



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

FACULTAD DE DISEÑO Y ARQUITECTURA

CARRERA DE ARQUITECTURA

**Tema: " Diseño de un eje comercial con prioridad peatonal en la
cabecera urbana de la parroquia Atahualpa "**

Modalidad: Proyecto
Integrador

Trabajo de Titulación, previo a la obtención del Título de Arquitecto,
otorgado por la Universidad Técnica de Ambato

Autor/a: Pamela Nicole Lagua Lagua

Tutor/a: Msc. Arq. Carlos Andrés Salcedo Landy.

Ambato – Ecuador

Diciembre – 2025

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Titulación sobre el tema:

“ Diseño de un eje comercial con prioridad peatonal en la cabecera urbana de la parroquia Atahualpa” del/la alumno/a Pamela Nicole Laguna Laguna, estudiante de la carrera de Arquitectura, considero que dicho Trabajo de Titulación bajo la Modalidad Proyecto Integrador ha sido revisado en su totalidad, el mismo que responde a las normas establecidas en el Reglamento para la Titulación de Grado en la Universidad Técnica de Ambato.

Por lo tanto, autorizo la presentación de este, ante el organismo pertinente para ser sometido a la evaluación de los profesores calificadores designado por el H. Consejo Directivo de la Facultad.

Ambato, Diciembre 2025



Msc. Arq. Carlos Andrés Salcedo Landy.

C.C.: 0105630511

TUTOR(A)

AUTORÍA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, Pamela Nicole Lagua Lagua con cédula de ciudadanía No 1850223122, declaro que los criterios emitidos en el trabajo de titulación, modalidad Proyecto Integrador bajo el tema: **Diseño de un eje comercial con prioridad peatonal en la cabecera urbana de la parroquia Atahualpa**, así como también los contenidos presentados, ideas, análisis, síntesis de datos y conclusiones, son de exclusiva responsabilidad de mi persona, como autor/a de este trabajo de Titulación

Ambato, Diciembre 2025



Pamela Nicole Lagua Lagua

C.C.: 1850223122

AUTOR(A)

DERECHOS DE AUTOR

Yo, Pamela Nicole Laguna Laguna con C.C.: 1850223122 en calidad de autor/a y titular de los derechos morales y patrimoniales del trabajo de titulación **DISEÑO DE UN EJE COMERCIAL CON PRIORIDAD PEATONAL EN LA CABECERA URBANA DE LA PARROQUIA ATAHUALPA**, autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de este trabajo de titulación o parte de él, un documento disponible con fines netamente académicos para su lectura consulta y procesos de investigación.

Cedo una licencia gratuita e intransferible, así como los derechos patrimoniales de mi Trabajo de Titulación a favor de la Universidad Técnica de Ambato con fines de difusión pública; y se realice su publicación en el repositorio institucional de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, siempre y cuando no suponga una ganancia económica y se realice respetando mis derechos de autor/a.

Ambato, Diciembre 2025

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, overlapping loops and lines, positioned above a horizontal dotted line.

Pamela Nicole Laguna Laguna

C.C.: 1850223122

AUTOR(A)

TRIBUNAL DE GRADO

Los miembros del Tribunal de Grado del Trabajo de Titulación, Modalidad Proyecto Integrador sobre el **DISEÑO DE UN EJE COMERCIAL CON PRIORIDAD PEATONAL EN LA CABECERA URBANA DE LA PARROQUIA ATAHUALPA** de Pamela Nicole Laguna Laguna, estudiante de la carrera de Arquitectura, de la Facultad de Diseño y Arquitectura, de conformidad con el Reglamento para la Titulación de Grado para obtener el título terminal de Tercer Nivel de la Universidad Técnica de Ambato, una vez revisado y calificado

Ambato, Diciembre 2025

Para constancia firman:

Título. Nombres y Apellidos
PRESIDENTE
C.C.:

Título. Nombres y Apellidos
MIEMBRO TRIBUNAL DE GRADO
C.C.:

Título. Nombres y Apellidos
MIEMBRO TRIBUNAL DE GRADO
C.C.:

DEDICATORIA

Dedico este trabajo, con profundo amor y gratitud a mis padres Nancy y Galo por siempre estar conmigo, quienes estuvieron en los días y noches más difíciles durante mis estudios, gracias por su apoyo incondicional y darme ánimos de seguir cuando mi mente decía que debía rendirme y que no era capaz, creyeron más en mí que yo misma, por todas esas palabras de aliento debo decirles que su esfuerzo y sacrificio han sido mi mayor motivación para alcanzar este objetivo, este logro es suyo, les debo todo.

A mis hermanos Israel, Gaby, Michelle y Sarahi Gracias por ser parte de mi proceso, por ser las personas que han estado ahí siempre para ayudarme y sacarme una sonrisa, a mis abuelitos Segundo y Elena quienes, brindándome su amor y sus bendiciones me han dado fuerza y fe para culminar una parte importante de mi vida.

A mi familia, gracias por su apoyo incondicional y por sus deseos siempre llenos de amor. Su presencia ha sido fundamental, A mi pareja, Cristian, gracias por acompañarme, por tu apoyo incondicional y por motivarme a crecer como persona tu presencia ha sido una luz esencial que me ha guiado y animado en este camino.

Extiendo esta dedicatoria a todas aquellas personas que de una forma han sido parte importante de mi viaje.

A todos de corazón Dios le pague

Pamela Nicole Laguna Laguna

AGRADECIMIENTO

Agradezco en primer lugar a Dios por darme la valentía y la fuerza para poder lograr cada uno de mis metas, a mis padres, gracias por Nunca soltar mi mano en este camino, por su amor incondicional, su apoyo constante y por ser mi mayor inspiración

Expreso mi más sincero agradecimiento al arquitecto Carlos Salcedo, tutor de este proyecto de titulación, por su orientación constante y por compartir conmigo su conocimiento, el cual ha sido fundamental en la construcción de este trabajo.

A mis amigos gracias por su amistad incondicional por su apoyo, sus locuras, ustedes hicieron más amena esta etapa universitaria.

Agradezco también a todos los docentes de la carrera de Arquitectura de la Universidad Técnica de Ambato, quienes compartieron sus conocimientos que contribuyeron a mi crecimiento profesional y personal, a todos Muchas gracias.

Pamela Nicole Laguna Laguna

ÍNDICE DE GENERAL

A. PÁGINAS PRELIMINARES

PORTADA.....	I
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	II
AUTORÍA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN	III
DERECHOS DE AUTOR.....	IV
TRIBUNAL DE GRADO	V
DEDICATORIA	VI
AGRADECIMIENTO.....	VII
ÍNDICE DE GENERAL.....	VIII
ÍNDICE DE TABLAS.....	XIII
ÍNDICE DE FIGURAS.....	XIV
RESUMEN EJECUTIVO	XVI
ABSTRACT	XVII
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I.....	3
1. ATECEDENTES GENERALES	3
1.1. Tema	3
1.2. Planteamiento del Problema	3
1.2.1. Contextualización	9
1.2.2. Árbol de problemas.....	11
1.2.3. Enunciado del Problema	11
1.3. Justificación.....	11
1.4. Objetivos.....	13
1.4.1. Objetivo General.....	13
1.4.2. Objetivos Específicos	13
1.5. Línea de Investigación.....	14
CAPITULO II.....	15
2. MARCO REFERENCIAL.....	15
2.1. Antecedentes de la investigación (Estado del Arte)	15

2.2. Categorías fundamentales (Variables).....	17
2.3. Red conceptual.....	18
2.4. Marco conceptual, histórico, legal, u otros de acuerdo al proyecto	18
2.4.1. Urbanismo	18
2.4.2. Planificación de movilidad.....	19
2.4.3. Espacio público	21
2.4.4. Regeneración urbana	22
2.4.5. Calidad del espacio público	29
2.4.6. Imagen urbana.....	33
2.4.7. El estilo Semper	36
2.4.8. Marco Legal.....	37
CAPITULO III	39
3. ANÁLISIS CONTEXTUAL	39
3.1. Análisis Externo	39
3.2. Análisis interno	39
Figura 13. Análisis FODA. Elaboración propia (2025).	39
CAPÍTULO IV.....	40
4.METODOLOGÍA	40
4.1.Método (introducción)	40
4.2.Enfoque de investigación.....	40
4.3.Modalidad	41
4.5.Operación de variables	41
4.6.Diseño de investigación	42
4.6.1. Población, muestra y muestreo	43
4.6.2. Tipo de muestra	43
4.7.Técnicas de Recolección y Análisis de Información	43
Entrevistas semiestructuradas.....	44
Guía de cuestionarios semiestructurados.....	44
Fichas de observaciones	45
Mapeos y Cartografía.....	46

Ficha de análisis de casos	46
Revisión documental.....	47
Ficha de revisión documental	47
Representación gráfica	48
4.8.Matriz síntesis diseño metodológico	49
4.9.Análisis y discusión de resultados.....	49
4.9.1. Objetivo 1	49
4.9.1.1. Análisis de entrevista.....	50
Resultado de las entrevistas	54
4.9.1.2. Ficha de observación	54
4.9.1.3.Evaluación del estado del espacio público en el tramo de estudio .	55
Resultados del análisis de fichas de observación	56
4.9.1.4. Mapeo diagnostico – Análisis Macro	57
Análisis Urbano y rural.....	58
VIAS.....	59
4.9.1.5. Mapeo Diagnóstico - Análisis Meso	60
Tipología vial.....	61
Análisis del transporte público	61
Análisis tráfico y movilidad general.....	62
Equipamientos	63
4.9.1.6. Mapeo Diagnostico - Análisis micro.....	64
Establecimientos comerciales	64
Análisis de tránsito vehiculares	65
Análisis cuantitativo	67
Resumen de accesibilidad peatonal.....	76
Resultados.....	77
4.9.2. Objetivo 2	78
4.9.2.1. Análisis de caso	78
Resultado	79
4.9.2.2. Revisión documental.....	79

Resultado	80
4.9.3. Objetivo 3	81
4.9.3.1. Estrategias de intervención.....	82
CAPITULO V	83
PROPUESTA	83
5.1. Metodología proyectual:	83
5.2. Aplicación metodológica de la propuesta.....	83
5.2.1. Escala ciudad (Lugar)	83
Modelo territorial deseado.....	83
5.2.1.1. Escala Intermedio	85
Estructura urbana	85
Plan parcial de ordenamiento urbano	86
5.2.1.2. Objeto	93
Configuración del espacio público y elementos de detalle urbano.....	93
Elemento de diseño vial y peatonal	93
Arbolado	95
Mobiliario	95
Materialidad.....	97
5.3. Descripción de la propuesta	98
5.4. Usuario	98
5.5. Desarrollo de la propuesta	99
Intervención en la avenida 12 de septiembre	99
Intervención del eje comercial: desde el acceso principal hasta el parque central	100
Tramo parque central	102
Intervención del eje comercial: desde el parque central hasta el colegio Atahualpa	104
Visualizaciones del estado actual y propuesta	109
CAPITULO VI.....	115
Conclusiones y Recomendaciones	115
6.1. Conclusiones.....	115

Objetivo específico 1	116
Objetivo específico 2	116
Objetivo específico 3	117
6.2. Recomendaciones.....	117
MATERIALES DE REFERENCIA	119
REFERENCIAS.....	119
ANEXOS.....	124

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1	<i>Línea de investigación de la Universidad Técnica de Ambato</i>	14
Tabla 2	<i>Modelo Analítico</i>	17
Tabla 3	<i>Grupo de entrevistados</i>	44
Tabla 4	<i>Ficha de observación de la Av. 12 de Septiembre.</i>	46
Tabla 5	<i>Revisión Documental</i>	48
Tabla 6	<i>Técnicas y herramientas de análisis</i>	49
Tabla 7	<i>Resumen de entrevista 1</i>	50
Tabla 8	<i>Resumen de entrevista 2</i>	51
Tabla 9	<i>Resumen de entrevista 3</i>	51
Tabla 10	<i>Resumen de entrevista 4</i>	51
Tabla 11	<i>Resumen de entrevista 5</i>	52
Tabla 12	<i>Resumen de entrevista 6</i>	52
Tabla 13	<i>Resumen de entrevista 7</i>	52
Tabla 14	<i>Resumen de entrevista 8</i>	53
Tabla 15	<i>Resumen de entrevista 9</i>	53
Tabla 16	<i>Resumen de entrevista 10</i>	53
Tabla 17	<i>Resultados del análisis de la ficha de observación</i>	56
Tabla 18	<i>Tabla de resumen de los casos de estudio</i>	78
Tabla 19	<i>Matriz de resultados de los casos de estudio</i>	79
Tabla 20	<i>Tabla de interpretación documental</i>	80
Tabla 21	<i>Matriz de resultados con la revisión documental</i>	81
Tabla 22	<i>Tabla de tipología vial</i>	90
Tabla 23	<i>Normas técnicas de referencia</i>	93

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Estado actual de la Av. 12 de Septiembre. Elaboración propia (2025).	2
Figura 2. Desequilibrio en el uso del espacio vial. Elaboración propia (2025).	5
Figura 3. Vista aceras discontinuas. Elaboración propia (2025).	6
Figura 4. Árbol de problemas. Elaboración propia (2025).	11
Figura 5. Red Conceptual. Elaboración propia (2025).	18
Figura 6. Elemento de una vía. Elaboración propia (2025).	24
Figura 7. Movilidad peatonal. Elaboración propia (2025).	26
Figura 8. Aceras accesibles para el peatón. Elaboración propia en base al manual de diseño urbano (2015).	27
Figura 9. Características de accesibilidad universal. Elaboración propia (2025).	28
Figura 10. Interacción social dentro de un espacio. Elaboración propia (2025).	30
Figura 11. Identidad urbana. Elaboración propia (2025).	34
Figura 12. Análisis PESTLA. Elaboración propia (2025).	39
Figura 13. Análisis FODA. Elaboración propia (2025).	39
Figura 14. Formato Entrevistas. Elaboración propia (2025).	45
Figura 15. Formato ficha de análisis de caso. Elaboración propia (2025).	47
Figura 16. Resumen de la ficha de observación. Elaboración propia (2025).	55
Figura 17. Ubicación geográfica en el ecuador. Elaboración propia (2025).	57
Figura 18. Parroquia atahualpa(GAD parroquial). Elaboración propia (2025).	58
Figura 19. Trazado vial e Atahualpa. Elaboración propia (2025).	59
Figura 20. Llenos y vacíos. Elaboración propia (2025).	60
Figura 21. Trazado vial. Elaboración propia (2025).	61
Figura 22. Análisis del transporte público. Elaboración propia (2025).	62
Figura 23. Movilidad general en horas pico. Elaboración propia (2025).	63
Figura 24. Distribución de equipamientos urbanos. Elaboración propia (2025).	64
Figura 25. Seguridad percibida. Elaboración propia (2025).	65
Figura 26. Tránsito vehicular. Elaboración propia (2025).	66
Figura 27. Estado actual. Elaboración propia (2025).	67
Figura 28. Accesibilidad peatonal. Elaboración propia (2025).	68
Figura 29. Accesibilidad peatonal. Elaboración propia (2025).	69
Figura 30. Accesibilidad peatonal. Elaboración propia (2025).	70
Figura 31. Accesibilidad peatonal. Elaboración propia (2025).	71
Figura 32. Accesibilidad peatonal. Elaboración propia (2025).	72
Figura 33. Accesibilidad peatonal. Elaboración propia (2025).	73
Figura 34. Accesibilidad peatonal. Elaboración propia (2025).	74
Figura 35. Accesibilidad peatonal. Elaboración propia (2025).	75
Figura 36. Síntesis visual del diagnóstico. Elaboración propia (2025).	76
Figura 37. Dimensiones adecuadas. Elaboración propia (2025).	77
Figura 38. Estrategias urbano-arquitectónicas. Elaboración propia (2025).	82
Figura 39. Modelo territorial deseado. Elaboración propia (2025).	84
Figura 40. Modelo territorial deseado. Elaboración propia (2025).	85
Figura 41. Estructura urbana. Elaboración propia (2025).	86
Figura 42. Jerarquización Vial. Elaboración propia (2025).	87

Figura 43. Eje principal peatonal–comercial. Elaboración propia (2025).	88
Figura 44. Vías secundarias con parqueo tarifado. Elaboración propia (2025).	88
Figura 45. Vías colectoras y transporte público. Elaboración propia (2025).	89
Figura 46. Vías colectoras y transporte público. Elaboración propia (2025).	90
Figura 47. Sistema estructurante. Elaboración propia (2025).	91
Figura 48. Sendas peatonales 1. Elaboración propia (2025).	92
Figura 49. Sendas peatonales 2. Elaboración propia (2025).	92
Figura 50. Elemento de diseño vial y peatonal. Elaboración propia (2025).	94
Figura 51. Arbolado. Elaboración propia (2025).	95
Figura 52. Mobiliario urbano. Elaboración propia (2025).	96
Figura 53. Materialidad. Elaboración propia (2025).	97
Figura 54. Usuario. Elaboración propia (2025).	99
Figura 55. Intervención en la avenida 12 de septiembre. Elaboración propia (2025).	100
Figura 56. Intervención del eje comercial tramo 1. Elaboración propia (2025).	101
Figura 57. Intervención del eje comercial tramo 2. Elaboración propia (2025).	101
Figura 58. Tramo parque central. Elaboración propia (2025).	102
Figura 59. Tramo parque central. Elaboración propia (2025).	103
Figura 60. Intervención tramo 4. Elaboración propia (2025).	104
Figura 61. Intervención tramo 5. Elaboración propia (2025).	105
Figura 62. Intervención Tramo 1. Elaboración propia (2025).	106
Figura 63. Intervención Tramo 2. Elaboración propia (2025).	107
Figura 64. Intervención del Tramo 4. Elaboración propia (2025).	108
Figura 65. Intervención del Tramo 5, Elaboración propia (2025).	108
Figura 66. Visualizaciones del estado actual y propuesta. Elaboración propia (2025).	109
Figura 67. Visualizaciones del estado actual y propuesta. Elaboración propia (2025).	110
Figura 68. Visualizaciones del estado actual y propuesta. Elaboración propia (2025).	111
Figura 69. Visualizaciones del estado actual y propuesta. Elaboración propia (2025).	112
Figura 70. Visualizaciones del estado actual y propuesta. Elaboración propia (2025).	113
Figura 71. Visualizaciones del estado actual y propuesta. Elaboración propia (2025).	114

RESUMEN EJECUTIVO

La rehabilitación y restauración del espacio público es esencial debido a la necesidad de mejorar la calidad urbana, fortaleciendo la cohesión social de las parroquias en proceso de crecimiento, a través de esta investigación se desarrollará una propuesta que tome como base la regeneración vial en la Avenida 12 de Septiembre, debido a que se ha encontrado que actualmente esta avenida está limitada por el predominio vehicular y la falta de continuidad peatonal. La necesidad de desarrollar un eje comercial eficiente y de calidad, nos impulsa a obtener herramientas y estrategias para su construcción.

Para el desarrollo de la investigación, se centró en un enfoque metodológico mixtos, integrando un análisis multiescalar, con herramientas cartográficas, estudios de campo y formularios de evaluación urbana. A través de este proceso se logró identificar diversos problemas estructurales debido a que existe una reducción del espacio peatonal, presencia de estacionamientos informales, la que genera congestión vehicular y ausencia de una red comercial cohesionada. Además, mediante un análisis cuantitativo, se permitió calcular los porcentajes de superficie, dirigidas a vehículos y peatones en la situación actual y con la propuesta de reurbanización. Con base en estos resultados, se desarrolló un plan masa reconfigurando la trama vial, orientando así a una intervención hacia un modelo territorial más equilibrado y seguro.

La propuesta urbana redefine la jerarquía de la movilidad a través de una reconfiguración vial, que desvía el tráfico a rutas alternativas, la cual permite liberar la alta carga vehicular transformándolo en un corredor más tranquilo. A partir de ello, se redistribuyen los anchos de vía, creando de cierta manera aceras continuas y eficientes, incorporando franjas, arboladas y mobiliario urbano, mejorando la comodidad y claridad espacial, la cual fortalecerá las zonas peatonales directamente vinculadas a los comercios locales. En conclusión, estas intervenciones desarrollaran un eje comercial más activo, accesible, creando un corredor urbano ordenado, atractivo y socialmente activo, con mejores condiciones de movilidad y viabilidad económica.

DESCRIPTORES: INTERACCIÓN SOCIAL, CAMINABILIDAD EFICIENTE, ESPACIO PÚBLICO, REGENERACIÓN VIAL, JERARQUIZACIÓN VIAL, EJE COMERCIAL.

ABSTRACT

The rehabilitation and restoration of public space is essential due to the need to improve urban quality and strengthen social cohesion in growing parishes. This research will develop a proposal based on the regeneration of Avenida 12 de Septiembre, as it has been found that this avenue is currently limited by vehicular traffic and a lack of pedestrian continuity. The need to develop an efficient and high-quality commercial corridor motivates us to obtain tools and strategies for its construction.

For the development of this research, a mixed-methods approach was used, integrating multi-scale analysis with cartographic tools, field studies, and urban assessment forms. Through this process, several structural problems were identified, including a reduction in pedestrian space, the presence of informal parking, which generates vehicular congestion, and the absence of a cohesive commercial network. Furthermore, a quantitative analysis allowed for the calculation of the percentages of surface area allocated to vehicles and pedestrians in the current situation and with the proposed redevelopment. Based on these results, a comprehensive plan was developed to reconfigure the road network, thus guiding the intervention towards a more balanced and safer territorial model.

The urban proposal redefines the mobility hierarchy through a road reconfiguration that diverts traffic to alternative routes, thereby relieving the heavy vehicular load and transforming it into a quieter corridor. As a result, road widths are redistributed, creating continuous and efficient sidewalks, incorporating green spaces, trees, and street furniture, improving comfort and spatial clarity, which will strengthen pedestrian areas directly linked to local businesses. In conclusion, these interventions will develop a more active and accessible commercial axis, creating an orderly, attractive, and socially active urban corridor with improved mobility and economic viability.

KEYWORDS: SOCIAL INTERACTION, EFFICIENT WALKABILITY, PUBLIC SPACE, ROAD REGENERATION, ROAD HIERARCHY, COMMERCIAL AXIS.

INTRODUCCIÓN

El diseño urbano es la encargada de estructurar y formar edificios, vecindarios o ciudades, mejorando conexiones entre el lugar y las personas, con base a las necesidades de los habitantes, promoviendo espacios accesibles, seguros, dando comodidad que incentiven la permanencia, el encuentro y la actividad social en la ciudad. Es por esta razón que, en este contexto, la Avenida 12 de Septiembre fue identificada como un eje estratégico, para mejorar la movilidad peatonal, obtener un espacio público más óptimo y fortaleciendo la actividad comercial (Gehl, 2014).

En este contexto, la propuesta de intervención surge como respuesta al proyecto futuro del GAD de Atahualpa, que busca la transformación de la Avenida 12 de septiembre en un bulevar. Esta iniciativa, comienza a causa de la actual desorganización vial, con estacionamientos irregulares, vías unidireccionales de dos carriles y aceras insuficientes para los peatones, por todo aquello se busca mejorar la movilidad peatonal y dinamizar la actividad comercial en la zona. Asimismo, el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la parroquia Atahualpa enfatiza la importancia de obtener un espacio urbano accesible, seguro y sostenible (GAD Parroquial Rural de Atahualpa Habaspamba, 2023).



Figura 1. Estado actual de la Av. 12 de Septiembre. Elaboración propia (2025).

La Avenida 12 de Septiembre es el principal eje vial y comercial de la parroquia Atahualpa, conectando directamente con el parque central y articulando el acceso al centro parroquial evidenciable en la figura 1, A lo largo de su recorrido se ubican equipamientos claves como locales comerciales, una guardería, instituciones educativas, una iglesia y el GAD parroquial. Esta avenida es utilizada de forma constante por estudiantes, comerciantes, trabajadores y residentes. Ahora bien, su diseño urbano actual presenta carencias en movilidad, accesibilidad y seguridad, lo que evidencia la necesidad de reorganizar y optimizar este espacio para priorizar la circulación peatonal. (GAD Parroquial Rural de Atahualpa Habaspamba, 2023).

CAPÍTULO I

1. ATECEDENTES GENERALES

1.1. Tema

Diseño de un eje comercial con prioridad peatonal en la cabecera urbana de la parroquia Atahualpa

1.2. Planteamiento del Problema

Considerando la prioridad de los peatones surge la problemática de dicha investigación por tal razón su finalidad se centra en La avenida 12 de septiembre la cual, prioriza al vehículo sobre el peatón, donde se ve reflejado como el crecimiento urbano reduce los espacios públicos de calidad. En la actualidad varias de las ciudades toman como prioridad la infraestructura vial orientada al uso del automóvil, generando así problemas en la fragmentación urbana, la congestión vehicular y la falta de espacios para la interacción social (ONU Hábitat, 2020).

Crecimiento demográfico y presión sobre la Av.12 de septiembre.

Los cambios demográficos en el transcurso del tiempo han desarrollado un impacto significativo al momento en que se diseña y se planifica las ciudades. El aumento significativo de la población, han desarrollado la necesidad de adaptar la arquitectura urbana para satisfacer las necesidades de la población, la cual implica crear espacios adaptables y accesibles para todos y todas. Esto incluye la eliminación de barreras físicas la incorporación de nuevos proyectos que faciliten el acceso de los peatones con movilidad reducida (González, 2023).

La infraestructura urbana no ha evolucionado en concordancia con el acelerado crecimiento poblacional registrado en las últimas décadas. Esta desactualización se ve reflejada en un espacio público insuficiente que no responde a las nuevas demandas de movilidad, comercio y cohesión social, generando tensiones entre el tránsito vehicular y peatonal, así como un uso ineficiente del eje comercial. Como consecuencia, se limita la habitabilidad urbana.

El crecimiento demográfico acelerado en la parroquia Atahualpa constituye un factor determinante en la transformación de sus dinámicas urbanas, el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial además de el Plan de Uso y Gestión del Suelo (PDOT PUGS,

2024), da a conocer que la población paso de 10.261 habitantes en 2010 a una proyección de más de 21.000 en 2030 y 44.227 en 2050, consolidándose como una de las parroquias con mayor tasa de crecimiento del cantón (3.72 % anual entre 2001-2010). Este aumento de la poblacional ha generado una mayor presión sobre la Avenida 12 de septiembre, eje comercial y de conexión con el parque central, en el cual se concentran actividades educativas, sociales y de intercambio económico.

Para abordar este problema, Helen Beck (2009) sostiene que el espacio público es un derecho ciudadano y debe garantizar accesibilidad equitativa, mientras que para Burbano y Páramo (2014) lo entienden como un escenario de cohesión social, más allá de su dimensión física. El uso del espacio público, para poder ser utilizado en igualdad de condiciones por todos los peatones debe ofrecer características de seguridad como la visibilidad, iluminación y heterogeneidad. En este contexto, el crecimiento demográfico de Atahualpa, sin una infraestructura urbana adecuada, evidencia la necesidad de reorganizar la Av. 12 de septiembre.

Invasión del espacio público por estacionamientos informales.

La ocupación improvisada de aceras y calzadas por vehículos se ha convertido en un problema recurrente en la Av. 12 de septiembre, lo cual afecta directamente la funcionalidad del corredor comercial de la parroquia. Esta práctica reduce el espacio destinado a los peatones, obligando a trasladar la circulación peatonal hacia la vía vehicular como se puede mostrar en la figura 2. La consecuencia inmediata es la pérdida de seguridad vial y la interrupción de la movilidad peatonal, lo que impacta de manera negativa en la accesibilidad universal y la calidad del espacio público.



Figura 2. Desequilibrio en el uso del espacio vial. Elaboración propia (2025).

Según el Código Orgánico de Organización Territorial (COOTAD, 2010), el espacio público debe garantizar el libre tránsito y la accesibilidad de los ciudadanos, lo cual se ve afectado al invadir las veredas con estacionamientos informales. Se entendía que el vehículo como nuevo usuario de las calles debía tomar precaución frente a los peatones, pero acabó por imponerse y desarrollar un cambio cultural, en donde las personas que transitan, ahora llamados peatones, se les comienza a segregar de una parte de las calles (calzadas), considerándolas responsables de tomar las precauciones necesarias para evitar accidentes, reduciendo la calidad de vida y limitando la interacción social, por tal motivo las calles dejan de ser espacio de encuentro y se convirtiéndose así en zonas de riesgo (Parra, 2018).

En este contexto la presencia de estacionamiento informales y el exceso de espacio destinado a los vehículos en la Av. 12 de septiembre reflejan una pérdida de equilibrio en el uso del espacio urbano, debilitando la competitividad de los comercios locales y reduciendo la habitabilidad de la parroquia. Esta situación no solo limita la movilidad peatonal, sino que también genera una imagen urbana desordenada y poco atractiva, afectando el potencial de desarrollo económico y social del principal eje.

Deficiencia de infraestructura peatonal y accesible.

A medida que las ciudades crecen, surgen demandas de un entorno seguro para desplazarse, siendo la infraestructura un soporte primordial el cual permite el desarrollo de actividades sociales. En el diseño urbano, la infraestructura peatonal a menudo se subestima, causando deficiencias, como la falta de elementos adecuados para el tránsito cómodo y seguro de peatones, como aceras estrechas, inexistentes o en mal estado, generando así inseguridad, dificultando la movilidad, provocando accidentes. Por tal motivo la importancia de espacios bien diseñados para los peatones es crucial para un desarrollo de ciudades sustentables y habitables (Santiago, 2021).

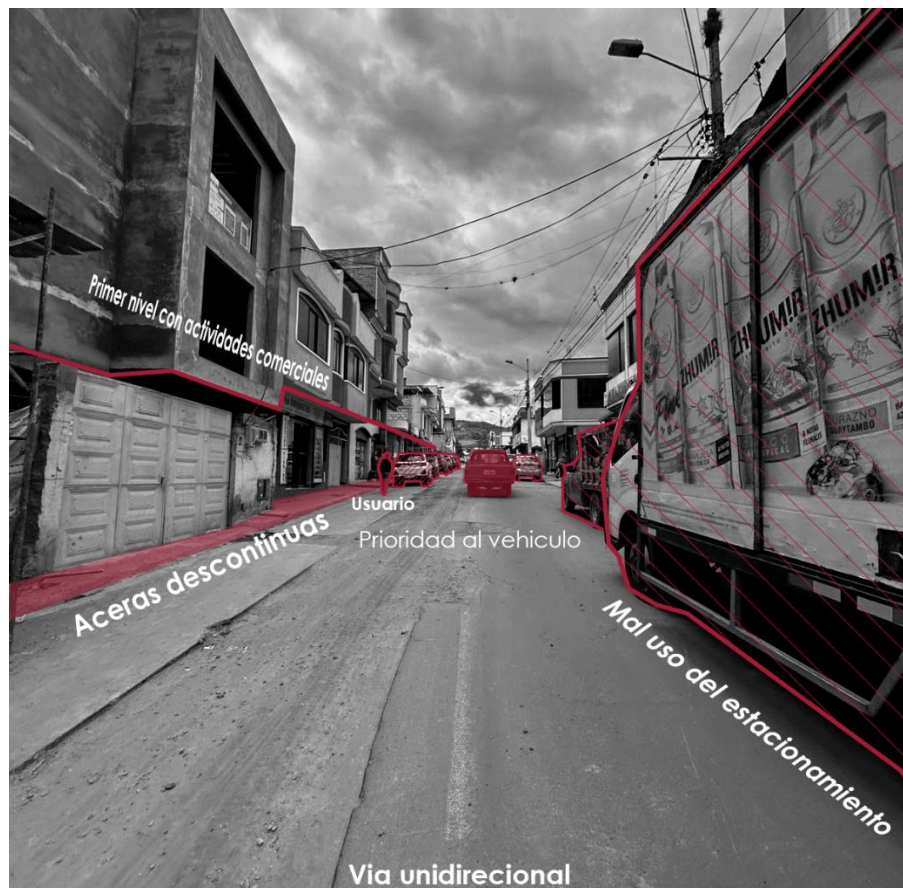


Figura 3. Vista aceras discontinuas. Elaboración propia (2025).

La infraestructura peatonal del principal eje comercial de la parroquia Atahualpa muestra limitaciones tanto físicas y funcionales, debido a que distintos tramos de las aceras tienen características muy reducidas, es decir que son estrechas, algunas son discontinuas e incluso inexistentes, lo que genera un recorrido poco fluido y no muy seguro para los usuarios como se puede evidenciar en la figura 3,

demostrando ausencia de criterios técnicos en el diseño urbano los cuales deberían garantizar un adecuado uso del espacio público y su ajuste al crecimiento poblacional y comercial, la cual no se ve reflejada en la Av. 12 de septiembre en los últimos años.

Según la Norma Ecuatoriana de la Construcción (NEC-SE-VI-2011), nos da a conocer que las distintas aceras deben ser realizadas con un ancho mínimo de 1.50 m en las zonas residenciales y 2.40 en áreas que son comerciales. A pesar de dicha reglamentación, estos parámetros no se ven reflejados y se incumplen en dicha avenida. De misma manera, la NTE INEN (2010) establece algunas condiciones que deben ser accesibles universalmente como, rampas, pendientes y guías podo-táctiles. Sin embargo, la ausencia de dichos escenarios genera barreras que afectan primariamente a las personas vulnerables como son los adultos mayores, niños, niña, personas con discapacidad etc., limitando su movilidad y reduciendo la inclusión social en el espacio público.

Para señalar la calidad de un espacio urbano, hay que depender de la capacidad de crear espacios u entornos que garantice habitabilidad y accesibilidad universal, lo que implica pensar en diseños que sean inclusivos además de funcionales. De tal manera que se evidencie que la vitalidad y la seguridad de los espacios públicos sea lo primordial y esencial para los peatones dependiendo así de la comodidad, continuidad y apropiación por parte de ellos, dado que las personas en permanencia y movimientos son quienes garantizan la vida urbana (Rizzo, 2023)

Contaminación visual, acústica y falta de tramada verde

Durante los últimos años, la sociedad afronta desafíos nuevos debido los crecientes procesos de urbanización, situación que fue desarrollando una problemáticas urbano-ambientales que produce el deterioro tanto en la salud como en la calidad de vida de las personas. Dicha situación ha causado un desequilibrio urbano-ambiental produciendo varias problemáticas complejas que afectan a la calidad del medio ambiente, la salud y la calidad de vida de la población (Rizzo, 2023).

La contaminación visual que se encuentra hoy en día en las zonas urbanas es representada por elementos poco estéticos, que disminuye y quebranta la belleza original de nuestras propias ciudades. De manera más clara, es la muestra descomunal de componentes distractores o desagradables que afecta la simetría y el equilibrio de

un entorno, por el abuso exagerado del espacio público. A medida que las ciudades se agrandan y la población crece, tal inconveniente se vuelve más dominante, perjudicando con ello la calidad de vida de los individuos, Entre éstos encontramos, infraestructura inconclusa o abandonadas, carencia de espacios verdes y con grandes problemáticas de estacionamiento con un parqueo vehicular informal, entre otros elementos (Cantú, 2024).

Por otro lado, la contaminación acústica hace referencia al ruido, a un sonido molesto que produce efectos fisiológicos y psicológicos perjudiciales para una persona. En las ciudades es el resultado de un conjunto de elementos relacionados con las fuentes de ruido urbano, las cuales son consecuencias de las actividades diarias, como es del tráfico vehicular que reduce la satisfacción de las personas con los espacios públicos, causando estrés y malestar, todo esto debido las condiciones del entorno en el que se encuentra. El ruido urbano afecta todo tipo de edificios, pero principalmente, los más perjudicados son las viviendas ya que afectan las actividades y la salud de los habitantes. Esta problemática destaca la importancia de realizar medidas de control del ruido en áreas urbanas, garantizando la accesibilidad y el disfrute de los espacios públicos, siendo esta una razón para diseñar un espacio arquitectónico adecuado, sostenible e innovador que reduzca el nivel de ruido percibido por los habitantes (Jocope, Requena, Saldaña, & González, 2023).

Para la ONU (2019), la inclusión de áreas verdes dentro de una zona urbana es fundamental, debido a que no se le considera solo como un elemento decorativo, más bien se le considera como una infraestructura esencial, que es clave al momento de construir ciudades resilientes, saludables y habitables. Las áreas verdes ayudan a mejorar las condiciones ambientales a través del aumento de la calidad del aire, la reducción del efecto invernadero y la captura de carbono, reduciendo así la contaminación, las cuales provienen primariamente de los vehículos, todo esto ayuda de manera positiva debido a que todo aquello es atrapado por los árboles y la vegetación. Por ello, la vegetación en las zonas urbanas que son densamente pobladas, contribuye a reducir el efecto de isla de calor que es causada por la concentración del concreto y pavimentos.

Es así que la Av. 12 de Septiembre carece de un adecuado sistema de arbolado y áreas verdes que contribuyan al confort ambiental y a la calidad del espacio público.

Esta carencia, complementaria a los niveles de contaminación visual y acústica que son generadas por el desorden urbano y el tránsito vehicular, generando así un ambiente poco atractivo y hostil para el peatón. La falta de sombra natural además de elementos vegetales reduce la permanencia en el espacio público, incrementando el ruido, el calor, y disminuyendo la percepción de habitabilidad en el principal corredor comercial de Atahualpa.

En este contexto, la falta de tramado verde y el incremento de la contaminación visual y acústica en la Av. 12 de Septiembre limitan su capacidad como espacio público de integración y dinamización comercial, lo que justifica la necesidad de una intervención urbana orientada a consolidar un boulevard con arborización, mobiliario y estrategias de mitigación ambiental que mejoren la calidad de vida de los habitantes de la parroquia Atahualpa. Todos estos componentes contribuyen a desarrollar un entorno pleno para todas las personas, y así transformar un recinto de asfalto, concreto y con mucho bullicio

1.2.1. Contextualización

Macro

A nivel mundial, la regeneración de ejes viales se ha consolidado como una estrategia que garantiza ciudades más habitables, debido a que un espacio público debe contar con una arquitectura urbana específica y adecuada para los ciudadanos, proporcionando así servicios ecosistémicos, que mejoren la salud y el bienestar, garantizando la inclusión social y el intercambio económico. Las investigaciones de ONU-Hábitat manifiesta que las ciudades que se encuentran con un funcionamiento adecuado dedican alrededor del 50% de su superficie al espacio público. Lamentablemente, pocas ciudades en el mundo desempeñan este objetivo, El espacio público facilita un impulso para mejorar el rendimiento urbano: construir ciudades más seguras, reduciendo las desigualdades espaciales, e impulsando la economía local además de restablecer la naturaleza en la ciudad, finalmente aclara que la sociedad “sabe claramente lo que no ha funcionado y que es un gran reto la regeneración” debido que se debe tomar en cuenta tres grandes pilares básicos de la sostenibilidad: economía, medio ambiente y sociedad (ONU Habitat, 2013).

Meso

En el contexto latinoamericano, el acelerado crecimiento urbano ha establecido importantes desafíos en la gestión de los espacios públicos, disminuyendo su potencial como espacio integrador y como eje de desarrollo económico local. Según el Ministerio de Gobierno Ecuador (2024) los espacios públicos son los principales lugares de concentraciones ciudadanas y el lugar para que la comunidad se integre y fortifique la convivencia social de manera pacífica, garantizando seguridad. Es por esta razón que a nivel nacional se busca recuperar espacios públicos como son bulevares. Jardines. plazas, etc. A nivel provincial según la PDOT y PUGS han incorporado estrategias de regeneración urbana, centrándose en la consolidación de corredores peatonales y el restablecimiento de avenidas comerciales como ejes estructurantes de integración social y económica, debido a la falta de espacios públicos bien estructuradas, reduce la calidad de vida urbana, la salud, las tensiones sociales, y la congestión (PDOT PUGS, 2024).

Micro

Ambato está restableciendo los espacios públicos, buscando mejorar y promoviendo la biodiversidad con el uso de plantas formando así un entorno más sostenible y estético. Por tal motivo se busca obtener una ciudad segura, en donde se aliente a sus habitantes a que caminen, ofreciendo atractivos, tales como trayectos cortos, áreas verdes con variedad de servicios. En la parroquia Atahualpa, el crecimiento demográfico ha desarrollado una presión sobre la Av. 12 de Septiembre, el cual es el principal eje comercial y de conexión con el parque central, sin embargo, no cuenta con la infraestructura adecuada, contando con aceras angostas, una invasión del espacio público por estacionamientos informales y la falta de tramado verdes evidencian un deterioro de la habitualidad, es por esta razón que dicha parroquia tiene la necesidad de plantear una dimensión que busque ciudades vitales, sostenibles, seguras y sanas (GADMA, 2025).

1.2.2. Árbol de problemas

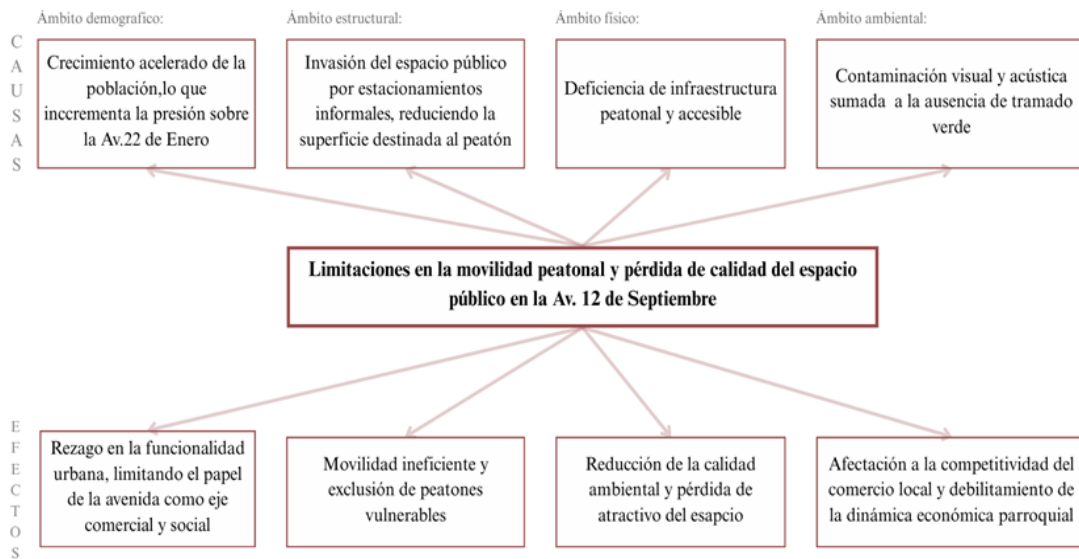


Figura 4. Árbol de problemas. Elaboración propia (2025).

1.2.3. Enunciado del Problema

La Avenida 12 de Septiembre, es considerada el principal eje comercial y de conexión de la parroquia Atahualpa, actualmente enfrenta un deterioro evidente de su espacio público, resultado del crecimiento poblacional acelerado la cual no ha sido acompañado por una planificación urbana adecuada. La infraestructura existente no responde a las necesidades actuales de movilidad y principios de accesibilidad universal, generando recorridos poco confortables, inseguros y limitados para los peatones, a ello se suma el uso inadecuado del espacio público, donde el protagonismo del vehículo y la ocupación desordenada de aceras y calzadas restan funcionalidad al corredor, reduciendo el potencial y la calidad urbana como espacios de encuentro económico y social evidenciando la necesidad de una intervención integral que priorice la movilidad peatonal, reorganice el espacio, y potencie su rol como boulevard articulador del desarrollo parroquial.

1.3. Justificación

El diseño urbano de una ciudad forma parte fundamental en el crecimiento y en la calidad de vida de los habitantes, debido a que el espacio público reside, no solo en la función como lugar de paso, más bien, como un lugar de interacción. Esta disciplina se ha desarrollado a través de las exigencias de la movilidad vehicular, en donde eliminan elementos fundamentales como, avenidas arboladas, bulevares, entre

otros. la cual afecta la imagen que simboliza la ciudad, por tal motivo se ve la necesidad de buscar enfoques más efectivos que mejoren la relación entre el entorno y el habitante, diseñando así bulevares, que favorezca la imagen de manera positiva, además de ofrecer un uso armónico y ecológico del espacio (Jiménez, 2022).

Por tal motivo, la finalidad de la investigación se centra en la parroquia Atahualpa la cual se encuentra ubicada en la provincia de Tungurahua, cantón Ambato, debido a que afronta diferentes desafíos con relación a la regeneración de la vía pública, Sin embargo, en la actualidad la centralización y la prioridad que dan al diseño urbano favorece en la reestructuración de la avenida , debido a que se reconoce como un factor fundamental en el desarrollo de ciudades, pues ayuda en la organización, transformación y mejoramiento de los espacios colectivos, buscando generar entornos que respondan a la funcionalidad, la accesibilidad y la interacción social, como elementos primordiales para un mejoramiento y habitabilidad de las ciudades (Bonilla, 2021). Sin embargo, esos elementos se ven afectados y son escasas a la hora de realizar los espacios públicos siendo así que Pojani y Stead (2015) dan a conocer en sus investigaciones que la prioridad es del vehículo sobre el peatón siendo esta uno de los principales retos en las ciudades.

La Av. 12 de Septiembre no debe concebirse únicamente como un eje de tránsito, más bien como un espacio de encuentro que tenga como prioridad el bienestar de los peatones, además de potenciar el eje comercial, siendo así un ente de actividades económica y social que se va desarrollando por toda la vía, a través de este proyecto se pretende alcanzar una arquitectura urbana estable donde se integre infraestructura pública adecuada acorde a las necesidades que cada tramo requiere, favoreciendo así un desarrollo de manera ordenada y sostenible.

La investigación que se lleva a cabo, se centra principalmente en fortalecer la movilidad peatonal, donde garantice que todos los habitantes, puedan desplazarse de una manera segura, eficaz y continua. Buscando un entorno que incentive la permanencia en el espacio público, por tal motivo se propone construir un espacio con áreas verdes y mobiliar. Según Jan Gehl (2014), dio a conocer tres diferentes categorías de actividades para el exterior que deben ser necesarias a la hora de construir un espacio público: las necesarias como es caminar, las opcionales que es detenerse o sentarse y las sociales que incluye el conversar e interactuar, afirmando que, si la

calidad de un espacio público es buena, mayor son las actividades opcionales teniendo un gran incremento en lo social, además de contribuir al confort ambiental y al disfrute colectivo.

De tal manera, el presente trabajo busca contribuir soluciones que sean viables y adaptadas a las condiciones locales, ayudando a transformar la Av. 12 de Septiembre con un boulevard peatonal mejorando el entorno urbano, construyendo una mejor fluidez en la movilidad, con una calidad ambiental, no solo beneficiando en la imagen de la parroquia Atahualpa sino también mejorando la calidad de vida de los habitantes de dicho lugar, convirtiéndose así en un referente para futuras investigaciones y proyectos de desarrollo urbano en parroquias rurales en crecimiento, además que es una ayuda para los estudiantes de arquitectura, ofreciendo soluciones viables para problemáticas parecidas y brindando estrategias que pueden ser aplicadas en otros lugares.

1.4.Objetivos

1.4.1. Objetivo General

Diseñar un eje comercial en la cabecera urbana de la parroquia Atahualpa, que priorice la movilidad peatonal, mejorando la habitabilidad urbana y dinamizando la actividad económica local.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Diagnosticar las condiciones actuales del sitio y su entorno, a través de instrumentos de cartografía.
- Establecer lineamientos para el desarrollo de estrategias urbanas, obtenidos a partir de bibliografía y casos de estudio
- Desarrollar el proyecto urbano de regeneración del espacio público en la Avenida 12 de Septiembre.

1.5.Línea de Investigación

El presente proyecto de titulación se encuentra vinculada con la línea de investigación establecida para el año 2025, según la resolución Nro. UTA-CONIN-2023-0217-R, centrándose en la "Optimización de los Sistemas Productivos, Técnicos-Tecnológicos y Desarrollo Urbanístico". Principalmente, se dirige en las líneas de "Desarrollo y Ordenamiento Territorial", debido a que nos permite considerar la renovación del espacio público e introducción de movilidad además de la conexión en la Av. 12 de Septiembre de la parroquia Atahualpa.

Tabla 1

Línea de investigación de la Universidad Técnica de Ambato

Dominio	Líneas de investigación
Optimización de los Sistemas Productivos, Técnicos - Tecnológicos y Desarrollo Urbanístico	• Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

Nota 1. Resolución Universidad Técnica de Ambato (2025)

CAPITULO II.

2. MARCO REFERENCIAL

2.1. Antecedentes de la investigación (Estado del Arte)

Para sustentar dicho proyecto existen diferentes estudios que abordan esta problemática desde distintas perspectivas, además de que estos estudios fundamentan la incidencia de los ejes comerciales como una regeneración urbana primordial en los espacios públicos. Es así que, a través de la revisión en bases de datos, libros, revistas, sitios web, repositorios y artículos, se recopiló información de los siguientes trabajos de investigación.

En la investigación realizada por la ONU con el tema: “El espacio público: componente clave de una ciudad sostenible” considera que un diseño urbano bien estructurado no solo optimiza el uso del espacio público, sino que también forman impactos de manera positiva en la calidad de vida de la población. Además, manifiesta que la planificación apropiada de estos espacios, mejora la forma de ver el entorno, aumentado así la seguridad y donde los ciudadanos forman parte de dicho espacio. Estos elementos influyen directamente en el desarrollo económico, debido a que un espacio público bien diseñado fomenta el comercio local y aumentando el valor de las propiedades, favoreciendo al crecimiento ordenado de la ciudad (ONU, 2019)

En esta misma línea de investigación “La Guía Global de Diseño de Calles”, elaborada por la NACTO junto con distintas organizaciones especializadas, plantea un nuevo enfoque en el diseño urbano, otorga prioridad a los peatones frente al tránsito vehicular. El documento enfatiza que las ciudades están redescubriendo los beneficios de crear calles seguras y habitables, capaces de equilibrar las necesidades de todos los usuarios. Asimismo, resalta que la calidad de la accesibilidad urbana depende explícitamente de las calles, pues del diseño se deriva la facilidad para desplazarse, sentirse seguros, acceder a los diferentes servicios, disfrutar del entorno con un impacto positivo en el confort de la población (NACTO, 2016)

También se pudo adquirir cuantiosa información de la temática: “La regeneración urbana del Boulevard de Santa Clara, vía para gestionar la resiliencia del patrimonio” (Delgado, 2021). En donde se resalta que la regeneración urbana, en

relación con los cambios económicos, ambientales sociales, políticos y culturales, promovió la equidad y la inclusión social, con base en la importancia del espacio público. La implementación de dicho modelo de gestión ayudo en el fortalecimiento del eje comercial como un lugar estratégico de gran capacidad, a elevar la eficiencia en la toma de decisiones estratégicas, siendo así un espacio estructurado con importancia y funcionalidad.

En la investigación: "La calle y la vivienda: relaciones de espacio público y vida comunitaria" (Torres & López, 2017):. Da a conocer la importancia de entender la relación que existe entre la calle y la casa como componentes complementarios y habitables. Los cambios que existe en relación de vivienda y calle como espacio de convivencia, no son utilizados de manera adecuada como un eje de sociabilidad, por el contrario, motivan el encierro y el aislamiento en la casa. Permitiendo por lo tanto identificar en dicha investigación la relevancia que existe en la relación entre el espacio público y la vivienda, mediante la percepción de los habitantes, repensando sobre lo oportuno y consistente que debe ser los espacios, para poder conformar el todo del hábitat externo a la vivienda, debido a que su habitabilidad es cada vez relevante.

Finalmente, en la investigación con la temática "Propuesta de infraestructura verde para un tramo del bulevar Paseo de las Quintas" (Ramos, 2024). De acuerdo con lo expuesto se consideró que la infraestructura verde extiende una serie de beneficios, además, de que es considerado un recurso fundamental para la recreación y el bienestar humano, al mismo tiempo en el que contribuye a la mejora estética y la cohesión social en las comunidades. Esta participación ayuda a la planificación y diseño de espacios urbanos más funcionales e inclusivos. El análisis de la zona de estudio ha brindado un sólido fundamento proponiendo una mejora en el bulevar a través de estrategias con base a las infraestructuras verdes específicas en diferentes puntos estratégicos, optimizando la funcionalidad de este espacio urbano, debido a que enfrentar desafíos.

2.2. Categorías fundamentales (Variables)

Tabla 2
Modelo Analítico

MACRO		MESO	MICRO
CONCEPTOS GENERALES	VARIABLES	DIMENSIONES	SUBDIMENSIONES
Espacio público	INDEPENDIENTE	Regeneración urbana	Eje comercial Revitalización de calle Bulevar como estrategia de regeneración
Planificación de Movilidad		Movilidad peatonal	Aceras continuas Accesibilidad universal
Urbanismo	DEPENDIENTE	Calidad del espacio público	Flujo de movilidad Permanencia en el espacio público Dinamismo comercial
		Imagen urbana	Confort espacial. Calidad del ambiente

Nota 2: Elaboración propia (2025).

Se da a conocer diferentes temas que abarca desde el análisis del espacio público hasta la imagen urbano adecuado. estos elementos se desarrollan a partir de sustentos bibliográficos especializada y un análisis detallado de temáticas relevantes, asegurando la fundamentación en técnicas como conceptos de este proyecto.

2.3.Red conceptual

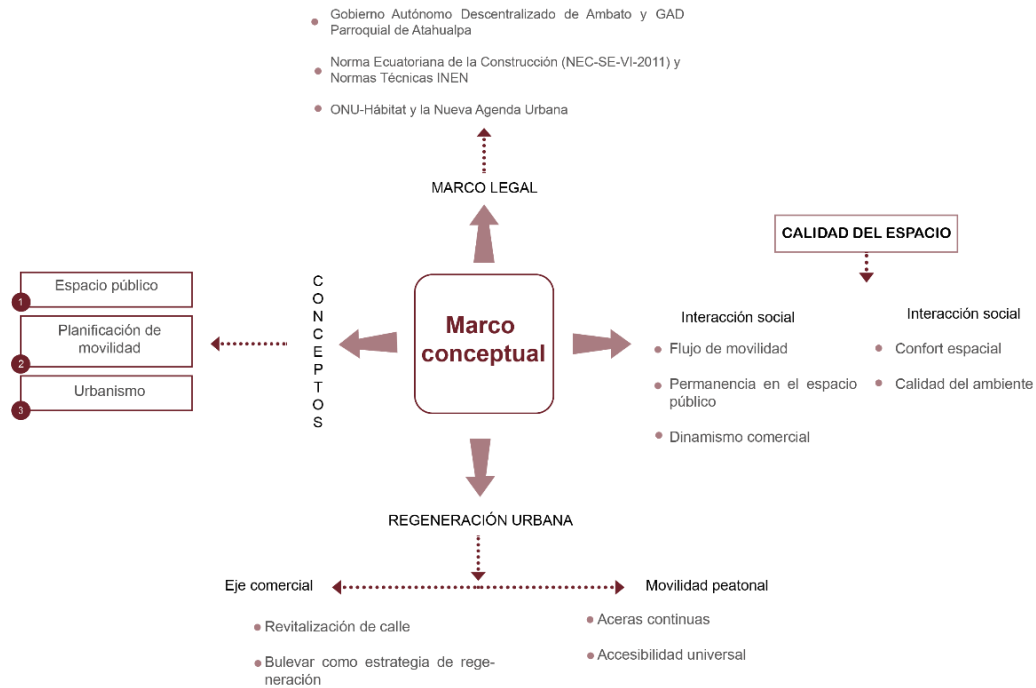


Figura 5. Red Conceptual. Elaboración propia (2025).

2.4.Marco conceptual, histórico, legal, u otros de acuerdo al proyecto

Los diferentes temas se llevan a cabo desde grandes perspectivas estructuradas que abordan bases desde lo macro, meso y micro, realizando un análisis de investigación conceptual y legal, la cual ayudara comprender los temas que busca esta investigación.

2.4.1. Urbanismo

El Urbanismo no se puede definir con facilidad, es más que una ciencia que contiene principios establecidos, es un saber que aborda el pasado y futuro de memorias. Su consolidación como disciplina, proviene desde las artes a las ciencias, conformado por una base teórico y práctico que, a lo largo del tiempo, busca el mejorar el hábitat en las ciudades, ya que la ciudad es para el urbanista un elemento de conocimiento. Para Secchi (2014) define al urbanismo como “el inventario de lo posible, que no es solo el estudio de lo que ha pasado y de lo que es probable que suceda, sino el proyectar lo que es posible hacer que suceda”. Es decir que es un registro de incontables testimonios y documentos del esfuerzo que distintas generaciones han realizado o están por realizar (Ducci, 1989).

El urbanismo es el encargado de analizar y satisfacer las diferentes necesidades de las personas de una ciudad, generando una calidad de vida estable. Por lo tanto, tiene como objetivo supervisar y promover la construcción de calles que optimicen la fluidez peatonal y áreas dirigidas al esparcimiento de sus habitantes. El urbanismo surge cuando el hombre empieza a vivir en ciudades y es una disciplina y sistema que se encuentra en formación, y cuenta con un conjunto de principios y normas de la ciudad que se relacionan entre sí. Con el fin de una remodelación y modelación de las ciudades, por ello es el estudio de las ciudades que se centra en lograr diseños del ámbito espacial en donde se desdobl原因 las actividades sociales los ciudadanos (Ducci, 1989).

La idea de urbanismo es la de un saber, más que de una ciencia; es un conocimiento que aborda las maneras de construcción, una modificación continua y una mejora en el espacio de los habitantes y de la ciudad en general. Que se caracteriza por tomar como base el estudio del pasado y la imaginación del futuro, este estudio se ha forjado lentamente, a través de la práctica artística, constructiva y científica que trabajan en conjunto. Mostrando, así como las personas que estudian el urbanismo desde los diferentes ámbitos de la disciplina, recorren las ciudades para obtener un contacto con la realidad de manera directa, tanto del territorio como sus comunidades, dialogando con los habitantes para comprender mejor las necesidades de dichas ciudades (Ferro & Parrado, 2022).

El urbanismo va avanzando con el transcurso del tiempo, debido que es más consciente de las diferentes realidades que existen en el mundo contemporáneo y además de que siempre se encuentra abierto a nuevas demandas, permitiendo en si construir, más que simples proyectos, sino más bien nuevos enfoques de un futuro adecuado, mejorado y con una calidad en el hábitat de las ciudades.

2.4.2. Planificación de movilidad

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es un conjunto de actividades con el objetivo de implementar maneras de desplazamiento que sean más sostenibles en un espacio urbano, para lograr una reducción tanto en el consumo energético como en las emisiones contaminantes, garantizando así la calidad de vida

de los habitantes. Los principios fundamentales de dicha planificación se basaban en alcanzar una movilidad que sea más segura, más sostenible de manera equitativa e incluso más eficiente, con el objetivo de que sea funcional para la ciudadanía, formando de la ciudad un espacio agradable y saludable para vivir, y no sea sólo para desplazarse y más bien se tome como prioridad a las personas (Rocco, 2025).

La correcta planificación de la movilidad urbana busca la manera de perfeccionar el uso de dichos espacios, para asegurar una accesibilidad para todas los habitantes, ya sea de manera independiente del medio de transporte o capacidades físicas. La movilidad urbana se basa directamente en la calidad del espacio urbano. Por ejemplo, calles que se encuentren diseñadas tanto para peatones como para ciclistas, en lugar, de tener preferencia los automóviles, contribuyendo así un ambiente que sea más seguro y amigable, impulsando a utilizar los espacios públicos por los habitantes, buscando enfrentar las funciones urbanas que no favorecen al encuentro y el recreo que al pasar del tiempo van desapareciendo (Puul, 2024).

Cuando los habitantes se desplazan con facilidad hacia parques, plazas o áreas recreativas, se puede desarrollar la interacción entre los habitantes además del sentido de pertenencia. Esto llega hacer fundamental para solventar la parte social promoviendo una participación de manera comunitaria. La movilidad urbana es un factor clave a la hora de planificar ciudades sostenibles y eficientes. A medida en que las ciudades van creciendo y la urbanización avanza a pasos grandes, es esencial crear políticas de movilidad que no solo se basen en la eficiencia del transporte, sino que ayuden a promover la calidad de aquellos espacios públicos con un enfoque en el bienestar de la ciudadanía (Puul, 2024).

En algunas ciudades del mundo, los avances de proyectos para la movilidad urbana se reflejan notablemente, pero aún quedan desafíos que se necesitan superar. La relación que existe entre la movilidad urbana y el espacio público debe ser tomada como oportunidades para construir ciudades con más sostenibilidad, inclusivas e incluso más habitables. La movilidad no es solo desplazarse, más bien es la oportunidad de crear conexiones entre los habitantes con su entorno mejorando así su calidad de vida (Puul, 2024).

2.4.3. Espacio público

El espacio público es el ámbito formado para el uso y disfrute general de todas las personas, son aquellas zonas que se encuentran al aire libre con acceso libre y no discriminatorio, destinada hacia la interacción social y el tránsito. Además, son de uso colectivo, como por ejemplo calles, plazas o parques, son herramienta de conexión social y comercio local. Es considerado como una parte fundamental de la prosperidad urbana, y el uso más común de estos espacios son las calles, es así que para obtener una ciudad próspera se debe reconocer la importancia de dichos espacios que cuente con un buen diseño y se considere como un ingrediente esencial de las ciudades exitosas (ONU, 2019).

El espacio público, es un mecanismo fundamental de redistribución e integración social, es un espacio disponible para las personas, siendo, estos lugares esenciales para crear el sentido de comunidad, cultura y sociabilidad, ya que las personas pueden realizar diferentes actividades como es la recreación, compras e interactuar con gente nueva, entre otras cosas y es representado como un espacio de reunión, incluyendo parques, calles y aceras. Son una parte fundamental del paisaje urbano, que depende de las edificaciones y estructuras. En general, los espacios públicos muestran la identidad y el carácter de una ciudad, proporcionando significado al sentido estético, ecológico y funcional (Vukmirovic, 2019).

Para Rojas y Molano (2024) , el espacio público es de suma importancia para la vida de las personas, debido a que brinda lugares de encuentro y convivencia, ayudando a obtener una mejor calidad de vida, es así que reconoce a dichos lugares como un espacio donde experimentan distintas vivencias relacionadas con un ambiente ecológico, patrimonial y artístico, es la memoria viva de una ciudad, es un punto de encuentro para interacciones sociales, políticas y ambientales que la caracterizan. No es solo un lugar físico, más bien, es el lugar que permite que los ciudadanos conecten entre sí, para brindar así una identidad urbana. Es por esta razón que un espacio bien gestionado mejora la calidad de vida de los habitantes, mostrando un desarrollo urbano sostenible, considerando las necesidades y características sociales, económicas y culturales.

2.4.4. Regeneración urbana

Eje comercial

El eje comercial es conocido como el corredor de la ciudad, la cual se encuentra compuesto por las calles o carreteras con actividades tanto económicas, sociales y culturales convirtiéndose así en un espacio estratégico para la movilidad peatonal ayudando en la interacción de los habitantes. No solo funciona como canal de transporte, sino que además es un impulsador del comercio local, el espacio público y la identidad de la ciudad. Los proyectos de transformación urbana promueven la prioridad de los peatones, adoptando mejoras significativas en la calidad del espacio público y la movilidad sostenible, por lo tanto, ayuda al medio ambiente, a las condiciones sociales y económicas (Ligña & Espinosa, 2025).

Al eje comercial también conocida como calle peatonal comercial, es una calle que se considera reservada de un modo permanente y de manera exclusivo al tránsito peatonal, que cuenta con una calzada nivelada con las aceras, construyendo un piso único, dotada de un equipamiento y una estructura urbana específica, formando una alta concentración y variedad de servicios comerciales, la cual genera una imagen global y distintiva, que la distingue de las demás áreas y centros comerciales. Las particularidades urbanísticas son propias del núcleo urbano por ello se ubican en las principales calles o ejes comerciales de cualquier ciudad (Ligña & Espinosa, 2025).

Surge a medida de la necesidad de crear ciudades que promuevan la interacción social y la convivencia comunitaria. Sugiere que las zonas urbanas deben ser espacios donde los ciudadanos se sientan a gusto, motivados y conectados entre sí. Considerando factores como la calidad de las áreas públicas, la accesibilidad para los peatones y la combinación de funciones, con elementos que son fundamentales para los ejes comerciales. Según Gehl (2010), destaca la importancia de observar la conducta humana en el contexto urbano y de diseñar considerando las necesidades de los ciudadanos, donde los ejes comerciales deben considerarse como áreas funcionales y atractivas, que brinden experiencias satisfactorias para que los habitantes participe activamente en ellos (Ligña & Espinosa, 2025).

Revitalización de calle

La revitalización de la calle hace referencia a un proceso integral del espacio público lineal que pretende mejorar la funcionalidad, su accesibilidad y la calidad urbana. Un proyecto común en ciudades es la de rehabilitación de calles ya que es de suma importancia para todas las comunidades. Debido a que permite una comunicación entre ciudades, brindando seguridad, y mejorando el tráfico y proponiendo a las habitantes nuevas alternativas de desplazamiento más eficaces. es sin lugar a dudas, una actividad que ofrece beneficios y que debe realizarse con regularidad. La calle es el espacio más esencial de una ciudad, por tal motivo es fundamental diseñarlas priorizando a las personas, donde tengan el derecho a la misma cantidad de espacio que un automotor (Global Designing Cities Initiative, 2025).

El diseño de las calles urbanas, que tiene como objetivo reducir la dependencia del automóvil y fomentar opciones seguras y sostenibles, puede ayudar a enfrentar diferentes desafíos que enfrentan las ciudades del mundo, tales como, mala comunicación acústica, baja calidad del aire e ineficiencia económica además de inactividad física y enfermedad crónica entre otros. Las calles de calidad atraen a personas y negocios, estos proyectos incrementan la seguridad, mejoran la calidad de los espacios públicos y fomentan el uso multimodal, como ventas altas para los negocios y aumento del valor de propiedades, causando efectos positivos, con beneficios económicos a largo plazo (Global Designing Cities Initiative, 2025).

Es fomentar el cambio para ciudades que sean más seguras, con sostenibilidad además de saludables a través de la transformación de las calles en todo el mundo. La planificación urbanística ayuda a crear ciudades más seguras. Si en vez de ampliar las áreas para los autos se redistribuye el espacio para que las personas lo compartan, Las posibilidades de obtener una ciudad vital se logra al convencer a la mayoría de la gente (Global Designing Cities Initiative, 2025).



Figura 6. Elemento de una vía. Elaboración propia (2025).

Bulevar como estrategia de regeneración

El Boulevard se define como una vía urbana con gran amplitud, cuenta con diferentes características como el tener un paseo central arbolado, separando carriles de circulación vehicular, logrando crear un sentimiento de lugar, aumentando la calidad de vida e inclusión. Con la regeneración se mejora la resiliencia de los espacios urbanos, los conceptos de regeneración se centran a una consecución de cambios, en un área para mejorar el rendimiento económico, proporcionando lugares que sean más atractivos, con el fin, de desarrollar sostenibilidad y con mayor igualdad (Delgado, 2021)

El diseño y la construcción de un bulevar urbano es una estrategia de regeneración urbana, al renovar lugares infrautilizados o degradados, ayuda en el mejoramiento en la conectividad peatonal, aumenta la calidad del espacio público y estimula la economía local. Demostrando que transformar una infraestructura vial de gran capacidad en un bulevar, permitiendo mejorar la movilidad y la conectividad, construyendo nuevas viviendas que sean accesibles, aumentando el uso peatonal (Delgado, 2021)

Asimismo, en estudios sobre regeneración urbana nos indica que las características esenciales es combinar y mejorar la infraestructura, con espacios verdes, diseño urbano que se centren en los peatones, y que con todo eso se tienen

mayores probabilidades de éxito para promover comunidades más inclusivas, sostenibles y saludables. Un bulevar urbano puede desarrollar una estrategia eficiente para una regeneración urbana, transformando espacios infrautilizados o deteriorados en ejes de movilidad que sean sostenibles, con una integración social y con una revitalización económica (Sorich et al, 2025).

Movilidad peatonal

En la actualidad la movilidad peatonal es la que debe estar como principal dentro de la planificación urbana con base a la gestión de la movilidad de las ciudades, debido a que el peatón forma un papel esencial en la ciudad ya que esta representa dos roles fundamentales: el de habitante y el usuario del transporte. Por lo tanto, el peatón, mantiene una relación con el medio urbano debido a que puede apreciar los elementos particulares de las diferentes rutas por las que se moviliza, ayudando a que cada una de ellas tenga identidad propia. Es aquí donde el espacio urbano es relevante, debido que se debe generar condiciones físicas para ofrecer al entorno, como son los diseños de las calles además de los diferentes elementos urbanos que se pueden observar., buscando obtener espacios urbanos de calidad que ofrezcan seguridad al peatón y promueva su transitar (Guevara, 2021).

La movilidad peatonal se define como parte fundamental del espacio urbano ya que actúa como una conexión directa de información, con relación entre la persona y el entorno que lo rodea, es decir que son las distintas formas de desplazamiento que se desarrolla dentro de la ciudad. Las calles son el espacio público, donde la gente convive, promueve encuentros ofreciendo así más movimiento entre habitantes. es por esta razón que se debe crear un diseño adecuado con calles completas ofreciendo una mejor calidad del desplazamiento peatonal, mediante construcciones de infraestructura en la que se puedan mover sin inconvenientes las personas. Desde hace algunos años se habla de movilidad, al acceso a la red vial y peatonal, considerándose como una necesidad básica de los habitantes la cual ayuda a dirigirse de un lugar a otro, como las aceras, rampas entre otros (Obregón, 2021).

La accesibilidad en cambio para García (2017) la define como la facilidad y calidad en la que una ciudad obtiene bienes, actividades o lugares a través de

actividades de interacción e intercambio, permitiendo que la población cubra necesidades con el fin de generar una mejor calidad de vida. Es la que ayuda a fortalecer al peatón para obtener una cultura de la movilidad sostenible, debido a que en la movilidad urbana el peatón es la prioridad ante los medios de transporte terrestre debido a que es vulnerable y es un derecho integral para todos y todas (Obregón, 2021).



Figura 7. Movilidad peatonal. Elaboración propia (2025).

Aceras continuas y anchos

Las aceras cuentan con diferentes características como amplitud, eficiencia y calidad constituyendo un elemento fundamental en el diseño de calles y bulevares, permitiendo la circulación peatonal continua y segura, además de reforzar la vida urbana con una interacción social y económica. Para NACTO (2016) da a conocer que las aceras deben estar presentes en ambos lados de la calle, garantizando la accesibilidad universal y contando además con espacio suficiente para que se pueda realizar actividades como espacios de descanso, áreas verdes, o mobiliario urbano. Por esa razón, la ampliación de las aceras en ejes comerciales ayuda a atender las necesidades de movilidad y de habitabilidad, convirtiendo a la calle en un lugar de encuentro y no solo en tránsito vehicular.

Las aceras discontinuas son tramos en los que falta veredas entre secciones existentes, las cuales deterioran significativamente el flujo peatonal además de la

seguridad de los usuarios, debido a que obligan a las personas a trasladarse hacia la calzada, aumentando el riesgo de diferentes siniestros. Según los lineamientos de morfología y paisaje urbano resaltan que el ensanchamiento de las aceras en los corredores que tenga una gran cantidad de actividad comercial favorece a reducir la isla de calor urbana, contribuyendo a la biodiversidad, mejorando la calidad ambiental del espacio. Además, se es necesario que las secciones peatonales estén construidas con medidas de 2,40 m o más, con franjas verdes y de servicio que aumente la seguridad y la comodidad de los peatones (Ramos, 2025).

Estos conceptos ayudan a la evidencia de que la regeneración de la Av. 12 de Septiembre como boulevard peatonal debe fundamentarse en la obtención de aceras amplias, continuas y multifuncionales, como una condición indispensable para construir y promover un espacio público que sea más accesible, inclusivo y atractivo.

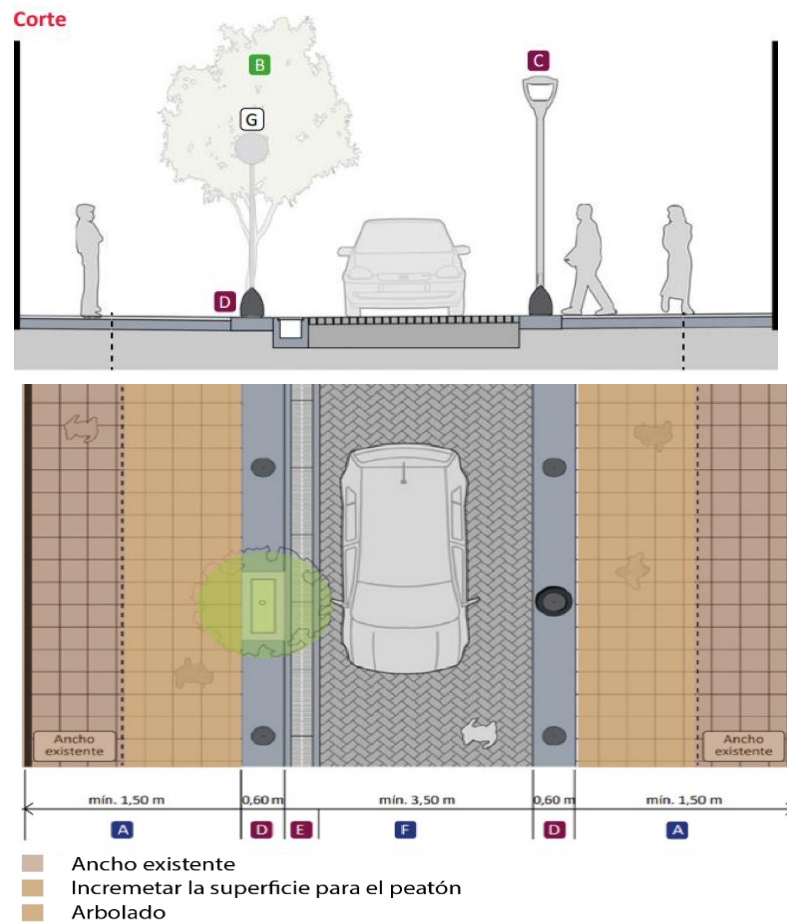


Figura 8. Aceras accesibles para el peatón. Elaboración propia en base al manual de diseño urbano (2015).

Accesibilidad universal

La accesibilidad universal es el principio esencial a la hora de diseñar calles y espacios públicos, debido a que ayuda a todas las personas, de distintas edades o condiciones físicas, a desplazarse de una manera segura, con comodidad y de manera autónoma. Hay que destacar que en las intervenciones urbanas es fundamental tomar en cuenta la diversidad de los habitantes, desde los peatones que son habituales hasta los usuarios con movilidad reducida, como son los niños o adultos mayores además de los peatones temporales. Por lo tanto, se propone que las aceras sean de manera continuas, sin obstáculos, con una anchura de un mínimo de 1,8 metros, lo necesario para el cruce simultáneo entre dos sillas de ruedas, desarrollando un espacio público de manera inclusiva y funcional (NACTO, 2016).

En definición, la accesibilidad universal sugiere integrar características específicas en la infraestructura peatonal, por ejemplo, rampas que cuenten con unas pendientes máximas del 10 %, superficie, además de táctiles de guía con señalizaciones más claras y con mobiliario urbano adecuada. Las cuales no solo elevan la calidad para transitar con más libertad, también fortalece la equidad urbana garantizando la igualdad de condiciones en los diferentes accesos para el espacio público. Dando a conocer que la regeneración de un corredor comercial, en la Av. 12 de Septiembre, debe estar sustentada en parámetros que consoliden un boulevard peatonal estable, priorizando la inclusión social y la habitabilidad urbana (NACTO, 2016).



Figura 9. Características de accesibilidad universal. Elaboración propia (2025).

2.4.5. Calidad del espacio público

La calidad del espacio público toma como base la calidad de vida urbana y se conoce como un conjunto de elementos físicos, ambientales y sociales que busca el bienestar de las personas dentro de una ciudad. Cuando el espacio público se encuentra conformada de características que cuenten con seguridad, movilidad libre, autonomía e identidad y accesibilidad universal, se indica que es un entorno de calidad donde se permite vivir, obteniendo una ciudad donde se pueda disfrutar los recorridos peatonales (Giraldo, 2025).

La calidad que debe existir en los espacios públicos ayudara a fomentar el desarrollo de actividades en el tiempo que se permanezca en ellos, con la probabilidad de obtener un mayor uso; la cual constituye un elemento importante para alcanzar ciudades más sanas. El incremento de su calidad promueve los beneficios para mejorar la calidad de vida, concluyendo así a que el agrandamiento de aceras mejora la movilidad peatonal, la interacción social e incluso una mejor imagen a su entorno, implementándolo así para la comodidad de los habitantes (Giraldo, 2025).

Interacción social

La interacción social es parte fundamental para los espacios públicos, conformando parte de las estrategias de diseño urbano, el cual toma como prioridad la funcionalidad, accesibilidad y atraktividad de los espacios. Para una planificación urbana adecuada se requiere considerar factores, como la conectividad, para una conveniencia, seguridad e inclusión, fomentando a que los espacios se utilicen de manera eficiente y significativa por todos los habitantes. Promoviendo la integración de los habitantes o personas con la sociedad y el espacio, formando parte directa con la unión de los habitantes y en el distanciamiento de las comunidades (Colacios, 2017).

El incorporar elementos que ayuden al ambiente y a la convivencia, por ejemplo, muebles urbanos, más arbolado, vegetación, iluminación y espacios multifuncionales, favorecen a desarrollar un entorno que promueve la sociedad. Donde algunas características y condiciones del espacio pueden hacer que las personas decidan distanciarse o integrarse. Es importante diseñar y construir espacios públicos con la prioridad en el movimiento de los habitantes, contribuyendo a la permanencia

de las personas la cual promueve además a la interacción con el entorno (Vukmirovic, 2019).

Los espacios deben ser diseñados con el objetivo de generar experiencias placenteras, desarrollando una atmósfera que llame a las personas a quedarse y poder disfrutar, para así poder revitalizar y energizar el espacio público. Según Vukmirovic (2019), los elementos que se requiere para obtener una sensación de comodidad al caminar para pasar tiempo en espacios públicos con una interacción social más libre, es como primordial el existir una sensación de seguridad, condiciones adecuadas del pavimento, la iluminación, que sea un espacio atractivo, además de considerar las condiciones del tránsito vehicular (Vukmirovic, 2019).



Figura 10. Interacción social dentro de un espacio. Elaboración propia (2025).

Flujo de movilidad en aceras

Las calles son los espacios por el cual las ciudades se pueden conectarse y encontrarse, promoviendo así una interacción y comunicación además del esparcimiento y la recreación de los habitantes, con base a la cohesión social, por tal motivo las calles no se debe diseñar o evaluarse basándose como proyectos de transporte, más bien se debe considerar como la unidad necesaria del espacio urbano mediante la cual las personas aprecien la ciudad, incrementando el movimiento más actividades y uso del espacio (Consejo Nacional de Desarrollo Urbano, 2022).

El flujo de movimiento en las aceras hace referencia a la dinámica y patrón del movimiento de los peatones, por lo cual los espacios públicos forman una parte primordial en la planificación urbana, debido a que su diseño y su función influyen en el uso eficiente de dichos espacios. Una acera bien elaborada facilita el movimiento de los peatones de manera continua y segura, contribuyendo a la organización del espacio urbano mediante el incremento de actividades sociales y económicas. es un espacio de circulación, además de permanencia; una infraestructura que, descanso y espera, comercio, trabajo, consumo, brindando así un soporte a los flujos peatonales (Mota, 2017).

Desde otro enfoque más socio urbanístico se toma en cuenta la importancia que desempeñan el espacio público en la ciudad, como un lugar que los habitantes se puedan encontrar, para poder comunicarse y socializar, por esta razón la interacción social es el contacto significativo que los peatones tienen entre sí, implicando un intercambio que fomente a una comunicación real. Jan Gehl menciona, que caminar, no solo es desplazarse es un proceso social en la que constantemente nos podemos encontrar, ver y escuchar a otras personas. Es importante conocer que la interacción social se relaciona con las actividades sociales (Mota, 2017).

Permanencia en el espacio publico

Hoy en día el tiempo de permanencia de las personas dentro del espacio público forman parte de un indicador que permite medir la calidad de dicho espacio. En una dimensión necesaria que facilite convivir con otras personas, además de poder observar el espacio. El sentido de pertenecer al entorno públicos se fortalece al analizar en ellos elementos relacionados con la habitabilidad, seguridad, funcionalidad, que se encuentre legible y accesible e incluyente, que se conecte con las necesidades de los ciudadanos, brindando servicios, e infraestructura con mobiliario adecuado, identificándose con el espacio y la construcción de significados que perdurarán en los habitantes (Núñez, 2018).

La pertenencia del espacio público da a conocer el grado, apropiación y el vínculo emocional que forman los ciudadanos en un espacio común. Cuando un entorno urbano cuenta con accesibilidad, seguridad, con inclusividad fomentando la interacción social, los habitantes crean un sentido de pertenencia, lo que ayuda a el

cuidado del entorno y a la cohesión comunitaria. Este derecho examina la participación y apropiación de la ciudad como parte esencial de la vida urbana (Anduze, 2019).

El concepto de apropiación está relacionado con el de participación, debido a que “participar” se define literalmente como tomar parte de algo si lo identifican como suyo. Además, se puede argumentar que el espacio debe alcanzar la acción colectiva de la multidiversidad de las personas que utilizan del mismo, de tal manera que las personas que lo habitan, y lo transforman, se vayan apropiando de él, para darle un sentido social. Debido a que las personas son los que dan significado a la ciudad y a sus elementos espaciales, según la interacción que con ellos esta (Anduze, 2019).

Dinamismo comercial

El dinamismo comercial se define como la vitalidad que necesita el corredor urbano debido a la relación entre la calidad del espacio, también con la actividad económica y la movilidad peatonal. En transcurso del tiempo el diseño urbano toma como prioridad los entornos habitables, por ende, siguen investigaciones sobre los peatones y sus entornos, se ha analizado con referente a las calles en donde se toma como un espacio creador de valor, que brinda oportunidades para el acceso a distintas actividades y usos. El desarrollo económico se ha orientado a fomentar espacios debido a que la rehabilitación de espacios públicos permite incrementar el valor de las propiedades potenciando la actividad comercial (Arevalo, 2024).

Estos espacios contribuyen al bienestar social y ambiental de la ciudad, fortaleciendo la economía local. Al tener un buen diseño y administración forman un activo esencial para la ciudad con un impacto positivo a la economía. Un mejoramiento del diseño vial incrementara un promedio del 5.2% los precios de las viviendas y el 4,9 % el precio de alquiler. Con referencia al ambiente, si se reduce el uso del automóvil, mejorara la calidad de las aceras, con iluminación público, áreas arborizadas para más lugares con sombra. Las longitudes que tomen en cuenta al peatón, la relación de usos y el nivel del suelo, son detalles que ayudan e incentivan a las personas a desplazarse a pie (Arevalo, 2024).

El diseño urbano actual se centra en las necesidades de las personas, priorizando a los más vulnerables; promoviendo un acceso más seguro y adecuado de manera sostenible e inclusiva. Es fundamental centrarse en los peatones, tomando en

cuenta elementos que ayuden a desplazamientos cómodo. La peatonalización, es una medida implementada en distintas ciudades, abordando la movilidad peatonal de manera integral no solo mejorando la calidad de vida, más bien dando impacto en la economía y el medio ambiente de la ciudad de manera positiva (Ramos, 2025).

2.4.6. Imagen urbana

La imagen urbana es considerada como la unión de los elementos naturales y elementos que son contruidos, los cuales constituyen el marco visual de las personas de una ciudad. Es la relación que existe de forma lógica y sensible, entre lo artificial y lo natural, alcanzando un visual armonioso y agradable, formándose entre los habitantes una relación con su ciudad. La imagen de la ciudad se forma a manera de lo que el ciudadano observa, lo interpreta y organiza en su mente, es decir a esquemas mentales de la ciudad, que son realizados a manera en los que los ciudadanos caminan y se integran a dicho espacio, obteniendo imágenes distintas entre sí, pero con una realidad exterior igual, conformada por sendas, bordes, barrios, nodos, mojones etc., (PAOT, 2003) .

La definición de imagen urbana se relaciona con la calidad que debe existir en el ambiente urbano, la cual se realiza mediante la combinación de elementos arquitectónicos, a través del diseño, con arte y comunicación. Dependen primordialmente del equilibrio de la interacción en el espacio público y sus componentes, en otras palabras, entre el espacio de manera natural y lo que se construye, permitiendo entender visiblemente a la ciudad para poder vivir e identificarse con ella (PAOT, 2003).

La imagen urbana es un elemento que ayuda a la población a lograr una identidad con su entorno, es la transformación colectiva que existe en su espacio y la representación cultural de una sociedad, comprendiendo de esta manera un patrimonio del cual se debe conservar. No es únicamente la imagen visual que se acostumbra hacer de una ciudad, es decir la imagen que tenemos como referencia mental, también incluye la imagen viva de la ciudad, la cual es creada en el día a día, en la cotidianidad de sus habitantes, cada uno tiene una imagen de su ciudad, el cual se va forjando en las actividades que uno realiza dentro de ella, obteniendo así diferentes imágenes de una misma ciudad (PAOT, 2003).



Figura 11. Identidad urbana. Elaboración propia (2025).

Confort del espacio

El confort espacial representa la comodidad que se obtiene de un espacio al encontrarse en él. Estos desafíos pueden ser abordados a través de la implementación de áreas verdes en los espacios urbanos, que conforma esencialmente al mejoramiento del confort de los habitantes. Estos espacios generan el aumento para la calidad del espacio urbano fomentando así la permanencia y el uso a largo plazo de los espacios públicos, desarrollando comportamientos positivos, interacción social armoniosa entre los habitantes (Siqui et al, 2023).

Para brindar un confort espacial para las personas que hacen uso del espacio, se debe confrontar varios elementos negativos, por tal motivo se busca implementar elementos que ayuden a contra llevar estas situaciones, por ejemplo, disminuir conflictos que impactan la funcionalidad y el bienestar de los usuarios. Garantizando una movimiento fluido y confortable, el cual es primordial para optimizar el diseño del espacio, además de promover un desarrollo eficaz y funcional, para los peatones. La implementación de estrategias que disminuya el estrés es fundamental ya que contribuyen al uso equilibrado y armonioso del espacio, estas pueden ser ambientes visualmente agradables como áreas de descanso o señalización clara entre otros (Siqui et al, 2023).

Entendemos el Confort como condiciones óptimas que coinciden simultáneamente en un entorno público para lograr un disfrute en una actividad o un momento concreto. En el espacio público urbano el confort se determina a través de

varios factores estas pueden ser; los condicionantes térmicos, la ocupación del espacio público, la seguridad, el paisaje urbano, condiciones acústicas, la calidad del aire, ergonomía, las cuales se encuentran interconectadas. La alteración de uno de ellos influye en la calidad de los demás. Es primordial obtener un equilibrio al momento de ocupar dichos espacios garantizando seguridad con diversidad necesarias para el confort. Se debe construir un escenario adecuado para el encuentro, intercambio y comunicación entre los habitantes y actividades que conformen la esencia de la ciudad (Cabezas, 2013).

Calidad del ambiente

La calidad ambiental hace referencia al conjunto de elementos y condiciones que brindan un equilibrio y sostenibilidad de los ecosistemas, integrando la biodiversidad, la calidad del aire, suelo y agua. El espacio público como eje del sistema urbano brinda oportunidades para impactar la calidad ambiental y cultural. La calidad ambiental urbana es parte esencial en la calidad de vida de las personas de la ciudad, debido a que es el estado de equilibrio natural, ofreciendo la capacidad para sostener la vida, impactando en la salud física y mental, asegurando un entorno sano para las generaciones del hoy y del futuro (Pinzón, 2010).

El espacio urbano no solo es algo agradable de tener, el obtener mejores espacios verdes en un ambiente urbano busca la mejora de la calidad de vida de los habitantes. El sentir y ser reconocido como parte de la ciudad permite valorar la calidad de vida y la identidad urbana. Los espacios de encuentro como parques o plazas, las aceras y mobiliario urbano que se encuentra, son oportunidades que crean encuentros sociales, las cuales determinan el confort dentro del espacio, dando a la calidad ambiental una satisfacción por obtener espacios habitables, sanos, seguros y agradable visualmente (Páramo, 2023).

El Observatorio Ambiental de la Unión Europea da a conocer que la calidad ambiental es el conjunto de elementos del medio ambiente, que mantiene sus condiciones a niveles óptimos ofreciendo una vida armoniosa en los seres vivos, por tal motivo, es base primordial para la conservación de la humanidad. A través de condiciones óptimas presentes en el hábitat y los espacios urbanos se busca que exista confort, salud y satisfacción. La calidad ambiental urbana se orienta a comprender y

explorar aspectos que formen el hábitat físico donde las personas construyen sus actividades como alimentarse, trabajar, descansar, moverse e incluso disfrutar (Rojas A. , 2011).

Se relacionan con el espacio físico de la ciudad, incluye la funcionalidad, imagen y morfología. Elementos esenciales debido a que a la ausencia, deficiencia o deterioro desarrollarán aspectos negativos en la calidad ambiental de una ciudad. La calidad ambiental urbana tiene como función conectar a las personas como parte modificadora del espacio físico y el medio natural en base a las necesidades. Es por tal razón que se necesita equilibrar a la ciudad como contenido y el medio ambiente como contenedor; no sólo como espacios diseñados para la formación de la vida del hombre, más bien como el elemento que brinda la capacidad de vivir, representando el eje estructural que favorecen y facilita a las actividades cotidianas, que forman parte de la ciudad como un entorno urbano por excelencia (Rojas A. , 2011).

2.4.7. El estilo Semper

Semper (2013) plantea, en su obra “El estilo en las artes técnicas y tectónicas o estética práctica”, que el estilo no debe comprenderse como un elemento decorativo o añadido superficialmente, más bien como una manifestación directa de las condiciones técnicas, materiales y culturales de una sociedad. Así, el diseño urbano y cualquier intervención en el espacio público deben responder a un análisis profundo del contexto local, tomando en cuenta, las condiciones físicas, historia y dinámicas socioculturales. Por tal motivo, las formas arquitectónicas y urbanas surgen por las necesidades funcionales y prácticas que evolucionan conforme a los materiales disponibles, las herramientas utilizadas y los modos de vida del área social.

Además, Semper sustenta que toda forma arquitectónica se integra en un sistema orgánico que mantiene una relación con el entorno natural y construido. Las decisiones proyectuales, no pueden entenderse de manera aislada, más bien deben vincularse con el tejido urbano existente, patrones de ocupación y transformaciones que ha experimentado en el tiempo. Por tal motivo, el uso de herramientas como las fichas de observación, el análisis documental, la cartografía y los registros fotográficos forman parte fundamental al diagnosticar con precisión el estado actual de un sitio estableciendo criterios adecuados para su regeneración urbana. La comprensión del

lugar, en términos técnicos y simbólicos, es fundamental para proyectar espacios públicos coherentes con su realidad territorial.

2.4.8. Marco Legal

El marco legal es un elemento fundamental para comprender las normas que guían el diseño urbano, su accesibilidad además de las políticas que tratan de recuperar el espacio público. Revisar la legislación actual nos ayuda en la aplicación correcta de aspectos tanto legales como técnicos en el proyecto. Es fundamental indicar las leyes de nuestro país que incluyan normas específicas que tengan como base la recuperación y construcción de espacios urbanos de manera accesibles. Por tal motivo, esto ayuda a desarrollar investigaciones que, se basen en las exigencias legales y brinden la mejora urbana a través de planificaciones con una buena estructuración.

ONU-Hábitat y la Nueva Agenda Urbana

En el marco internacional, la Nueva Agenda Urbana, basada en la Conferencia Hábitat III en Quito indica que las ciudades deben priorizar la movilidad no motorizada, con accesibilidad universal y seguridad vial, como un principio en el diseño urbano. Este documento señala que el espacio público es el eje de la vida urbana, garantizando inclusión, seguridad y sostenibilidad para favorecer a los habitantes. A través de estos lineamientos, la regeneración de la Av. 12 de Septiembre como boulevard peatonal se inscribe dentro de una visión global que promueve ciudades más equitativas, resilientes y sostenibles, reforzando su pertinencia no solo en el contexto parroquial y cantonal, sino también en la agenda internacional de desarrollo urbano sostenible (ONU Habitat, 2013).

Norma Ecuatoriana de la Construcción (NEC-SE-VI-2011) y Normas Técnicas INEN

El Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda señala en la Norma Ecuatoriana de la Construcción NEC-SE-VI-2011, que se debe establecer parámetros técnicos a la hora de construir las aceras, con medidas mínimo de 1,50 metros en su ancho en sectores residenciales y 2,40 metros en áreas comerciales. Brindando de tal manera seguridad, comodidad además de la fluidez para la movilidad de las personas dentro

de un espacio urbano con alta aglomeración. De tal manera que este marco legal forma una base complementaria para regular la accesibilidad universal, implementando en base a las normas técnicas INEN como son rampas, guías podo-táctiles y pendientes máximas, que permitan la movilidad de los peatones con discapacidad, adultos mayores y niños con mayor facilidad. Estas normativas son obligatorias y constituyen parte indispensable para justificar la regeneración de la Av. 12 de Septiembre, debido a que actualmente presenta aceras angostas, discontinuas e incluso inexistentes que no cumplen con los estándares mínimos de accesibilidad ni con la normativa vigente (Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, 2019).

Gobierno Autónomo Descentralizado de Ambato y GAD Parroquial de Atahualpa

A nivel local, el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) de Ambato 2020–2030 y el Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) 2021–2033 proporciona lineamientos que se orientan a desarrollar corredores, tomando como base la prioridad peatonal, además de fortalecer los ejes comerciales garantizando la accesibilidad universal en las diferentes parroquias del cantón. Estas disposiciones reconocen que los ejes comerciales, como la Av. 12 de Septiembre en Atahualpa, deben ser reorganizados para mejorar la movilidad peatonal, el dinamismo económico y la calidad ambiental. Junto a él GAD Parroquial de Atahualpa ha manifestado la necesidad de intervenir en esta avenida debido al deterioro de su infraestructura, a la creciente presión poblacional y vehicular, lo que respalda institucionalmente para convertirla en un boulevard peatonal que atienda las demandas de movilidad, accesibilidad e identidad local (PDOT PUGS, 2024).

CAPITULO III

3. ANÁLISIS CONTEXTUAL

3.1. Análisis Externo



Figura 12. Análisis PESTLA. Elaboración propia (2025).

3.2. Análisis interno

El análisis FODA es una herramienta metodológica importante para la determinación estratégica de proyectos urbanos. Mediante estos instrumentos nos permite identificar varios aspectos como fortalezas y debilidades, entendidas como factores internos específicos del proyecto, tal como oportunidades y amenazas, correspondientes a variables externas. Este análisis permite un diagnóstico integral, evidenciando el estado actual del proyecto y proponiendo decisiones con mayor precisión hacia los objetivos establecidos.

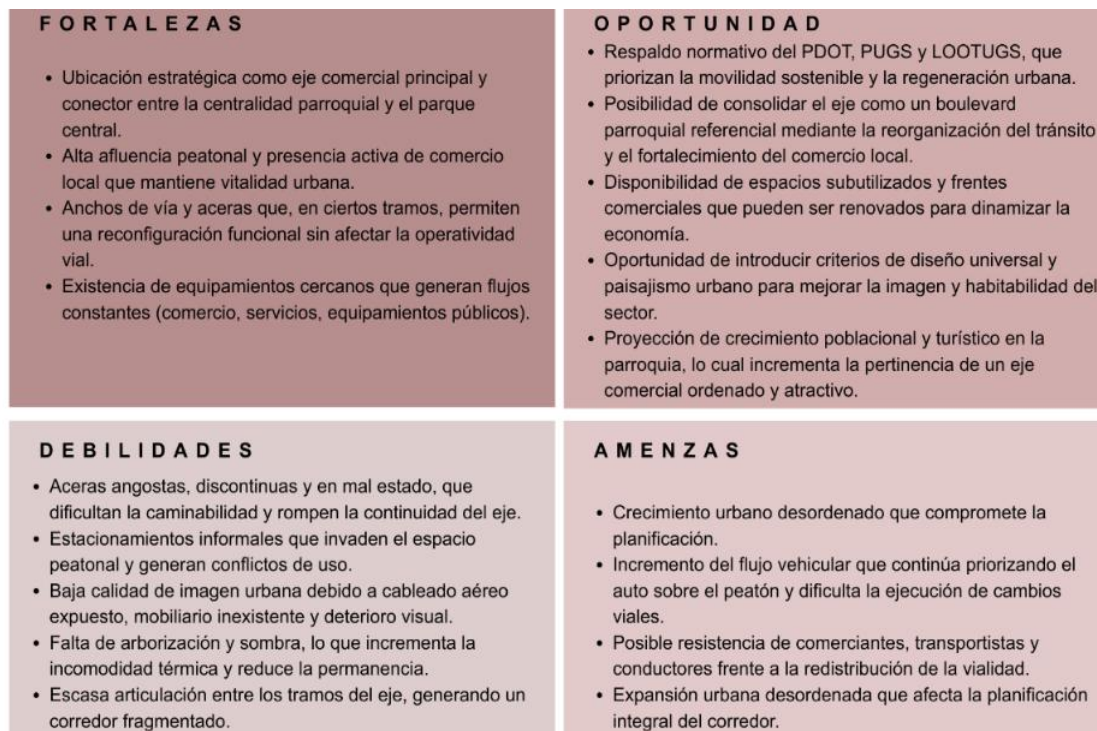


Figura 13. Análisis FODA. Elaboración propia (2025).

CAPÍTULO IV

4. METODOLOGÍA

4.1.Método (introducción)

La metodología de la investigación contine estrategias, procesos y técnicas, con el fin de ser aplicadas de forma ordenada y sistemática, logrando alcanzar una recolección, un análisis y un proceso de la información necesaria, para el desarrollo del estudio investigativo. Asegurando de tal forma que los resultados obtenidos sean verificables, válidos y objetivos. Es el camino que guía la construcción del proceso investigativo, desarrollando las estructuras de análisis y garantizando la relación de los objetivos planteados y los resultados alcanzados. A continuación, se detallan los criterios metodológicos que se utilizara en la presente investigación.

4.2.Enfoque de investigación

La presente investigación posee un enfoque mixto, debido a que integra métodos que ayuda en la recolección, análisis y vinculación de datos desde ambas perspectivas tanto cuantitativo como cualitativo. Esta combinación aprovecha las fortalezas de los dos enfoques, minimizando sus limitaciones, permitiendo responder de manera más amplias la problemática identificada, mediante la integración de información de forma concurrente y objetiva, alcanzando una comprensión completa del fenómeno de estudio.

Además, desde el enfoque cualitativo, nuestra investigación busca comprender las dinámicas sociales y espaciales conforme al uso y percepción del espacio público en la Avenida 12 de Septiembre. Como indica Sampieri (2014), el enfoque permite interpretar fenómenos en su contexto natural, analizándolos desde la perspectiva de quien lo experimenta, a través de entrevistas semiestructuradas y observaciones directa las cuales se aplican para proporcionar un acercamiento flexible al área de estudio.

Por otro lado, la investigación se orienta a cuantificar y analizar las condiciones del espacio público, a través de la recolección de datos numéricos, permitiendo evaluar su funcionamiento, por esta razón esta investigación consta con un enfoque

cuantitativo, Ayudando así a medir el porcentaje de caminabilidad, considerando variables como el ancho y estado de las aceras, la accesibilidad, el flujo peatonal y vehicular, obteniendo resultados objetivos , que reflejan las condiciones actuales de la movilidad peatonal.

4.3.Modalidad

La investigación se presenta bajo una modalidad documental y de campo. La modalidad documental se basa en fuentes de índole documental, a través de revisiones de bibliografías académicas, normativas urbanas y casos de referencia permitiendo fundamentar el análisis conceptual y metodológico. Por su parte, la investigación de campo se desarrolla a través del levantamiento de información directa, en este caso es en la Avenida 12 de Septiembre, a través de observaciones no participativas, mapeos espaciales y entrevistas semiestructuradas a representantes claves. Por tal motivo, la combinación de las dos modalidades nos permitirá contrastar la teoría con la realidad observada, construyendo así una base sólida para la propuesta planteada como es la regeneración del eje comercial como boulevard peatonal.

4.4. Nivel de la investigación

El nivel de esta investigación con la que se desarrollara es de manera descriptivo, debido a que busca caracterizar las condiciones actuales de la Avenida 12 de Septiembre y su entorno inmediato, identificando problemáticas que se relacionen con la movilidad peatonal, la accesibilidad y la calidad del espacio público. Se complementa con un nivel exploratorio, al indagar percepciones y valoraciones de los usuarios locales a través de entrevistas y observaciones directas. Con este enfoque nos permite obtener un diagnóstico integral que sirva de base en el planteamiento de lineamientos de diseño urbano orientados a la regeneración del eje comercial como boulevard peatonal.

4.5.Operación de variables

La operacionalización de variables en esta investigación transforma los conceptos generales de espacio público, planificación de movilidad y urbanismo en elementos observables y medibles dentro del contexto de la Avenida 12 de Septiembre,

en la parroquia Atahualpa. Por medio de las variables independientes, como la regeneración urbana y la movilidad peatonal, se construye dimensiones relacionadas con el eje comercial, la accesibilidad universal y la continuidad de las aceras, el cual se analizarán a través de indicadores verificables en campo. Por otra parte, la variable dependiente, la cual es la calidad del espacio público, cuenta con diversas dimensiones como interacciones sociales e imagen urbana, evaluadas mediante la permanencia de los usuarios, el dinamismo comercial y la percepción de confort espacial. Este proceso metodológico permite vincular de forma precisa los objetivos específicos con la recolección de datos, donde se garantizará el diagnóstico y la propuesta de intervención fundamentándose con evidencias cualitativas y cuantitativas del entorno estudiado.

4.6. Diseño de investigación

El diseño de investigación que se realizara de manera no experimental y descriptivo, con el propósito es observar y analizar los fenómenos urbanos en su contexto natural, sin manipular variables. Según (Sampieri, 2014), este tipo de estudios ayuda analizar situaciones reales en detalle, obteniendo una comprensión precisa y exacta de las condiciones existentes. En este caso, el análisis se centralizará en la Avenida 12 de Septiembre, a través de las problemáticas relacionadas con la movilidad peatonal, la accesibilidad y el uso del espacio público, con el propósito de identificar las limitaciones y potencialidades.

El diseño descriptivo forma un parte esencial en la investigación debido a que busca caracterizar y explicar las dinámicas urbanas, sociales y comerciales del eje, creando un diagnóstico integral que fundamente la propuesta de intervención. Por tal razón, la investigación relaciona técnicas como cartografías, registros espaciales, observación directa y entrevistas semiestructuradas, junto con el análisis de referentes urbanos obteniendo un panorama exacto y preciso. Estos elementos fundamentarán la propuesta de un boulevard peatonal mejorando la calidad del espacio público, fomentando la accesibilidad universal y dinamizando la actividad comercial de la parroquia Atahualpa.

4.6.1. Población, muestra y muestreo

En una investigación, la población es el conjunto de casos que cumple con criterios específicos de interés para el estudio. En este proyecto, la población está considerada por los habitantes de la parroquia Atahualpa y los usuarios que transitan o realizan diferentes actividades dentro de la Avenida 12 de Septiembre, siendo este su principal eje comercial en dicho sector. Al ser una parroquia de escala intermedia con un crecimiento moderado, el análisis se basa en un contexto cercano y representativo de la localidad. Con una población de usuarios claves permitiendo obtener un diagnóstico preciso con referencia a las condiciones del espacio público.

4.6.2. Tipo de muestra

La muestra de la investigación es de carácter no probabilístico, debido que no se elige de forma aleatoria, más bien, se seleccionan a los participantes a través de su relación directa y sus aportes con la avenida. Se emplea un muestreo intencional, priorizando a las personas que habitan en dicho sector, con base a las problemáticas de movilidad peatonal y uso del espacio público. Además, se toma en cuenta a los comerciantes, peatones que se movilizan en distintos horarios, residentes cercanos a la vía y autoridades locales responsables de la planificación urbana.

Se define en base a las necesidades del estudio con la posibilidad de recopilar información necesaria para identificar, las percepciones y problemáticas relevantes. En esta investigación, se llevará a cabo con un grupo aproximado de 10 usuarios de distintos perfiles: usuarios del eje comercial, peatones de diferentes edades, residentes cercanos a la avenida y funcionarios del GAD parroquial. Este número abarca distintas perspectivas sin que afecte el análisis y se vuelva excesivamente complejo, asegurando la representatividad de los principales usuarios del espacio público

4.7. Técnicas de Recolección y Análisis de Información

En base a los objetivos propuestos, se aplica las siguientes técnicas metodológicas e instrumentos de recolección y análisis de información:

Objetivo 1 Diagnosticar las condiciones actuales del sitio y su entorno a través de instrumentos cartográficas.

Entrevistas semiestructuradas

Las entrevistas es una herramienta fundamental dentro de la investigación cualitativa, debido a que nos ayuda a profundizar el contexto a través de experiencias y percepciones de los propios actores. A través de este método nos permite conseguir información detallada y puntual sobre los diferentes aspectos de estudio. En el caso de la Avenida 12 de Septiembre, las entrevistas se aplicarán a participantes seleccionados según las particularidades de cada tramo de la vía. La cual facilita la recolección de una diversidad de opiniones y vivencias, fundamentales para reconocer las necesidades reales y entender las dinámicas específicas que se desarrollan en el corredor comercial.

Tabla 3
Grupo de entrevistados

ENTREVISTA			
Grupos	Tipo de población	Nombre del usuario	Ocupación
Grupo 1	Comerciantes	Estefanía Farisea Sara Villacrés	Operaria Propietario de un Minimarket
Grupo 2	Funcionarios municipales	Gabriel Vaca Marcelo Garces	Ingeniero de planificación Presidente del GAD parroquial
Grupo 3	Peatones eventuales	Israel Laguna Cristian flores Sarahi Aguilar	Ingeniero software Ingeniero Estudiante
Grupo 4	Residentes	Gaby Calapiña Damaris chango Mario López	Licenciatura en Secretariado Ejecutivo Gerencial Panadera Propietario de restaurante

Nota 3. Nombres y función. Elaboración propia (2025).

Guía de cuestionarios semiestructurados

Se llevará a cabo entrevistas semiestructuradas a actores clave de la parroquia Atahualpa, como residentes, comerciantes, peatones habituales y representantes del GAD parroquial. Este recurso metodológico permite conseguir información cualitativa, recolectando percepciones, valoraciones y propuestas entorno al uso y a las problemáticas presentes en la Avenida 12 de Septiembre. La técnica combina una guía temática con la flexibilidad de las respuestas, lo que posibilita explorar de forma

más libre y espontánea las diferentes experiencias de los usuarios respecto al espacio público en estudio.

N°	Preguntas
1	¿Con que frecuencia transita por la Av. 12 de Septiembre y con que propósito principal (compras, trabajo, estudio, recreación)?
2	¿Considera que las aceras de la avenida son adecuadas para la circulación peatonal? ¿Qué problemas observa con mayor frecuencia?
3	¿Cómo percibe las condiciones actuales de la avenida en cuanto a movilidad peatonal y accesibilidad?
4	¿Ha identificado conflictos entre peatones, vehículos o estacionamientos informales en el uso del espacio? ¿En qué zonas se presentan con mayor frecuencia?
5	¿Se siente seguro/a al transitar por la Av. 12 de Septiembre? ¿Qué factores contribuyen a aumentar o disminuir esa sensación de seguridad?
6	¿Qué opina sobre la relación entre la avenida y la actividad comercial de la parroquia? ¿Cree que favorece o limita el desarrollo de los negocios?
7	¿Cómo se moviliza usted dentro de esta zona (a pie, en bicicleta, en vehículo)?
8	¿Considera que en la Av. 12 de Septiembre existe aceras con el ancho adecuado para que transite el peatón?
9	¿Qué sugerencias tendría para que la regeneración de la Av. 12 de Septiembre beneficie tanto a comerciantes como a moradores y visitantes?
10	¿Cree usted que un boulevard peatonal en esta avenida mejoraría la movilidad peatonal y el comercio local? ¿Por qué?

Figura 14. Formato Entrevistas. Elaboración propia (2025).

Fichas de observaciones

La ficha de observación es un instrumento esencial para el análisis directo del espacio público, debido a que permite registrar de manera ordenada tanto los aspectos físicos como sociales de la avenida. El propósito es documentar con precisión y claridad los fenómenos que ocurren en el área de estudio, asegurando que la información recopilada sea representativa y refleje la dinámica del lugar en distintos momentos y condiciones.

Tabla 4

Ficha de observación de la Av. 12 de Septiembre.

FICHA DE OBSEVACIÓN				
Datos				
Medidas				
Condiciones de movilidad	Bueno	Regular	Deficiente	Observación
Entorno y equipamiento	si	No		
Observación de uso	Alto	Medio	Bajo	
Registro fotográfico				

Nota 4. Elaboración propia (2025).

Mapeos y Cartografía

Estas herramientas son fundamentales debido a que nos permite representar y analizar el territorio, visualizando variables como la configuración vial, el trazado urbano, el uso del suelo y las dinámicas del entorno. Más allá de su función descriptiva, la cartografía aporta un enfoque analítico que ayuda identificar patrones espaciales, conflictos de uso y relaciones sociales vinculadas al espacio público. En esta investigación, los mapeos servirán para diagnosticar las condiciones actuales de la Avenida 12 de Septiembre, evidenciando problemáticas. Estos resultados son base para definir estrategias de intervención orientadas a la regeneración urbana del eje.

Objetivo 2

Establecer lineamientos para el desarrollo de estrategias urbanas.

Análisis de casos

Esta herramienta metodológica consiste en revisar experiencias previas de diseño urbano, que han transformado ejes viales en bulevares peatonales o en corredores con prioridad para el peatón. Su propósito es identificar estrategias de diseño, que sirvan como referentes para la regeneración de la Avenida 12 de Septiembre. A partir de estos ejemplos, se busca alcanzar aprendizajes que orienten la propuesta final.

Ficha de análisis de casos

Es un instrumento metodológico diseñado para ordenar y estructurar la información recopilada a través de la revisión de proyectos urbanísticos de referencia. Con la finalidad es descomponer y evaluar sistemáticamente diferentes aspectos de cada caso estudiado, lo cual facilitara el proceso de comparación crítica y análisis

detallado. Esta herramienta además permite identificar patrones, estrategias y soluciones proyectuales con base en criterios previamente definidos.

Ficha de análisis de casos de estudio	
Caso de estudio 1: Nombre del proyecto	
Datos generales	Ubicación, año, diseño
Características relevantes	Estrategias principales dentro de cada caso de estudio
Aplicación de estrategias	Estrategias aplicadas dentro de la propuesta de diseño

Figura 15. Formato ficha de análisis de caso. Elaboración propia (2025).

Revisión documental

La revisión documental constituye una de las técnicas fundamentales en la investigación cualitativa, permitiendo analizar y evaluar fuentes existentes para verificar su pertinencia y confiabilidad. En este proyecto se realizará un análisis sistemático de bibliografía académica, normativas urbanas y experiencias de proyectos similares, con el propósito de desarrollar una base conceptual y metodológica sólida. Esta revisión sirve como sustento para la propuesta de regeneración de la Avenida 12 de Septiembre, asegurando que las estrategias planteadas respondan a criterios técnicos y a referentes válidos en el campo del urbanismo.

Ficha de revisión documental

Una ficha de revisión documental es un instrumento metodológico que facilita la sistematización y organización de la información que proviene de fuentes relevantes para la investigación, como libros, artículos, tesis, normativas etc. Su función primordial es registrar de forma estructurada aspectos fundamentales de cada documento, como el autor, título, resumen, palabras clave, metodología utilizada y el problema abordado por cada fuente consultada

Tabla 5*Revisión Documental*

Ficha de revisión documental				
Número	Documento 1	Documento 2	Documento 3	Documento 4
Nombre del documento				
Autor				
Año				
Referencias bibliográficas				
Resumen				
Metodología				
Palabra clave				
Problemática				

Nota 5. Formato de ficha documental. Elaboración propia (2025).

Objetivo 3

Desarrollar el proyecto urbano de regeneración del espacio público en la Av. 12 de Septiembre.

Representación gráfica

Se entiende como la traducción visual de los hallazgos, diagnósticos y propuestas. Esta herramienta es fundamental para la consolidación de datos garantizando una comunicación eficiente del proyecto urbano. Es así que, el diseño urbano necesita una representación gráfica clara que exprese no solo lo formal, además, es fundamental analizar tanto la funcionalidad como la forma en la que el espacio está siendo utilizado, con el fin de alcanzar los objetivos del presente proyecto. Por ello, a lo largo de esta investigación se construirá planos, diagramas, esquemas y renders que respalden visualmente las decisiones proyectuales.

4.8. Matriz síntesis diseño metodológico

Tabla 6

Técnicas y herramientas de análisis

O		Técnicas	Herramientas	Resultados
B		Entrevistas		Matriz con los
J	1	Semiestructura	Guía de	requerimientos
E	Diagnosticar las	das	cuestionarios	
T	condiciones		semiestructura	Registro de
I	actuales del sitio y	Análisis	dos	condiciones del
V	su entorno a través	fotográficos	Ficha de	entorno
O	de instrumentos		observación	
S	cartográficas.	Mapeo y	Diseño digital	Mapas relacionados
		cartografías		en macro, meso y
		del lugar		micro
E				
S	2	Análisis de	Ficha de casos	
P	Establecer	casos	Fichas	Tabla de resumen
E	lineamientos para el	Revisión	documentales	
C	desarrollo de	documental		
I	estrategias urbanas			
F	3			
I	Desarrollar el		Planos,	
C	proyecto urbano	Representación	diagrama y	Propuesta de diseño
O	de regeneración	Grafica	visualización	fotomontajes
	del espacio		3D	
	público en la			
	avenida 12 de			
	septiembre			

Nota 6. Resultados de objetivos. Elaboración propia (2025).

4.9. Análisis y discusión de resultados

En esta sección se da a conocer los resultados alcanzados mediante del análisis de los objetivos específicos planteados al inicio de la investigación. El estudio aborda de manera detallada y ordenada los principales aspectos que constituye el espacio público de la Avenida 12 de septiembre, con el propósito de identificar las problemáticas actuales. Este análisis permitirá reconocer las oportunidades de transformación de la vía, ofreciendo privilegios al peatón, igualmente se destaca la importancia de cada objetivo para la formulación de estrategias de regeneración urbana.

4.9.1. Objetivo 1

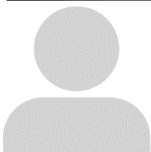
Se estructurará a partir de tres métodos fundamentales. En primer lugar, se realizarán entrevistas semiestructuradas dirigidas usuarios vinculados con la Avenida

permitiendo recoger percepciones, necesidades y propuestas importantes sobre el uso actual del espacio, en segundo lugar, se aplicarán fichas de observación en campo, enfocadas al registro de las condiciones físicas, ambientales y sociales del espacio público la cual permite comprender integralmente las condiciones actuales del área de estudio, estableciendo la base diagnóstica para la formulación de estrategias de regeneración urbana, Finalmente se realizará un análisis de mapeo urbano, a través del levantamiento de información espacial y funcional de la zona, abordado en tres escalas de análisis: macro (contexto urbano de la parroquia), meso (entorno de la zona más consolidada) y micro (zona específica de intervención) comprendiendo las condiciones espaciales y funcionales de la avenida.

4.9.1.1. Análisis de entrevista

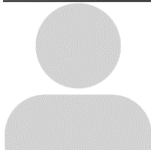
Para el desarrollo de las entrevistas se construyó un esquema de consulta semiestructurado dirigido a cinco grupos específicos de actores: comerciantes, residentes, funcionarios municipales, peatones y representantes de organizaciones barriales. Se seleccionaron dos participantes por cada grupo, tomando en cuenta su vínculo directo con la Avenida y su conocimiento sobre las dinámicas del entorno. Con el propósito de recolectar información relevante, se realizó un cuestionario compuesto por 10 preguntas abiertas. Los detalles de las entrevistas aplicadas se presentan en el Anexo 1.

Tabla 7 *Resumen de entrevista 1*

ENTREVISTA - COMERCIO	
	Nombre: Estefania Faricea Cargo: Servicio al cliente Sexo: Mujer
	La entrevistada, trabajadora del área de servicio al cliente y usuaria frecuente de la Avenida 12 de Septiembre, mencionó que transita diariamente por esta vía principalmente por motivos laborales. Expresó que las aceras son angostas e irregulares, lo que dificulta la circulación peatonal, especialmente en horas de alto tráfico, cuando los vehículos ocupan gran parte del espacio vial. Indicó que no existen condiciones adecuadas de accesibilidad, ya que no hay suficientes pasos peatonales ni semáforos que garanticen un cruce seguro. Comentó que los principales conflictos se generan entre peatones y vehículos, debido a que algunos conductores estacionan sobre las aceras o en zonas no permitidas, obstaculizando el paso y afectando la movilidad. Manifestó que no se siente segura al transitar por la avenida, sobre todo porque considera que el sector carece de vigilancia y control del tránsito, lo que incrementa la sensación de inseguridad. Respecto a la actividad comercial, señaló que la avenida presenta buen movimiento durante el día, con locales y servicios que dinamizan el área, aunque el uso del espacio público es desordenado y se ve afectado por el estacionamiento informal. Mencionó que las aceras deberían ampliarse y reacondicionarse para mejorar la comodidad y la seguridad de los peatones, y que la regeneración de la vía debería priorizar la creación de espacios adecuados para caminar, descansar y desplazarse sin riesgo. Finalmente, valoró positivamente la idea de implementar un bulevar peatonal, ya que considera que esto fortalecería la movilidad, el comercio y la imagen urbana del sector, haciendo de la avenida un lugar más seguro y funcional para todos los usuarios.

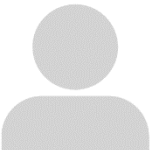
Nota 7: Conclusión entrevista 1. Elaboración propia (2025).

Tabla 8 *Resumen de entrevista 2*

ENTREVISTA - COMERCIO	
	Nombre: Sara Villacrés Cargo: Propietario de minimarket Sexo: Mujer
La entrevistada, propietaria de un minimarket ubicado en la Av. 12 de Septiembre, manifiesta que transita con frecuencia por esta vía principalmente por motivos laborales. Considera que las aceras no son adecuadas para el tránsito peatonal, ya que presentan medidas reducidas y condiciones inapropiadas para el desplazamiento de las personas. Señala además que existe una alta congestión vehicular, lo que genera conflictos entre peatones, vehículos y estacionamientos informales, afectando la accesibilidad y la seguridad. Expresa sentirse insegura al circular por la avenida, debido al tráfico constante. A pesar de estas problemáticas, reconoce que la vía favorece el comercio local, al concentrar una importante actividad económica. Finalmente, sugiere que una regeneración urbana que mejore las aceras y reorganice el estacionamiento podría beneficiar tanto a los comerciantes como a los habitantes, y considera que la creación de un bulevar peatonal en esta avenida mejoraría la movilidad y la dinámica comercial del sector	

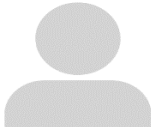
Nota 8: Conclusión entrevista 2. Elaboración propia (2025).

Tabla 9 *Resumen de entrevista 3*

ENTREVISTA - FUNCIONARIOS MUNICIPALES	
	Nombre: Gabriel Vaca Cargo: Ingeniero de Planificación Sexo: Hombre
El ingeniero Gabriel Vaca indica que la Av. 12 de Septiembre muestra una estructura vial desequilibrada, con predominio del vehículo particular, aceras estrechas y deterioradas, baja accesibilidad peatonal y presencia de estacionamientos informales que generan conflictos constantes de movilidad. Desde la ingeniería de planificación, se considera necesaria una reconfiguración del perfil vial que incluya la ampliación y recuperación de aceras continuas, la implementación de un bulevar peatonal articulado con la actividad comercial y la ordenación del estacionamiento en y fuera de la vía. Con ello se busca priorizar al peatón, reducir la congestión, mejorar la seguridad vial y fortalecer la calidad urbana y funcional de este corredor estratégico.	

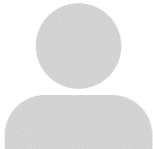
Nota 9: Conclusión entrevista 3. Elaboración propia (2025).

Tabla 10 *Resumen de entrevista 4*

ENTREVISTA - FUNCIONARIOS MUNICIPALES	
	Nombre: Marcelo Garces Cargo: Peatón eventual Sexo: Hombre
El presidente del GAD Parroquial de Atahualpa reconoce que la Av. 12 de Septiembre cumple un papel estructurante dentro del sistema vial parroquial, al concentrar las principales actividades administrativas, comerciales y sociales del núcleo urbano. Esta vía constituye el eje de articulación entre las diferentes zonas de la parroquia y su entorno rural, funcionando como corredor de conexión y abastecimiento local. Sin embargo, destaca que el sector presenta altos niveles de congestión vehicular, aceras con dimensiones insuficientes y un uso inadecuado del espacio público, donde los estacionamientos informales y la falta de señalización generan conflictos entre peatones y vehículos. Ante esta situación, plantea la necesidad de una intervención integral orientada al reordenamiento de la movilidad, priorizando la caminabilidad y la accesibilidad universal mediante el rediseño de la sección vial y la incorporación de estacionamientos perimetrales que descongestionen el eje central. Además, considera fundamental impulsar la creación de un bulevar peatonal como estrategia para revitalizar la dinámica urbana, mejorar la imagen del espacio público y consolidar un modelo de desarrollo sostenible que fortalezca la identidad y cohesión social de la parroquia.	

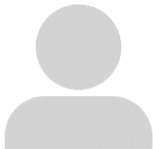
Nota 10: Conclusión entrevista 4. Elaboración propia (2025).

Tabla 11 Resumen de entrevista 5

ENTREVISTA-PEATÓN EVENTUAL	
	Nombre: Israel Laguna Cargo: Ingeniero software Sexo: Hombre
Transita con frecuencia por la avenida principalmente para realizar compras, ya que existen varios minimercados. Señala que las aceras son muy pequeñas y en ciertos momentos se acumula mucha gente, dificultando el paso peatonal. Percibe que las condiciones de movilidad tanto para peatones como para vehículos son limitadas, y que el espacio debería mejorarse para lograr una circulación más fluida. Menciona que cuando hay tráfico se presentan problemas de congestión que impiden transitar con normalidad. Aunque no considera que el lugar sea inseguro, reconoce que el tráfico vehicular es un inconveniente constante. Destaca que la diversidad de tiendas favorece el desarrollo comercial y el crecimiento de la parroquia. Propone redistribuir el espacio entre aceras y calzada para mejorar la fluidez peatonal y vehicular. Finalmente, considera que la creación de un bulevar peatonal sería positiva, ya que permitiría aceras más amplias y facilitaría la circulación de las personas al realizar sus compras.	

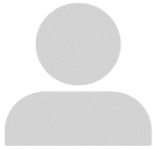
Nota 11: Conclusión entrevista 5. Elaboración propia (2025).

Tabla 12 Resumen de entrevista 6

ENTREVISTA-PEATÓN EVENTUAL	
	Nombre: Cristian Flores Cargo: Peatón eventual Sexo: Hombre
El entrevistado, señaló que transita a diario por esta vía, ya que trabaja en el sector y realiza sus compras en el mismo lugar. Mencionó que las aceras no son adecuadas para el tránsito peatonal, debido a que son muy estrechas y en mal estado, y que esta situación se complica por el alto flujo de personas, sobre todo en los horarios escolares, pues al final de la avenida se encuentra un colegio que genera gran movimiento peatonal y vehicular. Explicó que el principal problema que observa es la inseguridad, tanto para el peatón como para el conductor, porque el espacio vial no está bien distribuido. Indicó que se ha priorizado el tránsito vehicular, dejando de lado las necesidades del peatón, al punto que en varios tramos es imposible caminar por la acera y se debe usar la calzada, lo que representa un riesgo constante. También, manifestó que el estacionamiento informal ocurre todos los días, generando conflictos entre peatones y vehículos, e incluso entre los propios conductores, ya que muchos automóviles se rayan por la falta de espacio. Agregó que no se siente completamente seguro al caminar, porque las aceras son tan reducidas que obligan a transitar con precaución junto al tráfico vehicular. Desde su experiencia, tanto como peatón y conductor, afirmó que la avenida presenta una alta actividad comercial y peatonal, impulsada por su ubicación estratégica, aunque considera que el espacio público necesita mejor organización y control.	

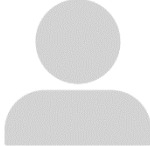
Nota 12: Conclusión entrevista 6. Elaboración propia (2025).

Tabla 13 Resumen de entrevista 7

ENTREVISTA-PEATÓN EVENTUAL	
	Nombre: Sarahi Aguilar Cargo: Estudiante Sexo: Mujer
Transita con frecuencia por la avenida principalmente para dirigirse al colegio. Menciona que las aceras no son adecuadas para caminar, especialmente en el tramo comprendido entre el parque y el colegio, donde el espacio es muy reducido y hay vehículos estacionados en ambos lados de la vía, lo que dificulta el paso peatonal. Señala que la movilidad y accesibilidad son malas, pues en varios puntos no existen aceras con medidas apropiadas, obligando a los peatones a circular por la calle junto al tráfico vehicular. Además, comenta que en las horas pico se generan aglomeraciones de personas y vehículos, complicando aún más la circulación. Aun así, considera que la avenida favorece al comercio local debido al flujo constante de personas, aunque enfatiza que se debe dar mayor prioridad a los peatones. Finalmente, opina que la creación de un bulevar peatonal sería una solución adecuada para mejorar la seguridad, ampliar las aceras y evitar los estacionamientos en ambos costados, permitiendo una movilidad más ordenada y segura para todos los usuarios.	

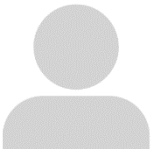
Nota 13: Conclusión entrevista 7. Elaboración propia (2025).

Tabla 14 *Resumen de entrevista 8*

ENTREVISTA - RESIDENTE	
	Nombre: Gaby Calapiña Cargo: Administradora Sexo: Mujer
La entrevistada mencionó que transita con frecuencia por la avenida debido a su trabajo. Considera que las aceras no son adecuadas, ya que el espacio es muy reducido, lo que genera dificultades de movilidad y accesibilidad para los peatones. Señaló que existe aglomeración de personas y vehículos, especialmente cerca del parque y de la escuela, donde se presentan mayores conflictos. Indicó que actualmente no se siente segura al transitar, recomendando mejorar la iluminación para aumentar la seguridad. Reconoce que la avenida favorece la actividad comercial, aunque considera necesario mejorar la distribución de los espacios. Mencionó que se moviliza principalmente a pie, aunque en ocasiones utiliza el vehículo. Sugiere ampliar las aceras y reorganizar el comercio, con el fin de facilitar la circulación. Finalmente, expresó que la implementación de un bulevar peatonal sería positiva, ya que permitiría una mayor interacción entre peatones y comerciantes y haría del sector un espacio más transitable y seguro.	

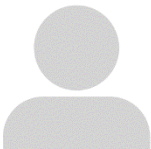
Nota 14: Conclusión entrevista 8. Elaboración propia (2025).

Tabla 15 *Resumen de entrevista 9*

ENTREVISTA - RESIDENTE	
	Nombre: Damaris Chango Cargo: Panadería Sexo: Mujer
Transita frecuentemente por la avenida por motivos de trabajo y para realizar compras. Mencionó que las aceras son adecuadas solo en algunos tramos, mientras que en otros resultan angostas y poco cómodas para caminar. Señaló que actualmente se da más prioridad al vehículo que al peatón, lo que genera problemas de estacionamientos inadecuados, especialmente en horas pico y en el tramo comprendido entre el parque y el colegio, donde se presentan conflictos peatonales y vehiculares. Indicó que no se siente segura al transitar, ya que algunos vehículos se estacionan sobre las aceras, reduciendo el espacio para caminar. Considera que la avenida mantiene una buena relación con la actividad comercial, pues el alto flujo de personas favorece al comercio local. Sugirió dar mayor prioridad al peatón y ordenar mejor la circulación vehicular y peatonal. Finalmente, opinó que la implementación de un bulevar peatonal sería adecuada, ya que mejoraría la distribución del espacio y la movilidad en general.	

Nota 15: Conclusión entrevista 9. Elaboración propia (2025).

Tabla 16 *Resumen de entrevista 10*

ENTREVISTA - RESIDENTE	
	Nombre: Mario López Cargo: Propietario restaurante Sexo: Hombre
El entrevistado comentó que transita diariamente por la avenida porque vive y trabaja en el sector. Señaló que las aceras son muy angostas y en mal estado, lo que dificulta el paso de los peatones, especialmente por la presencia de vehículos estacionados a ambos lados de la vía. Indicó que la movilidad y accesibilidad son deficientes, ya que se prioriza el tránsito vehicular por sobre el peatonal. Mencionó que los conflictos entre peatones y automóviles son frecuentes, sobre todo en el tramo del parque hacia el colegio, donde se generan aglomeraciones y desorden. Expresó además que no se siente completamente seguro al caminar, ya que muchas veces debe desplazarse por la calzada junto al tráfico. A pesar de ello, reconoció que la avenida mantiene una alta actividad comercial, aunque considera necesario mejorar la distribución del espacio y dar mayor prioridad al peatón, mediante la ampliación de aceras y el control del estacionamiento informal.	

Nota 16: Conclusión entrevista 10. Elaboración propia (2025).

Resultado de las entrevistas

Con respecto a la aplicación de la entrevista se obtuvo información que ayudo a diagnosticar las condiciones funcionales y perceptuales del espacio público, se evidencio problemáticas relacionadas con accesibilidad, la movilidad peatonal y seguridad urbana. Los resultados dan a conocer que las aceras se encuentran con un ancho insuficiente además de un deterioro físico, lo que limita la fluidez y continuidad peatonal, generando conflictos entre los peatones y los vehículos debido a la presencia de estacionamientos informales y una jerarquización vial inadecuada. Sin embargo, se observa que existe una alta actividad comercial y peatonal a pesar de dichas problemáticas, resaltando así la necesidad de reorganizar la estructura espacial, priorizar la movilidad peatona y, ampliar aceras, con la finalidad de alcanzar un espacio con una mejor función y calidad del entorno urbano.

4.9.1.2.Ficha de observación

La ficha de observación es una herramienta de análisis urbano que es utilizada para registrar de manera sistemática las diferentes condiciones físicas, funcionales y de uso del espacio público. Dichas fichas se encuentran disponibles para su consulta en el Anexo 2.

4.9.1.3. Evaluación del estado del espacio público en el tramo de estudio

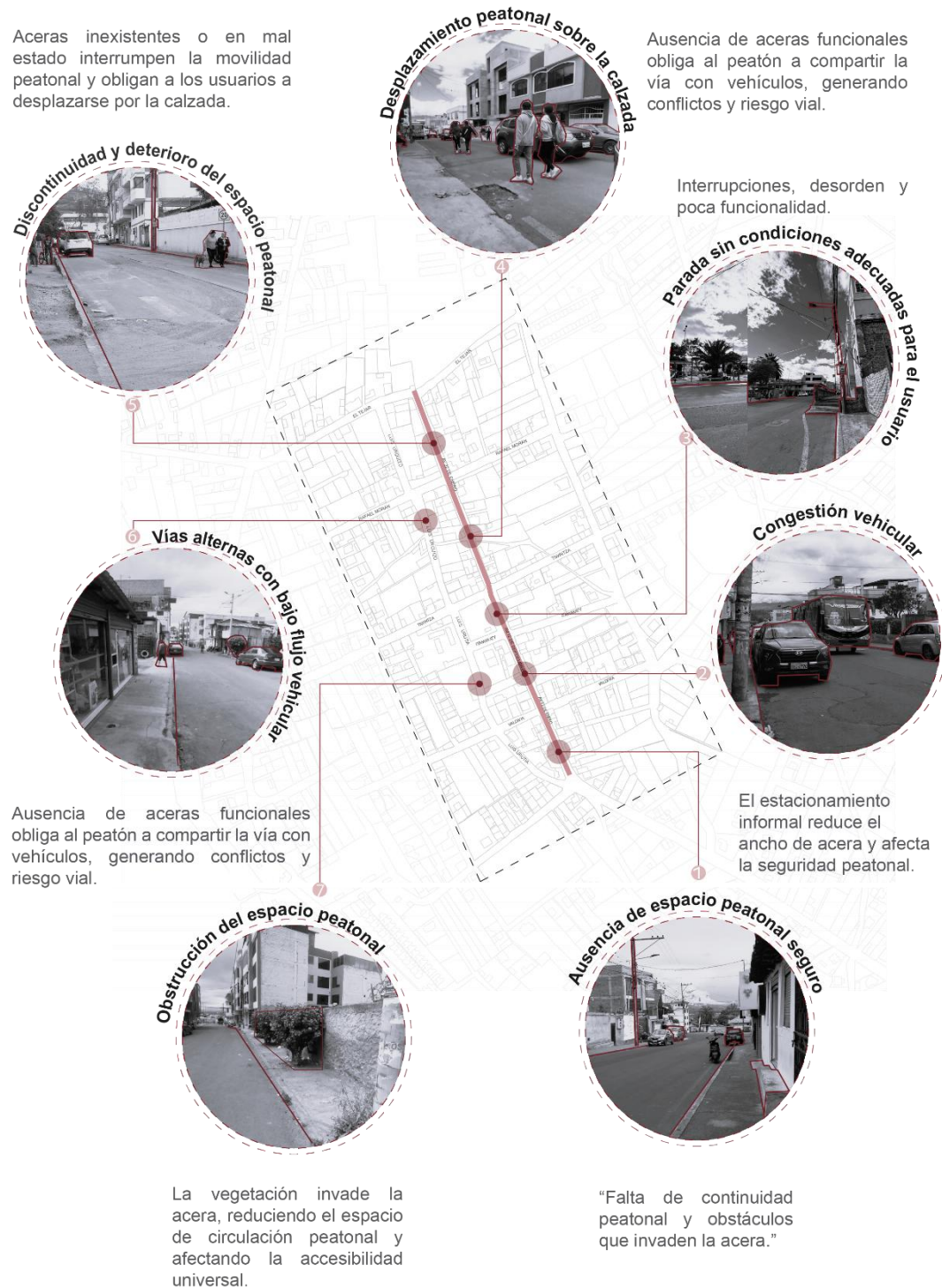


Figura 16. Resumen de la ficha de observación. Elaboración propia (2025).

Resultados del análisis de fichas de observación

Tabla 17

Resultados del análisis de la ficha de observación

CATEGORÍA DE ANÁLISIS	PRINCIPALES OBSERVACIONES	CONCLUSIONES Y APORTES AL DIAGNÓSTICO
Movilidad peatonal	Se observa que los peatones circulan sobre la calzada debido a la inexistencia o insuficiencia de aceras continuas y seguras. Las veredas presentan desniveles, gradas y materiales deteriorados.	La falta de continuidad y accesibilidad de las aceras limita la movilidad peatonal, incrementando el riesgo de accidentes y reduciendo la funcionalidad del espacio público.
Accesibilidad universal	No existen rampas, pisos podotáctiles ni elementos de apoyo para personas con discapacidad o adultos mayores. En varios tramos, los obstáculos en las aceras impiden el desplazamiento libre.	La vía no garantiza condiciones de accesibilidad universal, afectando la inclusión y el uso equitativo del espacio urbano.
Seguridad vial y confort peatonal	Se identifican cruces inseguros, ausencia de señalización horizontal y vertical, y falta de iluminación peatonal. Los peatones deben compartir el espacio con vehículos, generando riesgo constante.	La ausencia de infraestructura de seguridad reduce la confianza del peatón y limita la percepción de confort y protección en el recorrido.
Espacio público y entorno urbano	Se evidencia la ocupación del espacio público por estacionamientos informales sobre aceras de poco ancho. Además, existen postes, basureros y otros elementos que interrumpen la circulación. Estas condiciones deterioran el paisaje urbano y la funcionalidad peatonal.	La invasión del espacio público por usos inadecuados genera desorden visual y funcional, degradando la imagen urbana y reduciendo la percepción de seguridad y confort ambiental.
Infraestructura verde y ambiental	Escasa presencia de arbolado y áreas verdes. Las aceras no cuentan con vegetación que proporcione sombra ni mejore el microclima. En algunos sectores, la vegetación invade el paso peatonal.	Se evidencia la necesidad de incorporar infraestructura verde planificada que equilibre las condiciones ambientales y mejore el confort térmico del peatón.

Nota 17. Matriz de resultado. Elaboración propia (2025).

En resumen, las fichas de observación ayudó a obtener deficiencias significativas en la accesibilidad universal, la infraestructura peatonal, y la gestión del espacio público. Se identificó aceras discontinuas, con obstáculos físicos, estacionamientos informales y escasa jerarquización vial, limitando la movilidad y seguridad del usuario. Tal condición afecta la funcionalidad del espacio, perjudican la calidad ambiental y la percepción de confort urbano. Los resultados indican la necesidad de desarrollar estrategias técnicas para la recuperación integral del espacio público, priorizando al peatón como un eje estructurador del sistema de movilidad y construyendo un espacio urbano accesible, seguro y coherente con los principios de sostenibilidad.

4.9.1.4. Mapeo diagnóstico – Análisis Macro

Atahualpa se encuentra ubicada en Ecuador, en la provincia de Tungurahua, cantón Ambato, en la región interandina. Es una parroquia rural localizada en la parte norte del cantón, forma una relación directa con el centro urbano de Ambato además de las parroquias rurales circundantes y en la ficha parroquia se considera como un territorio de transición para el entorno rural y la urbana.

Es un territorio con una estructura urbana dispersa, debido a que se encuentra conformada por comunidades interconectadas mediante una arteria vial principal, considerada como un eje organizador del sistema parroquial. Esta vía ayuda a la conexión de las principales actividades comerciales, residenciales y de servicios, considerándose una parte primordial por el rol que cumple en la movilidad y el desarrollo local.

En transcurso de los años, la parroquia ha ido experimentado un proceso gradual de expansión urbana, principalmente en su cabecera parroquial, observando un aumento del flujo vehicular y ocupación del suelo. Estas transformaciones y cambios dan como resultado la necesidad de mejorar la planificación vial y la gestión del espacio público, con el objetivo de alcanzar y garantizar una movilidad de manera eficiente con un entorno urbano más seguro y funcional.

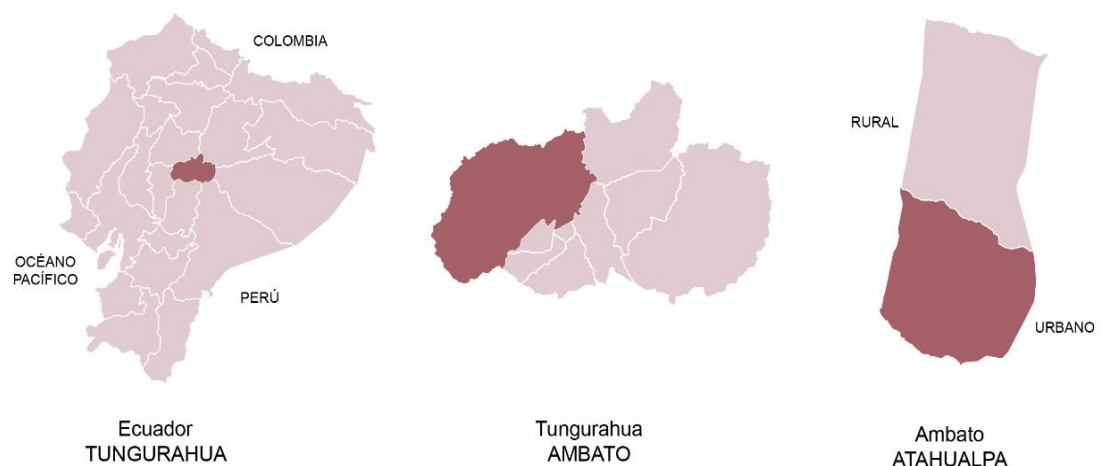


Figura 17. Ubicación geográfica en el Ecuador. Elaboración propia (2025).

Análisis Urbano y rural

El análisis a escala macro permite identificar la organización territorial de la parroquia Atahualpa, la cual se estructura en dos ámbitos diferenciados: una zona urbana, en proceso de consolidación, y una zona rural, con predominio de usos agrícolas y baja densidad edificatoria. Esta diferenciación territorial refleja las dinámicas de crecimiento y transformación del asentamiento, donde el sector urbano concentra las principales actividades y servicios, configurándose como el núcleo de desarrollo local. En este contexto, el área delimitada para el estudio se localiza dentro de la zona urbana consolidada, constituyéndose como el punto de mayor concentración funcional y de interacción entre lo urbano y lo rural (ver figura 18).

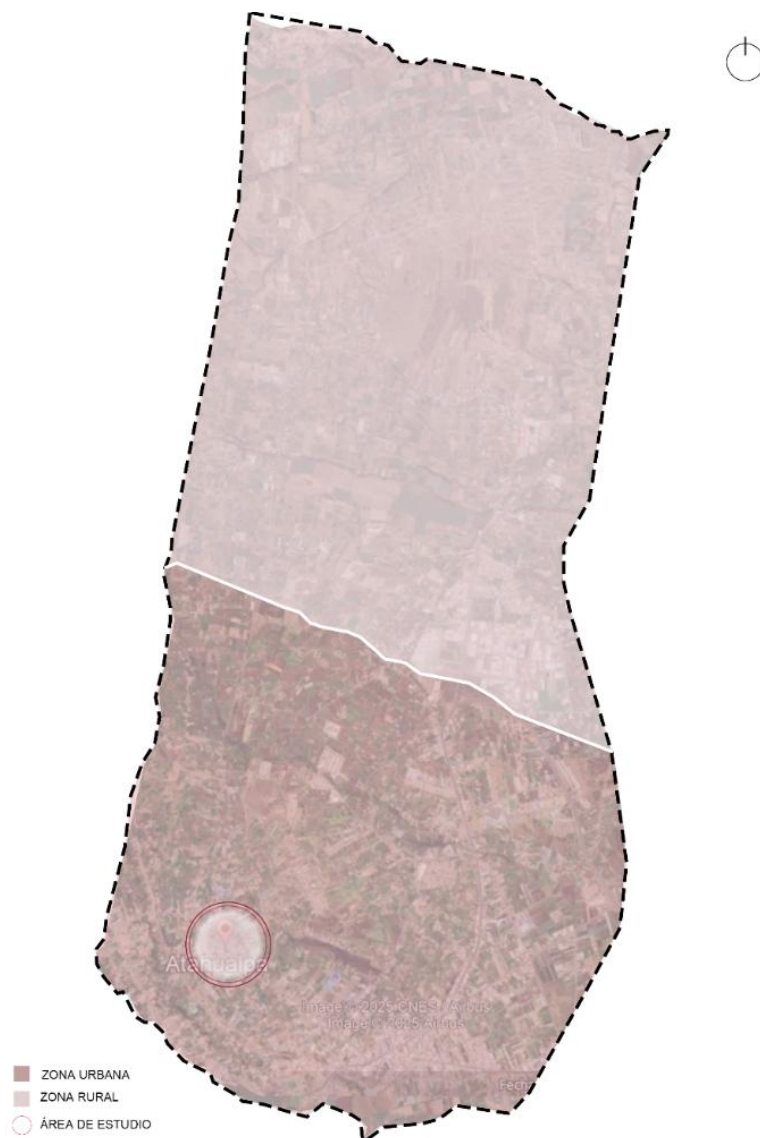


Figura 18. Parroquia atahualpa(GAD parroquial). Elaboración propia (2025).

VIAS

Para proporcionar el análisis de las vías dentro del polígono meso, se ha realizado una clasificación en arterias principales, calles secundarias y pasajes (ver figura 19). La cual permite comprender la jerarquía además de la estructura funcional del sistema vial parroquial.

La Avenida 12 de Septiembre es el eje principal de conexión, articulando la cabecera parroquial con las diversas comunidades rurales aledañas, es una avenida con mayor flujo vehicular. De esta vía se ramifican las calles secundarias la cual distribuye la movilidad a los distintos sectores internos de la parroquia. Es así que, los pasajes forman una red de baja jerarquía, para el acceso local, las cuales se caracterizan por su trazado irregular y menor continuidad.

En conclusión, la red vial da a conocer una estructura lineal jerarquizada donde se conecta el núcleo urbano con las zonas rurales, indicando la transición funcional entre los dos entornos y la importancia de la Avenida 12 de Septiembre como eje estructurante de movilidad en Atahualpa.



Figura 19. Trazado vial e Atahualpa. Elaboración propia (2025).

4.9.1.5. Mapeo Diagnóstico - Análisis Meso

El análisis de llenos y vacíos, representado en la figura 20, nos ayuda a identificar la estructura morfológica y el grado de consolidación del tejido urbano en la parroquia Atahualpa. En el núcleo central da a conocer una alta concentración de llenos, primordialmente a lo largo del eje vial principal, debido a que se desarrolla las diversas actividades comerciales, educativas y de servicios. Por tal razón, se crea un núcleo urbano compacto, con una mayor dinámica social y económica, con una ocupación continua de la parroquia.

Asimismo, se da a conocer que, a lo contrario de lo dicho anteriormente, las zonas periféricas señalan predios sin consolidar y vacíos urbanos, además de que se reflejan rasgos de su entorno rural, lo que indica una transición en lo agrícola y urbano. Por tal razón, la recuperación y ordenamiento del eje principal es esencial para fortalecer la estructura urbana existente, optimizando la conectividad vehicular y peatonal, y consolidando el crecimiento equilibrado del núcleo central de Atahualpa.

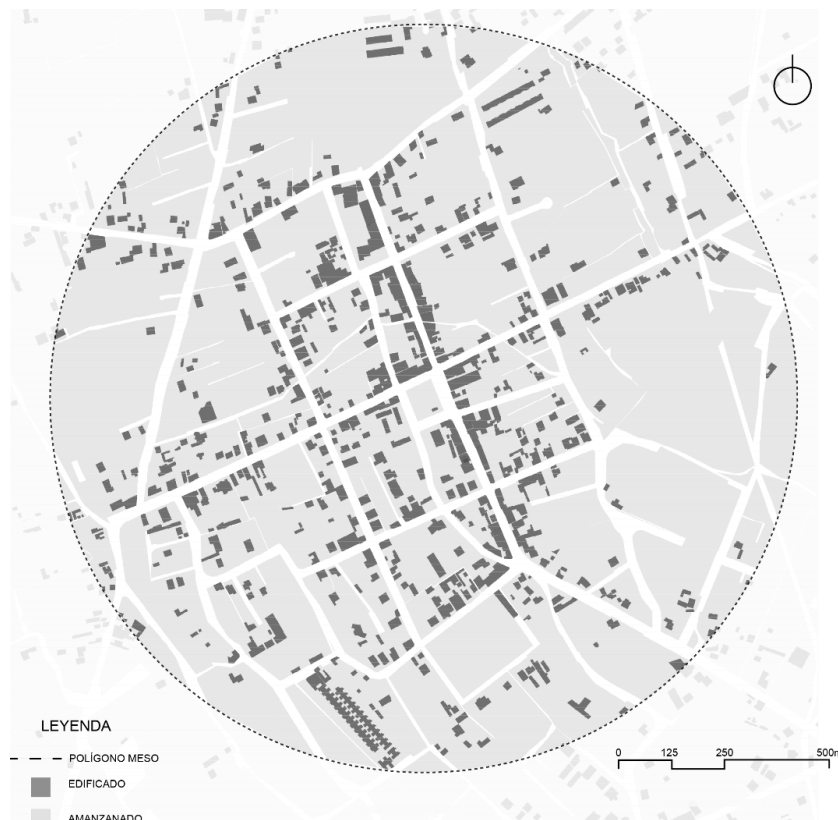


Figura 20. Llenos y vacíos. Elaboración propia (2025).

Tipología vial

Para facilitar el análisis, las vías del polígono meso se han clasificado en arterias principales y calles secundarias (ver Figura 21), lo que permite comprender de manera más clara su funcionalidad y jerarquía dentro del sistema vial. La categorización evidencia que la Avenida 12 de Septiembre funciona como eje principal, concentrando la mayor parte de los desplazamientos y conectando las distintas zonas de la parroquia, mientras que las calles secundarias distribuyen el tránsito hacia los sectores residenciales. Asimismo, se observa que esta avenida presenta alta concentración vehicular y conflictos de circulación, especialmente en los tramos de mayor actividad comercial y residencial.



Figura 21. Trazado vial. Elaboración propia (2025).

Análisis del transporte público

El análisis del transporte público en la Avenida 12 de Septiembre considera tanto las rutas como la ubicación y el estado de las paradas de autobús, aspectos fundamentales para evaluar la movilidad en la parroquia, como se observa en la Figura 22. Por esta vía operan tres rutas principales: el servicio parroquial Tungurahua, con

una frecuencia aproximada de 10 minutos, y dos rutas que conectan con las comunidades externas, como Atahualpa y La Ambateñita. Los buses externos utilizan la Avenida 12 de Septiembre en sentido de subida, mientras que en sentido de bajada desvían por la calle Hugo Ortiz y posteriormente por la calle Tiwintza, que conecta con el parque central y retorna a la avenida. Esta operación genera puntos de alta concentración vehicular en los sectores cercanos al parque y a lo largo de la avenida, los cuales se ven intensificados por la circulación de vehículos particulares. En consecuencia, la presencia simultánea de estas rutas produce conflictos de tráfico, congestión y sobrecarga en la Avenida, afectando directamente la capacidad operativa de la vía.

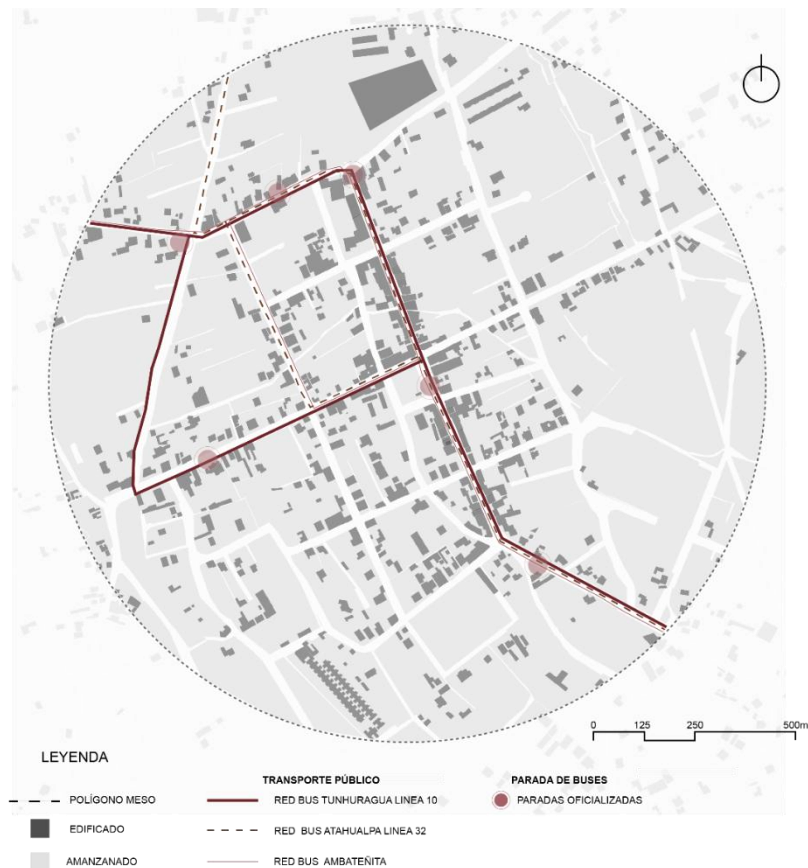


Figura 22. Análisis del transporte público. Elaboración propia (2025).

Análisis tráfico y movilidad general

El análisis del tránsito peatonal y vehicular en la Avenida 12 de septiembre durante las horas pico (ver Figura 23) permite visualizar los niveles de flujo en el área de estudio. Los puntos de mayor intensidad se concentran en los sectores cercanos al parque central y en las intersecciones con calles principales, donde la simultaneidad

del transporte público y los vehículos particulares incrementa significativamente la carga vial. La Avenida 12 de Septiembre soporta un alto volumen de movilidad, generando congestión vehicular y saturación peatonal en los tramos de mayor actividad comercial y residencial.

En este contexto, las vías secundarias que conectan con sectores residenciales presentan menor intensidad de flujo, ofreciendo alternativas de circulación que podrían contribuir a equilibrar la distribución del tránsito dentro del polígono meso.



Figura 23. Movilidad general en horas pico. Elaboración propia (2025).

Equipamientos

La configuración espacial de los equipamientos urbanos dentro del polígono meso (ver Figura 24) evidencia una concentración en el núcleo del tejido urbano, donde se localizan centros educativos, la sede del GAD parroquial, centros de salud, iglesias, minimarkets y el parque central, principal espacio público del sector. La Avenida 12 de septiembre funciona como eje estructurante que conecta estos equipamientos, consolidándose como un corredor de centralidad funcional que articula los flujos peatonales y vehiculares. Esta disposición concentrada genera circulación constante de personas y vehículos, reflejando la relevancia estratégica de la avenida

dentro del sistema urbano y su influencia sobre la accesibilidad y la dinámica espacial del área de estudio.

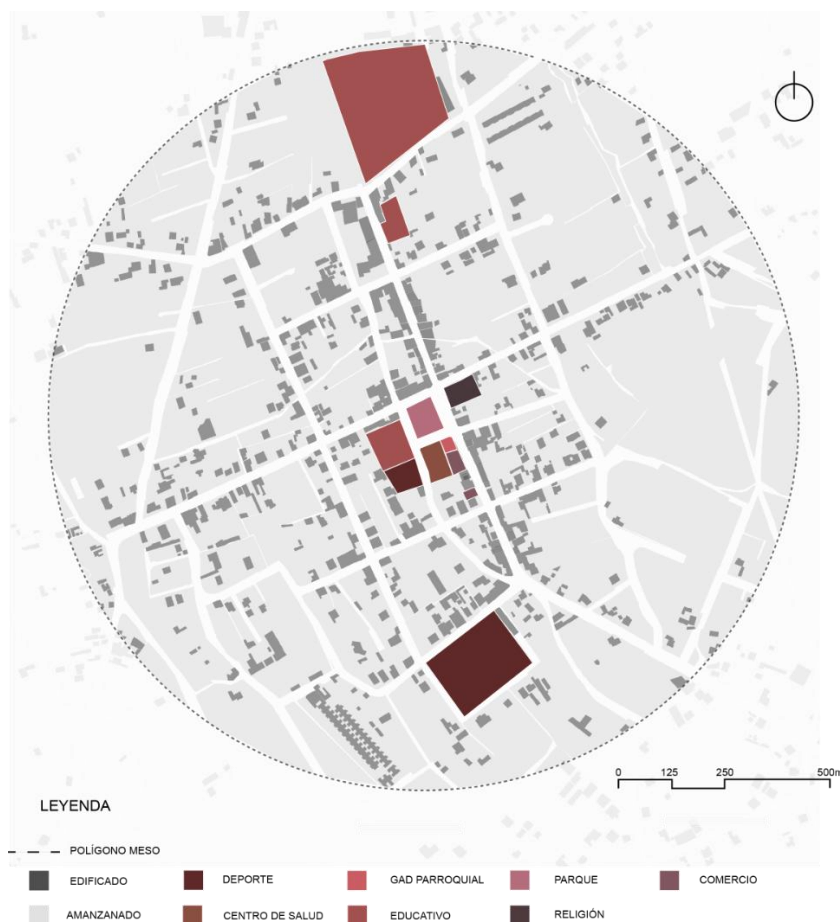


Figura 24. Distribución de equipamientos urbanos. Elaboración propia (2025).

4.9.1.6. Mapeo Diagnostico - Análisis micro

Establecimientos comerciales

El análisis de la distribución comercial (ver Figura 25) indica una alta concentración de establecimientos en la Avenida 12 de Septiembre, siendo este principal eje económico y articulador de la parroquia, concentrando actividades de comercio local como tiendas de abarrotes, farmacias, librerías, panaderías y restaurantes, generando un constante flujo peatonal y vehicular en toda la jornada. Los locales se ubican principalmente en la planta baja, integrados en el tejido urbano consolidado, desarrollando un corredor lineal de actividad comercial continua.

De igual manera, en el tramo que atraviesa el parque central y conecta con el equipamiento educativo existe una mayor intensidad de flujos, por la presencia de

restaurantes y servicios complementarios, ocasionando puntos críticos de congestión vehicular y peatonal. La Avenida 12 de Septiembre se considera, así como el eje de mayor dinamismo urbano y económico dentro del polígono meso, desempeñando un papel estratégico en la estructura funcional de la parroquia.



Figura 25. Seguridad percibida. Elaboración propia (2025).

Análisis de tránsito vehiculares

El análisis micro evidencia una alta concentración vehicular en la Avenida 12 de Septiembre, vía principal de la parroquia y eje estructurante del sistema de movilidad. Este corredor soporta el mayor flujo de tránsito, el cual genera puntos de congestión principalmente en los sectores de mayor actividad urbana y en los accesos al núcleo central.

En contraste, las vías paralelas y secundarias presentan un flujo vehicular reducido, ofreciendo la posibilidad de redistribuir el tránsito a través de la implementación de rutas alternas. Esta estrategia permitiría descongestionar la vía principal y mejorando la circulación interna. Asimismo, se plantea el reordenamiento

del estacionamiento, promoviendo la ubicación de parqueos perimetrales que liberen espacio en la avenida favoreciendo la movilidad peatonal.



Figura 26. Tránsito vehicular. Elaboración propia (2025).

Resumen del análisis del estado actual

El mapeo evidencia una estructura urbana fragmentada en la parroquia Atahualpa. En este contexto, la Avenida 12 de Septiembre concentra las problemáticas más notorias, al registrar un elevado flujo vehicular y peatonal producto de los equipamientos educativos, institucionales y comerciales que presenta la vía. Esta condición genera congestión en horas pico, prioridad al tránsito vehicular y limitaciones en la movilidad peatonal segura y continua. Además, la circulación constante de transporte público incrementa la presión sobre la vía. En conjunto, estas condiciones reflejan la necesidad de reorganizar el eje, para equilibrar la movilidad fortaleciendo su rol como corredor comercial y articulador dentro de la parroquia.

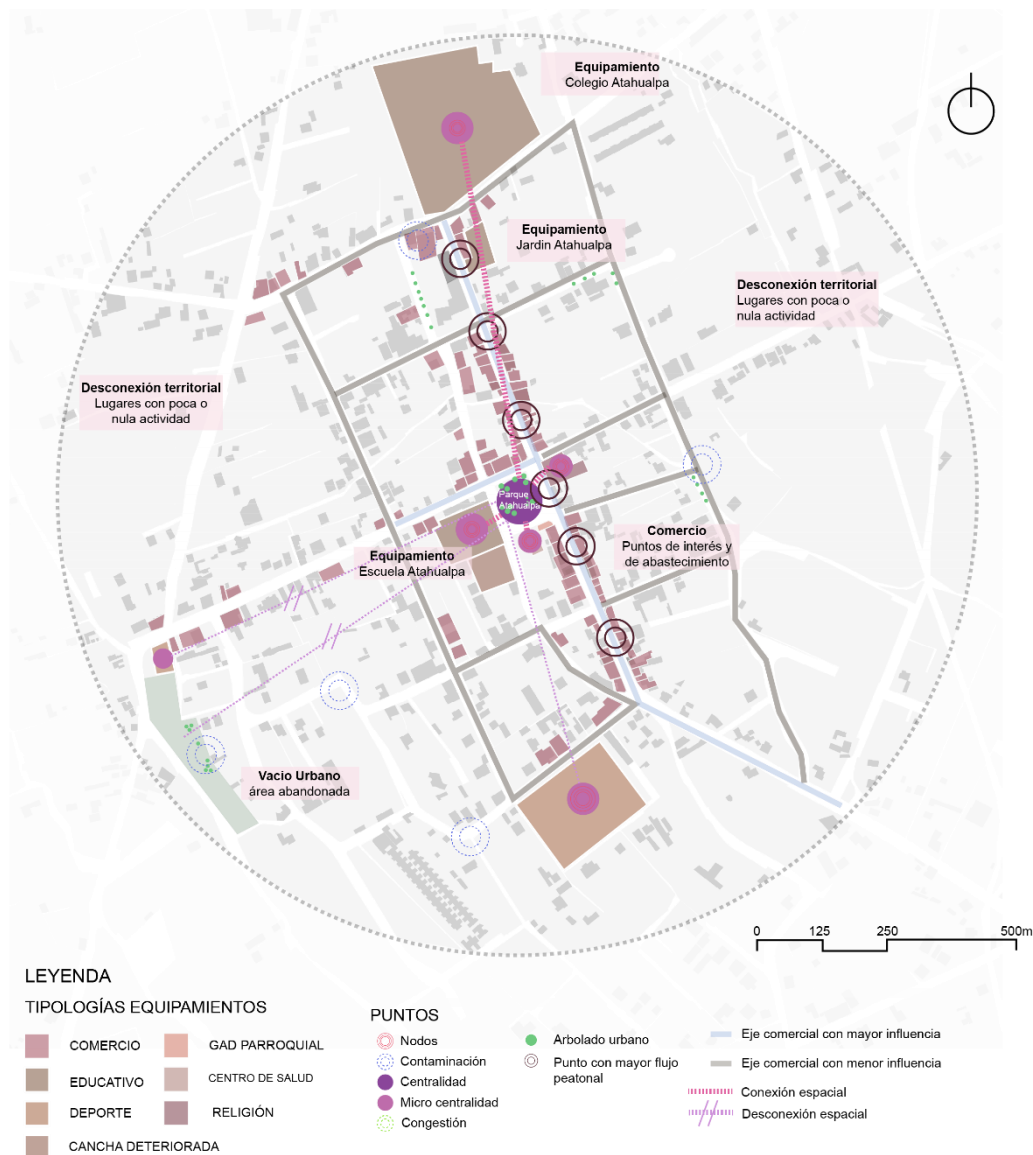


Figura 27. Estado actual. Elaboración propia (2025).

Análisis cuantitativo

El análisis cuantitativo evalúa las dimensiones de las aceras y la calzada determinando el grado de accesibilidad peatonal. Mediante indicadores espaciales, se identifica si la configuración vial favorece la movilidad del peatón o prioriza el tránsito vehicular.

Fórmula de aplicación $AC = (\text{tramos de calle con accesibilidad suficiente, buena o excelente} / \text{superficie de viario público total}) \times 100$

ACCESIBILIDAD PEATONAL INDICADORES

Tiene como objetivo determinar la accesibilidad de acuerdo a los factores físicos y ergonómicos de las aceras.



Resultado optimos		100%	45%	10%
PARÁMETROS				
● Accesibilidad excelente	Pendiente <5% y aceras de más de 2,5 metros de ancho			
● Accesibilidad buena	Pendiente <5% y aceras de más de 2,5 metros de ancho			
● Accesibilidad suficiente	Pendiente <5% y aceras de más de 0.9 metros de ancho			
● Accesibilidad insuficiente	Pendiente 5 y 8% y aceras de menos de 0.9 metros de ancho			

Figura 28. Accesibilidad peatonal. Elaboración propia (2025).

Para evaluar la calidad del espacio peatonal en la Avenida 12 de septiembre se realizó un análisis seccional por tramos, midiendo anchos de acera y calzada. Con estos valores se determinó el porcentaje relativo de espacio destinado al peatón frente al

vehículo, parte fundamental e indicador que permite comparar la caminabilidad entre tramos. Los esquemas presentados a continuación visualizan estas proporciones y sirven como sustento para identificar sectores con déficit o adecuadas condiciones peatonales.

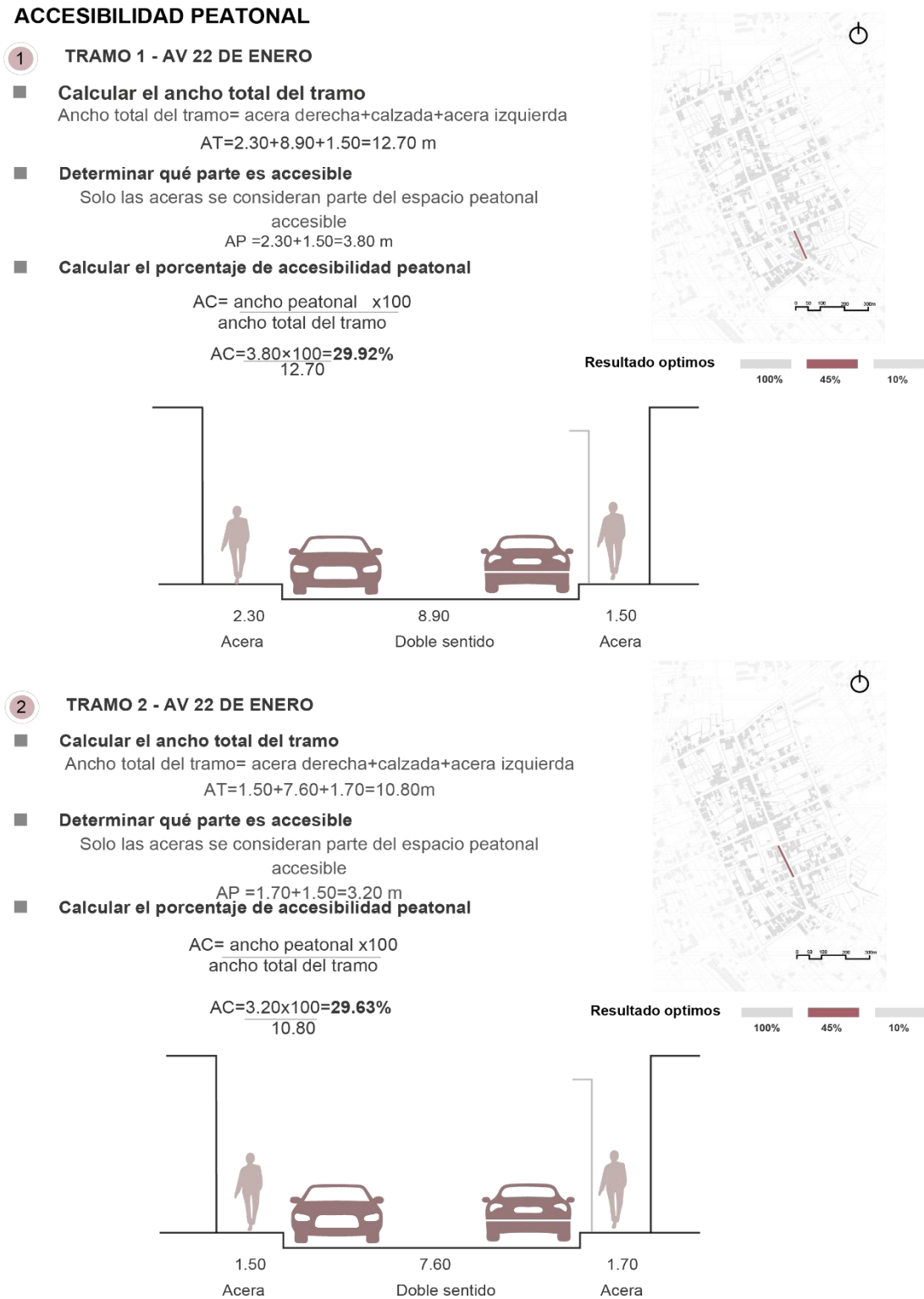


Figura 29. Accesibilidad peatonal. Elaboración propia (2025).

ACCESIBILIDAD PEATONAL

3 TRAMO 3 - AV 22 DE ENERO

■ Calcular el ancho total del tramo

Ancho total del tramo= acera derecha+calzada+acera izquierda
 $AT=2.80+13.70+1.50=18.00$ m

■ Determinar qué parte es accesible

Solo las aceras se consideran parte del espacio peatonal accesible

$$AP = 2.80 + 1.50 = 4.30 \text{ m}$$

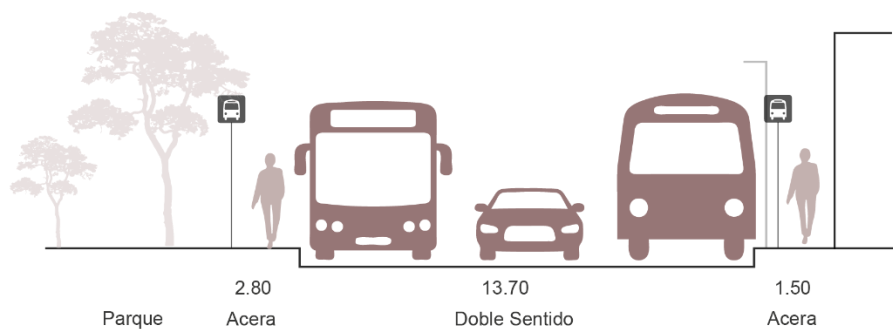
■ Calcular el porcentaje de accesibilidad peatonal

$$AC = \frac{\text{ancho peatonal} \times 100}{\text{ancho total del tramo}}$$

$$AC = \frac{4.30 \times 100}{18.00} = 23.3\%$$



Resultado optimos



4 TRAMO 4 - AV 22 DE ENERO

■ Calcular el ancho total del tramo

Ancho total del tramo= acera derecha+calzada+acera izquierda
 $AT=0.80+7.80+0.80=9.40$ m

■ Determinar qué parte es accesible

Solo las aceras se consideran parte del espacio peatonal accesible

$$AP = 0.80 + 0.80 = 1.6 \text{ m}$$

■ Calcular el porcentaje de accesibilidad peatonal

$$AC = \frac{\text{ancho peatonal} \times 100}{\text{ancho total del tramo}}$$

$$AC = \frac{1.6 \times 100}{9.40} = 17\%$$



Resultado optimos

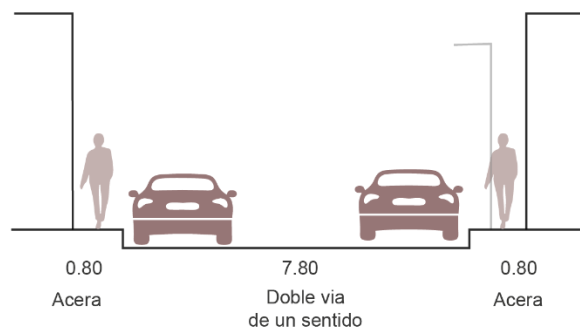
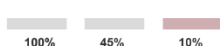


Figura 30. Accesibilidad peatonal. Elaboración propia (2025).

ACCESIBILIDAD PEATONAL

5

TRAMO 5 - AV 22 DE ENERO

■ Calcular el ancho total del tramo

Ancho total del tramo= acera derecha+calzada+acera izquierda

$$AT=1.70+8.00+0.80=10.50m$$

■ Determinar qué parte es accesible

Solo las aceras se consideran parte del espacio peatonal accesible

$$AP=1.70+0.80=2.50m$$

■ Calcular el porcentaje de accesibilidad peatonal

$$AC= \frac{\text{ancho peatonal}}{\text{ancho total del tramo}} \times 100$$

$$AC= \frac{2.50 \times 100}{10.50} = 23.80\%$$



Resultado optimos

100%

45%

10%

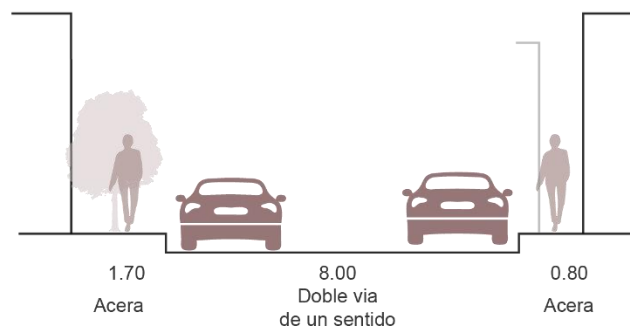


Figura 31. Accesibilidad peatonal. Elaboración propia (2025).

Análisis de calles externas

Con el objetivo de descongestionar la Av. 12 de Septiembre, se efectuó un análisis en las calles externas paralelas, evaluando sus dimensiones, secciones viales y condiciones de accesibilidad. Este estudio permite identificar vías alternas que ayudarían redistribuir el flujo vehicular, optimizando la movilidad interna y reduciendo la carga de tránsito en el eje principal de la parroquia.

-ACCESIBILIDAD PEATONAL - CALLES ALTERNAS

6

TRAMO 6 CALLE EL TEJAR

■ Calcular el ancho total del tramo

Ancho total del tramo= acera derecha+calzada+acera izquierda

$$AT=2.00+8.00+2.00=12.00m$$

■ Determinar qué parte es accesible

Solo las aceras se consideran parte del espacio peatonal accesible

$$AP = 2.00+2.00=4.00m$$

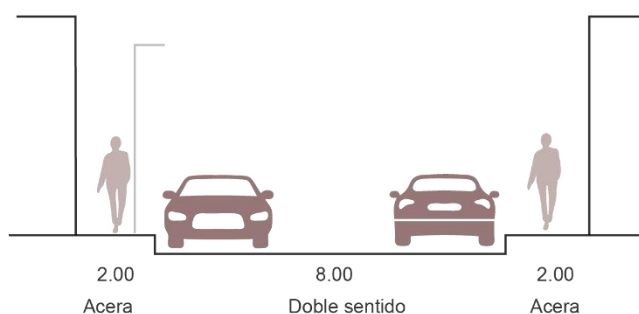
■ Calcular el porcentaje de accesibilidad peatonal

$$AC= \frac{\text{ancho peatonal} \times 100}{\text{ancho total del tramo}}$$

$$AC= \frac{4 \times 100}{12.00} = 33.33\%$$



Resultado optimos



7

TRAMO 7 RAFAEL MORÁN VALVERDE

■ Calcular el ancho total del tramo

Ancho total del tramo= acera derecha+calzada+acera izquierda

$$AT=2.00+7.00+1.60=10.60m$$

■ Determinar qué parte es accesible

Solo las aceras se consideran parte del espacio peatonal accesible

$$AP = 2.00+1.60=3.60m$$

■ Calcular el porcentaje de accesibilidad peatonal

$$AC= \frac{\text{ancho peatonal} \times 100}{\text{ancho total del tramo}}$$

$$AC= \frac{3.60 \times 100}{10.60} = 33.96\%$$



Resultado optimos

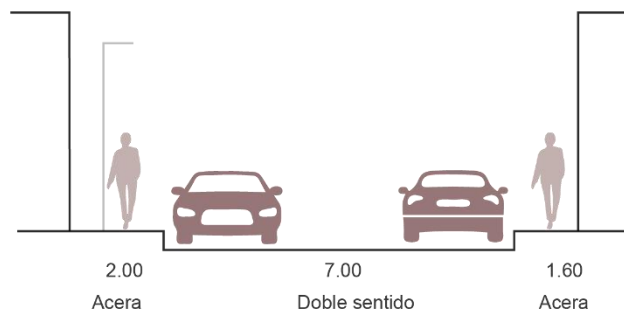
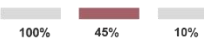


Figura 32. Accesibilidad peatonal. Elaboración propia (2025).

ACCESIBILIDAD PEATONAL

8 TRAMO 8 CALLE TIWINTZA

■ Calcular el ancho total del tramo

Ancho total del tramo= acera derecha+calzada+acera izquierda

$$AT=2.00+8.00+2.80=12.80\text{m}$$

■ Determinar qué parte es accesible

Solo las aceras se consideran parte del espacio peatonal accesible

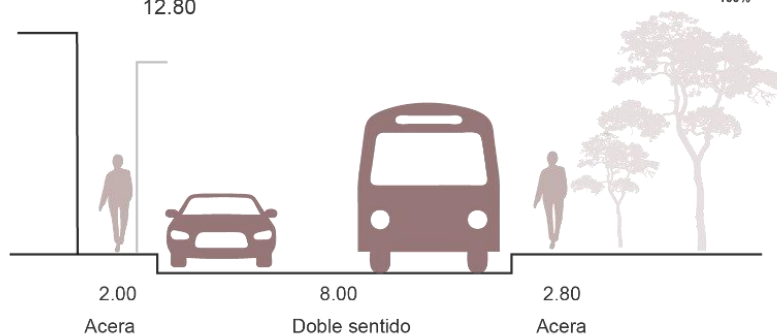
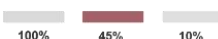
$$AP=2.00+2.80=4.80\text{m}$$

■ Calcular el porcentaje de accesibilidad peatonal

$$AC= \frac{\text{ancho peatonal} \times 100}{\text{ancho total del tramo}}$$

$$AC= \frac{4.80 \times 100}{12.80} = 37.5\%$$

Resultado optimos



9 TRAMO 9 CALLE ITAMARATY

■ Calcular el ancho total del tramo

Ancho total del tramo= acera derecha+calzada+acera izquierda

$$AT=1.50+7.30+2.00=10.80\text{m}$$

■ Determinar qué parte es accesible

Solo las aceras se consideran parte del espacio peatonal accesible

$$AP=2.00+1.50=3.50\text{m}$$

■ Calcular el porcentaje de accesibilidad peatonal

$$AC= \frac{\text{ancho peatonal} \times 100}{\text{ancho total del tramo}}$$

$$AC= \frac{3.50 \times 100}{10.80} = 32.40\%$$

Resultado optimos

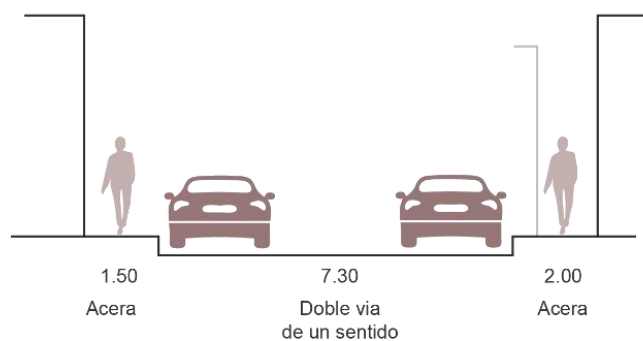
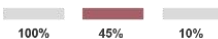


Figura 33. Accesibilidad peatonal. Elaboración propia (2025).

ACCESIBILIDAD PEATONAL

10 TRAMO 10 CALLE VALDIVIA

■ Calcular el ancho total del tramo

Ancho total del tramo= acera derecha+calzada+acera izquierda

$$AT=1.50+7.00+1.50=10\text{m}$$

■ Determinar qué parte es accesible

Solo las aceras se consideran parte del espacio peatonal accesible

$$AP=1.50+1.50=3.00\text{m}$$

■ Calcular el porcentaje de accesibilidad peatonal

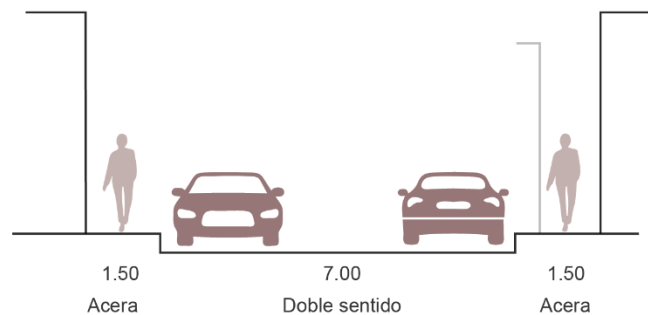
$$AC=\frac{\text{ancho peatonal} \times 100}{\text{ancho total del tramo}}$$

$$AC=\frac{3.00 \times 100}{10}=30\%$$



Resultado optimos

100% 45% 10%



11 TRAMO 11 CALLE LUIS URRUTIA

■ Calcular el ancho total del tramo

Ancho total del tramo= acera derecha+calzada+acera izquierda

$$AT=1.60+7.00+1.60=10.20\text{m}$$

■ Determinar qué parte es accesible

Solo las aceras se consideran parte del espacio peatonal accesible

$$AP=1.60+1.60=3.20\text{m}$$

■ Calcular el porcentaje de accesibilidad peatonal

$$AC=\frac{\text{ancho peatonal} \times 100}{\text{ancho total del tramo}}$$

$$AC=\frac{3.20 \times 100}{10.20}=31.37\%$$



Resultado optimos

100% 45% 10%

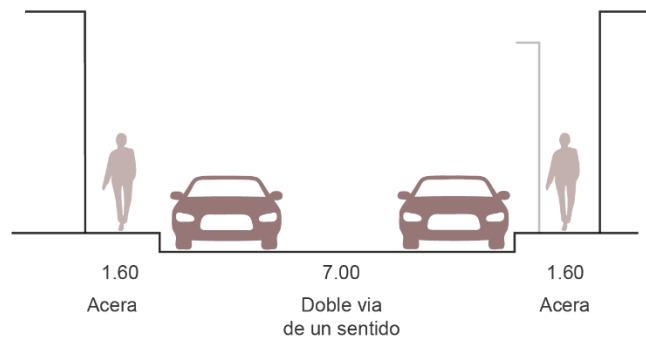


Figura 34. Accesibilidad peatonal. Elaboración propia (2025).

ACCESIBILIDAD PEATONAL

12 TRAMO 12 CALLE HECTOR PILCO

■ Calcular el ancho total del tramo

Ancho total del tramo= acera derecha+calzada+acera izquierda
 $AT=2.00+8.00+2.00=12.00m$

■ Determinar qué parte es accesible

Solo las aceras se consideran parte del espacio peatonal accesible

$AP = 2.00+2.00=4.00m$

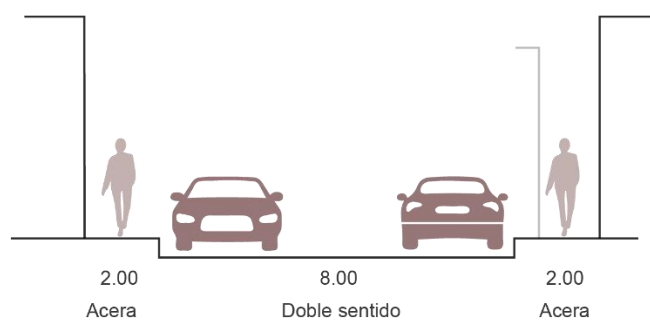
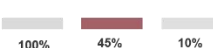
■ Calcular el porcentaje de accesibilidad peatonal

$AC = \frac{\text{ancho peatonal} \times 100}{\text{ancho total del tramo}}$

$AC = \frac{4 \times 100}{12} = 33.33\%$



Resultado optimos



ACCESIBILIDAD PEATONAL

13 TRAMO 13 DESTACAMENTO BASE SUR

■ Calcular el ancho total del tramo

Ancho total del tramo= acera derecha+calzada+acera izquierda
 $AT=2.00+8.00+2.00=12.00m$

■ Determinar qué parte es accesible

Solo las aceras se consideran parte del espacio peatonal accesible

$AP = 2.00+2.00=4.00m$

■ Calcular el porcentaje de accesibilidad peatonal

$AC = \frac{\text{ancho peatonal} \times 100}{\text{ancho total del tramo}}$

$AC = \frac{4 \times 100}{12} = 33.33\%$



Resultado optimos

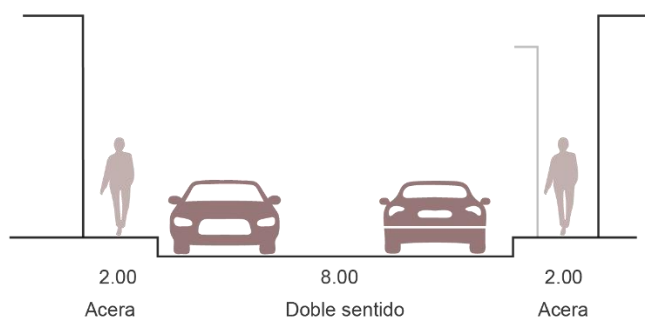


Figura 35. Accesibilidad peatonal. Elaboración propia (2025).

Resumen de accesibilidad peatonal

Síntesis visual del diagnóstico que expone las principales problemáticas en términos de movilidad y espacio urbano.



01 Se puede evidenciar que existe una valoración superior del vehículo en comparación con el peatón.

02 Accesibilidad peatonal deficiente: predominio vehicular y condiciones inseguras para el peatón.

03 En la mayoría de aceras no existe un plan de regularización con medidas para personas con discapacidades

04 Existen aceras con dimensiones no mínimas para caminar

05 El uso inadecuado de las aceras como espacios de estacionamiento informal

06 Barreras que estorban el espacio del peatón

Figura 36.. Síntesis visual del diagnóstico. Elaboración propia (2025).

Resultados

El resultado del diagnóstico permite plantear estrategias integrales que orientan la transformación del eje vial, priorizando la movilidad peatonal, el ordenamiento del tránsito y la revitalización del espacio urbano.

- 01** **DIMENSIONES ADECUADAS**
Rediseñar calles con las medidas adecuadas, dando mas prioridad al usuario



- 02** **INFRAESTRUCTURA**
Rampas para personas discapacitadas
Sendas peatonales
Accesibilidad para todos



- 03** **ORDENAMIENTO Y CONTROL DEL ESTACIONAMIENTO VEHICULAR**
Implementar un sistema de control y regulación de estacionamientos, eliminando el uso inadecuado de aceras

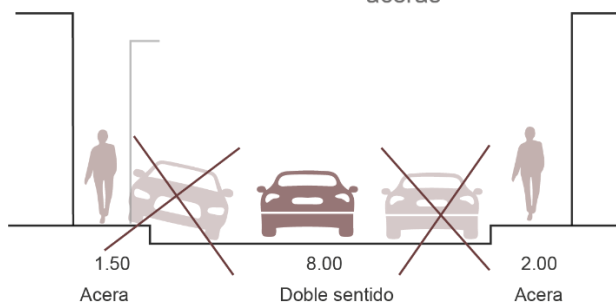


Figura 37. Dimensiones adecuadas. Elaboración propia (2025).

4.9.2. Objetivo 2

Este objetivo se desarrollará mediante dos metodologías principales. La primera corresponde al análisis de casos de estudio, orientado a identificar estrategias urbanas aplicables a la regeneración del espacio público de la Av. 12 de Septiembre. La segunda consiste a la revisión documental, enfocada en el estudio de bibliografía especializada, normativas y planes urbanos locales, que sustentarán conceptualmente la propuesta, estableciendo criterios técnicos y lineamientos de diseño urbano coherentes con el contexto del área de estudio.

4.9.2.1. Análisis de caso

El análisis de casos de estudio se centra en la identificación de referentes urbanos importantes que aporten estrategias aplicables a la recuperación y a la mejora del espacio público en la Av. 12 de Septiembre. Este proceso permite reconocer soluciones exitosas en torno a la movilidad peatonal, accesibilidad y organización vial. Los resultados alcanzados de este análisis se presentan detalladamente en el Anexo 3, donde se evidencia los principales criterios y estrategias observadas en cada caso.

Tabla 18

Tabla de resumen de los casos de estudio

TABLA DE RESUMEN			
Estudio	Ubicación	Características importantes	Estrategias
Bulevar de Magenta	París Francia	Corredor de transformación urbana que redistribuyó el flujo vehicular hacia vías alternas para reducir la congestión. Se ampliaron aceras, se integró vegetación lineal y se incorporó un carril exclusivo para transporte público y ciclistas.	Aplicar estrategias de reconfiguración vial y ampliación peatonal que priorice al peatón, incorporando arbolado urbano y cruces seguros para mejorar la fluidez y seguridad
La Rambla	Barcelona, España	Tiene un eje urbano con alto flujo peatonal fuerte. El proyecto busca equilibrar la movilidad el rediseño propuso reducir la circulación de autos y desviar el tránsito por calles paralelas, ampliando los espacios para peatones	Reordenar la jerarquía vial, dando importancia a la circulación peatonal mediante ampliación de aceras, mobiliario urbano y control del tráfico vehicular
La Quinta Avenida	Nueva York	Corredor metropolitano con elevado tránsito peatonal y vehicular, donde se redujeron carriles para autos y se ampliaron las aceras para garantizar la accesibilidad universal. Se incorporaron franjas verdes, mobiliario urbano y señalización.	Rediseñar el perfil vial priorizando la movilidad activa, con aceras amplias, zonas de descanso y vegetación, mejorando la seguridad y fluidez del peatón.
Calle Padre Aguirre	Cuenca Ecuador	Eje central de uso misto con predominio peatonal, donde se restringió el tráfico vehicular para mejorar la movilidad y seguridad del peatón. El diseño integra	Implementar rutas vehiculares alternativas para liberar espacio peatonal, favorecer la movilidad sostenible y revitalizar la actividad comercial del centro urbano.

Nota 18. Ficha resumen de casos de estudio. Elaboración propia (2025)

Resultado

En concordancia con lo expuesto anteriormente, el segundo objetivo se orienta a la definición de estrategias de diseño urbano adaptadas al entorno de intervención, con el fin de optimizar el espacio público y priorizar la movilidad peatonal. Por lo tanto, se desarrolló un análisis de casos de estudio seleccionados por su pertinencia conceptual y contextual, obteniendo aportes que permiten establecer criterios y lineamientos de intervención aplicables al ámbito local. Los resultados se presentan a continuación en una tabla de resumen, donde se sintetizan las principales estrategias de diseño identificadas.

Tabla 19

Matriz de resultados de los casos de estudio

ESTRATEGIAS DE DISEÑO URBANO		
Criterios espaciales	Funcionalidad	Confort y calidad
Jerarquización vial priorizando al peatón sobre el vehículo	Redistribución del tránsito vehicular hacia vías alternas para disminuir la congestión	Incorporación de arbolado urbano y franjas verdes para generar sombra y confort térmico
Ampliación de aceras con medidas adecuadas y materiales resistentes	Implementación de pasos peatonales seguros y accesibles para personas mayores y con discapacidad	
Incorporación de mobiliario urbano	Aplicación de urbanismo táctico como fase inicial de intervención	
Reconfiguración del perfil vial reduciendo carriles vehiculares y delimitando zonas peatonales	Ordenamiento vial para liberar las aceras y optimizar la circulación peatonal	

Nota 19. Estrategias obtenidas del análisis de casos. Elaboración propia (2025)

4.9.2.2.Revisión documental

La revisión documental tiene el propósito de sustentar teóricamente la investigación a través del análisis de fuentes escritas especializadas en diseño urbano, movilidad peatonal y regeneración del espacio público. Esta fase nos permite identificar conceptos, metodologías y lineamientos aplicables al contexto de estudio, fortaleciendo la base conceptual del proyecto. Los documentos que fueron seleccionados aportan criterios técnicos y normativos que orientan la formulación de

estrategias de diseño. Los resultados de esta revisión han sido organizados en fichas técnicas, las cuales se encuentran disponibles en el Anexo 4.

Tabla 20

Tabla de interpretación documental

TABLA DE RESUMEN			
Nombre	Temas abordados	Aportes significativos	Estrategias
Indicadores para determinar ciudades sostenibles.	Uso de suelo, Espacio Público y habitabilidad, Movilidad y servicios, Complejidad Urbana, Espacios verdes y biodiversidad y Cohesión social	Adapta una metodología mediante indicadores cuantitativos y cualitativos	Propone línea de acción mediante indicadores, requilibrando el espacio público.
Guía Global de Diseño de Calles	Movilidad sostenible, accesibilidad universal, seguridad diseño de calles completas	Promueve el rediseño de vías urbanas priorizando al peatón y ciclista sobre el vehículo privado. Propone calles accesibles, seguras e inclusivas	Implementar calles completas con aceras amplias, pasos peatonales seguros, mobiliario y jerarquización del tránsito que priorice
Manual de Diseño Urbano	Regeneración urbana, espacio público, mobiliario, accesibilidad y sustentabilidad	Mejorar la calidad del espacio público mediante intervenciones funcionales, sostenible y de escala humana	Diseñar espacios públicos integradores con materiales accesibles, zonas de permanencia favoreciendo la movilidad peatonal
Landscape as Urbanism	Infraestructura verde, paisaje urbano, ecología y sostenibilidad ambiental.	Replantea el rol del paisaje como infraestructura estructurante del entorno urbano. Articulando ecología. Movilidad y habitabilidad	Incorporar vegetación, franjas verdes y mobiliario generando confort térmico y conecten ecológicamente el espacio público
La ciudad empieza aquí	Urbanismo compacto y sostenible, Participación ciudadana y gestión local, Espacio público como núcleo de la vida urbana, Movilidad sostenible y accesibilidad, Revitalización barrial y cohesión social.	Propone el modelo BACS que integra sostenibilidad, proximidad y cohesión social, destacando la movilidad peatonal y el espacio público como ejes del desarrollo urbano.	Priorizar al peatón con calles seguras y activas, integrar el comercio local al espacio público y promover la participación ciudadana para fortalecer la identidad urbana.

Nota 20. Ficha resumen de revisión documental. Elaboración propia (2025)

Resultado

En concordancia con el objetivo de la investigación, se realizó un análisis de fichas documentales para identificar estrategias específicas enfocadas en el diseño urbano. Este análisis permite sintetizar información relevante sobre diferentes enfoques y propuestas aplicables a la planificación de espacios con prioridad peatonal. A partir de ello, se definieron acciones orientadas a mejorar la organización, la funcionalidad y la calidad del entorno urbano. Los resultados se pueden observar en la Tabla 21.

Tabla 21*Matriz de resultados con la revisión documental*

ESTRATEGIAS DE DISEÑO URBANO	
Estrategias	Desarrollo
Reorganización y jerarquización de la red vial	Se plantea una estructura vial más eficiente mediante la clasificación funcional de las vías y la redistribución del flujo vehicular. Esta estrategia busca optimizar la movilidad, reducir conflictos entre peatones y vehículos, y promover un sistema vial jerarquizado que facilite la conectividad y la seguridad en el desplazamiento.
Espacio público accesible y funcional	Propone el diseño de aceras continuas y amplias, equipadas con mobiliario ergonómico y señalización adecuada, asegurando la accesibilidad universal. Se busca generar espacios inclusivos que promuevan la interacción social, la comodidad y la seguridad del peatón.
Integración ecológica y paisajística del entorno	Introduce el concepto de infraestructura verde como componente estructurante del espacio urbano, integrando vegetación nativa, suelos permeables y elementos naturales para mejorar el confort ambiental y la resiliencia urbana.
Calle Padre Aguirre	Se impulsa un modelo de planificación que vincule la escala barrial y parroquial, promoviendo la participación ciudadana en la toma de decisiones. Esta estrategia busca generar propuestas coherentes con las dinámicas locales, fomentando el sentido de pertenencia y la gestión colaborativa del espacio público.

Nota 21. Resultados con base a revisión documental. Elaboración propia (2025)

4.9.3. Objetivo 3

El tercer objetivo se orienta a la formación de una propuesta de intervención urbana en el eje principal de la parroquia Atahualpa, enfocada en la recuperación integral del espacio público y la reorganización de la movilidad. En esta sección se plantean estrategias generales de diseño como base para la estructuración de la propuesta, tomando encuesta los resultados del diagnóstico y en los lineamientos obtenidos de los análisis previos. Estas estrategias se enfocan en priorizar al peatón, mejorar la accesibilidad universal y redistribuir el flujo vehicular hacia vías complementarias, promoviendo un entorno más seguro, funcional y ordenado. Cabe indicar que el desarrollo técnico y formal del proyecto se presentará en el capítulo cinco, donde se detallará la propuesta final.

4.9.3.1. Estrategias de intervención



Figura 38. Estrategias urbano-arquitectónicas. Elaboración propia (2025).

CAPITULO V

PROPUESTA

5.1. Metodología proyectual:

La propuesta urbana se desarrolló a partir de una metodología proyectual de carácter multiescalar, donde se nos permite entender y transformar la relación del eje comercial con su estructura urbana y su entorno inmediato. Este enfoque integra un análisis progresivo, desde la escala territorial hasta la configuración detallada del espacio público, formando criterios morfológicos, funcionales, ambientales y sociales dentro del proceso de diseño. La metodología combina la lectura macro del sistema de movilidad y centralidades, la evaluación meso de la estructura vial y los frentes edificados, además de la escala micro la cual se centra en la experiencia peatonal y la organización espacial del corredor. Este marco proyectual facilita desarrollar una propuesta coherente, que responde de manera integral a las necesidades del tramo intervenido y a la mejora de su desempeño urbano y comercial.

5.2. Aplicación metodológica de la propuesta

Para la aplicación metodológica de dicha propuesta, se desarrolló mediante una lectura multiescalar transformando de tal manera el diagnóstico en decisiones proyectuales. Este apartado da a conocer como desde la composición proyectual, se puede ir estructurando el diseño del eje comercial. Aportando cada escala un nivel de definición progresivo la cual garantiza coherencia entre el modelo territorial deseado y la configuración final del tramo intervenido.

5.2.1. Escala ciudad (Lugar)

Modelo territorial deseado

El modelo territorial deseado plantea una reorganización integral de la estructura funcional del centro parroquial, con la finalidad de equilibrar la movilidad vehicular y peatonal, consolidando la Av. 12 de Septiembre en un eje estructurante del sistema urbano local. El mapa masa evidencia la redistribución del flujo vehicular a través de un desvío hacia las vías paralelas, permitiendo liberar el corredor principal y reconvertirlo en un espacio de prioridad peatonal. La jerarquía vial se redefine mediante secciones unidireccionales de sentido ascendente, acompañadas por la

incorporación de parqueaderos tarifados en calles secundarias, concebidos como infraestructuras de soporte conectadas por sendas peatonales hacia el eje comercial.

De manera complementaria, la ruta del transporte público es reconfigurada evitando el paso por el corredor central, trasladando su recorrido al sistema de desvío vehicular. Estas operaciones buscan garantizar una conexión eficiente entre los nodos urbanos más relevantes fortaleciendo la accesibilidad interna y la continuidad funcional del eje.

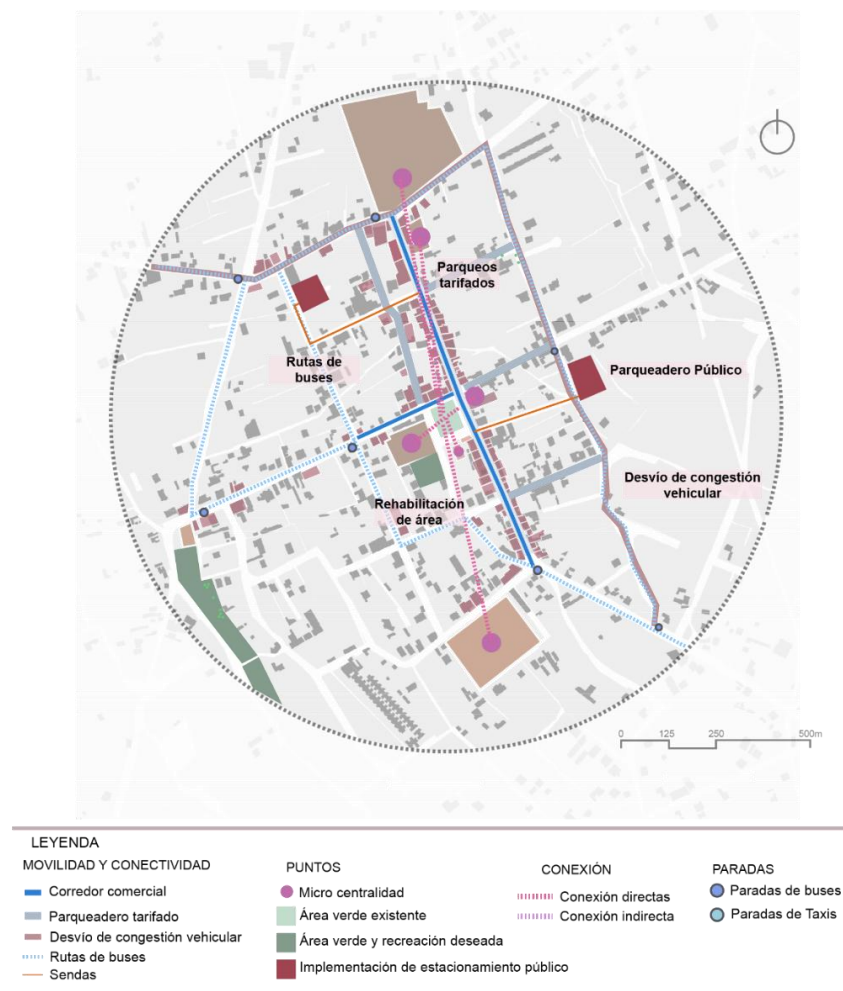


Figura 39. Modelo territorial deseado. Elaboración propia (2025).

La axonometría explotada descompone y comprende la estructura espacial del modelo territorial deseado, presentándolo de forma tridimensional la articulación entre los componentes que conforman el eje comercial. La separación en niveles revela cómo se ordenan las piezas funcionales, la red vial reconfigurada, los corredores peatonales, los nodos de actividad, las zonas de parqueo conectados mediante sendas y la estructura comercial lineal. Esta representación señala la jerarquía entre elementos

de movilidad y soporte urbano, mostrando su interrelación con los equipamientos estratégicos ubicados a lo largo del eje.

Sin embargo, al desagregar la planta, se puede identificar la forma en que cada capa tiene una conexión directa, contribuyendo de tal manera en la consolidación del corredor como articulador primordial del centro parroquial.

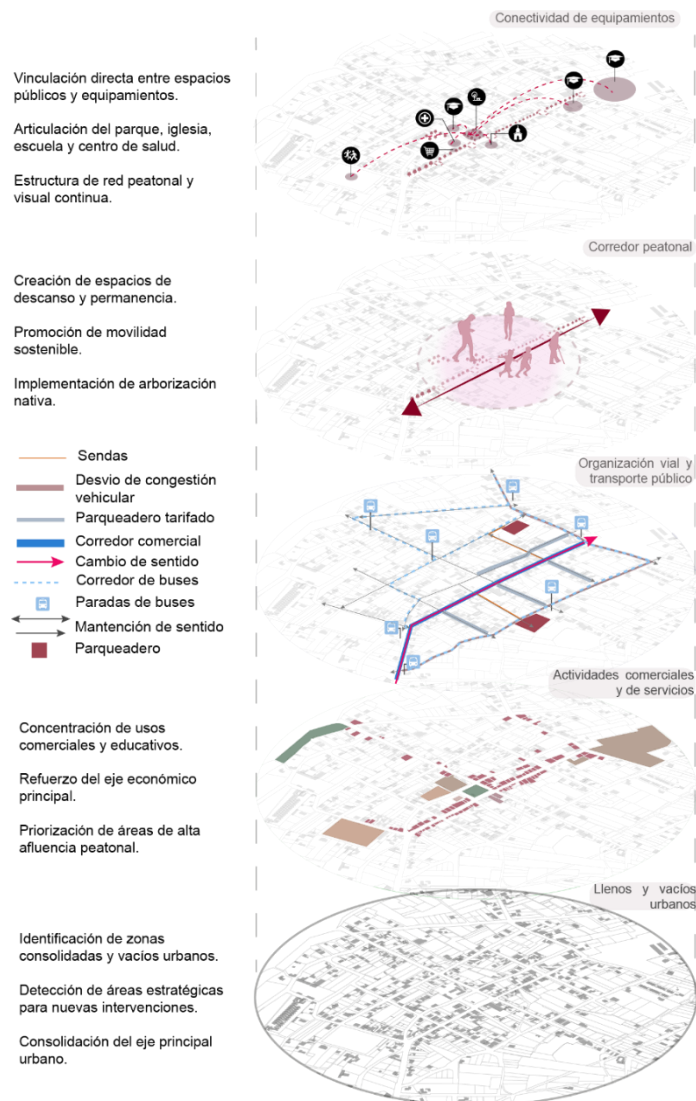


Figura 40. Modelo territorial deseado. Elaboración propia (2025).

5.2.1.1. Escala Intermedio

Estructura urbana

En la figura 41 se evidencia la estructura urbana del eje, caracterizada por un predominio residencial en las manzanas interiores y un corredor de uso mixto

e ordenamiento urbano

Jerarquización Vial

corredor, consolidando la base estructural para el desarrollo del futuro bulevar peatonal de Atahualpa.

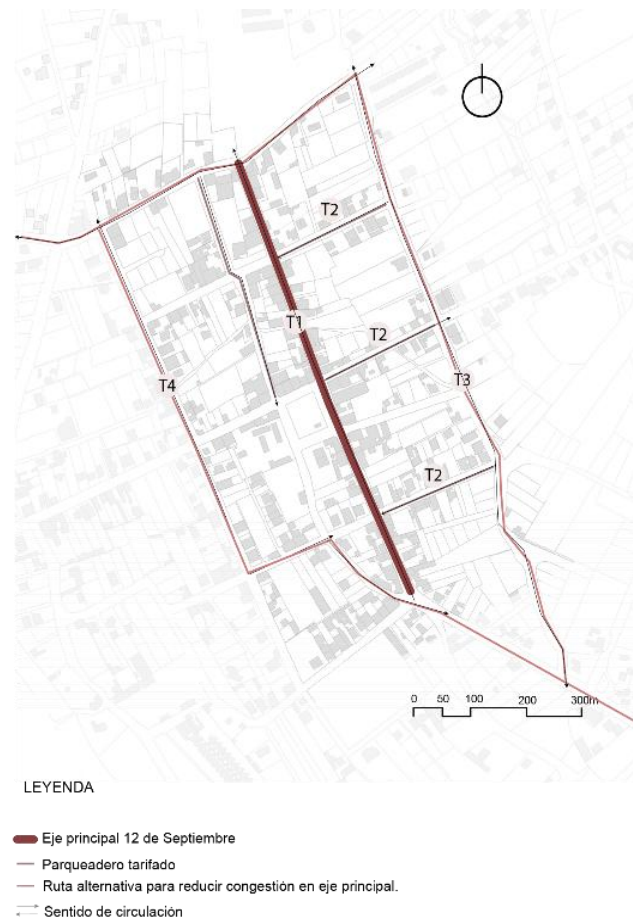


Figura 42. Jerarquización Vial. Elaboración propia (2025).

TIPO 1: Eje principal peatonal–comercial

Corresponde al tramo central de la Av. 12 de Septiembre, considerado eje estructurante de la cabecera parroquial. Esta vía se reconfigura como unidireccional (sentido de subida), con una calzada reducida a 3,50 m acompañada por unas aceras ampliadas de 2.50 que incorpora una franja verde de 1.20 m por lado, priorizando el tránsito peatonal y el desarrollo de actividades comerciales de escala local. La cual busca equilibrar la movilidad reforzando la identidad del espacio público, a través de criterios de accesibilidad universal y jerarquización vial en base a las normativas vigentes.

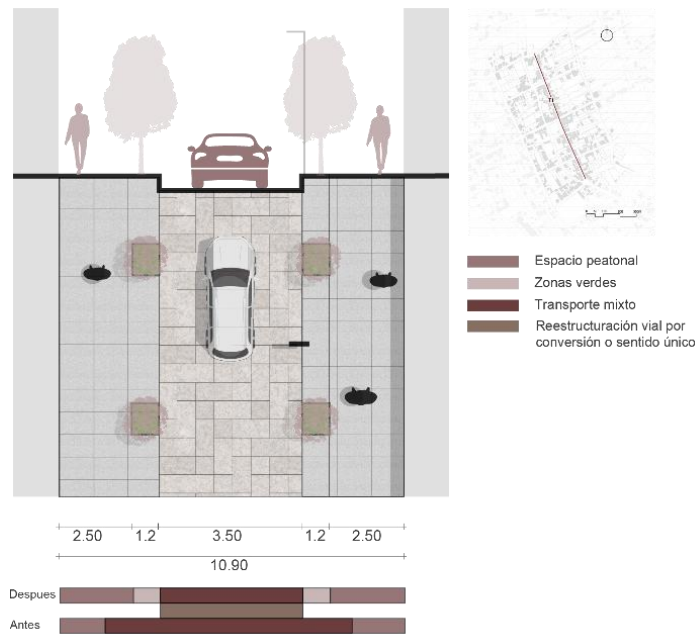


Figura 43. Eje principal peatonal-comercial. Elaboración propia (2025).

TIPO 2: Vías secundarias con parqueo tarifado

Las vías paralelas al eje principal se consolidan como vías de un solo sentido, con calzada de 6,0 m y aceras de 2,0 m. añadiendo un carril de estacionamiento tarifado en línea, con la finalidad de reducir el estacionamiento informal, mejorado de tal manera la funcionalidad del sistema vial. La funcionalidad es brindar apoyo al eje principal, canalizando el flujo vehicular.

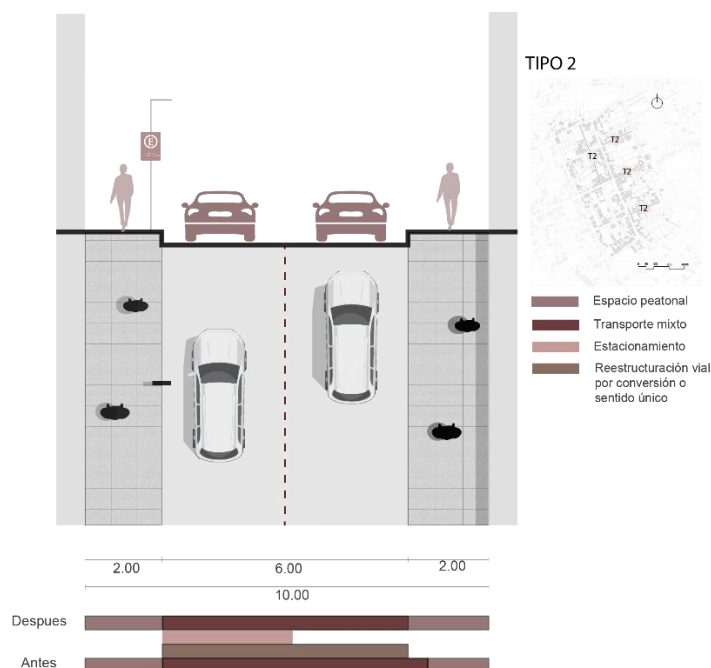


Figura 44. Vías secundarias con parqueo tarifado. Elaboración propia (2025).

TIPO 3-4 : Vías colectoras y transporte público

Estas vías se encuentran conformadas por el sistema de desvío y conexión externa, canalizando el flujo vehicular y del transporte público, disminuyendo la congestión sobre el eje principal. Se proyectan con una calzada bidireccional de 6,0 m, acompañada por aceras de 2,20 m que incorporan una franja verde de 0,80 m, destinada al arbolado. Esta configuración garantiza una circulación continua, segura y accesible, integrando paradas de buses y zonas de estacionamiento periférico conectadas a través de sendas peatonales al corredor principal, fortaleciendo de tal manera la movilidad y la articulación urbana.

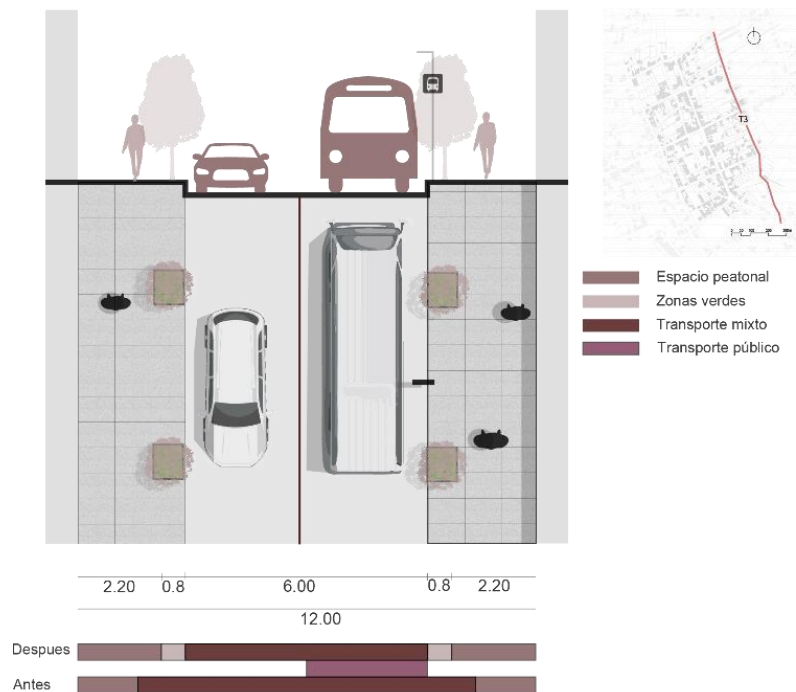


Figura 45. Vías colectoras y transporte público. Elaboración propia (2025).

En la figura 46 se indica la vía destinada al sentido de bajada, la cual opera como el segundo componente del sistema de redistribución del tránsito. Esta vía mantiene una sección bidireccional, pero se especializa en absorber el retorno del flujo vehicular y del transporte público, evitando su reincorporación inmediata al eje comercial. Sus aceras incorporan una franja verde continua de 0,80 m que ordena el arbolado y mejora la percepción del borde urbano.

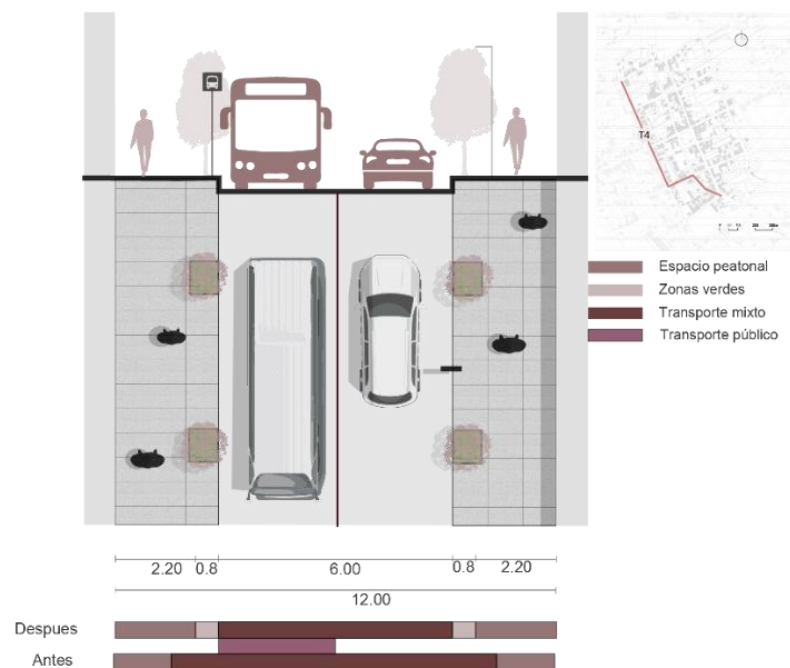


Figura 46. Vías colectoras y trasporte público. Elaboración propia (2025).

Tabla de tipología vial

Tabla 22

Tabla de tipología vial

TIPO	CARACTERÍSTICAS FUNCIONALES	JERARQUÍA	PEATÓN Y VEHÍCULO %	FUNCIÓN
T1	Vía principal unidireccional (Av. 12 de Septiembre).	Arterial local	70%/30%	Eje estructurante del plan parcial. Conecta centralidades y organiza la movilidad general.
T2	Calles paralelas con parqueaderos tarifados.	Colectora secundaria	40%/60 %	Absorbe el tránsito derivado del eje principal
T3	Calles de doble sentido de circulación.	Arterial local	50 %/50 %	Canaliza el flujo vehicular entre zonas residenciales y comerciales, evitando la congestión en el eje principal.
T4	Calles de servicio con acceso al transporte público y mantenimiento.	Local de soporte	40%/60%	Facilita la operación de transporte público

Nota 22. Elaboración propia (2025).

Sistema estructurante parqueaderos, paradas de transporte público y sendas peatonales

El esquema propuesto plantea, a futuro, la integración del sistema peatonal con el transporte público y los estacionamientos, conforme a los objetivos del modelo

territorial deseado. La Av. 12 de Septiembre se consolida como eje principal, desde el cual se proyectan sendas que conectan los puntos de acceso y movilidad previstos, favoreciendo la conectividad y reduciendo la carga vehicular, como se observa en la figura 47.



LEYENDA

- Corredor comercial
- Sendas conecta al corredor
-  Paradas de buses
- Parqueadero

Figura 47. Sistema estructural. Elaboración propia (2025).

Senda tipo 1

La figura 48 corresponde a la senda tipo 1 donde se articula el eje comercial con los futuros edificios de estacionamiento proyectados en el borde del sector. La sección evidencia una conexión peatonal directa y continua. La disposición de la acera y la franja vegetal estructura el borde urbano y guía el movimiento hacia las áreas de mayor actividad comercial. Esta senda funciona como acceso principal desde los estacionamientos verticales hacia el eje intervenido

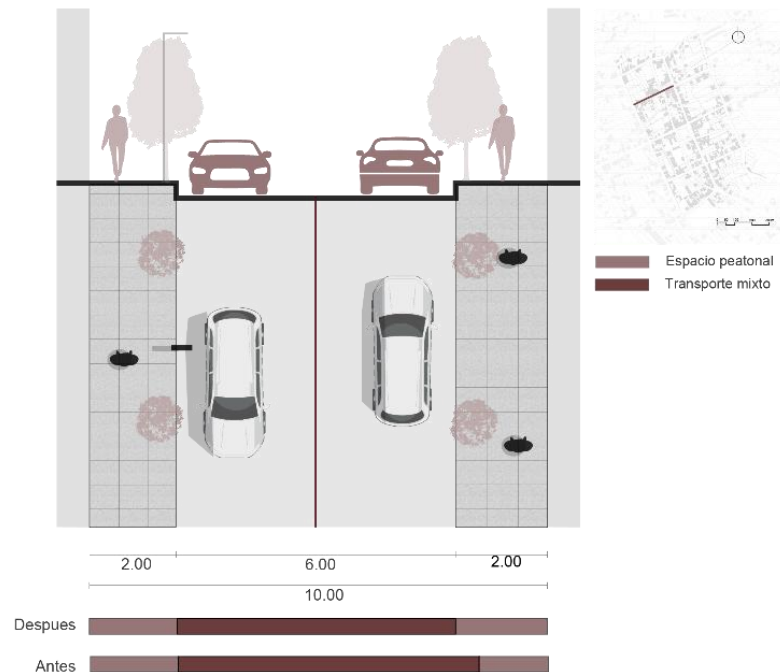


Figura 48. Sendas peatonales 1. Elaboración propia (2025).

La siguiente figura representa la senda tipo 2, ubicada en los tramos donde la calzada se reduce a un solo carril para facilitar el acceso peatonal proveniente de los futuros estacionamientos en altura. Su configuración muestra un corredor más estrecho pero continuo, que conduce de manera directa hacia el eje comercial y de permanencia.

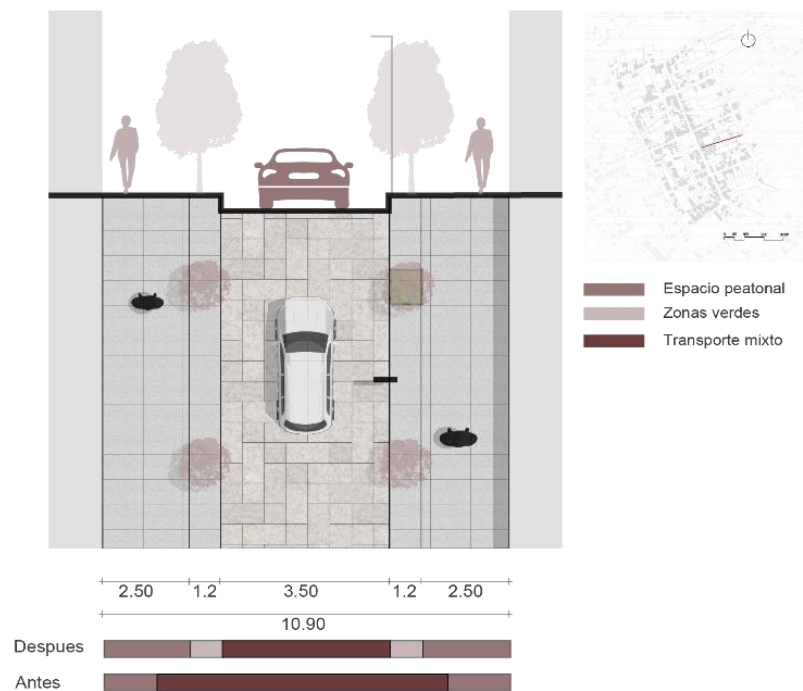


Figura 49. Sendas peatonales 2. Elaboración propia (2025).

Normas técnicas de referencias

Las siguientes normas técnicas establecen los lineamientos de diseño aplicables a los elementos que conforman el sistema de movilidad del Plan Parcial. Su inclusión garantiza que las sendas, cruces, paradas y estacionamientos se desarrollen conforme a los estándares nacionales de accesibilidad, seguridad y funcionalidad, obteniendo una infraestructura urbana eficiente.

Tabla 23

Normas técnicas de referencia

ELEMENTO	NORMA	PARÁMETROS DE APLICACIÓN	CRITERIO ADOPTADO EN EL PLAN PARCIAL
Sendas peatonales	NTE INEN: Vías de circulación peatonal. Requisitos de diseño.	Ancho mínimo libre de 1,20 m; recomendable 2,00 m en zonas de alta afluencia. Pavimento antideslizante y accesible.	Las sendas que conectan estacionamientos y paradas tendrán un ancho mínimo de 2,00 m y se ejecutarán con materiales accesibles y señalización podotáctil
Cruces peatonales	NTE INEN: Cruces peatonales a nivel y a desnivel.	Pendiente máxima 8 %; franjas táctiles; señal vertical y horizontal obligatoria.	Se implementan cruces seguros en intersecciones con alto flujo, reforzando la conexión con el corredor comercial.
Paradas de transporte público	NTE INEN: Terminales, estaciones y paradas de transporte terrestre. Requisitos.	Radio de cobertura recomendado: 300-500 m entre paradas; plataforma de acceso 15 cm; refugio mínimo de 1,50 m de ancho.	Las paradas se redistribuyen a intervalos promedio de 250 m, ubicadas en sectores de menor congestión y próximas a equipamientos urbanos.
Estacionamientos en edificio	NTE INEN: Diseño y dimensiones de estacionamientos vehiculares.	Largo mínimo 5,00 m; ancho 2,40 m; altura libre 2,10 m. Acceso peatonal directo al espacio público.	Se plantean estacionamientos públicos en edificio dentro de un radio máximo de 250 m respecto al eje principal, conectados por sendas peatonales seguras.

Nota 23. Elaboración propia (2025).

5.2.1.2.Objeto

Configuración del espacio público y elementos de detalle urbano

Elemento de diseño vial y peatonal

Los elementos de diseño vial y peatonal propuestos conforman parte integral del Plan Parcial del eje 12 de Septiembre, orientados a estructurar un sistema de movilidad eficiente, seguro y accesible. Estas intervenciones se estratégicamente se aplica en el eje principal, las intersecciones y las vías secundarias, con la finalidad de optimizar la conectividad entre los diferentes modos de desplazamiento garantizando la continuidad del flujo peatonal.

El planteamiento incorpora aceras accesibles, cruces peatonales alineados, vados con pendiente normativa y zonas de carga y descarga, conforme a los lineamientos técnicos establecidos en manuales de diseño urbano. En conjunto, estos elementos contribuyen a consolidar un espacio público ordenado, inclusivo y funcional, fortaleciendo la relación entre el peatón y el sistema vial existente.

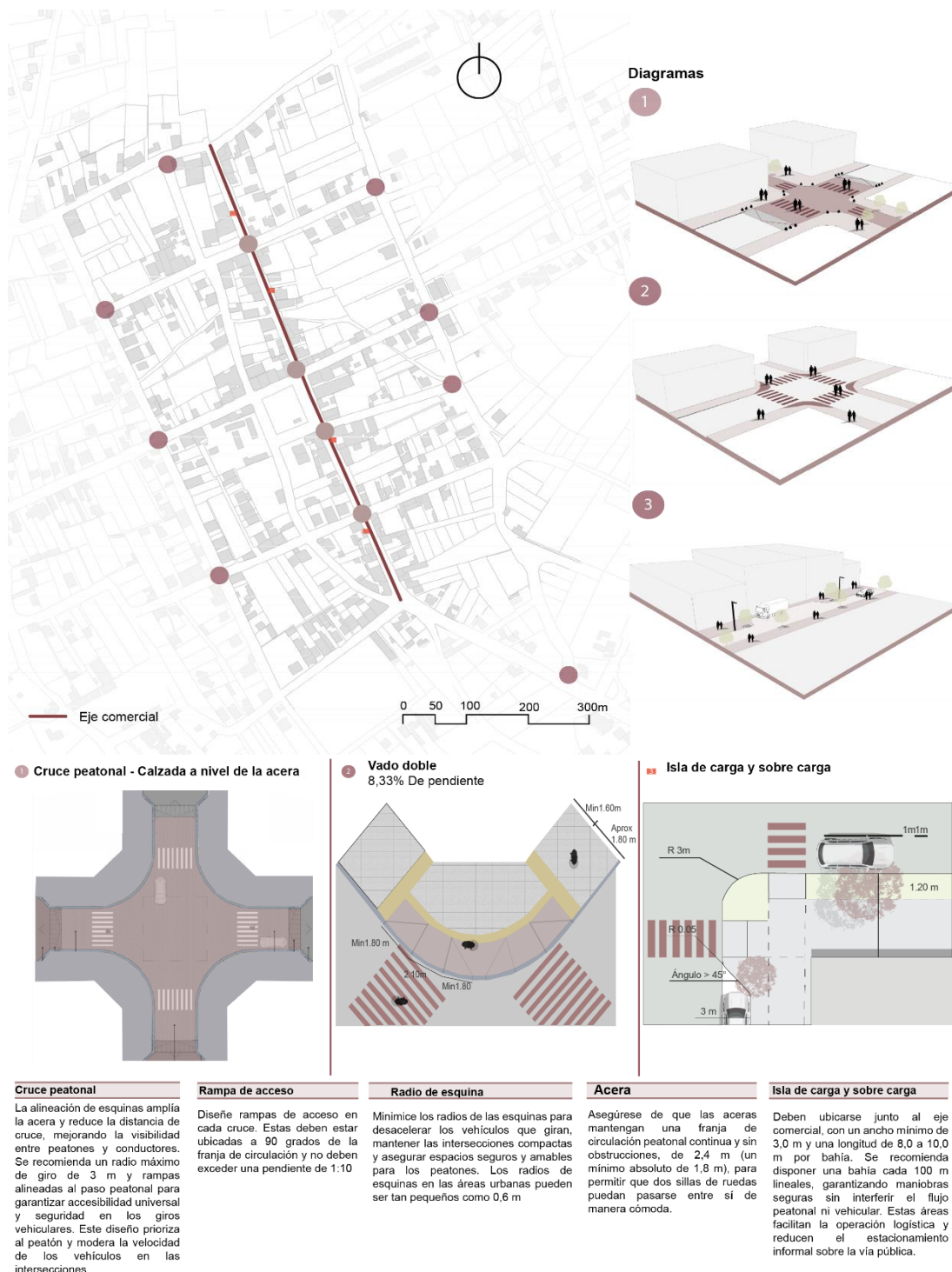


Figura 50. Elemento de diseño vial y peatonal. Elaboración propia (2025).

Arbolado

La integración de arbolado a lo largo de las aceras constituye una estrategia fundamental dentro del diseño, orientada a mejorar la calidad ambiental, el confort térmico y la experiencia del peatón. La disposición lineal de especies nativas o adaptadas al contexto local permite generar sombra continua, reducir la radiación solar sobre las superficies pavimentadas y favorecer la regulación micro climática del espacio público.

Desde un enfoque urbano, el arbolado cumple una función estructurante al definir el borde peatonal se establece como una barrera de seguridad frente al tránsito vehicular y ordenar la percepción visual del corredor. Además, contribuye a la mitigación del ruido y la contaminación del aire, promoviendo un ambiente urbano más saludable y resiliente.

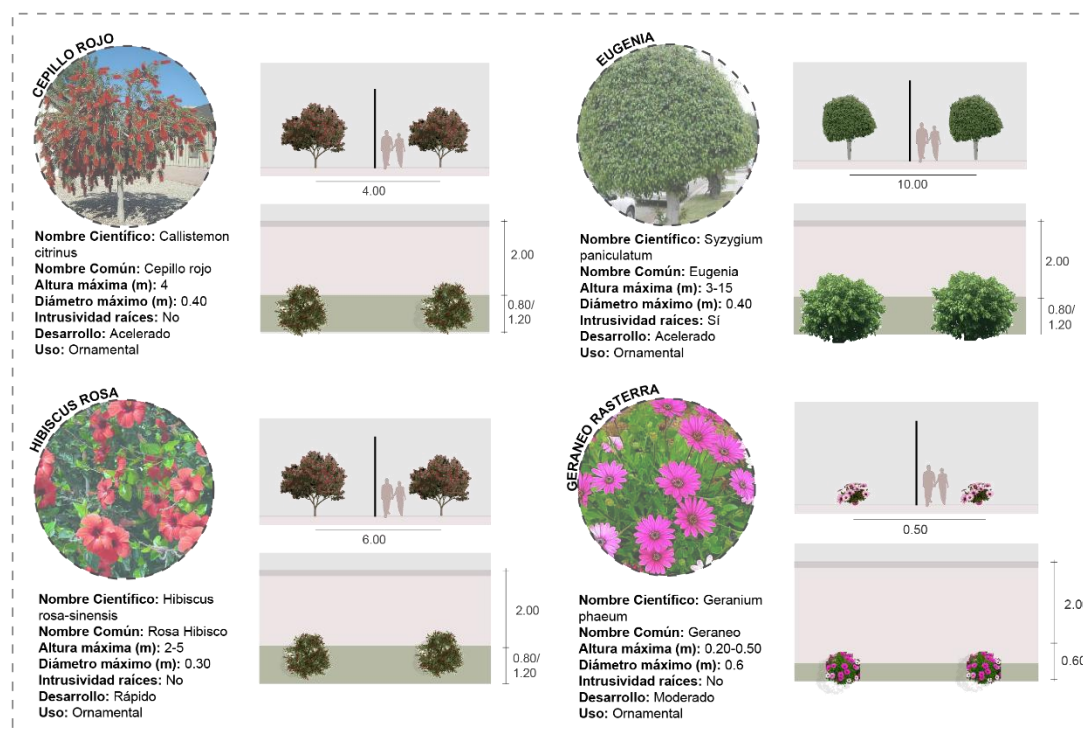


Figura 51. Arbolado. Elaboración propia (2025).

Mobiliario

La incorporación de mobiliario urbano dentro del bulvar tiene como objetivo el mejorar la funcionalidad del entorno público donde se garantice el confort del peatón. Con la construcción de bancos lineales se disponen estratégicamente obtener

aceras amplias con zonas de estancia y puntos de encuentro, en la cual se permita el descanso además de promover la interacción social.

El diseño para el mobiliario urbano se consideran criterios ergonómicos y de accesibilidad, con dimensiones estándar de 2,00 m de longitud, 0,50 m de ancho y 0,45 m de altura, asegurando la comodidad como la inclusividad. Su ubicación debe contar con una distancia mínima de paso libre de 0,60 m, para evitar interferir con la circulación peatonal continua.

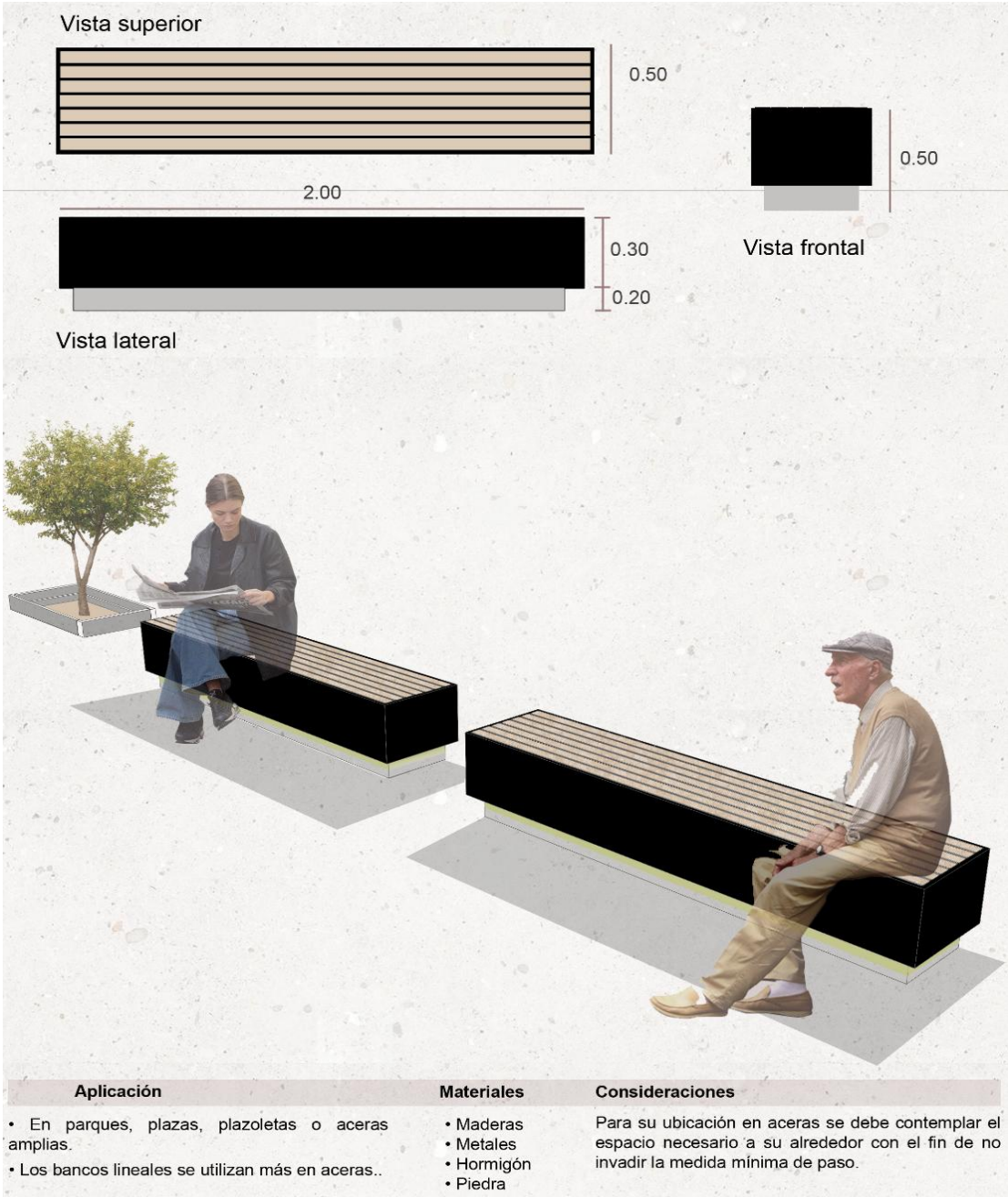
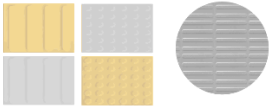
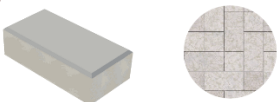
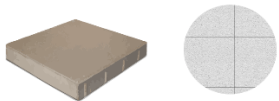


Figura 52. Mobiliario urbano. Elaboración propia (2025).

Materialidad

En este apartado se hace énfasis a la propuesta de materialidad del tramo, enfocada en garantizar la accesibilidad universal, la durabilidad y el confort del espacio público. Se incorpora adoquín Inter trabado de hormigón (0.10×0.20 m) en la calzada, generando una superficie permeable y antideslizante que mejora el drenaje pluvial y contribuye a la regulación térmica del entorno. En las aceras se emplea loseta de hormigón (0.40×0.40 m) combinada con piso podotáctil direccional y de alerta, asegurando una circulación continua, segura e inclusiva.

Los bolardos tipo bala (0.30×0.40 m) determina de manera efectiva el borde entre la calzada y la zona peatonal, evitando la invasión vehicular y reforzando la seguridad del peatón. Complementariamente, se incorpora vegetación que aporta confort térmico, mejora la calidad ambiental y contribuye a la identidad paisajística del bulvar, acompañada de mobiliario urbano dispuesto estratégicamente según los flujos y zonas de estancia.

		Descripción de técnica	Función urbana y perceptual
M1	Bolardo tipo bala		
		Elemento cilíndrico de hormigón o metálico, $h=0.30-0.40$ m; diámetro $0.12-0.20$ m aprox.; acabado liso, color de alto contraste con la calzada.	Actúa como barrera física que impide la invasión de vehículos sobre la franja peatonal y ciclista; ordena el borde de calzada y refuerza la percepción de seguridad del usuario.
M2	Piso podotáctil		
		Baldosa podotáctil 0.40×0.40 m (guía y alerta); relieve normado; color contrastante con la loseta lisa para facilitar su lectura por personas con baja visión.	Permite orientar y alertar a personas con discapacidad visual sobre cambios de nivel, obstáculos o zonas de cruce, reforzando la accesibilidad universal del proyecto.
M3	Pavimento articulado intertrabado		
		Adoquín prefabricado (ej. 0.10×0.20 m), colocado en trama intertrabada; textura rugosa media; color diferenciado respecto a la calzada asfaltada o losetas.	Delimita visualmente los espacios de transición entre peatones y vehículos; contribuye al calmado de tráfico y mejora el drenaje superficial por sus juntas.
M4	Loseta lisa de hormigón		
		Loseta prefabricada 0.40×0.40 m; textura lisa o microtexturada, junta mínima; acabado uniforme en tono claro para mejorar la iluminación natural del espacio.	Proporciona una superficie continua y regular para el tránsito peatonal, favorece la accesibilidad universal y la lectura limpia del recorrido principal.

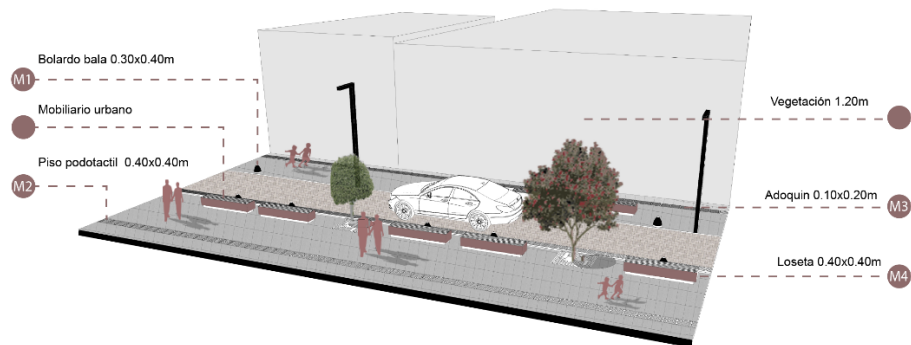


Figura 53. Materialidad. Elaboración propia (2025).

5.3.Descripción de la propuesta

La propuesta para la Av. 12 de Septiembre consolida un corredor urbano renovado mediante la reorganización integral de la sección vial y peatonal, generando un trazado continuo que favorece la permanencia y el desplazamiento seguro. La nueva estructura incorpora áreas peatonales ampliadas, vegetación lineal estratégicamente distribuida y mobiliario urbano que ordena el borde edificado sin interferir con los flujos principales. Los espacios de encuentro, los accesos a comercios y los puntos de cruce se articulan de forma coherente, permitiendo que el corredor funcione como soporte de actividades sociales y productivas a lo largo de todo su recorrido.

Asimismo, la intervención vincula de manera clara los nodos urbanos más relevantes parque central, equipamientos educativos y frentes comerciales fortaleciendo la imagen del eje como una centralidad activa y reconocible dentro de la parroquia. En conjunto, la propuesta establece un sistema espacial unificado que mejora la habitabilidad del tramo, reorganiza la relación entre peatón y vehículo y dota al sector de un espacio público funcional y estructurado.

5.4.Usuario

En la figura 54 se observa cómo el corredor comercial se reorganiza para establecer una relación directa y legible con el usuario, priorizando la movilidad peatonal y reforzando la presencia de grupos vulnerables como niños, adultos mayores y personas con movilidad reducida. La intervención propone un espacio donde el peatón adquiere centralidad, generando condiciones de tránsito calmado, cruces amplios y áreas de permanencia que permiten un desplazamiento continuo y seguro.

Esta articulación no solo mejora la experiencia del usuario cotidiano, sino que fortalece la interacción con el comercio local, los residentes y los visitantes, consolidando un corredor activo y accesible. Finalmente, el resultado es un entorno donde el movimiento peatonal se integra de manera coherente con la actividad económica y social del sector, dotando al eje de una vocación urbana centrada en las personas.



Figura 54. Usuario. Elaboración propia (2025).

5.5.Desarrollo de la propuesta

Intervención en la avenida 12 de septiembre

Esta intervención tiene como objetivo consolidar y equilibrar la estructura funcional del eje comercial de la Av. 12 de Septiembre, reconfigurando su rol dentro del sistema urbano mediante la jerarquización de flujos ya que se busca integrar los equipamientos estratégicos del centro poblado. Utilizando este corredor verde como elemento de conexión, este corredor favorece la continuidad espacial con franjas de arbolado y mobiliario urbano desarrollando una transición fluida y un espacio público de mayor calidad.

En la siguiente figura se evidencia la organización del eje y su relación directa con los principales puntos de atracción urbana. De la misma manera se hace un acercamiento a los nodos propuestos, la finalidad es complementar un recorrido lineal coherente que promueve la dinamización del comercio local y la consolidación de un eje cívico representativo.

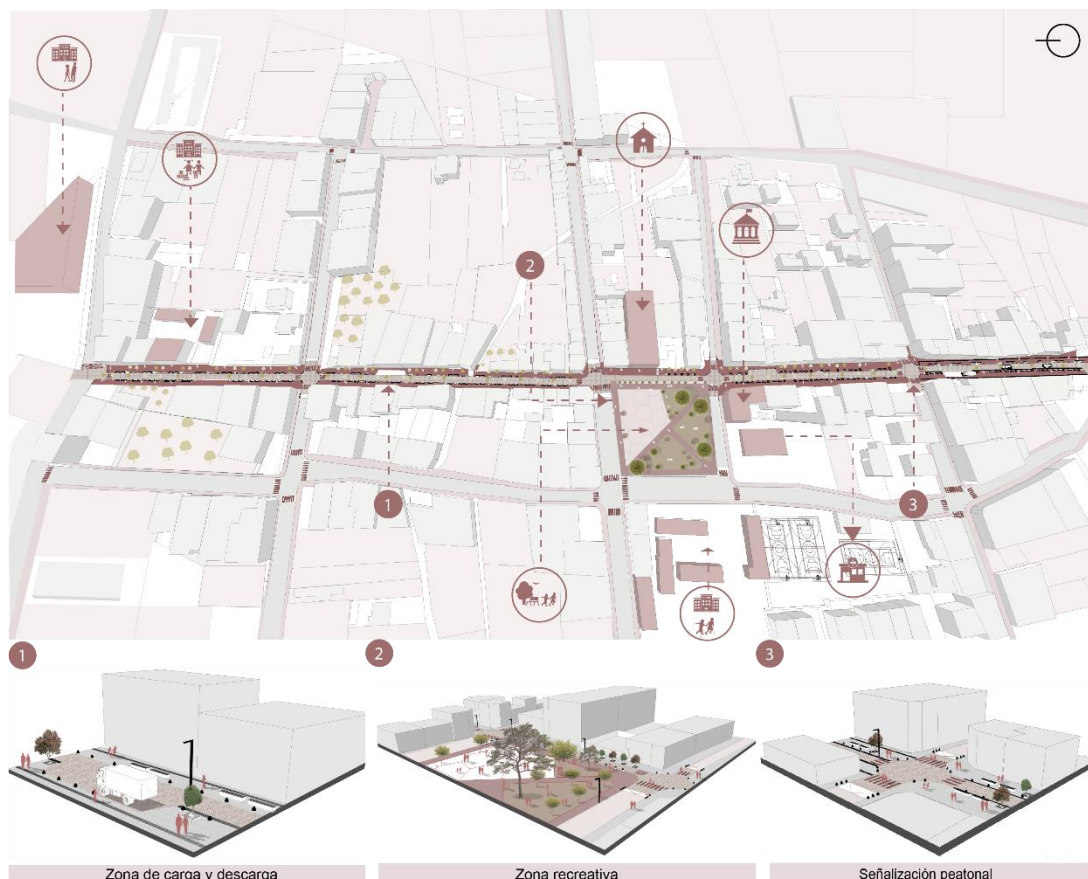


Figura 55. Intervención en la avenida 12 de septiembre. Elaboración propia (2025).

Intervención del eje comercial: desde el acceso principal hasta el parque central

La intervención en este tramo se centra en la reconfigura vial transformando la antigua a calzada de doble carril bidireccional en una vía de un solo carril con sentido ascendente, con el propósito de optimizar la funcionalidad vial y priorizar el desplazamiento peatonal. Esta intervención permite una redistribución más eficiente del espacio público, equilibrando las proporciones entre calzada y acera.

En las siguientes ilustraciones se observa el nuevo esquema de sección vial, donde la reducción del carril vehicular permite redistribuir el espacio a favor del peatón. La propuesta establece aceras de 2,50 m, una franja de 1,20 m destinada al arbolado y mobiliario lineal, y un carril de circulación de 3,50 m, configurando una sección simétrica y equilibrada. La nivelación entre acera y calzada conforma una plataforma continua, que mejora la fluidez del recorrido peatonal y elimina desniveles. La delimitación frente al tránsito se resuelve mediante bolardos, que funcionan como límite físico y referencia visual entre el espacio peatonal y la calzada.

Tramo 1

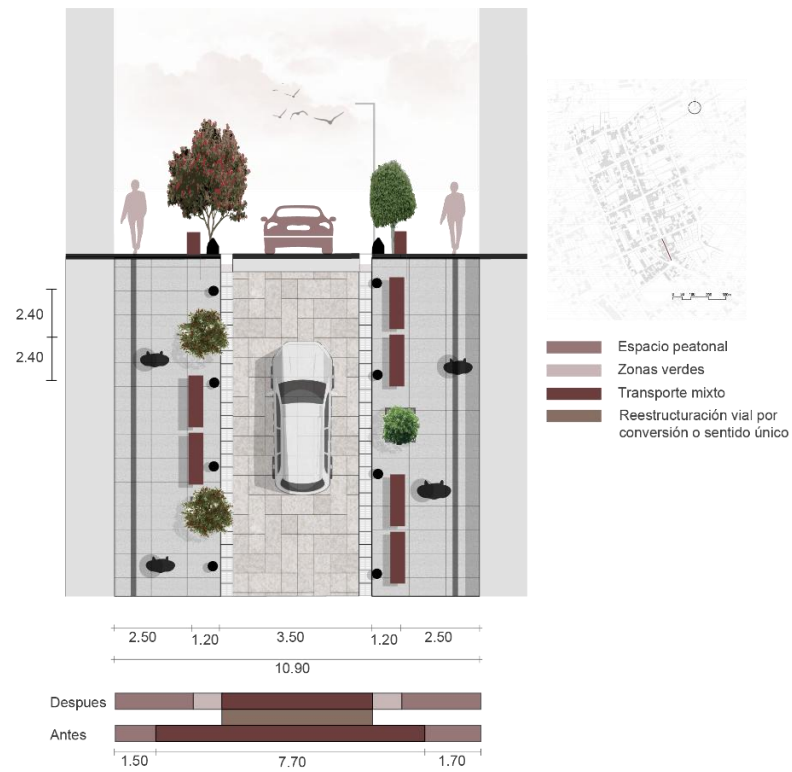


Figura 56. Intervención del eje comercial tramo 1. Elaboración propia (2025).

Tramo 2

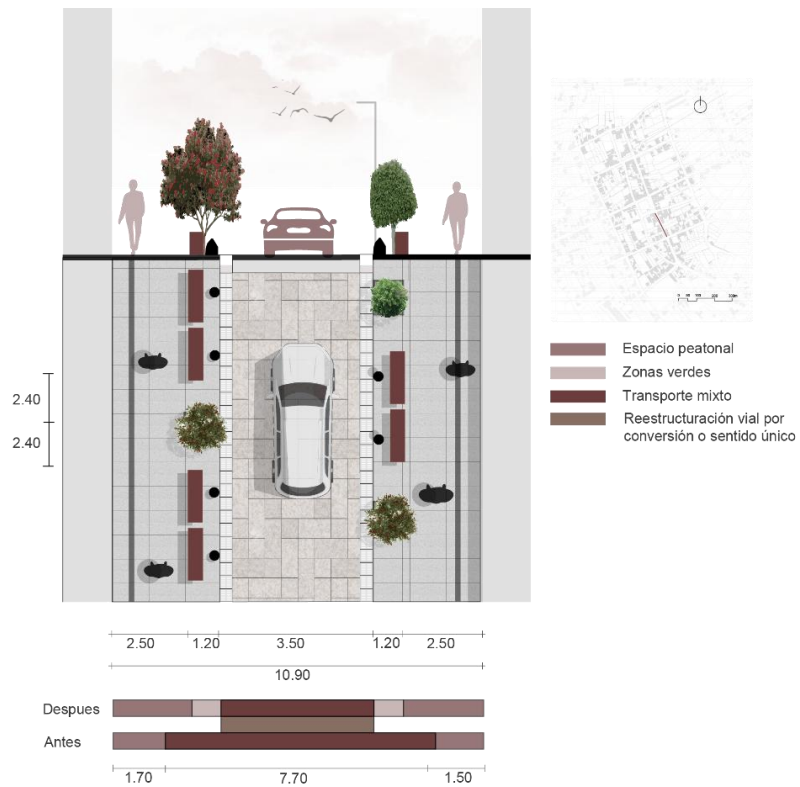


Figura 57. Intervención del eje comercial tramo 2. Elaboración propia (2025).

Tramo parque central

En este sector, la reconfiguración vial del tramo al consolidar un único carril de circulación libera superficie hacia el borde del parque, permitiendo ampliar su huella funcional y reforzar su rol como nodo central del eje comercial. Esta operación redefine el límite parque–vía, generando un frente más abierto y accesible que favorece la permanencia y las actividades recreativas.

Como se evidencia en la figura 58, la ampliación del espacio público se materializa mediante una franja peatonal ensanchada, que incorpora un tramo de 3,00 m destinado al flujo peatonal y una banda verde de 1,20 m para arbolado lineal, conformando un aumento de 5,60 m al parque alineados al borde del parque. El carril vehicular se mantiene una sección de 3,50 m, mientras que el costado opuesto se organiza con una acera continua de 2,80 m, garantizando una lectura equilibrada de la sección y una conexión directa con el corredor peatonal del eje comercial.

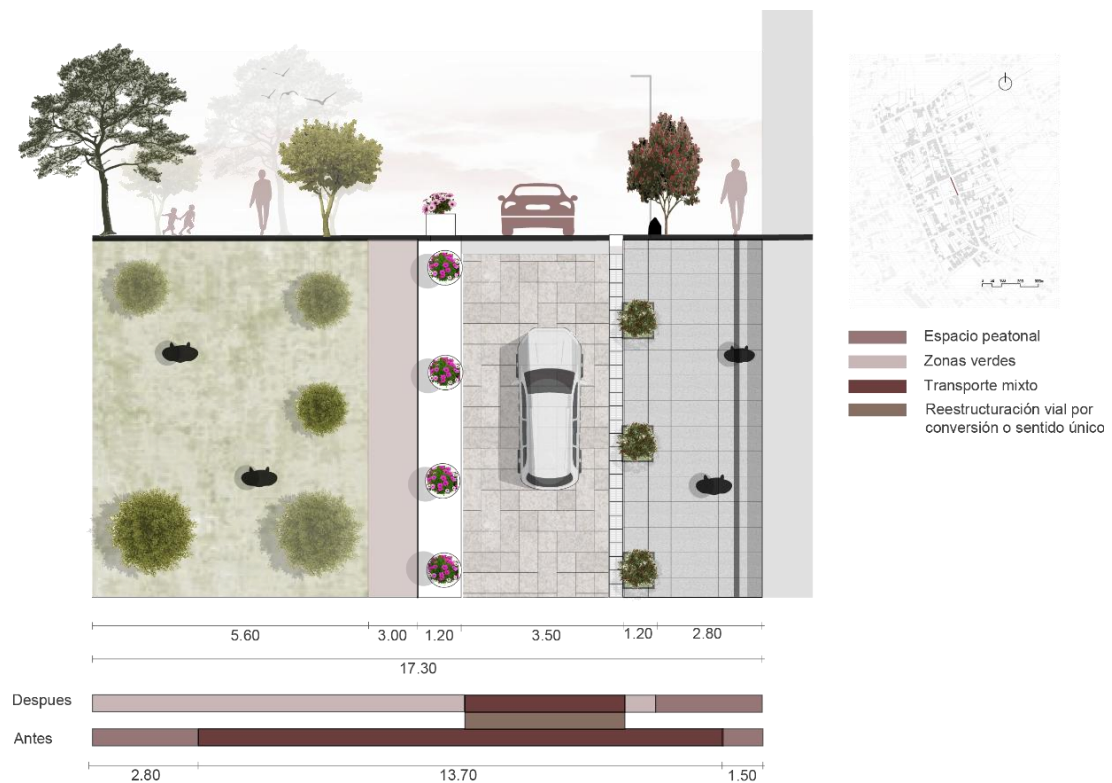


Figura 58. Tramo parque central. Elaboración propia (2025).

La siguiente figura 59 muestra la articulación transversal entre el parque y el corredor comercial, definida por una estructura peatonal continua que permite una conexión clara y accesible entre ambos espacios. La ampliación del perímetro del

parque genera una franja de transición que separa la calzada del interior del área verde, funcionando como elemento de protección y ordenamiento del borde urbano.

Dentro de esta franja se integra vegetación nativa, se incorpora específicamente para reforzar la identidad paisajística y mejorar el desempeño ambiental del área. La expansión del parque posibilita aumentar áreas verdes funcionales y superficies duras destinadas a actividades recreativas y comunitarias, equilibrando uso y permeabilidad. Además, los siguientes diagramas inferiores ofrecen una lectura cercana de la nueva configuración espacial, evidenciando la relación entre accesos, vegetación, zonas de uso activo y la secuencia de espacios que estructuran el parque como nodo central del eje comercial.



Figura 59. Tramo parque central. Elaboración propia (2025).

Intervención del eje comercial: desde el parque central hasta el colegio Atahualpa

En las siguientes figuras se presenta el diseño correspondiente al tramo comprendido entre el parque central y el equipamiento educativo, originalmente configurado como doble carril en sentido ascendente. Este sector presentaba una condición crítica: la acera era discontinua y, en varios puntos, inexistente, a pesar de ser un corredor de alta conectividad hacia el colegio y los jardines infantiles, lo que exponía a los peatones a condiciones de vulnerabilidad.

La intervención reconfigura la sección vial mediante la consolidación de un único carril de circulación, ajustado a 3.50 m, lo que permite redistribuir el espacio hacia el peatón. La nueva sección incorpora una franja peatonal de 2.20 m y una banda lineal de 0.80 m para arbolado y mobiliario, manteniendo simetría en ambos bordes del corredor. Esta reorganización corrige la ausencia de infraestructura peatonal continua, ordena la movilidad y garantiza aceras normativas y seguras. Con ello, se fortalece la accesibilidad hacia los equipamientos estratégicos del eje y se mejora la legibilidad espacial del tramo intervenido.

Tramo 4

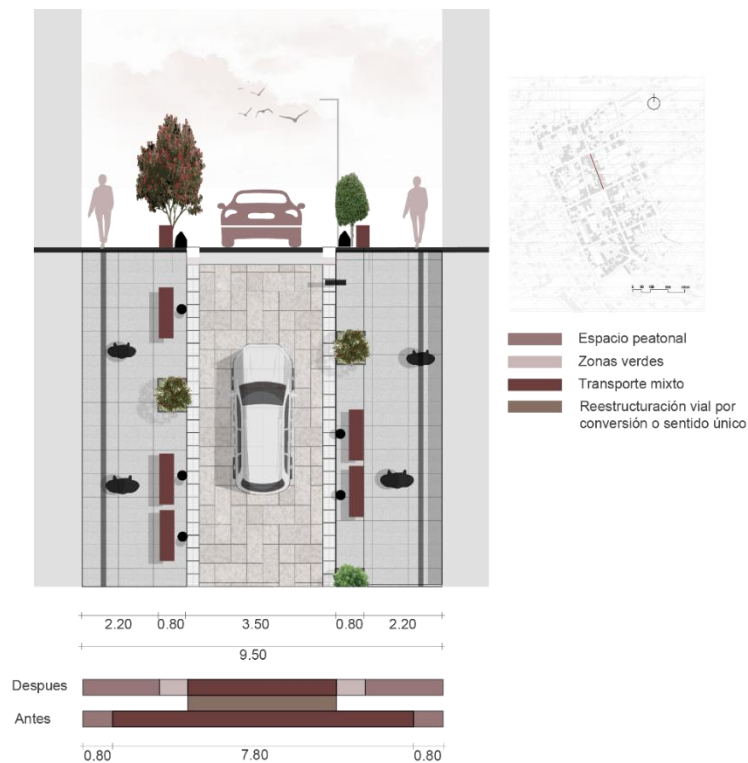


Figura 60. Intervención tramo 4. Elaboración propia (2025).

Tramo 5

En este tramo, aun cuando se mantiene la configuración funcional de un único carril de 3.50 m, la sección presenta variaciones respecto a la cuadra anterior debido a las condiciones del frente construido. La franja peatonal se amplía a 2.70 m, garantizando una circulación continua y cómoda, mientras que la banda destinada al arbolado y mobiliario conserva un ancho de 0.80 m. Esta disposición replicada en ambos bordes del corredor asegura una lectura espacial uniforme y un tratamiento coherente del eje comercial, adecuándose a las particularidades morfológicas del sector.

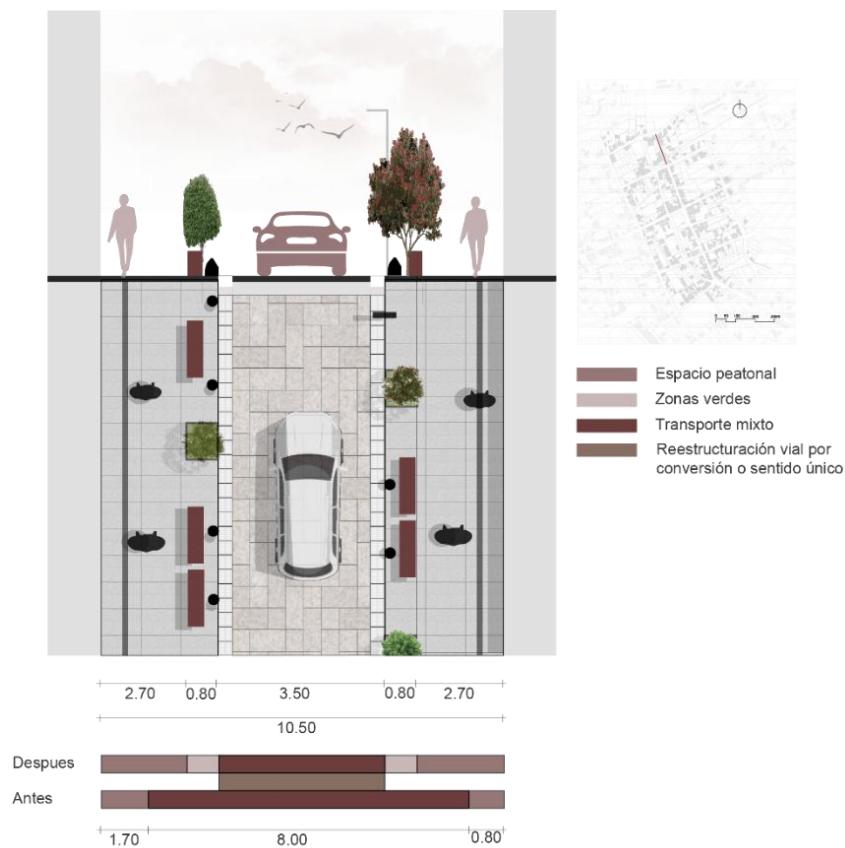


Figura 61. Intervención tramo 5. Elaboración propia (2025).

En las siguientes figuras se indica el diseño del eje comercial, donde se puede observar la correcta articulación entre los elementos funcionales y espaciales del corredor. El tramo integra un sistema de pavimento táctil direccional que asegura la accesibilidad universal y la orientación segura para personas con discapacidad visual.

El mobiliario urbano se dispone con criterios de ergonomía, permanencia y visibilidad, generando zonas de estancia que no interfieren con el flujo peatonal.

además, Se incorpora una franja de vegetación lineal de 1.20 m de ancho, que se integra de forma armónica con la acera existente, aportando confort térmico, control visual y mejorando la calidad ambiental del recorrido. Los bolardos tipo bala delimitan la calzada, asegurando la protección peatonal y la correcta lectura espacial del eje.

Asimismo, se incorporan bahías de carga y descarga en puntos estratégicos para optimizar la funcionalidad del comercio local, A cruces peatonales a nivel de calzada alineados con la acera, que eliminan desniveles y aseguran la continuidad del recorrido entre ambas franjas peatonales. Además, se implementó en las intercesiones cruces peatonales a nivel de calzada alineados con la acera, que eliminan desniveles y aseguran la continuidad del recorrido entre ambas franjas peatonales

Tramo 1

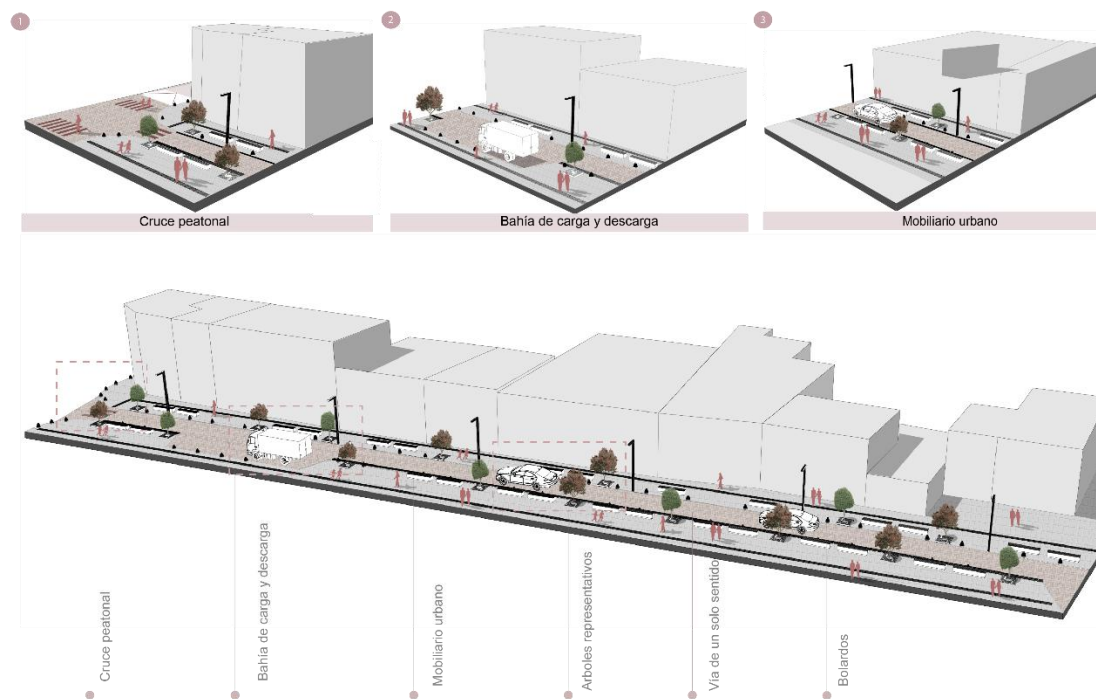


Figura 62. Intervención Tramo 1. Elaboración propia (2025).

Tramo 2

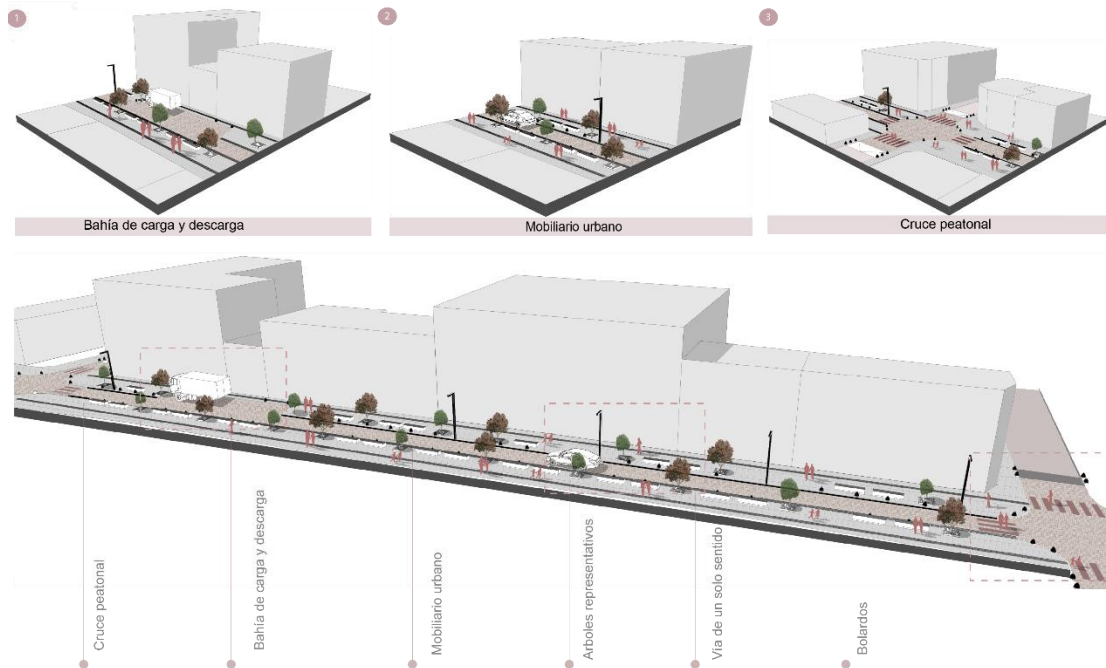


Figura 63. Intervención Tramo 2. Elaboración propia (2025).

En las figuras 64 y 65 corresponde a la aplicación del mismo criterio de diseño del eje comercial, adaptado a las condiciones específicas de estos tramos. A diferencia del segmento principal, aquí se incorpora una franja arbórea de 0.80 m, adecuada a la disponibilidad de espacio y a la presencia de accesos vehiculares, garantizando continuidad paisajística sin comprometer la circulación. El mobiliario urbano se ubica de manera adecuada para obtener una franja peatonal despejada, reforzando la legibilidad del corredor y la integración con las fachadas comerciales. Estos ajustes aseguran coherencia formal y funcional en todo el trazado intervenido.

Tramo 4

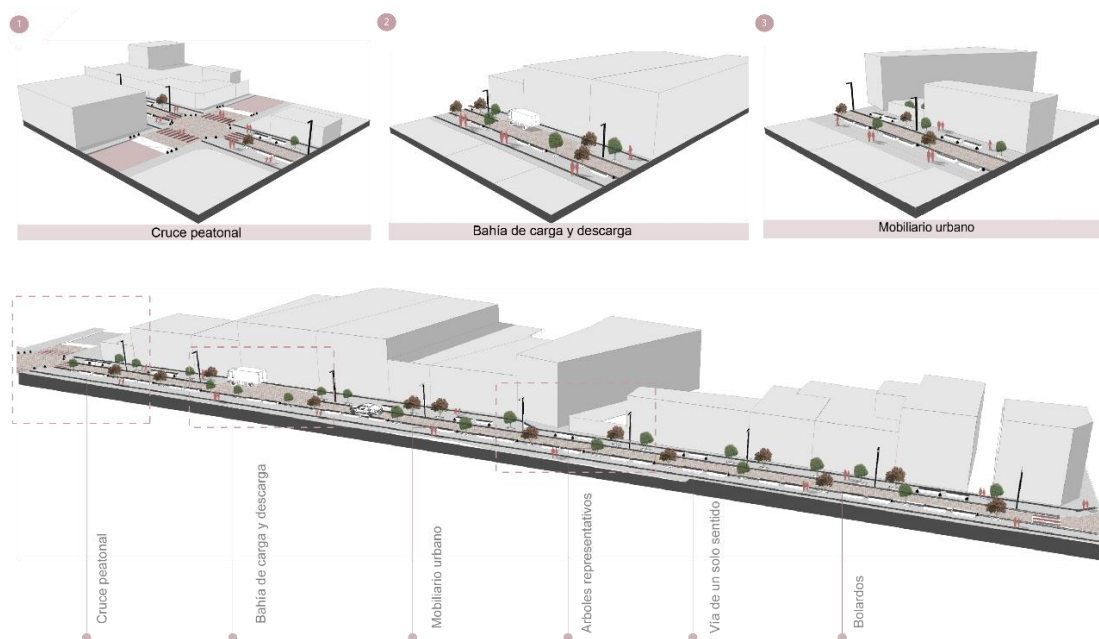


Figura 64. Intervención del Tramo 4. Elaboración propia (2025).

Tramo 5

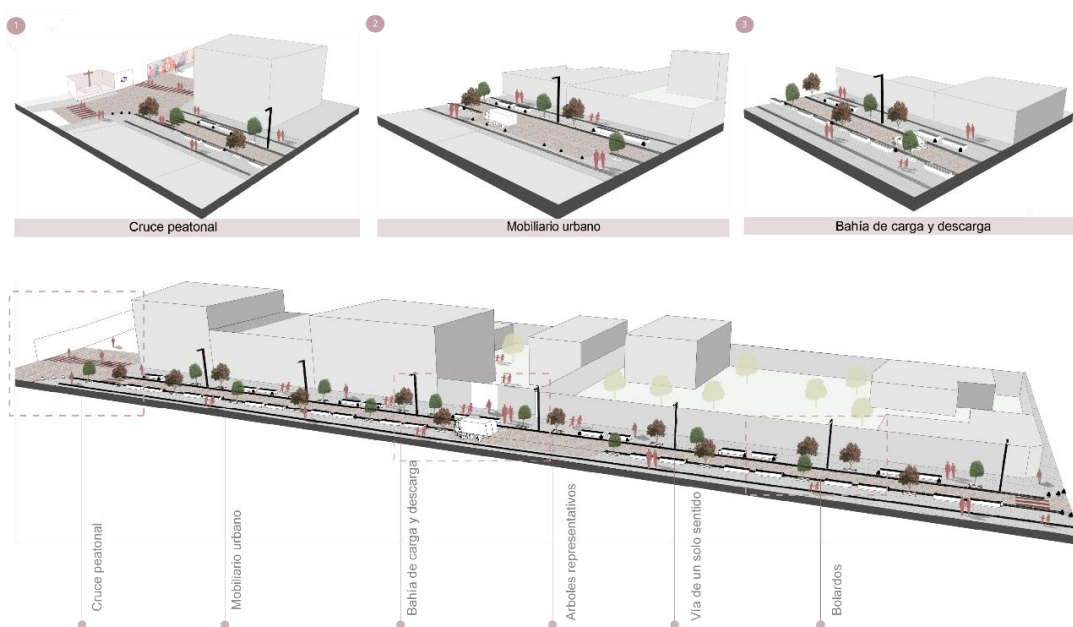


Figura 65. Intervención del Tramo 5, Elaboración propia (2025).

Visualizaciones del estado actual y propuesta

En la figura 66 se evidencia el contraste entre el estado actual y la propuesta del corredor. La condición existente muestra una vía dominada por el automóvil, con aceras angostas, ocupaciones irregulares y escasa relación directa entre el peatón y el frente comercial. En la propuesta, la sección se reconfigura para incorporar un carril calmado y un borde peatonal continuo, donde el arbolado puntual, el mobiliario lineal y la iluminación rasante cualifican el recorrido. Esta transformación no solo dignifica el espacio público, sino que refuerza la interacción directa entre residentes, comerciantes y transeúntes, generando un ambiente urbano más activo y humanizado.



Figura 66. Visualizaciones del estado actual y propuesta. Elaboración propia (2025).

En este tramo, identificado como uno de los puntos críticos del eje por la estrechez de aceras, la ocupación vehicular del borde y la ausencia de espacios de refugio peatonal, el recorrido resultaba inseguro y discontinuo. La propuesta transforma esta condición incorporando aceras ampliadas y una franja arbolada que reorganiza el borde construido, generando un pasillo peatonal confortable y protegido. Como se muestra en la figura 67, la nueva configuración permite la permanencia y redistribuyen el flujo de una manera más equilibrada sobre la sección.

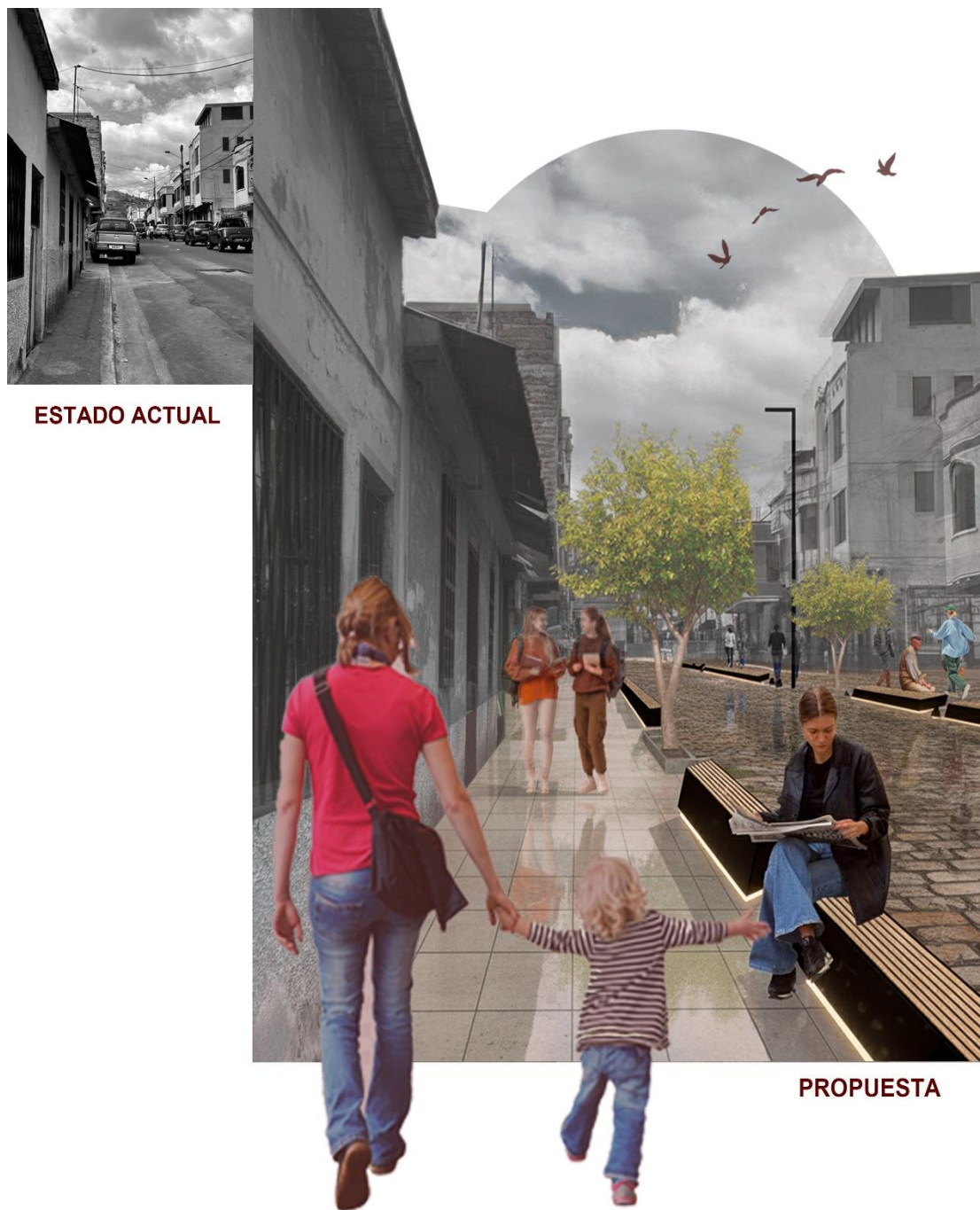


Figura 67. Visualizaciones del estado actual y propuesta. Elaboración propia (2025).

La siguiente ilustración evidencia uno de los tramos más deteriorados del corredor, donde se identifica que la acera es estrecha, la ocupación vehicular del borde y el desgaste del pavimento limitaban por completo el tránsito peatonal. La propuesta transforma este escenario al liberar el frente edificado, desarrollando un espacio continuo y cómodo para el peatón. El nuevo tratamiento del borde incorpora áreas de estar y recorridos amplios, lo que restituye la funcionalidad del tramo y activa la relación con los frentes comerciales. El contraste entre ambas imágenes muestra la transición de un espacio residual a un entorno apto para caminar y permanecer, devolviendo vitalidad a esta sección del eje.



Figura 68. Visualizaciones del estado actual y propuesta. Elaboración propia (2025).

La siguiente figura 69 corresponde a uno de los tramos más sensibles del corredor, debido a la presencia de la escuela y a la acera estrecha que concentra el flujo estudiantil. El estado actual muestra un borde inseguro, discontinuo y expuesto al tránsito vehicular. La propuesta reorganiza este frente a través de la ampliación peatonal y la incorporación de un borde lineal que ordena el desplazamiento cotidiano sin generar obstrucciones. Esta adecuación mejora las condiciones de acceso escolar y disminuyendo la fricción entre peatones y vehículos.



Figura 69. Visualizaciones del estado actual y propuesta. Elaboración propia (2025).

En la figura 70 muestra como el corredor carece de condiciones adecuadas para la permanencia y el tránsito peatonal, debido a que la relación entre acera y frente comercial se ve interrumpida por estacionamientos informales que fragmentan la circulación y limitan de tal manera el acceso directo a los locales. La propuesta resuelve estas disfunciones mediante la recuperación del borde peatonal y la organización del flujo vial, generando una caminabilidad continua que restituye la interacción natural entre peatón y comercio. Esta operación fortalece la vitalidad del tramo y potencia la dinámica económica local al consolidar un frente activo y accesible.



Figura 70. Visualizaciones del estado actual y propuesta. Elaboración propia (2025).

La siguiente figura da a conocer cómo la franja peatonal presenta interrupciones que quiebran la continuidad del recorrido, reduciendo el espacio útil para el usuario y generando desplazamientos incómodos y desordenados. Esta condición evidencia la necesidad de reorganizar el perfil vial para garantizar una banda peatonal amplia y constante, capaz de absorber el flujo cotidiano y ofrecer una experiencia de tránsito coherente. La propuesta planteada, corrige estas irregularidades a través de una sección uniforme que restituye la lógica espacial del corredor.



Figura 71. Visualizaciones del estado actual y propuesta. Elaboración propia (2025).

CAPITULO VI

Conclusiones y Recomendaciones

6.1.Conclusiones

Objetivo general

“Diseñar un eje comercial en la cabecera urbana de la parroquia Atahualpa, que priorice la movilidad peatonal, mejorando la habitabilidad urbana y dinamizando la actividad económica local”.

El desarrollo de esta investigación permitió cumplir el objetivo general mediante una propuesta de regeneración integral del eje comercial de la parroquia Atahualpa, a la cual responde de manera precisa y contextual a las problemáticas detectadas. Se determinó que la intervención en este corredor es fundamental para reorganizar su estructura vial, corregir las discontinuidades peatonales y fortalecer su papel como articulador de las dinámicas comerciales y sociales del centro parroquial. La propuesta adquiere especial relevancia al alinearse con las necesidades actuales del GAD Parroquial Atahualpa.

La intervención proyectada para el eje comercial de Atahualpa establece una reconfiguración estructural del corredor, donde la redistribución del perfil vial basada en la consolidación de un único carril de circulación nos permite recuperar superficies estratégicas para el espacio público peatonal. Esta operación habilita la implementación de franjas verdes continuas, mobiliario urbano normado y pavimentos accesibles que cualifican la experiencia peatonal fortaleciendo la relación de proximidad con los frentes comerciales. Paralelamente, la redefinición del sistema de movilidad mediante el desvío del transporte público y la articulación con estacionamientos futuros conectados por sendas peatonales genera un corredor más eficiente y descongestionado. En conclusión, estas decisiones proyectuales consolidan un eje urbano de alta legibilidad y cohesión funcional, favoreciendo la conectividad interna del comercio local, potenciando la vitalidad económica y reforzando el rol del eje como centralidad articuladora dentro del sistema urbano parroquial.

Objetivo Específico 1

“Diagnosticar las condiciones actuales del sitio y su entorno, a través de instrumentos de cartografía”.

De acuerdo a la investigación realizada, el primer objetivo específico se cumplió mediante un diagnóstico multiescalar apoyado en cartografías temáticas, levantamientos in situ y fichas de observación, permitiendo caracterizar las condiciones físicas, funcionales y socioespaciales del eje comercial de Atahualpa. El análisis evidenció la presencia de aceras discontinuas, invasión del espacio peatonal por estacionamientos informales y una estructura vial que prioriza el tránsito vehicular, generando recorridos fragmentados y condiciones de vulnerabilidad para el peatón. Por tal motivo, se identificó un patrón de uso de suelo mixto con predominio residencial y actividad comercial lineal en planta baja, cuya interacción con la vía pública carece de articulación efectiva. La lectura integrada de estos factores permitió reconocer la necesidad de reorganizar la estructura vial y fortalecer la conectividad interna del eje, constituyendo la base técnica para la formulación de lineamientos y estrategias proyectuales.

Objetivo específico 2

“Establecer lineamientos para el desarrollo de estrategias urbanas, obtenidos a partir de bibliografía y casos de estudio”.

A través de la revisión documental y el análisis de casos de estudio nacionales e internacionales, permitió establecer criterios de intervención adecuados al contexto de la parroquia Atahualpa. De este proceso se identificaron principios clave como la priorización del peatón, la redistribución equitativa del espacio público, la integración de vegetación funcional, la activación comercial a nivel de planta baja y la importancia de configurar corredores continuos que articulen centralidades y la participación ciudadana. La sistematización de la información se realizó mediante fichas analíticas que permitieron extraer estrategias clave replicables, como la jerarquización del eje peatonal, la instalación de mobiliario y el uso del paisaje como elemento ordenador. Asimismo, el uso de indicadores de sostenibilidad urbana facilitó comprender los desbalances entre espacio vehicular y espacio peatonal, orientando la propuesta hacia un modelo de movilidad más eficiente y humano. En conjunto, estos lineamientos

fundamentan una intervención que responde a las necesidades reales del entorno y refuerza la estructura urbana del eje comercial.

Objetivo específico 3

“Desarrollar el proyecto urbano de regeneración del espacio público en la Avenida 12 de Septiembre”.

Finalmente se realizó una propuesta que responde integralmente al tercer objetivo, consolidando un corredor comercial funcional, accesible y estructurado a partir de los lineamientos definidos en fases previas. El proyecto materializa una reorganización vial que transforma un trazado fragmentado en una sección coherente de un solo carril, permitiendo recuperar espacio para aceras amplias y continuas. Sobre esta nueva estructura se incorporan franjas verdes lineales, mobiliario urbano normado y cruces peatonales a nivel, configurando un sistema espacial legible y apto para la movilidad activa. Así mismo, el eje comercial se refuerza mediante la articulación directa con los equipamientos estratégicos existentes, generando un recorrido con mayor vitalidad social y soporte para el comercio local. Concluyendo de tal manera, que una intervención que consolide la avenida, como un espacio público estructurante para la parroquia Atahualpa, garantiza mejores condiciones de habitabilidad, accesibilidad universal y cohesión urbana.

6.2.Recomendaciones

Se considera de suma importancia la utilización de las estrategias desarrolladas en esta propuesta debido a que constituye una base metodológica replicable para futuras intervenciones en el espacio público de la parroquia Atahualpa y de otros centros urbanos con dinámicas similares. No obstante, su aplicación deberá considerar las particularidades físicas, sociales y normativas de cada contexto, garantizando que las soluciones proyectadas mantengan coherencia con las necesidades locales y con la estructura urbana existente.

Se recomienda que, para procesos posteriores de regeneración urbana, las entidades competentes realicen un levantamiento actualizado de la información cartográfica y geoespacial incluyendo uso y ocupación del suelo, jerarquización vial, tramas peatonales, inventario de mobiliario y arbolado revisando especialmente las

condiciones de accesibilidad y continuidad del espacio público. Esta verificación previa permitirá ajustar con mayor precisión las decisiones proyectuales y disminuir inconsistencias en la fase de diagnóstico.

Es fundamental que las intervenciones futuras se formulen mediante mesas técnicas con el GAD parroquial, con el fin de articular criterios normativos, lineamientos de movilidad, estándares de accesibilidad universal y directrices de paisaje urbano. La coordinación temprana asegura que los proyectos mantengan coherencia con los instrumentos de planificación vigentes (PDOT, PUGS y Planes Parciales) y evita duplicidad de obras o incompatibilidades funcionales.

Finalmente, se recomienda consolidar procesos de participación ciudadana orientados a comerciantes, residentes y usuarios recurrentes del eje comercial, dado que su percepción y experiencia son fundamentales para definir prioridades de intervención y evaluar la funcionalidad real del espacio diseñado.

MATERIALES DE REFERENCIA

REFERENCIAS

- Anduze, V. (2019). *La participación y la apropiación del espacio público como fundamentos del derecho a la ciudad: dos estudios de caso al sur de mérida, yucatán*. 14(1), 29-50.
- Arevalo, L. (2024). *Calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social y económico del poblador de la Banda de Shilcayo, San Martín*. tesis. Peru.
- Arquitecturaurbana. (2025). *arquitecturaurbana.net*. Obtenido de <https://arquitecturaurbana.net/historia/cambios-demograficos-y-adaptacion-de-la-arquitectura-urbana-analisis/>
- Beck, H. (9 de Octubre de 2009). *Vinculando la calidad de los espacios públicos con la calidad de vida*. *Revista de Gestión y Desarrollo de Lugares*. 3(240–248.). doi:<https://doi.org/10.1108/17538330911013933>
- Bonilla, E. (16 de junio de 2021). *Ciudades para la gente*. Obtenido de repositorio.ulima.edu.pe
- Burbano, & Páramo. (2014). *La Ciudad habitable: espacio público y sociedad*. *Universidad Piloto*. Obtenido de <http://www.jstor.org/stable/j.ctt19dzcw>
- Cabezas, C. (16 de 08 de 2013). *Claves para proyectar espacios públicos confortables*. *Indicador del confort en el espacio público*. Obtenido de <https://www.archdaily.cl/cl/02-285882/claves-para-proyectar-espacios-publicos-confortables-indicador-del-confort-en-el-espacio-publico>
- Cantú, P. (22 de 05 de 2024). *Contaminación visual urbana*. *Revista CienciaUANL*, 27(125), 66–77. Obtenido de <https://cienciauanl.uanl.mx/ojs/index.php/revista/article/view/387>
- Colacios, R. (2017). *Uso e interacción social en el espacio público*. *Revista urbano*(36), 66 - 77. Doi:<https://doi.org/10.22320/07183607.2017.20.36.06>
- Consejo Nacional de Desarrollo Urbano. (2022). *La calle como espacio público para las personas*. *Desarrollo urbano en su XXXII sesión plenaria*.
- COOTAD. (19 de 10 de 2010). *Codigo organico organizacion territorial autonomia descentralizacion*. Quito.
- Delgado, A. (2021). *La regeneración urbana del Boulevard de Santa Clara, vía para gestionar la resiliencia del patrimonio*. *XLII*(3), 63-79. *Arquitectura y Urbanismo*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/3768/376869567004/376869567004.pdf>
- Ducci, M. (1989). *Introducción al urbanismo*. Mexico: trillas. Obtenido de <https://biblioteca.univalle.edu.ni/files/original/d385039288ed75086a11706e6223064fae7d2c00.pdf>

- Ferro, C., & Parrado, L. (01 de 2022). *Urbanism: the city as an archive of the possible*. (32), 4-5. Dearq. doi: <https://doi.org/10.18389/dearq32.2022.01>
- GADMA. (22 de mayo de 2025). *Nicia transformación urbana con redondeles y parterres emblemáticos*. Obtenido de <https://ambato.gob.ec/inicia-transformacion-urbana-con-redondeles-y-parterres-emblematicos/>
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente (Vol. 1). buenos aires: Ediciones Infinito*.
- Giraldo, T. (02 de 07 de 2025). *La incidencia de los espacios públicos en el mejoramiento de la salud de las comunidades. articulo*, 29(3). Hacia la Promoción de la Salud. doi:DOI: 10.17151/hpsal.2024.29.3.1.
- Global Designing Cities Initiative. (2025). *guía global de diseño de calles*. Obtenido de <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide-es/>
- González, M. (2023). *Arquitectura para el cambio demográfico: el reto no reconocido. XLIV (2)*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/3768/376875648001/html/>
- Guevara, M. (28 de 11 de 2021). *Consecuencias por la llegada del sistema ruta a la accesibilidad y movilidad peatonal. puebla: niversidad Nacional Autónoma de México*. Obtenido de <https://ru.iiec.unam.mx:80/id/eprint/5505>
- Jacobs, J. (2011). *La muerte y la vida de las grandes ciudades estadounidenses Jane Jacobs (1 ed.)*. Capitán Swing Libros S.L.
- Jiménez, L. (30 de 06 de 2022). *Los bulevares del barrio de Ibiza en Madrid: de paradigma moderno de urbanidad a la estandarización contemporánea del espacio público . Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 54(212), 381-404. doi:<https://doi.org/10.37230/CyTET.2022.212.6>
- Jocope, C., Requena, V., Saldaña, V., & González, G. (16 de agosto de 2023). *Contaminación urbano ambiental y espacio público del centro de Piura, Perú: Revisión sistemática. Revista Arbitrada Interdisciplinaria Koinonía*, 8(16). Obtenido de https://ve.scielo.org/scielo.php?pid=S2542-30882023000200171&script=sci_arttext
- Ligña, A., & Espinosa, M. (2025). *Propuesta de un eje comercial vinculado al diseño de un nuevo mercado en la ciudad de cayambe. Ecuador: pontificia universidad católica del ecuador*.
- MINGOB. (2024). *599 espacios públicos a nivel nacional se recuperan*. Obtenido de Ministerio de Gobierno del Ecuador : <https://www.ministeriodegobierno.gob.ec/599-espacios-publicos-a-nivel-nacional-se-recuperan/>
- Mota, E. (2017). *La apropiación de la calle como escenario. Articulo. Universidad veracruzana .*
- NACTO. (2016). *Guía global de diseño de calles*.

- Núñez, A. (2018). *Altitud, variables climáticas y tiempo de permanencia de las personas en plazas de Ecuador*. *Brasileira de Gestão Urbana*, 10(2). doi:10.1590/2175-3369.010.002.AO11
- Obregón, K. (15 de 06 de 2021). *El peatón como base de una movilidad urbana sostenible en Latinoamérica: una visión para construir ciudades del futuro*. *Boletín de Ciencias de la Tierra*,(50), 33-38. Universidad Nacional de Colombia. doi:<https://doi.org/10.15446/rbct.n50.94842>
- ONU. (04 de 01 de 2019). *El espacio público: componente clave de una ciudad sostenible*. Obtenido de <https://onu-habitat.org/index.php/el-espacio-publico-componente-clave-de-una-ciudad-sostenible>
- ONU Habitat. (2013). *ONU Habitat*. Obtenido de Espacios Publicos: <https://unhabitat.org/topic/public-space>
- ONU Hábitat. (2020). *Informe de ciudades del mundo 2020: El valor de la*. *United Nations Human Settlements Programme*(HS/045/20E). Obtenido de https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/10/wcr_2020_report.pdf
- PAOT. (2003). *Imagen urbana. Informe anual 2003*.
- Páramo, P. (2023). *Condiciones de habitabilidad del espacio público en Bogotá, D. C. Colombia*. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 25(1). doi: <https://doi.org/10.14718/revarq.2023.25.4410>
- Parra, D. (Junio de 2018). *Automovilización y su impacto*. *Santiago de Chile, Chile: instituto de estudios urbanos y territoriales*. Obtenido de <https://estudiosurbanos.uc.cl/wp-content/uploads/2018/08/tesis-dpo.pdf>
- PDOT PUGS. (2024). *En g. M. Ambato, actualización plan de desarrollo y ordenamiento territorial del cantón ambato 2050 (pág. 8)*. Ambato. Obtenido de <https://ambato.gob.ec/pdot-pugs-actualizacion-2024/>
- Pinzón, M. (2010). *Espacio público, cultura y calidad ambiental urbana una propuesta metodológica para su intervención*. *Investigación & desarrollo*, 18(1), 92,113. Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=26815364005>
- Puul. (08 de 11 de 2024). *El Impacto de la Movilidad Urbana en la Planificación de Espacios Públicos*. Obtenido de <https://www.puul.co/el-impacto-de-la-movilidad-urbana-en-la-planificacion-de-espacios-publicos/#:~:text=La%20correcta%20planificaci%C3%B3n%20de%20la,de%20transporte%20o%20capacidades%20f%C3%ADsicas>
- Ramos, M. (2024). *Propuesta de infraestructura verde para un tramo del bulevar Paseo de las Quintas*. *Epistemos*, 18(36). doi:<https://doi.org/10.36790/epistemos.v18i36.326>

- Ramos, M. (02 de 2025). *Peatonalización parcial del centro histórico de Hermosillo, Sonora. Universidad de Sonora, División de Ingeniería, 18(36)*. Epistemus. doi:<https://doi.org/10.36790/epistemus.v18i36.349>
- Rizzo, A. (diciembre de 2023). *Estrategias sustentables para controlar la contaminación acústica en espacios urbanos y residenciales. Doctoral dissertation, Universidad Nacional de La Plata*.
- Rocco, R. (2025). Enseñar, aprender e investigar la planificación territorial. Gelft open publishing. Obtenido de https://books.google.com.ec/books?hl=es&lr=&id=sYxjEQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA7&dq=Ense%C3%B1ar,+aprender+e+investigar+la+Planificaci%C3%B3n+Territorial&ots=0ekvSjcZ-7&sig=7IRSqDWsfwlHtiA1gTLIL9jRVN4&redir_esc=y#v=onepage&q=Ense%C3%B1ar%2C%20aprender%20e%20inve
- Rojas, A. (2011). *Calidad de vida, calidad ambiental y sustentabilidad como conceptos urbanos. Fermentum, 2(61), 176-207*. doi:<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=70538663003>
- Rojas, P., & María Molano. (2024). *Plan de mejoramiento integral en la comuna tres en neiva, huila. Proyecto de grado, facultad de arquitectura. Bogotá*. Obtenido de <https://repository.ugc.edu.co/server/api/core/bitstreams/24aa0e67-1341-4d74-ac2c-e9dd11f92f10/conten>
- Sampieri, R. (2014). *Metodología de la investigación. Mexico: sexta edición*.
- Santiago, G. (Diciembre de 2021). *Estrategias urbanas para la humanización. 40-58*. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/360503272_afectaciones_a_la_movilidad_peatonal_por_las_deficiencias_en_el_diseno_urbano_en_la_implementacion_del_ruta
- Semper. (2013). *El estilo. buenos aires*.
- Siqui et al. (16 de 06 de 2023). *The effect of urban greening on pedestrian's thermal comfort and walking behaviour. EDP Sciences, 396, 8*. doi:<https://doi.org/10.1051/e3sconf/202339605013>
- Sorich, & et al. (2025). *Urban Regeneration Strategies*. Obtenido de https://norr.com/spotlight/insights/urban-regeneration-strategies/?utm_source=chatgpt.com
- Torres, M., & López, G. (2017). *La calle y la vivienda: relaciones de espacio público y vida comunitaria. Quivera. Revista de Estudios Territoriales, 18(2)*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/401/40152906003/>
- Vukmirovic, M. (20 de 11 de 2019). *La mejora del confort de los espacios públicos como iniciativa local para afrontar el cambio climático. 11, 23. Facultad de Silvicultura, Universidad de Belgrado, Belgrado 11000, Serbia*. doi:<https://doi.org/10.3390/su11236546>

Vukmirovic, M. (20 de 11 de 2019). *The Improvement of the Comfort of Public Spaces as a Local Initiative in Coping with Climate Change*. articulo, 11(23). Faculty of Forestry, the University of Belgrade, Belgrade. Obtenido de <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/23/6546>

Whyte. (1980). *La receta de William H. Whyte para buenos espacios públicos. El micelio urbano*.

ANEXOS

Anexo 1. Ficha de entrevista

Entrevista 1

Nombre	Estefanía farisea
Cargo actual	Servicio al cliente
Nº	Preguntas
1	¿Con que frecuencia transita por la Av. 12 de Septiembre y con que propósito principal (compras, trabajo, estudio, recreación)? Frecuentemente los siete días transito por motivo de trabajo
2	¿Considera que las aceras de la avenida son adecuadas para la circulación peatonal? ¿Qué problemas observa con mayor frecuencia? El mayor problema es que las aceras son muy angostas, que cuando existe tráfico bien sea en la mañana u hora pico hacen dos o tres carriles ahí mismo y por eso hay que tener cuidado por los niños de la escuela y los niños
3	¿Cómo percibe las condiciones actuales de la avenida en cuanto a movilidad peatonal y accesibilidad? En accesibilidad peatonal no existe una modalidad adecuada para cruzar la calle debemos estar precavidos en eso, como sugerencia a qui debería existir un semáforo
4	¿Ha identificado conflictos entre peatones, vehículos o estacionamientos informales en el uso del espacio? ¿En qué zonas se presentan con mayor frecuencia? Si, por ejemplo, existe rótulos que dice no estacionarse y aun así se estacionan haciendo una congestión de vehículos hasta estacionados en las veredas dificultando el tránsito de las personas
5	¿Se siente seguro/a al transitar por la Av. 12 de Septiembre? ¿Qué factores contribuyen a aumentar o disminuir esa sensación de seguridad? No me siento segura, como recomendación debería dar más importancia a nosotros como personas y también permitir tener un agente de tránsito para poder transitar seguro
6	¿Qué opina sobre la relación entre la avenida y la actividad comercial de la parroquia? ¿Cree que favorece o limita el desarrollo de los negocios? Si favorece porque si es muy transitorio y hay varios locales a pesar de ser una parroquia pequeña
7	¿Cómo se moviliza usted dentro de esta zona (a pie, en bicicleta, en vehículo)? A pie bueno a veces si utilizo el vehículo
8	¿Considera que en la Av. 12 de Septiembre existe aceras con el ancho adecuado para que transite el peatón? No y si se debería ampliar porque con la medida que tiene trae problemas para el peatón
9	¿Qué sugerencias tendría para que la regeneración de la Av. 12 de Septiembre beneficie tanto a comerciantes como a moradores y visitantes? Tener más leve la carretera por ejemplo no estacionarse porque ahí no tienen como pasar y eso delimita cuando hay más peatón
10	¿Cree usted que un boulevard peatonal en esta avenida mejoraría la movilidad peatonal y el comercio local? ¿Por qué? Si mejoraría por el aspecto que fomentaría el orden y la tranquilidad el peatonal y el conductor también

Entrevista 2

Nombre	Sara Villacrés
Cargo actual	Propietario de un minimarket
Nº	Preguntas
1	¿Con que frecuencia transita por la Av. 12 de Septiembre y con que propósito principal (compras, trabajo, estudio, recreación)? Por Trabajo
2	¿Considera que las aceras de la avenida son adecuadas para la circulación peatonal? ¿Qué problemas observa con mayor frecuencia? No son adecuadas
3	¿Cómo percibe las condiciones actuales de la avenida en cuanto a movilidad peatonal y accesibilidad? Existe mucho tráfico, debería mejorar las condiciones entre el vehículo y las personas
4	¿Ha identificado conflictos entre peatones, vehículos o estacionamientos informales en el uso del espacio? ¿En qué zonas se presentan con mayor frecuencia? Si se a identificado conflictos en esta avenida
5	¿Se siente seguro/a al transitar por la Av. 12 de Septiembre? ¿Qué factores contribuyen a aumentar o disminuir esa sensación de seguridad? El tráfico sensación de inseguridad
6	¿Qué opina sobre la relación entre la avenida y la actividad comercial de la parroquia? ¿Cree que favorece o limita el desarrollo de los negocios? Si si favorece el comercio
7	¿Cómo se moviliza usted dentro de esta zona (a pie, en bicicleta, en vehículo)? A pie
8	¿Considera que en la Av. 12 de Septiembre existe aceras con el ancho adecuado para que transite el peatón? No son aceras con medidas no aptas para las personas
9	¿Qué sugerencias tendría para que la regeneración de la Av. 12 de Septiembre beneficie tanto a comerciantes como a moradores y visitantes? Solución de los estacionamientos mal ubicados
10	¿Cree usted que un boulevard peatonal en esta avenida mejoraría la movilidad peatonal y el comercio local? ¿Por qué? Si, mejoraría

Entrevista 3

Nombre	Gabriel Vaca
Cargo actual	Ingeniero Planificación
Nº	Preguntas
1	¿Con que frecuencia transita por la Av. 12 de Septiembre y con que propósito principal (compras, trabajo, estudio, recreación)? Transito por la avenida de una forma regular por el trabajo
2	¿Considera que las aceras de la avenida son adecuadas para la circulación peatonal? ¿Qué problemas observa con mayor frecuencia? Las aceras no cumplen condiciones adecuadas: presentan reducida sección, deterioro físico y obstáculos que interrumpen la circulación peatonal.
3	¿Cómo percibe las condiciones actuales de la avenida en cuanto a movilidad peatonal y accesibilidad? El flujo vehicular es predominante; existe poca prioridad al peatón y discontinuidad en los recorridos, lo que afecta la accesibilidad.
4	¿Ha identificado conflictos entre peatones, vehículos o estacionamientos informales en el uso del espacio? ¿En qué zonas se presentan con mayor frecuencia? Sí, se observan conflictos entre peatones, vehículos y estacionamientos informales, sobre todo en zonas comerciales.
5	¿Se siente seguro/a al transitar por la Av. 12 de Septiembre? ¿Qué factores contribuyen a aumentar o disminuir esa sensación de seguridad? El tráfico intenso y la falta de ordenamiento generan sensación de inseguridad y poca comodidad para el peatón.
6	¿Qué opina sobre la relación entre la avenida y la actividad comercial de la parroquia? ¿Cree que favorece o limita el desarrollo de los negocios? La vía favorece el comercio por su localización, pero la congestión vehicular y la falta de espacio peatonal limitan su funcionamiento.
7	¿Cómo se moviliza usted dentro de esta zona (a pie, en bicicleta, en vehículo)? Me movilizo principalmente a pie, lo que permite observar las deficiencias de accesibilidad y seguridad vial.
8	¿Considera que en la Av. 12 de Septiembre existe aceras con el ancho adecuado para que transite el peatón? No cumplen con el ancho técnico recomendado; se requiere ampliación y nivelación para garantizar accesibilidad universal.
9	¿Qué sugerencias tendría para que la regeneración de la Av. 12 de Septiembre beneficie tanto a comerciantes como a moradores y visitantes? Ordenar los estacionamientos, ampliar aceras y priorizar la movilidad peatonal mediante intervenciones urbanas sostenibles.
10	¿Cree usted que un boulevard peatonal en esta avenida mejoraría la movilidad peatonal y el comercio local? ¿Por qué? Un bulevar peatonal permitiría redistribuir los flujos, reducir la congestión vehicular y mejorar la calidad urbana y comercial del sector

Entrevista 4

Nombre		Marcelo Garces
Cargo actual		Presidente del GAD parroquial
Nº	Preguntas	
1	¿Con que frecuencia transita por la Av. 12 de Septiembre y con que propósito principal (compras, trabajo, estudio, recreación)? Transito constantemente por la Av. 12 de Septiembre	
2	¿Considera que las aceras de la avenida son adecuadas para la circulación peatonal? ¿Qué problemas observa con mayor frecuencia? Las aceras no cumplen con las condiciones óptimas de accesibilidad; presentan reducidos anchos, deterioro y ocupación indebida, lo que limita la movilidad de peatones y personas con discapacidad.	
3	¿Cómo percibe las condiciones actuales de la avenida en cuanto a movilidad peatonal y accesibilidad? Actualmente existe un desequilibrio entre el flujo vehicular y peatonal. La avenida soporta una alta carga de tránsito, generando conflictos en los cruces y reduciendo la seguridad para el peatón.	
4	¿Ha identificado conflictos entre peatones, vehículos o estacionamientos informales en el uso del espacio? ¿En qué zonas se presentan con mayor frecuencia? Se han identificado conflictos entre peatones, vehículos y estacionamientos informales, sobre todo en los tramos comerciales, donde el espacio público es invadido por actividades no reguladas.	
5	¿Se siente seguro/a al transitar por la Av. 12 de Septiembre? ¿Qué factores contribuyen a aumentar o disminuir esa sensación de seguridad? El incremento del tráfico y la falta de señalización y control vial disminuyen la percepción de seguridad tanto para peatones como para conductores.	
6	¿Qué opina sobre la relación entre la avenida y la actividad comercial de la parroquia? ¿Cree que favorece o limita el desarrollo de los negocios? La avenida dinamiza la economía local, pero la saturación vehicular y la falta de espacios peatonales adecuados restringen el crecimiento ordenado del comercio y la movilidad sostenible.	
7	¿Cómo se moviliza usted dentro de esta zona (a pie, en bicicleta, en vehículo)? Generalmente me movilizo a pie dentro del área central, lo que permite evidenciar de primera mano las carencias en infraestructura y ordenamiento vial.	
8	¿Considera que en la Av. 12 de Septiembre existe aceras con el ancho adecuado para que transite el peatón? El ancho actual de las aceras no cumple los parámetros técnicos mínimos establecidos; se requiere una intervención que garantice accesibilidad universal y conectividad segura.	
9	¿Qué sugerencias tendría para que la regeneración de la Av. 12 de Septiembre beneficie tanto a comerciantes como a moradores y visitantes? Es necesario implementar un plan integral que reorganice el flujo vehicular, establezca zonas de parqueo perimetral y priorice la movilidad peatonal mediante intervenciones urbanas sostenibles.	
10	¿Cree usted que un boulevard peatonal en esta avenida mejoraría la movilidad peatonal y el comercio local? ¿Por qué? Un bulevar peatonal sería una alternativa viable para reducir la congestión, fortalecer la imagen urbana y promover un espacio público seguro, inclusivo y funcional para la comunidad.	

Entrevista 5

Nombre		Israel Laguna
Cargo actual		Ingeniero software
Nº	Preguntas	
1	¿Con que frecuencia transita por la Av. 12 de Septiembre y con que propósito principal (compras, trabajo, estudio, recreación)? A menudo tránsito por la avenida a realizar compras ya que existe minimercados.	
2	¿Considera que las aceras de la avenida son adecuadas para la circulación peatonal? ¿Qué problemas observa con mayor frecuencia? Las aceras son muy pequeñas hay días que se acumula mucha gente	
3	¿Cómo percibe las condiciones actuales de la avenida en cuanto a movilidad peatonal y accesibilidad? Las condiciones para los vehículos y el peatón son muy cortas ya que se debería mejorar el espacio	
4	¿Ha identificado conflictos entre peatones, vehículos o estacionamientos informales en el uso del espacio? ¿En qué zonas se presentan con mayor frecuencia? Cuando hay tráfico de vehículos se a visto problemas por qué no se puede circular con fluidez	
5	¿Se siente seguro/a al transitar por la Av. 12 de Septiembre? ¿Qué factores contribuyen a aumentar o disminuir esa sensación de seguridad? No sé a visto inseguro el lugar. Solo el tema de tráfico vehicular	
6	¿Qué opina sobre la relación entre la avenida y la actividad comercial de la parroquia? ¿Cree que favorece o limita el desarrollo de los negocios? Es una avenida muy transitada ya que existe diversidad de tiendas donde se puede comprar. Y si ayuda al crecimiento de la parroquia	
7	¿Cómo se moviliza usted dentro de esta zona (a pie, en bicicleta, en vehículo)? En vehículo	
8	¿Considera que en la Av. 12 de Septiembre existe aceras con el ancho adecuado para que transite el peatón? No son muy angostas	
9	¿Qué sugerencias tendría para que la regeneración de la Av. 12 de Septiembre beneficie tanto a comerciantes como a moradores y visitantes? Distribuir el espacio de las aceras con la de la carretera. Para mejorar la fluidez tanto peatonal y vehicular	
10	¿Cree usted que un boulevard peatonal en esta avenida mejoraría la movilidad peatonal y el comercio local? ¿Por qué? Si ya que un bulevar hará que la distribución de unas aceras amplias y facilitará la circulación del peatón para poder realizar compras sin inconvenientes	

Entrevista 6

Nombre		Cristian flores
Cargo actual		Ingeniero
Nº	Preguntas	
1	¿Con que frecuencia transita por la Av. 12 de Septiembre y con que propósito principal (compras, trabajo, estudio, recreación)? tránsito por esta avenida con bastante frecuencia ya que trabajo por este sector por ende también realizo las compras aquí mismo	
2	¿Considera que las aceras de la avenida son adecuadas para la circulación peatonal? ¿Qué problemas observa con mayor frecuencia? Las aceras no son adecuadas para la circulación peatonal, ya que la vía presenta alta afluencia de personas por la presencia del colegio en el sector. Esta situación genera inseguridad tanto para peatones como para conductores, debido a que en varios tramos las aceras son muy estrechas y obligan a transitar con precaución por el limitado espacio disponible.	
3	¿Cómo percibe las condiciones actuales de la avenida en cuanto a movilidad peatonal y accesibilidad? Las condiciones actuales de esta avenida no son las mejores, ya que se ha visto que se ha dado más prioridad al tránsito vehicular que al peatón, porque hay algunos espacios en donde es imposible caminar por la acera por ende toca utilizar, la calle para transitar, entonces las condiciones que debería tener una avenida actual no es la correcta	
4	¿Ha identificado conflictos entre peatones, vehículos o estacionamientos informales en el uso del espacio? ¿En qué zonas se presentan con mayor frecuencia? Si, por ejemplo, existe rótulos que dice no estacionarse y aun así se estacionan haciendo una congestión de vehículos hasta estacionados en las veredas dificultando el tránsito de las personas	
5	¿Se siente seguro/a al transitar por la Av. 12 de Septiembre? ¿Qué factores contribuyen a aumentar o disminuir esa sensación de seguridad? No me siento segura, como recomendación debería dar más importancia a nosotros como personas y también permitir tener un agente de tránsito para poder transitar seguro	
6	¿Qué opina sobre la relación entre la avenida y la actividad comercial de la parroquia? ¿Cree que favorece o limita el desarrollo de los negocios? Si favorece porque si es muy transitorio y hay varios locales a pesar de ser una parroquia pequeña	
7	¿Cómo se moviliza usted dentro de esta zona (a pie, en bicicleta, en vehículo)? A pie bueno a veces si utilizo el vehículo	
8	¿Considera que en la Av. 12 de Septiembre existe aceras con el ancho adecuado para que transite el peatón? No y si se debería ampliar porque con la medida que tiene trae problemas para el peatón	
9	¿Qué sugerencias tendría para que la regeneración de la Av. 12 de Septiembre beneficie tanto a comerciantes como a moradores y visitantes? Tener más leve la carretera por ejemplo no estacionarse porque ahí no tienen como pasar y eso delimita cuando hay más peatón	
10	¿Cree usted que un boulevard peatonal en esta avenida mejoraría la movilidad peatonal y el comercio local? ¿Por qué? Si mejoraría por el aspecto que fomentaría el orden y la tranquilidad el peatonal y el conductor también	

Entrevista 7

Nombre		Sarahi Aguilar
Cargo actual		Estudiante
Nº	Preguntas	
1	¿Con que frecuencia transita por la Av. 12 de Septiembre y con que propósito principal (compras, trabajo, estudio, recreación)? Tránsito para ir al colegio	
2	¿Considera que las aceras de la avenida son adecuadas para la circulación peatonal? ¿Qué problemas observa con mayor frecuencia? No, En la parte del parque al colegio existe aceras que son muy pequeñas y existe carros estacionados en los dos lados de la calle	
3	¿Cómo percibe las condiciones actuales de la avenida en cuanto a movilidad peatonal y accesibilidad? Mala por que no existe aceras adecuadas	
4	¿Ha identificado conflictos entre peatones, vehículos o estacionamientos informales en el uso del espacio? ¿En qué zonas se presentan con mayor frecuencia? Si, más en la parte del parque hacia el colegio existe problemas con las personas y el vehículo	
5	¿Se siente seguro/a al transitar por la Av. 12 de Septiembre? ¿Qué factores contribuyen a aumentar o disminuir esa sensación de seguridad? No me siento seguro al caminar, por que debemos nosotros caminar por la calle con los vehículos	
6	¿Qué opina sobre la relación entre la avenida y la actividad comercial de la parroquia? ¿Cree que favorece o limita el desarrollo de los negocios? Si por que existe mucho comercio en esta calle	
7	¿Cómo se moviliza usted dentro de esta zona (a pie, en bicicleta, en vehículo)? A pie	
8	¿Considera que en la Av. 12 de Septiembre existe aceras con el ancho adecuado para que transite el peatón? No no existe medida adecuadas para caminar sobre la acera	
9	¿Qué sugerencias tendría para que la regeneración de la Av. 12 de Septiembre beneficie tanto a comerciantes como a moradores y visitantes? Darle más prioridad a las personas que exista aceras con medidas adecuadas y que no exista estacionamientos a los dos lados	
10	¿Cree usted que un boulevard peatonal en esta avenida mejoraría la movilidad peatonal y el comercio local? ¿Por qué? Si ayudaría mucho	

Entrevista 8

Nombre		Gaby Calapiña
Cargo actual		Licenciatura en Secretariado Ejecutivo Gerencial
Nº	Preguntas	
1	¿Con que frecuencia transita por la Av. 12 de Septiembre y con que propósito principal (compras, trabajo, estudio, recreación)? Trabajo	
2	¿Considera que las aceras de la avenida son adecuadas para la circulación peatonal? ¿Qué problemas observa con mayor frecuencia? No son adecuadas, el espacio es muy reducido	
3	¿Cómo percibe las condiciones actuales de la avenida en cuanto a movilidad peatonal y accesibilidad? dificultad para la movilidad y accesibilidad	
4	¿Ha identificado conflictos entre peatones, vehículos o estacionamientos informales en el uso del espacio? ¿En qué zonas se presentan con mayor frecuencia? sí existe aglomeración de personas y vehículos, cerca del parque, a la salida de la escuela	
5	¿Se siente seguro/a al transitar por la Av. 12 de Septiembre? ¿Qué factores contribuyen a aumentar o disminuir esa sensación de seguridad? Ya no existe seguridad, sería recomendable aumentar iluminación.	
6	¿Qué opina sobre la relación entre la avenida y la actividad comercial de la parroquia? ¿Cree que favorece o limita el desarrollo de los negocios? Si favorece al comercio, pero necesita mejorar la distribución	
7	¿Cómo se moviliza usted dentro de esta zona (a pie, en bicicleta, en vehículo)? A pie bueno a veces si utilizo el vehículo	
8	¿Considera que en la Av. 12 de Septiembre existe aceras con el ancho adecuado para que transite el peatón? No y si se debería ampliar	
9	¿Qué sugerencias tendría para que la regeneración de la Av. 12 de Septiembre beneficie tanto a comerciantes como a moradores y visitantes? Distribuir de mejor manera el comercio y mejorar las aceras.	
10	¿Cree usted que un boulevard peatonal en esta avenida mejoraría la movilidad peatonal y el comercio local? ¿Por qué? Si, sería una zona más transitable y con mayor interacción tanto de peatones como comerciantes.	

Entrevista 9

Nombre		Damaris chango
Cargo actual		Panadera
Nº	Preguntas	
1	¿Con que frecuencia transita por la Av. 12 de Septiembre y con que propósito principal (compras, trabajo, estudio, recreación)? Tránsito por el trabajo y por realizar compras	
2	¿Considera que las aceras de la avenida son adecuadas para la circulación peatonal? ¿Qué problemas observa con mayor frecuencia? En algunos tramos son adecuados y en otros adecuados para caminar	
3	¿Cómo percibe las condiciones actuales de la avenida en cuanto a movilidad peatonal y accesibilidad? Existe más importancia al vehículo que a las personas existe estacionamientos inadecuados	
4	¿Ha identificado conflictos entre peatones, vehículos o estacionamientos informales en el uso del espacio? ¿En qué zonas se presentan con mayor frecuencia? Si existe demasiado estacionamientos inadecuados más cuando son hora picos y aún más en la calle que es del parque hacia el colegio tiene problema con el tránsito peatonal y vehicular	
5	¿Se siente seguro/a al transitar por la Av. 12 de Septiembre? ¿Qué factores contribuyen a aumentar o disminuir esa sensación de seguridad? No, existe carros estacionados en las aceras y al ser una avenida transitada si no hay tanta seguridad	
6	¿Qué opina sobre la relación entre la avenida y la actividad comercial de la parroquia? ¿Cree que favorece o limita el desarrollo de los negocios? Si tiene una buena relación ya que es una avenida con un alto flujo de personas entonces si favorece al comercio	
7	¿Cómo se moviliza usted dentro de esta zona (a pie, en bicicleta, en vehículo)? A pie	
8	¿Considera que en la Av. 12 de Septiembre existe aceras con el ancho adecuado para que transite el peatón? Existe tramos donde las aceras tiene una medida acorde y en otra son aceras que son muy angostas	
9	¿Qué sugerencias tendría para que la regeneración de la Av. 12 de Septiembre beneficie tanto a comerciantes como a moradores y visitantes? Poner prioridad a las personas distribuir el orden vehicular y peatonal	
10	¿Cree usted que un boulevard peatonal en esta avenida mejoraría la movilidad peatonal y el comercio local? ¿Por qué? la idea está bien mejoraría la distribución peatonal y vehicular	

Entrevista 10

Nombre		Mario López
Cargo actual		Propietario de restaurante
Nº	Preguntas	
1	¿Con que frecuencia transita por la Av. 12 de Septiembre y con que propósito principal (compras, trabajo, estudio, recreación)? Todos los días, porque tengo mi negocio a qui y resido aquí en la parroquia	
2	¿Considera que las aceras de la avenida son adecuadas para la circulación peatonal? ¿Qué problemas observa con mayor frecuencia? No, las aceras son muy angostas y están en mal estado las personas deben bajarse a la calle para caminar también los vehículos estacionados obstaculizan el paso.	
3	¿Cómo percibe las condiciones actuales de la avenida en cuanto a movilidad peatonal y accesibilidad? Muy malas, no hay un orden entre peatones, comerciantes y vehículos	
4	¿Ha identificado conflictos entre peatones, vehículos o estacionamientos informales en el uso del espacio? ¿En qué zonas se presentan con mayor frecuencia? Sí, se ve más evidente en el parque y cerca del colegio. Los carros se estacionan donde no deben y los peatones tienen que pasar entre los vehículos.	
5	¿Se siente seguro/a al transitar por la Av. 12 de Septiembre? ¿Qué factores contribuyen a aumentar o disminuir esa sensación de seguridad? No mucho. A veces las personas tienen que caminar por la calle, lo que es peligroso.	
6	¿Qué opina sobre la relación entre la avenida y la actividad comercial de la parroquia? ¿Cree que favorece o limita el desarrollo de los negocios? Favorece al comercio, pero el desorden y la falta de espacio peatonal no ayuda mucho	
7	¿Cómo se moviliza usted dentro de esta zona (a pie, en bicicleta, en vehículo)? A pie	
8	¿Considera que en la Av. 12 de Septiembre existe aceras con el ancho adecuado para que transite el peatón? No, en la mayoría de tramos las aceras son muy reducidas	
9	¿Qué sugerencias tendría para que la regeneración de la Av. 12 de Septiembre beneficie tanto a comerciantes como a moradores y visitantes? Seria ampliar las aceras y organizar bien el tránsito vehicular	
10	¿Cree usted que un boulevard peatonal en esta avenida mejoraría la movilidad peatonal y el comercio local? ¿Por qué? Si por que daría más orden y seguridad	

Anexo 2 Ficha de observación

Ficha 1

Ficha de Observación						
Datos	Nombre de la calle:	Tramo: T1				
	Av. 12 de Septiembre					
Medidas						
Anchos	2.30m 1.50m	Ancho de aceras	9.4m	Ancho de calzada	No	Ancho de parterres
CONDICION DE MOVILIDAD	Bueno	Regular	Deficiencia	Observaciones		
Estado de aceras	x		deterioro físico y reducida anchura			
Seguridad vial en cruces	x		No existen pasos peatonales señalizados			
Accesibilidad universal			x	No existen elementos adaptados		
Continuidad peatonal	x		La circulación se interrumpe por escalones			
Entorno y Equipamiento	Si	No	Observaciones			
Arbolización		x	No se observan árboles ni elementos de sombra			
Iluminación pública	x		La iluminación es regular			
Moviliario urbano		x	Ausencia			
Señalización		x	deterioro físico y reducida anchura			
Observación de uso	Alto	Medio	Bajo	Observaciones		
Flujo peatonal		x		La circulación es constante por actividades comerciales		
Flujo vehicular		x		El tránsito vehicular es continuo		
Actividad predominantes		x		Uso mixto comercial y residencial		
Convivencia peatón-vehicular		x		Los peatones deben caminar cerca del borde de la calzada		
Registro fotografico						

Ficha 2

Ficha de Observación						
Datos	Nombre de la calle:	Tramo: T2				
	Av. 12 de Septiembre					
Medidas						
Anchos	1.70m 1.50m	Ancho de aceras	7.60m	Ancho de calzada	No	Ancho de parterres
CONDICION DE MOVILIDAD		Bueno	Regular	Deficiencia	Observaciones	
Estado de aceras	x		deterioro físico y reducida anchura			
Seguridad vial en cruces	x		No existen pasos peatonales señalizados			
Accesibilidad universal			x	No existen elementos adaptados		
Continuidad peatonal			x	La circulación se interrumpe por estacionamientos inadecuados		
Entorno y Equipamiento		Si	No	Observaciones		
Arbolización	x		No se observan árboles ni elementos de sombra			
Iluminación publica	x		La iluminación es regular			
Moviliario urbano	x		Ausencia			
Señalización	x		deterioro físico y reducida			
Observación de uso		Alto	Medio	Bajo	Observaciones	
Flujo peatonal	x		La circulación es constante por actividades comerciales			
Flujo vehicular	x		El tránsito vehicular es continuo			
Actividad predominantes	x		Uso mixto comercial y residencial			
Convivencia peatón-vehicular	x		Los peatones deben caminar cerca del borde de la calzada			
Registro fotografico						

Ficha 3

Ficha de Observación						
Datos	Nombre de la calle:	Tramo: T3				
	Av. 12 de Septiembre					
Medidas						
Anchos	2.30m 1.50m	Ancho de aceras	13.70m	Ancho de calzada	No	Ancho de parterres
CONDICION DE MOVILIDAD		Bueno	Regular	Deficiencia	Observaciones	
Estado de aceras		x		deterioro físico y reducida anchura		
Seguridad vial en cruces		x		No existen pasos peatonales señalizados		
Accesibilidad universal		x		No existen elementos adaptados		
Continuidad peatonal		x		La circulación se interrumpe por escalones		
Entorno y Equipamiento		Si	No	Observaciones		
Arbolización		x		No se observan árboles ni elementos de sombra		
Iluminación publica		x		La iluminación es regular		
Moviliario urbano			x	Ausencia		
Señalización			x	deterioro físico y reducida		
Observación de uso		Alto	Medio	Bajo	Observaciones	
Flujo peatonal		x			La circulación es constante por actividades	
Flujo vehicular		x			El tránsito vehicular es continuo	
Actividad predominantes		x			Uso mixto comercial y residencial	
Convivencia peatón-vehicular		x			Los peatones deben caminar cerca del borde de la calzada	
Registro fotografico						

Ficha 4

Ficha de Observación						
Datos	Nombre de la calle:	Tramo: T4				
	Av. 12 de Septiembre					
Medidas						
Anchos	0.80m 0.80m	Ancho de aceras	7.80m	Ancho de calzada	NO	Ancho de parterres
CONDICION DE MOVILIDAD		Bueno	Regular	Deficiencia	Observaciones	
Estado de aceras				x	deterioro físico y reducida anchura	
Seguridad vial en cruces				x	No existen pasos peatonales señalizados	
Accesibilidad universal				x	No existen elementos adaptados	
Continuidad peatonal				x	No existe aceras adecuadas para el tránsito	
Entorno y Equipamiento		Si	No	Observaciones		
Arbolización			x	No se observan árboles ni elementos de sombra		
Iluminación publica	x			La iluminación es regular		
Moviliario urbano			x	Ausencia		
Señalización			x	deterioro físico y reducida		
Observación de uso		Alto	Medio	Bajo	Observaciones	
Flujo peatonal	x				La circulación es constante por actividades comerciales y por estudiantes	
Flujo vehicular	x				El tránsito vehicular es continuo	
Actividad predominantes	x				Uso mixto comercial y residencial	
Convivencia peatón-vehicular	x				Los peatones deben caminar por la calzada	
Registro fotografico						

Ficha 5

Ficha de Observación						
Datos	Nombre de la calle:	Tramo: T5				
	Av. 12 de Septiembre					
Medidas						
Anchos	1.70m 0.80m	Ancho de aceras	8.00m	Ancho de calzada	No	Ancho de parterres
CONDICION DE MOVILIDAD		Bueno	Regular	Deficiencia	Observaciones	
Estado de aceras		x		deterioro físico y reducida anchura		
Seguridad vial en cruces		x		No existen pasos peatonales señalizados		
Accesibilidad universal		x		No existen elementos adaptados		
Continuidad peatonal		x		La circulación se interrumpe por escalones, elementos de señalización		
Entorno y Equipamiento		Si	No	Observaciones		
Arbolización		x		No se observan árboles ni elementos de sombra		
Iluminación publica		x		La iluminación es regular		
Moviliario urbano		x		Ausencia		
Señalización		x		deterioro físico y reducida		
Observación de uso		Alto	Medio	Bajo	Observaciones	
Flujo peatonal		x		La circulación es constante por actividades comerciales y estudiantes		
Flujo vehicular		x		El tránsito vehicular es continuo		
Actividad predominantes		x		Uso mixto comercial y residencial		
Convivencia peatón-vehicular		x		Los peatones deben caminar por la calzada		
Registro fotografico						

Ficha 6

Ficha de Observación						
Datos	Nombre de la calle:		Tramo: T6			
	El Tejar					
Medidas						
Anchos	2.00m 2.00m	Ancho de aceras	8.00m	Ancho de calzada	No	Ancho de parterres
CONDICION DE MOVILIDAD		Bueno	Regular	Deficiencia	Observaciones	
Estado de aceras		x		deterioro fisico y reducida anchura		
Seguridad vial en cruces		x		No existen pasos peatonales señalizados		
Accesibilidad universal		x		No existen elementos adaptados		
Continuidad peatonal		x		La circulación se interrumpe por escalones		
Entorno y Equipamiento		Si	No	Observaciones		
Arbolización		x		No se observan árboles ni elementos de sombra		
Iluminación publica		x		La iluminación es regular		
Moviliario urbano		x		Ausencia		
Señalización		x		deterioro fisico y reducida		
Observación de uso		Alto	Medio	Bajo	Observaciones	
Flujo peatonal		x		La circulación es constante por actividades		
Flujo vehicular		x		El tránsito vehicular es continuo		
Actividad predominantes		x		Uso mixto comercial y residencial		
Convivencia peatón-vehicular		x		Los peatones deben caminar cerca del borde de la calzada		
Registro fotografico						

Ficha 7

Ficha de Observación						
Datos	Nombre de la calle:		Tramo: T8			
	Tiwintza					
Medidas						
Anchos	2.00m 2.80m	Ancho de aceras	8.00m	Ancho de calzada	No	Ancho de parterres
CONDICION DE MOVILIDAD						
	Bueno	Regular	Deficiencia	Observaciones		
Estado de aceras		x		deterioro físico y reducida anchura		
Seguridad vial en cruces		x		No existen pasos peatonales señalizados		
Accesibilidad universal			x	No existen elementos adaptados		
Continuidad peatonal		x		La circulación se interrumpe por escalones		
Entorno y Equipamiento						
	Si	No	Observaciones			
Arbolización		x	No se observan árboles ni elementos de sombra			
Iluminación publica	x		La iluminación es regular			
Moviliario urbano		x	Ausencia			
Señalización		x	deterioro físico y reducida			
Observación de uso						
	Alto	Medio	Bajo	Observaciones		
Flujo peatonal		x		La circulación es constante por actividades		
Flujo vehicular		x		El tránsito vehicular es continuo		
Actividad predominantes		x		Uso mixto comercial y residencial		
Convivencia peatón-vehicular		x		Los peatones deben caminar cerca del borde de la calzada		
Registro fotografico						

Ficha 8

Ficha de Observación						
Datos	Nombre de la calle:		Tramo: T9			
	Itamaraty					
Medidas						
Anchos	1.50m 2.00m	Ancho de aceras	7.30m	Ancho de calzada	NO	Ancho de parterres
CONDICION DE MOVILIDAD		Bueno	Regular	Deficiencia	Observaciones	
Estado de aceras	x		deterioro físico y reducida anchura			
Seguridad vial en cruces	x		No existen pasos peatonales señalizados			
Accesibilidad universal			x		No existen elementos adaptados	
Continuidad peatonal			x		La circulación se interrumpe por escalones	
Entorno y Equipamiento		Si	No	Observaciones		
Arbolización			x		No se observan árboles ni elementos de sombra	
Iluminación publica	x		La iluminación es regular			
Moviliario urbano			x		Ausencia	
Señalización			x		deterioro físico y reducida	
Observación de uso		Alto	Medio	Bajo	Observaciones	
Flujo peatonal			x		La circulación es constante por actividades	
Flujo vehicular			x		El tránsito vehicular es continuo	
Actividad predominantes			x		Uso mixto comercial y residencial	
Convivencia peatón-vehicular			x		Los peatones deben caminar cerca del borde de la calzada	
Registro fotografico						

Ficha 9

Ficha de Observación						
Datos	Nombre de la calle:		Tramo: T10			
	Valdivia					
Medidas						
Anchos	1.50m 1.50m	Ancho de aceras	7m	Ancho de calzada	No	Ancho de parterres
CONDICION DE MOVILIDAD		Bueno	Regular	Deficiencia	Observaciones	
Estado de aceras		x		deterioro fisico y reducida anchura		
Seguridad vial en cruces		x		No existen pasos peatonales señalizados		
Accesibilidad universal				x	No existen elementos adaptados	
Continuidad peatonal		x		La circulación se interrumpe por escalones		
Entorno y Equipamiento		Si	No	Observaciones		
Arbolización		x		No se observan árboles ni elementos de sombra		
Iluminación publica		x		La iluminación es regular		
Moviliario urbano		x		Ausencia		
Señalización		x		deterioro fisico y reducida		
Observación de uso		Alto	Medio	Bajo	Observaciones	
Flujo peatonal				x	La circulación es constante por actividades	
Flujo vehicular				x	El tránsito vehicular es continuo	
Actividad predominantes				x	Uso mixto comercial y residencial	
Convivencia peatón-vehicular				x	Los peatones deben caminar cerca del borde de la calzada	
Registro fotografico						

Ficha 10

Ficha de Observación						
Datos	Nombre de la calle:	Tramo: T11				
	Luis Urrutia					
Medidas						
Anchos	1.60m 1.60m	Ancho de aceras	7.00m	Ancho de calzada	No	Ancho de parterres
CONDICION DE MOVILIDAD		Bueno	Regular	Deficiencia	Observaciones	
Estado de aceras	x		deterioro fisico y reducida anchura			
Seguridad vial en cruces	x		No existen pasos peatonales señalizados			
Accesibilidad universal			x	No existen elementos adaptados		
Continuidad peatonal	x		La circulación se interrumpe por vegetación			
Entorno y Equipamiento	Si	No	Observaciones			
Arbolización	x		Si se obserba arbolado			
Iluminación publica	x		La iluminación es regular			
Moviliario urbano		x	Ausencia			
Señalización		x	deterioro fisico y reducida			
Observación de uso	Alto	Medio	Bajo	Observaciones		
Flujo peatonal			x	La circulación baja no existe tanto comercio		
Flujo vehicular			x	El tránsito vehicular es continuo		
Actividad predominantes			x	Uso residencial		
Convivencia peatón-vehicular		x	Los peatones deben caminar por la calzada			
Registro fotografico						

Ficha 11

Ficha de Observación						
Datos	Nombre de la calle:		Tramo: T12			
	Hector pilco					
Medidas						
Anchos	2.00m 2.00m	Ancho de aceras	8.00m	Ancho de calzada	No	Ancho de parterres
CONDICION DE MOVILIDAD		Bueno	Regular	Deficiencia	Observaciones	
Estado de aceras		x		deterioro fisico y reducida anchura		
Seguridad vial en cruces		x		No existen pasos peatonales señalizados		
Accesibilidad universal		x		No existen elementos adaptados		
Continuidad peatonal		x		La circulación se interrumpe por escalones		
Entorno y Equipamiento		Si	No	Observaciones		
Arbolización		x		No se observan árboles ni elementos de sombra		
Iluminación publica		x		La iluminación es regular		
Moviliario urbano		x		Ausencia		
Señalización		x		deterioro fisico y reducida		
Observación de uso		Alto	Medio	Bajo	Observaciones	
Flujo peatonal		x		La circulación es constante por actividades		
Flujo vehicular		x		El tránsito vehicular es continuo		
Actividad predominantes		x		Uso mixto comercial y residencial		
Convivencia peatón-vehicular		x		Los peatones deben caminar cerca del borde de la calzada		
Registro fotografico						

Ficha 12

Ficha de Observación						
Datos	Nombre de la calle:		Tramo: T13			
	Destacamento base sur					
Medidas						
Anchos	2.00m 2.00m	Ancho de aceras	8m	Ancho de calzada	NO	Ancho de parterres
CONDICION DE MOVILIDAD		Bueno	Regular	Deficiencia	Observaciones	
Estado de aceras	x		deterioro físico y reducida anchura			
Seguridad vial en cruces	x		No existen pasos peatonales señalizados			
Accesibilidad universal			x	No existen elementos adaptados		
Continuidad peatonal			x	La circulación se interrumpe por escalones		
Entorno y Equipamiento		Si	No	Observaciones		
Arbolización	x		Si se observa arbolado			
Iluminación publica	x		La iluminación es regular			
Moviliario urbano			x	Ausencia		
Señalización			x	deterioro físico y reducida		
Observación de uso		Alto	Medio	Bajo	Observaciones	
Flujo peatonal				x	La circulación es constante por actividades	
Flujo vehicular				x	El tránsito vehicular es continuo	
Actividad predominantes				x	Uso mixto comercial y residencial	
Convivencia peatón-vehicular				x	Los peatones deben caminar cerca del borde de la calzada	
Registro fotografico						

Anexo 3 Fichas de análisis de caso de estudio

Caso de estudio 1

Ficha de análisis de casos de estudio	
Caso de estudio 1 : Bulevar de Magenta, Paris, Francia	
	
Datos generales	El Bulevar de Magenta se ubica en los distritos 9 y 10 de París, Francia. Forma parte del programa “Espacios Civilizados”, lanzado en el año 2000 con el objetivo de reducir el tráfico vehicular y mejorar la calidad del espacio público. Este bulevar, de aproximadamente 1.95 kilómetros de longitud y 30 metros de ancho, atraviesa zonas de uso mixto (comercial, residencial y de oficinas). Antes de su intervención, recibía flujos vehiculares de más de 1.400 autos por hora en cada sentido, con altos niveles de contaminación y accidentes. El costo total del proyecto fue de aproximadamente 27 millones de euros.
Descripción	El proyecto de renovación del Bulevar de Magenta se diseñó para reducir la velocidad y el volumen del tráfico vehicular, mejorando simultáneamente la movilidad peatonal y ciclista. Se implementó un carril exclusivo para transporte público, se ampliaron las aceras, se rediseñaron las intersecciones con cruces seguros e isletas peatonales, y se incorporó mobiliario urbano. Las zonas de estacionamiento fueron reemplazadas por áreas de carga y descarga temporales para autobuses y camiones, y se prohibió aparcar sobre las aceras. Además, se añadió arbolado y vegetación a lo largo de toda la vía, generando un paisaje más agradable y ambientalmente sostenible.
Equipamientos	El bulevar cuenta con mobiliario urbano renovado (bancas, papeleras, iluminación), paradas de autobús accesibles, ciclovías a ambos lados, y zonas verdes con árboles de copa ancha que mejoran el confort térmico y la imagen urbana. Su entorno inmediato alberga locales comerciales, oficinas, cafés y edificios residenciales, integrando funciones mixtas en un espacio equilibrado y seguro.
Características relevantes	• Aceras ampliadas de 4 m a 8 m, destinadas al tránsito peatonal y áreas verdes. • Carril exclusivo para transporte público de 2,40 m por sentido. • Calzada reducida para vehículos privados de 5,80 m, limitando la velocidad a 50 km/h. • Cruces peatonales rediseñados, reduciendo el ancho de 20 m a 12,8 m. • Vegetación urbana continua, con especies autóctonas que mejoran el confort térmico y la calidad ambiental. • Integración de mobiliario urbano y señalética accesible. • Desvío parcial del flujo vehicular hacia calles alternas, disminuyendo la congestión central. • Uso mixto en su entorno inmediato (comercio, vivienda, oficinas)
Aplicación de estrategias	• Ampliación de aceras: se duplicó el ancho peatonal para mejorar la accesibilidad y seguridad. • Reducción de carriles vehiculares: se disminuyó el espacio para autos privados, dando prioridad al transporte público y a los modos activos. • Reconfiguración de cruces: se redujo el ancho de paso peatonal de 20 m a 12,8 m, haciendo más seguros los cruces. • Incorporación de arbolado urbano: se plantaron especies autóctonas a lo largo del bulevar. • Desvío parcial del flujo vehicular: se redistribuyó el tráfico hacia vías alternas para disminuir la congestión.

Caso de estudio 2

Ficha de análisis de casos de estudio

Caso de estudio 1: La Rambla – Barcelona, España



Datos generales	Ubicada en la ciudad de Barcelona, España, La Rambla es un paseo urbano emblemático que conecta la Plaça de Catalunya con el Monumento a Colón, a lo largo de 1,2 km de longitud y con una superficie aproximada de 77.530 m². Su origen se remonta al siglo XVIII, tras la demolición de las murallas medievales, consolidándose como uno de los espacios públicos más representativos de la ciudad.
Descripción	La Rambla constituye el eje urbano más importante del centro histórico de Barcelona, articulando los barrios Gòtic y El Raval. Es un espacio multifuncional, que ha sido tradicionalmente lugar de paseo, encuentro, comercio y manifestaciones culturales. La necesidad actual de intervención surge ante el deterioro por la sobrecarga turística, la congestión vehicular y la pérdida de identidad local. El proyecto de regeneración busca devolver la prioridad al peatón, diversificar los usos y reforzar su rol como espacio público de integración social.
Equipamientos	Entre sus principales equipamientos se encuentran el Mercado de la Boquería, reconocido como ícono gastronómico de la ciudad; el Gran Teatre del Liceu y el Teatro Poliorama, que representan hitos culturales; así como el Centro de Artes Santa Mònica y el Ateneo Barcelonès, espacios dedicados a la cultura y la educación. Además, a lo largo del paseo se concentra una variada oferta de comercio local, restaurantes, kioscos de flores y librerías tradicionales, complementados con mobiliario urbano renovado, plazas singulares y arbolado, que aportan a la habitabilidad y al carácter social del espacio.
Características relevantes	• Se priorizó la movilidad peatonal mediante la ampliación de aceras y la reducción del tráfico vehicular. • Se implementaron nuevas plazas de encuentro en puntos estratégicos como el Pla de la Boquería y el Pla del Teatre. • Se reforzó la presencia de áreas verdes, aumentando el arbolado y mejorando el confort ambiental. • Se reguló el turismo para reducir la saturación del espacio público y proteger el uso residencial y local. • Se preservaron y restauraron elementos patrimoniales y arqueológicos, fortaleciendo la identidad cultural del paseo. • Se garantizó la accesibilidad universal a través de pavimentos continuos, rampas y mobiliario adaptado
Aplicación de estrategias	• Jerarquizó la movilidad, dando prioridad al peatón sobre el vehículo particular. • Se diversificó la actividad comercial, impulsando el comercio de proximidad frente al turístico. • Se incrementó la vegetación y se mejoró el arbolado, aportando confort ambiental y sombra. • Se incorporaron criterios de accesibilidad universal en aceras, mobiliario y señalética. • Se reguló el flujo turístico para reducir la saturación del espacio público y mejorar la convivencia

Caso de estudio 3

Ficha de análisis de casos de estudio

Caso de estudio 2: La Quinta Avenida – Nueva York, EE.UU



Datos generales	Ubicada en Manhattan, Nueva York, la Quinta Avenida es uno de los corredores urbanos más emblemáticos de la ciudad, conectando el área de Bryant Park (calle 42) con Central Park (calle 59). Este tramo concentra gran parte del flujo peatonal y vehicular de la ciudad, con aproximadamente 1 km de extensión y un ancho promedio de 30 metros. Actualmente, la avenida cuenta con cinco carriles de tráfico y aceras de dimensiones reducidas en relación al volumen de peatones, que representa cerca del 70 % de los usuarios
Descripción	El proyecto de la Quinta Avenida responde a la necesidad de equilibrar el uso del espacio urbano entre peatones y vehículos. La intervención propone la ampliación de aceras, la reducción de carriles vehiculares, la incorporación de vegetación y mobiliario urbano, así como la mejora de los cruces peatonales. Este rediseño tiene como objetivo principal priorizar al peatón, garantizar accesibilidad universal, mejorar la seguridad vial, generar espacios de permanencia y reforzar la identidad urbana y económica de la avenida.
Equipamientos	A lo largo de la Quinta Avenida se ubican importantes hitos urbanos y culturales, entre ellos el Bryant Park, la Biblioteca Pública de Nueva York, la Catedral de San Patricio, el Rockefeller Center y el acceso principal al Central Park. También concentra una de las ofertas comerciales más reconocidas a nivel mundial, con tiendas de lujo, restaurantes, hoteles emblemáticos y espacios institucionales. Estos equipamientos convierten a la Quinta Avenida en un eje de referencia cultural, social, económico y turístico de la ciudad.
Características relevantes	• La movilidad peatonal adquiere protagonismo gracias a la ampliación de aceras y a la reducción del tráfico vehicular. • La propuesta integra más de 230 árboles nuevos y jardineras que aportan sombra, confort ambiental y mejoran la calidad del aire. • Los cruces peatonales se diseñan más cortos y seguros, optimizando la accesibilidad y la seguridad vial. • Nuevas zonas de descanso con mobiliario urbano, iluminación renovada y vegetación refuerzan la habitabilidad del espacio. • El carácter histórico y simbólico de la avenida se mantiene como eje de identidad urbana y cultural. • El proyecto incorpora un enfoque económico que busca dinamizar el comercio y recuperar rápidamente la inversión pública.
Aplicación de estrategias	• Ampliación de aceras y reducción de carriles vehiculares para favorecer al peatón. • Incorporación de vegetación urbana y mobiliario de permanencia. • Accesibilidad universal en todo el recorrido, con pavimentos continuos y rampas. • Regulación del tráfico y reordenamiento del transporte para reducir congestión.

Caso de estudio 4

Ficha de análisis de casos de estudio

Caso de estudio 3 : Calle Padre Aguirre – Cuenca, Ecuador



Datos generales	Ubicada en el Centro Histórico de Cuenca, la calle Padre Aguirre conecta la Presidente Córdova con la Mariscal Sucre. Antes funcionaba como vía vehicular con alto flujo de automóviles, registrando alrededor de 2.000 vehículos en horas pico diarias, frente a un flujo peatonal de aproximadamente 25.000 personas en el mismo lapso. Debido a esta desproporción, el Municipio decidió peatonalizar el tramo en el año 2019, convirtiéndolo en un espacio de uso prioritariamente peatonal. El tránsito vehicular fue desviado a calles alternas como Benigno Malo y General Torres, permitiendo liberar el corredor central para peatones.
Descripción	La intervención en Padre Aguirre respondió a la necesidad de devolver protagonismo al peatón en una zona céntrica de alta actividad comercial y patrimonial. El cierre vehicular permitió ampliar el área de circulación peatonal, mejorar la seguridad vial y facilitar la conexión entre calles históricas del centro. El proyecto se enmarca en las estrategias de movilidad sostenible de Cuenca, junto con ciclovías y la preservación de espacios patrimoniales.
Equipamientos	A lo largo de la calle Padre Aguirre se ubican locales comerciales, restaurantes, cafeterías, librerías y pequeños servicios. Además, su localización en el centro histórico le da cercanía con equipamientos mayores como la Catedral de la Inmaculada Concepción, la Plaza de las Flores y mercados tradicionales. El mobiliario urbano, la nueva iluminación y las áreas de estancia complementan su función de espacio público peatonal.
Características relevantes	• Transformación de vía vehicular en corredor peatonal. • Desvío del tráfico hacia calles alternas para liberar espacio. • Alta densidad peatonal (25.000 personas/día en horas pico). • Zona comercial activa con predominio de pequeños negocios.
Aplicación de estrategias	• Peatonalización del tramo con prioridad al peatón. • Desvío de autos a vías paralelas (Benigno Malo, General Torres). • Ensanchamiento del área peatonal y restricción vehicular. • Instalación de mobiliario urbano, señalización e iluminación.

Caso de estudio 5

Ficha de análisis de casos de estudio

Caso de estudio 4: Times Square – Nueva York, Estados Unidos



Datos generales

Ubicado en Manhattan, Nueva York, Times Square es uno de los espacios urbanos más reconocidos a nivel mundial. Se sitúa en la intersección de Broadway con la Séptima Avenida y abarca unas cinco manzanas. Antes del año 2009, el área estaba dominada por un intenso flujo vehicular, siendo un nodo clave de conexión en la ciudad. Con la intervención impulsada por el Departamento de Transporte de Nueva York, el tráfico fue desviado a calles alternas, y el espacio central de Broadway se convirtió en un área peatonal. Actualmente es uno de los lugares más visitados del mundo, con cerca de 350.000 personas que lo recorren diariamente.

Descripción

El proyecto de Times Square surgió de la necesidad de reducir la congestión vehicular y mejorar la seguridad peatonal en un espacio con alto flujo de usuarios. La intervención consistió en cerrar al tráfico varios tramos de Broadway, redirigiendo a los automóviles hacia vías paralelas, lo que permitió ampliar aceras y crear plazas peatonales con mobiliario urbano. La transformación priorizó la movilidad peatonal, generó espacios de encuentro, mejoró la habitabilidad urbana y reforzó la identidad cultural y turística del sector.

Equipamientos

En Times Square se concentran teatros de Broadway, restaurantes, hoteles emblemáticos, oficinas, pantallas publicitarias de gran formato y espacios para eventos. También cuenta con mobiliario urbano renovado, plazas duras, ciclovías y áreas de permanencia para peatones. Estos equipamientos consolidan a Times Square como un nodo cultural, comercial, turístico y económico de gran relevancia en Nueva York.

Características relevantes

- Reducción de carriles vehiculares y desvío del tráfico hacia calles alternas.
- Creación de amplias áreas peatonales en el corazón de la ciudad.
- Incorporación de mobiliario urbano, señalización y áreas de descanso.
- Espacio multifuncional: cultural, comercial, turístico y recreativo

Aplicación de estrategias

- Peatonalización parcial de Broadway en los tramos más concurridos.
- Desvío del flujo vehicular por vías alternas para liberar espacio central.
- Ensanchamiento de aceras y creación de plazas peatonales.
- Instalación de mobiliario urbano, ciclovías e iluminación.
- Regulación de tránsito para priorizar peatones y transporte público.

Anexo 4 Fichas de revisión documental

Ficha de revisión 1

FICHA DE REVISIÓN DOCUMENTAL		
Número	Documento 1	Documento 2
Nombre del documento	INDICADORES para determinar CIUDADES SOSTENIBLES	Manual de Diseño Urbano
Autor	Susana Espinoza Rojas Arq. Carlos Salcedo Landy, MSc.	Compilado por Daniel G. Chain – Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Año	2023	2015
Referencia Bibliográfica	Espinoza Rojas, Carlos Salcedo. (2023). Indicadores para determinar ciudades sostenibles. Caso de aplicación: 1 cuadrante del centro de la ciudad de Ambato. Universidad Técnica de Ambato, Facultad de Diseño y Arquitectura, Ambato, Ecuador	Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (2015). Manual de Diseño Urbano (1.ª ed.). Ministerio de Desarrollo Urbano.
Resumen	Publicación que aplica la metodología de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona para evaluar la sostenibilidad del primer cuadrante del centro de Ambato. Presenta el contexto de las ciudades intermedias, el levantamiento de información en campo, el diagnóstico del sector y la propuesta de estrategias de acción para cada indicador (uso del suelo, espacio público y habitabilidad, movilidad y servicios, complejidad urbana, espacios verdes y cohesión social), con el fin de mejorar la calidad de vida y orientar el desarrollo urbano sostenible.	El Manual de Diseño Urbano es una guía integral que reúne criterios, lineamientos y ejemplos prácticos para la intervención en el espacio público de Buenos Aires. Su objetivo principal es consolidar una visión de ciudad sostenible, accesible y resiliente, priorizando al peatón y al transporte público sobre el automóvil. Incluye fichas técnicas sobre morfología urbana, paisajismo, materiales, mobiliario, alumbrado y accesibilidad. Está concebido como un documento abierto, flexible y actualizable, que busca ordenar y unificar los criterios de diseño en la ciudad.
Metodología	Adopta la metodología de la Agencia Urbana de Ecología de Barcelona. Se estructura en cuatro pasos: 1) levantamiento de información mediante mapeos, fichas de observación, mediciones y conteos en el sector de estudio. 2) aplicación de los indicadores de sostenibilidad de la Agencia a partir de la información recolectada. 3) análisis de los resultados frente a metas previamente definida. 4) formulación de estrategias de acción para cada problemática detectada, justificadas en resultados cuantitativos.	El manual se elaboró a partir de la experiencia acumulada en programas de regeneración urbana, en colaboración con instituciones como la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. Utiliza un formato modular con fichas intercambiables que contienen recomendaciones gráficas, tipologías de calles, avenidas y espacios peatonales, apoyadas en criterios técnicos y normativos. La metodología es técnico-descriptiva y propositiva, orientada a la acción directa sobre el espacio urbano.
Palabra clave	Indicadores urbanos; ciudades sostenibles; ciudades intermedias; uso del suelo; espacio público y habitabilidad; movilidad y servicios; complejidad urbana; espacios verdes y biodiversidad; cohesión social.	Diseño urbano, espacio público, sostenibilidad, accesibilidad universal, regeneración urbana, mobiliario urbano.
Problema	Falta de evaluación sistemática de la sostenibilidad urbana en ciudades intermedias como Ambato y, en particular, en el primer cuadrante de su centro. Se identifica la necesidad de medir el impacto de las dinámicas urbanas sobre el medio ambiente, la economía y la calidad de vida, mediante indicadores que permitan diagnosticar el sector central y definir estrategias para un desarrollo urbano equilibrado y	La ausencia de criterios unificados en las intervenciones del espacio público había generado soluciones dispersas y desarticuladas. Este manual surge para establecer lineamientos claros que permitan mejorar la calidad de vida urbana, ordenar la morfología de calles y avenidas, garantizar accesibilidad universal y promover un modelo de ciudad compacta, equitativa y ambientalmente sostenible.

Ficha de revisión 2

FICHA DE REVISIÓN DOCUMENTAL		
Número	Documento 3	Documento 4
Nombre del documento	Guía Global de Diseño de Calle	Landscape as Urbanism: A General Theory
Autor	National Association of City Transportation Officials (NACTO)	Autor Charles Waldheim
Año	2016	Año 2016
Referencia Bibliográfica	NACTO. (2016). Global Street Design Guide. Island Press. National Association of City Transportation Officials.	Referencia Bibliográfica Waldheim, C. (2016). Landscape as Urbanism: A General Theory. Princeton University Press.
Resumen	La Guía Global de Diseño de Calles establece principios y estrategias para el rediseño de vías urbanas orientadas a la movilidad sostenible, la seguridad vial y la inclusión social. Su enfoque prioriza al peatón, al ciclista y al transporte público frente al automóvil privado, proponiendo calles completas que favorezcan la accesibilidad, la equidad y el desarrollo de espacios urbanos habitables. Incluye ejemplos internacionales de aplicación, esquemas tipológicos y criterios de diseño replicables en diferentes contextos.	El autor plantea el concepto de urbanismo del paisaje, una corriente que redefine la planificación urbana al considerar el paisaje como la infraestructura estructurante de la ciudad. Propone reemplazar el modelo tradicional de urbanismo centrado en la arquitectura y el trazado vial, por una visión ecológica y territorial que articule los sistemas naturales —agua, vegetación, topografía y suelo— dentro del diseño urbano. De esta manera, el paisaje se convierte en un elemento funcional, ambiental y estético que guía el crecimiento y regeneración de los espacios urbanos.
Metodología	El documento recopila experiencias internacionales de planificación urbana, análisis comparativo de modelos de diseño y estudios de caso aplicados. Se estructura en directrices prácticas con criterios técnicos y gráficos normativos, lo que lo convierte en una herramienta metodológica de carácter técnico-descriptivo y orientada a la acción.	Se desarrolla bajo un enfoque teórico-crítico, basado en la revisión de experiencias urbanas contemporáneas y la reinterpretación de teorías del paisaje aplicadas al urbanismo. Analiza casos y corrientes que integran criterios ecológicos y de sostenibilidad en la planificación del espacio público.
Palabra clave	Diseño de calles, movilidad sostenible, espacio público, accesibilidad, seguridad vial, planificación urbana.	Urbanismo del paisaje, infraestructura verde, ecología urbana, sostenibilidad, regeneración urbana.
Problema	El crecimiento acelerado de las ciudades y la priorización histórica del vehículo particular han generado calles inseguras, congestionadas y poco habitables. El documento busca dar soluciones que transformen las vías en espacios seguros, accesibles y resilientes, reduciendo el dominio del automóvil y promoviendo la movilidad sostenible.	La planificación urbana tradicional ha fragmentado la relación entre ciudad y naturaleza, priorizando el desarrollo físico sobre el equilibrio ambiental. Esto ha generado espacios públicos desconectados del contexto ecológico y con baja resiliencia ante el cambio climático. Waldheim propone reintroducir el paisaje como un sistema integrador que articule movilidad, ecología y habitabilidad urbana.