



Universidad
Indoamérica

CARRERA DE ARQUITECTURA

ANÁLISIS

Del espacio social y propuesta de intervención urbana en
el espacio público de la avenida Los Andes, ciudad de
Ambato.

Rafael Sebastian Ortiz Eugenio

Proyecto de Investigación

Autor

Rafael Sebastian Ortiz Eugenio
sebastgr2001@gmail.com

Equipo de Soporte:

Docente Tutor

José Andrés Aguirre Déleg
jaguirre@indoamerica.edu.ec

Docente Unidad de Integración Curricular

Luis Deliberto Llacas Vicuña
luisllacas@indoamerica.edu.ec

Docente apoyo diagramación

Paulina Magally Amaluisa Rendón
paulinaamaluisa@indoamerica.edu.ec

Fecha de Publicación:

Agosto 2024



FACULTAD DE ARQUITECTURA Y CONSTRUCCIÓN
CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA

**ANÁLISIS DEL ESPACIO SOCIAL Y PROPUESTA DE INTERVENCIÓN
URBANA EN EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA LOS ANDES,
CIUDAD DE AMBATO**

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Arquitecto

Autor (a):

Ortiz Eugenio Rafael Sebastian.

Tutor (a):

Aguirre Déleg José Andrés

AMBATO - ECUADOR
2024

AUTORIZACIÓN

del autor

Yo, Rafael Sebastian Ortiz Eugenio, declaro ser autor del Trabajo de Integración Curricular con el nombre "ANÁLISIS DEL ESPACIO SOCIAL Y PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA LOS ANDES, CIUDAD DE 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, 02 de agosto de 2024, firmo conforme:

Rafael Sebastian Ortiz Eugenio
1850047588

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, 02 de agosto de 2024

Rafael Sebastian Ortiz Eugenio
1850047588

APROBACIÓN

del tutor

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Integración Curricular "ANÁLISIS DEL ESPACIO SOCIAL Y PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA LOS ANDES, CIUDAD DE AMBATO" presentado por RAFAEL SEBASTIAN ORTIZ EUGENIO, 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, 02 de agosto de 2024

José Andrés Aguirre Déleg
OIO4425194

CERTIFICACIÓN

de lectura

El trabajo de Integración Curricular con el tema: "ANÁLISIS DEL ESPACIO SOCIAL Y PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA LOS ANDES, CIUDAD DE AMBATO", se ha recibido y leído, lo cual se certifica para dar continuidad al proceso de Integración curricular.

Ambato, 26 de septiembre de 2024

Paola Cristina Velazco Espín
1803271723

Linda Elizabeth Miranda Paredes
1801591817

DEDICATORIA

A mi familia, compañeros resilientes en los tiempos difíciles y sabios consejeros en la continua marcha de la vida, especialmente a esa persona incondicional a la cual dedico la presente:

Todo lo que soy ahora, es por todo lo que tú eres, este trabajo es para ti... mamá.

AGRADECIMIENTO

Agradezco el apoyo incondicional de mis compañeros y amigos, cuyo esfuerzo de días y noches nos ha permitido alcanzar esta cuspide , agradezco tambien a los estimados docentes de la facultad de Arquitectura y Construccion, en especial mencion al Arq. José Andres Aguirre Déleg principal mentor y guia para la constitucion del presente trabajo de integracion curricular.

RESUMEN

ejecutivo

La presente propuesta de intervención urbana aborda el conflicto de usos en el espacio público de la avenida Los Andes, entre la Avenida El Rey y la calle Eugenio Espejo, en el sector denominado La Mascota, en la parroquia urbana de Huachi Loreto, cantón Ambato, provincia de Tungurahua. El objetivo de esta intervención es mejorar las dinámicas del espacio público mediante un análisis de las características sociales y físicas del área. La investigación cualitativa se basa en dos marcos teóricos principales: la triada espacial de Henri Lefebvre y las cinco dimensiones del espacio público propuestas por Vikas Mehta. La triada espacial de Lefebvre proporciona un enfoque multiactor para entender la interacción entre el espacio vivido, percibido y concebido. Las dimensiones del espacio público de Mehta (inclusividad, actividades significativas, confort, seguridad e imaginabilidad) permiten una evaluación exhaustiva de las características físicas y sociales del espacio en estudio. A través del análisis de estos marcos teóricos, se identifican puntos críticos de intervención en el espacio público, se estudiaron casos similares para desarrollar estrategias óptimas centradas en el usuario y abordar estos problemas. La propuesta final busca mejorar la funcionalidad y la calidad del espacio público en la avenida Los Andes, contribuyendo a una mejor integración y uso del área por parte de sus usuarios.

DESCRIPTORES: espacio publico, estrategias, intervención urbana, triada espacial

ABSTRACT

The following urban intervention proposal addresses the dispute of uses in the public space of Los Andes Avenue, between El Rey Avenue and Eugenio Espejo Street, in the area locally known as La Mascota, located in the urban parish of Huachi Loreto, in Ambato, Tungurahua province. This intervention aims to improve the dynamics of its public space through an analysis of the social and physical characteristics of the area. This qualitative research relies on two main theoretical frameworks: Henri Lefebvre's spatial triad and Vikas Mehta's five dimensions of public space. Lefebvre's spatial triad provides us with a multi-actor approach to understanding the interaction between lived, perceived, and conceived space. Mehta's dimensions of public space, consisting of inclusivity, meaningful activities, comfort, safety, and imaginability, allow for a comprehensive assessment of the physical and social characteristics of the space under study. Throughout analyzing these theoretical frameworks, this thesis identifies critical intervention points in the public space and examines similar cases to develop optimal user-centered strategies to address these issues. This final proposal aims to enhance the functionality and quality of the public space on Los Andes Avenue, contributing to better integration and the use of the area by its users.

KEYWORDS: public space, spatial triad, strategies, urban intervention.

ÍNDICE

de contenidos

| | | | |
|--|----|---|----|
| INTRODUCCIÓN..... | 22 | DOTACION DE AREAS MULTIPLES..... | 78 |
| CONTEXTUALIZACION..... | 23 | DOTACION DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD..... | 80 |
| Problema:..... | 23 | REPOTENCIACION DEL ESPACIO..... | 80 |
| Macro: Mundo..... | 23 | PROPUESTA EN SITIO - P1..... | 84 |
| Meso: Ecuador..... | 24 | PROPUESTA EN SITIO - P2..... | 86 |
| Micro: Avenida Los Andes , Ambato..... | 26 | PROPUESTA EN SITIO - P3..... | 88 |
| JUSTIFICACIÓN..... | 28 | PROPUESTA EN SITIO - P4..... | 90 |
| OBJETIVO GENERAL..... | 29 | CONCLUSIONES..... | 92 |
| OBJETIVOS ESPECIFICOS..... | 29 | RECOMENDACIONES..... | 92 |
| ESTADO DEL ARTE..... | 31 | BIBLIOGRAFIA..... | 93 |
| MARCO TEÓRICO..... | 35 | ANEXOS..... | 96 |
| MARCO LEGAL..... | 41 | | |
| MARCO METODOLOGICO..... | 45 | | |
| Línea y Sub línea de Investigación..... | 45 | | |
| Enfoque de la investigación..... | 45 | | |
| Nivel de la investigación..... | 45 | | |
| Plan de recolección y procesamiento de datos..... | 45 | | |
| Plan de recolección y procesamiento de datos..... | 46 | | |
| Procedimiento metodológico en función a los objetivos específicos..... | 46 | | |
| RESULTADOS..... | 49 | | |
| Desarrollo objetivo 1..... | 49 | | |
| CONCLUSIÓN..... | 53 | | |
| Desarrollo objetivo 2..... | 54 | | |
| Espacio Vivido..... | 56 | | |
| Espacio Percibido..... | 58 | | |
| Inclusividad..... | 60 | | |
| Actividades significativas..... | 61 | | |
| Seguridad..... | 62 | | |
| Confort..... | 63 | | |
| Imaginabilidad..... | 64 | | |
| Espacio Percibido..... | 65 | | |
| CONCLUSIÓN..... | 69 | | |
| DESARROLLO DE OBJETIVO 3..... | 69 | | |
| ESTRATEGIAS A DESARROLLARSE..... | 74 | | |
| Inclusividad..... | 74 | | |
| Actividades Significativas..... | 74 | | |
| Seguridad..... | 74 | | |
| Confort..... | 74 | | |
| Imaginabilidad..... | 74 | | |
| DEFINICION DE ESPACIO EN EL REPARTO VIAL..... | 76 | | |

ÍNDICE

de figuras

Contenido

| | | | |
|---|----|---|-------|
| Figura 1. Diagrama de categorías fundamentales..... | 35 | Figura 40. Planta indice propuesta P2..... | 88 |
| Figura 2. Red de conceptos - Variable Independiente..... | 36 | Figura 41. Isometría de estrategias P2..... | 88 |
| Figura O3. Red de conceptos - Variable Dependiente..... | 38 | Figura 42. Isometría propuesta..... | 88 |
| Figura 4. Mapa de proyectos planificados en el espacio público límite urbano del Cantón Ambato..... | 42 | Figura 43. Foto render de propuesta P2..... | 89 |
| Figura 5. Características técnicas de vías colectoras..... | 42 | ..... | 90 |
| Figura 6. Ficha de observación espacio vivido..... | 56 | ..... | 90 |
| Figura 7. Espacio vivido - martes..... | 57 | Figura 44. Planta indice propuesta P3..... | 90 |
| Figura 8. Espacio vivido - miércoles..... | 57 | Figura 45. Isometría de estrategias P3..... | 90 |
| Figura 9. Espacio vivido - sábado..... | 57 | Figura 46. Isometría de propuesta P3..... | 90 |
| Figura 11. Espacio vivido - resumen..... | 58 | Figura 47. Foto render de propuesta P3..... | 91 |
| Figura 12. Entrevista semi estructurada..... | 58 | Figura 48. Isometría de estrategias P4..... | 92 |
| Figura 13. Espacio percibido..... | 59 | Figura 49. Isometría de propuesta P4..... | 92 |
| Figura 13. Realidad de la zona..... | 59 | Figura 50. Foto render de propuesta P4..... | 93 |
| Figura 15. Perfiles expertos..... | 65 | ..... | ..... |
| Figura 16. Guión de consulta a expertos..... | 66 | Figura 51. Ficha de observación resultados espacio vivido - martes 9:30 am..... | 98 |
| Figura 17. Matriz Insights..... | 67 | Figura 52. Ficha de observación resultados espacio vivido - martes 4:30 pm..... | 98 |
| Figura 18. Matriz Insights..... | 68 | Figura 53. Ficha de observación resultados espacio vivido - martes 8:00 pm..... | 99 |
| ..... | 70 | Figura 54. Ficha de observación resultados espacio vivido - miércoles 10:00 am..... | 99 |
| Figura 19. Análisis comparativo de casos de estudio..... | 71 | Figura 55. Ficha de observación resultados espacio vivido - miércoles 03:00 pm..... | 100 |
| Figura 22. Vista en Planta - Bahía de estacionamiento..... | 80 | ..... | ..... |
| Figura 23. Isometría..... | 80 | Figura 56. Ficha de observación resultados espacio vivido - miércoles 08:30 pm..... | 100 |
| Figura 24. Corte Estrategia 1..... | 80 | ..... | ..... |
| Figura 25. Vista en Planta..... | 81 | Figura 57. Ficha de observación resultados espacio vivido - sábado 08:00 am..... | 100 |
| Figura 26. Vista en Corte..... | 81 | Figura 58. Ficha de observación resultados espacio vivido - sábado 02:00 pm..... | 101 |
| Figura 27. Vista en Planta..... | 81 | Figura 59. Ficha de observación resultados espacio vivido - sábado 07:00 pm..... | 102 |
| Figura 28. Vista en Corte..... | 81 | Figura 60. Ficha de observación resultados espacio vivido - domingo 09:00 am..... | 102 |
| Figura 29. Isometría..... | 82 | Figura 61. Ficha de observación resultados espacio vivido - domingo 04:00 pm..... | 103 |
| Figura 30. Vista en Elevación..... | 83 | ..... | ..... |
| Figura 31. Acacia Motilon - Vista en Planta..... | 83 | ..... | ..... |
| Figura 32. Acacia Motilon - Detalle de Arbolado..... | 83 | ..... | ..... |
| Figura 33. Vista en Planta..... | 84 | ..... | ..... |
| Figura 34. Isometría..... | 84 | ..... | ..... |
| Figura 35. Cola de conejo - Detalle vegetación..... | 84 | ..... | ..... |
| Figura 36. Índice de propuesta..... | 85 | ..... | ..... |
| Figura 37. Planta indice propuesta P1..... | 86 | ..... | ..... |
| Figura 38. Isometría propuesta P1..... | 86 | ..... | ..... |
| Figura 39. Foto render de propuesta P1..... | 87 | ..... | ..... |

ÍNDICE

de tablas

| | |
|---|-----|
| Figura 62. Ficha de observacion resultados espacio vivido - domingo 07:00 pm..... | 103 |
| Figura 63. Ficha de entrevista O1..... | 104 |
| Figura 64. Ficha de entrevista O2..... | 105 |
| Figura 65. Ficha de entrevista O3..... | 106 |
| Figura 66. Ficha de entrevista O4..... | 107 |
| Figura 67. Ficha de entrevista O5..... | 108 |
| Figura 68. Ficha de entrevista O6..... | 109 |
| Figura 69. Ficha de entrevista O7..... | 110 |
| Figura 70. Ficha de entrevista O8..... | 111 |
| Figura 71. Ficha de entrevista O9..... | 112 |
| Figura 72. Ficha de entrevista O10..... | 113 |

Contenido

| | |
|---|----|
| Tabla 1. Criterios de diseño en Plan de uso y gestion de suelo 2023.. | 43 |
| Tabla 2. Base Teorica para evaluacion del espacio publico..... | 50 |
| Tabla 3. Transversalizacion de variables..... | 52 |
| Tabla 4. Horario de observaciones..... | 56 |
| Tabla 5. Estrategias de intervencion..... | 76 |

ÍNDICE

de mapas

| | |
|---|----|
| Mapa 1. Mapa de zona de estudio - Problemas..... | 27 |
| Mapa 2. Mapa de zona de estudio..... | 54 |
| Mapa 3. Mapa de zona de estudio - ortofoto..... | 55 |
| Mapa 4. Mapa de tensiones - Inclusividad..... | 60 |
| Mapa 5. Mapa de tensiones - Actividades Significativas..... | 61 |
| Mapa 6. Mapa de tensiones - Seguridad..... | 62 |
| Mapa 7. Mapa de tensiones - Confort..... | 63 |
| Mapa 8. Mapa de tensiones - Imaginabilidad..... | 64 |

CAPÍTULO 1

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

A partir de los principios del urbanismo, se puede reconocer que ciudades que tienen aspiraciones de ser sostenibles buscan mejorar sus condiciones en beneficio de sus habitantes y del medio ambiente. Un punto significativo de ese proceso se enfoca en la calidad y las características del espacio público, el cual debe adaptarse a las necesidades de los usuarios.

El espacio público se divide en plazas, parques, calles y avenidas, siendo las últimas el eje principal del crecimiento urbano y el desarrollo de dinámicas sociales. Sin embargo, en América Latina, las avenidas y calles por lo general se encuentran por debajo de los estándares establecidos por organismos internacionales. Con este contexto, la ciudad de Ambato, en la parroquia urbana Huachi Loreto, encontramos el caso de la avenida los Andes que enfrenta desafíos importantes. Dicha avenida es un eje fundamental para la movilidad, ya que en la misma interactúan tres grupos de actores: transporte público, vehículo privado y peatones. No obstante, el uso del espacio presenta conflictos entre sus actores, lo cual propicia dinámicas sociales y de movilidad conflictivas, las cuales a su vez crean una percepción de

inseguridad en la zona.

Por lo cual, es crucial plantear una propuesta de intervención urbana que se enfoque en brindar una solución a los mencionados conflictos. Esta propuesta se desarrollará basada en el análisis de dos marcos teóricos: La Triada Espacial de Henry Lefebvre y las Cinco Dimensiones del Espacio Público de Vikas Metha. Dicho análisis se desarrollará con una metodología cualitativa, manteniendo un enfoque descriptivo y exploratorio, para identificar estrategias de intervención adecuadas para la zona de estudio.

CONTEXTUALIZACION

Problema:

El conflictos de usos y condiciones físicas inadecuadas del espacio público de la avenida los Andes provoca una conflictiva dinámica de movilidad y una percepción de inseguridad en los transeúntes del sector.

Macro: Mundo.

Como antecedente entendemos a la calle o avenida como el espacio público por excelencia y la base para el desarrollo de las ciudades. La planificación de las calles o avenidas históricamente se han dado con diversas prioridades según las necesidades propias de una generación o según los acontecimientos suscitados, así como las actividades o dinámicas sociales que transforman el espacio, se establece una relación de gran importancia entre la forma que usamos el espacio público y las condiciones físicas del mismo. Tal como las sociedades evolucionan sus necesidades se modifican o se transforman dejando las condiciones actuales del espacio público obsoleto y en muchos casos generando nuevas problemáticas a solucionarse. En la actualidad la realidad de muchas calles o avenidas poseen una serie de condiciones que propician otras problemáticas en este caso las condiciones del espacio público que priorizan un solo medio de transporte por lo general el vehículo privado (Sobrinho, Soares, 2013).

Esta condición está presente en múltiples ciudades alrededor del mundo y se puede evidenciar ciertos casos de estudio en los cuales se aborda esta problemática como en el Eje central de Brasilia – Brasil. Este plan piloto de Brasilia se elaboró en los años 50 para la construcción de la capital, con el objetivo de estimular la ocupación interior del territorio y como una conexión entre las ciudades ubicadas en la costa del país, su planificación estuvo encabezada por Lucio Costa e inspirada en las ideas principales de la arquitectura moderna sobre cómo debía funcionar una ciudad. Lucio Costa planteó una forma de cruz para la urbe cuyo tronco principal es el eje central de Brasilia. Principalmente el enfoque de la planificación de la ciudad fue concebido para el auto, por lo cual la urbe estaba principalmente compuesta de autopistas sin tomar consideraciones de cruces, distanciando a los peatones de los autos otorgando mayor prioridad a este medio de transporte (Sobrinho, F. L. A., & Soares, B. R., 2013).

Por otro lado en este plan se evidenciaron varios problemas derivados de una planificación que propiciaba una segregación económica y social expresada en el espacio público y en las edificaciones privadas, ya que en el caso la planificación fue muy agresiva con el peatón para el cual el espacio público no fue concebido, la ausencia de cruces o una correcta semaforización puso en peligro a los transeúntes que no tenían otra forma para movilizarse, además esta ausencia de cruces contrario a lo que se creía en la época ocasionó más congestión vehicular ya que el tránsito no era controlado de forma correcta y el aumento de población con vehículo particular acrecentó la problemática. Evidenciando los problemas de las condiciones físicas del espacio público modificaron las dinámicas sociales las cuales no tenían espacios para realizarse para personas comunes ya que el espacio público resultante propiciaba una segregación espacial ya que únicamente las personas que podían movilizarse en vehículos privados tenían la posibilidad de interactuar de mejor manera, dejando a un lado a los peatones y otros usuarios que necesitaban realizar actividades en el espacio propias de una ciudad así mismo en

el eje central interactúan los medios de transporte existentes en la urbe, en un plano secundario se encuentra el transporte público por medio de líneas de autobús urbano siendo así el mismo caso con el metro implementado a principios del siglo XXI, los dos medios de transporte público responden parcialmente a las necesidades de los usuarios (Sobrinho, F. L. A., & Soares, B. R., 2013).

Otro caso de estudio en el que se evidencian varias planificaciones realizadas a lo largo de la historia según las nuevas necesidades y prioridades del espacio público es la calle Las Ramblas de Barcelona. Este eje urbano de suma importancia para la ciudad de Barcelona vivió un proceso de evolución constante a lo largo de la historia siendo planificada inicialmente como un límite enmarcado por la muralla de la ciudad medieval en la cual se implementó un acueducto que brindara servicio a la ciudad. Sin embargo, este límite resultó obsoleto frente a la continua expansión de la ciudad aun medieval. Su urbanización no inicio hasta la época industrial cuando inicio el derribo de la muralla antigua de la ciudad durante la cual la rambla poseía como uso principal un eje para la conducción de aguas residuales o en casos de inundaciones (Ospina-Tascón, J. J., 2014).

No es hasta el año 1702 que las Ramblas pasan a ser consideradas como espacio público y se empieza a implementar intervenciones en la calle para definirlo como un lugar destinado para la población en general con planes de arbolado y otorgando más espacio para mobiliario urbano demoliendo partes de la muralla prevalecientes en la calle. Durante el siglo XIX con el objetivo de higienizar la ciudad de Barcelona se aprueba el derribo total de las murallas para constituir a las Ramblas como un eje vial y la cual zonifica diversos usos como el comercio y el desarrollo de actividades culturales, posteriormente se empiezan a realizar más intervenciones urbanas enfocadas al transeúnte las cuales poco a poco fueron otorgándole un carácter único a la calle como un espacio dedicado para el peatón y para explotar las potencialidades históricas y valores patrimoniales de la zona para convertir a las Ramblas hoy en día en un espacio icónico para la ciudad con altos niveles de turismo y la interacción

de diversas actividades comerciales, gubernamentales y turísticas (Ospina-Tascón, J. J., 2014).

Meso: Ecuador

Dentro del marco de Ecuador las inadecuadas condiciones y características del espacio público se evidencia día a día en diversas ciudades del país unas con mayor escala de gravedad y otras con un nivel leve. Sin embargo, comparten efectos similares tanto en el aspecto urbano como social fuertemente evidenciado propiciando problemáticas como la inseguridad y la delincuencia en general. Para entender de mejor manera la realidad de estas problemáticas podemos consultar el caso de estudio: "Estudio y diseño de un plan maestro para peatonalización de calles estratégicas en el centro urbano de la ciudad de Guayaquil" (Mora, 2020).

Dicho estudio se enmarca en identificar las necesidades y problemas de una zona seleccionada en el centro de la ciudad de Guayaquil para proponer una posible peatonización de diversos ejes viales en la zona. Por ende, el estudio aborda problemas del espacio público las cuales en el contexto son principalmente la delincuencia. Sin embargo, se evidencian dos realidades en el espacio público que surgen según el horario. La primera realidad en el horario diurno dentro del cual en el espacio público se desarrollan actividades de comercio, administrativas, educación, salud, etc., dentro de los cuales las personas realizan mayoritariamente actividades relacionadas al tránsito o al comercio en sí, pero con una sensación de inseguridad constante. La segunda realidad en el horario nocturno en el cual la delincuencia toma totalmente el control de la zona y se desarrolla principalmente la actividad de la prostitución acrecentando la inseguridad de la zona la cual se considera intransitable por estos problemas sociales (Mora, 2020).

La causa de estos problemas se evidencia en los datos de investigación sobre la opinión pública ya que el estudio

demuestra que para combatir estas problemáticas hacen falta espacios de permanencia, así como una correcta iluminación de la zona además de un mayor control policial y una mejor dinámica comercial la cual se extienda en todos los horarios para generar una sensación de mayor tranquilidad para los transeúntes y esto permita un desarrollo turístico de la zona. Para el enfoque ciudadano transformar las condiciones físicas del espacio público modificarían las condiciones del uso, el objetivo del mismo es proponer otra dinámica de uso deseada ya que la actividad de la prostitución degrada la zona y acrecienta otras problemáticas (Olivo Mora, 2020).

Si bien en el caso de estudio se evidencian varias problemáticas estas poseen un nivel más grave en cuanto a su impacto en la sociedad, cabe mencionar que, aunque estas problemáticas no posean el mismo nivel de impacto aún existen y afectan el espacio público como en el tema de integración curricular expuesto en el presente documento (Olivo Mora, 2020). En el marco del territorio ecuatoriano otro caso de estudio relevante que evidencia la problemática de una planificación inadecuada de las calles como espacio público se puede mencionar:

La Avenida de las Naciones Unidas en Quito fue planificada por J. Odrizola dentro del Plan Regulador de Quito en el año de 1948, en la cual se planificó a la avenida como un gran paseo. Sin embargo, en la misma se emplazaron varios equipamientos comerciales, financieros y principalmente gubernamentales. La falta de una visión urbana integral fue deteriorando el espacio destinado para el tránsito de los peatones además de presentar el mismo deterioro en el arbolado de la zona. Como característica principal es que el espacio destinado para el tránsito peatonal era mínimo y la mayor parte de espacio en la avenida estaba destinado para el tránsito vehicular privado el mismo que no era utilizado para el tránsito en sí, más bien era utilizado como un espacio de parqueaderos para esos vehículos o para espacios en los cuales se asentaban comerciantes no regulados o informales además algunos comercios privados utilizaban el espacio público como parte de las instalaciones, lo que evidencia una planificación inadecuada dado que las relaciones propias

de la zona se desarrollan de forma desorganizada y caótica. En la zona existieron más intervenciones urbanas en primera instancia solucionando parcialmente las problemáticas expuestas sin embargo se implementaron más obstáculos, así como presencia nuevamente de estacionamientos y adicionando a las problemáticas contaminación visual y física de la zona con letreros, postes y presencia de cables aéreos (Baldeón Aldás, N. E., 2016).

En respuesta a estas problemáticas se plantea una propuesta de intervención urbana para constituir a la avenida en un boulevard destinado para el peatón a cargo del municipio del distrito metropolitano de Quito y el planificador Boriz Albornoz.

Así mismo en el contexto ecuatoriano podemos identificar la mencionada problemática según Rodas y Toledo (2021) en su trabajo: "Espacio Público Comercial - Análisis comparativo del uso y diseño de las plazas San Francisco y Rotary del centro histórico de Cuenca" señala que la plaza analizada presenta varios problemas relacionados con el uso predominante del espacio público para actividades comerciales. Esta concentración de comercio, tanto formal como informal, limita otros posibles usos del espacio, transformándola en un área principalmente destinada al desarrollo del comercio tradicional. Esto puede afectar la percepción y funcionalidad del espacio, reduciéndolo a un mercado más que un lugar de recreación y esparcimiento. Además, la primera línea de edificios, que también se utiliza para actividades comerciales en sus plantas bajas, contribuye a una falta de diversidad en el uso del espacio, afectando la dinámica y vitalidad del área en diferentes momentos del día.

Otro problema significativo es la escasez de mobiliario urbano, como bancas y lugares para sentarse, lo que disminuye la comodidad y la posibilidad de que las personas permanezcan en la plaza por periodos prolongados. La falta de estos elementos hace que el espacio sea menos atractivo para la socialización y el descanso. Además, la infraestructura básica presenta deficiencias notables: hay

muy pocos basureros (solo uno) y las pocas llaves de agua existentes están en mal estado, lo que indica una falta de servicios básicos adecuado en el espacio público (Rodas & Toledo, 2021).

Finalmente, la plaza se utiliza predominantemente como un lugar de paso, con rutas del deseo claramente definidas que conectan la calle General Torres con la calle Padre Aguirre, dirigiéndose principalmente a la Plaza de las Flores y a la iglesia de San Francisco. Este uso principalmente transitorio puede limitar su función como un espacio de encuentro y estancia. Además, los bordes de la plaza, en su mayoría considerados regulares, no incentivan la interacción y la actividad, lo que contribuye a que el espacio sea menos dinámico y atractivo. La falta de vegetación suficiente, con solo 18 macetas presentes, también reduce el atractivo visual y la calidad ambiental de la plaza (Rodas & Toledo, 2021).

Micro: Avenida Los Andes , Ambato.

Como ya bien se ha podido observar en los contextos macro y meso, la inadecuada planificación del espacio público arrastra diversas problemáticas tanto de movilidad como sociales e incluso económicas, dentro del contexto en el cual se desarrolla la problemática central del presente tema de integración curricular.

Dentro de la zona de estudio el espacio público se ve afectado en primera instancia por una movilidad centrada en el vehículo particular, lo que resulta incongruente con el uso principal de la avenida el cual es el transporte público ya que la misma agrupa 17 rutas de transporte público en ambos sentidos en adición el funcionamiento de estas líneas de buses urbanos sumadas al tránsito de vehículos particulares ocasiona un flujo vehicular conflictivo y principalmente agresivo hacia el peatón. Así mismo en la mayor parte del espacio destinado para la circulación vehicular es utilizada como parqueaderos para vehículos desperdiciando estos espacios para el tránsito en general.

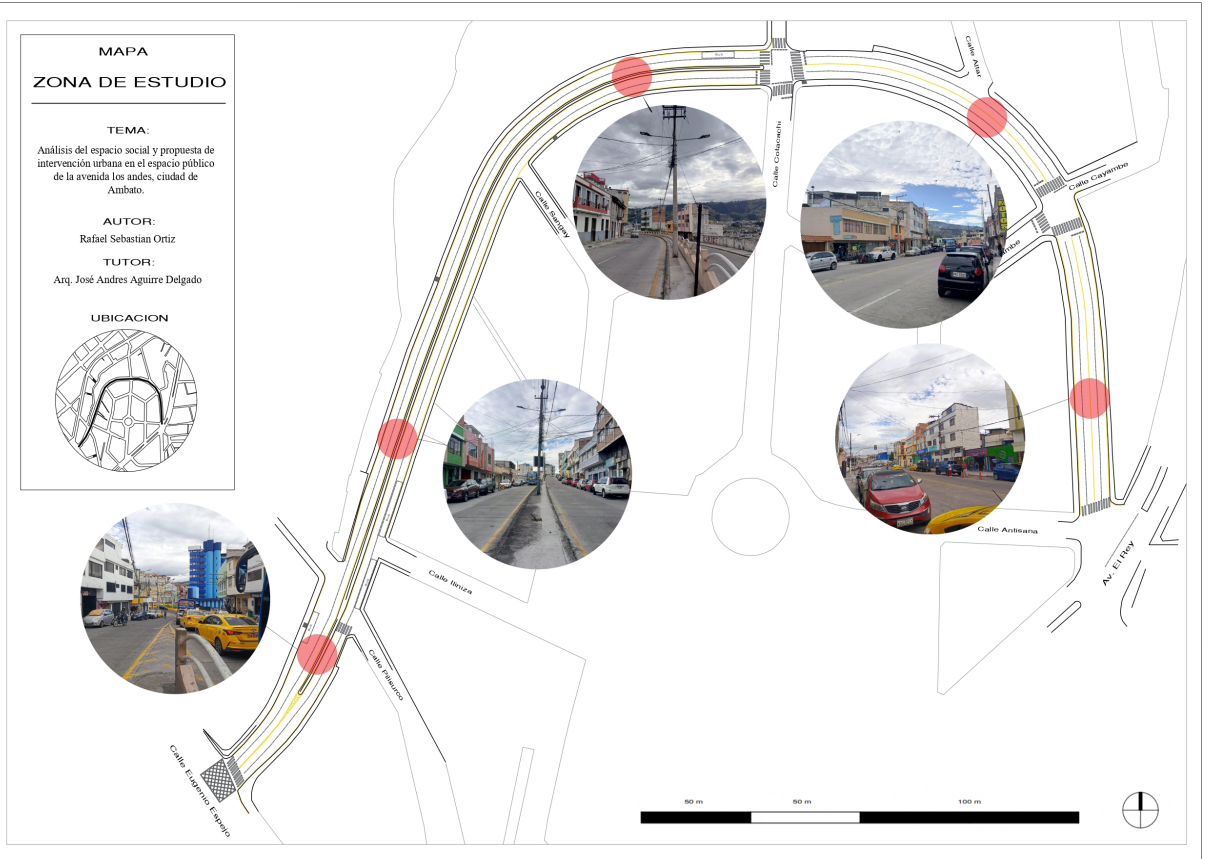
La realidad del peatón en el espacio público actual es agresiva y muy poco dinámica ya que el espacio para el tránsito peatonal es insuficiente o inadecuado en ciertos tramos de la avenida, así mismo dentro de la zona no existe la infraestructura urbana necesaria como lo son paradas de transporte público, mobiliario urbano y una inexistente infraestructura verde lo que repercute directamente en la calidad del ambiente en este espacio público. También no se consideran espacios para más alternativas de movilidad lo que dificulta que los usuarios transiten en otros medios de transporte que no sean el vehículo particular o el transporte público.

Los usos principales de la avenida son el comercio y la residencia sin embargo el espacio público no responde de la mejor manera para el desarrollo de las actividades comerciales de la zona ya que plantea en ciertos espacios barreras para su funcionamiento, lo que afecta directamente a la economía de los moradores del sector.

Finalmente, la dinámica social de la zona es conflictiva ya que las líneas de transporte urbano y el desarrollo de las actividades comerciales general una dinámica conflictiva y a su vez provocan una percepción de inseguridad en la avenida sin realmente poseer un índice de asaltos o delincuencia alto por lo que las condiciones del espacio público repercuten en esta visión social.

Como conclusión podemos observar como las condiciones del espacio público responden a las necesidades de las actividades sociales que se desarrollan en el mismo, siendo un claro ejemplo de transformación del espacio el expuesto en el caso de estudio ya que el mismo respeta de gran manera la relación de las condiciones físicas y el cómo se usa el espacio público mostrándonos varias reflexiones sobre la evolución de estos espacios según las nuevas dinámicas sociales lo que propone un estudio constante de las intervenciones urbanas realizadas sobre las cuales se desarrollan nuevas actividades (Ospina-Tascón, J. J., 2014).

Mapa 1. Mapa de zona de estudio - Problemas



JUSTIFICACIÓN

Esta propuesta se considera pertinente en primera instancia ya que pertenece a la Línea I de Investigación de la facultad de arquitectura y construcción correspondiente a Sistemas Territoriales (EUT Estudios Urbanos Territoriales). En segunda instancia porque en el sector denominado se evidencian varias problemáticas urbanas y sociales que afectan a los moradores del sector, como lo son: el inadecuado espacio peatonal, movilidad conflictiva evidenciados en fenómenos como el tráfico y una movilidad agresiva hacia el peatón, delincuencia, inseguridad y vandalismo. Cabe destacar que el eje vial agrupa varias líneas de transporte público cuyo inadecuado funcionamiento acentúa las problemáticas antes mencionadas. En contraste, así como en el sector existen varias problemáticas también existen potencialidades para explotar a favor del beneficio común como su influencia directa en importantes ejes viales como lo son la Av. 12 de noviembre y la Av. El Rey. Así mismo se considera al eje vial como un importante espacio de transición y comunicación de la zona con el centro de la ciudad de Ambato. Características que modelan un caso para la aplicación de los conocimientos teóricos adquiridos en el transcurso de la carrera de Arquitectura teniendo en cuenta para su resolución el usuario como prioridad principal.

La relevancia de la propuesta reside en favorecer a la dinámica de movilidad que busque facilitar el flujo y el uso del transporte público, así como a las otras formas de transporte teniendo en cuenta la prioridad de transporte urbano. De igual manera generará un impacto social según el cual la nueva dinámica social contrarrestará la inseguridad ya que la comunidad se apropiará del espacio público. En adición la propuesta generará un impacto económico y ambiental respectivamente con la revitalización de la dinámica social concederá un beneficio económico a favor de los comerciantes del sector y se mejorará la calidad del ambiente y la biodiversidad existente en la zona a favor de la imagen urbana y de la infraestructura del sector.

Además, la utilidad de la propuesta reside en el planteamiento de estrategias las cuales concederán beneficios sociales, económicos, urbanísticos, y de ordenanzas para la resolución de las problemáticas planteadas, además servirán como base de estudio para su aplicación en otros ejes viales de la ciudad a favor de mejorar las condiciones actuales de movilidad en la ciudad de Ambato. Al mismo tiempo los beneficiarios directos serán los moradores del barrio denominado La Dolorosa, ya que la propuesta urbana beneficiará a la calidad de vida de los mismos y a su vez los beneficiarios indirectos se componen por los habitantes de la ciudad de Ambato (329 900 habitantes) (CENSO, 2010), ya que el eje vial comprende una ruta habitual para la ciudadanía cuyo impacto influye en la movilidad en sí de la ciudad.

La acotación de la presente propuesta está compuesta en una investigación que parte desde la revisión bibliográfica para la definición de una base teórica la cual permita comprender la complejidad propia del espacio público, mediante el análisis de la realidad de la zona de estudio poder plantear estrategias de diseño urbano según las necesidades propias del espacio público. Estas determinadas estrategias formarán parte de una propuesta de intervención urbana manteniendo un enfoque centrado en el espacio social con la estructura de la triada espacial buscando un equilibrio entre lo concebido (Normativas, espacio social), lo percibido (experiencia de las personas), y lo vivido (análisis de condiciones físicas) para poder comprender integralmente el espacio social mediante un análisis multiactor marcando así la diferencia con las propuestas de intervención urbana ya realizadas en la ciudad, las cuales no consideran este enfoque.

Asimismo la propuesta se manifiesta geográficamente en una extensión de 0,7 kilómetros correspondiente a la Av. Los Andes con su culminación en la Av. 12 de noviembre y Av. El Rey delimitando la zona de estudio. En cuanto al tiempo para su elaboración se determina en un periodo de cinco meses correspondiente al periodo académico A24, suficiente para el planteamiento de las estrategias que conformen la base para su posible aplicación en otros ejes viales que afronten similares problemáticas.

OBJETIVO GENERAL

Diseñar una propuesta de intervención urbana en el espacio público mediante el análisis del espacio social para mejorar las dinámicas sociales y de movilidad conflictiva de la avenida los Andes, de la ciudad de Ambato.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Delimitar una base teórica para la evaluación y análisis del espacio social en el espacio público de la avenida Los Andes mediante revisión bibliográfica.
- Diagnosticar la realidad de la zona de estudio según los principios del espacio social y las dimensiones del espacio público mediante investigación de campo.
- Desarrollar las estrategias de intervención urbana mediante análisis y revisión documental de casos de estudio.



CAPÍTULO 2

CAPÍTULO 2

ESTADO DEL ARTE

Esta propuesta de intervención urbana se desarrolla mediante una base investigativa apoyada en una búsqueda bibliográfica del estado actual del tema a realizarse información que fue recuperada de diferentes trabajos de tesis de maestría, así como fuertemente apoyada en artículos científicos dando paso a los siguientes resultados.

Según **García, E. (2021)** en su artículo “**La arquitectura, el espacio público y el derecho a la ciudad. Entre lo físico y lo vivencial**” abordan el rol fundamental del espacio público el mismo reflejado en plazas las cuales se convierten en componentes del tejido social y la planificación urbana relacionando al espacio físico con las dimensiones experienciales, históricas y sociales, mediante una metodología interdisciplinaria desde los enfoques de ciudad, urbanismo y planificación se desataca como las plazas como espacio público contribuyen a construir un sentido de identidad y promueve la ciudadanía, como conclusiones se resalta el rol fundamental de la plaza (espacio público) para impactar en el desarrollo urbano y social ya que a lo largo de la historia su forma y significado ha ido transformándose. En adición se resalta la necesidad de evaluar estos espacios

para determinar su calidad y asegurar una contribución al derecho de la ciudad por lo que las intervenciones urbanas a realizarse en estos espacios deben tener en cuenta un enfoque que parta desde el contexto sociohistórico y las necesidades urbanas.

En adición a esto según **Astudillo, Aguirre y Salazar (2021)** en su artículo “**Aprendizajes metodológicos para la evaluación del espacio público: diálogos interdisciplinarios entre la producción social del espacio, el derecho a la ciudad y la evaluación del espacio urbano**” según el cual se destaca el rol del espacio público el cual en el anterior artículo es enfocado únicamente a las plazas de ser el espacio donde se desarrolla y negocian identidades o se ejerce la política al mismo tiempo Como un aporte fundamental el artículo desarrolla un análisis de los espacios públicos con un enfoque sociológico y físico apoyándose en el modelo de evolución del espacio de **Metha** y fundamentalmente en la triada espacial propuesta por **Lefebvre**, la misma que propone el entendimiento del espacio público desde tres ejes fundamentales para entender la complejidad socioespacial propia de la ciudad, estos ejes son:

Lo concebido que se refiere en síntesis a la ordenación de los espacios que como actores principales se identifican planificadores, expertos y científicos que aportan

fundamentalmente con la formulación y aplicación de normativas del espacio

Lo vivido que en síntesis se refiere a la experiencia material donde se desarrollan las interacciones socioespaciales referente al uso o a la transformación del espacio a partir de las necesidades reales de los usuarios, en esta parte el artículo aporta con una visión mayor aterrizada en el análisis del espacio público asentando este componente a las características físicas del espacio, así como de sus condiciones y calidad.

Finalmente, lo percibido que representa la es experiencias de las personas en la vida cotidiana, este conocimiento que se obtiene a partir de actividades diarias y al punto de vista de la realidad espacial de los usuarios o moradores de un determinado sector en busca de resignificar su espacio.

El artículo aporta de gran manera con una metodología interdisciplinaria el cual es un aspecto que las recientes investigaciones comparten como similitud para precisamente permitirnos entender la complejidad de la realidad socioespacial para poder brindar soluciones más específicas las mismas que sean vinculantes con las problemáticas propias de la ciudad, lo que fundamenta el aporte descrito en el artículo del derecho a la ciudad propuesto por Lefebvre el cual destaca la importancia del rol de los ciudadanos en influir activamente con las transformaciones del espacio en donde se desarrollan sus actividades y mediante el análisis de la triada espacial el artículo aporta una reflexión acerca de cómo se desarrollan las transformaciones en los espacios públicos en este caso analizados en la ciudad de Cuenca en donde se critica la imposición de modelos urbanos únicamente elaborados desde el punto de vista de lo concebido es decir de los componentes normativos por lo cual hace un llamado a cambiar estos paradigmas y tener un enfoque más completo en las futuras transformaciones urbanas.

Fundamentando la evaluación de los espacios públicos según **Baldean Robalino (2018)** en su trabajo se obtención de maestría **"El espacio público como paisaje urbano:**

percepción del usuario y la valoración de los espacios públicos existentes en la ciudad de Riobamba" identifico en la ciudad de Riobamba una tendencia a contar con espacios públicos en este caso parques los cuales están por debajo de los estándares de la OMS para lo que el documento se centra en evaluar la situación de estos espacios considerando la percepción y valoración de la ciudadanía, moradores o usuarios en general manteniendo un enfoque sociológico para determinar qué grado de satisfacción les genera estos espacios así como características a las cuales la ciudadanía responde de mejor manera, producto de la investigación realizada y en base a las características identificadas el trabajo propone diversas estrategias para mejorar las condiciones y características actualmente deficientes del espacio contando con la colaboración de los actores involucrados como un proceso participativo que asegura el éxito de las estrategias planteadas. Un aporte fundamental del trabajo es la identificación de ciertas problemáticas que se generalizan en los parques de la ciudad de Riobamba que según el autor las soluciones planteadas resultan insuficientes y sin una contextualización adecuada lo cual degrada más el espacio de parques los cuales son considerados espacios públicos, esta misma información se puede extrapolar a otros espacios públicos reflejando que muchos espacios similares comparten diversas problemáticas en común en el contexto ecuatoriano, lo que fundamenta la necesidad de intervención de estos espacios manejando enfoques integrales y metodologías interdisciplinarias.

Enmarcando la importancia del contexto y como en el mismo diversos espacios públicos comparten ciertas problemáticas en general pero también características según **Borja (2019)** en su artículo **"Derecho a la ciudad una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina"** en el cual aborda una vez más la complejidad del espacio público sin embargo en esta ocasión desde dos enfoques principales, lo físico que se refiere a los atributos netamente de espacio y como una relación que delimita el conflicto social de una ciudad.

Libertad o control así como el rol del espacio público como escenario incluso de lizas sociales o confrontación con el Estado, característica sumamente presente debido al manejo político en los países de toda la región latinoamericana mediante el análisis de literatura existente y una profunda reflexión teórica el artículo aporta con resaltar la importancia del espacio público en la configuración de la ciudad, otorgándole el rol de definidor de la ciudad como resultado de una acción colectiva de la ciudadanía, así como aboga por devolver al espacio público la función de encontrar y ser el escenario de la integración de los ciudadanos en contraste con la tendencia actual de reducir estos espacios modificando la ciudades para que las mismas no cuenten con ciudadanos.

Aterrizando esta información al contexto de Ecuador según **Benítez (2019)** en su trabajo **“Espacio público en Ecuador estableciendo la necesidad de generar criterios nacionales de su definición, clasificación y evaluación.”** parte desde la importancia de definir qué es lo que consideramos como espacio público en el contexto ecuatoriano contrastando la información disponible con los estándares o normativas globales, como resultado el autor argumenta que la definición actual se considera deficiente e incompleta en muchos casos y que a su vez la clasificación de estos espacios no están completamente definidas en adición a esto no existen procedimientos establecidos para evaluar la calidad de los espacios públicos por lo cual el autor destaca la importancia del estudio del espacio público en Ecuador considerando desarrollar políticas para garantizar su correcta provisión y sugiere una clasificación tipológica local de los espacios públicos para poder contar como una mejora clasificación y evaluación de los mismos para identificar necesidades y directamente mejorar su calidad y la perspectiva de la ciudadanía en torno a los mismos.

Según **Jirón, Rivas (2020)** en su artículo **“¿Qué hay detrás de las intervenciones urbanas? Elementos históricos para develar las racionalidades urbanísticas en Chile.”** tiene como objetivo analizar las intervenciones urbanas realizadas con el fin de buscar sus racionalidades es decir las directrices o enfoques urbanos que poseen estas intervenciones y a través de una revisión bibliográfica analiza

el contexto así como varios referentes teóricos además de proyectos emblemáticos, producto de ese análisis los autores concluyen que estas racionalidades o enfoques están fuertemente influenciados por la relación de la económica y la producción acentuando la complejidad de las dinámicas que ocurren en los espacios públicos, según los autores estas intervenciones se manejan de acuerdo a un eje que beneficie económicamente a algún sector con una visión capitalista de la evolución de las ciudades que si bien no es incorrecto este enfoque ya que la economía es una parte fundamental del espacio público y de la experiencia de las personas, muchas veces según la información analizada el crecimiento de las ciudades obedece estas necesidades por encima de las sociales en sí y de las necesidades de las personas dejando a segundo plano la experiencia de los usuarios por lo cual los autores realizan un llamado para logara un urbanismo diverso que reconozca saberes locales y que el mismo promueva intervenciones urbanas colaborativas y que respondan completamente al contexto dentro de las cuales se realizan.

Según **Akubowicz (2023)** en su artículo **“Grandes Intervenciones Urbanas en Mar del Plata. En el marco del Programa CES-BID”** realiza una análisis de grandes intervenciones urbanas en Mar del Plata que se realizaron como productos del Programa de ciudades emergentes y sostenibles, en este análisis se enfoca en examinar su proceso de diseño e implementación a partir de tres principios generales como lo son la gestión democrática, plusvalías urbanas y complementariedad del estado con el mercado, mediante este análisis con la utilización de técnicas cuali – cuantitativas los autores concluyen que estas intervenciones urbanas han generado impactos positivos ya que se crearon varios espacios comunitarios que respondieron a las satisfacción de necesidades que anteriormente se encontraban insatisfechas, sin embargo estas intervenciones se enfrentan a otros retos sobre los cuales es de gran importancia mejorar la participación ciudadana para poder establecer estrategias para aprovechar estos espacios y según la investigación generar beneficios económicos tales como el aumento del valor de suelo y generar una conciencia colectiva a favor de que los intereses privados no prevalezcan por encima del bienestar de la comunidad

para lo cual los autores realizan un llamado a la revisión de las políticas y normativas urbanas que permitan un desarrollo más equilibrado el cual resulte de gran beneficio social y sostenible para la ciudad.

Por lo cual según **Gandolfi (2022)** en su trabajo **“PROYECTO DE INTERVENCIÓN URBANA. Historias y perspectivas contemporáneas.”** en el cual se centra en el concepto de Proyecto de Intervención Urbana que se considera como una gran herramienta para reconfigurar diversas áreas de la ciudad reconociendo al urbanismo como una práctica artística pero concreta que busca integrar a la comunidad para lograr una mejor calidad de vida urbana como respuesta del continuo crecimiento urbano se realiza hincapié en la necesidad de poder acceder a la infraestructura para poder mejorar los servicios urbanos, el trabajo se realiza énfasis en que la arquitectura debe adaptarse y orientar el desarrollo urbano lo que se puede traducir en realizar arquitectura pensado en la ciudad asociando fuertemente la arquitectura con el urbanismo, para poder lograr una mayor equidad social y que las ciudades puedan seguir densificándose y creciendo de manera inclusiva al ritmo presentado , fundamenta que el paisaje se encuentra fuertemente relacionado con el territorio por lo que el autor manifiesta que se requiere un enfoque interdisciplinario para realizar cualquier intervención urbana lo que podemos relacionar directamente como múltiples autores expuestos en el presente documento entienden y analizan el espacio público es aquí donde se estrecha la relación espacio público e intervención urbana con el objetivo de partir desde el análisis de la historia, antropología, sociología , arquitectura y urbanismo estas dos últimas fuertemente ligadas para lograr un equilibrio de integración comunitaria buscando mantener una calidad de hábitat y ambiente , sobre lo cual el autor define como un reto reconciliar a la Arquitectura con la ciudad el cual se puede lograr mediante un enfoque interdisciplinario.

Según **Acebedo Restrepo (2019)** en su artículo **“Cuerpo, ciudad e imaginarios : intervenciones urbanas desde los sentidos.”** sentidos.” qué parte desde sintetizar investigaciones realizadas en la asignatura **“Territorio y Sociedad”** de la Universidad Nacional de Colombia, donde se puede estudiar

la relación entre la sociedad, el espacio y la naturaleza en la cual se abordan las intervenciones urbanas en esta ocasión el autor define a las mismas como un terreno experimental para poder modificar la ciudad en este caso con un enfoque corporal , argumenta que el cuerpo como la ciudad se mantienen en constante evolución y que son maleables ya que se encuentra en un constante proceso de expansión, el autor también define a las intervenciones urbanas como herramientas artísticas lo cual va en correspondencia con la visión de los autores presentados en documento los cuales definen con esta característica al urbanismo, también la intervención urbana para el autor es el proceso mediante el cual se puede transformar el espacio público a complejidad manejando todos sus enfoques influenciando las dinámicas y relaciones sociales propios del comportamiento humano, para lo cual no se pretende reemplazar las visiones objetivas de la producción del espacio, sino complementar las mismas fomentando la interacción entre el espacio físico , el cuerpo individual y social para abordar la complejidad de los espacios concebidos , vividos y percibidos relacionando los conceptos propios de la triada espacial propuesta por Lefebvre con la forma de realizar intervenciones urbanas.

Por otro lado **Ocupa Tu Calle, ONU-Hábitat y Fundación Avina (2018)** en el artículo **“Intervenciones Urbanas Hechas por Ciudadanos: Estrategias Hacia Mejores Espacios Públicos”** en el cual aborda la proliferación de ciertas iniciativas urbanas con el objetivo de transformar o recuperar espacios públicos perdidos o inexistentes las cuales poseen soluciones bastante sencillas como el manejo de mobiliario urbano como bancas o mesas en espacios de estacionamiento, revitalización mediante murales o la creación de espacios determinados para ciclovías en calles congestionadas , estas mismas soluciones que tienen su origen de diversos actores principalmente grupos ciudadanos, instituciones que se centran en los ámbitos locales , mediante un enfoque cualitativo se observaron las tendencias de las prácticas y urbanas en diferentes partes del mundo como estudios de caos , reportes o investigaciones urbanas , lo que visibiliza que las ciudades presentan un aumento de las iniciativas por parte de la ciudadanía que buscan revitalizar el espacio público en el mismo documento se recalca la importancia de estas acciones las cuales si

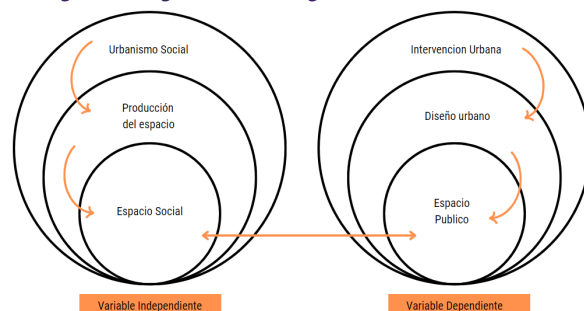
bien se desarrollan dentro de un contexto local las mismas pueden ser factores desencadenantes de transformaciones importantes en las ciudades. Que las ciudades presentan un aumento de las iniciativas por parte de la ciudadanía que buscan revitalizar el espacio público en el mismo documento se recalca la importancia de estas acciones las cuales si bien se desarrollan dentro de un contexto local las mismas pueden ser factores desencadenantes de transformaciones importantes en las ciudades.

En adición **Sánchez , Suco , Campoverde y Valencia (2023)** en su trabajo **“Movilidad peatonal y capacidad de acogida del espacio público en el contexto comercial y de servicios, La Alborada-Guayaquil.”** en el cual se basa en aplicar una evolución de la movilidad peatonal urbana en la ciudad de Guayaquil en base al estudio de casos los cuales se enfocan en los beneficios de reducir el tránsito vehicular para poder promover la movilidad peatonal en los espacios públicos en busca de mejorar la salud pública y la vida urbana , entendiendo a la vía como el espacio público principal y definidor de las ciudades el estudio se realizó en la avenida Rodolfo Baquerizo el cual fue intervenida sin otorgar cambios significativos a favor del peatón sobre este contexto se aplicó la evolución por medio de indicadores los cuales midieron la infraestructura peatonal, accesibilidad, inclusividad además de aspectos como la continuidad de aceras y mobiliario urbano, destacando que mediante esta forma de aplicación de los indicadores y su análisis permitieron identificar las áreas que necesitan mayor atención incluso la necesidad de otra intervención urbana para mejorar sus condiciones , estableciendo bases sobre como realizar futuras acciones de planificación urbana a favor de la movilidad peatonal la cual es una de las dinámicas sociales propias del espacio público que en muchos casos se convierten en factores importantes para la conflictividad de un espacio sobre el cual se pueden aplicar los métodos de análisis que se han expuesto en el presente documento desde principalmente un enfoque interdisciplinario y manejando teorías y técnicas que nos permitan entender a profundidad la complejidad del espacio público como la teoría de la triada espacial de Lefebvre así como la incorporación de herramientas como indicadores con un carácter cuantitativo para el enriquecimiento del análisis.

MARCO TEÓRICO

Apoyándonos en la figura 1 podemos identificar las variables que fundamentan los ejes del fundamento teórico ya que mediante los mismos podemos relacionar conceptos fundamentales entre si para poder comprender de mejor manera el marco sobre el cual constituye la base de la futura investigación además del planteamiento de la propuesta final a favor de la mejora de las dinámicas identificadas en la zona de estudio.

Figura 1. Diagrama de categorías fundamentales



El **urbanismo social** se refiere a una perspectiva dentro del urbanismo que se dedica a construir ciudades inclusivas, equitativas y sostenibles, enfocándose en mejorar la calidad de vida de todos los habitantes, especialmente los más desfavorecidos. Este enfoque fomenta la participación comunitaria activa en la planificación y el diseño urbano, garantizando un acceso igualitario a servicios, infraestructuras y espacios públicos. El urbanismo social intenta reducir las desigualdades sociales, fortalecer la comunidad y promover la cohesión social, al mismo tiempo que aborda la sostenibilidad ambiental y la capacidad de adaptación a los desafíos climáticos (Ghel, 2010).

Figura 2. Red de conceptos - Variable Independiente.



En estrecha relación con este concepto que se basa en la lucha del control de un espacio se asienta el concepto del **Derecho a la ciudad** propuesto por Lefebvre el cual define en síntesis la oportunidad para todos los ciudadanos de participar en los procesos de creación y reconfiguración de la vida urbana y de los espacios sobre los cuales desarrollan sus actividades diarias reconciliando así la visión normativa del espacio concebido con el espacio vivido que muchas veces tienen roces y generan conflictos en el uso y la normativa de un espacio público, este concepto es de vital importancia ya que las personas son las que modelan el espacio de acuerdo a las dinámicas sociales que las mismas manejan las cuales pueden cambiar a lo largo de la historia lo que fundamenta la **Temporalidad del espacio** y como se pudo observar en las investigaciones actuales de intervenciones urbanas la creatividad y la diversidad de las características del espacio público proviene de las personas por lo que resulta fundamentales sus demandas y las experiencias que el mismo espacio les genera (Lefebvre, 2020).

En este contexto urbano, el **espacio privado** se define como el santuario de la vida íntima y privada. Aquí, la gente encuentra refugio y seguridad, alimentando relaciones personales y familiares que contribuyen al tejido social y emocional de la ciudad. Este espacio, de propiedad individual o colectiva, establece límites físicos y simbólicos que diferencian la vida privada de la vida pública, moldeando así la identidad y el sentido de pertenencia de los habitantes. En adición, el **espacio urbano** es el escenario dinámico donde se desarrollan las interacciones sociales, económicas y culturales que definen la identidad y el carácter de la ciudad. Este entorno comprende calles, plazas, parques y edificios que conforman el teatro de la vida cotidiana, facilitan la movilidad y enriquecen las experiencias sensoriales. Sirve de punto de confluencia, interacción social y expresión cultural para sus habitantes (Jacobs, 1961); (Whyte, William H, 1980); (Lynch, 1960).

El **paisaje urbano**, a su vez, constituye la composición visual de la ciudad, revelando su historia, cultura e identidad a través de figuras, colores y texturas.

El **tejido urbano** surge como la articulación que organiza y conecta los espacios y elementos físicos de la ciudad, configurando una red de calles y espacios públicos que facilitan la accesibilidad, la interacción social y el flujo de personas y actividades. Este patrón físico y espacial influye en la facilidad de lectura y la funcionalidad del entorno urbano. Las **políticas urbanas** y la **normativa urbanística**, por su parte, se presentan como herramientas estratégicas diseñadas por las instituciones para gestionar el desarrollo urbano y preservar la calidad del espacio público, promoviendo la diversidad y protegiendo el aspecto característico de los barrios. El municipio, como órgano de gobierno local, es responsable de la administración urbana y la planificación del desarrollo, representando los intereses de los ciudadanos y coordinando las acciones colectivas para hacer frente a los retos y oportunidades de la ciudad (Lynch, 1960); (Jacobs, 1961); (Fainstein, S. S., 2014).

Por otro lado, la **crisis urbana** se manifiesta como una emergencia social y económica que se caracteriza por problemas de pobreza, desigualdad, degradación del medio ambiente y falta de accesibilidad a los servicios básicos. Esta crisis cuestiona la capacidad de las ciudades para conservar la calidad de vida y la competitividad económica, y es un llamamiento a la importancia de concebir la ciudad como un espacio complejo, dinámico y múltiple en la vida actual (DAVIS, 2006).

La **Producción del espacio** es otro concepto propuesto por Lefebvre el cual se define como la interacción dinámica de procesos tanto sociales, económicos y políticos los cuales asumen el rol de modelar y transformar el entorno físico ya que mediante el mismo se despliegan las relaciones sociales aquí se implican luchas por el control y la apropiación del espacio lo cual se relaciona con el espacio percibido explicado en la triada espacial siendo aquí donde se ubica el análisis de la producción del espacio fundamental para la identificación de estas pugnas o relaciones sociales para el planeamiento de estrategias urbanas (Lefebvre, 1974).

Las dinámicas sociales se ven reflejadas en las **actividades** concepto que puede definirse como acciones o ocupaciones que las personas realizan en el espacio

urbano, que van desde socialización, **comercio** como **intercambio** de productos o servicios así como intercambio de ideas que genera energía, estas dos últimas describiendo las características de la económica urbana, todas estas actividades desarrollan inconscientemente a crear conexiones emocionales entorno a la ocupación física del espacio sobre los cuales se manifiesta el compromiso cívico, la participación comunitaria y genera un orgullo por la identidad, enmarcando todas estas características el sentido de **pertenencia urbana** (Lynch, 1960); (Whyte, William H, 1980); (Jacobs, 1961); (Vergara-Perucich, 2018).

Para contextualizar todo este marco de teorías relacionadas con el espacio social, actividades y dinámicas es necesario describir el espacio sobre el cual se desarrollan las mismas el cual es **La Ciudad**, un organismo dinámico y complejo, refleja la continua interacción entre los seres humanos y su entorno construido. Este ecosistema social y económico destaca por su diversidad, densidad y mezcla de usos y actividades que fomentan la dinámica, la creatividad y el sentido de comunidad entre sus habitantes. Además, las ciudades actúan como centros de creatividad e intercambio, concentrando el talento y las redes de colaboración que impulsan el crecimiento económico, la producción cultural y el desarrollo social en la era del conocimiento (Jacobs, 1961).

El **Espacio Social** se refiere a un escenario producido por las relaciones sociales y que cumple el rol de responder a las mismas, no como un contenedor de actividad mas bien desde un punto de vista de construcción dinámico en donde interactúan varias figuras y se establecen relaciones de poder entorno a las practicas o actividades sociales (Ruiz, 2014). Así mismo el espacio social se puede definir como la materialización de las dinámicas y relaciones sociales que se van su citando al pasar del tiempo, reflejando y en múltiples casos reproduciendo ciertas dinámicas no únicamente sociales sino económicas o políticas que influyen directamente en su organización (Lefebvre, 2020).

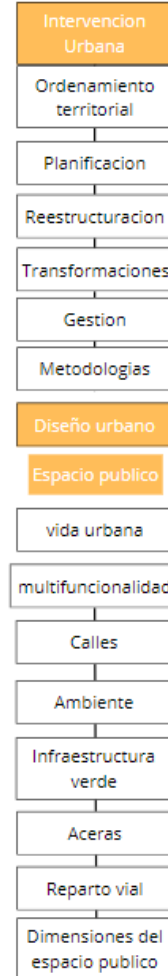
Para el caso de el desarrollo de la propuesta objetivo del presente documento la definición que se aproxima o relaciona de mejor manera con los demás conceptos es que el espacio social es un producto es decir se lo visualiza

como una herramienta de relaciones sociales ya que el mismo refleja la construcción compleja del espacio público aterrizando el concepto a elementos físicos y simbólicos por lo cual esta continuamente en procesos para ser transformado a favor de las ciudades y principalmente de la sociedad, adicionando al concepto cabe recalcar la relación del espacio social con la historia y hacer hincapié en la característica del mismo de mantenerse en un estado constante de cambio de la mano de las dinámicas sociales propias de un sector o de una ciudad (Lefebvre,1972).

Estrechamente relacionado con el espacio social propuesto por Lefebvre encontramos otra definición de su autoría el cual es de suma importancia para el desarrollo del proceso investigativo y de la elaboración de la propuesta producto final del presente documento encontramos el siguiente concepto de La **Triada Espacial** la cual propone tener una concepción tridimensional del espacio la cual contribuye a lograr un comprensión completa del espacio social y en criterio propio ayuda a aterrizar la dimensión del espacio social con el espacio público , los aspectos que constituyen las dimensiones de la triada espacial se describen a continuación (Lefebvre,1974).

El **espacio percibido** que según Lefebvre aterriza sobre todo lo enmarcado en espacio físico, es decir todo lo material como se puede percibir a través de los sentidos lo que le brinda la característica que es experimentado en la vida diaria de las personas , en adición al concepto se profundiza la búsqueda constante de posibilidades de una nueva realidad espacial para determinados espacios los cuales son designados a usuarios y sobre esta dimensión se puede permitir resignificar la disputa de los poderes instituidos con la sociedad respondiendo a la historia así como replanteando la misma (Lefebvre,1974); (Astudillo, A. E. A., Aguirre, J., & Salazar, A. , 2021).

Figura O3.. Red de conceptos - Variable Dependiente.



Las **Intervenciones urbanas** se definen como las acciones o procesos que tienen como objetivo mejorar el estado y la calidad de diferentes entornos urbanos mediante transformaciones en el espacio que se encuentra ya construido con una finalidad ya sea hacerlo más accesible o con un enfoque sostenible pero siempre para sus habitantes , esta característica es fundamental ya que por medio de esta herramienta en la presente propuesta se plantea como objetivo reestructurar los espacios ya determinados para que cumpla con las necesidades resultantes de la investigación del espacio público (Gehl, 2009).

El **Ordenamiento Territorial** el cual se refiere a las acciones o políticas que son destinadas para planificar, o regular el uso de suelo , crecimiento que se desarrolla en un determinado territorio, el cual tiene como objetivos promover equilibrio en el desarrollo de las ciudades así como sostenible en correspondencia con necesidades identificadas de la población , como proceso es dinámico y mantiene un visión completa de los factores que determinan el espacio público , ya que cuida aspectos como planificación urbana, ambiente, equidad social, desarrollo económico (Rodríguez, J. C., 2008).

Como otro eje fundamental para la concreción de las teorías principales que conforman la base de la presente propuesta podemos encontrar la definición del espacio público y de los componentes que van de la mano con este concepto

El **espacio público** se define como un escenario sobre el cual se van desarrollando diferentes actividades que conformar las rutinas diarias de las personas fuertemente ligado a la interacción social, es el espacio donde las personas mantiene la posibilidad de reunirse e intercambiar ideas, servicios o bienes y es aquí donde se desarrollan las intervenciones o transformaciones que cambian las ciudades, con efectos positivos y negativos sobre diversos espacios lo que puede definirse como **Vida urbana** (Jacobs, 1961); (Whyte, William H, 1980); (Lynch, 1960).

Es importante destacar el rol del espacio público como definidor de las ciudades las cuales se componen de dos espacios principales el **espacio privado** que hace referencia

en síntesis a los espacios resultantes de la conformación del espacio público donde se ubican los predios o lotes los cuales pertenecen a los ciudadanos, los mismo se pueden adquirir , donar y traspasar mediante diversos recursos legales y el espacio público el cual se encarga de organizar todos estos espacios privados por lo que su relación debe ser fundamental para el crecimiento sostenible de la ciudad sin anteponer intereses de parte y parte (Rodríguez, J. C., 2008).

Dentro de la clasificación de espacios públicos podemos encontrar en diversas bibliografías espacios como parques , plazas, y calles, estas últimas al momento de hablar de espacio público quedan relegadas sin embargo **la calle** se puede definir como el espacio público primordial ya que entorno al mismo se desarrolla la ciudad, y en el contexto ecuatoriano es muy usual encontrar en patrones de crecimiento que se vuelcan a la planificación de estos espacios público, la misma calle conecta diferentes puntos y presentar rutas sobre las cuales se desarrolla todas las actividades propias de una ciudad. En contraste con esta importancia fundamental de las calles como espacios públicos la forma de entender y de planificar las mismas no es la adecuada en muchos casos sin embargo bajo los enfoques adecuados se puede lograr responder a las necesidades propias de este espacio público según el enfoque social determinado, lo cual es el objetivo del presente trabajo de titulación (Gehl, 2011).

Dentro de los componentes que conforman la calle como espacio público podemos encontrar la **infraestructura verde** la cual se define como una red de espacios que poseen ser naturales o de carácter seminatural los cuales poseen grandes beneficios para la calidad del ambiente del espacio público aportando de gran manera para una buena resiliencia de las ciudades e impactando directamente en factores climáticos para la mejora de la calidad de vida de los usuarios, además estos componentes forman parte del ecosistema urbano el cual es de vital importancia para el desarrollo de la fauna y flora de una ciudad (Sangha, 2024).

En relación con el anterior concepto podemos definir al **mobiliario urbano** que en síntesis son todos los elementos fijos o que se pueden desplazar realizados en escala humana para cumplir una determinada función pensando

en las personas los mismos suelen ser bancas, iluminarias , basureros los cuales poseen un carácter netamente publico ya que residen en la responsabilidad y participación de los ciudadanos el cuidado de los mismos y el mantenimiento a cargo de las entidades institucionales como los municipios , estos elementos toman el rol de espacios que facilitan la interacción social en el espacio público y el desarrollo de las dinámicas sociales (Gehl, 2011).

Como característica principal de definición de la calle como espacio público se encuentra el **reparto vial** el cual se define como la asignación espacial para las aceras y para el tránsito de los diferentes medios de transporte cumplimiento con diferentes normativas propias del diseño urbano, este debe mantener un enfoque mediante el cual se asegure el libre tránsito, el flujo de tráfico y la seguridad de todos los transeúntes. Las **aceras** se definen como los espacios destinados netamente para el tránsito de los peatones sin embargo sobre las mismas es donde se desarrollan las actividades y dinámicas antes expuestas, es sobre las mismas donde se llegan a emplazar la infraestructura verde y el mobiliario urbano por lo que su importancia es de gran relevancia ya que si se pueden desarrollar efectos de la vida urbana y espacios sociales es en mayor medida en estos espacios de la calle los cuales en muchas ocasiones no poseen la jerarquía necesaria para desarrolla de forma correcta las actividades de las personas (Gehl, 2011); (Hurtado Vásquez, 2016).

Todos estos elementos característicos de el espacio publico en si mismo y retomando con los preceptos de las intervenciones urbanas , se considera de gran necesidad poder clasificar y evaluar el estado , condiciones y características antes ya mencionadas para poder identificar puntos críticos o características desfavorables sobre los cuales trabajar en busca de un espacio que se acople de mejor manera a las necesidades propias de cada contexto, en este marco se presentan diferentes teorías para la evaluación del espacio publico en el presente documento se concentra en la definición de las **dimensiones del espacio público**, este concepto se define como la clasificación de las características propias presentes evidenciadas en variables de evaluación del espacio público enfocadas al desarrollo de

dinámicas sociales, cumpliendo el enfoque del espacio social propuesto (Metha, 2014).

Las dimensiones del espacio publico se clasifican en : **inclusividad**, termino el cual se refiere y agrupa todas las variables que hacen accesible al espacio publico y que tan bien el mismo responde a las actividades o diversos comportamientos que en el mismo se desarrollan, **actividades significativas**, esta dimensión agrupa las variables que explican que tan útil es el espacio publico para sus usuarios con el fin de fomentar mediante la rutina un sentido de apropiación del espacio , así como el poder de satisfacer las necesidades básicas de los sectores sociales, en si mismo se enfoca en que tan bien apoya el espacio a la reunión de usuarios e incluso que negocios y variedad de usos ofrece el espacio público, destacando como un punto de reunión las actividades de alimentación, **seguridad**, esta dimensión del espacio publico se refiere a las condiciones propias del espacio que generan una sensación de inseguridad o seguridad el mejor ejemplo la presencia de elementos de vigilancia y seguridad como guardias y cámaras de seguridad así como las características físicas del espacio su estado de mantenimiento y conservación se ven fuertemente relacionados con la percepción de seguridad, **confort**, refiriéndose a la capacidad del espacio publico de generar comodidad a los usuarios relacionado directamente con la calidad del ambiente, presencia de sombra, arbolado urbano y mobiliario urbano, **placer o imaginabilidad** , el autor lo define como la capacidad que posee un espacio publico de ser memorable, es decir si posee algún elemento o característica que se trasmite en una imagen colectiva de ciudad, en esta dimensión se pueden identificar elementos propios, identidad, e incluso hitos urbanos (Metha, 2014).

Como conclusión del capitulo de marco teorico , aborda varias teorías importantes, siendo la teoría del espacio social propuesta por Henry Lefevre, ya que según las mismas se estructurará la propuesta como una forma de analizar la complejidad del espacio público para mantener un enfoque multiactor. De la misma manera la teoría de las dimensiones del espacio público ya que permite establecer una conexión del espacio social y el espacio público.

MARCO LEGAL

Es fundamental para el desarrollo de la presente propuesta tener siempre presente el marco legal o normativo para establecer los lineamientos que diferentes documentos legales establecen acerca de las intervenciones urbanas, el espacio público, etc. Por lo que a continuación se describirán en orden jerárquico lo que cada documento establece en relación con el tema de la presente propuesta:

Según la **Constitución de la República del Ecuador (2008)** donde en varios artículos se establecen primordialmente los derechos de las y los ciudadanos a contar con un ambiente sano estableciendo parámetros de sostenibilidad en busca de un buen vivir como lo establece en el artículo 14, en adición referente al tema también se establecen ciertos objetivos de desarrollo con el fin de buscar mejorar la calidad de vida y demás a favor de la ciudadanía por lo que consiguiente en el artículo 415 establece que el estado debe garantizar el desarrollo de modelos de desarrollo sustentables, equitativos y priorizar el mantenimiento de la diversidad cultural y la biodiversidad natural propia de los ecosistemas.

Por consiguiente el **Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) (2010)** donde establece y aterriza en las diferentes competencias para el desarrollo de los modelos sostenibles y de desarrollo de las ciudades los cuales recaen según el artículo 54 en los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales los cuales deben planificar continuamente el desarrollo de sus respectivos cantones además de formular los planes necesarios según el ordenamiento territorial articulándose a los planes de mayor jerarquía como los son los provinciales y nacionales, además cae sobre los mismos ejercer el control de usos en sus territorios, por lo cual en el artículo 142 se especifica que estas entidades deben formular y aprobar sus planes según las estrategias nacionales de desarrollo.

A continuación, la **Ley de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS) (2016)** establece y fundamenta que el ordenamiento territorial tiene como fin seguir los

principios de sostenibilidad ambiental, buscar una equidad social y permitir una competitividad económica, así como establecer como principal instrumento de ordenamiento territorial a los planes de ordenamiento los cuales deben definir completamente la normativa propia de cada sector. Una vez descrito el marco legal que acompaña al Ordenamiento Territorial en el país es momento de centrarse en las intervenciones urbanas que se desarrollan en este marco antes descrito por lo cual el componente normativo más fuerte con el cual se desarrollara la presente propuesta son las ordenanzas municipales del cantón Ambato aterrizadas en el **Plan de Uso y Gestión de Suelo (PUGS) 2033 (2022)** y el **Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2050 (2017)** establece:

En el PUGS 2033 establece que la zona de estudio de la presente propuesta pertenece al Polígono P1-1 en la Zona de análisis: 4 donde se establece una densidad de 25 a 125 vivi/ha, además describe a la zona como de carácter mayoritariamente residencial que cuenta con una plaza cercana estableciendo que no se encuentran en buenas condiciones sin embargo establece una buena condición de las calzadas, asfalto y adoquín de las vías

De la misma manera la normativa establece la Red de proyectos en el espacio público programados en la elaboración de la propia normativa los cuales se establecen en la siguiente imagen, en donde no se plantea un proyecto de regeneración o intervención urbana en el espacio público de la avenida Los Andes.

Figura 4. Mapa de proyectos planificados en el espacio publico limite urbano del Canton Ambato



Nota. Tomado de Plan de Uso y Gestión de Suelo 2033 [Imagen], por Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato.

Se establece en el Título XI del Espacio Público una breve definición del espacio público el cual la normativa establece que se encuentra estructurado por áreas, elementos urbanos, arquitectónicos y de paisaje que demandan la presencia importante del peatón también que estos espacios sirven para propiciar el encuentro y el desarrollo de dinámicas sociales donde establecen que se encuentran conformado por dos componentes: principal y complementario, se detalla que los principales son los elementos como murales, monumentos, esculturas, etc. Y complementarios al mobiliario urbano y a los elementos naturales (Plan de Uso y Gestión de Suelo 2033, 2022).

En el mobiliario urbano la normativa establece la

clasificación de los mismos tanto de estancia, como comunicación, movilidad, salud, servicios, recreación, seguridad, nomenclatura y señalización así mismo en los elementos naturales se describen a la vegetación herbácea, jardines, arbustos, árboles, etc. De la misma manera establece el reglamento de los espacios públicos ya que estos componentes pueden ser definidos por el GAD Municipalidad de Ambato y el sector privado siempre y cuando se sujeten al planteamiento vigente en donde el espacio público debe diseñarse, adecuarse de manera que sea inclusivo, además es el GAD quien debe autorizar el uso a organizaciones particulares o barrios, que se pueden encargar del mantenimiento y equipamiento del mismo a través de un proceso de autorización tanto en el suelo urbano como rural. La avenida Los Andes entre en la clasificación de vía colectora según el componente normativo el cual establece que su función es distribuir el tráfico y permitir acceso a zonas residenciales, institucionales, comerciales, etc. (Plan de Uso y Gestión de Suelo 2033, 2022).

Figura 5. Características técnicas de vías colectoras

Cuadro 11. – Características técnicas de vías colectoras.

| Características técnicas | |
|------------------------------------|---|
| Velocidad del proyecto | 50 Km. / h |
| Velocidad de operación | 20 – 40 km. / h |
| Distancia paralela entre ellas | 1000 – 500m |
| Control de accesos | Todas las intersecciones son a nivel |
| Número mínimo de carriles | 2 (1 por sentido) |
| Ancho de carriles | 3.50 m |
| Carril estacionamiento lateral | Mínimo 2,00 m |
| Distancia de visibilidad de parada | 40 km/h = 45m. |
| Radio mínimo de curvatura | 40 km/h = 50m. |
| Gálibo vertical mínimo | 5.50 m. |
| Radio mínimo de esquinas | 5m. |
| Separación de calzadas | Separación con señalización horizontal. Pueden tener parterre |
| Aceras | Mínimo 3,00 m |
| Longitud máxima vía sin retorno | 300 m |
| Aceras | Mínimo 2,50m como excepción 2m. |

Nota. Tomado de Plan de Uso y Gestión de Suelo 2033 [Imagen], por Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato

Se recopila en la siguiente tabla la información normativa que establece el componente de diseño vial y de infraestructura del PUGS 2033.

Tabla 1. Criterios de diseño en Plan de uso y gestión de suelo 2023

| CRITERIOS DE DISEÑO DEL ESPACIO PUBLICO | | | |
|---|------|--|--|
| Normativa | | Plan de Uso y Gestión de Suelo 2033 (PUGS) | |
| Artículo | Item | Descripción | Establece |
| VIAS | | | |
| 33 | - | Cruces peatonales | Ancho estándar de cruce 4,00 m, debe cumplir con norma NTEINEN 2243 y 2245 |
| 34 | - | Refugios Peatonales | Ancho mínimo de 1,20m longitud mínima de 3,00 m en caso de desnivel solucionar mediante vados |
| 35 | - | Ciclovías | De un sentido min. 1,80 m de doble sentido 2,40m; cuando sean parte de zonas verdes publicas min 1,80 m de ancho |
| 37 | a | Diseño de vías - Ace- ras | Ancho variable con espacio de circulación peatonal de 1,20 m |
| | b | Diseño de vías - An- cho de carril | Min. 3,65m variando en funcionalidad y tipo de vía |
| | c | Diseño de vías - Carril de estacionamiento lateral o tipo cordón | Para vías con velocidad de circulación menor a 50km/h ancho mínimo de 2,00 m superando este por mayor circulación a 2,40 m mínimo |
| | I | Vegetación y obstá- culos | Debe acogerse a lo dispuesto en Sección de Parques y Jardines, además el follaje de la vegetación debe limitarse a una altura de 1,00m en par- terres y veredas, vegetación de altura de 1,50m debe dejar bajo su copa una distancia de visibilidad de 1,00 en caso de nula circulación peatonal caso contrario de 1,80m También los árboles cuyas ramas se extiendan sobre la vía deben contar con una altura libre de 5,50 m desde la superficie de rodamiento |

CRITERIOS DE DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO

| Normativa | | | Plan de Uso y Gestión de Suelo 2033 (PUGS) |
|-----------------|------|---|--|
| Artículo | Item | Descripción | Establece |
| INFRAESTRUCTURA | | | |
| 50 | b | Parada de transporte público | <p>Implantación a 25m de la esquina a partir del alineamiento de las edificaciones</p> <p>En caso de contar con cubierta debe estar retirada a 2,00m de las edificaciones</p> <p>no sobrepasarán 50% del ancho de la calzada</p> |
| 52 | a | Luminarias | Poste Central: altura supera 15 m separación entre postes de 30 -33 m |
| | | | Poste Central doble: altura supera 10 y 12 m separación entre postes de 30 -33 m |
| | | | Poste lateral: altura supera 10 y 12 m separación entre postes de 30 m |
| | b | Bancas | Espacio lateral libre de 1,20m en uno de sus costados, asiento a 0,45m del piso |
| | c | Arboles | <p>Ramas no deben invadir espacio peatonal altura min de 2,20m en todo el ancho</p> <p>Se deben señalar con cambio de textura en un ancho de 0,90 m</p> <p>Ancho mínimo entre jardineras es de 0,90m</p> |
| 54 | b | Basureros públicos | Deben ubicarse a una distancia no mayor a 50m |
| 60 | d | Especies para ser utilizadas en calles arteriales, colectoras y locales | Se debe respetar las especies que establece la normativa |

MARCO METODOLOGICO

Línea y Sub línea de Investigación.

Línea 1: Sistemas Territoriales (EUT Estudios Urbanos Territoriales), esta línea de investigación aborda el análisis de la estructura y tejido urbano con el fin de obtener respuestas a las problemáticas relacionadas con el espacio público.

Sub Línea: Planificación, manejo y gestión de territorios rurales y urbanos, sobre el cual se desarrolla el análisis del espacio público en relación al aspecto físico del territorio además de los aspectos sociales antes mencionados en la parroquia Huachi Loreto del cantón Ambato.

Enfoque de la investigación

El enfoque de la presente investigación es de carácter cualitativo ya que mediante la teoría de la triada espacial, se procederá a la recolección de datos e información mediante los espacio concebido, percibido y vivido

En el espacio público de la avenida los andes para obtener un enfoque multiactor del espacio público y llegar a desarrollar estrategias urbanas que permitan el desarrollo de una propuesta de intervención urbana para la mejora de las dinámicas sociales.

Nivel de la investigación

En cuanto a los niveles de investigación del presente documento se plantea dos niveles, los cuales poseen el objetivo de analizar y comprender la relación de condiciones del espacio público con los preceptos y teorías del espacio social.

Nivel Descriptivo: Se define como la búsqueda de información precisa y específica sobre diversas propiedades y características de cualquier fenómeno sobre el cual se planeará el análisis concretamente el estado o información actual en este caso aterrizado al espacio público (Sampieri, 2014).

Nivel Exploratorio: Se propone un nivel exploratorio ya que mediante la observación se plantea adquirir una comprensión inicial sobre el problema que afecta el espacio público para establecer prioridades las cuales serán la base para el desarrollo de estrategias (Sampieri, 2014).

Plan de recolección y procesamiento de datos

Revisión Documental. - En la presente investigación se procede a delimitar un base de indicadores mediante la revisión de bibliografía sobre la cual se aplicaría un análisis comparativo, el enfoque de esta actividad es cualitativo, la misma que se realiza con el fin de obtener la base y análisis los indicadores que se buscara aplicar en el campo.

Investigación de Campo. - Dentro de la misma estará reflejado el trabajo obtenido en el objetivo 1 y llevar esta información para realizar el diagnóstico de la realidad del espacio público en la avenida, esta actividad mantendrá un enfoque mixto ya que múltiples indicadores poseen un carácter cualitativo, sin embargo, también se aplicarán entrevistas a los actores tanto en la zona de estudio como consultando el juicio de expertos planificadores.

Análisis y revisión documental. - En la investigación se propone la actividad del desarrollo de estrategias que vayan en concordancia con la información obtenida en el levantamiento de campo, así como las estrategias aplicadas en casos de estudio sobre los cuales se aplicara un análisis comparativo mediante varios parámetros de calificación según: la pertinencia, aplicabilidad, validez y presencia de datos.

Plan de recolección y procesamiento de datos

Técnica: Revisión de bibliografía

La revisión bibliográfica es esencial en la investigación académica, ya que implica la recopilación y evaluación de literatura relevante para entender el estado del conocimiento en un campo específico. Este proceso nos permite identificar brechas, contextualizar nuestros hallazgos y asegurar que nuestra investigación se alinee con los avances recientes. Además, evita la duplicación de esfuerzos y enfoca la investigación en aspectos innovadores y poco explorados.

Técnica: Fichas de Observación

Las fichas de observación son esenciales en la investigación cualitativa para registrar de manera sistemática las observaciones de campo. Permiten capturar detalles específicos sobre comportamientos y características del entorno, facilitando el análisis posterior. Al estructurar la información coherentemente, ayudan a identificar patrones y validar hipótesis. Además, contribuyen a la objetividad del estudio al minimizar la subjetividad del observador, asegurando datos consistentes y fiables.

Técnica: Consulta a expertos

La consulta a expertos es una técnica crucial en la investigación para obtener conocimientos y opiniones de personas con amplia experiencia en el campo de estudio. Este método enriquece el análisis al incorporar perspectivas fundamentadas y especializadas, que pueden revelar aspectos no considerados en la revisión bibliográfica o en la observación de campo. Además, facilita la validación de hipótesis y la identificación de tendencias emergentes. Al involucrar a expertos, se asegura la relevancia y precisión de los resultados, permitiendo una comprensión más profunda y detallada del fenómeno investigado. Esto contribuye a la robustez y credibilidad del estudio.

Técnica: Tabulación de datos

La tabulación de datos es un proceso fundamental en

la investigación para organizar y resumir la información recogida de manera estructurada. Consiste en clasificar y contar los datos obtenidos, facilitando su análisis y la identificación de patrones y tendencias. Este método permite transformar datos brutos en información comprensible y útil, esencial para la interpretación y presentación de resultados. Además, la tabulación mejora la precisión del análisis estadístico y ayuda a visualizar los datos mediante tablas y gráficos, haciendo más accesibles las conclusiones del estudio. Esto asegura que los hallazgos sean claros y verificables.

Procedimiento metodológico en función a los objetivos específicos

Objetivo 1: Delimitar una base teórica para la evaluación y análisis del espacio social en el espacio público de la avenida Los Andes mediante revisión bibliográfica.

Para cumplir con el primer objetivo específico se realizarán actividades aquí descritas:

1. Revisión documental de trabajos o artículos científicos que aborden el análisis del espacio social y su relación directa con el espacio público
2. Comparación de teorías y metodologías las cuales podrían ser aplicadas en la evaluación del espacio público de la avenida Los Andes.
3. Transversalización de teorías en los trabajos o artículos para establecer una base de evaluación del espacio social en el espacio público.

Objetivo 2: Diagnosticar la realidad de la zona de estudio según los principios del espacio social y las dimensiones del espacio público mediante investigación de campo.

1. Elaboración de instrumentos de recolección de datos en base a las metodologías de los trabajos analizados y transversalizados.
2. Aplicación de investigación de campo para el

levantamiento de información cualitativa mediante la aplicación de entrevistas, fichas de observación y consulta a expertos.

3. Recopilación y procesamiento de información mediante análisis gráficos sobre los cuales se identificarán puntos críticos sobre los cuales plantear estrategias urbanas.

Objetivo 3: Desarrollar las estrategias de intervención urbana mediante análisis y revisión documental de casos de estudio.

1. Revisión documental de intervenciones urbanas que planteen estrategias de diseño en el espacio público en relación con los puntos críticos antes identificados.

2. Identificación y valoración de estrategias que puedan ser replicadas en el espacio público de la avenida Los Andes mediante cuadros comparativos.

3. Desarrollo de la propuesta compuesta por estrategias delimitadas por planos, cortes y fotomontajes para el análisis de su posible implementación.

CAPÍTULO 3

CAPÍTULO 3

RESULTADOS

En este capítulo se abordará el desarrollo de los objetivos anteriormente planteados así como se expondrán los resultados de la investigación realizada brindando la correspondiente explicación para el correcto desarrollo de la misma, también se plantearán conclusiones necesarias para el próximo desarrollo de las estrategias de intervención urbana.

Desarrollo objetivo 1

Siguiendo la estructura planteada por los autores Martínez, Palacios y Oliva (2023) en su trabajo "Guía para la revisión y el análisis documental: propuesta desde el enfoque investigativo" para cumplimiento del primer objetivo, se toma como principal referencia la guía de análisis documental la cual se estructura por fases en donde su primera fase determina lo ya realizado en la presente propuesta que es definir estado del arte, marco teórico con el fin de determinar el objetivo del análisis.

Como segunda fase se determina los principios epistémicos del problema de investigación en este caso es delimitar una base que nos permita evaluar al espacio público desde el análisis del espacio social, por lo que este análisis documental se basará en la búsqueda de trabajos o artículos científicos los cuales demuestren esta relación y aplicación de las variables expuestas, las mismas que serán comparadas mediante cuadros y a criterio del autor se seleccionará las teorías que puedan contextualizarse de mejor manera en la avenida Los Andes.

Tabla 2. Base Teorica para evaluacion del espacio publico

| Base teorica para la evaluacion del espacio publico | | | | |
|--|---|---|--|---|
| Nombre del Artículo | Evaluating Public Space, Journal of Urban Design, 19:1,53-88 | Principios para la evaluación del espacio público: una propuesta metodológica | EVALUACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN CALLES DE FUENLABRADA | Calidad y diversidad propuesta metodológica de análisis y evaluación del espacio público |
| Autor | Vikas Metha | Vargas-Vargas, B. R., & Lara-Álvarez, A | Acosta Toledo, Diego Martin | Nagore Urrutia del Campo |
| Año de publicación | 2014 | 2020 | 2023 | 2022 |
| Resumen corto | El artículo presenta un índice del espacio público con fin de poder evaluar el mismo empíricamente desde la inclusividad, seguridad, comodidad y placer, además plantea casos prácticos de la aplicación de este índice en Tampa, Florida. | Este artículo presente una propuesta metodológica para la evaluación del espacio público mediante una correspondencia teórica con diferentes autores como Jan Ghel, Jane Jacobs, etc. Así mismo establece diversidad en técnicas para la investigación en Parques urbanos | Este estudio ofrece un análisis del espacio público, basado en la metodología de planificación urbana propuesta por Jan Gehl. La investigación se centra en el municipio de Fuenlabrada. Este enfoque metodológico facilita la generación de conclusiones que podrían ser valiosas para el futuro desarrollo urbanístico de Fuenlabrada. | Este artículo presenta un procedimiento de análisis multicriterio del diseño ambiental, funcional y climático de espacios públicos como las plazas. Asimismo, propone una herramienta metodológica para la evaluación de la calidad y diversidad microclimática, así como el uso de estos espacios. |
| Contextualización | El artículo presenta en su índice variables de evaluación del espacio público las cuales son bastante completas desde las presentadas dimensiones del espacio público estructuran todas las características que debe poseer un espacio, en adición estas variables tienen su raíz en las dinámicas sociales del espacio público por lo que estas mismas pueden ser llevadas a las dimensiones de la triada espacial los espacios vividos, concebidos y percibidos de manera más clara y sencilla (Metha, 2014). | El artículo aporta con varias técnicas de investigación para determinar las condiciones y características del espacio público en este caso centradas en plazas, las mismas utilizan indicadores para obtener sus resultados, sin embargo están fuertemente ligadas a los componentes y características propias de una plaza por lo tanto no poseen un relación clara con la posible aplicación de las mismas en el espacio público de una avenida o calle (Vargas, 2020). | El artículo aporta grandes conclusiones de la metodología propuesta por Jan Ghel y su aplicación en los espacios públicos sin embargo en el documento no se evidencian elementos para definir nexos con las dimensiones propuestas con la triada espacial estructura principal de la propuesta a desarrollar (Martin, 2023). | Este artículo es de gran utilidad ya que presenta características propias del espacio público de una manera organizada y precisa para su evaluación, sin embargo el enfoque de la investigación se inclina por el ámbito ambiental del espacio público, siendo este uno solo de las características faltantes en la avenida Los Andes (Javier, 2022). |
| Cita APA | Vikas Mehta (2014) Evaluating Public Space, Journal of Urban Design, 19:1, 53-88, DOI: 10.1080/13574809.2013.854698 | Vargas-Vargas, B. R., & Lara-Álvarez, A. (2020). Principios para la evaluación del espacio público: una propuesta metodológica. AUS [Arquitectura / Urbanismo / Sustentabilidad], (28), 44–53. https://doi.org/10.4206/aus.2020.n28-06 | Martin, A. T. D. (2023, 3 noviembre). EVALUACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN CALLES DE FUENLABRADA. Universidad Rey Juan Carlos. https://burjcdigital.urjc.es/handle/10115/25679 | Javier, H. M. R. (2022). Calidad y diversidad: propuesta metodológica de análisis y evaluación del espacio público. Dialnet. https://dialnet.unirija.es/servlet/dctes?codigo=307457 |

Los resultados evidenciados en el cuadro comparativo demuestran como mejor base para la evaluación del espacio público en la avenida Los Andes al trabajo de Vikas Metha (2014) en su artículo "Evaluating Public Space, Journal of Urban Design, 19:1,53-88" donde establece el índice de variables para evaluar el espacio público según las dimensiones del espacio público. Estas variables mantienen una visión amplia y completa de la conflictividad del espacio manteniendo un fuerte lazo con el desarrollo de las dinámicas sociales propias de cada contexto siendo esta característica la principal para llegar a establecer una relación con las dimensiones propuestas en la triada espacial, esta última con el objetivo de poseer un enfoque multiactor el cual es una de las principales premisas de la presente propuesta y como se fundamenta en las investigaciones expuestas en el capítulo del estado del arte varios autores recalcan la necesidad de mantener un enfoque variado al momento de realizar intervenciones urbanas o realizar estudios en el espacio público. Por lo cual la presente investigación en el espacio público se basará en la transversalización de dos teorías fundamentales para lograr analizar la complejidad del espacio público para posteriormente formular estrategias urbanas las cuales serán la base para la elaboración de una propuesta de intervención urbana.

En primera instancia la investigación se basará en la teoría de la triada espacial propuesta por Lefebvre para conservar un enfoque multiactor completo dada la importancia ya mencionada en fundamentadas teorías del espacio social para definir y producir el espacio público por lo cual la investigación a realizarse se estructurará en las dimensiones del espacio las cuales son: lo vivido, lo percibido y lo concebido (Lefebvre,1974); (Astudillo, A. E. A., Aguirre, J., & Salazar, A., 2021).

En segunda instancia y para lograr relacionar cada una de estas dimensiones del espacio social y como mejor método de evaluación de las condiciones y características actuales del espacio público se toma como base el trabajo de Vikas Mehta principalmente la teoría de las cinco dimensiones del espacio público la cual formula aspectos del espacio público que pueden ser fácilmente identificables y medibles en la avenida Los Andes como lo son: la inclusividad, actividades

significativas, confort, seguridad y placer (Mehta, 2014).

Tabla 3. Transversalización de variables

| Espacio Social | Concebido | Vivido | Percibido |
|-----------------------------------|--|---|---|
| Inclusividad | <p>Diversidad Social</p> <p>Hace referencia a la diversidad de grupos de usuarios que interactúan en el espacio público</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Presencia de personas de diversas edades. • Presencia de personas de diferentes géneros • Presencia de personas de diversas clases sociales • Presencia de personas con capacidades físicas diversas • Gama de actividades y comportamientos • Presencia de cámaras de vigilancia, guardias de seguridad, guías, acomodadores, etc. intimidantes y se infringe la privacidad | <ul style="list-style-type: none"> • Apertura y accesibilidad percibidas • Capacidad percibida para realizar y participar en actividades y eventos en el espacio |
| Actividades significativas | <p>Flexibilidad e idoneidad del espacio</p> <p>Se refiere a la relación de las características físicas con las actividades.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Presencia de terceros lugares de reunión comunitaria • Gama de actividades y comportamientos • Flexibilidad del espacio para adaptarse a las necesidades del usuario • Disponibilidad de comida dentro o en los bordes del espacio | <ul style="list-style-type: none"> • Adecuación percibida de la distribución y el diseño del espacio a las actividades y el comportamiento • Utilidad percibida de los negocios y otros usos |
| Seguridad | <p>Elementos que propicien seguridad</p> <p>Hace referencia a la presencia de elementos que aporten a la seguridad de un espacio público</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Conexión visual y física y apertura a calles o espacio adyacentes • Condición física y mantenimiento adecuado al espacio. • Calidad de la iluminación en el espacio después del anochecer | <ul style="list-style-type: none"> • Seguridad percibida por la presencia de cámaras de vigilancia, guardias de seguridad, guías, acomodadores, etc. proporcionando seguridad durante el día • Seguridad percibida frente a la delincuencia durante el día • Seguridad percibida frente al crimen después del anochecer • Seguridad percibida frente al tráfico |
| Confort | <p>Espacios y mobiliario urbano que propicien confort en el espacio</p> <p>Se refiere a la calidad del espacio.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Lugares para sentarse sin pagar por bienes y servicios • Otros muebles y artefactos en el espacio • Confort climático del espacio: sombra y refugio • Elementos de diseño que desalientan el uso del espacio | <ul style="list-style-type: none"> • Físico percibido condición y mantenimiento • Ruido molesto percibido procedente del tráfico o de otro tipo |
| Placer | <p>Imaginabilidad</p> <p>Imagen de la zona en la memoria pública</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Presencia de características arquitectónicas o paisajísticas memorables (imaginabilidad) • Densidad de elementos en la acera/calle que proporcionan complejidad sensorial | <ul style="list-style-type: none"> • Sensación de encierro • Atractivo percibido del espacio • Interés percibido esencia del espacio |

CONCLUSIÓN OBJETIVO 1

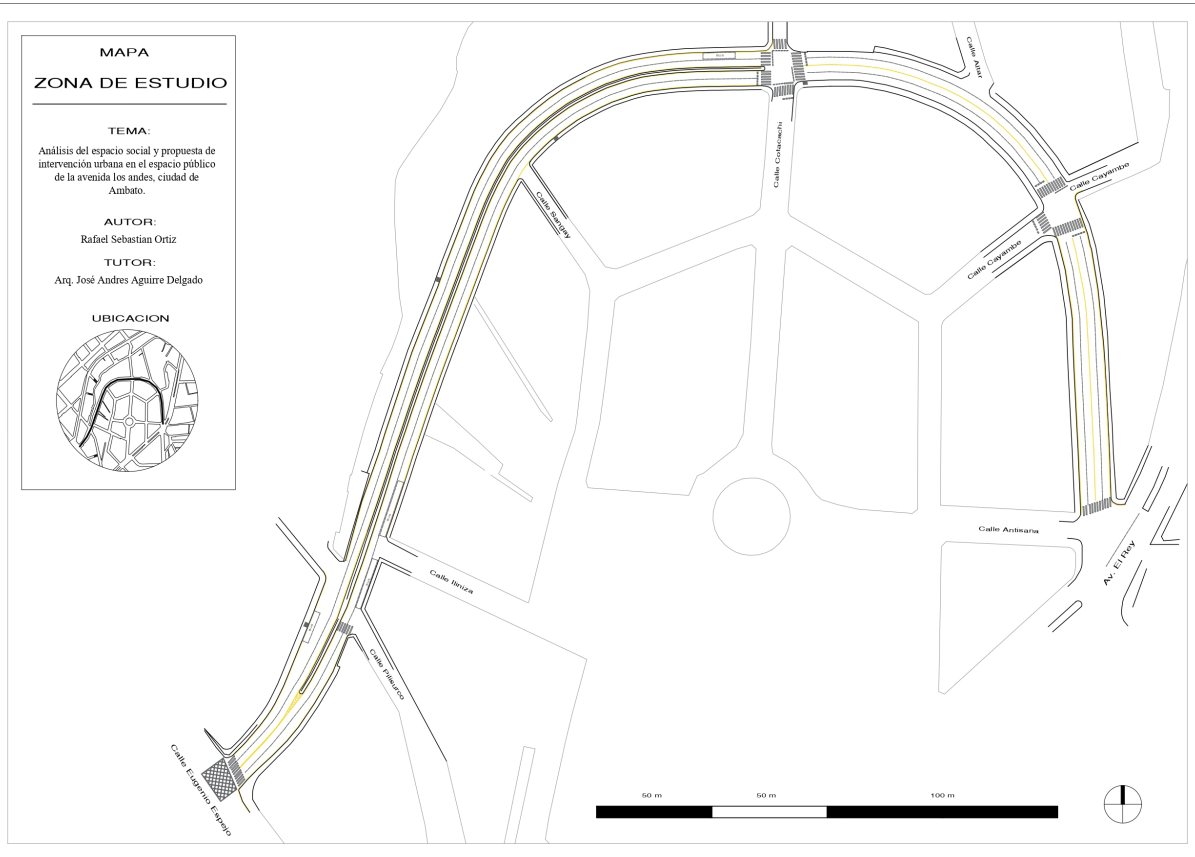
En conclusión, se delimito una base teórica, que se basa en la transversalización de conceptos del espacio social y variables de las dimensiones del espacio público. Que mediante el correspondiente análisis y revisión bibliográfica se demostró que las teorías son las más precisas para evaluar las condiciones actuales del espacio público de la avenida Los Andes ya que cuentan con elementos fáciles de contextualizar a la realidad de la zona de estudio.

Desarrollo objetivo 2

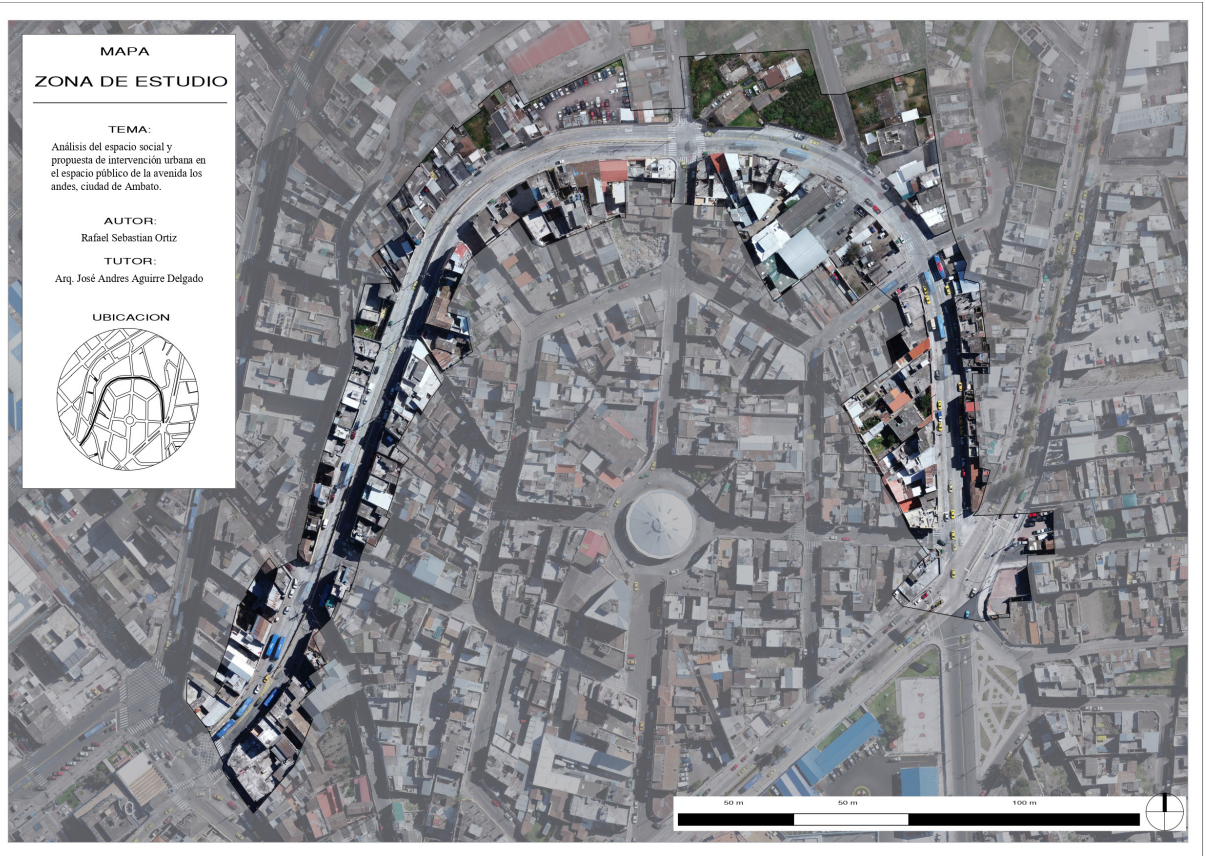
Con la base teorica para la evolución del espacio publico en la avenida Los Andes ya establecida.

Se procedió a elaborar los instrumentos de recolección de datos con el fin de diagnosticar la realidad de la zona

Mapa 2. Mapa de zona de estudio



Mapa 3. Mapa de zona de estudio - ortofoto



Espacio Vivido

Para lograr el diagnóstico de la zona en el espacio vivido se diseño el instrumento de fichas de observación en el cual el autor definirá una calificación de variables en una escala del 0 al 3 según las dimensiones del espacio público por lo cual el enfoque del mismo es cualitativo, en adicción se determino que se realizaran varias observaciones en la avenida en diversos horarios y días de la semana diferentes para evaluar de mejor manera las condiciones y características del espacio público (Astudillo, A. E. A., Aguirre, J., & Salazar, A., 2021). Según la bibliografía consultada estas observaciones deben realizarse tanto en días entre semana y los fines de semana ya que las actividades que se desarrollan en la avenida cambian de acuerdo a estas consideraciones por lo cual se determinó que las observaciones se realizaran de la siguiente forma:

Tabla 4. Horario de observaciones.

| DIAS | HORARIO | | |
|-----------|------------|-----------|-----------|
| MARTES | 9:30 a.m. | 4:30 p.m. | 8:00 p.m. |
| MIÉRCOLES | 10:00 a.m. | 3:30 p.m. | 8:30 p.m. |
| SABADO | 8:00 a.m. | 2:00 p.m. | 7:00 p.m. |
| DOMINGO | 9:00 a.m. | 4:00 p.m. | 7:00 p.m. |

Una vez levantada esta información según el Anexo de Fichas de Observación, se procesó los datos obtenidos siguiendo la metodología expuesta en el documento de Metha (2014) en su artículo "Evaluating Public Space, Journal of Urban Design, 19:1,53-88" que establece que se procede a realizar un promedio de estas calificaciones multiplicadas por una ponderación según cada variable y su importancia en los espacios públicos, el resultado principal de las observaciones se materializa y representa en gráficos tipo radar los cuales se detallan a continuación según los días observados y un resumen general del espacio vivido en la avenida.

Figura 6. Ficha de observación espacio vivido




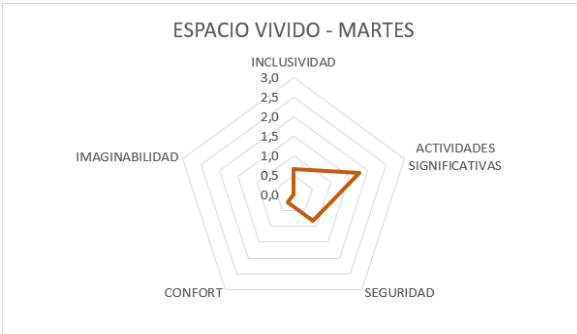
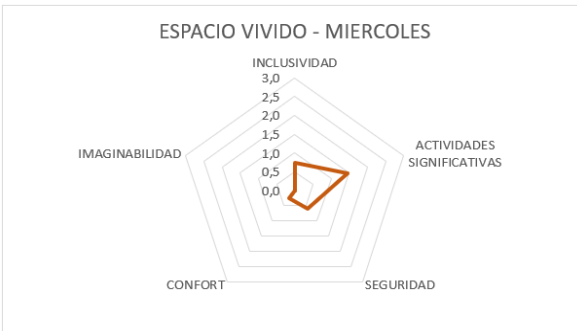
| FICHA DE OBSERVACIÓN | | | | |
|---|---|---|--|---|
| UBICACIÓN | PROVINCIA | TUNGURAHUA | RESPONSABLE | |
|  | CANTON | AMBATO |  RAFAEL SEBASTIAN ORTIZ EUGENIO | |
| | PARROQUIA | HUACHI LORETO | | |
| | ZONA DE ESTUDIO | | | |
| | Avenida Los Andes tramo entre Av. 12 de noviembre y Av. El Rey | | | |
| DIAS | MARTES | | | |
| HORA | 9:30 a.m. | | | |
| 1 - INCLUSIVIDAD | | 2 - ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS | | |
| Diversidad - Campo social | | Uso del Espacio | | |
| Presencia de personas de diversas edades. | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Adultos mayores <input type="checkbox"/> Adultos <input type="checkbox"/> Adolescentes <input type="checkbox"/> Niños | <input type="checkbox"/> Presencia de comunidades reunidas en lugares terciarios <input type="checkbox"/> Ninguna <input type="checkbox"/> Una <input type="checkbox"/> Dos <input type="checkbox"/> Algunas | <input type="checkbox"/> Comunes <input type="checkbox"/> Etnias <input type="checkbox"/> |
| Presencia de personas de diferentes géneros | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Mujeres <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> LGBT | <input type="checkbox"/> Flexibilidad del espacio para adaptarse a las necesidades del usuario <input type="checkbox"/> Ninguna <input type="checkbox"/> En parte <input type="checkbox"/> Moderado <input type="checkbox"/> Muy flexible | <input type="checkbox"/> Espacios flexibles <input type="checkbox"/> Espacios rígidos |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Clase Baja <input type="checkbox"/> Clase Media <input type="checkbox"/> Clase Alta | <input type="checkbox"/> Disponibilidad de comida dentro o en los bordes del espacio <input type="checkbox"/> Ninguna <input type="checkbox"/> Muy poca <input type="checkbox"/> Moderada <input type="checkbox"/> Mucha | <input type="checkbox"/> Adentro <input type="checkbox"/> Afuera |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Clase Baja <input type="checkbox"/> Clase Media <input type="checkbox"/> Clase Alta | 3 - SEGURIDAD | |
| Presencia de personas con capacidades físicas diversas | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Minusvalía física <input type="checkbox"/> Minusvalía psíquica <input type="checkbox"/> Minusvalía sensorial | <input type="checkbox"/> Conexión visual y física y apertura a calles o espacios adyacentes <input type="checkbox"/> Muy pobre <input type="checkbox"/> Cierta medida <input type="checkbox"/> Moderada <input type="checkbox"/> Muy buena | <input type="checkbox"/> Abertura edificios <input type="checkbox"/> Calles vehiculares <input type="checkbox"/> Calles peatonales <input type="checkbox"/> Otros: |
| Uso del Espacio | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Grupos <input type="checkbox"/> Espacios Usados | <input type="checkbox"/> Condición física y mantenimiento susceptible al espacio. <input type="checkbox"/> Ninguna <input type="checkbox"/> Algunas partes <input type="checkbox"/> Mayor parte <input type="checkbox"/> Mucho | <input type="checkbox"/> Bueno <input type="checkbox"/> Malo <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Frecuencia de mant. |
| Gama de actividades y comportamientos | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Grupos <input type="checkbox"/> Espacios Usados | <input type="checkbox"/> Calidad de la iluminación en el espacio después del anochecer <input type="checkbox"/> Muy pobre <input type="checkbox"/> Algo <input type="checkbox"/> Mayor parte <input type="checkbox"/> Muy iluminado | <input type="checkbox"/> Bueno <input type="checkbox"/> Malo <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Frecuencia de mant. |
| Características del espacio | | 4 - CONFORT | | |
| Lugares para sentarse sin pagar por bienes y servicios | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Asientos <input type="checkbox"/> Jardinerías <input type="checkbox"/> Bancos | <input type="checkbox"/> Presencia de cámaras de vigilancia, guardias de seguridad, guías, acomodadores, etc. <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Algunos <input type="checkbox"/> Moderados <input type="checkbox"/> Muchos | <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Frecuencia de mant. |
| Otros muebles y artefactos en el espacio | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Jardinerías <input type="checkbox"/> Bancos <input type="checkbox"/> Kioscos <input type="checkbox"/> Vegetación | 5 - INSEGURIDAD | |
| Presencia de espacios de sombra y refugio | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Elemento: <input type="checkbox"/> Problema: <input type="checkbox"/> Elemento: <input type="checkbox"/> Problema: | <input type="checkbox"/> Presencia de características arquitectónicas o paisajísticas memorables (imaginabilidad) <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Algunos <input type="checkbox"/> Moderados <input type="checkbox"/> Muchos | <input type="checkbox"/> Elementos <input type="checkbox"/> Elemento 1: <input type="checkbox"/> Elemento 2: <input type="checkbox"/> Elemento 3: |
| Elementos de diseño que desalientan el uso del espacio | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Elemento: <input type="checkbox"/> Problema: <input type="checkbox"/> Elemento: <input type="checkbox"/> Problema: | <input type="checkbox"/> Densidad de elementos en la zona/calle que proporcionan complejidad sensorial <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Muy poca <input type="checkbox"/> Moderada <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Elementos <input type="checkbox"/> Espacios libres |
| Observaciones | | Observaciones | | |
| | | Presencia en su mayoría de adultos y comerciantes | | |
| ANEXOS: FOTOGRAFÍAS | | | | |
|  | | | | |

Figura 7. Espacio vivido - martes



Según los resultados obtenidos en el día 1 de observación se evidencia que las calificaciones del espacio son considerablemente bajas, destacándose la dimensión de actividades significativas como la de mayor ponderación y dimensiones de confort e imaginabilidad con una calificación completamente baja finalizando manteniendo un promedio las dimensiones de inclusividad y seguridad. Lo que plantea una tendencia que se puede evidenciar en las demás observaciones en el sector.

Figura 8. Espacio vivido - miercoles



La tendencia de las observaciones realizadas en los días entre semana se rompe según los resultados del fin de semana ya que se ve mermada la dimensión de inclusividad referente a diversidad social en la zona de estudio, siendo el día sábado la más similar a los días entre semana sin embargo el día domingo se evidencia una caída en todas las dimensiones del espacio lo que establece que no se desarrollan tantas actividades en relación a los otros días.

Figura 9. Espacio vivido - sabado

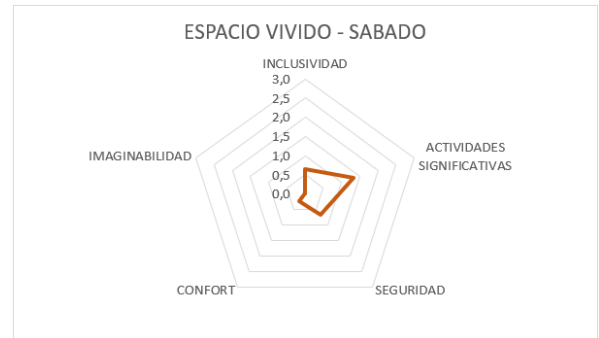
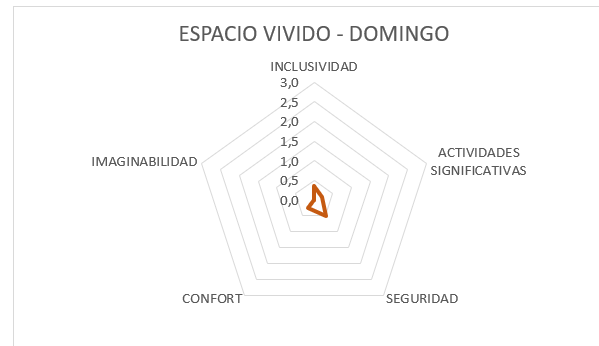
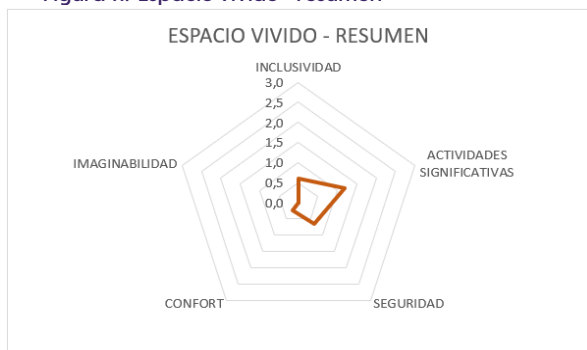


Figura 10. Espacio vivido - domingo



Con esta información se realizó un gráfico resumen que donde se evidencia en su totalidad la evaluación del espacio vivido en la avenida los andes según el cual se demuestra una clara deficiencia del espacio público, estableciendo un precedente de mayor consideración y prioridad de las dimensiones según el siguiente orden: Confort, Imaginabilidad, Inclusividad, Seguridad y Actividades Significativas. Esta información más adelante será comparada con la resultante del espacio percibido.

Figura 11. Espacio vivido - resumen



Espacio Percibido

Continuando con la estructura planteada para la investigación para diagnosticar la realidad del espacio público de la avenida Los Andes, se planteó para el espacio percibido cuyo rol está enfocado al sentir y percepción de los usuarios y moradores de la zona de estudio la aplicación de entrevistas semiestructuradas las cuales también se organizaban por las cinco dimensiones del espacio público. Manteniendo una vez más el enfoque cualitativo, las entrevistas mantienen un tipo de muestreo no probabilístico en este caso muestreo por conveniencia ya que en la misma el investigador se encarga de escoger a los sujetos que tiene mayor facilidad de acceso, en el caso de la presente investigación se aplicó a diversos moradores, usuarios y transportistas de la zona (Astudillo, A. E. A., Aguirre, J., & Salazar, A., 2021).

El procesamiento de datos se maneja de manera similar al espacio vivido por lo que las calificaciones otorgadas conformarán un promedio el cual evidencia la percepción por parte de los usuarios real en la avenida los andes representando la misma en los mismos gráficos ya expuestos.

Figura 12. Entrevista semi estructurada



Formato entrevista

Nombre: Gabriel Palate.

Empleo: Propietario de local

Introducción:

En la presente entrevista usted otorgará una calificación del 0 – 3 siguiendo la siguiente relación siendo:

0= nula presencia

1= Poco

2=Moderado

3= Bueno

1. ¿Con qué frecuencia se desarrollan actividades o eventos sociales en la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

2. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 las adecuaciones realizadas en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

3. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la variedad de los negocios de la zona?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

4. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la presencia de diferentes personas con capacidades especiales en la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

5. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, durante el día?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

6. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 5 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, al anochecer?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| X | | | |

7. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente al tráfico que existe en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

8. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones y el mantenimiento de la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

9. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones de paradas de bus en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

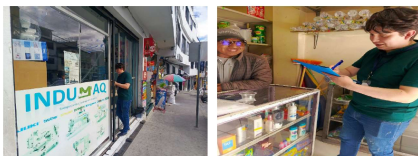
10. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el atractivo de la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

11. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el interés o atractivo que genera la vía?

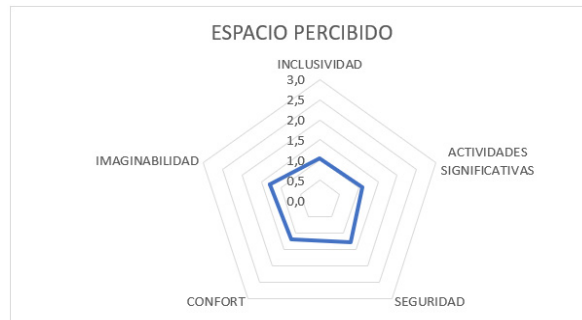
| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

Anexos. Fotografías



2

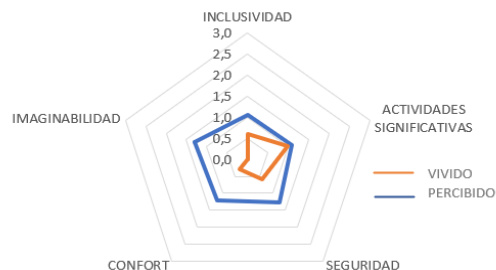
Figura 13. Espacio percibido



En el gráfico podemos observar que al igual que el espacio vivido los valores de las dimensiones del espacio público pueden considerarse bajas ya que ninguna de las dimensiones supera el promedio de 1,5 lo que se puede traducir en una visión global regular de la percepción por parte de los usuarios.

Figura 13. Realidad de la zona

REALIDAD DE LA ZONA

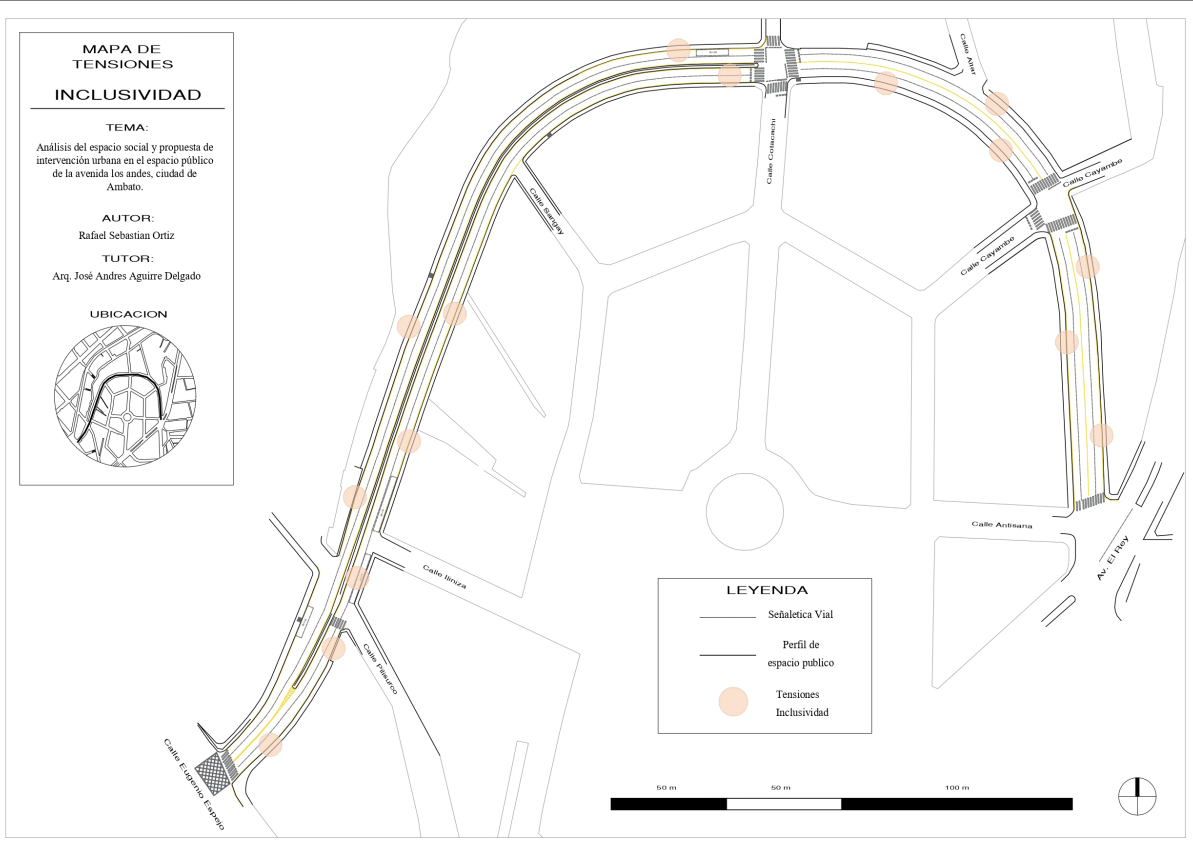


Como principal resultado del diagnóstico de la realidad de la zona podemos observar en el gráfico que se muestra la interrelación de la evaluación del espacio público en los espacios vivido y percibido en donde las diversas aristas

comparten similitudes y diferencias respectivamente dejando las siguientes conclusiones para el próximo desarrollo de estrategias de intervención urbana en la zona:

Inclusividad

Mapa 4. Mapa de tensiones - Inclusividad

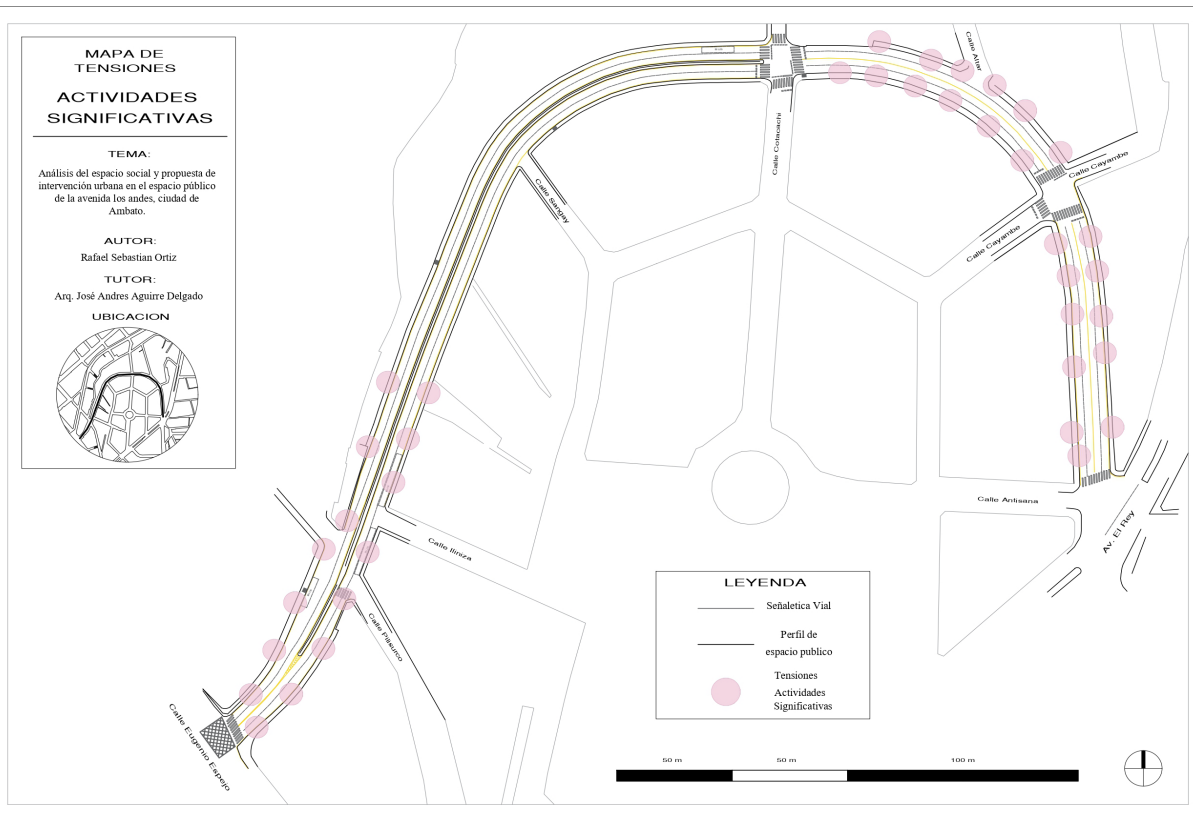


En la dimensión de inclusividad que en este caso estaba focalizada a la diversidad social de la zona y como el espacio apoya a diversos grupos sociales tanto de edad como género y demás, el diagnóstico revela que existe una mejor percepción por parte de los usuarios del espacio público,

los cuales también manifiestan que existe una amplia gama de actividades a realizar en la avenida así como de grupos sociales presentes lo que fundamenta la importancia de un espacio público capaz de adaptarse a las necesidades del usuario.

Actividades significativas

Mapa 5. Mapa de tensiones - Actividades Significativas

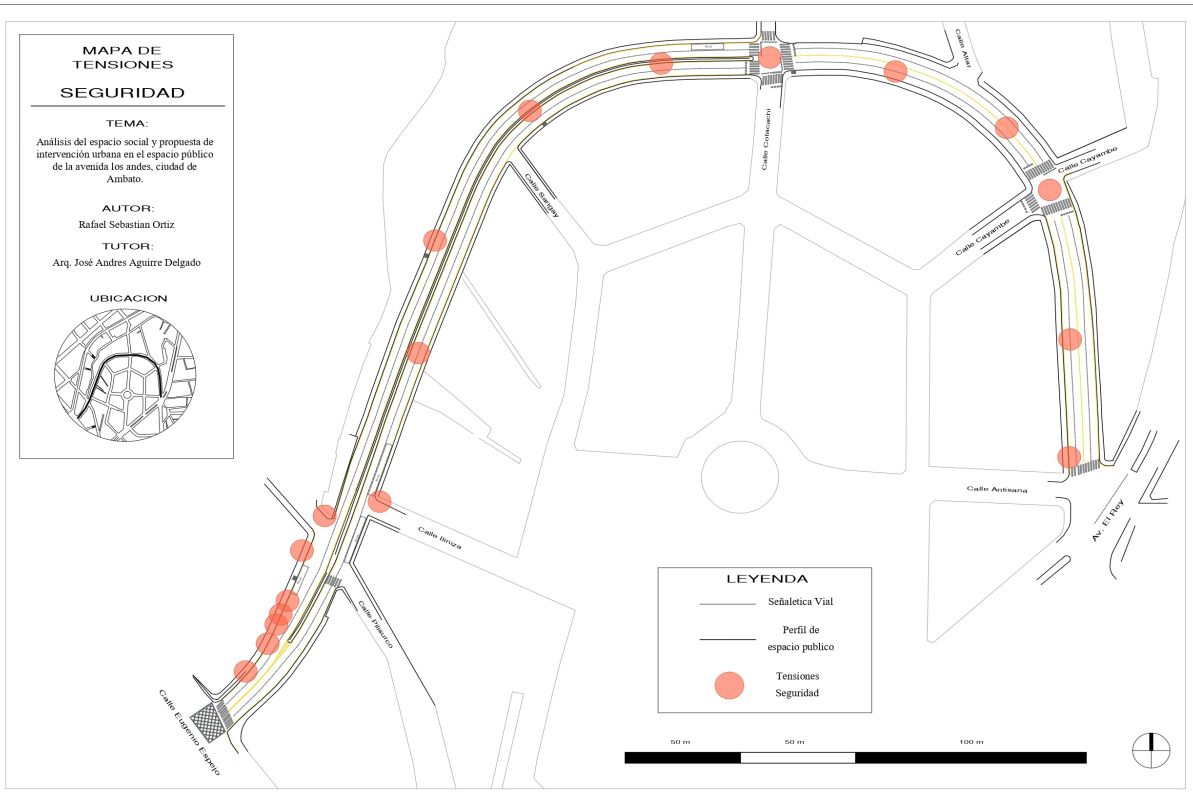


En la dimensión de las actividades significativas del espacio público de la avenida los andes se refleja un mejor acercamiento del diagnóstico físico de la zona con la percepción de los usuarios, en donde se identifica que la variedad de negocios presentes en la zona son de gran relevancia en la opinión pública y se convierten en focos para la reunión y forma de pequeños grupos de personas que se

agrupan según el tipo de actividad presente en la avenida, así como existe una pequeña pero considerable presencia de comida en los bordes del espacio los que propician el desarrollo de diferentes dinámicas sociales, sin embargo el espacio público no responde completamente al desarrollo de estas actividades.

Seguridad

Mapa 6. Mapa - Seguridad

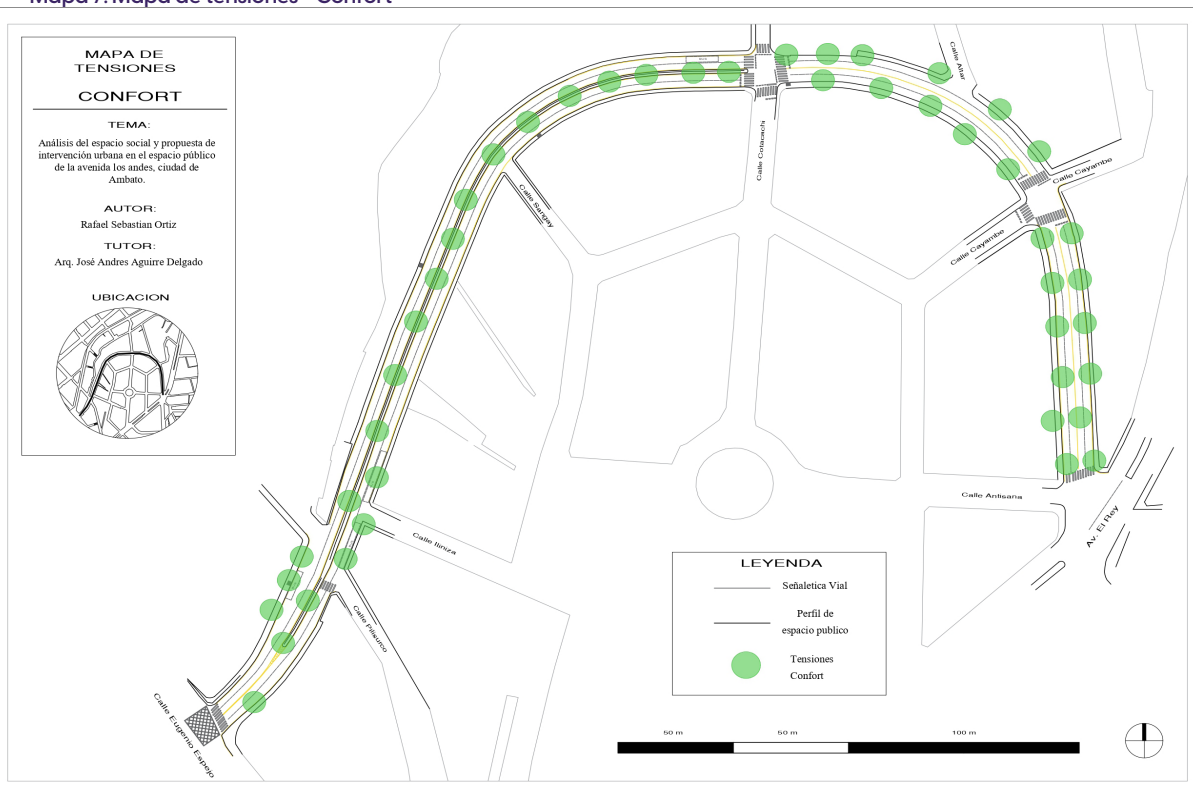


En la dimensión de seguridad el espacio percibido se destaca ya que para la mayoría de usuarios el espacio posee una sensación de seguridad promedio la cual va variando de acuerdo se cumplen diferentes horarios siendo en las noches donde se acrecienta una sensación de inseguridad, lo cual plantea una relación fuerte con el diagnostico de las condiciones físicas (espacio vivido) el cual demuestra que existen pocos elementos que proporcionen seguridad

en la zona como lo son cámaras de seguridad, presencia de elementos de la policía nacional, o seguridad privada en la zona , así mismo las condiciones de estado y mantenimiento de la avenida actualmente no son las idóneas para brindar mayor sensación de seguridad tal y como una calidad deficiente de la iluminación nocturna presente actualmente en la avenida.

Confort

Mapa 7. Mapa de tensiones - Confort

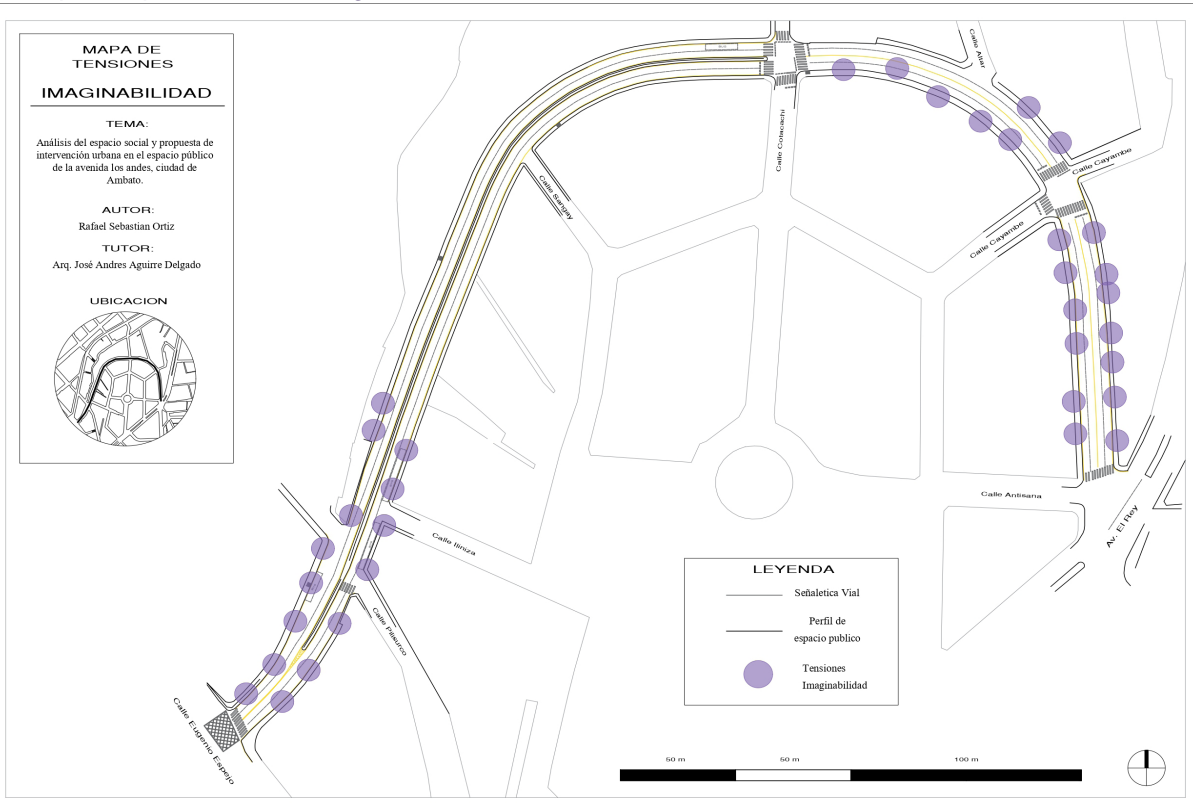


En la dimensión de confort se evidencia que el diagnóstico del espacio vivido es completamente un foco sobre el cual actuar ya que se pudo identificar en el espacio público la ausencia total de espacios de sombra y refugio o infraestructura verde lo cual se traduce en una deficiente calidad del ambiente en la zona, así como una gran implicación en el paisaje urbano de la avenida lo que

también tiene repercusiones en la percepción de seguridad. Del mismo modo en la avenida destaca la ausencia de diferentes tipos de mobiliario urbano tales como lugares de descanso y reunión lo que mantiene una implicación sobre el desarrollo de actividades sociales, así como de jardineras o vegetación.

Imaginabilidad

Mapa 8. Mapa de tensiones - Imaginabilidad



En esta dimensión el diagnóstico evidencia en el espacio vivido la ausencia de alguna característica arquitectónica o paisajista que se puedan considerar memorables para generar un atractivo en la zona, según la percepción de las personas el atractivo de la zona radica en la variedad comercial, de la misma manera en el espacio vivido no se logra identificar más elementos que propicien una complejidad sensorial mayor dado en principal medida la ausencia de infraestructura verde.

Espacio Concebido

Finalmente se aborda el diagnóstico de la realidad de la zona de estudio en el espacio concebido siguiendo con

la estructura metodológica de la presente propuesta, dado que el espacio concebido está enfocado a los actores profesionales que forman parte de las instituciones que regular y planifican el espacio público, se plantea como técnica de recolección de datos la consulta a expertos, estos expertos fueron seleccionados según ciertas características primordiales, la primera que estos profesionales sean los encargados de tomar decisiones en el diseño y gestión del espacio público, la segunda característica se tomó en cuenta la facilidad de acceso y comunicación con los mismos por parte del autor, finalmente que los profesionales tengan conocimiento de las condiciones y realidad de la avenida Los Andes. (Astudillo, A. E. A., Aguirre, J., & Salazar, A., 2021).

Figura 15. Perfiles expertos.



Arq. Claudia Rafaela Balseca, MUD.

PERFIL PROFESIONAL

- Arquitecta con una maestría en diseño urbano y especialidad en transporte
- Docente e investigador de la Universidad Indoamerica
- Directora provincial de la Agencia Nacional de Tránsito

EJERCE

- Universidad Indoamerica
- Agencia Nacional de Tránsito ANT



Arq. Jose Omar Guncay Montenegro

PERFIL PROFESIONAL

- Arquitecto de Universidad de Cuenca
- Miembro del equipo consultor Actualización PDOT PUGS 2024
- Técnico urbanista de desarrollo y ordenamiento territorial Cad Ambato

EJERCE

- Cad Municipalidad de Ambato

Para la elaboración del guion de consulta se mantiene como base la estructura planteada en el marco metodológico además de el diagnóstico previamente realizado en los espacios vivido y percibido, utilizando esa información se han establecido preguntas según las cinco dimensiones del espacio público cuya recopilación establece el siguiente guion de consulta a expertos.

IMAGINABILIDAD

5. Según el previo diagnóstico de la zona se evidencia que el atractivo principal de la avenida Los Andes se basa en la variedad de negocios presentes ¿De qué manera se puede intervenir en las condiciones físicas del espacio público para reducir los conflictos de uso provocados por los negocios presentes la zona de estudio?

Figura 16. Guion de consulta a expertos

Guion consultas a expertos

Tema de integración curricular:

Análisis del espacio social y propuesta de intervención urbana en el espacio público de la avenida los andes, ciudad de Ambato.

Introducción:

Como proyecto de integración curricular se plantea desarrollar una propuesta de intervención urbana en la zona de la avenida Los Andes comprendida en el tramo entre la Av. El Rey y la calle Eugenio Espejo denominada popularmente el sector "la mascota", analizando las relaciones sociales que se desarrollan en el espacio público de la avenida, previamente con este enfoque se ha realizado un diagnóstico físico y perceptual estructurado en cinco dimensiones del espacio público sobre las cuales se centran las preguntas de la presente entrevista, estas dimensiones son: Inclusividad, Actividades Significativas, Seguridad, Confort, Imaginabilidad.

INCLUSIVIDAD

1. Según el diagnóstico en la zona de estudio se evidencia una buena presencia de diferentes grupos de personas de diferentes edades, clases sociales, géneros y capacidades diferentes ¿Qué estrategias se pueden implementar en el espacio público para impulsar la diversidad social presente?

ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS

2. Según el previo diagnóstico de la zona de estudio se evidencia que existe una gran presencia de actividades comerciales agrupando negocios como: peluquerías, autorrepuestos, restaurantes y presencia de comida de borde los cuales agrupan a diferentes usuarios, así como se evidencian un conflicto de usos del espacio principalmente por usuarios de vehículos particulares ¿Como considera usted que se puede intervenir el espacio público para mejorar su adaptabilidad a las actividades propias de la zona y reducir el conflicto de usos?

SEGURIDAD

3. Según el previo diagnóstico de la zona existe una percepción de seguridad regular en el día y baja en la noche, ya que en la zona no se puede evidenciar presencia de cámaras de seguridad, personal policial o seguridad privada ¿Como desde su punto de vista profesional se puede mejorar las condiciones físicas para lograr una mejor percepción de seguridad en la zona?

CONFORT

4. Según el previo diagnóstico de la zona se evidencia que en la misma no existen una gran diversidad de elementos que proporcionen confort como infraestructura verde, y diversidad de mobiliario urbano ¿Qué elementos considera usted que pueden ser incluidos en la zona de estudio para lograr condiciones físicas más confortables para los usuarios del espacio público?

Una vez realizadas las consultas a expertos, esta información se procesó a manera de matriz insights destacando las ideas más fundamentales referidas en cada una de las cinco dimensiones del espacio, las que reflejan el criterio técnico y profesional de los expertos consultados.

Como conclusión dentro del espacio concebido los expertos realizan un constante énfasis en lograr tener en cuenta las posiciones de los diversos actores para la constitución de intervenciones urbanas en la avenida Los Andes, el cual fue el enfoque deseado con el análisis del espacio social en la zona de estudio en la presente propuesta, de igual manera los expertos establecen criterios técnicos y posibles estrategias a estudiarse ya que conectan varias problemáticas de la ciudad como raíz del conflicto de usos presente en la avenida Los Andes.

Figura 17. Matriz Insights

ANÁLISIS DEL ESPACIO SOCIAL Y PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA LOS ANDES, CIUDAD DE AMBATO

INCLUSIVIDAD

"Entendemos esta relación entre mujeres, hombres, niños, personas de la tercera edad, personas con diferentes capacidades, animales y lo que representa el área verde."

Arq. Jose Omar Guncay Montenegro

"El tema es complejo ya que tenemos una ciudad bastante consolidada entonces una de las herramientas que se utilizan desde la administración y las que puedo dar fe, es el restringir los usos completamente sin **tratar de conciliar las necesidades de los usuarios**, lo que afecta directamente a la ciudadanía "

Arq. Jose Omar Guncay Montenegro

SEGURIDAD

"Pensar estas vías específicamente en el peatón, ya que **seguimos teniendo veredas de 1,20m o 1,50 m y al final esa es la sensación que resulta, si tu caminas en esa vereda y atravesas una intersección piensas que te puede pasar algo**, para una mujer es mucho mas complicado y peor ancianos"

Arq. Jose Omar Guncay Montenegro

"El Pensar las vías **no como un espacio en el que va a transitar el vehículo sino como el espacio en el que puedo transitar libremente**, son estrategias para mejorar el confort y la seguridad, el tema de **utilizar bien el mobiliario, con cuestiones técnicas como la correcta iluminación que inciden directamente en la percepción de seguridad, o alarmas en sitios estratégicos**"

Arq. Jose Omar Guncay Montenegro

IMAGINABILIDAD

"Como podría mejorar las condiciones e intervenir, específicamente en esta calle sería seguirle quitando el espacio al vehículo, o estas estrategias colectivas ..., **empezar a trabajar como barrio, como colectivo para generar espacios donde se pueda concentrar el trabajo**"

"Sin duda si queremos cambiar es una decisión fuerte debemos seguir pensando en el peatón, no podemos continuar si como institución seguimos enfocándonos en el vehículo"

Arq. Jose Omar Guncay Montenegro

"La ciudad se planifica desde diversos grupos sociales y no se puede continuar planificando las ciudades desde un escritorio no vamos a poder abordar los diferentes problemas **Cuando empecemos a plantear la ciudad como modelo de participación**, de co - construcción con la ciudadanía, podremos identificar que estrategias queremos. "

Arq. Jose Omar Guncay Montenegro

ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS

"Se puede intervenir el espacio, pero tendría que **trabajarse desde una estructura de ciudad, eso implica establecer políticas para no incentivar el uso del vehículo**, incentivar otros medios de transporte, el municipio debería generar un transporte publico seguro... si se genera una estructura general de ciudad, yo puedo considerar ampliar las veredas reduciendo el espacio del vehículo"

Arq. Jose Omar Guncay Montenegro

CONFORT

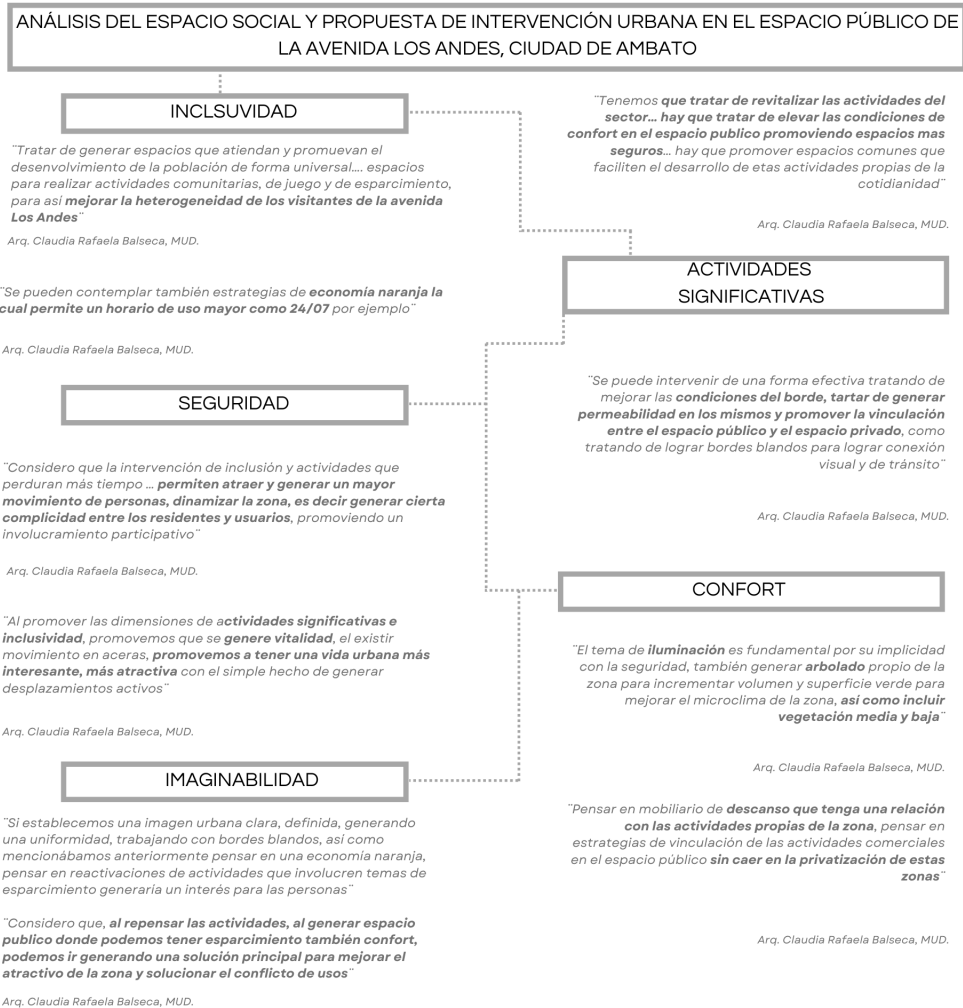
"Se encuentra entre **3% y 4% el índice de verde en Ambato**, siendo bastante generoso con la contabilización de verde, ... bastante lejano para llegar a los estándares que pide la OMS, y como manera general **los usuarios deben poder acceder a estas áreas verdes**, no concentrarlas en puntos específicos de la ciudad"

Arq. Jose Omar Guncay Montenegro

"La misma estrategia es quitarle el espacio al vehículo ya que igual la ciudad ya esta consolidada entonces la opción para evitar poner jardineras que no funcionan, la solución es quitarle espacio al vehículo para pensar en soluciones que beneficien al peatón y podría poner mobiliario, arboles, zonas verdes, jardines los cuales los propietarios puedan consolidar huertos urbanos"

Arq. Jose Omar Guncay Montenegro

Figura 18. Matriz Insights



CONCLUSIÓN OBJETIVO 2

Como conclusión el diagnóstico de la realidad concreta de la zona según la visión de varios actores que interactúan en el espacio público, arroja información importante sobre las condiciones de la zona sobre las cuales se considera necesario intervenir mediante el planteamiento de estrategias. Ya que como principal característica diagnosticada destaca que el estándar de las condiciones actuales de la zona se mantiene en un rango bajo, evidenciado por los valores graficados en las figuras del espacio vivido y percibido cuyos valores de las dimensiones del espacio público no sobrepasan el rango de 1,5.

Por consiguiente, se establecen puntos críticos según las dimensiones del espacio público. En la dimensión de inclusividad se fundamenta la importancia de contar con un espacio público que responda a las necesidades de los usuarios, ya que, según la percepción de estos, manifiestan que existe una amplia gama de actividades comerciales en la zona, así como la evidencia de la amplia variedad de grupos sociales que interactúan en la avenida Los Andes.

En contraste la dimensión de actividades significativas refleja una mejor relación entre el diagnóstico de condiciones físicas con la percepción de los usuarios, ya que a la opinión pública la variedad de negocios presentes son de gran relevancia ya que los mismos se convierten en focos de reunión dando forma a pequeños grupos de personas para socializar, así como la evidencia de la presencia de comida en los bordes del espacio público, los cuales cumplen la misma función. Sin embargo, el espacio público no responde al desarrollo de estas actividades.

Asimismo en la dimensión de seguridad se establece que a percepción de los usuarios la seguridad de la zona es promedio la cual va variando de acuerdo al cumplimiento del horario laboral, siendo en las noches donde se incrementa una percepción de inseguridad, característica que plantea una relación fuerte con la poca evidencia de elementos que proporcionen seguridad como elementos de la policía nacional, seguridad privada así como el estado y

mantenimiento general de la zona el cual no es bueno.

Afirmación que se evidencia en la dimensión de confort ya que el diagnóstico refleja la ausencia total de espacios de sombra y refugio o infraestructura verde lo que impacta directamente a la calidad del ambiente en la avenida Los Andes. Estableciendo conexiones con la dimensión de seguridad. Así como se evidencia una deficiente dotación de mobiliario urbano que responda a las necesidades establecidas en la dimensión de actividades significativas.

Finalmente es importante destacar en el espacio concebido el énfasis de los expertos para lograr tener en cuenta las posiciones de los diversos actores para según las mismas elaborar las propuestas de intervención urbana. Característica fundamental del análisis del espacio social.

DESARROLLO DE OBJETIVO 3

A continuación, una vez establecida la base de información resultante del diagnóstico de la realidad de las condiciones físicas y características del espacio público de la avenida Los Andes.

Basándonos en el trabajo de Goodrick Delwyn (2014) "Comparative Case Studies" donde establece una guía metodológica para el análisis comparativo de casos de estudio los cuales constituirán la base sobre donde identificar estrategias para intervención urbana, el documento propone una serie de pasos para elaborar el análisis comparativo de casos en donde como primer punto debemos definir el propósito que se va a revisar el cual en el caso de la presente propuesta se concentra en comparar estrategias de intervención urbana preferiblemente de casos de estudio que se encuentren desarrollados en el contexto nacional.

Posteriormente el documento establece la necesidad de seleccionar documentos relevantes que contengan la información respectiva para a criterio del autor realizar un análisis comparativo por lo cual se tomo como base los diversos repositorios digitales de diversas universidades ecuatorianas en donde se establecieron criterios de búsqueda de trabajos elaborados como lo son que los mismos se desarrollen en espacios públicos, de preferencia intervenciones urbanas realizadas en calles o avenidas. Una vez identificada la base sobre la cual analizar esta información es necesario mantener la estructura de análisis del espacio social transversalizado a las dimensiones del espacio público para con este enfoque estudiar las estrategias planteadas y evaluar la aplicabilidad, factibilidad entre otras características para finalmente desarrollar reflexiones propias de cada caso de estudio las cuales constituirán las estrategias van a constituir la propuesta de intervención urbana aplicada en la avenida Los Andes tomando en consideración tanto la información diagnosticada de la zona según la triada espacial como los aportes técnicos nacidos desde la concepción del autor.

Figura 19. Analisis comparativo de casos de estudio

| MATRIZ DE ANALISIS COMPARATIVO DE CASOS DE ESTUDIO | | | | | |
|--|--|---|---|--|---|
| CASO DE ESTUDIO | INTERVENCIÓN URBANA DE LA AVENIDA GRAN COLOMBIA ENTRE LAS CALLES TENA Y RIOBAMBA Y EN UN TERRENO DE LA QUINTA LEONOR EN LA CIUDAD DE LOJA | | | | |
| CITA APA 7 | Villavicencio, M. (2018). INTERVENCIÓN URBANA DE LA AVENIDA GRAN COLOMBIA ENTRE LAS CALLES TENA Y RIOBAMBA Y EN UN TERRENO DE LA QUINTA LEONOR EN LA CIUDAD DE LOJA [Universidad Internacional del Ecuador]. https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/2727/1/T-UIDE-0731.pdf | | | | |
| | VIVIDO | PERCIBIDO | CONCEBIDO | ANALISIS Y REFLEXION | ESTRATEGIAS APLICABLES |
| INCLUSIVIDAD | - | - | Eliminación de estacionamientos en la avenida, pero manteniendo opciones cercanas en calles aledañas · Constitución de plataforma única y estrategia de pacificación en la avenida | El documento plantea utiles estrategias en el espacio publico concretamente la aplicación de una plataforma unica beneficiaria a todos los actores en su movilidad sin embargo la misma no se puede aplicar en la avenida los Andes por su topografia, en adiccion la estrategia de eliminacion de espacios de estacionamiento puede replicarse en la zona en cierta medida ya que en la avenida los andes este uso representa un conflicto sin embargo debe buscar otra opcion para este uso sin afectar directamente a los otros actores | Eliminacion de espacios utilizados como estacionamientos brindando opciones para este uso |
| ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS | - | Área designada para uso temporal de comerciantes ambulantes | - | Creación de zonas para usuarios | - |
| SEGURIDAD | - Mejorar la calidad de las iluminarias publicas | - | - | - | En la avenida los andes mediante el diagostico de la realidad de la zona se considera una gran necesidad plantear una buena iluminacion nocturna que incide directamente en la percepcion de seguridad en la zona |
| CONFORT | - Tratamiento de aceras, bordes y veredas - Implementar infraestructura verde. | - | - | Dotar de mobiliario faltante | - |

| | | | | | |
|----------------------------|--|---|---|----------------------|---|
| IMAGINABILIDAD | | Soterramiento de Cables | - | - | Impedir acceso de vehículos considerado como transporte pesado |
| CASO DE ESTUDIO | PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN LA CALLE CARRERA GUAYAS, ENTRE PLAZA 10 DE ENERO y PLAZA DE TOROS DE MORA JARRIN, SAN MIGUEL DE BOLÍVAR | | | | |
| CITA APA 7 | Gálvez, C. (2023). PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN LA CALLE CARRERA GUAYAS, ENTRE PLAZA 10 DE ENERO y PLAZA DE TOROS DE MORA JARRIN, SAN MIGUEL DE BOLÍVAR [UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO]. http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/11501/1/GALVEZ%20CRISTOPHER%20-%20GUIJARRO%20ANDY%20-%20%20PROPUESTA%20DE%20INTERVENCI%20c3%93N%20URBANA%20EN%20LA%20CALLE%20CARRERA%20GUAYAS%20c%20ENTRE%20PLAZA%20IO%20DE%20ENERO%20Y%20PLAZA%20DE%20TOROS%20DE%20MORA%20JARRIN%20c%20SAN%20MIGUEL%20DE%20BOL%20c3%8dVAR%203.pdf | | | | |
| | VIVIDO | PERCIBIDO | CONCEBIDO | ANALISIS Y REFLEXION | ESTRATEGIAS APLICABLES |
| INCLUSIVIDAD | | Limitar a un solo carril de circulación | - | - | Otorgar prioridad al peatón |
| ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS | Generar espacios de encuentro o de áreas verdes | - | - | - | Proyectos de recuperación de vivienda |
| SEGURIDAD | Elevar cazada a nivel de acera , reducir trafico | - | - | - | Como medida de seguridad para los peatones se propone elevar el nivel de la calzada opcion que no es posible de aplicar por la topografía propia de la zona |
| CONFORT | Implemetacion de áreas verdes como huertos urbanos Implementation de vegetación nativa | - | - | - | - |
| IMAGINABILIDAD | - | - | Red de huertos urbanos a través de redes sociales | - | Esta estrategia recae en el manejo de los usuarios los cuales pueden interactuar y formar comunidades que beneficiarian el uso de la zona |
| CASO DE ESTUDIO | La percepción del ciudadano a pie en torno a la senda urbana y el hito arquitectónico en las intervenciones urbanas contemporáneas. Caso de estudio: Avenida 12 de Abril, Cuenca y 25 de Junio, Machala | | | | |
| CITA APA 7 | Morales, P., & Ruiz, W (2019). La percepción del ciudadano a pie en torno a la senda urbana y el hito arquitectónico en las intervenciones urbanas contemporáneas. Caso de estudio: Avenida 12 de Abril, Cuenca y 25 de Junio, Machala [Universidad del Azuay]. https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/9284/1/14928.pdf | | | | |

| | VIVIDO | PERCIBIDO | CONCEBIDO | ANALISIS Y REFLEXION | ESTRATEGIAS APLICABLES |
|----------------------------|---|---|--|----------------------|---|
| INCLUSIVIDAD | · Ampliación de la zona peatonal | - | - | - | Dado a la gran diversidad social de la zona es importante otorgar de mas espacio a la zona peatonal en la avenida Los Andes |
| ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS | · Crear zonas de estancia | - | Focalizar a vendedores informales en áreas | - | Vendedores encargarse del residuo de sus productos |
| SEGURIDAD | Rediseño de señalética · Iluminación peatonal | - | - | - | - |
| CONFORT | · Vegetación en parterres Mobiliario urbano paradas de bus | - | - | - | - |
| IMAGINABILIDAD | - | Rediseño de elementos urbanos presentes | - | - | Para mejorar la imagen general de la zona se plantea rediseñar los elementos urbanos existentes con un estilo contemporaneo |

CASO DE ESTUDIO Intervención urbana y recuperación del espacio público en el barrio Carmen de Guzho Alto de la ciudad de Cuenca

CITA APA 7 Barzallo, A., & Chicaiza, D. (2021). Intervención urbana y recuperación del espacio público en el barrio Carmen de Guzho Alto de la Ciudad de Cuenca [Universidad de Cuenca]. <https://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/40900/1/Trabajo%20de%20titulaci%3fb3n.pdf>

| | VIVIDO | PERCIBIDO | CONCEBIDO | ANALISIS Y REFLEXION | ESTRATEGIAS APLICABLES |
|----------------------------|--------------------------------------|-----------|-----------|----------------------|---|
| INCLUSIVIDAD | · Creación de recorridos de peatones | - | - | - | Se plantea delimitar el tránsito de los peatones estableciendo rutas con adoquinado |
| ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS | · Áreas de lectura | - | - | - | Se plantean zonas de lectura que pueden adicionarse a las de estancia sin embargo dado al movimiento comercial de la zona esta estrategia no se puede aplicar de buena manera |

| | | | | | |
|----------------------------|--|-----------|-----------|----------------------|---|
| SEGURIDAD | - Cruces seguros para peatones | - | - | - | Establecer cruces seguros para peatones se convierte en fundamental para evitar todo tipo de percances en la seguridad de los mismos |
| CONFORT | - Otorgar espacios cubiertos de refugio | - | - | - | Ademas de los elementos urbanos otorgar espacios cubiertos que proporcionen refugio y sombra |
| IMAGINABILIDAD | - Puntos de información | - | - | - | Los mismos estaran destinados a establecer horarios y participes de la organización de las actividades en la zona |
| | | | | | |
| CASO DE ESTUDIO | Propuesta de intervención urbana de las calles Mendiburo y Pedro Carbo desde el enfoque de calles compartidas | | | | |
| CITA APA 7 | POLANCO, J., & MORA, A. (2024). Propuesta de intervención urbana de las calles Mendiburo y Pedro Carbo desde el enfoque de calles Compartidas [UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL]. http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/22785/1/UCSG-C410-22315.pdf | | | | |
| | VIVIDO | PERCIBIDO | CONCEBIDO | ANALISIS Y REFLEXION | ESTRATEGIAS APLICABLES |
| INCLUSIVIDAD | - Planteo de zonas exclusivas de estacionamiento | - | - | - | Se plantean zonas exclusivas para estacionamiento es una opcion para conciliar un nuevo reparto vial con el uso identificado en la avenida Los Andes |
| ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS | - Implementación de quioscos | - | - | - | Si bien la estrategia puede tener gran influencia en la zona según la normativa de la ciudad de Ambato la avenida no cumple los requisitos para contar un este tipo de mobiliario |
| SEGURIDAD | - | - | - | - | - |
| CONFORT | - Creacion de pequeñas áreas verdes Arbolado que proporcione sombra | - | - | - | - |

CONCLUSIÓN OBJETIVO 3

Como conclusión se ha llegado a establecer y analizar las posibles estrategias aplicables al contexto de la zona de estudio, para lo cual mediante el análisis de casos de estudio de diversas intervenciones desarrolladas en un contexto similar, brinda la base sobre la cual y con la información anteriormente recopilada explorar las posibilidades de estrategias, dejando como certezas todas aquellas que buscan otorgar de una correcta infraestructura verde así como una mayor dotación de mobiliario urbano que responda a las necesidades de las actividades sociales, como también la designación de áreas designadas para comida de borde. Todas estas estrategias aplicables en el espacio vivido en donde se enfocará la delimitación de estrategias puesto que se ha establecido la relación directa de las condiciones físicas del espacio con el desarrollo de dinámicas y actividades.

ESTRATEGIAS A DESARROLLARSE

Manteniendo la estructura propuesta desde el análisis en el cual se identificó la realidad de las cinco dimensiones del espacio público, donde se pueden identificar puntos críticos de acuerdo con la observación, la percepción de los usuarios y la visión de expertos que toman decisiones en la constitución de espacios públicos, una vez evidenciadas estrategias que se han implementado en otras ciudades del mismo contexto de país se plantean las siguientes estrategias a desarrollarse en el espacio público de la avenida Los Andes.

- **Inclusividad**

Definición de Espacio en el reparto vial

Una vez más previo análisis de la realidad de la zona se pudieron identificar una gran diversidad social en la zona las cuales por las condiciones físicas actuales quedan relegadas

y no se pueden desarrollar de mejor manera, por lo cual se desarrollara la estrategia de Definición de Espacio en el reparto vial la cual en síntesis se trata de delimitar a un carril la circulación vehicular de la zona para poder otorgar mayor espacio al peatón y al desarrollo de sus actividades así como espacio para poder implementar mobiliario urbano e infraestructura verde, sin embargo tratando de conciliar con el uso del vehículo particular en la zona generando espacios de estacionamiento exclusivo repartidos en la avenida.

- **Actividades Significativas**

Dotación de áreas múltiples

Según se pudo identificar las actividades que se desarrollan a más del comercio son variadas por lo cual la necesidad de otorgar espacio destinados tanto para el encuentro o descanso es fundamental para lo cual se define la estrategia de Dotación de áreas múltiples las cuales también engloban la definición de áreas destinadas para el comercio informal las cuales mediante el mismo pueden ejercer sus actividades con ciertas responsabilidades a favor de la comunidad del sector.

- **Seguridad**

Dotación de elementos de seguridad

Se ha podido identificar la ausencia de elementos que proporcionen mayor percepción de seguridad en la avenida ya que la misma posee estándares bajos por lo cual se plantea la estrategia de Dotación de elementos de seguridad en donde no solo se limita a plantear mejor iluminación pensada en las personas, sino en mejorar las condiciones físicas de la zona, por lo cual esta estrategia estará enlazada directamente con la dimensión de confort, también se plantea implementar mejor señalética en la zona.

Confort

Repotenciación del espacio


Como se ha identificado en el diagnóstico la ausencia de principalmente infraestructura verde posee implicaciones que afectan otras dimensiones del espacio como la percepción de seguridad y la imagen general de la misma, por lo cual la estrategia de Repotenciación del espacio se basa en otorgar la infraestructura así como el mobiliario urbano necesario para el desarrollo de las actividades comerciales y sociales planteadas en las dimensiones de seguridad y actividades significativas, siguiendo los lineamientos normativos que establecen las instituciones reguladoras.


Imaginabilidad

Como se ha podido identificar según el diagnóstico previo el atractivo principal de la zona es netamente comercial el cual es uno de los ejes principales en las estrategias de Definición de Espacio en el reparto vial, Dotación de áreas múltiples, Repotenciación del espacio en las cuales se buscará contrarrestar el conflicto de usos presentes en la zona y mejorar la imagen propia de la zona con respecto a la ciudad.


Tabla 5. Estrategias de intervención.

ESTRATEGIAS DE INTERVENCION


| Definición de Espacio en el reparto vial | | |
|--|--|--|
| INCLUSIVIDAD | DESCRIPCION | CODIGO DE COLOR |
| CONCEBIDO | <ul style="list-style-type: none">· Definir una política de uso a un solo carril de circulación vehicular· Incluir en el sistema SIMERT espacios de estacionamientos en bahías propuestas | |
| VIVIDO | <ul style="list-style-type: none">· Acogerse al número de carriles mínimo (ver figura 1) de las características de vías colectoras determinando un ancho del mismo de 3,50 m· Delimitar espacios de estacionamiento de 2,40 m x 5,00 m según normativa (ver tabla 1)· Designar bahías vehiculares para paradas de transporte público |  |
| PERCIBIDO | <ul style="list-style-type: none">· Estos planteamientos permitirán mejorar la percepción de todos los actores acerca de la movilidad y el tránsito ya organizado y delimitado proporcionalmente | |
| Dotación de áreas múltiples | | |
| A. SIGNIFICATIVAS | DESCRIPCION | CODIGO DE COLOR |

| | | |
|-----------|--|---|
| CONCEBIDO | <ul style="list-style-type: none"> - Definir una política para la incorporación de espacios de sombra, refugio y descanso en la avenida Los Andes. - Definir políticas de designación y control de espacios para comerciantes informales en las zonas determinadas por la propuesta. |  |
| VIVIDO | <ul style="list-style-type: none"> - Diseño de espacios de descanso y refugio en la zona - Delimitación de áreas designadas para comida de borde en el espacio público | |
| PERCIBIDO | - La estrategia permitirá mejorar la percepción de los usuarios en cuanto a la calidad del espacio público, así como se podrán desarrollar de mejor manera actividades sociales y económicas propia de la zona | |

Dotación de elementos de seguridad

| SEGURIDAD | DESCRIPCION | CODIGO DE COLOR |
|-----------|---|---|
| CONCEBIDO | <ul style="list-style-type: none"> - Definir una política de nueva dotación de luminarias publicas según la disposición de la propuesta - Coordinar con Policía Nacional el establecimiento de rutas de vigilancia y horarios en la zona. |  |
| VIVIDO | - Dotar con una correcta disposición luminarias publicas laterales, que tengan un alto mínimo de 10 m y un espaciamiento igual a 30 m entre si según los parámetros de la normativa (ver tabla 1). | |
| PERCIBIDO | - La estrategia apoyara a la percepción de seguridad en la zona en el horario nocturno cuando la misma disminuye según la opinión de los actores, generando mayor confianza para extender los horarios de actividades comerciales. | |

Repotenciación del espacio

| CONFORT | DESCRIPCION | CODIGO DE COLOR |
|-----------|---|---|
| CONCEBIDO | <ul style="list-style-type: none"> - Definir políticas de dotación y mantenimiento de infraestructura verde en la avenida Los Andes - Definir políticas de dotación y uso de nuevo mobiliario urbano en la avenida Los Andes |  |
| VIVIDO | - Otorgar de infraestructura verde compuesta por arbolado y vegetación baja, disponiendo de especies nativas según normativa (ver tabla 1), en este caso de dos especies Acacia Motilón y Cola de conejo, dispuestas cada 8m y en grupos con jardineras delimitadas respectivamente | |
| PERCIBIDO | - Esta estrategia impactara fuertemente en la percepción de la calidad del espacio publico para los actores de la zona, representara un gran cambio ya que la misma cuenta actualmente con una ausencia total de esto elementos | |

Repotenciación del espacio

| IMAGINABILIDAD | DESCRIPCION | CODIGO DE COLOR |
|----------------|---|-----------------|
| CONCEBIDO | <ul style="list-style-type: none">- Definir políticas de corresponsabilidad con los actores para el uso, mantenimiento y conservación de los elementos dotados según las demás estrategias- Proponer un proceso participativo para nombrar la intervención propuesta con los actores de la zona para fomentar la apropiación de la misma | |
| VIVIDO | <ul style="list-style-type: none">- Siguiendo los lineamientos de las anteriores estrategias se busca consolidar una mejor imagen propia de la zona la cual permanezca en la memoria colectiva de los usuarios, para lo cual se ha determinado una uniformidad estética en la infraestructura y elementos urbanos a incorporar | |
| PERCIBIDO | <ul style="list-style-type: none">- La estrategia permitirá que surja un mejor sentido de apropiación en la zona para todos los actores que intervienen en ella, así como mejorara la imagen urbana que se plantea deje huella en la memoria colectiva de los usuarios. | |





PROPUESTA

DEFINICION DE ESPACIO EN EL REPARTO VIAL

El desarrollo de la presente estrategia se basa en definir el base a la normativa vigente un solo carril vehicular con una dimensión de 3.50 m, sin embargo incorporando al espacio público bahías vehiculares las cuales tendrán un uso tanto como espacios de estacionamiento como paradas de autobús, las mismas se ubicaran en función a la identificación de zonas en conflicto de usos.

Figura 19. Vista en Planta

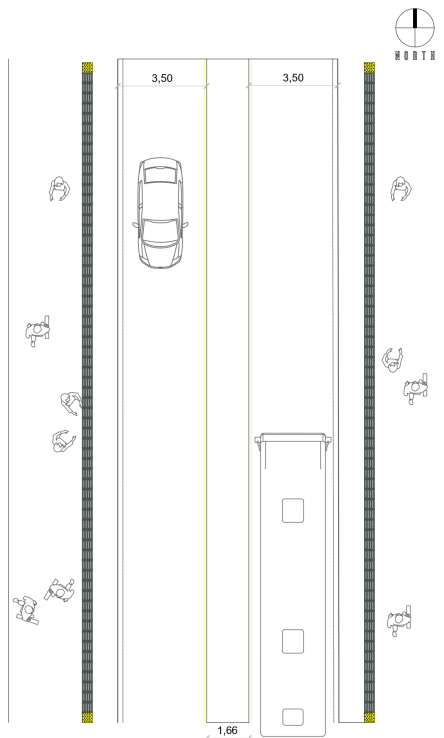
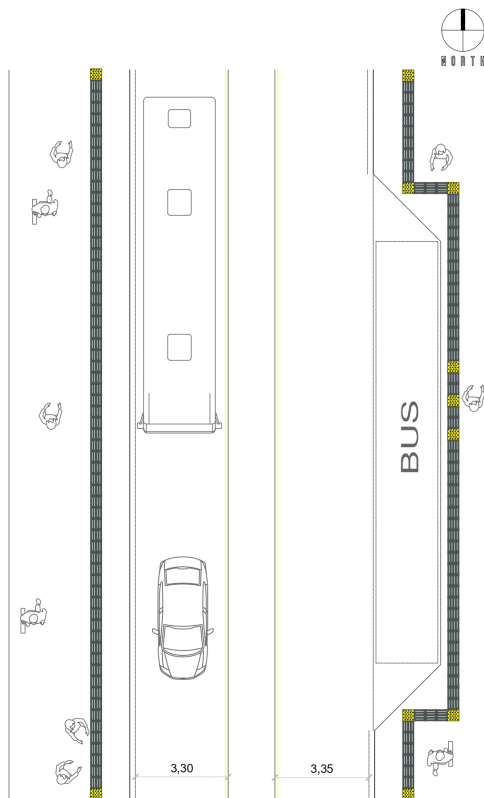


Figura 21. Vista en Planta - Bahía parada de autobus



Cada espacio de estacionamiento posee una dimensión de 2.40 m * 5.00 m se ha destinado una disposición de tres estacionamientos por bahía vehicular cumpliendo con la normativa vigente los mismos que se pueden incluir en el sistema de Simert vigente en la ciudad de Ambato.

Figura 22. Vista en Planta - Bahía de estacionamiento

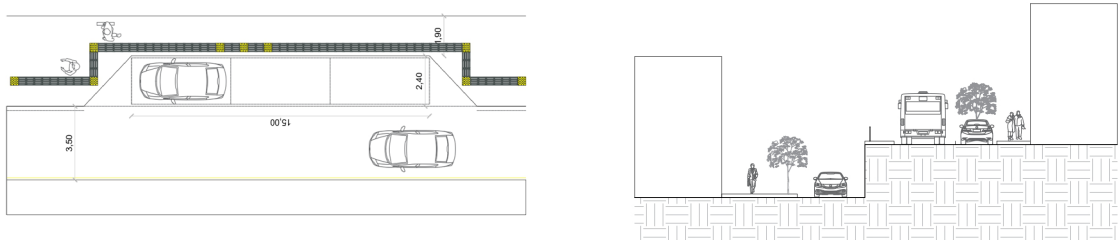


Figura 23. Isometría

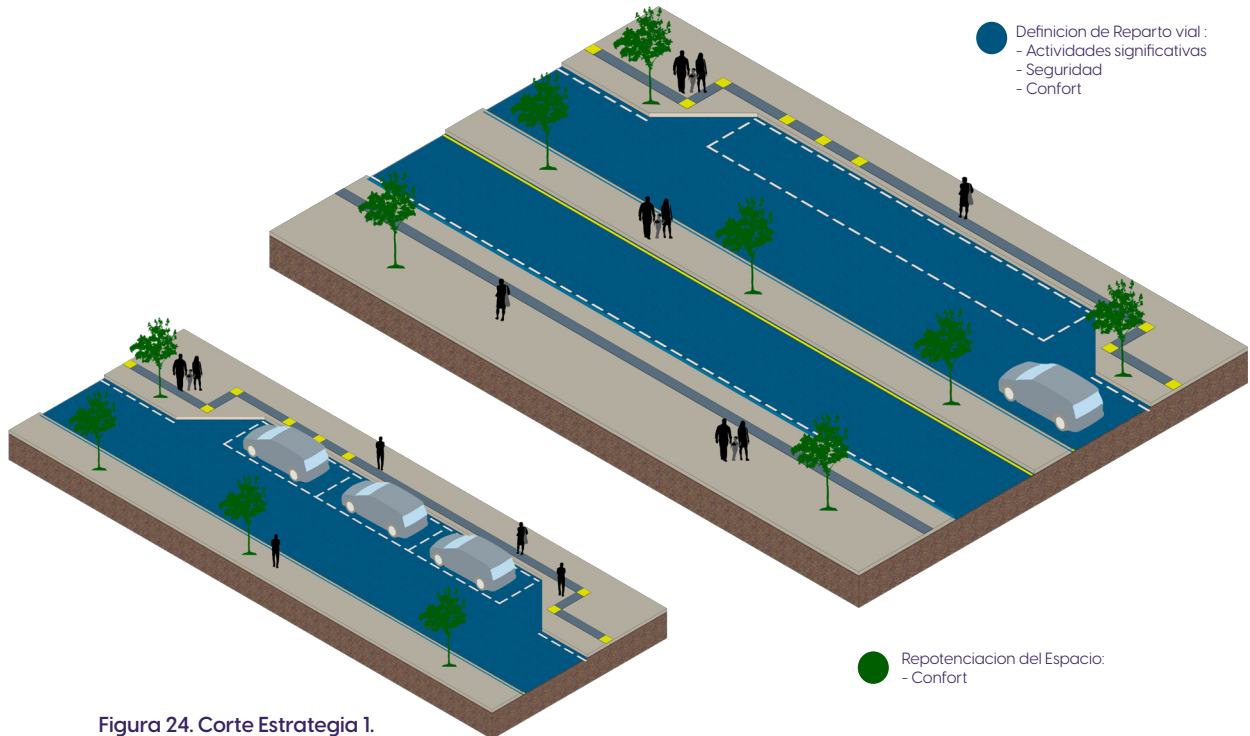


Figura 24. Corte Estrategia 1.

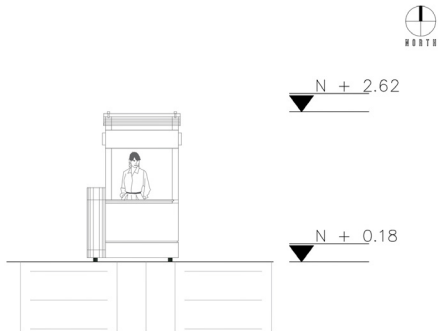
DOTACION DE AREAS MULTIPLES

El desarrollo de esta estrategia se basa en otorgar determinados espacios que impulsen las actividades y dinámicas sociales en la zona por lo cual se determinan dos zonas, en primer lugar, zonas de comercio de borde, las cuales consisten en un determinado espacio el cual pueden ocupar comerciantes informales con un previo registro.

Figura 25. Vista en Planta



Figura 26. Vista en Corte



Así mismo se ha diseñado un espacio de sombra y refugio con mobiliario de descanso para el impulso de las dinámicas sociales propias de la Avenida los Andes, compuestas por una cubierta tipo pérgola y bancas.

Figura 27. Vista en Planta

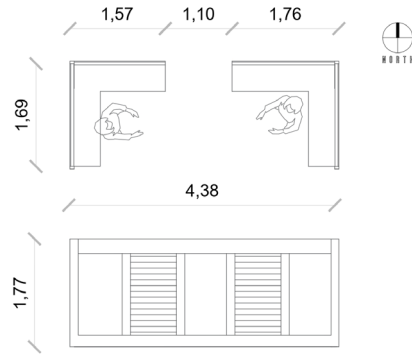


Figura 28. Vista en Corte

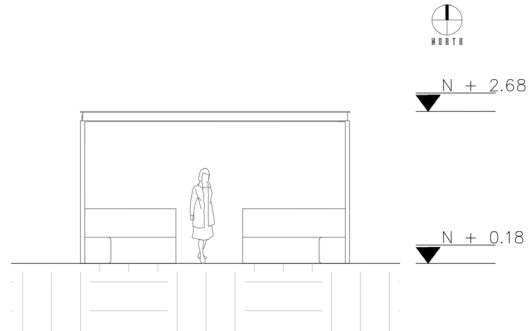


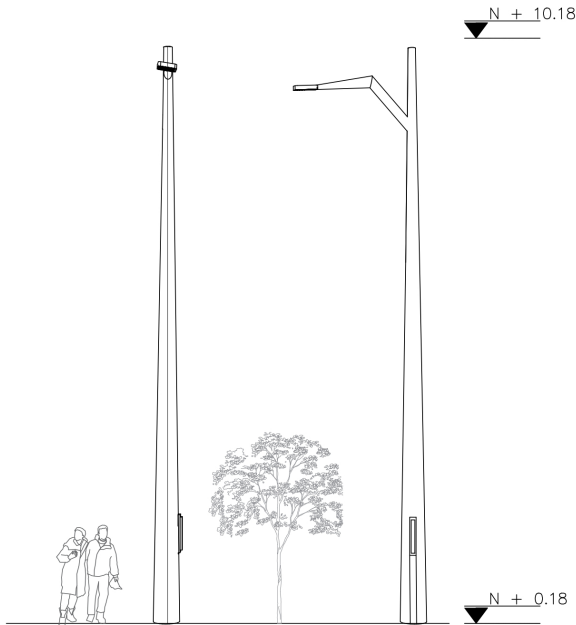
Figura 29. Isometría



DOTACION DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD

El desarrollo de esta estrategia se basa en primera instancia en la dotación de mejores iluminarias publicas según lo establecido en la normativa vigente, esta estrategia esta directamente relacionada con la Repotenciación del espacio ya que en la percepción de seguridad influye fuertemente el estado y características físicas del espacio publico.

Figura 30. Vista en Elevacion



REPOTENCIACION DEL ESPACIO

Esta estrategia se basa en otorgar los elementos urbanos como mobiliario, arbolado y vegetación a la zona para mejorar sus condiciones de ambiente, percepción de seguridad e imaginabilidad, por lo cual se ha seleccionado de la lista permitida de vegetación según el tipo de vía indicado por la normativa del cantón.

Figura 31. Acacia Motilon - Vista en Planta

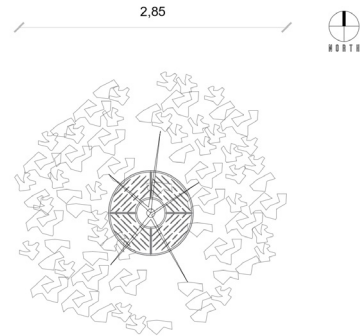


Figura 32. Acacia Motilon - Detalle de Arbolado

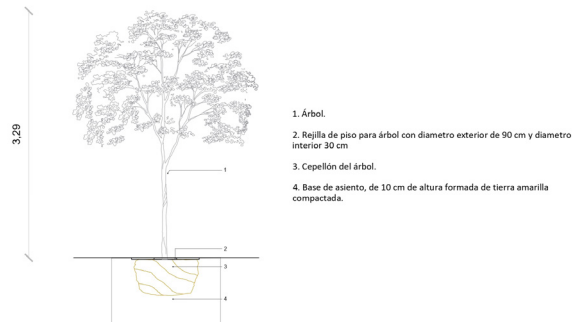


Figura 33. Vista en Planta

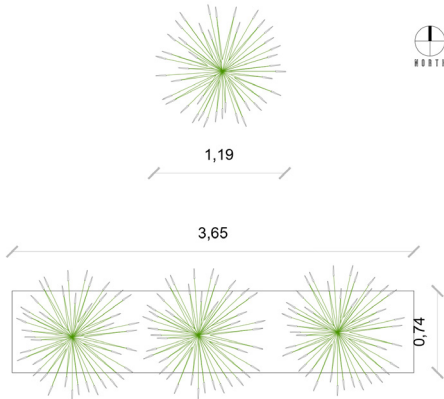


Figura 34. Isometría

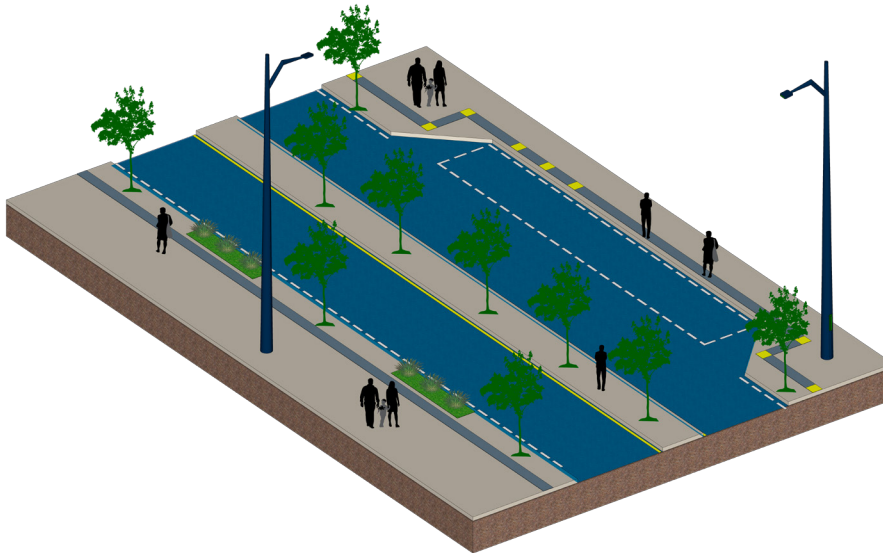
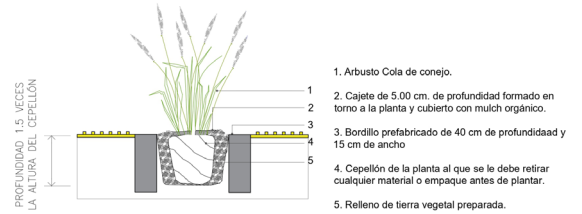


Figura 35. Cola de conejo - Detalle vegetación



- Definición de Reparto vial :
 - Actividades significativas
 - Seguridad
 - Confort

- Repotenciación del Espacio:
 - Confort
 - Seguridad
 - Imaginabilidad

- Dotación de elementos de seguridad :
 - Seguridad



PROPUESTA
EN SITIO

PROPUESTA EN SITIO

Figura 36. Índice de propuesta



Las estrategias planteadas con anterioridad , componen la presente propuesta de intervencion urbana la cual abarca todos los aspectos y datos obtenidos en la investigacion, la cual se expondra a continuacion por planos indices: P1, P2, P3, P4 , para mayor facilidad de comunicacion:

PROPUESTA EN SITIO - P1


MAPA
ZONA DE ESTUDIO

TEMA:
Análisis del espacio social y propuesta de intervención urbana en el espacio público de la avenida los andes, ciudad de Ambato.

AUTOR:
Rafael Sebastian Ortiz

TUTOR:
Arq. José Andres Aguirre Delgado

UBICACION



PROPUESTA EN SITIO - P1

Figura 37. Planta indice propuesta P1

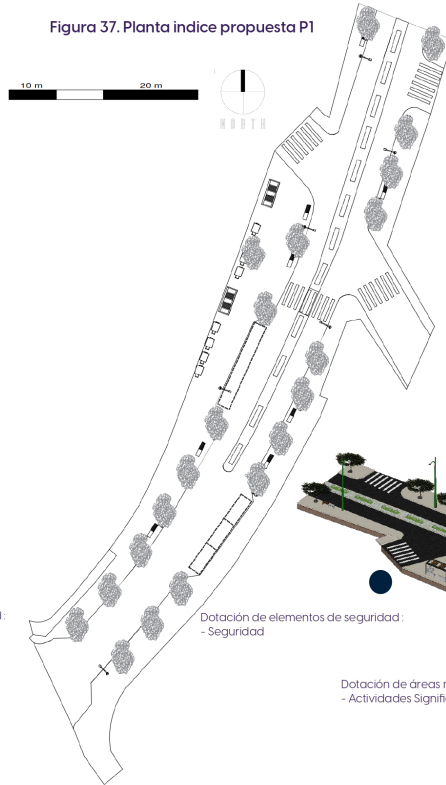


Figura 38. Isometría propuesta P1

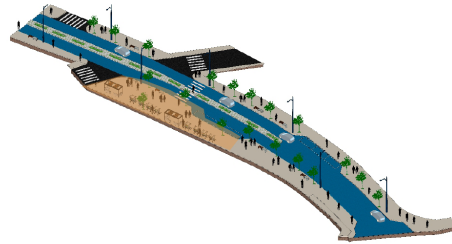
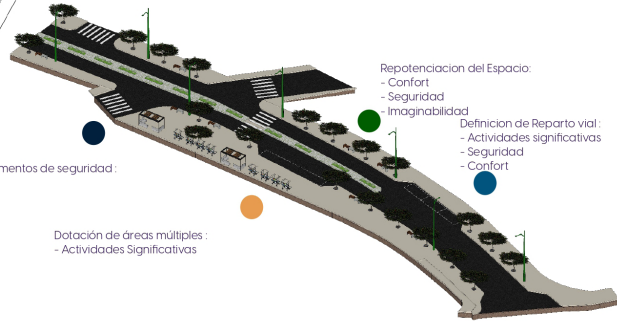


Figura 38. Isometría de estrategias P1



- Definición de Reparto vial:
- Actividades significativas
- Seguridad
- Confort
- Repotenciación del Espacio:
- Confort
- Seguridad
- Imaginabilidad
- Dotación de elementos de seguridad:
- Seguridad
- Dotación de áreas múltiples:
- Actividades Significativas

Dotación de elementos de seguridad:
- Seguridad

Dotación de áreas múltiples:
- Actividades Significativas

Repotenciación del Espacio:
- Confort
- Seguridad
- Imaginabilidad

Definición de Reparto vial:
- Actividades significativas
- Seguridad
- Confort

Figura 39. Foto render de propuesta P1



PROPUESTA EN SITIO - P2


MAPA
ZONA DE ESTUDIO

TEMA:
Análisis del espacio social y propuesta de intervención urbana en el espacio público de la avenida los andes, ciudad de Ambato.

AUTOR:
Rafael Sebastián Ortiz

TUTOR:
Arq. José Andrés Aguirre Delgado

UBICACION



PROPUESTA EN SITIO - P2

Figura 40. Planta indice propuesta P2

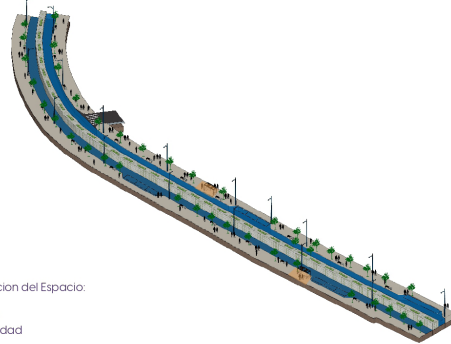
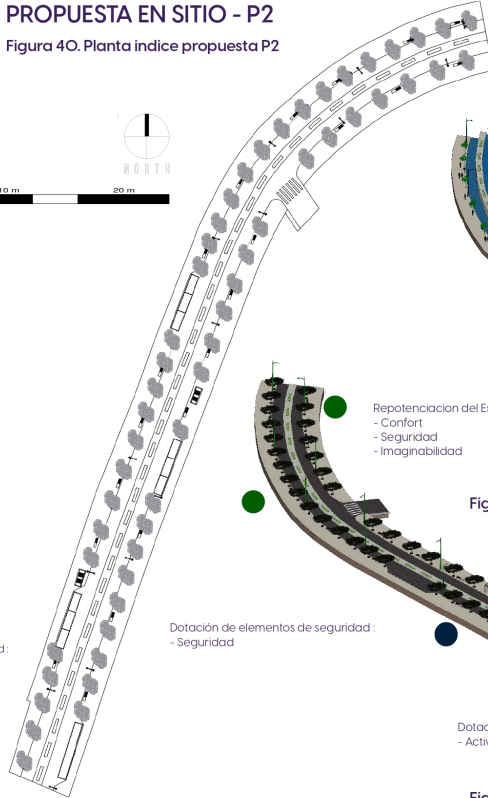


Figura 41. Isometría de estrategias P2

- Definición de Reparto vial :
 - Actividades significativas
 - Seguridad
 - Confort
- Repotenciación del Espacio:
 - Confort
 - Seguridad
 - Imaginabilidad
- Dotación de elementos de seguridad :
 - Seguridad
- Dotación de áreas múltiples:
 - Actividades Significativas

Dotación de elementos de seguridad :
- Seguridad

Repotenciación del Espacio:
- Confort
- Seguridad
- Imaginabilidad

Dotación de áreas múltiples :
- Actividades Significativas

Definición de Reparto vial :
- Actividades significativas
- Seguridad
- Confort

Figura 42. Isometría propuesta

Figura 43. Foto render de propuesta P2



PROPUESTA EN SITIO - P3


MAPA
ZONA DE ESTUDIO

TEMA:
Análisis del espacio social y propuesta de intervención urbana en el espacio público de la avenida los andes, ciudad de Ambato.

AUTOR:
Rafael Sebastian Ortiz

TUTOR:
Arq. José Andres Aguirre Delgado

UBICACION



PROPUESTA EN SITIO - P3

Figura 44. Planta indice propuesta P3

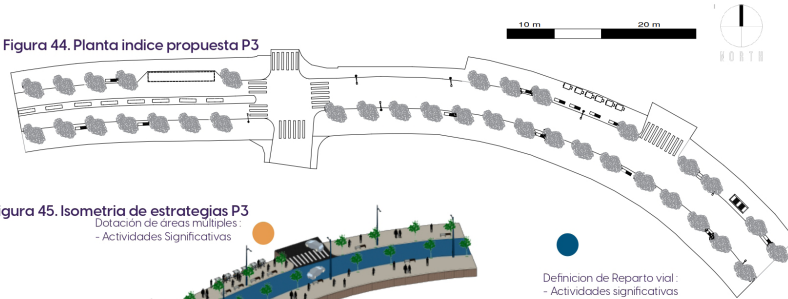
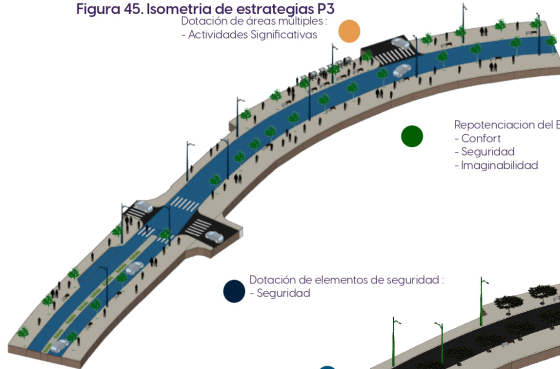


Figura 45. Isometría de estrategias P3

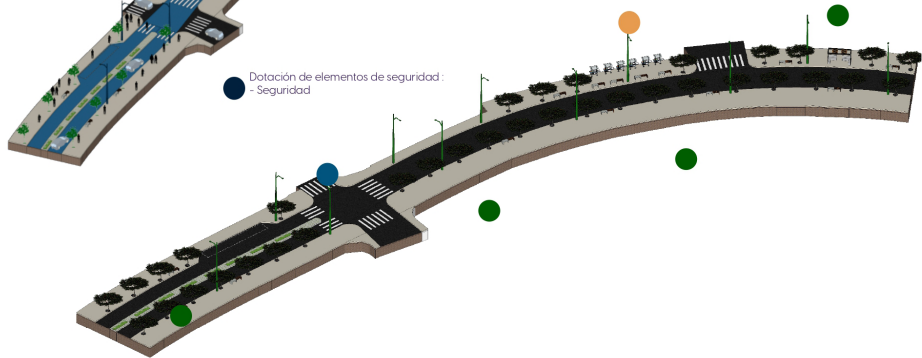
Dotación de áreas múltiples:
- Actividades Significativas



Repotenciación del Espacio:
- Confort
- Seguridad
- Imaginabilidad

Definición de Reparto vial:
- Actividades significativas
- Seguridad
- Confort

Figura 46. Isometría de propuesta P3



Dotación de elementos de seguridad:
- Seguridad

- Definición de Reparto vial:
- Actividades significativas
- Seguridad
- Confort
- Repotenciación del Espacio:
- Confort
- Seguridad
- Imaginabilidad
- Dotación de elementos de seguridad:
- Seguridad
- Dotación de áreas múltiples:
- Actividades Significativas

Figura 47. Foto render de propuesta P3



PROPUESTA EN SITIO - P4


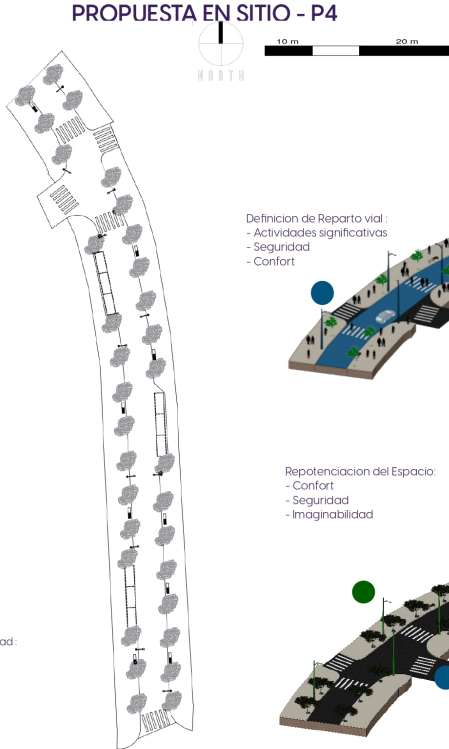
MAPA
ZONA DE ESTUDIO

TEMA:
Análisis del espacio social y propuesta de intervención urbana en el espacio público de la avenida los andes, ciudad de Ambato.

AUTOR:
Rafael Sebastian Ortiz

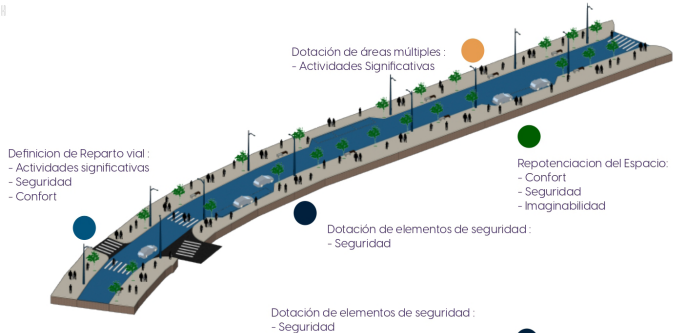
TUTOR:
Arq. José Andrés Aguirre Delgado

UBICACION

- Definición de Reparto vial :
- Actividades significativas
- Seguridad
- Confort
- Repotenciación del Espacio:
- Confort
- Seguridad
- Imaginabilidad
- Dotación de elementos de seguridad :
- Seguridad
- Dotación de áreas múltiples :
- Actividades Significativas

Figura 48. Isometría de estrategias P4



Dotación de elementos de seguridad :
- Seguridad



Figura 49. Isometría de propuesta P4

Figura 50. Foto render de propuesta P4



CONCLUSIONES

Se puede llegar como conclusión que todos los objetivos planteados en el presente documento se han completado con éxito para conformar la propuesta de intervención urbana en la avenida Los Andes, realizando un especial énfasis en destacar la importancia de contar con una base teórica sólida sobre la cual evaluar el espacio público.

La teoría del espacio social brinda una gran visión acerca de cómo se conforma este escenario de dinámicas y actividades sociales las cuales determinan el uso y funcionamiento de los espacios públicos por lo cual con las dimensiones del espacio público engloban características para evaluar y transformar los espacios públicos que nos rodean.

Se ratifica la importancia de mantener un enfoque multidisciplinario para realizar correctas intervenciones urbanas como lo establecieron diversos autores, ya que la complejidad del espacio público trasciende la visión de los expertos, el enfoque multiactor que nos brinda la triada espacial es crucial para poder conocer la realidad propia de la zona con los diferentes actores que viven y transitan en la avenida Los Andes.

En materia de los resultados obtenidos en la fase investigativa de el presente proyecto, nos muestran una realidad bastante clara sobre las condiciones en las cuales se encuentra la gran mayoría de espacios públicos en la ciudad de Ambato así como en nuestro contexto como país, la cual refleja un mal estado de estos espacios los cuales en muchos casos resultan irrelevantes por la cotidianeidad, sin embargo es fundamental realizar evaluaciones constantes e intervenir en estos espacios a favor de la ciudadanía en general.

La propuesta de intervención urbana cumple con el objetivo de contrarrestar el conflicto de usos identificado con anterioridad en la zona de estudio, ya que según la misma se distribuyen de mejor manera los espacios destinados para cada actor y las actividades que estos mismos realizan, así

como la dinámica propia de la avenida Los Andes. De igual forma siguiendo con las dimensiones del espacio público se busca una mejora integral de la calidad y condiciones del espacio tales como la calidad del ambiente y la percepción de seguridad.

Para finalizar la presente propuesta demuestra que los espacios públicos que conocemos y habitamos diariamente pueden transformarse y responder de mejor manera a los grupos de personas que se desarrollan en los mismos, por lo cual se convierte en una gran responsabilidad para los profesionales establecer los lineamientos sobre los cuales se busca mejorar las ciudades en nuestro contexto.

RECOMENDACIONES

La presente propuesta delimita estrategias las cuales responden a problemáticas que muchos espacios públicos en nuestro contexto ecuatoriano enfrentan por lo cual se recomienda tomar como base las mismas para posteriores contextualizaciones en otros proyectos que compartan características similares.

Se recomienda además el estudio y análisis de un plan de gestión aplicable a la zona de la avenida Los Andes para generar un mayor impulso a las actividades y dinámicas que ahí se desarrollan, que debido a la acotación y tiempo de realización no fue posible complementar a la presente propuesta de intervención urbana.

Por lo cual se recomienda que la entidad municipal de Ambato analice y aplique los lineamientos establecidos por las estrategias de intervención en el espacio concebido, estableciendo también una comunicación continua con los actores de la zona que determina el espacio percibido diagnosticado.

Finalmente se recomienda para el estudio de posteriores intervenciones urbanas que se desarrollen en la ciudad de Ambato, incrementar los procesos participativos con los

usuarios para poder establecer una sana relación entre los espacios percibidos, vividos y concebidos.

BIBLIOGRAFIA

Sobrinho, F. L. A., & Soares, B. R. (2013). TERRITORIOS TURÍSTICOS EN EL EJE BRASÍLIA-GOIÂNIA/BRASIL. ANÁLISIS DE SU DINÁMICA, PROBLEMAS Y POTENCIALIDADES. *Urbana*, 1(1), 43-43.

Ospina-Tascón, J. J. (2014). Las Ramblas en el crecimiento urbano de Barcelona. *Arquitectura y Urbanismo*, 35(1), 22-34.

Olivo Mora, K. M. (2020). ESTUDIO y DISEÑO DE UN PLAN MAESTRO PARA PEATONALIZACIÓN DE CALLES ESTRATÉGICAS EN EL CENTRO URBANO DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL [Universidad de Guayaquil]. <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/48945>

Baldeón Aldás, N. E. (2016). Análisis del bulevar de la avenida Naciones Unidas como espacio de promoción social, cultural y comunicacional (Bachelor's thesis, Quito: Universidad de las Américas, 2016).

Rodas, M., & Toledo, J. (2021). Espacio Público Comercial - Análisis comparativo del uso y diseño de las plazas San Francisco y Rotary del Centro Histórico de Cuenca [Universidad del Azuay]. <http://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/10920>

Ruiz, E. E. (2014). Henri Lefebvre. La producción del espacio. Madrid: Capitán Swing, 2013. Introducción y traducción de Emilio Martínez. ISBN: 978-84-941690-5-2. Dialnet. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5372493>

Lefebvre, H. (1972). La revolución urbana (Éditions Gallimard, 1970) [De la introducción: Álvaro Sevilla-Buitrago, 2022]. Éditions Gallimard, 1970. https://www.alianzaeditorial.es/primer_capitulo/la-revolucion-urbana.pdf

Lefebvre, H. (1972a). La producción del espacio (Capitán

Swing Libros, S. L.). © De esta edición: Capitán Swing Libros, S. L. c/ Rafael Finat 58, 2º4 - 28044 Madrid. <https://istoriamundial.wordpress.com/wp-content/uploads/2016/06/henri-lefebvre-la-produccion-del-espacio.pdf>

HARVEY, D. (2003). Justicia social y la ciudad. Siglo XXI (IAEN-Instituto de Altos Estudios Nacionales del Ecuador). https://traficantes.net/sites/default/files/pdfs/PC18_Harvey_web.pdf

Lynch, K. (1960). *The Image of the City* (Massachusetts Institute of Technology Cambridge, Massachusetts, and London, England). https://www.miguelangelmartinez.net/IMG/pdf/1960_Kevin_Lynch_The_Image_of_The_City_book.pdf

Whyte, William H. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Project for Public Spaces (PROJECT FOR PUBLIC SPACES). https://streetlifestudies.wordpress.com/wp-content/uploads/2017/06/1980_whyte_small_spaces_book.pdf

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. (Random House). https://www.petkovstudio.com/bg/wp-content/uploads/2017/03/The-Death-and-Life-of-Great-American-Cities_Jane-Jacobs-Complete-book.pdf

Vergara-Perucich, F. (2018). Richard Florida: The new urban crisis: how our cities are increasing inequality, deepening segregation, and failing the middle class—and what we can do about it. *Journal Of Housing And The Built Environment*, 34(2), 647-649. <https://doi.org/10.1007/s10901-018-9632-3>

Fainstein, S. S. (2014). The just city. *International journal of urban Sciences*, 18(1), 1-18.

DAVIS, M. (2006). *Planet of Slums* (First published by Verso 2006). http://rebels-library.org/files/planet_of_slums.pdf

Gehl, J. (2011). *LIFE BETWEEN BUILDINGS using public space*. <https://es.scribd.com/document/452483545/Jan-Gehl-Life-Between-Buildings-Using-Public-Space-Island-Press-2011>

copy-pdf

Sangha, S. (2024). Ecosystem Services and Urban Planning. *Journal Of Applied Geographical Studies*, 3(1), 15-26. <https://doi.org/10.47941/jags.1621>

Hurtado Vásquez, D. (2016). Manual de Diseño de Calles Activas y Caminables (Primera). Universidad Central del Ecuador. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. <https://bibliotecadigital.uce.edu.ec/s/P-D/item/502#?c=O&m=O&s=O&cv=O>

Romero, G. D. R. (s. f.). INDICADORES URBANOS. Scribd. <https://es.scribd.com/document/468678325/INDICADORES-URBANOS>

Gehl, J. (2009). *Cities for people*. ISLANDPRESS. Washington | Covelo | London. https://umranica.wikido.xyz/repo/7/75/Cities_For_People_-_Jan_Gehl.pdf

ANÁLISIS DEL ÍNDICE VERDE DE LAS CIUDADES DEL ECUADOR - 2020. (2020). [UNIVERSIDAD AGRARIA DEL ECUADOR]. <https://cia.uagraria.edu.ec/Archivos/RODRIGUEZ%20MARQUEZ%20LADY%20DIANA.pdf>

Astudillo, A. E. A., Aguirre, J., & Salazar, A. (2021). APRENDIZAJES METODOLÓGICOS PARA LA EVALUACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO: DIÁLOGOS INTERDISCIPLINARIOS ENTRE LA PRODUCCIÓN SOCIAL DEL ESPACIO, EL DERECHO A LA CIUDAD Y LA EVALUACIÓN DEL ESPACIO URBANO. https://www.researchgate.net/publication/359269414_Aprendizajes_metodologicos_para_la_evaluacion_del_espacio_publico_dialogos_interdisciplinarios_entre_la_produccion_social_del_espacio_el_derecho_a_la_ciudad_y_la_evaluacion_del_espacio_urbano

Carrión, E. N. Q. (2022, 12 mayo). El espacio público como estrategia para el desarrollo urbano de la ciudad de Riobamba. <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/9047>

Gandolfi, F. (2022). PROYECTO DE INTERVENCIÓN URBANA. Historias y perspectivas contemporáneas. Facultad

de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de la Plata. <https://unlp.edu.ar/wp-content/uploads/2021/12/Proyecto-de-intervencion-urbana.-Historias-y-perspectivas-contemporaneas.pdf>

Gadma. (2020, 6 octubre). Sanción para vehículos mal estacionados a través de adhesivos. - GAD Municipalidad de Ambato. GAD Municipalidad de Ambato. <https://ambato.gob.ec/sancion-para-vehiculos-mal-estacionados-a-traves-de-adhesivos/>

García, E. T. A., & Tatiana, E. (2021). La arquitectura, el espacio público y el derecho a la ciudad. Entre lo físico y lo vivencial. *Revista de Arquitectura/Revista de Arquitectura*. <https://doi.org/10.14718/revarq.2021.3286>

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (s. f.). Instituto Nacional de Estadística y Censos. https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Sitios/sitio_verde/boletin.pdf

Mal estacionados se apoderan de ocho sectores de Ambato. (s. f.). <https://www.lahora.com.ec/tungurahua/mal-estacionados-apoderan-ocho-sectores-ambato/#:~:text=EL%20DATO%20La%20multa%20por,puntos%20menos%20en%20la%20licencia.>

Villavicencio, M. (2018). INTERVENCIÓN URBANA DE LA AVENIDA GRAN COLOMBIA ENTRE LAS CALLES TENA y RIOBAMBA Y EN UN TERRENO DE LA QUINTA LEONOR EN LA CIUDAD DE LOJA [Universidad Internacional del Ecuador]. <https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/2727/1/T-UIDE-O731.pdf>

Gálvez, C. (2023). PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN LA CALLE CARRERA GUAYAS, ENTRE PLAZA 10 DE ENERO y PLAZA DE TOROS DE MORA JARRIN, SAN MIGUEL DE BOLÍVAR [UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO]. <http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/11501/1/GALVEZ%20CRISTOPHER%20-%20OGUIJARRO%20ANDY%20-%20%20PROPUESTA%20DE%20INTERVENCION%20C3%93N%20URBANA%20EN%20LA%20CALLE%20CARRERA%20>

GUAYAS%2c%2OENTRE%2OPLAZA%2O1O%2ODE%2O ENERO%2OY%2OPLAZA%2ODE%2OTOROS%2ODE%2O MORA%2OJARRIN%2c%2OSAN%2OMIGUEL%2ODE%2O BOL%3%8dVAR%2O3.pdf

Morales, P., & Ruiz, W. (2019). La percepción del ciudadano a pie en torno a la senda urbana y el hito arquitectónico en las intervenciones urbanas contemporáneas. Caso de estudio: Avenida 12 de Abril, Cuenca y 25 de Junio, Machala [Universidad del Azuay]. <https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/9284/1/14928.pdf>

Barzallo, A., & Chicaiza, D. (2021). Intervención urbana y recuperación del espacio público en el barrio Carmen de Guzho Alto de la Ciudad de Cuenca [Universidad de Cuenca]. <https://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/40900/1/Trabajo%20de%20titulaci%3%b3n.pdf>

POLANCO, J., & MORA, A. (2024). Propuesta de intervención urbana de las calles Mendiburo y Pedro Carbo desde el enfoque de calles Compartidas [UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL]. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/22785/1/UCSG-C410-22315.pdf>

Vikas Mehta (2014) Evaluating Public Space, Journal of Urban Design, 19:1,

53-88, DOI: 10.1080/13574809.2013.854698

Vargas-Vargas, B. R., & Lara-Álvarez, A. (2020). Principios para la evaluación del espacio público: una propuesta metodológica. AUS [Arquitectura / Urbanismo / Sustentabilidad], (28), 44–53. <https://doi.org/10.4206/aus.2020.n28-O6>

Martin, A. T. D. (2023, 3 noviembre). EVALUACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN CALLES DE FUENLABRADA. Universidad Rey Juan Carlos. <https://burjcdigital.urjc.es/handle/10115/25679>

Javier, H. M. R. (2022). Calidad y diversidad: propuesta

metodológica de análisis y evaluación del espacio público. Dialnet. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/dctes?codigo=307457>

Borja, J. e. (2019). CLACSO. Obtenido de <https://biblioteca-repositorio.clacso.edu.ar/xmlui/bitstream/handle/CLACSO/11471/Derecho-a-la-ciudad.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

García, E. T. A., & Tatiana, E. (2021). La arquitectura, el espacio público y el derecho a la ciudad. Entre lo físico y lo vivencial. Revista de Arquitectura/Revista de Arquitectura. <https://doi.org/10.14718/revarqu.2021.3286>

Baldeón Roblino, J. E. (2018-07-19). El espacio público como paisaje urbano: percepción del usuario y la valoración de los espacios públicos existentes en la ciudad de Riobamba (Master's thesis). Retrieved from <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/30742>

Benítez, J. A. (2019). Espacio público en Ecuador estableciendo la necesidad de generar criterios nacionales de su definición, clasificación y evaluación (Doctoral dissertation, Universidad de Cuenca).

Jirón, P. ., & Rivas, A. . (2020). ¿Qué hay detrás de las intervenciones urbanas? Elementos históricos para develar las racionalidades urbanísticas en Chile. Revista De Geografía Norte Grande, (77), 109–132. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022020000300109>

akubowicz, M. (2023). Grandes Intervenciones Urbanas en Mar del Plata : En el marco del CES-BID (2012-2018). Proyección. Estudios Geográficos Y De Ordenamiento Territorial, 17(34), 47–75. <https://doi.org/10.48162/rev55.044>

Gandolfi, F. (2022). PROYECTO DE INTERVENCIÓN URBANA. Historias y perspectivas contemporáneas. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de la Plata. <https://unlp.edu.ar/wp-content/uploads/2021/12/Proyecto-de-intervencion-urbana.-Historias-y-perspectivas-contemporaneas.pdf>

Ocupa Tu Calle, ONU-Habitat y Fundación Avina. (2018). Intervenciones Urbanas Hechas por Ciudadanos: Estrategias Hacia Mejores Espacios Públicos. Lima: Ocupa Tu Calle, ONU-Habitat y Fundación Avina Villavicencio, M. (2018). INTERVENCIÓN URBANA DE LA AVENIDA GRAN COLOMBIA ENTRE LAS CALLES TENA y RIOBAMBA Y EN UN TERRENO DE LA QUINTA LEONOR EN LA CIUDAD DE LOJA [Universidad Internacional del Ecuador]. <https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/2727/1/T-UIDE-O731.pdf>

Gálvez, C. (2023). PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN LA CALLE CARRERA GUAYAS, ENTRE PLAZA 10 DE ENERO y PLAZA DE TOROS DE MORA JARRIN, SAN MIGUEL DE BOLÍVAR [UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO]. <http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/11501/1/GALVEZ%20CRISTOPHER%20-%20GUIJARRO%20ANDY%20-%20%20PROPUESTA%20DE%20INTERVENCI%20c3%93N%20URBANA%20EN%20LA%20CALLE%20CARRERA%20GUAYAS%20c%20ENTRE%20PLAZA%2010%20DE%20ENERO%20Y%20PLAZA%20DE%20TOROS%20DE%20MORA%20JARRIN%20c%20SAN%20MIGUEL%20DE%20BOL%20c3%8dVAR%203.pdf>

Morales, P., & Ruiz, W. (2019). La percepción del ciudadano a pie en torno a la senda urbana y el hito arquitectónico en las intervenciones urbanas contemporáneas. Caso de estudio: Avenida 12 de Abril, Cuenca y 25 de Junio, Machala [Universidad del Azuay]. <https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/9284/1/14928.pdf>

Barzallo, A., & Chicaiza, D. (2021). Intervención urbana y recuperación del espacio público en el barrio Carmen de Guzho Alto de la Ciudad de Cuenca [Universidad de Cuenca]. <https://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/40900/1/Trabajo%20de%20titulaci%20c3%b3n.pdf>

POLANCO, J., & MORA, A. (2024). Propuesta de intervención urbana de las calles Mendiburo y Pedro Carbo desde el enfoque de calles Compartidas [UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL]. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/22785/1/UCSG-C410-22315.pdf>

ANEXOS

Figura 51. Ficha de observación resultados espacio vivido - martes 9:30 am.

| FICHA DE OBSERVACION | | | | |
|--|---|---|---|-------|
| UBICACION | PROVINCIA | TUNGURAHUA | RESPONSABLE | |
| | CANTON | AMALITO | RAFAEL SEBASTIAN ORTIZ EUGENIO | |
| | PARRISQUIA | HUALCHILORETO | | |
| | ZONA DE ESTUDIO | | | FIRMA |
| | Avenida Los Andes tramo entre Av. 12 de noviembre y Av. El Rey | | | |
| DIA | MARTES | 9:30 a. m. | | |
| 1- INCLUSIVIDAD | | 2- ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS | | |
| Diversidad - Campo social | | | | |
| Presencia de personas de diversas edades. | 0= Muy limitada 1= Baja 2= Medía 3= Alta | #Adultos mayores #Adultos #Adolescentes #Niños | Presencia de comunidades reunidas en lugares terciarios 0= Ninguna 1= Una 2= Dos 3= Algunas | |
| Presencia de personas de diferentes géneros | 0= Muy limitada 1= Baja 2= Medía 3= Alta | #Mujeres #Hombre #LGBT | Flexibilidad del espacio para adaptarse a las necesidades del usuario 0= Ninguna 1= En parte 2= Moderado 3= Muy flexible | |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | 0= Muy limitada 1= Baja 2= Medía 3= Alta | #Clase Baja #Clase Media #Clase Alta | Disponibilidad de comida dentro o en los bordes del espacio 0= Ninguna 1= Muy poca 2= Moderada 3= Mucha | |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | 0= Muy limitada 1= Baja 2= Medía 3= Alta | #Clase Baja #Clase Media #Clase Alta | | |
| Presencia de personas con capacidades físicas diversas | 0= Muy limitada 1= Baja 2= Medía 3= Alta | #Minusvalía física #Minusvalía psíquica #Minusvalía sensorial | Conexión visual y física y apertura a calles o espacios adyacentes 0= Muy pobre 1= Cierta medida 2= Moderada 3= Muy buena | |
| 3- SEGURIDAD | | | | |
| Características del espacio | | | | |
| Uso del Espacio | 0= Muy limitada 1= Baja 2= Medía 3= Alta | #Grupos #Espacios Usados | Condicón física y mantenimiento adecuado al espacio 0= Ninguna 1= Algunas partes 2= Mayor parte 3= Mucho | |
| Gama de actividades y comportamientos | 0= Muy limitada 1= Baja 2= Medía 3= Alta | #Grupos #Espacios Usados | Calidad de la iluminación en el espacio después del anochecer 0= Muy pobre 1= Algo 2= Mayor parte 3= Muy iluminado | |
| 4- CONFORT | | | | |
| Características del espacio | | | | |
| Lugares para sentarse sin pagar por bienes y servicios | 0= Ninguno 1= Pocos 2= Algunas partes 3= Muchas partes | #Asientos | Presencia de cámaras de vigilancia, guardias de seguridad, guías, acomodadores, etc. 0= Ninguno 1= Algunos 2= Moderados 3= Muchos | |
| Otros muebles y artefactos en el espacio | 0= Ninguno 1= Pocos 2= Algunas partes 3= Muchas partes | #Jardineras #Barrueros #Bancos #Vegetación | | |
| Presencia de espacios de sombra y refugio | 0= Ninguno 1= Pocos 2= Algunas partes 3= Muchas partes | #Árboles #Mobiliario U | Presencia de características arquitectónicas o paisajísticas memorables (imaginabilidad) 0= Ninguno 1= Algunos 2= Moderados 3= Muchos | |
| Elementos de diseño que desalientan el uso del espacio | 0= Ninguno 1= Pocos 2= Algunas partes 3= Muchas partes | #Elemento: #Problema: #Problema: | Densidad de elementos en la acera/calle que proporcionan complejidad sensorial 0= Ninguno 1= Muy poca 2= Moderada 3= Alta | |
| Observaciones | | | | |
| Presencia en su mayoría de adultos y comerciantes | | | | |
| ANEXOS: FOTOGRAFÍAS | | | | |
| | | | | |

Figura 52. Ficha de observación resultados espacio vivido - martes 4:30 pm.

| FICHA DE OBSERVACION | | | | |
|--|---|---|---|-------|
| UBICACION | PROVINCIA | TUNGURAHUA | RESPONSABLE | |
| | CANTON | AMALITO | RAFAEL SEBASTIAN ORTIZ EUGENIO | |
| | PARRISQUIA | HUALCHILORETO | | |
| | ZONA DE ESTUDIO | | | FIRMA |
| | Avenida Los Andes tramo entre Av. 12 de noviembre y Av. El Rey | | | |
| DIA | MARTES | 4:30 p. m. | | |
| 1- INCLUSIVIDAD | | 2- ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS | | |
| Diversidad - Campo social | | | | |
| Presencia de personas de diversas edades. | 0= Muy limitada 1= Baja 2= Medía 3= Alta | #Adultos mayores #Adultos #Adolescentes #Niños | Presencia de comunidades reunidas en lugares terciarios 0= Ninguna 1= Una 2= Dos 3= Algunas | |
| Presencia de personas de diferentes géneros | 0= Muy limitada 1= Baja 2= Medía 3= Alta | #Mujeres #Hombre #LGBT | Flexibilidad del espacio para adaptarse a las necesidades del usuario 0= Ninguna 1= En parte 2= Moderado 3= Muy flexible | |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | 0= Muy limitada 1= Baja 2= Medía 3= Alta | #Clase Baja #Clase Media #Clase Alta | Disponibilidad de comida dentro o en los bordes del espacio 0= Ninguna 1= Muy poca 2= Moderada 3= Mucha | |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | 0= Muy limitada 1= Baja 2= Medía 3= Alta | #Clase Baja #Clase Media #Clase Alta | | |
| Presencia de personas con capacidades físicas diversas | 0= Muy limitada 1= Baja 2= Medía 3= Alta | #Minusvalía física #Minusvalía psíquica #Minusvalía sensorial | Conexión visual y física y apertura a calles o espacios adyacentes 0= Muy pobre 1= Cierta medida 2= Moderada 3= Muy buena | |
| 3- SEGURIDAD | | | | |
| Características del espacio | | | | |
| Uso del Espacio | 0= Muy limitada 1= Baja 2= Medía 3= Alta | #Grupos #Espacios Usados | Condicón física y mantenimiento adecuado al espacio 0= Ninguna 1= Algunas partes 2= Mayor parte 3= Mucho | |
| Gama de actividades y comportamientos | 0= Muy limitada 1= Baja 2= Medía 3= Alta | #Grupos #Espacios Usados | Calidad de la iluminación en el espacio después del anochecer 0= Muy pobre 1= Algo 2= Mayor parte 3= Muy iluminado | |
| 4- CONFORT | | | | |
| Características del espacio | | | | |
| Lugares para sentarse sin pagar por bienes y servicios | 0= Ninguno 1= Pocos 2= Algunas partes 3= Muchas partes | #Asientos | Presencia de cámaras de vigilancia, guardias de seguridad, guías, acomodadores, etc. 0= Ninguno 1= Algunos 2= Moderados 3= Muchos | |
| Otros muebles y artefactos en el espacio | 0= Ninguno 1= Pocos 2= Algunas partes 3= Muchas partes | #Jardineras #Barrueros #Bancos #Vegetación | | |
| Presencia de espacios de sombra y refugio | 0= Ninguno 1= Pocos 2= Algunas partes 3= Muchas partes | #Árboles #Mobiliario U | Presencia de características arquitectónicas o paisajísticas memorables (imaginabilidad) 0= Ninguno 1= Algunos 2= Moderados 3= Muchos | |
| Elementos de diseño que desalientan el uso del espacio | 0= Ninguno 1= Pocos 2= Algunas partes 3= Muchas partes | #Elemento: #Problema: #Problema: | Densidad de elementos en la acera/calle que proporcionan complejidad sensorial 0= Ninguno 1= Muy poca 2= Moderada 3= Alta | |
| Observaciones | | | | |
| ANEXOS: FOTOGRAFÍAS | | | | |
| | | | | |

Figura 53. Ficha de observacion resultados espacio vivido - martes 8:00 pm.

| FICHA DE OBSERVACION | | | |
|--|--|---|--|
| UBICACION | PROVINCIA | TUNGURAHUA | RESPONSABLE |
| | AMBATO | | RAFAEL SEBASTIAN ORTIZ EUGENIO |
| | CANTON | HUACHI LORETO | |
| | PARROQUIA | HUACHI LORETO | |
| | ZONA DE ESTUDIO | | FIRMA |
| | Avenida Los Andes tramo entre Av. 12 de noviembre y Av. El Rey | | |
| | DIA | MARTES | |
| | HORA | 8:00 p.m. | |
| 1- INCLUSIVIDAD | | 2- ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS | |
| Diversidad - Campo social | | Uso del Espacio | |
| Presencia de personas de diversas edades. | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input checked="" type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Adultos mayores <input type="checkbox"/> Adultos <input checked="" type="checkbox"/> Adolescentes <input type="checkbox"/> Niños | <input type="checkbox"/> Comunidades <input checked="" type="checkbox"/> Etnias |
| Presencia de personas de diferentes géneros | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input checked="" type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Mujeres <input checked="" type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> LGBT | <input type="checkbox"/> % Espacios flexibles <input checked="" type="checkbox"/> % Espacios rígidos |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input checked="" type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Clase Baja <input checked="" type="checkbox"/> Clase Media <input type="checkbox"/> Clase Alta | <input type="checkbox"/> Disponibilidad de comida dentro o en los bordes del espacio <input type="checkbox"/> # Adentro <input checked="" type="checkbox"/> # Afuera |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input checked="" type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Clase Baja <input checked="" type="checkbox"/> Clase Media <input type="checkbox"/> Clase Alta | <input type="checkbox"/> Características del espacio <input type="checkbox"/> Conexión visual y física a apertura a calles o espacio adyacentes |
| Presencia de personas con capacidades físicas diversas | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input checked="" type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> # Minusvalía física <input type="checkbox"/> # Minusvalía psíquica <input checked="" type="checkbox"/> # Minusvalía sensorial | <input type="checkbox"/> # % Apertura edificios <input type="checkbox"/> # Calles vehiculares <input type="checkbox"/> # Calles peatonales <input type="checkbox"/> Otros: |
| Uso del Espacio | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input checked="" type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> # Grupos <input checked="" type="checkbox"/> # Espacios Usados | <input type="checkbox"/> Condición física y mantenimiento adecuado al espacio. <input type="checkbox"/> # Bueno <input type="checkbox"/> # Malo <input type="checkbox"/> # Mayor parte <input checked="" type="checkbox"/> # Mucho <input type="checkbox"/> # Bueno <input type="checkbox"/> # Malo <input checked="" type="checkbox"/> # Regular <input type="checkbox"/> # Mayor parte <input checked="" type="checkbox"/> # Regular <input type="checkbox"/> # Bueno <input type="checkbox"/> # Malo <input checked="" type="checkbox"/> # Regular <input type="checkbox"/> # Mayor parte <input checked="" type="checkbox"/> # Regular <input type="checkbox"/> # Bueno <input type="checkbox"/> # Malo <input checked="" type="checkbox"/> # Regular <input type="checkbox"/> # Mayor parte <input checked="" type="checkbox"/> # Regular <input type="checkbox"/> # Bueno <input type="checkbox"/> # Malo <input checked="" type="checkbox"/> # Regular <input type="checkbox"/> # Mayor parte <input checked="" type="checkbox"/> # Regular |
| Gama de actividades y comportamientos | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input checked="" type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> # Grupos <input checked="" type="checkbox"/> # Espacios Usados | <input type="checkbox"/> Condición física y mantenimiento adecuado al espacio. <input type="checkbox"/> # Bueno <input type="checkbox"/> # Malo <input type="checkbox"/> # Mayor parte <input checked="" type="checkbox"/> # Mucho <input type="checkbox"/> # Bueno <input type="checkbox"/> # Malo <input checked="" type="checkbox"/> # Regular <input type="checkbox"/> # Mayor parte <input checked="" type="checkbox"/> # Regular <input type="checkbox"/> # Bueno <input type="checkbox"/> # Malo <input checked="" type="checkbox"/> # Regular <input type="checkbox"/> # Mayor parte <input checked="" type="checkbox"/> # Regular |
| #- CONFORT | | 3- SEGURIDAD | |
| Características del espacio | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input checked="" type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> # Asientos <input type="checkbox"/> # Jardineras <input type="checkbox"/> # Basureros <input type="checkbox"/> # Kioskos <input type="checkbox"/> # Vegetacion | <input type="checkbox"/> Calidad de la iluminación en el espacio después del anochecer <input type="checkbox"/> # Bueno <input type="checkbox"/> # Malo <input checked="" type="checkbox"/> # Regular <input type="checkbox"/> # Mayor parte <input checked="" type="checkbox"/> # Regular |
| Lugares para sentarse sin pagar por bienes y servicios | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input checked="" type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> # Asientos <input type="checkbox"/> # Jardineras <input type="checkbox"/> # Basureros <input type="checkbox"/> # Kioskos <input type="checkbox"/> # Vegetacion | <input type="checkbox"/> Presencia de cámaras de vigilancia, guardias de seguridad, guías, acomodadores, etc. <input type="checkbox"/> # Camaras <input type="checkbox"/> # Guardias <input type="checkbox"/> # Otros: |
| Otros muebles y artefactos en el espacio | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input checked="" type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> # Basureros <input type="checkbox"/> # Kioskos <input type="checkbox"/> # Vegetacion | <input type="checkbox"/> Presencia de características paisajísticas memorables (imaginabilidad) <input type="checkbox"/> # Elementos <input type="checkbox"/> # Elemento 1: <input type="checkbox"/> # Elemento 2: <input type="checkbox"/> # Elemento 3: |
| Presencia de espacios de sombra y refugio | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input checked="" type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> # Árboles <input checked="" type="checkbox"/> # Mobiliario U | <input type="checkbox"/> Densidad de elementos en la acera/calle que proporcionan complejidad sensorial <input type="checkbox"/> # Elementos <input type="checkbox"/> # Elemento 1: <input type="checkbox"/> # Elemento 2: <input type="checkbox"/> # Elemento 3: |
| Elementos de diseño que desalientan el uso del espacio | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input checked="" type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> # Elementos <input type="checkbox"/> # Elemento 1: <input type="checkbox"/> # Elemento 2: <input type="checkbox"/> # Elemento 3: | <input type="checkbox"/> Observaciones |
| Observaciones: | | | |
| ANEXOS: FOTOGRAFIAS | | | |
| | | | |

Figura 54. Ficha de observacion resultados espacio vivido - miercoles 10:00 am.

| FICHA DE OBSERVACION | | | |
|--|--|---|---|
| UBICACION | PROVINCIA | TUNGURAHUA | RESPONSABLE |
| | AMBATO | | RAFAEL SEBASTIAN ORTIZ EUGENIO |
| | CANTON | HUACHI LORETO | |
| | PARROQUIA | HUACHI LORETO | |
| | ZONA DE ESTUDIO | | FIRMA |
| | Avenida Los Andes tramo entre Av. 12 de noviembre y Av. El Rey | | |
| | DIA | MIERCOLES | |
| | HORA | 10:00 a. m. | |
| 1- INCLUSIVIDAD | | 2- ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS | |
| Diversidad - Campo social | | Uso del Espacio | |
| Presencia de personas de diversas edades. | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input checked="" type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Adultos mayores <input type="checkbox"/> Adultos <input checked="" type="checkbox"/> Adolescentes <input type="checkbox"/> Niños | <input type="checkbox"/> Comunidades <input checked="" type="checkbox"/> Etnias |
| Presencia de personas de diferentes géneros | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input checked="" type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Mujeres <input type="checkbox"/> Hombre <input checked="" type="checkbox"/> LGBT | <input type="checkbox"/> Flexibilidad del espacio para adaptarse a las necesidades del usuario <input type="checkbox"/> # Espacios flexibles <input checked="" type="checkbox"/> % Espacios rígidos |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input checked="" type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Clase Baja <input type="checkbox"/> Clase Media <input checked="" type="checkbox"/> Clase Alta | <input type="checkbox"/> Disponibilidad de comida dentro o en los bordes del espacio <input type="checkbox"/> # Adentro <input checked="" type="checkbox"/> # Afuera |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input checked="" type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Clase Baja <input checked="" type="checkbox"/> Clase Media <input type="checkbox"/> Clase Alta | <input type="checkbox"/> Características del espacio <input type="checkbox"/> Conexión visual y física a apertura a calles o espacio adyacentes |
| Uso del Espacio | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input checked="" type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> # Grupos <input checked="" type="checkbox"/> # Espacios Usados | <input type="checkbox"/> Condición física y mantenimiento adecuado al espacio. <input type="checkbox"/> # Bueno <input type="checkbox"/> # Malo <input type="checkbox"/> # Mayor parte <input checked="" type="checkbox"/> # Mucho <input type="checkbox"/> # Bueno <input type="checkbox"/> # Malo <input checked="" type="checkbox"/> # Regular <input type="checkbox"/> # Mayor parte <input checked="" type="checkbox"/> # Regular |
| Gama de actividades y comportamientos | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input checked="" type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> # Grupos <input checked="" type="checkbox"/> # Espacios Usados | <input type="checkbox"/> Condición física y mantenimiento adecuado al espacio. <input type="checkbox"/> # Bueno <input type="checkbox"/> # Malo <input type="checkbox"/> # Mayor parte <input checked="" type="checkbox"/> # Mucho <input type="checkbox"/> # Bueno <input type="checkbox"/> # Malo <input checked="" type="checkbox"/> # Regular <input type="checkbox"/> # Mayor parte <input checked="" type="checkbox"/> # Regular |
| #- CONFORT | | 3- SEGURIDAD | |
| Características del espacio | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input checked="" type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> # Asientos <input type="checkbox"/> # Jardineras <input type="checkbox"/> # Basureros <input type="checkbox"/> # Kioskos <input type="checkbox"/> # Vegetacion | <input type="checkbox"/> Calidad de la iluminación en el espacio después del anochecer <input type="checkbox"/> # Bueno <input type="checkbox"/> # Malo <input checked="" type="checkbox"/> # Regular <input type="checkbox"/> # Mayor parte <input checked="" type="checkbox"/> # Regular |
| Lugares para sentarse sin pagar por bienes y servicios | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input checked="" type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> # Asientos <input type="checkbox"/> # Jardineras <input type="checkbox"/> # Basureros <input type="checkbox"/> # Kioskos <input type="checkbox"/> # Vegetacion | <input type="checkbox"/> Presencia de cámaras de vigilancia, guardias de seguridad, guías, acomodadores, etc. <input type="checkbox"/> # Camaras <input type="checkbox"/> # Guardias <input type="checkbox"/> # Otros: |
| Otros muebles y artefactos en el espacio | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input checked="" type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> # Basureros <input type="checkbox"/> # Kioskos <input type="checkbox"/> # Vegetacion | <input type="checkbox"/> Presencia de características paisajísticas memorables (imaginabilidad) <input type="checkbox"/> # Elementos <input type="checkbox"/> # Elemento 1: <input type="checkbox"/> # Elemento 2: <input type="checkbox"/> # Elemento 3: |
| Presencia de espacios de sombra y refugio | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input checked="" type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> # Árboles <input checked="" type="checkbox"/> # Mobiliario U | <input type="checkbox"/> Densidad de elementos en la acera/calle que proporcionan complejidad sensorial <input type="checkbox"/> # Elementos <input type="checkbox"/> # Elemento 1: <input type="checkbox"/> # Elemento 2: <input type="checkbox"/> # Elemento 3: |
| Elementos de diseño que desalientan el uso del espacio | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input checked="" type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> # Elementos <input type="checkbox"/> # Elemento 1: <input type="checkbox"/> # Elemento 2: <input type="checkbox"/> # Elemento 3: | <input type="checkbox"/> Observaciones |
| Observaciones: | | | |
| ANEXOS: FOTOGRAFIAS | | | |
| | | | |

Figura 55. Ficha de observacion resultados espacio vivido - miercoles 03:00 pm.

| UBICACIÓN | | FICHA DE OBSERVACION | |
|--|---|---|--|
| | PROVINCIA | TUNGURAHUA | RESPONSABLE |
| | CANTON | AMBAATO | RAFAEL SEBASTIAN ORTIZ EUGENIO |
| | PARROQUIA | HUACHI LORETO | |
| | ZONA DE ESTUDIO | | |
| Avenida Los Andes tramo entre Av. 12 de noviembre y Av. El Rey | | FIRMA | |
| DIA | MIERCOLES | HORA | 3:30 p.m. |
| 1 - INCLUSIVIDAD | | 2 - ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS | |
| Diversidad - Composicional | | Uso del Espacio | |
| Presencia de personas de diversas edades. | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Adultos mayores <input type="checkbox"/> Adolescentes <input type="checkbox"/> Niños | <input type="checkbox"/> Presencia de comunidades reunidas en lugares terciarios <input type="checkbox"/> Flexibilidad del espacio para adaptarse a las necesidades del usuario |
| Presencia de personas de diferentes géneros | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Hombre <input checked="" type="checkbox"/> H/LGBT | <input type="checkbox"/> En parte <input checked="" type="checkbox"/> Moderado <input type="checkbox"/> Muy flexible |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Clase Baja <input type="checkbox"/> Clase Media <input type="checkbox"/> Clase Alta | <input type="checkbox"/> Disponibilidad de comida dentro o en los bordes del espacio <input type="checkbox"/> Ninguna <input type="checkbox"/> Muy poca <input type="checkbox"/> Moderada <input type="checkbox"/> Mucha |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Clase Baja <input checked="" type="checkbox"/> Clase Media <input type="checkbox"/> Clase Alta | <input type="checkbox"/> Adentro <input type="checkbox"/> Afuera |
| Presencia de personas con capacidades físicas diversas | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> MInusvalía física <input type="checkbox"/> MInusvalía psíquica <input type="checkbox"/> MInusvalía sensorial | <input type="checkbox"/> Conexión visual y física y apertura a calles o espacio adyacentes <input type="checkbox"/> Ninguna <input type="checkbox"/> Buena |
| Uso del Espacio | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Grupos <input type="checkbox"/> Espacios Usados | <input type="checkbox"/> Condición física y mantenimiento adecuado al espacio. <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/> Regular |
| Gama de actividades y comportamientos | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Grupos <input type="checkbox"/> Espacios Usados | <input type="checkbox"/> Calidad de la iluminación en el espacio después del anochecer <input type="checkbox"/> Muy pobre <input type="checkbox"/> Buena |
| Características del espacio | | 3 - SEGURIDAD | |
| Lugares para sentarse sin pagar por bienes y servicios | | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Frecuencia de mant. |
| Otros muebles y artefactos en el espacio | | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Frecuencia de mant. |
| Presencia de espacios de sombra y refugio | | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Frecuencia de mant. |
| Elementos de diseño que desalientan el uso del espacio | | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Frecuencia de mant. |
| Observaciones | | Observaciones | |
| ANEXOS: FOTOGRAFÍAS | | | |
| | | | |

Figura 56. Ficha de observacion resultados espacio vivido - miercoles 08:30 pm.

| UBICACIÓN | | FICHA DE OBSERVACION | |
|--|---|---|--|
| | PROVINCIA | TUNGURAHUA | RESPONSABLE |
| | CANTON | AMBAATO | RAFAEL SEBASTIAN ORTIZ EUGENIO |
| | PARROQUIA | HUACHI LORETO | |
| | ZONA DE ESTUDIO | | |
| Avenida Los Andes tramo entre Av. 12 de noviembre y Av. El Rey | | FIRMA | |
| DIA | MIERCOLES | HORA | 9:30 p.m. |
| 1 - INCLUSIVIDAD | | 2 - ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS | |
| Diversidad - Composicional | | Uso del Espacio | |
| Presencia de personas de diversas edades. | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Adultos mayores <input checked="" type="checkbox"/> Adolescentes <input type="checkbox"/> Niños | <input type="checkbox"/> Presencia de comunidades reunidas en lugares terciarios <input type="checkbox"/> Flexibilidad del espacio para adaptarse a las necesidades del usuario |
| Presencia de personas de diferentes géneros | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Mujeres <input type="checkbox"/> Hombre <input checked="" type="checkbox"/> H/LGBT | <input type="checkbox"/> En parte <input checked="" type="checkbox"/> Moderado <input type="checkbox"/> Muy flexible |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Clase Baja <input type="checkbox"/> Clase Media <input checked="" type="checkbox"/> Clase Alta | <input type="checkbox"/> Disponibilidad de comida dentro o en los bordes del espacio <input type="checkbox"/> Ninguna <input type="checkbox"/> Muy poca <input type="checkbox"/> Moderada <input type="checkbox"/> Mucha |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Clase Baja <input checked="" type="checkbox"/> Clase Media <input type="checkbox"/> Clase Alta | <input type="checkbox"/> Adentro <input type="checkbox"/> Afuera |
| Presencia de personas con capacidades físicas diversas | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> MInusvalía física <input type="checkbox"/> MInusvalía psíquica <input type="checkbox"/> MInusvalía sensorial | <input type="checkbox"/> Conexión visual y física y apertura a calles o espacio adyacentes <input type="checkbox"/> Ninguna <input type="checkbox"/> Buena |
| Uso del Espacio | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Grupos <input type="checkbox"/> Espacios Usados | <input type="checkbox"/> Condición física y mantenimiento adecuado al espacio. <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/> Regular |
| Gama de actividades y comportamientos | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Grupos <input type="checkbox"/> Espacios Usados | <input type="checkbox"/> Calidad de la iluminación en el espacio después del anochecer <input type="checkbox"/> Muy pobre <input type="checkbox"/> Buena |
| Características del espacio | | 3 - SEGURIDAD | |
| Lugares para sentarse sin pagar por bienes y servicios | | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Frecuencia de mant. |
| Otros muebles y artefactos en el espacio | | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Frecuencia de mant. |
| Presencia de espacios de sombra y refugio | | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Frecuencia de mant. |
| Elementos de diseño que desalientan el uso del espacio | | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input type="checkbox"/> Algunas partes <input type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Frecuencia de mant. |
| Observaciones | | Observaciones | |
| ANEXOS: FOTOGRAFÍAS | | | |
| | | | |

Figura 57. Ficha de observacion resultados espacio vivido - sabado 08:00 am.



| FICHA DE OBSERVACION | | | |
|--|----------------------|--|-----------------------|
| UBICACION | | PROVINCIA | TUNGURAHUA |
| CANTON | | AMBATO | |
| PARRQUIUA | | HUACHI LORETO | |
| ZONA DE ESTUDIO | | FIRMA | |
|  | | Rafael Sebastian Ortiz Eugenio | |
| Avenida Los Andes tramo entre Av. 12 de noviembre y Av. El Rey | | | |
| DIA | | SABADO | |
| HORA | | 8:00 a. m. | |
| 1- INCLUSIVIDAD | | 2- ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS | |
| Densidad - Campo social | | Uso del Espacio | |
| 0= Muy limitada | # Adultos mayores | 0= Ninguna | # Comunes |
| 1= Baja | # Adultos | 1= Una | # Etnias |
| 2= Media | # Adolescentes | 2= Dos | |
| 3= Alta | # Niños | 3= Algunas | |
| Presencia de personas de diversas edades. | | Presencia de comunidades reunidas en lugares terciarios | |
| 0= Muy limitada | # Mujeres | 0= Ninguna | % Espacios flexibles |
| 1= Baja | # Hombre | 1= En parte | % Espacios rigidos |
| 2= Media | # LGBT | 2= Moderado | |
| 3= Alta | | 3= Muy flexible | |
| Presencia de personas de diferentes generos | | Flexibilidad del espacio para adaptarse a las necesidades del usuario | |
| 0= Muy limitada | # Clase Baja | 0= Ninguna | # Adentro |
| 1= Baja | # Clase Media | 1= Muy poca | # Afuera |
| 2= Media | # Clase Alta | 2= Moderada | |
| 3= Alta | | 3= Mucha | |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | | Disponibilidad de comida dentro o en los bordes del espacio | |
| 0= Muy limitada | # Clase Baja | 3- SEGURIDAD | |
| 1= Baja | # Clase Media | Características del espacio | |
| 2= Media | # Clase Alta | 0= Muy pobre | #% Apertura edilicias |
| 3= Alta | | 1= Cierta medida | # Calles vehiculos |
| Presencia de personas con capacidades físicas diversas | | Conexión visual y física y apertura a calles o espacio adyacentes | # Calles peatonales |
| 0= Muy limitada | # Minusvala fisica | 0= Ninguna | # Bueno |
| 1= Baja | # Minusvala psiquica | 1= Algunas partes | # Malo |
| 2= Media | # Minusvala sensoral | 2= Mayor parte | # Regular |
| 3= Alta | | 3= Mucha | # Frecuencia de mant. |
| Uso del Espacio | | Calidad de la iluminación en el espacio después del anochecer | |
| 0= Muy limitada | # Grupos | 0= Muy pobre | # Bueno |
| 1= Baja | # Espacios Usados | 1= Algo | # Malo |
| 2= Media | | 2= Mayor parte | # Regular |
| 3= Alta | | 3= Muy iluminado | # Frecuencia de mant. |
| Gama de actividades y comportamientos | | Presencia de cámaras de vigilancia, guardias de seguridad, guías, acomodadores, etc. | |
| 0= Muy limitada | # Espacios Usados | 0= Ninguno | # Elementos |
| 1= Baja | | 1= Algunos | # Elemento 1: |
| 2= Media | | 2= Moderados | # Elemento 2: |
| 3= Alta | | 3= Muchos | # Elemento 3: |
| Características del espacio | | Densidad de elementos en la acera/calle que proporcione comodidad sensoral | |
| 0= Ninguno | # Asientos | 0= Ninguno | # Elementos |
| 1= Pocos | | 1= Muy poca | % Espacios libres |
| 2= Algunas partes | | 2= Moderada | |
| 3= Muchas partes | | 3= Alta | |
| Lugares para sentarse sin pagar por bienes y servicios | | Observaciones | |
| 0= Ninguno | # Jardinerias | | |
| 1= Pocos | # Basureros | | |
| 2= Algunas partes | # Kioskos | | |
| 3= Muchas partes | # Vegetacion | | |
| Otros muebles y artefactos en el espacio | | | |
| 0= Ninguno | # Mobiliario U | | |
| 1= Pocos | | | |
| 2= Algunas partes | | | |
| 3= Muchas partes | | | |
| Presencia de espacios de sombra y refugio | | | |
| 0= Ninguno | # Elemento: | | |
| 1= Pocos | # Problema: | | |
| 2= Algunas partes | # Problema: | | |
| 3= Muchas partes | | | |
| Elementos de diseño que desalientan el uso del espacio | | | |
| 0= Ninguno | | | |
| 1= Pocos | | | |
| 2= Algunas partes | | | |
| 3= Muchas partes | | | |
| Observaciones | | | |
| ANEXOS: FOTOGRAFIAS | | | |
|  | | | |

Figura 58. Ficha de observacion resultados espacio vivido - sabado 02:00 pm.



| FICHA DE OBSERVACION | | | |
|---|----------------------|--|-----------------------|
| UBICACION | | PROVINCIA | TUNGURAHUA |
| CANTON | | AMBATO | |
| PARRQUIUA | | HUACHI LORETO | |
| ZONA DE ESTUDIO | | FIRMA | |
|  | | Rafael Sebastian Ortiz Eugenio | |
| Avenida Los Andes tramo entre Av. 12 de noviembre y Av. El Rey | | | |
| DIA | | SABADO | |
| HORA | | 2:00 p. m. | |
| 1- INCLUSIVIDAD | | 2- ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS | |
| Densidad - Campo social | | Uso del Espacio | |
| 0= Muy limitada | # Adultos mayores | 0= Ninguna | # Comunes |
| 1= Baja | # Adultos | 1= Una | # Etnias |
| 2= Media | # Adolescentes | 2= Dos | |
| 3= Alta | # Niños | 3= Algunas | |
| Presencia de personas de diversas edades. | | Presencia de comunidades reunidas en lugares terciarios | |
| 0= Muy limitada | # Mujeres | 0= Ninguna | % Espacios flexibles |
| 1= Baja | # Hombre | 1= En parte | % Espacios rigidos |
| 2= Media | # LGBT | 2= Moderado | |
| 3= Alta | | 3= Muy flexible | |
| Presencia de personas de diferentes generos | | Flexibilidad del espacio para adaptarse a las necesidades del usuario | |
| 0= Muy limitada | # Clase Baja | 0= Ninguna | # Adentro |
| 1= Baja | # Clase Media | 1= Muy poca | # Afuera |
| 2= Media | # Clase Alta | 2= Moderada | |
| 3= Alta | | 3= Mucha | |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | | Disponibilidad de comida dentro o en los bordes del espacio | |
| 0= Muy limitada | # Clase Baja | 3- SEGURIDAD | |
| 1= Baja | # Clase Media | Características del espacio | |
| 2= Media | # Clase Alta | 0= Muy pobre | #% Apertura edilicias |
| 3= Alta | | 1= Cierta medida | # Calles vehiculos |
| Presencia de personas con capacidades físicas diversas | | Conexión visual y física y apertura a calles o espacio adyacentes | # Calles peatonales |
| 0= Muy limitada | # Minusvala fisica | 0= Ninguna | # Bueno |
| 1= Baja | # Minusvala psiquica | 1= Algunas partes | # Malo |
| 2= Media | # Minusvala sensoral | 2= Mayor parte | # Regular |
| 3= Alta | | 3= Mucha | # Frecuencia de mant. |
| Uso del Espacio | | Calidad de la iluminación en el espacio después del anochecer | |
| 0= Muy limitada | # Grupos | 0= Muy pobre | # Bueno |
| 1= Baja | # Espacios Usados | 1= Algo | # Malo |
| 2= Media | | 2= Mayor parte | # Regular |
| 3= Alta | | 3= Muy iluminado | # Frecuencia de mant. |
| Gama de actividades y comportamientos | | Presencia de cámaras de vigilancia, guardias de seguridad, guías, acomodadores, etc. | |
| 0= Muy limitada | # Espacios Usados | 0= Ninguno | # Elementos |
| 1= Baja | | 1= Algunos | # Elemento 1: |
| 2= Media | | 2= Moderados | # Elemento 2: |
| 3= Alta | | 3= Muchos | # Elemento 3: |
| Características del espacio | | Densidad de elementos en la acera/calle que proporcione comodidad sensoral | |
| 0= Ninguno | # Asientos | 0= Ninguno | # Elementos |
| 1= Pocos | | 1= Muy poca | % Espacios libres |
| 2= Algunas partes | | 2= Moderada | |
| 3= Muchas partes | | 3= Alta | |
| Lugares para sentarse sin pagar por bienes y servicios | | Observaciones | |
| 0= Ninguno | # Jardinerias | | |
| 1= Pocos | # Basureros | | |
| 2= Algunas partes | # Kioskos | | |
| 3= Muchas partes | # Vegetacion | | |
| Otros muebles y artefactos en el espacio | | | |
| 0= Ninguno | # Mobiliario U | | |
| 1= Pocos | | | |
| 2= Algunas partes | | | |
| 3= Muchas partes | | | |
| Presencia de espacios de sombra y refugio | | | |
| 0= Ninguno | # Elemento: | | |
| 1= Pocos | # Problema: | | |
| 2= Algunas partes | # Problema: | | |
| 3= Muchas partes | | | |
| Elementos de diseño que desalientan el uso del espacio | | | |
| 0= Ninguno | | | |
| 1= Pocos | | | |
| 2= Algunas partes | | | |
| 3= Muchas partes | | | |
| Observaciones | | | |
| ANEXOS: FOTOGRAFIAS | | | |
|  | | | |

Figura 59. Ficha de observacion resultados espacio vivido - sabado 07:00 pm.

| FICHA DE OBSERVACION | | | |
|--|--|---|------------|
| UBICACION | | PROVINCIA | TUNGURAHUA |
| CANTON | | AMBATO | |
| PARROQUIA | | HUALCHI LORETO | |
| ZONA DE ESTUDIO | | FIRMA | |
| Avenida Los Andes, tramo entre Av. 12 de noviembre y Av. El Rey | | | |
| DIA | | SABADO | |
| HORA | | 7:00 p.m. | |
| 1- INCLUSIVIDAD | | 2- ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS | |
| Diversidad - Campo social | | | |
| Uso del Espacio | | Uso del Espacio | |
| Presencia de personas de diversas edades. | | Presencia de comunidades reunidas en lugares terciarios | |
| 0= Muy limitada 1= Baja 2= Media 3= Alta | | 0= Ninguna 1= Una 2= Dos 3= Algunas | |
| # Adultos mayores # Adolescentes # Niños | | # Comensales # Étnias | |
| Presencia de personas de diferentes géneros | | Flexibilidad del espacio para adaptarse a las necesidades del usuario | |
| 0= Muy limitada 1= Baja 2= Media 3= Alta | | 0= Ninguna 1= En parte 2= Moderado 3= Muy flexible | |
| # Mujeres # Hombre # LGBT | | % Espacios flexibles % Espacios rígidos | |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | | Disponibilidad de comida dentro o en los bordes del espacio | |
| 0= Muy limitada 1= Baja 2= Media 3= Alta | | 0= Ninguna 1= Muy poca 2= Moderada 3= Mucha | |
| # Clase Baja # Clase Media # Clase Alta | | # Adentro # Afuera | |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | | Disponibilidad de comida dentro o en los bordes del espacio | |
| 0= Muy limitada 1= Baja 2= Media 3= Alta | | 0= Ninguna 1= Muy poca 2= Moderada 3= Mucha | |
| # Clase Baja # Clase Media # Clase Alta | | # Adentro # Afuera | |
| Presencia de personas con capacidades físicas diversas | | Conexión visual y física y apertura a calles o espacio adyacentes | |
| 0= Muy limitada 1= Baja 2= Media 3= Alta | | 0= Ninguna 1= Cierta medida 2= Moderada 3= Muy buena | |
| # Minusvalía física # Minusvalía psíquica # Minusvalía sensorial | | # Buena # Mala # Regular # Frecuencia de mant. | |
| Uso del Espacio | | Condicción física y mantenimiento adecuado al espacio. | |
| 0= Muy limitada 1= Baja 2= Media 3= Alta | | 0= Ninguna 1= Mayor parte 2= Mayor parte 3= Mayor parte | |
| # Grupos # Espacios Usados | | Calidad de la iluminación en el espacio después del anochecer | |
| Gama de actividades y comportamientos | | 0= Ninguna 1= Algo 2= Mayor parte 3= Mayor parte | |
| 0= Muy limitada 1= Baja 2= Media 3= Alta | | # Bueno # Regular # Mala # Frecuencia de mant. | |
| # Grupos # Espacios Usados | | Presencia de cámaras de vigilancia, guardias de seguridad, guías, acomodadores, etc. | |
| 0= Ninguna 1= Pocos 2= Algunas partes 3= Muchas partes | | 0= Ninguno 1= Algunos 2= Moderados 3= Muchos | |
| # Jardinerías # Basureros # Ruidos | | Presencia de características arquitectónicas o psicológicas memorables (imaginabilidad) | |
| 0= Ninguna 1= Pocos 2= Algunas partes 3= Muchas partes | | 0= Ninguno 1= Algunos 2= Moderados 3= Muchos | |
| # Vegetación # Mobiliario U | | Densidad de elementos en la zona/calle que proporcionan complejidad sensorial | |
| 0= Ninguna 1= Pocos 2= Algunas partes 3= Muchas partes | | 0= Ninguno 1= Muy poca 2= Moderada 3= Alta | |
| # Elemento: # Problema: # Elemento: # Problema: | | Observaciones | |
| Observaciones | | Observaciones | |
| ANEXOS: FOTOGRAFIAS | | | |
| | | | |

Figura 60. Ficha de observacion resultados espacio vivido - domingo 09:00 am.

| FICHA DE OBSERVACION | | | |
|--|--|---|------------|
| UBICACION | | PROVINCIA | TUNGURAHUA |
| CANTON | | AMBATO | |
| PARROQUIA | | HUALCHI LORETO | |
| ZONA DE ESTUDIO | | FIRMA | |
| Avenida Los Andes, tramo entre Av. 12 de noviembre y Av. El Rey | | | |
| DIA | | DOMINGO | |
| HORA | | 9:00 a.m. | |
| 1- INCLUSIVIDAD | | 2- ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS | |
| Diversidad - Campo social | | | |
| Uso del Espacio | | Uso del Espacio | |
| Presencia de personas de diversas edades. | | Presencia de comunidades reunidas en lugares terciarios | |
| 0= Muy limitada 1= Baja 2= Media 3= Alta | | 0= Ninguna 1= Una 2= Dos 3= Algunas | |
| # Adultos mayores # Adolescentes # Niños | | # Comensales # Étnias | |
| Presencia de personas de diferentes géneros | | Flexibilidad del espacio para adaptarse a las necesidades del usuario | |
| 0= Muy limitada 1= Baja 2= Media 3= Alta | | 0= Ninguna 1= En parte 2= Moderado 3= Muy flexible | |
| # Mujeres # Hombre # LGBT | | % Espacios flexibles % Espacios rígidos | |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | | Disponibilidad de comida dentro o en los bordes del espacio | |
| 0= Muy limitada 1= Baja 2= Media 3= Alta | | 0= Ninguna 1= Muy poca 2= Moderada 3= Mucha | |
| # Clase Baja # Clase Media # Clase Alta | | # Adentro # Afuera | |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | | Disponibilidad de comida dentro o en los bordes del espacio | |
| 0= Muy limitada 1= Baja 2= Media 3= Alta | | 0= Ninguna 1= Muy poca 2= Moderada 3= Mucha | |
| # Clase Baja # Clase Media # Clase Alta | | # Adentro # Afuera | |
| Presencia de personas con capacidades físicas diversas | | Conexión visual y física y apertura a calles o espacio adyacentes | |
| 0= Muy limitada 1= Baja 2= Media 3= Alta | | 0= Ninguna 1= Cierta medida 2= Moderada 3= Muy buena | |
| # Minusvalía física # Minusvalía psíquica # Minusvalía sensorial | | # Buena # Mala # Regular # Frecuencia de mant. | |
| Uso del Espacio | | Condicción física y mantenimiento adecuado al espacio. | |
| 0= Muy limitada 1= Baja 2= Media 3= Alta | | 0= Ninguna 1= Mayor parte 2= Mayor parte 3= Mayor parte | |
| # Grupos # Espacios Usados | | Calidad de la iluminación en el espacio después del anochecer | |
| Gama de actividades y comportamientos | | 0= Ninguna 1= Algo 2= Mayor parte 3= Mayor parte | |
| 0= Muy limitada 1= Baja 2= Media 3= Alta | | # Bueno # Regular # Mala # Frecuencia de mant. | |
| # Grupos # Espacios Usados | | Presencia de cámaras de vigilancia, guardias de seguridad, guías, acomodadores, etc. | |
| 0= Ninguna 1= Pocos 2= Algunas partes 3= Muchas partes | | 0= Ninguno 1= Algunos 2= Moderados 3= Muchos | |
| # Jardinerías # Basureros # Ruidos | | Presencia de características arquitectónicas o psicológicas memorables (imaginabilidad) | |
| 0= Ninguna 1= Pocos 2= Algunas partes 3= Muchas partes | | 0= Ninguno 1= Algunos 2= Moderados 3= Muchos | |
| # Vegetación # Mobiliario U | | Densidad de elementos en la zona/calle que proporcionan complejidad sensorial | |
| 0= Ninguna 1= Pocos 2= Algunas partes 3= Muchas partes | | 0= Ninguno 1= Muy poca 2= Moderada 3= Alta | |
| # Elemento: # Problema: # Elemento: # Problema: | | Observaciones | |
| Observaciones | | Observaciones | |
| ANEXOS: FOTOGRAFIAS | | | |
| | | | |

Figura 61. Ficha de observacion resultados espacio vivido - domingo 04:00 pm.

| FICHA DE OBSERVACION | | | | |
|--|--|--|---|-----------|
| UBICACION | PROVINCIA | TUNGURAHUA | RESPONSABLE | |
| | CANTON | AMBATO | RAFAEL SEBASTIAN ORTIZ EUGENIO | |
| | PARROQUIA | HUACHI LORETO | | |
| | ZONA DE ESTUDIO | | | |
| | Avenida Los Andes tramo entre Av. 12 de noviembre y Av. El Rey | | | |
| | DIA | DOMINGO | HORA | 4:00 p.m. |
| 1- INCLUSIVIDAD | | 2- ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS | | |
| Diversidad - Campo social | | Uso del Espacio | | |
| Presencia de personas de diversas edades. | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input checked="" type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Ninguna <input type="checkbox"/> Adultos mayores <input checked="" type="checkbox"/> Adolescentes <input type="checkbox"/> Niños | <input type="checkbox"/> Comunitarios <input type="checkbox"/> Etnias <input type="checkbox"/> Algunos | |
| Presencia de personas de diferentes generos | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input checked="" type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Mujeres <input type="checkbox"/> Hombre <input checked="" type="checkbox"/> BICIT | <input type="checkbox"/> % Espacios flexibles <input type="checkbox"/> % Espacios rígidos | |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input checked="" type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Clase Baja <input checked="" type="checkbox"/> Clase Media <input type="checkbox"/> Clase Alta | <input type="checkbox"/> En parte <input checked="" type="checkbox"/> Moderado <input type="checkbox"/> Muy flexible | |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input checked="" type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Clase Baja <input checked="" type="checkbox"/> Clase Media <input type="checkbox"/> Clase Alta | <input type="checkbox"/> Adentro <input checked="" type="checkbox"/> Afuera | |
| Presencia de personas con capacidades físicas diversas | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input checked="" type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Clase Baja <input checked="" type="checkbox"/> Clase Media <input type="checkbox"/> Clase Alta | <input type="checkbox"/> Muy pobre <input type="checkbox"/> Buena | |
| 3- SEGURIDAD | | | | |
| Uso del Espacio | | Características del espacio | | |
| Gama de actividades y comportamientos | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input checked="" type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Grupos <input checked="" type="checkbox"/> Espacios Usados | <input type="checkbox"/> % Apertura a edificios <input type="checkbox"/> Calles vehiculares <input type="checkbox"/> Calles peatonales <input type="checkbox"/> Otros: | |
| 4- CONFORT | | Características del espacio | | |
| Lugares para sentarse sin pagar por bienes y servicios | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input checked="" type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Asientos <input checked="" type="checkbox"/> Bancos | <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Frecuencia de mant. | |
| Otros muebles y artefactos en el espacio | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input checked="" type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Jardinerías <input type="checkbox"/> Basureros <input type="checkbox"/> Kioskos <input type="checkbox"/> Vegetación | <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Frecuencia de mant. | |
| Presencia de espacios de sombra y refugio | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input checked="" type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Bancos <input type="checkbox"/> Jardinerías <input type="checkbox"/> Kioskos <input type="checkbox"/> Vegetación | <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Frecuencia de mant. | |
| Elementos de diseño que desvirtúan el uso del espacio | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input checked="" type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Elemento: Problema: Elemento: Problema: | <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Frecuencia de mant. | |
| Observaciones | | | | |
| ANEXOS: FOTOGRAFIAS | | | | |
| | | | | |

Figura 62. Ficha de observacion resultados espacio vivido - domingo 07:00 pm.

| FICHA DE OBSERVACION | | | | |
|--|--|--|---|-----------|
| UBICACION | PROVINCIA | TUNGURAHUA | RESPONSABLE | |
| | CANTON | AMBATO | RAFAEL SEBASTIAN ORTIZ EUGENIO | |
| | PARROQUIA | HUACHI LORETO | | |
| | ZONA DE ESTUDIO | | | |
| | Avenida Los Andes tramo entre Av. 12 de noviembre y Av. El Rey | | | |
| | DIA | DOMINGO | HORA | 7:00 p.m. |
| 1- INCLUSIVIDAD | | 2- ACTIVIDADES SIGNIFICATIVAS | | |
| Diversidad - Campo social | | Uso del Espacio | | |
| Presencia de personas de diversas edades. | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input checked="" type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Adultos mayores <input type="checkbox"/> Adultos <input checked="" type="checkbox"/> Adolescentes <input type="checkbox"/> Niños | <input type="checkbox"/> Comunitarios <input type="checkbox"/> Etnias <input type="checkbox"/> Algunos | |
| Presencia de personas de diferentes generos | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input checked="" type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Mujeres <input type="checkbox"/> Hombre <input checked="" type="checkbox"/> BICIT | <input type="checkbox"/> % Espacios flexibles <input type="checkbox"/> % Espacios rígidos | |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input checked="" type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Clase Baja <input checked="" type="checkbox"/> Clase Media <input type="checkbox"/> Clase Alta | <input type="checkbox"/> En parte <input checked="" type="checkbox"/> Moderado <input type="checkbox"/> Muy flexible | |
| Presencia de personas de diversas clases sociales | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input checked="" type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Clase Baja <input checked="" type="checkbox"/> Clase Media <input type="checkbox"/> Clase Alta | <input type="checkbox"/> Adentro <input checked="" type="checkbox"/> Afuera | |
| Presencia de personas con capacidades físicas diversas | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input checked="" type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Clase Baja <input checked="" type="checkbox"/> Clase Media <input type="checkbox"/> Clase Alta | <input type="checkbox"/> Muy pobre <input type="checkbox"/> Buena | |
| 3- SEGURIDAD | | | | |
| Uso del Espacio | | Características del espacio | | |
| Gama de actividades y comportamientos | <input type="checkbox"/> Muy limitada <input type="checkbox"/> Baja <input checked="" type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta | <input type="checkbox"/> Grupos <input checked="" type="checkbox"/> Espacios Usados | <input type="checkbox"/> % Apertura a edificios <input type="checkbox"/> Calles vehiculares <input type="checkbox"/> Calles peatonales <input type="checkbox"/> Otros: | |
| 4- CONFORT | | Características del espacio | | |
| Lugares para sentarse sin pagar por bienes y servicios | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input checked="" type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Asientos <input checked="" type="checkbox"/> Bancos | <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Frecuencia de mant. | |
| Otros muebles y artefactos en el espacio | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input checked="" type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Jardinerías <input type="checkbox"/> Basureros <input type="checkbox"/> Kioskos <input type="checkbox"/> Vegetación | <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Frecuencia de mant. | |
| Presencia de espacios de sombra y refugio | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input checked="" type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Bancos <input type="checkbox"/> Jardinerías <input type="checkbox"/> Kioskos <input type="checkbox"/> Vegetación | <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Frecuencia de mant. | |
| Elementos de diseño que desvirtúan el uso del espacio | <input type="checkbox"/> Ninguno <input type="checkbox"/> Pocos <input checked="" type="checkbox"/> Muchas partes | <input type="checkbox"/> Elemento: Problema: Elemento: Problema: | <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Frecuencia de mant. | |
| Observaciones | | | | |
| ANEXOS: FOTOGRAFIAS | | | | |
| | | | | |

Figura 63. Ficha de entrevista O1.

Formato entrevista

Nombre: Monica Caisabanda

Empleo: Estilista

Introducción:

En la presente entrevista usted otorgara una calificación del 0 – 3 siguiendo la siguiente relación siendo:

0= nula presencia

1= Poco

2=Moderado

3= Bueno

1. ¿Con que frecuencia se desarrollan actividades o eventos sociales en la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | x | |

2. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 las adecuaciones realizadas en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

3. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la variedad de los negocios de la zona?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

4. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la presencia de diferentes personas con capacidades espaciales en la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

5. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, durante el día?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

6. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 5 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, al anochecer?

| | | | |
|---|----|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | xx | | |

7. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente al tráfico que existe en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | | |

8. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones y el mantenimiento de la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | x | |

9. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones de paradas de bus en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

10. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el atractivo de la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

11. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el interés o atractivo que genera la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| x | | | |

Figura 64. Ficha de entrevista O2.



Formato entrevista

Nombre: Judith Barrera

Empleo: Tienda

Introducción:

En la presente entrevista usted otorgará una calificación del 0 – 3 siguiendo la siguiente relación siendo:

0= nula presencia

1= Poco

2=Moderado

3= Bueno

1. ¿Con que frecuencia se desarrollan actividades o eventos sociales en la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

2. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 las adecuaciones realizadas en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

3. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la variedad de los negocios de la zona?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

4. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la presencia de diferentes personas con capacidades espaciales en la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

5. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, durante el día?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

6. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 5 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, al anochecer?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| X | | | |

3



7. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente al tráfico que existe en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

8. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones y el mantenimiento de la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

9. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones de paradas de bus en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

10. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el atractivo de la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

11. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el interés o atractivo que genera la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

4

Figura 65. Ficha de entrevista O3.



Formato entrevista

Nombre: Gabriel Palate

Empleo: Propietario de un Local

Introducción:

En la presente entrevista usted otorgara una calificación del 0 – 3 siguiendo la siguiente relación siendo:

0= nula presencia

1= Poco

2=Moderado

3= Bueno

1. ¿Con que frecuencia se desarrollan actividades o eventos sociales en la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

2. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 las adecuaciones realizadas en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| X | | | |

3. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la variedad de los negocios de la zona?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

4. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la presencia de diferentes personas con capacidades espaciales en la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

5. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, durante el día?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

6. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 5 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, al anochecer?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| X | | | |

5



7. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente al tráfico que existe en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

8. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones y el mantenimiento de la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

9. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones de paradas de bus en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

10. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el atractivo de la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| X | | | |

11. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el interés o atractivo que genera la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

6

Figura 66. Ficha de entrevista O4.



Formato entrevista

Nombre: Beatriz Torres

Empleo: Propietaria local

Introducción:

En la presente entrevista usted otorgará una calificación del 0 – 3 siguiendo la siguiente relación siendo:

0= nula presencia

1= Poco

2=Moderado

3= Bueno

1. ¿Con que frecuencia se desarrollan actividades o eventos sociales en la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| x | | | |

2. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 las adecuaciones realizadas en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

3. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la variedad de los negocios de la zona?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| x | | | |

4. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la presencia de diferentes personas con capacidades espaciales en la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | x | x |

5. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, durante el día?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | x | |

6. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 5 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, al anochecer?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

7



7. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente al tráfico que existe en la avenida?

| | | | |
|---|---|----|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | xx | |

8. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones y el mantenimiento de la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

9. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones de paradas de bus en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

10. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el atractivo de la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

11. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el interés o atractivo que genera la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

8

Figura 67. Ficha de entrevista O5.



Formato entrevista

Nombre: Carlos Chaglla

Empleo: Zapatero

Introducción:

En la presente entrevista usted otorgara una calificación del 0 – 3 siguiendo la siguiente relación siendo:

0= nula presencia

1= Poco

2=Moderado

3= Bueno

1. ¿Con que frecuencia se desarrollan actividades o eventos sociales en la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

2. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 las adecuaciones realizadas en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| X | | | |

3. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la variedad de los negocios de la zona?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| X | | | |

4. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la presencia de diferentes personas con capacidades espaciales - en la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

5. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, durante el día?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

6. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 5 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, al anochecer?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

7. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente al tráfico que existe en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| X | | | |

8. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones y el mantenimiento de la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

9. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones de paradas de bus en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

10. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el atractivo de la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

11. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el interés o atractivo que genera la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

Figura 68. Ficha de entrevista O6.



Formato entrevista

Nombre: Eduardo Salinas

Empleo: Conductor profesional - bus

Introducción:

En la presente entrevista usted otorgara una calificación del 0 – 3 siguiendo la siguiente relación siendo:

0= nula presencia

1= Poco

2=Moderado

3= Bueno

1. ¿Con que frecuencia se desarrollan actividades o eventos sociales en la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

2. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 las adecuaciones realizadas en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

3. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la variedad de los negocios de la zona?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| X | | | |

4. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la presencia de diferentes personas con capacidades especiales en la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

5. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, durante el día?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

6. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 5 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, al anochecer?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| X | | | |

7. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente al tráfico que existe en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

8. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones y el mantenimiento de la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

9. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones de paradas de bus en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

10. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el atractivo de la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

11. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el interés o atractivo que genera la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

Figura 69. Ficha de entrevista O7.



Formato entrevista

Nombre: Eduardo Salinas

Empleo: Conductor profesional - bus

Introducción:

En la presente entrevista usted otorgara una calificación del 0 – 3 siguiendo la siguiente relación siendo:

0= nula presencia

1= Poco

2=Moderado

3= Bueno

1. ¿Con que frecuencia se desarrollan actividades o eventos sociales en la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

2. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 las adecuaciones realizadas en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| X | | | |

3. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la variedad de los negocios de la zona?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| X | | | |

4. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la presencia de diferentes personas con capacidades espaciales en la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | | X |

5. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, durante el día?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

6. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 5 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, al anochecer?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

7. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente al tráfico que existe en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

8. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones y el mantenimiento de la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

9. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones de paradas de bus en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | X | | |

10. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el atractivo de la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | X | |

11. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el interés o atractivo que genera la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | | X |

Figura 70. Ficha de entrevista O8.



Formato entrevista

Nombre: Fanny Guerrero

Empleo: Empleado de farmacia

Introducción:

En la presente entrevista usted otorgara una calificación del 0 – 3 siguiendo la siguiente relación siendo:

0= nula presencia

1= Poco

2=Moderado

3= Bueno

1. ¿Con que frecuencia se desarrollan actividades o eventos sociales en la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | x | |

2. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 las adecuaciones realizadas en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | x | |

3. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la variedad de los negocios de la zona?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

4. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la presencia de diferentes personas con capacidades especiales en la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | x | |

5. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, durante el día?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | x | |

6. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 5 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, al anochecer?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | x | |

15



7. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente al tráfico que existe en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

8. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones y el mantenimiento de la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| x | | | |

9. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones de paradas de bus en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| x | x | | |

10. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el atractivo de la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

11. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el interés o atractivo que genera la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| x | | | |

16

Figura 71. Ficha de entrevista O9.

Formato entrevista

Nombre: Juan Chango

Empleo: Conductor de taxi

Introducción:

En la presente entrevista usted otorgara una calificación del 0 – 3 siguiendo la siguiente relación siendo:

0= nula presencia

1= Poco

2=Moderado

3= Bueno

1. ¿Con que frecuencia se desarrollan actividades o eventos sociales en la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

2. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 las adecuaciones realizadas en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

3. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la variedad de los negocios de la zona?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

4. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la presencia de diferentes personas con capacidades espaciales en la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

5. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, durante el día?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

6. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 5 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, al anochecer?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | x | |

7. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente al tráfico que existe en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | x | |

8. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones y el mantenimiento de la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | x | | |

9. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones de paradas de bus en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | x | |

10. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el atractivo de la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | x | |

11. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el interés o atractivo que genera la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| | | x | |

Figura 72. Ficha de entrevista IO.



Formato entrevista

Nombre: Sandra Brito

Empleo: Estilista

Introducción:

En la presente entrevista usted otorgará una calificación del 0 – 3 siguiendo la siguiente relación siendo:

0= nula presencia

1= Poco

2= Moderado

3= Bueno

1. ¿Con qué frecuencia se desarrollan actividades o eventos sociales en la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| x | | | |

2. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 las adecuaciones realizadas en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| x | | | |

3. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la variedad de los negocios de la zona?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| x | | | |

4. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 al 3 la presencia de diferentes personas con capacidades espaciales en la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| x | | | |

5. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, durante el día?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| x | | | |

6. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 5 la sensación de seguridad frente a la delincuencia que existe en la avenida, al anochecer?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| x | | | |

19



7. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 la sensación de seguridad frente al tráfico que existe en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| x | | | |

8. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones y el mantenimiento de la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| x | | | |

9. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 las condiciones de paradas de bus en la avenida?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| x | | | |

10. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el atractivo de la avenida Los Andes?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| x | | | |

11. ¿Cómo calificaría en la escala del 0 a 3 el interés o atractivo que genera la vía?

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 |
| x | | | |

20



Universidad Indoamérica

Ambato

Calle Bolívar 20-35 y Quito
(03) 2 421713 / 2421452

Quito

Machala y Sabanilla (Sector Cotacollao)
(02) 3998227 / 3998238
www.uti.edu.ec