



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE DISEÑO Y ARQUITECTURA
CARRERA DE ARQUITECTURA

Proyecto investigativo previo a la obtención del título de Arquitecto

Tema: Desarrollo de estrategias de rehabilitación urbana sostenible en el Centro Histórico de Ambato, al entorno del Complejo Recreacional La Yahuirá.

Autora: Erika Solange Poaquiza Cuzco

Tutora: PHD. Arq. Diana Paola Maigua López

Febrero, 2024

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de investigación sobre el tema:

“Desarrollo de estrategias de rehabilitación urbana sostenible en el Centro Histórico de Ambato, al entorno del Complejo Recreacional La Yahaira.” de la alumna Erika Solange Poaquiza Cuzco, estudiante de la carrera de Arquitectura, considero que dicho Proyecto de Integración Curricular bajo la Modalidad Investigativa ha sido revisado en su totalidad y analizado por el software de similitud de contenidos, el mismo que responde a las normas establecidas en el Reglamento de Graduación de Pregrado de la Universidad Técnica de Ambato.

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

Ambato, febrero de 2024

TUTOR

Nombre Nombre Apellido Apellido

C.C.:

AUTORÍA DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

Yo, Erika Solange Poaquiza Cuzco con cédula de ciudadanía No 1850342674, declaro que los criterios emitidos en el trabajo de integración curricular, Modalidad Proyecto Investigación bajo el tema: **“Desarrollo de estrategias de rehabilitación urbana sostenible en el Centro Histórico de Ambato, al entorno del Complejo Recreacional La Yahaira”**, así como también los contenidos presentados, ideas, análisis, síntesis de datos y conclusiones, son de exclusiva responsabilidad de mi persona, como autora de este trabajo de integración curricular.

Ambato, febrero de 2024

AUTORA



.....
Erika Solange Poaquiza Cuzco
C.C: 1850342674

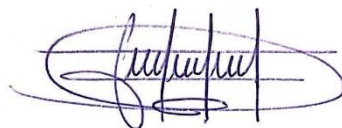
DERECHOS DE AUTOR

Yo, Erika Solange Poaquiza Cuzco con C.C: 1850342674 en calidad de autora y titular de los derechos morales y patrimoniales del trabajo de titulación **“DESARROLLO DE ESTRATEGIAS DE REHABILITACIÓN URBANA SOSTENIBLE EN EL CENTRO HISTÓRICO DE AMBATO, AL ENTORNO DEL COMPLEJO RECREACIONAL LA YAHUIRA”**, autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de este trabajo de integración curricular 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 proyecto de Integración Curricular 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, sirviendo como instrumento legal este documento como fe de mi completo consentimiento.

Ambato, febrero de 2024

AUTORA



.....
Erika Solange Poaquiza Cuzco

C.C: 1850342674

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Los miembros del Tribunal Examinador aprueban el Trabajo de Integración Curricular, Modalidad Proyecto Investigación sobre el TEMA **“DESARROLLO DE ESTRATEGIAS DE REHABILITACIÓN URBANA SOSTENIBLE EN EL CENTRO HISTÓRICO DE AMBATO, AL ENTORNO DEL COMPLEJO RECREACIONAL LA YAHUIRA”** de Erika Solange Poaquiza Cuzco, estudiante de la carrera de Arquitectura, de la Facultad de Diseño y Arquitectura de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el título terminal de Tercer Nivel de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato, febrero de 2024

Para constancia firman:

Título. Nombres y Apellidos

PRESIDENTE

C.C.

Título. Nombres Apellidos

MIEMBRO CALIFICADOR

C.C.

Título. Nombres Apellidos

MIEMBRO CALIFICADOR

C. C.

DEDICATORIA

A mis padres, Víctor y Graciela, por siempre creer en mí y animarme a cada día superarme más y más para lograr mis objetivos.

A mi hermano Gabriel, que con su ejemplo, constancia y perseverancia me impulsa cada día a ser mejor y creer más en mí.

A mi pequeño Nicolás que fue el ángel que llegó a mi vida para enseñarme el amor incondicional e infinito, su sonrisa me da vida.

A Dios por darme sabiduría para afrontar cada dificultad y adversidad.

A mi abuelito Neptalí por sus consejos y a mi angelito de la guarda Angelita que cada noche de desvelo la sentía con su olor.

Erika Solange Poaquiza Cuzco

AGRADECIMIENTO

Un enorme agradecimiento a mis padres por confiar en mí y darme todo lo necesario para superarme día a día.

Gratitud eterna a mis docentes por impartir sus enseñanzas y experiencias de esta maravillosa carrera.

Erika Solange Poaquiza Cuzco

ÍNDICE DE GENERAL

PORTADA	i
APROBACIÓN DEL TUTOR	ii
DECLARACIÓN DE AUTORÍA	iii
CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR	iv
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO	v
DEDICATORIA	vi
AGRADECIMIENTO	vii
ÍNDICE GENERAL	viii
ÍNDICE DE TABLAS	ix
ÍNDICE DE GRÁFICOS	x
RESUMEN EJECUTIVO	xi
ABSTRACT	xii
INTRODUCCIÓN	1
<input type="checkbox"/> Importancia y actualidad	3
<input type="checkbox"/> Antecedentes	4
<input type="checkbox"/> Alcance y Enfoque	6
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	7
JUSTIFICACIÓN	11
OBJETIVOS	12
Objetivo general	12
Objetivos específicos	12
Variables del tema	12
CAPITULO I MARCO REFERENCIAL	13
1.1 Estado de la cuestión o estado del arte	13
1.1.1 Análisis de estrategias de gestión urbana del patrimonio en el Centro Histórico de la ciudad de Bahía Blanca	13

1.1.2 Guía del plan de gestión patrimonial del conjunto Franciscano de Chile y áreas aledañas	14
1.1.3 Nuevo plan de urbanismo en la ciudad de Helsinki	16
1.2 Referentes autores urbanos	17
1.2.1 Libro ciudades para la gente	17
1.2.2 Plan de indicadores de sostenibilidad urbana de Vitoria – Gasteiz.....	18
1.3 Resultado Análisis de casos.....	19
1.2 Marco (conceptual, histórico, legal)	20
1.2.1 Marco Conceptual.....	20
1.2.1.1 Movilidad Urbana Sostenible	20
1.2.1.2 Rehabilitación urbana	21
1.2.1.3 Regeneración urbana	22
1.2.1.4 Área patrimonial en declive.....	24
1.2.1.5 Infraestructura Peatonal: el rol de las aceras	25
1.2.1.6 Accesibilidad universal.....	25
1.2.1.7 Principios de Diseño de Infraestructura Peatonal.....	27
1.3 Marco histórico.....	28
1.4 Marco Legal.....	30
1.4.1 Objetivos de Desarrollo Sostenible	30
1.4.2 Nueva Agenda Urbana (NAU) Hábitat III	30
1.4.3 Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura.....	30
1.4.4 Norma Ecuatoriana de la Construcción	31
1.4.5 Plan de Uso y Gestión del Suelo 2033	31
CAPITULO II DISEÑO METODOLÓGICO	13
2. 1 Aproximación al Método.....	33
2.1.1 Delimitación territorial	33
2.1.2 Enfoque del proyecto.....	34
2.1.2 Método de recolección de datos	35
2.1.3 Técnicas para procesar la información	36
2.2 Población y muestra.....	37

2.2.1 Población	37
2.2.2 Muestra	38
2.2.3 Estructura de la encuesta	39
2.2.4 Estructura de las entrevistas	40
2.2.5 Estructura de fichas de observación por frente de cada manzana	41
2.2.6 Estructura de ficha de observación total por manzana	42
2.2.7 Análisis e interpretación de datos	43
2.2.6.1 Tabulación de los datos – encuestas	43
2.2.6.2 Análisis de las encuestas.....	46
2.2.6.3 Análisis de las fichas de observación	47
CAPÍTULO III INVESTIGACIÓN DE CONTEXTO	54
3.1 Ubicación.....	54
3.2 Análisis externo de la zona de estudio.....	54
3.2.1 Amanzanamiento y estructura vial	55
3.2.2 Uso de suelo según Ordenanza del POT 2020	57
3.2.3 Nivel de ocupación	58
3.2.4 Densidad de viviendas	59
3.3 Análisis interno.....	61
3.3.1 Diagnóstico.....	61
3.3.2 Análisis FODA	63
3.3.2.1 Fortalezas.....	63
3.3.2.2 Oportunidades.....	65
3.3.2.3 Debilidades	67
3.3.2.4 Amenazas.....	69
3.3.3 Puntos de intervención.....	71
3.4 Diagnostico actual	72
3.4.1 Accesibilidad y movilidad peatonal	72
3.4.2 Adecuación de espacios públicos de uso peatonal	73
3.4.3 Rehabilitación y restauración de viviendas patrimoniales	74
3.4.4 Incremento de áreas verdes en el centro	75
3.4.5 Implementar una ordenanza para regular el sonido.....	76

3.4.6 Vialidad	77
CAPÍTULO IV	78
DESARROLLO DE LA PROPUESTA	78
4.1 Descripción de la propuesta.....	78
4.2 Estrategias de Rehabilitación Urbana.....	79
4.3 Descripción de las Estrategias de Rehabilitación Urbana	80
4.3.1 Accesibilidad y movilidad peatonal	80
4.3.2 Adecuación de espacios públicos de uso peatonal	81
4.3.3 Rehabilitación y restauración de viviendas patrimoniales	82
4.3.4 Incremento de áreas verdes en el centro	82
4.3.5 Implementar una ordenanza para regular el sonido.....	83
4.3.6 Vialidad	83
4.4 Desarrollo de Estrategias implementadas en la zona de estudio	83
4.4.1 Estrategia 1 – Accesibilidad y Movilidad Peatonal.....	83
4.4.2 Estrategia 2 – Adecuación de espacios públicos de uso peatonal	85
4.4.3 Estrategia 3 – Rehabilitación y restauración de viviendas patrimoniales	87
4.4.4 Estrategia 4 - Incremento de áreas verdes	89
4.4.5 Implementar una Ordenanza para regular el sonido.....	91
4.4.6 Estrategia 6 – Reordenamiento de vialidad y transporte público	94
4.5 Resultados por objetivos específicos.....	96
CAPÍTULO V	97
5.1 Conclusiones.....	98
5.2 Respuestas de la pregunta de investigación.....	99
REFERENCIAS	100
ANEXOS	103
.....	104

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Resumen análisis de casos. Elaboración propia (2023).....	19
Tabla 2. Principios de Diseño de Infraestructura. Elaboración propia (2023)	27
Tabla 3. Método de recolección de datos. Elaboración propia (2023)	35
Tabla 4. Resumen análisis fortalezas. Elaboración propia (2023).....	65
Tabla 5. Resumen análisis oportunidades. Elaboración propia (2023)	66
Tabla 6. Resumen análisis debilidades. Elaboración propia (2023).....	68
Tabla 7. Resumen análisis amenazas. Elaboración propia (2023).....	70
Tabla 8. Estrategias de rehabilitación urbana. Elaboración propia (2023).....	79
Tabla 9. Resultados por objetivos. Elaboración propia (2023)	96

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Línea de tiempo Complejo Recreacional La Yahaira. Elaboración propia (2023)	3
Figura 2. Área de estudio y delimitación de 500 metros desde la piscina de la Yahaira. Elaboración propia (2023).....	5
Figura 3. Complejo Recreacional La Yahaira. Elaboración propia (2023).....	7
Figura 4. Problemáticas del sector. Elaboración propia (2023)	9
Figura 5. Árbol de problemas. Elaboración propia (2023).....	10
Figura 6. Ubicación Centro Histórico de la ciudad de Bahía Blanca.....	13
Figura 7. Conjunto Franciscano de Chillán y sus alrededores. CENPUC (2021).....	15
Figura 8. Visión 2050 ciudad Helsinki. Máster plan Helsinki (2002).....	16
Figura 9. Jerarquía de la movilidad urbana.	21
Figura 10. Principios básicos del diseño universal.....	27
Figura 11. Delimitación zonas de protección de patrimonio.....	29
Figura 12. Delimitación zona de estudio.....	29
Figura 13. Delimitación zona de estudio con sus respectivas manzanas.	34
Figura 14. Población de parroquias urbanas.....	38
Figura 15. Estructura de la encuesta. Elaboración propia (2023).....	39
Figura 16. Estructura de la entrevista. Elaboración propia (2023).....	40
Figura 17. Estructura de la ficha de observación por frente de cada manzana. Elaboración propia (2023)	41
Figura 18. Estructura ficha de observación total por manzana. Elaboración propia (2023)	42
Figura 19. Resultados obtenidos mediante las encuestas físicas y digitales.	46
Figura 20. Resultado de iluminarias. Elaboración propia (2023).....	48
Figura 21. Resultado de contenedores de basura. Elaboración propia (2023)	49
Figura 22. Resultado de bancas. Elaboración propia (2023).....	49
Figura 23. Resultado de semáforos. Elaboración propia (2023)	50
Figura 24. Resultado de árboles en la avenida. Elaboración propia (2023).....	51
Figura 25. Resultado de árboles en plazas. Elaboración propia (2023)	51
Figura 26. Resultado de árboles en parques. Elaboración propia (2023).....	52
Figura 27. Resultado de movilidad peatonal. Elaboración propia (2023).....	53

Figura 28. Ubicación del proyecto. Elaboración propia (2023)	54
Figura 29. Manzanas. Elaboración propia (2023)	55
Figura 30. Vialidad. Elaboración propia (2023).....	56
Figura 31. Uso de suelo. Elaboración propia (2023).....	57
Figura 32. Nivel de ocupación. Elaboración propia (2023)	58
Figura 33. Edificaciones. Elaboración propia (2023).....	59
Figura 34. Llenos y vacíos. Elaboración propia (2023)	60
Figura 35. Diagnóstico del área de estudio. Elaboración propia (2023)	62
Figura 36. Cuadro Resumen FODA. Elaboración propia (2023).....	63
Figura 37. Fortalezas del área de estudio. Elaboración propia (2023)	64
Figura 38. Oportunidades del área de estudio. Elaboración propia (2023)	66
Figura 39. Debilidades del área de estudio. Elaboración propia (2023)	68
Figura 40. Amenazas del área de estudio. Elaboración propia (2023).....	70
Figura 41. Mapa de intervención. Elaboración propia (2023).....	71
Figura 42: Problemática de accesibilidad universal y movilidad peatonal. Elaboración propia (2023)	73
Figura 43. Problemática de adecuación de espacios públicos de uso peatonal. Elaboración propia (2023)	74
Figura 44. Problemática de rehabilitación y restauración de viviendas patrimoniales .	75
Figura 45. Problemática falta de áreas verdes. Elaboración propia (2023).....	76
Figura 46: Problemática de vialidad. Elaboración propia (2023)	77
Figura 47. Accesibilidad universal corte urbano. Elaboración propia (2023).....	80
Figura 48. Accesibilidad universal en planta. Elaboración propia (2023)	81
Figura 49. Adecuación de espacios públicos de uso peatonal.....	81
Figura 50. Incremento de áreas verdes en el centro.	82
Figura 51. Vialidad. Elaboración propia (2023).....	83
Figura 52. Estrategia 1. Elaboración propia (2023)	84
Figura 53: Posible punto de intervención. Accesibilidad y movilidad peatonal. Elaboración propia (2023)	85
Figura 54. Estrategia 2. Elaboración propia (2023)	86
Figura 55: Posible punto de intervención. Adecuación de espacios públicos de uso peatonal.....	87
Figura 56. Estrategia 3. Elaboración propia (2023)	88

Figura 57: Posible punto de intervención. Rehabilitación y restauración de viviendas patrimoniales. Elaboración propia (2023)	89
Figura 58. Estrategia 4. Elaboración propia (2023)	90
Figura 59. Posible punto de intervención. Incremento de áreas verdes. Elaboración propia (2023).....	91
Figura 60. Estrategia 5. Elaboración propia (2023)	92
Figura 61: Posible punto de intervención. Puntos centrales de ruido. Elaboración propia (2023).....	93
Figura 62. Estrategia 6. Elaboración propia (2023)	94
Figura 63: Posible punto de intervención. Reordenamiento de vialidad y transporte público.	96

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1. Resultados finales de todas las manzanas. Elaboración propia (2023)	103
Anexo 2. Propuesta general. Elaboración propia (2023).....	104
Anexo 3. Tabla total manzana 076. Elaboración propia (2023).....	105
Anexo 4. Tabla total manzana 063. Elaboración propia (2023).....	105
Anexo 5. Tabla total manzana 081. Elaboración propia (2023).....	105
Anexo 6. Tabla total manzana 062. Elaboración propia (2023).....	106
Anexo 7. Tabla total manzana 056. Elaboración propia (2023).....	106
Anexo 8. Tabla total manzana 012. Elaboración propia (2023).....	106
Anexo 9. Tabla total manzana 005. Elaboración propia (2023).....	107
Anexo 10. Tabla total manzana 002. Elaboración propia (2023).....	107
Anexo 11. Tabla total manzana 0005. Elaboración propia (2023).....	107
Anexo 12. Tabla total manzana 006. Elaboración propia (2023).....	108
Anexo 13. Tabla total manzana 007. Elaboración propia (2023).....	108
Anexo 14. Tabla total manzana 026. Elaboración propia (2023).....	108
Anexo 15. Tabla total manzana 027. Elaboración propia (2023).....	109
Anexo 16. Tabla total manzana 028. Elaboración propia (2023).....	109
Anexo 17. Tabla total manzana 030. Elaboración propia (2023).....	109
Anexo 18. Tabla total manzana 019. Elaboración propia (2023).....	110
Anexo 19. Tabla total manzana 008. Elaboración propia (2023).....	110
Anexo 20. Tabla total manzana 021. Elaboración propia (2023).....	110
Anexo 21. Tabla total manzana 020. Elaboración propia (2023).....	111
Anexo 22. Tabla total manzana 025. Elaboración propia (2023).....	111
Anexo 23. Tabla total manzana 024. Elaboración propia (2023).....	111
Anexo 24. Tabla total manzana 037. Elaboración propia (2023).....	112
Anexo 25. Tabla total manzana 0019. Elaboración propia (2023).....	112
Anexo 26. Tabla total manzana 035. Elaboración propia (2023).....	112
Anexo 27. Tabla total manzana 0027. Elaboración propia (2023).....	113
Anexo 28. Tabla total manzana 0028. Elaboración propia (2023).....	113
Anexo 29. Tabla total manzana 033. Elaboración propia (2023).....	113
Anexo 30. Tabla total manzana 029. Elaboración propia (2023).....	114
Anexo 31. Tabla total manzana 0030. Elaboración propia (2023).....	114

Anexo 32. Tabla total manzana 046. Elaboración propia (2023).....	114
Anexo 33. Tabla total manzana 045. Elaboración propia (2023).....	115
Anexo 34. Tabla total manzana 047. Elaboración propia (2023).....	115
Anexo 35. Tabla total manzana 048. Elaboración propia (2023).....	115
Anexo 36. Tabla total manzana 048. Elaboración propia (2023).....	116
Anexo 37. Tabla total manzana 050. Elaboración propia (2023).....	116
Anexo 38. Tabla total manzana 051. Elaboración propia (2023).....	116
Anexo 39. Tabla total manzana 044. Elaboración propia (2023).....	117
Anexo 40. Tabla total manzana 042. Elaboración propia (2023).....	117
Anexo 41. Tabla total manzana 041. Elaboración propia (2023).....	117
Anexo 42. Tabla total manzana 040. Elaboración propia (2023).....	118
Anexo 43. Tabla total manzana 039. Elaboración propia (2023).....	118
Anexo 44. Tabla total manzana 031. Elaboración propia (2023).....	118
Anexo 45. Tabla total manzana 033. Elaboración propia (2023).....	119
Anexo 46. Tabla total manzana 034. Elaboración propia (2023).....	119
Anexo 47. Tabla total manzana 0035. Elaboración propia (2023).....	119
Anexo 48. Tabla total manzana 036. Elaboración propia (2023).....	120
Anexo 49. Tabla total manzana 016. Elaboración propia (2023).....	120
Anexo 50. Tabla total manzana 010. Elaboración propia (2023).....	120
Anexo 51. Tabla total manzana 0012. Elaboración propia (2023).....	121
Anexo 52. Tabla total manzana 055. Elaboración propia (2023).....	121
Anexo 53. Tabla total manzana 068. Elaboración propia (2023).....	121
Anexo 54. Tabla total manzana 067. Elaboración propia (2023).....	122
Anexo 55. Tabla total manzana 071. Elaboración propia (2023).....	122
Anexo 56. Tabla total manzana 064. Elaboración propia (2023).....	122
Anexo 57. Tabla total manzana 074. Elaboración propia (2023).....	123
Anexo 58. Tabla total manzana 082. Elaboración propia (2023).....	123
Anexo 59. Tabla total manzana 061. Elaboración propia (2023).....	123
Anexo 60. Tabla total manzana 060. Elaboración propia (2023).....	124
Anexo 61. Tabla total manzana 059. Elaboración propia (2023).....	124
Anexo 62. Tabla total manzana 057. Elaboración propia (2023).....	124
Anexo 63. Tabla total manzana 066. Elaboración propia (2023).....	125
Anexo 64. Tabla total manzana 083. Elaboración propia (2023).....	125

Anexo 65. Tabla total manzana 084. Elaboración propia (2023).....	125
Anexo 66. Tabla total manzana 080. Elaboración propia (2023).....	126
Anexo 67. Tabla total manzana 085. Elaboración propia (2023).....	126
Anexo 68. Tabla total manzana 086. Elaboración propia (2023).....	126
Anexo 69. Tabla total manzana 087. Elaboración propia (2023).....	127
Anexo 70. Tabla total manzana 096. Elaboración propia (2023).....	127
Anexo 71. Tabla total manzana 089. Elaboración propia (2023).....	127
Anexo 72. Tabla total manzana 090. Elaboración propia (2023).....	128
Anexo 73. Tabla total manzana 092. Elaboración propia (2023).....	128
Anexo 74. Tabla total manzana 077. Elaboración propia (2023).....	128

RESUMEN

El presente proyecto investigativo tiene como objetivo estructurar varias estrategias de rehabilitación urbana sostenible para lograr una correcta planificación territorial en el entorno del Complejo Recreacional La Yahaira y así potenciar la calidad de vida de los residentes y el entorno en el que se desenvuelven. El análisis se sustenta en varias problemáticas identificadas del sector mediante un árbol de problemas, una de estas es la pérdida de identidad urbana esta es un aspecto importante ya que se pretende recuperar con dichas estrategias. El enfoque de la investigación se basa en dos técnicas importantes: cualitativo y cuantitativo por medio de entrevistas y encuestas a los moradores, visitantes y transeúntes del sector, se realizaron preguntas referentes a la falta de mobiliario urbano, a la actividad principal del sector, entre otros, que nos ayudaron a sostener la propuesta de varias estrategias planteadas. Los resultados nos arrojaron la falta de iluminación, árboles, medio de transporte sostenible y bancas en las avenidas que ofrezcan una pausa a los peatones de sus actividades cotidianas, además que el sector cuente con accesibilidad universal. También es importante realizar un diagnóstico basado en la morfología urbana del área de estudio. Finalmente, con todo este análisis se elaboró seis estrategias de rehabilitación urbana basándose en la movilidad sostenible, rehabilitación de fachadas patrimoniales, adecuación del espacio público, incremento de espacios verdes y vialidad estas ayudaran a recuperar el entorno de esta edificación patrimonial, mejorar la calidad de vida de sus habitantes, la inseguridad del lugar y reactivar la economía local.

PALABRAS CLAVE: CIUDAD CONSOLIDADA, MOBILIARIO URBANO, CIUDADES SOSTENIBLES, ESTRATEGIAS DE REHABILITACIÓN.

ABSTRACT

The objective of this research project is to structure several sustainable urban rehabilitation strategies to achieve correct territorial planning in the surroundings of the La Yahuira Recreational Complex and thus enhance the quality of life of the residents and the environment in which they operate. The analysis is based on several problems identified in the sector through a problem tree, one of these is the loss of urban identity, this is an important aspect since it is intended to be recovered with these strategies. The research approach is based on two important techniques: qualitative and quantitative, through interviews and surveys with residents, visitors and passersby of the sector, questions were asked regarding the lack of street furniture, the main activity of the sector, among others. others, who helped us support the proposal of various strategies proposed. The results showed us the lack of lighting, trees, sustainable means of transportation and benches on the avenues that will offer pedestrians a break from their daily activities, in addition to the fact that the sector has universal accessibility. It is also important to make a diagnosis based on the urban morphology of the study area. Finally, with all this analysis, six urban rehabilitation strategies were developed based on sustainable mobility, rehabilitation of heritage facades, adaptation of public space, increase of green spaces and roads that will help recover the environment of this heritage building, improve the quality of life of its inhabitants, the insecurity of the place and reactivate the local economy.

KEYWORDS: CONSOLIDATED CITY, URBAN FURNITURE, SUSTAINABLE CITIES, REHABILITATION STRATEGIES

INTRODUCCIÓN

La ciudad de Ambato es una ciudad cuya morfología urbana es particular, la ciudad tiene alta productividad en comercio. Ambato se encuentra en la región interandina de Ecuador, en la Sierra Central. Está rodeada por montañas y está situada a una altitud de aproximadamente 2,577 msnm. (GAD Municipal de Ambato, 2023).

Ambato, ubicada en el corazón de la región andina de Ecuador, es una ciudad con una historia variada y rica que se entrelaza con la historia misma del país. Su nombre completo, "San Juan de Ambato", evoca una historia colonial que se data a la época de la conquista española.

Durante los primeros años de la colonización española, Ambato fue una región habitada por los indígenas Puruháes. La ciudad se fundó oficialmente en 1698, aunque los asentamientos humanos en la zona se remontan a períodos anteriores. Ambato, como muchas otras ciudades ecuatorianas, se estableció alrededor de una plaza central y una iglesia, elementos arquitectónicos y urbanos que aún definen gran parte de su estructura urbana.

Ambato se convirtió en un centro comercial y agrícola importante durante la época colonial y, más tarde, durante la República. Su ubicación estratégica en la Sierra Central le permitía ser un punto de encuentro para el comercio entre las ciudades costeras y las regiones interiores de los Andes (López & Fariño, 2022). La ciudad prosperó gracias a la agricultura, especialmente el cultivo de caña de azúcar, que impulsó la economía local y atrajo a inversionistas y emprendedores.

La historia y el patrimonio cultural de Ambato se ven afectados por la problemática de la falta de conservación de sus edificaciones y lugares patrimoniales. A pesar de su riqueza histórica, la ciudad ha enfrentado desafíos significativos en lo que respecta a la preservación de su patrimonio arquitectónico y cultural.

Uno de los problemas más evidentes es el deterioro físico de muchas edificaciones históricas. La falta de mantenimiento y restauración adecuados ha llevado al desgaste de fachadas, estructuras y elementos arquitectónicos que son parte de la historia de la ciudad. La exposición a factores ambientales como la humedad y la contaminación también ha contribuido a la degradación de estos edificios.

La falta de fondos y recursos para la conservación ha sido un desafío constante. La restauración y preservación de edificaciones históricas requieren inversión financiera y experiencia técnica especializada. La limitada disponibilidad de recursos gubernamentales y privados ha dificultado la ejecución de proyectos de restauración a gran escala.

La urbanización y el desarrollo moderno también han ejercido presión sobre el patrimonio histórico de Ambato. A medida que la ciudad crece y se expande, se enfrenta a la tentación de demoler edificios antiguos para dar paso a construcciones más nuevas y funcionales. Esto ha resultado en la pérdida de edificaciones valiosas que podrían haberse restaurado y preservado.

El complejo Recreacional La Yahaira fue construida en el año 1954, en parte de uno de los terrenos de la Quinta Yavirac la que funcionaba como invernaderos para el estudio de plantas amazónicas. Su dueño, Manuel Villavicencio, era un hombre con interés en botánica y geografía quien decide ceder una parte de su gran quinta para que se construya el equipamiento, que constaba de piscinas y lavanderías.

Al pasar el tiempo, poco a poco dejó de ser utilizada y como consecuencia la canalización obstruida, por ende, entró en deterioro, hubo algunos proyectos de recaudación que buscaban volver a la piscina un espacio de reunión y distracción de vecinos, pero al contrario se terminó cubriéndola y en su lugar se construyó el Instituto Tecnológico, Turístico y Patrimonial.



Figura 1 Línea de tiempo Complejo Recreacional La Yahuira. Elaboración propia (2023)

- **Importancia y actualidad**

La rehabilitación urbana sostenible en el centro histórico de Ambato es de gran importancia para la recuperación de áreas urbanas deterioradas, mejorando las condiciones sociales, económicas, ambientales y puesta en valor del patrimonio cultural de la ciudad.

Según Rodríguez (2018), las estrategias de rehabilitación urbana sostenible "buscan regenerar integralmente zonas urbanas deprimidas o en deterioro, conjugando la conservación del patrimonio histórico-cultural con la mejora de la calidad de vida de los residentes y el cuidado del medio ambiente"(p. 56).

Por su parte, García (2020) afirma que "una rehabilitación urbana exitosa debe basarse en la sostenibilidad, respetando el entorno natural, optimizando recursos, promoviendo la participación ciudadana y generando equidad social en el acceso a vivienda, servicios y espacio público de calidad" (pág.82).

En el caso de la ciudad de Ambato, perteneciente a la provincia de Tungurahua, su centro histórico posee una variedad y valioso legado arquitectónico que data de la época colonial e independiente. Por ello, Pérez (2019) afirma que "es prioritario emprender un plan integral de rescate de este sector, que permita recuperar sus valores patrimoniales al tiempo que se adapta a las necesidades contemporáneas" (p.43).

En síntesis, la rehabilitación del centro histórico de Ambato alrededor del Complejo Recreacional La Yahaira es clave para preservar la identidad y memoria de la ciudad, dinamizar la zona, mejorar la calidad de vida de los habitantes y fomentar el turismo cultural sostenible. Pero para esto se requiere un proceso planificado y participativo que ponga en valor el patrimonio que existe en el lugar, pero así también responda a los requerimientos actuales del lugar, por lo que se propone estrategias de rehabilitación urbana para sustentar una problemática existente.

- **Antecedentes**

La Yahaira representa un rincón tradicional en la ciudad de Ambato, pero su historia es testigo de una transformación notable en las últimas décadas. Antes de los años noventa, este sector solía ser considerado un lugar peligroso, marcado por una alta incidencia de asaltos (GAD Municipal de Ambato, 2023). Su topografía empinada ofrecía un terreno propicio para la actividad delictiva. Además, La Yahaira estaba densamente poblada, con numerosas familias de bajos recursos viviendo en espacios reducidos.

Sin embargo, con la llegada de la modernidad y bajo la administración del alcalde de la época, el Dr. Luis Fernando Torres, se planificó y construyó el viaducto La Yahaira, que entró en funcionamiento en 1999 y sigue siendo una vía vital en la actualidad. Esta infraestructura representó un avance significativo al conectar la parte alta de la ciudad con la parte baja en cuestión de minutos, brindando una solución al congestionado tráfico vehicular.

En el presente, el panorama de esta zona urbana ha experimentado un cambio notable con la aparición de diversos negocios comerciales, restaurantes y bares que han infundido vida a la comunidad. Las edificaciones también se han modernizado, y es innegable que el viaducto desempeñó un papel fundamental en este proceso de modernización. Sin embargo, los residentes actuales han expresado la necesidad de continuar mejorando la infraestructura, incluyendo una renovación estética del viaducto y una atención constante a la limpieza de la zona. Este proceso de

transformación demuestra la capacidad de las ciudades para evolucionar y adaptarse a las necesidades cambiantes de sus habitantes.

El proyecto se plantea en la ciudad de Ambato perteneciente a la provincia de Tungurahua donde se fija la mayor zona centro de la ciudad y otros sectores de su alrededor. Dentro del PUGS 2033 en el componente urbanístico establece la clasificación del suelo urbano en 5 plataformas que en conjunto suman 100 polígonos de intervención territorial (PIT). Con base en esta clasificación, se selecciona como espacio de intervención directa alrededor de la Yahaira tomando como zona de estudio desde el predio señalado 500 metros de radio dentro del polígono 01.

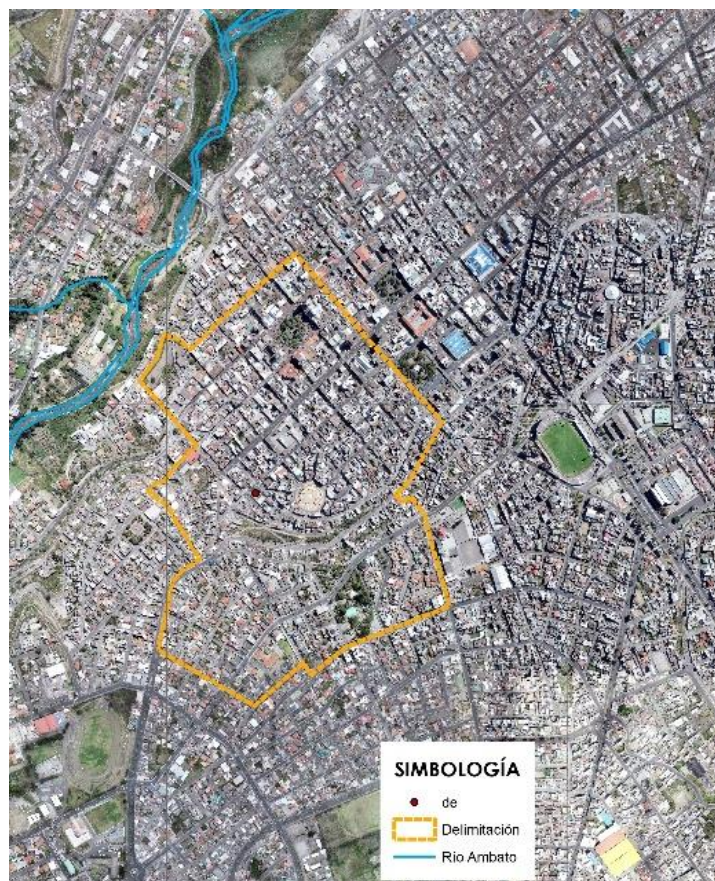


Figura 2. Área de estudio y delimitación de 500 metros desde la piscina de la Yahaira. Elaboración propia (2023)

Estos estudios y ordenanzas sobre el patrimonio que existe en el cantón nos ayudan a definir cuatro Polígonos de Intervención Territorial (PIT) con valores patrimoniales existentes.

Trabajaremos dentro de la plataforma 1 que está delimitada por el Centro Histórico declarado en el 2005 y un radio de 500 metros desde la piscina de la Yahaira, se considera como área consolidada de primer orden de la Actualización y Registro de Bienes Culturales Patrimoniales del Cantón Ambato. (GADMA, PUGS 2033. Componente urbanístico.)

- **Alcance y Enfoque**

Alcance: El proyecto presentado se desarrolla a lo largo de la plataforma 01 de la ciudad de Ambato con 55,65 hectáreas designadas para el área de estudio, su enfoque específicamente en la Plataforma 1 lleva a cabo el análisis actual del entorno de la piscina de La Yahaira, además se analizará el uso del suelo y el equipamiento urbano cercano al lugar, para desarrollar estrategias apropiadas entre la zona de estudio y sus alrededores.

Cabe mencionar que esta investigación tendrá un desarrollo metodológico que nos ayude al diagnóstico del problema del Complejo Recreacional La Yahaira, aplicando estrategias urbanas sostenibles para preservar esta edificación patrimonial.

Enfoque: La investigación se basará en una metodología mixta (cualitativa y cuantitativa) que nos ayudará a la recolección de datos para verificar el estado actual de la edificación patrimonial y aceras de su entorno, además cuantificar el mobiliario urbano existente: iluminarias, basureros, estacionamientos y árboles.

Además, una investigación teórica donde se abordará conceptos dirigidos a la parte urbana, patrimonial e histórica de la ciudad de Ambato y el desarrollo de estrategias de rehabilitación urbana.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El Complejo Recreacional La Yahaira, situado entre las calles Juan Benigno Vela y Francisco Flor, es un lugar que evoca recuerdos nostálgicos para muchos habitantes de Ambato (López M., 2020). En su apogeo, fue un punto de encuentro para actividades deportivas y momentos compartidos en familia y con amigos. Sin embargo, en la actualidad, esta infraestructura se encuentra en un estado de abandono que perdura por más de cuatro décadas, lo que genera preocupación entre los residentes del sector y tristeza en aquellos que alguna vez disfrutaron de sus instalaciones.

La problemática que rodea a este antiguo complejo recreacional es evidente. El deterioro es palpable en las puertas de madera de los vestidores, el crecimiento de maleza en los pasillos, la pintura desgastada, barandales oxidados y, sobre todo, en la piscina que se encuentra vacía y en desuso. Vecinos del lugar, recuerdan con nostalgia que en el pasado la piscina era un espacio gratuito y concurrido, donde muchos ambateños aprendieron a nadar. Señalan que la actividad económica y el turismo eran más vibrantes en la zona en aquellos tiempos.



Figura 3. Complejo Recreacional La Yahaira. Elaboración propia (2023)

Esta situación ha llevado a que los residentes, expresen su preocupación por la pérdida de este valioso patrimonio histórico de la ciudad, sostienen que es esencial realizar una restauración completa de las instalaciones, ya que, hasta el momento, las intervenciones se han centrado principalmente en la fachada (El Herald, 2019). En su opinión, la inversión de recursos debería dirigirse hacia la revitalización de la piscina,

no solo para recuperar un lugar lleno de recuerdos para los ambateños, sino también para estimular la actividad económica en la zona, beneficiando a pequeños comercios y restaurantes cercanos.

Cabe mencionar que, en el pasado, el Municipio de Ambato llevó a cabo un proyecto de restauración de la fachada de la piscina, así como la rehabilitación de los baños públicos en una de las esquinas de la infraestructura. Sin embargo, la restauración integral de la piscina aún no se ha materializado por completo.

El proyecto de investigación buscará implementar estrategias efectivas para la rehabilitación urbana alrededor de la piscina de La Yahaira. Recientemente, se ha concluido una consultoría preliminar con miras a la revitalización de esta infraestructura, según información proporcionada por la Dirección de Comunicación Institucional del Municipio (2023). Este paso apunta hacia la posibilidad de incorporar la piscina como un elemento central en las estrategias de rehabilitación urbana que se están desarrollando, con el propósito de revitalizar áreas en declive y preservar el patrimonio histórico y cultural de Ambato.





Figura 4. Problemáticas del sector. Elaboración propia (2023)

La problemática del espacio público se manifiesta de manera aguda en nuestra comunidad, donde la falta de mantenimiento y diseño adecuado de estos lugares genera un entorno poco propicio para la interacción social y el disfrute ciudadano. La ausencia de mobiliario urbano funcional, iluminación insuficiente y la presencia de espacios abandonados no solo afectan la estética, sino que también contribuyen a una sensación de inseguridad. Además, la falta de actividades culturales y recreativas planificadas desincentiva la participación de los residentes en estos espacios, disminuyendo su valor como espacios de encuentro y cohesión comunitaria. La necesidad de abordar estas problemáticas se vuelve imperativa para transformar nuestros espacios públicos en entornos acogedores, seguros y dinámicos que promuevan la calidad de vida y fortalezcan el tejido social de la ciudad.

Concluyendo, la Plataforma P1-02 comprende la Plaza-Mercado Urbina y sus alrededores (GADMA, 2021), donde las problemáticas son notorias como el comercio informal, apropiación informal del espacio público, calles en abandono, aglomeraciones de personas, inseguridad, entre otros factores.

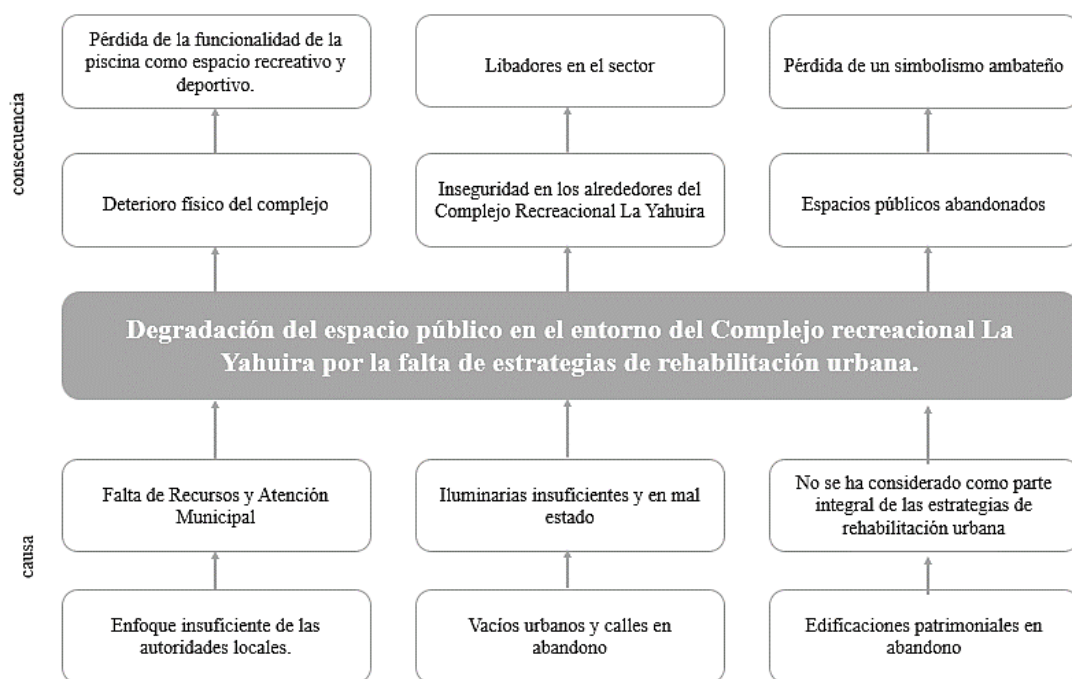


Figura 5. Árbol de problemas. Elaboración propia (2023)

En la figura 5 se detalla el árbol de problemas el cual se analiza las causas que dan origen a la problemática planteada y como consecuencia aspectos negativos que afectan al entorno de la edificación patrimonial.

Es fundamental destacar que, en las últimas décadas, el barrio ha experimentado un deterioro tanto urbano como social que va en aumento, debido en gran medida a la falta de conciencia. Este fenómeno se atribuye, en parte, al desconocimiento por parte de la población de la riqueza histórica y cultural que el barrio alberga. La meta es no solo recuperar los aspectos físicos, urbanos, económicos y ambientales, sino también rescatar y realzar el valor social que conduzca a un desarrollo sostenible.

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿Qué estrategias de rehabilitación urbana mejoraría el entorno del Complejo Recreacional La Yahuira?

JUSTIFICACIÓN

Se propone desarrollar estrategias de rehabilitación urbana sostenible ya que estas permiten recuperar y poner en valor una infraestructura que forma parte del patrimonio histórico y cultural de Ambato. Según González (2019), "los complejos recreacionales antiguos son activos patrimoniales que reflejan la memoria colectiva de los pueblos" (p.45).

Además, contribuye a mejorar la calidad de vida de los habitantes del sector, al proporcionar nuevamente un espacio público seguro, inclusivo y amigable para la convivencia y el esparcimiento. Como afirma Hernández (2017) "la rehabilitación de zonas urbanas deterioradas mejora las condiciones sociales y la habitabilidad" (p.29). También permite recuperar zonas urbanas deprimidas o subutilizadas, revitalizando toda un área que actualmente se encuentra deteriorada.

Aplicaremos criterios de sostenibilidad ambiental, social y económica, generando beneficios integrados para la población y el entorno. Como señala Rodríguez (2018) la rehabilitación urbana sostenible significa "acciones integrales para mejorar ambiental, social y económicamente las áreas urbanas" (p.79). Mientras que dichas estrategias promueven la participación ciudadana e identidad local al recuperar un icono arquitectónico muy valorado por la comunidad.

Este proyecto de rehabilitación urbana sostenible es una oportunidad para que Ambato recupere, con visión integral, un espacio emblemático que forma parte de su memoria colectiva como ciudad.

OBJETIVOS

Objetivo general

Diseñar un conjunto integral de estrategias de rehabilitación urbana que revitalicen y restauren el área patrimonial del Complejo Recreacional La Yahaira.

Objetivos específicos

- Diagnosticar la situación actual en el Complejo Recreacional La Yahaira, la zona patrimonial, calidad de vida y problemáticas urbanas.
- Analizar casos de éxito en rehabilitación urbana similares, para extraer estrategias y lineamientos para el futuro proyecto.
- Desarrollar estrategias específicas de rehabilitación urbana el complejo recreacional, priorizando la preservación del patrimonio, la calidad de vida y el desarrollo económico sostenible.

Variables del tema

- Gestión de recursos y medidas para preservar el patrimonio cultural mediante las estrategias de Rehabilitación Urbana Sostenible al entorno del Complejo Recreacional La Yahaira. (*V. independiente*)
- Sostenibilidad ambiental, inclusión y participación ciudadana. (*V. dependiente*)

CAPITULO I MARCO REFERENCIAL

1.1 Estado de la cuestión o estado del arte

1.1.1 Análisis de estrategias de gestión urbana del patrimonio en el Centro Histórico de la ciudad de Bahía Blanca

El trabajo de investigación de Pinassi (2015) sobre “Análisis de estrategias de gestión del patrimonio urbano en el Centro Histórico de Porto Blanco” tiene como objetivo identificar medidas que contribuyan a la protección y preservación de la arquitectura histórica, cultural o paisajística. El método utilizado fue el trabajo documental y de campo apoyado en herramientas de observación y entrevistas. Al desarrollar el método, los investigadores determinaron primero que el centro histórico de Porto Blanco se compone de cuatro barrios con estilos arquitectónicos de estilo barroco, renacentista, clásico o mixto.

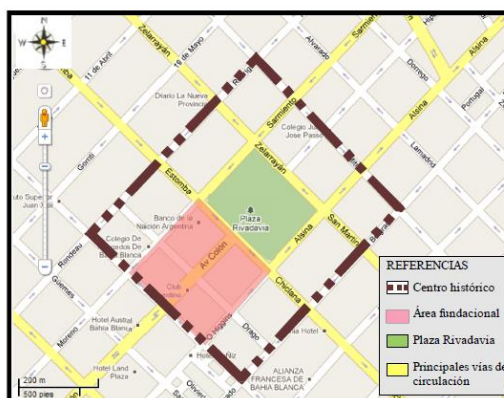


Figura 6. Ubicación Centro Histórico de la ciudad de Bahía Blanca.
Ándres Pinassi (2015)

De acuerdo a lo establecido en el proyecto, se plantea un programa llamado "Programa de revitalización del área central de la ciudad", con cuatro principales objetivos: el primero busca potenciar el valor simbólico del centro y su protagonismo dentro de la ciudad; revalorar y afianzar el área central como espacio central de las actividades educativas, culturales, administrativas, comerciales, financieras,

recreativas y residenciales; así también aumentar la competitividad del sector céntrico; y mejorar la calidad del ambiente urbano. (Municipalidad de Bahía Blanca. 2000: 207).

Se realizan el seguimiento de las actuaciones e intervenciones realizadas en sitios, monumentos, edificios y vías férreas que tienen la consideración de patrimonio, y finalmente se analiza la planificación patrimonial y su impacto. El último plan que se analizó se vinculó de forma directa hacia la actividad turística y patrimonio sectorial. (Pinassi, 2015).

También cabe destacar las medidas de gestión propuestas, que incluyen el aumento de la superficie de arbolado, iluminación, zonas de recreo y ocio, así como la preservación del patrimonio histórico de la ciudad. Sin embargo, como guía de gestión, los autores recomiendan actualizar el inventario del patrimonio urbano y arquitectónico, identificar necesidades de intervención, crear guías de patrimonio turístico, colocar señales, mejorar la estética del paisaje y revisar los planes de mantenimiento para mejorar las actividades de conservación (Pinassi, 2015).

1.1.2 Guía del plan de gestión patrimonial del conjunto Franciscano de Chile y áreas aledañas

El proyecto de investigación de Ekaterina y Marjolaina (2019) sobre el tema “Lineamientos para un Plan de Gestión del Patrimonio Cultural para el Conjunto Franciscano en Chilena y su Alrededores” tiene como objetivo crear y promover actividades de participación ciudadana para promover conexiones y desarrollo cultural y gestión del patrimonio cultural. El método de encuesta se basa en un enfoque participativo de cuatro pasos: recopilación de información, evaluación de materialidad, evaluación de la situación y planificación de la gestión.

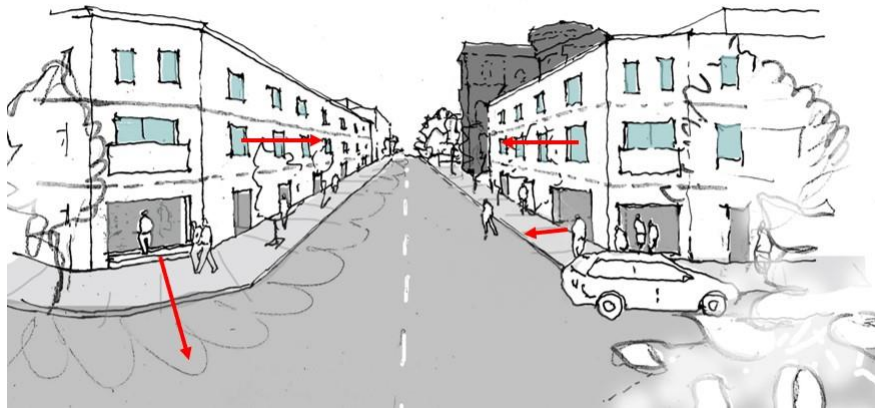


Figura 7. Conjunto Franciscano de Chillán y sus alrededores. CENPUC (2021)

En una primera etapa (recolección de información) se estudiaron las características del conjunto franciscano y su contexto histórico, entorno urbano, conjunto arquitectónico y bienes muebles. En la fase de evaluación de significancia, el valor se mide según las siguientes dimensiones: historia, ciencia, arte, arquitectura, belleza, ciudad, contribución al paisaje, funcionalidad, simbolismo, comunidad, economía; También se evalúan las siguientes características: relevancia (identidad, cultura y diversidad) y vulnerabilidad (estado de protección y pérdida). En la tercera fase se identificaron tres problemas: mobiliario obsoleto, inmuebles sin uso y reformados y devaluación del medio ambiente y del centro.

Finalmente, la cuarta fase propuso la planificación en torno a los siguientes criterios de desempeño: autenticidad, integridad, mínima intervención, reversibilidad, optimización funcional, integración urbana, distinción entre intervención y protección del patrimonio cultural existente (Ekaterina & Marjolaine, 2019). En resumen, las acciones propuestas y su alcance dependen de la evaluación de las características y la identificación del problema; Para clasificarlas como actividades de corto o largo plazo, es necesario evaluar los costos y la duración de cada actividad. Hasta que se den pautas claras, se recomienda desarrollar un plan preliminar que contenga ideas y posibles acciones. El objetivo de las directrices propuestas en el estudio es proteger la memoria o la identidad, el entorno urbano, los conjuntos construidos y los bienes muebles (Ekaterina & Marjolaine, 2019).

1.1.3 Nuevo plan de urbanismo en la ciudad de Helsinki

La ciudad de Helsinki tomo la iniciativa de empezar un plan urbano que contenga características sostenibles a largo plazo. La visión de esta ciudad es muy clara, se pretende para el año 2050 convertir a la ciudad en un espacio de rápido crecimiento con un sistema de transporte que conecte los diferentes centros de desarrollo.

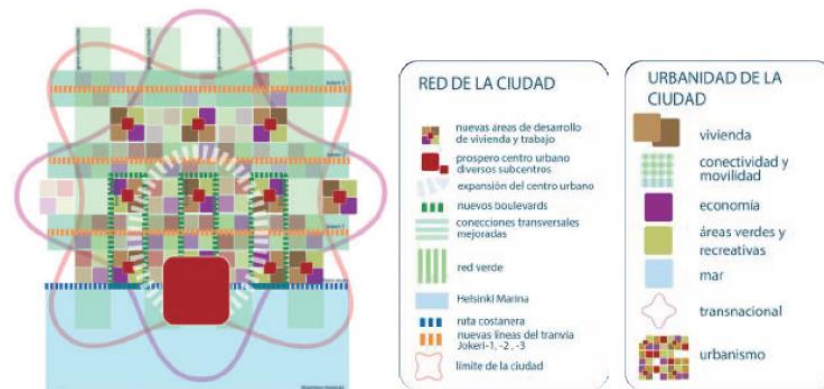


Figura 8. Visión 2050 ciudad Helsinki. Máster plan Helsinki (2002)

Helsinki se ha convertido en un referente a nivel mundial sobre la movilidad urbana sostenible, existen espacios pensados para peatones y ciclistas, un medio de transporte icónico del lugar es la bicicleta. Como se observa en la figura 8 la conectividad y movilidad es clara en la ciudad, además de una amplia red verde que se traza en el mapa urbano.

La accesibilidad y movilidad es otro objetivo importante dentro del planteamiento urbano, se han reducido el número de aparcamiento para automóvil para la implementación en carriles para bicicletas y caminos peatonales.

Así se crearon varias alternativas de movilización como bicicletas, caminos peatonales que permiten la circulación de residentes, visitantes y así incluir la nueva cultura de movilidad que se pretende implementar.

1.2 Referentes autores urbanos

1.2.1 Libro ciudades para la gente

El libro "Ciudades para la gente" de Jan Gehl es una obra fundamental en el campo de la arquitectura y la planificación urbana, ya que plantea una serie de conceptos y reflexiones que buscan mejorar la calidad de vida en entornos urbanos. Al redactar el marco teórico sobre este libro, es esencial considerar los principales temas y argumentos que aborda Gehl. El concepto de "Ciudad de los 15 minutos" ha ganado popularidad recientemente como un enfoque de planificación urbana que enfatiza la accesibilidad y la proximidad de los servicios y actividades cotidianas. Este concepto se alinea con los principios y enfoques presentados por Jan Gehl en su libro "Ciudades para la gente", que abogan por una planificación urbana centrada en las personas y el espacio público.

1. **La importancia del espacio público en la vida urbana:** Jan Gehl enfatiza la necesidad de priorizar el diseño y la planificación de espacios públicos que fomenten la interacción social y la convivencia. Este enfoque implica repensar la distribución de calles, plazas y parques para promover un sentido de comunidad y pertenencia en las ciudades. Gehl, J. (2010).
2. **El diseño centrado en las personas:** Gehl propone una visión centrada en el ser humano para la planificación urbana, lo que implica considerar las necesidades y comportamientos de las personas en el entorno construido. Este enfoque implica analizar cómo el diseño de edificios y espacios públicos puede afectar el bienestar físico, emocional y social de los residentes. Gehl, J., & Gemzøe, L. (2001).
3. **La movilidad sostenible y el transporte activo:** El autor aboga por un cambio en las políticas de movilidad urbana, priorizando medios de transporte sostenibles como el caminar y el uso de bicicletas. Gehl destaca cómo la promoción de modos de transporte activos no solo beneficia la salud de los

ciudadanos, sino que también contribuye a reducir la contaminación y mejorar la calidad del aire en las ciudades. Gehl, J. (2013).

4. **La densificación y la escala humana:** Gehl reflexiona sobre los desafíos y oportunidades asociados con la densificación urbana, abogando por un enfoque que priorice la escala humana. Esto implica repensar la altura de los edificios, la distribución de espacios verdes y la integración de áreas de recreación y esparcimiento en entornos urbanos densos. Gehl, J. (2011).
5. **El impacto de la planificación urbana en la salud y el bienestar:** A través de su obra, Gehl destaca la influencia directa de la planificación urbana en la salud física y mental de los habitantes de la ciudad. Aborda la importancia de crear entornos que fomenten estilos de vida activos, promuevan la interacción social y reduzcan el estrés asociado con la vida urbana agitada. Gehl, J., & Svarre, B. (2013).

1.2.2 Plan de indicadores de sostenibilidad urbana de Vitoria – Gasteiz

Vitoria-Gasteiz, la capital del País Vasco, se ha destacado como una ciudad comprometida con la sostenibilidad, la calidad de vida y el desarrollo urbano equitativo.

1. **Planificación Urbana y Sostenibilidad:** Vitoria-Gasteiz es conocida por su compromiso con la sostenibilidad. Para comprender los indicadores de la ciudad, es fundamental considerar los principios de planificación urbana sostenible, como el desarrollo de áreas verdes, la movilidad sostenible, la gestión de residuos y la eficiencia energética.
2. **Indicadores de Calidad de Vida:** Los indicadores que se mencionan de calidad de vida son esenciales para evaluar el bienestar de los ciudadanos. Estos pueden incluir aspectos como la salud, educación, acceso a servicios básicos y la seguridad. Diener, E. y Suh, EM (1997).

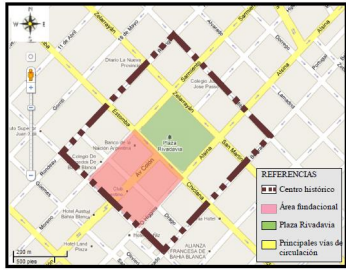
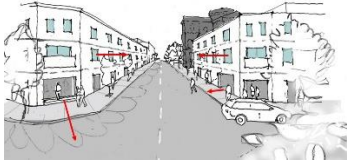
3. Indicadores Ambientales: Vitoria-Gasteiz se ha destacado por su enfoque en la gestión ambiental. Los indicadores ambientales miden aspectos como la calidad del aire, la gestión de residuos, la conservación de la biodiversidad y la eficiencia energética.

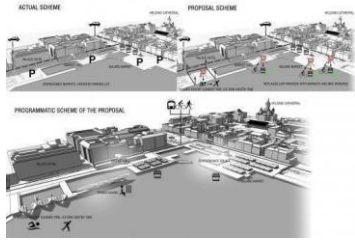
4. Indicadores de Movilidad Sostenible: La movilidad sostenible es un componente clave de la planificación urbana de Vitoria-Gasteiz. Los indicadores en este ámbito pueden abarcar la utilización del transporte público, el fomento del ciclismo y la promoción del caminar como medios de transporte.

1.3 Resultado Análisis de casos

REFERENTES DE URBANOS

Tabla 1. Resumen análisis de casos. Elaboración propia (2023)

Nombre del Proyecto	Imagen	Descripción
Análisis de estrategias de gestión urbana del patrimonio en el Centro Histórico de la ciudad de Bahía Blanca	 <p>Mapa del Centro Histórico de Bahía Blanca que muestra zonas de intervención urbanística. El mapa incluye una leyenda con los siguientes ítems: Centro histórico (línea roja discontinua), Área funcional (área rosa), Plaza Revolucionaria (área verde), y Principales vías de circulación (línea amarilla). El mapa muestra una cuadrícula de calles con estas zonas superpuestas.</p>	Aumento de la superficie de arbolado, iluminación, zonas de recreo y ocio, así como la preservación del patrimonio histórico de la ciudad.
Guía del plan de gestión patrimonial del conjunto Franciscano de Chile y áreas aledañas	 <p>Dibujo arquitectónico de un callejón urbano que muestra edificios de varios pisos con balcones, árboles y una acera con una silla de ruedas, representando un entorno urbano accesible y con vida.</p>	Crear y promover actividades de participación ciudadana para promover conexiones y desarrollo cultural, además incrementar espacios verdes y volver a funcionar los equipamientos existentes que han sido olvidados.

<p>Nuevo plan urbano de la ciudad de Helsinki</p>		<p>Implementación de carriles para bicicletas y caminos peatonales. Crear alternativas de movilización como bicicletas y caminos peatonales.</p>
---	--	--

1.2 Marco (conceptual, histórico, legal)

1.2.1 Marco Conceptual

1.2.1.1 Movilidad Urbana Sostenible

Lupano & Sánchez (2008) nos dice que dado al masivo crecimiento urbano que se ha producido en los últimos años se refuerza la necesidad de realizar proyectos dentro de la planificación urbana que den respuesta a los requerimientos de la movilidad urbana.

La movilidad urbana sostenible promueve el uso de medios de transportes eficientes que nos ayuden al desplazamiento de personas o carga de una manera segura y eficaz, que no altere el impacto ambiental de forma negativa (Mollinedo, 2006). Así también mejore la calidad de vida de los usuarios satisfaciendo sus necesidades básicas.

Es importante asegurar el cumplimiento de una movilidad sostenible, ya que esta debe ser inclusiva, es decir todas las personas tienen derecho a ocupar los medios de transporte, sin que exista un impedimento físico que altere este derecho. La movilidad inclusiva dentro de la planificación se incluye a la participación ciudadana, con la finalidad que se dé a conocer la importancia del uso de transporte público, ciclistas y peatones dentro de la movilidad sostenible urbana (Pinto et al. 2017).

Sin embargo, con el paso de los años, son más notorios los impactos ambientales de forma negativa relacionada con el uso del automóvil, ya que este medio de transporte es de uso masivo. Un claro ejemplo es que en Ecuador durante el 2021 ha crecido un 20.89% respecto al año 2020, siendo así que se ubica en el puesto 124 del ranking de países por emisiones de CO₂, formado por 184 países que se ordenan de menos a más contaminantes. (IEA, 2021).

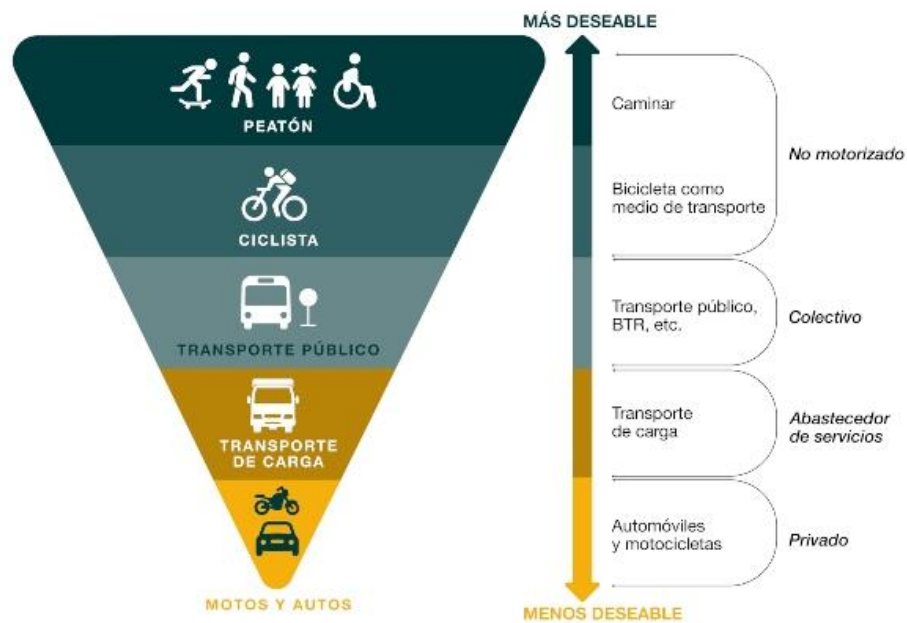


Figura 9. Jerarquía de la movilidad urbana.
Tomada de: Mapasin (2019)

1.2.1.2 Rehabilitación urbana

La rehabilitación urbana es un proceso complejo que implica la revitalización y renovación de áreas urbanas existentes para mejorar su funcionalidad, estética, sostenibilidad y calidad de vida de sus habitantes. Algunos de los aspectos importantes a considerar en la rehabilitación urbana son:

1. **Enfoque en la sostenibilidad:** La rehabilitación urbana moderna tiende a priorizar la sostenibilidad ambiental, social y económica. Los esfuerzos se centran en la implementación de prácticas respetuosas con el medio ambiente, el fomento de la inclusión social y el impulso del desarrollo económico local.

2. **Planificación integral:** Los enfoques integrales de planificación son esenciales en la rehabilitación urbana, que abarcan desde el diseño y la ingeniería hasta la participación comunitaria y la gestión de riesgos. Esto implica la colaboración entre diferentes partes interesadas, incluidos los gobiernos locales, las comunidades y las empresas privadas.

3. **Renovación de espacios públicos:** La creación y renovación de espacios atractivos públicos, como parques, plazas y paseos peatonales, es esencial para la regeneración urbana. Estos lugares se convierten en puntos de encuentro y contribuyentes al bienestar de los residentes.

4. **Movilidad sostenible:** La promoción de la movilidad sostenible, como el transporte público eficiente, la infraestructura para bicicletas y caminar, y la reducción de la dependencia de los automóviles, es esencial para la regeneración urbana.

5. **Rehabilitación de edificios históricos:** La restauración y reutilización de edificios históricos desempeñan un papel importante en la regeneración urbana. Esto no solo conserva el patrimonio cultural, sino que también puede revitalizar áreas enteras y crear un sentido de identidad en la comunidad.

1.2.1.3 Regeneración urbana

La regeneración urbana se refiere a planes cuyo objetivo es promover la inclusión social y la eficiencia energética en las ciudades. Como indica Galán (2021), estas iniciativas se traducen en proyectos e inversiones diseñados para recuperar activos subutilizados y redistribuir oportunidades, aumentando la prosperidad urbana y la calidad de vida.

En términos prácticos, los objetivos clave de la renovación urbana incluyen la limpieza exitosa de los barrios marginales y la reurbanización física, incluyendo los edificios públicos y residenciales, teniendo en cuenta otros elementos como la preservación del patrimonio. También se puede definir la regeneración urbana como

un enfoque de planificación urbana que busca resolver los problemas sociales y económicos que aquejan a una zona urbana (Vassalli, 2020).

Tipos de regeneración urbana

La regeneración urbana engloba varios enfoques, según Huatuco (2021) cada uno centrado en aspectos específicos como:

- La regeneración económica se enfoca en apoyar el crecimiento empresarial en una comunidad, promoviendo la creación de empresas, el empleo y el desarrollo de habilidades. Mejora el clima económico en áreas desfavorecidas, atrayendo inversiones privadas y fomentando la reubicación de empresas y desarrollo residencial. Por ejemplo, la creación de centros de transporte público en áreas desatendidas atrae inversiones y nuevos residentes (Cedillo, Izquierda, & Jiménez, 2021).
- La regeneración social/cultural se concentra en promover el arte, la cultura, la salud, la educación y el bienestar de la comunidad. Su objetivo es crear oportunidades para que los residentes contribuyan de manera más significativa a la vida comunitaria y la sociedad en general (Zarlenga, 2022). Ejemplos incluyen la apertura de museos y centros culturales en barrios desfavorecidos que impulsan el desarrollo empresarial.
- La regeneración ambiental se enfoca en renovar el suelo, recuperar terrenos abandonados y mejorar el entorno. Incluye la creación de parques públicos, la reurbanización de sitios abandonados y el apoyo a proyectos ambientales que promueven comportamientos saludables como el reciclaje y el uso del transporte público (Gasca, 2020).

Algunos proyectos exitosos abordan estos tres aspectos simultáneamente, como la regeneración del este de Londres para los Juegos Olímpicos de Verano de 2012, que dejó un legado económico, cultural y ambiental duradero.

1.2.1.4 Área patrimonial en declive

Las áreas patrimoniales en declive son zonas urbanas que, en algún momento de su historia, fueron destacadas por su valor histórico, cultural o arquitectónico, pero que con el tiempo han experimentado una decadencia o degradación significativa. Según menciona Gutiérrez & López (2022), estas áreas a menudo presentan un conjunto de características comunes que indican su estado de declive:

- **Deterioro Físico:** Los edificios históricos y patrimoniales pueden estar en mal estado debido a la falta de mantenimiento y renovación. Esto puede manifestarse en la presencia de estructuras abandonadas, fachadas deterioradas o daño a la infraestructura.
- **Despoblación:** La disminución de la población es un problema común en áreas patrimoniales en declive. A medida que la gente se muda a otras áreas de la ciudad en busca de mejores oportunidades, las áreas patrimoniales a menudo quedan con una población envejecida y una menor vitalidad comunitaria.
- **Abandono de Negocios:** Las empresas locales pueden cerrar o mudarse a otras áreas, lo que resulta en calles comerciales vacías y una disminución en la actividad económica.
- **Criminalidad y Abandono:** La falta de ocupación y la presencia de edificios vacíos pueden atraer actividades delictivas y vandalismo, lo que contribuye aún más a la percepción de decadencia.
- **Declive Económico:** La disminución de la actividad económica y la falta de inversión pueden llevar a un estancamiento económico en estas áreas.
- **Pérdida de Identidad Cultural:** La degradación del patrimonio cultural y arquitectónico puede resultar en una pérdida de la identidad cultural y la historia de la comunidad.

Las áreas patrimoniales en declive son una preocupación importante, ya que representan una pérdida de un valioso legado cultural y pueden contribuir a la degradación de la calidad de vida en una ciudad (Hernández, 2021). La regeneración urbana es un enfoque que busca revitalizar estas áreas, preservando su patrimonio cultural mientras se promueve el desarrollo económico y social para mejorar la vida de los residentes y la atracción de visitantes.

1.2.1.5 Infraestructura Peatonal: el rol de las aceras

La infraestructura que utiliza el peatón son las aceras, pasos sobre vial, cruces, áreas verdes, señalización, alumbrado, rampas, entre otros. Para una correcta planificación urbana, las aceras tienen como objetivo proteger a los peatones de diversas amenazas que se presentan del tránsito vehicular, además que ayudan a que exista una conexión social con el espacio público mediante el descanso y observación del paisaje. Logrando así que se respeten los diferentes usos ya que algunas tienen los accesos de vehículos a estacionamientos de edificios o viviendas, áreas de descanso, vegetación mobiliario urbano, etc. (Capron et al., 2018). En el libro *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades*, Jacobs (1961) da a conocer la importancia de las aceras y calles como sitios de relación en el espacio público.

Ecuador no cumple con los estándares mínimos de aceras, además que algunos de estos espacios roban protagonismo para el comercio informal acompañados de mala e insuficiente iluminación debido a la falta de mantenimiento, obstáculos en las aceras, etc, dando paso a distintos aspectos negativos como inseguridad y abandono en diferentes zonas.

1.2.1.6 Accesibilidad universal

La accesibilidad universal es la condición que debe cumplirse en los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, para ser utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad. (Ministerio de Desarrollo Urbano

y Vivienda, 2019). Cuando hablamos de accesibilidad universal esta se enfoca en suprimir los diferentes obstáculos para personas con discapacidad (Alonso, 2007).

Para Pita (2022) la percepción de la ciudad varía de acuerdo con las experiencias de los habitantes que transitan en la ciudad y experimentan dificultades para transitar libremente por la ciudad. Es por ello, por lo que es importante aplicar criterios de accesibilidad con el único objetivo de crear ciudades incluyentes.

Estrada (2017) nos da a conocer los siete principios del diseño universal para que así todas las personas puedan usar los espacios públicos libremente, es por ellos que es importante sostener y cumplir dichos principios de diseño para que exista una correcta inclusión, seguridad e igualdad.

- 1. Equidad.** – El diseño debe ser accesible e inclusivo, permitiendo su uso por personas con diversas capacidades y evitando cualquier tipo de discriminación. Debe encontrarse disponible para toda la población.
- 2. Flexibilidad.** - El diseño debe ser adaptable y flexible ante la diversidad de posibles preferencias, capacidades y habilidades individuales. Permite la elección del modo de uso por parte del usuario y se ajusta al ritmo de cada persona.
- 3. Simple e intuitivo.** - El diseño debe eliminar la complejidad innecesaria, siendo adaptable en su modo de uso, consecuente con la intuición, expectativas y experiencia del usuario.
- 4. Información perceptible.** - El proyecto debe comunicar de forma efectiva los datos necesarios, considerando el contexto ambiental y las capacidades de los distintos usuarios, proporcionando la información de diversas maneras.
- 5. Tolerancia de error.** - Se deben minimizar los riesgos y aspectos adversos que puedan derivarse de un uso incorrecto. En su caso, se deben interrumpir o desincentivar acciones erradas, y promover el aprendizaje para usos futuros.

6. **Bajo esfuerzo físico.** – El grado de confort sea óptimo, es decir que los usuarios no deben fatigarse al momento de usarlo.
7. **Dimensión y espacio.** – Debe tener las dimensiones óptimas que faciliten su uso, de acuerdo con el tamaño, postura y movilidad del usuario.



Figura 10. Principios básicos del diseño universal.
Tomada de: Adis Ozuna (2019)

1.2.1.7 Principios de Diseño de Infraestructura Peatonal

Tabla 2. Principios de Diseño de Infraestructura. Elaboración propia (2023)

Accesibilidad: Brindar las condiciones para que utilicen las todas personas de forma independiente.	Convivencia: Vincular rutas con el sistema vial, además de conectar orígenes y destinos.	Coherencia: Continuidad en su trazado y un diseño adecuado.
Seguridad: Salvaguardar la integridad física el peatón	Comodidad: Minimizar las aglomeraciones y minimizar molestias	Atractividad: Calidad estética, confort térmico, servicios entre otros.

1.3 Marco histórico

Tungurahua es una de las 24 provincias de Ecuador, ubicada en la región central del país, sobre la hoya del río Pastaza. Su capital y ciudad más poblada es Ambato. Según el censo de 2010, cuenta con 504.583 habitantes, siendo la octava provincia más poblada. Está conformada por 9 cantones y sus respectivas parroquias urbanas y rurales. De acuerdo con el último ordenamiento territorial, Tungurahua pertenecerá a una región junto con las provincias de Cotopaxi, Chimborazo y Pastaza, denominada Zona Tres, aunque aún no esté oficialmente establecida.

San Juan Bautista de Ambato es la capital del cantón Ambato y de la provincia de Tungurahua. Se ubica en la región interandina de Ecuador, a 2580 msnm, con un clima promedio de 15°C. Está atravesada por el río Ambato. Fue fundada originalmente en 1535 por Sebastián de Benalcázar en la orilla derecha del río, en el actual barrio del Socavón. En 1570 Antonio de Clavijo delineó sus calles y plazas. La iglesia se empezó a construir en 1603 en honor a San Juan Bautista, dando el nombre a la ciudad. (GADMA, 2020)

La primera Ambato tuvo un fin trágico en 1698. Ese año Antonio de Ron refundó la ciudad como parte del Corregimiento de Riobamba. Para 1756 tenía 150 familias españolas y 6000 indígenas. En 1757 alcanzó la categoría de Villa, posicionándose como centro comercial regional. Tras la independencia, en 1824 Ambato quedó dentro de la Provincia de Chimborazo, luego en la de León. El 3 de julio de 1860 se creó la Provincia de Ambato, después llamada Tungurahua, designando a Ambato como su capital. (GADMA, 2020)

El proyecto tendrá como estudio la conservación de valor histórico – patrimonial. El paisaje Urbano Histórico se aplica en la ciudad de Ambato, cuyo objetivo tiene conservar los valores y atributos culturales y naturales que aborde el contexto urbano general. (Universidad de Cuenca, 2020). El Centro Histórico comprende toda la Plataforma 1 establecido en el PUGS 2033 subdividido en áreas de primer y segundo orden.

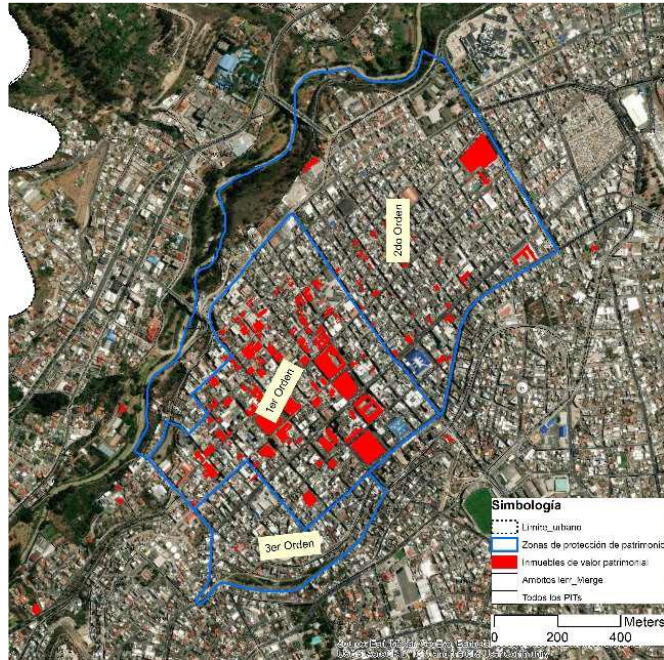


Figura 11. Delimitación zonas de protección de patrimonio.
Tomada de: PUGS 2033

A continuación, en la Figura 12 se toma la plataforma 1 pero se delimita el área partiendo desde el punto central a la piscina de La Yahaira y alrededor de un radio de 500 m a la redonda, para conocer sus alrededores.



Figura 12. Delimitación zona de estudio. Elaboración propia (2023)

1.4 Marco Legal

1.4.1 Objetivos de Desarrollo Sostenible

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que se dieron a conocer en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, cuyo objetivo es finalizar la pobreza cuidar el planeta y garantizar que todos los ciudadanos gocen de prosperidad y paz.

Cuando hablamos de Desarrollo Sostenible dentro de los objetivos de estos, buscan eliminar la pobreza, combatir el cambio climático, defender al medio ambiente y diseñar ciudades sostenibles. Finalmente, debido a que al pasar los años el mundo se vuelve más urbanizado esto contribuye al aumento de las emisiones de carbono.

1.4.2 Nueva Agenda Urbana (NAU) Hábitat III

Sugerir acuerdos orientados hacia la transición en pro del desarrollo urbano sostenible, enfocándose específicamente en el desarrollo urbano resiliente y ambientalmente sustentable. Abogar por la creación de espacios públicos que sean seguros, inclusivos, accesibles, verdes y de alta calidad, tales como calles, plazas, parques y plazoletas, que posean funcionalidades múltiples destinadas a fomentar la interacción social, la inclusión, la salud, el bienestar, el intercambio económico, la expresión cultural y el diálogo entre los individuos. (NAU Hábitat III, 2017, pág. 15).

1.4.3 Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura

Para este proyecto es necesario comprender la situación del inmueble ante las leyes que norman su uso e intervención. La mayoría de dichas leyes atienden al carácter patrimonial de las edificaciones, siguiendo el **Acuerdo N° 211** del instituto cita en el artículo segundo lo siguiente: “*Declarar bienes pertenecientes al patrimonio cultural del estado, a ciento sesenta y ocho edificaciones y bienes urbanos de la ciudad de Ambato*” (pág. 2).

Dentro de los bienes señalados, se encuentra el complejo recreacional la Yahaira que se localiza dentro de los bienes urbanos de la ciudad; este se encuentra en la calle Juan Benigno Vela y Olmedo, y está registrado como; Piscina Municipal (INPC, 2005).

1.4.4 Norma Ecuatoriana de la Construcción

Áreas de circulación peatonal: Horizontal. - En la clasificación de aceras nos establece los bordillos con dimensiones: Altura máxima de desnivel entre acera y calzada igual a 200 mm. Para especificaciones técnicas adicionales, remitirse a la NTE INEN 2855. Pendiente transversal máxima del 2 %. Los obstáculos deben tener altura mínima de paso, libre de obstáculos igual a 2200 mm en espacios exteriores.

Aceras. – El ancho mínimo de circulación para las aceras es igual a 1200 mm, la cual debe encontrarse libre de obstáculos, cuya finalidad exista libre paso para los usuarios. Para los usuarios que utilicen sillas de ruedas, coches de bebe, coches livianos en dos sentidos, el ancho debe ser 1800 mm y libre.

Rampas. – En la NTE 2245, el INEN (2015, pp. 2-3), establece que no debe existir una pendiente longitudinal mayor a 12% y una transversal del 2% con un libre paso de 1200 mm.

Vegetación urbana. – En la NTE INEN 2314 nos dice que la vegetación urbana ya sea ramas o raíces no deben obstaculizar el libre paso a los peatones y vehículos.

Bancas o asientos. – No deben interrumpir la circulación peatonal y debe cumplir con las dimensiones establecidas en la norma correspondiente.

1.4.5 Plan de Uso y Gestión del Suelo 2033

Estándar urbanístico para espacio público (incluye espacios verdes)

La LOOTUGS conceptúa el espacio público como aquellos sitios urbanos donde toda persona tiene derecho a estar y transitar libremente, diseñados y edificados con fines y usos sociales, recreativos o de descanso, en los que se desarrollan actividades colectivas materiales o simbólicas de intercambio y diálogo entre los miembros de la comunidad.

Para establecer los estándares urbanísticos de espacio público se consideran dos referencias: la primera, de normativa colombiana, plantea 15 m²/habitante de espacio efectivo; la segunda, de Cuenca, propone 7 m²/habitante en áreas consolidadas y 8 m²/habitante en no consolidadas de espacio total.

CAPÍTULO II DISEÑO METODOLÓGICO

2. 1 Aproximación al Método

La investigación planteada es de tipo no experimental, cuantitativa, con diseño transversal y alcance descriptivo. Es no experimental porque se enfoca en el análisis del caso de estudio en su ambiente natural (Hernández, 2018). Es cuantitativa ya que la recolección y medición de datos determina el proceso a seguir para lograr la imparcialidad (Sánchez & Murillo, 2021). En los estudios cuantitativos las variables se miden con instrumentos objetivos y las conclusiones surgen del análisis estadístico de los datos, sin subjetividad del investigador.

2.1.1 Delimitación territorial

El estudio se llevó a cabo en la plataforma 1 que abarca parte del centro histórico, Piscina de La Yahaira, Plaza – Mercado Urbina y sus alrededores, cuyo proyecto pretende la rehabilitación de 82 manzanas, considerando los espacios vacantes y las debilidades existentes en cada manzana, esto comprende 55,65 ha, las mismas que fueron analizadas según la cantidad y el estado del mobiliario urbano, en el siguiente mapa se ha delimitado la zona de estudio con las manzanas.

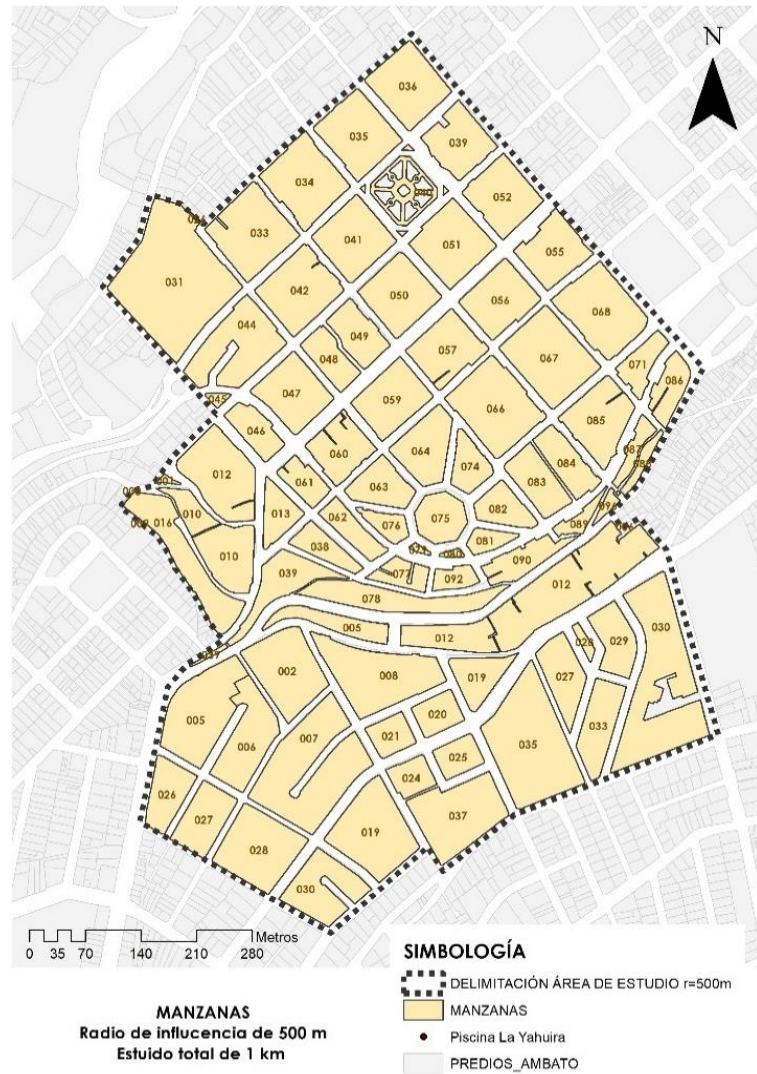


Figura 13. Delimitación zona de estudio con sus respectivas manzanas.
Elaboración propia (2023)

2.1.2 Enfoque del proyecto

Cualitativo: La investigación cualitativa empleará métodos como entrevistas a la población con enfoque inductivo, reconocido y cercano al investigador, con el objetivo de estudiar el proyecto de rehabilitación urbana alrededor del Complejo Recreacional La Yahaira. Se aplicarán diversas técnicas cualitativas como entrevistas, que usan lógica inductiva e identifican valores acercando la conexión entre investigador y sujeto investigado.

Cuantitativo: Adquirir una base de datos numéricos y analizar la información estadística para lograr el manejo de tecnología que colabore en recopilar datos y explicar las necesidades de los beneficiarios. Se basa en recolectar datos para indagar mediante una hipótesis con un análisis estadístico y una medición numérica, obteniendo resultados. Los datos de la hipótesis se verificarán antes de recogerlos por observación e investigación, segmentando en partes del enunciado del problema y la respuesta hallada, siguiendo un modelo estructurado predecible según el proceso y resumiendo lógicamente los resultados con razonamiento deductivo.

Mixto: Este proyecto se orienta en los ámbitos cualitativo y cuantitativo, por lo que se resalta que gracias a estas dos investigaciones se lograrán los resultados y comprobarán el análisis tanto numérico como mediante entrevistas que colaborarán en la recolección de datos.

2.1.2 Método de recolección de datos

Tabla 3. Método de recolección de datos. Elaboración propia (2023)

Técnicas y herramientas de análisis		
Objetivos	Técnicas	Herramientas
Diagnosticar la situación actual en el Complejo Recreacional La Yahaira, incluyendo infraestructura, la zona patrimonial, calidad de vida y problemáticas urbanas.	Observación	Ficha de observación Entrevistas Encuestas
Analizar casos de éxito en rehabilitación urbana similares, para extraer estrategias y lineamientos para el futuro proyecto.	Análisis de casos	Tabla de resumen
Desarrollar estrategias específicas de rehabilitación urbana el complejo recreacional, priorizando la preservación del patrimonio, la calidad de vida y el desarrollo económico sostenible.	Representación, revisión bibliográfica	Mapas de diagnóstico Diagramas

Se aplicará encuestas y entrevistas para conocer los aspectos positivos y negativos del lugar, así mismo sus necesidades y requerimientos de la zona, mediante sus habitantes y personas que visitan el lugar diariamente.

Ficha de observación

Mediante esta ficha se puede recolectar información del día y hora señalado para así obtener conocimiento acerca del equipamiento y mobiliario urbano que se encuentra en el sector elegido para el estudio, así mismo ver las condiciones actuales en la que se encuentra la piscina de la Yahaira.

Encuesta

Se realiza a los residentes, pobladores y estudiantes que visitan la zona, ya que se tomó en cuenta dos subdivisiones de la plataforma P1, con la finalidad de conocer los diferentes equipamientos que se encuentran en el sector

Recopilación de datos

Esto se da a partir de una investigación del área de estudio, su historia, sus inicios, el antes y después del Complejo Recreacional La Yahaira, todo esto a través de datos importantes que nos dan a conocer las personas que habitaron cerca de la piscina. Así mismo los vacíos que sienten de los alrededores de la piscina.

2.1.3 Técnicas para procesar la información

Fichas de observación. - Se realiza una estructura mediante Excel para lograr un conteo rápido y eficaz del número de equipamientos y mobiliario urbano del sector así mismo el estado actual de cada uno de ellos, para luego ser analizada y dar solución a los mismos.

Mapas de diagnóstico. - Se organizará el análisis del sitio con mapas de la plataforma P1 partiendo desde el punto central La Piscina de la Yahaira y un radio de 500 metros alrededor de la misma, se utiliza el programa ArGics para este análisis, en

donde se recopilará información como es uso de suelo, vialidad, número de edificaciones, llenos y vacíos.

Gráficas de pastel. - Se utilizará para conocer los datos finales de las encuestas realizadas a los moradores y visitantes del sector para así generar un análisis cuantitativo, con la finalidad de saber los resultados totales de cada pregunta planteada y así dar soluciones a las mismas.

2.2 Población y muestra

2.2.1 Población

La investigación realizada se enfoca en la vida cotidiana de la comunidad y entorno del complejo recreacional La Yahaira, dentro de esta recopilación hay posibles usuarios, sitios cercanos, informantes y personajes relevantes para las dinámicas en espacios del complejo. Siendo un proyecto cualitativo, se “extrae significado de los datos sin necesidad de reducirlos a números ni analizarlos estadísticamente”. (Hernández, R, Fernández, C, 2010)

Según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) da a conocer que en el año 2023 de acuerdo con el último censo existe una población igual a 370.664 habitantes en el cantón de Ambato. La plataforma P1 comprende las parroquias de La Matriz y San Francisco, por lo tanto, comprende un total de 228.065 habitantes entre esas dos parroquias urbanas.

TABLA 75: Conformación Urbana de la Ciudad de Ambato

TERRITORIOS	PARROQUIAS	SUPERFICIES ÁREA URBANAS (ha.)	PORCENTAJE DE OCUPACIÓN	PROYECCION POBLACIÓN 2020
	Atocha Ficoa	357,52	7,65	15344
	Celiano Monge	527,38	11,28	40804
	Huachi Chico	615,7	13,17	33901
URBANO	Huachi Loreto	319,49	6,83	28673
(Ambato)	La Merced	198,65	4,25	12969
	La Península	471,8	10,09	13764
	La Matriz	374,58	8,01	21825
	Pishilata	1759,13	37,62	31949
	San Francisco	51,18	1,09	5077
SUPERFICIE TOTAL (ha.)		4675,43	100%	204306,00

Figura 14. Población de parroquias urbanas.
Tomada de: GADMA (2021)

2.2.2 Muestra

Para evidenciar las necesidades presentes y de la población vinculada al proyecto, se procede a realizar encuestas a los habitantes del sector, la muestra se realiza mediante la aplicación de una fórmula que nos permite verificar la exactitud de la población.

Aplicación de la fórmula

Tamaño de Muestra

$$m = \frac{N}{N - 1 * K^2 + 1}$$

Donde:

N = Proporción de individuos

K = Margen de error (= ±10)

$$m = \frac{228065}{(228065 - 1) * 0,1^2 + 1} = 99,95 = \mathbf{100 \text{ personas}}$$

En conclusión, la encuesta se realizará a 100 personas

2.2.3 Estructura de la encuesta

La finalidad de la encuesta es dar conocer el diferente criterio que tienen los encuestados respecto a la Piscina de La Yahaira y sus alrededores, destacar los aspectos negativos y positivos del mismo, y dar a conocer sus posibles estrategias para implementar la rehabilitación urbana en el sector.



ENCUESTA SOBRE LA PISCINA DE LA YAHUIRA Y SUS ALREDEDORES

Tema: Desarrollo de estrategias de rehabilitación urbana sostenible en el Centro Histórico de Ambato, al entorno del Complejo Recreacional La Yahaira.

Autor: Enka Solange Poaquizza Cuzco

Encuestados: Residentes del lugar, comerciantes, estudiantes

Género	Masculino		Femenino		Prefiero no decirlo	
--------	-----------	--	----------	--	---------------------	--

CUESTIONARIO

¿Cuál cree usted que es la actividad principal que se desarrolla alrededor del Complejo Recreacional La Yahaira?						
Comercial		Recreacional		Educativa		Residencial
						Turística
¿Cree usted que la calle Juan Benigno Vela ocasiona caos vehicular y/o tráfico en el sector?						
Si			No			
¿Con el deterioro del Complejo Recreacional La Yahaira, cree usted que la inseguridad ha aumentado en el lugar?						
Si			No			
Cree usted que, si se realiza una mejora al entorno del Complejo Recreacional La Yahaira, este contribuirá a:						
Mejorar el comercio dentro del sector		Brindarle seguridad al peatón		Generar turismo		Apropiación del espacio público (aceras, calles)
¿Qué tipo de equipamiento urbano cree usted que le falta alrededor del Complejo Recreacional La Yahaira. (Seleccione uno o varios)						
Contenedores de basura		Iluminarias		Mobiliario urbano		Vegetación
Cree usted que el sector cumple con la accesibilidad universal (rampas, señalización, pasamanos, bancas, etc)						
Si			No			
¿Cuál de las siguientes condiciones cree usted que afecta a la contaminación auditiva?						
Ruido vehicular		Tráfico vehicular		Comercios ambulantes		
Considera usted que existe contaminación visual por exceso de letreros, vallas, cableado, etc.						
Si			No			
Al estar en total abandono el Complejo Recreacional La Yahaira, este ha contribuido a que existan roedores, mascotas domésticas abandonadas o indigentes en el lugar:						
Si			No			
Alrededor del Complejo Recreacional La Yahaira existen calles con mayor afluencia vehicular, por lo cual cree usted que se debería priorizar al peatón en el sector						
Si			No			
¿Qué tipo de transporte considera usted que debe tener prioridad en la movilidad dentro del sector?						
Peatonal		Ciclista		Transporte urbano		Vehículo privado

Figura 15. Estructura de la encuesta. Elaboración propia (2023)

2.2.4 Estructura de las entrevistas

En este punto para aplicar la metodología cualitativa se realiza a 7 habitantes antiguos del lugar, dueños de negocios que llevan años en el sector, dirigentes de la zona y la persona del municipio encargada de los baños que son de uso público que se encuentran en la Piscina de La Yahuirá.



ENTREVISTA SOBRE LA PISCINA DE LA YAHUIRA Y SUS ALREDEDORES

Tema: Desarrollo de estrategias de rehabilitación urbana sostenible en el Centro Histórico de Ambato, al entorno del Complejo Recreacional La Yahuirá.

Autor: Erika Solange Poaquiza Cuzco

ENTREVISTA

Nombre:	
Género:	
Edad:	
1. ¿Cuánto tiempo vive en el lugar?	
2. ¿Cómo recuerda a la Piscina La Yahuirá en sus inicios	
3. Que espacios de alrededor de la Piscina La Yahuirá visita cotidianamente	
4. Que espacios ha dejado de ocupar alrededor del Complejo Recreacional La Yahuirá ¿Por qué?	
5. Que problemas se encuentra alrededor del Complejo Recreacional La Yahuirá Social Inseguridad Vivienda	
6. En la actualidad, que percepción tiene con respecto a la piscina la Yahuirá y su entorno	
7. Considera usted que la piscina la Yahuirá es un hito, tiene simbolismo o es un referente para los ambateños	
8. Cree usted que, si existe una rehabilitación urbana alrededor del complejo Recreacional La Yahuirá, este reactivaría la economía y turismo local	
9. Como sería para usted el barrio en el que le gustaría vivir	

Figura 16. Estructura de la entrevista. Elaboración propia (2023)

2.2.5 Estructura de fichas de observación por frente de cada manzana

Se utilizo las fichas de observación para llevar un registro del mobiliario urbano, áreas verdes, los estacionamientos, obstáculos, rampas y dimensiones de las aceras, también se señaló el estado de los diferentes puntos analizados en la observación, para la elaboración de este análisis se señaló cada frente de cada manzana y su respectivo código para llevar un registro de calle o avenida en el frente estudiado.

NOMBRE DE LA CALLE/AVENIDA			
N° CUADRAS			
MOBILIARIO URBANO	LUMINARIAS	N° de iluminarias	
		Estado	Bueno
			Regular
	Malo		
	CONTENEDORES DE BASURA	N° de contenedores de basura	
		Estado	Bueno
			Regular
	Malo		
	BANCAS	N° de bancas	
		Estado	Bueno
			Regular
	Malo		
SEMÁFOROS	N° de semáforos		
	Estado	Bueno	
		Regular	
Malo			
ÁREAS VERDES	AVENIDA	N° de árboles	
		Estado	Bueno
			Regular
	Malo		
	PLAZA	N° de árboles	
		Estado	Bueno
Regular			
Malo			
PARQUE	N° de árboles		
	Estado	Bueno	
		Regular	
Malo			
MOVILIDAD	N° de estacionamientos		Obstáculos
	Existencia de señalización (Nombre de calle)		
	VEHICULAR	Estacionamiento Formales	N° Cantidad
		Estacionamientos informales	N° Cantidad
PEATONAL	Lado derecho	Ancho de vereda	

Figura 17. Estructura de la ficha de observación por frente de cada manzana. Elaboración propia (2023)

2.2.6 Estructura de ficha de observación total por manzana

Seguidamente de analizar cada frente de las manzanas, trasladamos los datos de la tabla anterior a este formato que esta sincronizado con Excel para cuantificar el número total de cada elemento señalado y en el estado que se encuentra actualmente cada mobiliario.

Se concluyo con 82 tablas, una por cada manzana para tener los resultados y poder elaborar los diagramas finales con los resultados que nos ayudó a evaluar el mobiliario urbano, áreas verdes y movilidad.

MANZANA				
ILUMINARIAS	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
	001			
	002			
	003			
	004			
	005			
	TOTAL			
CONTENEDORES DE BASURA	001			
	002			
	003			
	004			
	005			
	TOTAL			
BANCAS	001			
	002			
	003			
	004			
	005			
	TOTAL			
SEMÁFOROS	001			
	002			
	003			
	004			
	005			
	TOTAL			
ÁRBOLES EN AVENIDA	001			
	002			
	003			
	004			
	005			
	TOTAL			
ÁRBOLES EN PLAZA	001			
	002			
	003			
	004			
	005			
	TOTAL			
ÁRBOLES EN PARQUE	001			
	002			
	003			
	004			
	005			
	TOTAL			
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALES	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001			
	002			
	003			
	004			
	005			
	TOTAL			
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001			
	002			
	003			
	004			
	005			
	TOTAL			

Figura 18. Estructura ficha de observación total por manzana. Elaboración propia (2023)

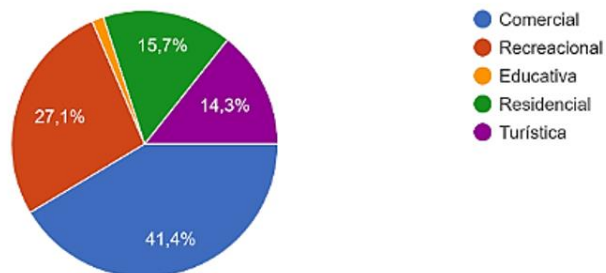
2.2.7 Análisis e interpretación de datos

2.2.6.1 Tabulación de los datos – encuestas

La encuesta se realizó a través el formulario de Google forms para tener un conteo específico de los encuestados, al igual se elaboró las encuestas físicas que se entrevistó cuando se visitó el lugar a los residentes, comerciantes y transeúntes.

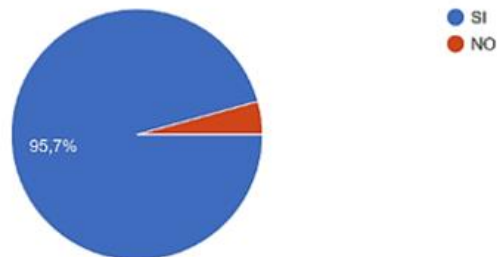
¿Cuál cree usted que es la actividad principal que se desarrolla alrededor de la piscina de La Yahaira?

100 respuestas



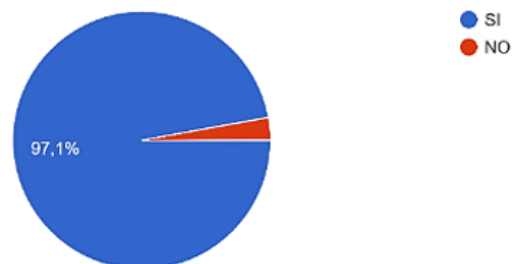
Al estar en total abandono la piscina de La Yahaira, este ha contribuido a que existan roedores, animales domésticos abandonados o indigentes en el lugar:

100 respuestas



Con el deterioro del Complejo Recreacional La Yahaira, ¿cree usted que la inseguridad ha aumentado en el lugar?

100 respuestas



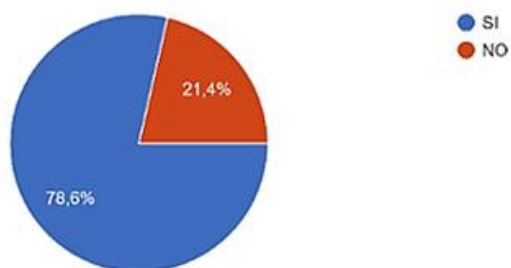
Cree usted que, si se realiza una mejora al entorno del Complejo Recreacional La Yahaira, este contribuirá a:

100 respuestas



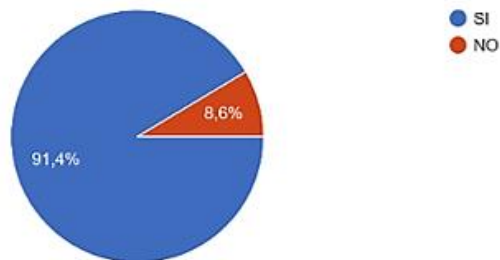
Cree usted que la calle Juan Benigno Vela ocasiona caos vehicular y/o tráfico en el sector

100 respuestas



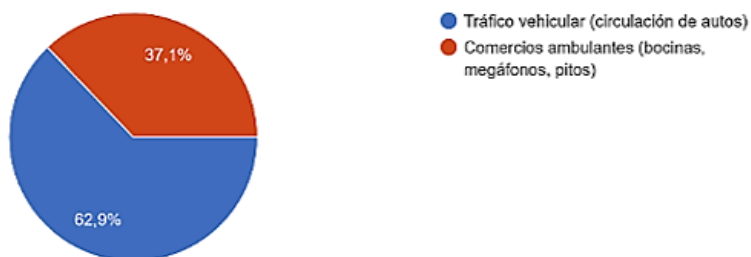
Considera usted que existe contaminación visual por exceso de letreros, vallas, cableado, etc.

100 respuestas



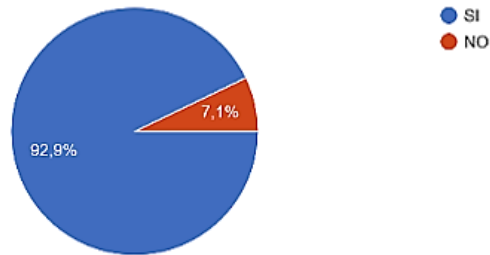
¿Cuál de las siguientes condiciones cree usted que afecta a la contaminación auditiva en el sector?

100 respuestas



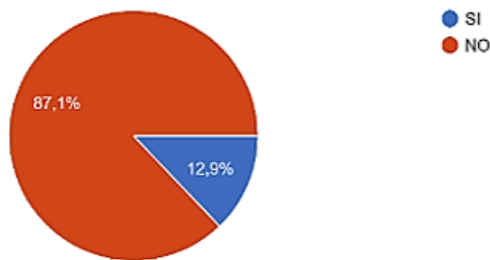
Cree usted que, si existe una rehabilitación urbana alrededor de la piscina de La Yahaira, este reactivaría la economía y turismo local

100 respuestas



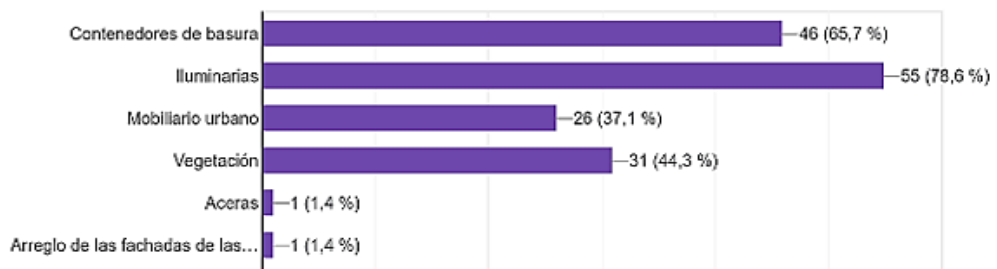
Cree usted que el sector cumple con la accesibilidad universal (rampas, señalización, pasamanos, bancas, etc)

100 respuestas



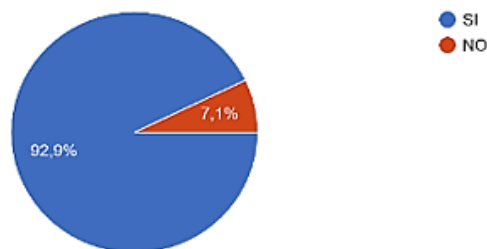
Qué tipo de equipamiento urbano cree usted que le falta alrededor del Complejo Recreacional La Yahaira. (Seleccione uno o varios)

100 respuestas



Alrededor del Complejo Recreacional La Yahaira existen calles con mayor afluencia vehicular, por lo cuál ¿cree usted que se debería priorizar al peatón en el sector?

100 respuestas



¿Qué tipo de transporte considera usted que debe tener prioridad en la movilidad dentro del sector?
100 respuestas

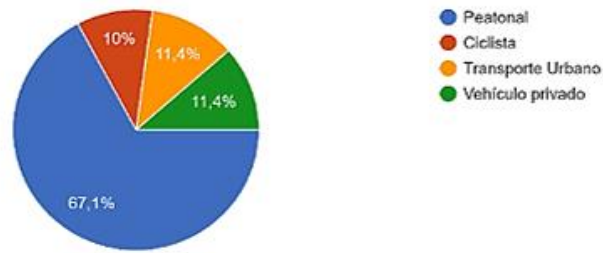


Figura 19. Resultados obtenidos mediante las encuestas físicas y digitales.
Elaboración propia (2023)

Los resultados de las encuestas realizadas a los residentes, transeúntes y estudiantes dieron como conclusiones que el sector donde se encuentra la Piscina de La Yahaira es de carácter comercial, seguidamente de un área residencial. La pregunta 2 da como resultado que con el abandono del lugar ha dado paso a la inseguridad y la existencia de roedores, perros abandonados e indigentes alrededor del lugar. Las siguientes preguntas nos pudieron manifestar que si existe una correcta rehabilitación en los alrededores esto ayudara a reactivar la economía local del sector. Alrededor del lugar no existe accesibilidad universal, las aceras están ocupadas por letreros publicitarios, comercio informal que obstaculizan la libre movilidad peatonal.

También se tomó en cuenta la falta de mobiliario urbano y el tipo de este que se podría implementar, las iluminarias que están en mal estado y son deficientes en el sector, además que el vehículo se ha tomado como actor principal para la movilidad en la ciudad, dejando de lado al peatón.

2.2.6.2 Análisis de las encuestas

Las encuestas con preguntas abiertas se realizaron a las personas beneficiarias del proyecto, es decir los residentes y usuarios que transitan por la zona, se realizó a residentes antiguos y comerciantes que tienen sus locales más de 15 años alrededor de la Piscina de La Yahaira.

Para lograr este punto se visitó cada local comercial y vivienda de la zona para conocer la información de antigüedad comercial, obviamente abordando que es un tema de tesis y que si estuviesen de acuerdo y darían paso a la investigación para futuros proyectos.

Interpretación de las entrevistas

La entrevista consta de 9 preguntas abiertas, donde la primera pregunta refiriéndose a los años que viven en el lugar la mayoría de los residentes habitan de 20 años o más en la zona, seguidamente la pregunta número dos recuerdan a la piscina de La Yahaira con mucha nostalgia ya que ese lugar era muy visitado por turistas y personas locales de Ambato, era una piscina olímpica donde la mayoría de los ambateños aprendieron a nadar.

Las preguntas seguidas nos dan respuestas de los aspectos negativos que se encuentran en el lugar como la inseguridad por falta de cuidado de La Piscina de La Yahaira, el abandono de los alrededores, falta de iluminación y mobiliario urbano, si existe una adecuada rehabilitación alrededor del complejo turístico este ayudaría a reactivar la economía y turismo local.

La última pregunta moradores de la zona nos relatan como los libadores se han apropiado del lugar por la existencia de cantinas clandestinas y también porque cerca del complejo turístico existe la zona rosa, es decir bares y discotecas lo que las noches y fines de semana existe descontrol, peleas callejeras y bulla en el lugar.

2.2.6.3 Análisis de las fichas de observación

Luego de analizar cada manzana por frentes, se realizó una tabulación para saber exactamente la cantidad y el estado en el que se encuentran, calificando como bueno, malo y regular.

Se realizó un análisis de 82 manzanas por cada frente, cada frente tenía un código de 001, 002, 003, 004 y 005. Existen 5 manzanas que tienen 5 frentes y 77 manzanas 4 frentes, se evaluó un total de 333 frentes en las 82 manzanas analizadas.

Iluminarias

El análisis se realizó de toda la zona señalada se evaluó el número de iluminarias por frente y el estado en el que se encuentran, dando como resultado un total de 580 iluminarias en 82 manzanas, 91 iluminarias que están en buen estado y representa un 16%, 423 iluminarias que se encuentran en estado regular y es un 73% y 66 iluminarias que están en mal estado por un 11%.

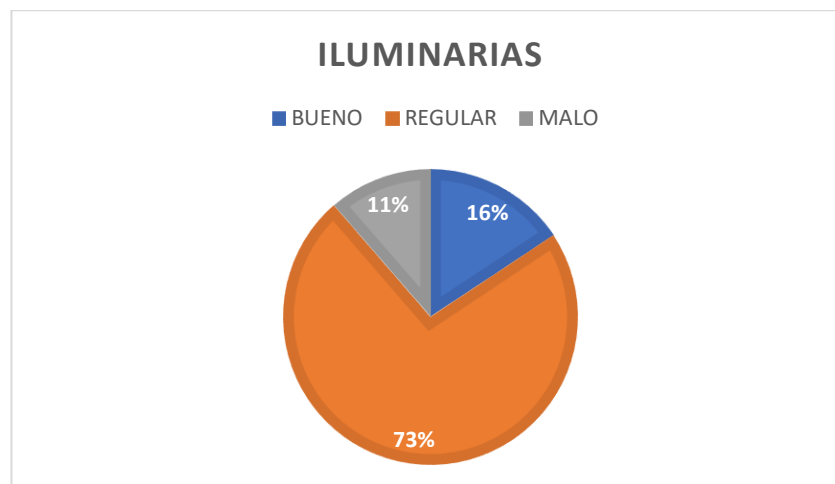


Figura 20. Resultado de iluminarias. Elaboración propia (2023)

Contenedores de basura

Existen 103 contenedores de basura en 82 manzanas, se evaluó que existen varios frentes que no cuentan con este mobiliario, por lo que provocan focos de insalubridad, 30 basureros que representa un 29% están en buen estado, es decir pintados, con su respectiva señalética y funcionamiento, 62 basureros (60%) en estado regular donde la pintura ya está desgastada o la tapa ya no cierran bien y solo 11 (11%) basureros están en completo descuido, las llantas para movilizar están rotas y su ubicación obstaculiza a los peatones en las aceras.

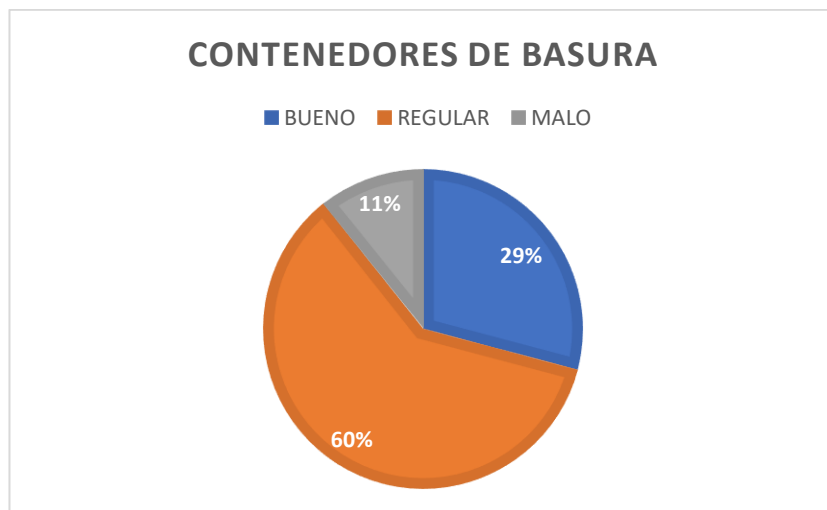


Figura 21. Resultado de contenedores de basura. Elaboración propia (2023)

Bancas

Existen 27 bancas, pero se debe tener en cuenta que la mayoría de estas bancas se ubican en el Parque Montalvo y otras en la Plaza-Mercado Urbina, 17 bancas (63%) están en estado regular por la falta de mantenimiento y 10 bancas están destruidas que representa un 37%.

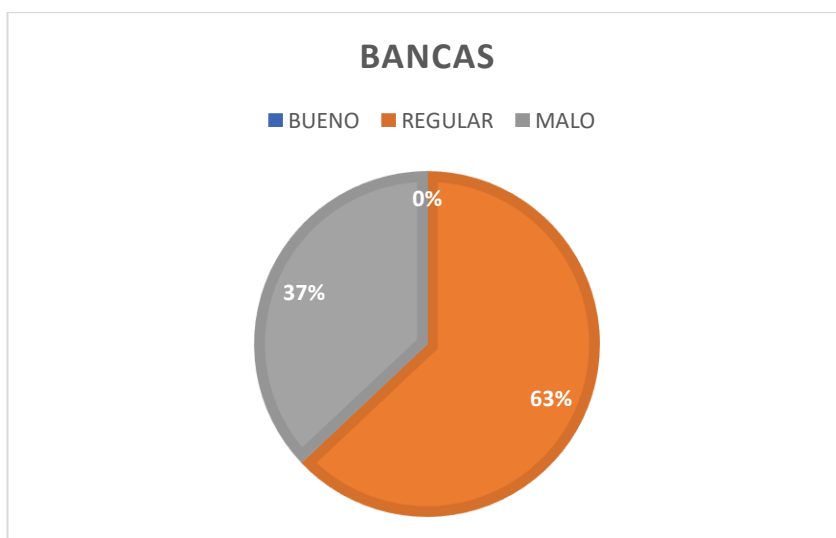


Figura 22. Resultado de bancas. Elaboración propia (2023)

Semáforos

Los semáforos se encuentran en las avenidas principales y transversales, la mayoría en el centro de la ciudad que ayudan con el tráfico vehicular y la afluencia de peatones, por lo que existen 109 semáforos en buen estado 68% y en estado regular 38%.

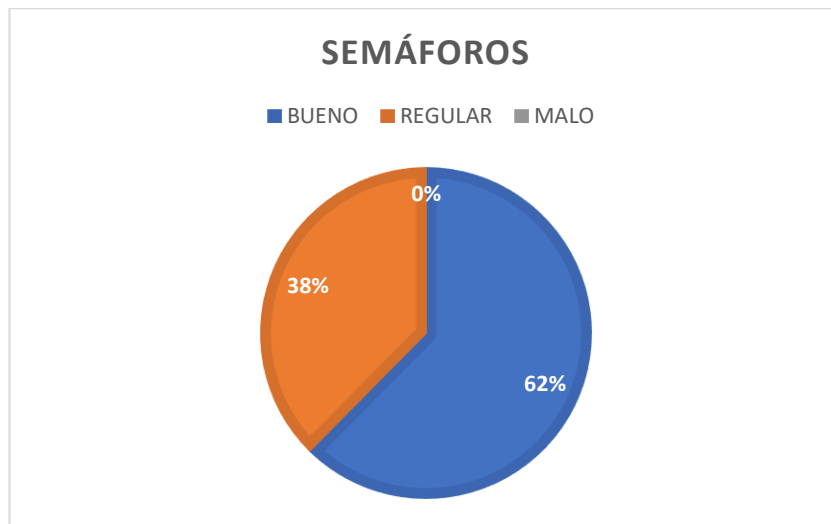


Figura 23. Resultado de semáforos. Elaboración propia (2023)

Árboles en avenida

El total de árboles en avenidas es de 283 árboles la mayoría se encuentran en la manzana 040 que es del parque Montalvo y en los distintos parques que se encuentran en la zona, 42 árboles en excelente espacio, arbustosos que cumplen su función de dar sombra, 201 en estado regular que representa un 71% y 40 que solo son tallos, no tienen hojas.

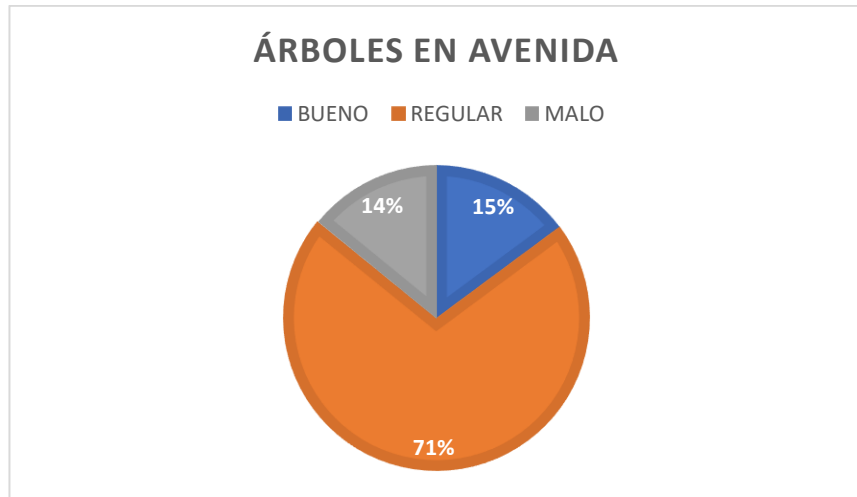


Figura 24. Resultado de árboles en la avenida. Elaboración propia (2023)

Árboles en plaza

Existen 10 árboles en total que se encuentran en la Plaza-Mercado Urbina, alrededor de ese, dos árboles en cada frente se encuentran en estado regular por la falta de cuidado de los árboles.

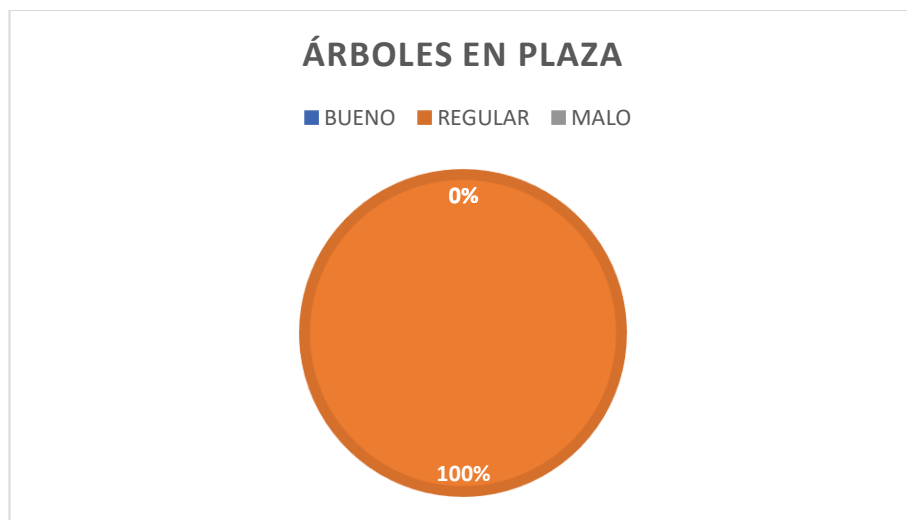


Figura 25. Resultado de árboles en plazas. Elaboración propia (2023)

Árboles en parques

Hay 139 árboles en los parques de la zona, la mayoría en estado regular (86%), 15 en estado bueno y 6 árboles en total que están en total abandono y descuido.



Figura 26. Resultado de árboles en parques. Elaboración propia (2023)

Movilidad peatonal

Aquí se analizó las dimensiones de las aceras, dando como resultado un rango mayor de 4,50 a 6,00 metros, en el centro de la ciudad las aceras son muy anchas que permiten la holgura de dos, máximo tres personas. Existe un total de 51 rampas peatonales para accesibilidad universal y solo se encuentran en el centro de la ciudad. Ahora bien, existen 166 obstáculos en las aceras que representan los basureros, postes de luz, señaléticas que obstaculizan el paso de los transeúntes.

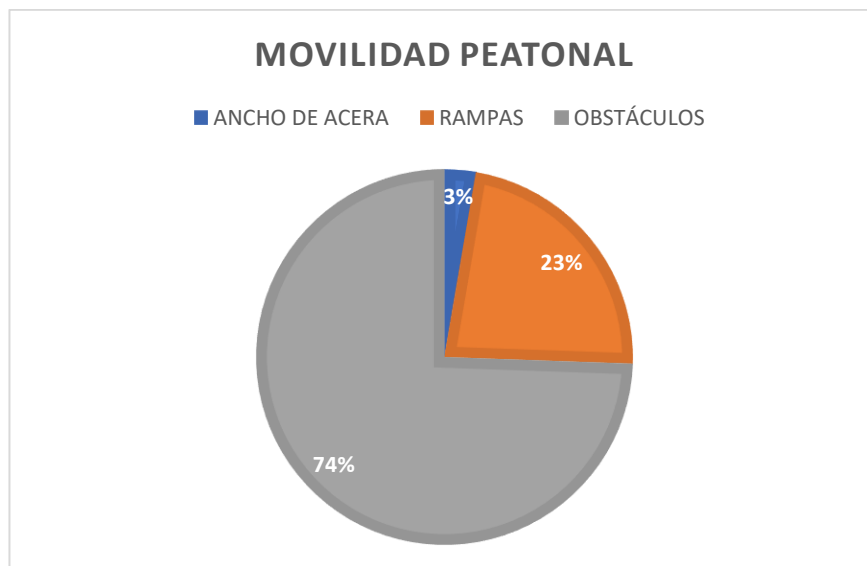


Figura 27. Resultado de movilidad peatonal. Elaboración propia (2023)

CAPÍTULO III INVESTIGACIÓN DE CONTEXTO

3.1 Ubicación

El proyecto se ubica en Ambato, específicamente en un área consolidada dentro de la plataforma P1, partiendo desde el Complejo Recreacional La Yahaira y 500 metros a su alrededor para poder establecer las estrategias de rehabilitación urbana.



Figura 28. Ubicación del proyecto. Elaboración propia (2023)

3.2 Análisis externo de la zona de estudio

Se realizó un análisis en base al PUGS 2033 de la ciudad de Ambato a la parte de Criterios Morfológico-Urbanos. Para Horacio Capel (2002) es importante tener en cuenta que la morfología urbana “es el reflejo de la cultura, economía y funciones”. Dentro de la morfología urbana se encuentran calles, manzanas, lotes y edificaciones todas estas de acuerdo con sus características de uso, geográficas, entre otros. (Capel, 2002). Mediante este análisis se puede obtener varios aspectos que nos ayuda a un análisis urbano, como es la densificación, tipología de las edificaciones, el suelo vacante que se encuentra, nivel de consolidación, uso de suelo y alturas de las edificaciones.

Es importante conocer el tejido urbano ya que nos ayuda a entender como está formada la ciudad y como esta se divide con las plataformas mediante los Polígonos

de Intervención Territorial (PIT) dentro de la misma existen variables que igual ayudarán a un análisis urbano de la zona de estudio.

3.2.1 Amanzamiento y estructura vial

Este criterio nos ayuda a diferenciar las tramas urbanas ya sea regular o irregular, para saber su accesibilidad mediante la movilidad. Dentro de este análisis tenemos las manzanas existentes del área de estudio, cada una con su respectivo código establecido por el municipio dentro del catastro de cada predio. En el grafico no todas las manzanas son de igual forma, algunas son regulares o irregulares al igual que sus dimensiones varían entre 80 y 100 metros de longitud (figura 29).0

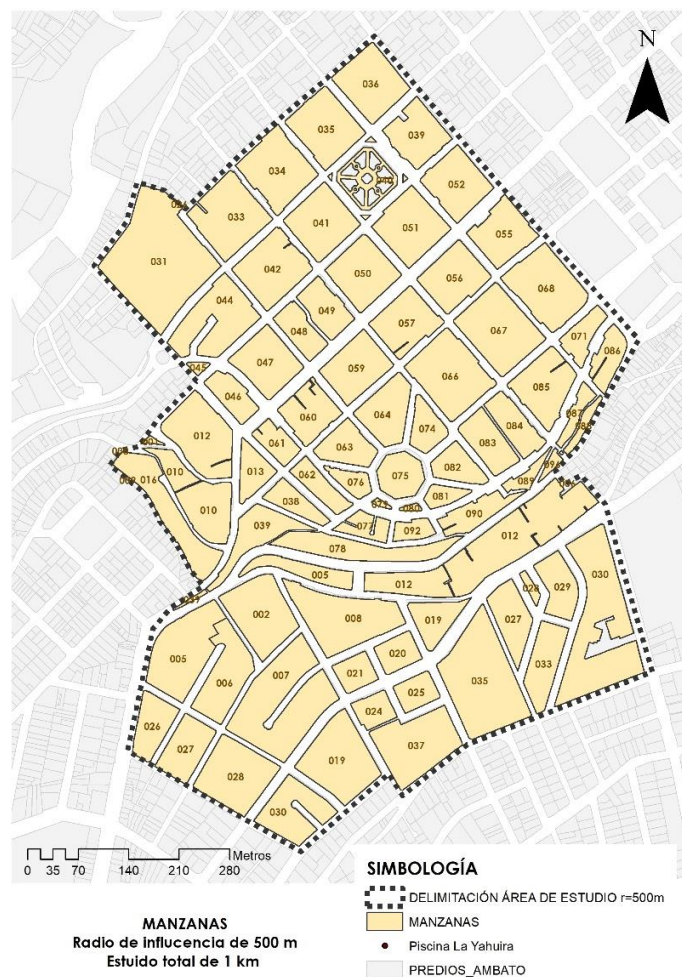


Figura 29. Manzanas. Elaboración propia (2023)

Como indica la figura 30, se constata que las tramas son irregulares y desordenadas, no existe una trama regular que sigan una misma dirección, son manzanas irregulares que varían longitudinalmente de 80 a 100 metros, por lo tanto existe una discontinuidad de la trama en los diferentes barrios.

Las vías que se analizaron son avenidas principales, calles secundarias, callejones, pasajes, esto nos ayuda a conocer la accesibilidad de estas mediante la movilidad ya sea vehicular y/o peatonal (figura 30).

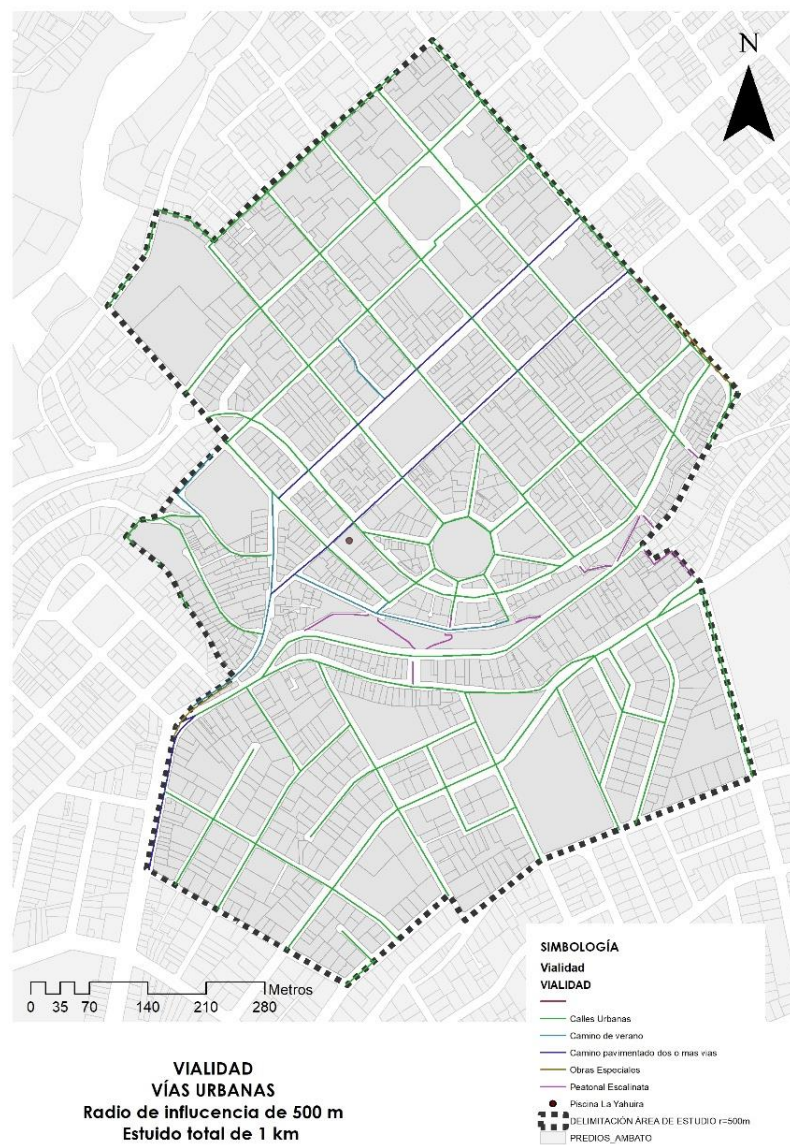


Figura 30. Vialidad. Elaboración propia (2023)

3.2.2 Uso de suelo según Ordenanza del POT 2020

El uso de suelo es importante conocer ya que así tenemos claro el uso que se da a cada edificación en base a la normativa establecida, cabe mencionar que un cambio de su uso puede traer consecuencias negativas para la población del sector, se destaca en este criterio que la correcta planificación da como resultado un bien común para los ciudadanos. El área seleccionada como estudio es de masivo uso comercial y uso mixto es decir residencial con uso de locales comerciales (figura 31).

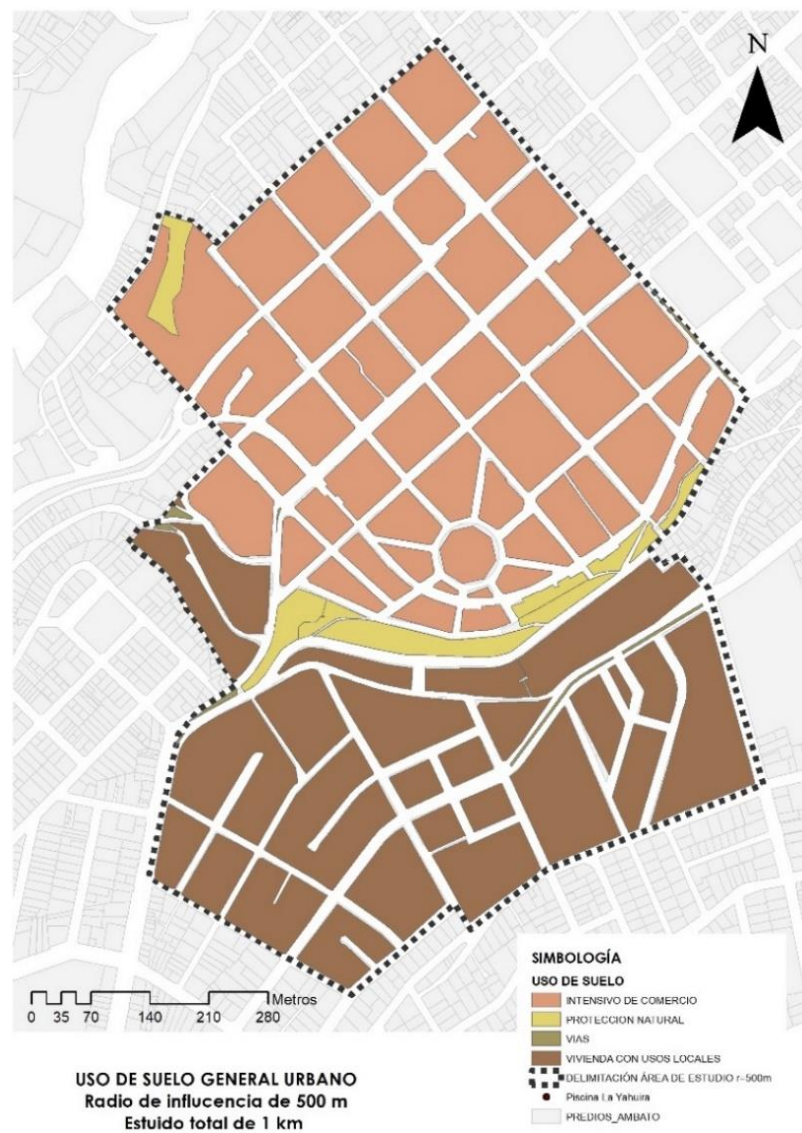


Figura 31. Uso de suelo. Elaboración propia (2023)

Como se observa en la figura tenemos dos usos muy importantes, su uso general es intensivo comercial ya que el sector cuenta con comercios, oficinas, restaurantes, equipamientos educativos, financieros y de salud. Existe protección natural que es la ladera de la avenida 13 de abril, y su segundo uso es mixta, uso residencial con locales comerciales.

3.2.3 Nivel de ocupación

Este criterio es muy importante en base a la Guía para la Elaboración de los Planes de Uso y Gestión de Suelo elaborada por la asociación de municipios del Ecuador (AME). Nos da categorías que ayudan a entender el nivel de ocupación que se presenta en la zona. **Consolidación:** Cuando se ha edificado el 100% de la edificabilidad permitida (AME,2019).

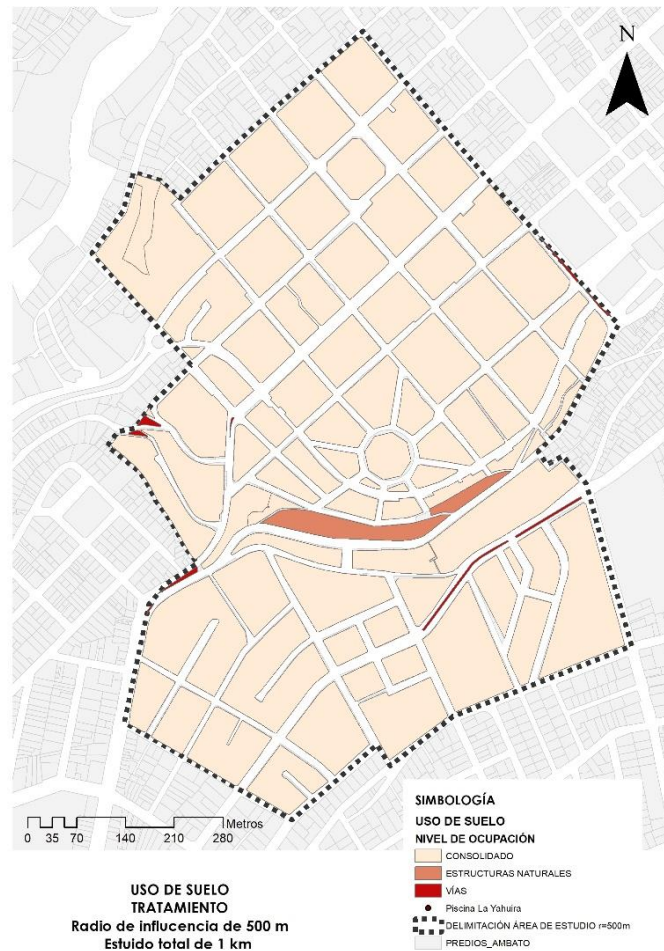


Figura 32. Nivel de ocupación. Elaboración propia (2023)

En la figura 32 el nivel de ocupación del suelo es el 100%, es decir está consolidado totalmente, ya que existen viviendas, locales, edificios y establecimientos de uso masivo.

3.2.4 Densidad de viviendas

Este análisis nos da a conocer las edificaciones existentes y las alturas de estas, con la finalidad de cuantificar la necesidad de equipamientos dentro de la zona y la configuración dentro de los predios existentes (figura 33). Además, nos ayuda a identificar el suelo vacante donde no existen construcciones, los vacíos físicos del lugar (figura 34).

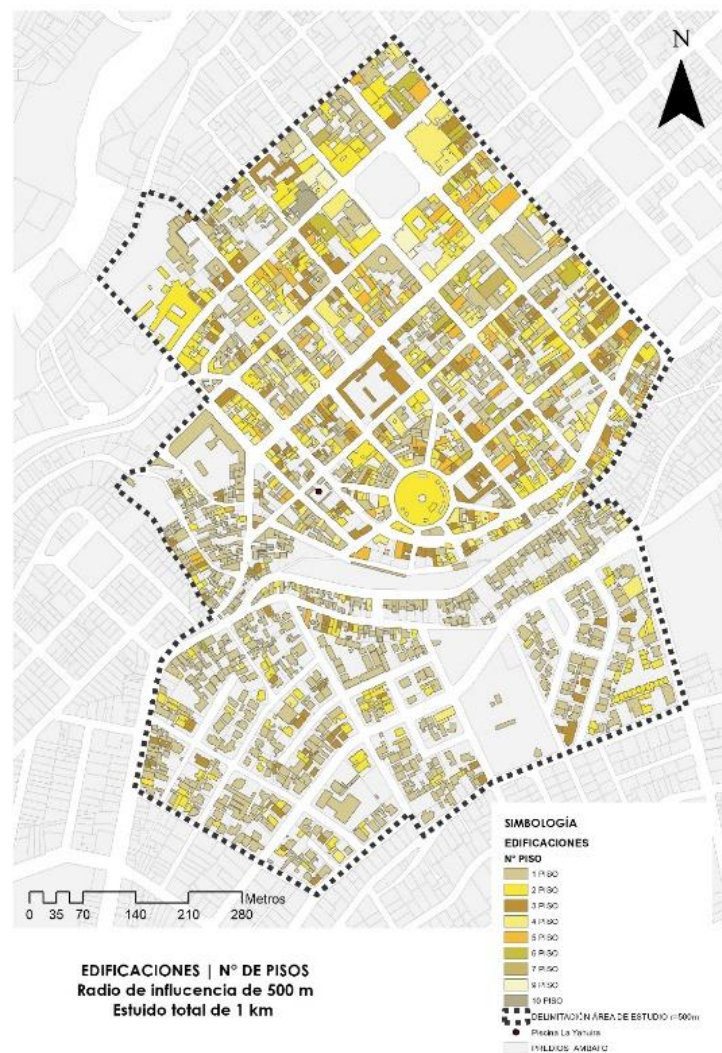


Figura 33. Edificaciones. Elaboración propia (2023)

Tenemos varias edificaciones con diferentes números de pisos, desde un piso que son locales comerciales y/o viviendas, de dos pisos que su uso es en la planta baja locales comerciales y los pisos siguientes, departamentos, un edificio icónico del área de estudio es de 10 pisos que su uso es mixto, locales comerciales y uso residencial.



Figura 34. Llenos y vacíos. Elaboración propia (2023)

El área de estudio no tiene vacíos físicos, todo está consolidado y lleno dentro de la trama urbana.

3.3 Análisis interno

En el análisis interno se realizó un seguimiento FODA para identificar las respectivas Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas del sector. Este análisis evalúa diferentes factores que ayudaran a identificar aspectos positivos y negativos del lugar, para buscar estrategias adecuadas que den soluciones a las problemáticas encontradas.

3.3.1 Diagnóstico

Una de las principales problemáticas del sector es la falta de iluminaria alrededor del lugar, aceras estrechas con obstaculos en las mismas, inexistencia de mobiliario urbano que permitan una pausa a los peatones y falta de vegetación urbana que den sombra a los transeutes.

La ciudad se ha ido estructurando de acuerdo a las posibilidades del terreno, haciendo de ésta diferentes tipo de tramas, algunas un poco desordenadas e irregulares que no sigue un patrón, por lo tanto los bordes naturales internos y periféricos provocan un límite físico natural, que desvinculan algunas zonas. La estructuración de las principales líneas viales o la poca integración con las vías de acceso hacia el interior del sector, no se puede ver una lectura clara que indique el contexto urbano del sector, por lo cual provoca una mala distribución de los barrios.

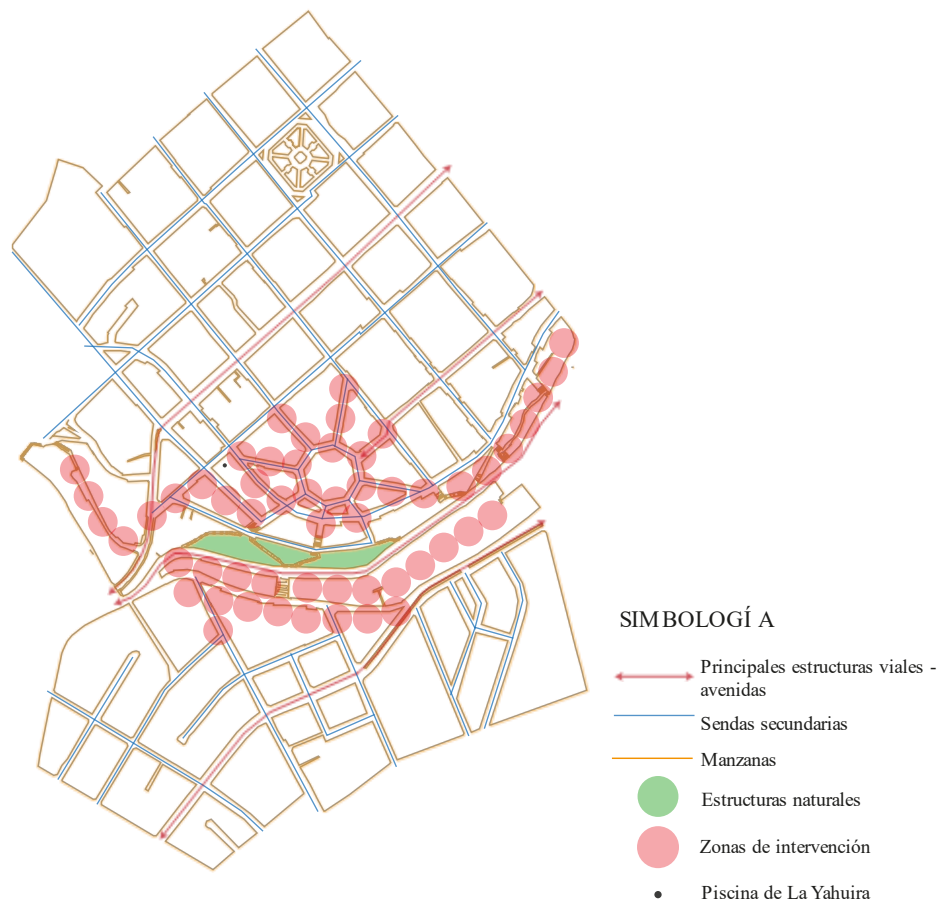


Figura 35. Diagnóstico del área de estudio. Elaboración propia (2023)

FUNCIÓN

Las áreas más comerciales se dan entre las avenidas principales Av. Doce de Noviembre, Av. Cevallos y calle Juan Benigno Vela. Estas son arterias principales para llegar al centro de la ciudad.

OCUPACIÓN

Sector comercial y residencial.

FORMAS URBANAS

Mediante el recorrido por las calles y avenidas se aprecia un cambio en la forma que toman las mismas, esto se debe a que se han ido adaptado a la topografía de la ciudad.

3.3.2 Análisis FODA

Se realiza un análisis FODA para identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que se encuentran en el proyecto. Aquí se analizan varios factores que nos ayudan a diagnosticar de una mejor manera aspectos positivos y negativos de la situación actual del lugar.

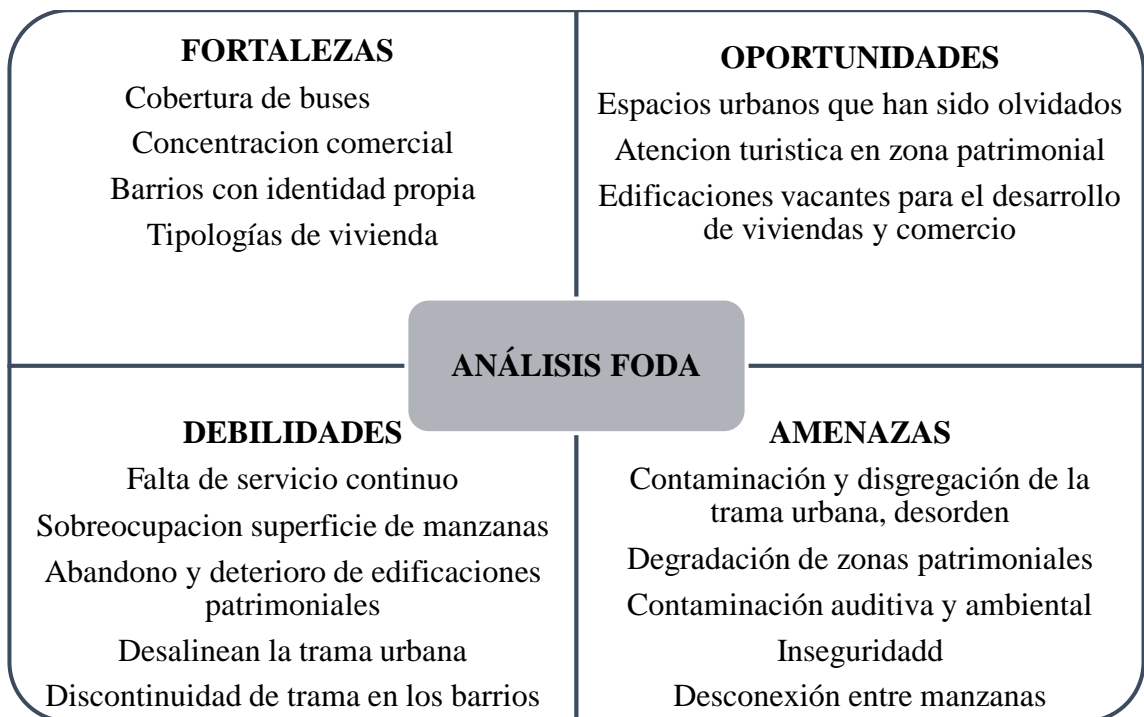


Figura 36. Cuadro Resumen FODA. Elaboración propia (2023)

3.3.2.1 Fortalezas

En el corazón de nuestra ciudad, la movilidad y transporte se ven facilitados por una amplia cobertura de buses que recorren las avenidas principales, conectando eficientemente los diferentes sectores. La actividad y uso de suelo definen la dinámica urbana, caracterizada por una gran concentración comercial, zonas residenciales de nivel medio y una rica diversidad cultural que se refleja en la vida diaria. La identidad y patrimonio cultural se entrelazan en barrios con una marcada personalidad propia, un casco histórico que cuenta la historia de la ciudad y edificaciones patrimoniales que añaden un encanto único a la arquitectura local. La vivienda y hábitat se presentan

como opciones diversas y acogedoras, con tipologías que se adaptan a las necesidades y preferencias de la comunidad.

En términos de empleo y configuración productiva, se destacan áreas de comercio específicas que generan una amplia oferta laboral, contribuyendo así al dinamismo económico del lugar. Las áreas de centralidad urbana, además de ser centros neurálgicos para la actividad económica, también se erigen como puntos de encuentro que refuerzan la identidad barrial y garantizan un fácil acceso a servicios y actividades para todos los habitantes.



Figura 37. Fortalezas del área de estudio. Elaboración propia (2023)

Tabla 4. Resumen análisis fortalezas. Elaboración propia (2023)

Movilidad y Transporte
Cobertura de buses por las avenidas principales.
Actividad y Uso de Suelo
Gran concentración comercial, media residencial y variedad cultural.
Identidad y Patrimonio Cultural
Barrios con identidad propia, casco histórico, edificaciones patrimoniales.
Vivienda y Hábitat
Distintas opciones para el habitar y diversas tipologías de vivienda.
Empleo y Configuración Productiva
Áreas de comercio específicas y amplia oferta laboral.
Áreas de Centralidad Urbana
Generan identidad barrial y fácil acceso

3.3.2.2 Oportunidades

Con el propósito de mejorar la movilidad y transporte en nuestra comunidad, se propone establecer más paradas de transporte público en distintos sectores, facilitando así el acceso y desplazamiento de los residentes. En cuanto a la actividad y uso de suelo, se vislumbra la transformación de espacios vacantes del sector en áreas verdes, parques, espacios públicos y puntos de encuentro, contribuyendo a una mayor interacción social y recreación para los habitantes. La preservación de la identidad y patrimonio cultural se materializa a través de la atención turística en zonas históricas, donde el mejoramiento de fachadas en edificaciones resalta la riqueza arquitectónica del lugar.

En relación con la vivienda y hábitat, se plantea la revitalización de edificaciones vacantes para el desarrollo de viviendas y negocios, así como la rehabilitación de edificios patrimoniales en estado de abandono, con la intención de impulsar su reapertura y restauración, preservando de este modo la herencia cultural y arquitectónica de la comunidad. Estas propuestas integrales no solo buscan mejorar la

infraestructura y funcionalidad de la ciudad, sino también fortalecer su identidad, patrimonio y calidad de vida de sus habitantes.

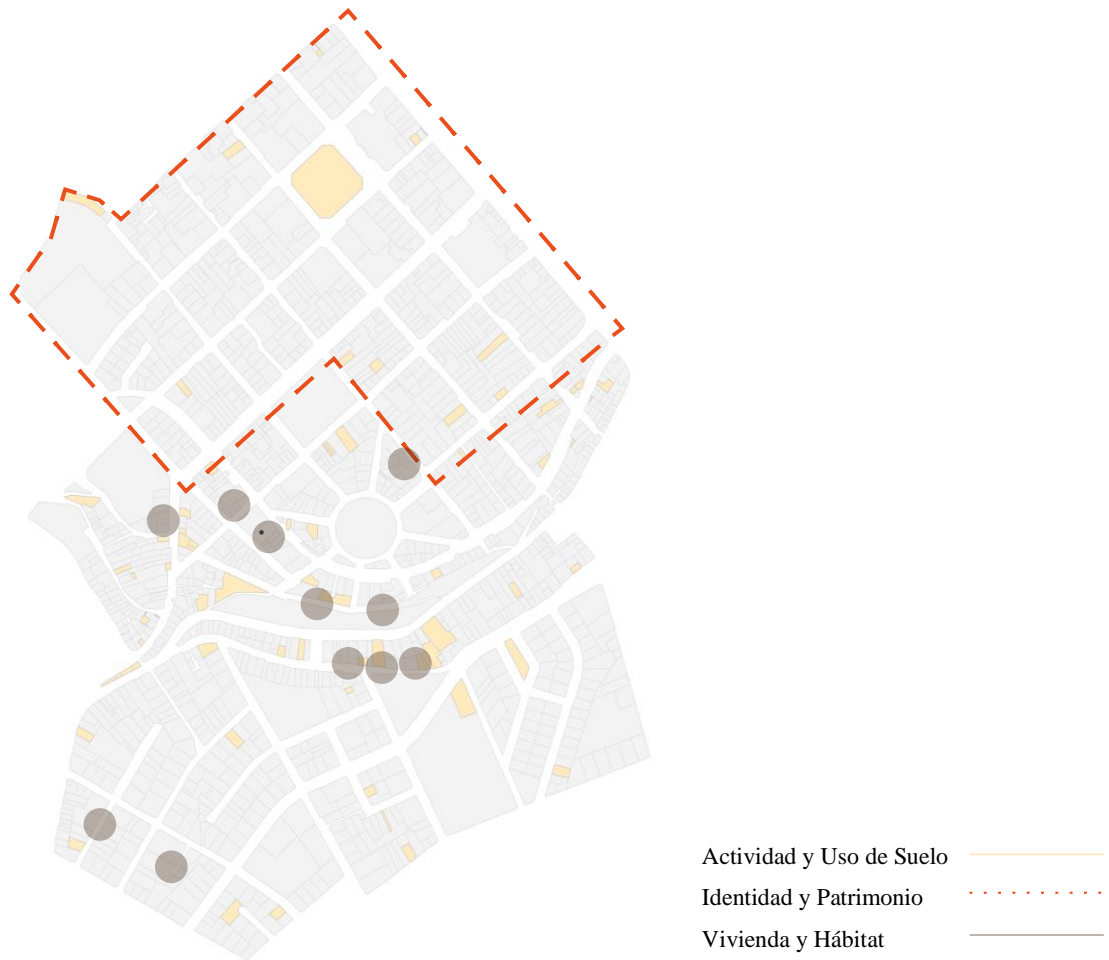


Figura 38. Oportunidades del área de estudio. Elaboración propia (2023)

Tabla 5. Resumen análisis oportunidades. Elaboración propia (2023)

Movilidad y Transporte
Establecer más paradas en los distintos sectores.
Actividad y Uso de Suelo
Espacios vacantes del sector para la creación de parques, espacios públicos, puntos de encuentro, etc.
Identidad y Patrimonio Cultural
Atención turística en zonas históricas, mejoramiento de fachadas en edificaciones.

Vivienda y Hábitat

Edificaciones vacantes para el desarrollo de viviendas y negocios, edificios patrimoniales en abandono para una reapertura.

3.3.2.3 Debilidades

La falta de servicio de transporte en las afueras del perímetro central se presenta como un desafío significativo para la movilidad y transporte en la zona estudiada. Además, la sobreocupación de la superficie de manzanas en términos de actividad y uso de suelo ha generado un entorno urbano congestionado y poco eficiente. La identidad y patrimonio cultural de la ciudad se ven amenazados por el abandono y deterioro de edificaciones patrimoniales, que son testigos vacíos de la historia local. En cuanto a la vivienda y hábitat, la existencia de nuevas tipologías que desalinean la trama urbana ha contribuido a una configuración residencial que carece de coherencia y armonía. Además, la morfología, tejido y trama urbana muestran una preocupante discontinuidad en los barrios, lo que dificulta la integración y conectividad de la ciudad.

Estos desafíos resaltan la necesidad de un enfoque integral y coordinado para abordar no solo la falta de servicios de transporte y la sobreocupación del suelo, sino también para preservar el patrimonio cultural, mejorar la calidad de la vivienda y restablecer la coherencia en la trama urbana.

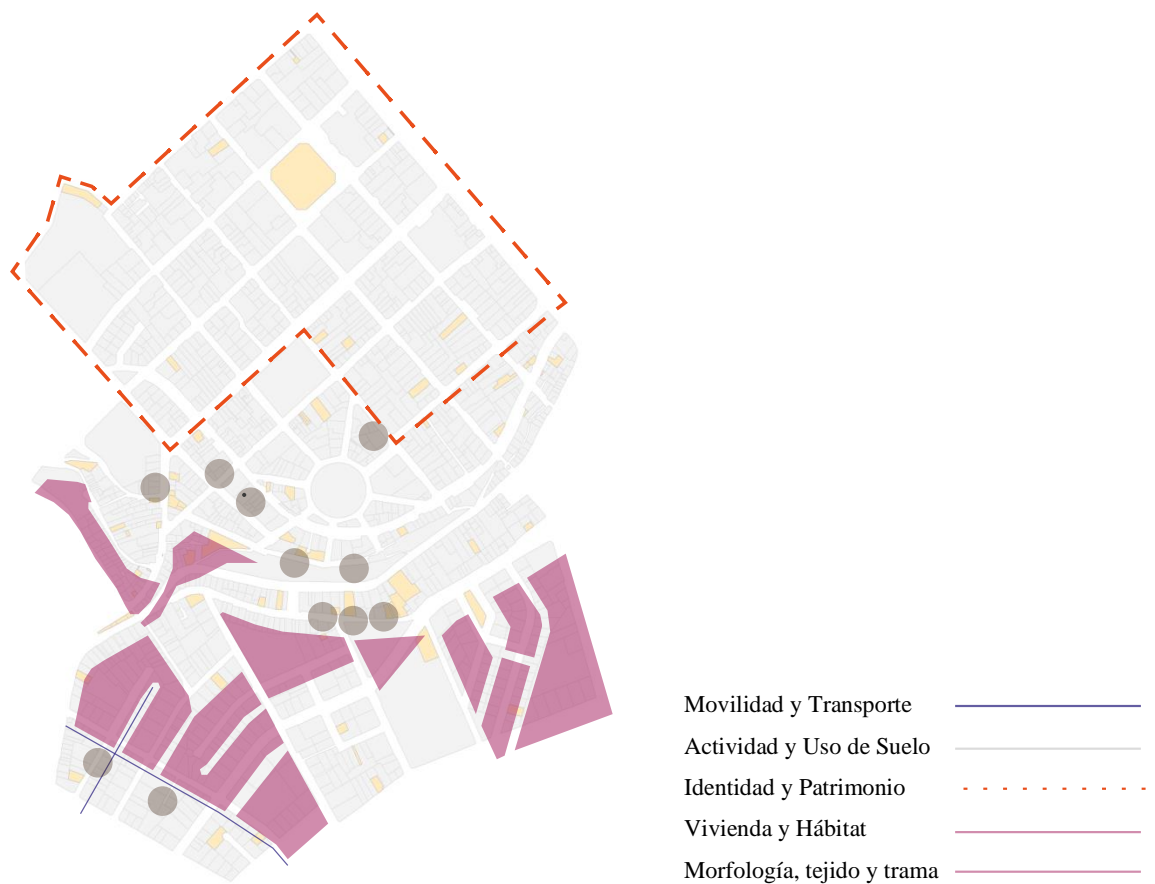


Figura 39. Debilidades del área de estudio. Elaboración propia (2023)

Tabla 6. Resumen análisis debilidades. Elaboración propia (2023)

Movilidad y Transporte
Falta de servicio en las afueras del perímetro central.
Actividad y Uso de Suelo
Sobreocupación la superficie de manzanas.
Identidad y Patrimonio Cultural
Abandono y deterioro de edificaciones patrimoniales
Vivienda y Hábitat
Existencia de nuevas tipologías que desalinean la trama urbana.
Morfología, tejido y trama
Discontinuidad de la trama en los barrios.

3.3.2.4 Amenazas

La movilidad y transporte en nuestra ciudad enfrentan desafíos considerables, evidenciados por la contaminación y disgregación de la trama urbana, que ha generado puntos focales de desorden en distintos sectores. Este fenómeno se refleja en la degradación de zonas patrimoniales, poniendo en riesgo la identidad y patrimonio cultural que define nuestra comunidad. Las áreas de centralidad urbana, lejos de ser puntos de encuentro prósperos, se ven afectadas por la contaminación auditiva y ambiental, comprometiendo la calidad de vida de los residentes. La morfología, tejido y trama urbana se ven impactados por la sobredosificación del tejido urbano, lo que resulta en la pérdida de las tramas y la conexión entre manzanas, generando una sensación de desconexión en el entorno. Además, los espacios públicos y prácticas sociales se ven afectados por cierta inseguridad, lo que contribuye a la percepción de que estos lugares no son totalmente accesibles ni seguros.

Enfrentar estos retos requiere una estrategia integral que aborde no solo la movilidad y transporte, sino también la preservación del patrimonio cultural, la mejora de las áreas de centralidad urbana y la promoción de espacios públicos seguros y funcionales para fortalecer el tejido social de nuestra ciudad.

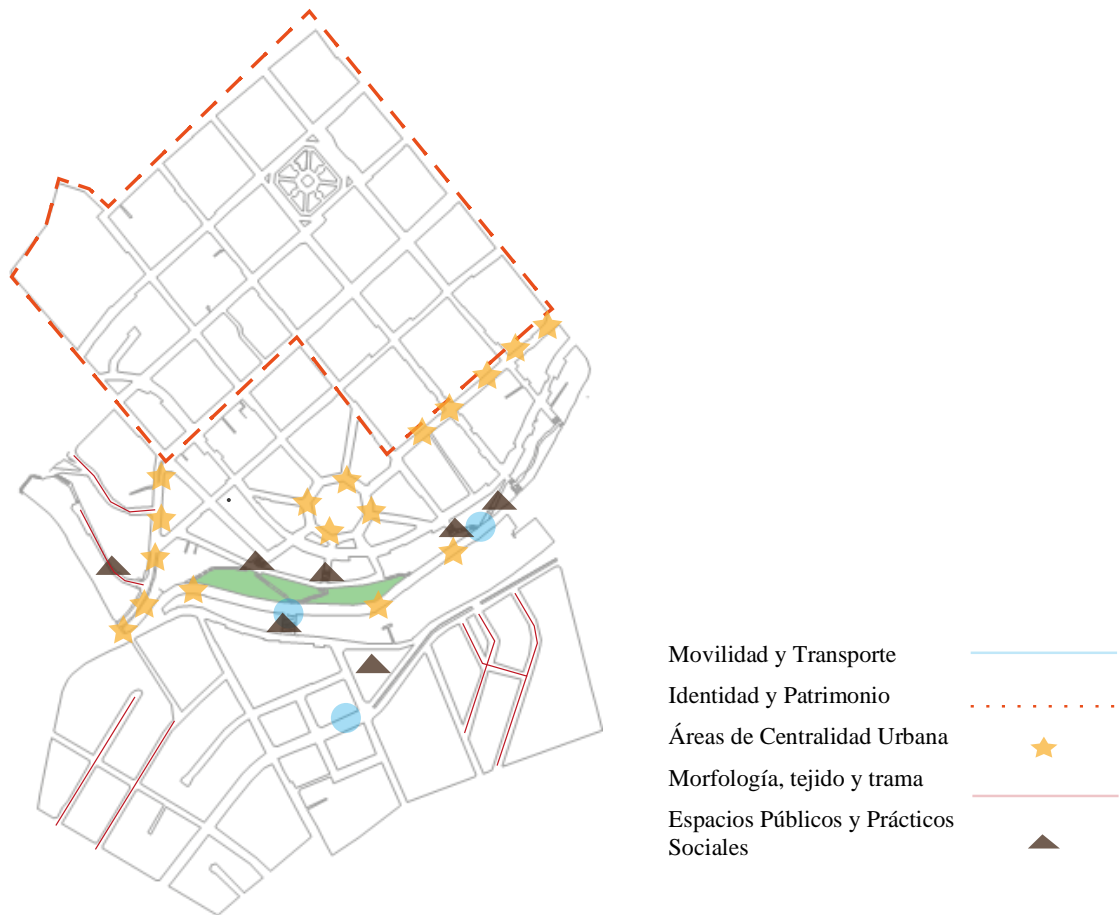


Figura 40. Amenazas del área de estudio. Elaboración propia (2023)

Tabla 7. Resumen análisis amenazas. Elaboración propia (2023)

Movilidad y Transporte
Contaminación y disgregación de la trama urbana, puntos focales de desorden
Identidad y Patrimonio Cultural
Degradación de zonas patrimoniales.
Áreas de Centralidad Urbana
Contaminación auditiva y ambiental.
Morfología, tejido y trama
Sobredosificación del tejido urbano pierde las tramas y conexión entre manzanas
Espacios Públicos y Prácticos Sociales
Cierta inseguridad.

3.3.3 Puntos de intervención

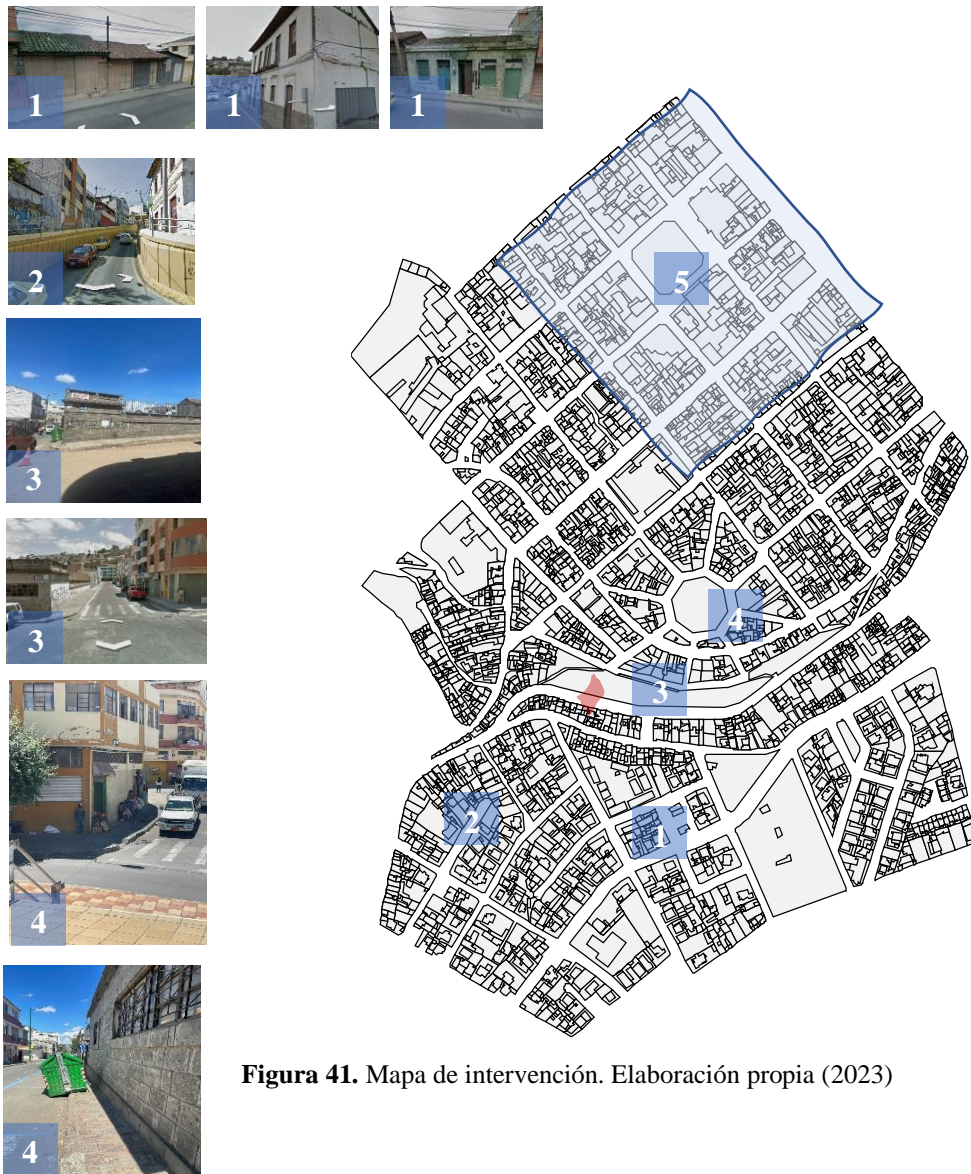


Figura 41. Mapa de intervención. Elaboración propia (2023)

En el área 1 se pretende una rehabilitación y conservación de las edificaciones patrimoniales, para una correcta integración de manera sostenible en el desarrollo urbano esto se dará en la avenida 13 de Abril, que pertenece dentro del centro histórico de Ambato. El tramo 2 pertenece al viaducto de La Yahaira, donde se pretende mejorar las señalizaciones viales horizontales, verticales e implementar más iluminación.

Alrededor de la Yahaira se busca implementar y mejorar las iluminarias, reemplazarlas por postes de acero, además de ampliar las aceras y que las mismas

tenga rampas peatonales, además de que la materialidad sea adecuada como pisos podotáctiles. En los tramos 4 las aceras son muy limitadas lo que no permite una libre circulación peatonal, ausencia de vegetación y deficiente iluminación en el sector.

El tramo 5 que esta resaltado se ubica el parque Montalvo, por lo que a su alrededor se buscaría implementar la reincorporación de espacios públicos y también la restauración de viviendas patrimoniales ya que por el sector existen edificaciones icónicas casas de ilustres ambateños que son declaradas patrimonio de Ambato.

3.4 Diagnóstico actual

3.4.1 Accesibilidad y movilidad peatonal

La zona estudiada enfrenta un problema significativo en cuanto a accesibilidad y movilidad peatonal. La infraestructura urbana no está adecuadamente diseñada para satisfacer las necesidades de los peatones, lo que resulta en obstáculos para su desplazamiento seguro y eficiente. Las aceras estrechas, la falta de rampas accesibles para sillas de ruedas, y la presencia de obstáculos como postes, basureros y vehículos estacionados en las zonas peatonales, limitan la movilidad de las personas a pie.

Además, la señalización y los cruces peatonales son insuficientes, lo que aumenta el riesgo de accidentes y afecta negativamente la experiencia de caminar por la ciudad. Esta falta de atención a la accesibilidad peatonal no solo afecta a residentes con movilidad reducida, sino que también disuade a los ciudadanos en general de optar por modos de transporte más sostenibles y saludables. Abordar este problema requiere intervenciones que prioricen el diseño inclusivo de las aceras, la implementación de señalización adecuada y la creación de entornos peatonales seguros, contribuyendo así a una ciudad más accesible y amigable para todos.

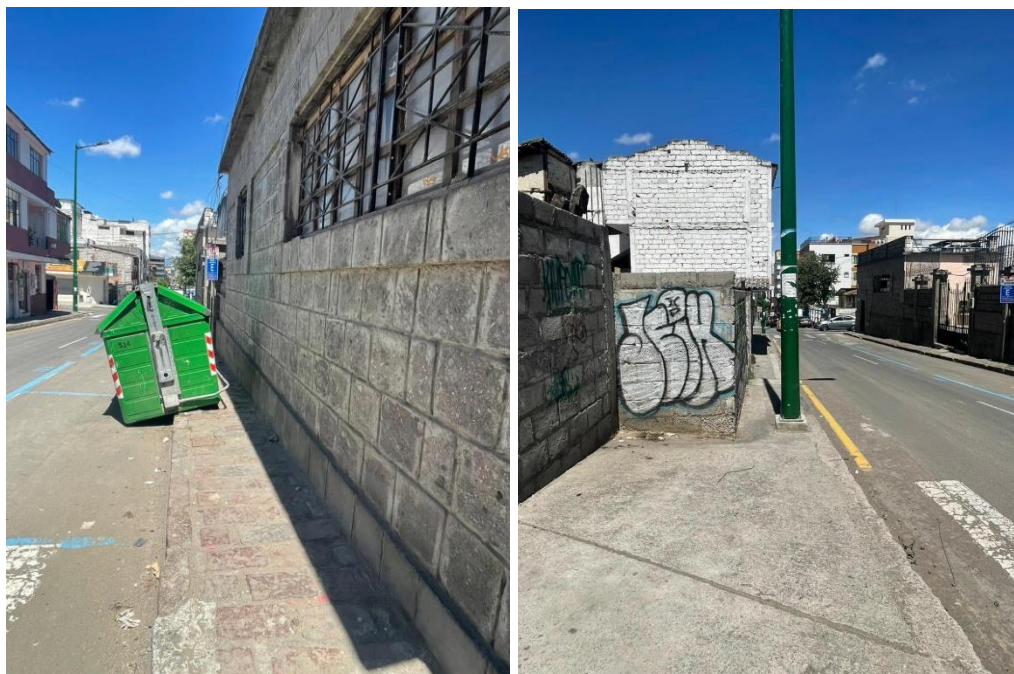


Figura 42: Problemática de accesibilidad universal y movilidad peatonal. Elaboración propia (2023)

3.4.2 Adecuación de espacios públicos de uso peatonal

La falta de mobiliario urbano, particularmente la carencia de elementos esenciales como basureros y lugares de estancia, representa un problema urbano significativo. La ausencia de basureros adecuados contribuye a la acumulación de residuos en espacios públicos, afectando negativamente la estética urbana y generando problemas ambientales. La falta de opciones de descarte adecuadas también puede llevar a que las personas arrojen basura en lugares no designados, exacerbando el problema de la contaminación.

Además, la insuficiencia de lugares de estancia cómodos y adecuados dificulta que los ciudadanos disfruten plenamente de los espacios públicos. La falta de bancos, áreas de sombra, y otros elementos de mobiliario urbano limita la capacidad de las personas para descansar y socializar, disminuyendo la calidad de vida en la ciudad. Esta carencia afecta tanto a residentes como a visitantes, privándolos de la oportunidad de disfrutar plenamente de los entornos urbanos.



Figura 43. Problemática de adecuación de espacios públicos de uso peatonal. Elaboración propia (2023)

3.4.3 Rehabilitación y restauración de viviendas patrimoniales

La rehabilitación y restauración de viviendas patrimoniales se presenta como un problema urbano significativo. Muchas de estas viviendas, que son parte integral del patrimonio cultural y arquitectónico de la ciudad, enfrentan el deterioro debido al tiempo, la falta de mantenimiento y, en algunos casos, a la falta de conciencia sobre su valor histórico.

La falta de iniciativas para la rehabilitación y restauración de estas viviendas patrimoniales no solo impacta negativamente en la estética urbana, sino que también compromete la preservación de la identidad cultural de Ambato. La pérdida de estas estructuras históricas implica la desaparición de testimonios tangibles del pasado de la ciudad, afectando su carácter distintivo.

Además, el abandono de viviendas patrimoniales puede llevar a problemas más amplios, como la degradación del entorno urbano y la pérdida de atractivo para turistas y residentes. La falta de políticas y esfuerzos coordinados para restaurar estas

viviendas patrimoniales contribuye a la pérdida progresiva de un legado arquitectónico único y valioso.



Figura 44. Problemática de rehabilitación y restauración de viviendas patrimoniales

3.4.4 Incremento de áreas verdes en el centro

La falta de áreas verdes en el centro urbano constituye un problema urbano crucial. La escasez de espacios verdes afecta directamente la calidad de vida de los residentes y la experiencia de quienes visitan la zona. La ausencia de parques, plazas y áreas de recreación verde disminuye las oportunidades para actividades al aire libre, el esparcimiento y la interacción comunitaria.

Esta carencia no solo afecta el bienestar físico y mental de la población, sino que también contribuye a la falta de resiliencia ambiental en el centro urbano. La presencia limitada de áreas verdes dificulta la absorción de dióxido de carbono, la regulación térmica y la mejora general de la calidad del aire, lo que resulta en un entorno menos sostenible y saludable.



Figura 45. Problemática falta de áreas verdes. Elaboración propia (2023)

3.4.5 Implementar una ordenanza para regular el sonido

Un problema urbano que podría motivar la creación de una ordenanza para regular el sonido en Ambato es la proliferación descontrolada de ruido proveniente de actividades comerciales, eventos públicos, y establecimientos de ocio en zonas residenciales. La falta de regulación ha llevado a niveles de ruido excesivos que afectan negativamente la calidad de vida de los residentes, perturbando su descanso, concentración y bienestar general. Esta problemática también tiene implicaciones para la salud pública, ya que la exposición constante a niveles elevados de ruido se ha asociado con problemas de salud física y mental.

La ausencia de límites y normativas claras sobre emisión de sonido ha generado tensiones en la comunidad, con quejas frecuentes de residentes afectados. La creación de una ordenanza para regular el sonido podría establecer límites de emisión, horarios específicos para ciertas actividades ruidosas y sanciones por violaciones, buscando así alcanzar un equilibrio entre el desarrollo comercial y el bienestar de la comunidad.

3.4.6 Vialidad

Un problema urbano significativo en Ambato es la congestión vehicular y la insuficiente infraestructura vial para hacer frente al crecimiento demográfico y al aumento del parque automotor. La vialidad inadecuada contribuye a la congestión del tráfico, provocando retrasos significativos, aumentando el tiempo de viaje y afectando negativamente la eficiencia del transporte público y privado.

Las calles estrechas, la falta de vías alternas, y la insuficiencia de sistemas de transporte público eficientes contribuyen a la saturación del sistema vial. Este problema no solo causa molestias diarias para los residentes, sino que también impacta la calidad del aire debido a las emisiones vehiculares y aumenta el riesgo de accidentes de tráfico.



Figura 46: Problemática de vialidad. Elaboración propia (2023)

CAPÍTULO IV

DESARROLLO DE LA PROPUESTA

4.1 Descripción de la propuesta

El proyecto tiene como objetivo revitalizar y preservar el entorno de la Piscina de La Yaguaira a través de estrategias de diseño que fomenten la sostenibilidad ambiental, participación ciudadana y la economía local. Se propone un enfoque integral que reconozca la importancia de la implementación de estas estrategias para cuidar el patrimonio, optimizar recursos y cuidar al ambiente.

Para un análisis del lugar se utilizó mapeos, fichas de observación, entrevistas, encuestas, los componentes claves del proyecto fue un correcto análisis del contexto mediante la identificación de factores ambientales por medio del conteo del mobiliario urbano y el estado de este.

Mediante la participación ciudadana se implementó mecanismos para la participación de la comunidad al momento de tomar decisiones, asegurando que todos sean beneficiarios y considerados en el proceso del diseño de estrategias de rehabilitación.

Se pretende mejorar la movilidad peatonal y ciclista, con el objetivo que se promueva un diseño accesible para todos los ciudadanos, reduciendo así también el transporte motorizado que causa una contaminación auditiva y ambiental.

Con la implementación de estrategias de rehabilitación urbana sostenible alrededor de la Piscina de La Yaguaira este fomentara el desarrollo económico local de pequeños negocios, ya que su economía pasara a ser activa, lo que actualmente es una zona olvidada e insegura.

4.2 Estrategias de Rehabilitación Urbana

Tabla 8. Estrategias de rehabilitación urbana. Elaboración propia (2023)

Estrategias	Línea de acción	Modelo de Rehabilitación urbana sostenible
Estrategia 1	Accesibilidad y movilidad peatonal	<ul style="list-style-type: none"> - Se debe elaborar un plan que facilite la circulación del peatón, sin olvidarse de las personas con discapacidad. - Implementar señaléticas, pisos podo táctiles, ampliación de aceras, correcta señalización horizontal y vertical.
Estrategia 2	Adecuación de espacios públicos de uso peatonal	<ul style="list-style-type: none"> - Implementación de mobiliario urbano - Restauración e implementación de basureros - Incluir lugares de estancia cómodos y adecuados.
Estrategia 3	Rehabilitación y restauración de viviendas patrimoniales	<ul style="list-style-type: none"> - Las viviendas que son utilizadas como comercio y cuya fachada esta desgastada, deberán ser restauradas respetando la arquitectura patrimonial
Estrategia 4	Incremento de áreas verdes en el centro	<ul style="list-style-type: none"> - Implementar vegetación no invasiva en el centro histórico y alrededor de la Piscina de La Yahuirá - Dotar de vegetación en calles, pasajes peatonales, parques en donde se puedan incorporar árboles que ayuden a dar sombra a los peatones.
Estrategia 5	Implementar una ordenanza para regular el sonido	<ul style="list-style-type: none"> - Controles de contaminación auditiva por medio de horarios para que exista una mitigación del ruido, ya que se muestra como contaminante el ruido de los vehículos que afectan a los residentes, debe existir una ordenanza que de finalidad a este problema.

Estrategia 6	Vialidad	- Reordenamiento de vialidad y de transporte público en la zona, dando como prioridad al peatón y ciclistas
---------------------	----------	---

4.3 Descripción de las Estrategias de Rehabilitación Urbana

4.3.1 Accesibilidad y movilidad peatonal

Reconocer la importancia de tener una accesibilidad universal en el centro de Ambato, es por ello por lo que se debe elaborar un plan de movilidad que facilite la circulación del peatón, sin olvidarse de las personas con discapacidad. Dentro de este plan es importante implementar señaléticas, tales como pisos podotáctiles, ampliación de aceras, correcta señalización horizontal y vertical en el sector.

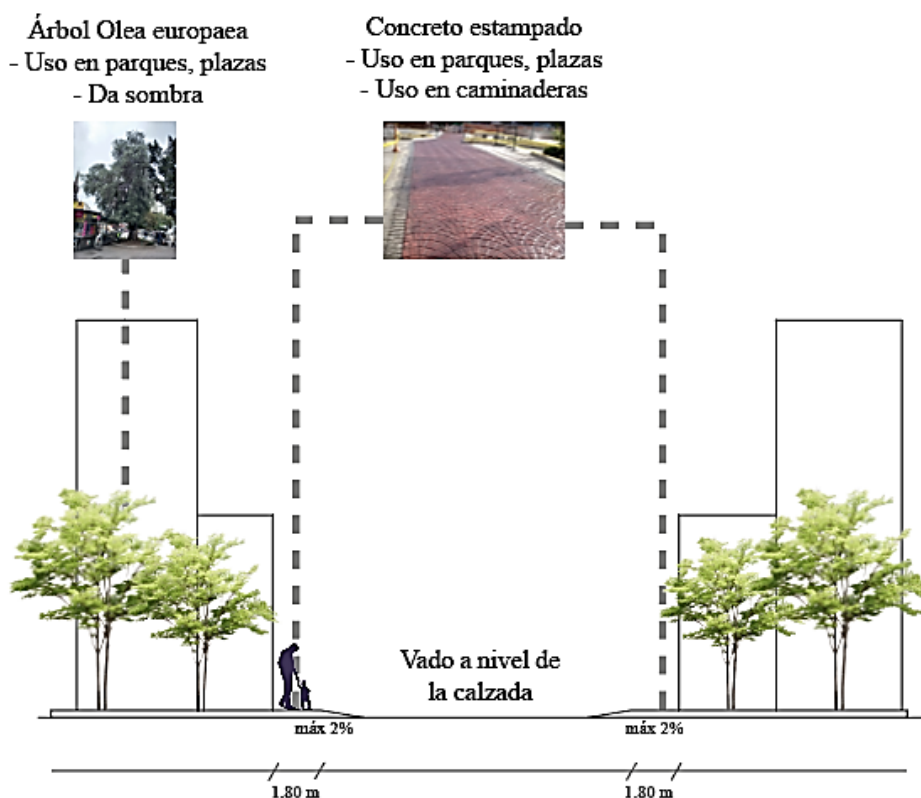


Figura 47. Accesibilidad universal corte urbano. Elaboración propia (2023)

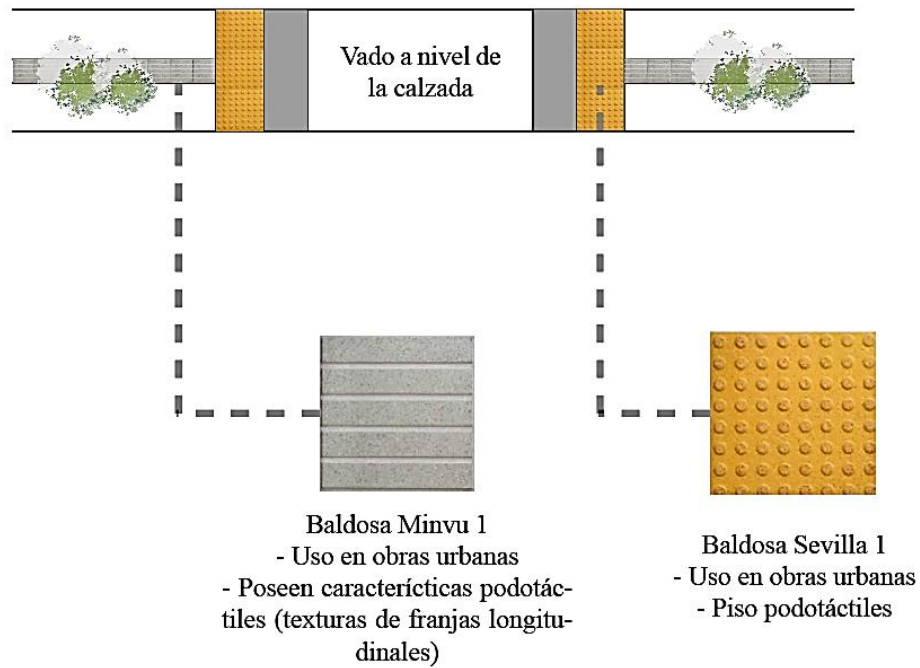


Figura 48. Accesibilidad universal en planta. Elaboración propia (2023)

4.3.2 Adecuación de espacios públicos de uso peatonal

Esta estrategia se aplicará con el objetivo que las personas tengan lugares de estancia cómodos y adecuados, según los principios básicos de diseño de urbanismo, además de una restauración e implementación de basureros, ya que existe una deficiente cantidad de basureros en el centro de la ciudad.

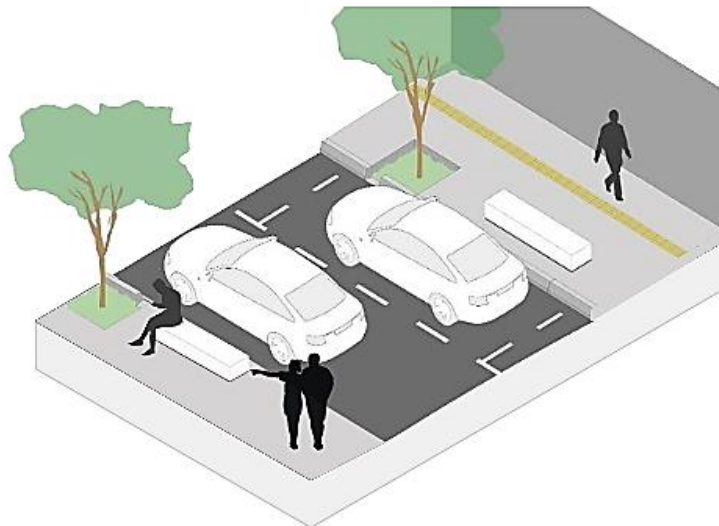


Figura 49. Adecuación de espacios públicos de uso peatonal. Elaboración propia (2023)

4.3.3 Rehabilitación y restauración de viviendas patrimoniales

Se pretende que las edificaciones que se han considerado patrimoniales y sean utilizadas como comercio en las plantas bajas y cuya fachada esta degradada, estas deberán ser restauradas respetando la arquitectura patrimonial ofreciendo así también el valor y cuidado respectivo de las edificaciones que se han considerado patrimoniales en la ciudad de Ambato, una de esas la piscina de La Yahaira, ya que cada una de esas tienen historia, son hitos y simbolismo de todos los ambateños.

4.3.4 Incremento de áreas verdes en el centro

Implementar vegetación no invasiva en el centro y alrededor de la Piscina de La Yahaira, dotar de vegetación en calles, pasajes peatonales y parques en donde se puedan incorporar árboles que ayuden a dar sombra a los peatones, respetando la libre circulación de los transeúntes y basándose en la normativa de espacios mínimos en las aceras.



Figura 50. Incremento de áreas verdes en el centro. Elaboración propia (2023)

4.3.5 Implementar una ordenanza para regular el sonido

El sonido que causa contaminación auditiva es masivo en el sector, ya que existen megáfonos de negocios ambulantes como es el servicio de gas, comida a domicilio, recolección de chatarra entre otros servicios, por lo que genera un malestar en los residentes y se pretenda que exista una ordenanza que otorgue horarios para la utilización de los megáfonos y parlantes, ya que esto también quita la tranquilidad de las personas.

4.3.6 Vialidad

En esta estrategia se pretende que exista un reordenamiento de vialidad y de transporte público en la zona, dando como prioridad al peatón y ciclistas, en este punto es importante tener en cuenta un objetivo importante de desarrollo sostenible, como es crear ciudades que minimicen la contaminación ambiental para reducir las emisiones de carbono que causan los vehículos y autobuses.

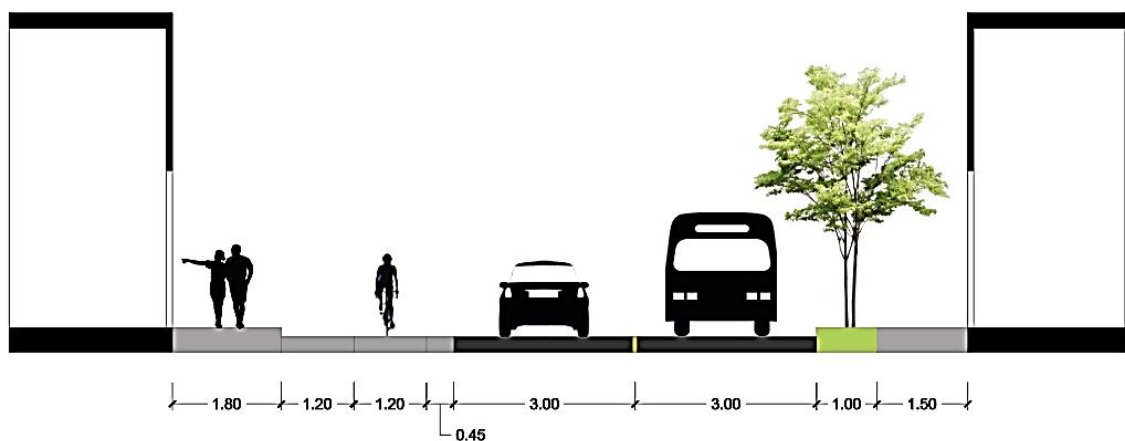
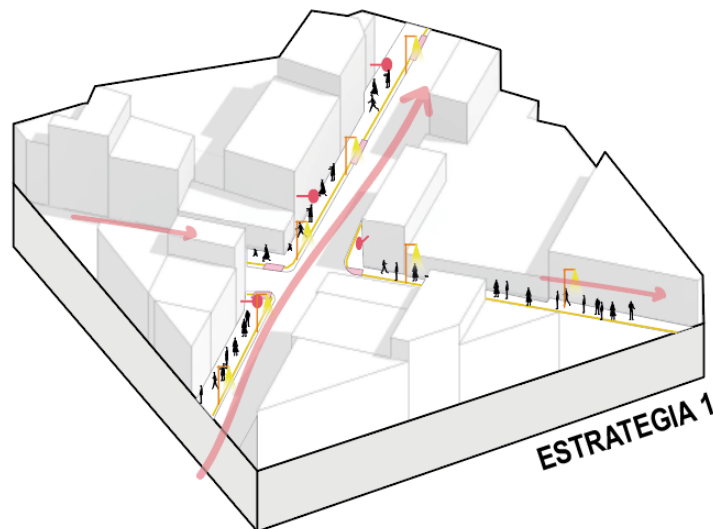


Figura 51. Vialidad. Elaboración propia (2023)

4.4 Desarrollo de Estrategias implementadas en la zona de estudio

4.4.1 Estrategia 1 – Accesibilidad y Movilidad Peatonal

Una estrategia integral de rehabilitación urbana centrada en la accesibilidad y movilidad peatonal en Ambato podría incluir las siguientes acciones:



**ACCESIBILIDAD
Y MOVILIDAD
PEATONAL**

- Se debe elaborar un plan que facilite la circulación del peatón, sin olvidarse de las personas con discapacidad.
- Implementar señaléticas, pisos podotáctiles, ampliación de aceras, correcta señalización horizontal y vertical.

Figura 52. Estrategia 1. Elaboración propia (2023)

1. Auditoría de Accesibilidad: Realizar una auditoría exhaustiva de la infraestructura urbana existente para evaluar la accesibilidad peatonal. Identificar zonas problemáticas, obstáculos y barreras arquitectónicas que dificulten el desplazamiento de personas con movilidad reducida.

2. Diseño Inclusivo de Aceras: Rediseñar y ensanchar aceras, asegurando que sean accesibles para personas con discapacidades, incluyendo la instalación de rampas, eliminación de obstáculos y señalización táctil en cruces peatonales.

3. Creación de Zonas Peatonales: Identificar y establecer zonas peatonales en el centro urbano, priorizando áreas comerciales y de interés cultural. Restringir el acceso vehicular en ciertos horarios para fomentar la movilidad a pie y la actividad comercial.

4. Desarrollo de Carriles Seguros para Peatones: Establecer carriles seguros para peatones, con señalización clara y pasos de cebra bien definidos. Promover la conciencia vial y respeto por los derechos de los peatones.

5. Accesibilidad Universal: Garantizar que los espacios públicos sean accesibles para todas las personas, incluyendo aquellos con discapacidades. Implementar rampas, señalización táctil y otros elementos que faciliten la movilidad inclusiva.

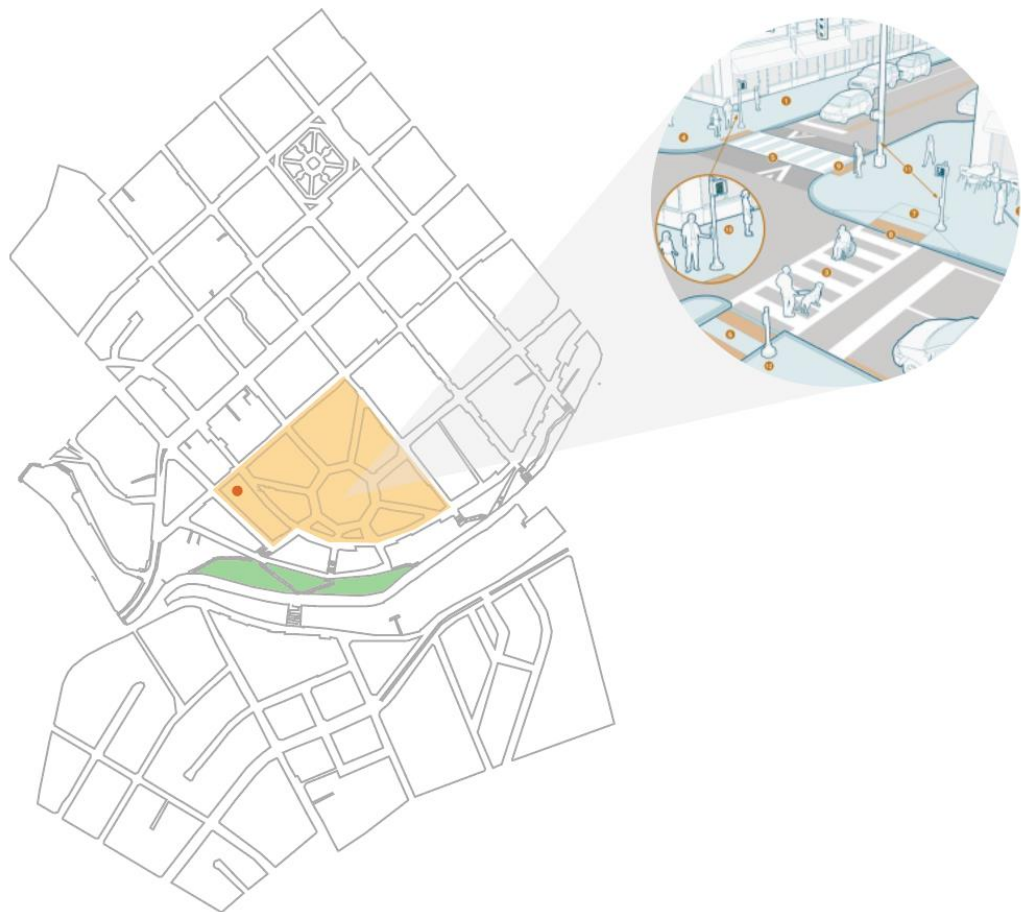
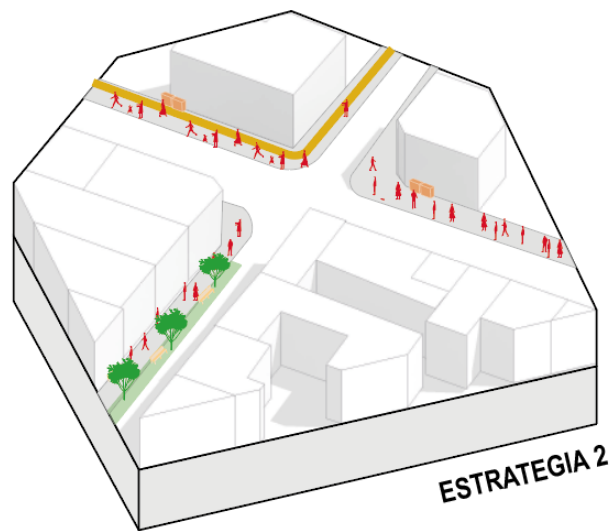


Figura 53: Posible punto de intervención. Accesibilidad y movilidad peatonal. Elaboración propia (2023)

4.4.2 Estrategia 2 – Adecuación de espacios públicos de uso peatonal

Para abordar la adecuación de espacios públicos de uso peatonal en el área de estudio seleccionada, se pueden implementar diversas estrategias que promuevan la revitalización y mejora de estos entornos, para mejorar la calidad de vida de quienes ocupan dichos lugares.



ADECUACIÓN DE
ESPACIOS PÚBLICOS
DE USO PEATONAL



- Implementación de mobiliario urbano
- Restauración e implementación de basureros
- Incluir lugares de estancia cómodos y adecuados.

Figura 54. Estrategia 2. Elaboración propia (2023)

1. Análisis de Uso del Espacio: Realizar un análisis detallado del uso actual de los espacios públicos peatonales para entender cómo la comunidad interactúa con ellos. Identificar patrones de uso, áreas de congestión y puntos críticos que requieran intervención.

2. Mejora de la Iluminación: Optimizar la iluminación en espacios públicos para aumentar la seguridad y la accesibilidad durante las horas nocturnas. Utilizar tecnología eficiente y amigable con el medio ambiente.

3. Mobiliario Urbano Adecuado: Instalar mobiliario urbano adecuado, como bancos, mesas y áreas de juego, que invite a la comunidad a utilizar y disfrutar del espacio. Asegurarse de que el mobiliario sea duradero y fácil de mantener.

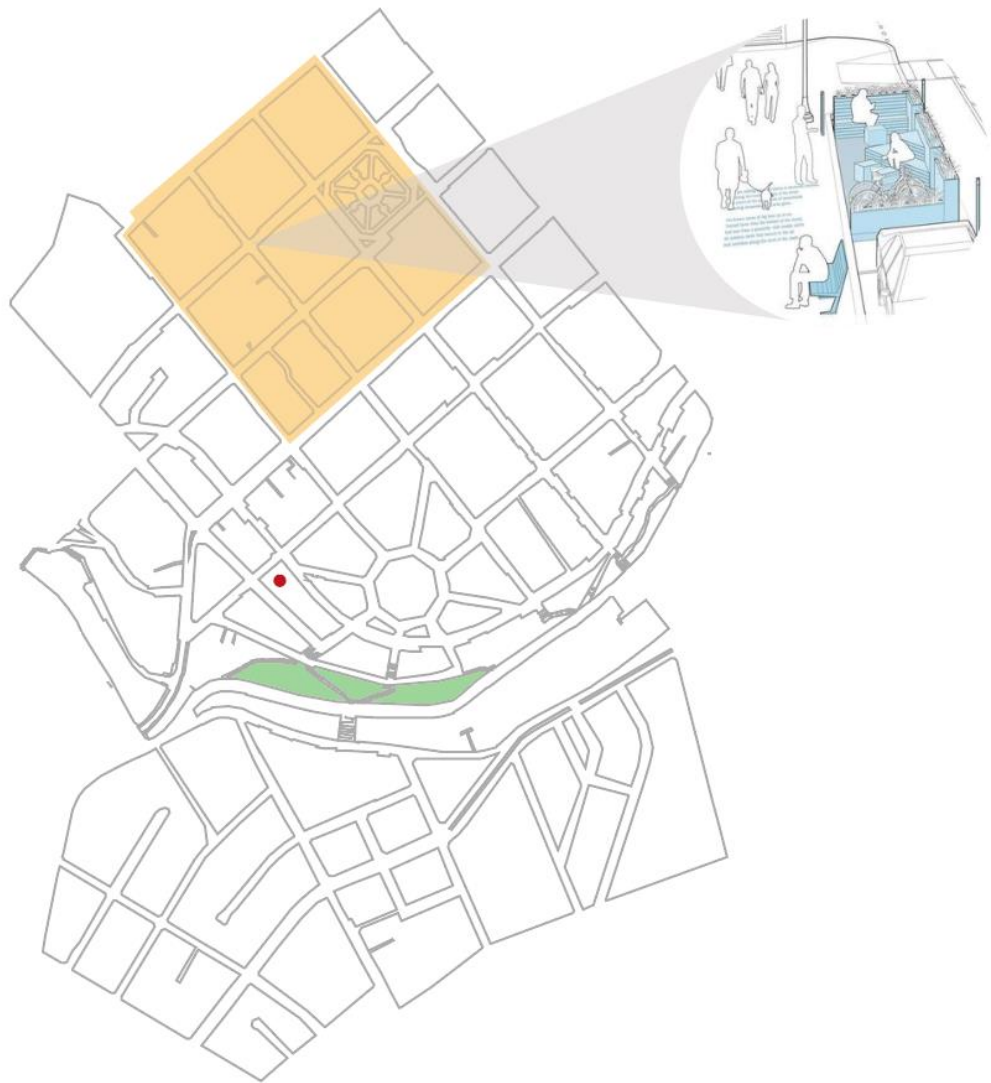
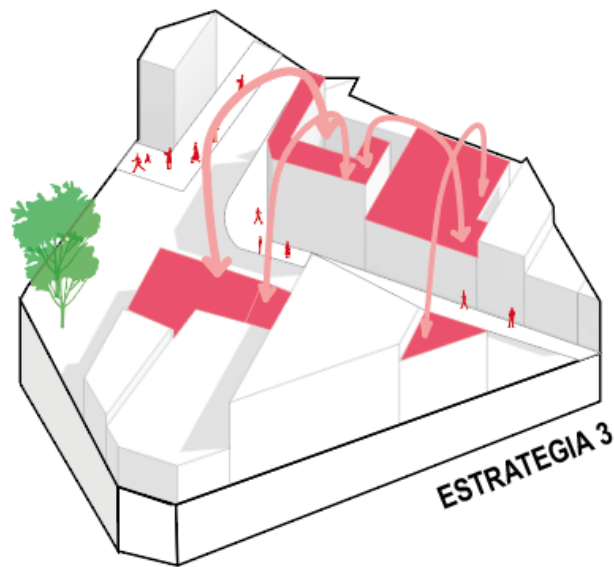


Figura 55: Posible punto de intervención. Adecuación de espacios públicos de uso peatonal.
Elaboración propia (2023)

4.4.3 Estrategia 3 – Rehabilitación y restauración de viviendas patrimoniales

La rehabilitación y restauración de viviendas patrimoniales en la zona de Ambato puede abordarse a través de una estrategia integral que involucre diferentes aspectos. Sobre todo, en el centro histórico de la ciudad que abarca la calle 13 de Abril.



REHABILITACIÓN Y RESTAURACIÓN
DE VIVIENDAS PATRIMONIALES
 EN LA ZONA DE ESTUDIO

- Las viviendas que son utilizadas como comercio y cuya fachada está desgastada, deberán ser restauradas respetando la arquitectura patrimonial.

Figura 56. Estrategia 3. Elaboración propia (2023)

1. Inventario y Evaluación del Patrimonio: Realizar un inventario detallado de las viviendas patrimoniales en la ciudad. Evaluar su estado de conservación, identificar aquellas en riesgo y priorizar intervenciones en función de la importancia histórica y arquitectónica.

2. Recuperación de Espacios Públicos: Integrar la rehabilitación de viviendas patrimoniales con la recuperación de espacios públicos aledaños. Esto puede incluir la revitalización de plazas, calles y otros lugares emblemáticos.

3. Preservación de Elementos Arquitectónicos: Establecer directrices para la preservación de elementos arquitectónicos originales durante la rehabilitación. Esto podría incluir fachadas, carpinterías, molduras y otros detalles que contribuyan al carácter histórico de las viviendas.

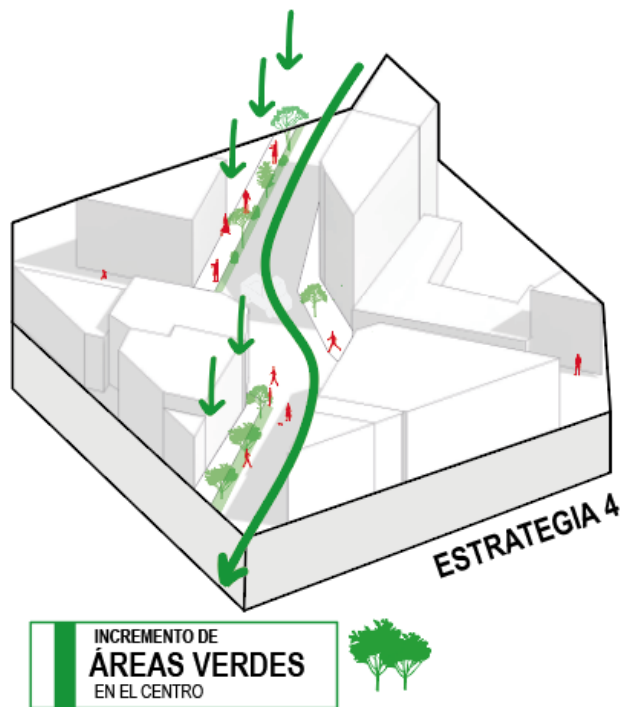
Al implementar estas estrategias de manera coordinada, Ambato puede avanzar hacia la preservación y revitalización exitosa de su patrimonio arquitectónico, contribuyendo a la identidad cultural y al atractivo de la ciudad.



Figura 57: Posible punto de intervención. Rehabilitación y restauración de viviendas patrimoniales.
Elaboración propia (2023)

4.4.4 Estrategia 4 - Incremento de áreas verdes

Incrementar las áreas verdes en la zona seleccionada puede ser parte de una estrategia integral de rehabilitación urbana que promueva la sostenibilidad, la calidad de vida y la resiliencia ambiental.



- Implementar vegetación no invasiva en el centro histórico y alrededor de la Piscina de La Yahiria
- Dotar de vegetación en calles, pasajes peatonales, parques en donde se puedan incorporar árboles que ayuden a dar sombra a los peatones.

Figura 58. Estrategia 4. Elaboración propia (2023)

1. Mapeo de Espacios Potenciales: Realizar un mapeo exhaustivo de áreas potenciales para la creación de nuevas zonas verdes. Identificar terrenos baldíos, espacios subutilizados o áreas degradadas que puedan convertirse en parques y espacios verdes.

3. Rehabilitación de Parques Existentes: Priorizar la rehabilitación y mejora de parques y espacios verdes existentes. Hay que asegurar que estén bien mantenidos, con áreas de juego, mobiliario urbano y vegetación adecuada.

4. Especies Nativas y Sostenibilidad: Priorizar la plantación de especies nativas que sean adaptadas al clima local y que requieran menos recursos hídricos. Implementar prácticas de diseño sostenible para garantizar la eficiencia en el uso del agua y la energía.

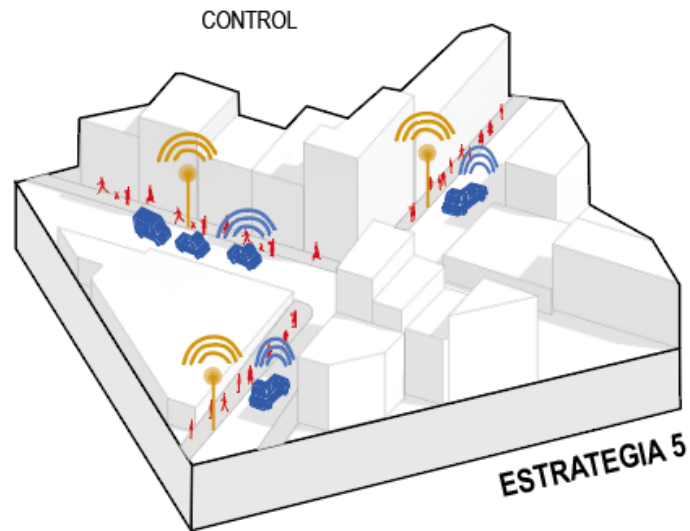
Implementar estas estrategias puede transformar Ambato en una ciudad más verde, saludable y atractiva, mejorando la calidad de vida de sus residentes y promoviendo la sostenibilidad urbana.



Figura 59. Posible punto de intervención. Incremento de áreas verdes. Elaboración propia (2023)

4.4.5 Implementar una Ordenanza para regular el sonido

La implementación de una ordenanza para regular el sonido en la zona céntrica de la ciudad puede ser parte de una estrategia integral de rehabilitación urbana que busque mejorar la calidad de vida de los residentes y promover un entorno más armonioso.



IMPLEMENTAR UNA ORDENANZA PARA REGULAR EL SONIDO

- Controles de contaminación auditiva por medio de horarios para que exista una mitigación del ruido, ya que se muestra como contaminante el ruido de los vehículos que afectan a los residentes, debe existir una ordenanza que de finalidad a este problema.

Figura 60. Estrategia 5. Elaboración propia (2023)

1. Análisis y Diagnóstico del Ruido: Realizar un estudio exhaustivo sobre las fuentes de ruido en la ciudad para comprender la magnitud del problema. Identificar áreas y momentos críticos donde el ruido es más perjudicial.

2. Establecimiento de Niveles de Ruido Permitidos: Definir límites claros de niveles de ruido permitidos para diferentes zonas y horarios. Establecer criterios específicos para áreas residenciales, comerciales e industriales, así como durante el día y la noche.

3. Sanciones y Multas: Establecer sanciones y multas proporcionales a las violaciones de la ordenanza. Hay que asegurar que las sanciones sean lo suficientemente disuasorias para garantizar el cumplimiento.

4. Horarios Específicos para Actividades Ruidosas: Definir horarios específicos durante los cuales se permiten actividades ruidosas, especialmente en áreas residenciales.

5. Coordinación con Establecimientos Comerciales: Colaborar con establecimientos comerciales, bares y restaurantes para garantizar que sus actividades no generen niveles de ruido excesivos. Fomentar prácticas que minimicen la contaminación acústica.

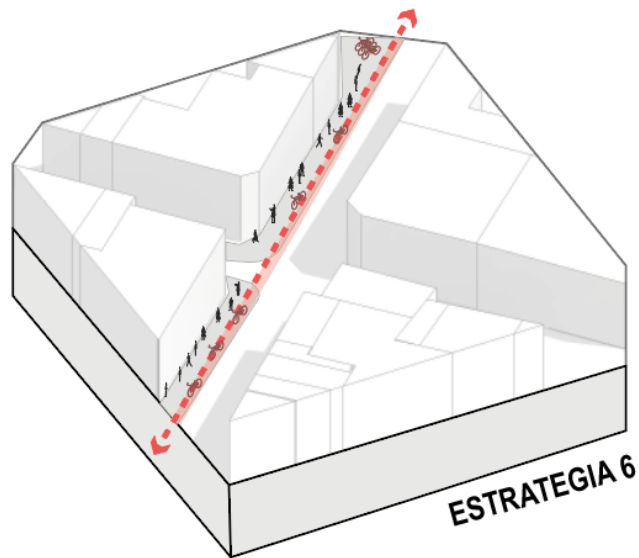
La implementación de esta ordenanza puede contribuir significativamente a la rehabilitación urbana, creando un entorno más tranquilo, saludable y habitable en Ambato.



Figura 61: Posible punto de intervención. Puntos centrales de ruido. Elaboración propia (2023)

4.4.6 Estrategia 6 – Reordenamiento de vialidad y transporte público

El reordenamiento de la vialidad y el transporte público en Ambato puede ser una parte esencial de una estrategia de rehabilitación urbana.



- Reordenamiento de vialidad y de transporte público en la zona, dando como prioridad al peatón y ciclistas.

Figura 62. Estrategia 6. Elaboración propia (2023)

1. Planificación Integral del Transporte: Desarrollar un plan integral de transporte que considere la movilidad peatonal, ciclista, y el transporte público. Este plan debe contemplar la expansión de infraestructuras viales, la incorporación de carriles exclusivos para transporte público y la creación de espacios peatonales.

2. Mejora de la Infraestructura Vial: Rehabilitar y mejorar la infraestructura vial existente, asegurando que esté adaptada a las necesidades de peatones, ciclistas y vehículos. Esto incluye la reparación de calles, la instalación de señalización y la optimización de la fluidez del tráfico.

3. Integración de Modos de Transporte: Fomentar la integración de diferentes modos de transporte, como el uso compartido de bicicletas, caminar y el transporte público. Crear nodos de transporte que faciliten la transferencia entre diferentes opciones de movilidad.

4. Planificación de Estacionamientos: Desarrollar un plan de estacionamiento que promueva la utilización eficiente del espacio y desincentive el uso excesivo del transporte privado. Esto puede incluir la creación de estacionamientos públicos y tarifas dinámicas.

5. Zonas Peatonales y Ciclovías: Establecer zonas peatonales en el centro de la ciudad y ciclovías para fomentar modos de transporte más sostenibles y crear espacios seguros y agradables para los residentes.

Al implementar estas estrategias, Ambato puede lograr un reordenamiento efectivo de su vialidad y transporte público, mejorando la movilidad, reduciendo la congestión y promoviendo un entorno urbano más sostenible.



Figura 63: Posible punto de intervención. Reordenamiento de vialidad y transporte público. Elaboración propia (2023)

4.5 Resultados por objetivos específicos

Tabla 9. Resultados por objetivos. Elaboración propia (2023)

Objetivos específicos	Resultado
Diagnosticar la situación actual en el Complejo Recreacional La Yahuira, la zona patrimonial, calidad de vida y problemáticas urbanas.	La última restauración de la fachada del Complejo Recreacional La Yahuira fue en el año 2016, se pretende implementar luminarias de acero, basureros sin que obstaculicen la movilidad peatonal, al igual que rampas y materialidad en las aceras que ayuden a la accesibilidad universal.

<p>Analizar casos de éxito en rehabilitación urbana similares, para extraer estrategias y lineamientos para el futuro proyecto.</p>	<p>Se han estudiado y analizado diferentes proyectos de rehabilitación urbana en Latinoamérica y Europa. Así extrayendo estrategias de implementación de árboles, luminarias, amplias aceras y un plan de movilidad sostenible que de paso al peatón y ciclista.</p>
<p>Desarrollar estrategias específicas de rehabilitación urbana en el complejo recreacional, priorizando la preservación del patrimonio, la calidad de vida y el desarrollo económico sostenible.</p>	<p>Implementación de mobiliario urbano, lugares de estancia para los peatones, arborización, ordenanza que disminuya la contaminación auditiva, restauración de fachadas para una reactivación económica local, todas las aceras cumplan con la normativa de accesibilidad universal y en base a los criterios de diseño de aceras urbanas.</p>

CAPÍTULO V CONCLUSIONES

5.1 Conclusiones

Esta tesis titulada Diseño de Estrategias de Rehabilitación Urbana Sostenible en el Centro Histórico de Ambato, al entorno del Complejo Recreacional La Yahaira, propone una aportación investigativa para la elaboración de un modelo de Rehabilitación e Integración Urbana Sostenible, mediante un diagnóstico a nivel micro del sector, se analizó cada manzana de la zona de estudio donde se cuantifico el mobiliario urbano y el estado en el que se encuentra el mismo.

Se analizo las estrategias de rehabilitación urbana más factibles para la zona, demostrando ser efectiva para preservar y revitalizar el patrimonio histórico y cultural del área cercana a la piscina de La Yahaira, esto ha contribuido a mejorar la calidad de vida de los residentes y visitantes, creando espacios más seguros, atractivos y funcionales.

La integración de prácticas sostenibles ha permitido reducir el impacto ambiental en la zona, fomentando la gestión eficiente de recursos y la promoción de entornos más ecológicos. El enfoque en la inclusión y la participación ciudadana ha fortalecido el sentido de pertenencia y ha asegurado que las decisiones de rehabilitación reflejen las necesidades y aspiraciones de la comunidad local.

La Piscina La Yahaira al pasar los años se ha convertido en un hito, un elemento de identidad de los habitantes no solo del sector sino de Ambato, por ello el enfoque en la inclusión y la participación ciudadana ha fortalecido el sentido de pertenencia y ha asegurado que las decisiones de rehabilitación reflejen las necesidades y aspiraciones de la comunidad local.

La rehabilitación urbana como proyecto urbano nos permite redefinir la ciudad, de esta manera se concluyó que estas estrategias están ligadas al modelo de una ciudad compacta e integral, con una manera de organización espacial que contribuya a la

ciudadanía y mejore su actividad económica y sobre todo que mejore la imagen de la ciudad para mantener su identidad y así elevar la calidad de vida de los habitantes.

Finalmente, es importante conocer el sistema de relaciones espaciales urbanas entre objetos: calle, mobiliario, luminaria, vegetación, etc., esto configura la ciudad y por ende se pretende una correcta rehabilitación urbana, destacar las estrategias para que se apliquen en futuros proyectos urbanos, no solo de la ciudad de Ambato, sino también se puedan integrar en cualquier ciudad del mundo, debemos también rescatar la importancia del Patrimonio Histórico Cultural, construir ciudades peatonales con el fin de revitalizar la ciudad, recuperar el espacio público y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

5.2 Respuestas de la pregunta de investigación

¿Qué estrategias de rehabilitación urbana mejoraría el entorno del Complejo Recreacional La Yahaira?

La zona de estudio constituye el área consolidada de la ciudad caracterizada por la amplia cantidad de actividades que se desarrollan dentro de ella especialmente en el ámbito comercial. Es por ello por lo que al generar estrategias de rehabilitación urbana sostenible resulta de gran interés para recuperar la identidad del sector, revitalizarlo y brindar nuevos espacios de estancia, flujo peatonal priorizando al ciudadano y garantizando una mejor calidad de vida urbana.

El plantear estrategias puntuales en base a las necesidades del contexto, nos permite combatir las falencias de la zona y aprovechar las potencialidades del sector para dar paso a oportunidades de mejora. A su vez, la implementación de mobiliario urbano, lugares de estancia para los peatones, arborización, ordenanza que disminuya la contaminación auditiva, restauración de fachadas para una reactivación económica local, que todas las aceras cumplan con la normativa de accesibilidad universal y estas se basen en dar soluciones a las problemáticas planteadas.

REFERENCIAS

Alonso, F. (2007). Algo más que suprimir barreras: conceptos y argumentos para una accesibilidad universal. *Trans. Revista de traductología*, (11), 15-30.

AME. (2019). *Guía para la elaboración de los Planes de Uso y Gestión de Suelo* (Vol. 92).

Capel, H. (2002). *MORFOLOGÍA DE LAS CIUDADES*. Tomo I: Sociedad, Cultura y Paisaje Urbano (E. del Serbal (ed.); Issue 2002).

Capron, G., Monnet, J., & López, R. P. (2018). Infraestructura peatonal: el papel de la banqueta (acera). *Ciudades*, 119, 33-40.

Cedillo, Á., Izquierda, M., & Jiménez, V. (2021). Regeneración urbana, sentido de pertenencia y apropiación en áreas patrimoniales: Estudio de cuatro espacios públicos del Centro Histórico de Cuenca. *Revista de Diseño y Arquitectura* Vol. 11 N° 81, 81-106. doi: <https://doi.org/10.33324/daya.vi11.460>

El Heraldo. (23 de Mayo de 2019). Piscina La Yahaira: Estudios reposan en la Dirección de Planificación. Obtenido de El Heraldo: <https://www.elheraldo.com.ec/piscina-la-yahaira-estudios-reposan-en-la-direccion-de-planificacion/>

Estrada, R. S. (2017). Pensar y diseñar en plural. Los siete principios del diseño universal. *Revista digital universitaria*, 18(4).

GAD Municipal de Ambato. (Febrero de 2023). Dirección de Comunicación Institucional. Obtenido de <https://ambato.gob.ec/direccion-de-comunicacion-institucional/>

Galán, P. (Enero de 2021). Regeneración urbana e impacto social: La ciudad de Bilbao. Madrid, España: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid. Obtenido de https://oa.upm.es/66145/1/TFG_Ene21_Galan_Gonzalez_Patricia.pdf

Gasca, J. (2020). Estrategias de Regeneración urbana en el área de influencia de la galería central de Palmira. *Revista Programa de Arquitectura*, 30-45.

García, L. (2020). "Resource Optimization Strategies in Urban Rehabilitation Projects." *Journal of Sustainable Urban Development*, 12(3), 75-88.

Gehl, J. (2010). "Ciudades para la gente: la importancia del diseño urbano para la calidad de vida". Barcelona: Reverté. Franck, KA y Stevens, Q. (2007). "Arquitectura y ciudad: ámbito público en la ciudad". Londres: Routledge.

Gehl, J. (2013). "Ciudades para las personas". Washington, DC: Prensa de la isla. Cervero, R. y Kockelman, K. (1997). "La demanda de viajes y las 3D: densidad,

diversidad y diseño". Investigación sobre transporte Parte D: Transporte y medio ambiente, 2(3), 199-219.

Gehl, J., & Gemzøe, L. (2001). "Nuevos espacios urbanos". Copenhague: Prensa de arquitectura danesa. Whyte, WH (1980). "La vida social de los pequeños espacios urbanos". Washington, DC: Fundación para la Conservación.

González González, M. J. (2005): "El desarrollo económico sostenible de los centros históricos". *Éria*, 68, pp. 365-372.

Gutiérrez, E., & López, N. (2022). Intervenciones en el centro tradicional y patrimonial de la ciudad de Managua; estrategias, cambios y conflictos especiales. *Revista Arquitectura+* Vol. 7 N° 14, 2-8. doi:<https://doi.org/10.5377/arquitectura.v7i14.15437>

Hernández, M. (2021). *Arquitectura contemporánea y conservación del patrimonio en el Municipio de El Espinal - Centro de Arte y Cultural*. Bogotá, Colombia: Universidad Piloto de Colombia. Obtenido de <http://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/11247/Trabajo%20de%20Grado%20Final.pdf?sequence=1>

Huatuco, C. (2021). La teoría de la mezcla de usos en la regeneración urbana integral de los Centros Históricos (2000-2019). *Devenir* Vol. 8, N°16, 79-96. doi:<https://doi.org/10.21754/devenir.v8i16.1040>

López, F., & Fariño, E. (2022). El Archivo Nacional del Ecuador. Recursos para entender la historia de Ambato y la provincia de Tungurahua. *Revista MEDWAVE* Vol. 4. doi:<http://doi.org/10.5867/Medwave.2022.S1.CI125>

López, M. (2020). *Cronicas de La Yahaira*. Ambato: Academia de Historia.

Lupano, J. A., & Sánchez, R. (2008). Políticas de movilidad e infraestructura urbanas de transporte.

Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. (2019). *Norma Ecuatoriana de la Construcción: Accesibilidad Universal. (NEC-HS-AU)*. <https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2019/05/NEC-HS-AU-Accesibilidad-Universal.pdf>

Mollinedo, C. L. (2006). *Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI*. Economía Sociedad y Territorio.

MUNICIPALIDAD DE BAHÍA BLANCA (2014) *Plan Director del Periurbano Bahiense y Desarrollo de Centros de Interés Turístico Ambiental del Partido de Bahía Blanca*. 2º apertura, concurso de propuestas para acceder al cupo urbanizador Municipalidad de Bahía Blanca, Bahía Blanca (Argentina).

NAU HABITAT III. (2017). Nueva Agenda Urbana. Quito.

Objetivos de Desarrollo Sostenible. (2015). Recuperado el 21 de 09 de 2021, de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

Pinto, N., Puga, E., & Endara, G. (2017). Más allá de los límites. Apuntes para una movilidad inclusiva.

Pita, A. Y. D. (2022). Accesibilidad universal en las calles del territorio: Distrito Urbano 4, Puerto Vallarta, Jalisco. *Ra Ximhai: revista científica de sociedad, cultura y desarrollo sostenible*, 18(4), 243-262.

Rodríguez, M. (2018). "Citizen Engagement in Urban Planning." *Revista de Desarrollo Urbano*, 15(2), 45-60.

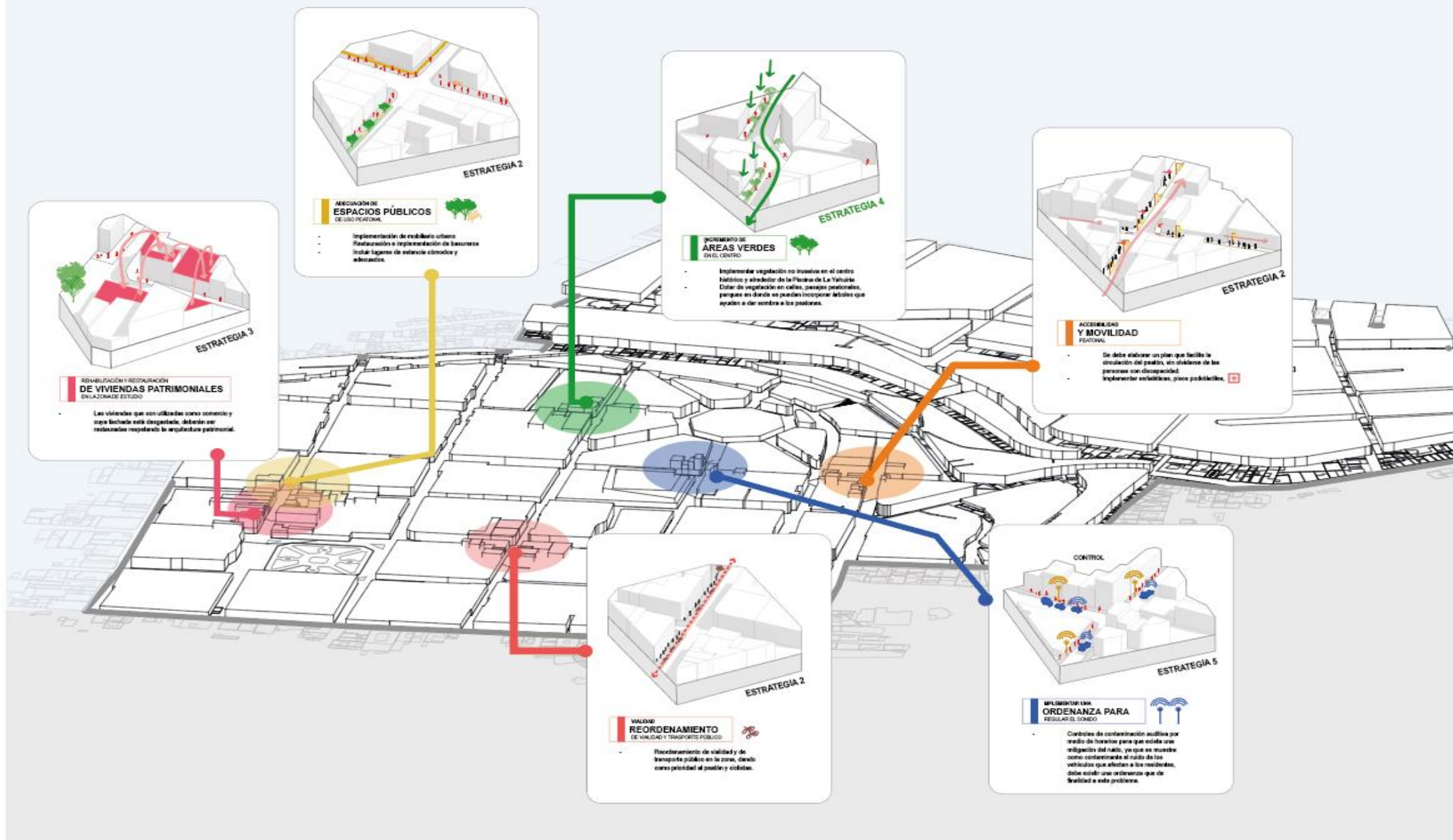
Vassalli, C. (2020). Regeneración urbana: un panorama latinoamericano. *Revista INVI* Vol. 35 N° 100, 38-61. doi:<https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/63370>

Zarlenga, M. (2022). Políticas de regeneración urbana a través de la cultura en ciudades latinoamericanas. *Revista EURE* Vol. 48 N° 144, 1-21. Obtenido de <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/download/EURE.48.144.14/1452>

ANEXOS

ILUMINARIAS	BUENO	REGULAR	MALO	TOTAL DE ILUMINARIAS
	91	423	66	580
CONTENEDORES DE BASURA	BUENO	REGULAR	MALO	TOTAL DE ILUMINARIAS
	30	62	11	103
BANCAS	BUENO	REGULAR	MALO	TOTAL DE ILUMINARIAS
	0	17	10	27
SEMÁFOROS	BUENO	REGULAR	MALO	TOTAL DE ILUMINARIAS
	68	41	0	109
ÁRBOLES EN AVENIDA	BUENO	REGULAR	MALO	TOTAL DE ILUMINARIAS
	42	201	40	283
ÁRBOLES EN PLAZA	BUENO	REGULAR	MALO	TOTAL DE ILUMINARIAS
	0	10	0	10
ÁRBOLES EN PARQUE	BUENO	REGULAR	MALO	TOTAL DE ILUMINARIAS
	15	124	6	145
MOVILIDAD PEATONAL	ACERAS	RAMPAS	OBSTÁCULOS	
	6	51	166	

Anexo 1. Resultados finales de todas las manzanas. Elaboración propia (2023)



Anexo 2. Propuesta general. Elaboración propia (2023)

MANZANA	076			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	1	0
	002	0	2	0
	003	0	2	0
	004	0	1	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	6	0
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	1
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	1
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	1	1
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	1	1
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0	
	002	0	0	
	003	10	0	
	004	0	4	
	005	0	0	
TOTAL	10	4		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	4,2	2	4
	002	2,2	1	1
	003	2,2	2	2
	004	2,2	1	1
	005	0	0	0
TOTAL	4,2	6	8	

MANZANA	063			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	0	1
	002	0	0	1
	003	0	1	0
	004	0	0	1
	005	0	1	0
	TOTAL	0	2	3
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	1
	002	0	0	1
	003	0	0	1
	004	0	1	0
	005	0	1	0
	TOTAL	0	2	3
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0	
	002	0	0	
	003	0	0	
	004	0	0	
	005	0	0	
TOTAL	0	0		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,2	2	1
	002	2,4	2	1
	003	2,4	2	1
	004	3,2	2	1
	005	1,2	2	1
TOTAL	3,2	10	5	

MANZANA	081			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	1	0
	002	0	0	0
	003	0	2	0
	004	0	2	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	5	0
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	1
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	1
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	1
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	1
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0	
	002	0	0	
	003	10	0	
	004	6	0	
	0	0	0	
TOTAL	16	0		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	3,2	2	1
	002	2,2	2	0
	003	2,2	2	2
	004	1,2	2	2
	0	0	0	0
TOTAL	3,2	8	5	

Anexo 3. Tabla total manzana 076. Elaboración propia (2023)

Anexo 4. Tabla total manzana 063. Elaboración propia (2023)

Anexo 5. Tabla total manzana 081. Elaboración propia (2023)

MANZANA	062			
ILUMINARIAS	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
	001	0	0	0
	002	1	1	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
TOTAL	1	1	0	
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	1
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	1
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	1	1
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	1	1
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALES	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	3	0	
	002	0	0	
	003	0	0	
	004	0	0	
	005	0	0	
TOTAL	3	0		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,2	2	1
	002	1,2	1	3
	003	2,2	2	1
	004	2,2	1	2
	005	0	0	0
TOTAL	2,2	6	7	

MANZANA	056			
ILUMINARIAS	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
	001	0	2	0
	002	1	1	0
	003	1	1	0
	004	1	1	0
	005	0	0	0
TOTAL	3	5	0	
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	2	0
	002	0	0	0
	003	0	2	0
	004	0	1	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	5	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALES	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0	
	002	0	0	
	003	10	0	
	004	0	0	
	005	0	0	
TOTAL	10	0		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	2,4	1	1
	002	1,2	1	2
	003	2,2	0	4
	004	2,2	0	1
	005	0	0	0
TOTAL	2,4	2	8	

MANZANA	012			
ILUMINARIAS	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
	001	0	1	0
	002	0	13	0
	003	0	3	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
TOTAL	0	17	0	
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	1
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	1
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	2	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	2	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALES	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0	
	002	0	0	
	003	0	0	
	004	0	0	
	005	0	0	
TOTAL	0	0		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,8	0	1
	002	1,8	0	1
	003	1,8	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
TOTAL	1,8	0	2	

Anexo 6. Tabla total manzana 062. Elaboración propia (2023)

Anexo 7. Tabla total manzana 056. Elaboración propia (2023)

Anexo 8. Tabla total manzana 012. Elaboración propia (2023)

MANZANA	005			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	1	0
	002	0	4	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	5	0
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	1
	002	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	1
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0	
	002	0	0	
	0	0	0	
	0	0	0	
	TOTAL	0	0	
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,8	0	1
	002	1,8	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	1,8	0	1

MANZANA	002			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	3	0
	002	0	2	0
	003	0	3	0
	004	0	2	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	10	0
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	0	1	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	1	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	1
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	1
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0	
	002	0	0	
	003	0	0	
	004	0	0	
	TOTAL	0	0	
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,9	0	1
	002	1,8	0	0
	003	0	0	0
	004	1,8	0	0
	TOTAL	1,9	0	1

MANZANA	0005			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	0	0
	002	2	5	1
	003	3	3	0
	004	2	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	7	8	1
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0	
	002	0	0	
	003	0	0	
	004	0	0	
	TOTAL	0	0	
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	0	0	1
	002	1,9	0	0
	003	1,9	0	0
	004	1,8	0	0
	TOTAL	1,9	0	1

Anexo 9. Tabla total manzana 005. Elaboración propia (2023)

Anexo 10. Tabla total manzana 002. Elaboración propia (2023)

Anexo 11. Tabla total manzana 0005. Elaboración propia (2023)

MANZANA 006					MANZANA 007					MANZANA 026								
		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO			CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO			CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO	
ILUMINARIAS	001	0		3	0	ILUMINARIAS	001	4		0	0	ILUMINARIAS	001	0		0	0	
	002	0		2	0		002	0		5	0		0	002	3		0	0
	003	0		3	0		003	0		3	0		0	003	0		0	0
	004	0		2	0		004	0		2	0		0	004	0		2	0
	0	0		0	0		0	0		0	0		0	0	0		0	0
TOTAL		0		10	0	TOTAL		4		10	0	TOTAL		3		2	0	
CONTENEDORES DE BASURA	001	0		0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0		0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0		0	0	
	002	0		1	0		002	0		0	0		0	002	0		0	0
	003	0		0	0		003	0		1	0		0	003	0		0	0
	004	0		0	0		004	0		0	0		0	004	0		0	0
	0	0		0	0		0	0		0	0		0	0	0		0	0
TOTAL		0		1	0	TOTAL		0		1	0	TOTAL		0		0	0	
BANCAS	001	0		0	0	BANCAS	001	0		0	0	BANCAS	001	0		0	0	
	002	0		0	0		002	0		0	0		0	002	0		0	0
	003	0		0	0		003	0		0	0		0	003	0		0	0
	004	0		0	0		004	0		0	0		0	004	0		0	0
	0	0		0	0		0	0		0	0		0	0	0		0	0
TOTAL		0		0	0	TOTAL		0		0	0	TOTAL		0		0	0	
SEMÁFOROS	001	0		0	0	SEMÁFOROS	001	0		0	0	SEMÁFOROS	001	0		0	0	
	002	0		0	0		002	0		0	0		0	002	0		0	0
	003	0		0	0		003	0		0	0		0	003	0		0	0
	004	0		0	0		004	0		0	0		0	004	0		0	0
	0	0		0	0		0	0		0	0		0	0	0		0	0
TOTAL		0		0	0	TOTAL		0		0	0	TOTAL		0		0	0	
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0		0	1	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0		0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0		0	0	
	002	0		0	0		002	0		0	0		0	002	0		0	0
	003	0		0	0		003	0		0	1		0	003	0		0	0
	004	0		0	0		004	0		0	0		0	004	0		0	0
	0	0		0	0		0	0		0	0		0	0	0		0	0
TOTAL		0		0	1	TOTAL		0		0	1	TOTAL		0		0	0	
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0		0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0		0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0		0	0	
	002	0		0	0		002	0		0	0		0	002	0		0	0
	003	0		0	0		003	0		0	0		0	003	0		0	0
	004	0		0	0		004	0		0	0		0	004	0		0	0
	0	0		0	0		0	0		0	0		0	0	0		0	0
TOTAL		0		0	0	TOTAL		0		0	0	TOTAL		0		0	0	
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0		0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0		0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0		0	0	
	002	0		0	0		002	0		0	0		0	002	0		0	0
	003	0		0	0		003	0		0	0		0	003	0		0	0
	004	0		0	0		004	0		0	0		0	004	0		0	0
	0	0		0	0		0	0		0	0		0	0	0		0	0
TOTAL		0		0	0	TOTAL		0		0	0	TOTAL		0		0	0	
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES					
	001	0	0			001	0	0			001	0	0					
	002	0	0			002	0	0			002	0	0					
	003	0	0			003	0	0			003	0	0					
	004	0	0			004	0	0			004	0	0					
TOTAL		0	0		TOTAL		0	0		TOTAL		0	0					
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS				
	001	1,9	0	1		001	1,9	0	1		001	1,9	0	0				
	002	1,8	0	0		002	1,8	0	0		002	1,9	0	0				
	003	0	0	0		003	1,8	0	2		003	1,9	0	0				
	004	1,8	0	0		004	1,8	0	0		004	1,8	0	0				
TOTAL		1,9	0	1	TOTAL		1,9	0	3	TOTAL		1,9	0	0				

Anexo 12. Tabla total manzana 006. Elaboración propia (2023)

Anexo 13. Tabla total manzana 007. Elaboración propia (2023)

Anexo 14. Tabla total manzana 026. Elaboración propia (2023)

MANZANA	027				MANZANA	028				MANZANA	030				
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO	
ILUMINARIAS	001	0	3	0	ILUMINARIAS	001	0	0	0	ILUMINARIAS	001	0	0	0	
	002	0	0	0		002	0	2	0		0	002	2	0	0
	003	0	3	0		003	0	0	0		0	003	0	2	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		0	004	0	3	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	0
	TOTAL	0	6	0		TOTAL	0	2	0		TOTAL	2	5	0	
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	
	002	0	0	0		002	0	0	0		0	002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		0	003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	1	0		0	004	0	1	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	1	0		TOTAL	0	1	0	
BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0	
	002	0	0	0		002	0	0	0		0	002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		0	003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		0	004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0	
SEMAFOROS	001	0	0	0	SEMAFOROS	001	0	0	0	SEMAFOROS	001	0	0	0	
	002	0	0	0		002	0	0	0		0	002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		0	003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		0	004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0	
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	
	002	0	0	0		002	0	0	0		0	002	2	0	2
	003	0	0	0		003	0	0	0		0	003	0	0	0
	004	0	0	0		004	6	0	0		0	004	0	3	4
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	4
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	6	0	0		TOTAL	2	3	10	
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	
	002	0	0	0		002	0	0	0		0	002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		0	003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		0	004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0	
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	
	002	0	0	0		002	0	0	0		0	002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		0	003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		0	004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0	
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		
	001	0	0			001	0	0			001	0	0		
	002	0	0			002	0	0			002	0	0		
	003	0	0			003	0	0			003	0	0		
	004	0	0			004	0	0			004	0	0		
	TOTAL	0	0			TOTAL	0	0			TOTAL	0	0		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	
	001	1,9	0	0		001	1,9	0	0		0	001	2,2	0	0
	002	1,8	0	0		002	1,8	0	0		0	002	2,2	0	0
	003	1,8	0	0		003	1,8	0	1		0	003	2,2	0	0
	004	1,8	0	0		004	1,9	0	0		0	004	2,2	0	0
	TOTAL	1,9	0	0		TOTAL	1,9	0	1		TOTAL	2,2	0	0	

Anexo 15. Tabla total manzana 027. Elaboración propia (2023)

Anexo 16. Tabla total manzana 028. Elaboración propia (2023)

Anexo 17. Tabla total manzana 030. Elaboración propia (2023)

MANZANA 019					MANZANA 008					MANZANA 021				
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
	ILUMINARIAS	001	0	0		0	ILUMINARIAS	001	0		0	0	ILUMINARIAS	001
	002	3	0	0		002	0	3	0		002	0	3	0
	003	0	1	0		003	0	1	0		003	0	1	0
	004	0	1	0		004	0	3	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	3	2	0		TOTAL	0	7	0		TOTAL	0	4	0
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	1	0		002	0	1	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	2	0		004	0	2	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	3	0		TOTAL	0	3	0
BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0	SEMÁFOROS	001	0	0	0	SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	1		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	1		003	0	2	0		003	0	1	0
	004	4	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	4	0	2		TOTAL	0	2	0		TOTAL	0	1	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0			001	0	0			001	0	0	
	002	0	0			002	0	0			002	0	0	
	003	0	0			003	0	0			003	0	0	
	004	0	0			004	0	0			004	0	0	
	0	0	0			0	0	0			0	0	0	
	TOTAL	0	0			TOTAL	0	0			TOTAL	0	0	
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	2,2	0	0		001	1,9	0	0		001	1,9	0	0
	002	2,2	0	0		002	2,2	0	3		002	1,9	0	3
	003	1,9	0	1		003	2,2	0	0		003	1,9	0	0
	004	1,9	0	0		004	2,2	0	0		004	1,9	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	2,2	0	1		TOTAL	2,2	0	3		TOTAL	1,9	0	3

Anexo 18. Tabla total manzana 019. Elaboración propia (2023)

Anexo 19. Tabla total manzana 008. Elaboración propia (2023)

Anexo 20. Tabla total manzana 021. Elaboración propia (2023)

MANZANA 020					MANZANA 025					MANZANA 024				
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	1	0	ILUMINARIAS	001	0	1	0	ILUMINARIAS	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	2	0		002	0	2	0
	003	0	2	0		003	0	1	0		003	0	1	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	3	0		TOTAL	0	4	0		TOTAL	0	3	0
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	1	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	1	0	0
	002	0	1	0		002	0	1	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	1	0		TOTAL	1	1	0		TOTAL	1	0	0
BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	1	0	0	SEMÁFOROS	001	1	0	0	SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	1	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	1	0	0		004	1	0	0		004	0	1	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	2	0	0		TOTAL	3	0	0		TOTAL	0	1	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	1	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	9	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	1	0		TOTAL	0	9	0		TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0			001	0	0			001	0	0	
	002	0	0			002	0	0			002	0	0	
	003	0	0			003	0	0			003	0	0	
	004	0	0			004	0	0			004	0	0	
	TOTAL	0	0			TOTAL	0	0			TOTAL	0	0	
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,9	0	0		001	1,9	0	0		001	1,9	0	1
	002	1,9	0	0		002	1,9	0	3		002	1,9	0	1
	003	1,9	0	0		003	1,9	0	0		003	1,9	0	1
	004	1,9	0	0		004	1,9	0	0		004	1,9	0	0
	TOTAL	1,9	0	0		TOTAL	1,9	0	3		TOTAL	1,9	0	3

Anexo 21. Tabla total manzana 020. Elaboración propia (2023)

Anexo 22. Tabla total manzana 025. Elaboración propia (2023)

Anexo 23. Tabla total manzana 024. Elaboración propia (2023)

MANZANA	037			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	3	0
	002	0	3	0
	003	0	0	0
	004	0	2	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	8	0
CONTENEDORES DE BASURA	001	1	0	0
	002	0	0	0
	003	1	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	2	0	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0	
	002	0	0	
	003	0	0	
	004	0	0	
	TOTAL	0	0	
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,9	0	0
	002	1,9	0	0
	003	1,9	0	0
	004	1,9	0	0
	TOTAL	1,9	0	0

MANZANA	0019			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	3	0
	002	0	2	0
	003	0	3	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	8	0
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	1	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	1	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0	
	002	0	0	
	003	0	0	
	0	0	0	
	TOTAL	0	0	
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,8	0	0
	002	1,9	0	0
	003	2	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	2	0	0

MANZANA	035			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	3	0	0
	002	0	0	0
	003	0	2	0
	004	0	2	0
	0	0	0	0
	TOTAL	3	4	0
CONTENEDORES DE BASURA	001	1	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	1	0	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	2	0	0
	004	4	1	0
	0	0	0	0
	TOTAL	6	1	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0	
	002	0	0	
	003	6	0	
	004	0	0	
	TOTAL	6	0	
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,9	0	2
	002	1,9	0	0
	003	2,2	0	0
	004	1	0	1
	TOTAL	2,2	0	3

Anexo 24. Tabla total manzana 037. Elaboración propia (2023)

Anexo 25. Tabla total manzana 0019. Elaboración propia (2023)

Anexo 26. Tabla total manzana 035. Elaboración propia (2023)

MANZANA 0027					MANZANA 0028					MANZANA 033				
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	2	0	ILUMINARIAS	001	0	0	0	ILUMINARIAS	001	0	3	0
	002	2	0	0		002	1	0	0		002	0	0	0
	003	0	2	0		003	0	0	0		003	0	4	0
	004	0	1	0		004	0	0	0		004	0	2	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	2	5	0		TOTAL	1	0	0		TOTAL	0	9	0
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	1	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	1	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	1	1	0		TOTAL	0	0	0
BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0	SEMÁFOROS	001	0	0	0	SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	2	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	2	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	6	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	7	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	2	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	15	0	0		TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0			001	0	0			001	0	0	
	002	0	0			002	0	0			002	0	0	
	003	6	0			003	6	0			003	6	0	
	004	0	0			004	0	0			004	0	0	
	0	0	0			0	0	0			0	0	0	
TOTAL	6	0		TOTAL	6	0		TOTAL	6	0				
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,9	0	0		001	1,8	0	0		001	1,9	0	0
	002	1,9	0	1		002	1,8	0	0		002	1,9	0	0
	003	2,2	0	0		003	1,8	0	0		003	1,9	0	0
	004	1	0	0		004	1,8	0	0		004	1	0	1
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
TOTAL	2,2	0	1	TOTAL	1,8	0	0	TOTAL	1,9	0	1			

Anexo 27. Tabla total manzana 0027. Elaboración propia (2023)

Anexo 28. Tabla total manzana 0028. Elaboración propia (2023)

Anexo 29. Tabla total manzana 033. Elaboración propia (2023)

MANZANA	029				MANZANA	0030				MANZANA	046			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	4	0	ILUMINARIAS	001	0	0	0	ILUMINARIAS	001	0	0	0
	002	1	0	0		002	2	0	0		002	0	1	2
	003	0	3	0		003	0	1	0		003	1	0	0
	004	0	2	0		004	0	3	0		004	0	0	1
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	1	9	0		TOTAL	2	4	0		TOTAL	1	1	3
CONTENEDORES DE BASURA	001	1	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	2	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	1	0	0		002	1	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	1	0	0		TOTAL	3	0	0		TOTAL	1	0	0
BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0	SEMÁFOROS	001	2	0	0	SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	1	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	2	0	0		TOTAL	1	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	6	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	1	0	0
	003	0	0	0		003	7	0	0		003	7	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	6	0	0		TOTAL	7	0	0		TOTAL	8	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0			001	0	0			001	0	0	
	002	0	0			002	0	0			002	14	0	
	003	0	0			003	0	0			003	0	0	
	004	0	0			004	0	0			004	22	0	
	TOTAL	0	0			TOTAL	0	0			TOTAL	36	0	
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,8	0	2		001	2,2	0	0		001	1	0	0
	002	1,9	0	0		002	2,2	0	1		002	2,2	0	1
	003	1,9	0	0		003	1,9	0	0		003	1,9	0	0
	004	1,9	0	0		004	1,9	0	0		004	1,9	0	0
	TOTAL	1,9	0	2		TOTAL	2,2	0	1		TOTAL	2,2	0	1

Anexo 30. Tabla total manzana 029. Elaboración propia (2023)

Anexo 31. Tabla total manzana 0030. Elaboración propia (2023)

Anexo 32. Tabla total manzana 046. Elaboración propia (2023)

MANZANA 045					MANZANA 047					MANZANA 048				
MANZANA	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO	MANZANA	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO	MANZANA	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	0	0	ILUMINARIAS	001	0	0	0	ILUMINARIAS	001	0	1	0
	002	0	0	1		002	0	2	2		002	0	1	0
	003	0	0	0		003	2	0	0		003	0	1	0
	0	0	0	0		004	0	0	1		004	0	1	2
	0	0	0	0		TOTAL	2	2	3		TOTAL	0	4	2
	TOTAL	0	0	1		TOTAL	2	2	3		TOTAL	0	4	2
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	1	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	0	0	0	0		004	0	1	0		004	0	1	0
	0	0	0	0		TOTAL	0	2	0		TOTAL	0	1	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	2	0		TOTAL	0	1	0
BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	0	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0	SEMÁFOROS	001	0	0	0	SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	1	0	0		003	1	0	0
	0	0	0	0		004	0	1	0		004	0	1	0
	0	0	0	0		TOTAL	1	1	0		TOTAL	1	1	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	1	1	0		TOTAL	1	1	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	1	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	0	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
	TOTAL	1	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	0	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	0	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0			001	15	0			001	6	0	
	002	14	0			002	0	0			002	0	0	
	003	0	0			003	0	0			003	0	0	
	0	0	0			004	12	0			004	12	0	
	0	0	0			TOTAL	27	0			TOTAL	18	0	
TOTAL	14	0		TOTAL	27	0		TOTAL	18	0				
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,8	0	0		001	1,9	0	0		001	1,9	0	0
	002	1,8	0	1		002	1,8	0	0		002	1,8	0	0
	003	1,9	0	0		003	1,9	0	0		003	1,9	0	0
	0	0	0	0		004	1,9	0	0		004	1,9	0	0
	0	0	0	0		TOTAL	1,9	0	0		TOTAL	1,9	0	0
TOTAL	1,9	0	1	TOTAL	1,9	0	0	TOTAL	1,9	0	0			

Anexo 33. Tabla total manzana 045. Elaboración propia (2023)

Anexo 34. Tabla total manzana 047. Elaboración propia (2023)

Anexo 35. Tabla total manzana 048. Elaboración propia (2023)

MANZANA	049			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	1	0	0
	004	0	1	0
	0	0	0	0
	TOTAL	1	1	0
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	1	0
	002	0	0	0
	003	0	1	0
	004	0	1	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	3	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	1	0	0
	004	1	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	2	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	3	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	3	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	7	0	
	002	0	0	
	003	0	0	
	004	10	0	
	0	0	0	
TOTAL	17	0		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,9	0	1
	002	1,8	0	0
	003	1,9	0	0
	004	1,9	0	0
	0	0	0	0
TOTAL	1,9	0	1	0

MANZANA	050			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	4	2	0
	002	0	4	0
	003	0	1	0
	004	0	7	0
	0	0	0	0
	TOTAL	4	14	0
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	1	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	1	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	2	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	1	0	0
	002	0	0	0
	003	1	0	0
	004	1	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	3	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	3	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	5	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	8	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	3	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	3	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	4	0	
	002	0	0	
	003	0	0	
	004	6	0	
	0	0	0	
TOTAL	10	0		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,9	0	1
	002	1,8	0	0
	003	1,9	0	0
	004	1,9	0	0
	0	0	0	0
TOTAL	1,9	0	1	0

MANZANA	051			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	2	0
	002	0	7	0
	003	3	0	0
	004	4	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	7	9	0
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	1	0
	002	0	0	0
	003	1	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	1	1	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	1	0
	002	1	0	0
	003	2	0	0
	004	1	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	4	1	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	4	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	4	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0	
	002	0	0	
	003	0	0	
	004	0	0	
	0	0	0	
TOTAL	0	0		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,9	0	1
	002	1,8	0	0
	003	1,9	0	0
	004	1,9	0	0
	0	0	0	0
TOTAL	1,9	0	1	0

Anexo 36. Tabla total manzana 048. Elaboración propia (2023)

Anexo 37. Tabla total manzana 050. Elaboración propia (2023)

Anexo 38. Tabla total manzana 051. Elaboración propia (2023)

MANZANA	044				MANZANA	042				MANZANA	041				
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO	
ILUMINARIAS	001	3	0	0	ILUMINARIAS	001	1	0	0	ILUMINARIAS	001	1	0	0	
	002	0	3	0		002	0	5	0		002	0	3	0	
	003	0	2	0		003	0	3	0		003	0	2	0	
	004	0	3	0		004	0	4	0		004	0	4	0	
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	0
	TOTAL	3	8	0		TOTAL	1	12	0		TOTAL	1	9	0	
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	1	0	0	
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0	
	004	0	2	0		004	0	2	0		004	0	0	0	
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	
	TOTAL	0	2	0		TOTAL	0	2	0		TOTAL	1	0	0	
BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0	
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0	
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0	
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0	
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0	
SEMÁFOROS	001	0	0	0	SEMÁFOROS	001	1	0	0	SEMÁFOROS	001	1	0	0	
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0	
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0	
	004	1	0	0		004	1	0	0		004	1	0	0	
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	
	TOTAL	1	0	0		TOTAL	2	0	0		TOTAL	2	0	0	
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	3	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	7	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	3	0	
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	3	0	
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0	
	004	0	1	0		004	0	1	0		004	0	15	0	
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	
	TOTAL	0	4	0		TOTAL	0	8	0		TOTAL	0	21	0	
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0	
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0	
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0	
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0	
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0	
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0	
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0	
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0	
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALES		ESTACIONAMIENTO INFORMALES	MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALES		ESTACIONAMIENTO INFORMALES	MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALES		ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	8	0	0		001	12	0	0		001	9	0	0	
	002	6	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0	
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0	
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0	
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	
TOTAL	14	0	0	TOTAL	12	0	0	TOTAL	9	0	0				
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	
	001	1,9	0	0		001	0	0	0		001	2,2	0	0	
	002	2,2	0	0		002	2,2	0	0		002	2,2	0	0	
	003	2,2	0	0		003	2,2	0	0		003	2,2	0	0	
	004	2,2	0	3		004	1,9	0	0		004	4	0	3	
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	
TOTAL	2,2	0	3	TOTAL	2,2	0	0	TOTAL	4	0	3				

Anexo 39. Tabla total manzana 044. Elaboración propia (2023)

Anexo 40. Tabla total manzana 042. Elaboración propia (2023)

Anexo 41. Tabla total manzana 041. Elaboración propia (2023)

MANZANA 040					MANZANA 039					MANZANA 031				
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	4	0	0	ILUMINARIAS	001	2	0	0	ILUMINARIAS	001	0	0	0
	002	0	11	0		002	0	2	0		002	0	0	0
	003	0	4	0		003	0	3	0		003	2	0	0
	004	0	7	0		004	0	4	0		004	0	1	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
TOTAL	4	22	0	TOTAL	2	9	0	TOTAL	2	1	0			
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	1	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	1	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	1	0
	004	0	0	0		004	0	2	0		004	0	1	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
TOTAL	0	1	0	TOTAL	0	2	0	TOTAL	0	3	0			
BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0
	002	0	2	2		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	2	2		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	2	2		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
TOTAL	0	6	6	TOTAL	0	0	0	TOTAL	0	0	0			
SEMÁFOROS	001	1	0	0	SEMÁFOROS	001	2	0	0	SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	2	4	0		002	1	0	0		002	0	0	0
	003	1	0	0		003	1	0	0		003	0	0	0
	004	1	0	0		004	2	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
TOTAL	5	4	0	TOTAL	6	0	0	TOTAL	0	0	0			
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	5	5	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	7	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	5	5		002	0	2	0		002	0	0	0
	003	0	5	5		003	0	1	0		003	0	0	0
	004	0	3	2		004	0	5	0		004	0	1	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
TOTAL	0	18	17	TOTAL	0	15	0	TOTAL	0	1	0			
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	TOTAL	0	0	0	TOTAL	0	0	0			
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	55	3		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	55	3		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
TOTAL	0	110	6	TOTAL	0	0	0	TOTAL	0	0	0			
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0			001	0	0			001	0	0	
	002	0	0			002	0	0			002	0	0	
	003	0	0			003	0	0			003	0	0	
	004	0	0			004	0	0			004	0	0	
0	0	0		0	0	0		0	0	0				
TOTAL	0	0		TOTAL	0	0		TOTAL	0	0				
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	6	0	0		001	2,2	0	0		001	1,9	0	0
	002	6	0	0		002	6	0	0		002	1,9	0	0
	003	5,9	0	0		003	6	0	0		003	1,9	0	0
	004	6	0	0		004	6	0	3		004	2,2	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
TOTAL	6	0	0	TOTAL	6	0	3	TOTAL	2,2	0	0			

Anexo 42. Tabla total manzana 040. Elaboración propia (2023)

Anexo 43. Tabla total manzana 039. Elaboración propia (2023)

Anexo 44. Tabla total manzana 031. Elaboración propia (2023)

MANZANA 033					MANZANA 034					MANZANA 0035				
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	3	0	ILUMINARIAS	001	0	1	0	ILUMINARIAS	001	0	2	0
	002	0	3	0		002	0	3	0		002	3	3	0
	003	0	4	2		003	3	3	0		003	2	5	0
	004	0	2	0		004	0	3	0		004	0	7	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	12	2		TOTAL	3	10	0		TOTAL	5	17	0
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	1	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	1	0		003	0	0	0
	004	0	2	0		004	0	1	0		004	0	2	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	2	0		TOTAL	0	3	0		TOTAL	0	2	0
BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	1	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	1	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0	SEMÁFOROS	001	2	0	0	SEMÁFOROS	001	2	0	0
	002	0	0	0		002	1	0	0		002	0	0	0
	003	1	0	0		003	1	0	0		003	1	0	0
	004	1	0	0		004	1	0	0		004	1	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	2	0	0		TOTAL	5	0	0		TOTAL	4	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	4	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	7	0
	002	0	4	0		002	0	2	0		002	0	0	0
	003	0	4	0		003	0	2	1		003	0	1	0
	004	0	2	0		004	0	2	0		004	0	5	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	10	0		TOTAL	0	10	1		TOTAL	0	13	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALES		ESTACIONAMIENTO INFORMALES	MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALES		ESTACIONAMIENTO INFORMALES	MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALES		ESTACIONAMIENTO INFORMALES
	001	14		0		001	10		0		001	0		0
	002	0		0		002	0		0		002	0		0
	003	0		0		003	0		0		003	0		0
	004	0		0		004	8		0		004	6		0
	TOTAL	14		0		TOTAL	18		0		6		0	
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	2,2	0	0		001	1,9	0	0		001	2,2	0	12
	002	2,2	0	0		002	1,9	0	0		002	1,9	0	0
	003	2,2	0	0		003	6	0	0		003	2,2	0	0
	004	2,2	0	0		004	1,9	0	0		004	1,9	0	3
	TOTAL	2,2	0	0		TOTAL	6	0	0		TOTAL	2,2	0	15

Anexo 45. Tabla total manzana 033. Elaboración propia (2023)

Anexo 46. Tabla total manzana 034. Elaboración propia (2023)

Anexo 47. Tabla total manzana 0035. Elaboración propia (2023)

MANZANA 036					MANZANA 016					MANZANA 010				
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	1	0	ILUMINARIAS	001	0	0	3	ILUMINARIAS	001	0	1	1
	002	5	4	0		002	0	1	1		002	0	1	1
	003	4	4	0		003	0	1	1		003	0	1	1
	004	0	4	1		0	0	0	0		0	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
TOTAL	9	13	1	TOTAL	0	2	5	TOTAL	0	3	3			
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	1	0
	002	1	0	0		002	2	0	0		002	1	0	0
	003	0	0	0		003	0	1	0		003	0	0	0
	004	0	1	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
TOTAL	1	1	0	TOTAL	2	1	0	TOTAL	1	1	0			
BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	2	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
TOTAL	0	2	0	TOTAL	0	0	0	TOTAL	0	0	0			
SEMÁFOROS	001	0	0	0	SEMÁFOROS	001	0	0	0	SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	1	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	1	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	1	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
TOTAL	3	0	0	TOTAL	0	0	0	TOTAL	0	0	0			
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	2	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	2	0
	002	0	5	0		002	0	3	0		002	0	0	0
	003	0	7	0		003	0	2	0		003	0	0	0
	004	0	2	2		0	0	0	0		0	0	0	0
	0	0	0	2		0	0	0	0		0	0	0	0
TOTAL	0	14	4	TOTAL	0	7	0	TOTAL	0	2	0			
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	TOTAL	0	0	0	TOTAL	0	0	0			
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	TOTAL	0	0	0	TOTAL	0	0	0			
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	19	0			001	0	0			001	0	0	
	002	0	0			002	0	0			002	0	0	
	003	0	0			003	0	0			003	0	0	
	004	0	0			0	0	0			0	0	0	
TOTAL	19	0		TOTAL	0	0		TOTAL	0	0				
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	2,2	0	0		001	1,9	0	0		001	1,8	0	0
	002	2,2	0	0		002	1,9	0	0		002	1,8	0	0
	003	2,9	0	0		003	1,9	0	0		003	1,8	0	0
	004	2,9	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
TOTAL	2,9	0	0	TOTAL	1,9	0	0	TOTAL	1,8	0	0			

Anexo 48. Tabla total manzana 036. Elaboración propia (2023)

Anexo 49. Tabla total manzana 016. Elaboración propia (2023)

Anexo 50. Tabla total manzana 010. Elaboración propia (2023)

MANZANA	0012			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	1	0
	002	0	1	0
	003	0	1	1
	004	0	0	3
	0	0	0	0
	TOTAL	0	3	4
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	1	0	0
	003	0	1	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	1	1	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	1	0
	002	1	0	0
	003	0	0	0
	004	1	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	2	1	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	5	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	5	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0	
	002	0	9	
	003	0	0	
	004	0	0	
	0	0	0	
TOTAL	0	9		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	2,2	0	0
	002	1,9	0	0
	003	2,2	0	0
	004	2,9	0	0
	0	0	0	0
TOTAL	2,9	0	0	

MANZANA	055			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	2	2	0
	002	0	0	2
	003	0	2	0
	004	3	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	5	4	2
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	1	0	0
	003	0	0	0
	004	0	1	0
	0	0	0	0
	TOTAL	1	1	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	2	0
	002	1	0	0
	003	0	0	0
	004	1	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	2	2	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	5	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	5	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0	
	002	0	9	
	003	17	0	
	004	0	0	
	0	0	0	
TOTAL	17	9		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,9	0	0
	002	1,9	0	1
	003	0,8	0	0
	004	1,9	0	0
	0	0	0	0
TOTAL	1,9	0	1	

MANZANA	068			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	1	0
	002	0	1	0
	003	0	2	0
	004	0	3	1
	0	0	0	0
	TOTAL	0	7	1
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	1	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	1	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	1	0
	002	1	0	0
	003	0	1	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	1	2	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0	
	002	0	0	
	003	9	0	
	004	12	0	
	0	0	0	
TOTAL	21	0		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,9	0	0
	002	1,9	0	0
	003	2,2	0	0
	004	2,9	0	0
	0	0	0	0
TOTAL	2,9	0	0	

Anexo 51. Tabla total manzana 0012. Elaboración propia (2023)

Anexo 52. Tabla total manzana 055. Elaboración propia (2023)

Anexo 53. Tabla total manzana 068. Elaboración propia (2023)

MANZANA	067			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	2	0
	002	0	3	0
	003	0	2	0
	004	3	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	3	7	0
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	1	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	1	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	2	0
	002	1	0	0
	003	0	0	0
	004	1	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	2	2	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALES	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0	
	002	0	9	
	003	0	0	
	004	0	0	
	0	0	0	
TOTAL	0	9		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,8	0	0
	002	1,8	0	0
	003	2,2	0	0
	004	1,8	0	0
	0	0	0	0
TOTAL	2,2	0	0	

MANZANA	071			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	1	0
	002	0	1	0
	003	0	2	0
	004	0	3	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	7	0
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	1	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	1	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	1	0
	002	1	0	0
	003	0	0	0
	004	1	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	2	1	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	5	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	5	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALES	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0	
	002	0	9	
	003	0	0	
	004	0	0	
	0	0	0	
TOTAL	0	9		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	2,2	0	0
	002	1,9	0	0
	003	2,2	0	0
	004	2,9	0	0
	0	0	0	0
TOTAL	2,9	0	0	

MANZANA	064			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	3	0
	002	0	1	0
	003	0	0	3
	004	0	1	0
	005	0	1	1
	TOTAL	0	6	4
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	1	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	1	0	0
	TOTAL	1	1	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	1	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	1	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	005	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALES	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0	
	002	0	0	
	003	0	0	
	004	0	0	
	005	0	0	
TOTAL	0	0		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	2,2	0	0
	002	2,20	0	1
	003	2,2	1	1
	004	2,9	1	1
	005	2,9	1	1
TOTAL	2,9	3	4	

Anexo 54. Tabla total manzana 067. Elaboración propia (2023)

Anexo 55. Tabla total manzana 071. Elaboración propia (2023)

Anexo 56. Tabla total manzana 064. Elaboración propia (2023)

MANZANA	074				MANZANA	082				MANZANA	061			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	2	0	ILUMINARIAS	001	0	0	0	ILUMINARIAS	001	0	0	1
	002	2	0	0		002	0	3	0		002	1	0	0
	003	0	1	0		003	0	0	1		003	0	0	0
	004	0	0	1		004	0	0	0		004	0	1	0
	0	0	0	0		005	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	2	3	1		TOTAL	0	3	1		TOTAL	1	1	1
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	1	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	1	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	1	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		005	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	2	0		TOTAL	0	1	0		TOTAL	0	0	0
BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		005	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	1	0	SEMÁFOROS	001	0	1	0	SEMÁFOROS	001	0	1	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		005	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	1	0		TOTAL	0	1	0		TOTAL	0	1	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	2	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	1	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		005	0	2	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	3	0		TOTAL	0	2	0		TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		005	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		005	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0			001	0	0			001	0	0	
	002	6	0			002	0	0			002	0	0	
	003	0	0			003	2	0			003	4	0	
	004	12	0			004	0	0			004	0	0	
	TOTAL	18	0			TOTAL	2	0			TOTAL	4	0	
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,2	0	0		001	1,2	2	1		001	2,2	0	1
	002	2,20	1	0		002	2,2	2	2		002	2,2	0	1
	003	2,2	2	0		003	2,2	2	1		003	2,2	0	1
	004	2,2	0	2		004	0,9	2	1		004	2,2	0	1
	TOTAL	2,2	3	2		TOTAL	2,2	10	7		TOTAL	2,2	0	4

Anexo 57. Tabla total manzana 074. Elaboración propia (2023)

Anexo 58. Tabla total manzana 082. Elaboración propia (2023)

Anexo 59. Tabla total manzana 061. Elaboración propia (2023)

MANZANA	060				MANZANA	059				MANZANA	057			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	1	0	ILUMINARIAS	001	0	0	0	ILUMINARIAS	001	0	2	0
	002	0	1	0		002	0	2	0		002	0	2	0
	003	0	1	0		003	0	2	0		003	0	2	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	3	0		TOTAL	0	4	0		TOTAL	0	6	0
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	2	0	0		002	2	0	0		002	1	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	1	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	2	0	0		TOTAL	2	0	0		TOTAL	1	1	0
BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0	SEMÁFOROS	001	0	0	0	SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	2	0		003	0	2	0		003	0	2	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	2	0		TOTAL	0	2	0		TOTAL	0	2	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	4	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	4	0
	002	0	0	0		002	0	3	0		002	0	2	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	1	0		004	0	1	0		004	0	1	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	1	0		TOTAL	0	8	0		TOTAL	0	7	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALES		ESTACIONAMIENTO INFORMALES	MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALES		ESTACIONAMIENTO INFORMALES	MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALES		ESTACIONAMIENTO INFORMALES
	001	0	0	0		001	14	0	0		001	11	0	0
	002	0	8	0		002	11	0	0		002	12	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	12	0	0
	TOTAL	0	8	0		TOTAL	25	0	0		TOTAL	35	0	
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	2,2	0	1		001	2,2	0	1		001	2,2	0	1
	002	2,2	0	1		002	2,2	0	1		002	2,2	0	1
	003	2,2	0	1		003	2,2	0	1		003	2,2	0	1
	004	2,2	0	1		004	2,2	0	1		004	2,2	0	1
	TOTAL	2,2	0	4		TOTAL	2,2	0	4		TOTAL	2,2	0	4

Anexo 60. Tabla total manzana 060. Elaboración propia (2023)

Anexo 61. Tabla total manzana 059. Elaboración propia (2023)

Anexo 62. Tabla total manzana 057. Elaboración propia (2023)

MANZANA	066				MANZANA	083				MANZANA	084				
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO	
ILUMINARIAS	001	0	1	0	ILUMINARIAS	001	0	1	0	ILUMINARIAS	001	0	1	0	
	002	0	1	0		002	0	0	1		0	002	0	1	0
	003	0	1	0		003	0	1	0		0	003	0	1	0
	004	0	1	0		004	0	0	1		0	004	0	0	1
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	0
	TOTAL	0	4	0		TOTAL	0	2	1		TOTAL	0	3	1	
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	
	002	1	0	0		002	1	0	0		0	002	0	0	0
	003	0	1	0		003	0	0	0		0	003	0	0	0
	004	0	1	0		004	0	0	0		0	004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	0
	TOTAL	1	2	0		TOTAL	1	0	0		TOTAL	0	0	0	
BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0	
	002	0	0	0		002	0	0	0		0	002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		0	003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		0	004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0	
SEMÁFOROS	001	0	1	0	SEMÁFOROS	001	0	0	0	SEMÁFOROS	001	0	1	0	
	002	0	0	0		002	0	0	0		0	002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		0	003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		0	004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	0
	TOTAL	0	1	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	1	0	
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	3	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	
	002	0	0	0		002	0	0	0		0	002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		0	003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		0	004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	0
	TOTAL	0	3	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0	
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	
	002	0	0	0		002	0	0	0		0	002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		0	003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		0	004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0	
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0	
	002	0	0	0		002	0	0	0		0	002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		0	003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		0	004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0	
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		
	001	0	0			001	0	0			001	0	0		
	002	17	0			002	0	0			002	14	0		
	003	0	0			003	11	0			003	4	0		
	004	14	0			004	9	0			004	0	0		
0	0	0		0	0	0		0	0	0					
	TOTAL	31	0			TOTAL	20	0			TOTAL	18	0		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	
	001	2,2	0	1		001	2,4	0	1		001	2,4	0	1	
	002	2,2	0	1		002	0	0	1		002	2,2	0	1	
	003	2,2	0	1		003	2,2	0	1		003	1,2	0	1	
	004	2,2	0	1		004	2,2	0	1		004	0	0	1	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	TOTAL	2,2	0	4		TOTAL	2,4	0	4		TOTAL	2,4	0	4	

Anexo 63. Tabla total manzana 066. Elaboración propia (2023)

Anexo 64. Tabla total manzana 083. Elaboración propia (2023)

Anexo 65. Tabla total manzana 084. Elaboración propia (2023)

MANZANA	080			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	1	0
	002	0	0	0
	003	0	1	0
	004	0	1	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	3	0
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	1	2
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	1	2
SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	6	0	
	002	0	0	
	003	0	0	
	004	0	0	
	0	0	0	
TOTAL	6	0		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	2,4	0	1
	002	1,9	0	1
	003	2,4	0	1
	004	1,9	0	1
	0	0	0	0
TOTAL	2,4	0	4	4

MANZANA	085			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	2	0
	002	0	2	0
	003	0	1	2
	004	0	2	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	7	2
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	2	1
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	2	1
SEMÁFOROS	001	0	1	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	1	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	6	0	
	002	0	0	
	003	13	0	
	004	0	0	
	0	0	0	
TOTAL	19	0		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,9	0	1
	002	1,9	0	1
	003	2,9	0	1
	004	1,8	0	1
	0	0	0	0
TOTAL	2,9	0	4	4

MANZANA	086			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	0	1
	002	0	1	0
	003	0	2	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	3	1
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	1	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	1	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	2	1
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	2	1
SEMÁFOROS	001	0	1	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	1	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	2	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	6	0	
	002	0	0	
	003	13	0	
	004	0	0	
	0	0	0	
TOTAL	19	0		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,9	0	1
	002	1,9	0	1
	003	1	0	1
	004	1,8	0	1
	0	0	0	0
TOTAL	1,9	0	4	4

Anexo 66. Tabla total manzana 080. Elaboración propia (2023)

Anexo 67. Tabla total manzana 085. Elaboración propia (2023)

Anexo 68. Tabla total manzana 086. Elaboración propia (2023)

MANZANA	087			
ILUMINARIAS	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
	001	0	1	0
	002	0	0	1
	003	0	0	1
	0	0	0	0
	0	0	0	0
TOTAL	0	1	2	
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	2	0	0
	003	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	2	0	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	5	0	
	002	0	0	
	003	0	0	
0	0	0		
0	0	0		
TOTAL	5	0		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,9	0	0
	002	2,2	0	1
	003	1	0	0
	0	0	0	0
0	0	0	0	
TOTAL	2,2	0	1	

MANZANA	096			
ILUMINARIAS	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
	001	0	1	1
	002	0	1	1
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
TOTAL	0	2	2	
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	1	0
	002	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	1	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	4	0
	002	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	4	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	6	0	
	002	0	0	
	0	0	0	
0	0	0		
0	0	0		
TOTAL	6	0		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,8	0	0
	002	1,8	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0
0	0	0	0	
TOTAL	1,8	0	0	

MANZANA	089			
ILUMINARIAS	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
	001	0	1	1
	002	0	0	2
	003	0	1	1
	004	0	0	0
	0	0	0	0
TOTAL	0	2	4	
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	1	0
	002	0	0	0
	003	0	1	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	2	0
BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	1	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	1	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0
	003	0	4	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	4	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	4	0
	002	0	0	0
	003	0	0	0
	004	0	0	0
	0	0	0	0
	TOTAL	0	4	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0	
	002	0	0	
	003	0	0	
004	0	0		
0	0	0		
TOTAL	0	0		
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	2,2	0	1
	002	1,9	0	1
	003	1,8	0	1
	004	1,8	0	1
0	0	0	0	
TOTAL	2,2	0	4	

Anexo 69. Tabla total manzana 087. Elaboración propia (2023)

Anexo 70. Tabla total manzana 096. Elaboración propia (2023)

Anexo 71. Tabla total manzana 089. Elaboración propia (2023)

MANZANA	090				MANZANA	092				MANZANA	077			
	CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO		CÓDIGO	BUENO	REGULAR	MALO
ILUMINARIAS	001	0	1	0	ILUMINARIAS	001	0	0	1	ILUMINARIAS	001	0	0	1
	002	0	1	1		002	0	2	1		002	0	1	1
	003	0	0	2		003	0	0	1		003	0	1	1
	004	0	1	1		004	0	0	1		004	0	1	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	3	4		TOTAL	0	2	4		TOTAL	0	3	3
CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0	CONTENEDORES DE BASURA	001	0	0	0
	002	1	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	1	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0	BANCAS	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	3	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	3	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
SEMÁFOROS	001	0	0	0	SEMÁFOROS	001	0	0	0	SEMÁFOROS	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN AVENIDA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0	ÁRBOLES EN PLAZA	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0		TOTAL	0	0	0
ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	3	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	3	0	ÁRBOLES EN PARQUE	001	0	0	0
	002	0	0	0		002	0	0	0		002	0	0	0
	003	0	0	0		003	0	0	0		003	0	0	0
	004	0	0	0		004	0	0	0		004	0	0	0
	0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0
	TOTAL	0	3	0		TOTAL	0	3	0		TOTAL	0	0	0
MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES		MOVILIDAD VEHICULAR	CÓDIGO	ESTACIONAMIENTO FORMALS	ESTACIONAMIENTO INFORMALES	
	001	0	0			001	0	0			001	0	0	
	002	0	0			002	0	0			002	0	0	
	003	0	0			003	0	0			003	5	0	
	004	0	0			004	0	0			004	0	0	
	TOTAL	0	0			TOTAL	0	0			TOTAL	5	0	
MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS	MOVILIDAD PEATONAL	CÓDIGO	ANCHO DE ACERA	RAMPAS	OBSTÁCULOS
	001	1,9	0	1		001	1,9	0	1		001	1	0	1
	002	2,2	0	2		002	1,90	0	1		002	2,2	0	0
	003	0	0	0		003	1,8	0	0		003	1,8	0	0
	004	1,8	0	0		004	1,8	0	0		004	1,8	0	0
	TOTAL	2,2	0	3		TOTAL	1,9	0	2		TOTAL	2,2	0	1

Anexo 72. Tabla total manzana 090. Elaboración propia (2023)

Anexo 73. Tabla total manzana 092. Elaboración propia (2023)

Anexo 74. Tabla total manzana 077. Elaboración propia (2023)