factores humanos y los vehículos se complementan para influir en la seguridad vial, ya que se destaca la importancia de comprender el comportamiento de las personas al momento que conducen, y las desconcentraciones o problemas que embarcan en las ciudades.

En cambio, en la teoría "Principios prácticos en las vialidades" de Peter Baruya, menciona los principios principales de la seguridad vial y las mejoras prácticas para su cumplimiento, como es la ampliación de leyes y la revitalización y mantenimiento para evitar los accidentes de tráfico en las principales ciudades del mundo por medio de una coordinación entre diferentes actores, como autoridades del tránsito y estados que garanticen la implementación de políticas eficientes o estrategias como el **Smart Cities**, que se refiere a las ciudades inteligentes, que son entornos utilizados por medio de tecnologías en base a una información y a la comunidad llamada (TIC) con el fin de garantizar un correcto proceso de innovación en las ciudades, en base

a la teoría de Anthony Townsend llamada "Ciudades inteligentes", menciona que las ciudades están pasando por una adaptación en las nuevas tecnologías que abordan varios desafíos urbanos, como la congestión del tráfico, y la contaminación que causa la misma en las viviendas aledañas de la vía, la teoría enmarca la importancia de la participación de los gobiernos para implementar ejes tecnológicos para ciudades inclusivas y modernas. (Townsend, 2014)

En cambio, en la teoría de Matthew Claudel, llamada "La ciudad del mañana", busca implementar tecnologías emergentes, como el internet en las calles y avenidas (LOT), la cual busca analizar los datos del diario vivir de las ciudades, enmarca la importancia la adaptabilidad en la construcción de una ciudad inteligente que responda las necesidades de las personas. (The City of Tomorrow: Sensors, 2018)

En cambio, esta teoría llamada "Ciudades inteligentes de Gerhard Schmitt, afirma lo que mencionó Matthew y Townsend, que se necesita examinar la integración de la información y la participación de los ciudadanos para la planificación y gestión de ciudades inteligentes, ya que menciona que es importante visualizar y comprender el entorno en la toma de decisiones urbanas, basada en datos para una correcta intervención.

MARCO LEGAL

En las (ODS, 2015) aborda que el espacio público y la movilidad urbana como parte del desarrollo urbano con un enfoque sostenible en las ciudades del mundo, en la meta 11.2 para el 2030, busca proporcionar espacios urbanos con acceso a sistemas de transporte eficientes y sostenibles con la finalidad de mejorar la seguridad vial, mediante el espacio del transporte público.

En cambio, para la meta 3.9 busca reducir el índice de accidentes causados por los conflictos vehiculares, con la meta de construir una infraestructura de movilidad urbana segura que contribuya directamente al bienestar y la salud de las poblaciones. Según el código urbano y estándares urbanísticos en el artículo 45, busca mantener requisitos mínimos para el diseño de construcción en aceras, tratando de asegurar la accesibilidad de las personas con

discapacidad, así como el artículo 58, regula y protege los espacios públicos, incluyendo la prohibición de dañar o obstruir las aceras o equipamientos urbanos.

Según el código En la (CONSTITUCIÓN DEL ECUADOR, 2021) en el artículo 12, prevalece el derecho a una movilidad segura, accesible y universal, en cambio en el artículo 14, prevalecen el derecho a las personas a transcurrir ambientes sanos seguros, incluyendo ordenamientos territoriales y correctas planificaciones en las ciudades del Ecuador en conjunto con las provincias y municipalidades de coordinar y mantener la vialidad de los espacios públicos y avenidas principales.

En la ciudad de Ambato, según él (PDOT, 2023) se encuentra registrado a la parroquia de Santa Rosa como una parroquia rural. De acuerdo con el PUGS de Ambato 2023 se busca garantizar la accesibilidad de las personas y garantizar todo tipo de servicio en zonas urbanas y rurales, con el fin de prevalecer los derechos de las personas. contemplando el mantenimiento y ampliación de las aceras en zonas de alta afluencia, así como la regulación del espacio público.

La infraestructura vial de la parroquia de Santa Rosa, contiene vías de primer, segundo y tercer orden según el (MTOP, 2003), se determina que la vía principal de la parroquia es nominada como vía colectora de primer orden, que conecta de entrada y salida de las ciudades Guaranda – Ambato y conecta diferentes barrios, comunidades, y parroquias aledañas como la parroquia de Juan Benigno Vela y provincias de Bolívar y Chimborazo, según él (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial PDOT Cantón Ambato, 2020) la parroquia de Santa Rosa transcorre el transporte interprovincial como son las cooperativas de transporte Dorado, San pedrito, Guaranda, Bolívar, Baños, y la calle principal García Moreno que cuenta con una medida de un ancho de 12.16m y con una acera de 1.50 y retiros de 5m de lado a lado de la avenida.

Según el (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial PDOT Cantón Ambato, 2020) existen 3 líneas de transporte que prestan servicio de transporte que cubren rutas, que conectan o transcurren por la parroquia de Santa Rosa como

son las cooperativas de transporte Vía Flores que cubre la ruta de Izamba, Santa rosa, Manuelita Sáenz que cubre la ruta de las comunidades de San Pablo, El Quinche a la ciudad de Ambato.

En el artículo 34 del (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial PDOT Cantón Ambato, 2020), señala que los retiros frontales para edificaciones en avenidas tienen que ser de 5 metros con el fin de permitir la inclusión o ampliación de aceras peatonales o la ampliación de la vía.

En cambio, el (PUGS, 2033) en el artículo 15, menciona que los retiros laterales, posteriores deben ser de 3 metros, en cambio en áreas industriales y comerciales son de 4 metros, con el propósito de prevalecer la accesibilidad.

En artículo 417, del código orgánico territorial autónomo y descentralizado, considera que el espacio público contempla no solo espacios naturales ni por piedades públicas, sino también el mobiliario, movilidad, paradas de transporte.

En el artículo 42 del (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial PDOT Cantón Ambato, 2020) estipula la creación de carriles exclusivos para el transporte públicos y para bicicletas en avenidas principales, con la finalidad de promover el uso de transporte alternativo y lograr reducir la congestión, en cambio en el artículo 30 las vías colectoras el ancho mínimo de su carril es de 3.5 con un número de 2 carriles por cada sentido.

En el artículo 55 menciona que la instalación de señaléticas y semaforización en avenidas debe ser de lado a lado de 150 metros a 200 metros entre semáforos y de señaléticas en cada calle de serlo necesario.

En el artículo 65 del (COOTAD, 2019) el municipio ejerce la competencia de planificar y mantener la vialidad de las parroquias con el fin de desarrollar actividades productivas comunitarias que preservan el bienestar de las personas.

CAPÍTULO 3

MARCO METODOLÓGICO

LÍNEA Y SUBLÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Línea 1: El trabajo de intervención pertenece a la línea (EUT), estudios urbanos territoriales de la Universidad Indoamérica puesto que esta línea de investigación interviene los problemas relacionados con el ordenamiento territorial.

Sub línea: Se compone, de la planificación manejo y gestión de territorios rurales y urbanos, que analiza las soluciones de desarrollo y al resultado físico del territorio de estudio de la avenida García Moreno en la parroquia Santa Rosa en el cantón de Ambato.

DISEÑO METODOLOGICO

Enfoque de la investigación

La presente intervención se basa en un enfoque **cualitativo**, (Hernandez, 2003) menciona que el enfoque cualitativo es una manera de investigar y entender los fenómenos complejos, por medio de una perspectiva contextual e integral, para comprender las características y estudios etnográficos de la comunidad, cabe recalcar que se utilizara un proceso de levantamiento de información de las actividades en el espacio público, con el fin de mejorar las problemáticas en el corredor urbano llamado García Moreno en la parroquia de Santa Rosa, también cabe recalcar que en la avenida existe alto crecimiento comercial y se encuentra en un estado deplorable puesto que no existe ningún tipo de planificación y se busca proponer un propuesta con el fin de mejorar el entorno y la calidad de vida de los usuarios de la parroquia.

CAPÍTULO 3

MODALIDAD DE INVESTIGACIÓN

En la modalidad de investigación según (Hernandez, 2003) existen dos tipos de investigación **documental** se encarga de recopilar datos e información de diferentes documentos escritos, en este caso se utilizará documentos municipales como Geo portal de la ciudad de Ambato el PDOT de la parroquia de Santa Rosa, puesto que son los encargados de dar información confiable sobre el contexto de la ciudad y de la parroquia, en cambio la investigación de **campo** donde se realiza una recolección de datos y se identificara las actividades y actores principales en la parroquia que posterior mente servirán para identificar y resolver las problemáticas en el corredor urbano de la parroquia.

((Hernandez, 2003) menciona que existen 4 alcances en la investigación, la primera es la que encuentra temas existentes con poca documentación que genera un indicador de investigación innovador y novedoso, el segundo es el alcance descriptivo que se basa en la información existente de los contextos y sucesos, en el tercer lugar está el alcance en el cual se utiliza una variable que genera interacción con el fin de generar un análisis y un efecto, en resumen el enfoque explicativo se relaciona indirectamente con el alcance descriptivo por las causas y efectos.

Puesto que en esta intervención se utilizará el alcance **exploratorio, descriptivo y explicativo** puesto que no existen investigaciones referentes al corredor urbano en la avenida García Moreno en la Parroquia de Santa Rosa Ambato, también esta investigación se centrará en el alcance descriptivo puesto que se categorizará los componentes del espacio públicos, la movilidad con el fin de focalizar la información del uso correcto de los espacios públicos.

POBLACIÓN Y MUESTRA

En base al libro de (Hernandez, 2003) menciona que el muestra no probabilística se basa conveniencia o en el juicio del investigador es decir se basa en la selección de las personas esto se refiere a que se utilizara y se elijara a profesionales expertos en el ámbito y actores claves para entrevistar, el estudio se centrara en la parroquia de Santa Rosa la cual se divide por el corredor urbano García Moreno, además se utilizara las autoridades del área de estudio expertos en movilidad y actores principales como residentes, transportistas, comerciantes de la parroquia.

Perfil 1. TÉCNICO ESPECIALISTA

Tab.1
Perfiles de entrevista técnico urbanista 1

TÉCNICO URBANISTA						
PERFIL 1						
Nombre: Paula Belen Peñaherrera Pachar						
Especialidad: Rehabilitación Urbana y Restauración Arquitectónica						
Cargo: Cofundadora del estudio de arquitectura Terracota						
Público		Privado	x	Educación	Otro:	
APOORTE DE LA ENTREVISTA						



Aporta principalmente ideas innovadoras y soluciones creativas basadas en experiencias previas y estudios de casos exitosos en otros lugares, lo cual puede enriquecer las propuestas de intervención.

Perfil 2. TÉCNICO ESPECIALISTA

Tab. 2

Perfiles de entrevista técnico urbanista 2

TÉCNICO URBANISTA.

PERFIL 2						
Nombre: Luis Francisco Alvarez Miranda						
Especialidad: Urbanismo						
Cargo: Tecnico de Infraestructura						
Público		Privado	x	Educación	Otro:	
APORTE DE LA ENTREVISTA						
Aporta principalmente ideas innovadoras y soluciones creativas basadas en experiencias previas y estudios de casos exitosos en otros lugares, lo cual puede enriquecer las propuestas de intervención.						

Perfil 3. TÉCNICO ESPECIALISTA

Tab. 3

Perfiles de entrevista técnico urbanista 3

TÉCNICO URBANISTA.

PERFIL 3						
Nombre: Alexis Nahim Jorgge Patiño						
Especialidad: Mbarch Rehabilitación Urbana y Restauración Arquitectónica						
Cargo: Cofundadora del estudio de arquitectura Terracota						
Público		Privado	x	Educación	Otro:	
APORTE DE LA ENTREVISTA						
Aporta principalmente ideas innovadoras y soluciones creativas basadas en experiencias previas y estudios de casos exitosos en otros lugares, lo cual puede enriquecer las propuestas de intervención.						

Perfil 4. AUTORIDAD– COMERCIANTE.

Tab. 4

Perfil I de entrevista de la autoridad de la parroquia de Santa Rosa

AUTORIDAD - COMERCIANTE						
PERFIL 4						
Nombre: Juan Alcívar Naranjo Paredes						
Especialidad: Comerciante						
Cargo: Vocal del Eje de Gestión Económico Productiva y vial, GAD Parroquial Santa Rosa.						
Viveres		Farmacia		Restauran	x	Otro:
OBJETIVO DE LA ENTREVISTA						
El propósito de la entrevista es obtener información y la opinión sobre la situación actual de la avenida García del Sr. Juan Naranjo, Autoridad y propietario de uno de los comercios más emblemáticos de la parroquia.						

Perfil 5. ACTOR CLAVE

Tab. 5

Perfil de entrevista del actor principal de la parroquia de Santa Rosa

ACTOR PRINCIPAL- USUARIO DE LA PARROQUIA						
PERFIL 5						
Nombre: Juan Miguel Naranjo						
Especialidad: Ing. en Mecatrónica						
Cargo: PLANTA DE ENSAMBLAJE CIAUTO						
Residente	x	Comerciante		Población emigrante		Otro:
APORTE DE LA ENTREVISTA						
Sus respuestas nos ayudarán a comprender mejor las necesidades de los residentes y las expectativas de los y las soluciones potenciales para mejorar la movilidad y el espacio público en la zona.						

Perfil 6. TRANSPORTISTA.

Tab. 6

Perfil de entrevista del transportista.

TRANSPORTISTA									
PERFIL 6									
Nombre: Rómulo Lozada									
Especialidad: Presidente de la cooperativa Via Flores.									
Cargo: Presidente de cooperativas de transporte de Santa Rosa.									
	<input checked="" type="checkbox"/>	Transporte pesado		<input type="checkbox"/>	Taxi		<input type="checkbox"/>	Otro:	
APORTE DE LA ENTREVISTA									
La entrevista con el ingeniero Juan Naranjo ofrecerá una visión detallada y fundamentada en su experiencia diaria sobre los problemas puesto que onocende primera mano los desafíos diarios de la avenida, desde las paradas caóticas hasta la escasez de espacios para maniobrar. Estan dispuestos a colaborar para asegurar que las soluciones sean útiles tanto para los transportistas, como para los peatones que circulan por aquí.									



PERFIL DE ENTREVISTA.

Se plantea realizar en la investigación, entrevistas a actores principales con el fin de obtener aportes y conocer el estado actual para lograr un acercamiento al estado actual de la zona de estudio y generar un aporte desde el punto de vista de los actores, puesto que mediante los perfiles de los actores se ha realiza 6 perfiles, el primero es para conocer los lineamientos como normativas en la área de estudio y forma correcta de intervención, la segunda con el fin de obtener documentación y necesidades generales de la parroquia, la tercera es ver las afectaciones o mejorar en el comercio durante los últimos años, la cuarta es con el actor clave con la finalidad de conocer las problemáticas pasan en el corredor urbano, la quinta es las necesidades de los comerciantes y los problemas que conllevan día a día, el sexto hacia los transportistas con el fin de conocer sus problemas y necesidades a partir de su punto de vista.

PLAN DE RECOLECCIÓN Y PROCESAMIENTO DE DATOS.

Se busca desarrollar técnicas e instrumentos con el fin de facilitar la recolección de datos con el objetivo de facilitar el proceso de investigación y obtener criterios rápidos y eficientes para obtener la información.

OBJETIVO 1

Diagnosticar el estado actual del corredor urbano mediante el análisis documental por medio las entrevistas y la observación.

TÉCNICA: Observación

De acuerdo con (Creswell, J. W., 2014) define que la observación es un proceso de recopilación de información a través de la participación del registro sistemático las características y los comportamientos de los objetos o las personas que habitan un lugar.

INSTRUMENTO: Ficha de observación

Son una herramienta útil en la investigación de campo que permiten realizar un análisis a detalle que proporciona una descripción clara y específica de cada área. La manera eficaz de utilizar una ficha de observación es contar con un formato que registre la información relevante e importantes del área de estudio con un registro de fotografías del estado actual y en las condiciones en las que se encuentran.

En esta investigación se utilizará porque se realizará la observación ya que se visitará el área de intervención con el fin de visualizar el estado actual para valorarlas.

TÉCNICA: Entrevista.

La entrevista según (Creswell, 2014) es una técnica esencial en la investigación con el fin de obtener datos detallados sobre sucesos, problemas o sentimientos que consiste en realizar preguntas a un entrevistado y que sea capaz de responderla.

Esta investigación se realiza entrevistas a profesionales al tema de investigación en el diseño vial como también a autoridades de la parroquia y usuarios de la misma.

INSTRUMENTO: Guion

En el libro de (Creswell, 2014), nos menciona que el guion de una entrevista se compone por varios parámetros a tratar puesto que es una conversación, puesto que el investigador debe formular una pregunta coherente enfocada en el tema, en la cual debe existir una respuesta, pero el investigador debe realizar preguntas seleccionadas y personalizada para el tipo de entrevistador.

INSTRUMENTO 1: Documentos.

Enfocado en conocer el estado actual, sus características de la avenida Gracia Moreno.

INSTRUMENTO 2: Entrevistas a técnicos expertos en el tema.

Enfocado en conocer la forma o el tipo de referentes estrategias que utilizaría para una intervención urbana.

INSTRUMENTO 3: Entrevistas al actor principal, usuario de la parroquia.

Enfocado en conocer las necesidades, problemas, causas y efectos que acontecen en la parroquia.

INSTRUMENTO 4: Entrevistas a la autoridad, y comerciante

Enfocado en conocer la planificación vial y las necesidades de los comerciantes en la zona de estudio.

INSTRUMENTO 5: Entrevistas a los transportistas.

El actor clave, presidente del barrio centro del área de estudio.

Estos instrumentos servirán y responderán para la muestra de indicadores de acuerdo a los requerimientos.

PROCESAMIENTO DE DATOS.

El procesamiento de datos implica datos brutos para un análisis de interpretación según (Creswell, J. W., 2014) menciona que la recolección y organización de datos es un proceso esencial de descubrimiento o revelación de un producto o proceso cognitivo por medio de matrices.

En esta investigación se propone utilizara la tabulación de las entrevistas y representarlas a través de un mapa de insight, con el fin de conocer los puntos de vista de los usuarios de la zona de estudio mediante diferentes plataformas virtuales para identificar las necesidades, problemas en el corredor urbano García Moreno puesto que los resultados son obtenidos por medio de diagramas.

OBJETIVO 2

Analizar referentes urbanos mediante el análisis documental con el fin de obtener directrices del diseño urbano.

TÉCNICA: Análisis documental.

Es una técnica que analiza y examina los documentos originales de manera sistemática, puesto que se compone de varias etapas que incluyen la planificación y recolección de datos en cual el usuario solicita información. Creswell, J. W.

(2014)

Esta técnica permite a la presente investigación realizar un análisis por medio de la revisión documental de ordenanzas legales y artículos legales sobre el tema de investigación.

INSTRUMENTO: Fichas de contenido.

Las fichas de contenido se utilizan para agregar la información con fuentes de autoría, puesto que se clasifican de acuerdo a su tipo, una de ellas es la ficha de contenido personal, textual y de reseña estas generalmente integran la información. Creswell, J. W. (2014)

Por medio de este instrumento se genera una interacción de teorías o conceptos, con los cuales se analizan los autores principales, tomando en cuenta la autoría de cada autor en las normas APA de séptima edición.

INSTRUMENTO 1

Levantamiento de información de normas por entidades competentes de la ciudad de Ambato.

INSTRUMENTO 2

Se busca generar y utilizar estrategias de varios proyectos para levantar información para la generación del diseño del corredor urbano.

PROCESAMIENTO: TABULACIÓN DE INFORMACIÓN.

Se busca realizar un proceso de búsqueda bibliográfica de diferentes actores en el marco teórico para que fundamente la intervención, con la finalidad de conocer mejor y entender los conceptos de nuestra intervención que aportan como soporte teórico en la investigación.

OBJETIVO 3

Establecer una propuesta de diseño que fomente la seguridad y la accesibilidad en la movilidad y en el espacio público mediante el uso de herramientas 2D y 3D.

TÉCNICA: Representación 2D y 3D.

Es una técnica implica la creación y representación por medio de planos, secciones, diagramas que comunican o explican a detalle los elementos de diseño en 2D, así mismo la representación tridimensional en 3D, que sirve para visualizar y entender de manera real los objetos de estudio. (Ching, 2015)

Esta técnica permite a la presente investigación realizar una representación por medio de herramientas 2d y 3d que aporten a la visualización de elementos, técnicas estrategias implementadas en el espacio público y la movilidad en la avenida generando una visualización realista.

INSTRUMENTO: Herramientas digitales.

Las herramientas digitales son tecnologías en el diseño contemporáneo, que permiten crear representaciones que comunica y simular un diseño de forma precisa y detallada, en 3D se representa a través de herramientas como Achicad, Lumion y en 2D a través de herramientas como AutoCAD e ilustrador.

PROCESAMIENTO DE DATOS: Planimetría, renders.

A partir del proceso de investigación se busca realizar soluciones eficaces de fácil entendimiento como la planimetría que se refiere a la representación gráfica en un plano, mapa que muestra la distribución de elementos de un espacio. En cambio, los renders son un elemento fundamental de representación tridimensional arquitectónico, que se utiliza para crear recorridos virtuales, imágenes realistas que muestran cómo se vería un proyecto finalizado. (Ching, 2015)

RESUMEN DE PROCESAMIENTO DE DATOS

Tab. 8

Tabla resumen del desarrollo de los objetivos

	1	2	3
OBJETIVOS	Diagnosticar el estado actual del corredor urbano por medio las entrevistas y la observación.	Analizar referentes urbanos mediante el análisis documental con el fin de obtener directrices del diseño urbano	Establecer una propuesta de diseño que fomente la seguridad y la accesibilidad en la movilidad y en el espacios público mediante el uso de herramientas 2D y 3D.
TÉCNICAS	Entrevista y Observación	Análisis documental.	Representación 2D Y 3D
INSTRUMENTOS	Ficha de observación Tabulación de información	Fichas de contenido.	Herramientas digitales.
PROCESAMIENTO	Guion de entrevista Mapa e insight	Tabulación de información Mapa e insight	Renders Recorrido virtual Planos arquitectónicos

CAPÍTULO 4

ANÁLISIS Y RESULTADOS

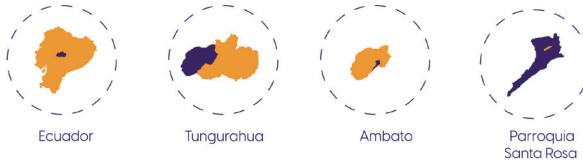
OBJETIVO 1

Diagnosticar el estado actual del corredor urbano mediante el análisis documental por medio las entrevistas y la observación.

DELIMITACIÓN

Figura 3

Delimitación de zona de estudio



Nota: Ubicación del área de intervención

El alcance de la intervención inicia en el estadio Druker Aguilar en la av. García Moreno y termina en la unidad educativa Santa Rosa comprendiendo la parte céntrica de la parroquia comprendida de 8 cuadras con una distancia aproximada de 783.64m de distancia y 11398.61m² en la avenida que pertenece a la parroquia de Santa Rosa en el cantón de Ambato perteneciente a la provincia de Tungurahua en el país del Ecuador.

NORMATIVAS

En el artículo 34 del (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial PDOT Cantón Ambato, 2020), señala que los retiros frontales para edificaciones en avenidas tienen que ser de 5 metros con el fin de permitir la inclusión o ampliación de aceras peatonales o la ampliación de la vía.

Además según el (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial PDOT Cantón Ambato, 2020) existen 3 líneas de

CAPÍTULO 4

transporte que prestan servicio de transporte a la parroquia que cubren rutas, que conectan con la ciudad de Ambato y transcurren por la parroquia de Santa Rosa como son las cooperativas de transporte Vía Flores que cubre la ruta de Izamba, Juan Benigno Vela, Manuelita Sáenz que cubre la ruta de las comunidades de San Pablo, El Quinche a la ciudad de Ambato.

En el cantón de Ambato, según él (PDOT, 2023) se encuentra registrado a la parroquia de Santa Rosa como una parroquia rural.

De acuerdo con el PUGS de Ambato 2023 se busca garantizar la accesibilidad de las personas y garantizar todo tipo de servicio en zonas urbanas y rurales, con el fin de prevalecer los derechos de las personas, contemplando el mantenimiento y ampliación de las aceras en zonas de alta afluencia, así como la regulación del espacio público.

aproximada de 783.64m de distancia y 11398.61m² en la avenida que pertenece a la parroquia de Santa Rosa en el cantón de Ambato perteneciente a la provincia de Tungurahua en el país del Ecuador.

AREA DE ESTUDIO ESPECIFICO

El área de estudio se enfoca específicamente en el casco central de la parroquia de Santa Rosa, ubicada en el barrio centro debido las problemáticas que se desarrollan en el ámbito de movilidad peatonal y vehicular a causa del potencial crecimiento comercial que existe en la avenida García Moreno, puesto que es la principal avenida que conecta directamente con comunidades, parroquias y provincias, permitiendo el paso del transporte pesado y el transporte interprovincial y privado.

Figura 4

Área de estudio

AREA DE ESTUDIO ESPECIFICO

Parroquia Santa Rosa
Barrio Centro.



Nota: Adaptado de fuente plan de desarrollo y ordenamiento territorial de la parroquia de Santa Rosa (2024)

ESTRUCTURA CLIMÁTICA

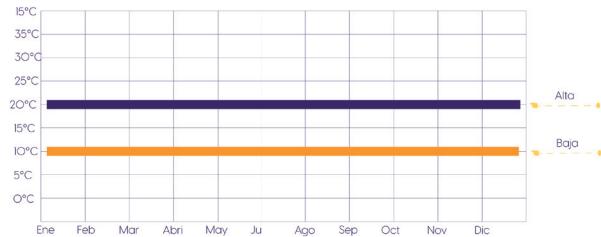
Tipo de clima

El clima en la ciudad de Ambato se considera como cálido y templado, ya que su temperatura es de 11.61° y con precipitaciones de 1402mm por año, esto provoca una inestabilidad en los veranos que no se pueden ser definidos.

Temperatura máxima y mínima de Ambato

Figura 5

Temperaturas máximas y mínimas del cantón Ambato



Nota: Adaptado de fuente spark (2024)

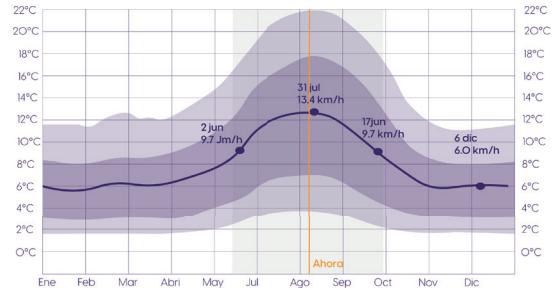
VIENTOS

Los vientos dependen de la topografía local, su ubicación y la fecha, la mas ventosa en el año se registra desde el 2 de julio hasta el 17 de septiembre, con una velocidad de 9.7Km por hora, además, el día con mas fuerza de viento se registra el 32 de julio con un promedio de velocidad de 13.4km por hora. (Spark, 2024)

REPORTE SOBRE LA VELOCIDAD PROMEDIO DEL VIENTO EN EL CANTÓN DE AMBATO.

Figura 6

Temperaturas máximas y mínimas del cantón Ambato

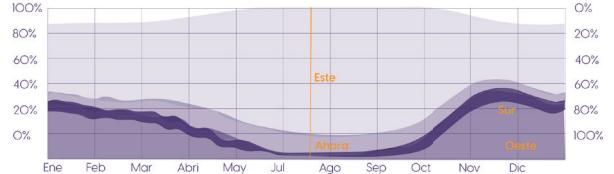


Nota: Adaptado de fuente spark (2024)

DIRECCIÓN DEL VIENTO EN AMBATO

Figura 7

Dirección del viento en el cantón Ambato



Nota: Adaptado de fuente spark (2024)

DIRECCIÓN PREDOMINANTE DEL VIENTO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA

Figura 8

Estudio de vientos durante un año

DIRECCIÓN PREDOMINANTE DEL VIENTO



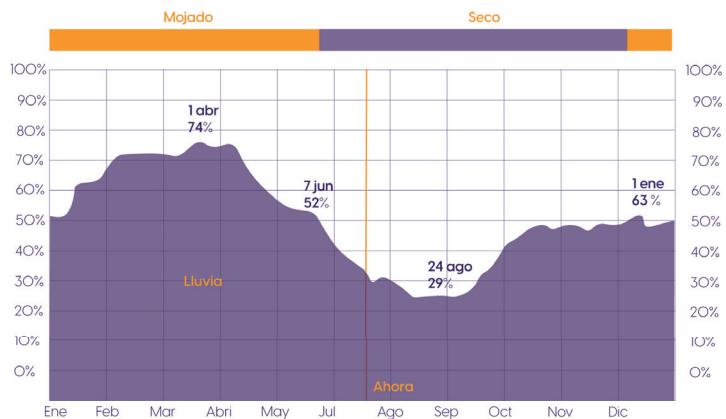
Nota: Adaptado de fuente plan de desarrollo y ordenamiento territorial de la parroquia de Santa Rosa (2024)

LA PRECIPITACIÓN PLUVIAL.

La época más lluviosa empieza desde el 5 de diciembre al 7 de junio con un 52% de posibilidades, marca el día más húmedo en Ambato el 1 de abril con un 74% de probabilidades, además su precipitación es de 1402mm al año (Spark, 2024)

Figura 9

Porcentaje de probabilidad de precipitaciones



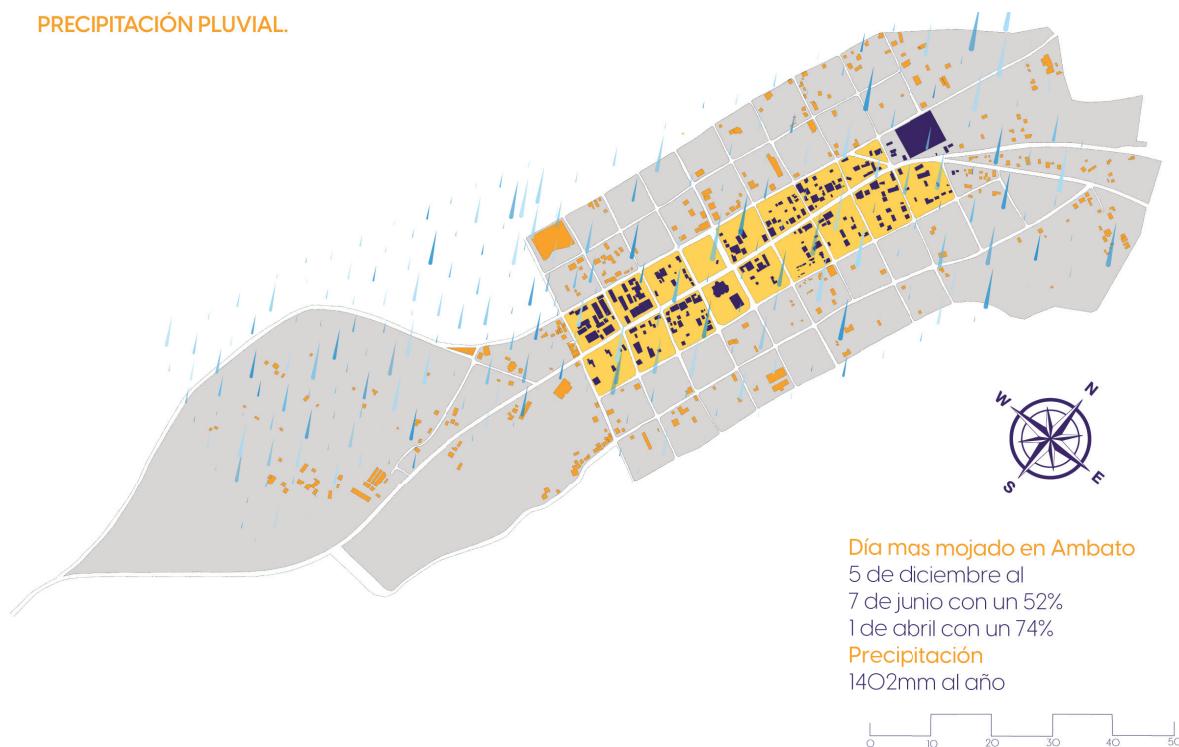
Nota: Adaptado de fuente spark (2024)

LLUVIAS EN SANTA ROSA.

Figura 10

Dirección de lluvias predominantes en Santa Rosa

PRECIPITACIÓN PLUVIAL.



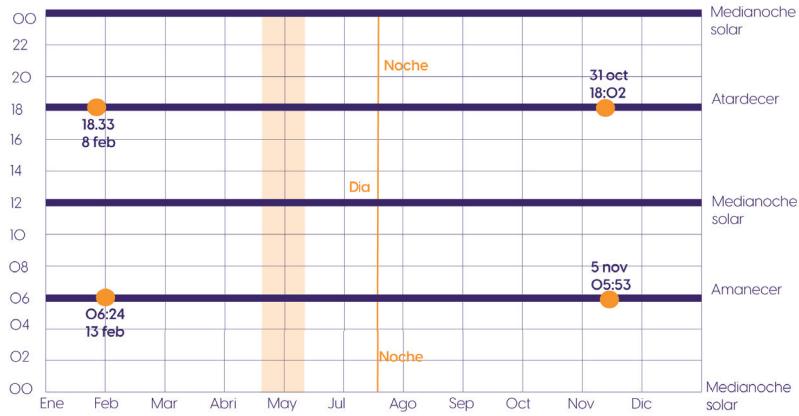
Nota: Adaptado de fuente plan de desarrollo y ordenamiento territorial de la parroquia de Santa Rosa (2024)

ASOLAMIENTO

La salida del sol en la ciudad de Ambato es el de 5 de noviembre a las 5:53 en cambio, en la tarde sale el sol el 13 de febrero a las 6:24am, además la puesta más temprana es el 31 de octubre a las 18:02pm y el tardío es el 8 de febrero a las 18:33 (Spark, 2024)

Figura 11

Asoleamiento en la ciudad de Ambato



Nota: Adaptado de fuente spark (2024)

ASOLAMIENTO EN SANTA ROSA.

Figura 12

Asoleamiento en la ciudad de Ambato

ESTUDIO DEL ASOLEAMIENTO DURANTE EL AÑO



Nota: Adaptado de fuente plan de desarrollo y ordenamiento territorial de la parroquia de Santa Rosa (2024)

ESTRUCTURA GEOGRÁFICA

El área de intervención se ubica en el país de Ecuador, al sur en provincia de Tungurahua cantón de Ambato específicamente en el kilómetro 8 en la vía Guaranda, además forma parte desde la ciudad de Ambato hasta el límite bajo de los páramos.

Figura 13

Límites geográficos de la parroquia Santa Rosa

NORTE	Cantón Ambato
SUR	Cantón Tisaleo y parroquia Juan Benigno
ESTE	Parroquia Huachi Grande
OESTE	Parroquia Guisapincha y Pasa

ESTRUCTURA ECOLÓGICA - FLORA

En el paisaje en la parroquia de Santa Rosa existe varias especies de plantas nativas, al igual que muchas plantas exóticas que se han adaptado a la zona debido al clima se han adaptado eficazmente, en los predios de los usuarios de la zona de intervención se identifica una gran variedad de cultivos, que se extiende hasta los páramos del Ecuador.

PLANTAS NATIVAS

Figura 14

Plantas nativas de la parroquia Santa Rosa

Nombre común	Nombre científico	Imagen
Liquen Fruticoso	Usnea Barbata	
Trébol	Trifolium repens	
Floripondio	Bugmancia arbórea	

PLANTAS EXÓTICAS

Figura 15

Plantas exóticas de la parroquia Santa Rosa

Nombre común	Nombre científico	Imagen
Sigse	Cortaderia jubata	
Eucalipto	Eucalyptus globulus	
Capuli	Prunus serotina	
Atzera	Salvia sp	
Tuna	Opuntia ficus-iridica	
Penco Chahuarquero	Agrave americana	
Nogal	Junglas neotropica	

PLANTAS MEDICINALES

Figura 16

Plantas medicinales de la parroquia Santa Rosa

Nombre comun	Nombre cientfico	Imagen
Ortiga negra	<i>Urtica urens</i>	
Ruda	<i>Ruta graveolens</i>	
Sabila	<i>Aloe vera</i>	
Lengua de vaca	<i>Rumex crispus</i>	
Diente de leon	<i>Taraxacum officinale</i>	

CULTIVOS

Tabla 17

Cultivos de la parroquia Santa Rosa

Nombre comun	Nombre cientfico	Imagen
Maiiz	<i>Zea mays</i>	
Papa	<i>Solanum tuberosum</i>	
Mellocos	<i>Ullucus tuberosum</i>	
Zanahoria	<i>Daucus carotia</i>	
Ocas	<i>Oxalis tuberosa</i>	
Moras	<i>Rubus glaucus</i>	
Frutillas	<i>Fragaria vesca</i>	

FAUNA

Tabla17

Fauna de Santa Rosa

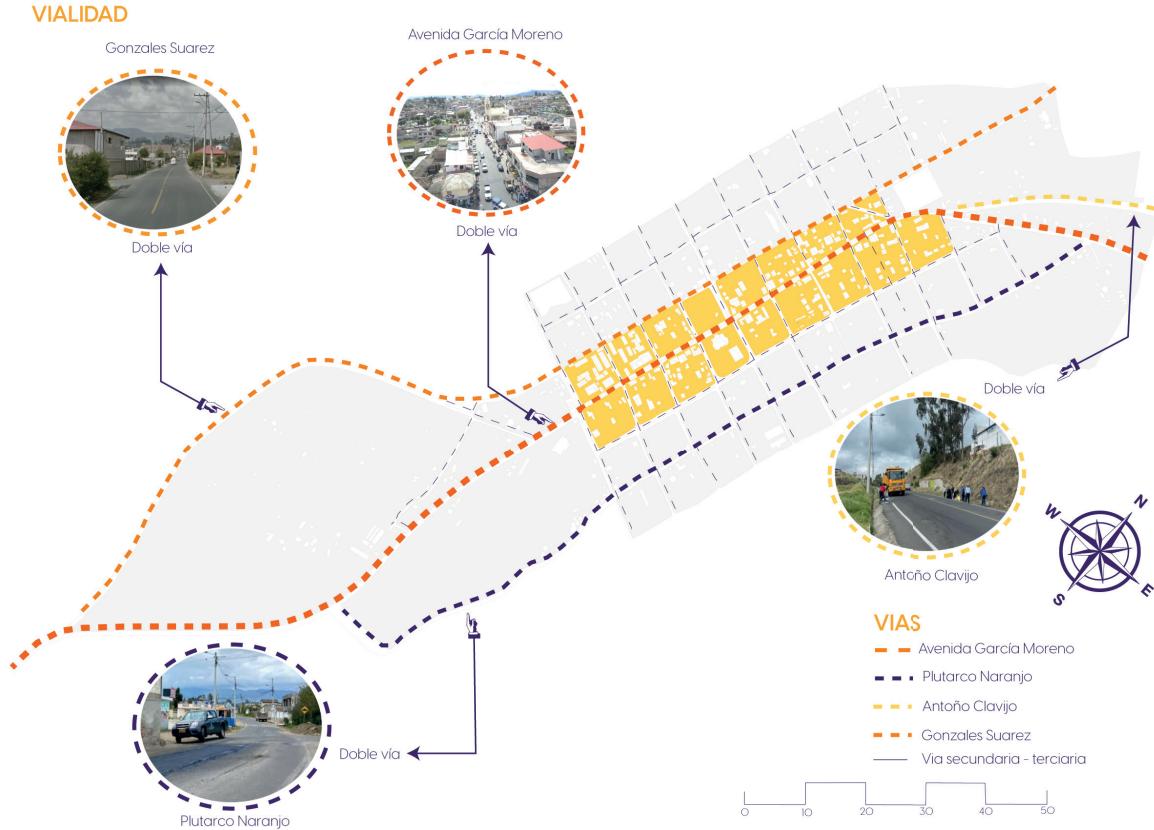
Nombre comun	Nombre cientifico	Imagen
Chucuri	<i>Mustela frenata</i>	
Conejo	<i>Sylvilagus brasiliensis</i>	
Raposa	<i>Didelphis albiventris</i>	
Raton andino paramo	<i>Thomasomys rhoadsi</i>	
Buho	<i>Asio stygius</i>	
Curiqingue	<i>Phalcoboenus carunculatus</i>	

CONTEXTO URBANO

En la vialidad se identifica 3 accesos principales en la parroquia Santa Rosa, conformado por la avenida principal García Moreno como su eje principal y sus vías secundarias son la avenida Plutarco Naranjo, Antonio Clavijo y Gonzáles Suarez.

Figura 19

Vialidad de la parroquia Santa Rosa

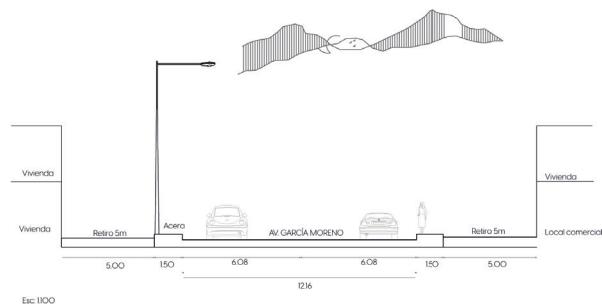


CORTE DE LA AVENIDA GARCÍA MORENO.

La avenida García Moreno, presenta un pavimento y banquetas en su mayoría llegan a ser de asfalto y sus aceras de adoquín y asfalto.

Figura 20

Corte de la avenida García Moreno



EQUIPAMIENTO

En cuanto a los equipamientos de la parroquia Santa Rosa, se evidencia que se encuentran divididos aledaños de la avenida García Moreno.

Figura 21

Cudro de equipamientos de la parroquia de Santa Rosa

Nombre	Tipo	Imagen
ESTADIO DUNKER AGUILAR.	Equipamiento Recreativo.	
IGLESIA SANTA ROSA.	Equipamiento de Culto.	

Nombre	Tipo	Imagen
PARQUE CENTRAL	Equipamiento recreativo.	
COLISEO	Equipamiento Recreativo.	
GAD PARROQUIAL	Equipamiento de servicios administrativos	
CEMENTERIO	Equipamiento funerario	
MERCADO	Equipamiento de Comercio	
UNIDAD EDUCATIVA SANTA ROSA BLOQUE 1	Educación	
UNIDAD EDUCATIVA SANTA ROSA BLOQUE 2	Educación	

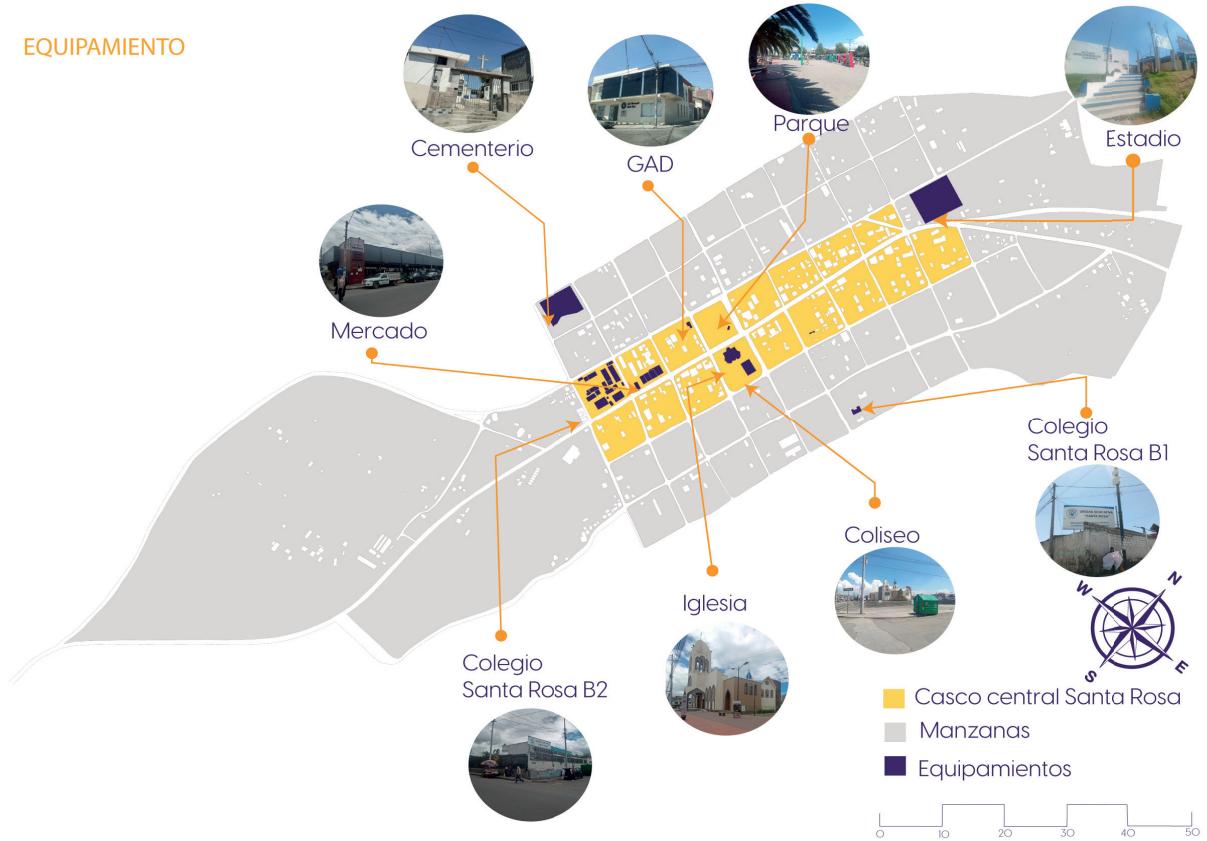
Nota: Adaptado de fuente plan de desarrollo y ordenamiento territorial de la parroquia de Santa Rosa (2024)

MAPA DE LOS EQUIPAMIENTOS DEL CASCO CENTRAL DE LA PARROQUIA SANTA ROSA.

Figura 22

Mapa de equipamientos de la parroquia de Santa Rosa

EQUIPAMIENTO



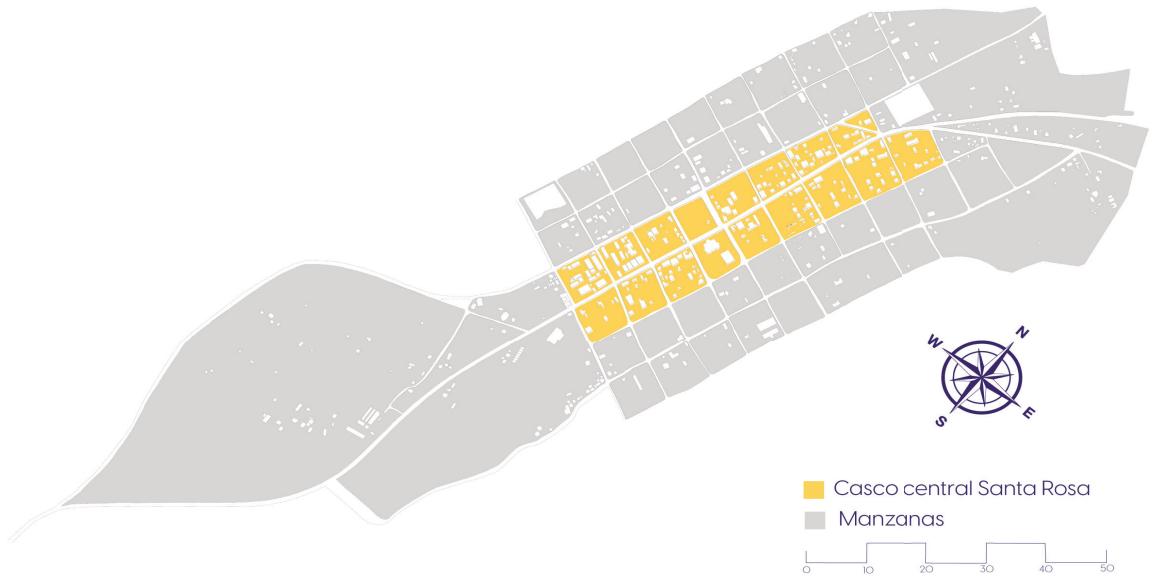
TRAMA

En el casco central de la parroquia de Santa Rosa, se encuentra una trama en damero (cuadrículada), además debido a la formación de las manzanas de cada zona

Figura 23

Trama de la parroquia de Santa Rosa

TRAMA



ALTURAS DE EDIFICACIONES EN EL CASCO CENTRAL DE LA PARROQUIA SANTA ROSA

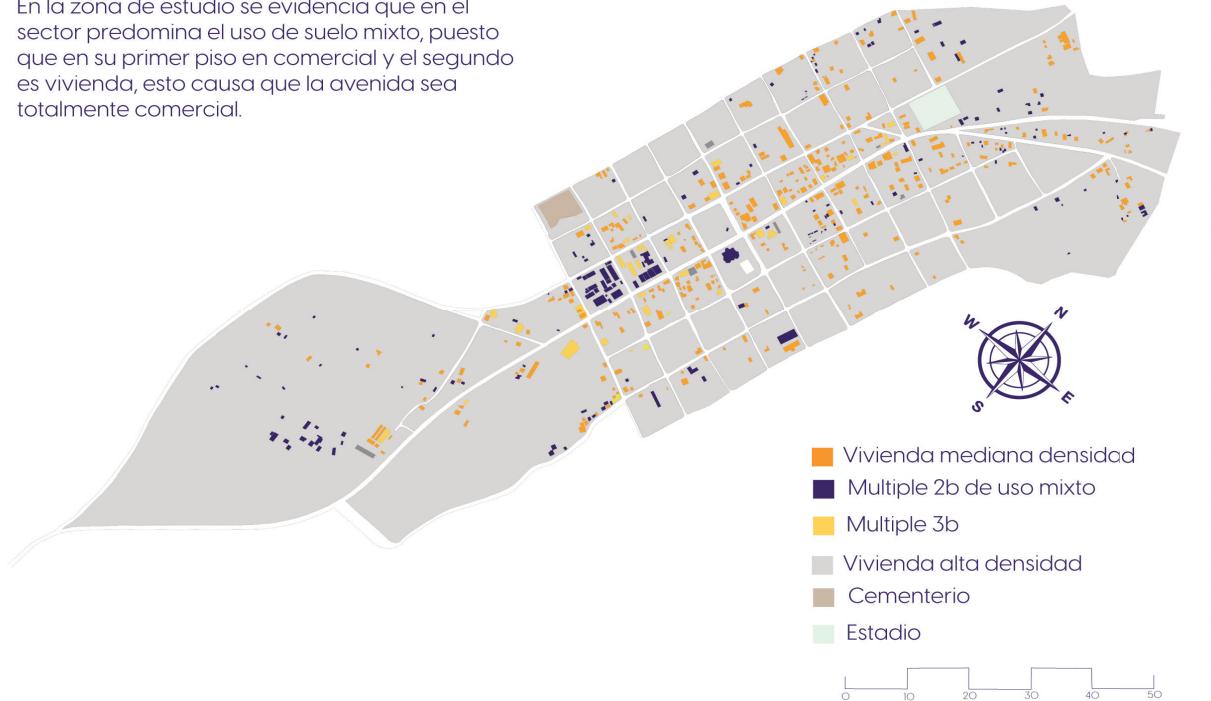
En la zona de estudio, predomina el uso de suelo mixto, puesto que en su primer piso es comercial y el segundo es vivienda, esto causa que la avenida sea totalmente comercial.

Figura 24

Altura de edificaciones de la parroquia de Santa Rosa

USO DE SUELO

En la zona de estudio se evidencia que en el sector predomina el uso de suelo mixto, puesto que en su primer piso es comercial y el segundo es vivienda, esto causa que la avenida sea totalmente comercial.



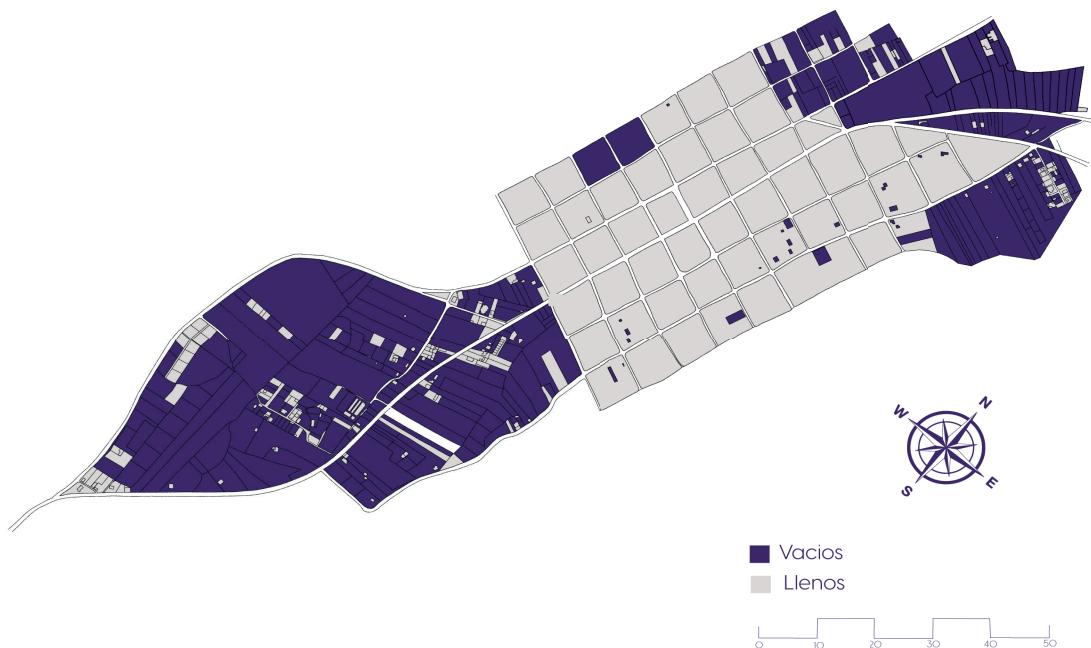
LLENOS Y VACÍOS

En el casco central de la parroquia de Santa Rosa, se encuentra una trama en damero (cuadrículada), además debido a la formación de las mazanas de cada zona

Figura 25

Trama de la parroquia de Santa Rosa

LLENOS Y VACIOS



ÁREAS VERDES.

En la zona de estudio, existe una zona agrícola pero el crecimiento urbano avanza desmedidamente.

Figura 26

Áreas verde de la parroquia de santa Rosa

VEGETACIÓN Y ÁREAS VERDES



TABULACIÓN DE LA ENTREVISTA.

Figura 27

Autores principales de la investigación



1-TÉCNICOS URBANISTAS.

Objetivo de la entrevista

Obtener una comprensión detallada y experta sobre las propuestas, desafíos y oportunidades relacionadas con la intervención urbana con enfoque en la movilidad integrada en la avenida García Moreno.

Aporte de la entrevista

Aporta principalmente ideas innovadoras y soluciones creativas basadas en experiencias previas y estudios de casos exitosos en otros lugares, lo cual puede enriquecer las propuestas de intervención.

Pregunta 1: ¿Estarías de acuerdo con la realización de una intervención urbana enfocada en la movilidad y en el espacio público en esta avenida y por qué?

1-Paula Belén Peñaherrera Pachar

- Sí, una propuesta de mejoramiento urbano le aportaría un gran cambio a esta avenida, puesto que podría marcar un nuevo eje en cuanto a adaptabilidad de una integrada. A largo plazo, este modelo podría replicarse a mayor o menor escala en vías cercanas, lo que traería consigo una rehabilitación integral de toda la parroquia.

2-Alexis Nahim Jorge Patiño

- Es fundamental el desarrollo de propuestas urbanas que mejoren las condiciones de movilidad en todos sus ámbitos (peatonal y vehicular) porque permite asegurar que las diferentes dimensiones del espacio urbano se integren y ofrezcan condiciones de habitabilidad pertinentes con los diferentes usuarios del espacio público.

3-Luis Francisco Álvarez Miranda

- Sí, considero que cualquier intervención arquitectónica destinada a mejorar la movilidad y el espacio público es siempre acertada, siempre y cuando se tomen en cuenta criterios importantes y se busque proporcionar un

mejor entorno para la comunidad.

Pregunta 2: ¿Qué materiales, tecnologías y métodos utilizarías para llevar a cabo esta intervención urbana enfocada en la movilidad de manera eficiente y sostenible?

1-Paula Belén Peñaherrera Pachar

- En términos de materiales, es crucial considerar características sostenibles. Por ejemplo, al seleccionar pavimentos para aceras, es adecuado tener en cuenta la permeabilidad para permitir que el suelo respire. Esto ayuda a evitar la acumulación de calor y la reflectancia, contribuyendo así a un entorno más fresco y comfortable. En cuanto a tecnología, la implementación de sistemas de energía renovable en postes de luz, paradas de autobús y demás equipamientos. Los paneles solares hoy en día son la mejor opción por su fácil instalación, rendimiento y sustentabilidad.

2-Alexis Nahim Jorge Patiño

- Es fundamental contrarrestar el uso de materiales pétreos debido a que no permiten que las condiciones medioambientales sean óptimas para el espacio público, por ellos sería pertinente el uso de materiales naturales en espacios donde se puedan colocar, así también es fundamental la implementación de materiales que aseguran una movilidad segura para personas con movilidad reducida.

3-Luis Francisco Álvarez Miranda

- Creo que se deben considerar pavimentos permeables que no reflejen la luz solar, priorizando materiales amigables con el medio ambiente y el suelo. Además, es esencial implementar un manejo eficiente y responsable de recursos como el agua, utilizando tecnologías de riego avanzadas y aprovechando la luz solar para cargar paneles que alimenten el sistema de iluminación nocturna. Lo importante es encontrar un equilibrio entre los diversos métodos disponibles y combinarlos eficazmente.

Pregunta 3: ¿En qué referentes o modelos urbanos te basarías para diseñar y planificar la intervención en esta avenida y por qué consideras estos referentes relevantes?

1-Paula Belén Peñaherrera Pachar

- Un ejemplo específico para mencionar son las ramblas en la ciudad de Barcelona. Me parece interesante aplicar un modelo similar, donde se priorice la movilidad del peatón sobre la del vehículo. Además, este enfoque da lugar a la generación de áreas verdes, así también como la creación de espacios de esparcimiento y descanso, todo esto fomentaría la apropiación y vinculación de la población local con su entorno.

2-Alexis Nahim Jorge Patiño

- Los modelos urbanos enfocados en movilidad europeos tienen características importantes que se podrían adaptar al contexto local. Sin duda modelos como los implementados en ciudades como Copenhague, Barcelona o París son importantes debido a que estos siempre priorizan al desarrollo de actividades y traslados a pie por sobre los de los vehículos, en donde no se los deja de lado, pero si limita su circulación.

3-Luis Francisco Álvarez Miranda

- Considero que Barcelona es una ciudad ejemplar en cuanto a intervenciones en el espacio urbano. A lo largo de su historia, se han llevado a cabo procesos cuyo objetivo principal es dotar al peatón de espacio público de calidad. Desde el modelo urbano basado en las manzanas de la trama de Cerdá, hasta los planes actuales para mejorar aún más la calidad de los espacios públicos, Barcelona ha demostrado un compromiso continuo con el bienestar de sus ciudadanos. Actualmente, se están implementando ejes verdes que multiplicarán por diez la cantidad de áreas verdes disponibles para la población. Estas intervenciones promueven el uso del espacio público mediante la incorporación de mobiliario urbano, áreas verdes y comercios de proximidad.

Pregunta 4: ¿Considerarías la implementación de una barrera verde en la avenida para reducir la contaminación, qué tipo de vegetación y diseño utilizarías para maximizar su eficacia?

1-Paula Belén Peñaherrera Pachar

- Es una opción acertada por su característica de sostenibilidad y el significativo aporte que representa para la renovación de aire. En cuanto al diseño de esta barrera, se puede optar por vegetación de diferentes especies de árboles y arbustos, con la intención de que esta forme un paisaje mucho más diverso, una opción ideal son las coníferas. Sin embargo, un aspecto a considerar es su implantación, puesto que esta no deberá comprometer el tránsito seguro de los peatones. Una solución puede ser clasificar zonas por el tiempo de permanencia de los usuarios, de esta forma se focalizarán aquellas de estancia media y larga donde la implantación de barreras vegetales será mucho más requerida.

2-Alexis Nahim Jorge Patiño

- En la implementación de vegetación, es crucial considerar el tipo de plantas, especialmente en relación con las raíces, para evitar que dañen la capa de rodadura o las instalaciones del espacio público. Se debe priorizar la dotación de vegetación autóctona. Si la vegetación se encuentra en una avenida, también es importante tener en cuenta la altura de las plantas para evitar interferencias con la visibilidad de los conductores, al tiempo que se proporcionan áreas de sombra para los peatones.

3-Luis Francisco Álvarez Miranda

- No necesariamente, los espacios verdes pueden ser implementados en cualquier espacio, en lo personal se debería priorizar los espacios por donde circula el peatón por sobre el vehículo debido a que los peatones serían los principales beneficiarios. Con la colocación de una barrera verde no se reduce la contaminación, los vehículos reducirán su velocidad, cambiarán sus rutas, pero no ayudaría a la reducción de la contaminación.

Pregunta 5: ¿Cómo planificaría el espacio público en esta avenida para fomentar la interacción social y el uso comunitario, qué elementos incluirías para mejorar su funcionalidad y atractivo?

1-Paula Belén Peñaherrera Pachar

- Para ello es importante conocer cuáles son las necesidades de la población local específicamente, puesto serán ellos quienes utilizarán estos espacios de manera continua. La clave es diseñar espacios multifuncionales que puedan adaptarse a las diferentes actividades que sus usuarios requieran. Por otra parte, es crucial considerar un diseño que genere en el usuario una sensación de seguridad. Esto se consigue de varias formas, una en específico es a través de la iluminación adecuada, muy importante puesto que mejora la funcionalidad del espacio público durante las noches, sino que también fomenta la realización de nuevas actividades.

2-Alexis Nahim Jorge Patiño

- La dotación de mobiliario urbano para el descanso, así como la instalación de mobiliario activo para el uso infantil, son actividades fundamentales en un espacio urbano. Además, fomentar el comercio de proximidad es esencial. Considerar estos tres aspectos es crucial para abordar el diseño de este espacio.

3-Luis Francisco Álvarez Miranda

- Existen diferentes estrategias que se podrían utilizar para un proyecto eficiente, entre ellos la reducción del espacio destinado al estacionamiento, aumentando la sección de las veredas lo que daría mayor seguridad al peatón y podría surgir nuevas formas de interacción dentro del espacio público. La colocación de zonas 3O, 4O, 5O, etc. son intervenciones óptimas para controlar el flujo vehicular y mejorarla.

2- AUTOR PRINCIPAL - USUARIO DE LA PARROQUIA.

Nombre: Juan Miguel Naranjo

Especialidad: Ing. en Mecatrónica

Cargo: PLANTA DE ENSAMBLAJE CIAUTO – PROPIETARIO DE RESTAURAN, FARMACIA, FERRETERÍA.

Objetivo de la entrevista

Sus respuestas nos ayudarán a comprender mejor las necesidades de los residentes y las expectativas de los y las soluciones potenciales para mejorar la movilidad y el espacio público en la zona.

Aporte de la entrevista

Actualmente, el principal problema que veo en la avenida García Moreno es la congestión vehicular. La falta de organización en el tráfico genera demoras y complicaciones tanto para los peatones como para los conductores.

Además, la escasez de estacionamientos adecuados hace que muchos vehículos se estacionen en lugares no permitidos, obstruyendo aún más el flujo de tráfico.

Pregunta 1. ¿Cuál es el problema que percibe en la avenida García Moreno actualmente?

Actualmente, el principal problema que veo en la avenida García Moreno es la congestión vehicular. La falta de organización en el tráfico genera demoras y complicaciones tanto para los peatones como para los conductores.

Además, la escasez de estacionamientos adecuados hace que muchos vehículos se estacionen en lugares no permitidos, obstruyendo aún más el flujo de tráfico.

Pregunta 2. ¿Desde tu punto de vista, ¿qué se puede decir del comercio en la avenida?

El comercio en la avenida García Moreno es vibrante y

variado, pero se ve afectado por la congestión y la falta de espacios de estacionamiento para los clientes.

Los comerciantes a menudo se quejan de las dificultades que tienen para encontrar estacionamiento, lo cual impacta negativamente en las ventas. A pesar de estos desafíos, la avenida sigue siendo una arteria comercial vital en la parroquia.

Pregunta 3. De manera general ¿Cuáles son las necesidades con respecto a la avenida García Moreno?

Las necesidades principales de la avenida García Moreno incluyen mejorar la organización del tráfico, crear más lugares para estacionar y embellecer las aceras para los peatones. Sería genial contar con más áreas verdes y espacios públicos donde la gente pueda relajarse y disfrutar del ambiente.

Además, una iluminación y seguridad mejoradas son esenciales para que tanto los residentes como los visitantes se sientan protegidos.

Pregunta 4. ¿Cómo usuario de la parroquia que aspiración espera de la intervención en el espacio público?

Espero que las mejoras en el espacio público conviertan la avenida en un lugar más fácil de disfrutar para todos, residentes y visitantes por igual.

Me encantaría ver menos tráfico, más orden y nuevas infraestructuras como aceras mejoradas que faciliten desplazamientos más seguros, además, sería maravilloso contar con más áreas verdes para embellecer el entorno y mejorar la calidad de vida de toda la comunidad

Pregunta 5: ¿Considera necesario que se implemente vegetación en la avenida?

Creo firmemente que es crucial incorporar vegetación en la avenida. La presencia de árboles y plantas no solo embellece el área, sino que también ayuda a purificar el aire y ofrece sombra, lo cual es fundamental durante los días calurosos. Además, las zonas verdes pueden convertirse en

lugares de recreo y descanso para los peatones, haciendo que la avenida sea más acogedora y agradable para todos.

3- AUTORIDAD - COMERCIANTE

Nombre: Juan Alcívar Naranjo Paredes

Especialidad: Comerciante Víveres

Cargo: Vocal del Eje de Gestión Económico Productiva y vial, GAD Parroquial Santa Rosa. Farmacia Restauran

Objetivo de la entrevista

El propósito de la entrevista es obtener información y la opinión sobre la situación actual de la avenida García del Sr. Juan Naranjo, Autoridad y propietario de uno de los comercios más emblemáticos de la parroquia.

Aporte de la entrevista

La entrevista con el ingeniero Juan Naranjo ofrecerá una visión detallada y fundamentada en su experiencia diaria sobre los problemas y posibles mejoras en la avenida García Moreno.

Pregunta 1: ¿Qué cambios esperaría en la avenida para mejor la accesibilidad para sus clientes?

Espero que pronto veamos cambios significativos en la gestión del tránsito y la movilidad en la avenida. En este momento, el mayor problema es que los conductores de buses interprovinciales no respetan las paradas oficiales y se detienen donde les resulta más conveniente. Esto causa caos y desorden. Es esencial que se instale una señalización adecuada y que las autoridades realmente controlen y sancionen a quienes no respetan las normas de tránsito. También considero que es crucial buscar alternativas para mejorar la movilidad y la accesibilidad en la avenida principal. El comercio en la parroquia está creciendo, y necesitamos un entorno ordenado y accesible para nuestros clientes.

Pregunta 2: ¿Considera importante incluir espacios de estacionamiento de vehículos en la nueva planificación de la avenida?

Incluir espacios de estacionamiento en la avenida es complicado debido al intenso tráfico y a la necesidad de respetar las paradas de buses. No podemos permitir más estacionamientos en la vía principal, pero estamos estudiando otras calles donde se puedan crear zonas de estacionamiento. La idea es reducir la congestión en la avenida principal y ofrecer opciones de estacionamiento en las vías aledañas para los clientes.

Pregunta 3: ¿Cree usted que esta intervención urbana potenciará su negocio?

Sí, creo que una intervención urbana adecuada puede potencializar mi negocio. La mejora en la gestión del tránsito y la creación de un entorno más ordenado y accesible seguramente atraerán a más clientes y facilitarán el comercio. La intervención urbana es necesaria para resolver los problemas actuales y mejorar la calidad de vida en la parroquia.

Pregunta 4: ¿Cree usted que es necesario realizar una intervención urbano y paisajista en la avenida? ¿Por qué o por qué no?

Sí, es absolutamente necesario llevar a cabo una intervención urbana y paisajística en la avenida. Actualmente, las paradas de buses están desordenadas, el comercio informal invade las aceras y la falta de control por parte de las autoridades ha creado un entorno caótico. Es crucial que analicemos y reorganicemos las paradas, amplíemos las aceras y mejoremos la señalización y el mobiliario urbano. Esto nos permitirá crear un espacio más funcional y estético. Además, la intervención paisajística ayudará a embellecer la avenida y a concienciar a la comunidad sobre la importancia de mantener el orden y la limpieza.

Pregunta 5: ¿Qué aspectos específicos considera que deberían abordarse en una futura intervención urbana en la avenida, tales como la renovación de la vía, la ampliación

de aceras, implementación de mobiliario?

En una futura intervención urbana, es importante abordar varios aspectos clave para mejorar la calidad de vida en la avenida: Renovar la vía para mejorar su calidad y seguridad.

Ampliar las aceras para facilitar el tránsito peatonal y acomodar mejor el comercio. Instalar mobiliario urbano, como bancas y basureros, para mejorar la funcionalidad y limpieza del espacio. Crear espacios de descanso para los usuarios.

Colocar señalización adecuada para regular el tránsito y evitar paradas desordenadas de buses. Analizar y reorganizar las paradas de buses para asegurarnos de que estén en lugares convenientes y no obstruyan el flujo vehicular.

4-TRANSPORTISTA

Nombre: Rómulo Lozada

Especialidad: Presidente de la cooperativa Vía Flores.

Cargo: Presidente de cooperativas de transporte de Santa Rosa

Objetivo de la entrevista

El objetivo de esta entrevista al Sr. Rómulo Lozada es conocer las necesidades y problemas específicos de los transportistas, sobre la situación actual de la avenida García

Aporte de la entrevista

La entrevista con el ingeniero Juan Naranjo ofrecerá una visión detallada y fundamentada en su experiencia diaria sobre los problemas puesto que onocende primera mano los desafíos diarios de la avenida, desde las paradas caóticas hasta la escasez de espacios para maniobrar. Están dispuestos a colaborar para asegurar que las soluciones sean útiles tanto para los transportistas, como para los peatones que circulan por aquí.

Pregunta 1: ¿En qué condiciones se encuentra actualmente la avenida y que problemas tiene al transcurrirla?

En la actualidad, la Avenida García Moreno en la parroquia de Santa Rosa, Cantabria, enfrenta varios desafíos importantes. Las paradas de buses están mal organizadas, lo que complica el flujo vehicular y peatonal. Además, la falta de espacios para maniobrar adecuadamente contribuye a la congestión del tráfico, dificultando la movilidad a través de toda la parroquia.

Pregunta 2: ¿Qué cambios esperarías con una intervención urbana enfocada en la movilidad en la avenida?

Con una intervención urbana centrada en la movilidad, esperarías ver cambios como la instalación de semáforos más eficientes, la ampliación de la vía para incluir carriles adicionales, y la creación de rutas alternativas para vehículos pesados como interprovinciales y camiones. Estas medidas no solo deberían mejorar la fluidez del tráfico, sino también aumentar la seguridad para los peatones.

Pregunta 3: ¿Cree que la implementación de indicadores de tráfico inteligentes en la avenida mejoraría la fluidez del tráfico?

Sí, creo que sería fundamental implementar indicadores de tráfico inteligentes en la avenida para mejorar la fluidez del tráfico. Estos indicadores podrían proporcionar información en tiempo real sobre el estado del tráfico, sugerir rutas alternativas durante congestiones y alertar sobre eventos locales, lo cual sería de gran ayuda para gestionar de manera más eficiente el flujo vehicular.

Pregunta 4: ¿Qué aspectos considera más necesarios para la mejora del servicio al usuario?

Para mejorar la experiencia del usuario, creo que es crucial implementar más paradas de buses estratégicamente ubicadas y claramente señalizadas. Además, sería fundamental mejorar la infraestructura para asegurar que los pasajeros puedan acceder de manera segura y conveniente

a los servicios de transporte público.

Pregunta 5: ¿Qué tipo de información le gustaría recibir a través de indicadores de tráfico en esta avenida? (por ejemplo, tiempos de espera, rutas alternativas, etc.)

Me gustaría contar con indicadores de tráfico que me proporcionen información sobre los tiempos de espera en las paradas de buses, sugerencias de rutas alternativas cuando haya mucho tráfico, y alertas sobre eventos locales que puedan afectar la movilidad en la avenida. Creo que esto sería muy útil para el desplazamiento de los vehículos de manera más eficiente y mejorar la experiencia de todos los usuarios.

CONCLUSIÓN DE ENTREVISTAS

Se realizaron entrevistas a técnicos especialistas, conocedores del tema y actores clave como residentes, comerciantes, autoridades y transportistas con el fin de conocer la situación del estado actual de la avenida García Moreno.

Entrevista 1

Entrevistado: Paula Peñaherrera

Resumen: La avenida García Moreno, necesita una propuesta de mejoramiento urbano, ya que le aportaría un gran cambio a esta avenida, puesto que podría marcar un nuevo eje en cuanto a adaptabilidad de una movilidad integrada. A largo plazo, este modelo podría replicarse a mayor o menor escala en vías cercanas, lo que traería consigo una rehabilitación integral de toda la parroquia.

Entrevista 2

Entrevistado: Alexis Patiño

Resumen: Es fundamental el desarrollo de propuestas urbanas que mejoren las condiciones de movilidad en todos

sus ámbitos (peatonal y vehicular) porque permite asegurar que las diferentes dimensiones del espacio urbano se integren y ofrezcan condiciones de habitabilidad pertinentes con los diferentes usuarios del espacio público.

Entrevista 3

Entrevistado: Luis Álvarez

Resumen: Considero que cualquier intervención arquitectónica destinada a mejorar la movilidad y el espacio público es siempre acertada, siempre y cuando se tomen en cuenta criterios importantes y se busque proporcionar un mejor entorno para la comunidad.

Entrevista 4

Entrevistado: Miguel Naranjo.

Resumen: Las necesidades principales de la avenida García Moreno incluyen mejorar la organización del tráfico, crear más lugares para estacionar y embellecer las aceras para los peatones. Sería genial contar con más áreas verdes y espacios públicos donde la gente pueda relajarse y disfrutar del ambiente. Además, una iluminación y seguridad mejoradas son esenciales para que tanto los residentes como los visitantes se sientan protegidos.

Entrevista 5

Entrevistado: Juan Naranjo

Resumen: Espero que pronto veamos cambios significativos en la gestión del tránsito y la movilidad en la avenida. En este momento, el mayor problema es que los conductores de buses interprovinciales no respetan las paradas oficiales y se detienen donde les resulta más conveniente. Esto causa caos y desorden. Es esencial que se instale una señalización adecuada y que las autoridades realmente controlen y sancionen a quienes no respetan las normas de tránsito.

Entrevista 6

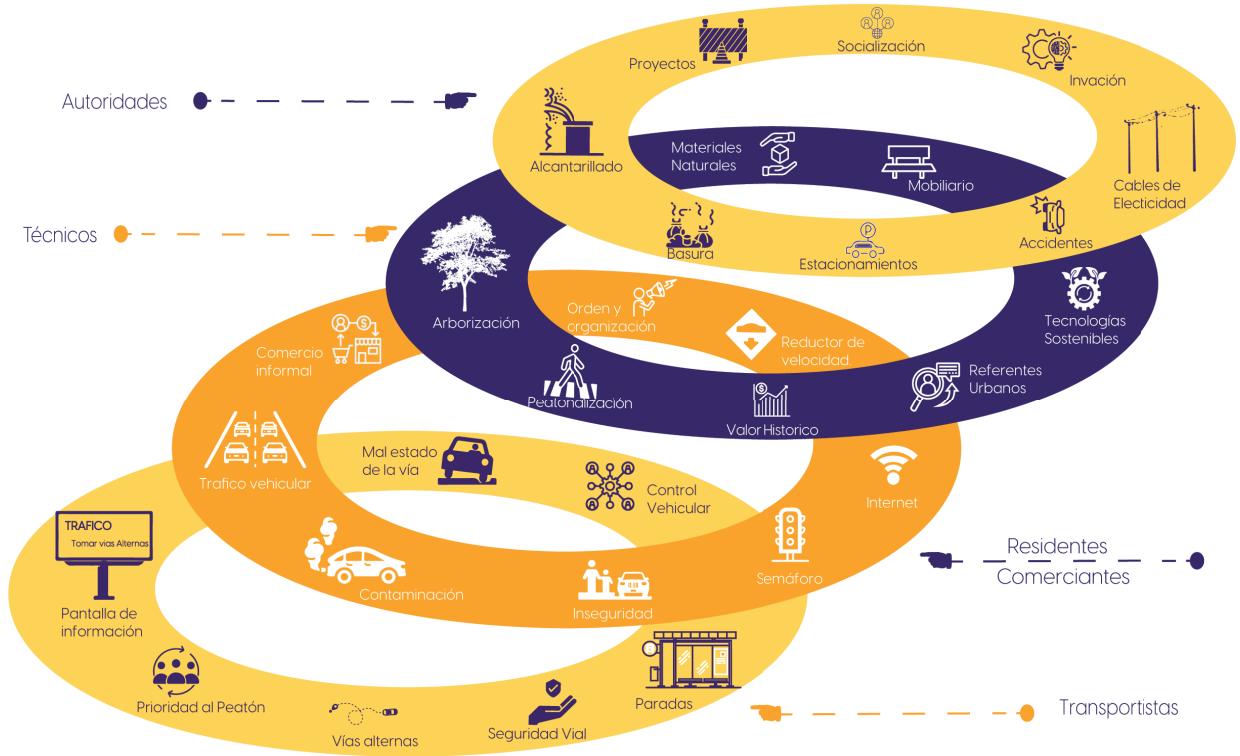
Entrevistado: Rómulo Lozada

Resumen: En la actualidad, la Avenida García Moreno en la parroquia de Santa Rosa, Cantabria, enfrenta varios desafíos importantes. Las paradas de buses están mal organizadas, lo que complica el flujo vehicular y peatonal. Además, la falta de espacios para maniobrar adecuadamente contribuye a la congestión del tráfico, dificultando la movilidad a través de toda la parroquia.

MAPA RESUMEN DE ENTREVISTAS INSIGHT

Figura 28
Gráfico de insight

MAPA DE INSIGHT



MAPA INSIGHT RESUMEN DE EN LA ZONA DE ESTUDIO

Figura 29

Mapa insight en la zona de estudio



OBJETIVO 2

Analizar referentes urbanos mediante el análisis documental con el fin de obtener directrices del diseño urbano.

Figura 30
Referente O1



ANÁLISIS DE REFERENTE 1

LAS RAMBLAS - ESPAÑA

DESCRIPCIÓN
Ramblas es una avenida principal en Barcelona, conocida por su comercio como tiendas, cafés y kioscos en general, además es un punto neurálgico de la ciudad conecta con diferentes distritos. La avenida se divide en varios puntos, cada uno con su propia característica, así mismo en Ramblas se encuentra varios edificios modernos e históricos, como espacios culturales y mercados

Arboricultura
Vegetación: Árboles autóctonos de la área de intervención que proporcionan sombra y frescura a los peatones.

Mobiliario Urbano
Bancos: Realizadas en hierro fundido y madera, diseñadas para ser duraderas y estéticamente agradables.
Farolas: De estilo modernista, muchas de ellas diseñadas por Antoni Gaudí.

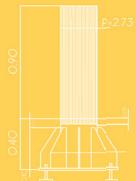
Vegetación
Jardineras: Colocadas estratégicamente para añadir verdor y embellecer el paseo y disminuir la contaminación.
Materiales: Principalmente baldosas de piedra y mosaico.
Adoquín Podotáctil
Detalles: En la parte central de Las Ramblas, se utiliza un mosaico de Joan Miró que añade un toque artístico y distintivo.

ARQUITECTOS
Joan Miró, Antoni Gaudí

TAMAÑO
Aproximadamente 1.2 kilómetros longitud.

ESTADO
Operativo y muy concurrido.

UBICACIÓN
Barcelona, España.

Bolardos


APORTE
Ramblas promueve a que las personas transcurran a pie y integraciones sociales, convirtiéndolas en un espacio público y dinámico por de rampas de la calle a la acera, implementando de el adoquín Pcdó táctil sumerge a un ambiente llero de energía, además implementa elementos de seguridad como bolardos que resisten el impacto de los vehículos y proporcionan seguridad A los transeúntes

Figura 31
Referente O2

PASEO DE LA REFORMA -MÉXICO

DESCRIPCIÓN

El Paseo de la Reforma es una de las principales arterias de la ciudad, uniendo el corazón del centro histórico con modernas áreas como Polanco y Santa Fe. Con su diseño lineal y una extensión de alrededor de 15 kilómetros, este paseo no solo facilita la movilidad, sino que también mejora la accesibilidad entre diversos distritos urbanos.



Gestión del Agua



Sistemas de drenaje sostenible y recolección de agua de lluvia para el riego de áreas verdes.

Tecnología Inteligente



- Semáforos inteligente
- Sistemas de monitoreo del tráfico para mejorar la fluidez del tránsito.
- Sostenibilidad
- Movilidad eficiente y accesible

Mobiliario Urbano



Bancas, luminarias, y otros elementos de mobiliario urbano hechos de acero inoxidable, madera tratada y materiales reciclados.

Material: Adoquines de concreto permeable, permite la infiltración del agua.
Detalles: Modernización constante de la infraestructura vial y peatonal para mejorar la seguridad y la eficiencia del tránsito.

ARQUITECTOS

Joan Miró, Antoni Gaudí

TAMAÑO

Aproximadamente 15 kilómetros longitud.

ESTADO

Avenida arteria urbana clave y en buen estado de conservación

UBICACIÓN

Ciudad de México



Bolardos

APORTE

Utiliza tecnologías sostenibles, como sistemas de drenaje pluvial y pavimentos permeables, que contribuyen a la gestión eficiente del agua y la reducción del impacto contaminante de los vehículos. Tecnología Inteligente: Implementación de semáforos inteligentes y sistemas de monitoreo del tráfico para mejorar la eficiencia del tránsito y reducir las emisiones de carbono.

Figura 32
Referente O3

AVENIDA PAULISTA - BRASIL

DESCRIPCIÓN

El proyecto se enfocó en mejorar tanto la movilidad como la calidad de vida de los ciudadanos. Para lograr esto, se ampliaron las aceras, facilitando el tránsito peatonal y creando espacios más accesibles y cómodos. Además, arborizó la avenida a lo largo, proporcionando sombra y embelleciendo el entorno urbano. Resultando en una vía más amigable y sostenible para todos los usuarios.



Tecnología Inteligente

- Semáforos inteligente
- Sistemas de monitoreo del tráfico para mejorar la fluidez del tránsito.
- Sostenibilidad
- Movilidad eficiente y accesible

Sostenibilidad



Utiliza tecnologías sostenibles, como pavimentos permeables y se complementa con paradas de bus e islas de estacionamiento.

Cruces Seguros



Implementación de cruces peatonales bien señalizados y seguros, mejorando la seguridad y accesibilidad.

ARQUITECTOS

Jaime Lerner

TAMAÑO

Aproximadamente 2.8 kilómetros.

ESTADO

Altamente funcional, sirviendo como un importante corredor de transporte y espacio público.

UBICACIÓN

São Paulo, Brasil

Mobiliario de descanso



APORTE

Utiliza tecnologías sostenibles, como sistemas de drenaje pluvial y pavimentos permeables, que contribuyen a la gestión eficiente del agua y la reducción del impacto contaminante de los vehículos. Tecnología Inteligente: Implementación de semáforos inteligentes y sistemas de monitoreo del tráfico para mejorar la eficiencia del tránsito y reducir las emisiones de carbono.

Figura 33
Referente O4

PROYECTO SUPERKILEN - DINAMARCA

DESCRIPCIÓN

Superkilen es un excelente ejemplo de cómo una intervención urbana puede transformar una zona en un espacio vibrante y acogedor, además se divide en 3 zonas la roja es recreación, la zona Negra son espacios para reuniones y mercados y la zona verde es un área de relajación con abundante vegetación. La intervención fue diseñada para reflejar y celebrar la diversidad cultural del área.



Diseño Participativo Impacto social



Involucrar a la comunidad en el proceso de diseño asegurará que el espacio responda a las necesidades reales de sus usuarios, promoviendo un uso más activo y sostenible del área.

Espacios Multi-funcionales



Crear áreas diferenciadas que sirvan para que las actividades (recreación, socialización, deporte) puedan aumentar la versatilidad y el atractivo del espacio urbano.

Diseño Integral



Integración Cultural: El parque celebra la diversidad de la comunidad local al incorporar elementos de diseño y mobiliario urbano de más de 60 países, lo que fomenta un sentido de pertenencia y orgullo entre los residentes.

ARQUITECTOS
BIG (Bjarke Ingels Group)

TAMAÑO

Aproximadamente 30,000m².

ESTADO

El proyecto fue inaugurado en 2012 y ha estado en uso desde entonces.

UBICACIÓN

Distrito de Norrebro, Copenhague, Dinamarca.



Superficies de Alto Contraste

Definir áreas específicas. Promoción de la Movilidad Sostenible.

APORTE

Modelo de Inclusión: Proporciona un ejemplo que otras ciudades pueden seguir para celebrar la diversidad y fomentar la participación de la comunidad en el diseño urbano.

Promoción de la Movilidad Sostenible: Al incluir ciclovías y caminos peatonales, Superkilen alienta el uso de medios de transporte sostenibles y disminuye la dependencia del automóvil.

Figura 34
Referente O5

CAMPOS ELÍSEOS PARÍS – FRANCIA

DESCRIPCIÓN

Los Campos Elíseos son una de las avenidas más emblemáticas y hermosas del mundo. Esta majestuosa avenida se extiende desde la Plaza de la Concordia hasta el imponente Arco de Triunfo. Junto con estos hitos, los Campos Elíseos forman parte del eje histórico de París, atrayendo a visitantes de todo el mundo que desean experimentar su encanto y esplendor.



Multifuncionalidad



Ampliación de Aceras: Aceras amplias que facilitan el tránsito peatonal.
Pasos Pevtonales: Señalización clara y accesible para mejorar la seguridad de los peatones.
Iluminación Pública: Faros clásicos y modernos que mejoran la seguridad y el ambiente nocturno.

Sistemas de Riego



Implementación de prácticas de riego sostenibles, incluyendo la recolección y uso de agua de lluvia.

Tipo de Vegetación



Arbustos y plantas ornamentales en los jardines y parterres, además de vegetación cuidadosamente mantenida y adaptada al clima parisino.
Incorporación de amplias aceras para facilitar el tránsito peatonal y las actividades comerciales.
Diseño de jardines y espacios verdes a lo largo de la avenida para mejorar la estética y proporcionar zonas de descanso.

ARQUITECTOS

André Le Nôtre
Renovaciones y adaptaciones realizadas por múltiples arquitectos y urbanistas a lo largo del tiempo.

TAMAÑO

Aproximadamente 19 kilómetros de largo.

ESTADO

Inaugurada en 1670, la avenida ha sido objeto de múltiples renovaciones.

UBICACIÓN

París, Francia, desde la Plaza de la Concordia hasta el Arco de Triunfo

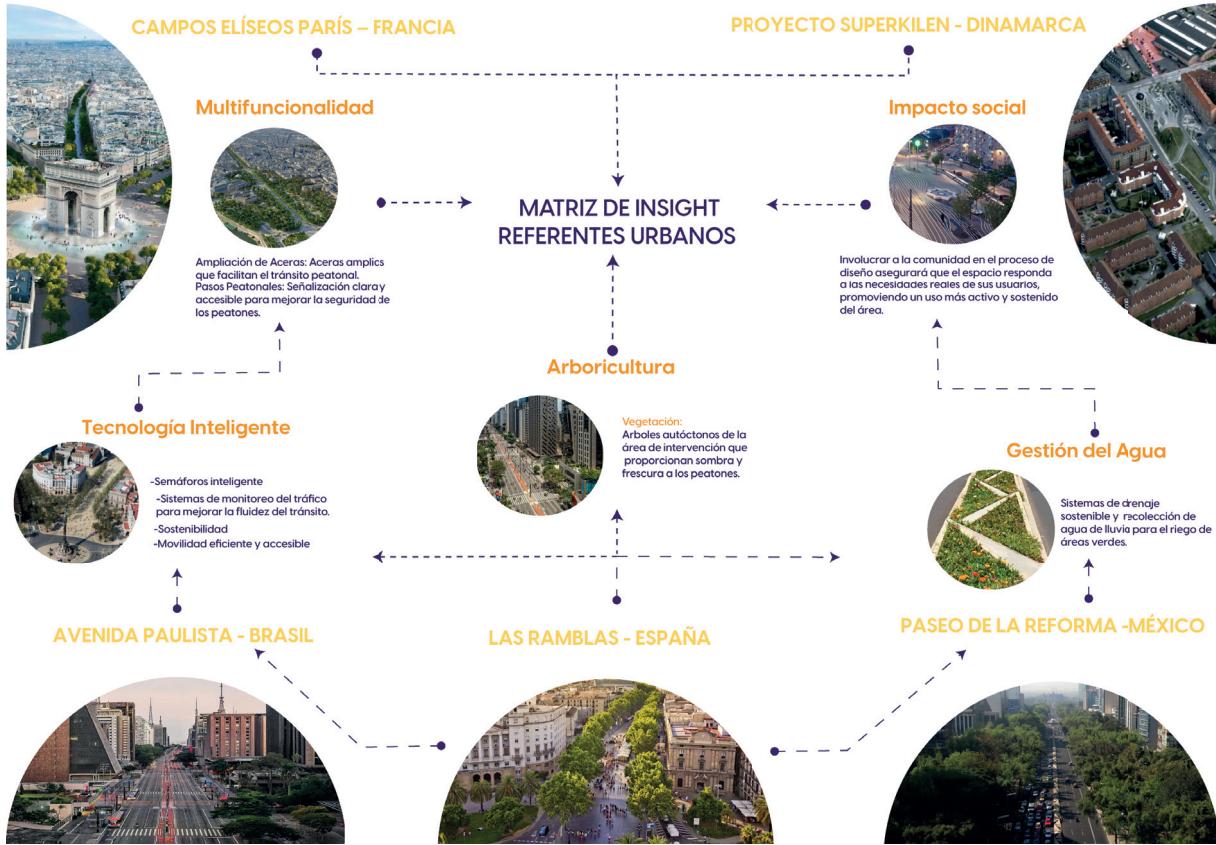


Superficies de Alto Contraste

APORTE

Los Campos Elíseos son el corazón cultural y comercial de París, atrayendo a millones de turistas cada año. Este icónico boulevard es el escenario de importantes eventos y celebraciones nacionales, como el desfile del Día de la Bastilla. Además, promueve la movilidad urbana sostenible con ciclovías integradas y amplias zonas peatonales, creando un espacio acogedor para residentes y visitantes.

Figura 35
Gráfico de insight



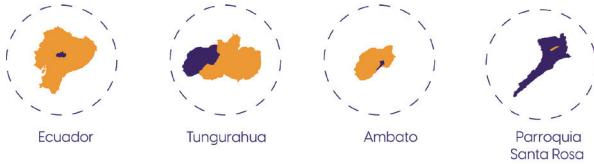
CAPÍTULO 5

PROPUESTA

UBICACIÓN

Figura 36

Delimitación del área de estudio



CONCEPTO

El propósito de esta intervención se orienta a transformar el entorno inmediato de la avenida por medio de la integración paisajista adaptada a la convivencia armónica entre los residentes y el espacio público, con el único objetivo de generar un entorno urbano seguro, atractivo y sostenible para la parroquia de Santa Rosa.

El concepto se basa en el **urbanismo eco sistemático** que busca integrar de manera armónica los sistemas naturales y humanos dentro del entorno construido en las ciudades, puesto que busca disminuir el impacto ambiental y mejorar la vida de las personas en conjunto con la inserción de la forma de dos elementos, el urbanismo eco sistemático

El primero es la conformación de la **trama urbana** de la zona intervención, puesto que existe una trama cuadriculada debido a la formación de las manzanas y es la forma natural de la parroquia.

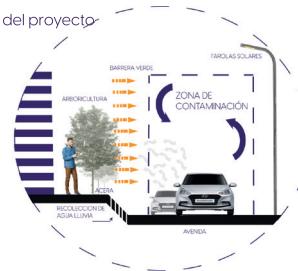
El segundo elemento es la **forma lineal del eje vial** García Moreno que divide a la parroquia de Santa Rosa que es el encargado de conectar a las parroquias y provincias aledañas.

CAPÍTULO 5

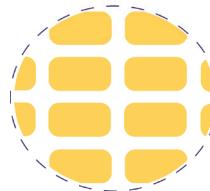
CONTEXUALIZACIÓN DEL PROYECTO.

Figura 37

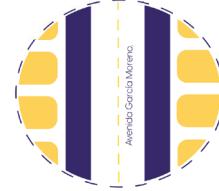
Contextualización del proyecto



URBANISMO ECO SISTEMÁTICO



TRAMA URBANA



EJE VIAL AVENIDA GARCÍA MORENO

PLANO GENERAL

Se divide la zona de estudio por medio de tramos para delimitar el área de estudio con el fin de evidenciar la inserción de elementos esenciales que mejoren el estado actual y solucionen las problemáticas existentes.

Figura 38

Diagrama de zona de estudio



ZONIFICACION – ESTRATEGIAS DE DISEÑO

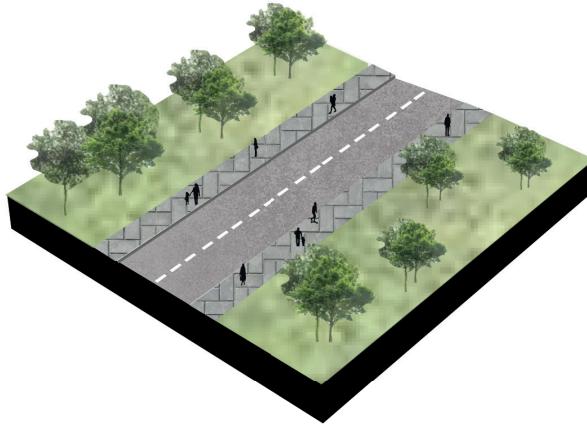
En el planteamiento de la propuesta, se basa en utilizar elemento de los referentes y en base a la teoría por parte de Jan Gehl principalmente en tres zonas que se enfocan en la movilidad peatonal y vehicular en conjunto con el espacio público, fomentando la innovación y la inserción de vegetación para disminuir la contaminación, además se implementan elementos para disminuir la velocidad de los vehículos y fomentar la seguridad peatonal y vehicular.

Figura 39

Zonificación del urbanismo ecosistemático

ZONIFICACIÓN

URBANISMO ECO SISTEMÁTICO



Arborización



Innovación



Tecnologías
Sostenibles



Mobiliario



Materiales
Naturales

MOVILIDAD VEHICULAR



Control Vehicular



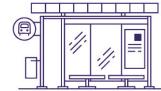
Vías alternas



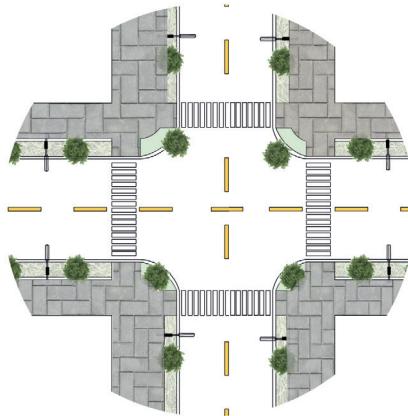
Pantalla de información



Estacionamientos



Paradas



Prioridad al Peatón



Peatonalización



Semáforo

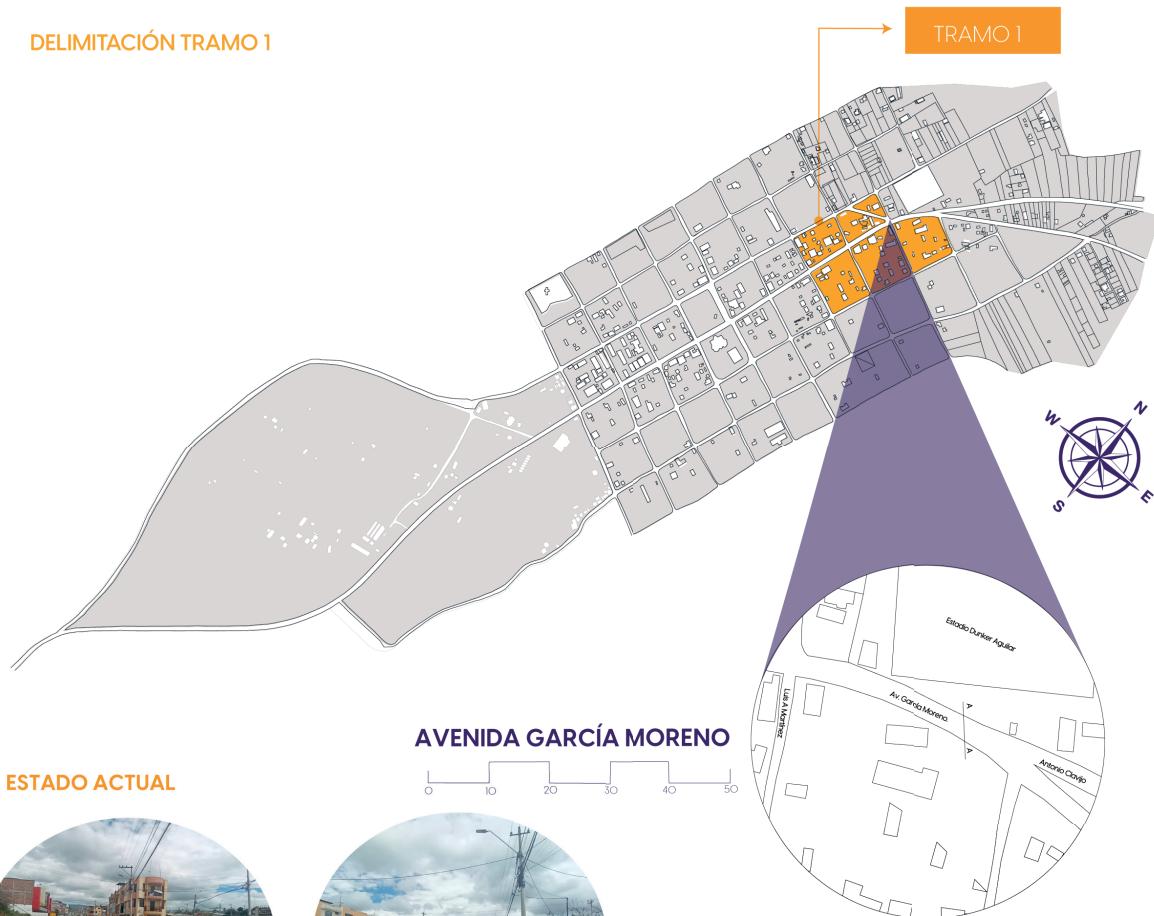


Reductor de velocidad.



-Internet
-Puntos de seguridad

DELIMITACIÓN TRAMO 1



ESTADO ACTUAL



DESCRIPCIÓN

El principal conflicto es la inexistencia de señaléticas de tránsito, puesto que se conectan dos avenidas y no existe ningún semáforo y genera congestión vehicular y en el por de los casos asientes, ya que las personas que asisten al estadio Dunker Aguilar se estaciona alado de la vía.

PROBLEMAS

La avenida experimenta un alto flujo vehicular, pero actualmente se encuentra en mal estado, esta situación no solo contribuye a un alto índice de contaminación, sino que también afecta negativamente la calidad de vida de los residentes y visitantes. Las aceras están en condiciones deplorables, con presencia de basura y una vegetación silvestre y césped descuidados y existe un cableado aéreo desordenado y enmarañado que provoca problema a los vehículos interprovinciales y de carga pesada, además afectar la estética urbana, la seguridad y la eficiencia de los servicios públicos.

ESTRATEGIAS

1. Arbolado urbano – Barrera verde
2. Peatonalización
3. Tecnologías de información sostenibles
4. Aplicación de pisos adecuados
5. Planteamiento de mobiliario urbano
6. Iluminarias sostenibles
7. Ampliación de la acera y avenida.
8. Paradas Inteligentes

CARACTERISTICAS

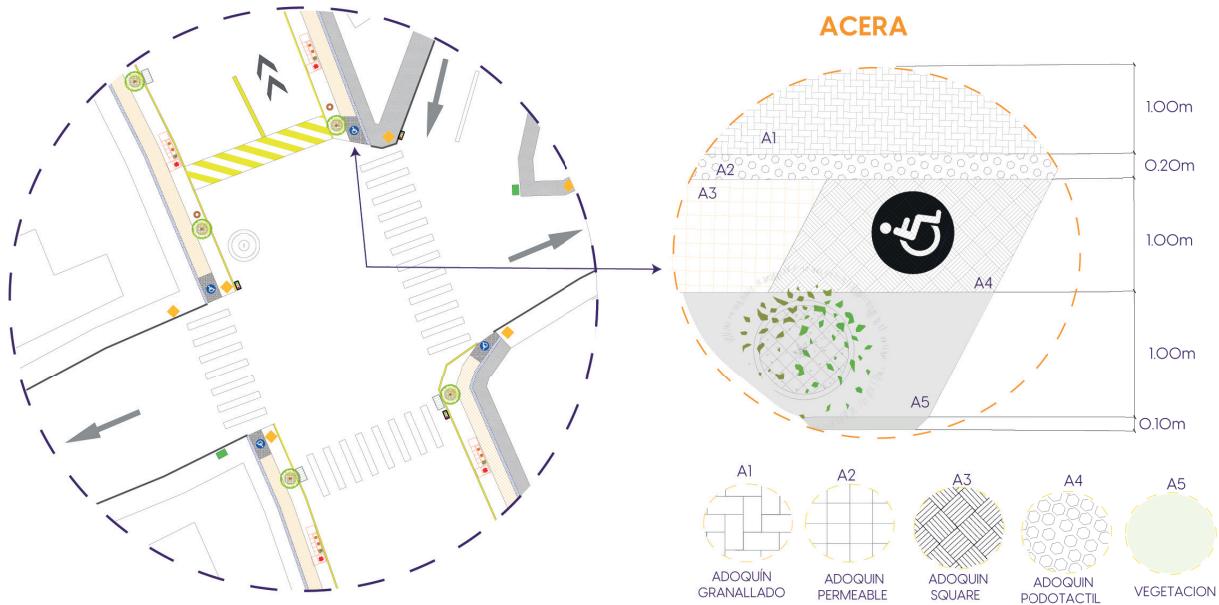
En la avenida existe tráfico, especialmente en horas pico, y en fines de semana cuando los vehículos se estacionan, para ingresar al estadio Dunker Aguilar y a su vez el mal estado de la vía crean una excesiva contaminación auditiva debido al constante uso del pito.



ESTADO ACTUAL
AVENIDA GARCÍA MORENO

DELIMITACIÓN TRAMO 1 - ACERA

PLANTA TIPO



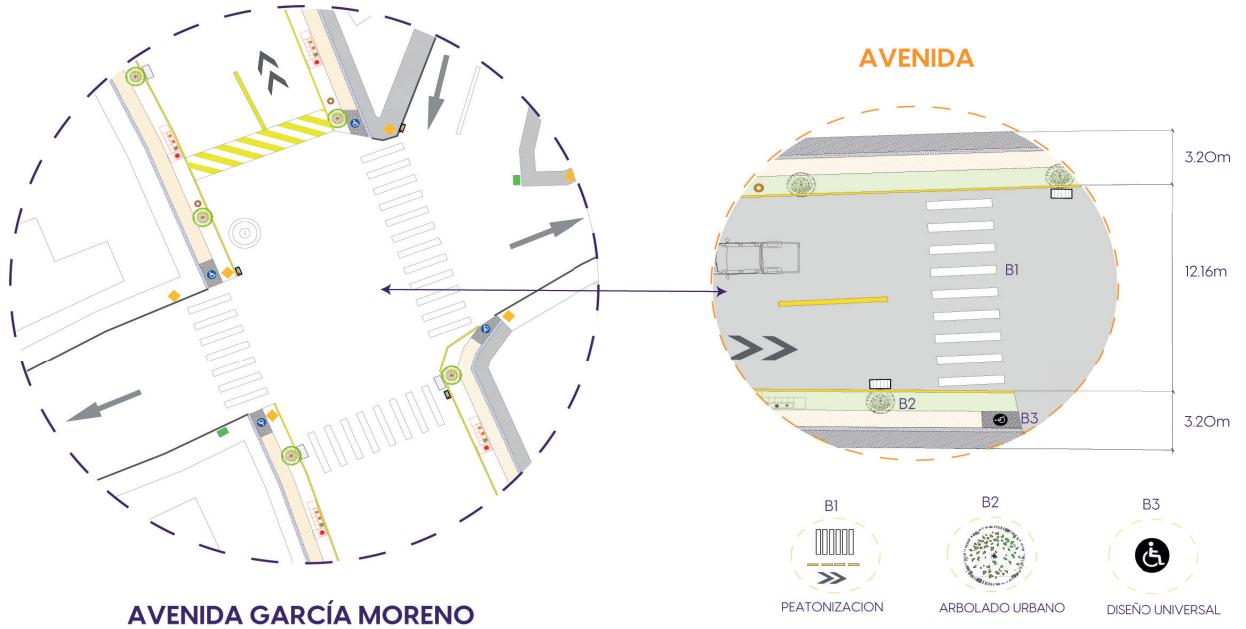
AVENIDA GARCÍA MORENO

SIMBOLOGÍA / LEYENDA	
	ÁRBOL
	SEMAFORO
	ALUMBRADO PÚBLICO
	SEÑALÉTICAS
	PASO CEBRA
	ECOTACHO

	SUMIDEROS
	ROMPE VELOCIDADES
	RAMPA DISCAPACITADOS
	ALCANTARILLADO SANITARIO
	INFRAESTRUCTURA TELEFÓNICA

DELIMITACIÓN TRAMO 1 - CALLE

PLANTA TIPO

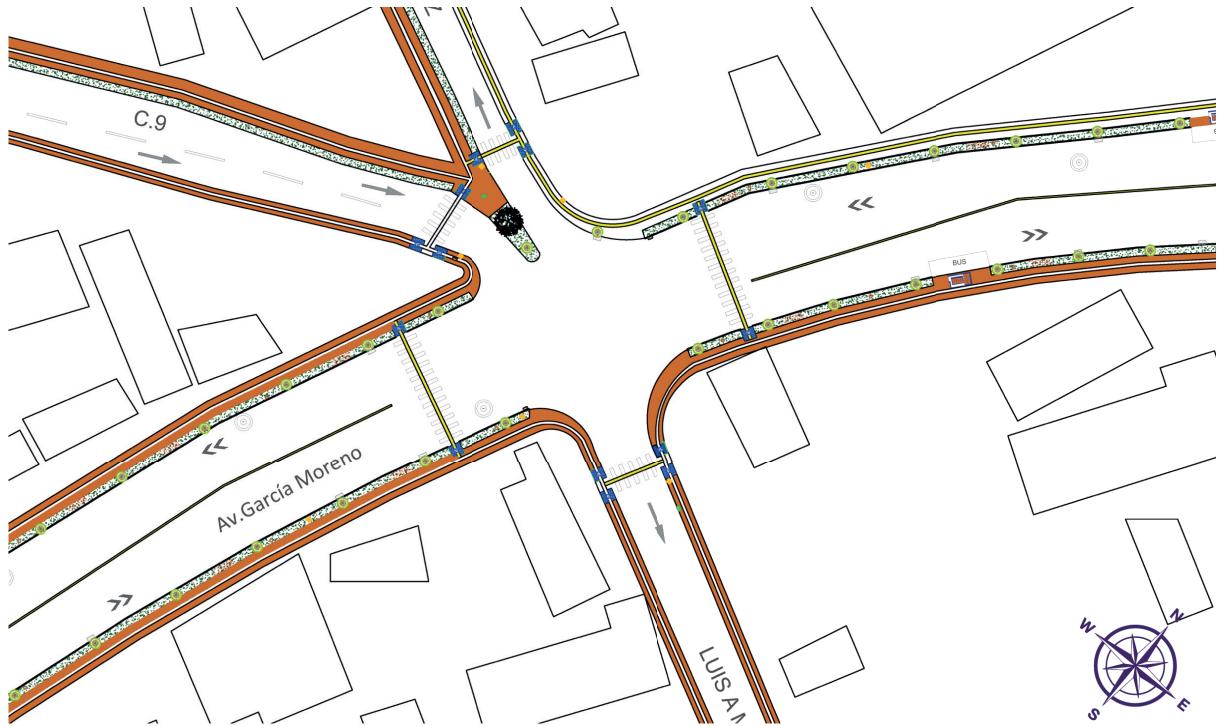


SIMBOLOGÍA / LEYENDA	
	ÁRBOL
	SEMÁFORO
	ALUMBRADO PÚBLICO
	SEÑALÉTICAS
	PASO CEBRA
	ECOTACHO

	SUMIDEROS
	ROMPE VELOCIDADES
	RAMPA DISCAPACITADOS
	ALCANTARILLADO SANITARIO
	INFRAESTRUCTURA TELEFÓNICA

PROPUESTA TRAMO 1

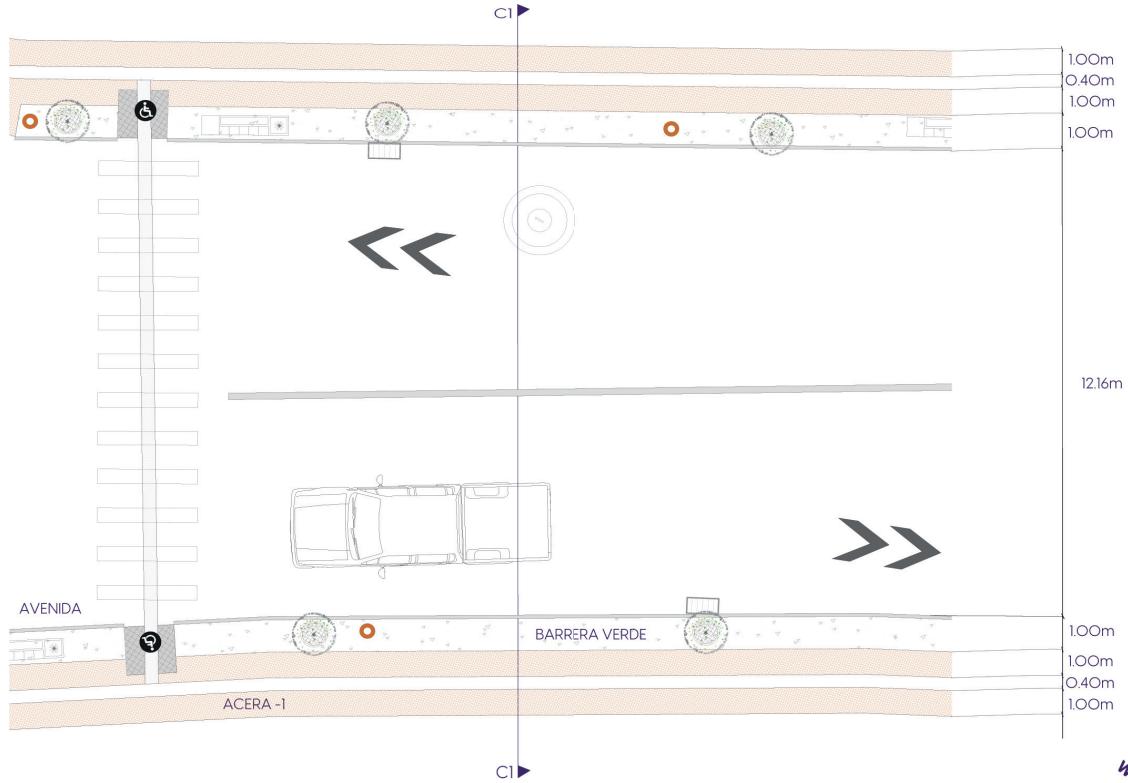
Plano arquitectónico zona 1



AVENIDA GARCÍA MORENO

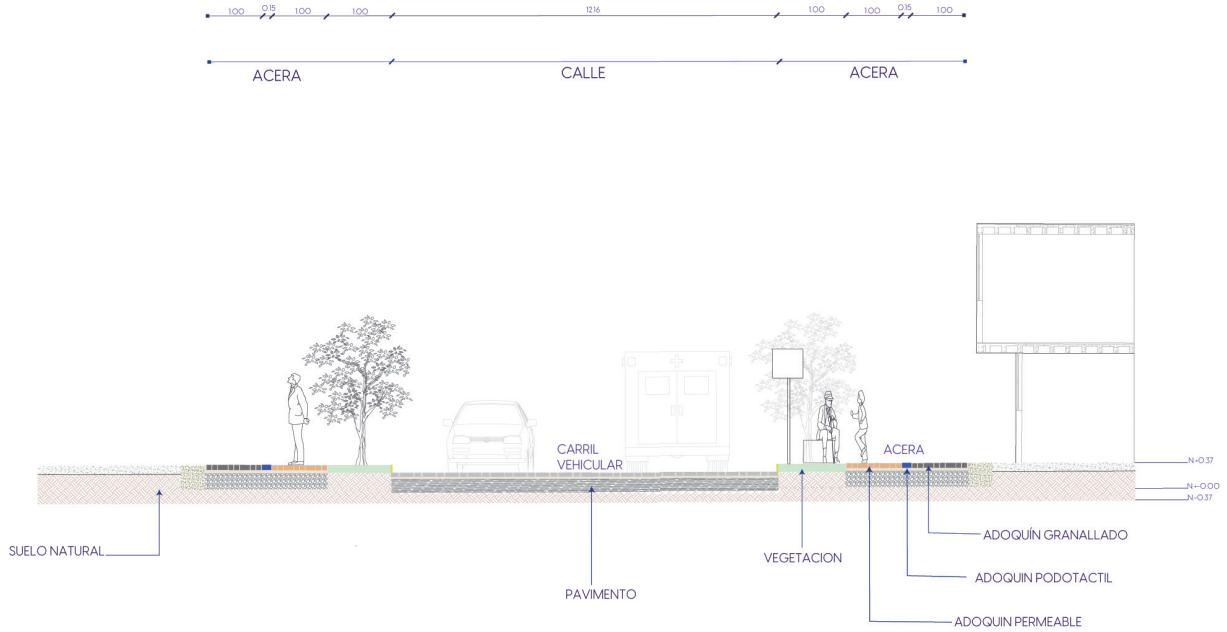


PROPUESTA



CORTE C1

Corte arquitectónico zona 1



RENDERS

Figura 40

Render principal de la zona 1



Nota: Render aéreo de la zona 1



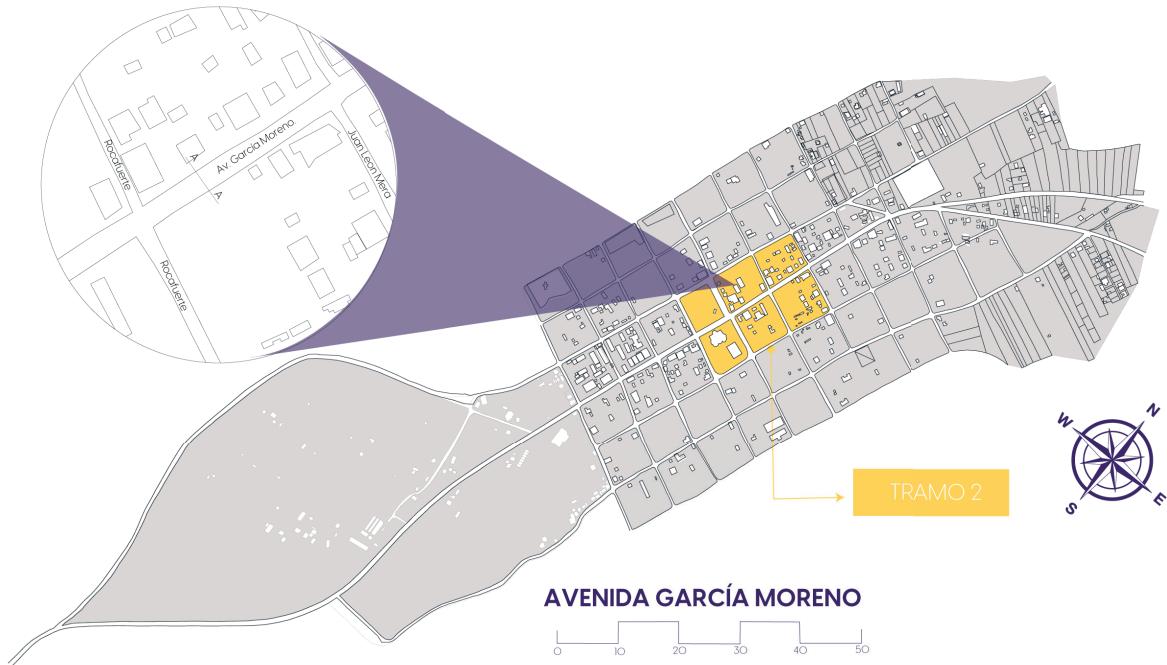
Figura 41
Render de la zona 1



Nota: Render frontal zona 1



DELIMITACIÓN TRAMO 2



DESCRIPCIÓN

El principal conflicto es los comerciantes de la avenida utiliza las aceras para ubicar publicidad o sus mismos productos obstaculiza el paso de los usuarios en la acera, además los vehículos se estacionan en los bordes de las aceras o a su vez encima de la misma.

PROBLEMAS

La avenida experimenta un alto flujo vehicular, pero actualmente se encuentra en mal estado, esta situación no solo contribuye a un alto índice de contaminación, sino que también afecta negativamente la calidad de vida de los residentes y visitantes. Las aceras están en condiciones deplorables, con presencia de basura y una vegetación silvestre y césped descuidados y existe un cableado aéreo desordenado y enmarañado que provoca problema a los vehículos interprovinciales y de carga pesada, además afectar la estética urbana, la seguridad y la eficiencia de los servicios públicos.

ESTRATEGIAS

1. Arbolado urbano – Barrera verde
2. Peatonalización
3. Aplicación de pisos adecuados
4. Planteamiento de mobiliario urbano
5. Iluminarias sostenibles
6. Ampliación de la acera.
7. Paradas Inteligentes

CARACTERISTICAS

En la avenida existe tráfico, especialmente en horas pico, y en fines de semana cuando los vehículos se estacionan, para comercializar productos de los locales aledaños a la avenida García Moreno.

TRAMO 2

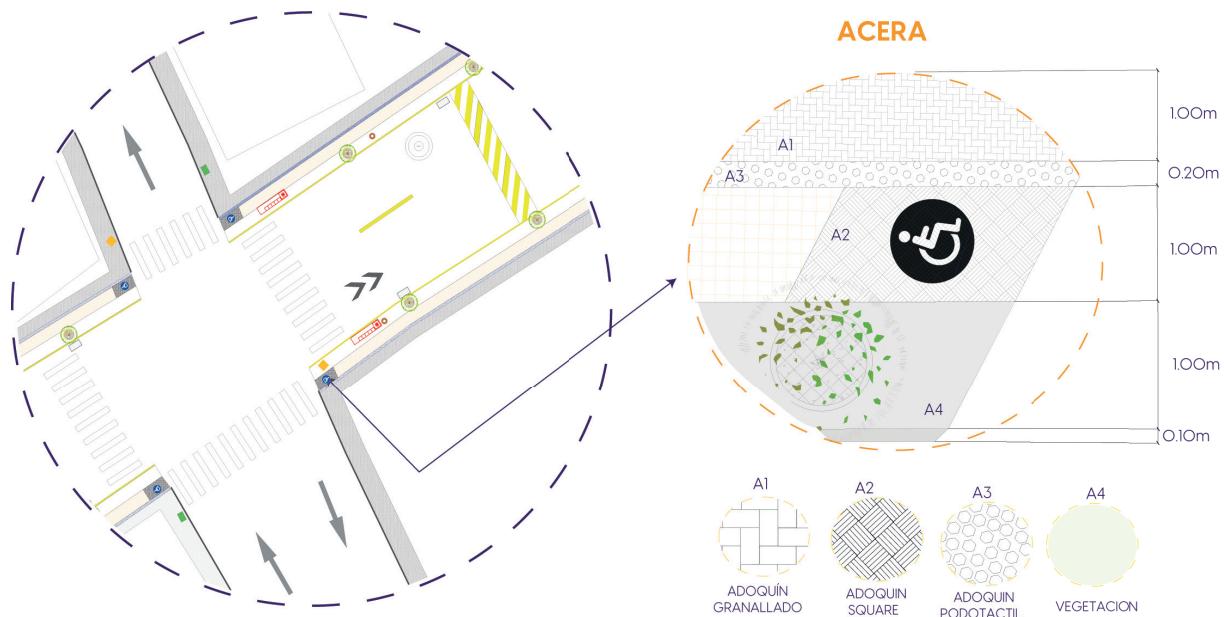


ESTADO ACTUAL

AVENIDA GARCÍA MORENO

DELIMITACIÓN TRAMO 2 - ACERA

PLANTA TIPO



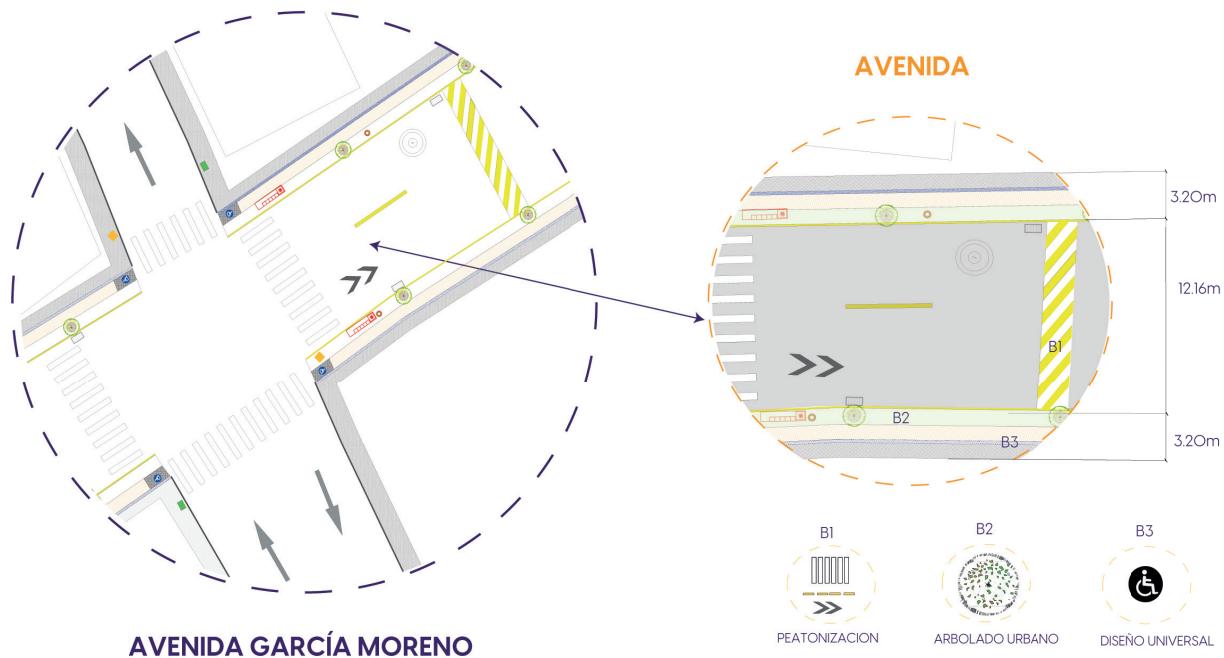
AVENIDA GARCÍA MORENO

SIMBOLOGÍA / LEYENDA	
	ÁRBOL
	SEMÁFORO
	ALUMBRADO PÚBLICO
	SEÑALÉTICAS
	PASO CEBRA
	ECOTACHO

	SUMIDEROS
	ROMPE VELOCIDADES
	RAMPA DISCAPACITADOS
	ALCANTARILLADO SANITARIO
	INFRAESTRUCTURA TELEFÓNICA

DELIMITACIÓN TRAMO 2 - CALLE

PLANTA TIPO

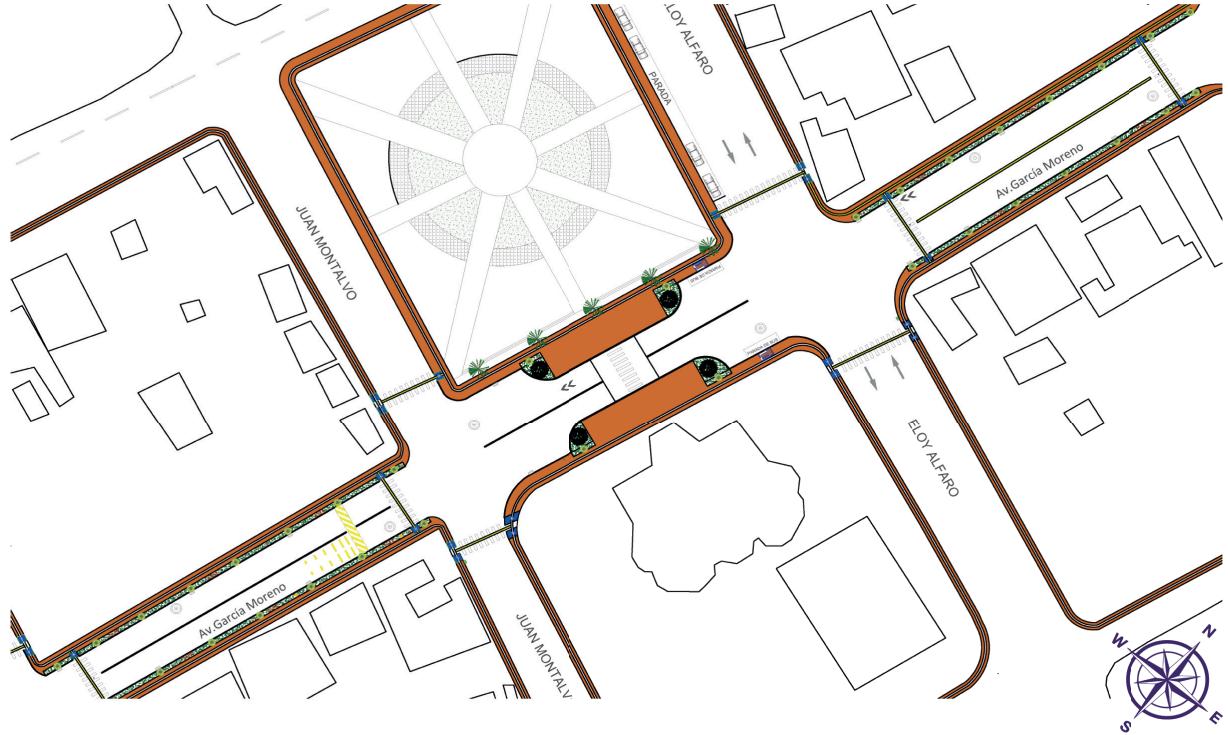


SIMBOLOGÍA / LEYENDA	
	ÁRBOL
	SEMÁFORO
	ALUMBRADO PÚBLICO
	SEÑALÉTICAS
	PASO CEBRA
	ECOTACHO

	SUMIDEROS
	ROMPE VELOCIDADES
	RAMPA DISCAPACITADOS
	ALCANTARILLADO SANITARIO
	INFRAESTRUCTURA TELEFÓNICA

PROPUESTA TRAMO 2

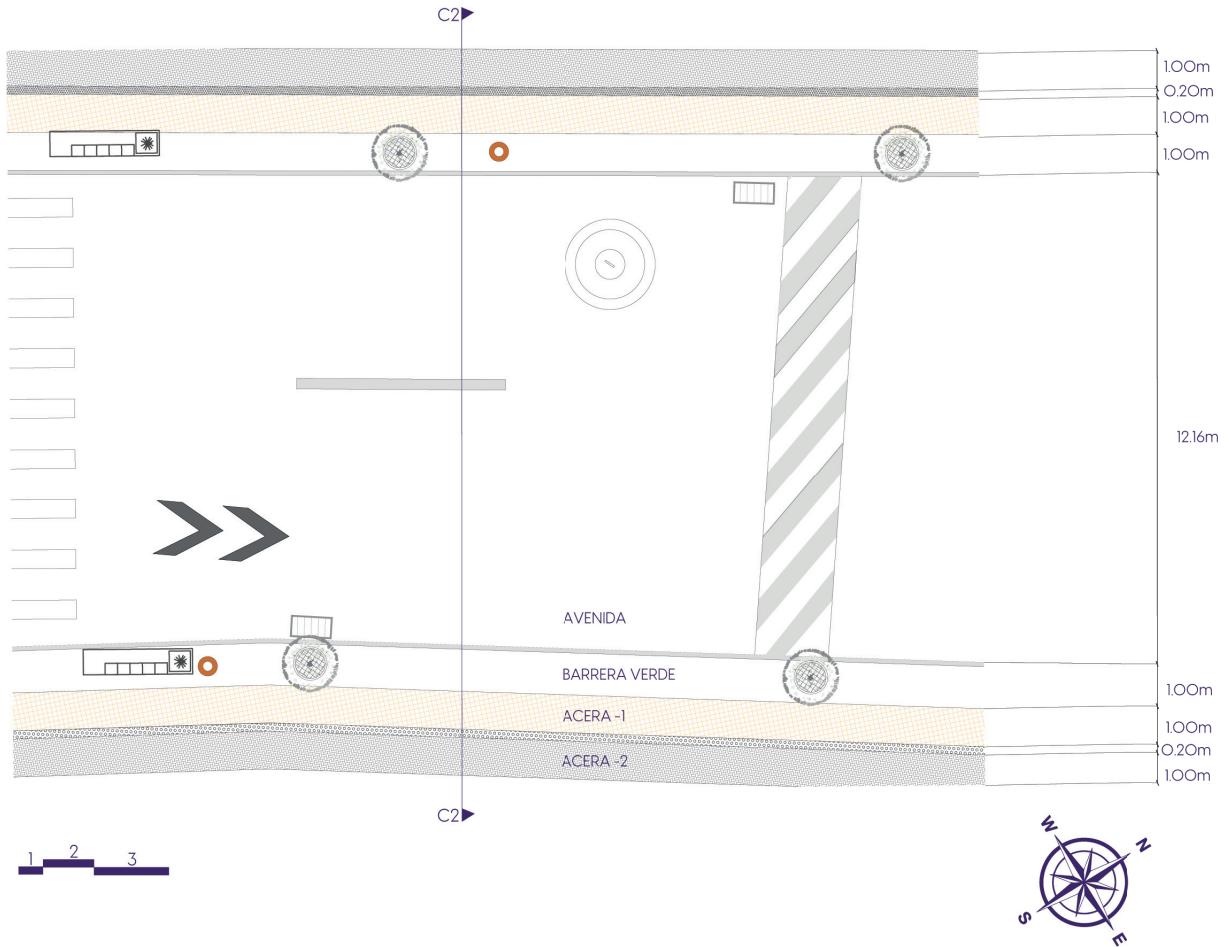
Plano arquitectónico zona 2



AVENIDA GARCÍA MORENO

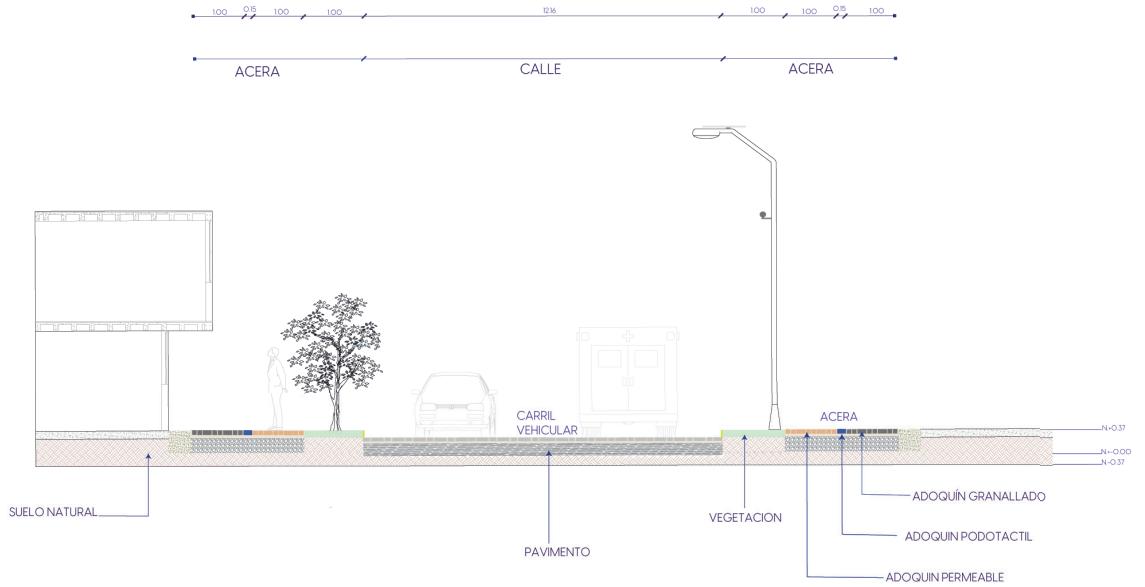


PROPUESTA



CORTE C2

Corte arquitectónico zona 2



RENDERS

Figura 42

Render de la zona 1



Nota: Render aéreo de la zona 2



Figura 43
Render aéreo de la zona 2



Nota: Render frontal zona 2



DESCRIPCIÓN

El principal conflicto es el colapso del mercado central, puesto que se toman la avenida los comerciantes informales para vender sus productos en vehículos o a su vez en la misma acera obstaculizando la accesibilidad de los residentes y estudiantes de la escuela de la parroquia.

PROBLEMAS

Se presentan diversos problemas, entre ellos, la aglomeración de personas genera inconvenientes y dificulta la movilidad.

Aunque se dispone de mobiliario para el descanso, éste se encuentra en malas condiciones, lo cual disminuye su utilidad y comodidad. Además, los cables eléctricos están mal ubicados, afectando negativamente la estética y la visual de la parroquia.

Además se observa el alto movimiento peatonal, ya que el mercado central de la parroquia opera todos los días de la semana. Además, la contaminación es considerable, y no existe ningún tipo de señalización vial ni peatonal que facilite el paso seguro de las personas. Esta falta de infraestructura adecuada agrava los problemas de movilidad y seguridad en la zona.

ESTRATEGIAS

1. Arbolado urbano – Barrera verde
2. Peatonalización
3. Aplicación de pisos adecuados
4. Planteamiento de mobiliario urbano
5. Iluminarias sostenibles
6. Ampliación de la acera.
7. Paradas Inteligentes

CARACTERISTICAS

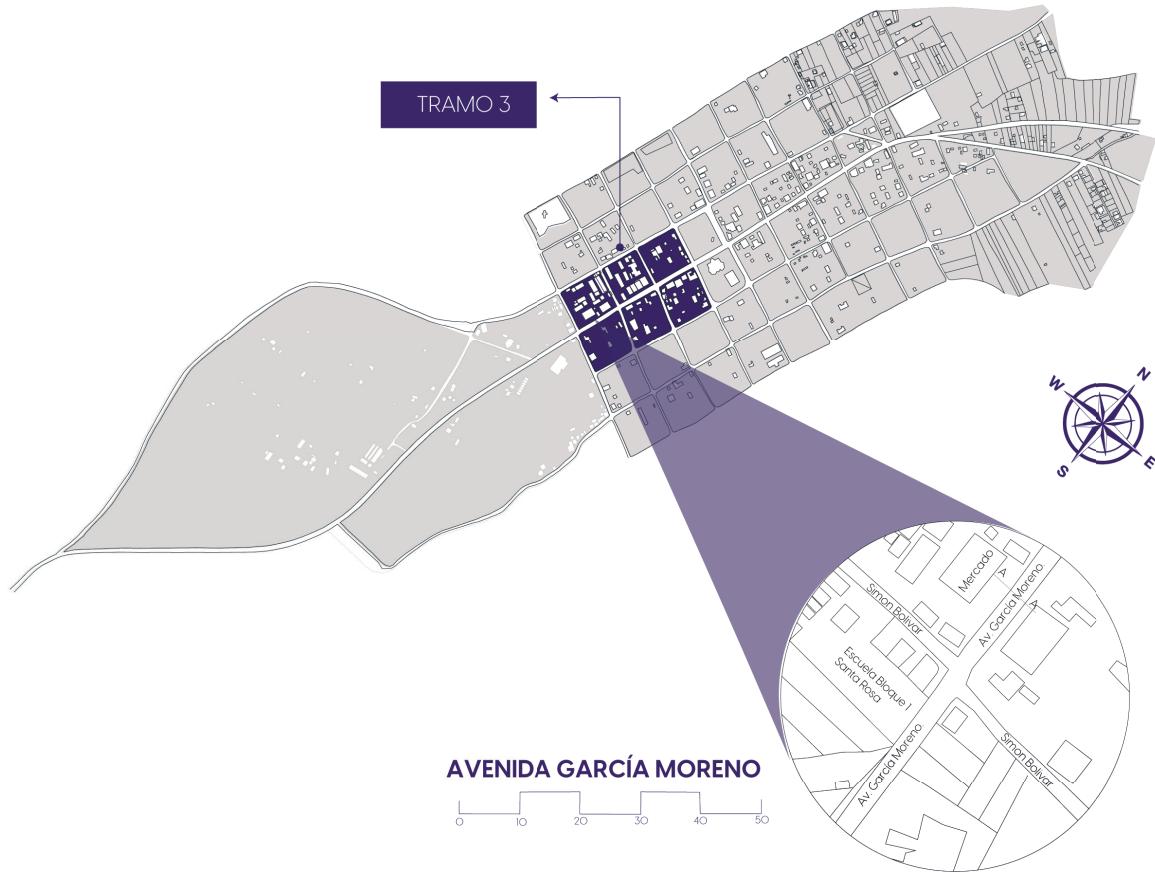
En la avenida existe tráfico, especialmente en horas pico, y en fines de semana cuando los vehículos se estacionan, para comercializar productos de los locales aledaños a la avenida García Moreno.



ESTADO ACTUAL

AVENIDA GARCÍA MORENO

DELIMITACIÓN TRAMO 3

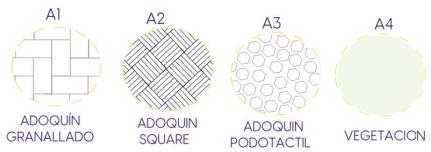
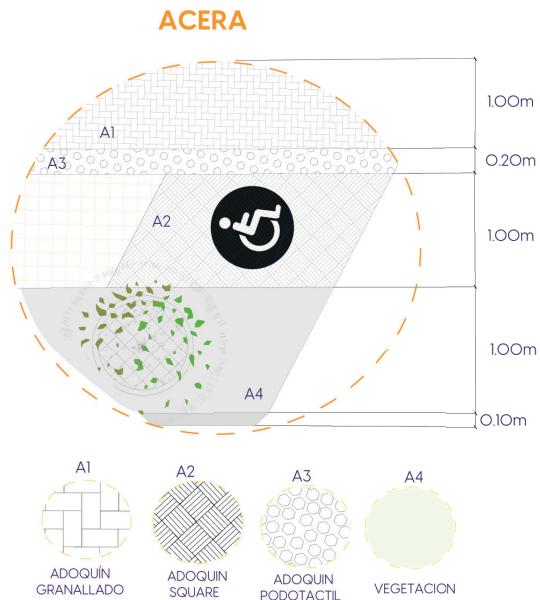


DELIMITACIÓN TRAMO 3 - ACERA

PLANTA TIPO



AVENIDA GARCÍA MORENO

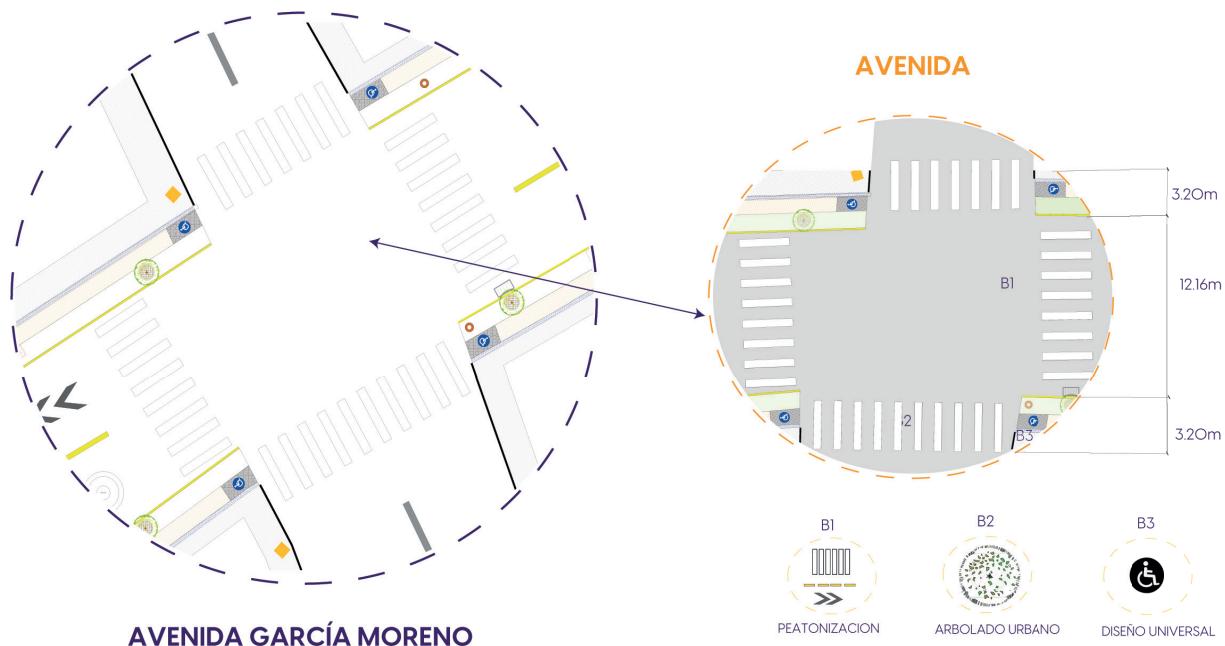


SIMBOLOGÍA / LEYENDA	
	ÁRBOL
	SEMÁFORO
	ALUMBRADO PÚBLICO
	SEÑALÉTICAS
	PASO CEBRA
	ECOTACHO

	SUMIDEROS
	ROMPE VELOCIDADES
	RAMPA DISCAPACITADOS
	ALCANTARILLADO SANITARIO
	INFRAESTRUCTURA TELEFÓNICA

DELIMITACIÓN TRAMO 3 - CALLE

PLANTA TIPO



AVENIDA GARCÍA MORENO

SIMBOLOGÍA / LEYENDA	
	ÁRBOL
	SEMÁFORO
	ALUMBRADO PÚBLICO
	SEÑALÉTICAS
	PASO CEBRA
	ECOTACHO

	SUMIDEROS
	ROMPE VELOCIDADES
	RAMPA DISCAPACITADOS
	ALCANTARILLADO SANITARIO
	INFRAESTRUCTURA TELEFÓNICA

PROPUESTA TRAMO 3

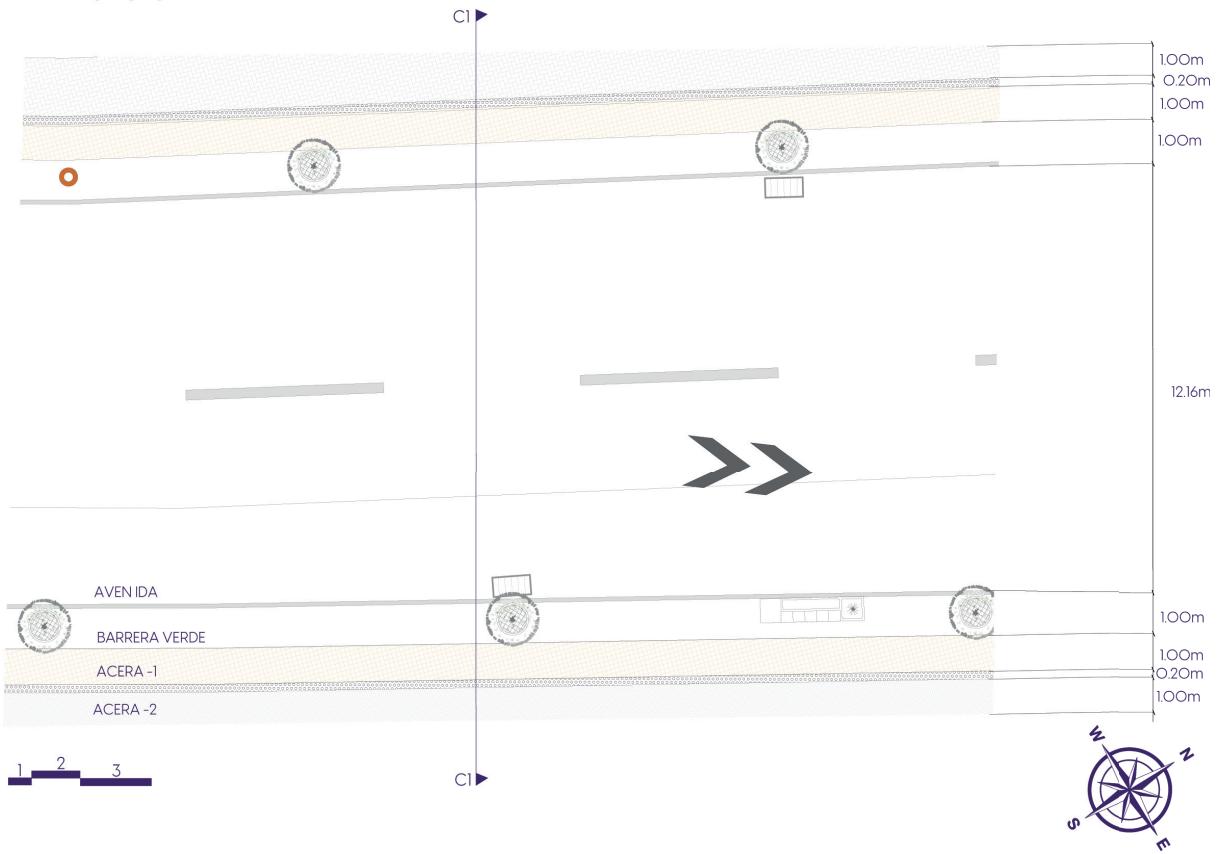
Plano arquitectónico zona 3



AVENIDA GARCÍA MORENO

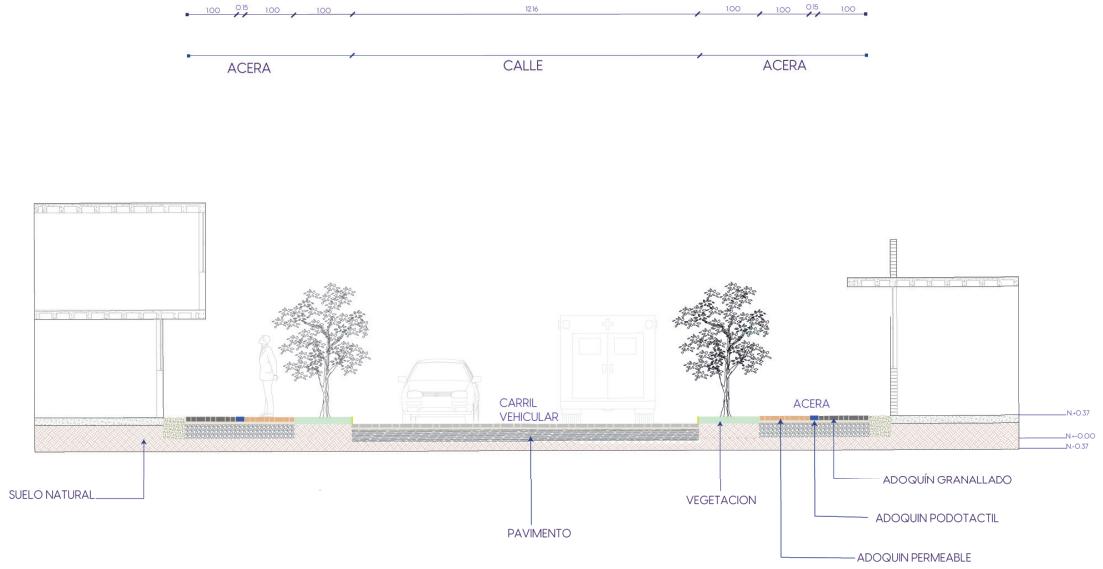


PROPUESTA



CORTE C3

Corte arquitectónico zona 3



RENDERS

Figura 44

Render frontal de la zona 3



Nota: Render frontal zona 3, zona de amortiguamiento en la escuela Bloque I



Figura 45
Render zona 3



Nota: Render frontal zonas de descanso y accesibilidad universal.



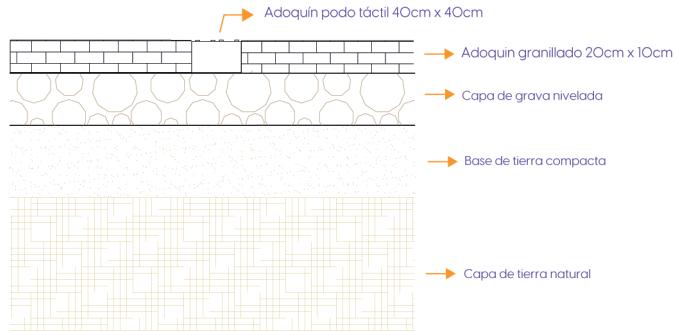
Figura 46
Render aéreo zona 3



Nota: Para principal para la escuela bloque 1 Santa Rosa

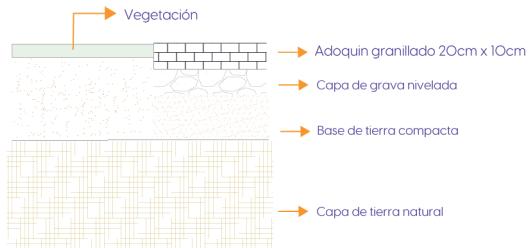


DETALLE 1



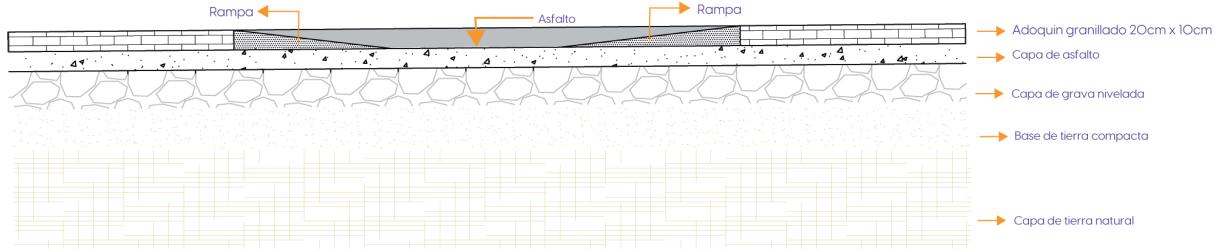
ESC:1-10

DETALLE 2



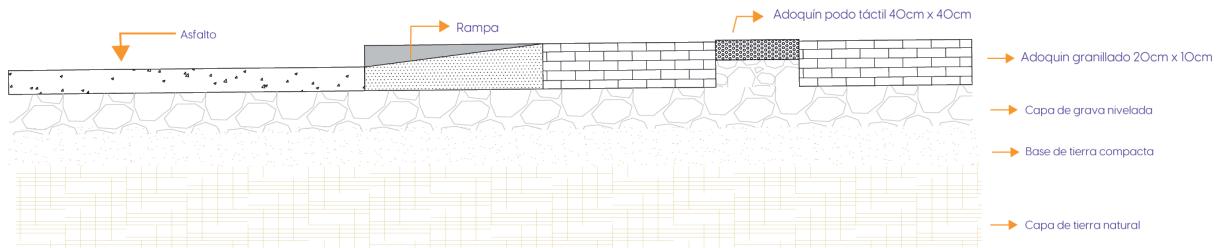
ESC:1-10

DETALLE 3



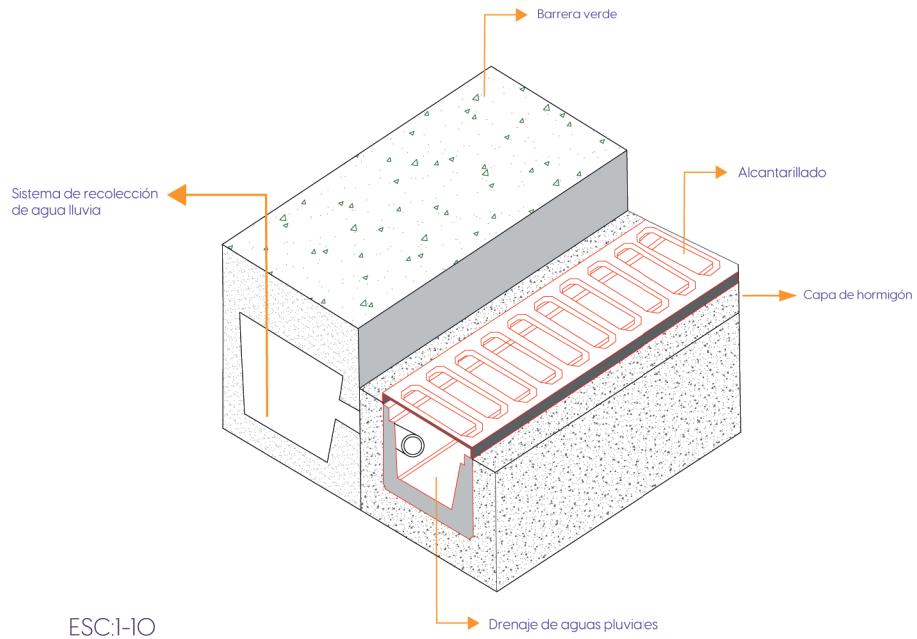
ESC:1-10

DETALLE 4

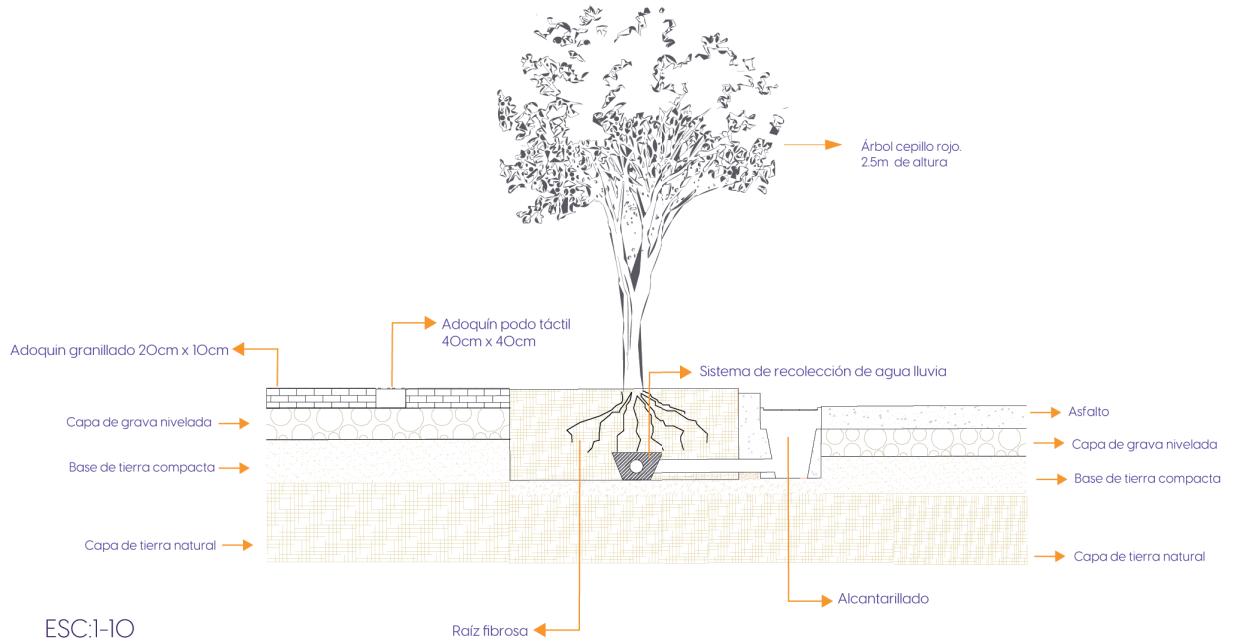


ESC:1-10

DETALLE 5



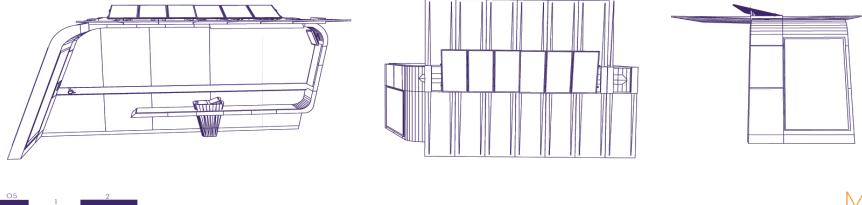
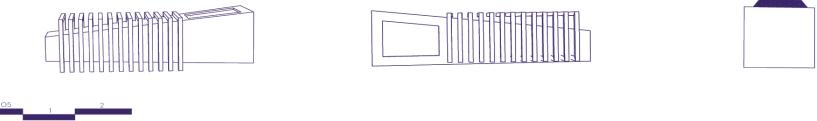
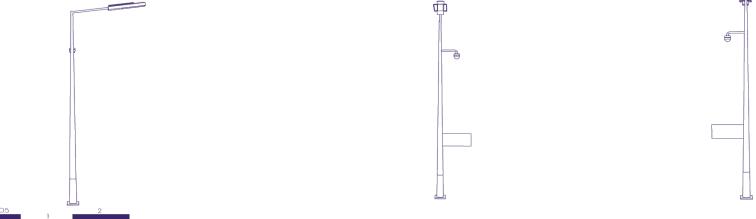
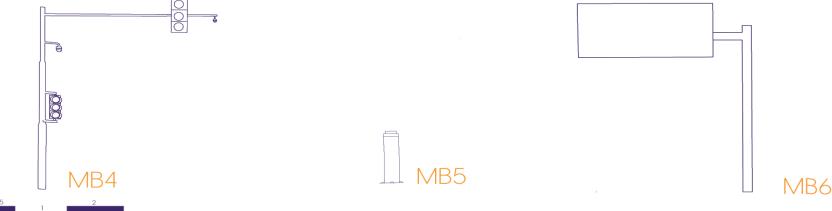
DETALLE 6



MOBILIARIO

Tab. 7

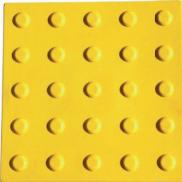
Tabla de mobiliario

Nombre	MOBILIARIO			
<p>PARA DE BUS INTELIGENTE.</p>				<p>MB1</p>
<p>MOBILIARIO DE DESCANSO.</p>				<p>MB2</p>
<p>FAROLAS SOLARES INNOVADORAS</p>				<p>MB3</p>
<p>EXTRAS</p>				<p>MB4 MB5 MB6</p>

CATALOGO DE PISOS

Tab. 8

Tabla de tipo de pisos

NOMBRE	ESPECIFICACIONES	CARACTERISTICAS	IMAGEN
ADOQUÍN GRANILLADO	<p>Adoquín prefabricado Material: Hormigón Dimensiones: 20cm x 10cm Espesor: 8cm - 10cm Color: Salmon, rojo, gris, amarillo Textura: Granallado</p>	<p>Se caracteriza por ser un adoquín ecológico y por su superficie rugosa puesto que su superficie rugosa lo convierte en una excelente opción para áreas peatonales y espacios públicos, además se dispone en varios colores que se complementan con los entornos urbanos</p>	
ADOQUÍN PODO TÁCTIL	<p>Adoquín prefabricado Material: Concreto Dimensiones: 40cm x 40cm Espesor: 5cm - 8cm Color: Amarillo, color estándar para la señalización podotáctil Textura: Superficie con relieves y patrones táctiles para proporcionar guía y advertencia.</p>	<p>Esta diseñado y pensado para la inclusión de personas con discapacidad con el fin de garantizar la accesibilidad y la seguridad peatonal, además esto contribuye a crear entornos urbanos inclusivos y acogedores para todas las personas.</p>	
ADOQUÍN SQUARE	<p>Adoquín prefabricado Material: Hormigón Dimensiones: 30cm x 30cm Espesor: 6cm Color: Salmon,gris, azul, rojo.</p>	<p>Su principal característica es su versatilidad y su estilo, puesto que su forma permite crear una área segura al momento de circular, además se utiliza en rampas puesto que su superficie es nivelada y estable</p>	

VEGETACIÓN

Tab. 9

Tabla de vegetación

NOMBRE	ESPECIFICACIONES:	IMAGEN
ÁRBOL CEPILLO ROJO	<p>Nombre científico: Callistemon citrinus</p> <p>Nombre común: Cepillo rojo, limpiatubos</p> <p>Crecimiento: Lento</p> <p>Producción: Florece abundantemente, produciendo flores rojas en forma de cepillo.</p> <p>Altura: Puede alcanzar entre 3 y 4 metros</p> <p>Tronco: Generalmente es corto y puede tener una corteza áspera y marrón.</p> <p>Raíz: Sistema radicular profundo , que proporciona buena estabilidad.</p> <p>Copa: Densa y redondeada, con ramas que se extienden horizontalmente.</p> <p>Uso: Ornamental en calles y parques, atrayendo aves además, se utiliza para reducir la contaminación de los vehículos.</p> <p>Durabilidad: Larga vida, con capacidad para vivir décadas</p>	

NOMBRE	ESPECIFICACIONES:	IMAGEN
<p>VINCA, VINCA DE MADAGASCAR</p>	<p>Nombre científico: Catharanthus roseus</p> <p>Nombre común: inca, vinca de Madagascar, vinca rosada.</p> <p>Crecimiento: Rápido</p> <p>Producción: Generalmente alcanza entre 30 y 60 cm.</p> <p>Altura: Puede alcanzar entre 3 y 4 metros</p> <p>Tronco: No tiene un tronco leñoso distintivo; es una planta herbácea con tallos delgados y ramificados.</p> <p>Raíz: Sistema radicular fibroso y poco profundo.</p> <p>Copa: Forma una copa redondeada y compacta, con follaje denso y brillante.</p> <p>Uso: Ornamental en calles y parques.</p> <p>Durabilidad: En climas más fríos se cultiva como planta anual.</p>	

CONCLUSIONES

Esta investigación permitió alcanzar cada uno de los objetivos planteados, aportando un mejor entendimiento del estado actual y de estrategias que mejoren el entorno urbano. Como primer punto se realizó un diagnóstico del corredor urbano con el fin de analizar las condiciones intrínsecas del área de estudio a través de la observación y del análisis documental y las entrevistas, gracias a esto se permitió entender cada área adecuadamente que se divide en tres tramos debido a las características, problemas y necesidades del entorno.

Como segundo punto, se encuentra el estudio y análisis de referentes, a través de la revisión documental, que proporcione información y pasos para un correcto diseño urbano que aportaron de gran ayuda para la guía de la propuesta, ya se como mobiliario, técnicas, el arbolado urbano, la seguridad peatonal y vehicular, además aporbo en la ubicación de cada elemento como mobiliario o elemento ya que se realiza un concepto en base a cada elemento con el fin de que complete a la propuesta.

Como tercer punto esencial, se establece estrategias avanzadas de representación gráfica en 2d y 3d que buscan proporcionar un mejor entendimiento más claro y detallado de las estrategias implementada, la ubicación de cada elemento y material ubicado en la propuesta. Esta representación no solo mejora la comprensión del proyecto, sino que también aumenta la transparencia y el apoyo de los actores involucrados, asegurándose de la implementación de soluciones a los problemas.

RECOMENDACIONES

Se recomienda seguir con este proceso de investigación con el fin de buscar soluciones innovadoras que garanticen la seguridad de todos. Es esencial involucrar a los actores principales que son las autoridades y usuarios, transeúntes en todas las fases del proyecto, desde la planificación hasta la ejecución, además se sugiere implementar programas educativos de concientización del espacio público del cuidado de cada elemento y sobre todo de la seguridad peatonal y vehicular, esto no solo mejorara el corredor urbano sino que fortalecerá el tejido social y la comunicación entre la comunidad fomentado también el sentido de pertinencia y responsabilidad, garantizando una correcta calidad de vida de los habitantes.

CAPÍTULO 6

CAPÍTULO 6

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alfredo E. (2001). "Población urbana y urbanización en América Latina". En Carrión, Fernando, La ciudad construida: urbanismo en América Latina. Quito: 49-76.
- CACBA. (2006). Subsecretaría de Tránsito y Transporte (2006). Documentos del Plan Integral de Tránsito y Transporte de la ciudad de Buenos Aires Argentina. Buenos Aires.
- CEPAL. (2008). Anuario de America Latina y el caribe en movilidad urbana.
- GAD Paroquial Rural Santa Rosa. (2023). PLAN DE DESARROLLO Y. Obtenido de file:///C:/Users/User/Downloads/PDOT%20SANTA%20ROSA%202019-2023(1).pdf
- Appleyard, D. (1981). Livable Streets.
- Banerjee, T. &. (2018). Land Use Planning and the Environment: A Casebook. Routledge.
- Bryson, J. M. (2018). Strategic Planning for Public and Nonprofit Organizations A Guide to Strengthening and Sustaining Organizational Achievement (5th ed.). John Wiley
- & Sons.
- Campanella, T. (1602). La ciudad del Sol .
- Cervero, R. (1998). The Transit Metropolis: A Global Inquiry. Island Press.
- Cervero, R. (1998). The Transit Metropolis: A Global Inquiry. Island Press.
- Christaller, W. (1966). Central Places in Southern Germany. Prentice-Hall.
- CONSTITUCIÓN DEL ECUADOR. (2021). CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Obtenido de https://defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf
- COOTAD. (2019). Obtenido de <https://gobiernoabierto.ambato.gob.ec/wp-content/uploads/2021/07/COOTAD.pdf>
- Elkington, J. (1994). Tres Pilares de la Sostenibilidad.
- Florida, R. (2002). The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life. Basic Books.
- Gehl, J. (2010). Ciudades para la gente. Barcelona.
- Jacobs, J. (1961). Muerte y Vida de las Grandes Ciudades.
- Jacobs, J. (1992). The Death and Life of Great American Cities .
- JanGehl. (2010). "Cities for People."
- John,P.(2022).MobilityFirst:A New Vision for Transportation in a Globally Competitive Twenty-first Century".
- Lefebvre, H. (1968). Le Droit à la ville. París: Anthropos.
- Lynch, K. (1960). La Imagen de la Ciudad.
- Mace, R. (1997). Universal Design: Barrier-Free Environments

for Everyone.

Mohseni, A. &. (2015). Urban green infrastructure: A review of some critical issues. 47, 45-53.

Montgomery, C. (2013). Transforming Our Lives Through Urban Design. Farrar, Straus and Giroux.

MTOP. (2003). Normas de Diseño Geométrico de Carreteras.

Nowak, D. (2007). Understanding the benefits and costs of urban forest ecosystems. In Urban and Community Forestry in the Northeast. Springer, Dordrecht: pp. 25-46.

ODS. (2015). Objetivos de Desarrollo Sostenible. Obtenido de <https://www.undp.org/es/sustainable-development-goals>

Oxford. (1987). World Commission on Environment and Development.

PDOT. (2020). PDOT. Obtenido de file:///C:/Users/User/Downloads/PDOT%20SANTA%20ROSA%202019-2023(1).pdf

PDOT. (2023). PDOT. 56th ed. Obtenido de <https://gadambato-my.sharepoint.com/personal/>

Press, O. U. (1987). World Commission on Environment and Development.

PUGS. (2033). Obtenido de file:///C:/Users/User/Downloads/O1_Componente%20Estructurante_24_O6_21.pdf

Ratti, C. (2016). The City of Tomorrow.

The City of Tomorrow: Sensors, N. H. (2018). Carlo Ratti y Matthew Claudel.

Townsend, A. (2014). "Smart Cities: Big Data, Civic Hackers, and the Quest for a New Utopia.". Norton & Company.

Whyte, W. H. (1980). The Social Life of Small Urban Spaces.

Washington: Conservation Foundation.

Carrión., D. P. (2024). INCIDENCIA EN EL VOLUMEN DEL TRÁNSITOMEDIANTE LA METODOLOGÍA DEL TRÁFICO PROMEDIO DIARIO ANUAL (TPDA), DEBIDO A LA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS EN LA. 16.

Febres, V. &. (17 de diciembre de 2020). Relación del aparcamiento y la congestión. Estudios del Hábitat, 18, 28. Obtenido de file:///C:/Users/User/Desktop/estado%20del%20arte%20IO/636469089006.pdf

Jácome, D. (2019). Caracterización predictiva del flujo y la Congestión Vehicular mediante modelamiento probabilístico para el análisis del rendimiento óptimo de una VANET.

Muñoz, S., Salcedo, J., & S. (2021). Contaminación ambiental producida por el tránsito vehicular. UNIMINUTO(N° 30), 11. Recuperado el 10 de Enero de 2021, de file:///C:/Users/User/Desktop/estado%20del%20arte%20IO/Contaminacion_ambiental_producida_por_el_transito_.pdf

reolyc.org. (2023). Incidencia económica por congestión vehicular. Un análisis enfocado en los. Revista ECA Sinergia, vol. 14, 14. Recuperado el 31 de mayo de 2023, de file:///C:/Users/User/Desktop/estado%20del%20arte%20IO/588575261004.pdf

reolyc.org, U. (Marzo de 2021). Análisis del alto flujo vehicular para una vía. (n. p.-8. Vol. 21, Ed.) Revista UIS Ingenierías(Sistema de Información Científica Redalyc), 11. Recuperado el 20 de marzo de 2021, de file:///C:/Users/User/Desktop/estado%20del%20arte%20IO/553772394006.pdf

Reyes, G. (October de 2022). Agrupamiento dinámico de trayectorias vehiculares. Journal of Computer Science & Technology, 22. Obtenido de file:///C:/Users/User/Desktop/estado%20del%20arte%20IO/Documento_completo.pdf-PDFA.pdf

Sañay, F. (2023). Mapeo sistematico sobre soluciones al trafico vehicular en ciudades inteligentes. 22. Obtenido de file:///C:/Users/User/Desktop/tesis%202/articulo%20cientifico/ARTICULO%202.pdf

Velarde, F. A. (30 de Julio de 2021). Incidencia de la movilidad urbana. Arquitectura y Urbanismo, Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso. Obtenido de file:///C:/Users/User/Desktop/estado%20del%20arte%20IO/376869567007.pdf

Ziad, T. (2020). VEHICULAR PARA EL MEJORAMIENTO DE VÍA principal en Guayaquil - Ecuador. Gaceta Tecnica, 21. Recuperado el 2020 de Abril de 14, de file:///C:/Users/User/Desktop/estado%20del%20arte%20IO/GT-21-O2-O3sd1.pdf

ANEXOS

Anexo I Ficha de levantamiento del estado actual

FICHA DE REGISTRO DEL ESTADO ACTUAL									
PROYECTO		INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE EN LA MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO.						1	
CARRERA	AUTOR	REVISADA POR		FECHA	OBJETIVO				
DATOS GENERALES									
PAIS	PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO	AVENIDA	CALLE Secundaria			
AREA DE ESTUDIO									
ESTADO					MAPA				
Buen Estado									
Deteriorado									
En Obra									
Malo									
CONFLICTOS EN LA ZONA DE ESTUDIO									
ACTIVIDADES SOCIALES									
VALORACIÓN DE LA AVENIDA									
USO ACTUAL					FOTOGRAFIA GENERAL				
Mixto	Residencial	Institucional							
Comercial	Cultural	Recreativo							
ESTILOS DE VIVIENDAS									
Renovalista	Contemporánea	Veneziola							
Moderna	Organismo	Otros							
TIPO DE VIA									
Pavito	Pavimento	Tierra							
Gravel	Asfalto	Otros							
MOBILIARIO URBANO									
Semáforo	Parada de Bus	Sinalización							
Alumbrado	Banqueo	Bancas							
Vegetación	Enchufe de luz/agua	Otros							
SERVICIOS BASICOS									
Agua Potable	Estronadas	Alcantarillado							
TIPOS DE TRANSPORTE									
Bus	Taxi	Motoc							
Transporte público	Transporte pesado	Motos	Observaciones:						
AFLUENCIA DE VEHICULOS DURANTE EL DIA/LUNES									
Alto	Medio	Bajo							
ASPECTOS DE LA AVENIDA									
ACERA					TIPO DE LA DE VEGETACION DE LA ZONA				
Concreto	Piedra Natural	Acera de Bordas							
Adoquin	Acera de Asfalto	Otros							
VEGETACION									
Mator	Arboles	Césped							
Arbusto	Flora	Otros							
CLIMA									
Templado	Húmedo Andino	Otros							
TIPO DE CONTAMINACIÓN									
Acústico - visual	Dilatación de carbono	Otros							
Conclusión:									

Anexo : Tabla de elaboracion propia

Anexo2 Guion de entrevista 1

TÉCNICO URBANISTA				1
PROYECTO	INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE EN LA MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO			
DATOS GENERALES				
Nombre:				
Especialidad:				
Cargo:				
Público	Privado	Educación	Otro:	
OBJETIVO DE LA ENTREVISTA				
<p>Obtener una comprensión detallada y experta sobre las propuestas, desafíos y oportunidades relacionadas con la intervención urbana con enfoque en la movilidad integrada en la avenida García Moreno.</p>				
APORTE DE LA ENTREVISTA				
<p>Aporta principalmente ideas innovadoras y soluciones creativas basadas en experiencias previas y estudios de casos exitosos en otros lugares, lo cual puede enriquecer las propuestas de intervención.</p>				
<p>Pregunta 1: ¿Estarías de acuerdo con la realización de una intervención urbana enfocada en la movilidad y en el espacio público en esta avenida y por qué?</p>				
<p>Pregunta 2: ¿Qué materiales, tecnologías y métodos utilizarías para llevar a cabo esta intervención urbana enfocada en la movilidad de manera eficiente y sostenible?</p>				
<p>Pregunta 3: ¿En qué referentes o modelos urbanos te basarías para diseñar y planificar la intervención en esta avenida y por qué consideras estos referentes relevantes?</p>				
<p>Pregunta 4: ¿Considerarías la implementación de una barrera verde en la avenida para reducir la contaminación, qué tipo de vegetación y diseño utilizarías para maximizar su eficacia?</p>				
<p>Pregunta 5: ¿Cómo planificaría el espacio público en esta avenida para fomentar la interacción social y el uso comunitario, qué elementos incluirías para mejorar su funcionalidad y atractivo?</p>				

Anexo : Tabla de elaboracion propia

Anexo3 Guion de entrevista 2

ACTOR PRINCIPAL- USUARIO DE LA PARROQUIA				2
PROYECTO	INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE EN LA MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO			
DATOS GENERALES				
Nombre:				
Especialidad:				
Cargo:				
Público	Privado	Educación	Otro:	
OBJETIVO DE LA ENTREVISTA				
<p>El propósito de esta entrevista es recopilar información y opiniones sobre la situación actual de la Avenida García, específicamente del Ingeniero Juan Naranjo, residente en la zona. Su perspectiva, tanto informada como práctica, será invaluable para comprender las condiciones y necesidades de la avenida.</p>				
APORTE DE LA ENTREVISTA				
<p>Sus respuestas nos ayudarán a comprender mejor las necesidades de los residentes y las expectativas de los y las soluciones potenciales para mejorar la movilidad y el espacio público en la zona.</p>				
<p>Pregunta 1: ¿Cuál es el problema que percibe en la avenida García Moreno actualmente?</p>				
<p>Pregunta 2: ¿Desde tu punto de vista, ¿qué se puede decir del comercio en la avenida?</p>				
<p>Pregunta 3: De manera general ¿Cuáles son las necesidades con respecto a la avenida García Moreno?</p>				
<p>Pregunta 4: ¿Cómo usuario de la parroquia que aspiración espera de la intervención en el espacio público?</p>				
<p>Pregunta 5: ¿Considera necesario que se implemente vegetación en la avenida?</p>				

Anexo : Tabla de elaboracion propia

Anexo4 Guion de entrevista 3

AUTORIDAD - COMERCIANTE				3
PROYECTO	INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE EN LA MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO			
DATOS GENERALES				
Nombre:				
Especialidad:				
Cargo:				
Público	Privado	Educación	Otro:	
OBJETIVO DE LA ENTREVISTA				
El propósito de la entrevista es obtener información y la opinión sobre la situación actual de la avenida García del Sr. Juan Naranjo, Autoridad y propietario de uno de los comercios más emblemáticos de la parroquia.				
APORTE DE LA ENTREVISTA				
La entrevista con el ingeniero Juan Naranjo ofrecerá una visión detallada y fundamentada en su experiencia diaria sobre los problemas y posibles mejoras en la avenida García Moreno.				
Pregunta 1. ¿Qué cambios esperaría en la avenida para mejorar la accesibilidad para sus clientes?				
Pregunta 2. ¿Considera importante incluir espacios de estacionamiento de vehículos en la nueva planificación de la avenida?				
Pregunta 3. ¿Cree usted que esta intervención urbana potenciará su negocio?				
Pregunta 4. ¿Cree usted que es necesario realizar una intervención urbana y paisajista en la avenida? ¿Por qué o por qué no?				
Pregunta 5. ¿Qué aspectos específicos considera que deberían abordarse en una futura intervención urbana en la avenida, tales como la renovación de la vía, la ampliación de aceras, implementación de mobiliario?				

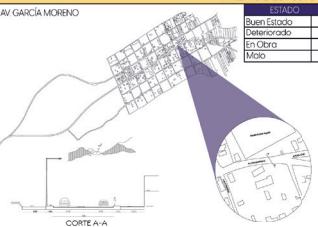
Anexo : Tabla de elaboracion propia

Anexo 5 Guion de entrevista 4

TRANSPORTISTA				4
PROYECTO	INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE EN LA MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO			
DATOS GENERALES				
Nombre:				
Especialidad:				
Cargo:				
Público	Privado	Educación	Otro:	
OBJETIVO DE LA ENTREVISTA				
El objetivo de esta entrevista al Sr. Rómulo Lozada es conocer las necesidades y problemas específicas de los transportistas, sobre la situación actual de la avenida García				
APORTE DE LA ENTREVISTA				
La entrevista con el ingeniero Juan Naranjo ofrecerá una visión detallada y fundamentada en su experiencia diaria sobre los problemas puesto que conoce de primera mano los desafíos diarios de la avenida, desde las paradas caóticas hasta la escasez de espacios para maniobrar. Están dispuestos a colaborar para asegurar que las soluciones sean útiles tanto para los transportistas, como para los peatones que circulan por aquí.				
Pregunta 1. ¿En qué condiciones se encuentra actualmente la avenida y que problemas tiene al transcurrir?				
Pregunta 2. ¿Qué cambios esperaría con una intervención urbana enfocada en la movilidad en la avenida?				
Pregunta 3. ¿Cree que la implementación de indicadores de tráfico inteligentes en la avenida mejoraría la fluidez del tráfico?				
Pregunta 4. ¿Qué aspectos considera más necesarios para la mejora del servicio al usuario?				
Pregunta 5. ¿Qué tipo de información le gustaría recibir a través de indicadores de tráfico en esta avenida? (por ejemplo, tiempos de espera, rutas alternativas, etc.)				

Anexo : Tabla de elaboracion propia

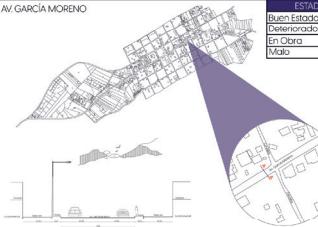
Anexo 6 Ficha 1

FICHA DE REGISTRO DEL ESTADO ACTUAL						
PROYECTO	INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE EN LA MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO.				1	
CARRERA	AUTOR	REVISADA POR	FECHA	OBJETIVO		
Arquitectura	Andrés Flores	Ara Elizabeth Miranda	12-06-2024	Evidenciar el estado actual de la Av.		
DATOS GENERALES						
PAIS	PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO	AVENIDA	CALLE Secundaria
Ecuador	Tungurahua	Ambato	Santa Rosa	Centro	García Moreno	Luis A. Martínez
AREA DE ESTUDIO						
AV GARCÍA MORENO		ESTADO		MAPA		
		Buen Estado Deteriorado x En Obra Mal				
CONFLICTOS EN LA ZONA DE ESTUDIO						
El principal conflicto es la necesidad de señalética de tránsito, puesto que se conecta dos avenidas y no existe ningún semáforo y genera congestión vehicular y en el por de las casas caentes, ya que las personas que asisten al estadio Dunker Aguilar se estaciona abajo de la vía						
ACTIVIDADES SOCIALES						
Las actividades principales son en los locales dedicados en la avenida y uso del espacio recreativo Dunker Aguilar						
VALORACIÓN DE LA AVENIDA						
USO ACTUAL			FOTOGRAFÍA GENERAL			
Mixto	x	Residencial	x	Institucional		
Comercial	x	Cultural		Recreativo	x	
ESTILOS DE VIVIENDAS						
Renovatación		Contemporánea	x	Verticalizada		
Moderna	x	Organismo		Otros		
TIPO DE VÍA						
Piedra		Pavimento		Tierra		
Grava		Asfalto	x	Otros		
MOBILIARIO URBANO						
Semáforo		Parada de bus		Señalización		
Alumbrado	x	Rampa		Bancos	x	
Señalización		Tacho de basuras	x	Otros		
SERVICIOS BÁSICOS						
Agua Potable	x	Eficiencia		Alcantarillado	x	
TIPOS DE TRANSPORTE						
Bus	x	Taxi		Motos	x	
Transporte público	x	Transporte privado	x	Autos	x	
AFLUENCIA DE VEHICULOS DURANTE EL DIA LUNES						
Alto		Medio		Bajo		
x						
ASPECTOS DE LA AVENIDA						
ACERA			FOTO DE LA VEGETACIÓN DE LA ZONA			
Concreto	x	Piedra Natural		Acera de Baldosas		
Asfalto		Asfalto		Otros	x	
VEGETACIÓN						
Matos		Arboles		Césped	x	
Arbustos	x	Flores		Otros		
CLIMA						
Templado	x	Húmedo Andino		Otros		
TIPO DE CONTAMINACIÓN						
Acústica - visual	x	Desecho de carbono		Otros		
<p>CONCLUSIÓN: La avenida experimenta un alto flujo vehicular, pero actualmente se encuentra en mal estado esta situación no solo contribuye a un alto índice de contaminación, sino que también afecta negativamente la calidad de vida de los residentes y visitantes. Las aceras están en condiciones deplorables, con presencia de bosta y una vegetación invasiva y cespes desatendidas.</p>						

Anexo - Tabla de elaboración propia

Anexo : Tabla de elaboración propia

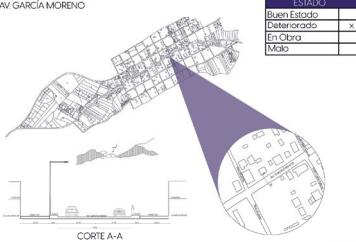
Anexo 7 Ficha 2

FICHA DE REGISTRO DEL ESTADO ACTUAL						
PROYECTO	INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE EN LA MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO.				2	
CARRERA	AUTOR	REVISADA POR	FECHA	OBJETIVO		
Arquitectura	Andrés Flores	Ara Elizabeth Miranda	11-06-2024	Evidenciar el estado actual de la Av.		
DATOS GENERALES						
PAIS	PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO	AVENIDA	CALLE Secundaria
Ecuador	Tungurahua	Ambato	Santa Rosa	Centro	García Moreno	Cevallos
AREA DE ESTUDIO						
AV GARCÍA MORENO		ESTADO		MAPA		
		Buen Estado Deteriorado x En Obra Mal				
CONFLICTOS EN LA ZONA DE ESTUDIO						
El principal conflicto es los vehículos se estacionan en la avenida principal García Moreno, en los dos lados de la calle, para adquirir productos y esto generan una congestión vehicular.						
ACTIVIDADES SOCIALES						
Las actividades principales son el comercio en los locales dedicados en la avenida.						
VALORACIÓN DE LA AVENIDA						
USO ACTUAL			FOTOGRAFÍA GENERAL			
Mixto	x	Residencial	x	Institucional		
Comercial	x	Cultural		Recreativo		
ESTILOS DE VIVIENDAS						
Renovatación		Contemporánea	x	Verticalizada		
Moderna	x	Organismo		Otros		
TIPO DE VÍA						
Piedra		Pavimento		Tierra		
Grava		Asfalto	x	Otros		
MOBILIARIO URBANO						
Semáforo		Parada de bus		Señalización	x	
Alumbrado	x	Rampa		Bancos		
Señalización		Tacho de basuras	x	Otros		
SERVICIOS BÁSICOS						
Agua Potable	x	Eficiencia		Alcantarillado	x	
TIPOS DE TRANSPORTE						
Bus	x	Taxi		Motos	x	
Transporte público	x	Transporte privado	x	Autos	x	
AFLUENCIA DE VEHICULOS DURANTE EL DIA LUNES						
Alto		Medio		Bajo		
x						
ASPECTOS DE LA AVENIDA						
ACERA			FOTO DE LA VEGETACIÓN DE LA ZONA			
Concreto	x	Piedra Natural		Acera de Baldosas		
Asfalto		Asfalto		Otros		
VEGETACIÓN						
Matos		Arboles		Césped	x	
Arbustos	x	Flores		Otros		
CLIMA						
Templado	x	Húmedo Andino		Otros		
TIPO DE CONTAMINACIÓN						
Acústica - visual	x	Desecho de carbono		Otros		
<p>CONCLUSIÓN: La avenida experimenta un leve tráfico en los días martes vehicular durante las horas pico, principalmente debido a la gran cantidad de vehículos particulares esta situación contribuye significativamente a un elevado índice de congestión vehicular, además causa molestia a la ciudadanía puesto que no pueden cruzar la calle.</p>						

Anexo - Tabla de elaboración propia

Anexo : Tabla de elaboración propia

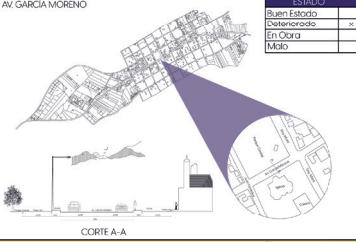
Anexo 8 Ficha 3

FICHA DE REGISTRO DEL ESTADO ACTUAL														
PROYECTO	INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE EN LA MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO				3									
CABERA	AUTOR	REVISADA POR	FECHA	OBJETIVO										
Arquitectura	Andrés Flores	Ara Elizabeth Miranda	17-06-2024	Evidenciar el estado actual de la Av.										
DATOS GENERALES														
PAIS	PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO	AVENIDA	CALLE Secundaria								
Ecuador	Tungurahua	Ambato	Santa Rosa	Centro	García Moreno	Roca Fuerte - Juan L.M								
ÁREA DE ESTUDIO														
AV. GARCÍA MORENO														
			<p>ESTADO</p> <table border="1"> <tr><td>Buen Estado</td><td></td></tr> <tr><td>Deteriorado</td><td>x</td></tr> <tr><td>En Obra</td><td></td></tr> <tr><td>Mala</td><td></td></tr> </table>				Buen Estado		Deteriorado	x	En Obra		Mala	
Buen Estado														
Deteriorado	x													
En Obra														
Mala														
			<p>CONFLICTOS EN LA ZONA DE ESTUDIO</p> <p>El principal conflicto es las comerciantes de la avenida utilizan las aceras para abarcar productos a sus mercancías, obstaculiza el paso de los usuarios en la acera.</p>											
			<p>ACTIVIDADES SOCIALES</p> <p>Las actividades principales son el comercio en los locales adyacentes en la avenida.</p>											
VALORACIÓN DE LA AVENIDA														
USO ACTUAL			FOTOGRAFÍA GENERAL											
Mixto	x	Residencial	x	Institucional										
Comercial	x	Cultural		Recreativo										
ESTILOS DE VIVIENDAS														
Benettonista		Contemporánea	x	Vernácula										
Mixtura	x	Clásico		Otros	x									
TIPO DE VÍA														
Piedra		Pavimento		Tierra										
Grava		Asfalto	x	Otros										
MOBILIARIO URBANO														
Semáforo		Parada de bus		Señalización	x									
Alumbrado	x	Rampas		Bancos										
Urbanización		Techo de basura	x	Otros										
SERVICIOS BÁSICOS														
Agua Potable	x	Electricidad	x	Alcantarillado	x									
TIPOS DE TRANSPORTE														
Bus	x	Taxi		Motos	x									
Transporte público	x	Transporte pesado	x	Autós	x									
AFLUENCIA DE VEHÍCULOS DURANTE EL DÍA LINES														
Alto		Medio		Bajo										
x														
ASPECTOS DE LA AVENIDA														
ACERA														
Concreto	x	Piedra Natural		Acera de Baldosas	x									
Adoquín		Acera de Asfalto		Otros										
VEGETACIÓN														
Matos		Arboles		Césped	x									
Arbustos	x	Flores		Otros										
CLIMA														
Templado	x	Húmedo Andino		Otros										
TIPO DE CONTAMINACIÓN														
Acústico - visual	x	Dioxido de carbono	x	Otros										
<p>CONCLUSIÓN: En la avenida existe tráfico, especialmente en horas pico, cuando los vehículos se estacionan para comercializar en los locales principales de la avenida en su mayoría son restaurantes, además se evidencian un mal estado de la vía y la acera.</p>														

Anexo : tabla de elaboracion propia

Anexo : Tabla de elaboracion propia

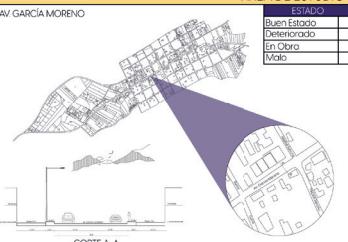
Anexo 9 Ficha 4

FICHA DE REGISTRO DEL ESTADO ACTUAL														
PROYECTO	INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE EN LA MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO				4									
CABERA	AUTOR	REVISADA POR	FECHA	OBJETIVO										
Arquitectura	Andrés Flores	Ara Elizabeth Miranda	13-06-2024	Evidenciar el estado actual de la Av.										
DATOS GENERALES														
PAIS	PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO	AVENIDA	CALLE Secundaria								
Ecuador	Tungurahua	Ambato	Santa Rosa	Centro	García Moreno	Eloy Alfaro - Juan M								
ÁREA DE ESTUDIO														
AV. GARCÍA MORENO														
			<p>ESTADO</p> <table border="1"> <tr><td>Buen Estado</td><td></td></tr> <tr><td>Deteriorado</td><td>x</td></tr> <tr><td>En Obra</td><td></td></tr> <tr><td>Mala</td><td></td></tr> </table>				Buen Estado		Deteriorado	x	En Obra		Mala	
Buen Estado														
Deteriorado	x													
En Obra														
Mala														
			<p>CONFLICTOS EN LA ZONA DE ESTUDIO</p> <p>El principal conflicto es que en el parque estaciona una alta afluencia de comerciantes, y se encuentran basura por todos lados en el parque, en los árboles y adobe en el callejón costero puesto que es la zona principal de la parroquia, lo cual genera inseguridad y obstaculiza a los peatones que transcurran por las aceras y dañan la visual de la parroquia.</p>											
			<p>ACTIVIDADES SOCIALES</p> <p>Las actividades principales son las actividades recreativas, deportivas y religiosas, además es la parada principal y un punto de encuentro.</p>											
VALORACIÓN DE LA AVENIDA														
USO ACTUAL			FOTOGRAFÍA GENERAL											
Mixto	x	Residencial	x	Institucional										
Comercial	x	Cultural		Recreativo										
ESTILOS DE VIVIENDAS														
Benettonista		Contemporánea	x	Vernácula										
Mixtura	x	Clásico		Otros	x									
TIPO DE VÍA														
Piedra		Pavimento		Tierra										
Grava		Asfalto	x	Otros										
MOBILIARIO URBANO														
Semáforo		Parada de bus	x	Señalización										
Alumbrado	x	Rampas		Bancos	x									
Urbanización		Techo de basura	x	Otros										
SERVICIOS BÁSICOS														
Agua Potable	x	Electricidad	x	Alcantarillado	x									
TIPOS DE TRANSPORTE														
Bus	x	Taxi		Motos	x									
Transporte público	x	Transporte pesado	x	Autós	x									
AFLUENCIA DE VEHÍCULOS DURANTE EL DÍA LINES														
Alto		Medio		Bajo										
x														
ASPECTOS DE LA AVENIDA														
ACERA														
Concreto		Piedra Natural		Acera de Baldosas	x									
Adoquín	x	Acera de Asfalto		Otros										
VEGETACIÓN														
Matos	x	Arboles	x	Césped	x									
Arbustos		Flores		Otros										
CLIMA														
Templado	x	Húmedo Andino		Otros										
TIPO DE CONTAMINACIÓN														
Acústico - visual	x	Dioxido de carbono	x	Otros										
<p>CONCLUSIÓN: En el área de estudio se desarrollan múltiples actividades, pero no se cuenta con el material adecuado en las aceras. Esto genera riesgos accidentales para los residentes cuando llueve. Además, no existen rampas que faciliten la accesibilidad continua en la parroquia, lo cual limita la movilidad de personas con discapacidades.</p>														

Anexo : tabla de elaboracion propia

Anexo : Tabla de elaboracion propia

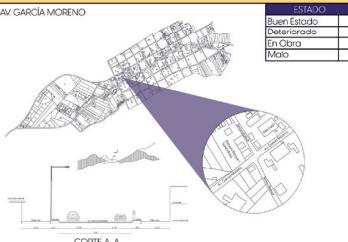
Anexo 10 Ficha 5

FICHA DE REGISTRO DEL ESTADO ACTUAL														
PROYECTO	INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE EN LA MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO.				5									
CARRERA	AUTOR	REVISADA POR	FECHA	OBJETIVO										
Arquitectura	Andrés Flores	Arg. Elizabeth Miranda	14-06-2024	Evidenciar el estado actual de la Av										
DATOS GENERALES														
PAIS	PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO	AVENIDA	CALLE Secundaria								
Ecuador	Tungurahua	Ambato	Santa Rosa	Centro	García Moreno	Nepalci Sancho - Sucre								
ÁREA DE ESTUDIO														
AV. GARCÍA MORENO						<table border="1"> <tr><td>Buen Estado</td><td></td></tr> <tr><td>Deteriorado</td><td>x</td></tr> <tr><td>En Obra</td><td></td></tr> <tr><td>Mal</td><td></td></tr> </table>	Buen Estado		Deteriorado	x	En Obra		Mal	
Buen Estado														
Deteriorado	x													
En Obra														
Mal														
<p>CONFLICTOS EN LA ZONA DE ESTUDIO</p> <p>El principal conflicto es la incorrecta ubicación de sanitarios y bancas puestas que se ubican en la acera y obstaculiza la circulación de los residentes.</p>														
<p>ACTIVIDADES SOCIALES</p> <p>Las actividades principales son el comercio en las locales pedonal en la avenida y el comercio informal en la avenida.</p>														
VALORACIÓN DE LA AVENIDA														
USO ACTUAL														
Mixto	x	Residencial	x	Institucional										
Comercial	x	Cultural		Recreativo										
ESTILOS DE VIVIENDAS														
Renacentista		Contemporáneo	x	Vendicula										
Moderna	x	Otros												
TIPO DE VIA														
Piedra		Asfalto	x	Tierra										
Grava		Otros												
MOBILIARIO URBANO														
Señalero		Parada de bus		Señalización	x									
Alumbrado	x	Rampa		Bancas										
Vegetación		Eschote de basuras	x	Otros										
SERVICIOS BÁSICOS														
Agua Potable	x	Electricidad	x	Alcantarillado	x									
TIPOS DE TRANSPORTE														
Bus	x	Taxi		Motoc	x									
Transporte público	x	Transporte pesado	x	Autos	x									
AFLUENCIA DE VEHÍCULOS DURANTE EL DÍA LUNES														
Alto		Medio		Bajo										
x														
ASPECTOS DE LA AVENIDA														
ACERA														
Concreto	x	Piedra Natural		Acero de Baldosas										
Adoquín		Acero de Asfalto		Otros										
VEGETACIÓN														
Matos		Arboles		Césped	x									
Arbustos		Flores		Otros										
CLIMA														
Húmedo	x	Húmedo frío		Luz										
TIPO DE CONTAMINACIÓN														
Acústica - visual	x	Dióxido de carbono		Otros										
<p>CONCLUSIÓN: Los comerciantes ocupan el espacio público para exhibir sus productos o colocar publicidades, y los vehículos se estacionan junto a la acera, generando la obstrucción del paso. Además, la acera se encuentra en mal estado, lo que agrava la situación. Los cables eléctricos, visibles, contribuyen a una mala apariencia de la avenida y generan inseguridad, especialmente para los vehículos de carga.</p>														

Anexo: tabla de elaboración propia

Anexo: Tabla de elaboración propia

Anexo 11 Ficha 6

FICHA DE REGISTRO DEL ESTADO ACTUAL														
PROYECTO	INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE EN LA MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO.				6									
CARRERA	AUTOR	REVISADA POR	FECHA	OBJETIVO										
Arquitectura	Andrés Flores	Arg. Elizabeth Miranda	14-06-2024	Evidenciar el estado actual de la Av										
DATOS GENERALES														
PAIS	PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO	AVENIDA	CALLE Secundaria								
Ecuador	Tungurahua	Ambato	Santa Rosa	Centro	García Moreno	Simon Bolívar								
ÁREA DE ESTUDIO														
AV. GARCÍA MORENO						<table border="1"> <tr><td>Buen Estado</td><td></td></tr> <tr><td>Deteriorado</td><td>x</td></tr> <tr><td>En Obra</td><td></td></tr> <tr><td>Mal</td><td></td></tr> </table>	Buen Estado		Deteriorado	x	En Obra		Mal	
Buen Estado														
Deteriorado	x													
En Obra														
Mal														
<p>CONFLICTOS EN LA ZONA DE ESTUDIO</p> <p>El principal conflicto es el colapso del mercado central, puesto que se toman la avenida los comerciantes informales para vender sus productos en vehículos o a su vez, lo mismo ocurre colapsando la circulación de los residentes y estaciones de la escuela de la parroquia.</p>														
<p>ACTIVIDADES SOCIALES</p> <p>Las actividades principales son el comercio en el mercado de la parroquia y actividades educativas en la escuela de la parroquia Santa Rosa - Bloque 1.</p>														
VALORACIÓN DE LA AVENIDA														
USO ACTUAL														
Mixto	x	Residencial	x	Institucional	x									
Comercial	x	Cultural		Recreativo										
ESTILOS DE VIVIENDAS														
Renacentista		Contemporáneo	x	Vendicula										
Mixta	x	Otros												
TIPO DE VIA														
Piedra		Asfalto	x	Tierra										
Grava		Otros												
MOBILIARIO URBANO														
Señalero		Parada de bus		Señalización	x									
Alumbrado	x	Rampa		Bancas										
Vegetación		Eschote de basuras	x	Otros										
SERVICIOS BÁSICOS														
Agua Potable	x	Electricidad	x	Alcantarillado	x									
TIPOS DE TRANSPORTE														
Bus	x	Taxi		Motos	x									
Transporte público	x	Transporte pesado	x	Autos	x									
AFLUENCIA DE VEHÍCULOS DURANTE EL DÍA LUNES														
Alto		Medio		Bajo										
x														
ASPECTOS DE LA AVENIDA														
ACERA														
Concreto	x	Piedra Natural		Acero de Baldosas										
Adoquín		Acero de Asfalto		Otros										
VEGETACIÓN														
Matos		Arboles		Césped	x									
Arbustos		Flores		Otros										
CLIMA														
Húmedo	x	Húmedo frío		Luz										
TIPO DE CONTAMINACIÓN														
Acústica - visual	x	Dióxido de carbono		Otros										
<p>CONCLUSIÓN: La avenida experimenta un alto movimiento peatonal debido a la presencia del mercado central de la parroquia y la Unidad Educativa Santa Rosa, Bloque 1. Ubicados uno al lado del otro. Esto confluencia de puntos de interés no solo atrae a numerosos peatones, sino que también genera una alta afluencia de vehículos, ya que ambos sitios se encuentran adyacentes a la avenida principal. Esta situación, afectando tanto la movilidad peatonal como vehicular en la zona.</p>														

Anexo: tabla de elaboración propia

Anexo: Tabla de elaboración propia

Anexo 12 Entrevista 1

TÉCNICO URBANISTA

PROYECTO: INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE EN LA MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO			1
DATOS GENERALES			
Nombre: Paula Belen Peñaherrera Pachar			
Especialidad: Rehabilitación Urbana y Restauración Arquitectónica			
Cargo: Cofundadora del estudio de arquitectura Terracota			
Público	Privado	<input checked="" type="checkbox"/>	Educación
		<input type="checkbox"/>	Otro:
OBJETIVO DE LA ENTREVISTA			
Obtener una comprensión detallada y experta sobre las propuestas, desafíos y oportunidades relacionadas con la intervención urbana con enfoque en la movilidad integrada en la avenida García Moreno.			
APORTE DE LA ENTREVISTA			
Aporta principalmente ideas innovadoras y soluciones creativas basadas en experiencias previas y estudios de casos exitosos en otros lugares, lo cual puede enriquecer las propuestas de intervención.			
Pregunta 1: ¿Estarías de acuerdo con la realización de una intervención urbana enfocada en la movilidad y en el espacio público en esta avenida y por qué?			
Si una propuesta de mejoramiento urbano le aportaría un gran cambio a esta avenida, puesto que podría marcar un nuevo eje en cuanto a adaptabilidad de una movilidad integrada. A largo plazo, este modelo podría replicarse a mayor o menor escala en vías cercanas, lo que traería consigo una rehabilitación integral de toda la parroquia.			
Pregunta 2: ¿Qué materiales, tecnologías y métodos utilizarías para llevar a cabo esta intervención urbana enfocada en la movilidad de manera eficiente y sostenible?			
<ol style="list-style-type: none"> En términos de materiales, es crucial considerar características sostenibles. Por ejemplo, al seleccionar pavimentos para aceras, es adecuado tener en cuenta la permeabilidad para permitir que el suelo respire. Esto ayuda a evitar la acumulación de calor y la reflectancia, contribuyendo así a un entorno más fresco y confortable. En cuanto a tecnología, la implementación de sistemas de energía renovable en postes de luz, paradas de autobús y demás equipamientos. Los paneles solares hoy en día son la mejor opción por su fácil instalación, rendimiento y sustentabilidad. 			
Pregunta 3: ¿En qué referentes o modelos urbanos te basarías para diseñar y planificar la intervención en esta avenida y por qué consideras estos referentes relevantes?			
Un ejemplo específico para mencionar son las ramblas en la ciudad de Barcelona. Me parece interesante aplicar un modelo similar, donde se priorice la movilidad del peatón sobre la del vehículo. Además, este enfoque da lugar a la generación de áreas verdes, así también como la creación de espacios de esparcimiento y descanso, todo esto fomentaría la apropiación y vinculación de la población local con su entorno.			

Pregunta 4: ¿Considerarías la implementación de una barrera verde en la avenida para reducir la contaminación, qué tipo de vegetación y diseño utilizarías para maximizar su eficacia?

Es una opción acertada por su característica de sostenibilidad y el significativo aporte que representa para la renovación de aire. En cuanto al diseño de esta barrera, se puede optar por vegetación de diferentes especies de árboles y arbustos, con intención de que esto forme un paisaje mucho más diverso, una opción ideal son las coníferas.

Sin embargo, un aspecto a considerar es su implantación, puesto que esta no deberá comprometer el tránsito seguro de los peatones. Una solución puede ser clasificar zonas por el tiempo de permanencia de los usuarios, de esta forma se focalizarán aquellas de estancia media y larga donde la implantación de barreras vegetales será mucho más requerida.

Pregunta 5: ¿Cómo planificaría el espacio público en esta avenida para fomentar la interacción social y el uso comunitario, qué elementos incluirías para mejorar su funcionalidad y atractivo?

Para ello es importante conocer cuáles son las necesidades de la población local específicamente, puesto serán ellos quienes utilizarán estos espacios de manera continua. La clave es diseñar espacios multifuncionales que puedan adaptarse a las diferentes actividades que sus usuarios requieran.

Por otra parte, es crucial considerar un diseño que genere en el usuario una sensación de seguridad. Esto se consigue de varias formas, una en específico es a través de la iluminación adecuada, muy importante puesto que mejora la funcionalidad del espacio público durante las noches, sino que también fomenta la realización de nuevas actividades.

Anexo: Tabla de elaboración propia

Anexo: Tabla de elaboración propia

Anexo 13 Entrevista 2

TÉCNICO URBANISTA

PROYECTO	INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE EN LA MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO					2
	DATOS GENERALES					
Nombre: Alexis Nahim Jorge Patiño						
Especialidad: Mbach Rehabilitación Urbana y Restauración Arquitectónica						
Cargo: Cofundadora del estudio de arquitectura Terracota						
Público	Privado	<input checked="" type="checkbox"/>	Educación	<input type="checkbox"/>	Otro:	<input type="checkbox"/>



OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

Obtener una comprensión detallada y experta sobre las propuestas, desafíos y oportunidades relacionadas con la intervención urbana con enfoque en la movilidad integrada en la avenida García Moreno.

APORTE DE LA ENTREVISTA

Aporta principalmente ideas innovadoras y soluciones creativas basadas en experiencias previas y estudios de casos exitosos en otros lugares, lo cual puede enriquecer las propuestas de intervención.

Pregunta 1. ¿Estarías de acuerdo con la realización de una intervención urbana enfocada en la movilidad y en el espacio público en esta avenida y por qué?

Es fundamental el desarrollo de propuestas urbanas que mejoren las condiciones de movilidad en todos sus ámbitos (peatonal y vehicular) porque permite asegurar que las diferentes dimensiones del espacio urbano se integren y ofrezcan condiciones de habitabilidad pertinentes con los diferentes usuarios del espacio público.

Pregunta 2. ¿Qué materiales, tecnologías y métodos utilizarías para llevar a cabo esta intervención urbana enfocada en la movilidad de manera eficiente y sostenible?

Es fundamental contrarrestar el uso de materiales pétreos debido a que no permiten que las condiciones medioambientales sean óptimas para el espacio público, por ellos sería pertinente el uso de materiales naturales en espacios donde se puedan colocar, así también es fundamental la implementación de materiales que aseguren una movilidad segura para personas con movilidad reducida.

Pregunta 3. ¿En qué referentes o modelos urbanos te basarías para diseñar y planificar la intervención en esta avenida y por qué consideras estos referentes relevantes?

Los modelos urbanos enfocados en movilidad europeos tienen características importantes que se podrían adaptar al contexto local. Sin duda modelos como los implementados en ciudades como Copenhague, Barcelona o París son importantes debido a que estos siempre priorizan el desarrollo de actividades y trasladados a pie por sobre los de los vehículos, en donde no se los deja de lado, pero sí limita su circulación.

Pregunta 4. ¿Considerarías la implementación de una barrera verde en la avenida para reducir la contaminación, qué tipo de vegetación y diseño utilizarías para maximizar su eficacia?

En la implementación de vegetación, es crucial considerar el tipo de plantas, especialmente en relación con las raíces, para evitar que dañen la capa de rodadura o las instalaciones del espacio público. Se debe priorizar la dotación de vegetación autóctona. Si la vegetación se encuentra en una avenida, también es importante tener en cuenta la altura de las plantas para evitar interferencias con la visibilidad de los conductores, al tiempo que se proporcionan áreas de sombra para los peatones.

Pregunta 5. ¿Cómo planificaría el espacio público en esta avenida para fomentar la interacción social y el uso comunitario, qué elementos incluirías para mejorar su funcionalidad y atractivo?

La dotación de mobiliario urbano para el descanso, así como la instalación de mobiliario activo para el uso infantil, son actividades fundamentales en un espacio urbano. Además, fomentar el comercio de proximidad es esencial. Considerar estos tres aspectos es crucial para abordar el diseño de este espacio.

Anexo : Tabla de elaboración propia

Anexo: Tabla de elaboración propia

Anexo 14 Entrevista 3

TÉCNICO URBANISTA				3
PROYECTO	INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE EN LA MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO			
DATOS GENERALES				
Nombre: Luis Francisco Alvarez Miranda				
Especialidad: Urbanismo				
Cargo: Técnico de Infraestructura				
Publico	Privado	x	Educación	Otro:
OBJETIVO DE LA ENTREVISTA				
Obtener una comprensión detallada y experta sobre las propuestas, desafíos y oportunidades relacionadas con la intervención urbana con enfoque en la movilidad integrada en la avenida García Moreno.				
APORTE DE LA ENTREVISTA				
Aporta principalmente ideas innovadoras y soluciones creativas basadas en experiencias previas y estudios de casos exitosos en otros lugares, lo cual puede enriquecer las propuestas de intervención.				
<p>Pregunta 1: ¿Estarías de acuerdo con la realización de una intervención urbana enfocada en la movilidad y en el espacio público en esta avenida y por qué?</p> <p>Si, considero que cualquier intervención arquitectónica destinada a mejorar la movilidad y el espacio público es siempre acertado, siempre y cuando se tomen en cuenta criterios importantes y se busque proporcionar un mejor entorno para la comunidad.</p>				
<p>Pregunta 2: ¿Qué materiales, tecnologías y métodos utilizarías para llevar a cabo esta intervención urbana enfocada en la movilidad de manera eficiente y sostenible?</p> <p>Creo que se deben considerar pavimentos permeables que no reflejen la luz solar, priorizando materiales amigables con el medio ambiente y el suelo. Además, es esencial implementar un manejo eficiente y responsable de recursos como el agua, utilizando tecnologías de riego avanzadas y aprovechando la luz solar para cargar paneles que alimenten el sistema de iluminación nocturna. Lo importante es encontrar un equilibrio entre los diversos métodos disponibles y combinarlos eficazmente.</p>				
<p>Pregunta 3: ¿En qué referentes o modelos urbanos te basarías para diseñar y planificar la intervención en esta avenida y por qué consideras estos referentes relevantes?</p> <p>Considero que Barcelona es una ciudad ejemplar en cuanto a intervenciones en el espacio urbano. A lo largo de su historia, se han llevado a cabo procesos cuyo objetivo principal es dotar al peatón de espacio público de calidad. Desde el modelo urbano basado en las manzanas de la trama de Gràcia, hasta los planes actuales para mejorar aún más la calidad de los espacios públicos, Barcelona ha demostrado un compromiso continuo con el bienestar de sus ciudadanos. Actualmente, se están implementando ejes verdes que multiplicarán por diez la cantidad de áreas verdes disponibles para la población. Estas intervenciones promueven el uso del espacio público mediante la incorporación de mobiliario urbano, áreas verdes y comercios de proximidad.</p>				

Pregunta 4: ¿Considerarías la implementación de una barrera verde en la avenida para reducir la contaminación, qué tipo de vegetación y diseño utilizarías para maximizar su eficacia?

No necesariamente, los espacios verdes pueden ser implementados en cualquier espacio, en lo personal se debería priorizar los espacios por donde circula el peatón por sobre el vehículo debido a que los peatones serían los principales beneficiarios. Con la colocación de una barrera verde no se reduce la contaminación, los vehículos reducirán su velocidad, cambiarán sus rutas, pero no ayudaría a la reducción de la contaminación.

Pregunta 5: ¿Cómo planificaría el espacio público en esta avenida para fomentar la interacción social y el uso comunitario, qué elementos incluirías para mejorar su funcionalidad y atractivo?

Existen diferentes estrategias que se podrían utilizar para un proyecto eficiente, entre ellas la reducción del espacio destinado al estacionamiento, aumentando la sección de las veredas lo que daría mayor seguridad al peatón y podría surgir nuevas formas de interacción dentro del espacio público. La colocación de zonas 30, 40, 50, etc. son intervenciones óptimas para controlar el flujo vehicular y mejorar las interacciones sociales.

Anexo: Tabla de elaboración propia

Anexo : Tabla de elaboración propia

Anexo 15 Entrevista 4

ACTOR PRINCIPAL- USUARIO DE LA PARROQUIA				4			
PROYECTO	INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE EN LA MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO						
DATOS GENERALES							
Nombre: Juan Miguel Naranjo							
Especialidad: Ing. en Mecatrónica							
Cargo: PLANTA DE ENSAMBLAJE CIAUTO							
Residente	<input checked="" type="checkbox"/>	Comerciante			<input type="checkbox"/>	Población emigrante	<input type="checkbox"/>

El propósito de esta entrevista es recopilar información y opiniones sobre la situación actual de la Avenida García, específicamente del Ingeniero Juan Naranjo, residente en la zona. Su perspectiva, tanto informada como práctica, será invaluable para comprender las condiciones y necesidades de la avenida.

APORTE DE LA ENTREVISTA

Sus respuestas nos ayudarán a comprender mejor las necesidades de los residentes y las expectativas de los y las soluciones potenciales para mejorar la movilidad y el espacio público en la zona.

Pregunta 1. ¿Cuál es el problema que percibe en la avenida García Moreno actualmente?

Actualmente, el principal problema que veo en la avenida García Moreno es la congestión vehicular. La falta de organización en el tráfico genera demoras y complicaciones tanto para los peatones como para los conductores. Además, la escasez de estacionamientos adecuados hace que muchos vehículos se estacionen en lugares no permitidos, obstruyendo aún más el flujo de tráfico.

Pregunta 2. ¿Desde tu punto de vista, ¿qué se puede decir del comercio en la avenida?

El comercio en la avenida García Moreno es vibrante y variado, pero se ve afectado por la congestión y la falta de espacios de estacionamiento para los clientes.

Los comerciantes a menudo se quejan de las dificultades que tienen para encontrar estacionamiento, lo cual impacta negativamente en las ventas. A pesar de estos desafíos, la avenida sigue siendo una arteria comercial vital en la parroquia.

Pregunta 3. De manera general, ¿cuáles son las necesidades con respecto a la avenida García Moreno?

Las necesidades principales de la avenida García Moreno incluyen mejorar la organización del tráfico, crear más lugares para estacionar y embellecer las aceras para los peatones. Sería genial contar con más áreas verdes y espacios públicos donde la gente pueda relajarse y disfrutar del ambiente.

Además, una iluminación y seguridad mejoradas son esenciales para que tanto los residentes como los visitantes se sientan protegidos.

Pregunta 4. ¿Cómo usuario de la parroquia que aspiración espera de la intervención en el espacio público?

Espero que las mejoras en el espacio público conviertan la avenida en un lugar más fácil de disfrutar para todos, residentes y visitantes por igual.

Me encantaría ver menos tráfico, más orden y nuevas infraestructuras como aceras mejoradas que faciliten desplazamientos más seguros.

Además, sería maravilloso contar con más áreas verdes para embellecer el entorno y mejorar la calidad de vida de toda la comunidad.

Pregunta 5. ¿Considera necesario que se implemente vegetación en la avenida?

Creo firmemente que es crucial incorporar vegetación en la avenida. La presencia de árboles y plantas no solo embellece el área, sino que también ayuda a purificar el aire y ofrece sombra, lo cual es fundamental durante los días calurosos. Además, las zonas verdes pueden convertirse en lugares de recreo y descanso para los peatones, haciendo que la avenida sea más acogedora y agradable para todos.

Anexo: Tabla de elaboración propia

Anexo : Tabla de elaboración propia

Anexo 16 Entrevista 5

AUTORIDAD - COMERCIANTE				5
PROYECTO	INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE EN LA MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN AMBATO			
DATOS GENERALES				
Nombre: Juan Alcívar Naranjo Paredes				
Especialidad: Comerciante				
Cargo: Vocal del Eje de Gestión Económico Productiva y vial, GAD Parroquial Santa Rosa.				
Viveres	Farmacia	Restauran	x	Otro
OBJETIVO DE LA ENTREVISTA				
El propósito de la entrevista es obtener información y la opinión sobre la situación actual de la avenida García del Sr. Juan Naranjo, Autoridad y propietario de uno de los comercios más emblemáticos de la parroquia.				
APORTE DE LA ENTREVISTA				
La entrevista con el ingeniero Juan Naranjo ofrecerá una visión detallada y fundamentada en su experiencia diaria sobre los problemas y posibles mejoras en la avenida García Moreno.				
<p>Pregunta 1. ¿Qué cambios esperaría en la avenida para mejorar la accesibilidad para sus clientes?</p> <p>Espero que pronto veamos cambios significativos en la gestión del tránsito y la movilidad en la avenida. En este momento, el mayor problema es que los conductores de buses interprovinciales no respetan las paradas oficiales y se detienen donde les resulta más conveniente. Esto causa caos y desorden. Es esencial que se instale una señalización adecuada y que las autoridades realmente controlen y sancionen a quienes no respetan las normas de tránsito. También considero que es crucial buscar alternativas para mejorar la movilidad y la accesibilidad en la avenida principal. El comercio en la parroquia está creciendo, y necesitamos un entorno ordenado y accesible para nuestros clientes.</p> <p>Pregunta 2. ¿Considera importante incluir espacios de estacionamiento de vehículos en la nueva planificación de la avenida?</p> <p>Incluir espacios de estacionamiento en la avenida es complicado debido al intenso tráfico y a la necesidad de respetar las paradas de buses. No podemos permitir más estacionamientos en la vía principal, pero estamos estudiando otras calles donde se puedan crear zonas de estacionamiento.</p> <p>La idea es reducir la congestión en la avenida principal y ofrecer opciones de estacionamiento en las vías aledañas para los clientes.</p> <p>Pregunta 3. ¿Cree usted que esta intervención urbana potenciará su negocio?</p> <p>Sí, creo que una intervención urbana adecuada puede potenciar mi negocio. La mejora en la gestión del tránsito y la creación de un entorno más ordenado y accesible seguramente atraerán a más clientes y facilitarán el comercio.</p> <p>La intervención urbana es necesaria para resolver los problemas actuales y mejorar la calidad de vida en la parroquia.</p>				

Pregunta 4. ¿Cree usted que es necesario realizar una intervención urbano y paisajista en la avenida?
¿Por qué o por qué no?

Sí, es absolutamente necesario llevar a cabo una intervención urbana y paisajística en la avenida. Actualmente, las paradas de buses están desordenadas, el comercio informal invade las aceras y la falta de control por parte de las autoridades ha creado un entorno caótico. Es crucial que analicemos y reorganicemos las paradas, amplíemos las aceras y mejoremos la señalización y el mobiliario urbano. Esto nos permitirá crear un espacio más funcional y estético.

Además, la intervención paisajística ayudará a embellecer la avenida y a concienciar a la comunidad sobre la importancia de mantener el orden y la limpieza.

Pregunta 5. ¿Qué aspectos específicos considera que deberían abordarse en una futura intervención urbana en la avenida, tales como la renovación de la vía, la ampliación de aceras, implementación de mobiliario?

En una futura intervención urbana, es importante abordar varios aspectos clave para mejorar la calidad de vida en la avenida:

- Renovar la vía para mejorar su calidad y seguridad.
- Ampliar las aceras para facilitar el tránsito peatonal y acomodar mejor el comercio.
- Instalar mobiliario urbano, como bancas y basureros, para mejorar la funcionalidad y limpieza del espacio.
- Crear espacios de descanso para los usuarios.
- Colocar señalización adecuada para regular el tránsito y evitar paradas desordenadas de buses.
- Analizar y reorganizar las paradas de buses para asegurarnos de que estén en lugares convenientes y no obstruyan el flujo vehicular.

Anexo: Tabla de elaboración propia

Anexo : Tabla de elaboracion propia

Anexo 17 Entrevista 6

TRANSPORTISTA

PROYECTO	INTERVENCIÓN URBANA CON ENFOQUE EN LA MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AV. GARCÍA MORENO EN LA PARROQUIA SANTA ROSA, CANTÓN ÁMBATO		6
----------	---	---	---

DATOS GENERALES

Nombre: Rómulo Lozada				
Especialidad: Presidente de la cooperativa Via Flores				
Cargo: Presidente de cooperativas de transporte de Santa Rosa.				
Bus	<input checked="" type="checkbox"/>	Transporte pesado	<input type="checkbox"/>	
		Taxi	<input type="checkbox"/>	
		Otro:	<input type="checkbox"/>	

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

El objetivo de esta entrevista al Sr. Rómulo Lozada es conocer las necesidades y problemas específicos de los transportistas, sobre la situación actual de la avenida García

APORTE DE LA ENTREVISTA

La entrevista con el ingeniero Juan Narango ofrecerá una visión detallada y fundamentada en su experiencia diaria sobre los problemas puesto que onocede primera mano los desafíos diarios de la avenida, desde las paradas caóticas hasta la escasez de espacios para maniobrar. Están dispuestos a colaborar para asegurar que las soluciones sean útiles tanto para los transportistas, como para los peatones que circulan por aquí.

Pregunta 1 ¿En qué condiciones se encuentra actualmente la avenida y que problemas tiene al transcurrirla?

En la actualidad, la Avenida García Moreno en la parroquia de Santa Rosa, Cantabria, enfrenta varios desafíos importantes. Las paradas de buses están mal organizadas, lo que complica el flujo vehicular y peatonal.

Además, la falta de espacios para maniobrar adecuadamente contribuye a la congestión del tráfico, dificultando la movilidad a través de toda la parroquia.

Pregunta 2 ¿Qué cambios esperaría con una intervención urbano enfocada en la movilidad en la avenida?

Con una intervención urbana centrada en la movilidad, esperaría ver cambios como la instalación de semáforos más eficientes, la ampliación de la vía para incluir carriles adicionales, y la creación de rutas alternativas para vehículos pesados como interprovinciales y camiones.

Estas medidas no solo deberían mejorar la fluidez del tráfico, sino también aumentar la seguridad para los peatones.

Pregunta 3 ¿Cree que la implementación de indicadores de tráfico inteligentes en la avenida mejoraría la fluidez del tráfico?

Sí, creo que sería fundamental implementar indicadores de tráfico inteligentes en la avenida para mejorar la fluidez del tráfico.

Estos indicadores podrían proporcionar información en tiempo real sobre el estado del tráfico, sugerir rutas alternativas durante congestiones y alertar sobre eventos locales, lo cual sería de gran ayuda para gestionar de manera más eficiente el flujo vehicular.

Pregunta 4 ¿Qué aspectos considera más necesarios para la mejora del servicio al usuario?

Para mejorar la experiencia del usuario, creo que es crucial implementar más paradas de buses estratégicamente ubicadas y claramente señalizadas.

Además, sería fundamental mejorar la infraestructura para asegurar que los pasajeros puedan acceder de manera segura y conveniente a los servicios de transporte público.

Pregunta 5 ¿Qué tipo de información le gustaría recibir a través de indicadores de tráfico en esta avenida? (por ejemplo, tiempos de espera, rutas alternativas, etc.)

Me gustaría contar con indicadores de tráfico que me proporcionen información sobre los tiempos de espera en las paradas de buses, sugerencias de rutas alternativas cuando haya mucho tráfico, y alertas sobre eventos locales que puedan afectar la movilidad en la avenida.

Creo que esto sería muy útil para el desplazamiento de los vehículos de manera más eficiente y mejorar la experiencia de todos los usuarios.

Anexo: Tabla de elaboración propia

Anexo : Tabla de elaboracion propia

PLANOS

RECORIDO VIRTUAL

RENDERS

