



**Universidad
Indoamérica**

CARRERA DE ARQUITECTURA

MOVILIDAD

Peatonal y vehicular en la cabecera parroquial de Quisapincha, Ambato.

Daniel Benjamín Llumitasig Quinatoa



FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES
CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA

MOVILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR EN LA CEBECERA PARROQUIAL DE QUISAPINCHA, AMBATO.

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Arquitecto

Autor :

Daniel Benjamín Llumitasig Quinatoa.

Tutora :

Linda Elizabeth Miranda Paredes
AMBATO - ECUADOR
2025

AUTORIZACIÓN

del autor

Yo Daniel Benjamín Llumitasig Quinatoa, declaro ser autor del Trabajo de Integración Curricular con el nombre "MOVILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR EN LA CABECERA PARROQUIAL DE QUISAPINCHA, AMBATO", como requisito para optar al grado de Arquitecto y autorizo al Sistema de Bibliotecas de la Universidad Tecnológica Indoamérica, para que con fines netamente académicos divulgue esta obra a través del Repositorio Digital Institucional (RDI-UTI).

Los usuarios del RDI-UTI podrán consultar el contenido de este trabajo en las redes de información del país y del exterior, con las cuales la Universidad tenga convenios. La Universidad Tecnológica Indoamérica no se hace responsable por el plagio o copia del contenido parcial o total de este trabajo. Del mismo modo, acepto que los Derechos de Autor, Morales y Patrimoniales, sobre esta obra, serán compartidos entre mi persona y la Universidad Tecnológica Indoamérica, y que no tramitaré la publicación de esta obra en ningún otro medio, sin autorización expresa de la misma. En caso de que exista el potencial de generación de beneficios económicos o patentes, producto de este trabajo, acepto que se deberán firmar convenios específicos adicionales, donde se acuerden los términos de adjudicación de dichos beneficios. Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Ambato, a los 22 días del mes de julio de 2025, firmo conforme:

Daniel Benjamín Llumitasig Quinatoa
1804988580

DECLARACIÓN

de autenticidad

Quien suscribe, declaro que los contenidos y los resultados obtenidos en el presente trabajo de integración curricular con el tema: "MOVILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR EN LA CEBECERA PARROQUIAL DE QUISAPINCHA, AMBATO", 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, 22 de julio de 2025

Daniel Benjamín Llumitasig Quinatoa
1804988580

APROBACIÓN

del tutor

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Integración Curricular "MOVILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR EN LA CABECERA PARROQUIAL DE QUISAPINCHA, AMBATO" presentado por DANIEL BENJAMÍN LLUMITASIG QUINATOA, 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, 22 de julio de 2025.

Linda Elizabeth Miranda Paredes
1801591817

CERTIFICACIÓN

de lector

El trabajo de Integración Curricular sobre el tema: "MOVILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR EN LA CABECERA PARROQUIAL DE QUISAPINCHA, AMBATO", ha sido recibido y leído, por lo cual se certifica que puede continuar con el proceso de sustentación.

Ambato, 7 de noviembre de 2025

Claudia Rafaela Balseca Clavijo
1803698834

Paola Velasco Espín
1803271723

DEDICATORIA

Agradezco en primer lugar a Dios, por darme la vida, la salud y la fortaleza para superar cada reto y por guiarme con su luz en los momentos de incertidumbre. Su presencia ha sido mi refugio y mi sostén, dándome la confianza para seguir adelante incluso cuando el camino parecía difícil.

A mis padres, por su amor incondicional, su ejemplo de perseverancia y su apoyo constante. Ellos me han enseñado a luchar con dignidad, a valorar cada esfuerzo y a mantenerme firme ante las adversidades. Sin sus enseñanzas y sacrificios, este logro no habría sido posible.

A mis abuelitos, por sus bendiciones, oraciones y por transmitirme la importancia de los valores y la unión familiar. Sus palabras llenas de sabiduría y su cariño han sido un faro que me ha acompañado en todo este recorrido.

Y con todo mi corazón, a mis hijos Dylan y Derek, la razón más grande de mis esfuerzos y el motor que me impulsó a culminar esta meta. Sus sonrisas, su ternura y su amor me han recordado cada día que vale la pena luchar por un futuro mejor. Este logro es para ustedes, para que sepan que los sueños se alcanzan con fe, trabajo y dedicación.

AGRADECIMIENTO

A Dios, por darme la vida, la salud y la fortaleza para llegar hasta aquí. A mi tutora, Arq. Linda Elizabeth Miranda Pérez, por su paciencia, guía y confianza en mi capacidad para llevar adelante este proyecto. Al GAD Parroquial de Quisapincha y a cada habitante que compartió su tiempo, sus historias y su visión de la comunidad; sin ustedes este trabajo no tendría alma. A mi familia, por su apoyo incondicional y por recordarme que los sueños se construyen con esfuerzo y amor. Y a todos aquellos que, de una u otra manera, aportaron un consejo, una palabra de aliento o una mano amiga durante este camino: este logro también es suyo.

RESUMEN

ejecutivo

El presente trabajo analiza las condiciones de movilidad peatonal y vehicular en la cabecera parroquial de Quisapincha, ubicada en el cantón Ambato, con el objetivo de identificar problemáticas de conectividad, accesibilidad y seguridad vial que afectan la dinámica cotidiana de sus habitantes. La investigación es de carácter cualitativo, la metodología aplicada se a partir de un enfoque cualitativo y territorial, se realizó un diagnóstico urbano mediante observación directa, entrevistas estructuradas y análisis de recorridos, identificando como principales conflictos la ausencia de infraestructura peatonal segura, la invasión del espacio público por el comercio informal, el débil control del tránsito vehicular y la falta de señalización y jerarquización vial. La propuesta se sustentó en los lineamientos del PDOT Ambato 2050, así como en normas técnicas nacionales como la Norma INEN OO4 e instrumentos de planificación como el PUGS y el Plan de Movilidad Sostenible. Además, se planteó estrategias para reconfigurar la red vial, garantizar la accesibilidad universal y priorizar al peatón en la estructura urbana, promoviendo un modelo de movilidad integral que articule los flujos comerciales, sociales y culturales del territorio. Este estudio busca aportar herramientas para la transformación progresiva del espacio urbano en Quisapincha, orientada hacia un entorno más seguro, funcional e inclusivo. En conclusión, la transformación del espacio urbano en la cabecera parroquial de Quisapincha demanda una planificación integral que se base en la comprensión de sus dinámicas territoriales, con un enfoque que garantice el uso equitativo del espacio público y responda a las necesidades reales de la población.

Como recomendación principal, se plantea desarrollar intervenciones graduales que prioricen al peatón, regulen de manera eficiente el uso del suelo y mejoren la infraestructura vial existente. Estas acciones permitirán avanzar hacia un entorno urbano más seguro, inclusivo y funcional para todos sus habitantes.

Accesibilidad universal: Diseño que permite a todas las personas, sin importar sus capacidades, usar espacios y servicios libremente.

Espacio público: Lugar abierto para todos, donde se comparte, circula y convive, fortaleciendo la vida comunitaria urbana.

Movilidad peatonal: Forma segura y cómoda de caminar por la ciudad, priorizando al peatón y su bienestar diario.

Planificación urbana: Organización de la ciudad para hacerla más funcional, sostenible y agradable para quienes la habitan.

Seguridad vial: Medidas que protegen a peatones, ciclistas y conductores, reduciendo riesgos y fomentando un tránsito más seguro.

ABSTRACT

This paper analyzes pedestrian and vehicular mobility conditions in the parish seat of Quisapincha, located in the Ambato canton, with the aim of identifying connectivity, accessibility, and road safety issues that affect the daily lives of its inhabitants. The research is qualitative in nature, and the methodology applied is based on a qualitative and territorial approach. An urban diagnosis was conducted through direct observation, structured interviews, and route analysis. The main conflicts were identified as the absence of safe pedestrian infrastructure, the invasion of public space by informal commerce, weak vehicular traffic control, and the lack of road signage and hierarchy. The proposal was based on the guidelines of the Ambato 2050 PDOT (Public Urban Development Plan) and national technical standards such as INEN Standard OO4, and planning instruments such as the PUGS (General Urban Development Plan) and the Sustainable Mobility Plan. In addition, strategies were proposed to reconfigure the road network, guarantee universal accessibility, and prioritize pedestrians within the urban structure, promoting a comprehensive mobility model that articulates the territory's commercial, social, and cultural flows. This study seeks to provide tools for the progressive transformation of urban space in Quisapincha, oriented toward a safer, more functional, and inclusive environment. In conclusion, the transformation of urban space in the parish seat of Quisapincha demands comprehensive planning based on an understanding of its territorial dynamics, with an approach that guarantees the equitable use of public space and responds to the real needs of the population.

The main recommendation is to develop gradual interventions that prioritize pedestrians, efficiently regulate land use, and improve the existing road infrastructure. These actions will allow us to move toward a safer, more inclusive, and functional urban environment for all its inhabitants.

Universal accessibility: Design that allows all people, regardless of their abilities, to use spaces and services freely.

Public space: Open place for everyone, where people share, circulate, and interact, strengthening urban community life.

Pedestrian mobility: Safe and comfortable way of walking through the city, prioritizing pedestrians and their daily well-being.

Urban planning: Organization of the city to make it more functional, sustainable, and pleasant for its inhabitants.

Road safety: Measures that protect pedestrians, cyclists, and drivers, reducing risks and promoting safer traffic.

ÍNDICE

de contenidos

CONTEXTUALIZACIÓN	12	PLAN DE RECOLECCION Y PROCESAMIENTO DE DATOS	21
MACRO:	12	UBICACIÓN	24
MESO:	12	ANÁLISIS CONTEXTO SOCIAL - ESPACIAL	24
MICRO:	12	USUARIOS	24
JUSTIFICACION	12	POBLACIÓN GENERAL DE AMBATO Y QUISAPINCHA	24
OBJETIVO GENERAL	13	DEMOGRAFÍA DE QUISAPINCHA	24
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	13	CRECIMIENTO POBLACIONAL	24
ESTADO DEL ARTE	15	ECONOMÍA DE QUISAPINCHA	25
MARCO TEORICO	16	TRADICIÓN Y CULTURA	25
LA SOSTENIBILIDAD COMO PRINCIPIO ESENCIAL DEL DESARROLLO	16	ANÁLISIS CONTEXTO FÍSICO	25
ACTUAL	16	ASOLEAMIENTO	25
LA SOSTENIBILIDAD EN LA ARQUITECTURA	16	PRECIPITACIÓN	25
ARQUITECTURA SOSTENIBLE	16	VIENTOS	25
BOSCO VERTICALE, MILÁN	16	TEMPERATURA	25
MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE:	16	HUMEDAD	26
POLÍTICAS DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	16	ANÁLISIS DE CONTEXTO URBANO	26
MOVILIDAD SOSTENIBLE	16	USO DE SUELO	26
MOVILIDAD SUSTENIBLE	17	NÚMERO DE PISOS POR NORMATIVA	26
MOVILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR:	17	LOTES CONSTRUIDOS	26
DIFERENCIA ENTRE MOVILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR	17	EQUIPAMIENTOS	27
MOVILIDAD ACTIVA Y MULTIMODALIDAD	17	EJES VIALES	27
MOVILIDAD PEATONAL:	17	AMENAZAS URBANAS	27
ELEMENTOS DE DISEÑO PEATONAL	17	TOPOGRAFÍA	27
SEGURIDAD VIAL Y CONFORT DEL PEATÓN	17	DESARROLLO OBJETIVO 1	28
MOVILIDAD PEATONAL	17	APLICACIÓN TÉCNICA #1: OBSERVACIÓN DIRECTA	28
EJES PEATONALES	17	APLICACIÓN TÉCNICA #2: ENTREVISTAS	33
PLANIFICACIÓN DEL TRÁNSITO Y JERARQUÍAS VIALES	17	DESARROLLO OBJETIVO 2	37
TRANSPORTE PÚBLICO VS. PRIVADO	18	APLICACIÓN TÉCNICA #3: ANÁLISIS DE CASOS DE ESTUDIO REFERENTES.	37
MOVILIDAD VEHICULAR	18	DESARROLLO OBJETIVO 3	42
MÉTODOS DE DIAGNOSTICO	18	APLICACIÓN TÉCNICA #4: TRIANGULACIÓN DE DATOS	42
CONCLUSIONES DEL MARCO TEÓRICO	18	COMPONENTE URBANO	42
MARCO LEGAL	18	CONCEPTO	47
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2021-2025	18	ZONIFICACIÓN	48
LEY ORGÁNICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, USO Y GESTIÓN DEL	18	DELIMITACIÓN ZONA 1	49
SUELO (LOOTUGS)	18	PLANOS ARQUITECTONICOS	50
LEY ORGÁNICA DE GESTIÓN AMBIENTAL	18	CORTES DE PLANTA TIPO 1	51
NORMATIVAS TÉCNICAS ECUATORIANAS	18	RENDERS	52
REGLAMENTO TÉCNICO ECUATORIANO INEN 1108	18	DELIMITACIÓN ZONA 2	53
CÓDIGOS ORGÁNICOS	18	PLANOS ARQUITECTONICOS DE PLANTA TIPO 2	54
CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y	18	CORTES DE PLANTA TIPO 2	55
DESCENTRALIZACIÓN (COOTAD)	18	RENDERS	56
NORMATIVA LOCAL SOBRE DISEÑO DE ESPACIOS PEATONALES	18	DELIMITACIÓN ZONA 3	57
MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ODS 11	19	PLANOS ARQUITECTONICOS DE PLANTA TIPO 3	58
ACCESIBILIDAD PEATONAL UNIVERSAL - LEY ORGÁNICA DE	19	CORTES DE PLANTA TIPO 3	59
DISCAPACIDADES (2012)	19	RENDERS	60
LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD	19	DETALLE CONSTRUCTIVO	61
VIAL (2019)	19	MATERIALES	63
LEYES ORGÁNICAS	19	CONCLUSIONES	64
LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD	19	RECOMENDACIONES	64
VIAL (LOTTTSV)	19	BIBLIOGRAFIA	71
DISEÑO METODOLÓGICO	21		
LÍNEA Y SUBLÍNEA DE INVESTIGACIÓN	21		
ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN	21		
MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN	21		
ALCANCES - NIVEL DE INVESTIGACIÓN	21		
POBLACIÓN Y MUESTRA	21		

ÍNDICE

de figuras

FIGURA 01. ESTADOO ACTUAL DE LAS VIAS EN EL BARRIO EN MIRADOR	12
FIGURA 02. VIAS SIN ECERAS EN EL BARRIO EL PANECILLO	12
FIGURA 03. DIAGRAMA DE ARBOL DE PROBLEMAS	13
FIGURA 04. COMPONENTES DEL ESPACIO URBANO Y LA MOVILIDAD INTEGRADA	15
FIGURA 05. DIAGRAMA CONCEPTUAL DE MOVILIDAD	16
FIGURA 06. ESQUEMA DE RED CONCEPTUAL	16
FIGURA 07. NATURALEZA EN EL DISEÑO URBANO BOSQUE	17
FIGURA 08. PIRAMIDE DE JERARQUIA DE MOVILIDAD	17
FIGURA 09. EJES VIALES SOSTENIBLES	17
FIGURA 10. EJE VIAL EN LA CIUDAD SOSTENIBLE	18
FIGURA 11. CONTEXTO	24
FIGURA 12. CONTEXTO QUISAPINCHA	24
FIGURA 13. PORCENTAJE DE POBLACION EN CRECIMIENTO	24
FIGURA 14. PORCENTAJE DE TRABAJOS EN QUISAPINCHA	25
FIGURA 15. FIESTAS DE QUISAPINCHA	25
FIGURA 16. DIAGRAMA DE ASOLEAMIENTO	25
FIGURA 17. HORAS DE LUZ NATURAL	25
FIGURA 18. PRECIPITACION EN EL TRASCURSO DEL AÑO	25
FIGURA 19. DIAGRAMA DE TEMPERATUARA	25
FIGURA 20. VISTA DE UN DIA CON TEMPERATURA NORMAL EN QUISAPINCHA	25
FIGURA 21. TEMPERARUTA POR CADA MES DEL AÑO	25
FIGURA 22. CIELO DESPEJADO EN EL ATARDECER	25
FIGURA 23. DIAGRAMA DE HUMEDAD DE QUISAPINCHA	26
FIGURA 24. ÁREA DE PROYECTO	26
FIGURA 25. USO DE SUELO	26
FIGURA 26. USO DE SUELO	26
FIGURA 27. NUMERO DE PISOS DE CONTRUCCIONES	26
FIGURA 28. PISOS CONSTRUIDOS	26
FIGURA 29. LOTESMINIMOS POR NORMATIVA	26
FIGURA 30. LOTES EN EL SECTOR	26
FIGURA 31. EQUIPAMIENTOS EN QUISAPINCHA	27
FIGURA 32. EQUIPAMIENTO CANCHA	27
FIGURA 33. RED VIAL	27
FIGURA 34. VIA DEL SECTOR	27
FIGURA 35. AMENAZAS EN EL AREA	27
FIGURA 36. VARIAS PENDIENTES EN LA ZONA	27
FIGURA 37. TOPOGRAFIA DE SONA DE TRABAJO	27
FIGURA 38. TOPOGRAFIA EN EL SECTOR DE LA CABECERA	27
FIGURA 39. INSIGHT DE ENTREVISTAS A USUARIOS	36
FIGURA 40. DIAGRAMA INSIGHT DE ENTREVISTAS A PROFESIONALES	36
FIGURA 41. DIGRAMA DE ESTRATEGIA 1	43
FIGURA 42. DIGRAMA DE ESTRATEGIA 2	43
FIGURA 43. DIGRAMA DE ESTRATEGIA 3	43
FIGURA 44. DIGRAMA DE ESTRATEGIA 4	43
FIGURA 45. DIGRAMA DE ESTRATEGIA 5	44
FIGURA 46. DIGRAMA DE ESTRATEGIA 6	44
FIGURA 47. CONCEPTUALIZACIÓN DEL PROYECTO	47
FIGURA 48. ZONIFICACIÓN	48
FIGURA 49. LIMITE DEL BARRIO MIRADOR	49
FIGURA 50. PLANOS TIPO 1	50
FIGURA 51. CORTES	51
FIGURA 52. RENDER GENERAL DE PLANTA TIPO 1	52

FIGURA 53. LIMITE DEL BARRIO PANECILLO	53
FIGURA 54. PLANTA TIPO 2	54
FIGURA 55. CORTES ARQUITECTONICOS	55
FIGURA 56. RENDERS DE LA PLANTA TIPO 2	56
FIGURA 57. LIMITE DEL BARRIO TURULOMA	57
FIGURA 58. PLANTA TIPO 3	58
FIGURA 59. CORTES ARQUITECTONICOS	59
FIGURA 60. RENDERS DE ZONA 3	60
FIGURA 61. DETALLES CONSTRUCTIVOS	61
FIGURA 62. MOBILIARIO DEL PROYECTO	63

ÍNDICE

de tablas

TABLA 1. MATRIZ RESUMEN DEL ESTADO DEL ARTE	15
TABLA 2. MATRIZ DE NORMATIVA	18
TABLA 3. LINEA DE INVESTIGACIÓN	21
TABLA 4. DISEÑO METODOLÓGICO	21
TABLA 5. MUESTRAS DE INVESTIGACIÓN	21
TABLA 6. MATRIZ METODOLOGICA DEL PROYECTO	22
TABLA 7. POBLACIÓN	24
TABLA 8. NUMERO DE PERSONAS POR GENERO	24
TABLA 9. IDENTIDAD ETNICA DE QUISAPINCHA	24
TABLA 10. FICHA DE OBSERVACION	28
TABLA 11. FICHA DE OBSERVACION ZONA 1	29
TABLA 12. FICHA DE OBSERVACION ZONA 2	30
TABLA 13. FICHA DE OBSERVACION ZONA 3	31
TABLA 14. FICHA RESUMEN DE OBSERVACIÓN DIRECTA	32
TABLA 15. GUION DE ENTREVISTA 1	33
TABLA 16. GUION DE ENTREVISTA 2	33
TABLA 17. MATRIZ RESUMEN DE ENTREVISTAS	34
TABLA 18. MATRIZ DE ENTREVISTA A PROFECIONALES	35
TABLA 19. DIAGRAMA DE ANÁLISI DE REFERENTES	37
TABLA 20. FICHA DE REFERENTE 1	38
TABLA 21. FICHA DE REFERENTE 2	39
TABLA 22. FICHA DE REFERENTE 3	40
TABLA 23. MATRIZ DE ESTRATEGIAS	41
TABLA 24. FICHA DE TRIANGULACION DE DATOS	42
TABLA 25. VEGETACIÓN	44
TABLA 26. FICHA DE MOBILIARIO MÓVIL	45
TABLA 27. MATRIZ DE LISTA DE ARBOLADO	62
TABLA 28. MATRIZ DE VEGETACIÓN	62
TABLA 29. CATALOGO DE MATERIALES	63

1 CAPÍTULO

CONTEXTUALIZACIÓN

MACRO:

La movilidad rural en Colombia enfrenta desafíos históricos de conectividad, accesibilidad y calidad vial, que reducen el acceso a los residentes rurales a diversos servicios básicos, mercados y desarrollo de la población. De acuerdo a datos obtenidos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2020), la estructura vial rural colombiana tiene altos niveles de deterioro: más del 60 % de los caminos terciarios se encuentra en malas condiciones. La movilidad peatonal, fundamental en las zonas rurales, se ve restringida por la inexistencia de aceras o senderos seguros, mientras que la movilidad vehicular depende en gran parte de vías no pavimentadas vulnerables a las condiciones climáticas. Además, la carente presencia de rural fomenta la dependencia de medios informales o de transporte particular, incrementando los costos de desplazamiento. El aislamiento territorial generado por la deficiente infraestructura vial sigue un factor que reduce la integración y cohesión social en el campo colombiano (Planeación, 2018)

De conformidad con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV, 2021), usuarios peatones representan un porcentaje significativo de las víctimas en siniestros viales, especialmente en territorios donde la infraestructura no está diseñada para proteger al usuario más vulnerable. Asimismo, el transporte vehicular rural depende en gran medida de caminos terciarios poco mantenidos, limitando el acceso a servicios básicos y oportunidades económicas. La brecha entre la movilidad urbana y rural continúa siendo un reto determinante dentro de la distribución territorial en Colombia. (VIAL, 2021)

MESO:

Los desplazamientos en la provincia de Tungurahua se encuentran influenciados por la topografía del lugar, al contar con pendientes muy pronunciadas los cuales albergan el desarrollo de actividades agrícolas y artesanales en sus parroquias rurales que son el sustento económico de la población. A pesar de haberse promovido diversas estrategias de mejoramiento vial, gran parte de la estructura de las vías rurales tanto secundarias como terciarias aún registran condiciones precarias, reduciendo la movilidad tanto peatonal como vehicular (Gobierno Provincial de Tungurahua, 2022). Los habitantes de las comunidades

dispersas, deben transitar largos caminos en condiciones de inseguridad, compartiendo las vías con vehículos en caminos reducidos y sin infraestructura definida. Asimismo, los medios de transporte motorizados, principalmente motocicletas y camionetas de carga liviana, enfrentan dificultades de acceso, especialmente durante épocas lluviosas. Esta situación afecta no solo la movilidad cotidiana, sino también la venta de diversos productos básicos necesarios, perpetuando dinámicas de desigualdad rural-urbana.

MICRO:

En la cabecera parroquial de Quisapincha, perteneciente al cantón Ambato, la movilidad peatonal y vehicular rural presenta características particulares asociadas a su actividad artesanal, su relieve irregular y su estructura urbana tradicional. Donde las inexistencias de aceras han generado que, en sectores periféricos y rurales, sean obligados a que los peatones se desplacen directamente sobre la calzada vehicular, ocasionando riesgo para el peatón. A nivel vehicular, las vías rurales que conectan Quisapincha con las comunidades dispersas presentan limitaciones de capacidad, falta de mantenimiento y carencias de señalización horizontal y vertical (GAD Ambato, 2023). Además, el incremento de la actividad comercial y turística en ciertas temporadas genera una saturación del sistema vial rural, acentuando los problemas de congestión y afectando el estilo de vida de los habitantes.

El problema en la movilidad peatonal, vehicular de la cabecera parroquial de Quisapincha es debido a que las aceras no cuentan con las normativas correspondientes de acuerdo al Servicio Ecuatoriano de Normalización (INEN). Donde las personas caminen sin miedo de sufrir algún accidente. Varias de las aceras no están pavimentadas por lo cual los peatones están en la obligación de circular sobre la calzada generando sensación de inseguridad, ya que muchas de estas aceras, por lo mismo, no cuentan con arbolado ni tampoco con una señalización en los cruces peatonales. De la misma manera, la movilidad en los vehículos es deficiente ya que existen tramos sin asfalto en las carreteras solo de tierra o de piedra esto ha provocado daños en los vehículos ya que no existe señalización tanto horizontal como vertical lo que ha ocasionado que existan numerosos incidentes o accidentes de tránsito en las vías debido a la falta de señalización en la cabecera parroquial.

La causa principal de esta problemática ha sido la mala

planificación de la red vial donde no se ha tomado en cuenta al peatón como una parte fundamental de la creación de las nuevas vías si no priorizando a los vehículos los cuales en muchas de las ocasiones abarcan todo el espacio de las calles. También la infraestructura vial deficiente y deteriorada que en muchos casos los caminos de tierra o lastre han presentado muchas de los malos cuidados careciendo de señalización y drenaje adecuado lo que ha limitado la circulación tanto de peatones como de vehicular. Los escasos estudios sobre las necesidades especiales del peatón han afectado de manera negativa al momento de la creación de las calles en toda la cabecera se prioriza más a los vehículos dejando sin aceras en muchos de los casos por donde se pueda transitar libremente y de manera segura los peatones.

Figura O1. Estadoo actual de las vías en el barrio en Mirador



La insuficiente planificación vial en la cabecera parroquial ha ocasionado un deterioro progresivo de la infraestructura urbana, manifestado en la ausencia de bordillos en varias calles y en la falta de pavimentación de las aceras existentes. Asimismo, la carencia de un plan de arborización limita la calidad paisajística y ambiental del sector, generando percepciones de inseguridad y afectando la habitabilidad. En un contexto rural, la presencia de animales domésticos utilizados para el control de maleza en aceras sin pavimentar agrava el desgaste físico y visual de estos espacios.

En este marco, se plantea la necesidad de una intervención integral que optimice la red vial y peatonal, garantizando el cumplimiento de normas técnicas para la construcción y mantenimiento de aceras y calzadas. La propuesta incluye la implementación de arborización lineal, la instalación de señalización horizontal y vertical, y el desarrollo de ciclovías

como alternativa sostenible de movilidad no motorizada. Estas acciones buscan diversificar las opciones de circulación, fortalecer la seguridad peatonal y promover la participación comunitaria en la mejora del entorno urbano. (GAD Ambato, 2023)

JUSTIFICACION

La presente investigación es pertinente en el marco de las problemáticas de movilidad rural, al inscribirse dentro de la línea de planificación y gestión de territorios rurales y urbanos de la Facultad de Arquitectura. Su enfoque responde a la necesidad de revalorizar el derecho a la movilidad como una dimensión básica del Buen Vivir, especialmente en contextos como el de la cabecera parroquial de Quisapincha, donde los peatones enfrentan múltiples barreras físicas y sociales para su desplazamiento cotidiano. Este estudio busca aportar con propuestas que no solo mejoren la infraestructura, sino que promuevan una movilidad segura, inclusiva y adaptada a las dinámicas locales.

La relevancia de este proyecto radica en el evidente déficit de infraestructura peatonal y vial que limita el desplazamiento de los habitantes de Quisapincha. La falta de aceras pavimentadas, señalización vial y jerarquización de vías afecta directamente la calidad de vida de los usuarios, exponiéndolos a condiciones de riesgo y exclusión espacial. La movilidad no solo se ve restringida para las personas, sino también para los animales de pastoreo que forman parte del paisaje cotidiano de la zona, como vacas, chanchos, ovejas y perros, que comparten los mismos caminos con vehículos y peatones. Esta coexistencia sin regulación ni diseño adecuado incrementa la inseguridad y el deterioro urbano.

Figura O2. Vías sin eceras en el barrio el Panecillo

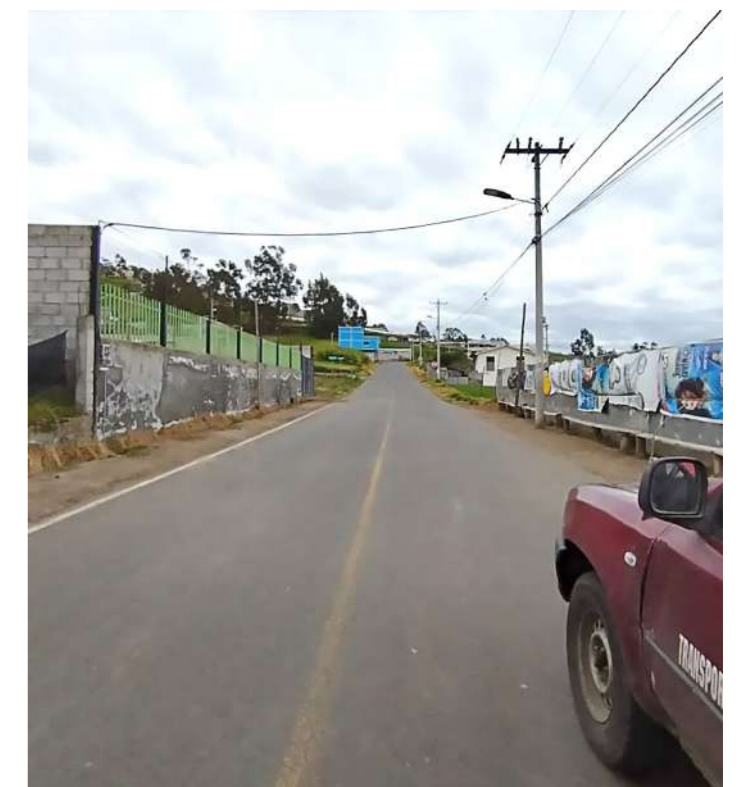
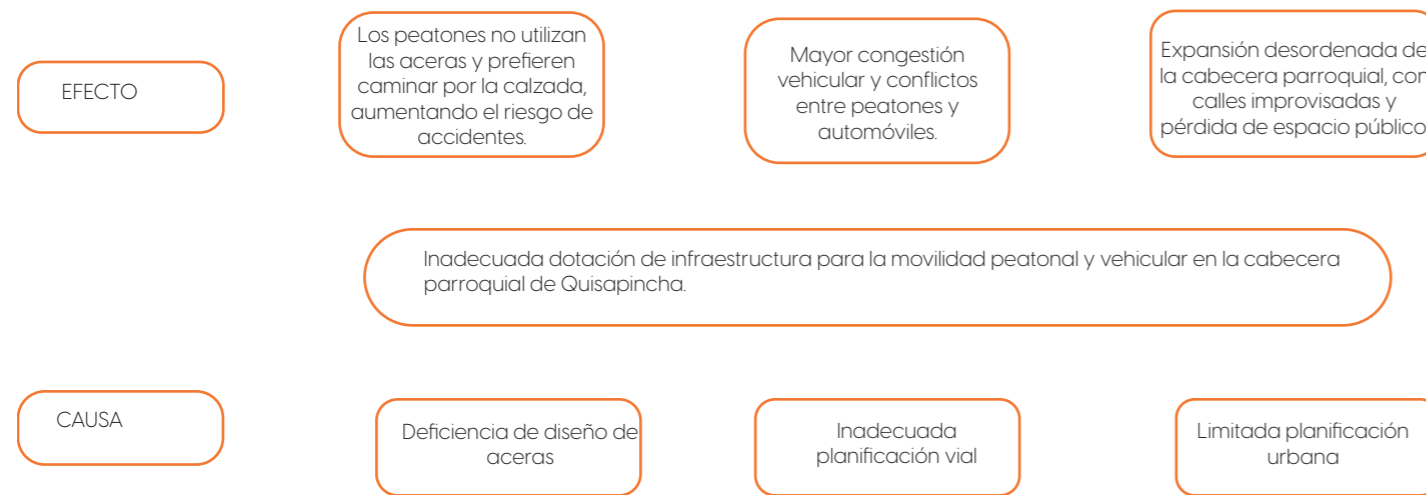


Figura O3. Diagrama de árbol de problemas



La investigación se acota geográficamente a la calle Ernesto Alban, ubicada en la cabecera parroquial de Quisapincha. Esta vía es fundamental debido a que articula tres barrios significativos: El Mirador, El Panecillo y Turuloma, funcionando como un eje de conexión para la vida barrial, el comercio y el tránsito diario de los habitantes. Su carácter central y su alta concurrencia hacen evidente la urgencia de una intervención que considere la accesibilidad peatonal, la circulación vehicular y la convivencia armónica entre personas, animales y actividades productivas que caracterizan a la parroquia.

En términos de viabilidad, el proyecto cuenta con acceso a fuentes de información bibliográfica relevantes, como los planes y documentos emitidos por el gobierno autónomo descentralizado (GAD) Parroquial de Quisapincha, plan de desarrollo y ordenamiento territorial (PDOT) cantonal y normativas nacionales en el campo de movilidad y orden del territorio. Además, se prevé uso de técnicas cualitativas como observación directa, recorridos sensibles y entrevistas a los moradores, que permitirán levantar información contextualizada y genuina. Los recursos humanos, técnicos y metodológicos disponibles hacen posible la ejecución del estudio, garantizando resultados aplicables a la realidad del territorio y a futuras propuestas de planificación sostenible.

OBJETIVO GENERAL

Diseñar una propuesta de optimización en la movilidad peatonal y vehicular de la Calle Ernesto Alba mediante la aplicación de criterios sostenibles para el mejoramiento de la conectividad, accesibilidad, la seguridad y calidad en el espacio público de los Barrios, Mirador, Panecillo y Turuloma de la parroquia Quisapincha, cantón Ambato,

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Determinar la situación actual de la movilidad, las dinámicas en el desplazamiento y las percepciones de los usuarios sobre el espacio público, mediante la aplicación de entrevista a actores claves, fichas de observación y levantamiento de mapeos.

Analizar casos de estudio referentes de contextos similares que aporten con estrategias de diseño, metodologías de trabajo

con énfasis en criterios de accesibilidad y seguridad vial.

Proponer una intervención urbana mediante la aplicación de estrategias de diseño y criterios de movilidad sostenible, accesibilidad universal y seguridad vial que contribuyan a la revitalización funcional y cohesión social del sector.

CAPÍTULO 2

ESTADO DEL ARTE

La trama urbana de las ciudades está compuesta por la movilidad, la participación ciudadana y su interacción con el espacio público son aspectos cuya integración es de mucha importancia para el funcionamiento de las ciudades a nivel global, los cuales han sido parte de diversos estudios implementados por diversos autores, por organismos multilaterales y no gubernamentales que han aportado con investigaciones y estrategias de planificación urbana en la movilidad de las ciudades y en la forma de integración con la actividad y desplazamientos peatonales para una optimización de los espacios públicos.

De acuerdo con Workman, (2019) la elaboración del Índice de Acceso Rural (RAI, por sus siglas en inglés) constituye una herramienta fundamental para evaluar la conectividad de las zonas rurales a nivel global. Este indicador evalúa qué tan accesibles son las carreteras, buscando aquellas que permanecen operativas sin importar el clima. Gracias a los creadores de esta investigación se pueden enfatizar que al tener espacio para el peatón nos ayuda a que la gente y los productos se muevan más fácilmente. Es por eso, tiene un efecto importante en el progreso de la zona, ya que nos ayuda a movilizarse de manera liberada a las actividades comerciales que se presentan en el sector rural. Por lo tanto, el RAI se vuelve fundamental para entender cómo las carreteras influyen en el bienestar de la gente y su habilidad para ser parte de sistemas productivos y sociales más grandes.

Figura O4. Componentes del espacio urbano y la movilidad integrada



Nota: Extraído de (CAF, 2022)

Es importante considerar y recomendar sobre la inclusión de cada individuo en el entorno urbano, mostrando una relación comprensible entre las zonas y las facilidades arquitectónicas. Donde se debe una buena planificación de senderos y el diseño del mobiliario, los pavimentos y los componentes pensados para personas con movilidad reducida. La forma en que se experimenta el entorno y su facilidad de acceso está influenciada por las dinámicas que tienen lugar en las vías públicas y los sitios de recreación, donde la interacción social genera diversas emociones. Un espacio urbano mal diseñado o conflictivo puede generar sensaciones negativas en sus usuarios, afectando su experiencia y permanencia. El espacio público, como escenario físico de interacción social, debe ser concebido arquitectónicamente para promover la inclusión, la integración y el sentido de pertenencia de todos los habitantes que lo comparten.

A nivel nacional varios autores han desarrollado investigaciones que promueven estrategias de intervención para la organización del desplazamiento urbano. En el informe "Método para evaluar espacios peatonales urbanos y su aplicación en Ambato, Ecuador" de los autores Campoverde, Freire, Puga, La Rota, & Jara, establecen diversos indicadores de evaluación e integración urbana con elementos que permitan la dinámica de movilidad urbana como aceras, cruces peatonales, señalización para personas con y sin discapacidad, entre otros, su enfoque se basa en el rescate de los espacios públicos caminables, donde se establezcan espacios planificados, libre de obstáculos que no limiten la movilidad peatonal, estableciendo metodologías de intervención urbana, con un diseño urbano neutral e integral basados en la estructuración urbana de Ambato. (Campoverde et.al 2020)

Aunque Ecuador es un país de tamaño reducido, cuenta con una amplia red de vías primarias y secundarias que soporta un alto volumen de tránsito vehicular. En este contexto, se resalta la necesidad de aplicar un enfoque técnico y organizado para el mantenimiento de infraestructura vial. Las condiciones climáticas, el flujo constante de vehículos y la geografía del territorio contribuyen al rápido desgaste del pavimento flexible, lo que compromete tanto la inseguridad como la funcionalidad del sistema de transporte. (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2022)

Múltiples investigaciones señalan que la condición de las carreteras es crucial para el progreso económico de las distintas

zonas. En este caso tomando en cuenta la problemática que tiene la parroquia Quisapincha. Pasa, dentro de la provincia de Tungurahua, un sondeo entre los habitantes tras la finalización de una mejora en las vías demostró que la sensación de seguridad y el buen nivel de los traslados se relaciona directamente con el estado de la infraestructura. Debido a esto, se detectó un incremento del 12,49 % en el indicador de calidad de las vías en comparación con el año 2010. Esta optimización deja clara la importancia de asegurar que las carreteras se conserven en las mejores condiciones, ofreciendo así seguridad y comodidad a quienes las usan en sus viajes. (Calero, 2018)

Con el paso del tiempo se ha profundizado el tema del caso de Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA) donde es un elemento fundamental para el diseño y la renovación de carreteras.

Ya que nos ayuda tener investigaciones exactas y fiables, es crucial efectuar trabajos de campo con información reciente, lo cual ayuda a optimizar los modelos de conteo de vehículos y la verificación del flujo de tráfico. Un ejemplo claro se da en Cuenca, vista como una de las ciudades más importantes del Ecuador por su atractivo turístico, donde se ha detectado un aumento anual cercano a los 10.000 vehículos. Este aumento permanente en los vehículos causa más uso de la calle, lo que enfatiza la importancia de usar estos estudios en la planificación de la carretera. Según (Bustillos, 2011)

Según (Ciudad, 2020) En este libro, que verá la luz gracias a la Universidad de Cuenca, Daniel Orellana Vintimilla ofrece un estudio completo de una ciudad sostenible. Integra la teoría de la justicia social y las técnicas para el análisis geoespacial.

Tabla 1. Matriz resumen del Estado del Arte

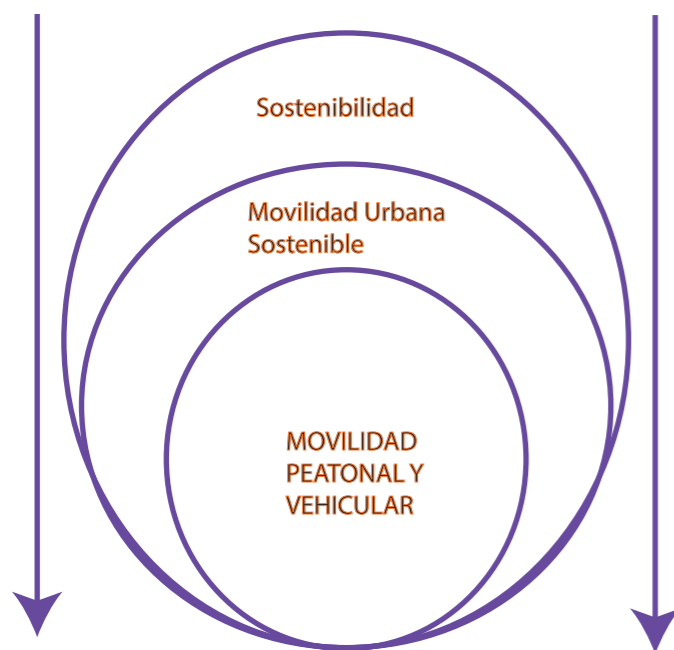
Autor	Tipo	Tema	Año	Aporte
Sun, Li y Zhou	Artículo técnico	Guía de intervenciones en espacios públicos	2023	Las investigaciones globales como el RAI demuestran la necesidad de mejorar el acceso vial como un derecho básico, pero sin estudios específicos para zonas rurales pequeños como Quisapincha
García, O, (Revista Vitacora Urbano)	Artículo Académico	Accesibilidad y espacio público	2019	Reindica el espacio público como un componente esencial del derecho a la ciudad. Argumenta que la accesibilidad no es solo técnica sino cultural, y que la movilidad debe pensarse desde la experiencia ciudadana. Es clave para abordar la inclusión de peatones con discapacidad en Quisapincha.
Campoverde, Freire, Puga, La Rota & Jara	Artículo	Evaluación de espacios peatonales urbanos en Ambato	2020	Propone una metodología práctica con indicadores para evaluar la calidad del espacio peatonal en ciudades intermedias como Ambato. Ofrece criterios aplicables al contexto de Quisapincha sobre continuidad de aceras, señalización inclusiva y seguridad vial. Resalta la necesidad de espacios planificados que promuevan la amigabilidad y la integración social
Humberto Cusco	Artículo Académico	Mantenimiento de infraestructura vial.	2025	Esta planificación debe estar respaldada por información actual sobre el volumen de tránsito diario, así como por un análisis técnico de las particularidades climáticas y topográficas del sector, que inciden directamente en el desgaste del pavimento. La aplicación de medidas preventivas y correctivas permitirá mejorar las condiciones de movilidad, reforzar la seguridad para conductores y peatones, y garantizar un sistema vial eficiente y duradero. Es fundamental que el Gobierno Autónomo Descentralizado de Quisapincha
Orellana V.	Libro Académico	Movilidad urbana sostenible	2025	Este libro aborda de forma integral tanto los aspectos técnicos como los sociales de la movilidad en contextos urbanos intermedios como Cuenca. Se centra en herramientas de análisis espacial y geomática para evaluar la caminabilidad, flujo urbano, diseño urbano inclusivo y coexistencia ordenada entre modos peatonales y vehiculares. Es fundamental que el Gobierno Autónomo Descentralizado de Quisapincha considere este aspecto para la estabilidad local.
Hurtado Duarte, Romero González y Paucar Camacho	Artículo Académico	"Tráfico vehicular y peatonal, un indicador de sostenibilidad urbana para la ciudad de Cuenca"	2023	Esta investigación ofrece una metodología sólida y comprobada que integra indicadores de flujo tanto vehicular como peatonal para evaluar la sostenibilidad en áreas urbanas intermedias como Cuenca. Gracias a esta herramienta, es posible obtener una visión objetiva del estado y funcionamiento de la movilidad urbana, facilitando la planificación y toma de decisiones informadas para optimizar el sistema de transporte y mitigar efectos negativos asociados al tráfico.

El autor explora cómo los peatones y los vehículos se mueven en las ciudades intermedias de Ecuador, lo que sugiere la idea que afecta el movimiento activo (caminar y pedales), así como la sostenibilidad social y las ideas ambientales. Además, el libro nos ofrece un método de enseñanza que, de manera práctica, cómo evaluar y explorar la red de carreteras, encontrar las mejores rutas, representa los campos de acción o crear espacio urbano utilizando programas como OpenRiplanner o Streetmix. Este material es muy útil para aquellos que planean la ciudad y los académicos que buscan formas de trabajar juntos a nivel local de infraestructura de tráfico de peatones y automóviles.

El estudio sobre Hurtado et. al (2023) presenta una estructura para evaluar la viabilidad urbana, integrando el flujo de personas y automóviles como factor crucial. A partir de una selección organizada de elementos clave validados por especialistas, los autores usaron criterios de zonificación y el valor Exber, creando así un método adaptable a diversas ciudades. Esta propuesta no solo posibilita la valoración cuantitativa de la congestión, sino que también brinda un conjunto fiable de parámetros sensibles al entorno con pocos recursos como Cuenca. Este estudio es especialmente relevante para su tesis doctoral, ya que ofrece instrumentos mensurables y prácticos para valorar la movilidad activa e impactar en el medio ambiente en el ámbito urbano ecuatoriano.

En el libro editado por Orellana (2024) se resumen y sintetiza la investigación local relacionada con la ciudad de la ciudad: vehículo, movilidad peatonal, justicia social, espacio público y salud urbana. El trabajo destaca a Cuenca como una ciudad intermedia en América Latina, donde la movilidad se considera un componente estratégico de la ciudad. Este estado de arte muestra cómo varios estudios analizan la relación entre el transporte motorizado y motorizado, los beneficios peatonales y la planificación urbana sostenible. La perspectiva integrada, que articula variables técnicas y sociales, convierte al volumen en una referencia esencial para entender la movilidad urbana ecuatoriana contemporánea

Figura O5. Diagrama conceptual de Movilidad



Estos estudios evidencian una creciente preocupación del diseño y gestión en la movilidad de zonas públicas rurales, coinciden con la necesidad de aplicar enfoques integrados que consideren no solo la eficiencia funcional de las vías, sino además en la capacidad de fomentar cohesión social, salud comunitaria, resiliencia del ambiente entre otras. Esta revisión posiciona el presente estudio dentro de una tendencia regional que busca revitalizar los territorios rurales mediante la movilidad sostenible y el diseño sensible al contexto.

MARCO TEORICO

LA SOSTENIBILIDAD COMO PRINCIPIO ESENCIAL DEL DESARROLLO ACTUAL.

La sostenibilidad es parte de la vida cotidiana que se ha vuelto un concepto más importante en los últimos años, teniendo retos y respuestas globales generalizando un cambio climático, una deterioración en el entorno. Esta tiene la necesidad de equilibrar el avance económico, la conservación del medio ambiente y el confort de la sociedad, de esta manera asegura que las decisiones actuales no obstaculicen las capacidades de las futuras generaciones donde la sostenibilidad se puedan satisfacer sus propias necesidades.

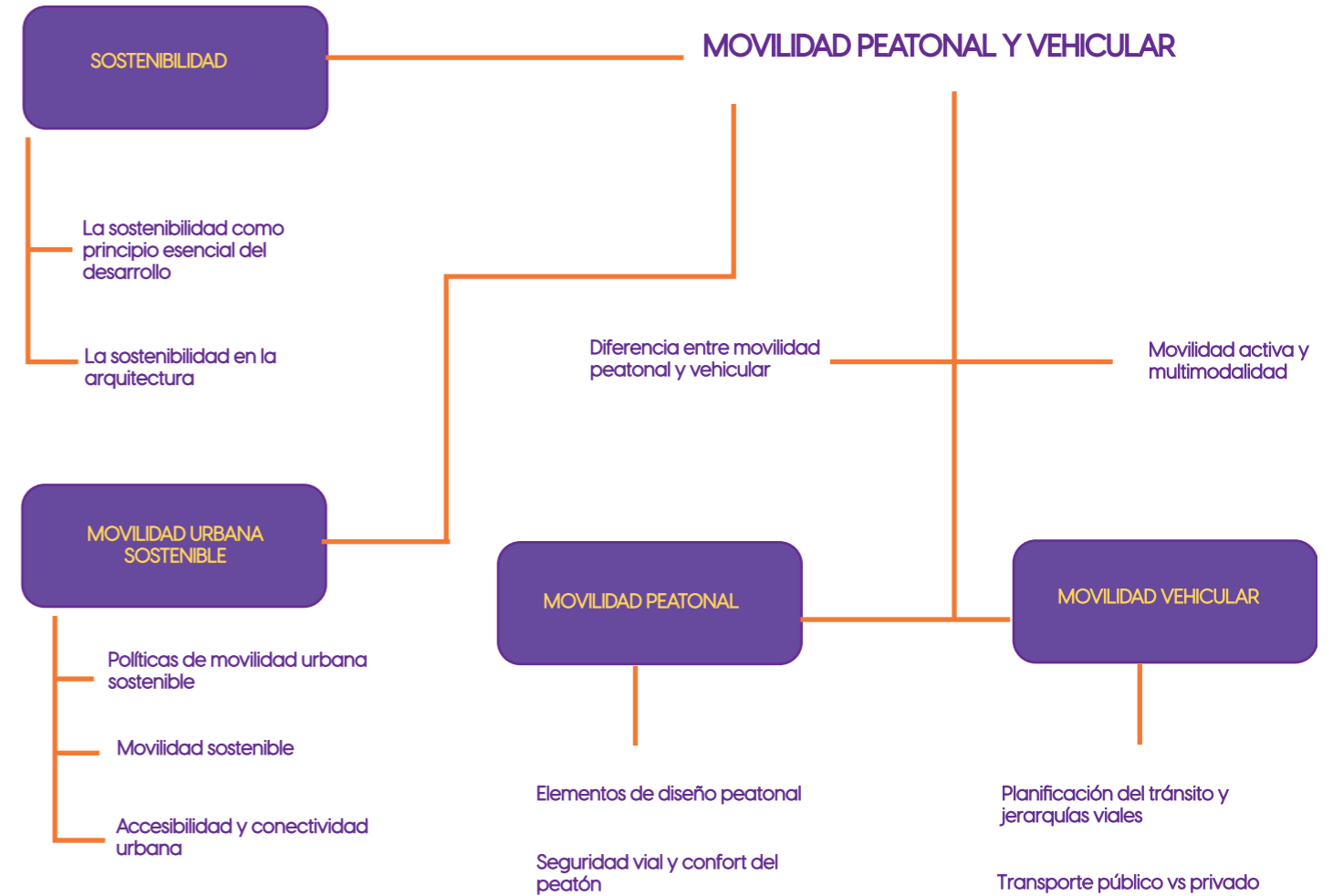
La sostenibilidad se refiere la capacidad de mantener un equilibrio entre las necesidades del usuario y el medio ambiente, ya que de esta manera garantiza un futuro prospero la cual se hace saludable para las generaciones próximas. además, esto implica que se debe considerar las consecuencias de nuestras acciones y decisiones y de la misma manera buscar acciones que sean equitativas y justas con el entorno natural, siendo responsable con la naturaleza. La sostenibilidad no es solo un objetivo sino más bien una evolución continua que genera aprendizaje la cual requiere colaboraciones de la sociedad. (Programme, 2021)

LA SOSTENIBILIDAD EN LA ARQUITECTURA

La arquitectura tiene diferentes ramas las cuales se concentran en satisfacer las necesidades de las personas, mientras que en la sostenibilidad favorece al medio ambiente. Se ha convertido en un deterioro del medio ambiente, cambio climático y la reciente explotación de los recursos humanos, Además está caracterizada por ofrecer alternativas que armonizan el bienestar humano y ser eficaz en el uso de materiales y energía. Diseñar y planificar de forma sostenible implica adoptar una perspectiva holística del entorno, ya que existe un efecto ambiental inmediato de una construcción, sino también que también la conexión con el contexto cultural, social y económico son accesibles para la sostenibilidad. Por otro lado, la sostenibilidad en la arquitectura produce la selección de materiales que tengan un bajo impacto, la utilización de luz natural, la ventilación adecuada y se suma a ello las tecnologías ecológicas y sistemas para captar y reutilizar agua son algunos de los principios esenciales que orientan esta metodología.

Respecto a la arquitectura sostenible tiene como principal objetivo es una durabilidad y vida útil en las edificaciones mediante soluciones que sean flexibles, teniendo un fácil mantenimiento. Lo mas esencial es el diseño que tiene que estar de la mano con su contexto mas cercano, siempre y cuando respetando la forma del terreno, su flora y la climatización. Esta

Figura O6. Esquema de red conceptual



tiene una expectativa más ecológica, porque además fermentan la inclusión, y realizando espacios que sean accesibles, seguros para el usuario. Esta herramienta se considera según una filosofía transversal que cruza las etapas del proyecto, tanto desde la concepción inicial hasta el manteniendo de un proyecto. Se considera que en los últimos años se obtiene beneficios económicos y sociales.

ARQUITECTURA SOSTENIBLE

BOSCO VERTICALE, MILÁN

El Bosco Verticale en Milán es un ejemplo impresionante de cómo la arquitectura puede contribuir a la biodiversidad urbana. Este proyecto consiste en dos torres residenciales que albergan más de 9,000 plantas, lo que ayuda a reducir el CO2 y fomenta la biodiversidad urbana.

Las torres también albergan 711 árboles y 15,000 plantas, mejorando la calidad del aire y actuando como un filtro natural contra las partículas contaminantes. Este enfoque no solo mejora la calidad del aire, sino que también crea un entorno más habitable y saludable para los residentes de la ciudad.

MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE:

Esta es un modelo de transporte que a buscado en

armonizar las necesidades del movimiento de las personas por lo que la protección sigue siendo fundamental para el entorno y bienestar social. De esta manera el crecimiento de la ciudad ha acelerado el aumento de la contaminación, las necesidades de promover entornos urbanos y por ultimo la congestión vehicular mas equitativos y saludables.

POLÍTICAS DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Hablar de la administración y gestión de políticas de movilidad sostenible en América Latina puede parecer un tema enorme, pero lo cierto es que son piezas clave para que el transporte público no solo funcione bien, sino que también sea algo que las personas realmente usen y valoren. Los gobiernos suelen centrarse en planificaciones bastante completas, que incluyen cosas como tecnologías limpias, soluciones digitales y, claro, el lado social: garantizar que comunidades vulnerables también tengan acceso justo al transporte. (Arteaga . 2021)

MOVILIDAD SOSTENIBLE

La movilidad sostenible es un concepto que ha ganado relevancia en los últimos años debido a su potencial para transformar nuestras ciudades en espacios más saludables y habitables. A medida que crece la preocupación por el impacto ambiental del transporte y la necesidad de reducir las emisiones, es fundamental comprender los beneficios y desafíos de adoptar estrategias de movilidad sostenible. Accesibilidad y

Figura O7. Naturaleza en el diseño urbano bosque



Nota: Obtenido de (Granda, 2025)

conectividad urbana. (Universidad de los Andes Colombia 2024)

La movilidad en entornos urbanos se presenta como un elemento fundamental en la transformación de las ciudades, no solo en tanto componente físico y material, sino también como política pública. Por otra parte La movilidad urbana en la actualidad desempeña un papel fundamental en los procesos de cambio y en la construcción de dinámicas urbanas novedosas que dan respuesta a los retos y desafíos del presente. Lejos de ser un servicio básico aislado y endogámico, posee atributos intersectoriales que abordan múltiples demandas dentro de los entornos urbanos. (Vegas, et. al 2024)

MOVILIDAD SUSTENIBLE

La movilidad sustentable o movilidad sostenible incluye tanto el lado de la oferta como el de la demanda del transporte en la medida en que la ciudadanía solicita y se beneficia de sistemas de transporte más eficientes en términos socioeconómicos y medioambientales.

Para ser sustentables en la forma en que usamos el transporte, se requiere un cambio en la mentalidad de las personas. Necesitan estar dispuestas a dejar el auto particular y elegir la opción más amigable con el medio ambiente, desde caminar, hasta el uso del patín eléctrico, la bicicleta, vehículos eléctricos como el trolebús, carpooling y movilidad compartida.

MOVILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR:

La movilidad peatonal y vehicular puede definirse como el conjunto de desplazamientos que realizan las personas y los vehículos dentro del espacio urbano y rural, formando parte esencial de la dinámica cotidiana de una localidad. Ambos modos de transporte son complementarios y necesarios para garantizar la conectividad entre sectores, el acceso a servicios y el desarrollo de las actividades sociales y económicas. Mientras la movilidad peatonal prioriza el tránsito a pie como una forma saludable, accesible y ambientalmente sostenible de desplazamiento, la movilidad vehicular responde a la necesidad de cobertura de distancias mayores y el transporte de personas y mercancías. El equilibrio entre ambos sistemas, basado en una planificación adecuada y en el diseño inclusivo del espacio público, es clave para mejorar la calidad de vida de los habitantes, reducir la congestión y fomentar entornos urbanos más seguros y funcionales.

DIFERENCIA ENTRE MOVILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR

La movilidad peatonal urbana es una necesidad básica de las personas para trasladarse de un lugar a otro, es la variación de la posición de un cuerpo moviéndose por pasillos, corredores, aceras, escaleras, rampas; su efectividad está supeditada a la conectividad que ofrece el espacio público de la ciudad para la interrelación de sus actividades. En cambio, la movilidad vehicular involucra el desplazamiento mediante vehículos motorizados autos particulares, motocicletas, buses, camiones sobre una red vial estructurada. Su desarrollo ha estado históricamente vinculado al crecimiento urbano expansivo y al modelo de ciudad centrada en el automóvil generando impactos como congestión, contaminación, accidentes y fragmentación espacial. (Samudio Córdoba, 2021)

El uso de vehículos automotores permite al ser humano desarrollarse en un medio competitivo suponiendo una mejor movilidad, optimización del tiempo y fluidez en las acciones del diario vivir, beneficiando aspectos económicos, sociales y culturales. En lo que respecta al congestionamiento, es tentativo pensar que un incremento en la infraestructura vial conlleva necesariamente a una mejora en la fluidez vehicular, pero no siempre es así. El diseño inadecuado de infraestructuras viales y el uso de controladores de tránsito obsoletos e ineficientes son las principales causas que han ocasionado que varias ciudades en el mundo presenten graves problemas de transporte.

MOVILIDAD ACTIVA Y MULTIMODALIDAD

La movilidad activa aquella que se realiza a través de medios que implican actividad física, como caminar o usar bicicleta se ha convertido en una prioridad para las políticas públicas orientadas a la sostenibilidad y la salud urbana. Este tipo de movilidad reduce la contaminación y también mejora la calidad del aire, estimula la economía local y fortalece la interacción social (WHO, 2018) En los últimos años, muchas ciudades latinoamericanas han promovido el uso de la bicicleta mediante la construcción de ciclovías, programas de bicicletas públicas, eventos como ciclovías recreativas y legislación de seguridad vial. Estas iniciativas, no obstante, requieren conectividad con otros modos de transporte y una red peatonal segura para fomentar su adopción masiva. La movilidad multimodal, por su parte, promueve la integración fluida entre diferentes modos de transporte caminar, bicicleta, buses, metro, taxis permitiendo al usuario combinar rutas y reducir tiempos y costos de desplazamiento. Para ello, es necesario:

MOVILIDAD PEATONAL:

ELEMENTOS DE DISEÑO PEATONAL

La organización del espacio reservado para los peatones es un componente crucial en la configuración del ambiente urbano, promoviendo la utilización de técnicas de transporte sostenibles. De acuerdo con (Gehl, 2014), la planificación urbana debe centrarse en los peatones, dado que su participación activa impulsa la vida pública, incrementa la sensación de seguridad y robustece la unidad social. Los componentes clave que conforman un ambiente peatonal apropiado incluyen:

Aceras amplias, continuas y en buen estado.

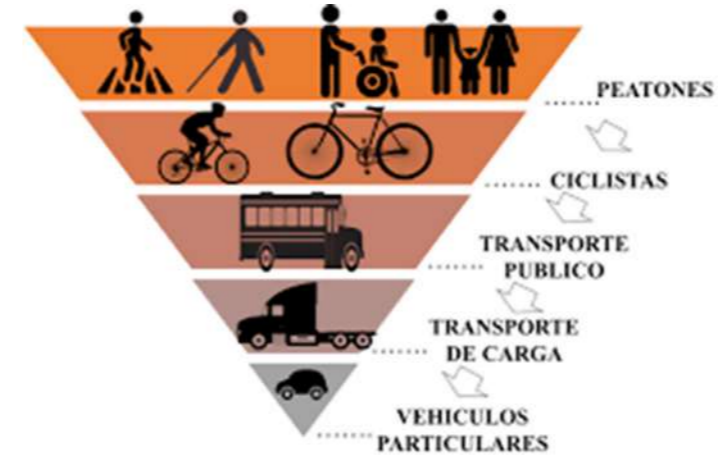
Cruces peatonales seguros, visibles y con tiempos

semafóricos adecuados.

Zonas de descanso con mobiliario urbano (banacas, sombra, bebederos).

Iluminación pública eficiente y paisajismo urbano (árboles, jardineras).

Figura O8. Piramide de jerarquia de movilidad



Nota: Extraído de Universidad Técnica de Manabí UTM, 2020)

Según la Organización Mundial de la Salud (Organización Mundial de la Salud [OMS] 2018) La seguridad vial se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas por el tránsito.

A través de la coordinación y colaboración intersectorial, los países de la Región de las Américas pueden mejorar la legislación sobre seguridad vial, creando un entorno más seguro, accesible, y sostenible para los sistemas de transporte y para todos los usuarios.

La velocidad excesiva contribuye a aproximadamente un tercio de todas las muertes causadas por el tráfico en países de altos ingresos y la mitad de ellos en países de ingresos bajos y medios.

SEGURIDAD VIAL Y CONFORT DEL PEATÓN

Uno de los factores que más afecta la movilidad peatonal es la inseguridad vial. En América Latina, los peatones representan entre el 25% y el 40% de las víctimas fatales por siniestros de tránsito (Organización Panamericana de la Salud, 2025) Esta cifra refleja la escasa prioridad que se otorga a la protección del peatón en el diseño vial. El confort peatonal, por su parte, se refiere a la experiencia subjetiva de caminar en la ciudad. Incluye variables como la calidad del pavimento, la existencia de sombras, el nivel de ruido, la percepción de seguridad y la interacción social (Jacobs, 1961) Un entorno cómodo y atractivo estimula el caminar como medio cotidiano de transporte y promueve una cultura del espacio público. Diversos estudios han demostrado que un diseño urbano amigable con el peatón está asociado con mayores niveles de actividad física, reducción del estrés, incremento de interacciones sociales y mayor apropiación del espacio urbano (Organización Panamericana de la Salud et.al 2025)

MOVILIDAD PEATONAL

EJES PEATONALES

La movilidad peatonal en el espacio público adquiere importancia entre los temas que permiten una ciudad accesible y conectada. Cada vez más se le está reconociendo como tema esencial que forma parte del sistema de transporte integral.

Dentro del sistema de movilidad, los Ejes Peatonales se encuentran ubicados en el damero de la ciudad, generalmente dentro del sector más antiguo. Evidencian la evolución histórica urbana del área. Esta distribución entre los espacios públicos y privados en forma de damero aplicados en América Colonial conforme a las "Leyes de Indias" se identifica con el núcleo primario de la población. Es necesario adoptar las medidas posibles para mantener viva su propia esencia, identidad e idiosincrasia, como:

Respetar la circulación peatonal

Revalorizar su arquitectura

Priorizar al peatón

Dotar de mobiliario urbano

Buena iluminación

Movilidad vehicular

PLANIFICACIÓN DEL TRÁNSITO Y JERARQUÍAS VIALES

La movilidad motorizada forma parte fundamental del sistema para el transporte tanto urbano como rural, ya que facilita el movimiento de personas, mercancías y servicios a través de una red estructurada de vías. La planificación del tránsito vehicular consiste en organizar los flujos automotores para optimizar la eficiencia, minimizar la congestión y garantizar la seguridad (Ortúzar & Willumsen, 2011). Parre de los criterios básicos en la configuración vial es la jerarquización vial, la cual clasifica las vías en diferentes niveles según su función:

Vías arteriales: transportan grandes volúmenes de tráfico a alta velocidad (ejes principales).

Figura O9. Ejes viales sostenibles



Nota: Extraído de (Ocampo, 2022)

Figura 10. Eje vial en la ciudad sostenible



Nota: Extraído de (Ocampo 2022)

Vías colectoras: conectan zonas residenciales o comerciales con las arterias.

Vías locales: brindan acceso directo a viviendas o predios, con velocidad reducida y prioridad peatonal (Rodríguez, 2020) Una jerarquización adecuada permite distribuir el tráfico, reducir puntos de conflicto y mejorar la eficiencia del sistema. No obstante, en muchas ciudades latinoamericanas, estas jerarquías están distorsionadas o mal implementadas, generando congestión en vías locales o saturación en arterias principales.

TRANSPORTE PÚBLICO VS. PRIVADO

La distribución modal entre transporte público y privado es un indicador clave de la sostenibilidad del sistema urbano. Mientras que el vehículo privado ocupa más espacio, consume más energía y genera más emisiones por pasajero, el transporte público –cuando es eficiente y seguro permite movilizar grandes cantidades de personas con menor impacto ambiental.

En América Latina, el transporte público representa entre el 40% y 60% de los viajes diarios, pero enfrenta serios desafíos: obsolescencia del parque automotor, inseguridad, baja frecuencia y falta de integración modal (Cepal, 2020). Sin embargo, ciudades como Bogotá (Trans Milenio), Ciudad de México (Metrobús) y Medellín (Metro + cable) han implementado modelos exitosos de transporte masivo que han reducido el uso del automóvil y mejorado la calidad urbana. La movilidad vehicular debe estructurarse en función al transporte público y no funcionar de manera contradictorio. Lo que conlleva a aplicar diseños exclusivos, carriles preferenciales, nodo intermodal y por último políticas tarifarias que nos ayude a la acabilidad para lograr un sistemas más equitativos, sostenible y adaptable. (Montero, 2017)

MOVILIDAD VEHICULAR

MÉTODOS DE DIAGNOSTICO

La accesibilidad logra solventar las necesidades de desplazamiento tanto en cantidad de viajes como en distancia y tiempo de recorrido de los mismos, independientemente del empleo de medios de transporte motorizados. Mientras que, la adopción de medidas que garanticen la movilidad de los usuarios es una forma de mejorar la calidad de vida de la

población, lo que implica el disfrute del espacio urbano por todos los ciudadanos y el acceso a los servicios.

El sistema vial es considerado como un importante pilar de crecimiento económico desde los inicios de la sociedad por permitir la conectividad entre diferentes regiones de un territorio, así como el intercambio comercial y cultural. El enfoque de accesibilidad y movilidad como atributos de las ciudades que reflejan el funcionamiento del sistema vial intenta dilucidar las condiciones para que las poblaciones materialicen las distintas oportunidades espaciales a través del sistema de transporte urbano

CONCLUSIONES DEL MARCO TEÓRICO

Con respecto a la movilidad y en todas sus formas, tal manera que son constituida a un componente esencial en la estructura y funcionamiento de las ciudades actuales. Partiendo de un enfoque sostenible, se reconoce que el transporte no debe limitarse a ser un medio de desplazamiento, sino una herramienta de transformación urbana y social, con el único objetivo de mejorar la calidad de vida, esto reduciendo las brechas de desigualdad y contribuir al equilibrio ambiental. Es por ello que la sostenibilidad se convierte en un principio transversal que influyen en las decisiones con la planificación urbana, el diseño arquitectónico y la organización territorial, impulsando modelos más conscientes, inclusivos y resilientes.

La movilidad urbana sostenible plantea desafíos que sean derivados del crecimiento desordenado, donde el uso excesivo del vehículo privado y las falencias en las infraestructuras públicas. Esta manera no solo se prioriza la eficiencia en el transporte, sino que busca fortalecer la equidad social, el acceso a oportunidades y la salud ambiental, mediante la promoción de modos de transporte activos, colectivos y conectados. Donde la sostenibilidad en la movilidad ha sido de políticas que fomentan el uso racional del espacio, ayudando a mejorar del transporte público, el desarrollo orientado al transporte teniendo protagonismo la ciudadanía en la renovación urbana.

Esta movilidad panorámica de peatones y vehículos es el eje básico del análisis, especialmente en áreas como la parroquia Quisapincha, donde se ha determinado una combina la realidad de las rurales y las ciudades y donde los desafíos están relacionados con la fragmentación del área, la falta de conexión y la precisión de la infraestructura. La movilidad peatonal, como los cambios básicos y universales, requiere un entorno seguro, conveniente y accesible para todos los ciudadanos, considerando las aceras en buenas condiciones, intersecciones seguras, iluminación suficiente y lugares de descanso. La movilidad, por otro lado, debe planificarse sobre la base de jerarquías de carreteras claras, criterios de eficiencia, seguridad y sostenibilidad, determinar las prioridades de integración por transporte público e impacto ambiental.

Por ende, al hablar del uso y la conexión son necesarios para comprender el volumen real de un sistema móvil efectivo. Una buena red de la ciudad proporciona la mejor distribución de tiempo, un mayor nivel de interacción social y reduciendo los costos económicos y ambientales relacionados con el tráfico. Incluye la movilidad positiva y los métodos multimodales para el diseño urbano que reflejan la visión humana y más justos sobre la ciudad, en los que todos los métodos de transporte pueden coexistir en armonía y efectividad.

En síntesis, comprender la movilidad desde una perspectiva sostenible implica reconocer que el diseño del entorno no es neutro, sino que moldea las oportunidades de desarrollo, salud y bienestar de la población. Por ello, repensar la movilidad peatonal y vehicular en contextos locales como Quisapincha no solo responde a una necesidad técnica, sino también a una urgencia social y ambiental. Avanzar hacia modelos de movilidad más sostenibles y equitativos requiere voluntad política, planificación interdisciplinaria y, sobre todo, una visión colectiva comprometida con el presente y el futuro del territorio.

MARCO LEGAL

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2021–2025

Dentro de sus ejes estratégicos, se promueve la rehabilitación de la infraestructura vial rural y el fortalecimiento del transporte público como medidas clave para reducir las desigualdades territoriales. Este enfoque busca mejorar la conectividad en zonas rezagadas, como Quisapincha, impulsando un desarrollo más equitativo e inclusivo que permita el acceso a servicios, oportunidades y participación ciudadana.

LEY ORGÁNICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, USO Y GESTIÓN DEL SUELO (LOOTUGS)

Artículo 35: Establece directrices para integrar sistemas de movilidad seguros, eficientes y equitativos en el espacio público, especialmente en zonas rurales donde la conectividad es limitada.

Promueve el desarrollo de redes viales que conecten áreas rurales con centros urbanos, facilitando el acceso a servicios y reduciendo desigualdades territoriales.

LEY ORGÁNICA DE GESTIÓN AMBIENTAL

Obliga a que toda intervención vial considere su impacto ambiental.

En el contexto de Quisapincha, esta ley respalda la implementación de ciclovías, senderos ecológicos y sistemas de drenaje que minimicen el impacto ambiental y promuevan una movilidad sustentable.

NORMATIVAS TÉCNICAS ECUATORIANAS

Reglamento Técnico Ecuatoriano INEN 004

Establece especificaciones para la construcción de aceras, calzadas y elementos de accesibilidad.

Define medidas mínimas, materiales adecuados y condiciones de seguridad vial, elementos críticos para áreas como Quisapincha, que carecen de infraestructura peatonal adecuada.

REGLAMENTO TÉCNICO ECUATORIANO INEN 1108

Regula la señalización vial y la instalación de dispositivos de control de tráfico.

Es especialmente útil en zonas con deficiencia de señalización, ya que ofrece pautas técnicas para mejorar la seguridad en intersecciones y rutas peatonales.

Tabla 2. Matriz de normativa

Aspecto	Requisito Normativo	Fuente
Accesibilidad universal	Ancho mínimo circulación 1.80 m, giros de 1.50 m, mostradores entre 740 y 800 mm de alto, parqueos accesibles	NEC 2019
Banda podotáctil	En cambios de nivel, accesos	NEC 2019
Aceras	Altura máx. desnivel 200 mm, pendiente transversal 2%	INEN 1108
Señalización vial	Señales verticales y horizontales visibles, reflectivas, con códigos y simbología estandarizados	INEN 1108
Cruces peatonales seguros	Pasos con rampas, franjas podotáctiles, señalización obligatoria en zonas de	Ley de Tránsito, Art. 48
Iluminación en zonas de tránsito	Iluminación tipo "boca de lobo" obligatoria en pasos peatonales y áreas de alto	Ley de Tránsito, Art. 48
Movilidad peatonal sostenible	Implementación de redes seguras, inclusivas y conectadas para peatones y	Política Nacional de
Conectividad vial rural-urbana	Diseño de redes viales que conecten parroquias rurales con zonas urbanas para	LOOTUGS, Art. 35
Objetivos de desarrollo sostenible urbano	Generación de espacios públicos accesibles, seguros e inclusivos para toda la	Agenda 2030 – ODS 11

CÓDIGOS ORGÁNICOS

CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN (COOTAD)

Artículo 12: Asigna a los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) la responsabilidad de planificar, construir y mantener la infraestructura vial, considerando criterios de inclusión y accesibilidad.

Refuerza el enfoque participativo y territorial, permitiendo que el GAD de Ambato priorice obras viales en Quisapincha que favorezcan tanto a peatones como a vehículos.

NORMATIVA LOCAL SOBRE DISEÑO DE ESPACIOS PEATONALES

PDOT Ambato: Plantea estrategias para mejorar la movilidad y el ordenamiento territorial mediante la pavimentación de aceras, implementación de señalización y mejoramiento del

espacio público, especialmente en sectores rurales con déficit de infraestructura peatonal, como Quisapincha.

PUGS Ambato: Establece lineamientos técnicos para estructurar redes de movilidad integradas, priorizando la conectividad peatonal y vehicular. Promueve corredores accesibles, seguros y jerarquizados en zonas urbanas y rurales.

MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ODS 11

El Objetivo de Desarrollo Sostenible 11 de la Agenda 2030, adoptado por las Naciones Unidas, establece la meta de lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Dentro de este objetivo, se reconoce la importancia de una movilidad urbana que garantice el acceso equitativo a servicios de transporte seguros, accesibles y sostenibles, especialmente para grupos vulnerables como mujeres, niños, personas con discapacidad y adultos mayores.

En el contexto nacional, la Política Pública Nacional de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador (2023) se alinea con los principios del ODS 11, promoviendo una transformación integral de los sistemas de transporte mediante la implementación de infraestructuras que prioricen la seguridad vial, el uso del transporte público y la movilidad activa como medios para mejorar la calidad de vida urbana. Esta política establece lineamientos para que los gobiernos locales planifiquen e implementen sistemas de movilidad centrados en las personas, reduciendo la huella ambiental y fomentando la equidad territorial.

ACCESIBILIDAD PEATONAL UNIVERSAL – LEY ORGÁNICA DE DISCAPACIDADES (2012)

Artículo 15: Este nos da a conocer los derechos de las personas con discapacidades que operan en condiciones existentes, tanto el estado como el privado, asegurando su movilidad y la plena participación en la sociedad.

Artículo 16: Estableció que las organizaciones estatales y privadas deben aplicar las reglas disponibles en obras urbanas y espacio, incluidas carreteras, carreteras empinadas, letreros táctiles y luces saludables.

Artículo 17: este artículo nos menciona sobre implementación de estándares técnicos en el área disponible en la planificación urbana y territorial, esta es la máxima prioridad de la seguridad y los dispositivos móviles de aquellos que son capaces de limitar.

Artículo 20: mención que obliga que el transporte público a estar habilitado, adaptándose a factores como carreteras inclinadas y personajes baratos, así como empleados capacitados para servir a aquellos que reducen la capacidad de moverse.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL (2019).

Artículo 200: Reconoce el derecho de paso preferente para peatones en la vía pública, con énfasis en personas con movilidad reducida. Este derecho aplica especialmente en pasos peatonales e intersecciones, donde los conductores están obligados a detenerse y ceder el paso, garantizando así la seguridad y la prioridad del peatón sobre los vehículos.

LEYES ORGÁNICAS

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL (LOTTTSV)

Establece las disposiciones generales para garantizar un sistema de transporte eficiente, seguro y planificado.

Artículo 48: Determina la implementación obligatoria de señalización horizontal y vertical, pasos peatonales, control de velocidad y demás medidas de seguridad vial, fundamentales para zonas rurales como Quisapincha.

CAPÍTULO 3

DISEÑO METODOLÓGICO

Tabla 3. Línea de investigación

Línea 1:	Sistemas Territoriales (EUT Estudios Urbanos Territoriales)
Descripción:	Aborda el estudio del territorio y su relación con los asentamientos humanos y la naturaleza. Parte desde una perspectiva micro escalar, hacia el análisis y la interpretación de la estructura del tejido urbano a nivel de sectorial y barrial, para generar respuestas a las problemáticas relacionadas con la imagen urbana, sistemas urbanos, espacio público y diseño.
Sub líneas	Planificación, manejo y gestión de territorios rurales y urbanos.

El presente capítulo contiene el diseño metodológico el cual está fundamentado en una investigación de carácter cualitativo, la metodología aplicada se da a partir de un enfoque cualitativo y territorial, donde se realizó un diagnóstico urbano mediante observación directa, entrevistas estructuradas y análisis de recorridos, identificando como principales conflictos la ausencia de infraestructura peatonal segura, la invasión del espacio público por el comercio informal, el débil control del tránsito vehicular y la falta de señalización y jerarquización vial.

LÍNEA Y SUBLÍNEA DE INVESTIGACIÓN

El presente estudio se enmarca en la línea de Sistemas Territoriales, y a la sublínea de investigación de planificación y gestión de espacios rurales y urbanos. Se centra en el análisis de su espacio e interacción con las comunidades y el entorno natural. Donde parte desde un estudio micro, regional, para explicar las características de las telas urbanas y las sugerencias para soluciones relacionadas con la forma de ciudad, organización espacial, diseño público y configuración territorial.

Por otra parte, se plantea en la movilidad peatonal y vehicular como reflejo de las dinámicas sociales, espaciales y funcionales en la parroquia de Quisapincha. Es por eso que a partir de este entorno urbano muestra uso del espacio público, buscando soluciones que no solo mejoren la infraestructura, sino que respondan a las experiencias cotidianas de la comunidad, fortaleciendo su derecho a habitar y circular con la seguridad absoluta.

ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN

La presente investigación se fundamenta en un enfoque de carácter cualitativo. En este sentido Arias J (2020) expresa que las investigaciones cualitativas utilizan técnicas como entrevistas en profundidad y análisis de contenido para obtener datos descriptivos y ricos en detalles y experiencias y percepciones. Se toma en cuenta como objetivo principal las relaciones espaciales, sociales y funcionales que afectan el movimiento de las personas y los vehículos en el Centro de Quisapincha.

MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

En relación a la investigación que se lleva a cabo a través de una modalidad de campo de tipo documental descriptiva. Partiendo de la observación directa, la inspección ambiental y la entrevista aplicada a los residentes de Quisapincha. Cuya información obtenida permite conocer la realidad social positiva, en la que puede caminar, moverse o circular a través del automóvil, es parte del pozo colectivo. Este enfoque prioriza el conocimiento local y la percepción de los transeúntes. Además del fortalecimiento legal basado en los lineamientos del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. (PDOT), junto con las regulaciones técnicas del país, como la Norma de Servicio Ecuatoriano de Normalización (INEN) y herramientas de planificación como el Plan de Uso y Gestión de Suelo (PUGS) y el Plan de Movilidad Sostenible.

ALCANCES –NIVEL DE INVESTIGACIÓN

En este sentido, el alcance o nivel de investigación de acuerdo con Arias F (2012) se refiere al grado de profundidad con que se aborda un fenómeno u objeto de estudio. En este caso, su alcance es descriptivo considerando la información que se obtiene directamente de la observación directa, la inspección ambiental y la entrevista aplicada a los residentes de Quisapincha. Finalmente la investigación se proyecta hacia un nivel aplicado donde se realizara intervención urbana mediante la aplicación de estrategias de diseño y criterios de movilidad sostenible, accesibilidad universal y seguridad vial que contribuyan a la revitalización funcional y cohesión social del sector con la finalidad.

POBLACIÓN Y MUESTRA

En cuanto, a la selección de la población muestral se tomó

según el criterio del investigador para Hernández. R.(2018) la correcta selección y delimitación de la población garantiza que la muestra extraída sea representativa y, por ende, que los resultados de la investigación puedan ser generalizados. En este caso, la población muestral estará representada por los entrevistados los cuales están conformados por los residentes del centro de Quisapincha y los profesionales especialistas y técnicos en el área. Cabe destacar, que el objetivo es entender la situación actual de la movilidad, las dinámicas de desplazamiento y las percepciones sobre el espacio público, proponiendo una serie de preguntas para entrevistas semiestructuradas, organizadas por tema. Se considera el juicio de los expertos o profesionales o técnicos relacionados con el área de movilidad, el urbanismo o la gestión pública (por ejemplo: planificadores urbanos, técnicos del GAD, autoridades locales o expertos en transporte)

Tabla 4. Diseño Metodológico



Tabla 5. Muestras de investigación

#	Población
6	Actores Relacionados Indirectamente con el Proyecto, Comunidad
3	Profesionales Arquitectos

PLAN DE RECOLECCION Y PROCESAMIENTO DE DATOS

Objetivo Específico 1

Determinar la situación actual de la movilidad, las dinámicas de desplazamiento y las percepciones de los usuarios sobre el

espacio público.

Técnica Aplicada

Se empleara entrevistas semiestructuradas dirigidas a actores clave, como aquellas personas de comercio locales, esto con el fin de obtener una visión crítica sobre el estado de la movilidad y los desafíos actuales. De esta manera, se aplican fichas de observación de campo en puntos estratégicos, donde se recopilan datos sobre frecuencia y tipo de usuarios, clasificación vehicular, niveles de congestión, uso del espacio público y barreras de accesibilidad. Esta información se sistematiza mediante mapas urbanos descriptivos, que reflejan los patrones de circulación y las zonas de mayor conflicto peatonal y vehicular.

Muestra 1: está dirigida a usuarios del sector de Quisapincha, y el objetivo es entender la situación actual de la movilidad, las dinámicas de desplazamiento y las percepciones sobre el espacio público, te propongo una serie de preguntas para entrevistas semiestructuradas, organizadas por tema.

Muestra 2: Está dirigida a profesionales o técnicos relacionados con la movilidad, el urbanismo o la gestión pública (por ejemplo: planificadores urbanos, técnicos del GAD, autoridades locales o expertos en transporte)

ANEXO 1.

ANEXO 2

Objetivo Especifico 2

Analizar casos de estudio referentes de contextos similares que aporten estrategias de diseño con énfasis en la accesibilidad y la seguridad vial.

Técnica Aplicada:

Observación y ficha de análisis de caso, como herramientas de sistematización de información documental. A través de ellas, se recopilan referentes de intervenciones urbanas en contextos rurales o de borde urbano similar a Quisapincha, con énfasis en la aplicación de indicadores de sostenibilidad, criterios de movilidad inclusiva, accesibilidad universal y diseño seguro. Esta técnica permite extraer buenas prácticas y metodologías que sirvan como insumos para la propuesta proyectual. Las fichas de observación que se utilicen deben enfocarse en levantar información directa del entorno urbano y vial, con base en criterios técnicos.

Objetivo Especifico 3

Proponer una intervención urbana mediante estrategias de diseño orientadas a la movilidad sostenible, accesibilidad universal y seguridad vial, que fortalezcan la cohesión social y funcional del sector.

Técnica Aplicada:

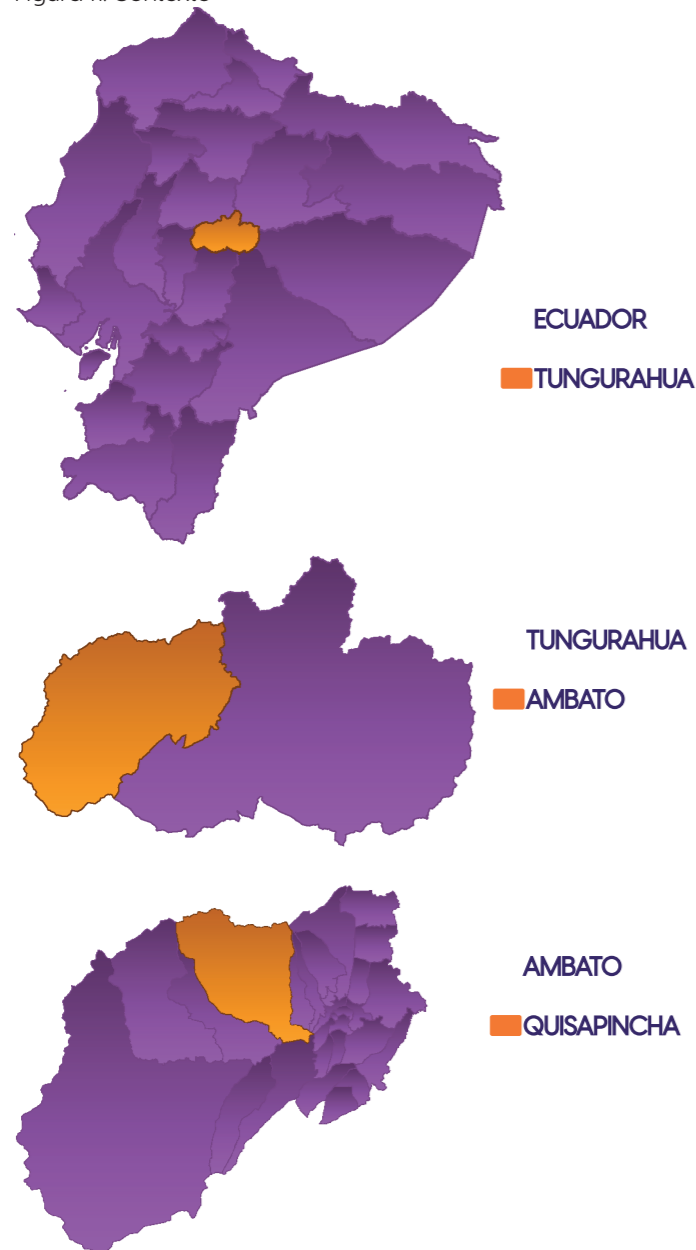
Para la formulación de la propuesta urbana-arquitectónica, se aplican herramientas gráficas de diseño como esquemas conceptuales, matrices de relaciones espaciales y zonificaciones funcionales, que permiten estructurar el programa arquitectónico a partir de los resultados obtenidos en los objetivos anteriores. Estas técnicas permiten articular criterios de movilidad, diseño inclusivo y adecuación territorial desde una perspectiva participativa y contextual.

Tabla 6. Matriz metodologica del proyecto

Objetivo General	Objetivos específicos	Enfoque	Nivel de profundidad	Actividades	Tipo	Técnicas de recopilación	Instrumento a aplicar en la técnica	Técnica de Procesamiento de	Resultados esperados
Diseñar una propuesta de optimización en la movilidad peatonal y vehicular de la Calle Ernesto Alba mediante la aplicación de criterios de sostenible para el mejoramiento de la conectividad, accesibilidad, la seguridad y calidad en el espacio público de los Barrios, Mirador, Panecillo y Turuloma de la parroquia Quisapincha, cantón Ambato,	· Determinar la situación actual de la movilidad, las dinámicas en el desplazamiento y las percepciones de los usuarios sobre el espacio público, mediante la aplicación de entrevista a actores claves, fichas de observación y levantamiento de mapeos.	Enfoque Cualitativo	Alcance Explorato-	A1 Documentar fotográficamente el estado de las vías	Campo	Observación directa	Fichas de registro de observación	Evaluación de problemáticas	Se espera identificar las condiciones reales de la movilidad y el uso del espacio público desde la perspectiva de los propios usuarios, reconociendo barreras físicas y sociales. Este diagnóstico permitirá evidenciar necesidades urgentes de accesibilidad y seguridad urbana en el sector.
				A2 Levantamiento directo		Levantamiento fotográfico	Descripción mediante fichas	Identificar el estado actual de las vías	
				A3 Entrevistar a usuarios y profesionales clave para conocer su visión		Entrevistar	Guion de entrevistas	Análisis de entrevistas en problemáticas del lugar	
	Analizar casos de estudio referentes de contextos similares que aporten con estrategias de diseño, metodologías de trabajo con énfasis en criterios de accesibilidad y seguridad vial.	Enfoque Cualitativo	Alcance Explorato-	A1 Revisar casos de estudio	Documental	Revisar casos	Análisis de referentes	Identificación de casos de estudios similares	Como resultado se busca obtener una base técnica y metodológica sólida a partir del estudio de casos similares, que permita seleccionar estrategias sostenibles y aplicables al contexto local. Estas servirán de guía para estructurar la propuesta de intervención urbana.
				A2 Análisis espacial y la calidad del espacio publico de casos de estudio.		Análisis documental	Fichas de analisis	Descripción del proyectos de diseño urbano	
				A4 Elaborar fichas técnicas de estrategias sostenibles		Elaborar fichas	Descripción de estrategias	Análisis de estrategias en el lugar de estudio	
	Proponer una intervención urbana mediante la aplicación de estrategias de diseño y criterios de movilidad sostenible, accesibilidad universal y seguridad vial que contribuyan a la revitalización funcional y cohesión social del sector.	Enfoque Cualitativo	Alcance Proyectual	A1 Desarrollar esquemas de estrategias sostenibles	Proyectual	Esquemas de estrategias	Guia de desarrollo conforme a las estrategias	Guia de desarrollo conforme a las estrategias	Se espera generar una propuesta arquitectónica y urbana coherente con el diagnóstico previo, que contemple criterios de inclusión, movilidad sostenible y mejora del espacio público. Esta propuesta se expresará en un plan general y planos técnicos que orienten su ejecución futura.
				A2 Proponer una propuesta con las estrategias		Plan masa	Boceto	Describir el proyecto a realizar	
				A3 Desarrollar el proyecto		Diseño	Panos arquitectónicos	Panos arquitectónicos	

CAPÍTULO 4

UBICACIÓN
Figura 11. Contexto



ANÁLISIS CONTEXTO SOCIAL - ESPACIAL

USUARIOS

El barrio Panecillo, Mirador Turuloma, donde se ubica el alberga una diversidad de usuarios: residentes del sector, comerciantes informales, turistas locales y visitantes ocasionales. Este punto de observación natural se ha transformado en un nodo de atracción paisajística, principalmente durante fines de semana y feriados. Sin embargo, debido a la falta de infraestructura adecuada, el lugar enfrenta problemas de accesibilidad, falta de señalética, y deterioro del entorno. Los usuarios recurrentes se caracterizan por ser adultos y jóvenes de sectores aledaños que buscan esparcimiento, mientras que los visitantes esporádicos provienen de zonas más centrales de Ambato. El diseño urbano actual no responde a las necesidades de permanencia, contemplación, movilidad segura ni uso turístico sostenible, lo que limita su verdadero potencial como espacio público mirador.

Figura 12. Contexto Quisapincha



POBLACIÓN GENERAL DE AMBATO Y QUISAPINCHA

Ambato cuenta con una población aproximada de 387.000 habitantes (INEC, 2022), siendo una de las ciudades intermedias más importantes de la Sierra ecuatoriana. En contraste, Quisapincha, parroquia rural perteneciente a este cantón, tiene una población estimada de 12.500 habitantes (PDOT Quisapincha, 2020). A pesar de su cercanía al núcleo urbano, Quisapincha conserva dinámicas sociales propias, con fuerte identidad cultural kichwa, lo que influye en la forma en que la comunidad interactúa con los espacios públicos y la movilidad.

Tabla 7. Población

Grupo de edad	H	M	Total	Porcentaje
85 años o más	70	85	155	1,4%
De 80-84	57	95	152	1,4%
De 75-79	131	148	279	2,6%
De 70-74	149	171	320	3,0%
De 65-69	189	242	431	4,0%
De 60-64	240	293	533	4,9%
De 55-59	285	303	588	5,5%
De 50-54	224	294	518	4,8%
De 45-49	254	334	588	5,5%
De 40-44	277	375	652	6,0%
De 35-39	277	351	628	5,8%
De 30-34	297	341	638	5,9%
De 25-29	325	372	697	6,5%
De 20-24	389	414	803	7,5%
De 15-19	532	592	1124	10,4%
De 10-14	526	550	1076	10,0%
De 5-9	419	452	871	8,1%
De 0-4	384	340	724	6,7%
Total General	5.025	5.752	10.777	100%

Nota: PDOT Quisapincha (2025)

Tabla 8. Numero de personas por genero

POBLACION DE LA PARROQUIA QUISAPINCHA		
SEXO	POBLACIÓN	%
HOMBRES	5025	46,6%
MUJERES	5752	53,4%
TOTAL	10777	100%

Nota: PDOT Quisapincha (2025)

La conexión entre Ambato y Quisapincha es frecuente y bidireccional: mientras muchos habitantes de la parroquia viajan diariamente hacia el centro urbano por razones laborales, una parte de la población ambateña visita Quisapincha por turismo, gastronomía o comercio artesanal.

DEMOGRAFÍA DE QUISAPINCHA

La estructura poblacional de Quisapincha es predominantemente joven. Según datos del PDOT (2020), más del 50% de su población tiene menos de 30 años, lo que supone

Tabla 9. Identidad étnica de Quisapincha

IDENTIFICACION SEGUN CULTURA Y COSTUMBRES	
Identificación	% Participación
Indígena	76,8%
Mestiza/o	22,3%
Blanca/o	0,6%
Montubia/o	0,2%
Afroecuatoriana/o	0,1%

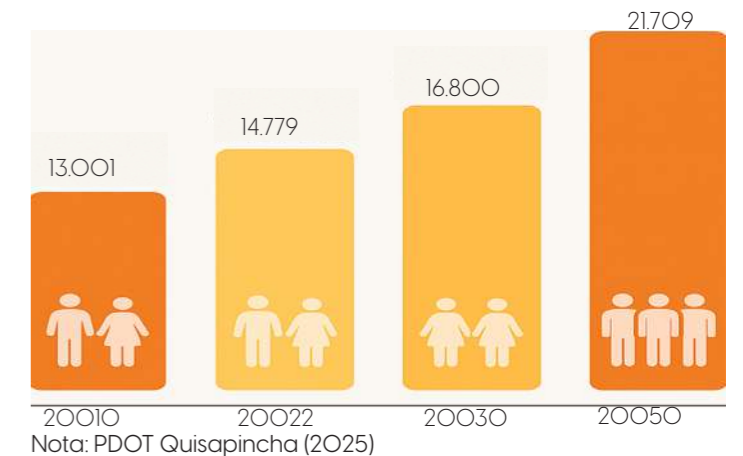
Nota: PDOT Quisapincha (2025)

altas tasas de natalidad y una demanda creciente de servicios educativos, recreativos y de movilidad. La mayoría de los hogares son nucleares o extensos, con un promedio de 4 a 5 personas por vivienda, y las viviendas están dispersas en sectores de difícil acceso. Esta configuración demográfica influye directamente en la necesidad de mejorar la conectividad intra-parroquial, la calidad de los espacios públicos y la seguridad vial para niños, jóvenes y adultos mayores.

CRECIMIENTO POBLACIONAL

Quisapincha experimenta un crecimiento demográfico moderado pero constante, con una tasa de incremento anual cercana al 1,5%. Esta expansión se refleja tanto en su casco urbano como en los sectores periurbanos que colindan con Ambato, generando un patrón de expansión desorganizada. El crecimiento sin planificación genera presión sobre la

Figura 13. Porcentaje de población en crecimiento



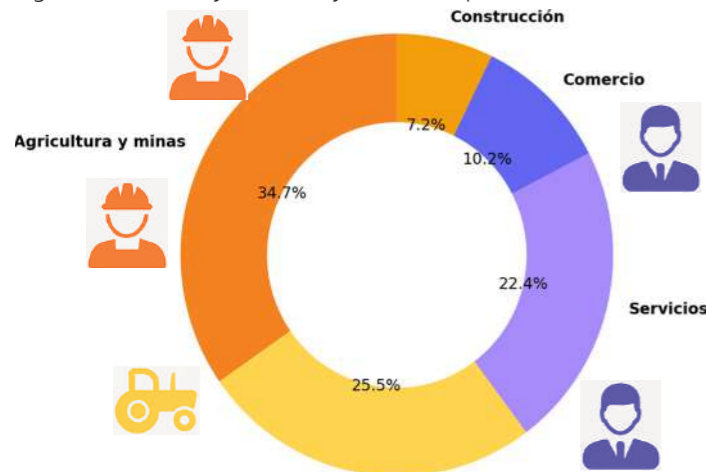
Nota: PDOT Quisapincha (2025)

infraestructura vial existente, lo que agrava los problemas de movilidad peatonal y vehicular. Además, la migración de retorno y el crecimiento del turismo local aumentan la demanda de servicios, sin que la infraestructura actual logre responder eficientemente a esta presión urbana.

ECONOMÍA DE QUISAPINCHA

La economía local de Quisapincha es predominantemente artesanal y comercial, reconocida a nivel nacional por la producción de ropa de cuero, textiles y artesanías. Esta actividad involucra a una amplia red de talleres familiares, lo que refuerza el modelo de economía popular y solidaria. A nivel rural, también se mantiene una base agropecuaria, aunque en declive frente al crecimiento urbano. El turismo cultural y gastronómico ha ganado relevancia en los últimos años, potenciando el flujo de visitantes hacia zonas como el Mirador Turuloma, aunque aún sin una estrategia de desarrollo territorial integral. La falta de espacios públicos adecuados y de accesos seguros limita la diversificación de esta economía hacia sectores como el ecoturismo o el comercio local organizado.

Figura 14. Porcentaje de trabajos en Quisapincha



Nota: Nivel de trabajos

En la parroquia Quisapincha, gran parte de las familias encuentra su sustento en la agricultura, una actividad que no solo forma parte de su economía, sino también de su identidad, ya que casi el 35% de la población se dedica al trabajo en el campo. A esto se suma la manufactura, que representa otra fuente importante de ingresos, especialmente vinculada a los talleres y saberes locales que emplean a más del 25% de los habitantes. Muchas personas también prestan servicios en distintos oficios, desde transporte hasta labores de cuidado, lo que representa cerca del 22% de la población ocupada. Además, aunque en menor medida, existen quienes se dedican al comercio, ya sea en ferias o pequeños negocios, así como a la construcción, actividades que reúnen alrededor del 10% y 7% de la población respectivamente. Esta diversidad refleja una economía local dinámica, que combina la tradición con el esfuerzo diario de quienes sostienen el desarrollo de su comunidad.

TRADICIÓN Y CULTURA

Quisapincha posee una identidad cultural profundamente arraigada en la cosmovisión kichwa, manteniendo prácticas ancestrales, rituales y una estructura comunal de organización

social. Destaca por su tradición artesanal en confección de ropa de cuero, así como por festividades religiosas y agrícolas vinculadas al Inti Raymi, Corpus Christi y la veneración a la Virgen del Quinche. Las mingas, la música andina y el idioma kichwa complementan un entorno cultural activo, donde la identidad es visible en el vestuario, el idioma, la organización barrial y los saberes transmitidos generacionalmente (PDOT Quisapincha, 2020). Esta riqueza simbólica convierte al territorio en un espacio con valor patrimonial intangible, que debe ser respetado en cualquier intervención arquitectónica o urbana.

Figura 15. Fiestas de Quisapincha



Nota: PDOT Quisapincha (2025)

ANÁLISIS CONTEXTO FÍSICO

ASOLEAMIENTO

El asoleamiento en Quisapincha es moderado a alto debido a su altitud (más de 3.000 m s.n.m.), con una exposición solar prolongada, especialmente en los meses más secos (junio a septiembre). Las condiciones de radiación solar favorecen el uso

Figura 16. Diagrama de asoleamiento

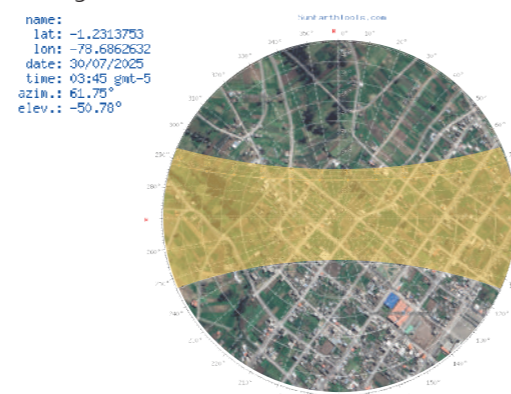


Figura 17. Horas de luz natural



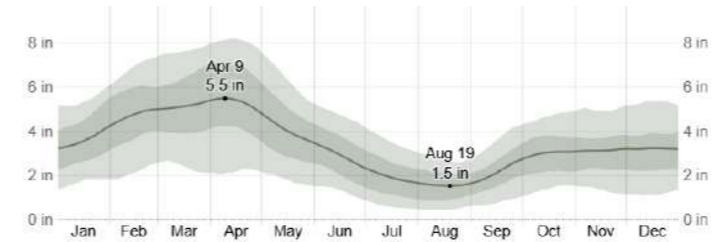
Nota: weatherspark (2025)

de estrategias bioclimáticas como protecciones solares móviles, cubiertas verdes, y aprovechamiento de energía solar pasiva. El diseño urbano debe considerar zonas de sombra, vegetación arbórea y mobiliario protegido, tanto para confort peatonal como para evitar el sobrecalentamiento de superficies.

PRECIPITACIÓN

En Quisapincha, la lluvia no solo riega la tierra, también define muchas de las actividades del día a día. En promedio, caen alrededor de 80 mm de agua al mes, sumando casi 974

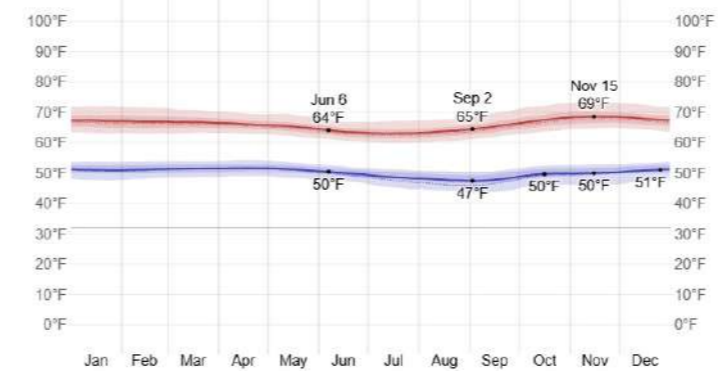
Figura 18. Precipitación en el transcurso del año



Nota: weatherspark (2025)

mm en todo el año, según datos recogidos por estaciones meteorológicas locales y de comunidades cercanas como Mollahua Chaupiloma. Sin embargo, el clima no es constante. Agosto y septiembre suelen ser meses bastante secos, con lluvias mínimas que rondan los 65 a 49 mm, lo que puede afectar el acceso al agua para beber o regar los cultivos. Por eso, en esos tiempos es clave anticiparse y gestionar bien el recurso hídrico. En cambio, abril, mayo y junio llegan con lluvias abundantes, superando los

Figura 19. Diagrama de temperatura



Nota: weatherspark (2025)

Figura 20. Vista de un día con temperatura normal en Quisapincha



90 mm al mes, lo que trae beneficios para la agricultura pero también puede generar riesgos, como deslizamientos en ciertas zonas. Conocer estos cambios estacionales permite prepararse mejor, cuidar el territorio y asegurar que el agua siga siendo una aliada en la vida de la comunidad.

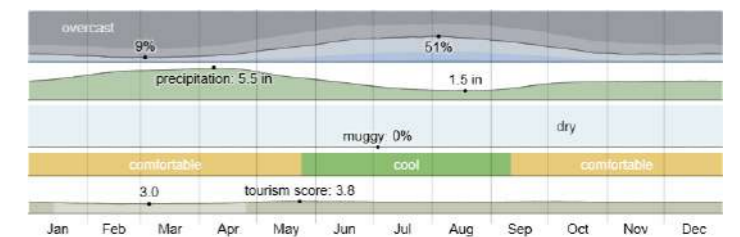
VIENTOS

El territorio está expuesto a vientos moderados provenientes del noreste y sureste, intensificados en las zonas altas y miradores como el de Turuloma. Esta condición permite la ventilación natural, pero también implica incorporar barreras vegetales, muros cortavientos o cierres semipermeables que reduzcan el efecto de ráfagas directas sobre senderos, áreas de descanso y estructuras livianas. El diseño debe contemplar zonas protegidas del viento para mejorar la confortabilidad térmica.

TEMPERATURA

En Quisapincha, el clima cambia con la altura, y eso se nota en cada rincón del territorio. Aunque la parroquia no es muy extensa, las diferencias de altitud hacen que las temperaturas varíen bastante de un lugar a otro. En las zonas más elevadas, los días suelen ser fríos, con promedios que rondan los 7,8 °C, mientras que en las partes más bajas se alcanza hasta 12,9 °C, lo que genera sensaciones térmicas distintas incluso dentro de la misma comunidad. Marzo es el mes en que más se siente el calor, con mañanas templadas y tardes agradables, mientras que agosto trae consigo el frío más intenso del año, llegando en algunos puntos a temperaturas que rozan los 0 °C. Estas variaciones influyen directamente en la forma de vida de las personas: desde cómo se visten, qué cultivan, hasta cómo organizan sus actividades diarias, adaptándose con sabiduría al clima de su territorio.

Figura 21. Temperaruta por cada mes del año



Nota: weatherspark (2025)

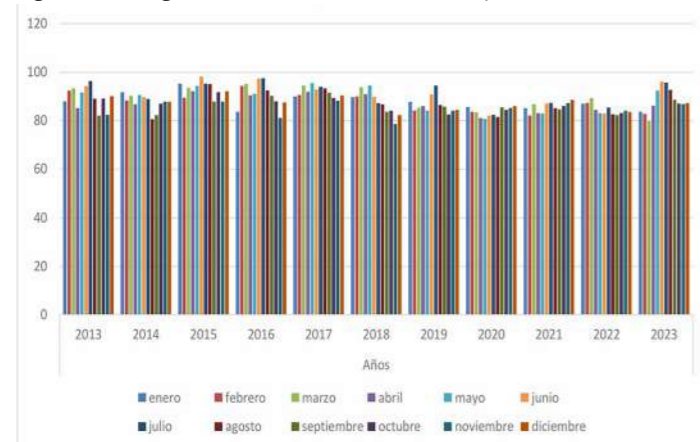
Figura 22. Cielo despejado en el atardecer



HUMEDAD

En Quisapincha, el ambiente suele sentirse fresco y cargado de humedad, sobre todo en los meses de junio y julio, cuando el aire alcanza sus niveles más altos de vapor de agua. Durante catorce años de mediciones en estaciones ubicadas tanto dentro como en los alrededores de la parroquia, se ha registrado un promedio de humedad relativa mensual cercano al 88%. Esta condición climática resulta muy beneficiosa para conservar la humedad del suelo, especialmente en las zonas altas donde se encuentra el páramo. Este ecosistema cumple un rol esencial, ya que retiene y libera agua de manera natural, asegurando el abastecimiento no solo para la población de Quisapincha, sino también para otras comunidades del noroccidente de Tungurahua y parte de Cotopaxi. La humedad del aire, entonces, no solo forma parte del clima cotidiano, sino que contribuye directamente a la vida del territorio y a la salud de sus ecosistemas.

Figura 23. Diagrama de humedad de Quisapincha

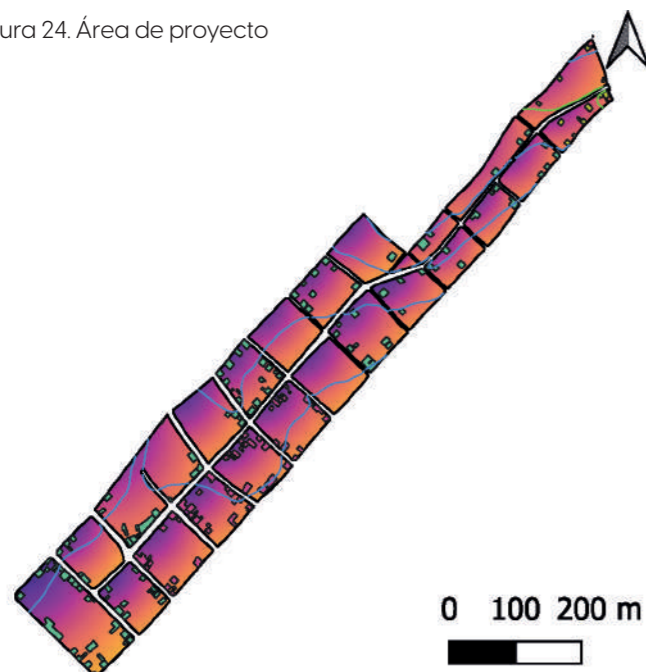


Nota: weatherspark (2025)

ANÁLISIS DE CONTEXTO URBANO

USO DE SUELO

Figura 24. Área de proyecto



Según el PDOT, el uso predominante del suelo en la zona urbana de Quisapincha es residencial consolidado con mezcla de comercio artesanal y algunos servicios básicos. En calles como Ernesto Albán se evidencia una disposición lineal de viviendas unifamiliares y talleres de confección, lo que refleja la fusión entre lo habitacional y lo productivo (PDOT Quisapincha, 2020). No obstante, existe déficit de suelo destinado a equipamiento comunitario y espacios públicos formales, lo que limita la cohesión social y el acceso a servicios culturales y recreativos.

Figura 25. Uso de Suelo

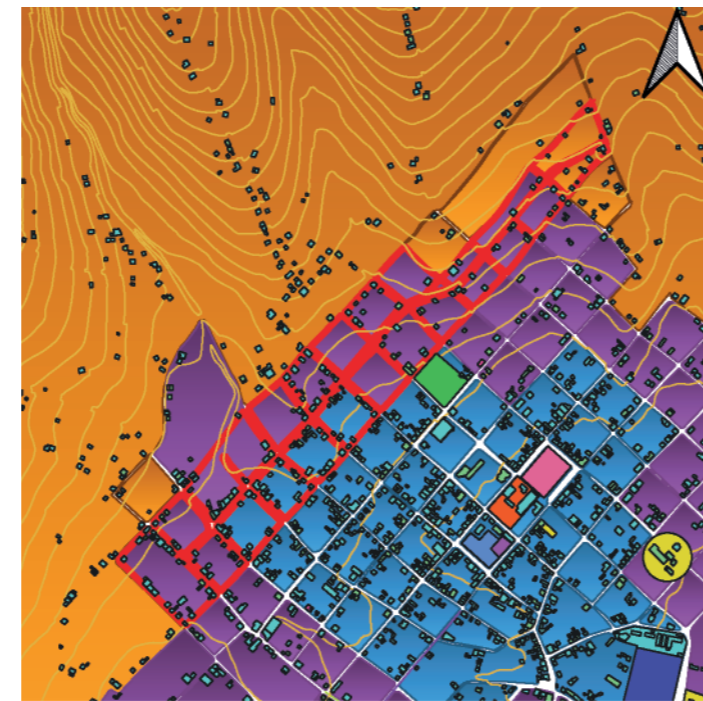


Figura 26. Uso de suelo



NÚMERO DE PISOS POR NORMATIVA

Aunque el PDOT no explicita la ordenanza detallada por calle, por su categoría de parroquia rural en proceso de consolidación urbana, la normativa general permite edificaciones de hasta dos pisos con una altura máxima estimada de 8 metros, acorde a los lineamientos del GAD Ambato y a la normativa constructiva vigente para zonas de expansión intermedia. La mayoría de las edificaciones en Ernesto Albán son de uno a dos pisos, con techos livianos y estructuras mixtas (bloque, madera, zinc), manteniendo escala barrial y baja densidad.

Figura 27. Numero de pisos de construcciones

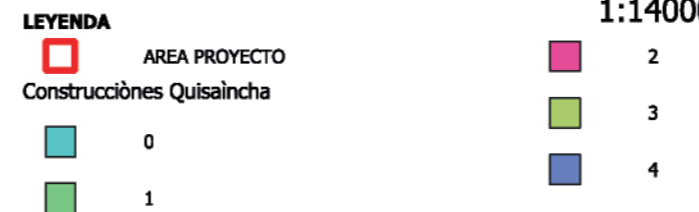
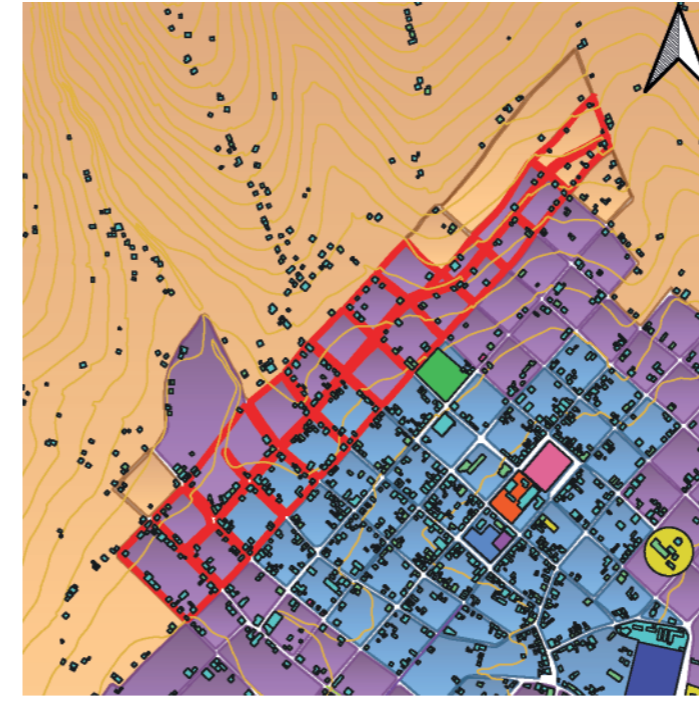


Figura 28. Pisos construidos



LOTES CONSTRUIDOS

El área urbana de Quisapincha presenta una alta tasa de ocupación de lotes, aunque con heterogeneidad en los tipos constructivos. Muchos lotes han sido edificados de manera progresiva, con ocupación frontal al eje vial y áreas traseras no consolidadas. En la calle Ernesto Albán se observa una ocupación continua en ambas aceras, con escasa planificación de retiros, veredas estrechas y poca articulación entre espacios privados y públicos, lo cual representa una oportunidad para incorporar equipamientos que reequilibren el tejido urbano.

Figura 29. Lotes mínimos por normativa

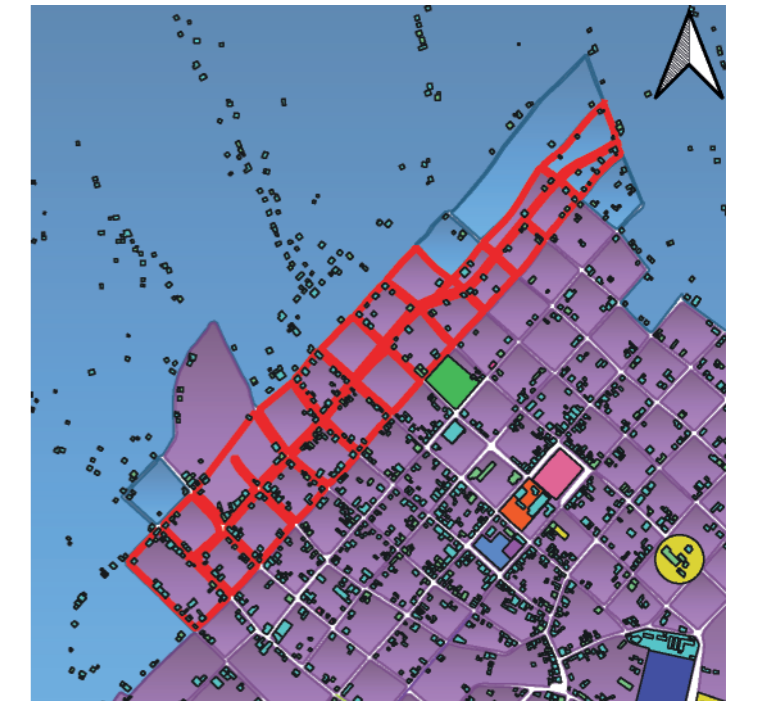


Figura 30. Lotes en el sector



EQUIPAMIENTOS

Dentro del núcleo parroquial existen algunos equipamientos educativos y religiosos, como la Unidad Educativa Quisapincha, centros comunitarios y la iglesia principal, sin embargo, el déficit de centros culturales, bibliotecas, talleres comunitarios o espacios recreativos abiertos es evidente. En la calle Ernesto Albán no se registran equipamientos de escala barrial, lo cual refuerza la necesidad de incorporar un equipamiento sociocultural que sirva de nodo de integración, identidad y servicio para los residentes y visitantes.

Figura 31. Equipamientos en Quisapincha

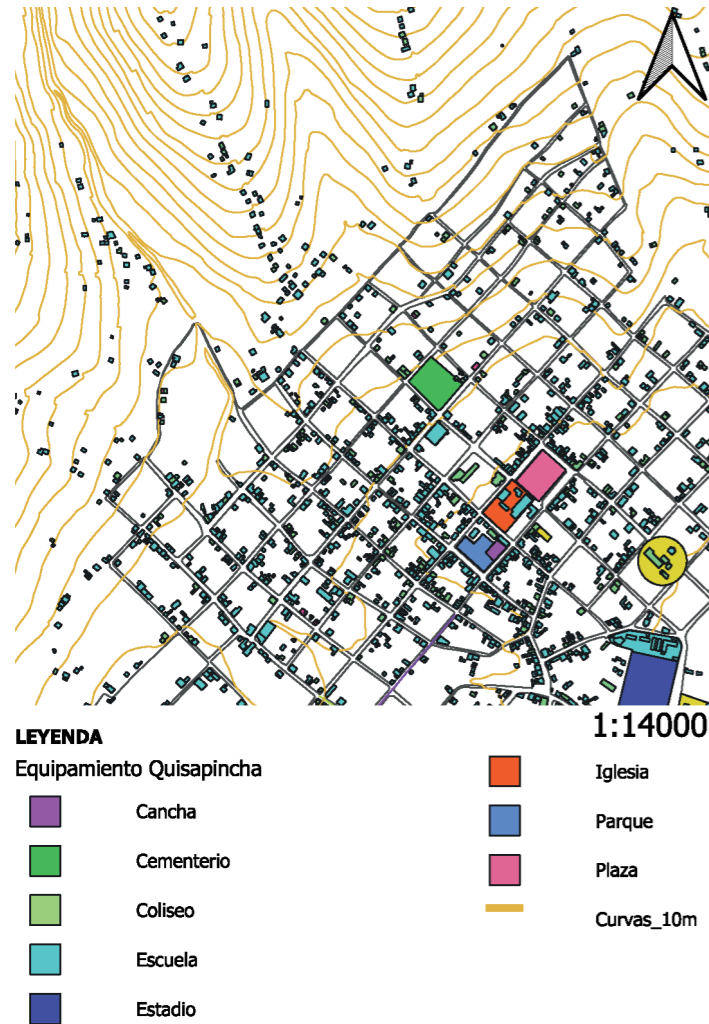


Figura 32. Equipamiento cancha



EJES VIALES

La calle Ernesto Albán constituye un eje vial secundario, que conecta al centro parroquial con otras calles internas del núcleo urbano. Presenta un perfil vial angosto (aproximadamente 6-7 metros), con veredas reducidas, y ausencia de jerarquización vial clara. No cuenta con ciclovías ni señalética adecuada. La movilidad peatonal es precaria, especialmente para personas con discapacidad, niños o adultos mayores. El eje funciona más como una calle de tránsito local, sin condiciones apropiadas de seguridad vial o accesibilidad universal.

Figura 33. Red vial

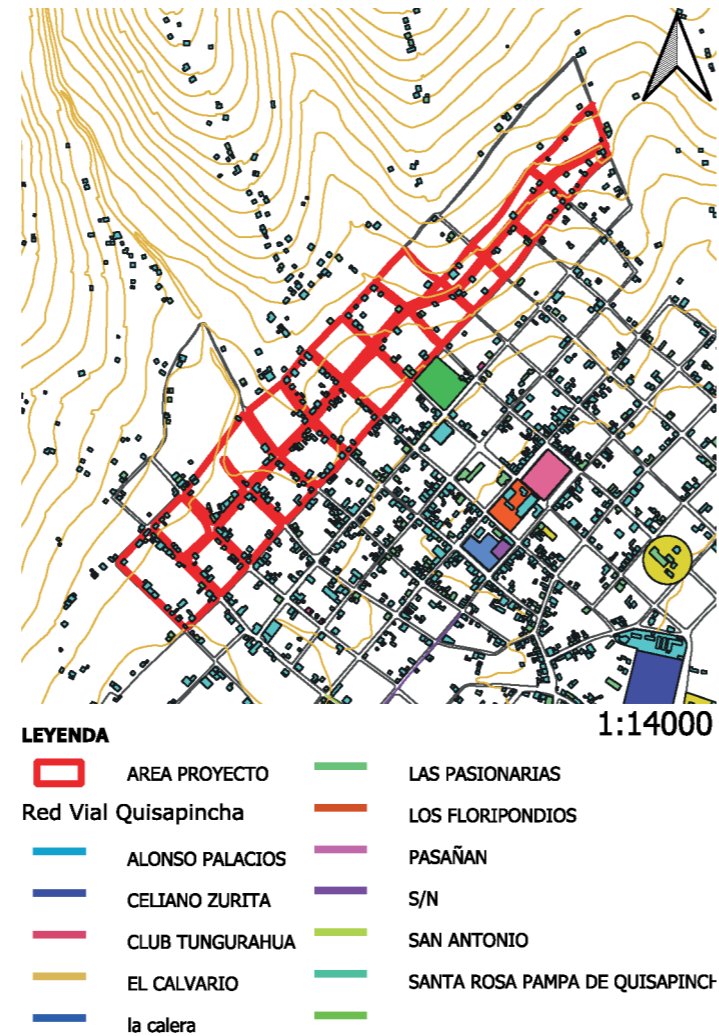


Figura 34. Via del sector



AMENAZAS URBANAS

Aunque la parroquia Quisapincha no presenta amenazas volcánicas directas, sí enfrenta riesgos de movimientos en masa (deslizamientos) en zonas cercanas al área urbana, especialmente por su ubicación en laderas y suelos de origen volcánico con pendientes marcadas. También existen amenazas antrópicas como la expansión desordenada, déficit de alcantarillado pluvial, ocupación de quebradas y áreas sin planificación, lo que incrementa la vulnerabilidad frente a eventos climáticos. Las malas condiciones viales y falta de iluminación también representan amenazas a la seguridad ciudadana.

Figura 35. Amenazas en el área

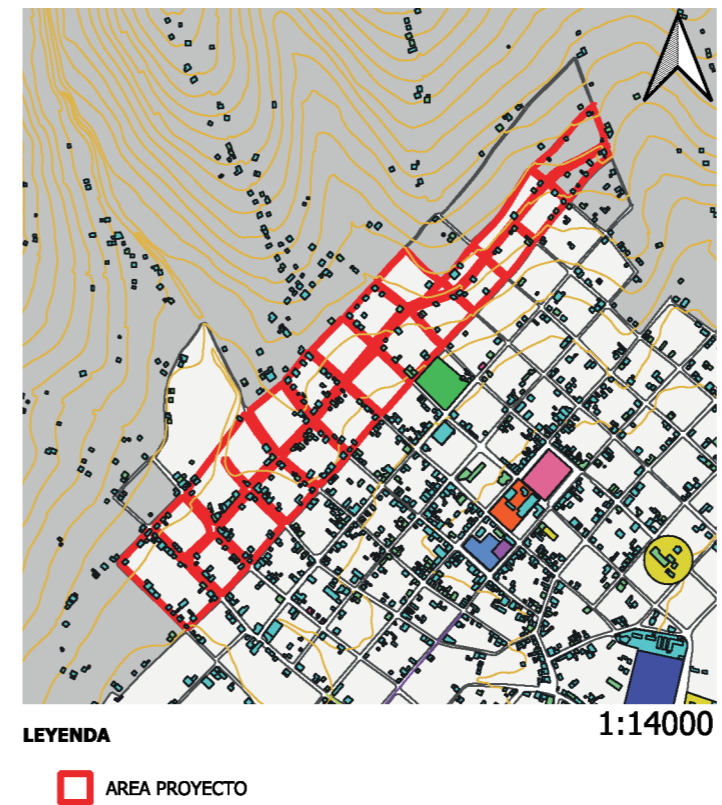


Figura 36. Varias pendientes en la zona



TOPOGRAFÍA

La topografía del área urbana de Quisapincha, incluyendo la calle Ernesto Albán, es moderadamente inclinada, con pendientes que oscilan entre el 5% y el 12%. Esto requiere que el diseño urbano se adapte al relieve mediante escalinatas, rampas accesibles, taludes protegidos y tratamiento del espacio público con niveles diferenciados. La topografía también ofrece potencial paisajístico, al permitir visuales hacia el valle de Ambato y los bordes agrícolas del entorno.

Figura 37. Topografía de zona de trabajo

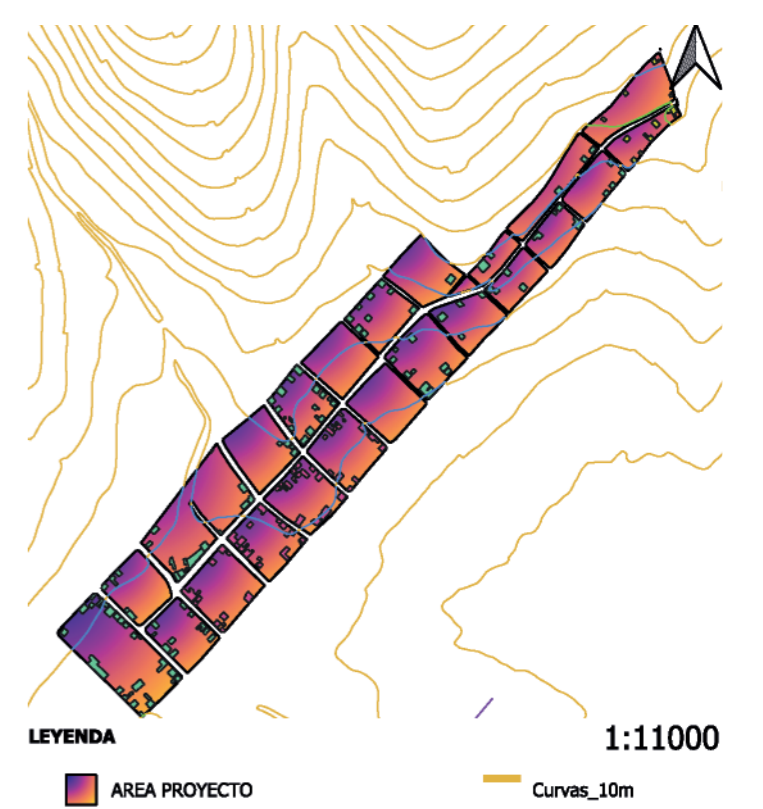


Figura 38. Topografía en el sector de la cabecera



DESARROLLO OBJETIVO 1

Determinar la situación actual de la movilidad, las dinámicas en el desplazamiento y las percepciones de los usuarios sobre el espacio público, mediante la aplicación de entrevista a actores claves, fichas de observación y levantamiento de mapeos.

Tabla 10. Ficha de observación

APLICACIÓN TÉCNICA #1: OBSERVACIÓN DIRECTA

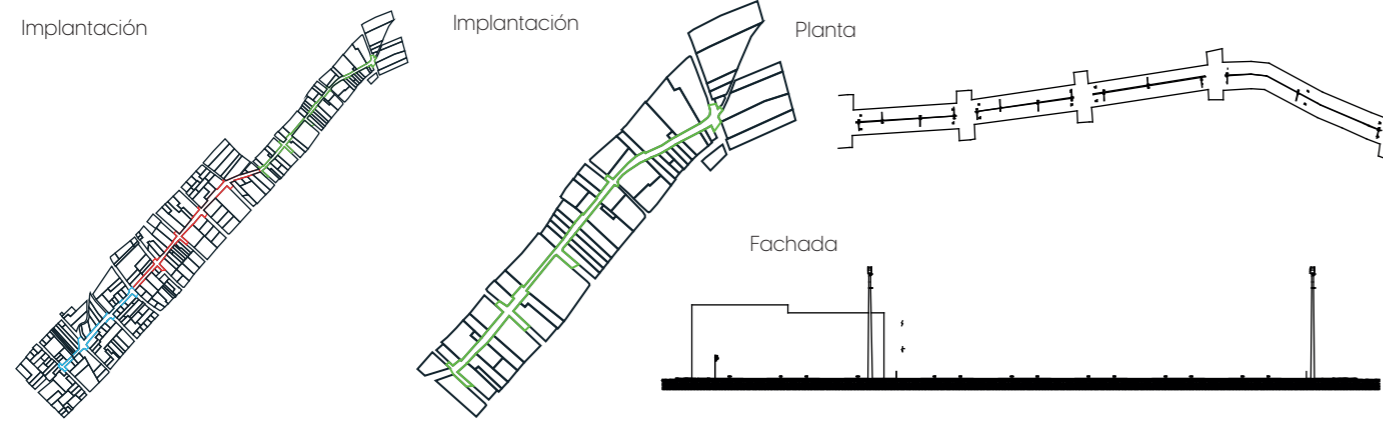
Se elabora una ficha de cada zona para conocer el estado actual de la infraestructura vial como peatonal.

UNIVERSIDAD INDOAMERICA		FICHA DE OBSERVACIÓN DIRECTA DEL TRAMO#				Ficha N-1
Ficha realizada por: Daniel Llumitasig		Fecha:	Lugar: Quisapincha Barrio el Mirador	Hora de inicio:	Hora final:	Objetivo de la ficha: Diagnosticar el lugar
Movilidad Peonatal	Movilidad Vehicular	Estado actual de las vías de la cabecera		Acceso y la calidad del transporte público		
		A. Buen estado (asfalto sin baches, señalización clara) B. Regular (algunos baches o señalización deficiente) C. Mal estado (vías deterioradas, sin señalización) D. Intransitables (alto grado de deterioro, difícil circulación)		A. Bueno (frecuente, cómodo, accesible) B. Aceptable (cumple con su función, con algunas deficiencias) C. Deficiente (poca frecuencia, vehículos en mal estado) D. Inexistente o muy limitado		
Problemáticas detectadas	Oportunidades de mejora	Presencia de aceras adecuadas y seguras para los peatones		Cruces peatonales seguros y señalizados		
		A. Sí, en toda la calle B. Sí, pero solo en alguna parte de la calle C. No hay aceras o están en mal estado D. No se observa infraestructura peatonal		A. Sí, en todas las intersecciones importantes B. Solo en algunas zonas C. Poco visibles o mal ubicados D. No existen		
OBSERVACIÓN		Visibilidad de la señalización vial en la parroquia		Los conductores respetan las normas de tránsito		
		A. Completa y bien ubicada B. Incompleta pero funcional C. Escasa o poco visible D. No existe señalización		A. Siempre B. Generalmente sí C. A veces D. Casi nunca		
		Flujo vehicular en horas pico		Los peatones utilizan la infraestructura destinada para su tránsito		
		A. Fluido y sin congestión B. Lento pero continuo C. Congestionado en puntos específicos D. Congestionado en puntos específicos		A. Sí, mayoritariamente B. Algunos lo hacen, otros no C. La mayoría no lo hace D. No hay infraestructura para peatones		
		Presencia de espacios suficientes y adecuados para el estacionamiento		Principal problema de movilidad en la cabecera		
		A. Sí, suficientes y bien ubicados B. Pocos pero funcionales C. Insuficientes, causan desorden D. No existen zonas de parqueo designadas		A. Falta de señalización B. Infraestructura deteriorada C. Riesgos para peatones D. Otro:		
		Presencia de animales domésticos		Luminarias para las noches		
		A. Sí, varios animales domésticos B. Pocos animales domésticos C. Animales salvajes D. No existen		A. Sí, suficiente luminarias B. Pocas luminarias que no brindan seguridad C. Luminarias en mal estado D. No existe luminarias		
		Visibilidad de infraestructura verde		Recolectores de Basura		

Tabla 11. Ficha de observación zona 1



Ficha realizada por: Daniel Llumitasig Fecha: 1 de Junio 2025 Lugar: Quisapincha Barrio el Mirador Hora de inicio: 11:00 am Hora final: 11:30 am Objetivo de la ficha: Diagnosticar el lugar



Movilidad Peatonal

Estado de aceras: Inexistentes en ambos lados; los peatones deben caminar por la calzada o zonas de tierra.
 Presencia de rampas: No se observan rampas ni accesos inclusivos.
 Flujo peatonal: Bajo (por el tipo de zona); posible tránsito de niños y adultos mayores hacia centros cercanos.

Movilidad Vehicular

Tipo de vehículos: Presencia de vehículos livianos (camioneta estacionada).
 Flujo vehicular: Bajo, pero la intersección irregular puede generar confusión.
 Estacionamiento: Informal; un vehículo está estacionado junto a la vía sin señalización.
 Señalización: Nula; no hay señalética vertical ni horizontal.

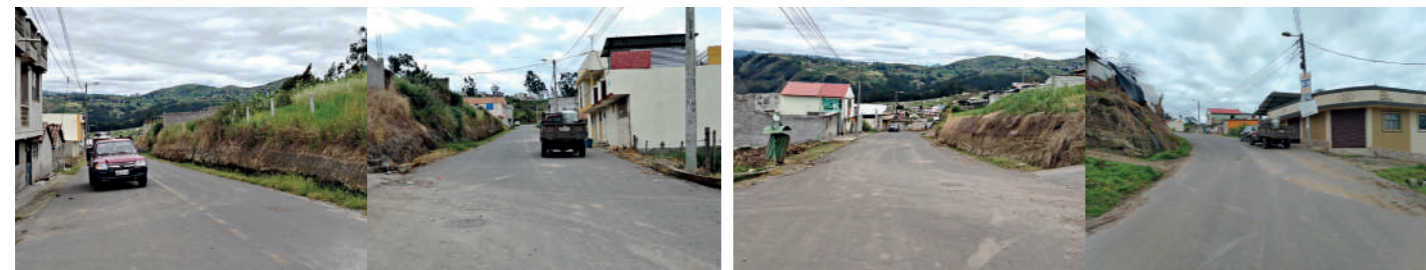


Problemáticas detectadas

Falta total de infraestructura peatonal (aceras, cruces, señalética).
 Riesgo de accidentes en la intersección sin regulación.
 Ausencia de ordenamiento vial y mobiliario urbano adecuado

Oportunidades de mejora

Implementación de aceras en ambos lados de la vía.
 Señalización clara de intersecciones y zonas de tránsito compartido.
 Reubicación de contenedores de basura y ordenamiento del entorno.



OBSERVACIÓN

En el tramo 1 del barrio El Mirador, la falta de aceras obliga a los peatones a caminar por la calzada, exponiéndose a riesgos constantes, especialmente niños y adultos mayores. No hay señalización, iluminación adecuada ni infraestructura accesible, lo que genera inseguridad y desorden. La presencia de vehículos mal estacionados y animales sueltos agrava el problema, reflejando un entorno urbano olvidado. Esta situación demanda una intervención urgente que devuelva dignidad, seguridad y accesibilidad al espacio público.

Estado actual de las vías de la cabecera

- A. Buen estado (asfalto sin baches, señalización clara)
- B. Regular (algunos baches o señalización deficiente) **X**
- C. Mal estado (vías deterioradas, sin señalización)
- D. Intransitables (alto grado de deterioro, difícil circulación)

Acceso y la calidad del transporte público

- A. Bueno (frecuente, cómodo, accesible)
- B. Aceptable (cumple con su función, con algunas deficiencias)
- C. Deficiente (poca frecuencia, vehículos en mal estado)
- D. Inexistente o muy limitado **X**

Presencia de aceras adecuadas y seguras para los peatones

- A. Sí, en toda la calle
- B. Sí, pero solo en alguna parte de la calle
- C. No hay aceras o están en mal estado
- D. No se observa infraestructura peatonal **X**

Cruces peatonales seguros y señalizados

- A. Sí, en todas las intersecciones importantes
- B. Solo en algunas zonas
- C. Poco visibles o mal ubicados
- D. No existen **X**

Visibilidad de la señalización vial en la parroquia

- A. Completa y bien ubicada
- B. Incompleta pero funcional
- C. Escasa o poco visible
- D. No existe señalización **X**

Los conductores respetan las normas de tránsito

- A. Siempre
- B. Generalmente sí
- C. A veces **X**
- D. Casi nunca

Flujo vehicular en horas pico

- A. Fluido y sin congestión
- B. Lento pero continuo
- C. Congestionado en puntos específicos **X**
- D. Congestionado en puntos específicos

Los peatones utilizan la infraestructura destinada para su tránsito

- A. Sí, mayoritariamente
- B. Algunos lo hacen, otros no
- C. La mayoría no lo hace **X**
- D. No hay infraestructura para peatones

Presencia de espacios suficientes y adecuados para el estacionamiento

- A. Sí, suficientes y bien ubicados
- B. Pocos pero funcionales
- C. Insuficientes, causan desorden
- D. No existen zonas de parqueo designadas **X**

Principal problema de movilidad en la cabecera

- A. Falta de señalización
- B. Infraestructura deteriorada
- C. Riesgos para peatones **X**
- D. Otro:

Presencia de animales domésticos

- A. Sí, varios animales domésticos **X**
- B. Pocos animales domésticos
- C. Animales salvajes
- D. No existen

Luminarias para las noches

- A. Sí, suficiente luminarias
- B. Pocas luminarias que no brindan seguridad **X**
- C. Luminarias en mal estado
- D. No existe luminarias

Visibilidad de infraestructura verde

- A. Sí, existen en buen estado en todo el tramo
- B. Si, pero solo en una parte
- C. Si, en mal estado de la vegetación
- D. No existe infraestructura verde **X**

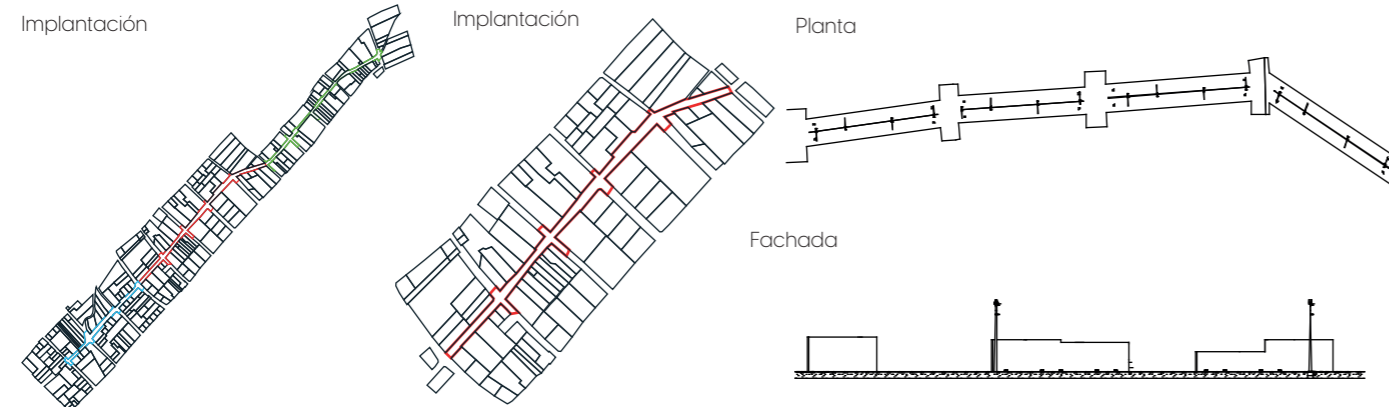
Recolectores de Basura

- A. Sí, suficientes Eco tachos
- B. Sí, pasan 2 veces a la semana **X**
- C. Los eco tachos están en mal estado **X**
- D. No existe servicio de recolección de basura

Tabla 12. Ficha de observación zona 2



Ficha realizada por: Daniel Llumitisig Fecha: 1 de Junio 2025 Lugar: Quisapincha Barrio el Panecillo Hora de inicio: 11:40 am Hora final: 12:20 am Objetivo de la ficha: Diagnosticar el lugar

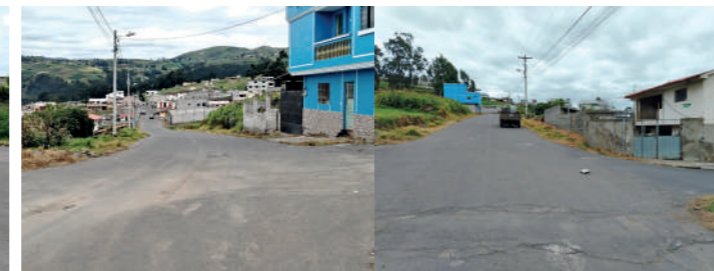
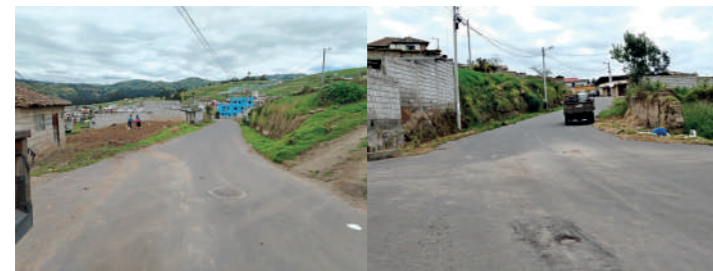


Movilidad Peatonal

Estado de aceras: Inexistentes en ambos lados; los peatones deben caminar por la calzada o zonas de tierra.
 Presencia de rampas: No se observan rampas ni accesos inclusivos.
 Flujo peatonal: Bajo (por el tipo de zona); posible tránsito de niños y adultos mayores hacia centros cercanos.

Movilidad Vehicular

Tipo de vehículos: Presencia de vehículos livianos (camioneta estacionada).
 Flujo vehicular: Bajo, pero la intersección irregular puede generar confusión.
 Estacionamiento: Informal; un vehículo está estacionado junto a la vía sin señalización.
 Señalización: Nula; no hay señalética vertical ni horizontal.



Problemáticas detectadas

Falta total de infraestructura peatonal (aceras, cruces, señalética).
 Riesgo de accidentes en la intersección sin regulación.
 Ausencia de ordenamiento vial y mobiliario urbano adecuado

Oportunidades de mejora

Implementación de aceras en ambos lados de la vía.
 Señalización clara de intersecciones y zonas de tránsito compartido.
 Reubicación de contenedores de basura y ordenamiento del entorno.



OBSERVACIÓN

En el tramo 2 del barrio El Panecillo, las condiciones para caminar o transitar resultan poco seguras y poco dignas. No hay aceras ni señalización, lo que obliga a los peatones a compartir la vía con vehículos, en medio de un entorno desordenado y sin espacios definidos. Las luminarias son escasas, los tachos de basura están deteriorados y no hay zonas verdes visibles. Además, la presencia de animales sueltos y la falta de cruces seguros refuerzan la sensación de abandono. Esta realidad afecta la calidad de vida de los vecinos y demuestra la necesidad urgente de una intervención urbana que devuelva seguridad, accesibilidad y bienestar al sector.

Estado actual de las vías de la cabecera

- A. Buen estado (asfalto sin baches, señalización clara)
- B. Regular (algunos baches o señalización deficiente)
- C. Mal estado (vías deterioradas, sin señalización)
- D. Intransitables (alto grado de deterioro, difícil circulación)

X

Acceso y la calidad del transporte público

- A. Bueno (frecuente, cómodo, accesible)
- B. Aceptable (cumple con su función, con algunas deficiencias)
- C. Deficiente (poca frecuencia, vehículos en mal estado)
- D. Inexistente o muy limitado

X

Presencia de aceras adecuadas y seguras para los peatones

- A. Sí, en toda la calle
- B. Sí, pero solo en alguna parte de la calle
- C. No hay aceras o están en mal estado
- D. No se observa infraestructura peatonal

X

Cruces peatonales seguros y señalizados

- A. Sí, en todas las intersecciones importantes
- B. Solo en algunas zonas
- C. Poco visibles o mal ubicados
- D. No existen

X

Visibilidad de la señalización vial en la parroquia

- A. Completa y bien ubicada
- B. Incompleta pero funcional
- C. Escasa o poco visible
- D. No existe señalización

X

Los conductores respetan las normas de tránsito

- A. Siempre
- B. Generalmente sí
- C. A veces
- D. Casi nunca

X

Flujo vehicular en horas pico

- A. Fluido y sin congestión
- B. Lento pero continuo
- C. Congestionado en puntos específicos
- D. Congestionado en puntos específicos

X

Los peatones utilizan la infraestructura destinada para su tránsito

- A. Sí, mayoritariamente
- B. Algunos lo hacen, otros no
- C. La mayoría no lo hace
- D. No hay infraestructura para peatones

X

Presencia de espacios suficientes y adecuados para el estacionamiento

- A. Sí, suficientes y bien ubicados
- B. Pocos pero funcionales
- C. Insuficientes, causan desorden
- D. No existen zonas de parqueo designadas

X

Principal problema de movilidad en la cabecera

- A. Falta de señalización
- B. Infraestructura deteriorada
- C. Riesgos para peatones
- D. Otro:

X

X

Presencia de animales domésticos

- A. Sí, varios animales domésticos
- B. Pocos animales domésticos
- C. Animales salvajes
- D. No existen

X

Luminarias para las noches

- A. Sí, suficiente luminarias
- B. Pocas luminarias que no brindan seguridad
- C. Luminarias en mal estado
- D. No existe luminarias

X

Visibilidad de infraestructura verde

- A. Sí, existen en buen estado en todo el tramo
- B. Si, pero solo en una parte
- C. Si, en mal estado de la vegetación
- D. No existe infraestructura verde

X

Recolectores de Basura

- A. Sí, suficientes Eco tachos
- B. Sí, pasan 2 veces a la semana
- C. Los eco tachos están en mal estado
- D. No existe servicio de recolección de basura

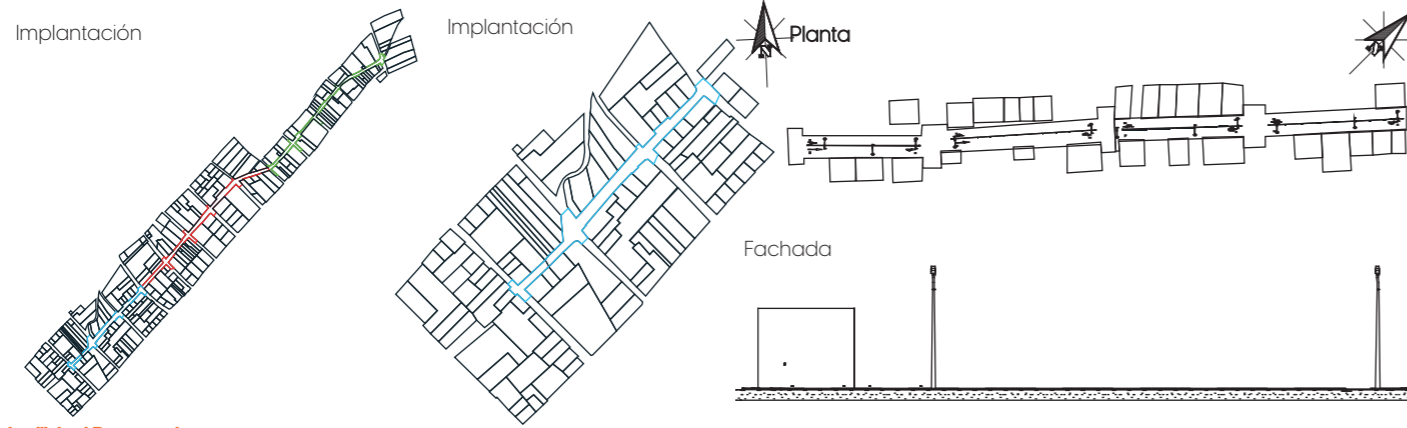
X

X

Tabla 13. Ficha de observación zona 3



Ficha realizada por: Daniel Llumitasig Fecha: 1 de Junio 2025 Lugar: Quisapincha Barrio Turuloma Hora de inicio: 11:00 am Hora final: 11:20 am Objetivo de la ficha: Diagnosticar el lugar

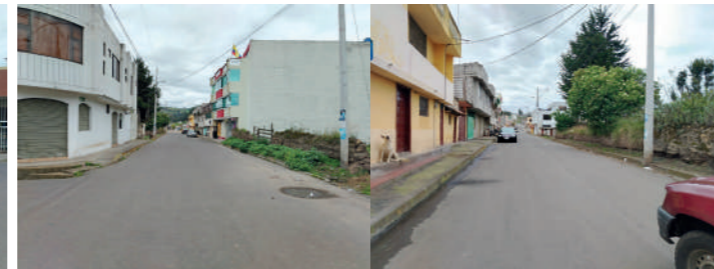


Movilidad Peatonal

Estado de aceras: Inexistentes en ambos lados; los peatones deben caminar por la calzada o zonas de tierra.
 Presencia de rampas: No se observan rampas ni accesos inclusivos.
 Flujo peatonal: Bajo (por el tipo de zona); posible tránsito de niños y adultos mayores hacia centros cercanos.

Movilidad Vehicular

Tipo de vehículos: Presencia de vehículos livianos (camioneta estacionada).
 Flujo vehicular: Bajo, pero la intersección irregular puede generar confusión.
 Estacionamiento: Informal; un vehículo está estacionado junto a la vía sin señalización.
 Señalización: Nula; no hay señalética vertical ni horizontal.



Problemáticas detectadas

Falta total de infraestructura peatonal (aceras, cruces, señalética).
 Riesgo de accidentes en la intersección sin regulación.
 Ausencia de ordenamiento vial y mobiliario urbano adecuado

Oportunidades de mejora

Implementación de aceras en ambos lados de la vía.
 Señalización clara de intersecciones y zonas de tránsito compartido.
 Reubicación de contenedores de basura y ordenamiento del entorno.



OBSERVACIÓN

En el tramo 3 del barrio Turuloma, la vida cotidiana de las personas se desarrolla en un entorno poco seguro y descuidado. No hay aceras ni señalización, por lo que peatones de todas las edades deben caminar junto a los vehículos por caminos de tierra. Aunque el tránsito es bajo, la falta de orden y estacionamiento adecuado genera confusión. Tampoco existen cruces seguros, ni espacios verdes o iluminación suficiente, y los tachos de basura están deteriorados. Todo esto refleja una evidente falta de atención al espacio público, que afecta directamente la seguridad, comodidad y bienestar de la comunidad.

Estado actual de las vías de la cabecera

- A. Buen estado (asfalto sin baches, señalización clara)
- B. Regular (algunos baches o señalización deficiente) **X**
- C. Mal estado (vías deterioradas, sin señalización) **X**
- D. Intransitables (alto grado de deterioro, difícil circulación)

Acceso y la calidad del transporte público

- A. Bueno (frecuente, cómodo, accesible)
- B. Aceptable (cumple con su función, con algunas deficiencias) **X**
- C. Deficiente (poca frecuencia, vehículos en mal estado)
- D. Inexistente o muy limitado

Presencia de aceras adecuadas y seguras para los peatones

- A. Sí, en toda la calle
- B. Sí, pero solo en alguna parte de la calle
- C. No hay aceras o están en mal estado
- D. No se observa infraestructura peatonal **X**

Cruces peatonales seguros y señalizados

- A. Sí, en todas las intersecciones importantes
- B. Solo en algunas zonas
- C. Poco visibles o mal ubicados
- D. No existen **X**

Visibilidad de la señalización vial en la parroquia

- A. Completa y bien ubicada
- B. Incompleta pero funcional
- C. Escasa o poco visible **X**
- D. No existe señalización

Los conductores respetan las normas de tránsito

- A. Siempre
- B. Generalmente sí
- C. A veces **X**
- D. Casi nunca

Flujo vehicular en horas pico

- A. Fluido y sin congestión
- B. Lento pero continuo
- C. Congestionado en puntos específicos **X**
- D. Congestionado en puntos específicos

Los peatones utilizan la infraestructura destinada para su tránsito

- A. Sí, mayoritariamente
- B. Algunos lo hacen, otros no
- C. La mayoría no lo hace **X**
- D. No hay infraestructura para peatones

Presencia de espacios suficientes y adecuados para el estacionamiento

- A. Sí, suficientes y bien ubicados
- B. Pocos pero funcionales
- C. Insuficientes, causan desorden
- D. No existen zonas de parqueo designadas **X**

Principal problema de movilidad en la cabecera

- A. Falta de señalización
- B. Infraestructura deteriorada
- C. Riesgos para peatones **X**
- D. Otro:

Presencia de animales domésticos

- A. Sí, varios animales domésticos **X**
- B. Pocos animales domésticos
- C. Animales salvajes
- D. No existen

Luminarias para las noches

- A. Sí, suficiente luminarias
- B. Pocas luminarias que no brindan seguridad **X**
- C. Luminarias en mal estado **X**
- D. No existe luminarias

Visibilidad de infraestructura verde

- A. Sí, existen en buen estado en todo el tramo
- B. Si, pero solo en una parte
- C. Si, en mal estado de la vegetación
- D. No existe infraestructura verde **X**

Recolectores de Basura

- A. Sí, suficientes Eco tachos
- B. Sí, pasan 2 veces a la semana **X**
- C. Los eco tachos están en mal estado **X**
- D. No existe servicio de recolección de basura

FICHA DE RESULTADOS DE OBSERVACIÓN

TRAMO 1	Características	Imágenes					Conclusiones
	<p>Carácter percibido: Rural-transicional</p> <p>Tipo de espacio: Panorámico, con visuales abiertas hacia montañas y a la parroquia.</p> <p>Valor paisajístico: Natural-edificación en crecimiento.</p> <p>Valor visual: Positivo, por las vistas amplias al paisaje andino, aunque afectado por cables eléctricos y vacíos urbanos sin tratamiento.</p>	 <p>Basurero</p>	 <p>Vegetación</p>	 <p>Aceras</p>	 <p>Señalización</p>	 <p>Luminaria</p>	<p>El análisis de los tres tramos observados evidencia una problemática común: la ausencia de infraestructura urbana básica que garantice seguridad, accesibilidad y calidad de vida a los habitantes. La falta de aceras, señalización, iluminación adecuada, zonas verdes y mobiliario urbano refleja un espacio público descuidado y poco inclusivo, donde peatones —especialmente niños y adultos mayores— se ven obligados a compartir la vía con vehículos en condiciones inseguras. A ello se suman factores como el mal estacionamiento, la presencia de animales sueltos y el deterioro del mobiliario existente, lo que acentúa la percepción de abandono y vulnerabilidad. Estas condiciones demuestran la urgente necesidad de una intervención urbana integral que devuelva orden, dignidad y seguridad al espacio público, promoviendo un entorno funcional, accesible y humano para toda la comunidad.</p>
	<p>Carácter percibido: Mixto, de transición urbano-rural.</p> <p>Tipo de espacio: Semi-panorámico, con predominio de edificación de baja altura y calles abiertas pero menos visual hacia lo natural.</p> <p>Valor paisajístico: Natural-edificación en crecimiento.</p> <p>Valor visual: Intermedio, ya que se percibe desorden y deterioro de mobiliario urbano, aunque existe potencial de mejora con intervenciones en fachadas y espacio público.</p>	 <p>Basurero</p>	 <p>Vegetación</p>	 <p>Baches</p>	 <p>Señalización</p>	 <p>Luminaria</p>	
	<p>Carácter percibido: Urbano popular consolidado.</p> <p>Tipo de espacio: Calle cerrada, sin grandes panorámicas, con predominio de edificación continua.</p> <p>Valor paisajístico: Natural-edificación en crecimiento.</p> <p>Valor visual: Positivo-medio, dado que la calle tiene escala humana pero carece de vegetación, mobiliario y tratamiento de aceras.</p>	 <p>Baches</p>	 <p>Vegetación</p>	 <p>Aceras</p>	 <p>Señalización</p>	 <p>Luminaria</p>	



APLICACIÓN TÉCNICA #2: ENTREVISTAS

Se generan 2 Guiones de Entrevistas con el fin de ampliar la información sobre el tema desde el punto de vista de los usuarios y profesionales de la importancia de la movilidad peatonal y vehicular.

Tabla 16. Guion de entrevista 2

Tabla 15. Guion de entrevista 1

Ficha de entrevistas N.-#		
Nombre:	Nombre del entrevistador: Daniel Llumitasig	
Hora de Inicio:	Hora Final:	Fecha de entrevista:
Ocupación:		
Preguntas y respuestas de los actores urbanos entrevistados:		
1. ¿Qué dificultades encuentra usted al caminar por las calles de la parroquia, especialmente en sectores donde no hay aceras o están deterioradas?		
2. ¿Considera importante la implementación de ciclovías en la cabecera parroquial? ¿Por qué?		
3. ¿Qué opinión tiene sobre la falta o presencia de vegetación y árboles en las aceras? ¿Cree que mejorarían la experiencia de caminar o transitar por estas vías?		
4. ¿Ha presenciado o conoce de accidentes o situaciones peligrosas causadas por la mala condición de las vías o la ausencia de señalización?		
5. ¿Qué cambios o mejoras considera urgentes para que las calles de su barrio sean más seguras y agradables para peatones, ciclistas y vehículos?		

Ficha de entrevistas a Profesionales N.-#		
Nombre:	Nombre del entrevistador: Daniel Llumitasig	
Hora de Inicio:	Hora Final:	Fecha de entrevista:
Ocupación:		
Preguntas y respuestas de los actores urbanos entrevistados:		
1. Desde su experiencia en diseño urbano, ¿qué elementos considera esenciales para estructurar una propuesta de movilidad peatonal y vehicular en una parroquia rural con crecimiento urbano desordenado?		
2. ¿Qué normas técnicas y principios urbanísticos recomienda aplicar en el diseño de aceras, pasos peatonales, intersecciones y paraderos en zonas de topografía irregular y uso mixto del suelo?		
3. ¿Cuál es su criterio respecto al diseño de calles compartidas (shared space) o plataformas únicas como estrategia para mejorar la accesibilidad y seguridad vial en zonas con comercio informal o flujos mixtos?		
4. ¿Cómo debería integrarse la normativa nacional (como la LOOTUGS, el Código Orgánico de Organización Territorial y la Norma Técnica INEN OO4) con los instrumentos locales (PDOT, PUGS, planes parroquiales) para garantizar intervenciones coherentes en movilidad?		
5. ¿Qué errores comunes observa en proyectos de movilidad rural-urbana, y qué recomendaciones daría para lograr que un diseño urbano sea sostenible, inclusivo y adaptable a contextos socioculturales diversos?		

Tabla 17. Matriz resumen de entrevistas







Ficha resume de entrevistas a Usuarios N-1								
Entrevistado	Fecha	Pregunta 1	Pregunta 2	Pregunta 3	Pregunta 4	Pregunta 5	Conclusiones	Comparativa
 <p>Diego Quinato</p>	10-06-2025	Es muy difícil caminar con seguridad, especialmente para personas mayores o niños. En algunas zonas ni siquiera hay aceras y, donde existen, están rotas o llenas de tierra. Uno tiene que caminar por la calle junto a los carros y eso da miedo, sobre todo cuando pasan rápido	Sí, claro. Aquí hay muchos jóvenes que usan bicicleta, pero no hay un lugar seguro para ellos. Una ciclovia ayudaría a que no anden en medio de los carros y a promover el uso de la bici como transporte, que además es saludable y no contamina	La mayoría de calles están peladas, no hay sombra ni plantas. Sería bonito que haya árboles, porque darían sombra y harían más fresco el camino. También se vería más bonito el barrio y ayudaría a que uno quiera salir a caminar	Sí, hace poco un niño se cayó en una zanja sin tapa cerca de la escuela. Y también hay muchas esquinas donde no hay señales de tránsito, entonces los carros se cruzan sin respetar. Es peligroso y ya ha habido choques	Lo más urgente es arreglar las aceras, que haya veredas en todos los sectores. Luego, poner señalización y pasos cebra. También hace falta iluminación y más control del tránsito. Y si se puede, hacer espacios verdes con arbolitos, eso sería ideal.	Concluye que lo más urgente es arreglar las aceras y crear espacios verdes seguros. Considera que las calles deben ser más amigables para peatones y ciclistas, con buena señalización e iluminación.	
 <p>Antonio Quinatoa</p>	10-06-2025	La principal dificultad es que prácticamente uno se ve obligado a caminar por la calle, entre los carros. No hay aceras en la mayoría de sectores, y cuando las hay, son tan angostas que no caben ni dos personas caminando juntas. En varias ocasiones he tenido que bajar con mis hijos a la calzada porque vienen otros peatones en sentido contrario. Esto es muy peligroso, especialmente en las horas pico, cuando circulan buses y motos a gran velocidad	Sí, considero muy importante. Aquí muchas personas usan la bicicleta para trasladarse entre barrios o para ir a Ambato, pero lo hacen por la misma vía que los vehículos. Eso los pone en riesgo. Una ciclovia permitiría ordenar el tránsito y dar seguridad a los ciclistas. También ayudaría a que más personas opten por este medio de transporte, que es ecológico y económico.	La falta de vegetación hace que caminar en ciertas horas del día sea incómodo. El sol es fuerte y no hay sombra. Si hubiera árboles, sería más agradable caminar, sobre todo para personas mayores o para niños. También mejorarían la estética del lugar.	Sí, una señora mayor tropezó con una vereda rota y se golpeó la cabeza. Fue algo serio. También he visto motos que se suben a la acera porque no hay orden. Es una constante aquí. Falta señalización y control. Es peligroso y ya ha habido choques	Lo primero es construir aceras en todas las calles, y que sean anchas, no esas vereditas estrechas que apenas sirven. También señalar bien cada cruce, poner semáforos donde hace falta y mejorar el alumbrado público.	Se enfoca en que la principal dificultad es la falta de veredas adecuadas y de mantenimiento, lo que pone en riesgo a peatones, sobre todo en zonas rurales. Sugiere arborizar y mejorar la estética urbana para generar un entorno más saludable y atractivo.	
 <p>Maria Pullutasig</p>	10-06-2025	Caminar aquí es riesgoso. Muchas veces los vehículos no reducen la velocidad aunque uno esté caminando junto al borde de la vía. Como no hay veredas, especialmente en las calles secundarias, uno tiene que estar atento todo el tiempo. Además, las pocas aceras que existen no están bien mantenidas, tienen desniveles o están bloqueadas con postes, piedras o hasta comercio informal	Totalmente. Lo que pasa es que la parroquia ha crecido, pero las vías siguen siendo las mismas de hace años. Cada vez hay más tráfico y también más bicicletas. Una ciclovia bien planificada ayudaría a dividir los espacios de circulación y evitar accidentes. Además, fomentar el uso de la bici podría descongestionar las calles.	Sí, definitivamente. Las aceras sin vegetación se ven áridas y poco amigables. Si existieran árboles, se crearía un entorno más fresco y acogedor. Además, aportaría al medio ambiente y reduciría la contaminación visual. Sería un cambio positivo para todos	Hace unas semanas, un carro atropelló a un perro porque no había señal de cruce peatonal ni reductores de velocidad. En esa misma esquina ya ha habido accidentes con personas. Las vías no tienen pasos cebra ni avisos. Es peligroso y ya ha habido choques	Urge una intervención integral. No solo hacer obras por partes. Deben pensar en la movilidad de todos: peatones, ciclistas, conductores, personas con discapacidad. El diseño debe contemplar rampas, ciclovias, espacios verdes y seguridad.	Resalta que caminar es riesgoso por el mal estado de las vías y la falta de aceras. Propone un plan integral de intervención que considere a todos los usuarios: peatones, ciclistas y personas con discapacidad, priorizando la seguridad vial y la accesibilidad.	Los seis entrevistados reflejan una problemática urbana común: calles inseguras, aceras deterioradas y poca accesibilidad para peatones. Existe una visión compartida de que el espacio público debe transformarse en un entorno más humano, verde e inclusivo, donde caminar no sea riesgoso. La prioridad para todos es mejorar la infraestructura peatonal y fomentar una movilidad integral, que combine seguridad, vegetación, accesibilidad y educación vial.
 <p>Jessica Pimbomaza</p>	10-06-2025	Lo más complicado es cuando tengo que salir con mis abuelos. Ellos caminan lento y necesitan apoyarse, pero las aceras no lo permiten. En algunas partes hay tramos de acera que no llegan ni a 40 cm de ancho, y terminan de golpe en muros o escalones. No hay continuidad. Esto hace que el peatón no tenga un recorrido seguro ni accesible.	Sí, pero creo que antes se deben mejorar las condiciones básicas como veredas y señalización. Una ciclovia es una buena idea, pero no puede construirse en vías tan estrechas si antes no se organiza el espacio. Sin embargo, a largo plazo, sí es necesaria como parte de un plan de movilidad integral.	No hay casi árboles ni plantas. Todo es cemento. Tener vegetación no solo haría más bonito el espacio, sino que ayudaría a reducir el calor, a tener mejor calidad del aire y a generar sensación de bienestar. Pero claro, primero se deben hacer veredas más amplias para que haya espacio.	Muchas calles están oscuras y mal señalizadas. Una vez casi atropelló a un niño que cruzaba por una esquina sin semáforo ni paso peatonal. El conductor no lo vio a tiempo. Esto pasa seguido y nadie hace nada. Es peligroso y ya ha habido choques	Recomiendo reestructurar la circulación. Por ejemplo, definir calles de sentido único, ubicar zonas de parqueo, colocar pasos peatonales elevados y ampliar aceras. Además, hacer campañas de educación vial en las escuelas.	Menciona que el desorden vehicular y la mala planificación provocan peligro para peatones. Recomienda reestructurar la circulación, definir sentidos de vía y ampliar aceras para dar más espacio a peatones y vegetación urbana.	
 <p>Samuel Llumitasig</p>	10-06-2025	Yo soy comerciante y camino bastante para hacer entregas. Muchas veces tengo que sortear baches, subir a veredas altas y luego volver a la calzada. Es agotador y peligroso, especialmente si vas cargando peso. En las noches, la falta de iluminación y veredas hace que uno camine a tientas, expuesto a caídas o atropellos.	Los jóvenes de aquí usan bastante la bicicleta para todo: ir a la escuela, trabajar, incluso hacer compras. Pero no hay un espacio para ellos. Una ciclovia no solo evitaría accidentes, también sería un incentivo para que más personas dejen de usar moto o carro para tramos cortos	Sería excelente tener árboles a lo largo de las calles principales. Incluso podría motivar a la gente a caminar más. Pero deben ser árboles adecuados, que no levanten el pavimento ni interfieran con cables. Todo debe hacerse con buen diseño.	Sí, y no solo por autos. Hay caídas por desniveles mal marcados, huecos sin tapar y veredas rotas. Las personas mayores son las más vulnerables. Todo eso se evitaría con una buena planificación vial. Es peligroso y ya ha habido choques	Que el municipio comience con un plan piloto en las calles más transitadas. Ahí se puede probar cómo funcionan aceras más anchas, zonas arboladas y cruces seguros. Luego replicar el modelo en otros barrios.	Considera que la falta de arborización y señalización afecta tanto la seguridad como el confort urbano. Sugiere probar planes piloto para mejorar calles, añadir pasos peatonales amplios y promover un modelo de calles seguras.	
 <p>Hórtencia Quinatoa</p>	10-06-2025	Para las personas con discapacidad es casi imposible moverse por aquí. Mi cuñado va en silla de ruedas y prácticamente no puede salir de casa. Las aceras son estrechas o no existen. Tampoco hay rampas ni señalización. Este lugar no ha sido pensado para peatones, mucho menos para personas con movilidad reducida.	Yo creo que sí se debería implementar, pero tiene que venir acompañada de educación. Hay personas que no respetan ningún tipo de espacio. Los ciclistas deberían tener su carril, pero también cumplir normas. Una ciclovia bien señalizada y mantenida sí aportaría mucho al orden del tránsito.	La falta de naturaleza en el entorno urbano influye en el estado de ánimo. Un paseo por una calle arbolada es mucho más placentero que por una calle seca y polvorienta. Además, los árboles sirven como barrera entre peatones y vehículos, dando más seguridad.	Claro que sí. En la entrada del barrio hay una curva peligrosa sin ninguna señal de advertencia. Ya ha habido varios choques. La gente no sabe si viene otro vehículo porque no hay espejo vial ni nada. Es peligroso y ya ha habido choques	Modernizar el sistema vial sin olvidar a los peatones. Quisapincha ya no es solo rural, está creciendo. Se necesitan proyectos pensados desde el urbanismo inclusivo, no solo desde la lógica vehicular	Desde la perspectiva de las personas con discapacidad, subraya la falta de accesibilidad universal y seguridad. Propone modernizar el sistema vial, eliminar barreras arquitectónicas y diseñar espacios que prioricen a peatones antes que a los vehículos.	

Tabla 18. Matriz de entrevista a profesionales


Ficha resume de entrevistas a Profesionales N-1								
Entrevistado	Fecha	Pregunta 1	Pregunta 2	Pregunta 3	Pregunta 4	Pregunta 5	Conclusiones	Comparativa
<p>Arquitecto Jhon David Pullutasig Lagua</p> 	07-06-2025	<p>Para mí, lo primero es entender cómo se mueve la gente en su día a día. En parroquias como Quisapincha, la movilidad no solo depende del trazado vial, sino de los hábitos, los ritmos de vida y las relaciones comunitarias. Un buen diseño urbano empieza con esa lectura. Luego, viene ordenar jerarquías: saber qué calles deben priorizar al peatón, cuáles al vehículo, dónde se pueden integrar ambos. También es clave conectar los puntos donde la gente compra, trabaja, espera el bus o simplemente socializa. No se trata de imponer formas urbanas, sino de adaptarlas con lógica al contexto real.</p>	<p>Las normas como la INEN OO4 son herramientas valiosas, pero deben usarse con criterio. En zonas con pendiente o con poco espacio, no se puede exigir lo mismo que en un centro urbano plano. En esos casos, suelo recomendar aceras de mínimo 1,20 m, pero con descansos, barandas o canaletas integradas al diseño. También es vital pensar en la seguridad: cruces con buena visibilidad, señalización peatonal clara, iluminación adecuada. Y si hablamos de paraderos, deben ser lugares cómodos, cubiertos, y con conexión visual con el entorno. La norma da la</p>	<p>Me gustan las plataformas únicas, pero no son una fórmula mágica. Funcionan muy bien cuando el flujo vehicular es bajo y se quiere dar protagonismo al peatón. En sectores comerciales como los que imagino en Quisapincha, pueden mejorar mucho la calidad del espacio, pero hay que ordenar bien los usos: definir zonas de circulación, espacios de exhibición y áreas de descanso. También hay que educar a los usuarios y señalar con materiales que quien visualmente si no se hace así, puede terminar siendo caótico. Pero cuando se hace bien, es una gran herramienta para revalorizar el espacio público.</p>	<p>El marco legal hay que entenderlo como una guía y no como una camisa de fuerza. El PDOT y el PUGS, por ejemplo, nos indican qué tipo de centralidades fortalecer, cómo priorizar la movilidad activa y qué tipo de suelo se debe consolidar. La LOOTUGS y el COOTAD, por su parte, exigen que todo esto se coordine con la gestión municipal. Un buen proyecto debe hacer dialogar esos niveles: desde la norma nacional hasta la realidad local. Lo mejor es que el diseño se justifique con datos, planos y una lectura sensible del territorio.</p>	<p>He visto muchos errores por falta de adaptación. Por ejemplo, copiar diseños de ciudades grandes y llevarlos a comunidades rurales sin considerar los modos de vida. También es común olvidar el mantenimiento. Puedes tener un buen proyecto, pero si no se mantiene, se vuelve obsoleto. Yo recomendaría siempre usar materiales locales, diseños modulares y sistemas de drenaje sencillos. Y sobre todo, proyectar en etapas: pensar en cómo crece el lugar, cómo se transforma con el tiempo. La sostenibilidad no solo es ecológica, también es social y económica.</p>	<p>El primer profesional entrevistado resalta la importancia de adaptar el diseño urbano a las condiciones reales del territorio y a las prácticas sociales existentes. Su enfoque combina la lectura sensible del espacio con la aplicación flexible de normas técnicas, priorizando la funcionalidad y la sostenibilidad a largo plazo. Considera que el diseño urbano debe estructurar la movilidad de forma jerarquizada, conectar centralidades locales y prever escalabilidad futura. Asimismo, enfatiza la necesidad de integrar el marco normativo (PDOT, PUGS, LOOTUGS) como herramienta de coherencia proyectual, sin imponer modelos ajenos a la realidad parroquial. Su visión plantea un urbanismo contextual, técnico y progresivo, adecuado a entornos rurales urbanizados como Quisapincha.</p>	<p>Las tres entrevistas realizadas a profesionales en diseño urbano, accesibilidad y planificación territorial revelan enfoques distintos pero complementarios sobre cómo abordar la movilidad peatonal y vehicular en una parroquia rural como Quisapincha. Aunque cada uno tiene una trayectoria diferente, todos coinciden en que cualquier propuesta de diseño debe partir de una comprensión profunda del territorio y sus habitantes. Para uno, el punto de partida es la lectura técnica del suelo y los flujos; para otro, es observar a las personas que realmente caminan el espacio, como niños o adultos mayores; mientras que el tercero insiste en que ningún diseño puede estar al margen del marco normativo vigente. En conjunto, estas miradas aportan una visión integral donde el territorio, el usuario y la ley dialogan de manera coherente.</p>
<p>Arquitecto Ismael del Salto</p> 	07-06-2025	<p>En mi práctica siempre parto de observar quiénes usan el espacio. En parroquias como Quisapincha hay niños que van a la escuela a pie, mujeres que cargan productos al hombro, adultos mayores que caminan con bastón... Si el diseño no los contempla, no funciona. Por eso priorizo una movilidad centrada en el peatón, donde haya continuidad de recorridos, zonas de descanso y buena conexión con servicios. El vehículo tiene su espacio, claro, pero no puede dominarlo todo. En zonas rurales urbanizadas, el espacio público debe ser amable, seguro y fácilmente legible para todos.</p>	<p>Las normas técnicas están para garantizar un mínimo de calidad, pero siempre las complemento con diseño sensible. En zonas con topografía complicada se pueden combinar rampas cortas con graderíos accesibles, pasamanos, descansos sombreados. Para las aceras, la INEN OO4 exige 1,20 m, pero yo diría que 1,50 m es lo mínimo deseable. Y los paraderos deben tener techo, asientos, iluminación, y señalética pictográfica. No todo el mundo puede leer textos largos, así que es clave pensar en inclusión desde el diseño. El espacio debe invitar a todas las personas, no excluirlas.</p>	<p>Soy muy defensora del espacio compartido. No solo por estética o eficiencia, sino porque promueve un tipo de convivencia urbana más amable. Cuando se diseña bien, la gente camina con más confianza, los vehículos reducen velocidad y se generan espacios de encuentro. Pero hay que tener cuidado: si se elimina la acera sin alternativas claras, se pierde la referencia espacial. En contextos como los de mercados o ferias, hay que combinar pavimentos diferenciados, mobiliario que organice y señalética activa. Es una oportunidad para que el diseño urbano dialogue con lo social.</p>	<p>Los instrumentos de planificación son como una red: cada uno cumple una función y debe estar conectada. El PDOT da la visión territorial, el PUGS baja eso al nivel urbano y las normas como la INEN OO4 aseguran calidad técnica. Como diseñadora, trato de justificar cada decisión desde ese marco. Por ejemplo, si quiero proponer una acera amplia, reviso si el suelo está definido como consolidado en el PDOT y si hay población vulnerable en la zona. Así respaldo el diseño con normativa y datos. Esa es la forma de hacer propuestas legítimas y sostenibles.</p>	<p>Muchas veces se subestima la importancia del detalle. Se diseñan calles sin pendientes apropiadas, se colocan escalinatas sin barandas, se proyectan cruces sin pensar en la visibilidad. Otro error común es pensar que el espacio público solo es para circular, cuando también es para estar, descansar, conversar. Yo siempre insisto en diseñar con sensibilidad social: observar el entorno, hablar con la gente, caminar el territorio. Un buen diseño urbano no es solo técnico, también es ético: debe mejorar la vida cotidiana de quienes lo habitan.</p>	<p>Desde una perspectiva centrada en la inclusión, la segunda profesional entrevistada propone que el diseño urbano debe partir de una comprensión profunda de los usuarios más vulnerables: niños, adultos mayores y personas con discapacidad. Su enfoque promueve una movilidad accesible, segura y equitativa, con soluciones creativas que van más allá del cumplimiento técnico mínimo. Destaca la pertinencia de las plataformas compartidas como estrategia integradora, siempre que se diseñen con criterios de legibilidad espacial y participación ciudadana. Su intervención subraya que las normas no deben aplicarse de forma rígida, sino con sensibilidad social y cultural. En ese sentido, su propuesta se alinea con un urbanismo inclusivo y ético, indispensable en contextos como el de Quisapincha.</p>	<p>En cuanto a las estrategias, todos valoran la posibilidad de aplicar calles compartidas o plataformas únicas, pero recalcan que estas deben adaptarse con sensibilidad y control. No basta con aplicar modelos modernos sin considerar la escala social o el tipo de movilidad que existe en el lugar. También coinciden en que los errores más frecuentes surgen cuando se copia sin adaptar, o cuando se olvida planificar el mantenimiento. En definitiva, las entrevistas reafirman que el diseño urbano en Quisapincha debe ser técnico pero humano, normativo pero sensible, y sobre todo, proyectado desde lo cotidiano para mejorar la calidad de vida sin romper con las dinámicas propias del territorio.</p>
<p>Arquitecto Jonathan David Proaño Hernández</p> 	07-07-2025	<p>El diseño urbano en parroquias rurales como Quisapincha requiere una visión estratégica. No se trata solo de trazar calles o aceras, sino de construir conectividad territorial. Lo primero es ordenar los flujos: saber qué vías deben articular con el centro cantonal, cuáles son locales y cuáles pueden funcionar como corredores multimodales. Luego, consolidar espacios públicos como nodos de movilidad: una plaza bien ubicada puede convertirse en intercambiador peatonal, comercial y cultural. Y hay que tener claro que toda propuesta debe sostenerse en los planes y proyecciones del PDOT.</p>	<p>Las normas técnicas y urbanísticas permiten evitar improvisaciones. En mi experiencia, la INEN OO4 es fundamental para garantizar accesibilidad, pero también lo es la coordinación con ordenanzas municipales. En zonas con relieve irregular, hay que implementar soluciones como escalones compensados, rampas con pendientes menores al 8 %, y señalética clara. Los paraderos deben cumplir con los requisitos básicos de funcionalidad y seguridad: sombra, información, drenaje y visibilidad. Cada detalle técnico es una garantía de que la infraestructura podrá ser utilizada correctamente y no será una barrera.</p>	<p>Las calles compartidas son apropiadas cuando se quiere jerarquizar al peatón sin excluir al vehículo. Pero no se pueden aplicar de forma generalizada. En zonas con alto tránsito motorizado o carga pesada, es mejor mantener segregación funcional. Sin embargo, en áreas comerciales de bajo flujo, como ferias o calles internas de barrios, funcionan muy bien. Requieren pavimentos uniformes, diferenciación visual y límites físicos suaves. Pero sobre todo, requieren respaldo institucional: normativas locales que ordenen los usos y procesos participativos que legitimen su implementación.</p>	<p>Toda propuesta urbana debe integrarse a los instrumentos de planificación vigentes. La LOOTUGS establece que el PDOT es vinculante y el PUGS regula la ocupación del suelo. El diseño no puede ser ajeno a eso. Si se proyecta una vía, debe ser coherente con la zonificación, con los usos de suelo y con las proyecciones de crecimiento. Además, las normas técnicas garantizan que lo proyectado no solo sea funcional, sino sostenible. Recomiendo siempre incluir anexos normativos en los proyectos, donde se evidencie que cada decisión tiene un respaldo legal y técnico.</p>	<p>El error más frecuente que he observado es diseñar sin pensar en el futuro. Se construyen vías estrechas sin prever drenaje, se colocan aceras sin continuidad, se proyectan espacios sin uso definido. Otro error es olvidar la gestión: diseñar sin considerar el mantenimiento o la capacidad operativa del municipio. Mi consejo es proyectar en fases, con etapas de consolidación claras, materiales locales de bajo mantenimiento, y diseños replicables. Un buen diseño urbano no solo resuelve el presente, sino que se anticipa a los desafíos del mañana.</p>	<p>El tercer entrevistado ofrece una mirada técnica y estructural desde la planificación territorial y la normativa vigente. Considera que todo proyecto de movilidad debe ser coherente con los instrumentos de ordenamiento territorial, respetando la jerarquía vial, la zonificación y la proyección de crecimiento urbano. Enfatiza que la aplicación correcta de la LOOTUGS, el PDOT y las normas INEN garantiza la viabilidad técnica y jurídica de las intervenciones. Además, advierte sobre errores comunes como el diseño descontextualizado o la falta de previsión en mantenimiento. Su conclusión refuerza la necesidad de articular diseño, normativa y gestión pública, promoviendo una planificación urbana sostenible y operativa, clave para la transformación de entornos como Quisapincha.</p>	<p>En conjunto, estas miradas aportan una visión integral donde el territorio, el usuario y la ley dialogan de manera coherente. En cuanto a las estrategias, todos valoran la posibilidad de aplicar calles compartidas o plataformas únicas, pero recalcan que estas deben adaptarse con sensibilidad y control. No basta con aplicar modelos modernos sin considerar la escala social o el tipo de movilidad que existe en el lugar. También coinciden en que los errores más frecuentes surgen cuando se copia sin adaptar, o cuando se olvida planificar el mantenimiento. En definitiva, las entrevistas reafirman que el diseño urbano en Quisapincha debe ser técnico pero humano, normativo pero sensible, y sobre todo, proyectado desde lo cotidiano para mejorar la calidad de vida sin romper con las dinámicas propias del territorio.</p>

Figura 39. Insight de entrevistas a usuarios

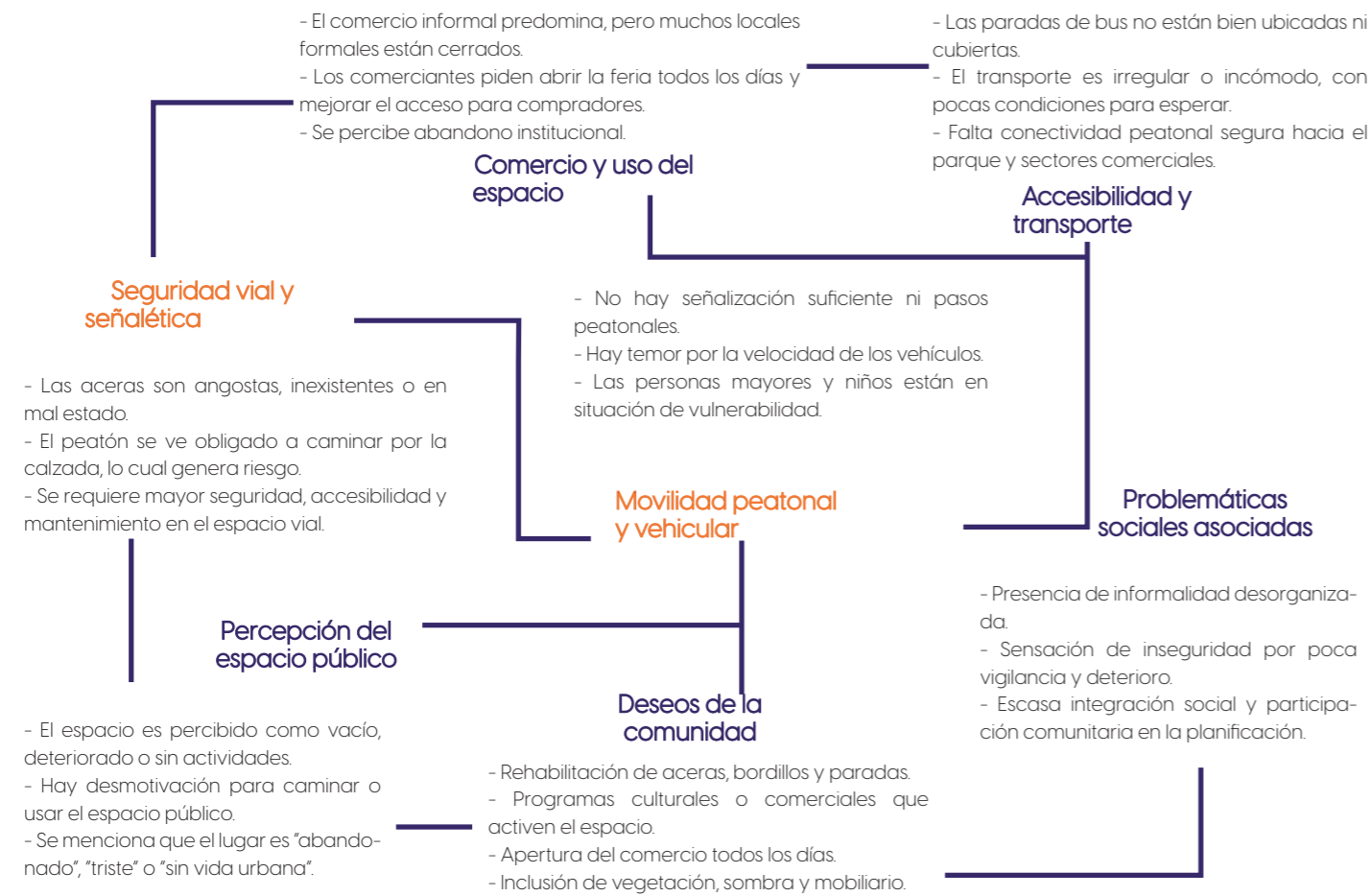


Figura 40. Diagrama Insight de entrevistas a profesionales



CONCLUSIÓN

El análisis de las fichas de observación y las entrevistas aplicadas permitió identificar que la principal problemática del área de estudio radica en la deficiente infraestructura peatonal, la cual no garantiza condiciones adecuadas de accesibilidad ni de seguridad vial. Se evidenció la ausencia o deterioro de aceras, la falta de señalización y alumbrado público, así como la escasez de zonas verdes y mobiliario urbano que aporten confort y protección a los peatones.

Asimismo, los testimonios de los habitantes reflejan una percepción generalizada de inseguridad y abandono, especialmente entre niños, adultos mayores y personas con discapacidad, quienes enfrentan mayores riesgos al transitar por vías compartidas con vehículos. Estos hallazgos demuestran que el entorno urbano analizado no responde a los principios de movilidad sostenible ni de inclusión, lo que afecta directamente la calidad de vida de la población.

Por tanto, se concluye que es imprescindible la intervención y reestructuración del espacio público, priorizando la movilidad peatonal, la accesibilidad universal y el diseño de entornos seguros, verdes y funcionales que promuevan una convivencia equitativa entre todos los usuarios de la vía.

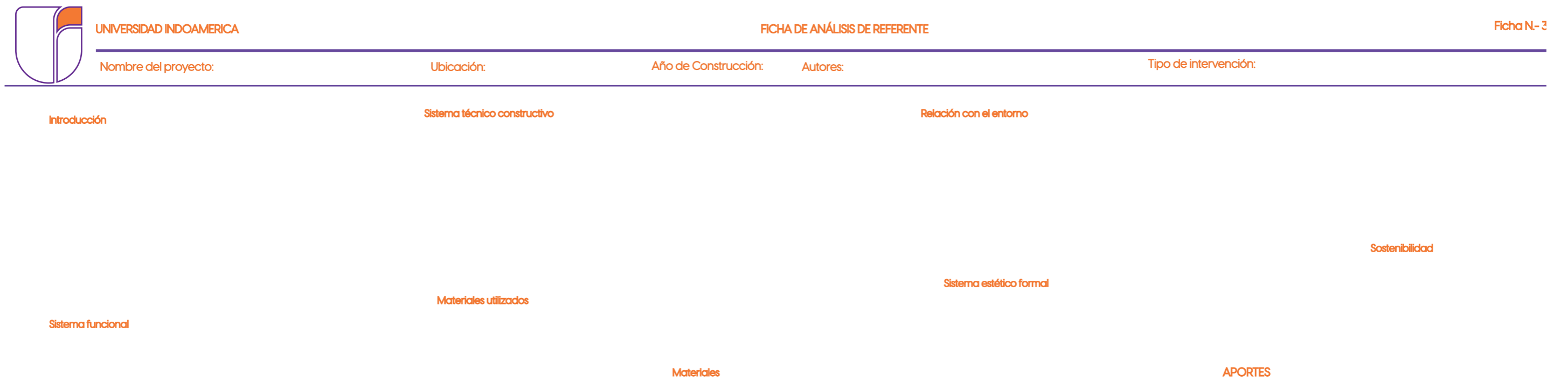
DESARROLLO OBJETIVO 2

Analizar casos de estudio referentes de contextos similares que aporten con estrategias de diseño, metodologías de trabajo con énfasis en criterios de accesibilidad y seguridad vial.

APLICACIÓN TÉCNICA #3: ANÁLISIS DE CASOS DE ESTUDIO REFERENTES.

Se realizarán exámenes de casos con contextos similares con el fin de recolectar estrategias sostenibles de movilidad peatonal y vehicular

Tabla 19. Diagrama de análisis de referentes

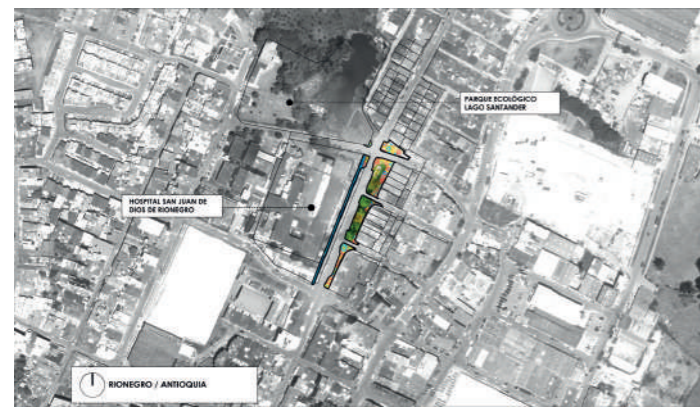




Nombre del proyecto: Intervención Calle Consciente: Un Jardín de Colores Ubicación: Ciudad de México Año de Construcción: 2020 Autores: Taller Arquirurbano + IAA Studio Tipo de intervención: Urbanismo táctico – intervención temporal en espacio público

Introducción

Este proyecto nace con la idea de transformar una calle común en un espacio más humano y seguro. Utilizando pintura, bancas móviles y jardineras, se logró cambiar completamente la forma en que las personas vivían ese lugar. Donde antes solo pasaban autos, ahora se podía caminar, jugar, descansar o simplemente disfrutar del entorno. Fue una intervención sencilla pero muy potente, que demostró cómo con creatividad se pueden generar grandes cambios en la ciudad sin obras costosas.



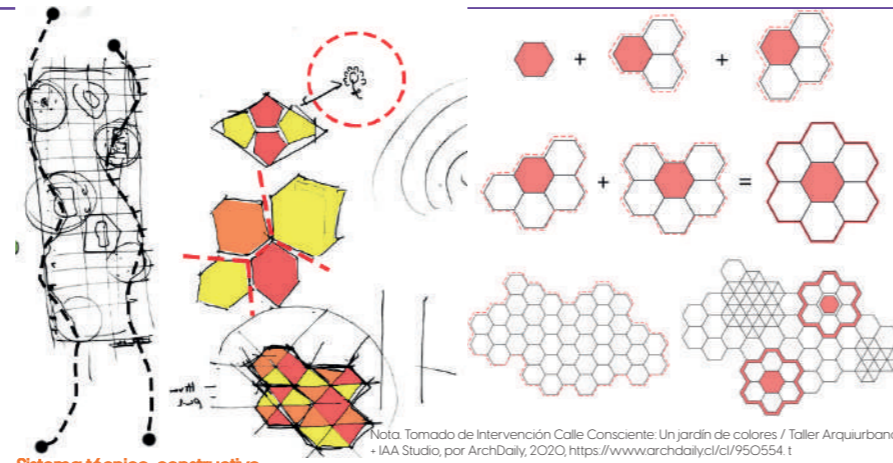
Nota. Tomado de Intervención Calle Consciente: Un jardín de colores / Taller Arquirurbano + IAA Studio, por ArchDaily, 2020, https://www.archdaily.com/950554

Sistema funcional

La calle dejó de ser un espacio exclusivo para vehículos y pasó a ser un lugar compartido, donde peatones, ciclistas y vecinos podían convivir. Se crearon zonas de cruce seguro, áreas de permanencia, pequeños rincones para sentarse o interactuar, todo pensado para reducir la velocidad de los autos y priorizar la vida peatonal. La calle ya no era solo para moverse, sino también para detenerse, mirar y encontrarse.



Nota. Tomado de Intervención Calle Consciente: Un jardín de colores / Taller Arquirurbano + IAA Studio, por ArchDaily, 2020, https://www.archdaily.com/950554



Nota. Tomado de Intervención Calle Consciente: Un jardín de colores / Taller Arquirurbano + IAA Studio, por ArchDaily, 2020, https://www.archdaily.com/950554

Sistema técnico-constructivo

La intervención no necesitó romper calles ni levantar grandes estructuras. Todo se hizo sobre lo que ya existía, con materiales ligeros y reversibles. La pintura se aplicó directamente en el asfalto, se colocaron jardineras que podían moverse, y se usaron bancas simples hechas de madera reciclada. Fue una solución práctica, rápida y sin complicaciones, ideal para probar ideas antes de hacer cambios permanentes.



Nota. Tomado de Intervención Calle Consciente: Un jardín de colores / Taller Arquirurbano + IAA Studio, por ArchDaily, 2020, https://www.archdaily.com/950554

Materiales utilizados

Se usaron elementos fáciles de conseguir y amigables con el entorno. Pintura de alto tráfico en colores vivos para marcar recorridos y zonas, bancas de madera reutilizada, jardineras con plantas nativas que aportan sombra y color, señalética hecha en PVC, y conos o estructuras móviles que delimitaban los espacios. Todo fue pensado para ser fácil de instalar, desmontar y reutilizar.

- Materiales**
- Pintura vial reflectiva de colores vivos
 - Bancas de madera reciclada y módulos móviles
 - Jardineras plásticas reutilizables con plantas nativas
 - Señalética horizontal y vertical en PVC
 - Conos de tráfico reutilizados

Sistema estético-formal

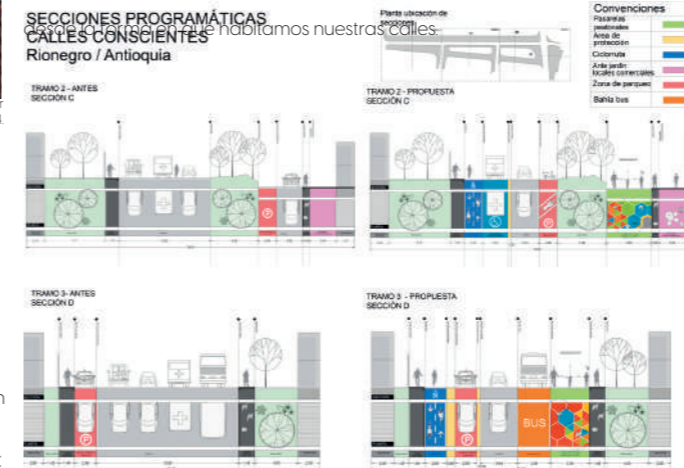
Visualmente, la intervención es muy llamativa. El uso del color y las formas curvas rompe con la monotonía de la calle. No se trata solo de decorar, sino de generar sensaciones positivas, invitar a la gente a acercarse, explorar y usar el espacio. Las formas orgánicas y los colores vivos crean un ambiente alegre y acogedor, que se diferencia de la rigidez del tránsito tradicional.

Relación con el entorno

Este proyecto se integró al barrio de forma muy respetuosa. No alteró la infraestructura ni interrumpió el uso cotidiano de la calle, pero sí logró que los vecinos la miraran con otros ojos. La intervención despertó curiosidad, participación y conversación. Fue una forma de recordar que la calle también puede ser un lugar de encuentro, no solo de paso.

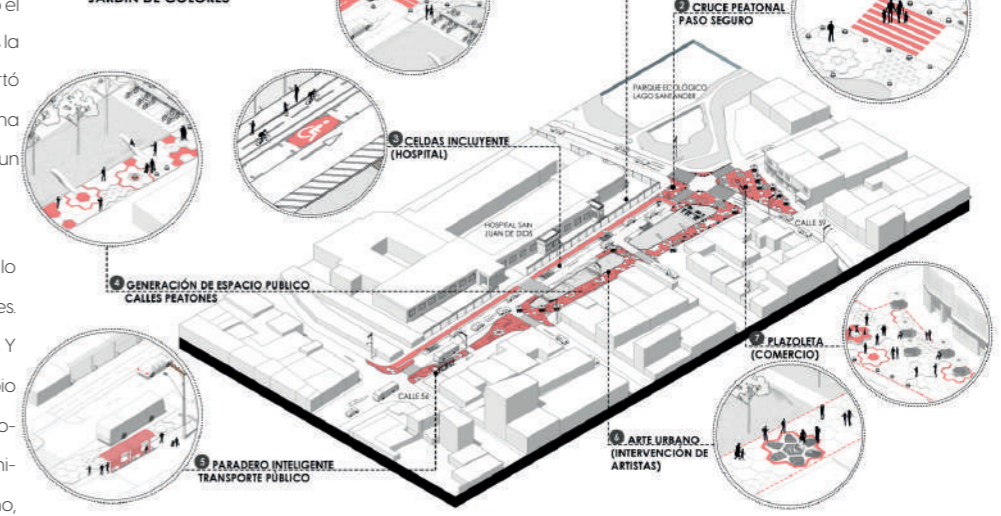
Sostenibilidad

La propuesta es sostenible en varios sentidos. En lo ecológico, porque usó plantas y materiales reciclables. En lo económico, porque no implicó grandes gastos. Y sobre todo, en lo social, porque generó un cambio profundo en la manera en que las personas se relacionan con su entorno. Es una muestra de que la sostenibilidad también se construye desde lo cotidiano.



Nota. Tomado de Intervención Calle Consciente: Un jardín de colores / Taller Arquirurbano + IAA Studio, por ArchDaily, 2020, https://www.archdaily.com/950554

RIONEGRO #CALLECONSCIENTE URBANISMO TÁCTICO JARDÍN DE COLORES



Nota. Tomado de Intervención Calle Consciente: Un jardín de colores / Taller Arquirurbano + IAA Studio, por ArchDaily, 2020, https://www.archdaily.com/950554

APORTES

- 1. Intervención con pintura vial sensorial para calmar el tráfico. Aplicar pintura colorida en la calzada con formas curvas, patrones geométricos o elementos culturales propios de Quisapincha (como tejidos o símbolos ancestrales), para reducir la velocidad de los vehículos e indicar zonas de cruce o descanso peatonal.
- 2. Creación de zonas de permanencia con mobiliario temporal. Diseñar pequeñas áreas de descanso en veredas o esquinas utilizando bancas móviles, jardineras, sombra y señalética, que inviten a las personas a detenerse, esperar transporte o simplemente observar su entorno.



Nombre del proyecto: TRemodelación de la Avenida Sexta de Cali

Ubicación: Cali, Colombia

Año de Construcción: 2018

Autores: Arquitectura y Pantoja Arquitectos

Tipo de intervención: Urbanismo táctico – intervención temporal en espacio público

Introducción

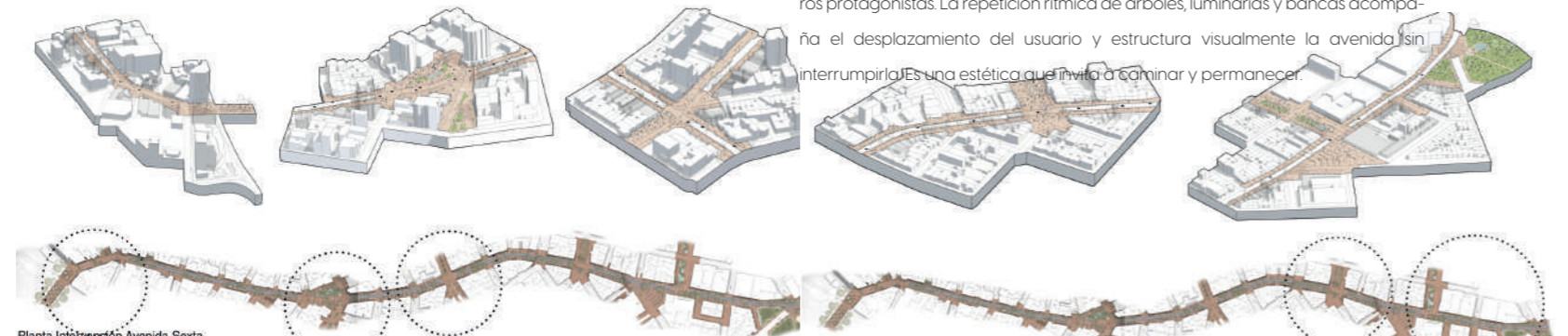
La intervención de la Avenida Sexta surge como una respuesta sensible a la necesidad de transformar una vía tradicionalmente vehicular en un espacio urbano donde las personas puedan caminar, encontrarse y habitar. Lejos de concebirla solo como un canal de tránsito, los autores la reimaginan como un corredor vivo que conecta barrios, activa la economía local y potencia la experiencia del usuario desde una escala cercana y cotidiana. El diseño integra la movilidad con el paisaje urbano, devolviendo el protagonismo al peatón y generando espacios de encuentro en cada tramo.



- EDIFICIOS PATRIMONIALES / BOMES DE INTERÉS CULTURAL DE LA CIUDAD**
- 1 Casa Arona
 - 2 Panteón San Jerónimo
 - 3 Casa Benito González
 - 4 Casa Pardo
 - 5 Casa Benito González
 - 6 Casa Benito González
 - 7 Teatro Colón
 - 8 Panteón de los Reyes
 - 9 Panteón de los Reyes
 - 10 Panteón de los Reyes
 - 11 Panteón de los Reyes
 - 12 Panteón de los Reyes
 - 13 Panteón de los Reyes
 - 14 Panteón de los Reyes
 - 15 Panteón de los Reyes
 - 16 Panteón de los Reyes
 - 17 Panteón de los Reyes
 - 18 Panteón de los Reyes
 - 19 Panteón de los Reyes
 - 20 Panteón de los Reyes
 - 21 Panteón de los Reyes
 - 22 Panteón de los Reyes
 - 23 Panteón de los Reyes
 - 24 Panteón de los Reyes
 - 25 Panteón de los Reyes
 - 26 Panteón de los Reyes
 - 27 Panteón de los Reyes
 - 28 Panteón de los Reyes
 - 29 Panteón de los Reyes
 - 30 Panteón de los Reyes

Sistema funcional

Funcionalmente, la avenida combina múltiples usos en un mismo plano: tránsito peatonal fluido, circulación vehicular moderada, áreas verdes, zonas de estar y mobiliario que invita a la pausa. Se eliminan las jerarquías rígidas entre vehículos y peatones, apostando por una convivencia armónica en una plataforma compartida. Esta lógica permite que cada usuario –niños, adultos mayores, ciclistas o comerciantes– se apropie del espacio según sus necesidades, con seguridad y libertad de movimiento.



Nota Tomado de Revitalizando territorios en Colombia: Acupunturas integrales para la transformación urbana y social, por ArchDaily, 2024, <https://www.archdaily.com/cl/1027860>



Nota Tomado de Revitalizando territorios en Colombia: Acupunturas integrales para la transformación urbana y social, por ArchDaily, 2024, <https://www.archdaily.com/cl/1027860>



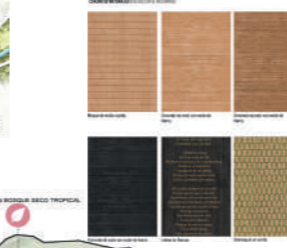
Nota Tomado de Revitalizando territorios en Colombia: Acupunturas integrales para la transformación urbana y social, por ArchDaily, 2024, <https://www.archdaily.com/cl/1027860>

Materiales

- Pavimento de concreto texturizado y lavado (calzada y aceras)
- Adoquines modulares (zonas de cruce y permanencia)
- Madera tratada y acero galvanizado (mobiliario urbano)
- Vegetación nativa y piedras (elementos paisajísticos)

Materiales utilizados

La selección de materiales responde a una lógica de durabilidad, bajo mantenimiento y diálogo con el entorno. Se utilizan losas de concreto lavado, adoquines modulares, madera tratada para el mobiliario y acero galvanizado en estructuras livianas. La incorporación de vegetación y piedras locales no solo aporta frescura visual, sino que genera identidad y continuidad ecológica en el recorrido. Cada material fue elegido pensando tanto en la funcionalidad como en el bienestar de quienes usan el espacio a diario.



Sostenibilidad

La sostenibilidad se trabaja desde múltiples frentes: se prioriza la movilidad no motorizada, se incorporan árboles que regulan el microclima, se aprovecha el agua lluvia con sistemas permeables y se fomenta la inclusión social mediante un diseño accesible. Esta visión integral convierte la avenida en un ejemplo de infraestructura resiliente, que no solo responde al presente, sino que anticipa las necesidades futuras de la ciudad y sus habitantes.

Sistema técnico-construtivo

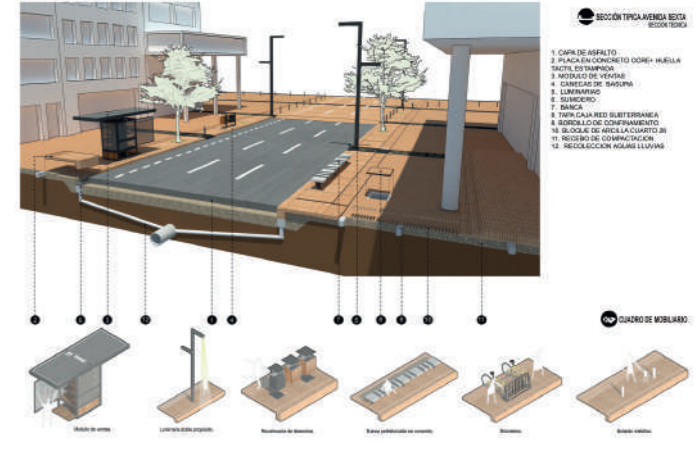
Desde lo técnico, se propone una estructura robusta pero flexible, compuesta por pavimentos continuos de concreto y adoquines que resisten el tránsito sin comprometer la estética. Las transiciones entre zonas no requieren bordillos, sino que se marcan con cambios sutiles de textura y color. Bajo esta superficie se despliega una red de drenaje eficiente, que recoge el agua lluvia mediante sistemas permeables, evitando encharcamientos y ayudando a conservar el pavimento en buen estado a largo plazo.



Nota Tomado de Revitalizando territorios en Colombia: Acupunturas integrales para la transformación urbana y social, por ArchDaily, 2024, <https://www.archdaily.com/cl/1027860>

Relación con el entorno

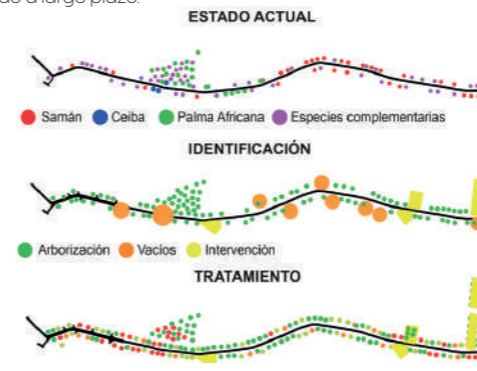
Uno de los mayores logros del proyecto es su capacidad de integrarse sin imponer. Se adapta a las preexistencias, respeta las dinámicas del lugar y potencia lo que ya existe. Las fachadas de viviendas y comercios se abren al nuevo espacio público, generando un frente activo donde lo urbano y lo social se encuentran. Se fortalece así la identidad barrial y se revalorizan los vínculos cotidianos que ocurren en la calle.



Nota Tomado de Revitalizando territorios en Colombia: Acupunturas integrales para la transformación urbana y social, por ArchDaily, 2024, <https://www.archdaily.com/cl/1027860>

APORTES

- 1. Iluminación peatonal diferenciada para seguridad nocturna. Incorporar iluminación baja, cálida y dirigida específicamente a los recorridos peatonales, complementada con luminarias generales para vías vehiculares.
- 2. Calmado del tráfico mediante diseño urbano (traffic calming). Aplicar elementos como estrechamientos visuales, vegetación en línea, pavimentos rugosos o pasos peatonales elevados para obligar al conductor a reducir la velocidad de forma natural.



Nota Tomado de Revitalizando territorios en Colombia: Acupunturas integrales para la transformación urbana y social, por ArchDaily, 2024, <https://www.archdaily.com/cl/1027860>



Nombre del proyecto: Corredor Ambiental Urbano del Río Cali **Ubicación:** Cali, Valle del Cauca, Colombia **Año de Construcción:** 2019 **Autores:** Empresa de Desarrollo Urbano de Cali (EMRU)

Tipo de intervención: Proyecto de regeneración urbana, infraestructura verde, paisajismo y movilidad sostenible.

Introducción

Este proyecto propone la recuperación integral del borde del río Cali mediante un corredor ambiental que conecta transversal y longitudinalmente la ciudad con su eje hídrico. Se estructura como un parque lineal que articula funciones ecológicas, sociales y de movilidad, convirtiendo un espacio antes fragmentado y degradado en un sistema público verde, activo y resiliente.



Sistema funcional

El proyecto combina múltiples funciones: circulación peatonal y ciclista, zonas de permanencia, espacios culturales, educativos y áreas verdes restauradas. Su diseño promueve el encuentro social, la recreación activa y pasiva, y el disfrute del paisaje urbano natural. La secuencia de espacios permite una lectura continua y flexible del recorrido.

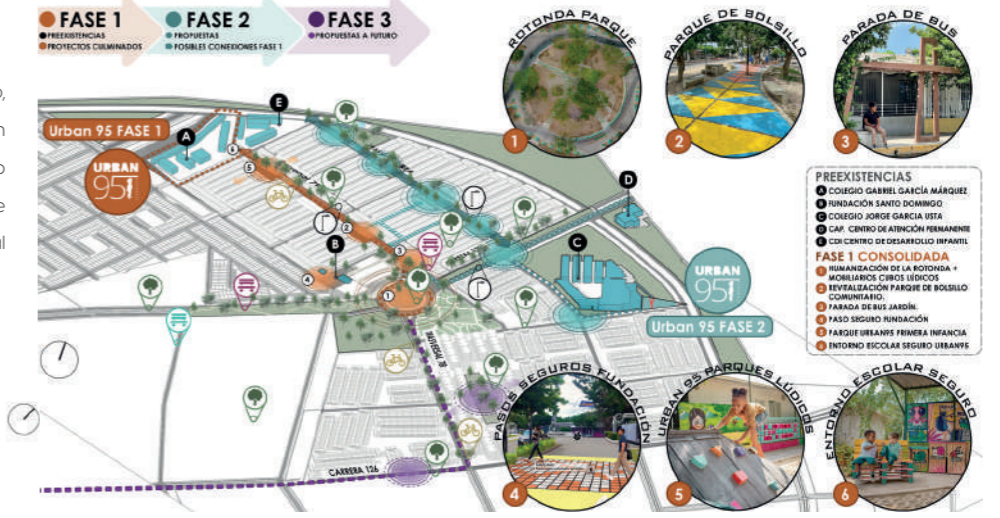
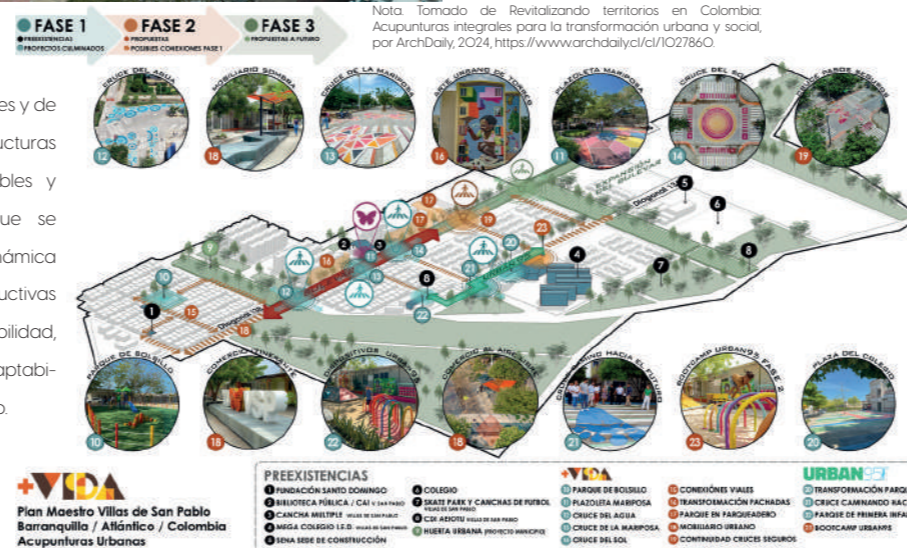


Relación con el entorno

El proyecto restituye la relación entre la ciudad y el río, eliminando barreras visuales y físicas. Se integra con barrios aledaños y ejes urbanos existentes, ofreciendo nuevas conexiones y accesos. A nivel paisajístico, se potencia la percepción del río como un activo natural y cultural de la ciudad.

Sistema técnico constructivo

Se utilizaron sistemas modulares y de fácil mantenimiento, con estructuras ligeras, pavimentos permeables y elementos prefabricados que se adaptan al terreno y a la dinámica fluvial. Las soluciones constructivas responden a criterios de durabilidad, bajo impacto ambiental y adaptabilidad a distintos sectores del río.



Sostenibilidad

Integra principios de sostenibilidad mediante drenaje urbano sostenible (SUDS), uso de vegetación autóctona, fomento de la movilidad no motorizada y mitigación de islas de calor. La propuesta responde al cambio climático mediante soluciones de infraestructura verde, reducción de emisiones y resiliencia hídrica.

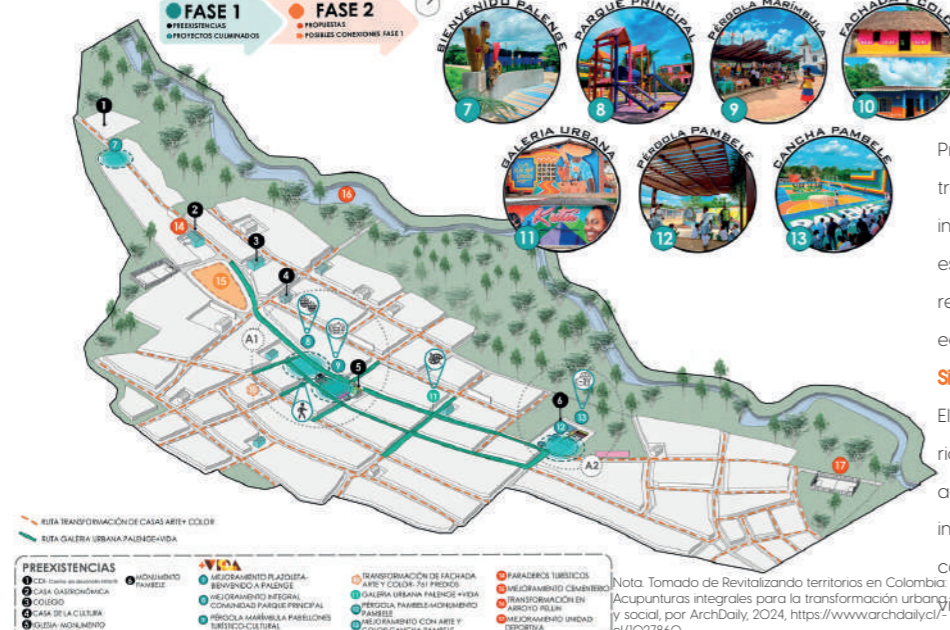
Materiales

- Pavimento permeable
- Madera tratada
- Concreto expuesto
- Acero galvanizado
- Vegetación nativa



APORTES

- 1. Diseño de pavimentos permeables para manejo de aguas pluviales. El empleo de adoquines permeables, gravilla o tierra estabilizada en aceras y zonas de descanso ayuda a filtrar el agua de lluvia, evitando acumulaciones y erosión, y recargando acuíferos.
- 2. Uso de vegetación nativa para regulación microclimática. Incorporar árboles y arbustos autóctonos en aceras, parterres y zonas de descanso permite regular la temperatura ambiental, reducir el polvo en suspensión y mejorar la calidad del aire. Las especies nativas tienen mayor resistencia y bajo requerimiento hídrico.

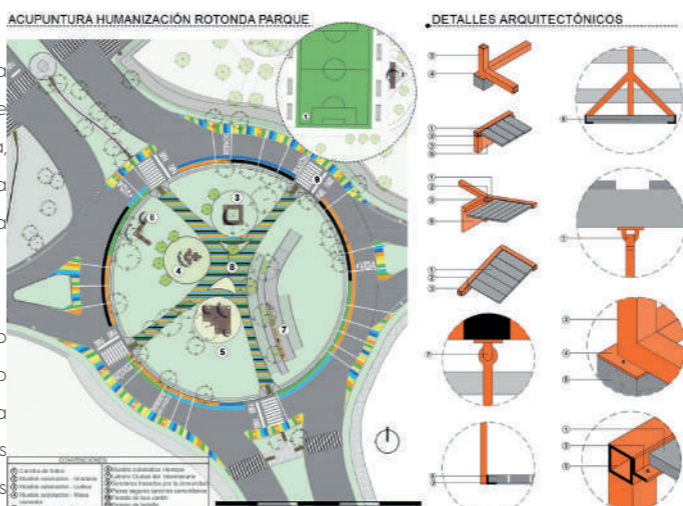


Materiales utilizados

Predominan materiales locales como piedra, madera tratada y concreto con acabados naturales. También se incorporan pavimentos drenantes, vegetación nativa, estructuras metálicas livianas y mobiliario urbano de alta resistencia. La elección material busca minimizar la huella ecológica y armonizar con el entorno natural.

Sistema estético formal

El lenguaje formal del proyecto es orgánico y fluido, evitando rigidez geométrica. Las líneas suaves del diseño paisajístico acompañan el cauce del río, generando una estética integrada al paisaje ribereño. La vegetación y los elementos constructivos se componen como un sistema de capas visuales que refuerzan la identidad ecológica.



Nota Tomado de Revitalizando territorios en Colombia: Acupunturas integrales para la transformación urbana y social, por ArchDaily, 2024, <https://www.archdaily.com/1027860>

Nota Tomado de Revitalizando territorios en Colombia: Acupunturas integrales para la transformación urbana y social, por ArchDaily, 2024, <https://www.archdaily.com/1027860>

Nota Tomado de Revitalizando territorios en Colombia: Acupunturas integrales para la transformación urbana y social, por ArchDaily, 2024, <https://www.archdaily.com/1027860>

Nota Tomado de Revitalizando territorios en Colombia: Acupunturas integrales para la transformación urbana y social, por ArchDaily, 2024, <https://www.archdaily.com/1027860>

La movilidad en la cabecera parroquial de Quisapincha no puede entenderse únicamente desde la lógica del tránsito vehicular, sino como una experiencia cotidiana que involucra a peatones, comerciantes, niños, adultos mayores y visitantes que recorren sus calles con distintos fines. Por ello, implementar estrategias de diseño urbano sensibles al contexto no solo mejora la funcionalidad del espacio, sino también la calidad de vida de sus habitantes. Acciones como la pintura vial sensorial, inspirada en patrones culturales locales, ayudan a reducir la velocidad vehicular mientras refuerzan la identidad visual de la parroquia. La creación de zonas de descanso con mobiliario temporal permite que los peatones puedan detenerse, esperar transporte o simplemente convivir en espacios seguros y acogedores.

La iluminación cálida y diferenciada en aceras contribuye a que la noche no sea una limitante para circular, generando confianza y continuidad en los trayectos. A su vez, el calmado del tráfico a través de estrechamientos visuales y pasos peatonales elevados propone un control natural de la velocidad, priorizando al peatón sin recurrir a mecanismos invasivos. El uso de pavimentos permeables y vegetación nativa complementa este enfoque, permitiendo que las calles gestionen mejor el agua de lluvia y ofrezcan entornos más frescos, limpios y amigables. En conjunto, estas estrategias no solo reorganizan el flujo peatonal y vehicular, sino que construyen un espacio urbano más humano, coherente con las dinámicas sociales, culturales y ambientales de Quisapincha.

Tabla 23. Matriz de estrategias

CASO DE ESTUDIO	ESTRATEGIA	ELEMENTO	VDESCRIPCIÓN	APORTE	ESQUEMA
R# 1		Intervención con pintura vial sensorial para calmar el tráfico.	Aplicar pintura colorida en la calzada con formas curvas, patrones geométricos o elementos culturales propios de Quisapincha (como tejidos o símbolos ancestrales), para reducir la velocidad de los vehículos e indicar zonas de cruce o descanso peatonal.	Mejora la percepción visual de la vía, promoviendo la reducción de velocidad mediante estímulos sensoriales y culturales que refuerzan la identidad local y aumentan la seguridad vial.	
R# 1		Creación de zonas de permanencia con mobiliario temporal.	Diseñar pequeñas áreas de descanso en veredas o esquinas utilizando bancas móviles, jardineras, sombra y señalética, que inviten a las personas a detenerse, esperar transporte o simplemente observar su entorno.	Contribuye a generar microespacios de interacción social y pausa urbana, favoreciendo la permanencia del peatón y reduciendo la sensación de inseguridad por abandono del espacio público.	
R# 2		Iluminación peatonal diferenciada para seguridad nocturna	Incorporar iluminación baja, cálida y dirigida específicamente a los recorridos peatonales, complementada con luminarias generales para vías vehiculares.	Aumenta la percepción de seguridad durante la noche, promueve la movilidad peatonal fuera del horario diurno y permite jerarquizar el uso del espacio urbano en función del tipo de usuario.	
R# 2		Calmado del tráfico mediante diseño urbano (traffic calming)	Aplicar elementos como estrechamientos visuales, vegetación en línea, pavimentos rugosos o pasos peatonales elevados para obligar al conductor a reducir la velocidad de forma natural.	Favorece una reducción pasiva de la velocidad vehicular sin necesidad de señalización estricta, priorizando la experiencia del peatón y el rediseño urbano como mecanismo de control.	
R# 3		Diseño de pavimentos permeables para manejo de aguas pluviales	El empleo de adoquines permeables, gravilla o tierra estabilizada en aceras y zonas de descanso ayuda a filtrar el agua de lluvia, evitando acumulaciones y erosión, y recargando acuíferos.	Integra soluciones sostenibles de drenaje urbano, evita encharcamientos que afectan la movilidad y aporta al ciclo hidrológico mediante infraestructura verde de bajo impacto.	
R# 3		Uso de vegetación nativa para regulación microclimática	Incorporar árboles y arbustos autóctonos en aceras, parterres y zonas de descanso permite regular la temperatura ambiental, reducir el polvo en suspensión y mejorar la calidad del aire. Las especies nativas tienen mayor resistencia y bajo requerimiento hídrico.	Mejora el confort ambiental del transeúnte, refuerza la imagen paisajística local y reduce costos de mantenimiento, además de fomentar la resiliencia urbana al cambio climático.	

DESARROLLO OBJETIVO 3

Proponer una intervención urbana mediante la aplicación de estrategias de diseño y criterios de movilidad sostenible, accesibilidad universal y seguridad vial que contribuyan a la revitalización funcional y cohesión social del sector.

APLICACIÓN TÉCNICA #4: TRIANGULACIÓN DE DATOS

Se recopilan toda la información obtenida y se realizan diagramas de diseño por componentes para el producto de diseño urbano.

COMPONENTE URBANO

El proceso de triangulación de la información permitió integrar los resultados obtenidos mediante la observación en campo, las entrevistas a los usuarios y el análisis de referentes urbanos, con el objetivo de construir una comprensión integral del espacio público intervenido.

La observación directa evidenció deficiencias en la movilidad peatonal, la seguridad vial y la calidad ambiental. Se identificaron aceras deterioradas, cruces inseguros y una falta de iluminación que limita la accesibilidad y el confort del entorno. Paralelamente, las entrevistas reflejaron la preocupación de los habitantes por la inseguridad y la ausencia de elementos que representen la identidad cultural local, además del deseo de contar con espacios públicos más inclusivos y seguros.

El estudio de referentes urbanos nacionales e internacionales permitió reconocer estrategias efectivas aplicables al contexto, como la pintura vial sensorial, la iluminación peatonal, el mobiliario temporal y los sistemas sostenibles de drenaje urbano.

A partir de la integración de estas tres fuentes, se definieron seis estrategias clave: la intervención con pintura vial sensorial, la creación de zonas de permanencia con mobiliario temporal, la iluminación peatonal diferenciada, el calmado del tráfico mediante diseño urbano, el diseño de pavimentos permeables y el uso de vegetación nativa.

En conjunto, la triangulación permitió consolidar un enfoque de diseño urbano sostenible y participativo, donde las decisiones proyectuales responden a las necesidades reales del entorno y fortalecen la identidad cultural y ambiental de Quisapincha.

Tabla 24. Ficha de triangulación de datos

Ficha de Triangulación de Información				
Variable clave	Observación en campo	Entrevistas (usuarios/profesionales)	Referentes urbanos	Interpretación integrada
Aceras y pasos peatonales	Deterioradas, inexistentes	"Difíciles de usar", "inseguras"	Aceras anchas y arte peatonal en Medellín	Es prioritario intervenir con ensanchamiento y señalética cultural
Conflicto peatón - vehículo	Estacionamiento informal, cruce improvisado	"Los carros no respetan al peatón"	Modelos con prioridad al peatón en Cuenca	Se requiere jerarquizar vialidad con prioridad al peatón
Identidad local	Presencia de comercio artesanal, sin integración urbana	"Sería bueno ver nuestras costumbres reflejadas en el diseño"	Referentes que integran arte y cultura local en el espacio público	Incorporar patrones culturales y gastronomía en el diseño urbano
Seguridad	Zonas oscuras y de cruce riesgoso	"No hay iluminación", "los niños cruzan solos"	Iluminación dirigida y arte táctico nocturno	Intervención debe considerar luminarias, rampas, pasos cebra visibles
Intervención con pintura temporal para dinamizar el tráfico	Cruces peatonales poco visibles y sin señalización	Difícil de usar inseguras	Intervenciones de urbanismo táctico en Quito y Medellín	La pintura temporal permite reorganizar flujos y mejorar la seguridad peatonal sin obras permanentes.
Creación de zonas de permanencia con mobiliario temporal	Falta de lugares de descanso o encuentro; mobiliario escaso	"No hay dónde sentarse ni esperar cómodamente"	Espacios tácticos en Bogotá y Barcelona	Estas zonas fomentan la apropiación social y la flexibilidad del espacio público.
Iluminación peatonal diferenciada para seguridad nocturna	Calles oscuras, zonas inseguras cerca de paradas y cruces	"De noche no se ve nada"; "da miedo caminar solo"	Proyectos de iluminación táctica en Medellín y Cuenca	La iluminación dirigida al peatón refuerza seguridad y percepción positiva del entorno urbano.
Ciclovías de corta y media distancia con sistemas de tráfico calmado	Conexiones entre barrios interrumpidas, tráfico rápido	"Es peligroso andar en bici"; "no hay ciclovía continua"	Red de ciclovías de Cuenca y Bogotá	Favorece movilidad sostenible, reduce accidentes y mejora conectividad local.
Diseño de pavimentos permeables para manejo de aguas pluviales	Encharcamientos frecuentes, problemas de drenaje	"Cuando llueve, se inundan las veredas"	Jardines de lluvia y pavimentos drenantes en Quito	Mejora la gestión pluvial y la sostenibilidad del proyecto, integrando el jardín de lluvia.
Uso de vegetación nativa para regulación micro climática	Falta de sombra y sensación térmica alta	"Hace mucho calor, no hay árboles"	Corredores verdes con especies nativas en Bogotá	Reduce temperatura, mejora confort y promueve biodiversidad local.

Intervención con pintura vial sensorial para calmar el tráfico.

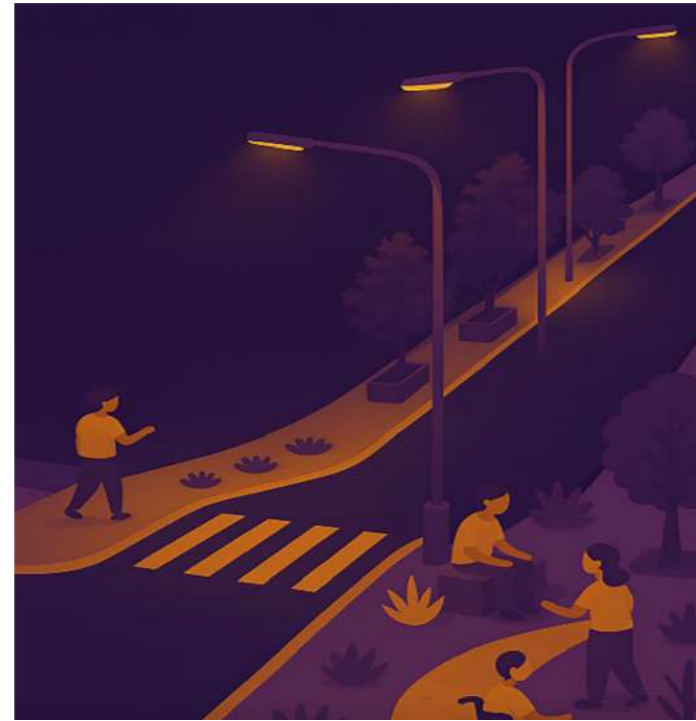
Figura 41. Digrama de estrategia 1



La implementación de pintura vial sensorial en las calles principales de Quisapincha permitiría reducir significativamente la velocidad de los vehículos y generar conciencia visual sobre la presencia peatonal. Esta estrategia consiste en aplicar patrones de colores llamativos y formas simbólicas sobre el pavimento, generando una alerta visual que induce a los conductores a disminuir la marcha. En el contexto de la cabecera parroquial, donde existen sectores con calles angostas, sin aceras definidas y con alta circulación de motocicletas, esta intervención favorecería el tránsito compartido de forma más segura. Además, al integrar elementos culturales en el diseño, como motivos textiles andinos, se reforzaría la identidad local, promoviendo una apropiación colectiva del espacio. Esta técnica también mejora la percepción del entorno urbano, lo que resulta esencial en zonas con bajo presupuesto, pues permite intervenir sin necesidad de obras mayores, generando un alto impacto en la seguridad vial y en la imagen del espacio público.

Iluminación peatonal diferenciada para seguridad nocturna

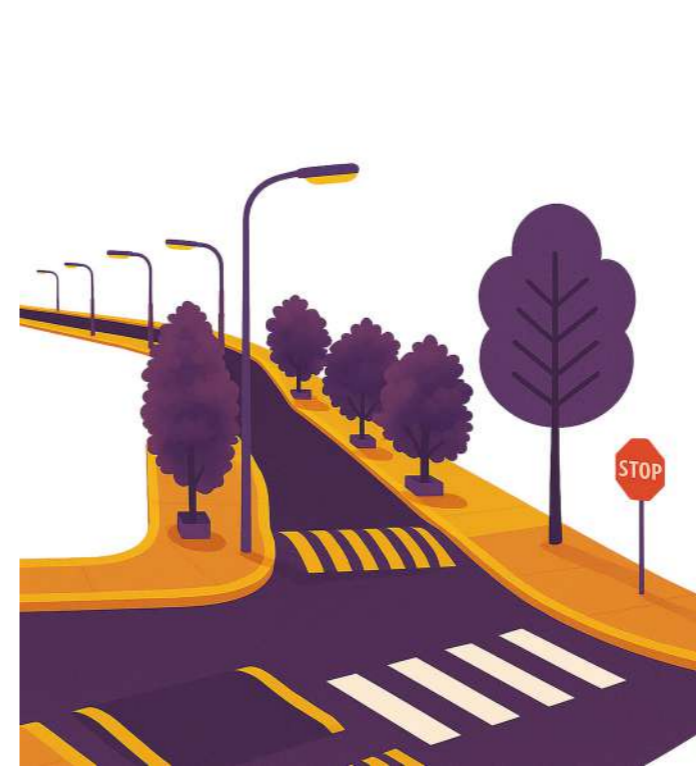
Figura 42. Digrama de estrategia 2



La estrategia de iluminación peatonal diferenciada resulta fundamental en la cabecera parroquial de Quisapincha, donde muchas calles carecen de luminarias adecuadas, afectando la seguridad y la percepción del espacio durante la noche. Esta propuesta plantea instalar luminarias bajas, orientadas hacia aceras y zonas peatonales, complementarias a las de altura vehicular, con tecnología LED de bajo consumo. Este sistema genera una atmósfera acogedora, mejora la visibilidad y refuerza la seguridad al transitar, especialmente para mujeres, niños y personas mayores. Además, la diferenciación en la intensidad y tono de la luz permite jerarquizar espacios, delimitar rutas seguras y destacar elementos urbanos clave como rampas, pasos peatonales o zonas de descanso. Al implementarse en sectores de alta circulación nocturna, como mercados o terminales de transporte, esta estrategia contribuiría directamente a la habitabilidad del espacio público, incentivando su uso continuo y fortaleciendo el sentido de pertenencia, la seguridad percibida y la cohesión social comunitaria.

Calmando del tráfico mediante diseño urbano (traffic calming)

Figura 43. Digrama de estrategia 3



El calmando del tráfico a través del diseño urbano representa una estrategia eficaz para mejorar la seguridad vial en zonas críticas de la cabecera parroquial de Quisapincha. Esta técnica busca reducir la velocidad vehicular mediante modificaciones físicas en la calle como ensanchamientos de acera, pasos peatonales elevados y señalización integrada al diseño. En el contexto local, donde existe un tránsito mixto y desordenado entre peatones, motocicletas y vehículos, esta estrategia permitiría reorganizar el espacio vial en favor del usuario vulnerable. Además, la integración de vegetación, mobiliario urbano y pintura diferenciada en intersecciones claves actúa como lenguaje visual que modula el comportamiento del conductor. Su aplicación en las inmediaciones de escuelas, iglesias y mercados aumentaría la protección de la población frente a posibles accidentes. Este rediseño urbano no solo mejora la movilidad, sino que dignifica el espacio público, promueve la convivencia pacífica y favorece una cultura de respeto entre los diversos modos de transporte.

Diseño de pavimentos permeables para manejo de aguas pluviales

Figura 44. Digrama de estrategia 4



La implementación de pavimentos permeables en Quisapincha es una respuesta sostenible al problema de escorrentías y saturación del suelo en temporadas lluviosas. Esta estrategia permite que el agua de lluvia se filtre naturalmente a través del suelo, reduciendo encharcamientos, erosión y daños al pavimento tradicional. En la cabecera parroquial, muchas calles presentan pendientes pronunciadas y zonas sin sistemas adecuados de drenaje, lo cual genera problemas de accesibilidad y deterioro acelerado del espacio público. Incorporar pavimentos porosos en caminerías, aceras y zonas de permanencia no solo resuelve este aspecto técnico, sino que también aporta textura y estética al diseño urbano. Además, al reducir la carga sobre el sistema pluvial, se optimiza la infraestructura existente y se promueve una relación más armónica con el entorno natural. Esta estrategia favorece directamente a los peatones, mejora la funcionalidad urbana y contribuye a la resiliencia hídrica del territorio frente al cambio climático.

Uso de vegetación nativa para regulación microclimática

Figura 45. Digrama de estrategia 5



El uso de vegetación nativa en el diseño urbano de Quisapincha representa una estrategia clave para mejorar el confort térmico, regular el microclima y reforzar la identidad paisajística local. Esta propuesta plantea la incorporación de árboles, arbustos y plantas herbáceas autóctonas en aceras, parterres y zonas de permanencia, permitiendo generar sombra, reducir la radiación solar sobre superficies duras y mejorar la calidad del aire. En un territorio como Quisapincha, con pisos altitudinales diversos y una marcada exposición solar, esta estrategia favorece la habitabilidad del espacio urbano, especialmente en áreas de alto tránsito peatonal. Además, la vegetación nativa requiere menor mantenimiento, se adapta mejor a las condiciones del suelo y favorece la biodiversidad local. Su presencia embellece las calles y puede usarse con valor simbólico o medicinal, conectando la memoria colectiva del territorio con el diseño urbano. Así, se fortalece el vínculo entre comunidad y naturaleza, promoviendo una ciudad más saludable y sensible.

Tabla 25. Vegetación

Foto	Nombre científico	Nombre común	Tamaño de copa	Rafz	Floración	Mantenimiento	Beneficio en el diseño:
	Barnadesia arborea	Ñachag	2 a 4 m	Profunda y firme	Prolongada (marzo a noviembre)	Bajo Poca; muy resistente a sequía	Arbusto andino con flores rosadas y púrpuras que atraen polinizadores, ideal para aportar color estacional y cobertura vegetal baja en jardines de acera o separadores viales.
	Baccharis latifolia	Chilca	Pequeña, entre 1,5 y 3 metros	Superficial,	Mayormente entre octubre y	Mínimo, brota con facilidad, ideal para zonas secas	Arbusto medicinal muy común en páramos y zonas rurales, utilizado en infusiones y para proteger taludes por su rápido crecimiento.
	Oreopanax ecuadorense	Pumamaqui o	Ancha, entre 3 y 6 metros	Profunda, con buen	Entre abril y julio	Bajo, se adapta a condiciones	Árbol nativo de los Andes que se utiliza para regeneración ecológica y captación de agua en zonas altas. Posee hojas grandes y lobuladas, atractivas visualmente y funcionales para sombra.
	Schinus molle	Molle	6 a 10 metros de diámetro	Profunda y	De septiembre a diciembre	Bajo, ideal para áreas urbanas	Árbol nativo de zonas andinas, usado tradicionalmente como sombra y barrera contra el viento. También se emplea como planta medicinal y ornamental por su follaje colgante.
	Buddleja incana	Quishuar o Kiswar	2 a 4 m de diámetro	Profunda y firme	Periódica a lo largo del año en	Muy bajo, resistente a la sequía	Árbol sagrado en culturas andinas, útil en bordes de vías para sombra parcial, control térmico y atracción de polinizadores, gracias a sus pequeñas flores blancas o lilas.
	Tilia americana	Tilo serrano o	4 a 6 m	Media	Julio a noviembre	Bajo Poca; muy resistente a	Aunque no es estrictamente endémico, se ha adaptado en Quisapincha; sus hojas grandes permiten reducir la radiación solar en zonas urbanas; sus flores aromáticas y caducas fomentan la biodiversidad y generan sombra decorativa estacional.
	Valeriana pilosa	Valeriana andina	Herbácea de hasta 0,5 m	Superficial	Frecuente (abril a octubre)	Bajo	Usada tradicionalmente como medicinal, se adapta bien a zonas áridas con exposición solar. Su floración densa y olor suave favorece la atracción de insectos útiles en zonas urbanas.
	Oxalis corniculata	Chulco o fucsia	1,5 a 2,5 m	Media	Casi todo el año si tiene humedad	Bajo Poca; muy resistente a	Arbusto con flores colgantes de color fucsia intenso; muy utilizado en jardines verticales y franjas peatonales, aporta belleza visual y regulación térmica por su denso follaje.

Creación de zonas de permanencia con mobiliario móvil.

Figura 46. Digrama de estrategia 6



El diseño de zonas de permanencia mediante mobiliario urbano temporal en la cabecera parroquial de Quisapincha responde a la necesidad de generar espacios seguros y cómodos para la permanencia peatonal. Actualmente, muchas calles del centro no cuentan con espacios adecuados para el descanso, el encuentro o la contemplación, lo que limita la socialización y desvaloriza el espacio público. Esta estrategia propone ubicar bancas, jardineras móviles y elementos sombreados en intersecciones estratégicas, cerca de locales comerciales o espacios residuales, para que puedan ser ocupados por adultos mayores, comerciantes o visitantes. Al ser mobiliario de carácter modular y adaptable, puede reubicarse o ampliarse según las dinámicas urbanas sin requerir una obra definitiva. Esto beneficia particularmente a la población local que utiliza las calles como extensión de sus actividades cotidianas, al tiempo que embellece el entorno. Así, se fortalece el tejido social y se incentiva un uso más inclusivo y humano del espacio urbano.

Tabla 26. Ficha de mobiliario móvil



Banca circular con jardinera central Jardinera con enrejado vertical Jardinera cúbica de madera con vegetación ornamental Conjunto de mesas altas con bancas semicirculares Banca curva modular con jardineras integradas Mesa redonda de madera Banco lineal doble con jardineras extremas Jardinera poligonal con vegetación mixta Conjunto modular de bancas curvas Banca doble con respaldo vegetal y superficie continua

Elemento multifuncional que combina descanso y vegetación. Su forma circular favorece la interacción social, permitiendo sentarse en torno a una jardinera que mejora el confort térmico. Fabricada en madera tratada y concreto prefabricado, su diseño modular permite traslado y reubicación en diferentes espacios urbanos. Ideal para parques o zonas de transición peatonal, aporta calidez, contacto con la naturaleza y refuerza la identidad del espacio público.

Este módulo integra vegetación trepadora con estructura metálica, actuando como filtro visual o separador de espacios. Favorece la creación de microambientes íntimos sin perder permeabilidad visual. Su diseño permite incorporar plantas de crecimiento vertical que mejoran la calidad del aire y la estética. Es totalmente móvil, gracias a su base contenida y ligera, ideal para delimitar zonas de descanso o cafeterías urbanas temporales.

Diseñada con listones de madera tratada, esta jardinera aporta calidez y entornos abiertos, combi- nando ergonomía y diseño contemporáneo. La mesa central y las bancas semicirculares generan un espacio de reunión informal o descanso corto. Su estructura en madera y acero lo hace resistente y transportable. Ideal para bulevares o ferias temporales, promueve la apropiación del espacio público mediante el uso colectivo y adaptándose a nuevas configuraciones o eventos urbanos.

Este mobiliario invita a la interacción social en entornos abiertos, combi- nando ergonomía y diseño contemporáneo. La mesa central y las bancas semicirculares generan un espacio de reunión informal o descanso corto. Su estructura en madera y acero lo hace resistente y transportable. Ideal para bulevares o ferias temporales, promueve la apropiación del espacio público mediante el uso colectivo y adaptándose a nuevas configuraciones o eventos urbanos.

La pieza combina segmentos de asiento curvo con jardineras laterales, generando una forma orgánica adaptable a diversos trazados. Fabricada en madera y acero, es desmontable y fácil de transportar. Permite configurar espacios lineales o envolventes, aportando continuidad visual y contacto con la vegetación. Su diseño fomenta el descanso, la observación y el encuentro social en zonas peatonales.

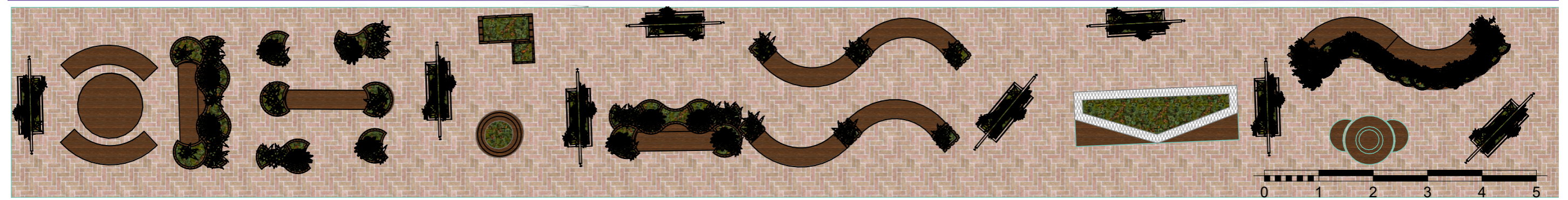
Un elemento robusto que funciona como punto central de encuentro. Su forma circular promueve la equidad y la conversación entre usuarios. Construida con cuerpo macizo de listones de madera y base firme, es estable y duradera, pero también trasladable mediante grúas urbanas. Ideal para parques temporales o ferias, combina estética natural y funcionalidad en espacios abiertos.

Diseño longitudinal que equilibra funcionalidad y naturaleza. Las jardineras ubicadas en los extremos sirven como anclaje visual y separación espacial. Su estructura modular en acero y madera facilita la movilidad y agrupación en serie. Proporciona sombra y confort térmico mediante plantas de porte medio. Perfecta para avenidas peatonales o zonas de espera urbana.

Módulo escultórico que incorpora una combinación de especies vegetales para generar contraste y diversidad cromática. Su base facetada, fabricada en madera texturizada, otorga estabilidad y presencia visual. Este mobiliario define áreas de estancia o tránsito, actuando como barrera natural frente al trasladarse o almacenarse mediante medios mecánicos y contribuye a la sostenibilidad urbana.

Sistema de asientos enlazados que permite múltiples configuraciones. Las curvas suaves generan fluidez cromática. Su estructura metálica y superficie de madera garantizan durabilidad y fácil mantenimiento. Gracias a su diseño modular, puede ser desmontable, ideal para ser trasladado o almacenado en espacios públicos, ideal para eventos o plazas temporales.

Este diseño integra una banca ergonómica con un respaldo natural formado por jardineras traseras. Aporta confort, frescura y estética bioclimática. Fabricada en módulos de madera y acero galvanizado, permite armar líneas continuas o puntos de descanso individuales. Su movilidad la hace adecuada para intervenciones urbanas efímeras o proyectos de urbanismo táctico.

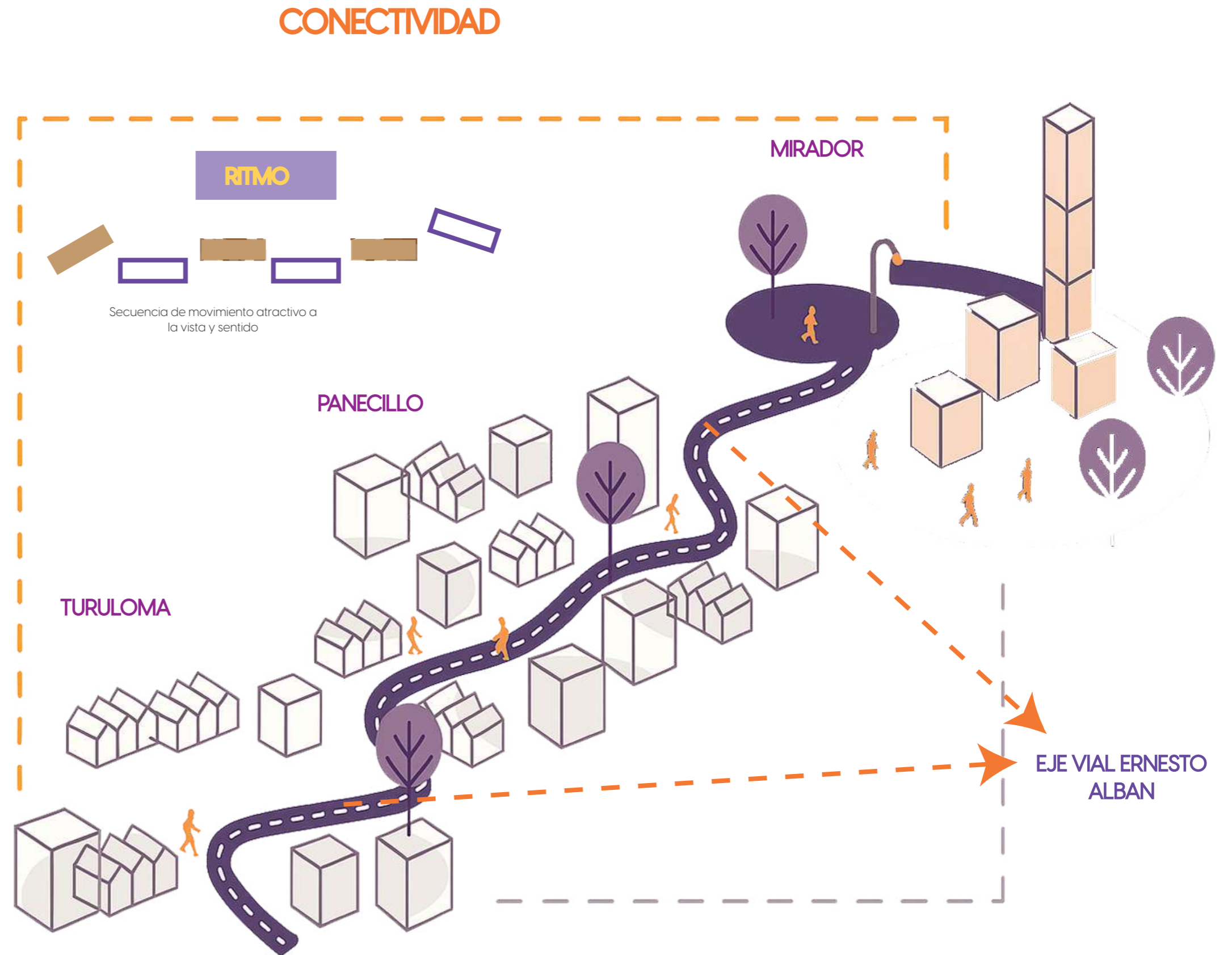


CONCEPTO

Esto plantea como una estrategia de diseño que estructura, organiza y dinamiza el espacio público a través de la secuencia armónica de elementos urbanos, generando una experiencia espacial continua, comprensible y viva. Basado en la repetición y variación de componentes como vegetación, mobiliario, iluminación y pavimento, este ritmo busca conectar barrios, personas y actividades en un sistema coherente de movilidad y permanencia. Más allá de su función circulatoria, el espacio se transforma en un lenguaje visual y sensorial que marca pausas, transiciones y encuentros, adaptándose a las condiciones topográficas y culturales del territorio.

El concepto parte de entender la calle Ernesto Albán como un corredor articulador de vida urbana, donde el ritmo espacial estructura recorridos seguros y legibles que conectan los barrios de Turuloma, El Panecillo y El Mirador. Esta propuesta se basa en un diseño lineal progresivo, donde la repetición estratégica de elementos urbanos –vegetación nativa, mobiliario, iluminación y pavimentos diferenciados– permite jerarquizar nodos, activar frentes edificados y fomentar una circulación continua e inclusiva. La calle deja de ser solo un canal de tránsito y se convierte en un espacio público vivo, que fortalece la relación entre personas, entorno construido y paisaje. Así, el diseño urbano genera una experiencia armónica de movilidad, apropiación barrial y cohesión social, respondiendo a las condiciones topográficas y culturales del territorio.

Figura 47. Conceptualización del proyecto

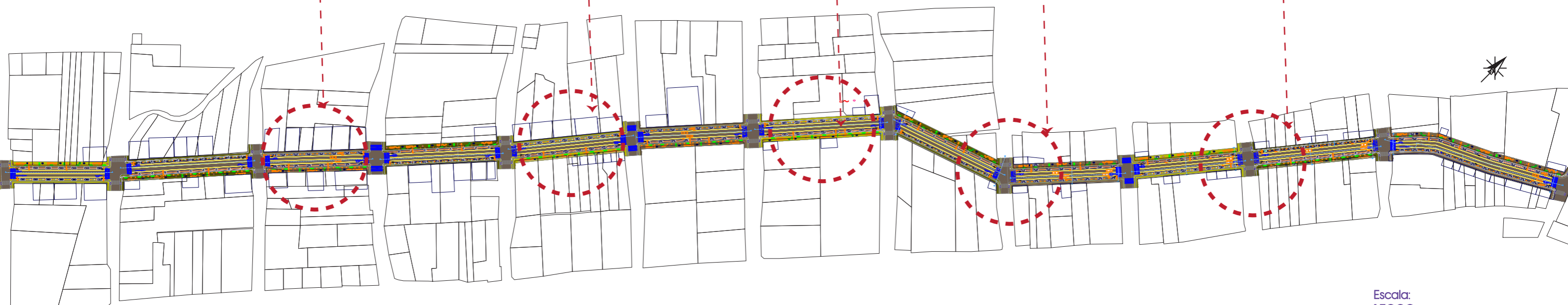


ZONIFICACIÓN

Figura 48. ZONIFICACIÓN

LEYENDA

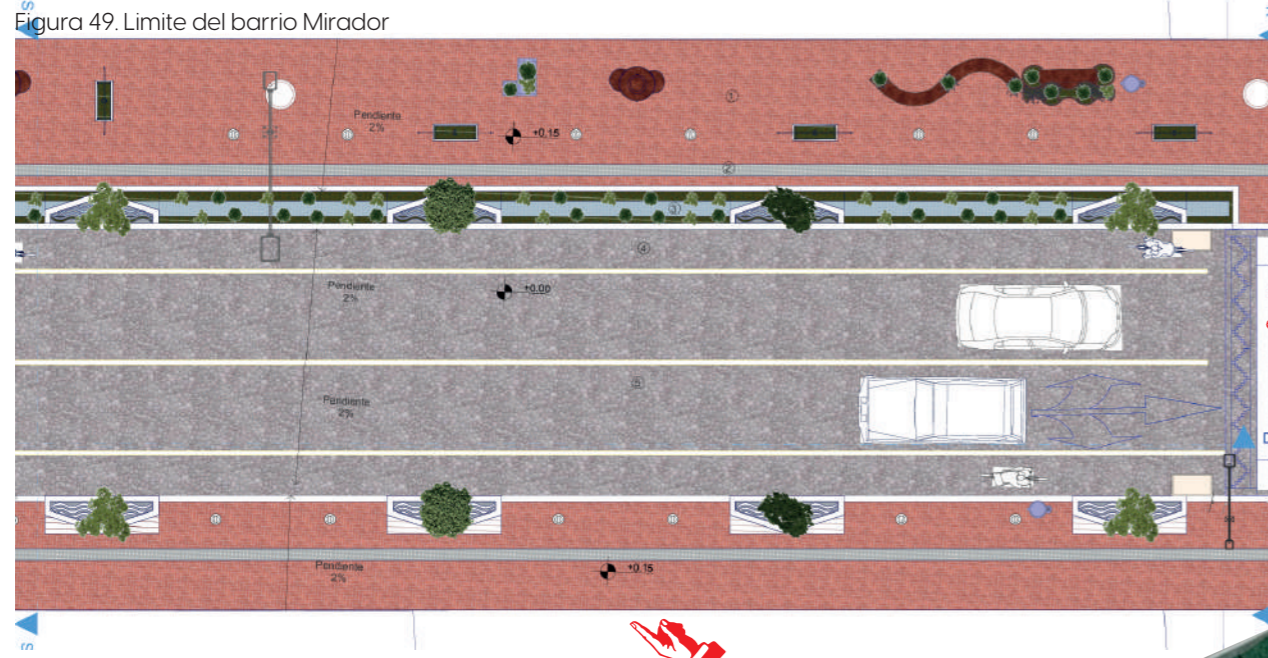
1. Bulevar
2. Circulación Peatonal
3. Jardín de Lluvia
4. Ciclovía
5. Circulación Vehicular



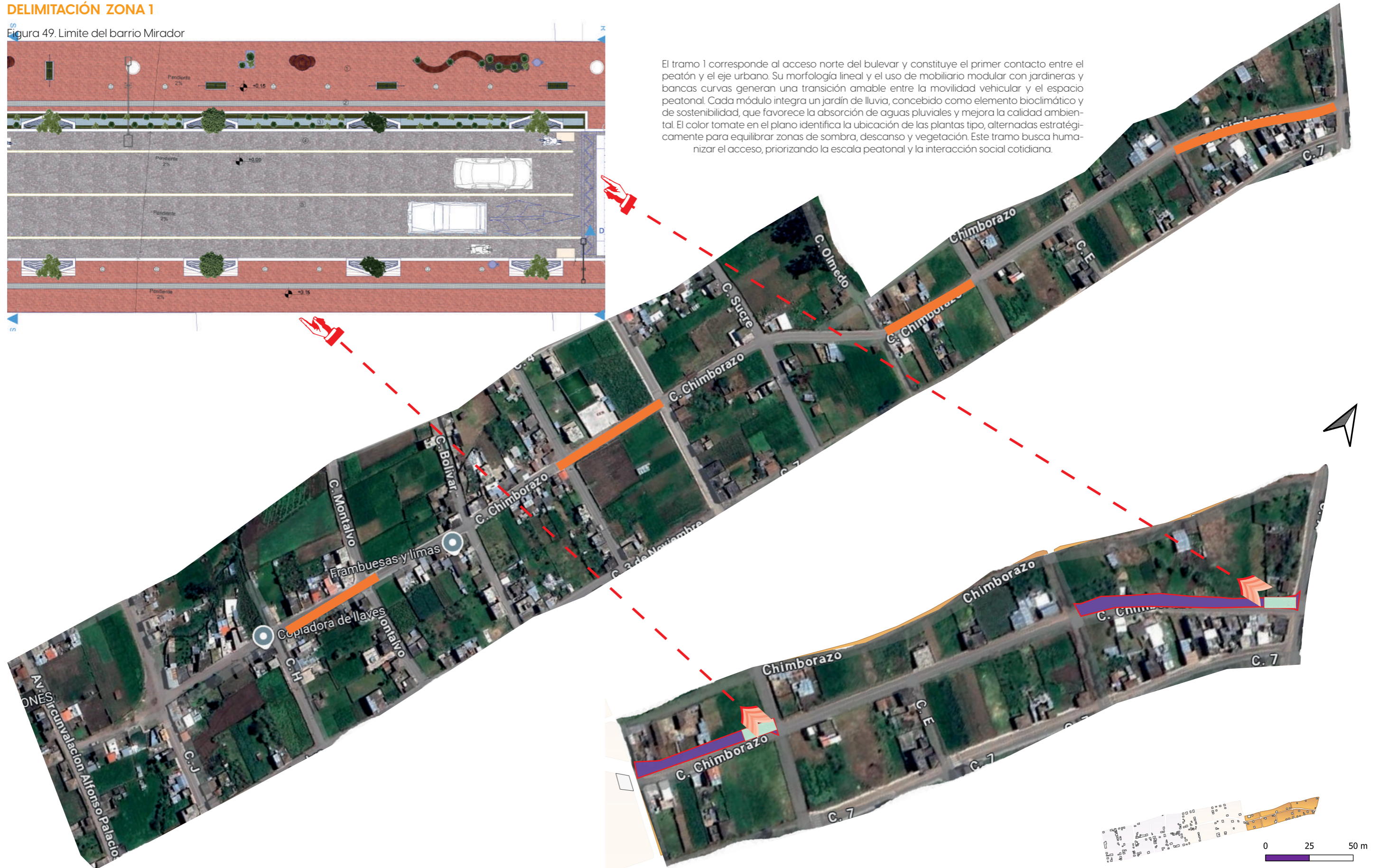
Escala:
1:3000

DELIMITACIÓN ZONA 1

Figura 49. Limite del barrio Mirador



El tramo 1 corresponde al acceso norte del bulevar y constituye el primer contacto entre el peatón y el eje urbano. Su morfología lineal y el uso de mobiliario modular con jardineras y bancas curvas generan una transición amable entre la movilidad vehicular y el espacio peatonal. Cada módulo integra un jardín de lluvia, concebido como elemento bioclimático y de sostenibilidad, que favorece la absorción de aguas pluviales y mejora la calidad ambiental. El color tomate en el plano identifica la ubicación de las plantas tipo, alternadas estratégicamente para equilibrar zonas de sombra, descanso y vegetación. Este tramo busca humanizar el acceso, priorizando la escala peatonal y la interacción social cotidiana.

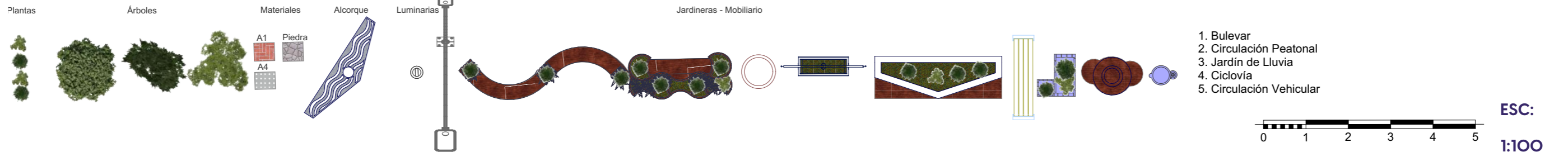


PLANOS ARQUITECTONICOS

Figura 50. Planos Tipo 1

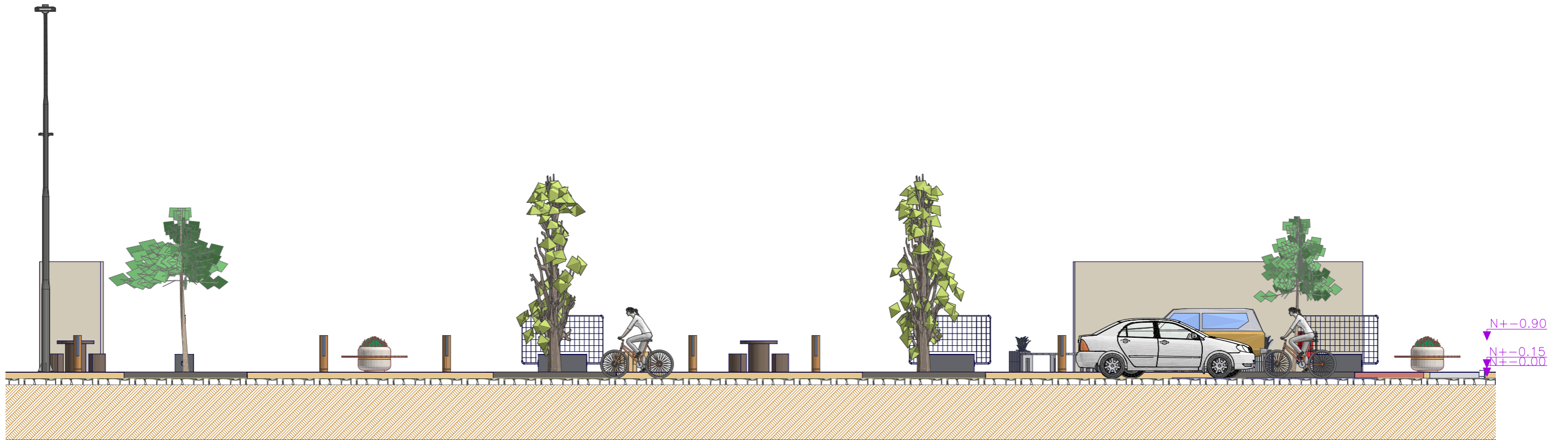


SIMBOLOGÍA

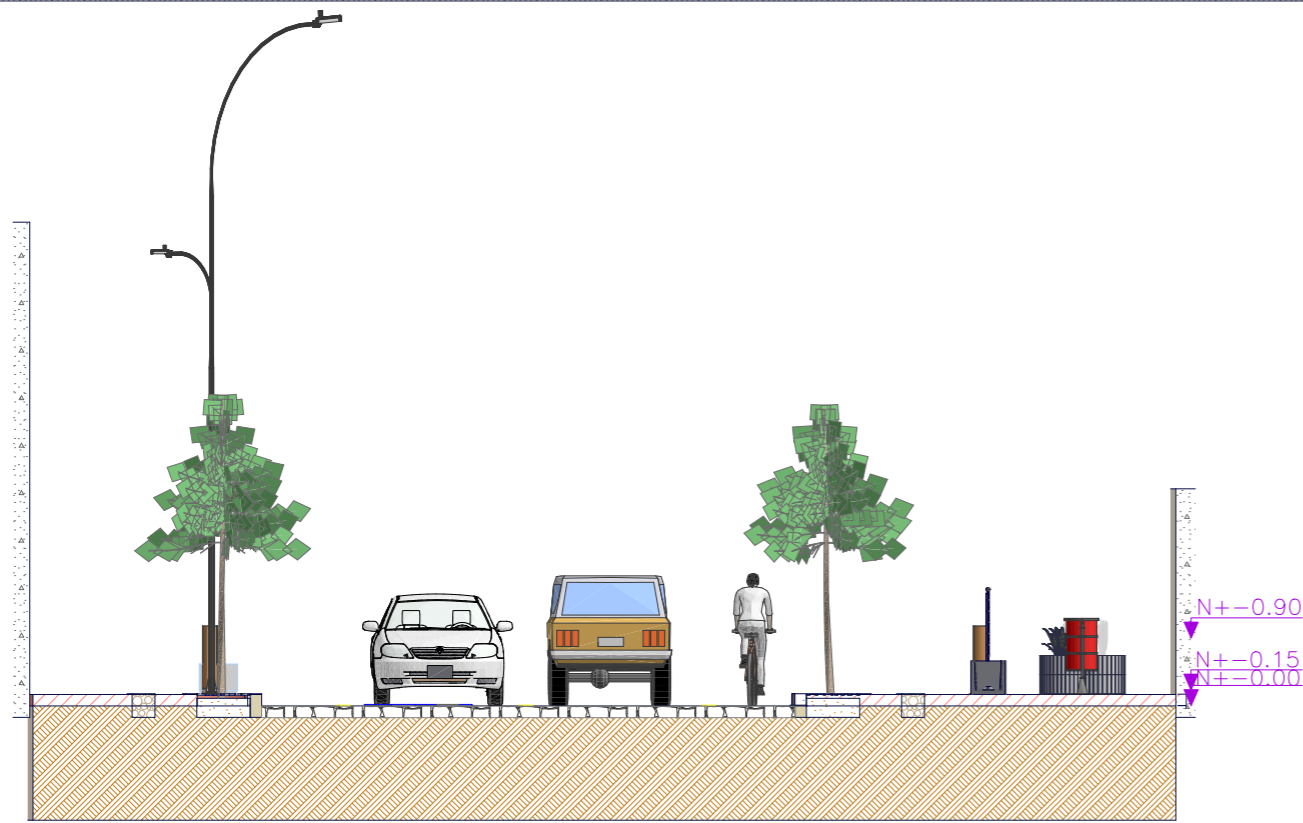


CORTES DE PLANTA TIPO 1

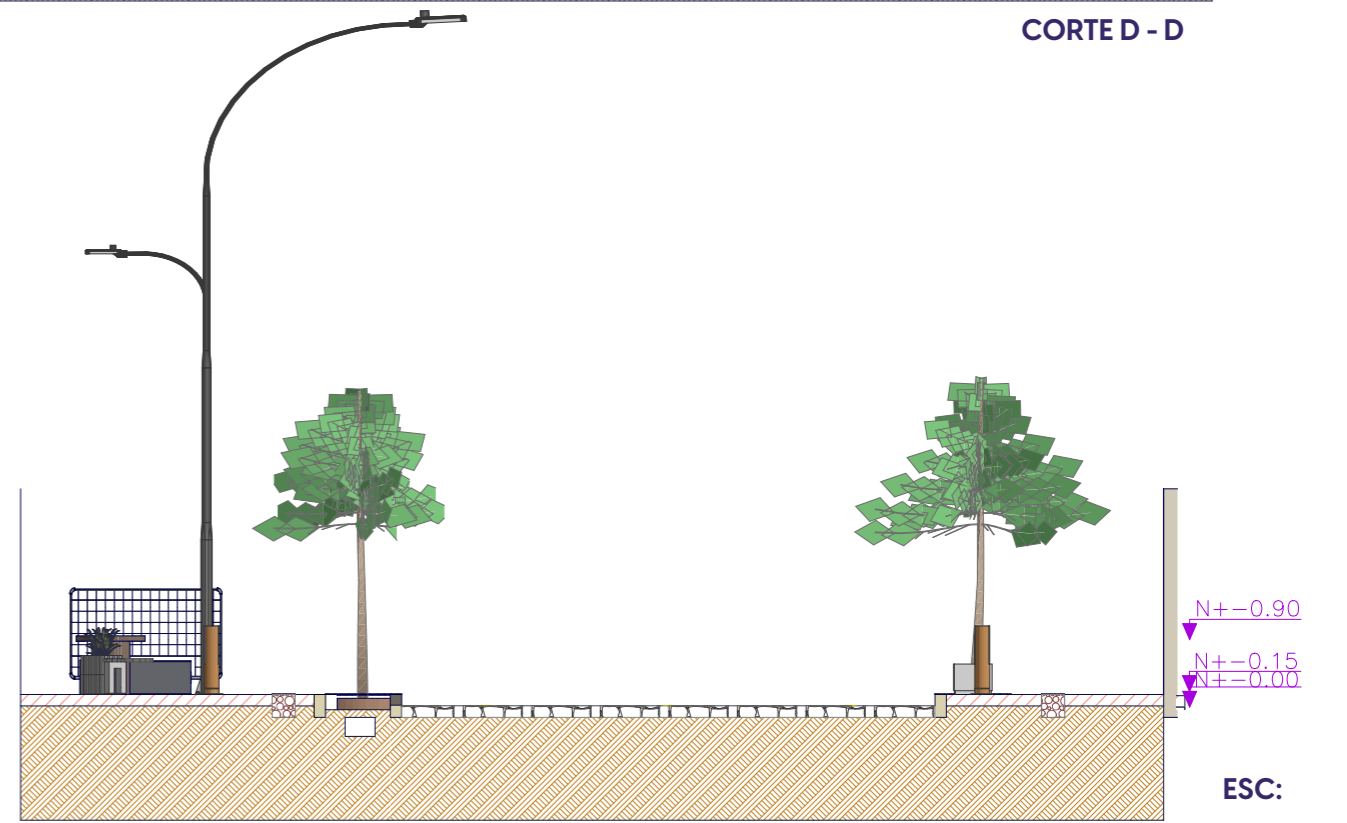
Figura 51. Cortes



CORTE D - D



CORTE R - R



ESC:

CORTE S - S 1:100



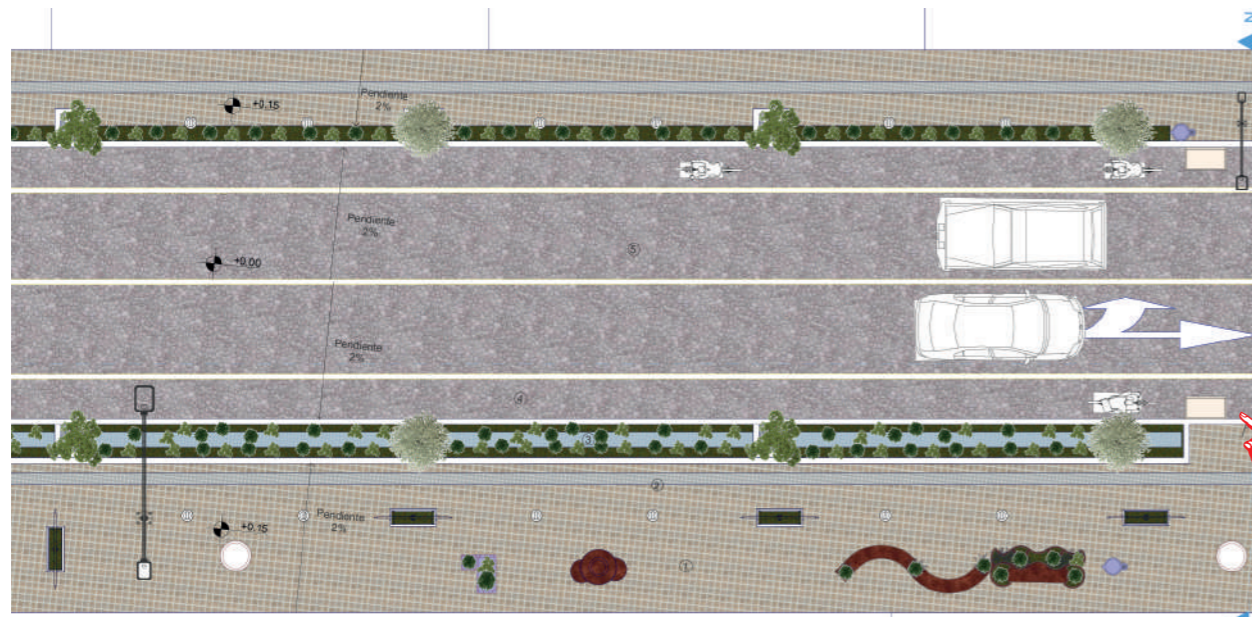
RENDERS

Figura 52. Render general de planta tipo 1

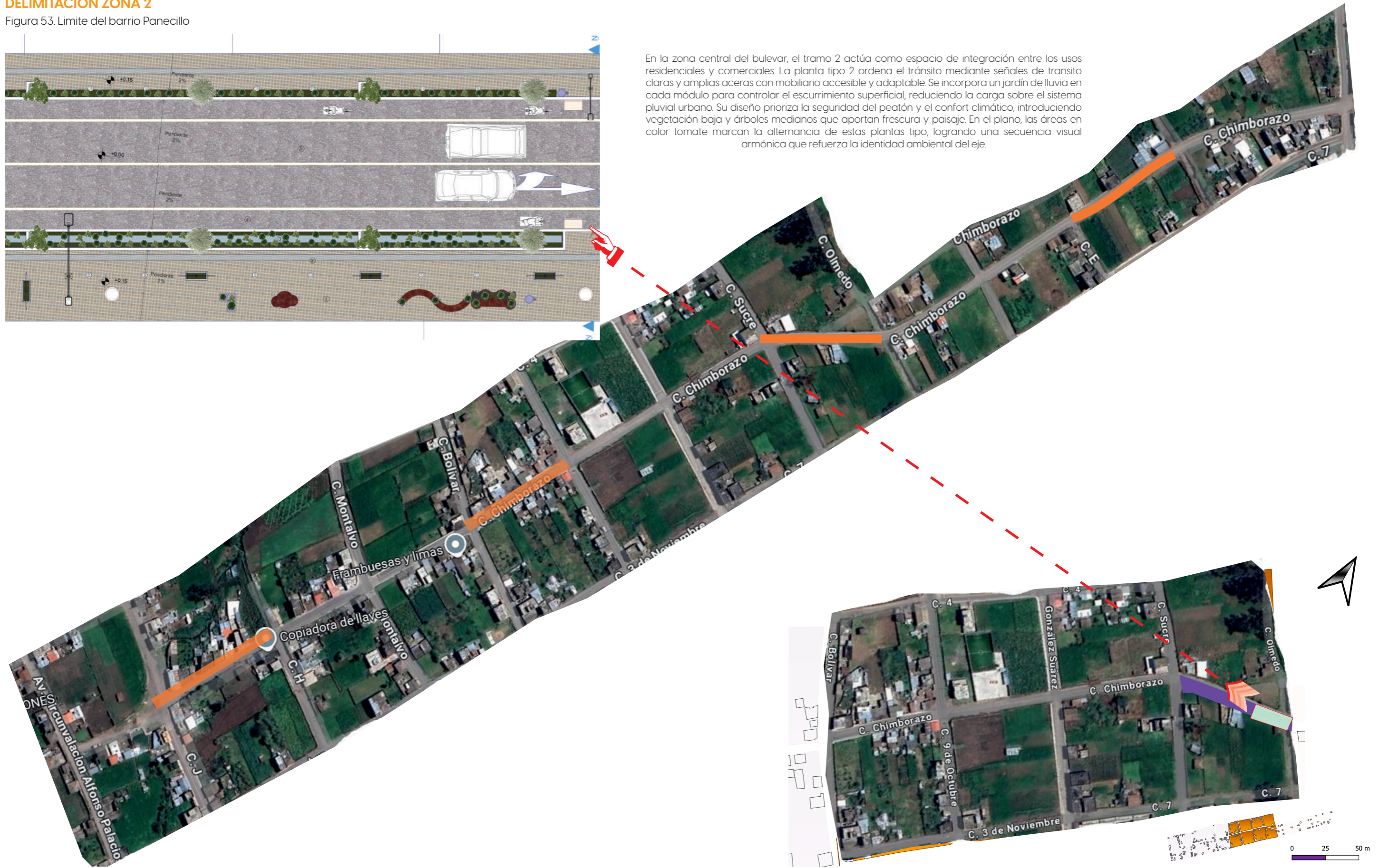


DELIMITACIÓN ZONA 2

Figura 53. Limite del barrio Panecillo



En la zona central del bulevar, el tramo 2 actúa como espacio de integración entre los usos residenciales y comerciales. La planta tipo 2 ordena el tránsito mediante señales de tránsito claras y amplias aceras con mobiliario accesible y adaptable. Se incorpora un jardín de lluvia en cada módulo para controlar el escurrimiento superficial, reduciendo la carga sobre el sistema pluvial urbano. Su diseño prioriza la seguridad del peatón y el confort climático, introduciendo vegetación baja y árboles medianos que aportan frescura y paisaje. En el plano, las áreas en color tomate marcan la alternancia de estas plantas tipo, logrando una secuencia visual armónica que refuerza la identidad ambiental del eje.



PLANOS ARQUITECTONICOS DE PLANTA TIPO 2

Figura 54. Planta tipo 2

PLANTA



SIMBOLOGÍA



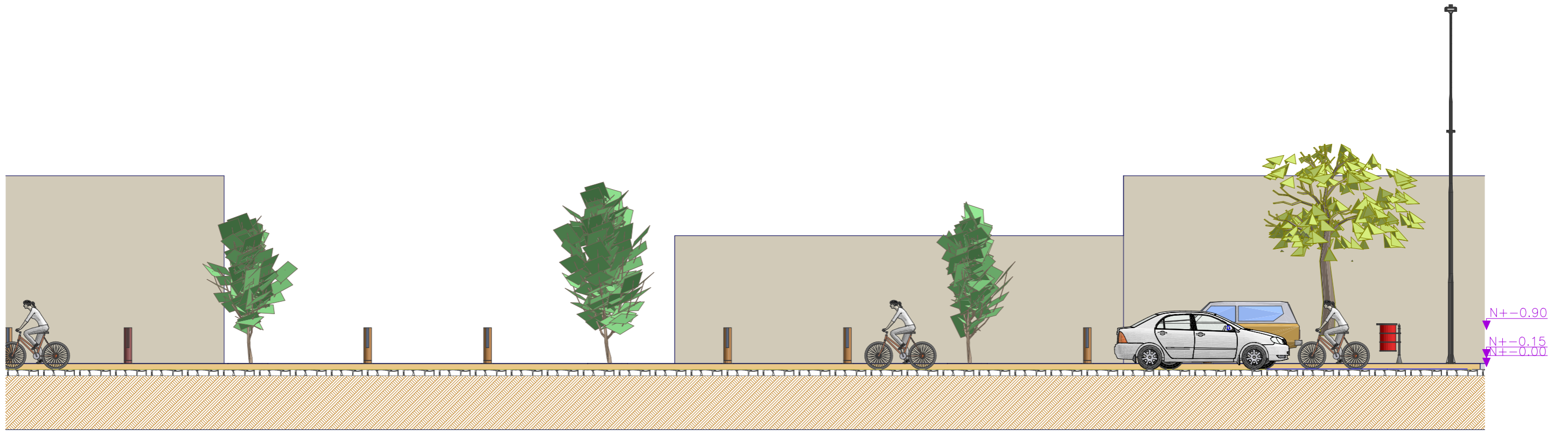
1. Bulevar
2. Circulación Peatonal
3. Jardín de Lluvia
4. Ciclovía
5. Circulación Vehicular



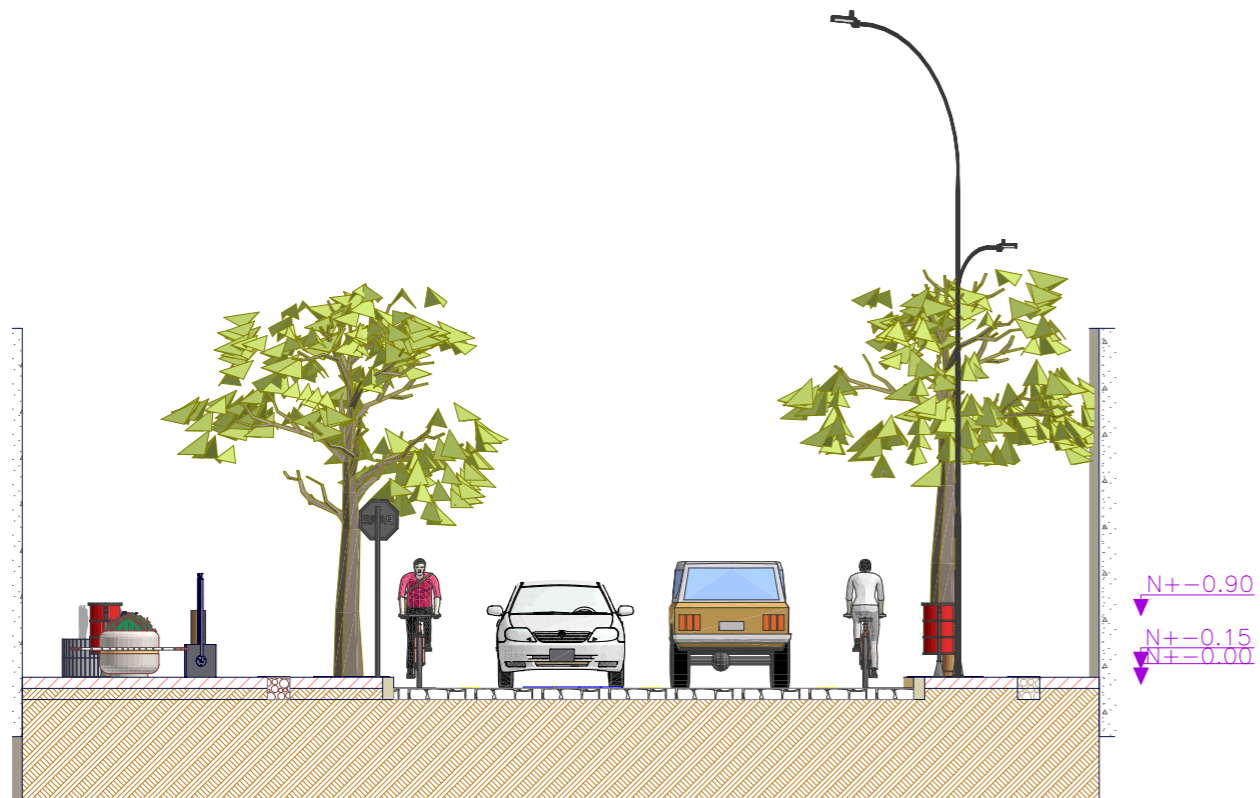
ESC:
1:100

CORTES DE PLANTA TIPO 2

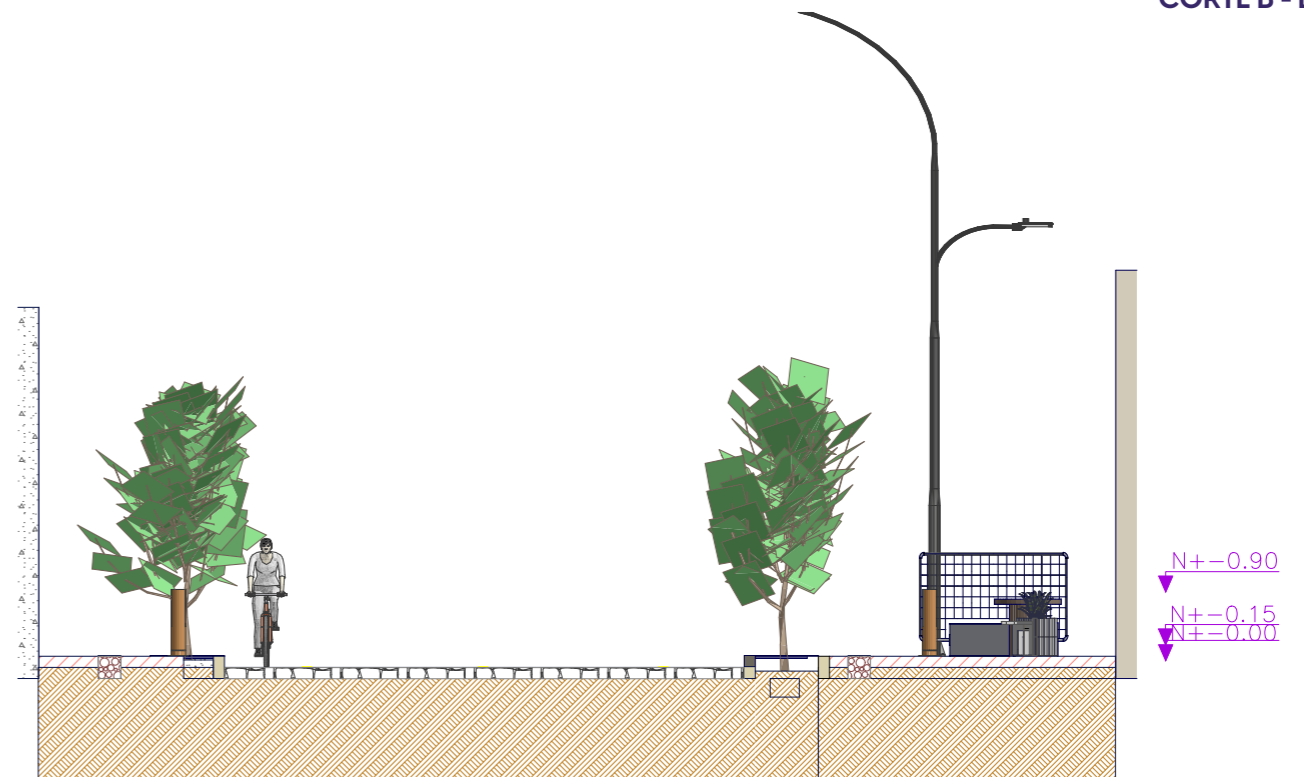
Figura 55. Cortes Arquitectonicos



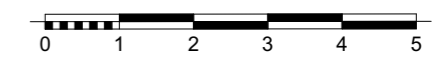
CORTE B - B



CORTE Ñ - Ñ



CORTE O - O



ESC:
1:100

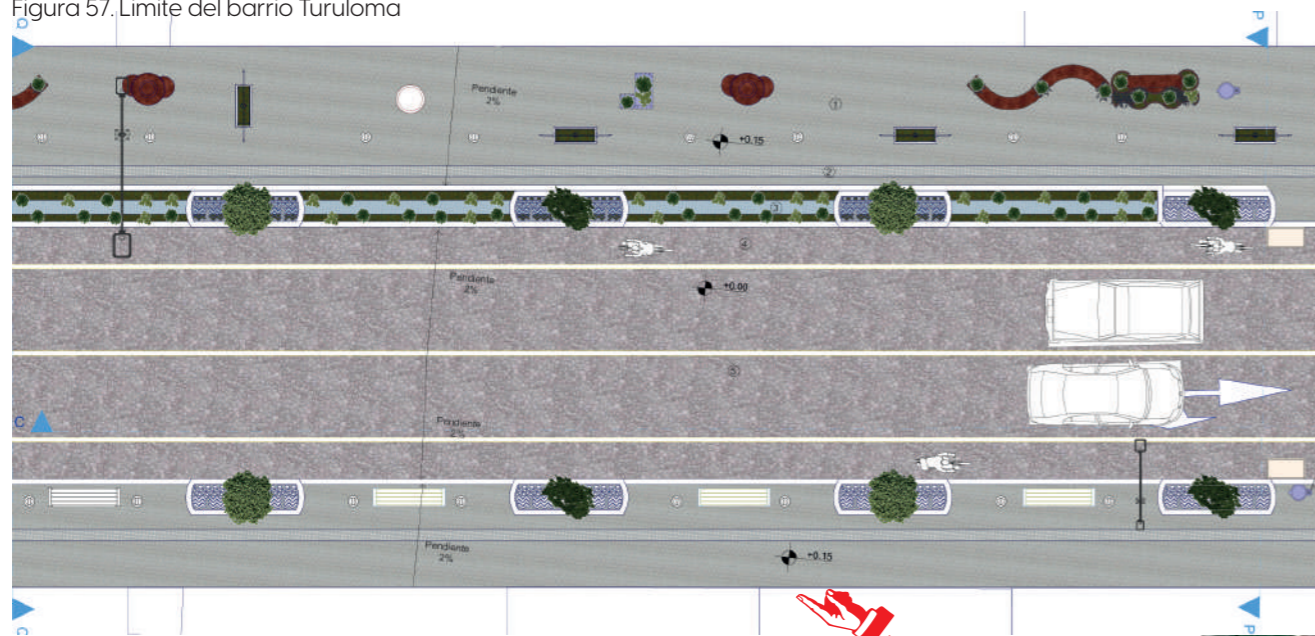
RENDERS

Figura 56. Renders de la planta tipo 2

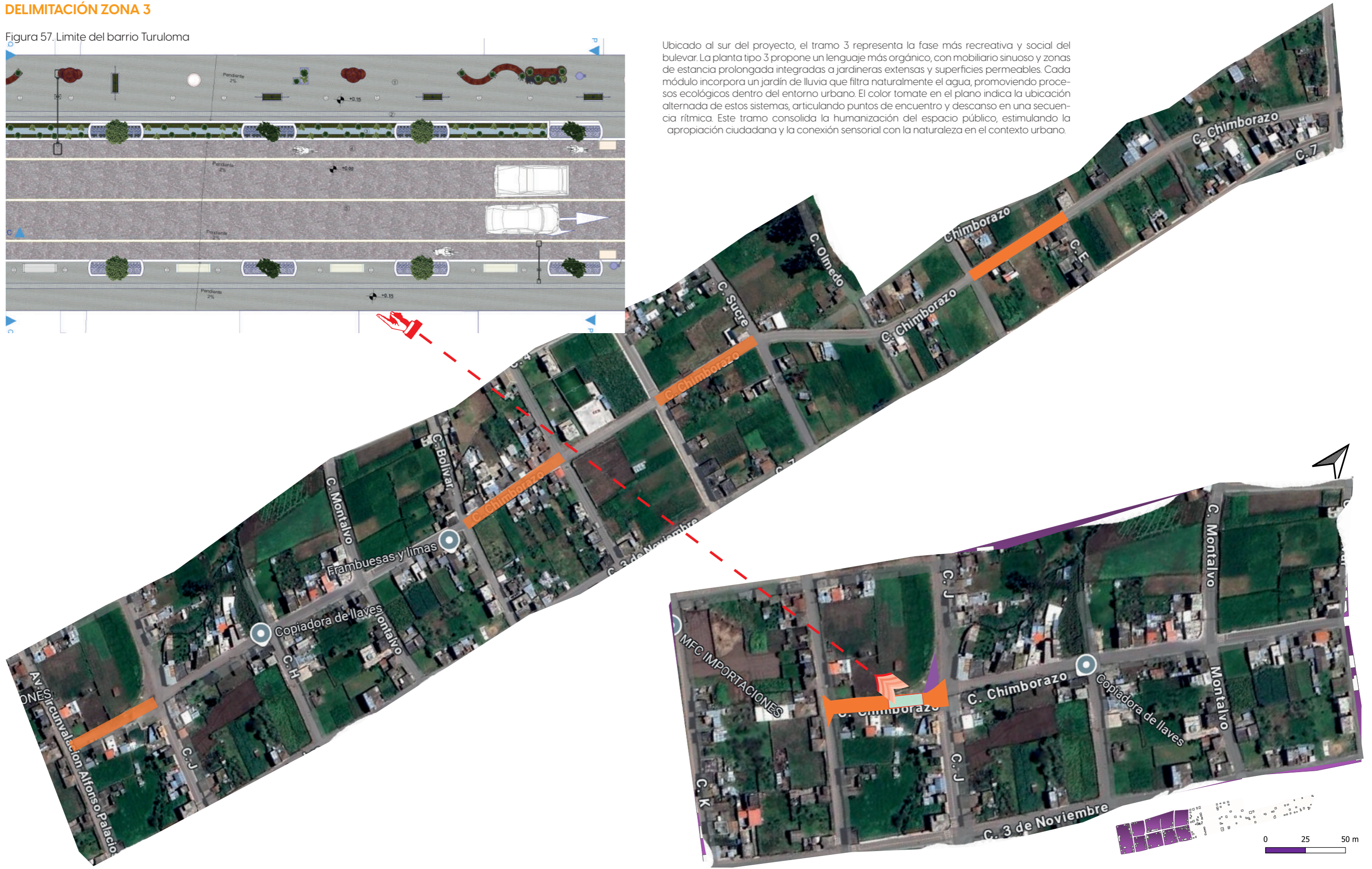


DELIMITACIÓN ZONA 3

Figura 57. Limite del barrio Turuloma



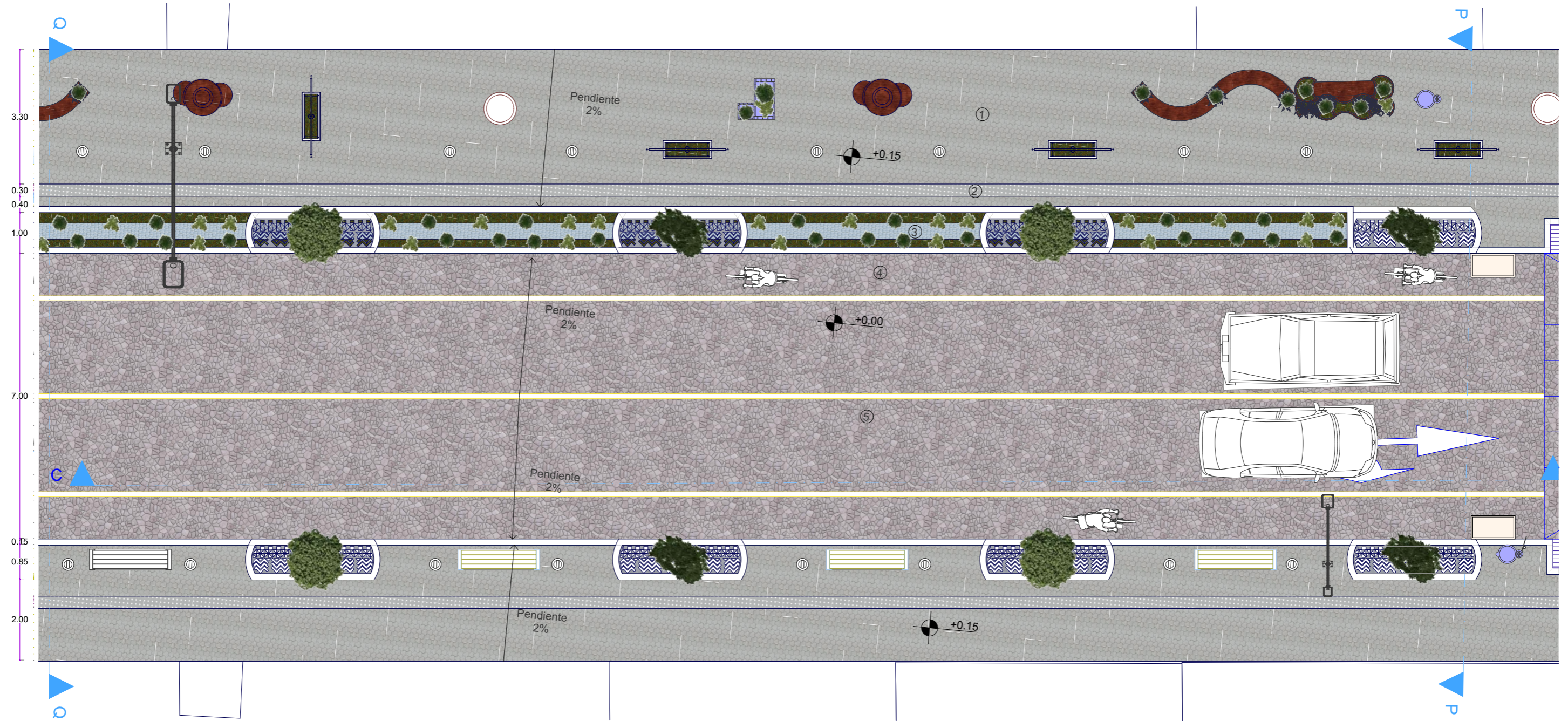
Ubicado al sur del proyecto, el tramo 3 representa la fase más recreativa y social del bulvar. La planta tipo 3 propone un lenguaje más orgánico, con mobiliario sinuoso y zonas de estancia prolongada integradas a jardinerías extensas y superficies permeables. Cada módulo incorpora un jardín de lluvia que filtra naturalmente el agua, promoviendo procesos ecológicos dentro del entorno urbano. El color tomate en el plano indica la ubicación alternada de estos sistemas, articulando puntos de encuentro y descanso en una secuencia rítmica. Este tramo consolida la humanización del espacio público, estimulando la apropiación ciudadana y la conexión sensorial con la naturaleza en el contexto urbano.



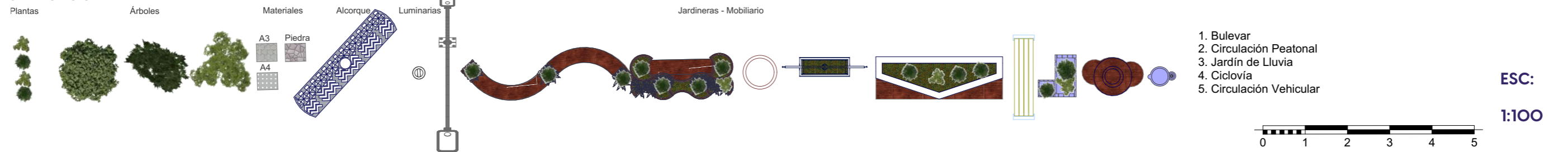
PLANOS ARQUITECTONICOS DE PLANTA TIPO 3

Figura 58. Planta tipo 3

PLANTA

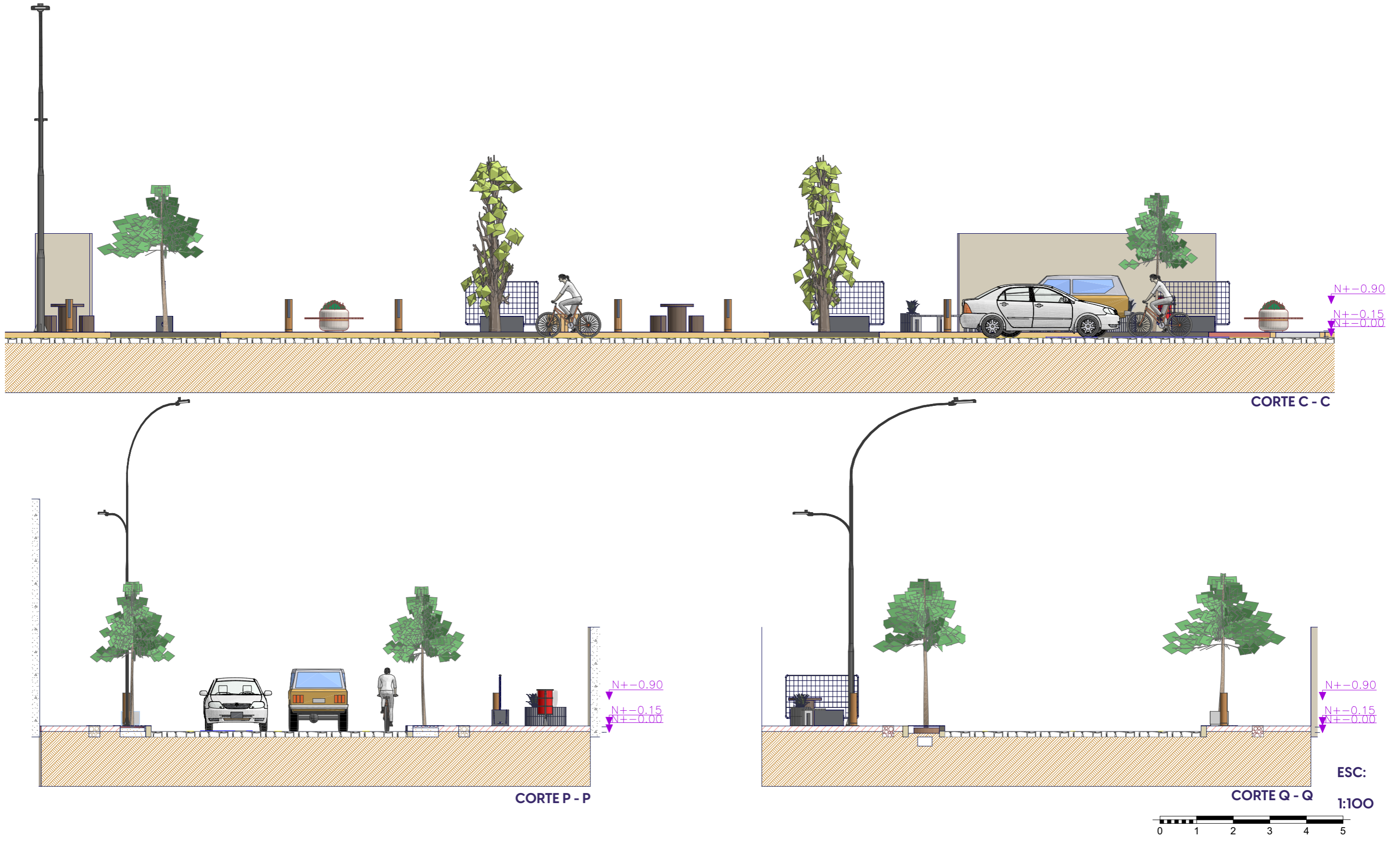


SIMBOLOGÍA



CORTES DE PLANTA TIPO 3

Figura 59. Cortes Arquitectonicos



RENDERS

Figura 60. Renders de zona 3



DETALLE CONSTRUCTIVO

Figura 61. Detalles constructivos

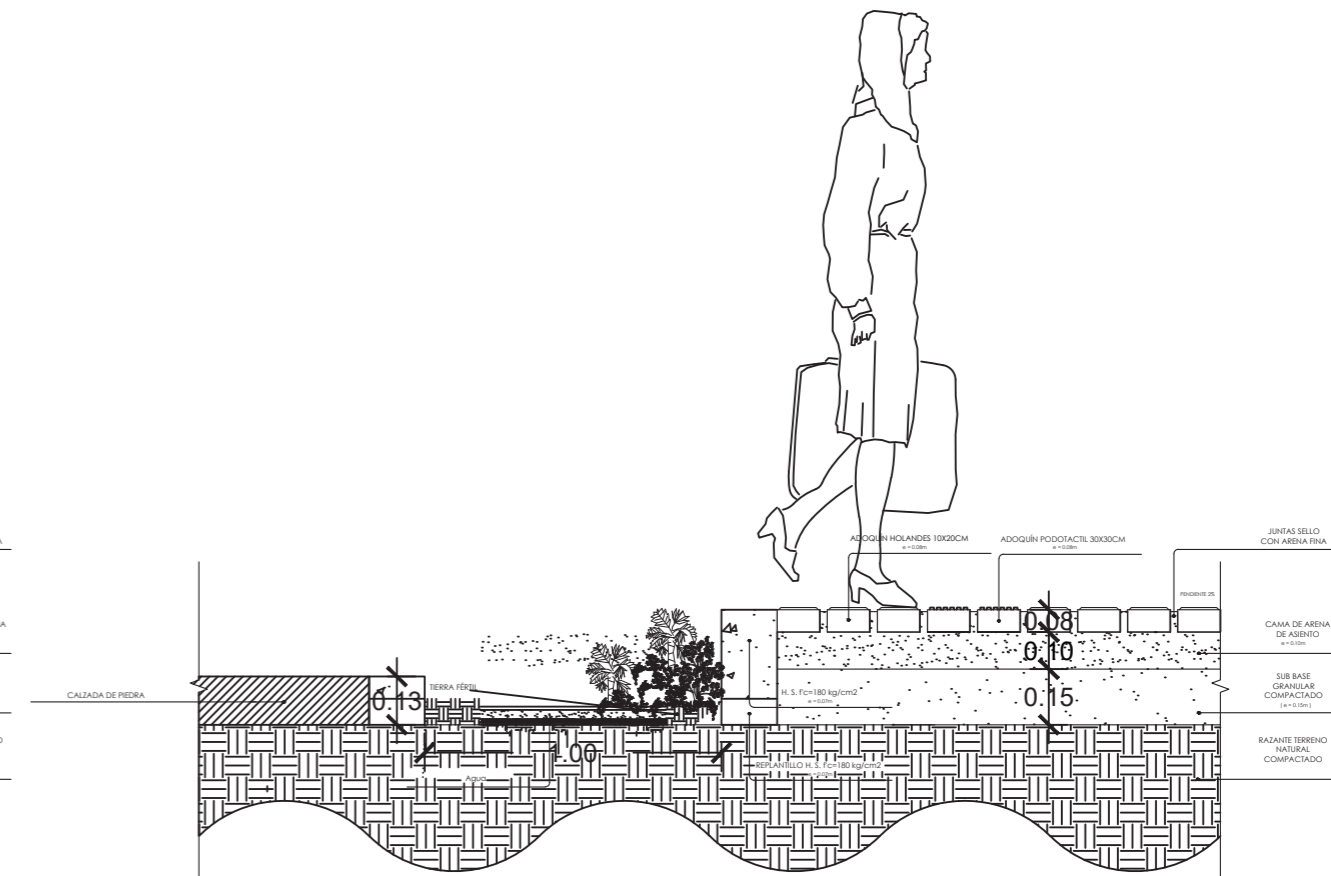
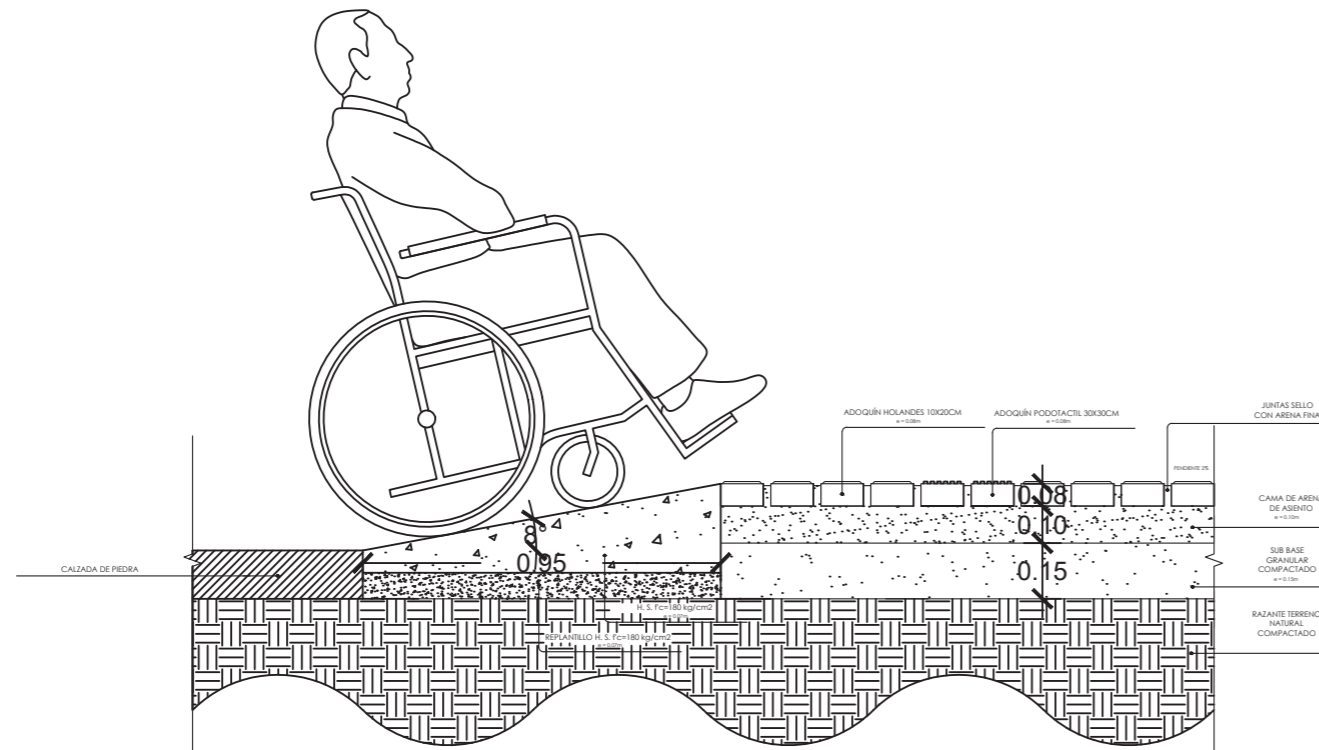
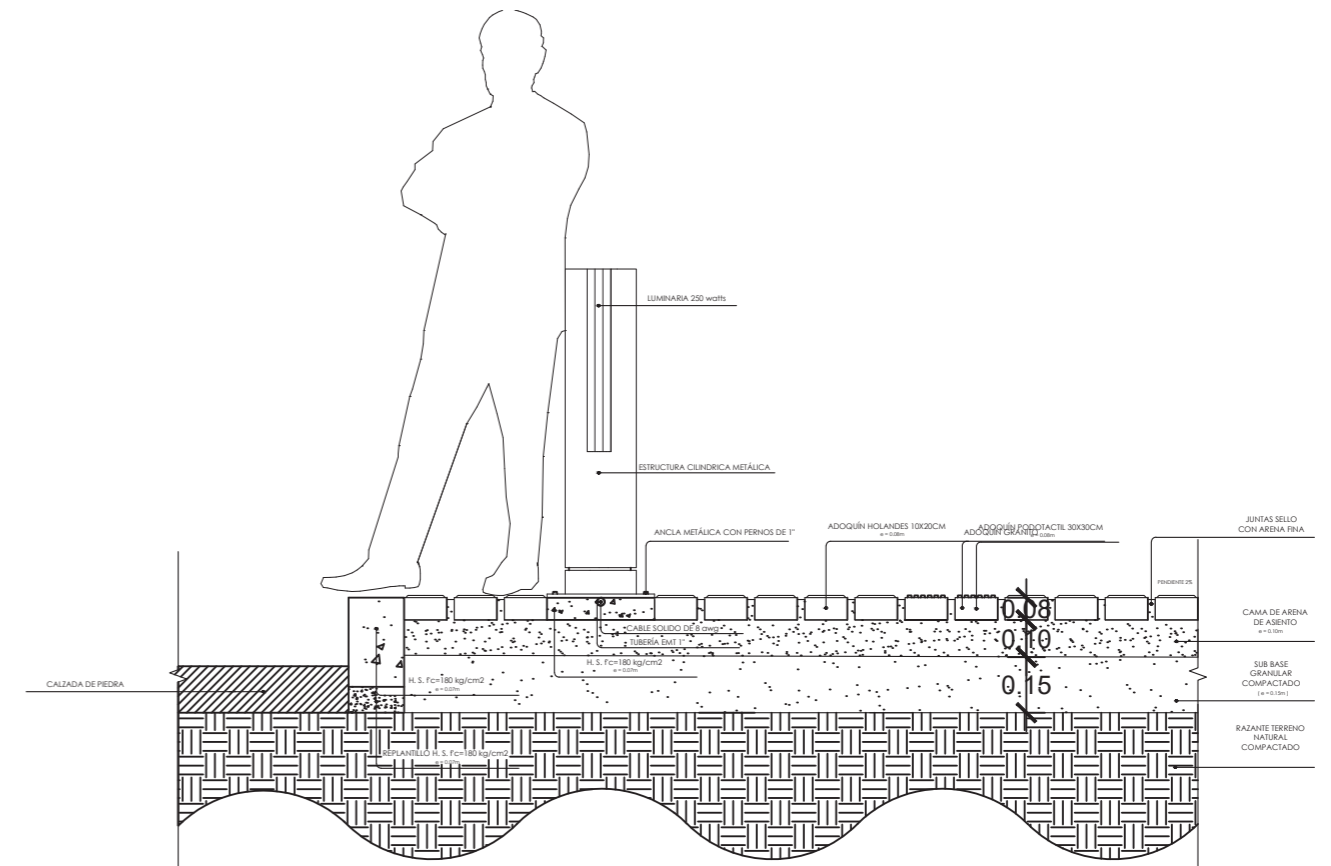
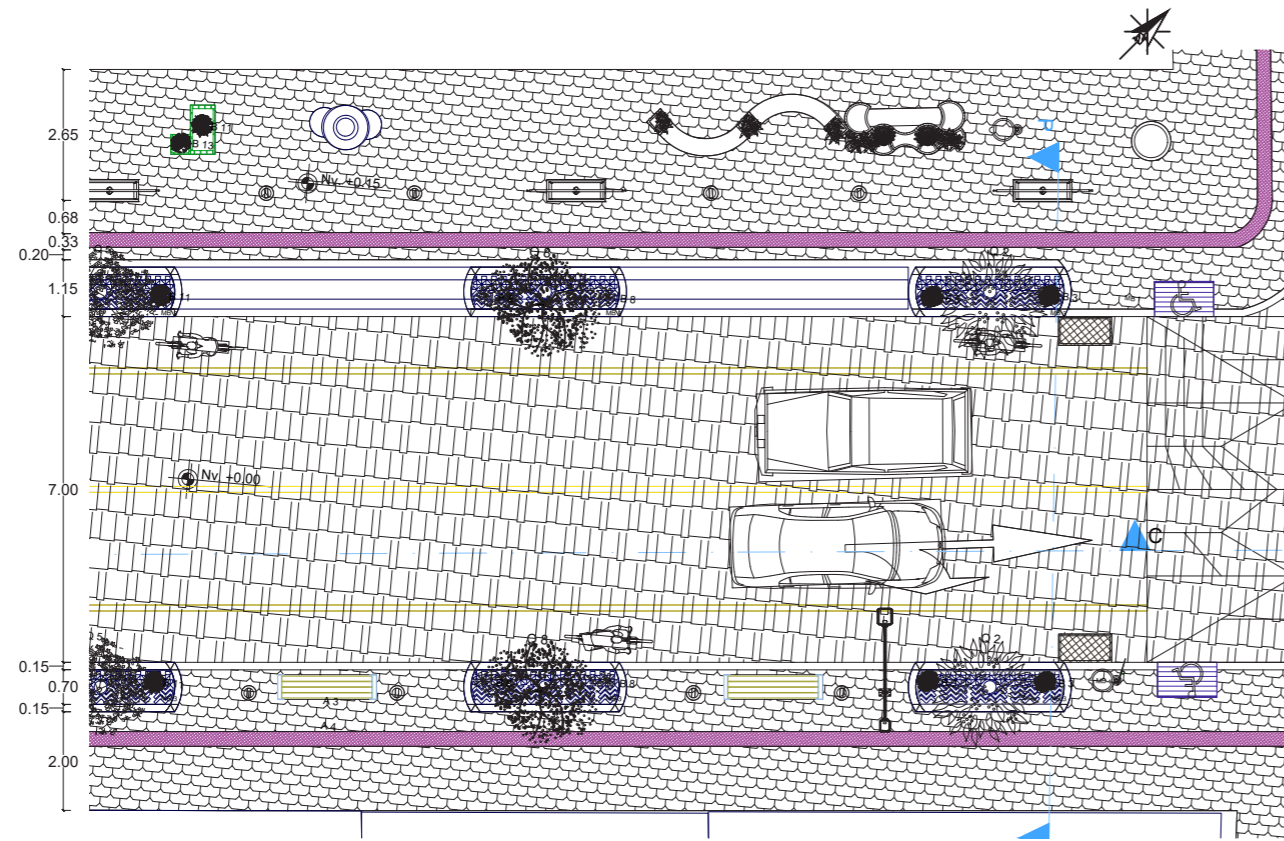


Tabla 27. Matriz de lista de arbolado

Código	Nombre científico	Nombre común	Tamaño	Cantidad	Floración	Raíz	Gráfico
Q1	Buddleja incana	Kishuar	h= 6-8 m copa= 3-4 m raíz= 1 m	24	Amarillo pálido	Superficial	
Q2	Escallonia myrtilloides	Shushun	h= 5-6 m copa= 2-3 m raíz= 0.8 m	24	Rosado claro	Superficial	
Q3	Oreopanax ecuadorensis	Cacha blanca	h= 7 m copa= 4-5 m raíz= 1 m	24	Crema verdoso	Superficial	
Q4	Myrcianthes rhopaloides	Guayabillo andino	h= 4-6 m copa= 3 m raíz= 0.8 m	24	Blanco con tonos rosa	Superficial	
Q5	Polylepis incana	Árbol de papel	h= 6 m copa= 3-4 m raíz= 0.7 m	24	Blanco a crema	Superficial	
Q6	Tilia cordata	Tilo serrano	h= 5-7 m copa= 3 m raíz= 0.8 m	24	Amarillo pálido	Superficial	
Q7	Hesperomeles obtusifolia	Valeriana andina	h= 4-5 m copa= 3 m raíz= 0.7 m	24	Blanco brillante	Superficial	
Q8	Vallea stipularis	Chacha-coma	h= 3-5 m copa= 2.5 m raíz= 0.6 m	24	Rosa intenso	Superficial	

Tabla 28. Matriz de vegetación

Código	Nombre científico	Nombre común	Tamaño	Cantidad	Floración	Clase	Gráfico
B1	Salvia quitensis	Salvia andina	h= 0.8-1.2 m	24	Violeta intenso	Arbusto	
B2	Gentianella foliosa	Geranio	h= 0.3-0.6 m	24	Rosa pálido o	Herbácea	
B3	Gentianella foliosa	Genciana	h= 0.5-1 m	24	Azul violáceo	Herbácea	
B4	Lobelia tupa	Lobelia roja	h= 1-1.5 m	24	Rojo encendido	Arbusto	
B5	Valeriana microphylla	Valeriana	h= 0.6-1.2 m	24	Rosado claro	Arbusto	
B6	Hypericum laricifolium	Flor de San Juan	h= 0.8-1.5 m	24	Amarillo intenso	Arbusto	
B7	Alstroemeria pelegrina	Lirio andino	h= 0.5-0.8 m	24	Rosado con vetas rojas	Herbácea	
B8	Mutisia decurrens	Flor de Tucán	h= 0.8-1.2 m	24	Naranja con centro rojo	Arbusto	
B9	Werneria nubigena	Margarita	h= 0.3-0.5 m	24	Blanco con centro amarillo	Herbácea	
B10	Senecio canescens	Flor plateada	h= 0.6-1 m	24	Amarillo dorado	Arbusto	
B11	Viola mandonii	Violeta	h= 0.2-0.4 m	24	Violeta profundo	Herbácea	
B12	Gentianella hirculus	Genciana enana	h= 0.3-0.6 m	24	Azul púrpura	Herbácea	
B13	Lupinus pubescens	Chocho silvestre	h= 0.8-1.5 m	24	Azul, violeta o blanco	Herbácea	
B14	Calceolaria pinnata	Zapatito andino	h= 0.4-0.8 m	24	Amarillo intenso	Herbácea	
B15	Loasa speciosa	Ortiga flor amarilla	h= 0.5-1 m	24	Amarillo con naranja	Arbusto	

MATERIALES

Tabla 29. Catalogo de materiales

Código	Nombre	Trama en los pisos en planta	Especificaciones	Características	Dimensiones	Imagen
A 1	Adoquín Holandes		Dimensiones (cm) 10 x 20 cm Espesor 12 cm Peso por unidad 5 kg. Piezas por m² 50 unidades Resistencia promedio 400 kg/cm²	El adoquín Holandés de 12 cm es fuerte y duradero, diseñado para resistir tránsito ultrapesado. Ideal para avenidas, patios industriales, estacionamientos de camiones y rampas, ofrece seguridad, estabilidad y una solución práctica en espacios de alta exigencia vehicular.		
A 2	Adoquín Español		Dimensiones (cm) 16 x 16 cm Espesor 14 cm Peso por m² 305 kg. Piezas por m² 38 unidades Resistencia promedio 400 kg/cm²	El adoquín Español destaca por su forma cuadrada y versatilidad en diseño. Permite patrones atractivos como tablero de ajedrez, aportando elegancia y resistencia. Es perfecto para avenidas, estacionamientos y rampas, combinando estética con alto desempeño en áreas de gran tránsito.		
A 3	Adoquín Corona		Ancho / Largo 23 x 18 cm Espesor 8 cm Peso por m² 170 kg. Resistencia promedio 400 kg/cm² Unidades por m² 37 unidades	El adoquín Corona de 8 cm combina robustez y estilo, soportando tráfico comercial intenso e industrial ligero. Su tamaño práctico facilita instalación y su resistencia asegura durabilidad, siendo ideal para autopistas, patios industriales y estacionamientos, brindando funcionalidad y confianza al pavimento.		
A 4	Adoquín Piso Podotáctil		Dimensiones (cm): 30 x 30 cm Espesor: 8 cm Peso por m²: 130 kg aproximadamente Piezas por m²: 11 unidades Resistencia Promedio: 400 kg/cm² Colores: A elección	El adoquín Piso Podo táctil 30x30x8 cm Seguridad combina resistencia y diseño pensado en las personas. Su relieve circular guía y protege a quienes transitan, aportando accesibilidad y confianza en cada paso. Con colores personalizables y alta durabilidad, transforma calles y veredas en espacios más seguros, inclusivos y armónicos para la vida urbana.		

MB 8

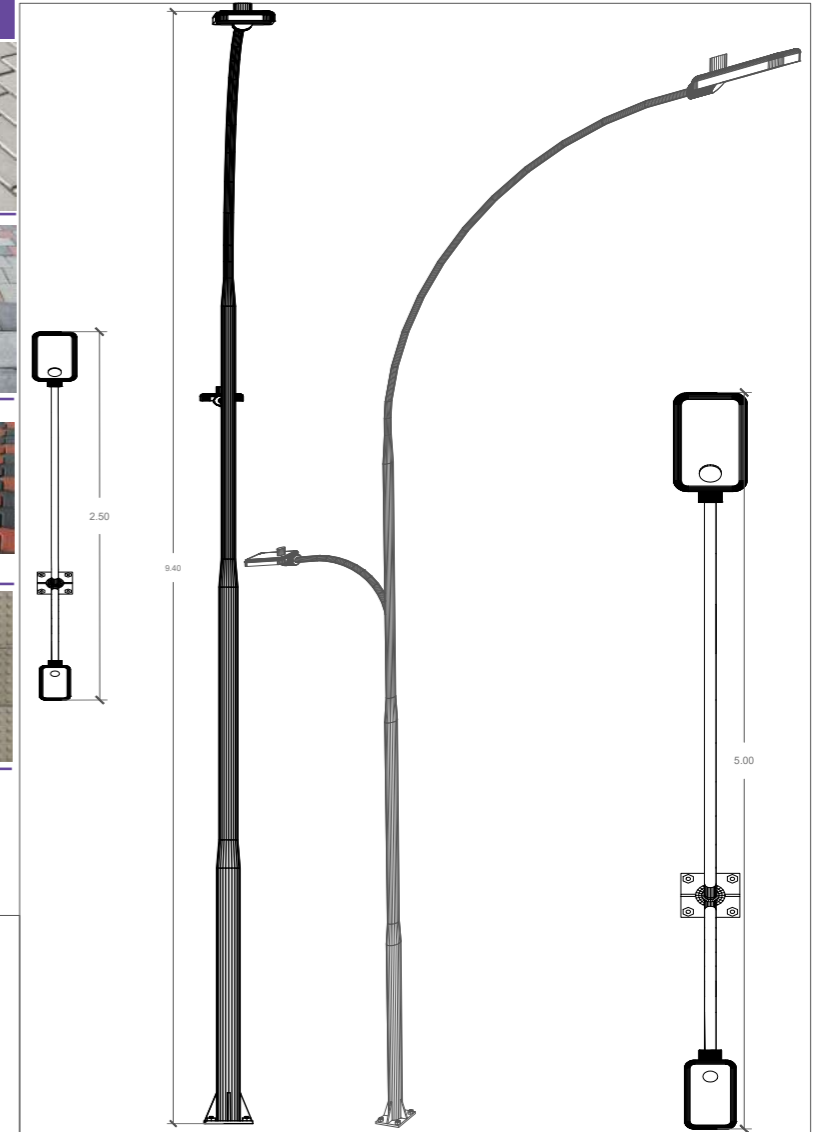
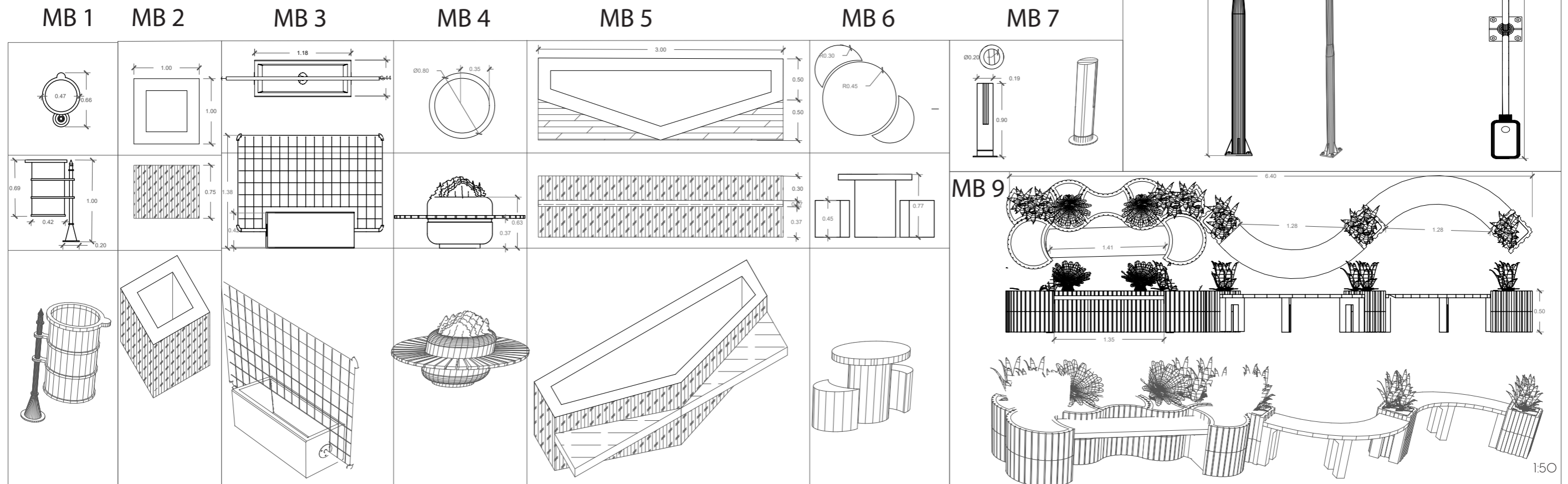


Figura 62. Mobiliario del proyecto



CONCLUSIONES

Comprender la situación actual de la movilidad peatonal y vehicular en la Calle Ernesto Albán, en el corazón de Quisapincha, permitió abordar con sensibilidad y visión integral una problemática que afecta directamente la calidad de vida de quienes habitan y transitan por esta parroquia. La investigación permitió identificar cómo las dinámicas del tránsito diario –en especial en sectores como El Mirador, El Panecillo y Turluloma– generan tensiones entre peatones, vehículos y animales, afectando la seguridad, la convivencia y el aprovechamiento del espacio público.

A través del trabajo de campo, la observación directa y el diálogo con la comunidad, se revelaron múltiples factores que limitan la accesibilidad y la conexión barrial: aceras deterioradas, ausencia de señalética, estrechez vial y falta de espacios seguros para caminar. Estos hallazgos no solo visibilizan un problema urbano, sino que reafirman la urgencia de diseñar intervenciones que respondan de forma realista y humana a las necesidades de las personas, especialmente de quienes se desplazan a pie.

Finalmente, al analizar referentes similares y aplicar criterios de sostenibilidad, seguridad vial y accesibilidad universal, se logró estructurar una propuesta de intervención urbana coherente con el entorno y las capacidades locales. Más allá de la solución física, el proceso metodológico permitió fortalecer el sentido de pertenencia, valorando el conocimiento de los moradores como una fuente esencial para transformar su realidad. De este modo, se alcanzó el objetivo general de la investigación, sentando las bases para una movilidad más justa, segura y equitativa en Quisapincha.

RECOMENDACIONES

Se sugiere dar continuidad al proceso de intervención urbana propuesto, consolidando un enfoque participativo donde las decisiones se construyan de la mano con la comunidad. Involucrar a los habitantes desde el diagnóstico hasta la ejecución garantiza que cada acción responda a la realidad cotidiana de quienes viven y caminan el territorio.

Es fundamental priorizar la rehabilitación de aceras, la señalización adecuada, la mejora de cruces peatonales y la incorporación de criterios de accesibilidad universal en las soluciones propuestas. Estas acciones deben ir acompañadas de campañas de concienciación y educación vial que promuevan el respeto mutuo entre peatones, conductores y animales, fomentando una cultura de movilidad más empática y sostenible.

Además, se recomienda al GAD Parroquial establecer mecanismos de seguimiento y evaluación continua, que permitan adaptar las intervenciones a los cambios del entorno urbano y fortalecer los logros alcanzados. Apostar por una movilidad bien planificada no solo mejora el tránsito y la seguridad, sino que también construye comunidad, revitaliza el espacio público y dignifica la vida diaria de sus habitantes.



https://indoamericaedu-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/dllumitasig_indoamerica_edu_ec/ElgiYj7T6AJDr7-QDcvLkoABAarWZoqn8ebTDofQyXMeUA?e=KAMoMt

Planos



Recorrido



Ficha de entrevistas N-1

Nombre: Diego Quinato	Nombre del entrevistador: Daniel Llumitasig	
Hora de Inicio: 9:00 am	Hora Final: 9:30 am	Fecha de entrevista: 10/06/2025
Ocupación: Morador del sector		
Preguntas y respuestas de los actores urbanos entrevistados:		
1.¿Qué dificultades encuentra usted al caminar por las calles de la parroquia, especialmente en sectores donde no hay aceras o están deterioradas?		
Es muy difícil caminar con seguridad, especialmente para personas mayores o niños. En algunas zonas ni siquiera hay aceras y, donde existen, están rotas o llenas de tierra. Uno tiene que caminar por la calle junto a los carros y eso da miedo, sobre todo cuando pasan rápido		
2.¿Considera importante la implementación de ciclovías en la cabecera parroquial? ¿Por qué?		
Sí, claro. Aquí hay muchos jóvenes que usan bicicleta, pero no hay un lugar seguro para ellos. Una ciclovía ayudaría a que no anden en medio de los carros y a promover el uso de la bici como transporte, que además es saludable y no contamina		
3.¿Qué opinión tiene sobre la falta o presencia de vegetación y árboles en las aceras?¿Cree que mejorarían la experiencia de caminar o transitar por estas vías?		
La mayoría de calles están peladas, no hay sombra ni plantas. Sería bonito que haya árboles, porque darían sombra y harían más fresco el camino. También se vería más bonito el barrio y ayudaría a que uno quiera salir a caminar		
4.¿Ha presenciado o conoce de accidentes o situaciones peligrosas causadas por la mala condición de las vías o la ausencia de señalización?		
Sí, hace poco un niño se cayó en una zanja sin tapa cerca de la escuela. Y también hay muchas esquinas donde no hay señales de tránsito, entonces los carros se cruzan sin respetar.		
5.¿Qué cambios o mejoras considera urgentes para que las calles de su barrio sean más seguras y agradables para peatones, ciclistas y vehículos?		
Lo más urgente es arreglar las aceras, que haya veredas en todos los sectores. Luego, poner señalización y pasos cebra. También hace falta iluminación y más control del tránsito. Y si se puede, hacer espacios verdes con arbolitos, eso sería ideal. O		

Ficha de entrevistas N- 2

Nombre: Antonio Quinato	Nombre del entrevistador: Daniel Llumitasig	
Hora de Inicio: 9:00 am	Hora Final: 9:30 am	Fecha de entrevista: 10/06/2025
Ocupación: Morador del sector		
Preguntas y respuestas de los actores urbanos entrevistados:		
1.¿Qué dificultades encuentra usted al caminar por las calles de la parroquia, especialmente en sectores donde no hay aceras o están deterioradas?		
La principal dificultad es que prácticamente uno se ve obligado a caminar por la calle, entre los carros. No hay aceras en la mayoría de sectores, y cuando las hay, son tan angostas que no caben ni dos personas caminando juntas. En varias ocasiones he tenido que bajar con mis hijos a la calzada porque vienen otros peatones en sentido contrario. Esto es muy peligroso, especialmente en las horas pico, cuando circulan buses y motos a gran velocidad		
2.¿Considera importante la implementación de ciclovías en la cabecera parroquial? ¿Por qué?		
Sí, considero muy importante. Aquí muchas personas usan la bicicleta para trasladarse entre barrios o para ir a Ambato, pero lo hacen por la misma vía que los vehículos. Eso los pone en riesgo. Una ciclovía permitiría ordenar el tránsito y dar seguridad a los ciclistas. También ayudaría a que más personas opten por este medio de transporte, que es ecológico y económico.		
3.¿Qué opinión tiene sobre la falta o presencia de vegetación y árboles en las aceras?¿Cree que mejorarían la experiencia de caminar o transitar por estas vías?		
La falta de vegetación hace que caminar en ciertas horas del día sea incómodo. El sol es fuerte y no hay sombra. Si hubiera árboles, sería más agradable caminar, sobre todo para personas mayores o para niños. También mejorarían la estética del lugar.		
4.¿Ha presenciado o conoce de accidentes o situaciones peligrosas causadas por la mala condición de las vías o la ausencia de señalización?		
Sí, una señora mayor tropezó con una vereda rota y se golpeó la cabeza. Fue algo serio. También he visto motos que se suben a la acera porque no hay orden. Es una constante aquí. Falta señalización y control. Es peligroso y ya ha habido choques		
5.¿Qué cambios o mejoras considera urgentes para que las calles de su barrio sean más seguras y agradables para peatones, ciclistas y vehículos?		
Lo primero es construir aceras en todas las calles, y que sean anchas, no esas vereditas estrechas que apenas sirven. También señalar bien cada cruce, poner semáforos donde hace falta y mejorar el alumbrado público.		

Ficha de entrevistas N- 3

Nombre: Maria Pullutasig	Nombre del entrevistador: Daniel Llumitasig	
Hora de Inicio: 9:00 am	Hora Final: 9:30 am	Fecha de entrevista: 10/06/2025
Ocupación: Morador del sector		
Preguntas y respuestas de los actores urbanos entrevistados:		
1.¿Qué dificultades encuentra usted al caminar por las calles de la parroquia, especialmente en sectores donde no hay aceras o están deterioradas?		
Caminar aquí es riesgoso. Muchas veces los vehículos no reducen la velocidad aunque uno esté caminando junto al borde de la vía. Como no hay veredas, especialmente en las calles secundarias, uno tiene que estar atento todo el tiempo. Además, las pocas aceras que existen no están bien mantenidas, tienen desniveles o están bloqueadas con postes, piedras o hasta comercio informal		
2.¿Considera importante la implementación de ciclovías en la cabecera parroquial? ¿Por qué?		
Totalmente. Lo que pasa es que la parroquia ha crecido, pero las vías siguen siendo las mismas de hace años. Cada vez hay más tráfico y también más bicicletas. Una ciclovía bien planificada ayudaría a dividir los espacios de circulación y evitar accidentes. Además, fomentar el uso de la bici podría descongestionar las calles.		
3.¿Qué opinión tiene sobre la falta o presencia de vegetación y árboles en las aceras?¿Cree que mejorarían la experiencia de caminar o transitar por estas vías?		
Sí, definitivamente. Las aceras sin vegetación se ven áridas y poco amigables. Si existieran árboles, se crearía un entorno más fresco y acogedor. Además, aportaría al medio ambiente y reduciría la contaminación visual. Sería un cambio positivo para todos		
4.¿Ha presenciado o conoce de accidentes o situaciones peligrosas causadas por la mala condición de las vías o la ausencia de señalización?		
Hace unas semanas, un carro atropelló a un perro porque no había señal de cruce peatonal ni reductores de velocidad. En esa misma esquina ya ha habido accidentes con personas. Las vías no tienen pasos cebra ni avisos. Es peligroso y ya ha habido choques		
5.¿Qué cambios o mejoras considera urgentes para que las calles de su barrio sean más seguras y agradables para peatones, ciclistas y vehículos?		
Urge una intervención integral. No solo hacer obras por partes. Deben pensar en la movilidad de todos: peatones, ciclistas, conductores, personas con discapacidad. El diseño debe contemplar rampas, ciclovías, espacios verdes y seguridad.		

Ficha de entrevistas N- 4

Nombre: Jessica Pimbopmaza	Nombre del entrevistador: Daniel Llumitasig	
Hora de Inicio: 9:00 am	Hora Final: 9:30 am	Fecha de entrevista: 10/06/2025
Ocupación: Morador del sector		
Preguntas y respuestas de los actores urbanos entrevistados:		
1.¿Qué dificultades encuentra usted al caminar por las calles de la parroquia, especialmente en sectores donde no hay aceras o están deterioradas?		
Lo más complicado es cuando tengo que salir con mis abuelos. Ellos caminan lento y necesitan apoyarse, pero las aceras no lo permiten. En algunas partes hay tramos de acera que no llegan ni a 40 cm de ancho, y terminan de golpe en muros o escalones. No hay continuidad. Esto hace que el peatón no tenga un recorrido seguro ni accesible.		
2.¿Considera importante la implementación de ciclovías en la cabecera parroquial? ¿Por qué?		
Sí, pero creo que antes se deben mejorar las condiciones básicas como veredas y señalización. Una ciclovía es una buena idea, pero no puede construirse en vías tan estrechas si antes no se organiza el espacio. Sin embargo, a largo plazo, sí es necesaria como parte de un plan de movilidad integral.		
3.¿Qué opinión tiene sobre la falta o presencia de vegetación y árboles en las aceras?¿Cree que mejorarían la experiencia de caminar o transitar por estas vías?		
No hay casi árboles ni plantas. Todo es cemento. Tener vegetación no solo haría más bonito el espacio, sino que ayudaría a reducir el calor, a tener mejor calidad del aire y a generar sensación de bienestar. Pero claro, primero se deben hacer veredas más amplias para que haya espacio.		
4.¿Ha presenciado o conoce de accidentes o situaciones peligrosas causadas por la mala condición de las vías o la ausencia de señalización?		
Muchas calles están oscuras y mal señalizadas. Una vez casi atropellan a un niño que cruzaba por una esquina sin semáforo ni paso peatonal. El conductor no lo vio a tiempo. Esto pasa seguido y nadie hace nada. Es peligroso y ya ha habido choques		
5.¿Qué cambios o mejoras considera urgentes para que las calles de su barrio sean más seguras y agradables para peatones, ciclistas y vehículos?		
Recomiendo reestructurar la circulación. Por ejemplo, definir calles de sentido único, ubicar zonas de parqueo, colocar pasos peatonales elevados y ampliar aceras. Además, hacer campañas de educación vial en las escuelas.		

Ficha de entrevistas N- 5

Nombre: Samuel Llumitasig	Nombre del entrevistador: Daniel Llumitasig	
Hora de Inicio: 9:00 am	Hora Final: 9:30 am	Fecha de entrevista: 10/06/2025
Ocupación: Morador del sector		
Preguntas y respuestas de los actores urbanos entrevistados:		
1.¿Qué dificultades encuentra usted al caminar por las calles de la parroquia, especialmente en sectores donde no hay aceras o están deterioradas?		
Yo soy comerciante y camino bastante para hacer entregas. Muchas veces tengo que sortear baches, subir a veredas altas y luego volver a la calzada. Es agotador y peligroso, especialmente si vas cargando peso. En las noches, la falta de iluminación y veredas hace que uno camine a tientas, expuesto a caídas o atropellos.		
2.¿Considera importante la implementación de ciclovías en la cabecera parroquial? ¿Por qué?		
Los jóvenes de aquí usan bastante la bicicleta para todo: ir a la escuela, trabajar, incluso hacer compras. Pero no hay un espacio para ellos. Una ciclovía no solo evitaría accidentes, también sería un incentivo para que más personas dejen de usar moto o carro para tramos cortos		
3.¿Qué opinión tiene sobre la falta o presencia de vegetación y árboles en las aceras?¿Cree que mejorarían la experiencia de caminar o transitar por estas vías?		
Sería excelente tener árboles a lo largo de las calles principales. Incluso podría motivar a la gente a caminar más. Pero deben ser árboles adecuados, que no levanten el pavimento ni interfieran con cables. Todo debe hacerse con buen diseño.		
4.¿Ha presenciado o conoce de accidentes o situaciones peligrosas causadas por la mala condición de las vías o la ausencia de señalización?		
Sí, y no solo por autos. Hay caídas por desniveles mal marcados, huecos sin tapar y veredas rotas. Las personas mayores son las más vulnerables. Todo eso se evitaría con una buena planificación vial. Es peligroso y ya ha habido choques		
5.¿Qué cambios o mejoras considera urgentes para que las calles de su barrio sean más seguras y agradables para peatones, ciclistas y vehículos?		
Que el municipio comience con un plan piloto en las calles más transitadas. Ahí se puede probar cómo funcionan aceras más anchas, zonas arboladas y cruces seguros. Luego replicar el modelo en otros barrios.		

Ficha de entrevistas N- 6

Nombre: Hortencia Quinatoa	Nombre del entrevistador: Daniel Llumitasig	
Hora de Inicio: 10:00 am	Hora Final: 10:30 am	Fecha de entrevista: 10/06/2025
Ocupación: Morador del sector		
Preguntas y respuestas de los actores urbanos entrevistados:		
1.¿Qué dificultades encuentra usted al caminar por las calles de la parroquia, especialmente en sectores donde no hay aceras o están deterioradas?		
Para las personas con discapacidad es casi imposible moverse por aquí. Mi cuñado va en silla de ruedas y prácticamente no puede salir de casa. Las aceras son estrechas o no existen. Tampoco hay rampas ni señalización. Este lugar no ha sido pensado para peatones, mucho menos para personas con movilidad reducida.		
2.¿Considera importante la implementación de ciclovías en la cabecera parroquial? ¿Por qué?		
Yo creo que sí se debería implementar, pero tiene que venir acompañada de educación. Hay personas que no respetan ningún tipo de espacio. Los ciclistas deberían tener su carril, pero también cumplir normas. Una ciclovía bien señalizada y mantenida sí aportaría mucho al orden del tránsito.		
3.¿Qué opinión tiene sobre la falta o presencia de vegetación y árboles en las aceras?¿Cree que mejorarían la experiencia de caminar o transitar por estas vías?		
La falta de naturaleza en el entorno urbano influye en el estado de ánimo. Un paseo por una calle arbolada es mucho más placentero que por una calle seca y polvorienta. Además, los árboles sirven como barrera entre peatones y vehículos, dando más seguridad.		
4.¿Ha presenciado o conoce de accidentes o situaciones peligrosas causadas por la mala condición de las vías o la ausencia de señalización?		
Claro que sí. En la entrada del barrio hay una curva peligrosa sin ninguna señal de advertencia. Ya ha habido varios choques. La gente no sabe si viene otro vehículo porque no hay espejo vial ni nada. Es peligroso y ya ha habido choques		
5.¿Qué cambios o mejoras considera urgentes para que las calles de su barrio sean más seguras y agradables para peatones, ciclistas y vehículos?		
Modernizar el sistema vial sin olvidar a los peatones. Quisapincha ya no es solo rural, está creciendo. Se necesitan proyectos pensados desde el urbanismo inclusivo, no solo desde la lógica vehicular		

Ficha de entrevistas N.-#

Nombre: _____ Nombre del entrevistador: Daniel Llunitasig

Hora de Inicio: _____ Hora Final: _____ Fecha de entrevista: _____

Ocupación: _____

Preguntas y respuestas de los actores urbanos entrevistados:

1. ¿Qué dificultades encuentra usted al caminar por las calles de la parroquia, especialmente en sectores donde no hay aceras o están deterioradas?

2. ¿Considera importante la implementación de ciclovías en la cabecera parroquial? ¿Por qué?

3. ¿Qué opinión tiene sobre la falta o presencia de vegetación y árboles en las aceras? ¿Cree que mejorarían la experiencia de caminar o transitar por estas vías?

4. ¿Ha presenciado o conoce de accidentes o situaciones peligrosas causadas por la mala condición de las vías o la ausencia de señalización?

5. ¿Qué cambios o mejoras considera urgentes para que las calles de su barrio sean más seguras y agradables para peatones, ciclistas y vehículos?

BIBLIOGRAFIA

- ArchDaily. (2024, mayo 6). Revitalizando territorios en Colombia: Acupunturas integrales para la transformación urbana y social. ArchDaily en Español. <https://www.archdaily.cl/cl/1027860/revitalizando-territorios-en-colombia-acupunturas-integrales-para-la-transformacion-urbana-y-social>
- ArchDaily. (2020, julio 28). Intervención calle consciente: Un jardín de colores / Taller Arquitectónico + IAA Studio. ArchDaily en Español. <https://www.archdaily.cl/cl/950554/intervencion-calle-consciente-un-jardin-de-colores-taller-arquitectonico-plus-iaa-studio>
- ArchDaily. (2018, septiembre 3). EMS Arquitectura + Pantoja Arquitectos diseñarán remodelación de la Avenida Sexta de Cali, Colombia. ArchDaily en Español. <https://www.archdaily.cl/cl/897310/ems-arquitectura-plus-pantoja-arquitectos-disenaran-remodelacion-de-la-avenida-sexta-de-cali-colombia>
- (Cepal, 2. (2020). <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/1322b061-7609-4cfa-816a-cdd6ee0787cb/content>
- (Loukaitou-Sideris, 2., & Appleyard. (2017). https://books.google.com.ec/books/about/The_New_Companion_to_Urban_Design.html?id=aCCeDwAAQBAJ&redir_esc=y
- ANSV. (Septiembre de 2021). <https://colombia.unfpa.org>. Obtenido de Informe de juventud y siniestralidad vial: https://colombia.unfpa.org/sites/default/files/pub-pdf/informeseguridadvial-baja-comprimido_2.pdf
- Banister. (2005). <https://archive.org/search?query=subject%3A%22Transportation+---+Environmental+aspects%22>
- BID. (2021). www.iadb.org. Obtenido de Desarrollo orientado al transporte: como crear ciudades más compactas, conectadas y coordinadas: <https://www.google.com/Desarrollo-Orientado-al-Transporte-como-crear-ciudades-mas-compact>
- BID. (2022). <https://publications.iadb.org>. doi:<http://dx.doi.org/10.18235/0004381>
- Brundtland, C. (2015). Nuestro futuro común. Naciones Unidas. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>
- Byron, G. D. (2025). <https://editorial.ucuenca.edu.ec/omp/index.php/ucp/catalog/book/144>
- CAF. (2022). cioteca.caf.com. Obtenido de Guía de intervenciones en espacios públicos: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/2015>
- Campoverde, C., Freire, M., Puga, E., La Rota, J., & Jara, P. (30 de Julio de 2020). <https://es.scribd.com>. Obtenido de Método para evaluar espacios peatonales urbanos y su aplicación en Ambato, Ecuador: https://es.scribd.com/document/567894873/AMBATO?utm_source=com
- Caribe, C. E. (2020). Movilidad urbana sostenible en América Latina y el Caribe. CEPAL. https://repositorio.cepal.org/entities/publication/ced7bcff-e9e5-402a-8e42-d3799a87e129?utm_source.com
- Cepal. (2020). <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/44668>
- CEPAL. (2020). Planificación para el desarrollo territorial sostenible en América Latina y el Caribe. Naciones Unidas. <https://repositorio.cepal.org/entities/publication/O2a592c6-OaO4-4849-bd8c-dff168ffcd8>
- Cervero, E. & Golub. (2011). <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.04.011>
- CUSCO, H. (2025). Mantenimiento de infraestructura vial. https://www.perlego.com/es/book/3522305/gestin-de-infraestructura-vial-3ed-pdf?utm_source=com
- Desarrollo, B. I. (2022). Gestión y mantenimiento de infraestructura vial en América Latina. BID. <https://publications.iadb.org/es/el-mantenimiento-como-herramienta-para-conseguir-infraestructura-de-alta-calidad-y-durabilidad>
- FADA. (s.f.). 2023. <https://fada.una.py/wp-content/uploads/Resoluciones/2023/Acta%206/RES%20237-O6-2023%20EXPEDIENTE%20N%2E%94%91%E2%95%91%25>
- GAD Ambato. (2023). Obtenido de Plan de Uso y Gestión del Suelo: https://gobiernoabierto.ambato.gob.ec/wp-content/uploads/2023/10/O2_Componente-Urbanistico.pdf
- García, O. (2019). Obtenido de Accesibilidad y sensibilización ciudadana: <https://www.redalyc.org/journal/748/74858283016/74858283016.pdf>
- Gehl, J. (2014). Ciudades para la Gente. Buenos Aires, Argentina: [Ediciones infinito]. <https://archive.org/download/ciudades-para-la-gente-jan-gehl-2014-1/ciudades%20para%20la%20gente%20Jan%20Gehl%2C%202014%20%281%29.pdf>
- Gobierno Provincial de Tungurahua. (2022). <https://www.tungurahua.gob.ec>. Obtenido de Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial: <https://www.tungurahua.gob.ec/file/2020/O7/PDyOT-TUNGURAHUA-2019-2023-Version-2.pdf>
- Hurtado Duarte, R. G. (2023). Sostenibilidad urbana. https://www.researchgate.net/publication/367381297_Trafico_vehicular_y_peatonal_un_indicador_de_sostenibilidad_urbana_para_la_ciudad_de_Cuenca
- Jacobs. (1961). https://openlibrary.org/works/OL5820238W/The_death_and_life_of_great_American_cities
- Litman. (2021). <https://vtpi.org/wellmeas.pdf>
- Montero. (2017). <https://www.cepal.org/es/publicaciones/41974-panorama-multidimensional-desarrollo-urbano-america-latina-caribe>
- OMS. (2018). <https://www.who.int/publications/item/9789241565684>
- ONU Habitat. (2021). <https://onu-habitat.org>. Obtenido de La Nueva Agenda Urbana: <https://onu-habitat.org/images/Publicaciones/Nueva-Agenda-Urbana-Ilustrada.pdf>
- OPS. (2025). https://www.paho.org/es/noticias/22-1-2025-nuevo-informe-ops-sobre-seguridad-vial-destaca-avances-lentos-desiguales?utm_source=com
- Orellana. (2025). Movilidad urbana y análisis espacial. <https://editorial.ucuenca.edu.ec/omp/index.php/ucp/catalog/book/144>
- Orellana, D. (2024). <https://editorial.ucuenca.edu.ec/omp/index.php/ucp/catalog/book/144>
- Ortúzar & Willumsen. (2011). <https://www.perlego.com/book/2771530/modelling-transport-pdf>
- Planeación, D. N. (2018). DNP. https://www.dnp.gov.co/publicaciones/biblioteca/Paginas/BusquedaBiblioteca.aspx?utm_source=chatgpt.com
- Programme, U. N. (2021). Global status report for buildings and construction. UNEP.
- Rodríguez. (2020).
- Sinergia Académica. (2025). Tradiciones e Identidad Cultural del Pueblo Quisapincha. Un Enfoque para su Revalorización Turística, 614-626.
- Sun, I. y. (2023). Índice de acceso rural. RAI.
- US Department of Transportation. (Enero de 2025). <https://www.transportation.gov>. Obtenido de What Is a Safe System Approach?: <https://www.transportation.gov/safe-system-approach>
- VIAL, A. N. (2021). ANSV. https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/disposicion-C3%B3n-152-2021-347236/texto?utm_source=chatgpt.com
- WHO. (2018). <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/276462/9789241565684-eng.pdf>