



**Universidad
Indoamérica**

CARRERA DE ARQUITECTURA

DISEÑO URBANO

Inclusivo aplicado al mejoramiento de la movilidad peatonal
en la zona Céntrica de Pelileo.

Kerly Xiomara Quispe Llerena



FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES
CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA

**DISEÑO URBANO INCLUSIVO APLICADO AL MEJORAMIENTO DE
LA MOVILIDAD PEATONAL EN LA ZONA CÉNTRICA DE PELILEO.**

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Arquitecto

Autora:

Quispe Llerena Kerly Xiomara

Tutor:

Llacas Vicuña Luis Deliberto

AMBATO - ECUADOR

2025

AUTORIZACIÓN

del autor

Yo Kerly Xiomara Quispe Llerena, declaro ser autor del Trabajo de Integración Curricular con el nombre "DISEÑO URBANO INCLUSIVO APLICADO AL MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL EN LA ZONA CÉNTRICA DE PELILEO", 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 8 días del mes de agosto de 2025, firmo conforme:



**Kerly Xiomara
Quispe Llerena**



Kerly Xiomara Quispe Llerena
1851017259

DECLARACIÓN de autenticidad

Quien suscribe, declaro que los contenidos y los resultados obtenidos en el presente trabajo de integración curricular con el tema: "DISEÑO URBANO INCLUSIVO APLICADO AL MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL EN LA ZONA CÉNTRICA DE PELILEO" , 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, 8 de agosto de 2025



**Kerly Xiomara
Quispe Llerena**



Kerly Xiomara Quispe Llerena
1851017259

APROBACIÓN

del tutor

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Integración Curricular "DISEÑO URBANO INCLUSIVO APLICADO AL MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL EN LA ZONA CÉNTRICA DE PELILEO" presentado por Kerly Xiomara Quispe Llerena, 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 de los Lectores que se designe.

Ambato, 8 de agosto de 2025.

Llacas Vicuña Luis Deliberto
1759960840

CERTIFICACIÓN

del lector

El trabajo de Integración Curricular sobre el tema: "DISEÑO URBANO INCLUSIVO APLICADO AL MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL EN LA ZONA CÉNTRICA DE PELILEO", ha sido recibido y leído, por lo cual se certifica que puede continuar con el proceso de sustentación.

Ambato, 31 de octubre de 2025

Luis Angel Pinargote Pico
1313271486

Wilson Patricio Peñaherrera Acurio
1803337334



DEDICATORIA

A Dios, por ser mi guía constante fuente de sabiduría y fortaleza. Por iluminarme en los momentos más difíciles y brindarme el apoyo necesario para superar cada reto. Agradezco por las bendiciones recibidas y por guiar mi camino.

A mi madre, Dolores Llerena, cuyo amor incondicional, esfuerzo y constante respaldo ha sido el motor que me impulsó a continuar, convirtiéndose en un pilar esencial en esta etapa de mi vida. A mis hermanos, Alex y Carolina, mis compañeros de vida, por compartir conmigo largas noches de esfuerzo por su compañía incondicional y por ser una fuente diaria de motivación y alegría. A mis tíos y primos, por su cariño constante, sus valiosos consejos y por ser parte activa de mi formación personal, inspirándome a crecer con cada paso.

A todos ustedes, les dedico estas palabras con profundo cariño y gratitud.

AGRADECIMIENTO

Al concluir esta etapa tan importante en mi vida, deseo expresar mi más profundo y sincero agradecimiento a todas las personas que han sido parte fundamental de este extenso y enriquecedor camino.

En primer lugar, agradezco a Dios por concederme la sabiduría, la fortaleza y la perseverancia necesarias para afrontar cada desafío. A mi madre, por su amor incondicional, su constante apoyo y la fe que siempre deposito en mí.

Extiendo mi agradecimiento a mi tutor individual Arq. Luis Llacas, por su paciencia, guía y compromiso durante el desarrollo de mis conocimientos y la elaboración de mi proyecto. También a mi tutor grupal Arq. Juan Cabrera, por acompañarme con dedicación en cada etapa del proceso, velando siempre por la calidad del trabajo realizado.

Agradezco profundamente la colaboración del arquitecto Diego Padilla quien con su exigencia, enseñanza y orientación tanto profesional como personal. A mi universidad, por brindarme un espacio académico enriquecedor y los recursos necesarios para crecer dentro de esta maravillosa carrera que es la arquitectura.

Finalmente, quiero expresar mi gratitud a todas aquellas personas que, de alguna manera, han contribuido con su apoyo, palabras o acciones a la realización de este sueño. A cada uno de ustedes, mi reconocimiento y agradecimiento eterno.

RESUMEN

ejecutivo

El espacio público constituye un elemento esencial en la estructura urbana, pero puede volverse problemático cuando no integra las necesidades y dinámicas sociales en un diseño. Esta investigación tiene como propósito principal analizar los cambios en la construcción social del espacio público en el entorno urbano de Pelileo, con el fin de proponer mejoras que fortalezcan su papel como lugar de encuentro e interacción. Se consideraron aspectos físicos, sociales, culturales y ambientales mediante un enfoque cualitativo, con técnicas documentales y de campo, en un análisis exploratorio y descriptivo.

El estudio se centró en las dinámicas sociales presentes en un eje vial analizado, identificando conflictos y retos en la coproducción del espacio público. Pelileo presenta limitaciones de movilidad debido a la falta de áreas adecuadas para peatones, lo que afecta la seguridad, la calidad de vida y el desarrollo urbano.

Las estrategias propuestas giran en torno a los siguientes temas: inclusión en el espacio público, fortalecimiento económico local, integración ambiental, aprovechamiento de espacios residuales, revitalización cultural, diseño participativo, mantenimiento y mejora de la imagen urbana. Mediante triangulación de datos, se busca que el espacio público responda a las necesidades de sus usuarios y que Pelileo avance hacia un desarrollo sostenible, equilibrando a lo económico, social y ambiental, reconfigurando el eje vial estudiado y un aporte valioso para la planificación urbana del lugar.

DESCRIPTORES: Diseño participativo, dinámicas sociales, espacio público, imagen urbana.

ABSTRACT

Public space is an essential element of the urban structure, but it can become problematic when it fails to integrate social needs and dynamics into its design. The main purpose of this research is to analyze changes in the social construction of public space in the urban environment of Pelileo, in order to propose improvements that strengthen its role as a place of encounter and interaction. Physical, social, cultural, and environmental aspects were considered through a qualitative approach, using documentary and field techniques, in an exploratory and descriptive analysis.

The study focused on the social dynamics present along a road axis analyzed, identifying conflicts and challenges in the co-production of public space. Pelileo presents mobility limitations due to the lack of adequate pedestrian areas, which impacts safety, quality of life, and urban development.

The proposed strategies revolve around the following themes: inclusion in public space, local economic strengthening, environmental integration, utilization of residual spaces, cultural revitalization, participatory design, maintenance and improvement of the urban image. Through data triangulation, the goal is to ensure that public space responds to the needs of its users and that Pelileo advances toward sustainable development, balancing economic, social, and environmental aspects, reconfiguring the studied roadway and making a valuable contribution to the area's urban planning.

KEYWORDS: Participatory design, public space, social dynamics, urban image, urban environment.

ÍNDICE

de contenidos

INTRODUCCIÓN	20	ESTRATEGIA:	84
EL PROBLEMA.....	20	IMPLEMENTACIÓN:.....	84
CONTEXTUALIZACIÓN.....	21	RESULTADOS ESPERADOS:	84
MACRO (LATINOAMERICA).....	21	MEJORAS EN LA INFRAESTRUCTURA PEATONAL	85
MESO (ECUADOR).....	22	ESTRATEGIA:	85
MICRO (PELILEO).....	23	IMPLEMENTACIÓN:.....	85
OBJETIVOS	25	RESULTADOS ESPERADOS:	85
OBJETIVO GENERAL	25	ESTRATEGIAS DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL	86
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	25	ESTRATEGIA:	86
ESTADO DEL ARTE.....	27	IMPLEMENTACIÓN:.....	86
MARCO CONCEPTUAL	36	RESULTADOS ESPERADOS:.....	86
MARCO LEGAL	42	CONCLUSIONES	89
DISEÑO METODOLÓGICO	47	RECOMENDACIONES	89
LÍNEA Y SUB LÍNEA	47		
ENFOQUE METODOLÓGICO	47		
ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN	47		
MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN	48		
MUESTRA.....	48		
TÉCNICA DE MUESTREO	49		
TÉCNICAS DE RECOPIACIÓN DE INSTRUMENTOS.....	50		
TÉCNICAS DE RECOPIACIÓN Y PROCESAMIENTO DE DATOS	50		
TÉCNICA DE RECOPIACIÓN DE DATOS: OBSERVACIÓN.....	50		
FICHA DE OBSERVACIÓN.....	50		
ENTREVISTA ACTORES URBANOS.....	50		
GUIÓN DE ENTREVISTA ACTORES URBANOS.....	51		
ENTREVISTA A EXPERTOS URBANISTAS.....	51		
GUIÓN DE ENTREVISTA A EXPERTOS URBANISTAS.....	51		
TÉCNICA DE RECOPIACIÓN DE DATOS: DOCUMENTAL.....	51		
FICHA DOCUMENTAL.....	52		
TRIANGULACIÓN DE DATOS.....	52		
RESULTADOS DEL OBJETIVO 1	55		
FIHAS DE OBSERVACION Y ENTREVISTAS	55		
UBICACIÓN DEL CASO DE ESTUDIO	55		
COMPARACIÓN CIUDADANAS E INSTITUCIONALES.....	74		
RESULTADOS DEL OBJETIVO 2	75		
GUIÓN DE ENTREVISTAS A EXPERTOS URBANISTAS	75		
FICHAS DOCUMENTALES	75		
RESULTADOS DEL OBJETIVO 3	82		
TRIANGULACIÓN DE DATOS.....	82		
DISEÑO URBANO FUNCIONAL EN COMERCIO, MOBILIARIO	84		

ÍNDICE

de figuras

FIGURA 01. ÁRBOL DE PROBLEMAS	25
FIGURA 02. PELILEO "CIUDAD AZUL"	31
FIGURA 03. CATEGORÍAS FUNDAMENTALES	33
FIGURA 05. RED CONCEPTUAL DE LA VARIABLE DEPENDIENTE	35
FIGURA 06. ZONA CÉNTRICA DE PELILEO	45
FIGURA 07. DISEÑO METODOLÓGICO	49
FIGURA 09. PELILEO " PARQUE 5 DE AGOSTO"	53
FIGURA 10. MAPA DE LOCALIZACIÓN DE PROMÁTICAS TRAMO 1.....	56
FIGURA 11. MAPA DE LOCALIZACIÓN DE PROMÁTICAS TRAMO 2.....	57
FIGURA 12. MAPA DE LOCALIZACIÓN DE PROMÁTICAS TRAMO 3.....	58
FIGURA 13. MATRIZ RESUMEN ENTREVISTAS (ACTORES URBANOS).....	73
FIGURA 14. RESULTADO POR USUARIOS DIRECTOS.....	74
FIGURA 15. RESULTADO POR USUARIOS INDIRECTOS.....	74
FIGURA 16. ENTREVISTA A EXPERTOS URBANISTAS (PERFIL 1).....	76
FIGURA 17. ENTREVISTA A EXPERTOS URBANISTAS (PERFIL 2).....	77
FIGURA 18. ENTREVISTA A EXPERTOS URBANISTAS (PERFIL 3).....	78
FIGURA 19. MATRIZ RESUMEN ENTREVISTAS (EXPERTOS).....	79
FIGURA 21. CONTENIDO DOS.....	80
FIGURA 20. CONTENIDO UNO.....	80
FIGURA 22. MATRIZ RESUMEN REVISIÓN DOCUMENTAL.....	81
FIGURA 23. AÉREA DE INTERVENCIÓN DE LA ZONA CÉNTRICA	82
FIGURA 25. MAPA DE UBICACIÓN DE ESTRATEGIAS	85
FIGURA 26. TRAMO UNO.....	86
FIGURA 27. TRAMO DOS.....	87
FIGURA 28. TRAMO TRES.....	88
FIGURA 29. VÍA QUIS QUIS EN MAL ESTADO - ANTES.....	89
FIGURA 30. MANTENIMIENTO DE LA VÍA QUIS QUIS	90
FIGURA 31. VÍA VELASCO IBARRA EN MAL ESTADO - ANTES.....	91
FIGURA 32. MANTENIMIENTO DE LA VÍA VELASCO IBARRA.....	92

ÍNDICE

de tablas

TABLA O1. MATRIZ RESUMEN DEL ESTADO DEL ARTE	32
TABLA O2. OBSERVACIÓN - ESPACIO SOCIAL TRAMO 1.....	59
TABLA O3. OBSERVACIÓN - ESPACIO SOCIAL TRAMO 2.....	61
TABLA O4. OBSERVACIÓN - ESPACIO SOCIAL TRAMO 3.....	63
TABLA O5. OBSERVACIÓN - ESPACIO FÍSICO	65
TABLA O6. OBSERVACIÓN - ESPACIO FÍSICO TRAMO 1.....	66
TABLA O7. OBSERVACIÓN - ESPACIO FÍSICO TRAMO 2.....	67
TABLA O8. OBSERVACIÓN - ESPACIO FÍSICO TRAMO 3.....	68
TABLA O9. ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS (PRESIDENTE).....	69
TABLA 10. ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS (DOCENTE).....	70
TABLA 11. ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS (COMERCIANTE).....	71
TABLA 12. ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS (RESIDENTE).....	72
TABLA 13. GUÍA DE RESULTADOS DE ENTREVISTAS.....	74
TABLA 14. ENTREVISTA A EXPERTOS URBANISTAS (PERFIL 1).....	76
TABLA 15. ENTREVISTA A EXPERTOS URBANISTAS (PERFIL 2).....	77
TABLA 16. ENTREVISTA A EXPERTOS URBANISTAS (PERFIL 3).....	78
TABLA 17. CONTENIDO UNO.....	80
TABLA 18. CONTENIDO DOS.....	80



CAPÍTULO 1

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

En el centro urbano de Pelileo se evidencian notables carencias en la infraestructura destinada a los peatones, lo que afecta negativamente tanto la comodidad de quienes transitan por el área como su calidad de vida. Esta problemática se ve intensificada por una planificación urbana desactualizada y normativas que no responden adecuadamente al incremento del flujo peatonal, provocando así una desconexión con las prácticas actuales y dificultando el desplazamiento peatonal, especialmente en un entorno marcado por la congestión vehicular (Jara & Aponte, 2021).

Ante esta situación, la presente investigación tiene como finalidad proponer estrategias de diseño que den respuesta a estos inconvenientes. Para ello, se plantea una fase inicial de diagnóstico que incluirá una evaluación detallada del estado actual de la infraestructura, así como un análisis de las necesidades espaciales y de las dinámicas de movilidad y sociales en el eje de la calle Quis Quis y Velasco Ibarra y sus vías transversales. Esta etapa se llevará a cabo mediante

observación directa y entrevistas.

Posteriormente, se identificarán propuestas de peatonalización del espacio público, apoyadas en entrevistas a expertos en urbanismo y en una revisión profunda de literatura especializada. Con base en los resultados obtenidos, se formulará una guía de gestión de movilidad peatonal que incluirá estrategias específicas de diseño, empleando herramientas como mapeos para representar visualmente y planificar de forma eficiente los cambios necesarios en la zona. El propósito es mejorar la experiencia peatonal, impulsar la actividad comercial y contribuir con las afueras de las escuelas del centro urbano de Pelileo.

EL PROBLEMA

El núcleo urbano de Pelileo presenta importantes dificultades en cuanto a movilidad, reflejadas en la limitada disponibilidad de espacios apropiados para el tránsito peatonal. La carencia de áreas exclusivas para los peatones ha generado un entorno que compromete su seguridad, afecta negativamente la calidad de vida de la población y restringe el

desarrollo de la ciudad. La coexistencia desequilibrada entre peatones y vehículos ha derivado en congestión del tráfico, mayor riesgo de siniestros viales y una pérdida de atractivo tanto para residentes como para visitantes. Ante esta situación, la implementación de estrategias de peatonalización se plantea como una solución clave frente a la ineficiencia y poco segura del sistema de movilidad actual, con el objetivo de mejorar la vida diaria de la comunidad y fomentar un espacio urbano más accesible, seguro y sostenible.

CONTEXTUALIZACIÓN

MACRO (LATINOAMERICA)

Las ciudades a nivel mundial, han enfrentado diversos retos y dificultades, con respecto a la movilidad urbana, por lo tanto, se deriva, la deficiencia de múltiples factores, tales como: la accesibilidad, habitabilidad de un espacio y la inseguridad vial, pues, el fenómeno, por el que se da este problema es debido al acelerado crecimiento del área urbana.

Dentro de este contexto, es importante mencionar que, al existir estas tensiones en un espacio público, según Medina (2019), se crea una “desconexión física y perceptual en relación al entorno y a las situaciones que este presenta”, es decir, que un lugar en el que las experiencias crecen y la seguridad se involucra, genera un fortalecimiento positivo, sin embargo, se presentan conflictos, que al pasar los años, este empeora y da como resultado deficiencias que implica o tiene que ver con la comunidad.

Dentro del “Plan de Movilidad Sustentable de la Ciudad de Buenos Aires” implementado a partir del año 2009, se enfoca en problemas que existen al

reconocer a los actores que participan en este medio, el cual se abarca con los peatones, ciclistas y choferes, pues en el área que se toma como referencia, se determina dificultades, como es el caso de las congestiones viales, inseguridad y una baja calidad de vida para las personas que presencian o que interactúan en la zona (Larreta, 2019).

Asimismo, “El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)”, implementado en la ciudad de Barcelona, España, durante el período 2013-2018, hace referencia a las tensiones que hay, debido a la densidad de vehículos privados, que hoy en día, no solo es un problema para el lugar, sino a nivel global, pues es preocupante que cada año existan más automóviles, por lo cual, se involucra al medio ambiental, pues la huella ecológica asciende cada vez más (Bohler, 2013).

Finalmente, dentro del contexto mundial, el “Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS)”, hace énfasis, en las ciudades de Latinoamérica y sus desafíos en los espacios públicos, al relacionar a las personas con los elementos urbanos, pues se pone el ejemplo de México-Guadalajara, que tiene deficiencias tanto en la seguridad como en las congestiones viales, por lo tanto, la realidad de la zona, es poco favorable, porque se presentan riesgos con respecto a la seguridad peatonal y desorden (Gonzales, 2011).

De esta forma se puede concluir que, a través de los casos mencionados, a nivel mundial, los problemas de movilidad, inciden en el desorden, pues no se toma en cuenta, varios aspectos relevantes como la seguridad y el interés de la comunidad por mantener un espacio público, con una funcionalidad eficiente, pues las tensiones crecen con el pasar de los años, y sobre todo cuando no se hace nada al respecto.

MESO (ECUADOR)

En relación a la movilidad urbana que existe en Ecuador, según (Eguiguren, 2025) menciona que en el país existen muchos automotores privados, que generan las problemáticas en las diferentes realidades de las ciudades, asimismo, es propenso a que haya e incremente el número de accidentes de tránsito, pues es incontrolable y complicado en algunas zonas proveer seguridad o crear ambientes saludables para las personas, pues motocicletas, automóviles, buses, entre otros, contribuyen a que existan estas condicionantes negativas que afectan a la salud y al entorno.

Por lo tanto, en relación al centro de la ciudad de Ambato, existe una debilidad que involucra al proceso de peatonalización, pues se tiene la incidencia de tensiones como el mal funcionamiento de un espacio público y la influencia de estos en la calidad de vida de las personas o usuarios de diferentes infraestructuras, que se encuentran involucrados en esta zona (Goyes, 2018).

Es importante tener en cuenta que el desplazamiento de personas se da porque hay actividades de interés de por medio, que tienen que ver con los derechos de los ciudadanos, que involucran a la educación, salud, trabajo, vivienda, entre otros, asimismo, estas contribuyen al fortalecimiento social, que debe haber en las diferentes ciudades y Ambato, en la actualidad, tiene problemas en el centro del cantón debido a que la mayoría de infraestructuras se encuentran en esta zona (Goyes, 2018, p.14).

De tal forma, que el tráfico vehicular, sin áreas exclusivas para quienes caminan, incrementa la sensación de inseguridad y eleva el riesgo de

accidentes, pues la ausencia de zonas destinadas exclusivamente a peatones contribuye al aumento de la congestión vehicular en el centro. Este incremento en el tráfico no solo entorpece la movilidad a pie, sino que también incrementa la emisión de contaminantes al aire, afectando tanto la calidad ambiental como la salud de la población (Goyes, 2018).

Dentro del mismo contexto, que se relacionan con la ausencia de zonas peatonales adecuadas, se hace hincapié en el centro de Quito, debido a que la falta de espacios públicos seguros y accesibles restringe las posibilidades de actividades al aire libre, lo que impacta negativamente en la calidad de vida de la población. Además, la ausencia de áreas peatonales bien diseñadas afecta al comercio local, porque se genera lugares poco amigables para los peatones, asimismo, reducen la incidencia de turistas o personas que se involucren con las actividades de un cantón.

En conclusión, dentro del contexto Ecuador, se puede determinar a través de los casos planteados, que son zonas en donde no se toma en cuenta al peatón como un actor importante dentro de un espacio público, debido a que el país no se hace énfasis en la pirámide creada por la "Organización Mundial de la Salud" (OMS), que tiene como objetivo principal, dar prioridad a las personas y al finalizar esta, los vehículos privados (Gómez, 2022)

Por lo cual, al no dar la relevancia a los usuarios dentro de un contexto urbano, se provee tensiones y problemas entre los mismos, debido al poco interés sobre el mismo y ver a esta pirámide de forma invertida, en donde los vehículos privados tienen la relevancia, y al haber con los años, más de estos, las congestiones son interminables, asimismo, el tema de contaminación y seguridad influye tanto en la salud

como en la inclusión que se le debe dar a cada uno de los usuarios existentes, pues hay que tener en cuenta aspectos relacionados a edad, necesidades especiales e incluso discapacidad.

MICRO (PELILEO)

El cantón San Pedro de Pelileo enfrenta múltiples problemáticas de movilidad que motivaron a que cree un "Plan de Movilidad Sostenible" en el año de 2022, sin embargo, la presencia incontrolable de vehículos y la escasa planificación del espacio público, genera que incidan problemas urbanos, como la ubicación inapropiada de paradas de transporte, y la ocupación indebida de las vías por obstáculos que impiden el libre tránsito.

Por lo tanto, es importante mencionar que, al no haber estrategias, ni un buen manejo de la normativa al ubicar ciertos elementos urbanos importantes y necesarios, la zona esta propensa a vincular problemas y tensiones sociales en el área urbana, volviéndola conflictiva y sin darle un uso adecuado, asimismo, el desorden imparte para que surjan más dificultades o inconvenientes tanto para los transeúntes como para los conductores.

De tal forma que, debido al crecimiento del comercio informal, especialmente en el centro urbano y sus parroquias, la proliferación de vendedores ambulantes ha ocupado aceras y espacios públicos, dificultando la movilidad peatonal y vehicular, por lo que, a partir, de la situación del COVID-19, marcó un antes y un después, por necesidades económicas de las personas que acuden con frecuencia a la venta informal en las calles.

Comerciantes formales han expresado

preocupación por la competencia desleal y la disminución de clientes en los mercados establecidos, además, la falta de regulación efectiva y de espacios designados para el comercio ha contribuido al uso inapropiado de áreas públicas. Estas problemáticas resaltan la necesidad de implementar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible que ordene el uso del espacio público y promueva una convivencia armónica entre el comercio y la movilidad en Pelileo.

Dentro de este contexto es relevante mencionar, que a través de observaciones que se han hecho en el lugar, se ha podido determinar que la congestión tiene mayor fluidez en ciertos días y horarios como es el caso de los lunes, martes y jueves a las 7 de la mañana y 6 de la tarde que se relacionan a la influencia que tienen ciertos equipamientos en el lugar, pues hay un establecimiento educativo y comercial que generan que varios vehículos se posicionen en el espacio y no permitan una circulación adecuada. La población cuya cabecera cantonal cuenta con **11.403 habitantes**, alcanza un total de **63.897 habitantes** tanto las áreas urbanas y rurales. Según los registros estadísticos, se identifican **1.547 personas** con discapacidad, lo que requiere atención en accesibilidad.

Finalmente, es relevante hacer énfasis en la escasez de espacios públicos adecuados para peatones en el cantón San Pedro de Pelileo ha generado diversos desafíos en la movilidad urbana, un ejemplo notable es la avenida Quis Quis y Velasco Ibarra una vía colectora que conecta mercados, escuelas y comercios, donde las aceras mínimas o inexistentes obligan a los peatones a transitar por la calzada, exponiéndolos a riesgos viales y reduciendo la accesibilidad, especialmente para personas con movilidad reducida.

JUSTIFICACIÓN

La relevancia del presente estudio radica en la capacidad de observar el entorno urbano y todos los problemas existentes en la zona a fin de mediante dicho análisis, crear espacios que fomenten la cultura de nuevas formas de movilidad y conciencia ambiental, ya que estos espacios varían significativamente con el tiempo y el crecimiento poblacional, por ende su regeneración constante aparte de ser una necesidad representa también una visión hacia un futuro de las grandes ciudades en vía de desarrollo, por esto el presente estudio se centra en la movilidad y la continuidad de las actividades según las necesidades de los usuarios, buscando ofrecer espacios inclusivos y sostenibles con diversas áreas acorde a las necesidades y a la realidad del sector. Además, este estudio es particularmente significativo, ya que se enmarca en la línea 1 de investigación EUT (Estudios Urbanos Territoriales) se articula con la sub línea en planificación, manejo y gestión de territorios rurales y urbanos, de la carrera de Arquitectura y Construcción de la universidad Indoamerica.

La propuesta busca crear estrategias para la implementación de nuevas formas de movilidad en la calle Quis Quis y Velasco Ibarra estas vías conectan puntos clave del núcleo urbano como es el Mercado Republica de Argentina, la escuela Gabriela Mistral y la escuela Domingo Fustino Sarmiento. Estos hitos sirven como referencia para dividir el eje vial en cinco tramos, facilitando así el análisis correspondiente en el presente estudio.

En relación a lo expuesto anteriormente, plantear estrategias con un enfoque contemporáneo permitirá que los habitantes de Pelileo como actores directos, que dispongan de espacios públicos de calidad y que

fomenten variadas dinámicas sociales. Este beneficio no se limita únicamente a los ciudadanos locales, sino que también se extiende a actores indirectos a visitantes provenientes de otros cantones o ciudades, quienes igualmente hacen uso del espacio público del cantón. De esta manera, tanto los usuarios directos como indirectos podrán apropiarse del lugar, otorgándole un significado que trascienda su función práctica y contribuyendo al fortalecimiento de la identidad cultural de Pelileo.

El desarrollo de la investigación abarca una población cuya cabecera cantonal cuenta con **11.403 habitantes**, alcanza un total de **63.897 habitantes** tanto las áreas urbanas y rurales. Según los registros estadísticos, se identifican **1.547 personas** con discapacidad.

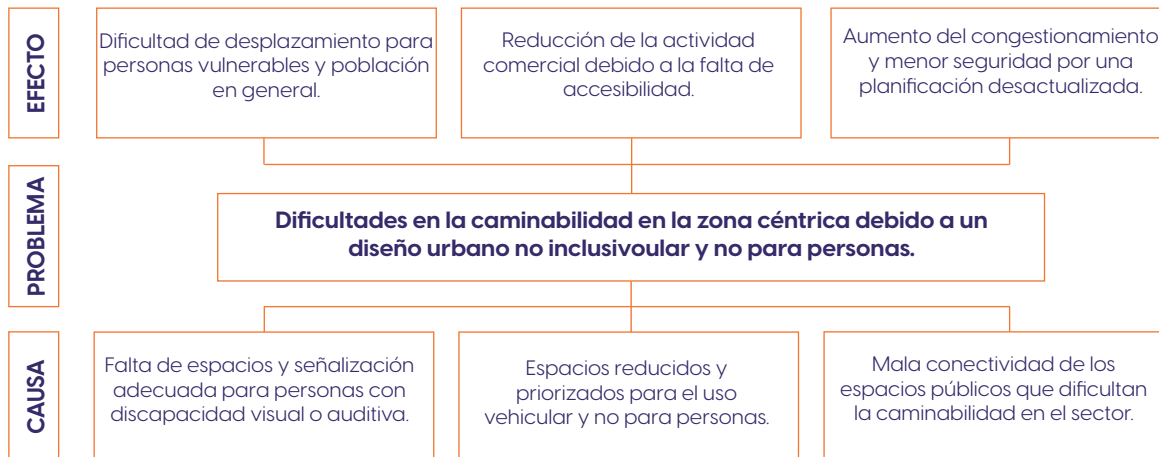
El impacto de una evaluación del área urbana mediante visitas en campo y la identificación de todos los diversos factores que contribuyen a caos urbanos de la zona, así como también entrevistas a las entidades competentes del GADMA (Gobierno Descentralizado del Municipio de Pelileo) y a los usuarios que frecuentan cotidianamente la zona para esto, es fundamental llevar a cabo un análisis de la situación actual acerca del acceso al espacio público de la zona en estudio, tanto en el aspecto de movilidad vehicular y peatonal, ya que en una primera evaluación se observa claramente que no se están cumpliendo las normas o condiciones básicas para garantizar un espacio digno, sostenible y libre de todo tipo de contaminación para quienes viven y transitan por las calles y aceras de la zona de estudio. Por lo tanto, esta investigación es necesaria para identificar los problemas existentes y proponer diferentes estrategias para mejorar la condición de vida de los habitantes de la zona.

Este trabajo investigativo es factible, ya que se encuentra enmarcado en las necesidades del buen vivir, derechos humanos y la vida digna de las personas, pues todos tenemos derecho a vivir de espacios libres de contaminación, además de eso se cuenta con el respaldo de varios estudios referentes donde se aplicado con éxito diferentes estrategias de movilidad vehicular y humana, como la amigabilidad y el uso de medios alternativos para movilizarse, así también se cuenta con la bibliografía que respalda el estudio y ofrece soluciones a la problemática, el respaldo de la institución pública y el apoyo profesional, técnico y humano de la Universidad Tecnológica Indoamérica.

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Figura 01.
Pelileo "Ciudad Azul"



Nota. Descripción de las causas y efectos en base al problema planteado

Proponer estrategias de movilidad peatonal y diseño inclusivo que mejoren la caminabilidad en el entorno urbano de la zona céntrica de Pelileo.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Objetivo específico 1: Diagnosticar el estado actual de intervención de las calles Quis Quis y Velasco Ibarra relacionado en la movilidad peatonal mediante observación y entrevistas.

Objetivo específico 2: Identificar estrategias de peatonalización en espacios públicos a través de entrevistas a profesionales urbanistas y revisión documental.

Objetivo específico 3: Proponer estrategias que garanticen accesibilidad y seguridad de un espacio para todos los concurrentes, promoviendo una movilidad equitativa y sostenible mediante triangulación de datos.



CAPÍTULO 2

CAPÍTULO 2

ESTADO DEL ARTE

Argumenta que la movilidad urbana sostenible ha cobrado relevancia ante el crecimiento desordenado y los problemas de congestión y contaminación. En este contexto, abordan la centralidad del peatón dentro del paradigma contemporáneo de movilidad sostenible, enfatizando la equidad urbana y el derecho a la ciudad. De manera complementaria, el artículo se posiciona en el campo interdisciplinario de los estudios urbanos, proponiendo una reflexión teórico-crítica respaldada por estudios de caso. Así, se analizan temas como la movilidad activa. A pesar de que algunas políticas públicas en América Latina apuntan hacia la movilidad activa. No obstante, el documento ofrece un aporte significativo al visibilizar al peatón como indicador de salud urbana y agente transformador de sistemas urbanos más sostenibles e inclusivos. Entre sus fortalezas destaca su enfoque integral que articula sostenibilidad, equidad y participación; sin embargo, adolece de un limitado análisis cuantitativo de impacto. En conjunto, el artículo representa una contribución crítica y necesaria para el avance hacia ciudades más caminables y justa (Zumelzu et al., 2022).

En conclusión, la investigación busca evidenciar que los ciudadanos tienen la capacidad de apropiarse del espacio urbano y formar parte activa de la ciudad para favorecer el disfrute y la convivencia, mediante la implementación de estrategias respaldadas por una base teórica sólida (Zumelzu et al., 2022).

Del mismo modo el artículo investigativo sobre diseño urbano y teoría de sistemas complejos, examina la caminabilidad como un fenómeno multifactorial que refleja tanto la calidad del entorno construido como la dinámica de los sistemas adaptativos. En este sentido, plantea que el diseño urbano debe trascender lo formal y funcional, incorporando factores dinámicos que potencien la interacción social y la vida pública. Asimismo, se inscribe en la intersección disciplinaria del diseño urbano, la planificación urbana y la teoría de sistemas, desarrollando una reflexión teórica sustentada en marcos conceptuales actuales (Tanikawa & Paz, 2021). A partir de ello, el texto aborda temas como la caminabilidad, los sistemas urbanos adaptativos, el diseño centrado en el usuario y la pedagogía de la complejidad aplicada al entorno urbano. Aunque su principal fortaleza

radica en conceptualizar la caminabilidad como resultado de múltiples factores sociales, culturales y ambientales, una limitación del trabajo es su carácter eminentemente teórico, sin apoyo en estudios de caso o validaciones empíricas (Tanikawa y Paz, 2021).

Entendemos entonces que el artículo ofrece una visión innovadora al integrar los principios de complejidad en el análisis y enseñanza del espacio urbano, constituyendo así un aporte relevante para la redefinición de la creación de entornos caminables en la ciudad.

Este artículo representa un aporte sumamente valioso sobre la evolución hacia un modelo de movilidad urbana sostenible, el peatón ha adquirido un rol central en el diseño de ciudades más accesibles y seguras. Según Castillo et al. (2021), la movilidad contemporánea trasciende el simple transporte de pasajeros, enfocándose en responder a las necesidades humanas en un entorno urbano cada vez más afectado por la congestión y los problemas ambientales. En este sentido, se identifican tres enfoques principales: las políticas de movilidad activa, que impulsan infraestructura para peatones y ciclistas; la intermodalidad, que facilita la conexión entre diferentes modos de transporte y la participación ciudadana, que busca adaptar las soluciones urbanas a las necesidades locales. El estudio revela persistentes limitaciones, particularmente en cuanto a la falta de infraestructura adecuada y a la débil integración de la movilidad peatonal en la planificación urbana. Así, el artículo contribuye a la inclusión efectiva del peatón requiere un enfoque más holístico, que priorice su bienestar dentro de un modelo urbano sostenible.

En resumen, este estudio contribuye a mi investigación al proponer un enfoque de análisis

del espacio público desde una perspectiva flexible, destacando su valor como escenario de interacción social, recreación y encuentro, donde los usuarios ocupan un papel central.

Por otra parte, para poder definir la movilidad activa que comprende caminar, pedalear y el uso de medios no motorizados ha adquirido una relevancia creciente, especialmente en un escenario atravesado por crisis políticas, económicas. En este contexto, el artículo analiza cómo el entorno construido impacta directamente en la salud pública, subrayando que la pandemia de COVID-19 ha acelerado la demanda de espacios que favorezcan la actividad física y la interacción social. (Zumelzu et al. 2022). A partir de una revisión de artículos, se identifican que tales como la infraestructura urbana, el diseño del vecindario, los factores sociodemográficos, las áreas verdes y las actividades de ocio. Además, se evidencia que estos factores son interdependientes, de modo que un diseño urbano que promueva la caminabilidad incide en la percepción de seguridad y en el fomento de desplazamientos activos. El estudio sostiene que, para lograr cambios significativos en los hábitos de movilidad, es necesario adoptar un enfoque interdisciplinario que articule urbanismo, salud pública y sociología. No obstante, subraya que las intervenciones deben adaptarse a la diversidad de contextos socioeconómicos y culturales propios de la región. (Zumelzu et al., 2022)

En definitiva, el artículo ofrece un aporte sustancial al destacar la movilidad activa como un eje estratégico para la construcción de ciudades más saludables, accesibles y sostenibles (Ríos & Hernández, 2022).

Ríos & Hernández (2022) analiza como el entorno construido influye en las percepciones de la

caminabilidad en el marco de las transformaciones urbanas recientes en ciudades intermedias del sur de Chile. A partir de este análisis, se identifica que factores como la alta conectividad vial, aceras de calidad, vegetación diversa, mobiliario urbano adecuado y fachadas patrimoniales fomentan emociones positivas que fortalecen la caminabilidad. Por el contrario, elementos como aceras en mal estado, ocupación vehicular de espacios peatonales, suciedad y ruido vehicular generan percepciones negativas asociadas a inseguridad y malestar. En este sentido, el estudio contribuye al estado del arte al demostrar que la caminabilidad depende tanto de la morfología urbana como de componentes microescalares del entorno. Asimismo, pone de manifiesto diferencias perceptuales según género y edad, subrayando la necesidad de un diseño urbano inclusivo.

Igualmente, el trabajo ofrece recomendaciones orientadas a mejorar la conectividad peatonal y la calidad espacial, aportes que resultan especialmente pertinentes para contextos urbanos similares como el de Pelileo, que enfrentan desafíos de sostenibilidad y equidad espacial.

El aporte relevante que existe es entender como este estudio se enfoca en el dinamismo económico, las deficiencias en los accesos peatonales limitando la interacción social y la calidad de vida. Se identifican tres variables clave en la movilidad peatonal: accesibilidad, movilidad activa, percepción y confort. La accesibilidad se evalúa mediante la continuidad de las bandas de circulación y la disponibilidad de paraderos seguros. Aunque la movilidad activa es escasa en Alborada, se refiere a la integración de ciclovías y espacios para transporte no motorizado. Además, la percepción y el confort analizan la calidad del entorno urbano. Los hallazgos indican que los tramos iniciales y finales

del corredor comercial presentan una accesibilidad deficiente, subrayando la necesidad de intervenciones urbanas que priorizan al peatón, mientras que los tramos intermedios, aunque mejorados, carecen de mobiliario y espacios recreativos. La ocupación del espacio público por vendedores informales también afecta negativamente la experiencia peatonal. Este análisis no solo enriquece la comprensión de la situación en Alborada, sino que propone un marco para políticas que incentivan la movilidad peatonal y la revitalización del espacio público (Navas, 2025).

Así, el artículo de Sánchez et al. (2023) destaca el contexto global actual, las políticas de movilidad han avanzado hacia la promoción de la movilidad no motorizada, resultando en un incremento de proyectos de peatonalización. En Cuenca, Ecuador, estas iniciativas han suscitado reacciones mixtas entre los ciudadanos, quienes han experimentado tanto apoyo como oposición. Esta percepción negativa se atribuye, en gran medida, a experiencias pasadas donde los proyectos no atendieron adecuadamente las necesidades de residentes y comerciantes. Este artículo tiene como objetivo sistematizar la percepción ciudadana. Se distingue entre dos conceptos clave: peatonalidad, que implica la capacidad del entorno urbano para fomentar la caminata y peatonalización, que es una herramienta de planificación urbana para priorizar al peatón en espacios anteriormente dedicados al tráfico vehicular. Esta distinción resulta esencial para el desarrollo de espacios públicos inclusivos y funcionales. Además, se identifican ventajas y desventajas que impactan los procesos de peatonalización, como la creación de actividades sociales contra la gentrificación y conflictos sociales. Los resultados de encuestas indican que, si bien un porcentaje significativo apoya la peatonalización, también existe descontento respecto a su ejecución.

Esto sugiere que, para futuras intervenciones, es crucial considerar las expectativas y necesidades de la ciudadanía, asegurando un enfoque participativo que promueva una movilidad peatonal efectiva y sostenible (Sánchez et al. 2023).

Asimismo, el artículo contribuye a la investigación al ofrecer una metodología de análisis que permite visibilizar las dinámicas sociales presentes en el área de estudio, además de presentar un ejemplo concreto de cómo las mujeres comerciantes se apropian del espacio.

Desde otra perspectiva se analiza el caso de estudio de Daniel et al. (2021), explora la relevancia de los entornos peatonales y los factores que influyen en la decisión de caminar. Comprender estos factores es crucial para mejorar la calidad de la movilidad peatonal y facilitar el acceso a espacios públicos y transporte colectivo. Se identifican tres enfoques principales en el análisis de la movilidad peatonal: el enfoque al peatón y transporte que se centra en la relación entre el peatón y el entorno a la infraestructura de transporte; el enfoque peatón y el entorno que destaca las características del entorno urbano; y un enfoque mixto que integra ambos aspectos, reconociendo la complejidad del tema. El análisis señala un aumento de la atención en el peatón en las investigaciones urbanas en las últimas dos décadas, identificando 48 factores que afectan la movilidad, entre los cuales destacan "usos del suelo" y "distancia total de la ruta". Asimismo, se observa que la dimensión morfológica es predominante en el enfoque del peatón y el entorno resalta la importancia de los factores funcionales y ambientales.

Este estudio investigativo aporta a la investigación, enfatizando la necesidad de un enfoque holístico para

la planificación urbana, que contemple tanto aspectos físicos como percepciones de los peatones, con el fin de mejorar la accesibilidad y la calidad de los entornos públicos.

Valenzuela & Talavera (2014) analiza el contexto de la revitalización de espacios urbanos históricos, la Plaza Nyugati en Budapest se presenta como un caso de estudio significativo, ya que, por su ubicación estratégica y su infraestructura ferroviaria histórica, articula distintos perfiles socioeconómicos. La propuesta plantea una intervención integral que, por un lado, elimina barreras físicas y reorganiza flujos de movilidad y por otro refuerza la identidad local mediante diseño paisajístico e infraestructura verde. Así, el trabajo se inscribe dentro de las Ciencias Técnicas y Aplicadas, particularmente en urbanismo, arquitectura y diseño del paisaje, empleando una metodología mixta de análisis cualitativo y cuantitativo. Asimismo, el diagnóstico integral identifica problemáticas como la fragmentación urbana, la predominancia vehicular y el uso ineficiente del suelo, proponiendo soluciones que priorizan la conectividad peatonal, la revalorización patrimonial y la sostenibilidad ambiental. No obstante, aunque el enfoque teórico y metodológico es sólido, subsisten desafíos relacionados con la factibilidad técnica, económica y la necesidad de coordinación interinstitucional.

En definitiva, el artículo constituye un aporte relevante para el campo de la regeneración urbana sostenible, proporciona datos significativos sobre la exclusión social y las maneras en que esta se manifiesta mediante el diseño del espacio público, constituyendo así una base útil para desarrollar estrategias orientadas a enfrentar esta problemática.

De acuerdo a la investigación realizada, la

movilidad peatonal es un componente fundamental en la estructura urbana, ya que conecta a los ciudadanos con diversas actividades cotidianas. En Calceta, Ecuador, el análisis de los entornos peatonales revela deficiencias en accesibilidad, seguridad y confort. Ferrín & Mendoza (2021) en su investigación busca ofrecer información relevante para la planificación urbana, subrayando la importancia de un diseño que priorice al peatón y mejore su calidad de vida. Los entornos de movilidad peatonal se clasifican según factores como la calidad de las infraestructuras, la accesibilidad de los espacios públicos y la seguridad del entorno. Se identifican aspectos críticos, como el ancho de las aceras, la ubicación de paradas de transporte público y la presencia de barreras arquitectónicas,

Figura O2.
Pelleo "Ciudad Azul"



Fuente. Fotografía publicada por Asociación de Municipalidades Ecuatorianas (2018)

que son esenciales para evaluar la efectividad de los entornos peatonales y su capacidad para fomentar un uso activo y seguro. El análisis de datos obtenidos a través de observaciones y entrevistas revela que las condiciones actuales en Calceta son deficientes, resultando de una falta de planificación adecuada que ha llevado a un entorno caótico, donde los peatones enfrentan obstáculos y peligros. A pesar del alto flujo de peatones hacia equipamientos comerciales y públicos, las infraestructuras no están diseñadas para facilitar este movimiento.

Con base en el análisis efectuado, se puede afirmar que el estudio contribuye significativamente a la investigación. Resalta la necesidad urgente de implementar políticas de movilidad que prioricen al peatón y mejoren la infraestructura urbana, garantizando un entorno más accesible y confortable para todos los habitantes (Ferrín & Vinueza, 2021).

En conclusión, general el desarrollo del estado de la cuestión, constituye un componente esencial dentro del trabajo investigativo, ya que contribuye a comprender adecuadamente el contexto en el que se llevará a cabo el estudio. La revisión de investigaciones previas no solo permite reconocer los avances existentes, sino también detectar vacíos que pueden ser abordados o profundizados. Esta etapa proporciona una base sólida para la investigación, sirviendo además como referencia metodológica y guía para los procesos de análisis.

Tabla 01.*Matriz resumen del estado del arte*

Tipo	Tema	Autor	Año	Aporte
Artículo	El rol del peatón en la construcción de una movilidad urbana sostenible en América Latina: una perspectiva hacia el desarrollo de ciudades futuras	Kei Tanikawa Obregón y Diana Marcela Páz Gómez	2021	Se promueve el desarrollo de espacios urbanos equitativos y accesibles. El confort peatonal se reconoce como un elemento esencial para fomentar la movilidad activa.
Artículo	La caminabilidad en el diseño urbano y los sistemas adaptativos: enseñanza de una realidad compleja.	Sonia Guadalupe Rivera Castillo, Carmen Aída Escobar Ramírez y Liliana Sosa Compeán	2021	Se examina cómo la caminabilidad urbana se vincula con los sistemas adaptativos dentro del diseño de las ciudades de manera continua, incorporando nuevas perspectivas y enfoques.
Artículo	Caminar, pedalear, conducir: Determinantes Urbanos de la movilidad activa.	Carlos Días Llamas y Samuel Hernández Vásquez .	2022	Este estudio tiene como finalidad identificar los principales factores urbanos que influyen en la movilidad dentro de las ciudades incluyendo el uso del automóvil, la bicicleta y el desplazamiento a pie
Artículo	Diagnóstico y planificación del espacio público urbano. La participación de los ciudadanos usuarios.	Juan Eduardo Jiménez y Gren Yohana Durango Severiche	2021	El texto subraya la relevancia de promover entornos caminables como parte fundamental para elevar la calidad de vida en las ciudades. Transformar el espacio urbano en lugares aptos para caminar.
Artículo	Re-imaginando Nyugati: Un paradigma de integración urbana y paisajística para la revitalización de espacios de centralidad de Budapest	Veronica Carolina Obando Navas y Richard Esteban Sarzosa Soto.	2025	Se enfoca en resolver desafíos relacionados con la conectividad, la identidad y la calidad de los espacios públicos, promoviendo entornos accesibles, sostenibles y socialmente integrados.
Tesis	Movilidad peatonal y capacidad de acogida del espacio público en el contexto comercial y de servicios La Alborada-Guayaquil.	María Sánchez, Carlos Suco, Laura Campoverde y Ricardo Valencia	2023	Se plantea la incorporación de procesos de planificación participativa a nivel barrial, priorizando desde el inicio la regeneración de espacios para peatones.
Tesis	El paradigma de la peatonización: estrategias para la implementación de proyectos aplicados en el centro Histórico de Cuenca-Ecuador.	Germán Daniel Lozano García.	2021	Este trabajo reúne elementos previamente comprobados con el fin de aportar insumos para futuras investigaciones y fortalecer el enfoque inclusivo dentro del diseño urbano.
Tesis	Entornos de movilidad peatonal una revisión de enfoques, factores y condicionantes.	Luis Miguel Valenzuela Montes	2015	Se adopta un enfoque de planificación y diseño urbano que abarca múltiples escalas como micro, meso y macro con el objetivo de formular estrategias integrales y coherentes.
Tesis	Entornos de movilidad peatonal una revisión en las centralidades urbanas de la ciudad de Calcuta	José Gregorio Montes Ferrín	2021	Se proponen estrategias de caminabilidad para zonas residenciales. Estas incluyen la adopción de enfoques de baja emisión de carbono, la promoción de usos mixtos.
Tesis	Experimentando los espacios públicos en el sur de Chile: Análisis de los efectos del entorno construido en las percepciones de los caminantes.	Mariana Estrada, Marta Moya y Jairo Troppa	2022	Se busca transformar los espacios públicos en áreas centrales del sur de Chile, con el propósito de crear entornos más inclusivos y habitables que favorezcan el bienestar a través de estrategias de diseño urbano adaptadas a su contexto.

Figura 03.
Categorías fundamentales

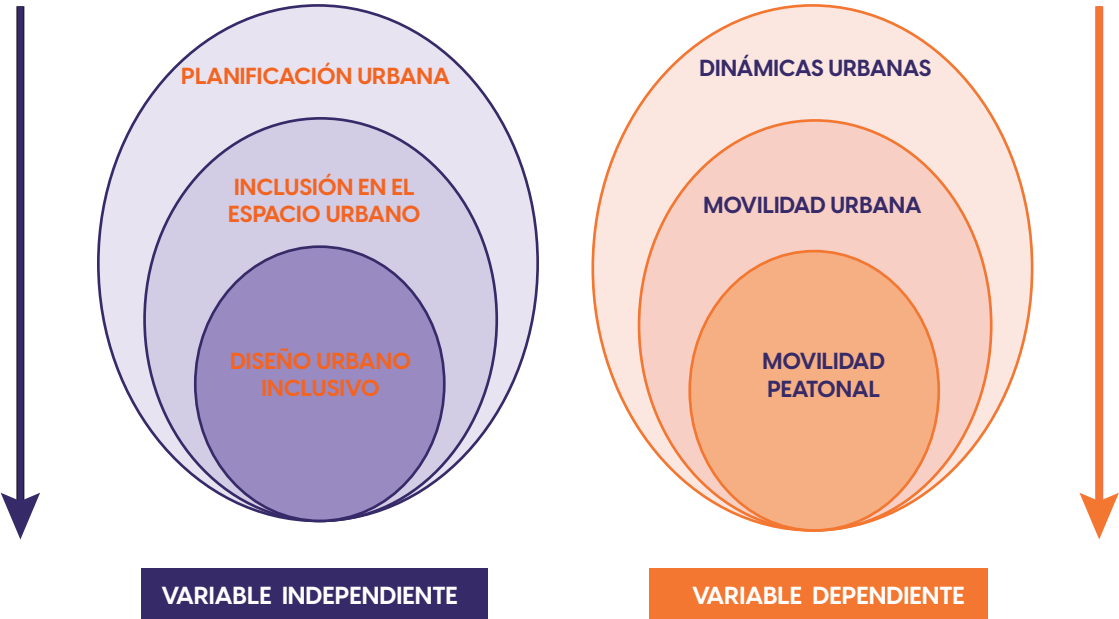


Figura O4.
Red conceptual de la variable independiente.

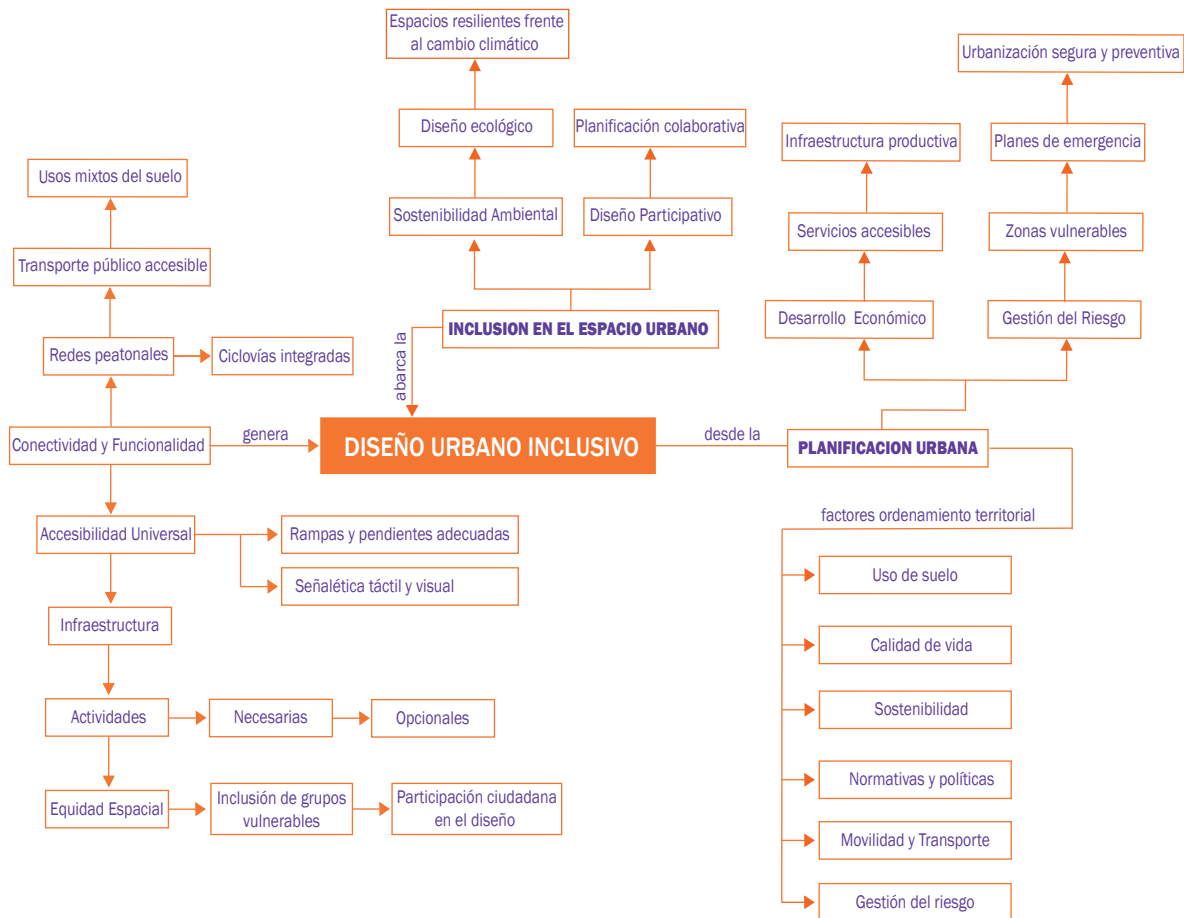
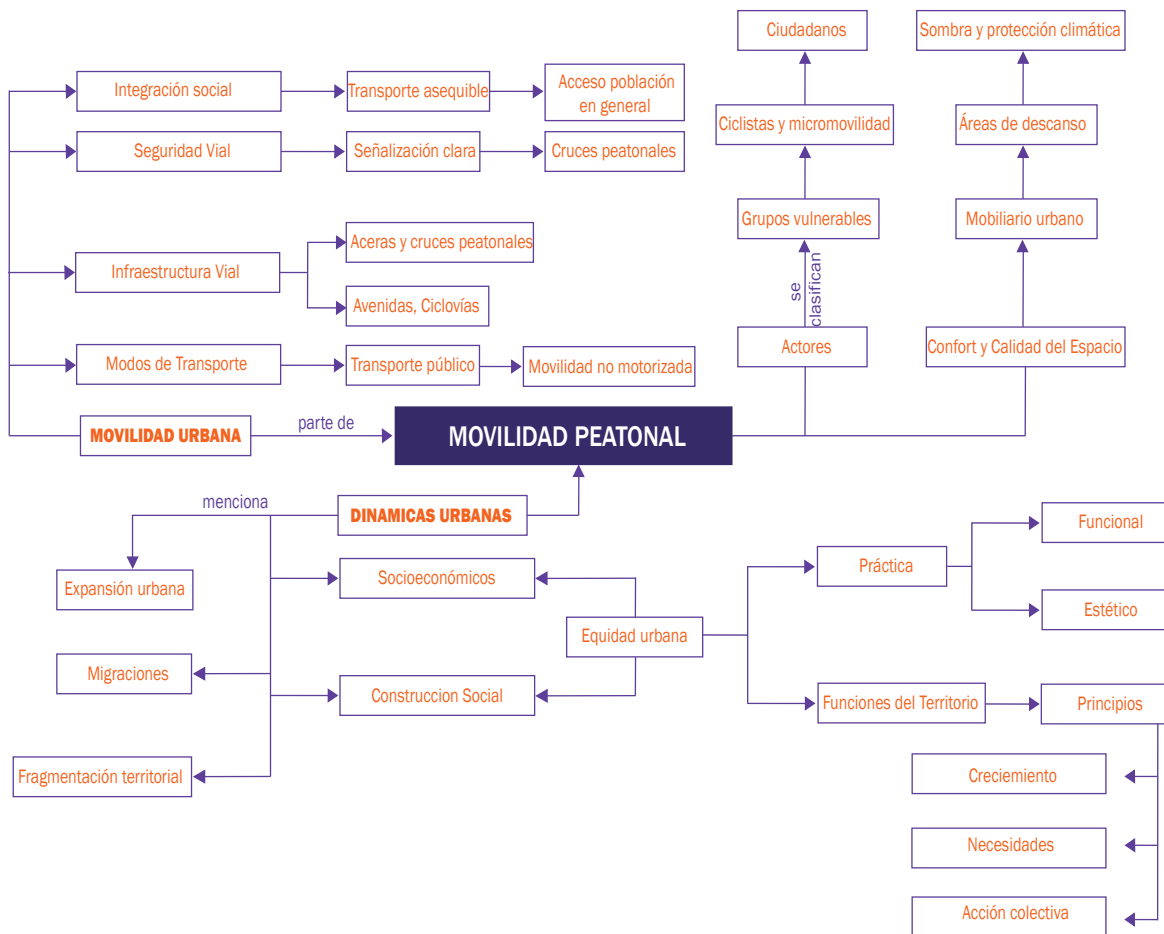


Figura O5.
Red conceptual de la variable dependiente.



MARCO CONCEPTUAL

Es importante, empezar mencionando que la **planificación urbana**, se refiere a como se toma en cuenta varios aspectos que se enfocan a las actividades y dinámicas que se realizan en un espacio público, de tal forma que, se abordan temas referentes al trabajo **interdisciplinar**, para precisamente, sustentar cada una de las características que hay en una ciudad, debido a que existen puntos tanto **conceptuales** como **operativos** (Cecchin y Maks, 2019).

Asimismo, según Cecchin y Maks (2019), señalan que esta **planificación**, utiliza un enfoque que hace énfasis en el entendimiento **multidisciplinario** de la línea urbana, por lo general, esta metodología ya es usada desde años pasados, pues a partir del siglo XX, se hace hincapié en esta, sin embargo, en la actualidad, ha tomado realce y se ha respaldado de teorías y procesos generativos en relación al poder determinar un análisis que facilita la obtención de información importante como por ejemplo: **información geográfica, estudio del territorio**. De tal forma que estas herramientas hoy en día, facilitan todo análisis y adaptación que requieren los investigadores y planificadores territoriales de un área urbana (Cecchin y Maks, 2019, p. 30).

Dentro de este marco, es primordial que se haga énfasis sobre este concepto, debido a que hay distintos referentes que aluden ser lo mismo, como es el caso de interdisciplinar, multidisciplinar, entre otros, sin embargo, los significados de estos son totalmente diferentes, o simplemente no van enfocados en lo mismo, debido a que cada uno de estos sostiene un límite importante que tiene que ver con el **análisis y gestión** de las **dinámicas urbanas** (Cecchin y Maks, 2019).

Por lo tanto, esta planificación urbana analiza varios factores que involucran a la comunidad y a sus bienes, como es el caso de poder estudiar puntos relacionados a: **uso del suelo, calidad de vida, sostenibilidad, normativas, movilidad y transporte, gestión de riesgo**.

Pues, hay que tener en cuenta que estos puntos se toman análisis a profundidad, basados en aspectos que se relacionan al estado o medio en el que se encuentran estos, los cuales pueden ser: **la economía, la situación social, la demografía** o simplemente el medio ambiente.

Al hacer un análisis profundo en el contexto urbano, se puede también determinar cuales son los **problemas físicos y sociales**, ahora al entrar al aspecto que involucra a las dinámicas de la ciudadanía, se señala a la **discriminación o inclusión** como una de las tensiones que cobra relevancia hoy en día.

Ahora bien, al referirse al aspecto físico, estos se los encuentra a través del **daño** que se hace sobre un bien público, uno de los ejemplos que se puede indicar con claridad, son a través del **vandalismo** y por ende la **inseguridad** que estos espacios pueden llegar a obtener con el paso del tiempo si no se toma decisiones que prevengan o detengan estos fenómenos que degradan a un espacio de carácter urbano.

Para entender esto, de una mejor forma, es importante tener en cuenta que un espacio público es fundamental para que trabaje la socialización entre las personas, por lo cual, los espacios públicos deben contar con aspectos que mejoren la calidad de vida de los usuarios, sin embargo, no siempre es así, y hay tensiones entre los mismos, pues la mayoría de contextos urbanos no tienen un **uso adecuado**, por lo

que al haber desorden en este, se alude a que exista **problemáticas sociales** entre la misma comunidad (Borja y Muxi, 2003), es decir, a esto se lo empieza a conocer con el tiempo, como **inclusión en el espacio público**.

Bajo esta perspectiva, los **problemas sociales** surgen con las tensiones que se dan en cada uno de estos lugares al haber desorden público, por lo cual, en la mayoría de casos, la discriminación a ciertos grupos es notoria, al **excluir** de actividades o simplemente al hacer surgir estos problemas que se efectúan con el paso del tiempo, sin embargo, la inclusión no solo se le ve desde esta perspectiva, sino al planificar un espacio público (Barrero et al., 2024).

Por lo tanto, Barrero et al., (2024), señalan que los conflictos urbanos, se dan a través, del no tomar en cuenta las **necesidades** de todos los usuarios, pues muchas de las veces, solo se toma en cuenta a las personas estándar y no a las que tienen dificultades en algunas cosas, por ejemplo, las personas **discapacitadas** son unas de ellas, los espacios públicos, no siempre se adecua a estos problemas por el mismo hecho de que a la hora de **planificar y gestionar** el uso adecuado de un espacio no se toma en cuenta estos aspectos.

Para este contexto, es esencial que se haga énfasis sobre la **accesibilidad**, y los vínculos que se crean al habitar un espacio público entre las personas y el lugar, por lo cual, es importante adecuar el espacio para el acceso abierto a todas las personas, sin importar edad, género o discapacidad, en donde en este interactúan aspectos relacionados a la movilidad y circulación de la ciudadanía (Vega, 2023).

Pues según Vega, P (2023), señala que todos los

aspectos que engloben la comodidad de todas las personas son esencial, para garantizar la accesibilidad, asimismo, hacer un lado, este tipo de marginación que se crea en relación con los usuarios que son "diferentes", o tienen cierto tipo de dificultad (Vega, 2023).

Dentro de este contexto la **movilidad urbana**, tiene correlación con los derechos humanos de la ciudadanía, de tal forma que, la discapacidad de algunas personas tiene importancia, nuevamente, a la hora de **planificar** un espacio urbano, por lo tanto, se dé acoplar estos aspectos dentro de esto, asegurando **la inclusión, seguridad, equidad e incluso la sostenibilidad** (Vega, 2023, p. 15).

Pues es importante mantener vigente este punto de **sostenibilidad**, para no afectar esta "accesibilidad" con el medio ambiente, debido a que se debe enfocar en reducir también elementos que dañan al espacio, es decir, que pueden ser contaminantes o dañinos con el entorno, por lo tanto, se debe asegurar una planificación en la ciudad que sea **sostenible** y que incluya en todas las actividades posibles a todas las personas que se encuentran en el ámbito urbano (Vega, 2023).

En relación con lo mencionado, es importante hacer hincapié sobre los derechos que tienen las personas, sobre todo los grupos vulnerables, pues hoy en día, ha tomado relevancia este tema y se toma con mayor profundidad este tipo de aspectos que sobre todo involucran a las personas discapacitadas y su relación con el espacio público, un ejemplo de este según Vega (2023), "**La Convención Americana sobre los Derechos Humanos**", tiene que ver con la discriminación y su forma de prohibir este tipo de actos que dañan dentro de un contexto social (p. 10).

Por lo tanto, es evidente que en algunos países se acoplan a las formas de poder incluir a los usuarios con diferentes discapacidades en los espacios públicos, habiendo como tal, un **diseño urbano inclusivo**, que corresponda a las necesidades de estas personas que tienen otro tipo de intereses al acceder a un lugar público (Vega, 2023).

Ahora bien, en relación a las concepciones que se tiene en función al **diseño** y que sea, sobre todo **inclusivo**, ha tomado realce en los últimos años y, asimismo, ha entrado en un debate constante, debido a que, se tiene como objetivo, el crecimiento de una ciudad, siempre y cuando, se tome aspectos a consideración que son importantes, como es el caso de la **demografía, y la expansión constante** del territorio, en relación a este crecimiento urbano que ha tenido este contexto (Áviles et al., 2025).

Asimismo, se menciona que es importante tener en cuenta aspectos relevantes que ayudan a que se fortalezca la equidad ciudadana como es el caso de analizar las **capacidades físicas, capacidades sensoriales, capacidades cognitivas**.

Que fundamentan, por qué se agrega cada elemento dentro de un espacio público, sin embargo, muchas de las veces, hay países que no toman en cuenta estos puntos importantes de inclusión y sobre todo **accesibilidad** que fortalecen este **uso adecuado** del espacio público, sin discriminación alguna (Áviles et al., 2025).

Por lo tanto, al hacer que se rompa esta barrera entre edades, género o discapacidades, es fundamental que se piense sobre las **actividades** que se realizan en estos espacios y optimizar de la mejor manera estos lugares que son de carácter público,

que aluden a la participación de la ciudadanía y que es importante que se mantenga el orden en este, para que no se den tensiones entre los habitantes locales o molestias que hagan que alguna zona urbana se degrade.

De esta forma, aparecen las **dinámicas urbanas**, que deben ser analizadas a nivel de un estudio urbano, como es el caso de utilizar: **datos bibliográficos, datos estadísticos, cartografías, datos demográficos, datos socioeconómicos**.

Todo esto en función a la población, pues estos antecedentes apoyan con el análisis y estudios de las dinámicas urbanas que se van desarrollando a través del tiempo, por lo cual, en estos se puede llegar a determinar todos los cambios y **transformaciones** significativas que se dan en una ciudad (Bernal y Fitch, 2021).

Tal es el caso, de poder detectar las **rutinas** que se dan en la vida cotidiana en torno al espacio en el que se encuentra, asimismo, las **conductas** que toman cada una de las personas, o también el impacto que tiene el **crecimiento o proliferación de áreas urbanas** en la comunidad, también se determinan todas las **actividades o acciones** que ejerce la comunidad, todo esto tomando en cuenta los vínculos que se crean y la calidad de vida que estos tienen (Bernal y Fitch, 2021).

De esta manera, la ciudad se reconoce como un producto de la **construcción social**, lo que exige adoptar una perspectiva más centrada en el ser humano. Esto implica **atender las necesidades y experiencias** cotidianas de las personas, considerando aspectos fundamentales como la comodidad, la accesibilidad y la interacción social en la planificación urbana. A su vez, es necesario promover el **desarrollo**

de ciudades caminables y accesibles, donde los ciudadanos puedan desplazarse de forma segura y confortable, ya sea a pie o en bicicleta.

Esta orientación no solo favorece la salud y el bienestar de la población, sino que también contribuye a disminuir el tráfico vehicular y la contaminación ambiental. Además, para que los entornos urbanos no solo satisfagan necesidades prácticas, sino que también reflejen las aspiraciones de sus habitantes, es esencial impulsar un proceso de diseño urbano basado en la participación activa de la comunidad

Como se venía mencionando con anterioridad, las **actividades o dinámicas** que se realicen en un espacio que se encuentre en el ámbito urbano, tiene que ver con esta construcción social, además que se analiza el por qué, de tales acciones, asimismo, se estudia los problemas que hay en su interior (Berger y Luckmann, 2001).

Pues en términos generales, todo lo que se relaciona a la vida cotidiana, va acorde a la construcción social, pues hay que tener en cuenta, que a un espacio público lo que lo hace funcional y lo que le hace cobrar **relevancia y valor**, son las mismas **personas que se vinculan** de alguna u otra forma **con el lugar**, para crear un sentido de pertenencia con el mismo (Berger y Luckmann, 2001).

Asimismo, se reconoce la relevancia de la **calle** como un **espacio social** fundamental para el adecuado funcionamiento de los sistemas urbanos. Las calles no se limitan a ser simples vías de circulación, sino que también actúan como lugares de encuentro, interacción y participación comunitaria. Cuando estas dinámicas se desarrollan de forma adecuada, promueven una **diversidad** de usos que contribuye a

hacer el sistema urbano más **dinámico y vibrante**.

La calle, entendida como parte integral del espacio público, ha ido ganando reconocimiento como el escenario principal para la interacción social, según señalan Torres, et al., (2017). En este sentido, han surgido definiciones más amplias y complejas que integran tanto aspectos sociales como físicos, considerando que la calle se percibe como una entidad social cuyo diseño responde a condiciones y contextos socioculturales específicos.

En esta misma línea de pensamiento, Arendt (2016) analiza el espacio público como un elemento fundamental para la **acción colectiva y la vida política de los ciudadanos**. Así, establece una diferenciación clara entre las esferas pública y privada, subrayando que el ámbito público constituye el escenario donde las personas se reúnen para debatir temas de interés común, expresar sus ideas y participar en actividades políticas.

Dentro de este contexto, la idea de **"pluralidad"** adquiere un papel central, aludiendo a la diversidad de perspectivas, opiniones y experiencias que **fortalecen el espacio público**. Del mismo modo, sostiene que la acción política va más allá de las decisiones institucionales, ya que implica también la participación activa y el discurso público.

Es importante tomar en cuenta, que la **movilidad urbana** tiene que ver, con este aspecto que es **la circulación en un espacio urbano**, debido a su relevancia, en relación a ser un derecho, pues todo ciudadano, debe **moverse con libertad** en todo bien público, por lo tanto, es ahí en donde aparecen las diferentes formas de poder movilizarse ya sea por algún medio o por mérito propio (Herce, 2009).

Pues, hay que ser a fin, con lo mencionado, puesto que la mayoría de infraestructuras urbanas, se adaptan a la **movilidad peatonal y móvil** de los usuarios, ya sea, a través de **equipamientos públicos, calles, aceras**, entre otros (Herce, 2009).

En la actualidad, es importante mencionar, como hay una preocupación y debate sobre la importancia que se le debe dar a la **movilidad peatonal**, debido a que cada año, el incremento de vehículos particulares, crece, haciendo que se reduzcan los espacios públicos, por lo tanto, en algunos países se opta, por realizar estrategias que ayuden a controlar, mediante la creación de equipamientos públicos, más lugares que fortalezcan este vínculo entre usuarios (Herce, 2009).

De esta forma, la movilidad urbana busca maximizar **las funciones espaciales** en función de los usuarios y este cambio que se tiene como objetivo crear con el tiempo, para que exista **el disfrute de las personas**, dentro de un ambiente que asegure la diversidad, la inclusión, pero sobre todo la seguridad de cada una de las personas que se encuentren o que conecten con el espacio (Herce, 2009).

Es relevante hacer énfasis sobre lo que se mencionó con anterioridad, y vincular estos conceptos, debido a que la movilidad peatonal, debe ser **priorizada por la sociedad**, para que se elimine los problemas actuales en la sociedad como es el caso del **tráfico** interminable en las ciudades o **la contaminación** que este genera, pues el impacto cada vez es más grande, y esto se debe a que en la mayoría de ciudades no se hace nada al respecto, pues hoy en día se prioriza la movilidad de los vehículos a comparación de las personas, que deben ser las que mayor importancia deben tener (Amando, 2000).

De tal forma, que los peatones sean el eje principal para crear la calzada en una ciudad, **priorizando su bienestar** y no el paso de los automóviles, así mismo hay casos, en la que los carros se adueñan de las mismas aceras e invaden con este bien que se hizo para un uso totalmente distinto, asimismo, hay calles que se encuentran sin la debido **señalización y es un peligro**, debido a que se corre con el riesgo de atentar con su vida al no saber el uso o por donde se debe tener precaución a la hora de cruzar estas (Amando, 2000).

Asimismo, se menciona que, al no haber una correcta señalización en este contexto, corren riesgo las personas **de la tercera edad, niños e incluso discapacitados**, y no solo al referirse a este tema, porque ahí tiene que ver los elementos que se coloquen en específico para estas personas, pues dentro de lo que tiene que tiene relación con la seguridad, se alude a la importancia **de incluir** a todos los usuarios sin excepción dentro de este ámbito (Amando, 2000).

Y se hace esto, con el fin de lograr, la inclusión de cada una de las personas para satisfacer las mismas necesidades de los usuarios, como se mencionaba nuevamente, sin importar el género, la edad, la discapacidad, entre otros (Amando, 2000).

Para profundizar en la comprensión de la **peatonalización**, es necesario remitirnos a Jane Jacobs (1961), quien propone una visión de los **sistemas urbanos** como organismos vivos y complejos. En su reflexión, destaca elementos esenciales como la importancia de las manzanas cortas y las calles activas, las cuales favorecen una mayor interacción social y estimulan la movilidad peatonal.

Asimismo, introduce el concepto de **calles activas**

como una estrategia para promover la vigilancia informal entre los ciudadanos que conforman la vida urbana. De manera más precisa, fomentar calles **dinámicas** contribuye a generar condiciones de seguridad, ya que la presencia constante de personas realizando diversas actividades fortalece una protección colectiva y espontánea entre los usuarios del espacio público.

Generalmente, se la concibe como un espacio accesible y de uso público, aunque históricamente han existido calles de carácter privado. Funcionalmente, se divide en dos zonas: una destinada al tránsito de personas y otra al de animales y vehículos, a pesar de su rol como conector, la calle también constituye un espacio autónomo con límites definidos.

En términos de escala, se ubica entre las edificaciones y áreas urbanas más amplias, como **parques, jardines y plazas**. Esta visión funcional no solo enfatiza su propósito principal, sino que también subraya la necesidad de atender a sus escalas y bordes espaciales, cruciales para su capacidad de adaptación a distintas funciones a lo largo del tiempo.

Desde esta óptica, lo que atiende con el tema de peatonalización, se entiende como la creación de condiciones que faciliten el acceso a los destinos, considerando de manera integral factores como los costos efectivos, el tiempo de traslado, las distancias recorridas, la comodidad y la confiabilidad de los medios de transporte.

Así, **la peatonalización** debería asegurar tanto la proximidad como la continuidad en los desplazamientos, promoviendo una integración fluida entre automóviles, bicicletas y peatones. El propósito final es conformar una red de **movilidad**

sostenible, continua y segura. Cabe resaltar que no debe concebirse únicamente como un instrumento urbanístico aislado, sino como una estrategia integral que abarca tanto elementos funcionales como la experiencia y seguridad del peatón, en busca de una movilidad urbana más centrada en las personas.

A partir de lo expuesto, Harvey (2013) retoma la noción de diversidad, vinculándola a los procesos de transformación urbana y al derecho a la ciudad. Señala que, en el ámbito urbanístico, la auténtica diversidad se manifiesta cuando las personas tienen la facultad y la capacidad de influir en los espacios que frecuentan y habitan. Para Harvey, esta diversidad supone un derecho colectivo orientado a reorganizar y redefinir el entorno urbano, fomentando así una inclusión diversa.

El urbanismo se presenta como una herramienta de cambio social, ya que influye en los estilos de vida de la población al asegurar la creación de entornos construidos de calidad, mediante la planificación y ordenamiento de la ciudad y sus espacios públicos (Mohand y Muñoz, 2010).

Finalmente, el espacio percibido se vincula con la experiencia diaria en el entorno físico, es decir, aquel que captamos a través de nuestros sentidos. Por tanto, resulta evidente que el espacio público constituye un espacio percibido. Calles, plazas y parques, entre otros, ejemplifican cómo estos lugares son observados, utilizados y recorridos cotidianamente. De acuerdo con la teoría expuesta, el espacio público puede entenderse desde los tres enfoques mencionados: se percibe, se concibe y se vive. No obstante, en este caso, se enfatiza su relación con el espacio vivido, donde adquiere significados que **trascienden lo físico o lo planificado, integrando valores sociales, culturales y ambientales**

en la vida comunitaria. Así, el espacio público vivido puede analizarse desde una perspectiva sociológica, considerando comportamientos y emociones.

Considerar la teoría propuesta por Lefebvre permite comprender mejor el espacio público y facilita la formulación de propuestas para mejorar su diseño urbano, de modo que se garantice mayor seguridad y confort para los usuarios. El diseño urbano, en este sentido, se entiende como un saber interdisciplinario que abarca tanto aspectos prácticos como teóricos. En el ámbito práctico, resulta fundamental integrar factores funcionales y estéticos en la configuración del espacio, mientras que, desde el aspecto teórico, es posible aplicar y analizar principios de diseño (Brandão, 2014).

MARCO LEGAL

El diseño urbano inclusivo y la movilidad peatonal, debido a la abundante presencia de flujo peatonal, las dinámicas sociales y el componente ecológico propio de cada sitio. Por esta razón, cualquier intervención o planificación debe llevarse a cabo respetando y siguiendo los lineamientos, normativas y leyes vigentes a nivel local, regional, nacional e incluso internacional que buscan garantizar el acceso universal al espacio público y promover entornos urbanos seguros, accesibles y sostenibles para todos los ciudadanos, especialmente para personas con discapacidad, adultos mayores, niños y otros grupos vulnerables.

Estas regulaciones buscan las bases jurídicas que respaldan la necesidad de crear entornos accesibles, seguros y ordenados para los peatones. Además, se consideran tanto los lineamientos actuales como los anteriores, ya que todos influyen en el tratamiento adecuado de estos lugares, basándose en referencias

normativas establecidas.

Al tomar en cuenta la **Constitución de la República del Ecuador (2008), última reforma (2024)** se establece en el:

Art. 3. Establece como deberes primordiales del Estado garantizar sin discriminación alguna el ejercicio de los derechos y promover el bien común.

Art. 11. Prohíbe toda forma de discriminación, incluyendo por razones de discapacidad.

Art. 66. Reconoce el derecho a un hábitat seguro y saludable, que incluya condiciones adecuadas de movilidad peatonal para todos los habitantes.

Art. 275. Plantean la construcción de un modelo de desarrollo sostenible que priorice la calidad de vida y garantice ciudades inclusivas.

Los artículos mencionados abordan la importancia para la construcción de espacios urbanos inclusivos y sostenibles, enfocándose en su uso adecuado, reconociendo el derecho de los ciudadanos a vivir en un hábitat seguro y saludable, con adecuada movilidad peatonal (Asamblea Nacional Del Ecuador, 2008).

A nivel internacional, la **Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la ONU (2006)** ratificada por el Ecuador en el (2008), impone el deber de garantizar la accesibilidad al entorno físico, el transporte y la información en igualdad de condiciones (Organización de las Naciones Unidas, 2006).

En cuanto a la **Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible**, a través del **Objetivo 11**, impulsa la construcción de ciudades inclusivas y sostenibles, reafirmando la necesidad de fomentar entornos caminables y seguros (Organización de las Naciones Unidas, 2015).

Complementariamente, existen normativas técnicas como la **Norma INEN 2247:2013 y la Norma Técnica de Accesibilidad Universal del MIDUVI**, que establecen lineamientos específicos para el diseño de espacios públicos accesibles, definiendo parámetros como dimensiones de aceras, pendientes máximas de rampas, superficies antideslizantes y mobiliario urbano adecuado. Por lo tanto, la aplicación de estas normas es fundamental para lograr un verdadero diseño urbano inclusivo en Pelileo.

También se considera la **Ley Orgánica de Discapacidades (2012)**, vigente al (2025) en sus artículos determina que el

Art. 22. Establece que los gobiernos autónomos descentralizados deben garantizar la accesibilidad en todos los espacios públicos y privados de uso colectivo.

Art. 63. Dispone que toda infraestructura debe cumplir con normas de accesibilidad, asegurando así la movilidad segura de peatones, en especial de personas con discapacidad (MIDUVI, 2012).

Además, se considera al **Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD)**, en su artículo expresa que el

Art. 54. Corresponde a los municipios planificar, construir y mantener la infraestructura física,

asegurando su accesibilidad y adaptabilidad todos

Art. 264. Señala la responsabilidad de fomentar un desarrollo urbano sostenible que contemple la inclusión de peatones en el diseño de las ciudades (COOTAD, 2010).

De igual importancia, la **Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial**, en su artículo dice que el

Art. 2. La prioridad del peatón dentro de la jerarquía de movilidad.

Art. 206. Señala la obligación de adecuar la infraestructura vial para proteger a los usuarios más vulnerables. (Ministerio de Transporte, 2020) En este contexto, el mejoramiento de aceras, rampas, señalización y cruces peatonales se convierte en una acción imprescindible para garantizar la seguridad y accesibilidad de los habitantes y visitantes del centro de Pelileo.

Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS)

Esta ley proporciona el marco jurídico para el **PUGS** y el **PDOT**, y entre sus principios destaca:

El derecho a la ciudad, entendido como el uso equitativo y democrático del espacio urbano.

La planificación integral y participativa del territorio.

La función social y ambiental de la propiedad.

El **PUGS** establece la regulación del uso del suelo urbano y rural, con el fin de garantizar un desarrollo

territorial ordenado y sostenible (PUGS, 2022). Respecto a la movilidad peatonal inclusiva, el PUGS contempla: 2024).

Jerarquización vial y espacio público: Prioriza al peatón como actor central del espacio urbano, especialmente en el centro cantonal, promoviendo calles completas, zonas de coexistencia y mejoramiento de veredas.

Accesibilidad universal: Obliga al diseño de infraestructura sin barreras arquitectónicas, adaptada a personas con discapacidad, adultos mayores y demás grupos de atención prioritaria.

Normas para la calidad del espacio urbano: Exige el cumplimiento de criterios de seguridad, confort, continuidad, señalización y conectividad en el diseño de vías y zonas peatonales.

Uso mixto del suelo: Fomenta la mezcla de usos residenciales, comerciales y de servicios en zonas centrales, favoreciendo recorridos cortos, caminabilidad y reducción del uso del vehículo particular.

Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) de Pelileo

Consolidar un modelo de ciudad compacta, accesible e inclusiva.

Desarrollar infraestructura de movilidad sostenible que priorice al peatón, la bicicleta y el transporte público.

Promover una ciudad segura y equitativa mediante el rediseño de espacios públicos y vías urbanas (PDOT,

Finalmente, en cuanto al espacio público urbano de Pelileo, si bien su uso no presenta restricciones, este carece de un diseño inclusivo apropiado para personas con discapacidad. Por esta razón, algunas de las políticas impulsadas a nivel cantonal buscan fomentar el acceso universal a estos espacios, así como desarrollar iniciativas orientadas a regular y reestructurar el espacio público, con el objetivo de mejorar la accesibilidad para toda la población.

Figura O6.
Zona céntrica de Pelileo



Fuente. Fotografía publicada por EESSA (2023)



CAPÍTULO 3

CAPÍTULO 3

DISEÑO METODOLÓGICO

El estudio se desarrollo en base al diseño metodológico que se puede observar de manera resumida en la figura O7.

LÍNEA Y SUB LÍNEA

La investigación se enmarca dentro de la Línea 1 de Sistemas Territoriales (EUT, Estudios Urbanos Territoriales), la cual se centra en el análisis del territorio y su relación con la naturaleza y los asentamientos humanos, abordándolo desde una perspectiva microescala. Esta línea orienta el estudio hacia la comprensión y análisis de la estructura del tejido urbano a nivel barrial y sectorial.

A su vez, se articula con la sub línea en planificación, manejo y gestión de territorios rurales y urbanos.

ENFOQUE METODOLÓGICO

Esta investigación adopta un enfoque cualitativo que, según Bonilla y Rodríguez (1995) tiene como

objetivo comprender la realidad social desde la perspectiva de las personas involucradas, es decir, a partir de la manera en que cada individuo interpreta su propio entorno. Este enfoque requiere una interacción directa con los participantes, ya que busca comprender su visión del mundo en relación con su calidad de vida y condiciones particulares.

En consecuencia, el estudio se desarrolla bajo esta metodología cualitativa con el fin de analizar las dinámicas sociales, describiéndolas, investigándolas y entendiéndolas a partir de los conocimientos, necesidades, relaciones y percepciones de los diferentes actores involucrados. Esto facilita una comprensión más precisa de cómo se construye socialmente el espacio público en Pelileo.

ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN

En esta investigación se adopta un enfoque cualitativo con un alcance exploratorio, el cual se sitúa en la etapa inicial del proceso investigativo y cumple un rol clave al permitir una comprensión más profunda del tema analizado. Este enfoque posibilita no solo la

recolección de información fundamental para el desarrollo del estudio, sino también la exploración de las dinámicas sociales que ocurren en los espacios peatonales (Sampieri & Torres, 2018).

La combinación del enfoque exploratorio y descriptivo tiene como finalidad analizar la complejidad de las interacciones sociales y su relación con los usuarios cotidianos de estos espacios. Este análisis permitirá identificar y comprender las necesidades y problemáticas que enfrentan los transeúntes, en este contexto, la investigación se posiciona como un medio para proponer soluciones de diseño eficientes que aborden de manera efectiva las inquietudes y desafíos identificados.

Cabe resaltar que esta metodología no solo enriquecerá el conocimiento sobre las interacciones en el entorno peatonal, sino que también facilitará la elaboración de propuestas sustentadas en la realidad observada (Sabino, 2008). El propósito final es generar intervenciones que mejoren la experiencia de quienes transitan por estos espacios, abordando de manera adecuada los desafíos detectados y asegurando la utilidad y aplicabilidad de los resultados obtenidos (Cortés y León, 2004).

MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

El objetivo principal de esta investigación es analizar la peatonalización de los actores urbanos, así como analizar las dinámicas sociales y de movilidad en la vida cotidiana. Para abordar este tema, se utilizarán dos enfoques de investigación: el de campo y el documental (Rodríguez y Sacristán, 2012).

La investigación de campo, según Arias (2012) consiste en la observación directa y la recolección de

datos en los lugares donde ocurren ciertos fenómenos, lo que permite una comprensión más profunda de la realidad social en esos espacios. Por esta razón, esta investigación empleará este enfoque para entender mejor a los peatones en la zona céntrica de Peñileo.

Por otro lado, la investigación documental resalta la relevancia de utilizar datos ya existentes para analizarlos y obtener conclusiones sin necesidad de interactuar directamente con los sujetos de estudio (Martínez, 2012). Así, este enfoque ayudará a complementar la información sobre la peatonalización en el caso específico que se estudia.

MUESTRA

Se denomina muestra a un conjunto seleccionado de una población, cuyo objetivo es identificar alguna característica o aspecto de dicha población (Asti, 2015).

En esta investigación, la muestra está compuesta por actores urbanos que concurren, residen o transitan por el espacio público de Peñileo, específicamente en el eje vial de estudio. La muestra 1 incluye actores urbanos concurrentes que residen o simplemente pasan por el espacio público de Peñileo, en particular en el eje vial en estudio en los tres tramos analizados. Por otro lado, la muestra 2 está formada por arquitectos urbanistas, esta selección intencionada de expertos proporcionará datos esenciales que enriquecerán la comprensión de la zona céntrica de Peñileo. La combinación de las perspectivas de los usuarios cotidianos y la experiencia de los profesionales urbanistas facilitará la creación de estrategias de peatonalización que se ajusten adecuadamente a las necesidades y dinámicas de los actores urbanos.

TÉCNICA DE MUESTREO

En resumen, en esta investigación cualitativa se utiliza la técnica de muestreo no probabilístico para seleccionar al grupo de personas que serán estudiadas (Guadalupe, 2017). Este tipo de muestreo se basa en el juicio personal del investigador, quien elige a los actores que forman parte de las muestras deseadas.

En el marco de la investigación cualitativa, el muestreo no probabilístico se orienta a la selección de personas que frecuentan activamente la zona central. Esta estrategia busca obtener una visión precisa y profunda de las distintas actividades que los individuos desarrollan en su vida cotidiana dentro de este entorno. Para ello, se aplicará un primer tipo de muestreo casual, que permitirá identificar y seleccionar aleatoriamente a personas que

interactúan frecuentemente en el casco central, y un segundo tipo dirigido específicamente a los docentes.

La inclusión de personas involucradas que participan en diversas actividades será fundamental para obtener información relevante sobre el espacio en cuestión. La metodología de muestreo se utilizará una triangulación de datos para la movilidad peatonal una herramienta que facilita indicar las estrategias para el caso de estudio.

La recolección de datos se efectuó durante tres jornadas, coincidiendo con el periodo total de la investigación, a lo largo del eje vial analizado (lunes, miércoles y viernes).

Figura O7.

Diseño metodológico



TÉCNICAS DE RECOPIACIÓN DE INSTRUMENTOS.

El estudio emplea diversas técnicas e instrumentos para la recopilación y el procesamiento de datos, las cuales se presentan de forma resumida en la figura.

TÉCNICAS DE RECOPIACIÓN Y PROCESAMIENTO DE DATOS

Identificar las dinámicas sociales del área de estudio a través de la observación directa y la realización de entrevistas.

TÉCNICA DE RECOPIACIÓN DE DATOS: OBSERVACIÓN.

Según la perspectiva de Reyes y Carmona (2020) la observación se entiende como un proceso minucioso que requiere registrar detalladamente las conductas y acciones de los individuos dentro de un contexto determinado. Este método tiene como propósito principal identificar y analizar los diferentes patrones de interacción, así como los componentes propios del espacio observado. Su aplicación se centra en evaluar la manera en que los actores urbanos interactúan tanto entre ellos como con el entorno físico.

En este contexto, la observación desempeña un rol fundamental al facilitar un análisis detallado de las conductas de los peatones en el área de estudio. Su propósito principal es registrar de forma sistemática una variedad de expresiones no verbales, gestos y otras formas de comportamiento que aporten información relevante sobre las acciones de los transeúntes. Este enfoque integral no solo pretende captar las interacciones entre los usuarios, sino también comprender cómo estas se relacionan con las condiciones físicas y funcionales del entorno que los rodea.

La observación, en tanto método, se establece como una herramienta valiosa para analizar en profundidad los matices y complejidades de las interacciones humanas en los espacios públicos. A través de la interpretación detallada de los comportamientos visibles, es posible alcanzar una comprensión más profunda y precisa de las dinámicas sociales presentes, lo cual resulta fundamental para orientar adecuadamente futuras intervenciones de diseño urbano y optimizar la experiencia peatonal en el área de estudio.

FICHA DE OBSERVACIÓN.

La ficha de observación como instrumento de recolección de datos aportará significativamente al permitir un análisis directo, detallado y sistemático de las condiciones actuales de la movilidad peatonal en la zona céntrica de Pelileo. A través de este instrumento, se podrá identificar de forma empírica las barreras físicas, deficiencias en infraestructura, comportamientos de los usuarios y niveles de accesibilidad, proporcionando una base objetiva para el diagnóstico urbano de Díaz (2018) esta información será clave para sustentar las estrategias de diseño urbano inclusivo, ya que permite vincular las necesidades reales del entorno con soluciones específicas que promuevan espacios seguros, accesibles y funcionales para todos los ciudadanos.

ENTREVISTA ACTORES URBANOS.

La construcción de un guion de entrevistas constituye una herramienta estratégica que permite obtener información precisa mediante el diálogo con distintos actores urbanos. Según lo expuesto por Folgueiras (2016) esta herramienta cumple un rol clave al ofrecer una estructura ordenada para la formulación de preguntas, lo que no solo facilita el

proceso de recolección de datos, sino que también asegura un desarrollo coherente de la entrevista, favoreciendo una mejor comprensión de los aspectos fundamentales de la investigación.

La entrevista se enfocará en los actores urbanos, quienes son una fuente valiosa y genuina de experiencias sobre la interacción cotidiana con esos espacios. Este enfoque nos permitirá profundizar en sus percepciones, necesidades y dinámicas en relación con los entornos peatonales.

GUIÓN DE ENTREVISTA ACTORES URBANOS.

El guion de entrevista es una herramienta que se organiza en tres secciones: los datos de identificación de la entrevista, los datos del entrevistado y un conjunto de preguntas, es decir, el banco de preguntas que se plantearán para obtener la información deseada (Folgueiras, 2016). En este caso, el guion es de tipo semiestructurado, con un enfoque abierto y flexible.

En el desarrollo de este guion, se busca no solo la adaptabilidad a diferentes tipos de actores urbanos, sino también una orientación precisa para obtener datos cruciales. La formulación estratégica de preguntas específicas en el guion se considera un medio eficiente para asegurar la recopilación de información relevante y detallada, lo que contribuirá a la solidez y profundidad del estudio.

ENTREVISTA A EXPERTOS URBANISTAS.

Las entrevistas, al funcionar como una guía estructurada, facilita la exploración de las perspectivas individuales de los actores urbanos. Siguiendo las pautas de Folgueiras (2016) se destaca la importancia de establecer una secuencia lógica de preguntas que no solo simplifique la recolección de datos,

sino que también ofrezca una base sólida para el análisis posterior. Este enfoque intencionado ayuda a maximizar el valor y la relevancia de la información recogida, garantizando que las entrevistas sean un medio eficaz para obtener percepciones y perspectivas significativas en el contexto de la investigación

GUIÓN DE ENTREVISTA A EXPERTOS URBANISTAS.

La entrevista se enfocará en profesionales del ámbito de la planificación y diseño urbano. La inclusión de este grupo de expertos añadirá una dimensión valiosa al proyecto al ofrecer perspectivas informadas y técnicas sobre la concepción, planificación y diseño de espacios peatonales desde un enfoque más global y especializado.

Será un instrumento clave para recopilar información cualitativa fundamentada en la experiencia y conocimientos especializados en diseño urbano y movilidad peatonal (Cadena et al., 2017). A través de estas entrevistas, se podrá obtener criterios técnicos, enfoques teóricos y recomendaciones prácticas que enriquecerán el análisis de la problemática urbana en Pelileo. Este insumo aportará una visión profesional sobre la aplicación del diseño urbano inclusivo, validará o contrastará los hallazgos obtenidos mediante la observación y fortalecerá la fundamentación de las propuestas planteadas, asegurando que estén alineadas con las buenas prácticas y normativas vigentes.

TÉCNICA DE RECOPIACIÓN DE DATOS: DOCUMENTAL

Se trata de un recurso utilizado para recopilar y documentar de forma específica la información pertinente extraída de libros o artículos que puedan ser de utilidad para la investigación (Rodríguez,

2011). En este contexto, permite organizar los datos relevantes en torno a ejes temáticos vinculados a la producción del espacio público desde una perspectiva contemporánea, con el objetivo de establecer bases sólidas que respalden el desarrollo de la investigación.

FICHA DOCUMENTAL

La ficha documental como instrumento de recopilación de datos aportará al permitir el análisis organizado y sistemático de fuentes bibliográficas, normativas, planes de desarrollo, y documentos técnicos relevantes sobre diseño urbano inclusivo y movilidad peatonal (Tancará, 1993). Este instrumento facilitará la extracción de información como la identificación de lineamientos, antecedentes y experiencias aplicables al caso de estudio en Pelileo. De este modo, contribuirá a fortalecer la base conceptual y normativa de la propuesta, asegurando que esté fundamentada en evidencia previa y alineada con políticas de planificación urbana sostenibles e inclusivas.

TRIANGULACIÓN DE DATOS

Implica el uso de diversas fuentes de información para el análisis de un fenómeno. En este caso, se investigan los ejes temáticos relevantes para desarrollar estrategias contemporáneas basadas en las transiciones observadas en el espacio público de Pelileo, específicamente en el eje vial de movilidad peatonal del estudio.

Figura 08.
Técnicas, instrumentos y procesamiento de datos.

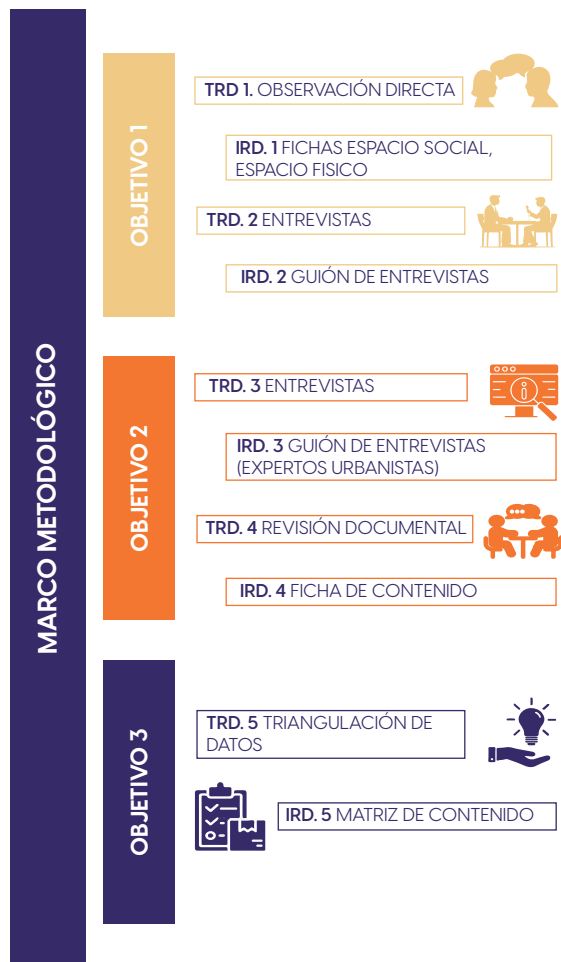


Figura O9.
Pelileo "Parque 5 de agosto"



Fuente: Fotografía publicada por El Heraldo (2023)



CAPÍTULO 4

CAPÍTULO 4

RESULTADOS DEL OBJETIVO 1

Diagnosticar el estado actual de intervención de las calles Quis Quis y Velasco Ibarra relacionado en la movilidad peatonal mediante observación y entrevistas.

FIHAS DE OBSERVACION Y ENTREVISTAS

Para el desarrollo del primer objetivo, se utilizaron fichas de observación como herramientas para identificar el estado actual, las necesidades y las dinámicas espaciales en la calle Quis Quis y Velasco Ibarra. Estas fichas tienen como propósito destacar eventos cotidianos que proporcionen indicios sobre las necesidades espaciales de los actores urbanos.

La ejecución de las fichas implicó una investigación de campo que permitió recolectar la información necesaria, la cual se reflejó en dichos instrumentos (ver tabla O2). Para lograr una recolección más efectiva y precisa, se elaboró una ficha para cada cuadra de las dos calles, identificando cada una, mediante

fotografías.

Estas fichas revelaron el incumplimiento de ciertos indicadores y parámetros, mostrando las deficiencias y carencias del espacio público analizado.

Además, se llevaron a cabo entrevistas con actores urbanos que frecuentan las calles mencionadas, con el fin de obtener información directa sobre sus opiniones y necesidades (ver tabla O2, O3, O4, O5, O6, O7, O8).

Para ello, se realizó una visita de campo que facilitó la interacción con usuarios dispuestos a participar en las entrevistas, abarcando toda el área de estudio. Se llevó a cabo una recolección de información sobre las vías y aceras de las calles, así como sobre los diversos elementos presentes en el espacio público.

UBICACIÓN DEL CASO DE ESTUDIO

Se localiza en Ecuador, en la provincia de Tungurahua, dentro del cantón San Pedro de Pelileo, en la calle Quis Quis y Velasco Ibarra. Es una zona de uso mixto, comercial y residencial.

Figura 10.
Mapa de localización de problemáticas tramo I.

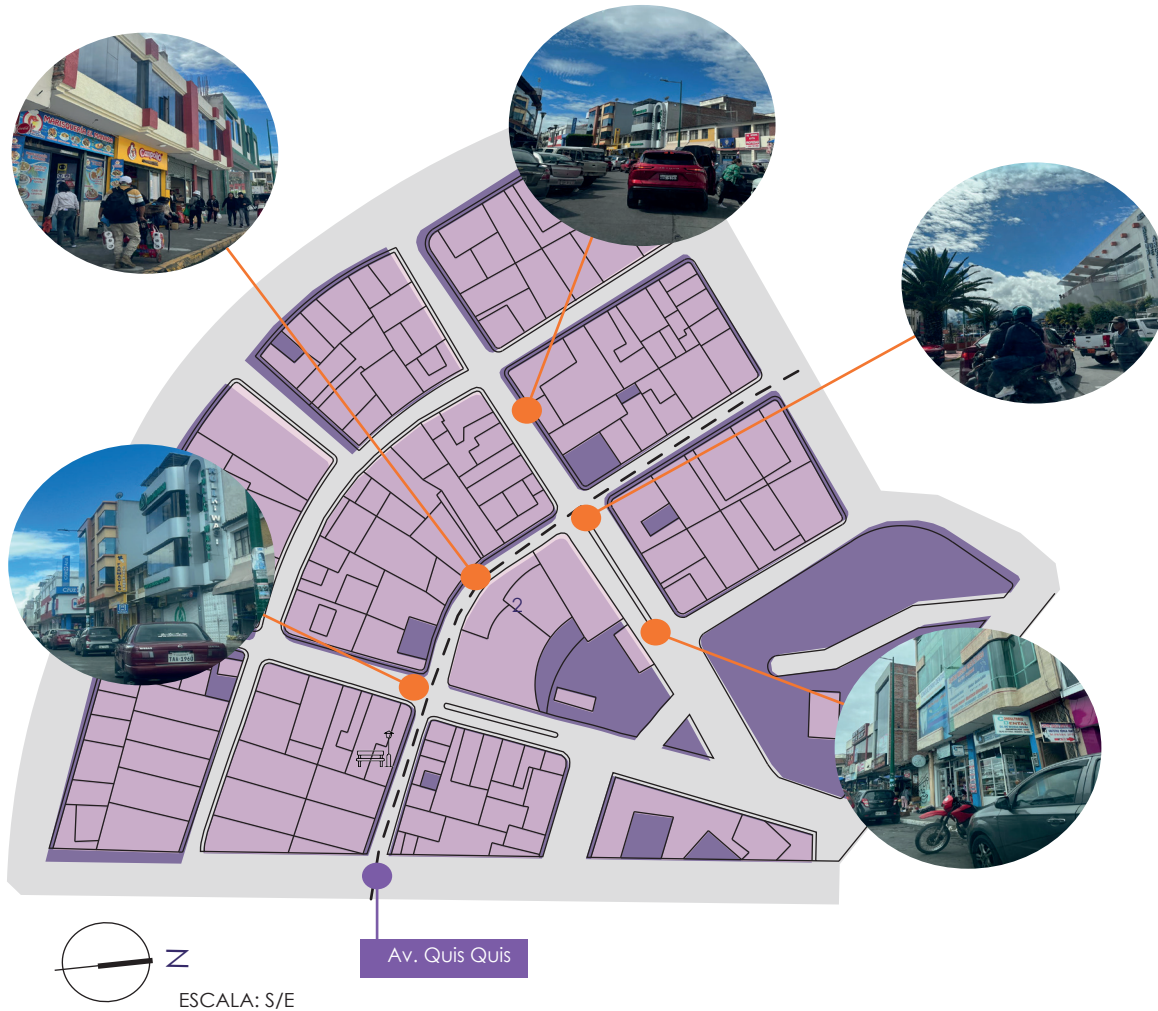


Figura 11.

Mapa de localización de problemáticas tramo 2.



Figura 11.
Mapa de localización de problemáticas tramo 3.

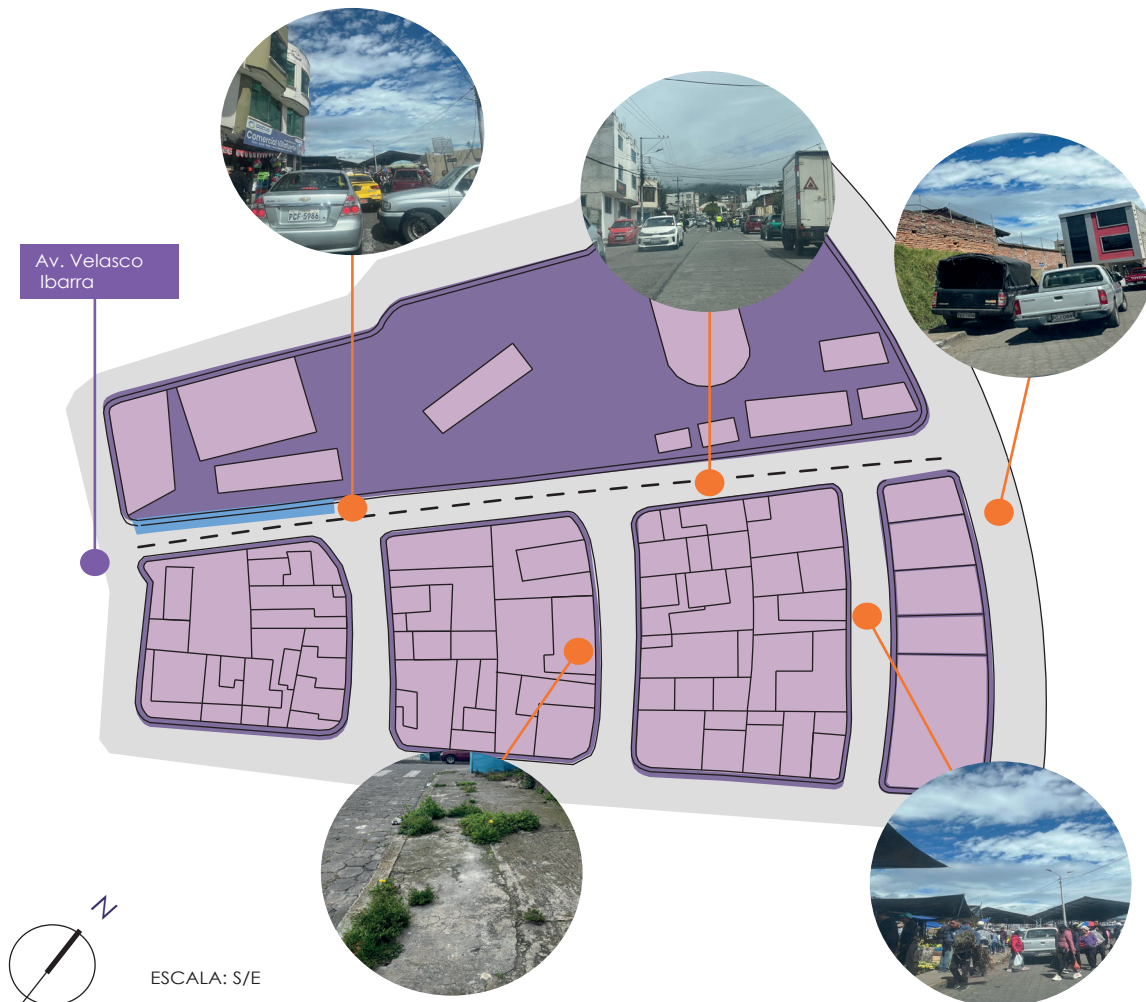


Tabla O2.

Observación - Espacio social tramo I

UNIVERSIDAD INDOAMERICA					
FICHA DE OBSERVACIÓN-ESPACIO SOCIAL					
E S P E C I F I C A C I O N E S	Día y Hora	Fotografías			Ubicación
	Sabado 24/25/2025 - 09am				
	Descripción				
	Se observa las dinámicas que ocurren a lo largo del tramo I que cuenta con de recorrido 221m				
D I M E N S I O N E S	Físico espacial		Social		Fotografías
		Cumple	No cumple	Actividades económicas	
	Accesibilidad Universal		X	Tiendas	
	Accesibilidad peatonal	X		Farmacia	
	Vías			Panadería	
	Volumen verde	X	X	Coop. Ahorros	
	Aceras			Venta de comida	
	Parterre	X	X	Librería	
	Alumbrado Público			Venta informales	
	Señalización		X	Frigorífico	
	Clasificación del suelo				Fotografías
	Uso residencial		Deportivas	Culturales	
	Uso comercial	X	No se observa actividades deportivas	Se observa actividades culturales fuera del mercado con música folklórica.	
	Uso mixto	X			
	Uso industrial				
Uso Recreativo					
Actividades recreativas o de ocio		Observaciones			
Caminar		Se observa flujo vehicular, comercio informal en aceras, no existe una señaletica adecuada.			
Degustaciones					
Compras					
Escuchar a músicos					
Ambiental		Cultural			
	Si	No	Apropiación	Identidad	
Ruido	X		La falta de apropiación se manifiesta en el descuido del espacio que ocupan y en la acumulación de basura en las calles.	Se evidencia la presencia del Mercado Republica de Argentina	
Aire contaminado	X				
Presencia de basura	X				

Registro Etnográfico

OBSERVACIONES



Análisis

Se evidencia la presencia de diversas problemáticas que afectan su funcionalidad y seguridad. La acumulación de basura en las vías dificultando la circulación y generando un ambiente poco higiénico. Además, la presencia de personas alcohólicas durmiendo en las veredas crea una sensación de inseguridad y puede intimidar a los transeúntes. Por otro lado, el comercio informal en las aceras obstruye el paso, complicando aún más la movilidad de los peatones. A esto se suma la falta de semáforos, lo que incrementa el riesgo de accidentes y hace que las calles sean aún más peligrosas para quienes transitan.

Tabla O3.

Observación - Espacio social tramo 2

UNIVERSIDAD INDOAMERICA				
FICHA DE OBSERVACIÓN-ESPACIO SOCIAL				
E S P E C I F I C A C I O N E S	Día y Hora		Fotografías	
	Viernes 30/05/2025 - 12 pm			
D I M E N S I O N E S	Descripción		Ubicación	
	Se observa las dinámicas que ocurren a lo largo del tramo 2 que cuenta con de recorrido 166m			
D I M E N S I O N E S	Físico espacial		Social	
	Cumple		No cumple	
	Accesibilidad Universal		X	
	Accesibilidad peatonal		X	
	Vías		X	
	Volumen verde		X	
	Aceras		X	
	Parterre		X	
	Alumbrado Público		X	
	Señalización		X	
Actividades económicas		Fotografías		
Heladería				
Centro de Belleza				
Ceyber				
Coop. Ahorros				
Cosmetiquería				
Florería				
Venta informales				
Taller de muebles				
Clasificación del suelo				
Uso residencial				
Uso comercial		No se observa actividades deportivas		
Uso mixto		Se observan diversas actividades culturales que reflejan la identidad y tradiciones de la comunidad local, presentaciones artísticas		
Uso industrial				
Uso Recreativo				
Actividades recreativas o de ocio		Observaciones		
Espera de sus hijos afuera de la institución		Se identifican paradas de taxis ubicadas de manera desordenada que obstaculizan gran parte de la cuadra, interfiriendo con el tránsito		
Degustaciones				
Compras				
Retirar dinero del cajero automático				
Ambiental		Cultural		
Si		No		
Ruido		X		
Aire contaminado		X		
Presencia de basura		X		
Apropiación		Identidad		
Se refleja la ausencia de mantenimiento, la presencia de basura, el deterioro del mobiliario urbano		Se evidencia la presencia de la escuela Gabriela Mistral		

Registro Etnográfico

O
B
S
E
R
V
A
C
I
O
N
E
S



Peatones reunidos en las aceras



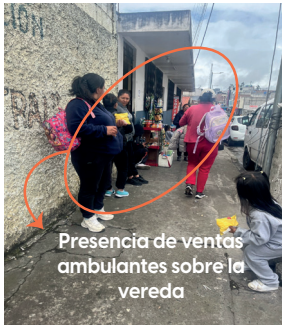
Uso inapropiado de aceras como zona de parques



Comerciantes informales instalados en el espacio peatonal



Residuos visibles en las zonas adyacentes a la escuela



Presencia de ventas ambulantes sobre la vereda



Mobiliario urbano destinado al descanso en estado de deterioro



Familiares concentrados a la hora de salida escolar

Postes delineadores en mal estado



Obreros realizando trabajos en la acera peatonal

Motociclistas invadiendo zonas destinadas al peatón

Análisis

En el tramo 2 se evidencian diversas problemáticas relacionadas con la infraestructura y la movilidad urbana. Entre las principales deficiencias se encuentra la inexistencia de aceras adecuadas, lo que obliga a los peatones (estudiantes, docentes, familias) a circular por la calzada, exponiéndolos a situaciones de riesgo. A esto se suma el mal estacionamiento de vehículos, que reduce aún más el espacio vial disponible y genera congestión. La ausencia de semáforos y de una señalización clara agrava los conflictos entre el tráfico vehicular y peatonal, dificultando el orden y la seguridad. Además, la vía es notablemente estrecha y no responde a la demanda actual de circulación, lo que se ve agravado por la presencia de vehículos pertenecientes a cooperativas de transporte que obstaculizan gran parte de la cuadra.

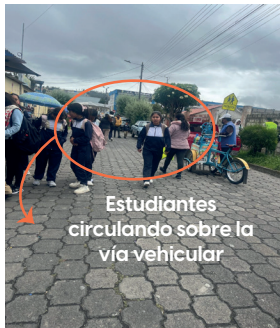
Tabla O4.

Observación - Espacio social tramo 3.

UNIVERSIDAD INDOAMERICA					
FICHA DE OBSERVACIÓN-ESPACIO SOCIAL					
E S P E C I F I C A C I O N E S	Día y Hora	Fotografías		Ubicación	
	Viernes 30/05/2025 - 12 pm				
	Descripción				
	Se observa las dinámicas que ocurren a lo largo del tramo 2 que cuenta con de recorrido 166m				
D I M E N S I O N E S	Físico espacial		Social		
		Cumple	No cumple	Actividades económicas	
	Accesibilidad Universal		X	Venta de productos agrícolas	
	Accesibilidad peatonal	X		Tiendas	
	Vías		X	Panadería	
	Volumen verde		X	Auto Lavado	
	Aceras		X	Librería	
	Parterre		X	Hotel	
	Alumbrado Público		X	Venta informales	
	Señalización	X		Electrónica center	
	Clasificación del suelo		Fotografías		
	Uso residencial	X	No se observa actividades deportivas	Culturales	
	Uso comercial	X			
	Uso mixto	X			
	Uso industrial				
Uso Recreativo	X				
Actividades recreativas o de ocio		Observaciones			
Presencia de padres en los alrededores de la institución durante la salida estudiantil		Se identifican paradas de taxis ubicadas de manera desordenada que obstaculizan gran parte de la cuadra, interfiriendo con el tránsito			
Compras					
Caminar					
Ambiental		Cultural			
	Si	No	Apropiación	Identidad	
Ruido	X		Uso inadecuado, evidenciando una clara prioridad hacia la circulación vehicular y no al peatón.	Se evidencia la presencia de la escuela Domingo Faustino Sarmiento	
Aire contaminado	X				
Presencia de basura	X				

Registro Etnográfico

OBSERVACIONES



Análisis

Se identifica en el tramo 3 una alta concentración de establecimientos comerciales de diversa índole, en su mayoría en funcionamiento. El uso del suelo en esta área es de carácter mixto, dado que las edificaciones combinan funciones residenciales con actividades comerciales. Es frecuente observar a personas caminando por la vía vehicular debido a la ausencia o deficiencia de aceras, lo cual pone en riesgo su seguridad. Asimismo, se registra la presencia de padres de familia que esperan a sus hijos en los exteriores de la institución educativa, generando aglomeraciones en el entorno inmediato sin contar con espacios adecuados para tal fin. A esto se suma la falta de infraestructura para la correcta disposición de residuos, ya que no se evidencian eco tachos ni sistemas visibles de recolección diferenciada, lo que contribuye al deterioro ambiental del área.

Tabla O5.
Observación - Espacio físico

APLICADO EN EL ESPACIO FÍSICO - CENTRO DE PELILEO		TRAMOS	ANÁLISIS
<p>TRAMOS SELECCIONADOS PARA EL ANÁLISIS</p>		<p>TRAMO 3</p>	<p>Tramo 3, la interacción entre niños pequeños, vehículos en movimiento y veredas insuficientes representa un peligro evidente, ya que no existen medidas de seguridad que garanticen una movilidad ordenada. La ausencia de señalización escolar, reductores de velocidad o personal de control de tránsito.</p>
		<p>TRAMO 2</p>	<p>Tramo 2, derivadas principalmente de las condiciones físicas del espacio urbano y del uso inadecuado de la vía pública. Este tramo se caracteriza por la presencia de un centro educativo, lo cual incrementa significativamente el tránsito peatonal, especialmente en las horas de entrada y salida de clases.</p>
<p>Aspectos que se toman en cuenta para el análisis</p>			
<p>SEÑALETICA</p>	<p>COMERCIO FORMAL</p>	<p>MOBILIARIO URBANO</p>	
<p>COMERCIO INFORMAL</p>	<p>TRÁFICO VEHICULAR</p>	<p>PARQUEADEROS</p>	
		<p>TRAMO 1</p>	<p>Tramo 1, en el cual se ubica el Mercado Central de Pelileo, un nodo fundamental para la economía local y el abastecimiento diario de la población. Este equipamiento urbano genera un constante flujo peatonal durante gran parte del día, especialmente en horas pico (mañanas y mediodía).</p>

Tabla O6.
Observación - Espacio físico tramo 1.

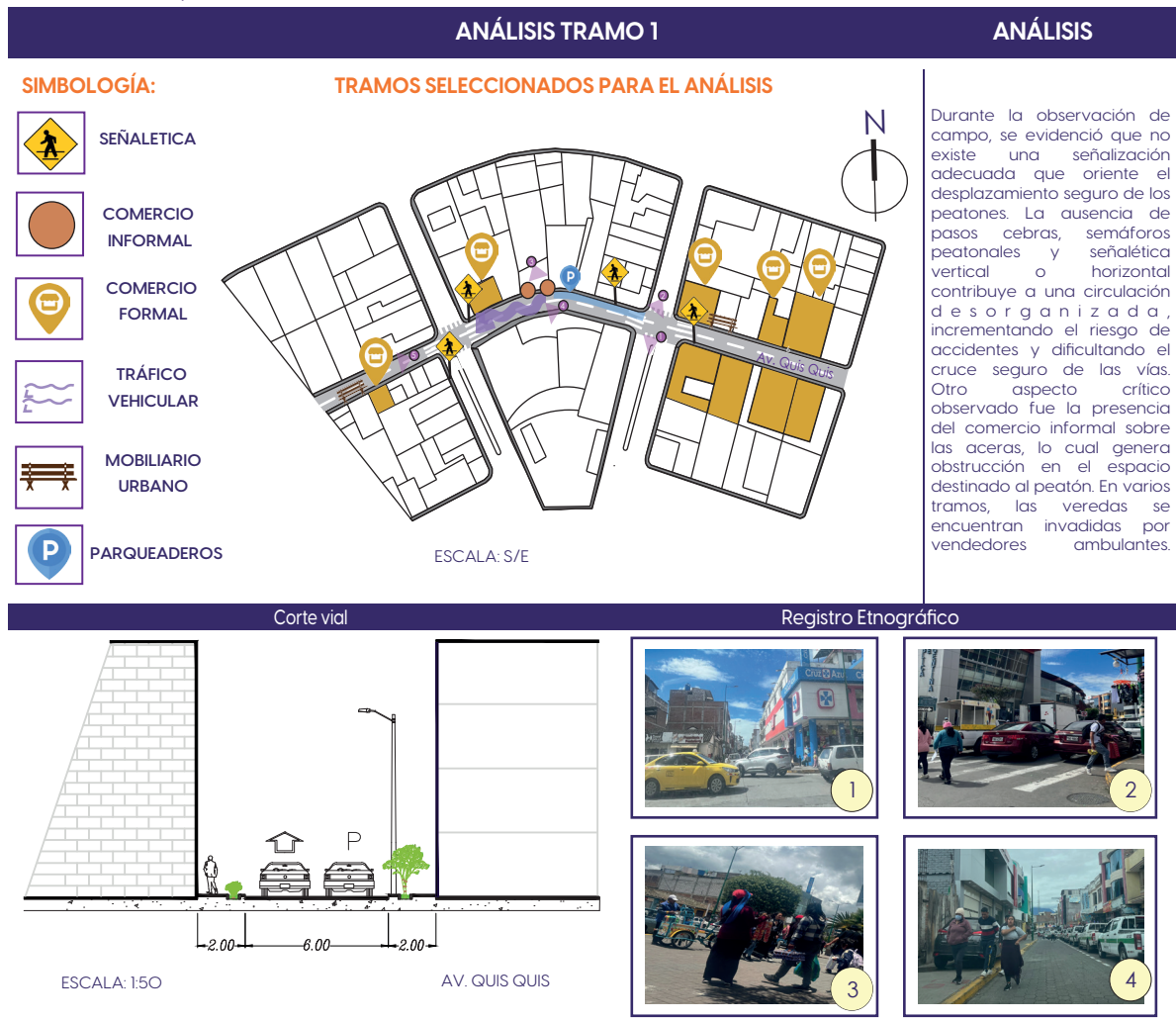


Tabla O7.
Observación - Espacio físico tramo 2.

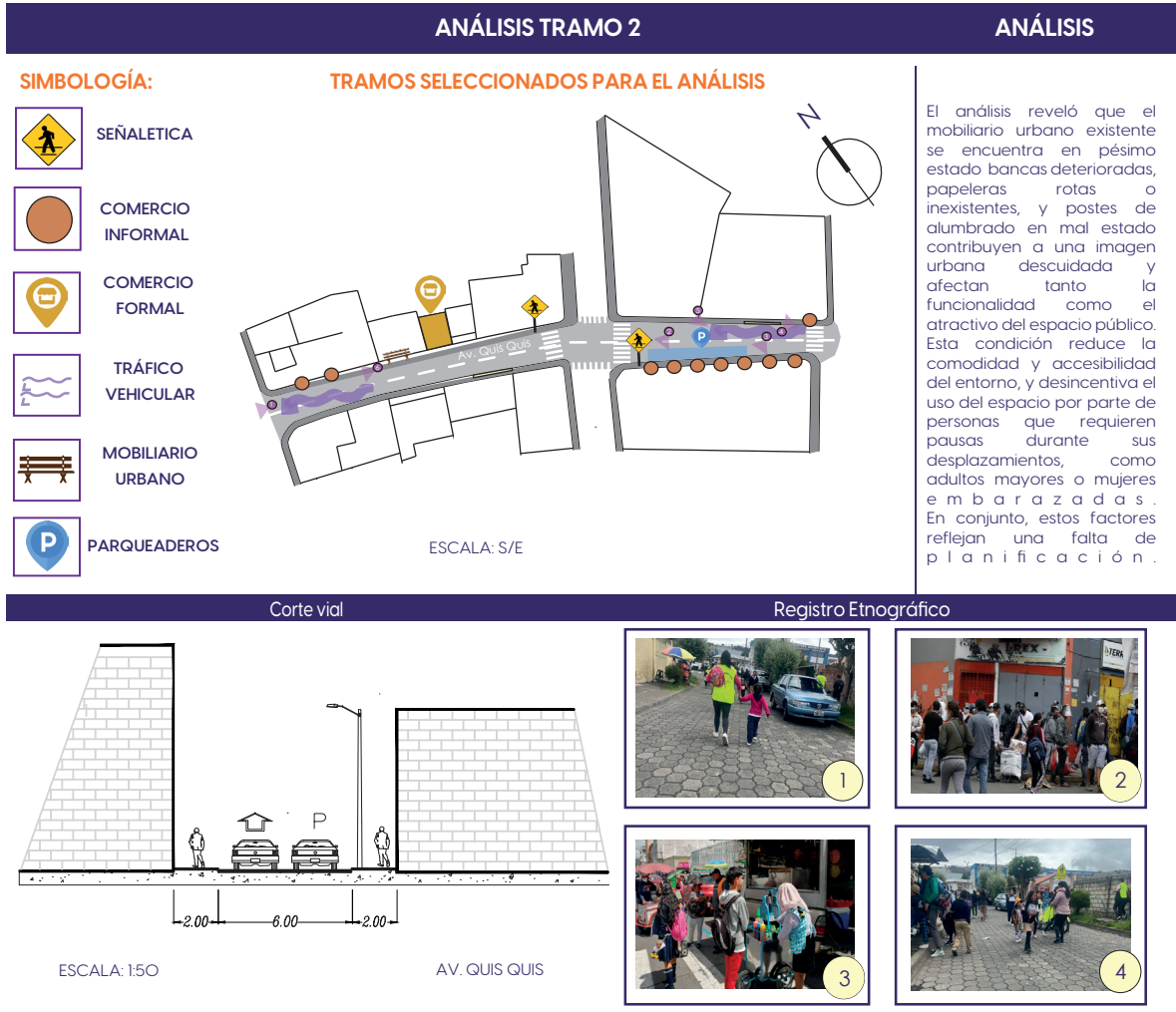


Tabla O8.

Observación - Espacio físico tramo 3.

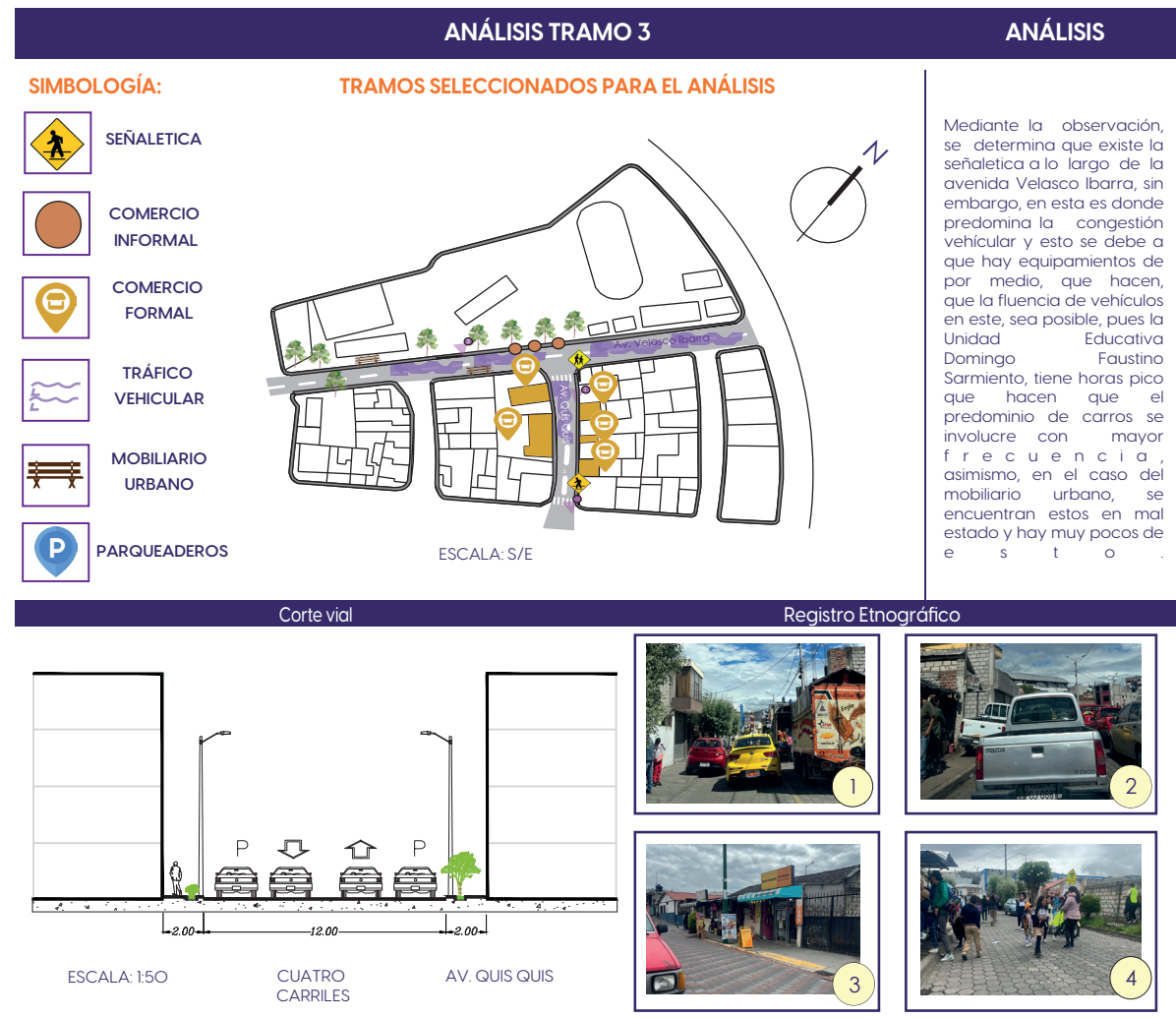


Tabla O9.

Entrevista para Actores Urbanos (Presidente)

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	21 de Mayo de 2025	HORA:	18:00 am
UBICACIÓN:	Pelileo (Av. Velasco Ibarra)		
NOMBRE:	Juan Curipallo		
OCUPACIÓN:	Presidente del barrio (San Francisco)		
EDAD:	38		

PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS EXPERTOS

¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles ?

Como presidente barrial, suelo recorrer estas calles para verificar el estado del espacio público, coordinar con los vecinos tareas de limpieza y seguridad, y mantener reuniones comunitarias. También acompaño gestiones con el Municipio para mejoras en la infraestructura.

Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?

Principalmente porque es una zona céntrica con comercios, instituciones públicas, bancos y paradas de transporte. Además, muchas personas caminan por aquí para dirigirse al mercado o a realizar trámites.

¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?

La cercanía a servicios básicos, el comercio variado y la vida activa que tiene el barrio. También hay una buena convivencia entre los vecinos y un sentido de pertenencia fuerte.

¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?

El tráfico es bastante congestionado, especialmente en horas pico. Hay pocos espacios para estacionar y muchos vehículos se parquean en lugares indebidos, lo cual complica la movilidad peatonal. Es necesario un mejor control y planificación.

¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?

Sí, sería muy útil contar con más espacios recreativos y culturales, como casas barriales equipadas, áreas verdes y zonas deportivas donde niños, jóvenes y adultos puedan realizar actividades educativas y de esparcimiento.

¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?

Me gustaría que se implementaran ferias comunitarias permanentes, servicios de salud móviles, actividades culturales al aire libre y talleres formativos gratuitos en oficios y emprendimiento. Todo eso contribuiría al bienestar de los vecinos.

Tabla 10.*Entrevista para Actores Urbanos (Docente)*

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	21 de Mayo de 2025	HORA:	11:30 am
UBICACIÓN:	Pelileo (Av. Quis Quis)		
NOMBRE:	Juan Curipallo		
OCUPACIÓN:	Profesora (U.E. Faustino Sarmiento)		
EDAD:	46		

PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS EXPERTOS**¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles ?**

Principalmente, paso por estas calles cuando voy o regreso de la institución educativa donde laboro. Además, suelo hacer diligencias rápidas como comprar útiles, visitar librerías, o tomar un café. Es una zona bastante práctica para quienes tenemos una rutina activa. También paso informando a los moradores sobre reuniones o campañas del Municipio.

Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?

Por la cercanía a instituciones educativas, centros comerciales, el municipio y otros servicios. Es una zona de paso obligado para muchos ciudadanos. Además, hay bancos, farmacias y tiendas que atraen a bastante gente. También mucha gente viene por cuestiones laborales o a hacer compras rápidas.

¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?

La vitalidad del lugar, siempre hay movimiento, lo que genera una sensación de seguridad. También destaco que hay aceras redicidas en algunos tramos y una buena cantidad de árboles que ofrecen sombra. Eso ayuda mucho para el peatón, el comercio genera movimiento económico y empleo para muchas familias de la zona.

¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?

El tráfico puede volverse bastante caótico, especialmente en horas pico. A veces los conductores no respetan los cruces peatonales. Además, hay una escasez clara de parqueaderos bien ubicados y organizados. Muchos autos se estacionan en zonas no permitidas, lo que agrava el problema, hace falta señalización adecuada y más respeto al peatón.

¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?

Sería útil contar con más señalética vial clara, pasos peatonales bien pintados y rampas accesibles para todos. También considero fundamental tener presencia de agentes de tránsito en horarios escolares, también sería bueno tener un centro comunitario con acceso a internet y espacio para actividades de capacitación.

¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?

Sería excelente contar con espacios culturales, como pequeñas ferias de libros, eventos artísticos o puntos de lectura. También más zonas verdes o bancas donde la gente pueda sentarse a descansar o socializar, especialmente para los estudiantes y adultos mayores.

Tabla 11.

Entrevista para Actores Urbanos (Comerciante)

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	O8 de Marzo de 2025	HORA:	14:00 pm
UBICACIÓN:	Pelileo (Av. Quis Quis)		
NOMBRE:	Carla Mazabanda		
OCUPACIÓN:	Comerciante (Mercado República de Argentina)		
EDAD:	32		

PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS EXPERTOS

¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles ?

Salgo a vender mis productos en el local que tengo aquí cerca del parque central, y también aprovecho para hacer mis compras diarias, llevar a mis hijos a la escuela y hacer trámites en el municipio o el banco.

Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?

Porque todo queda cerca. Aquí está el mercado, la iglesia, los bancos, las escuelas, y hay muchas tiendas. Es una zona donde se hace de todo, por eso la gente pasa caminando o en carro todo el día.

¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?

Es un lugar muy vivo, con mucho movimiento, y siempre se encuentra lo que uno necesita. Además, es un espacio que permite encontrarse con vecinos, conversar y sentir ese ambiente de comunidad, crea un ambiente vibrante y danámico y aprecio a la comunidad de comerciante ya que existe un sentido de colaboración y apoyo entre ellos.

¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?

Está complicado. Hay demasiado tráfico, especialmente en la mañana y al mediodía. Los carros se parquean en las esquinas o en las veredas, y eso hace peligroso caminar. Hace falta más control y educación vial. Se necesita mas espacio para estacionar ya que eso podría facilitar que mas clientes visiten la zona.

¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?

Sí, necesitamos más pasos peatonales visibles, veredas más amplias y seguras, y también que pongan rampas porque hay personas mayores y con discapacidad que no pueden caminar bien por aquí. Tener un servicio de información con señalización que indique los comercios y servicios disponibles dentro del mercado.

¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?

Me gustaría que haya más ferias, campañas de salud gratuitas, espacios para que los niños jueguen, y también charlas sobre emprendimiento o ayuda para los pequeños negocios.

Tabla 12.*Entrevista para Actores Urbanos (Residente)*

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	12 de Mayo de 2025	HORA:	10:00 am
UBICACIÓN:	Pelileo (Av. Velasco Ibarra)		
NOMBRE:	Alex Tipan		
OCUPACIÓN:	Residente (Barrio Joaquín Arias)		
EDAD:	55		

PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS EXPERTOS**¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles ?**

Las actividades que realizo con mayor frecuencia en estas calles son caminar hacia el trabajo, hacer compras en los comercios locales y llevar a mis hijos a la escuela. También suelo salir a pasear o hacer diligencias, ya que es una zona bastante transitada y con acceso a varios servicios.

Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?

Desde mi punto de vista, las personas suelen transitar por aquí porque es una zona céntrica donde se concentran comercios, escuelas, bancos y servicios básicos. Además, es una vía de paso obligatoria para muchos que se dirigen a otros sectores de la ciudad, lo que la convierte en un punto de alta circulación tanto peatonal como vehicular.

¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?

Destacaría varios aspectos positivos de este espacio. En primer lugar, su ubicación estratégica facilita el acceso a distintos servicios y actividades. También resaltaría la presencia de comercios variados que dinamizan la zona, así como la vida social que se genera, ya que muchas personas se encuentran o se reúnen aquí.

¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?

Considero que el tráfico vehicular en esta zona suele ser bastante congestionado, especialmente en horas pico. Esto genera incomodidad tanto para conductores como para peatones. En cuanto a los parqueaderos, pienso que son insuficientes y en muchos casos están mal ubicados, lo que provoca que algunos vehículos se estacionen en lugares indebidos, obstruyendo el paso peatonal y aumentando el desorden vial.

¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?

Las escuelas es especialmente útil contar con señalización clara y reductores de velocidad para garantizar la seguridad de los estudiantes. También es necesario tener veredas amplias y en buen estado, así como pasos peatonales bien marcados y personal de control de tránsito en horas de entrada y salida.

¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?

Me gustaría que se ofrecieran más espacios recreativos como parques pequeños o zonas verdes donde las familias puedan descansar o compartir. También sería útil contar con servicios culturales o comunitarios, como bibliotecas, talleres para niños y adultos, o ferias locales.

Figura 13.
Matriz resumen entrevistas (actores urbanos)

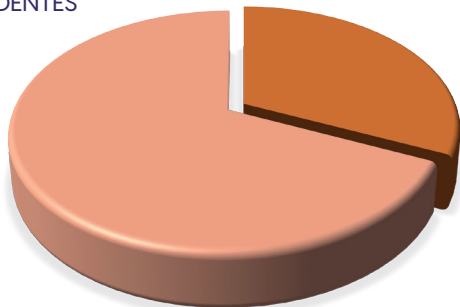


COMPARACIÓN CIUDADANAS E INSTITUCIONALES

En la investigación, como parte de la inetracción con la comunidad se decidió representar los resultados en dos gráficos de pastel diferenciados, ya que esto permite comparar las percepciones entre dos grupos de actores sociales con características distintas. Por un lado, se agrupan los residentes y comerciantes, quienes son usuarios directos y cotidianos del espacio público, pues experimentan de manera inmediata los problemas y beneficios de la movilidad, la seguridad y el comercio local. Por otro lado, se reúnen los presidentes barriales y docentes, quienes, aunque no siempre usan los espacios de manera constante, cumplen un rol organizativo, de gestión y de formación ciudadana, aportando así una visión más estratégica y comunitaria.

Figura 14.
Resultado de las entrevistas por usuarios directos.

COMERCIANTES
RESIDENTES



70% ESPACIOS PÚBLICOS 30% SEGURIDAD VIAL

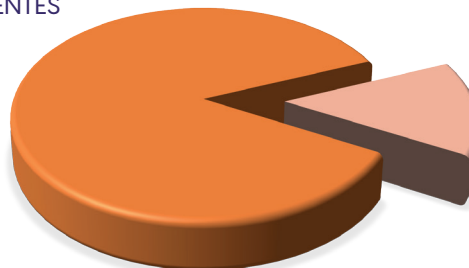
Nota. Diagrama tipo pastel con los porcentajes de los resultados de las entrevistas.

Tabla 13.
Guía de resultados de entrevistas.

Categorías de opinión	Residentes + Comerciantes	Presidentes + Docentes
Problemas de movilidad peatonal	55%	30%
Percepción de seguridad vial	25%	25%
Impacto del comercio en la zona	15%	25%
Necesidad de espacios públicos	10%	20%

Figura 15.
Resultado de las entrevistas por usuarios directos.

PRESIDENTES BARRIALES
DOCENTES



80% MOVILIDAD PEATONAL 20% COMERCIO

Nota. Diagrama tipo pastel con los porcentajes de los resultados de las entrevistas.

RESULTADOS DEL OBJETIVO 2

Identificar estrategias de peatonalización en espacios públicos a través de entrevistas a profesionales urbanistas y revisión documental.

GUION DE ENTREVISTAS A EXPERTOS URBANISTAS

Para cumplir adecuadamente con el segundo objetivo de la investigación, se recurrió nuevamente a las entrevistas como herramienta principal de recolección de información. En esta ocasión, dichas entrevistas estuvieron dirigidas a profesionales con experiencia en planificación urbana, quienes mantienen una vinculación directa con la realidad territorial, social y funcional del cantón San Pedro de Pelileo. Este enfoque permitió no solo recopilar información técnica fundamentada, sino también comprender desde una visión experta a las dinámicas urbanas que afectan al espacio público. Gracias a estos aportes especializados, se logró obtener una perspectiva más clara y detallada sobre la situación actual de las calles Quis Quis y Velasco Ibarra. (ver figura 12)

Asimismo, esta aproximación facilitó la identificación de problemáticas específicas y la recopilación de estrategias concretas de diseño urbano que respondan de manera efectiva a las necesidades de movilidad peatonal, accesibilidad, seguridad y calidad espacial en estas vías emblemáticas del centro de la ciudad.

FICHAS DOCUMENTALES

Además, se llevó a cabo una exhaustiva revisión bibliográfica que incluyó libros especializados, artículos académicos, normativas técnicas y otras

publicaciones relevantes relacionadas con las estrategias de intervención en el espacio público, con especial énfasis en aquellas orientadas a resolver problemáticas urbanas asociadas a la movilidad peatonal, el diseño inclusivo y la revitalización del entorno urbano. Esta revisión documental fue fundamental para recolectar información teórica y práctica sobre diversas estrategias de peatonalización aplicadas en contextos similares, lo que permitió no solo enriquecer el marco conceptual del estudio, sino también identificar principios, criterios y buenas prácticas replicables.

El análisis de esta documentación facilitó una comprensión más profunda sobre los elementos clave que deben contemplarse en el diseño de calles peatonales, tales como la seguridad vial, el confort del peatón, la accesibilidad universal, el mobiliario urbano adecuado, la conectividad y la integración del espacio con el entorno circundante. De esta forma, se evitó proponer soluciones genéricas o descontextualizadas que no respondan a las necesidades reales de los usuarios ni a las particularidades sociales, culturales y urbanísticas del cantón San Pedro de Pelileo.

Para organizar y sintetizar esta información, se elaboró una matriz resumen (ver figura 15) que permite visualizar de forma estructurada los criterios extraídos tanto de las entrevistas realizadas a profesionales en planificación urbana como de las fuentes documentales revisadas. Esta herramienta facilitó el análisis comparativo y la priorización de estrategias aplicables. Además, las opiniones recogidas de los expertos, representadas gráficamente (ver figura 12) correspondiente, resultaron esenciales para validar e identificar las estrategias de peatonalización más pertinentes y viables a implementarse en las avenidas Quis Quis y Velasco Ibarra.

Tabla 16.*Entrevista a Expertos Urbanistas (Perfil 1).*

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA A EXPERTOS URBANISTAS			FOTOGRAFÍA
FECHA:	08 de Julio de 2025	HORA:	18:00 am
UBICACIÓN:	Ambato		
NOMBRE:	Diego Padilla		
OCUPACIÓN:	Arquitecto		
EDAD:	45		



PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS EXPERTOS

¿Qué estrategias podrían implementarse para mejorar la equidad en la movilidad peatonal?

Es esencial fomentar la conectividad entre diferentes modos de transporte, garantizando que las comunidades vulnerables tengan fácil acceso a servicios y oportunidades. La planificación urbana debe priorizar la participación ciudadana para identificar necesidades específicas y promover un diseño inclusivo que respete la diversidad de usuarios.

¿Mencione en su conocimiento un ejemplo de proyecto donde se haya logrado una mejora significativa en la movilidad peatonal?

Transformación de la Plaza de España en Sevilla, España. Este proyecto reconfiguró el espacio urbano para priorizar a los peatones, reduciendo el tráfico vehicular y ampliando las áreas verdes. Se implementaron pavimentos accesibles, mobiliario urbano y zonas de descanso, lo que facilitó el flujo peatonal y promovió un entorno más seguro y agradable.

¿Qué cambios normativos o de gestión urbana propondrías para fomentar una ciudad más caminable?

La educación y sensibilización sobre los beneficios de caminar y el uso de la movilidad activa deben ser parte integral de estas estrategias pues sería fundamental establecer un índice de calidad peatonal en la planificación urbana, que evalúe y promueva la conectividad entre zonas residenciales, comerciales y de servicios. También se debería incentivar la creación de zonas de baja velocidad vehicular y la restricción del tráfico en áreas centrales, así como fomentar la participación ciudadana en el diseño de espacios públicos.

¿Qué estrategias de diseño urbano se podrían aplicar para organizar el comercio sin afectar negativamente el paso peatonal?

Promover la diversidad de usos en la planta baja de los edificios puede incentivar un ambiente dinámico y atractivo, fomentando la interacción social sin comprometer la movilidad peatonal. La instalación de marquesinas y toldos puede ofrecer refugio a los compradores, mientras que la planificación de rutas peatonales claras y accesibles asegurará que el comercio no obstaculice el movimiento.

¿Qué características debería tener un entorno escolar para garantizar una movilidad peatonal segura y atractiva para los niños?

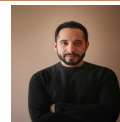
Se debe considerar la reducción de la velocidad vehicular en las cercanías de las escuelas y la promoción de campañas de educación vial tanto para estudiantes como para conductores, creando así un entorno que priorice el bienestar y la seguridad de los niños en sus desplazamientos. La implementación de cruces peatonales seguros, con semáforos y señales visibles. Además la cercanía de áreas verdes y espacios recreativos puede fomentar un ambiente agradable, mientras que una adecuada iluminación y visibilidad aumentan la seguridad.

¿Que se podía proponer para evitar conflictos de movilidad en el espacio de ingreso y salida de estudiantes?

La planificación de horarios escalonados para diferentes niveles educativos también ayudaría a reducir la congestión, creando un entorno más seguro y eficiente durante los momentos críticos de entrada y salida. Además, se podría incorporar señalización adecuada y sistemas de control, como monitores o padres supervisores, para guiar a los estudiantes y asegurar un flujo ordenado.

Tabla 17.*Entrevista a Expertos Urbanistas (Perfil 2).*

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA A EXPERTOS URBANISTAS			FOTOGRAFÍA
FECHA:	O6 de Julio de 2025	HORA:	9:00 am
UBICACIÓN:	Ambato		
NOMBRE:	José Andrés Aguirre Déleg		
OCUPACIÓN:	Arquitecto-Docente		
EDAD:	38		



PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS EXPERTOS

¿Qué estrategias podrían implementarse para mejorar la equidad en la movilidad peatonal?

Para mejorar la equidad en la movilidad peatonal, es esencial aplicar estrategias basadas en el diseño universal, garantizando accesibilidad para todos los grupos, especialmente personas con discapacidad, adultos mayores y niños. Esto implica ampliar y adecuar aceras, instalar rampas accesibles, mejorar la señalización y la iluminación, y redistribuir el espacio público para priorizar al peatón sobre el vehículo.

¿Mencione en su conocimiento un ejemplo de proyecto donde se haya logrado una mejora significativa en la movilidad peatonal?

Trabajo de titulación Cuenca, Ecuador, por Maria Caridad "Planificación orientada", el cual reorganiza el tránsito vehicular para liberar el espacio interior de varias manzanas contiguas, priorizando al peatón, la bicicleta y el transporte público. Esta intervención ha reducido significativamente el tráfico motorizado, mejorado la calidad del aire, generado espacios públicos seguros y accesibles, y fomentado la vida comunitaria.

¿Qué cambios normativos o de gestión urbana propondrías para fomentar una ciudad más caminable?

Propondría cambios normativos que obliguen a incorporar criterios de accesibilidad universal, jerarquía peatonal y diseño de calles completas en todos los planes urbanos. Esto debe ir acompañado de una gestión urbana que priorice la inversión en infraestructura peatonal, reduzca el espacio destinado al automóvil privado, y promueva usos mixtos del suelo para acortar distancias. Además, se debe establecer una normativa que exija la evaluación de caminabilidad en nuevos desarrollos urbanos.

¿Qué estrategias de diseño urbano se podrían aplicar para organizar el comercio sin afectar negativamente el paso peatonal?

Para organizar el comercio sin afectar negativamente el paso peatonal, es fundamental aplicar estrategias de diseño urbano que integren el comercio formal e informal de manera ordenada y compatible con la movilidad. Esto incluye delimitar zonas específicas para vendedores ambulantes mediante módulos estandarizados, garantizar aceras amplias y libres de obstáculos, ubicar mobiliario urbano de forma estratégica y mantener accesos despejados a equipamientos y cruces.

¿Qué características debería tener un entorno escolar para garantizar una movilidad peatonal segura y atractiva para los niños?

Un entorno escolar debe contar con aceras amplias y continuas, cruces peatonales señalizados y elevados, reductores de velocidad, zonas de tráfico calmado. Además, es clave implementar barreras físicas que separen la circulación vehicular del flujo peatonal, establecer áreas de espera seguras para padres y estudiantes, y asegurar una buena iluminación y visibilidad en los accesos. Todo esto debe estar acompañado por una planificación participativa con la comunidad educativa para crear un entorno seguro.

¿Que se podía proponer para evitar conflictos de movilidad en el espacio de ingreso y salida de estudiantes?

Se debe proponer la implementación de zonas escolares exclusivas, donde se limite el acceso vehicular durante horarios pico, priorizando el uso peatonal. Es clave diseñar bahías de ascenso y descenso fuera del flujo principal, implementar señalización clara, reductores de velocidad y personal de apoyo para el cruce seguro. Además, se deben generar espacios amplios y libres de obstáculos en las aceras, así como ordenar el comercio y transporte informal. Estas medidas, coordinadas con políticas educativas y comunitarias, garantizan entornos seguros y funcionales.

Tabla 18.*Entrevista a Expertos Urbanistas (Perfil 3).*

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA A EXPERTOS URBANISTAS			FOTOGRAFÍA
FECHA:	07 de Julio de 2025	HORA:	15:00 am
UBICACIÓN:	Ambato		
NOMBRE:	Katherine Alejandra Latorre Hernández		
OCUPACIÓN:	Ingeniera en Gestión de Transporte-Master en Transporte y Logística		
EDAD:	33		



PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS EXPERTOS

¿Qué estrategias podrían implementarse para mejorar la equidad en la movilidad peatonal?

Se deben implementar estrategias que garanticen infraestructura segura, continua y accesible para todos los usuarios, independientemente de su edad, condición física o nivel socioeconómico. Esto incluye el diseño y mantenimiento de aceras con criterios de accesibilidad universal, la instalación de rampas, señalización táctil y visual, iluminación adecuada, y cruces peatonales seguros.

¿Mencione en su conocimiento un ejemplo de proyecto donde se haya logrado una mejora significativa en la movilidad peatonal?

"Calles Completas" en Nueva York, donde se rediseñaron varias vías priorizando la seguridad y accesibilidad peatonal. Se implementaron aceras más anchas, cruces seguros, semáforos peatonales con tiempos adecuados, rampas accesibles y elementos de tráfico calmado como islas de refugio y ciclovías segregadas. Estos cambios, basados en datos de movilidad y seguridad vial, redujeron significativamente los accidentes y

¿Qué cambios normativos o de gestión urbana propondrías para fomentar una ciudad más caminable?

Propondría cambios normativos esto incluye establecer anchos mínimos de aceras, tiempos semafóricos adecuados para el cruce de peatones, e integración obligatoria de rampas y señalización horizontal y vertical. A nivel de gestión urbana, se debe priorizar la inversión en redes peatonales continuas y seguras, crear zonas de tráfico calmado, y aplicar herramientas de evaluación de caminabilidad en la planificación y mantenimiento de vías, asegurando una movilidad eficiente y equitativa para todos los ciudadanos.

¿Qué estrategias de diseño urbano se podrían aplicar para organizar el comercio sin afectar negativamente el paso peatonal?

Se deben implementar estrategias como la delimitación de zonas comerciales mediante plataformas o módulos fijos que no invadan las franjas de circulación peatonal, así como el diseño de aceras con anchos diferenciados que separen claramente el tránsito de los peatones del área de comercio. Es fundamental regular horarios de carga y descarga, ubicar correctamente el mobiliario urbano, y aplicar señalización que garantice fluidez y seguridad. Estas medidas permiten mantener la funcionalidad del espacio público sin comprometer la movilidad peatonal.

¿Qué características debería tener un entorno escolar para garantizar una movilidad peatonal segura y atractiva para los niños?

Un entorno escolar seguro debe contar con aceras amplias, continuas y libres de obstáculos, cruces peatonales señalizados y elevados, reductores de velocidad, iluminación adecuada y zonas de tráfico calmado con acceso vehicular restringido durante los horarios de ingreso y salida. Además, debe incluir señalización vertical y horizontal visible, mobiliario urbano adecuada, y barreras de protección que separen a los peatones de la vía vehicular. Estas características deben integrarse con un enfoque de seguridad vial infantil y una planificación que priorice la protección y

¿Que se podía proponer para evitar conflictos de movilidad en el espacio de ingreso y salida de estudiantes?

Se puede proponer la implementación de zonas escolares exclusivas con control de acceso vehicular en horarios críticos, el diseño de bahías seguras para el ascenso y descenso de pasajeros, la ampliación de aceras, y la instalación de señalización vial clara y reductores de velocidad, también es clave coordinar flujos peatonales y vehiculares mediante semáforos inteligentes o personal de control, además de reorganizar el comercio informal y transporte escolar para mantener despejadas las áreas peatonales y garantizar un entorno seguro y ordenado para los estudiantes.

Figura 19.
Matriz resumen entrevistas (Expertos)

PERFIL 1



DIEGO PADILLA

Especialidades: - Arquitecto Urbanista
- Master en Hábitat, Urbanismo y Edificación Sostenible

Cargo en el: GADMA- Ambato
Avalúos y Catastros

Aporte:

Delimitar zonas comerciales mediante plataformas o módulos fijos, así como el diseño de aceras con anchos diferenciados que separen claramente el tránsito de los peatones del área de comercio. Regular horarios de carga y descarga, ubicar correctamente el mobiliario urbano.



Estas estrategias podrían contribuir significativamente a la peatonalización de las calles Quis Quis y Velasco Ibarra, fortaleciendo su identidad como espacios urbanos dinámicos y mejorando la experiencia tanto de los residentes como de los comerciantes.

PERFIL 3



KATHERINE LATORRE

Especialidades:

- Ingeniera en Gestión de Transporte
- Master en Transporte y Logística

Cargo en el:

Dirección municipal de Tránsito

Aporte:



Un entorno escolar seguro debe contar con aceras amplias, continuas y libres de obstáculos, cruces peatonales señalizados y elevados, reductores de velocidad, iluminación adecuada y zonas de tráfico calmado con acceso vehicular restringido durante los horarios de ingreso y salida. Además, debe incluir señalización vertical y horizontal visible.

PERFIL 2



JOSÉ AGUIRRE

Especialidades: Arquitecto Urbanista

Cargo en el: Docente en la universidad Católica de Santiago de Guayaquil

Aporte:

Aumentar la incorporación de elementos vegetales en las aceras, como macetas, jardines verticales o árboles, mejora la imagen del entorno urbano y proporcionando zonas de sombra para los peatones.



Tabla 20.*Contenido uno.*

FICHA DE CONTENIDO	
AUTOR:	Constanza Martínez Gaete
AÑO DE PUBLICACIÓN:	2017
TIPO DE DOCUMENTO:	Artículo
TITULO DEL DOCUMENTO:	Tres claves para recuperar los espacios públicos y fomentar la vida urbana
PALABRAS CLAVES:	Administración, producción, espacio público
LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:	Estudios Urbanos Territoriales
REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA:	Martínez Gaete, C. (2017, 9 de enero). Tres claves para recuperar los espacios públicos y fomentar la vida urbana. ArchDaily en Español. https://www.archdaily.cl/cl/802883/tres-claves-para-recuperar-los-espacios-publicos-y-fomentar-la-vida-urbana

ESTRATEGIAS/IDEA PRINCIPAL

El texto resalta la importancia de recuperar los espacios públicos como un medio para mejorar la calidad de vida en las ciudades. Para ello, se proponen tres estrategias fundamentales: promover comunidades dinámicas mediante espacios accesibles e inclusivos y reactivar la economía local. Estas medidas responden a la pérdida de valor del espacio público como lugar de encuentro e interacción social, debido a la prioridad que se ha dado al uso del automóvil. El objetivo principal es devolver estos espacios a la ciudadanía y fortalecer la cohesión social.

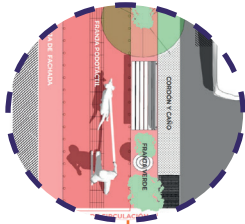
Tabla 21.*Contenido dos.*

FICHA DE CONTENIDO	
AUTOR:	Fatma Aşlıoğlu, Rukiye Duygu Çay
AÑO DE PUBLICACIÓN:	2020
TIPO DE DOCUMENTO:	Artículo
TITULO DEL DOCUMENTO:	Determinación de los criterios de calidad de los espacios peatonales urbanos
PALABRAS CLAVES:	Espacio público, peatonalización, análisis factorial, diseño peatonal
LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:	Estudios Urbanos Territoriales
REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA:	Aşlıoğlu, F. & Duygu Çay, R. (2020). Determinación de criterios de calidad para espacios peatonales urbanos. ACE: Arquitectura, Ciudad y Medio Ambiente, 15(44), 9297. DOI: http://dx.doi.org/10.5821/ace.15.44.9297

ESTRATEGIAS/IDEA PRINCIPAL

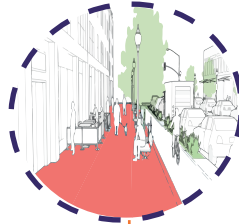
El artículo abarca un acercamiento de como se debería transformar calles en entornos cómodos y agradables buscando satisfacer las necesidades funcionales de los espacios peatonales, es fundamental que sean concebidos como áreas interconectadas con rutas claras bien definidas y sin atajos, utilizando superficies tanto estéticas como prácticas. Además, deben tener en cuenta criterios estéticos como la vegetación, la limpieza y el diseño. Sin embargo, el enfoque principal menciona que debe estar en elementos que mejoren la experiencia del peatón, tales como la comodidad, la seguridad, la delimitación de espacios abiertos y detalles arquitectónicos que proporcionen claridad y orientación a lo largo del recorrido.

Figura 22.
Matriz resumen revisión documental.



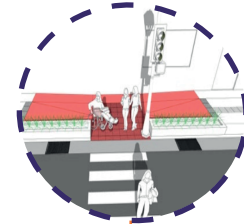
Mejorar las aceras

- Ensanchamiento de aceras lo ideal: 1.80m a 2.40m en zonas céntricas o de alta afluencia.
- Eliminación de obstáculos.
- Iluminación peatonal.
- Incluir guías podotáctiles



Mobiliario urbano

- Zonas de espera (paradas de bus), Incluir bancas, techos y papeleras.
- Bancas con respaldo y apoyabrazos.
- Materiales resistentes a la intemperie, vandalismo y uso intensivo



Señalización

- Señalización vertical y horizontal.
- SemafORIZACIÓN peatonal.
- Señalización contextual.
- Piso podotáctil.
- Pasos cebra.
- Flechas de circulación.



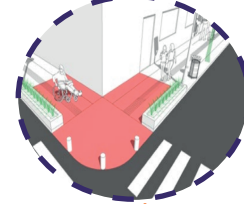
Cruces peatonales

- Instalar luminarias que enfoquen directamente sobre el cruce.
- Usar pavimento texturizado o de color diferente.



Sistema de transporte público

- Paradas y estaciones. Sistema tarifario integrado.
- Crear carriles exclusivos para transporte público.
- Extender las rutas a zonas periféricas o de baja cobertura para garantizar equidad territorial.



Diseño Accesible

- Pendiente máxima: 8%.
- Su instalación en cruces peatonales y esquinas de intersecciones.
- Colocar franjas de advertencia táctiles.
- Incluir pasamanos dobles.

Figura 23.
Aérea de intervención zona céntrica de Pelileo.



Fuente: Fotografía aérea del estado actual.

RESULTADOS DEL OBJETIVO 3

Proponer estrategias que garanticen accesibilidad y seguridad de un espacio libre de contaminación para todos los concurrentes, promoviendo una movilidad equitativa y sostenible mediante triangulación de datos.

TRIANGULACIÓN DE DATOS

La elaboración de una triangulación de datos permite estructurar y definir criterios, parámetros y fundamentos sobre uno o varios temas específicos. En este caso, su desarrollo partió de un análisis documental basado principalmente en dos artículos que exponen estrategias para optimizar el espacio público urbano desde una perspectiva contemporánea. Esta información fue procesada mediante fichas de contenido (ver tablas 14 y 15). La matriz resumen de arquitectos urbanos reúne propuestas enfocadas en mejorar la producción del espacio público a través de las dimensiones cultural, ambiental, económica y, sobre todo, social (ver figura 21).

En este contexto, se elaboró una triangulación de datos en el cantón San Pedro de Pelileo, sustentada en tres ejes temáticos que promueven el fortalecimiento de los aspectos económicos, ambientales, culturales y sociales del espacio público. Estos ejes como la inclusión de todos los ciudadanos, el impulso a la economía local, el enfoque ambiental, la recuperación de espacios residuales, la regeneración cultural, el diseño participativo, el mantenimiento de infraestructura y la imagen urbana facilitaron la clasificación de las estrategias aplicables (ver figura 22).

Dichas estrategias se integraron en la triangulación

de datos (ver anexo 8), que representa gráficamente cómo mejorar el espacio público en Pelileo. Cada estrategia incluye un respaldo teórico y legal que justifica su implementación, así como la identificación de las entidades responsables y las ubicaciones precisas donde podrían aplicarse. Finalmente, los ejes abordados permitieron concretar estrategias mediante representaciones visuales como fotomontajes, diseño de planta así mostrando de manera clara el cambio proyectado en los espacios públicos analizados.

Figura 24.
Triangulación de datos.

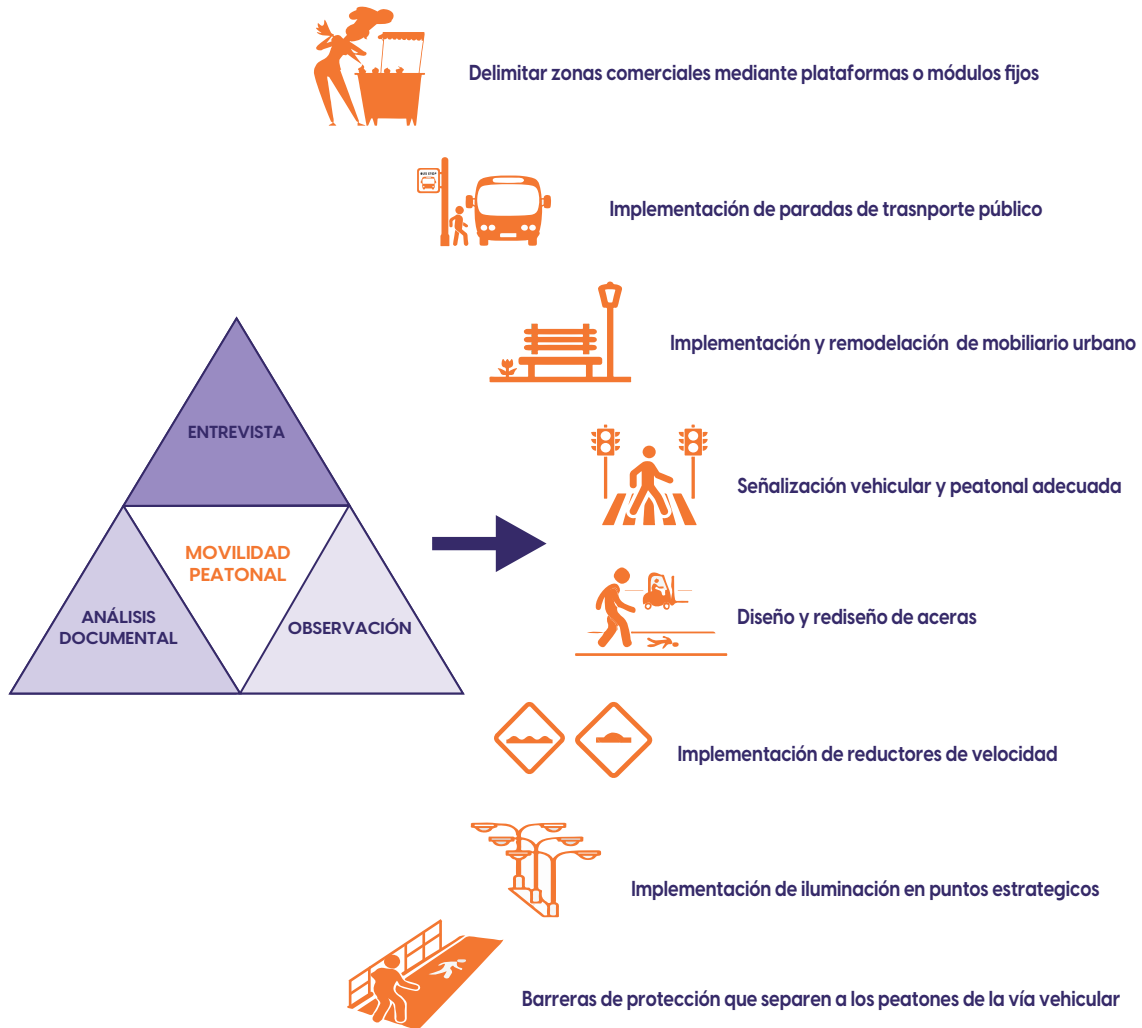


Figura 25.
Mapa ubicación de estrategias.

- 1. Delimitar zonas comerciales
- 2. Remodelación de mobiliario urbano
- 3. Implementación de paradas de transporte
- 4. Diseño de aceras
- 5. Implementación de barreras de protección
- 6. Iluminación
- 7. Señalización
- 8. Reductores de velocidad



DISEÑO URBANO FUNCIONAL EN COMERCIO, MOBILIARIO

Figura 26.
Tramo uno.

ESTRATEGIA:

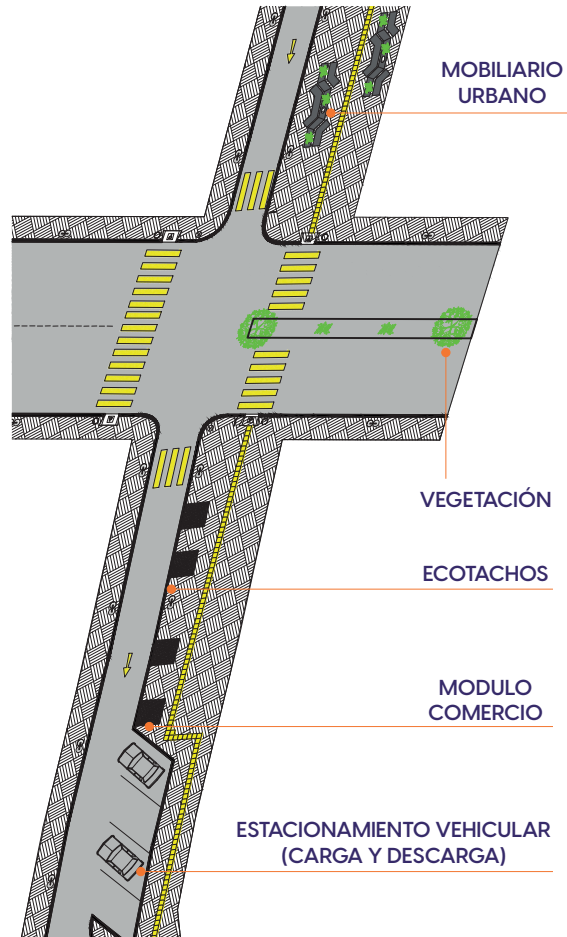
1. Delimitar zonas comerciales mediante plataformas o módulos fijos
2. Implementación y remodelación de mobiliario urbano
3. Implementación de paradas de transporte público.

IMPLEMENTACIÓN:

Eje Norte-Sur de las Calles Quis Quis utilizadas por comerciantes informales. Áreas ubicadas en lugares estratégicos de los ejes viales mencionados anteriormente, que no interfieran con el tránsito vehicular ni peatonal.

RESULTADOS ESPERADOS:

Plataformas o módulos fijos para delimitar zonas comerciales buscando ordenar el espacio público. A su vez, la remodelación del mobiliario urbano contribuirá a generar espacios más cómodos, accesibles y estéticamente agradables para los usuarios. Finalmente, la instalación adecuada de paradas de transporte público mejorará la conectividad, reducirá tiempos de espera y garantizará mayor seguridad para pasajeros.



MEJORAS EN LA INFRAESTRUCTURA PEATONAL

ESTRATEGIA:

4. Diseño y rediseño de aceras
5. Barreras de protección que separen a los peatones de la vía vehicular
6. Implementación de iluminación en puntos estratégicos

IMPLEMENTACIÓN:

Las Calles Velasco Ibarra y sus vías adyacentes son utilizadas por peatones como espacios de tránsito, encuentro y permanencia, por lo que deben garantizar condiciones de seguridad, accesibilidad y confort.

RESULTADOS ESPERADOS:

Obtener una circulación más cómoda y accesible, especialmente para personas con movilidad reducida. La incorporación de barreras de protección para reducir el riesgo de accidentes al establecer una separación física entre peatones y vehículos. Finalmente, la implementación de iluminación en horarios nocturnos, generando una mayor sensación de seguridad para los transeúntes.

Figura 27.
Tramo dos.

ACERAS



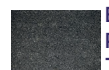
Largo / ancho: 10 a 20cm
Espesor: 8 cm
Peso por unidad: 3.45 kg
Resistencia: 400 kg/cm²
Unidad por m²: 50 Unidades

PISO PODOTACTIL



Largo / ancho: 30 a 30 cm
Espesor: 2.5 cm
Peso por unidad: 5 kg
Resistencia: 400 kg/cm²
Unidad por m²: 11 Unidades

CALLES



Espesor: 5 a 7 cm
Peso por unidad: 115 kg/m³
Tonalidad: negra

ILUMINACIÓN

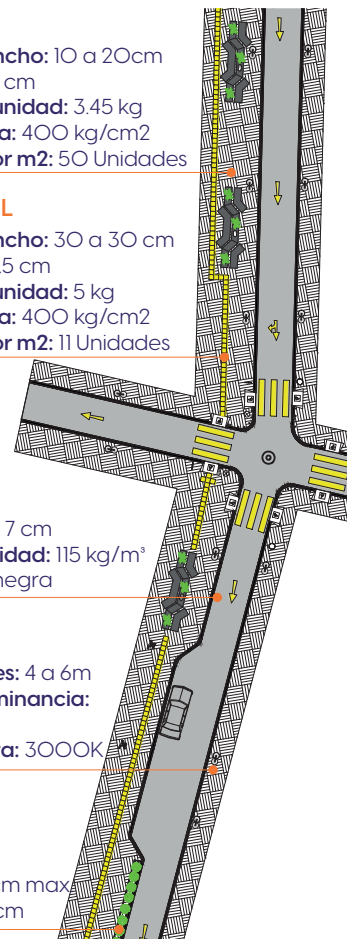


Altura postes: 4 a 6m
Nivel de iluminancia:
10 a 20lux
Temperatura: 3000K

BARRERAS DE PROTECCIÓN



Altura: 80 cm max
Ancho: 60 cm



ESTRATEGIAS DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Figura 28.
Tramo tres.

ESTRATEGIA:

7. Señalización vehicular y peatonal adecuada
8. Implementación de reductores de velocidad

IMPLEMENTACIÓN:

Las calles principales y secundarias del recorrido buscan reducir el número de accidentes y mejorar la percepción de fortalecer la confianza de la comunidad en la seguridad de sus calles, promoviendo un entorno más seguro y accesible para todos.

RESULTADOS ESPERADOS:

Reductores de velocidad, como los topes o bandas sonoras, obligan a los conductores a reducir la velocidad en áreas críticas, como zonas escolares, comerciales y residenciales. Esto no solo disminuye los accidentes, sino que también mejora la percepción de seguridad entre los peatones. Por otro lado, la señalización adecuada proporciona información clara y visible a conductores y peatones, lo que ayuda a prevenir accidentes.



Figura 29.
Vía Quis Quis en mal estado - Antes



Figura 30.
Mantenimiento de la vía Quis Quis



Nota. Diseño y rediseño de las aceras y la implementación de módulos comerciales.

Figura 31.
Vía Velasco Ibarra en mal estado - Antes



Figura 32.
Mantenimiento de la vía Velasco Ibarra.



Nota. Incremento de paradas de transporte y señalización peatonal y vehicular.

Conclusiones

La iniciativa de peatonalizar el centro urbano de Pelileo constituye una valiosa oportunidad para mejorar de manera significativa el entorno de la ciudad y la calidad de vida de sus residentes. Al priorizar la accesibilidad peatonal y generar espacios públicos más seguros y acogedores, este proyecto busca favorecer la convivencia social, impulsar el comercio local y dinamizar la actividad económica en la zona central. Asimismo, al promover el uso de medios de transporte sostenibles y disminuir la dependencia del vehículo particular, se contribuye a reducir la congestión vial y la contaminación ambiental. En definitiva, la ejecución de esta propuesta fortalece la proyección de Pelileo como un destino más atractivo y sostenible, a la vez que refuerza la identidad colectiva y el sentido de pertenencia de sus habitantes.

El primer objetivo, logrado mediante observación directa y entrevistas, permitió identificar los problemas del espacio público en Pelileo. Esto facilitó el segundo objetivo, enfocado en el análisis documental y en entrevistas a urbanistas, lo que aportó estrategias y perspectivas técnicas. Con estos insumos se alcanzó el tercer objetivo, que consistió en proponer lineamientos contemporáneos para mejorar la producción del espacio público. La integración de los tres objetivos permitió cumplir el objetivo general: optimizar el espacio público del eje vial de Pelileo mediante una guía con estrategias y principios de gestión, orientada a la reconstrucción social y a convertir al cantón en un modelo de ciudad sostenible y dinámica.

Recomendaciones

Se sugiere mantener el enfoque participativo en los procesos de investigación y diseño, asegurando la realización de evaluaciones constantes y ajustes pertinentes que permitan adaptarse a las necesidades dinámicas de la comunidad. Es fundamental que los residentes y usuarios del espacio público se involucren activamente en todas las etapas del proyecto, desde su planificación hasta su implementación y posterior al mantenimiento. Asimismo, es recomendable desarrollar iniciativas educativas y campañas de sensibilización que promuevan el valor del espacio público y su preservación.

Además, se sugiere gestionar fuentes de financiamiento y respaldo institucional que aseguren la continuidad y efectividad de las intervenciones a largo plazo. Esta metodología no solo contribuirá a la mejora del entorno urbano, sino que también fortalecerá los lazos comunitarios y elevará la calidad de vida de sus habitantes.

BIBLIOGRAFÍA

Pérez, J. (2015). Evaluación orientada al Aprendizaje estratégico. <https://es.scribd.com/document/832717242/2089-Texto-Anonimizado-8161-I-IO-2015O527> Agencia Nacional de Tránsito. (2021). Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial. www.lexis.com.ec

Arias Fidas. (2012). El Proyecto de Investigación Introducción a la metodología científica. <https://abacoenred.org/wp-content/uploads/2019/O2/El-proyecto-de-investigaci%C3%B3n-F.G.-Arias-2012-pdf-1.pdf>

Asamblea General. (2015). Resolución aprobada por la Asamblea General. <https://docs.un.org/es/A/RES/70/238>

Asamblea General de las Naciones Unidas. (2006). Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>

Asamblea Nacional. (2023). Resoluciones y decisiones aprobadas por la Asamblea General durante su septuagésimo octavo período de sesiones. [https://docs.un.org/es/A/78/49\(Vol.I\)](https://docs.un.org/es/A/78/49(Vol.I))

Asamblea Nacional. (2025). Ley orgánica discapacidades. https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/O2/ley_organica_discapacidades.pdf

Asamblea Nacional Constituyente. (2011). Constitución de la República del Ecuador. <https://www.unesco.org/education/edurights/media/docs/aef88d9bd87dabab63f655c-Of5f3f138314e56a9.pdf>

Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador. (2021). Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial. www.lexis.com.ec

Bautista Martínez, J. (2012). Enero-Abril. Revista de Docencia Universitaria, 10(1), 517–520.

Cadena Pedro, R. R. A. J. S. E. C. F. del R. y S. D. (1017). Métodos cuantitativos, métodos cualitativos o su combinación en la investigación: un acercamiento en las ciencias sociales. <https://www.redalyc.org/pdf/2631/263153520009.pdf>

Carlos Sabino. (1992). El proceso de investigación, Carlos Sabino. file:///C:/Users/DELL/Downloads/el_proceso_de_investigacion_carlos_sabino.pdf

Código Orgánico Territorial, A. y D. (2019). Código orgánico de Organización Territorial, COOTAD. www.lexis.com.ec

Constantino Tancara O INTRODUCCION, L. Q. (2020). LA INVESTIGACION DOCUMENTAL. <https://www.doccity.com/es/docs/la-investigacion-documental-3/9058821/>

Cortés Cortés Dra Miriam Iglesias León, M. E.

(2004). Generalidades sobre Metodología de la Investigación. https://www.unacar.mx/contenido/gaceta/ediciones/metodologia_investigacion.pdf

Daniel, G., García, L., & Pomaquero-Yuquilema, P. A. (2021a). The paradigm of pedestrianization: strategies for the implementation of projects applied in the historical center of Cuenca-Ecuador. 4. <http://revista-imaginariosocial.com/index.php/es/index>

Del Istmo, U. (2017). MUESTREO PROBABILÍSTICO Y NO PROBABILÍSTICO. file:///C:/Users/DELL/Downloads/muestreo_probabilistico_no_probabilistico_guadalupe.pdf

Dino Buzzzi, A. M. G. P. I. F. V. L. Z. J. J. L. J. M. L. R. M. E. M. C. F. V. P. G. M. y G. Bussi. (2020). PLAN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE 2030. https://metropolitana.org.ar/idm/wp-content/uploads/2023/10/Plan-movilidad-sustentable_WEB_VF.pdf

Escobar, Q., Medina, O., & Ocampo, G. (2017). Estructura de las ventas informales por parte de los vendedores del espacio público del centro histórico de la ciudad de Manizales. <https://doi.org/10.30554/lumina.20.2548.2019>

Espacio, E., Borja, J., Muxí, Z., De, P., Bohigas, O., & Muxi Martínez, Z. (2010). El espacio público, ciudad y ciudadanía. <https://www.researchgate.net/publication/31731154>

Fidias G. Arias. (2012). El Proyecto de Investigación Introducción a la metodología científica. file:///C:/Users/DELL/Downloads/El_proyecto_de_investigaci%C3%B3n_FG_Arias_2012_pdf_1%20(1).pdf

Folgueiras Bertomeu. La entrevista [Documento PDF]. Universitat de Barcelona. <https://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/99003/1/entrevista%20pf.pdf> Folgueiras

Francisco Javier Eguiguren Meneses. (2014). FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES SEDE ECUADOR. www.flacsoandes.edu.ec

Galagovsky, L. R. (1993). Redes conceptuales: base teórica e implicaciones para el proceso de enseñanza-aprendizaje. Enseñanza de Las Ciencias. Revista de Investigación y Experiencias Didácticas, 11(3), 301-307. <https://doi.org/10.5565/rev/ensciencias.4509>

García Fernando, A. Y. G. M. (2017). Entropías de la movilidad urbana en el espacio metropolitano de Guadalajara: Transporte privado y calidad del aire. <https://revistas.udistrital.edu.co/index.php/Tecnura/article/view/10725#full-articleHTML>

Gómez Muñoz, M. (2022). Movilidad Urbana Sustentable. <https://www.researchgate.net/publication/363109249>

Gómez Rodríguez y Sáiz Ibara. (2011). Eva-

luación orientada al aprendizaje estratégico. <https://revistas.unav.edu/index.php/estudios-sobre-educacion/article/view/2089/1954>

Goyes Andrea. (2018). La Movilidad Urbana Sostenible en el centro de la ciudad de Ambato. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=SO719-07002022000200066

Guadalupe Sonia, E. C. y S. L. (2021). La caminabilidad en el diseño urbano y los sistemas adaptativos: enseñanza de una realidad compleja. <https://dspace.palermo.edu/ojs/index.php/actas/article/view/4512/6275>

Hernández Sampieri, Roberto., & Mendoza Torres, C. Paulina. (2018a). Metodología de la investigación : las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta. McGraw-Hill Education. file:///C:/Users/DELL/Downloads/RUDICSv9n18p92_95.pdf

Hernández Sampieri, Roberto., & Mendoza Torres, C. Paulina. (2018b). Metodología de la investigación : las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta. McGraw-Hill Education.

Jefferson, A., García1, C., Alejandra, A., García2, B., Jhamileth, T., Moreira3, G., Mayte, K., Rivera4, L., Nahomi, A., Toala5, P., Cecibel, N., & Zambrano6, P. (2025). DEL INSIGHT A LA INNOVACIÓN: LA INVESTIGACIÓN DE MERCADOS COMO CLAVE DEL ÉXITO EMPRESARIAL. <http://revistas.uap.edu.pe/ojs/index.php/CYD/index>

Jin, S., & Kim, E. J. (2024a). Correlation of the Walk Score and Environmental Perceptions with Perceived Neighborhood Walkability: The Quantile Regression Model Approach. Sustainability (Switzerland), 16(16). <https://doi.org/10.3390/su16167074>

Legislativo, D. (2008). CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. In Registro Oficial (Vol. 449, Issue 20). www.lexis.com.ec

María Guadalupe Vázquez Martínez. (2017). MUESTREO PROBABILÍSTICO Y NO PROBABILÍSTICO. <https://www.gestiopolis.com/wp-content/uploads/2017/02/muestreo-probabilistico-no-probabilistico-guadalupe.pdf>

María Sánchez, C. S. L. C. R. V. (2023). Movilidad peatonal y capacidad de acogida del espacio público en el contexto comercial y de servicios, Alborada Guayaquil. NOVASINERGIA REVISTA DIGITAL DE CIENCIA, INGENIERÍA Y TECNOLOGÍA, 6(2), 62–76. <https://doi.org/10.37135/ns.0112.04>

Martínez Rodríguez, J. Bautista., & Gimeno Sacristán, J. (2012). Innovación en la universidad : prácticas, políticas y retóricas. Graó. file:///C:/Users/DELL/Downloads/Dialnet_MartinezJB-Coord2012InnovacionEnLaUniversidadPracti_4020597.pdf

Zwerg-Villegas, A. M., & Ramírez, F. H. (2012). Metodología de la investigación: más que una receta. AD-minister, (20), 91-111. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=322327350004>

Miguel Valenzuela-Montes, L., & Talavera-García, R. (2015). Entornos de movilidad peatonal: enfoques, factores y condicionantes. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=SO25O-71612015000300001

Montes-Ferrín, J. G., & Vinuesa-Mendoza, G. W. (2021a). Entornos de movilidad peatonal en las centralidades urbanas de la ciudad de Calcuta. *Revista Científica INGENIAR: Ingeniería, Tecnología e Investigación*, 4(8), 114–127. <https://doi.org/10.46296/ig.v4i8.OO26>

Obando Navas, V. C. (2025a). Re-imaginando Nyugati: Un paradigma de integración urbana y paisajística para la revitalización de espacios de centralidad en Budapest. *Polo Del Conocimiento*, 10(2), 1237–1266. <https://doi.org/10.23857/pc.v10i2.8954>

Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial-PDOT. (2023). Actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón San Pedro de Pelileo. <https://pelileo.gob.ec/v3/documentos/PDOT2024.pdf>

Ramírez Fabián y Zwerg Anne. (2012). Metodología de la investigación: más que una receta. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=322327350004>

Ramírez Angelica, O. S. R. F. A. O. y U. C. (2015). INDICADORES DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA AGROPECUARIA. <http://www.asti.cgiar.org>

Ríos-Llamas, C., & Hernández-Vázquez, S. (2022a). Caminar, pedalear, conducir: Determinantes urbanos de la movilidad activa. *Estoa*, 11(22), 143–156. <https://doi.org/10.18537/est.v011.n022.a012>

Ruiz Reyes y Alvarado Carmona. (2020). Investigación Documental. <https://bonga.unisimon.edu.co/items/cbb661ef-30e3-4263-b7b2-810e88237f5f>

Sabino Carlos. (2018). El proceso de investigación. <https://hormigonuno.wordpress.com/wp-content/uploads/2010/10/el-proceso-de-investigacion-carlos-sabino.pdf>

Sánchez María, S. C. C. L. y V. R. (2023). Movilidad peatonal y capacidad de acogida del espacio público en el contexto comercial y de servicios, Alborada Guayaquil. *NOVASINERGIA REVISTA DIGITAL DE CIENCIA, INGENIERÍA Y TECNOLOGÍA*, 6(2), 62–76. <https://doi.org/10.37135/ns.01.12.04>

Sergio Andrés Cristancho Varela. (2022). GUIA PRÁCTICA DE LA MOVILIDAD PEATONAL URBANA GUIA. https://www.academia.edu/15367771/GUIA_PR%C3%81CTICA_DE_LA_MOVILIDAD_PEAONAL_URBANA_GUIA_PR%C3%81CTICA_DE_LA_MOVILIDAD_PEAONAL_URBANA

Sonia Guadalupe Rivera Castillo, C. A. E. R. y L. B. S. C. (2021). La caminabilidad en el diseño urbano y los sistemas adaptativos: enseñanza de una realidad compleja. <file:///C:/Users/DELL/>

Downloads/4512_Texto_del_art%C3%ADculo_14912_1_IO_20210212_1.pdf

Tanikawa-Obregón, K., & Paz-Gómez, D. M. (2021a). Pedestrian as basis for sustainable urban mobility in Latin America: a vision to build cities of the future. *Boletín de Ciencias de La Tierra*, 2021(50), 29–34. <https://doi.org/10.15446/rbct.n50.94842>

Vega, P. (2023). Personas con discapacidad y movilidad urbana con un enfoque de derechos. www.issuu.com/publicacionescepal/stacks

Wefering Frank, R. S. S. (2023). GUIDELINES Developing and implementing a Sustainable urban mobility plan Planning for People. www.weltis.org



ANEXOS

Anexo 1. Guión de entrevistas para Actores Urbanos.

UNIVERSIDAD INDOAMERICA

GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS

FECHA:		HORA:	
UBICACIÓN:			
NOMBRE:			
OCUPACIÓN:			
EDAD:			

PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS EXPERTOS

¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles ?

Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?

¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?

¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?

¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?

¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?

Anexo 2. Guión de entrevistas a expertos Urbanistas.

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA A EXPERTOS URBANISTAS			FOTOGRAFÍA
FECHA:		HORA:	
UBICACIÓN:			
NOMBRE:			
OCUPACIÓN:			
EDAD:			

PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS EXPERTOS

¿Qué estrategias podrían implementarse para mejorar la equidad en la movilidad peatonal?

¿Mencione en su conocimiento un ejemplo de proyecto donde se haya logrado una mejora significativa en la movilidad peatonal?

¿Qué cambios normativos o de gestión urbana propondrías para fomentar una ciudad más caminable?

¿Qué estrategias de diseño urbano se podrían aplicar para organizar el comercio sin afectar negativamente el paso peatonal?

¿Qué características debería tener un entorno escolar para garantizar una movilidad peatonal segura y atractiva para los niños?

¿Que se podía proponer para evitar conflictos de movilidad en el espacio de ingreso y salida de estudiantes?

Anexo 3. Ficha de observación - Espacio social.

UNIVERSIDAD INDOAMERICA					
FICHA DE OBSERVACIÓN-ESPACIO SOCIAL					
E S P E C I F I C A C I O N E S	Día y Hora	Fotografías		Ubicación	
	Descripción				
D I M E N S I O N E S	Físico espacial		Social		Fotografías
		Cumple	No cumple	Actividades económicas	
Clasificación del suelo				Fotografías	
	Uso residencial	Deportivas	Culturales		
	Uso comercial				
	Uso mixto				
	Uso industrial				
	Uso Recreativo				
Actividades recreativas o de ocio			Observaciones		
Ambiental		Cultural			
	Si	No	Apropiación	Identidad	
	Ruido				
	Aire contaminado				
	Presencia de basura				







Anexo 4. Ficha de observación - Espacio social.

Registro Etnográfico











O
B
S
E
R
V
A
C
I
O
N
E
S

Análisis

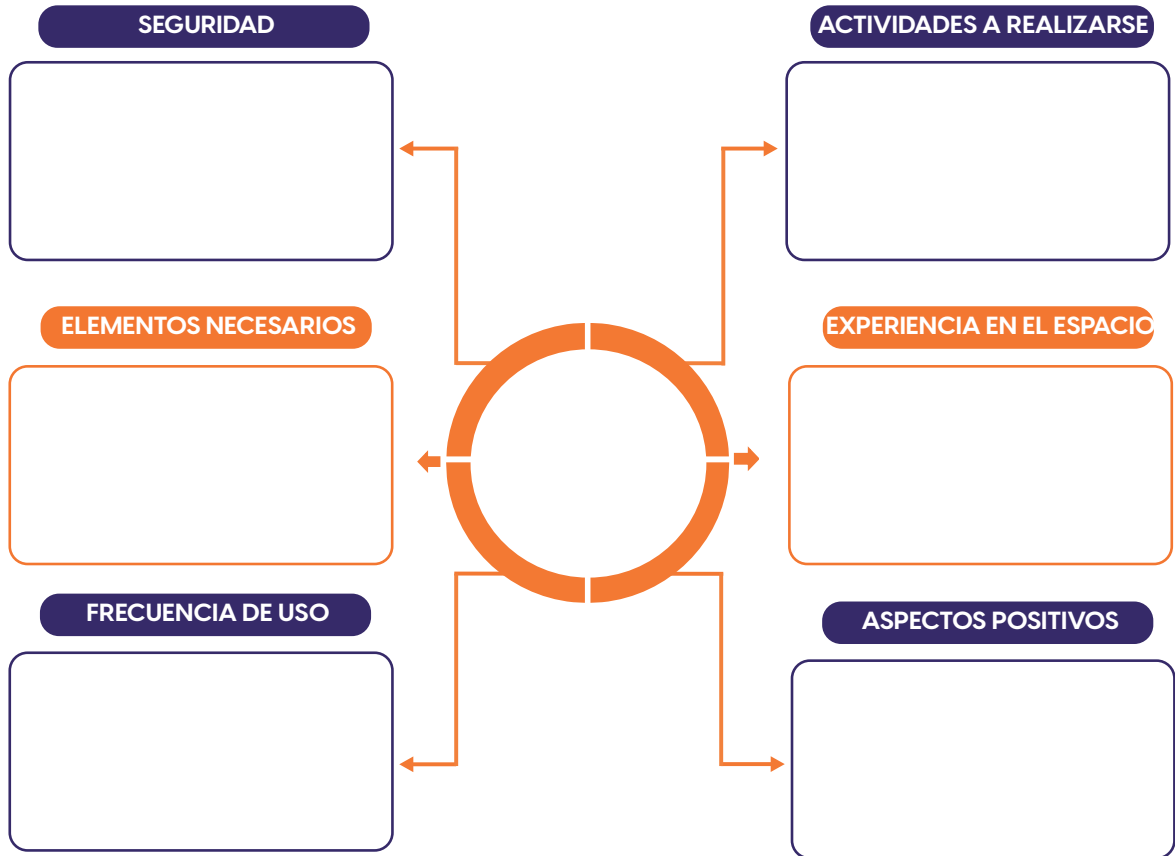
Anexo 5. Ficha de observación - Espacio físico.

APLICADO EN EL ESPACIO FÍSICO - CENTRO DE PELILEO	TRAMOS	ANÁLISIS
<p>TRAMOS SELECCIONADOS PARA EL ANÁLISIS</p>	<p>TRAMO 3</p>	
	<p>TRAMO 2</p>	
<p>Aspectos que se toman en cuenta para el análisis</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>SEÑALETICA</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>COMERCIO FORMAL</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>MOBILIARIO URBANO</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>COMERCIO INFORMAL</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>TRÁFICO VEHICULAR</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>PARQUEADEROS</p> </div> </div>	<p>TRAMO 1</p>	

Anexo 6. Ficha de observación – Espacio físico

ANÁLISIS TRAMO 1		ANÁLISIS	
<p>SIMBOLOGÍA:</p> <p> SEÑALETICA</p> <p> COMERCIO INFORMAL</p> <p> COMERCIO FORMAL</p> <p> TRÁFICO VEHICULAR</p> <p> MOBILIARIO URBANO</p> <p> PARQUEADEROS</p>		<p>TRAMOS SELECCIONADOS PARA EL ANÁLISIS</p>	
Corte vial		Registro Etnográfico	
			
			

Anexo 7. Mtriz resumen entrevistas



Anexo 8. Entrevistas para actores indirectos y directos

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	01/06/2015	HORA:	16:00
UBICACIÓN:	Vellies Av. Quiz Quiz.		
NOMBRE:	Mario Zuñiga		
OCCUPACIÓN:	Abogado (residente)		
EDAD:	35		
PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS ACTORES URBANOS			
1.- ¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles?			
Me dirijo a mi sitio de trabajo Retirar a los niños de las unidades educativas.			
2.- Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?			
Para realizar diversas actividades como compra y venta de productos de primera necesidad y necesidad básica, así como también a desempeñar sus labores diarias en sus puntos de trabajo.			
3.- ¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?			
La poca distancia entre un lugar y otro. El tamaño de las vías.			
4.- ¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?			
El tráfico vehicular es muy desordenado por lo que hace falta más lugares estratégicos y organizados para estacionarse.			
5.- ¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?			
Paradas autorizadas para dejar y recoger estudiantes. Mobiliario urbano como basureros y demás que ayuden al mantenimiento y orden del sector.			
6.- ¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?			
Espacios verdes y de recreación donde se pidaire a las personas y no a los vehículos.			

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	30-05-2015	HORA:	11:05 am
UBICACIÓN:	Pellipo		
NOMBRE:	Juan Pérez		
OCCUPACIÓN:	Presidente del Barrio Juegan Ries		
EDAD:	59 años		
PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS ACTORES URBANOS			
1.- ¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles?			
Como Presidente Barrial, suelo recorrer estas calles para verificar el estado del espacio público, coordinar con los vecinos tareas de limpieza y seguridad y monitorear reuniones comunitarias.			
2.- Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?			
Principalmente por que es una zona céntrica, con comercios, instituciones públicas bancas, paradas de transporte, muchas personas caminan por aquí para dirigirse al mercado.			
3.- ¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?			
La cercanía a servicios básicos, el comercio unido y la vida activa que tiene el barrio.			
4.- ¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?			
El tráfico es bastante congestionado especialmente en horas pico, existe pocos espacios para estacionar y muchos vehículos se parquean en lugares indebidos lo cual implica la movilidad peatonal.			
5.- ¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?			
Sería muy útil contar con más espacios recreativos y culturales, como casas comunitarias, áreas verdes y lo más importante un acceso peatonal adecuado.			
6.- ¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?			
Me gustaría que se implementaran foros comunitarios pertinentes, servicio de salud móvil, actividades al aire libre y talleres formativos.			

Anexo 9. Entrevistas para actores indirectos y directos

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	22-05-2015	HORA:	18:35
UBICACIÓN:	PELLICO AV. VELASCO (BARRA)		
NOMBRE:	PEDRO (PEDRO)		
OCCUPACIÓN:	PROFESOR		
EDAD:	48		
PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS ACTORES URBANOS			
1.- ¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles?			
COMO PROFESOR SUELO PASAR POR ESTAS CALLES PARA OBSERVAR EL ENTORNO, INTERACTUAR CON LOS ESTUDIANTES Y A VECES REALIZAR ALGUNAS COMPRAS EN LAS TIENDAS CERCA DE LA ESCUELA.			
2.- Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?			
LA MAYORIA DE LAS PERSONAS TRANSITAN POR AQUI POR RAZONES EDUCATIVAS YA QUE HAY DOS ESCUELAS COMO TAMBIÉN HAY COMERCIOS QUE ATIENDEN A LOS ESTUDIANTES.			
3.- ¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?			
LA VITALIDAD DEL LUGAR, ES UN ESPACIO DONDE SE OBSERVA MUCHA INTERACCIÓN SOCIAL. LA CERCANÍA DE LAS ESCUELAS FOMENTA UN AMBIENTE EDUCATIVO ACTIVO.			
4.- ¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?			
EL TRÁFICO ES UN PROBLEMA, DURANTE LAS HORAS DE ENTRADA Y SALIDA DE LAS ESCUELAS, NO SE DISEÑAN LOS PARQUEaderos SON LIMITADOS LO QUE GENERA CONGESTIÓN.			
5.- ¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?			
SERIA ÚTIL TENER BANCOS DONDE LOS ESTUDIANTES PUEDAN ESPERAR A SUS PADRES CONTAR CON UNA SEÑALIZACIÓN ADECUADA Y TAMBIÉN ALUMBRADO YA QUE HAY OSCURIDAD EN LA NOCHE Y NO ABASTA EL ALUMBRADO.			
6.- ¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?			
SERIA BENEFICIOSO TENER MAS SERVICIOS DE APOYO A LA CIUDADANIA.			

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	21-05-2015	HORA:	16:35
UBICACIÓN:	PELLICO AV. LOS OJOS		
NOMBRE:	ESTELA LOPEZ		
OCCUPACIÓN:	PROFESORA		
EDAD:	40		
PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS ACTORES URBANOS			
1.- ¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles?			
Paso por estas calles por que voy y regreso al trabajo donde laboro además solo hacer diligencias como comprar útiles.			
2.- Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?			
El motivo es por la cercanía a instituciones educativas, mercados y otros equipamientos.			
3.- ¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?			
Siempre hay movimiento lo que genera una sensación de inseguridad, destaco que existe aceras reducidas en algunas partes.			
4.- ¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?			
Aqui el tráfico es bastante caótico especialmente en horas pico. los conductores no respetan los conos peatonales y los parqueaderos están mal ubicados.			
5.- ¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?			
Sería útil contar con mas señalización para peatonales bien pintados y rampas accesibles para los discapacitados.			
6.- ¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?			
Sería excelente contar con zonas verdes que y con paradas (taxi, bus) que respondan de manera eficiente las necesidades de sus habitantes.			

Anexo 10. Entrevistas para actores indirectos y directos

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	05-08-2015	HORA:	10:30 am
UBICACIÓN:	Pellileo Av. vecinaso Jhalla		
NOMBRE:	Carolina Coronel		
OCCUPACIÓN:	Presidenta Barrial (Contador)		
EDAD:	49		
PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS ACTORES URBANOS			
1.- ¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles?			
Como presidente barrial, estoy constantemente recorriendo el sector y vez las necesidades del barrio, conversar con los vecinos.			
2.- Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?			
Estas calles son bastante transitadas porque conecta con el mercado a demás unidades educativas, iglesias, bancos.			
3.- ¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?			
La cercanía a muchos servicios, la actividad comercial es constante. Es una zona plana.			
4.- ¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?			
Existe un desorden vehicular, no hay parqueaderos y muchos conductores estacionan en las aceras.			
5.- ¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?			
Hay un desorden vehicular notable, se necesita mayor control de tránsito y señalización de zonas.			
6.- ¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?			
Sería ideal contar con talleres comunitarios para jóvenes, ferias bazares, actividades culturales y deportivas.			

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	05/08/2015	HORA:	11:00
UBICACIÓN:	PELLILEO		
NOMBRE:	Diego Ortiz		
OCCUPACIÓN:	MECANICO		
EDAD:	40		
PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS ACTORES URBANOS			
1.- ¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles?			
SUELO REALIZAR COMPRAS PARA LA CASA.			
-			
2.- Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?			
PARA REALIZAR ACTIVIDADES DE COMERCIO O DE COMPRAS DE PRODUCTOS.			
3.- ¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?			
HAY MUCHAS ACTIVIDADES COMERCIALES EN EL SECTOR			
4.- ¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?			
PUEDE DECIR QUE HAY UNA DEFICIENCIA DE PARQUEO, EN HORA PICO Y EL TRAFICO SUELE SER CAOTICO			
5.- ¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?			
UNA ZONA DONDE PODER PARQUEARSE PARA NO MOLESTAR EN EL TRAFICO			
6.- ¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?			
UN LUGAR COMODO DONDE PARQUEARSE			

Anexo 11. Entrevistas para actores indirectos y directos

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	05-06-2015	HORA:	10:30 am
UBICACIÓN:	Pellileo Av. Versosco Ibañeta		
NOMBRE:	Carolina Coronado		
OCCUPACIÓN:	Presidenta Barrial (Contador)		
EDAD:	49		
PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS ACTORES URBANOS			
1.- ¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles?			
Como presidente barrial, estoy constantemente recorriendo el sector y ver las necesidades del barrio, conversar con los vecinos.			
2.- Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?			
Estas calles son bastante transitadas porque conecta con el mercado a demás unidades educativas, iglesias, bancos.			
3.- ¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?			
La cercanía a muchos servicios, la actividad comercial es constante. Es una zona plena.			
4.- ¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?			
Existe un desorden vehicular, no hay parqueaderos y muchos conductores estacionan en las aceras.			
5.- ¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?			
Hay un desorden vehicular notable, se necesita mayor control de tránsito y habuación de zonas.			
6.- ¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?			
Sería ideal contar con talleres comunitarios para jóvenes ferias barriales, actividades culturales y deportivas.			

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	05/06/2015	HORA:	15:00
UBICACIÓN:	PELLILEO		
NOMBRE:	Diego Ortiz		
OCCUPACIÓN:	MECANICO		
EDAD:	40		
PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS ACTORES URBANOS			
1.- ¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles?			
SUELO REALIZAR COMPRAS PARA LA CASA.			
2.- Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?			
PARA REALIZAR ACTIVIDADES DE COMERCIO O DE COMPRAS DE PRODUCTOS.			
3.- ¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?			
HAY MUCHAS ACTIVIDADES COMERCIALES EN EL SECTOR			
4.- ¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?			
PUEDE DECIR QUE HAY UNA DEFICIENCIA DE PARQUEO, EN HORA PICO Y EL TRAFICO SUELE SER CAOTICO			
5.- ¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?			
UNA ZONA DONDE PODER PARQUARSE PARA NO MOLESTAR EN EL TRAFICO.			
6.- ¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?			
UN LUGA COMODO DONDE PARQUEARSE.			

Anexo 12. Entrevistas para actores indirectos y directos

UNIVERSIDAD INDOAMÉRICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	04.05.2015	HORA:	13:05 pm
UBICACIÓN:	PELLEO Av. Luis Quiroga		
NOMBRE:	MARIA LAPEZ		
OCCUPACIÓN:	DIRECTA		
EDAD:	35		
PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS ACTORES URBANOS			
1.- ¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles?			
Suelo caminar por aquí para ir al trabajo, asistir a reuniones y hacer compras en los comercios locales.			
2.- Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?			
Principalmente, porque es un zona central en acceso a escuelas, tiendas y el mercado.			
3.- ¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?			
Destaco la comunidad activa, la diversidad de servicios y la cercanía a instituciones educativas lo que fomenta la interacción social.			
4.- ¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?			
El tráfico es problemático en este sector durante las horas de entrada y salida de los escuelas, los parqueaderos son limitados lo que agrava la situación.			
5.- ¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?			
Sería beneficioso contar con más espacios recreativos y áreas verdes donde los estudiantes y padres puedan relajarse y socializar.			
6.- ¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?			
Espacios para que los estudiantes puedan circular con seguridad.			

UNIVERSIDAD INDOAMÉRICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	30.05.2015	HORA:	16:00 H
UBICACIÓN:	PELLEO		
NOMBRE:	LUIS TIRANTUNA		
OCCUPACIÓN:	ELECTRICISTA "PRECEDENTE BARCEL"		
EDAD:	45		
PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS ACTORES URBANOS			
1.- ¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles?			
CAMINAR O CIRCULAR EN VEHICULO PARTICULAR HACIA MI NEGOCIO REALIZAR COMPRAS Y OTRAS ACTIVIDADES QUE SE REQUIERE EN EL DIARIO VIVIR.			
2.- Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?			
POR LA NECESIDAD DE DIRIGIRSE DE UN LUGAR A OTRO PARA REALIZAR COMPRAS O LLEVAR Y DEJAR A LOS NIÑOS EN SUS ESCUELAS Y TAMBIEN IR A SUS TRABAJOS.			
3.- ¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?			
NINGUNO POR EL CAOS PRODUCIDO POR LA CONGESTION VEHICULAR Y EL DESORDEN DEL COMERCIO INFORMAL			
4.- ¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?			
DEBERIA HABER LUGARES AUTORIZADOS PARA ESTACIONAMIENTOS Y UNA ORDENANZA QUE REGULE LOS MISMOS.			
5.- ¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?			
ELEMENTOS QUE BRINDEN SEGURIDAD A LOS NIÑOS COMO POR EJEMPLO UN ÁREA PEATONIZADO			
6.- ¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?			
ACTIVIDADES QUE INSITEN A LOS POBLADORES A CUIDAR NUESTRAS CALLES INCENTIVANDO AL USO UNICAMENTE NECESARIO DEL VEHICULO			

Anexo 13. Entrevistas para actores indirectos y directos

UNIVERSIDAD INDOAMÉRICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	28-05-2015	HORA:	16:30 pm
UBICACIÓN:	Av. Quis Quis		
NOMBRE:	Piedad Cardona		
OCCUPACIÓN:	Presidente Barrio El Obispo		
EDAD:	46 años		
PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS ACTORES URBANOS			
1.- ¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles?			
Normalmente acompaño a los vecinos en mingas gestiono temas con la tenencia Política y ayudo a resolver problemáticas como la basura y la inseguridad.			
2.- Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?			
Es un lugar muy concurrido porque conecta varios zonas importantes de la ciudad. Donde se encuentran los colegios básicos, fincas. También mucha gente viene por cuestiones laborales o hacen compras rápidas.			
3.- ¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?			
Es un lugar estratégico bien ubicado se puede llegar caminando a casi todo y hay variedad de servicios. El comercio genera movimiento económico y empleo para muchas familias.			
4.- ¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?			
El tráfico es un problema serio, hay demasiada ruidos contaminación y falta de control. Autos se parquean en los veredas o en doble fila. Hace falta señalización adecuada y más respecto al peatón.			
5.- ¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?			
Hacer Puntos más bonitos públicos, iluminación en algunas calles y cámaras de seguridad. Sería bueno tener un espacio peatonal adecuado con unos árboles más amplios.			
6.- ¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?			
Me gustaría que se ofrecieran programas para jóvenes ya que existen varias escuelas en este sector como también intervenir a los padres de familia con un aporte en la salud de los escolares como vigilante o algún el transporte.			

UNIVERSIDAD INDOAMÉRICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	31-05-2015	HORA:	8:30
UBICACIÓN:	PUEBLO AV. QUIS QUIS		
NOMBRE:	CARLA URRUTIA		
OCCUPACIÓN:	COMERCIANTE		
EDAD:	28		
PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS ACTORES URBANOS			
1.- ¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles?			
COMO COMERCIANTE FRECUENTE REALIZO ACTIVIDADES COMO LA COMPRA DE INSUMOS PARA MI NEGOCIO LO ÚNETO DE PRODUCTO Y LA INTERACCIÓN CON OTROS COMERCIANTES			
2.- Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?			
NOY UNA GRAN CANTIDAD DE TIENDAS QUE atraen a los consumidores A PESAR LO CERCANIA A Puntos DE COMERCIO Y OTROS PRODUCTOS.			
3.- ¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?			
ESTO CREA UN AMBIENTE VIBRANTE Y DINAMICO, A PESAR LA CONCORDIA DE COMERCIANTE Y A QUE EXISTE UN SENTIDO DE COLABORACIÓN Y APOYO ENTRE ELLOS.			
4.- ¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?			
EXISTE EL TRAFICO VEHICULAR Y PEATONAL QUE DIFICULTA EL ACCESO A LOS NEGOCIOS, SE NECESITO MAS ESPACIO PARA ESTACIONAR Y A QUE ESTO PODRIA FACILITAR QUE MAS TIENDAS USTRAN LA ZONA			
5.- ¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?			
TENER UN SERVICIO DE INFORMACIÓN (O SEÑALIZACIÓN) QUE MUESTRE LOS COMERCIOS Y SERVICIOS DISPONIBLES DENTRO DEL MERCADO PARA QUE NO FRECUENTEN LOS VENDEDORES AMBULANTES			
6.- ¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?			
ME GUSTARIA QUE SE IMPLEMENTEN RUTAS PEATONALES BIEN DISEÑADAS QUE CONECTEN DIFERENTES Puntos IMPORTANTES.			

Anexo 14. Entrevistas para actores indirectos y directos

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	07-01-2015	HORA:	8:00 am
UBICACIÓN:	PUEBLO		
NOMBRE:	ALEX ALEJO		
OCCUPACIÓN:	ACSI QUÉTE		
EDAD:	30		
PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS ACTORES URBANOS			
1.- ¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles?			
SALGO A VENDER MIS PRODUCTOS EN MI LOCAL QUE ES EN MI DOMICILIO CERCA A LA ESCUELA, TAMBIÉN APROVECHO EN HACER LAS COMPRAS Y LLEVAR A MIS HIJOS DE LA ESCUELA.			
2.- Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?			
POR QUE TODO QUEDA CERCA. EL MERCADO, ESCUELAS, MUNDICHO QUEDA CERCA ES UNA ZONA DONDE HAY TODO.			
3.- ¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?			
ES UN LUGAR MUY BUENO, CON MUCHO MOVIMIENTO Y SIEMPRE SE ENCUENTRA LO QUE SE NECESITA.			
4.- ¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?			
ES MUY COMPLICADO, HAY DEMASIADO TRÁFICO ESPECIALMENTE EN LA MAÑANA Y AL MEDIO DÍA, LOS CARROS SE PARQUEAN EN LAS ESCUELAS O EN LAS VEREDAS.			
5.- ¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?			
NECESTAMOS MAS PASOS PEONILES, VEREDAS MAS AMPLIAS Y SEGUROS SE PUEDE MAS RAMBLAS POR QUE HAY PISOS MALOS.			
6.- ¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?			
ME GUSTARÍA QUE HAYA MAS TERAPIAS, EMPLEADA DE SALUD COGNITIVA ESPECIAMENTE PARA QUE LOS NIÑOS SUPEREN.			

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	07/06/25	HORA:	10:00
UBICACIÓN:	PUEBLO		
NOMBRE:	Alejandro F. Lora		
OCCUPACIÓN:	Comerciante		
EDAD:	38		
PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS ACTORES URBANOS			
1.- ¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles?			
- Realizar compras - Mi lugar comercial de venta de productos			
2.- Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?			
- Para realizar actividades cotidianas.			
3.- ¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?			
- Dice hay muchos negocios			
4.- ¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?			
- Mucha congestión de parques - El tráfico a veces hace que se intente			
5.- ¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?			
- Logjes de parques no hay lo suficiente.			
6.- ¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?			
Un lugar amplio de parqueo.			

Anexo 15.. Entrevistas para actores indirectos y directos

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	9-6-2025	HORA:	9:02
UBICACIÓN:	PELLEO		
NOMBRE:	CARLOS PEPE		
OCCUPACIÓN:	COMERCiante		
EDAD:	50		
PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS ACTORES URBANOS			
1.- ¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles?			
Presencia de poca seguridad (venta).			
2.- Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?			
PARA: - PASAR LAS COMPRAS. - DIRIGIRSE A SUS TRABAJOS. - " ESCUELAS COLEGIO. - FERIA MISMO.			
3.- ¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?			
- SIEMPRE HAY MOVIMIENTO COMERCIAL.			
4.- ¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?			
- FALTA PARQUEaderos.			
5.- ¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?			
- DEBE HABER VIGILANCIA (POLICIA, GUARDIAS) DE INSTITUCIONES.			
6.- ¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?			
- SE NECESITA POCOS PERSONALES LIBRE TRAFICO VEHICULAR. - MAS ECOLOGICAS.			

UNIVERSIDAD INDOAMERICA			
GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ACTORES URBANOS			
FECHA:	06/06/2025	HORA:	16:00
UBICACIÓN:	RILLO		
NOMBRE:	Rafaelo Filalumbo		
OCCUPACIÓN:	Comerciante		
EDAD:	45 años		
PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LOS ACTORES URBANOS			
1.- ¿Qué actividades realizas con mayor frecuencia en estas calles?			
Compra y venta de productos para comercializar. Ritmo de mis hijos de las Escuelas. Circular por el lugar.			
2.- Desde su punto de vista, ¿por qué motivos las personas suelen transitar por aquí?			
Para realizar diferentes actividades de su diario vivir. Realizar compras. Ir a las escuelas y colegios.			
3.- ¿Qué aspectos positivos destacaría de este espacio?			
Calles amplias. La cercanía de los lugares como mercados, instituciones públicas y privadas.			
4.- ¿Qué opinas del tráfico vehicular y parqueaderos?			
No son las adecuadas o no están señalizados de manera adecuada.			
5.- ¿Algún elemento específico que consideres especialmente útil o necesario fuera de las escuelas?			
Calles de seguridad. Espacios Estratégicos para el ritmo de los estudiantes.			
6.- ¿Qué tipo de actividades o servicios le gustaría que se ofrecieran aquí?			
Zonas recreativas y libres de tráfico vehicular.			