



UNIÓN EUROPEA



CIUDADES INCLUYENTES COMUNIDADES SOLIDARIAS

RUTA ESCOLAR SEGURA PARA COTOCOLLAO

HABITAR COLECTIVO

MEMORIA DESCRIPTIVA DEL PROYECTO

INTERVENCIONES TEMPORALES DE URBANISMO TÁCTICO

1. ANTECEDENTES

La intervención se desarrolla en el marco del proyecto Ciudades Incluyentes, Comunidades Solidarias (CICS), en donde se ha planteado un enfoque de integración territorial que considere las necesidades diferenciadas de personas en movilidad humana venezolanos y su localización para la definición de acciones específicas, lo cual permitirá mitigar la brecha en el acceso a derechos de comunidades venezolanas en movilidad humana con el objetivo de aprovechar el potencial que presenta la migración y materializar su aporte a la prosperidad territorial de la ciudad.

“ (...) En este sentido, el proyecto CICS define como ámbitos de alcance multinivel a la ciudad y a una comunidad piloto en territorio, o Unidad de Intervención Territorial, con el objetivo de proponer estrategias que planteen temáticas estructurales para la ciudad hacia la mitigación de brechas y la distribución equitativa de la prosperidad y, por otro lado, a escala UIT con el objetivo de concentrar acciones en barrios y comunidades para visibilizar cómo intervenciones de carácter socioeconómico, cultural y espacial pueden contribuir a la integración efectiva de personas en movilidad humana venezolanos, así como de comunidades de acogida en condición de vulnerabilidad (...)”

La propuesta escala ciudad y PIET es la hoja de ruta del proyecto para la implementación de acciones en territorio, formulando un portafolio de acciones estratégicas que contribuyen en los procesos de integración de mediano y largo plazo en el territorio. Estas acciones han sido construidas de manera participativa y mediante procesos de co-creación con las comunidades beneficiarias de los territorios focalizados con la intención de fomentar el empoderamiento comunitario y la apropiación de estas acciones hacia su implementación de manera participativa en el territorio. Este proceso ha vinculado a funcionarios del gobierno local en los procesos de co-creación de actividades con el objetivo de





UNIÓN EUROPEA



generar sinergias con programas locales, así como promover la apropiación de las acciones y conocimientos que promueva la sostenibilidad del proyecto posterior a su finalización.

El proyecto Ciudades Incluyentes, Comunidades Solidarias ha perfilado acciones estratégicas a escala macro que permitan dar respuesta a las demandas territoriales de cara a la integración de las comunidades más vulnerables, en particular, personas en movilidad humana de nacionalidad venezolana.

En este sentido, se ha propuesto acciones en materia de mejoramiento de las condiciones de habitabilidad del barrio, resaltando la necesidad por mejorar la movilidad del sector, a través de estrategias de pacificación vial intervenidas de manera provisional a fin de evaluar los cambios que puede tener el barrio hacia una movilidad, inclusiva, accesible y segura, estas acciones permitirán la vinculación peatonal de las viviendas de este barrio con infraestructuras de soporte social como centros de educación, salud y cultura, los cuales beneficiarán sobre todo a personas con condición de discapacidad, adultos mayores y niños y niñas residentes en el barrio.

Esta intervención busca resaltar el rol del espacio público en Cotocollao, como un atractor de dinámicas sociales, culturales y económicas en el barrio, esta ruta propuesta busca incentivar el disfrute del espacio público por parte de la comunidad y su uso como un espacio para la cohesión social que facilite la integración de comunidades en movilidad humana y de acogida.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL

Las intervenciones de urbanismo táctico son aquellas de fácil ejecución en el corto plazo generan cambios en el mediano y largo plazo. Estas son planificadas, diseñadas y ejecutadas en conjunto con la ciudadanía y/o la ciudad con el objetivo de mejorar el entorno construido. Este tipo de intervenciones se enfocan en fortalecer el tejido social y los vínculos entre la ciudadanía con los espacios intervenidos, evaluando la pertinencia de realizar cambios permanentes en el mediano y largo plazo.

2.1. Ubicación

Quito, Parroquia Cotocollao, Barrio Cotocollao.





2.2. Área de intervención

Ruta de: 9890 m

2.3. Participantes

1690 personas participaron durante la fase de diagnóstico, diseño y validación de la ruta

2.4. Objeto del Proyecto

Diseñar rutas escolares seguras en conjunto con los estudiantes de las unidades educativas y comunidad aledaña a la plaza central de la parroquia de Cotocollao para identificar la percepción espacial de los estudiantes en el contexto cercano a su centro educativo, desplazamientos de comunidad educativa, e identificar riesgos para la movilidad y posibles soluciones, de manera que, podamos fomentar una movilidad ciudadana más segura e inclusiva, con espacios más habitables, más saludables, más accesibles y de mayor calidad, contribuyendo a la reducción de siniestros viales, lesiones y muertes, de manera que se implemente una ruta eficaz y segura para el uso de los y las estudiantes de las instituciones educativas y la comunidad en general.

3. MEMORIA DESCRIPTIVA

En Ecuador, el desarrollo urbano disperso y centrado en la movilidad en auto particular ha impactado negativamente a la movilidad activa (a pie y en bicicleta) desconociendo su importancia en las interacciones sociales, significados sociales y culturales que caracterizan el desplazamiento en la ciudad. Este impacto es especialmente fuerte en la población infantil ya que la movilidad activa es su única forma de desplazamiento autónomo, principalmente para asistir a la escuela, y porque pone en riesgo su salud al producir entornos urbanos contaminados. En Ecuador, la siniestralidad vial es la segunda causa de muerte en niños entre 5 y 12 años, y el sobrepeso y la obesidad son un problema de salud pública que afecta a 1 de cada 3 niños,

En este sentido el entorno escolar es un espacio que es usado sistemáticamente y en gran cantidad por las niñas, niños y adolescentes que acceden a los planteles educativos. Es una zona de transición entre el espacio abierto de la red de calles de la ciudad y el espacio controlado al interior de las escuelas. Representa por ello un espacio funcionalmente relacionado con la escuela, que permite la interacción entre la población estudiantil y la ciudad y que, por lo tanto, conlleva una gran responsabilidad en su protección y cuidado. Además, la función social de la educación implica un





UNIÓN EUROPEA



acceso integral a un sistema de calidad, por lo cual dejar de lado la atención del entorno escolar reduce el disfrute de los derechos a la educación, a la movilidad y a la ciudad.

El espacio público afuera de una escuela no es específicamente parte de la infraestructura física educativa, lo que sí, es que el espacio público afuera de las escuelas es una condicionante para su funcionamiento adecuado. La construcción, equipamiento, mantenimiento, rehabilitación, reforzamiento, reconstrucción o habilitación de los inmuebles deben considerar el entorno en donde se emplaza cada unidad educativa, ya que los peatones pueden ser sujeto de acoso, o víctimas de robos, que atenta a su seguridad y tranquilidad de tránsito.

La manera como se conforma el espacio público nos permite identificar que las calles facilitan la movilidad pero son también lugares de estar, de encontrar y de ver, de acceder a los comercios y a los servicios, las calles son el espacio de las ciudades, lo planificamos y hacemos uso de éste, refleja nuestra concepción de sociedad, reproduciendo la visión que tenemos de ella, en este sentido tomar como base de la planificación y diseño urbano la perspectiva de género, la interculturalidad y la inclusión de personas en condiciones de movilidad humana permite incorporar estrategias desde la ciudadanía que abordan las necesidades y forma de ocupar el espacio desde diferentes visiones.

Con los objetivos de desarrollo sostenible de la Agenda 2030 de la ONU, en particular con el Objetivo 4, educación de calidad, así como el Objetivo 3, salud y bienestar, específicamente lo referente a la meta 3.6 que busca reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. Con la Nueva Agenda Urbana, aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), la cual señala en su punto 113: “Promoveremos con carácter prioritario un viaje seguro y saludable a la escuela para todos los niños”.

Para desarrollar intervenciones de urbanismo táctico es importante identificar y generar enlaces, inicialmente con la ciudadanía y con los grupos más afectados, y luego con otras personas estratégicas, como las organizaciones sociales, las instituciones académicas y las entidades públicas y privadas. Estos enlaces permiten ampliar la visión y la participación integral de cada sector en los procesos de identificación de las problemáticas, diseño de soluciones, implementación y validación de acciones.

3.1. Alcance





UNIÓN EUROPEA



CIUDADES
INCLUYENTES
COMUNIDADES SOLIDARIAS

La fase de diagnóstico es la que nos permite identificar la situación actual de movilidad de los estudiantes de las diferentes instituciones educativas, con este taller buscamos identificar riesgos de movilidad y planear, concertadamente con la comunidad educativa, medidas indicativas e integrales de promoción de movilidad segura y sostenible y de prevención de siniestros viales.

Esta propuesta de intervención, ubicada en Cotocollao, forma parte de una ruta de más de 9km que conecta varios puntos importantes del barrio y ha sido concebida como una Ruta Escolar Segura que promueve la accesibilidad e inclusión de NNA y moradores, potenciando la caminabilidad y pacificación vial para la realización de actividades culturales, educativas y recreativas. El concepto estuvo basado en las propuestas de la ciudadanía para generar un cambio físico-espacial en el lugar a fin de lograr un goce y mayor interacción de la comunidad en condiciones de movilidad humana con la comunidad de acogida en nuevos espacios de encuentro del barrio.

La propuesta de implementación contiene recomendaciones que se dejará a la comunidad y entidades municipales, las cuales pueden o no ser tomadas en cuenta en los planes de intervención municipal a futuro. La intervención en esta fase de actuación del proyecto será ejecutada por Fundación Somos, la cual contempla la implementación de la intervención en el tramo de la calle Gral. José María Guerrero entre la calle Alfonso del Hierro y la calle Vicente López.



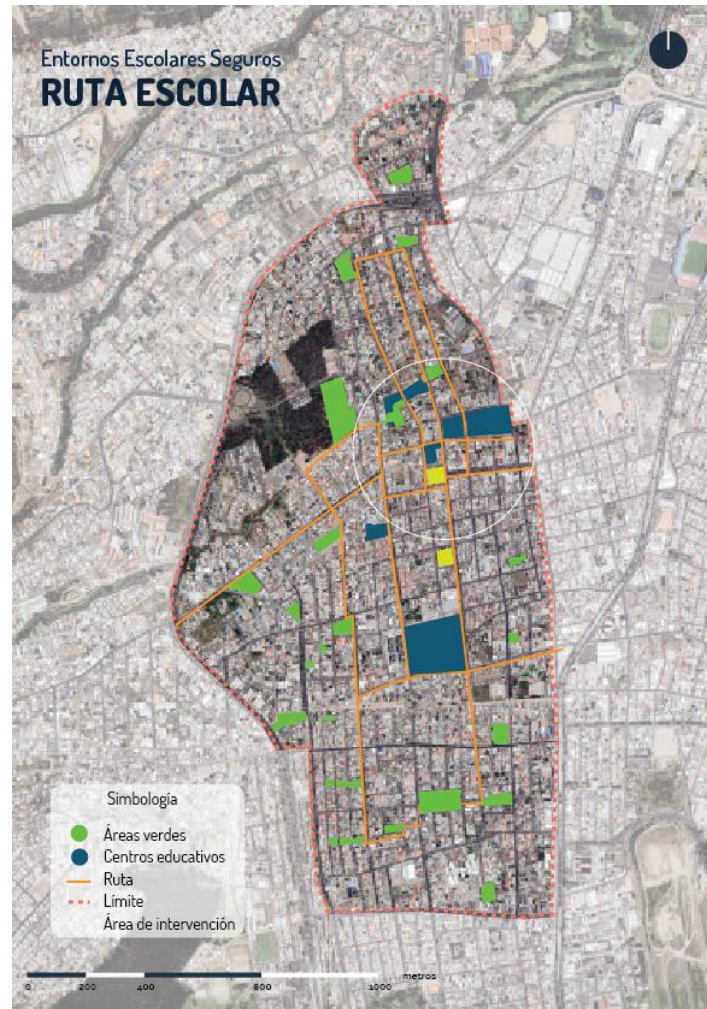


Figura 1. Ruta escolar segura. Universidad Indoamericana y Habitar Colectivo (2022)

3.2. Criterios y Consideraciones

Complementando los datos cuantitativos y cualitativos del índice de seguridad y accesibilidad, se realizaron visitas de observación y entrevistas estratégicas, para diagnosticar integralmente las condiciones físicas de aceras, calzada, arbolado urbano, señalización vertical y horizontal de la ruta escolar y sus alrededores. Los puntos fueron analizados bajo una serie de criterios urbanísticos, como espacio público accesible, perfil poblacional, cercanía al transporte e índices de movilidad.

Una vez identificadas las problemáticas, se implementó una metodología participativa de diseño para cada punto. Se realizaron encuentros de socialización y trabajo colaborativo con la comunidad escolar y moradores del sector.

A partir de la ideación y organización de las propuestas se realiza una conceptualización del diseño de las intervenciones que cumplan con las siguientes características: responder como solución al

problema, ser fáciles de ejecutar y realizables en el corto plazo, estar ajustadas a la disponibilidad presupuestal, involucrar a todos los actores y cumplir con una viabilidad logística.

4. PLANIFICACIÓN DE LA RUTA ESCOLAR

La ruta escolar ha priorizado realizar la intervención en el polígono del barrio de Cotocollao que abarca el mayor número de Centros Educativos, áreas verdes, comercios y plazas del sector, a fin de analizar las condiciones actuales de movilidad y proponer soluciones a corto plazo para evaluar mediante intervenciones temporales la dinámica de desplazamientos en el sector.

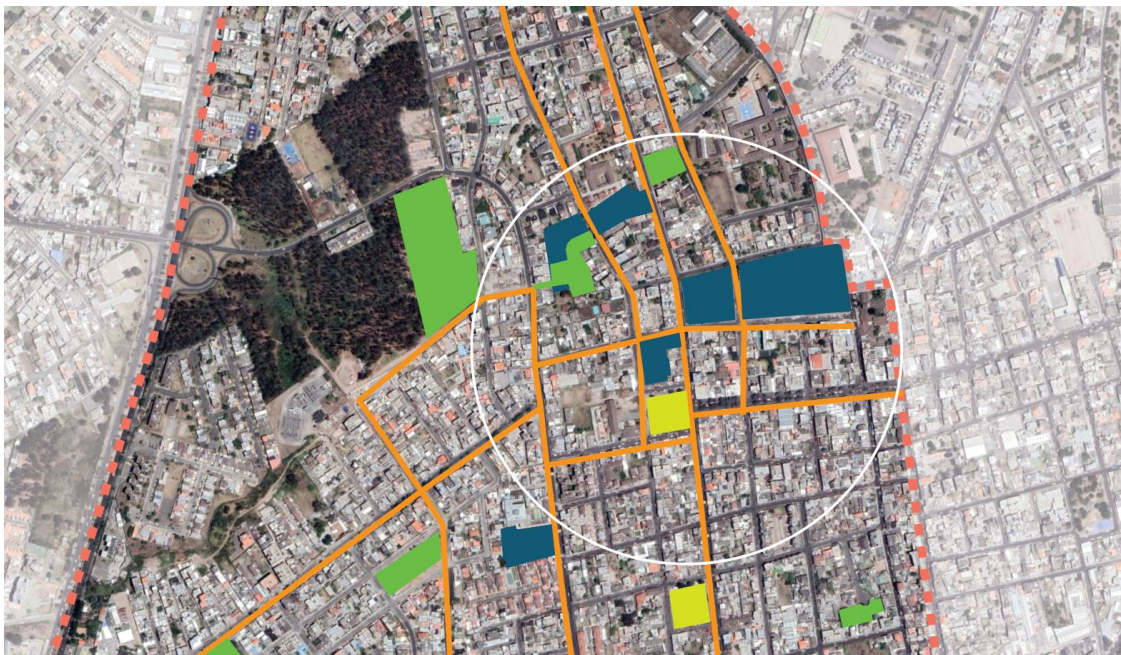


Figura 2. Polígono de intervención. Habitar Colectivo (2022)

De esta manera se ha identificado el estado actual de los cruces peatonales, accesibilidad en aceras y señalización vertical, elementos que son importantes para brindar seguridad en uno de los sectores más transitados por el peatón, vehículos particulares y transporte público, se resalta que el estado de estos elementos en el sector es insuficiente al no brindar las seguridades mínimas, ya que la señalización tanto vertical y horizontal se encuentra en mas estado o su presencia es nula.



UNIÓN EUROPEA



CIDADES INCLUYENTES
COMUNIDADES SOLIDARIAS

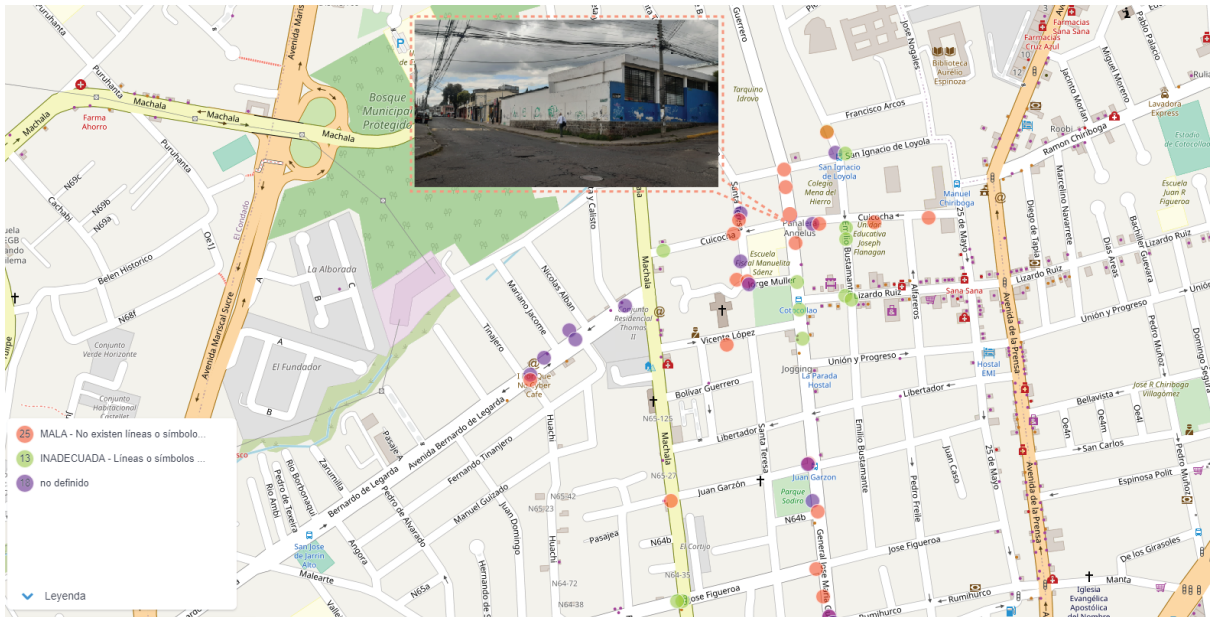


Figura 3. Estado actual señalización horizontal. Habitar Colectivo (2022)

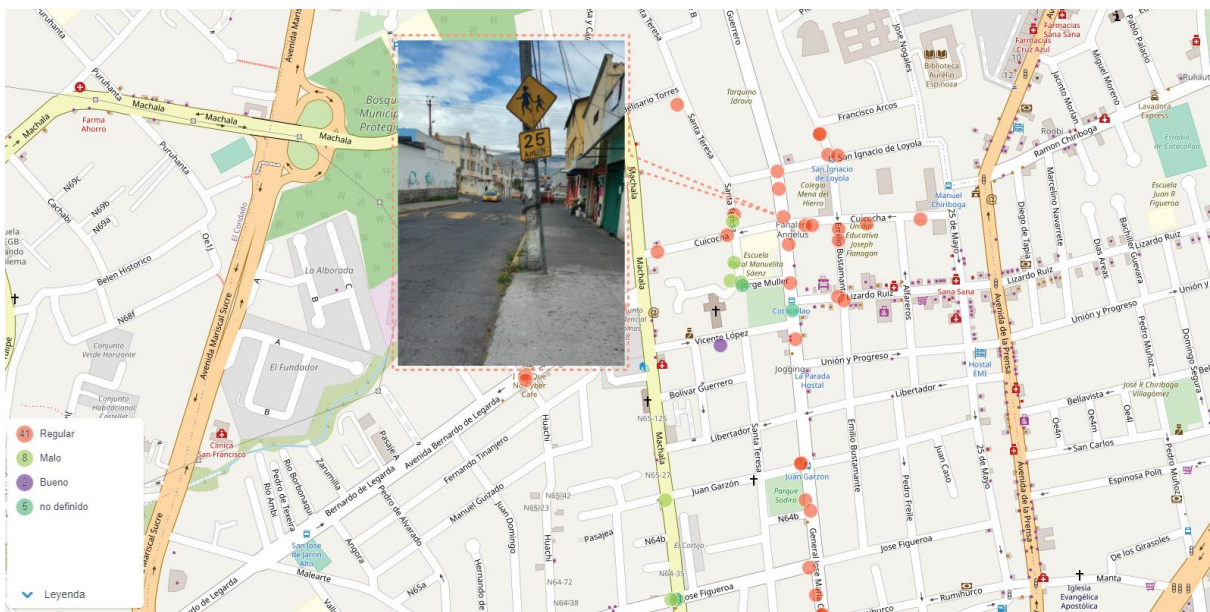


Figura 4. Estado actual señalización vertical. Habitar Colectivo (2022)

En cuanto al transporte público, la zona está conectada con diferentes líneas de buses que recorren la parroquia de manera longitudinal y transversal proporcionando al usuario facilidades de movilizarse hacia las afueras del barrio, sin embargo los recorridos del transporte público llegan a provocar tráfico vehicular y a provocar inseguridad a las NNA en las horas de ingreso y salida de la jornada académica ya que circulan por las principales calles con centros educativos y áreas de recreación.



UNIÓN EUROPEA



CIUDADES INCLUYENTES
COMUNIDADES SOLIDARIAS



Figura 5. Mapeo de paradas de buses. Habitar Colectivo (2022)



Figura 6. Recorrido transporte público. Habitar Colectivo (2022)

LINEAS DE BUSES	
AGUILA DORADA	AGUILA DORADA-153-Jardin - Roldós 153 AGUILA DORADA-156-Ejido - Velasco
CATAR	CATAR-062-Ejido - La Josefina 062 CATAR-113-Marin - Carcelén 113



UNIÓN EUROPEA



CENTRAL NORTE	CENTRAL NORTE-Q017-Colinas del Norte - Estación Ofelia CENTRAL NORTE-Q041-La Y - Mena del Hierro CENTRAL NORTE-Q051-Atucucho - Comité del Pueblo
METROTRANS	METROTRANS-140-Estadio Olímpico - San Fernando - Peralta 140
MONSERRAT	MONSERRAT-031-Carcelen Bajo - Marín
PAQUISHA	PAQUISHA-074-23 de junio - Ejido
SAN CARLOS	SAN CARLOS-053-Rancho San Antonio - Cotocollao - T. Carcelén
Metrobús-Q	Q10 Cotocollao - La Y

Tabla 1. Líneas de buses Cotocollao. Habitar Colectivo (2022)

De igual manera se procedió a realizar un conteo de flujo vehicular y peatonal en el sector, 3 días a la semana y un día en fin de semana durante las horas pico, a fin de identificar los lugares con mayor flujo y críticos en cuanto a movilización, estos nos permitirán priorizar los tramos a intervenir a fin de mejorar la caminabilidad para los usuarios frecuentes de este sector.





Figura 7. Puntos de conteo. Habitar Colectivo (2022)

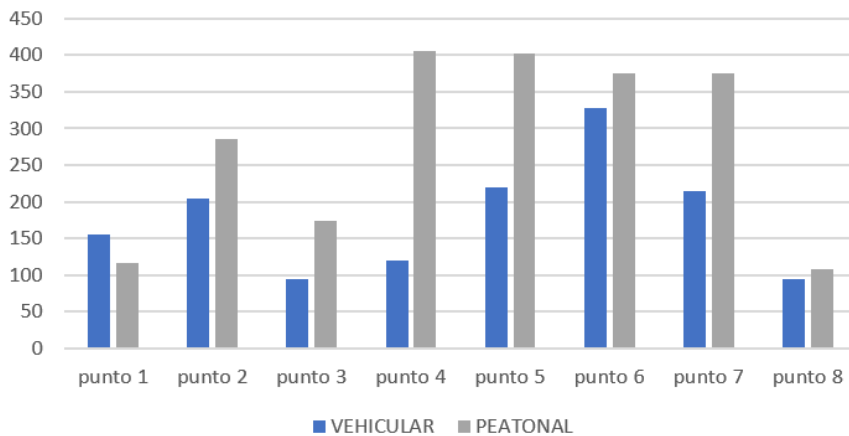


Gráfico 1. Flujos peatonales y vehiculares. Habitar Colectivo (2022)

Se realizó un promedio de flujos peatonales y vehiculares obteniendo que las intersecciones con mayor tránsito se ubican sobre la calle General José María Guerrero, además de ser el tramo que presenta las menores condiciones de seguridad vial para poder desplazarse.



UNIÓN EUROPEA



Ciudades
INCLUYENTES
COMUNIDADES SOLIDARIAS

En referencia a la situación actual del arbolado urbano en el sector, se ha identificado que el sector tiene una insuficiente presencia de árboles, teniendo en cuenta que las aceras tienen nula presencia o menos de la mitad de las aceras cuentan con los mismos. De esta manera a fin de restaurar el pulmón y un factor ecosistémico importante para el barrio hacemos conciencia para que la reforestación no solo apunte a bosques y parques, sino también a veredas y parterres.

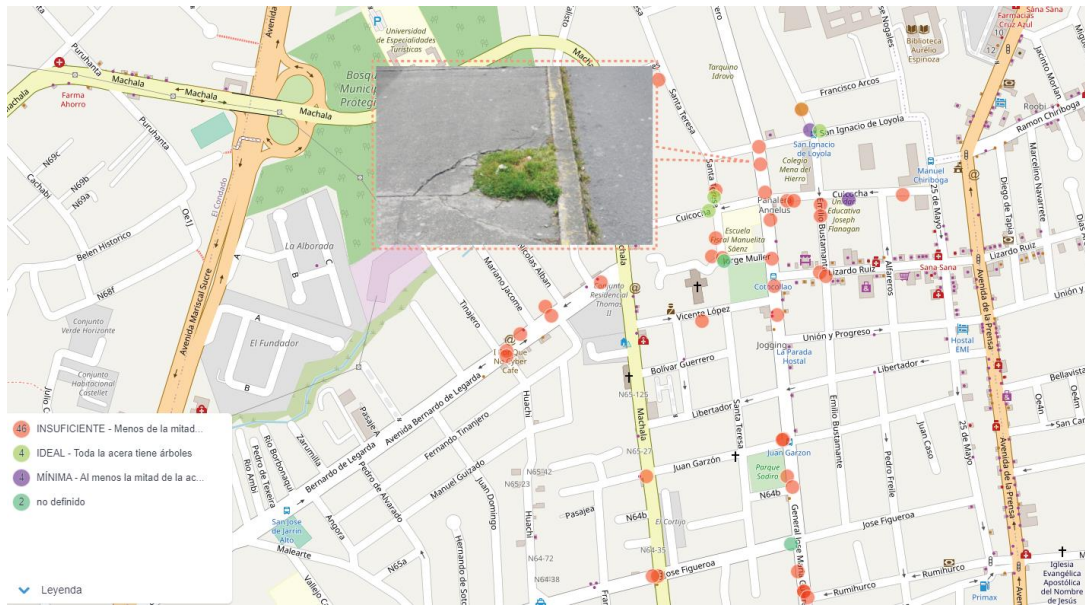


Figura 8. Arbolado Urbano. Habitar Colectivo (2022)

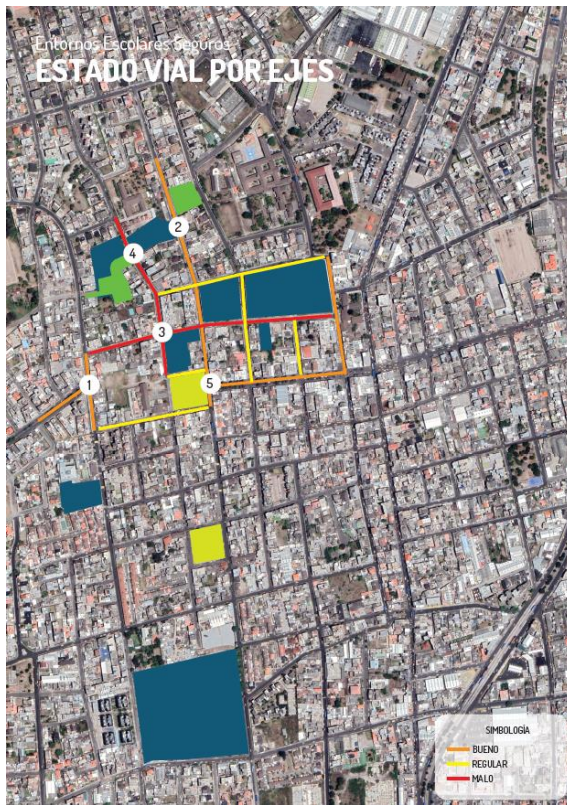
El estado vial del sector se encuentra en malas condiciones, por la presencia de baches, para lo cual se ha tomado en cuenta que la calzada brinde condiciones adecuadas para que la intervención temporal pueda tener una aplicación efectiva y brinde las condiciones adecuadas, de manera que, la intervención temporal tenga una duración considerable en el tiempo para ser evaluada, provechada por la comunidad y posteriormente intervenida con infraestructura, en caso de reunir las condiciones adecuadas.



UNIÓN EUROPEA



CIDADES INCLUYENTES
COMUNIDADES SOLIDARIAS



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



Figura 9. Estado de la calzada por tramos. Habitar Colectivo (2022)

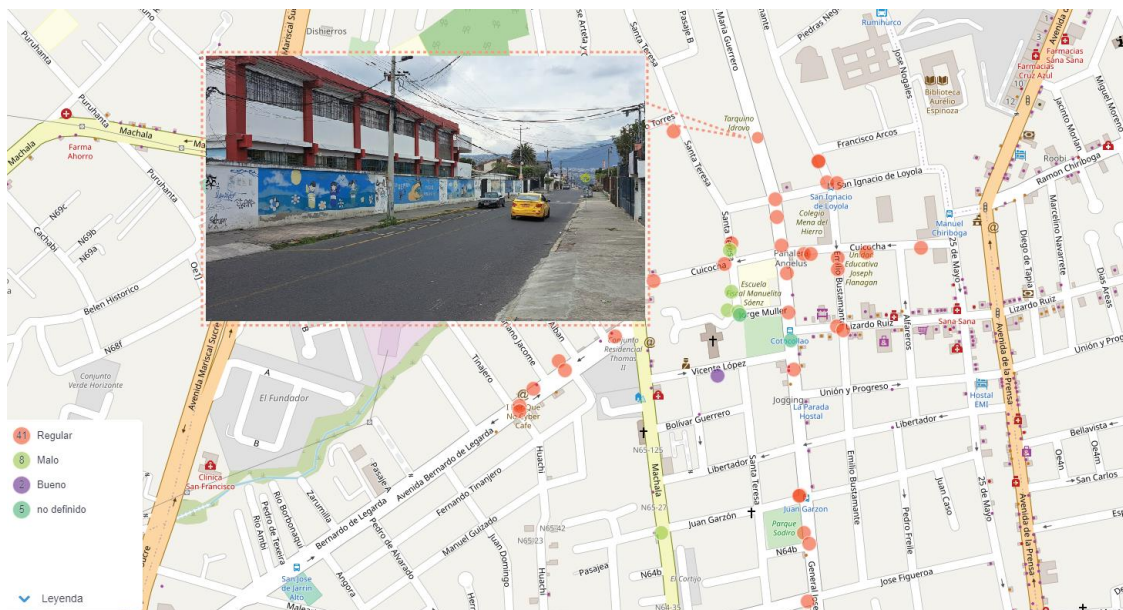


Figura 10. Estado de la calzada. Habitar Colectivo (2022)



UNIÓN EUROPEA



**CIUDADES
INCLUYENTES**
COMUNIDADES SOLIDARIAS

Calle principal	Tramo	Tipo de rodadura	Estado
Bernardo de Legarda	Entre Huachi y Nicolas Albán	Asfalto	Bueno
	Entre Nicolas Albán y José Arteta Calisto	Asfalto	Bueno
	Entre José Arteta Calisto y Machala	Asfalto	Bueno
Machala	Entre Vicente López y Cuicocha	Asfalto	Bueno
Vicente López	Entre Machala y Eugenio Moreno	Asfalto	Regular
	Entre Eugenio Moreno y Santa Teresa	Asfalto	Regular
	Entre Santa Teresa y José María Guerrero	Asfalto	Regular
Cuicocha	Entre Machala y Santa Teresa	Asfalto	Malo
	Entre Santa Teresa y José María Guerrero	Asfalto	Malo
	Entre José María Guerrero y Emilio Bustamante	Asfalto	Malo
	Entre Emilio Bustamante y Alfareros	Asfalto	Malo
	Entre Alfareros y 25 de Mayo	Asfalto	Malo



UNIÓN EUROPEA



CIUDADES
INCLUYENTES
COMUNIDADES SOLIDARIAS

Santa Teresa	Entre Bolívar Guerrero y Vicente López	Asfalto	Malo
	Entre Muller y Cuicocha	Asfalto	Malo
	Entre Cuicocha e Ignacio de Loyola	Asfalto	Malo
	Entre Ignacio de Loyola y Belisario Torres	Asfalto	Malo
José María Guerrero	Entre Vicente López y Lizardo Ruiz	Asfalto	Bueno
	Entre Lizardo Ruiz y Muller	Asfalto	Bueno
	Entre Muller y Cuicocha	Asfalto	Bueno
	Entre Cuicocha e Ignacio de Loyola	Asfalto	Bueno
	Entre Ignacio de Loyola y Alfonso del Hierro	Asfalto	Bueno
Lizardo Ruiz	Entre José María Guerrero y Emilio Bustamante	Asfalto	Bueno
	Entre Emilio Bustamante y Alfareros	Asfalto	Bueno
	Entre Alfareros y 25 de Mayo	Asfalto	Bueno



UNIÓN EUROPEA



CIUDADES
INCLUYENTES
COMUNIDADES SOLIDARIAS

Ignacio de Loyola	Entre Santa Teresa y José María Guerrero	Asfalto	Regular
	Entre José María Guerrero y Emilio Bustamante	Asfalto	Regular
	Entre Emilio Bustamante y 25 de Mayo	Asfalto	Regular
Emilio Bustamante	Entre Lizardo Ruiz y Cuicocha	Asfalto	Regular
	Entre Cuicocha e Ignacio de Loyola	Asfalto	Regular
Alfareros	Entre Lizardo Ruiz y Cuicocha	Asfalto	Regular

Tabla 2. Cuadro resumen del estado de las vías por tramos. Habitar Colectivo (2022)

De esta manera se ha logrado priorizar el tramo de intervención el cual conecta 3 centros educativos un parque y la plaza central de Cotocollao, principal punto de afluencia de peatones del sector atraídos por el comercio, actividades culturales, religiosas y la conectividad con el transporte público.



UNIÓN EUROPEA



CIUDADES
INCLUYENTES
COMUNIDADES SOLIDARIAS

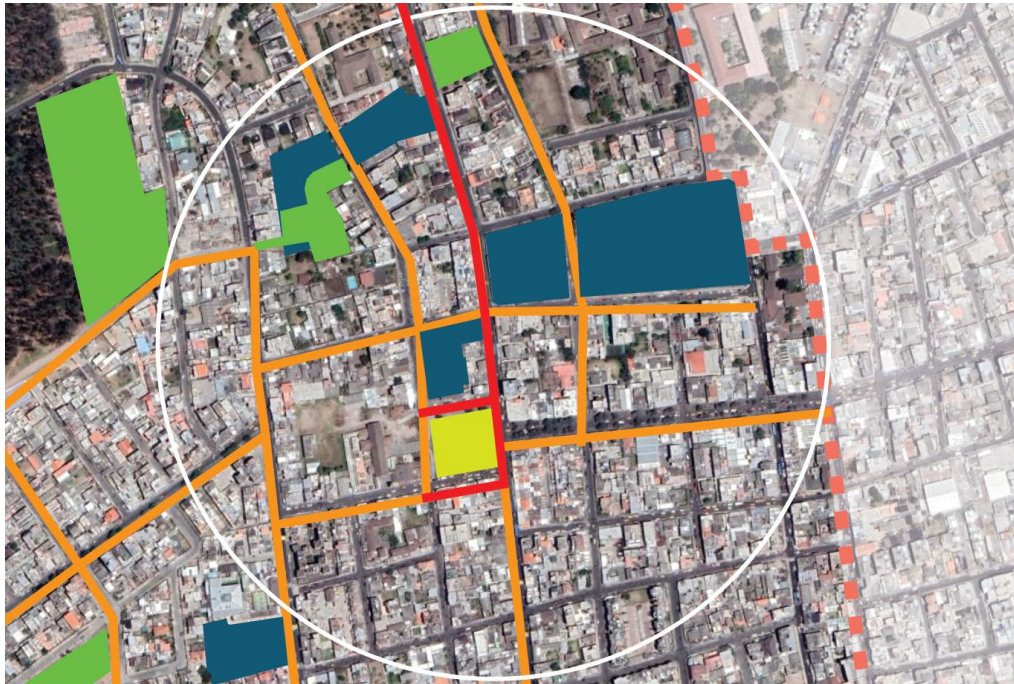


Figura 11. Eje de intervención temporal. Habitar Colectivo (2022)

5. Diseño

Teniendo en cuenta que parte de las ideas arrojadas en el taller participativo sobre la identidad de la gente que habita o circula por el sector de la Plaza de Cotocollao y sus alrededores, son la identidad cultural, patrimonial y la diversidad de su gente. Se opta por la iniciativa de tomar simbologías culturales, patrones étnicos e iconografía textil de pueblos y culturas ecuatorianas o andinas con ciertas interpretaciones de su lenguaje figurativo simbólico, y replicar en el diseño de piso mediante un juego de patrones y símbolos colocándolos en los cruces peatonales y orejas de elefante.

- **Símbolos culturales**

Símbolo de la cosmogonía Kitu -Karamki

Representando el centro como espacio vital y la distribución desde los social, económico, político, espiritual, en cada lado de esta distribución ecuatoriana. Inspirada desde la concepción del sol recto, el que en el medio día no tiene sombra, de hecho, KiTu (Quito), significa sol recto, las tierras de los hijos del sol recto.



UNIÓN EUROPEA



CIUDADES
INCLUYENTES
COMUNIDADES SOLIDARIAS



Figura 12. Símbolos culturales

Escalera espiral

El signo de mayor importancia que expresa el concepto de la unidad, dualidad la cual manifiesta el principio del cuadrado en movimiento, generando así de esta manera el crecimiento y ascensión consecutiva el cual se desplaza en el tiempo y espacio.



Figura 13. Símbolos culturales

- **Fiestas ancestrales**

Yumbada de Cotocollao

La Yumbada de Cotocollao es definida por sus danzantes como un ritual para las montañas, que se realiza con el propósito de la sanación de las personas y en agradecimiento a la naturaleza por todo lo recibido, esta fiesta sagrada tiene sus raíces en la era prehispánica y se mantiene vigente

El danzante yumbo se vuelve "un intermediario entre el cielo y la tierra". No se sabe precisar el origen de esta festividad, por una parte, se le atribuye orígenes kitukara simbolizado en las formas ancestrales de la danza propiamente dicha y en el simbolismo del ritual de la matanza, que se dice, representa el encuentro bélico de las culturas de los Quitus y de los Caras.

Petroglifos Yumbos - Chirape

Figura antropomorfa rodeada de espirales y círculos concéntricos. Algunos de los elementos que se debe destacar de esta simbología son el círculo, símbolo de la perfección y el espiral que representa la idea de lo cíclico y del movimiento, tan comunes en la cosmovisión precolombina.



Figura 14. Símbolos culturales

Abstracción de símbolos culturales

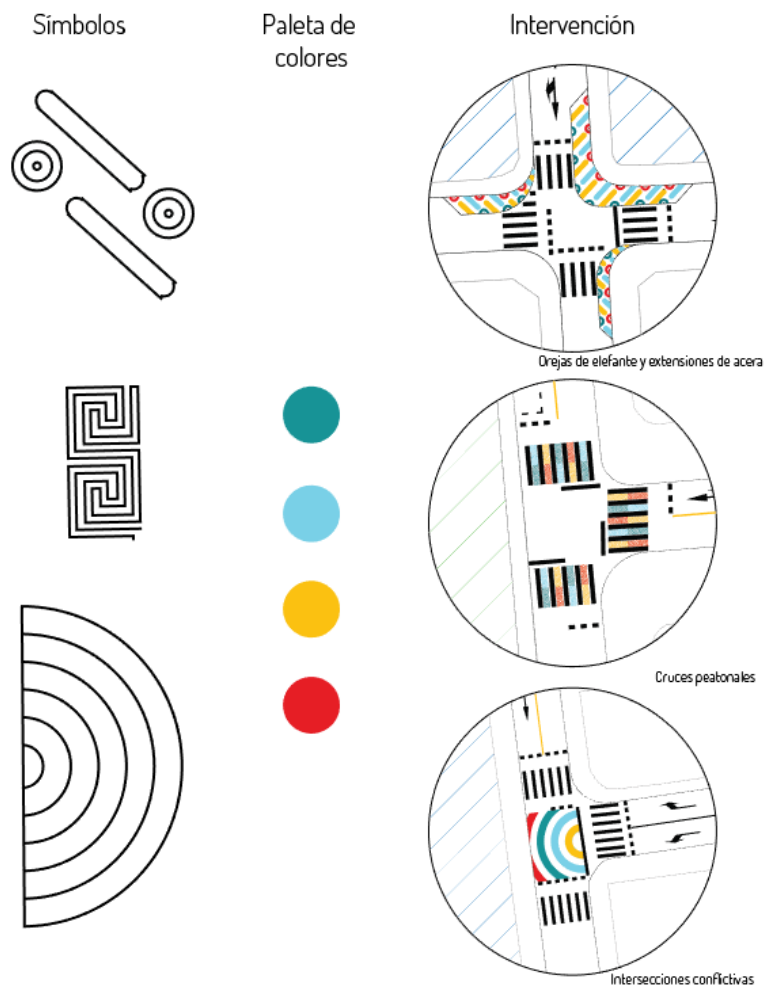


Figura 15. Propuesta de implementación



UNIÓN EUROPEA



CIUDADES
INCLUYENTES
COMUNIDADES SOLIDARIAS

Ideal urbano de los NNA

En los talleres realizados con la comunidad escolar del sector en donde plasmaron su ideal urbano se puede identificar el deseo por contar con espacios jugables, en donde puedan distraerse y ser creativos a momento de jugar, por tal motivo se ha construido una abstracción de estos juegos, haciendo referencia a un playground plasmado sobre el piso a fin de aplicar el concepto e calles jugables para niños, niñas y adolescentes, estos espacios permitirán una mayor interacción de la comunidad en condiciones de movilidad humana y la comunidad de acogida ya que contarán con más espacios de encuentro e interacción para los beneficiario.



Figura 16. Dibujos de los niños en talleres. Habitar Colectivo (2022)



UNIÓN EUROPEA



CIUDADES
INCLUYENTES
COMUNIDADES SOLIDARIAS

Calles jugables para NNA

Playground



Paleta de
colores



Intervención

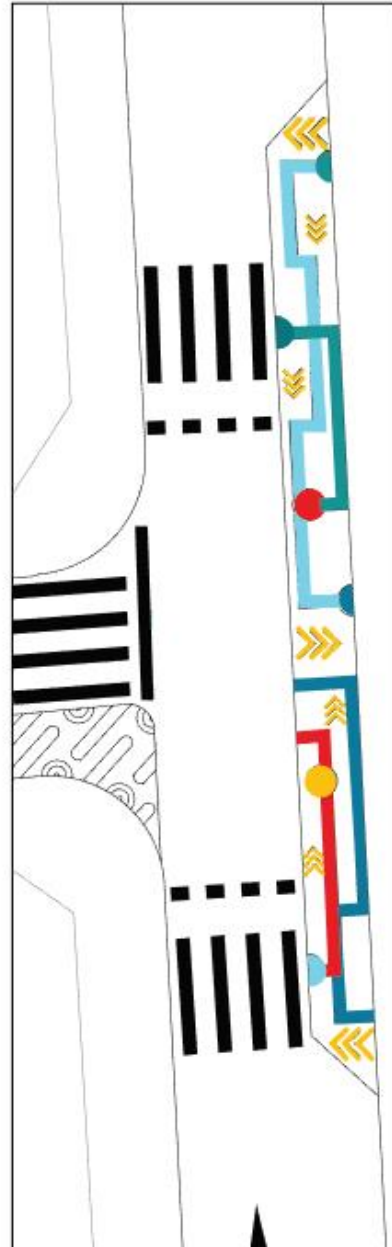


Figura 17. Dibujos de los niños en talleres. Habitar Colectivo (2022)

6. MATERIALES

Preformado

Se recomienda usar preformado para la señalización horizontal vial ya que es un material mas durable y este tipo de señalización requiere se conserve por mas tiempo en buenas condiciones para brindar seguridad al peatón, El Termoplástico es un producto sólido, amigable con el medio ambiente, que se transforma en líquido cuando es calentado, lo que permite su fácil y perfecta aplicación. Una vez que se enfría se solidifica, y se convierte en un elemento de señalización durable y de excelente calidad. Su composición permite que el material sea aplicado a espesores importantes, hasta 125 mils ó 3.2mm, bastante mayores a la pintura de tráfico convencional. Esto le permite lograr la alta resistencia, duración y visibilidad, que caracteriza las marcas en el pavimento realizadas con material termoplástico, sin embargo, no se descarta usar otro tipo de pintura a fin de cumplir con lo requerido.



Figura 18. Instalación preformada

Pintura acrílica base solvente

Este tipo de pintura se recomienda usar para la implementación de la propuesta de urbanismo táctico, ya que no requiere de mayor duración al tratarse de una intervención temporal es una pintura con resinas acrílica puras a base de solvente con excelente resistencia a la abrasión severa y a gran variedad de contaminantes, de excelente retención de las esferas de vidrio, durable, de gran resistencia y rápido secamiento.



UNIÓN EUROPEA



CIUDADES INCLUYENTES
COMUNIDADES SOLIDARIAS



Figura 19. Pintura y paleta de colores

Arbolado urbano



Figura 20. Árbolado urbano

Señalización vertical



Figura 21. Señalización vertical

Señalización horizontal





UNIÓN EUROPEA



CIUDADES
INCLUYENTES
COMUNIDADES SOLIDARIAS



Figura 22. Señalización horizontal

Urbanismo táctico



Figura 23. Urbanismo Táctico

Separadores viales



Figura 24. Separadores viales

7. ESPECIFICACIONES Y RECOMENDACIONES DE IMPLEMENTACIÓN

En cuanto a la construcción social en el espacio público y sobre todo la revalorización de la cultura local, es importante dentro del proceso continuar involucrando a la comunidad dentro de sus ejes de desarrollo del proyecto, resaltando el componente de identidad y patrimonio, cuestión que contribuye



UNIÓN EUROPEA



a que estas variables estén presentes en todo el proceso de manera consistente. Por otro lado, debe también considerarse que el barrio alberga a Centros Educativos, por lo cual más de 7 mil estudiantes se desplazan por el sector, de manera que se convierte en una prioridad el garantizar la seguridad, accesibilidad e inclusión de los NNA en el espacio público del sector. Por último, este eje de intervención de la ruta escolar segura alberga residentes, moradores, centros educativos y áreas de recreación, por lo cual, el proyecto a más de recuperar espacios busca acercar a la comunidad en los procesos de reconstrucción de sus espacios, es así como la comunidad debe estar involucrada en cada proceso con la finalidad de generar apropiación con la intervención a realizar.

8. IMPACTO ESPERADO

El impacto esperado de la intervención se centra en mejorar las capacidades de integración de la población en movilidad humana y comunidad de acogida en el espacio público, considerando que las calles se convierten en espacios de cohesión y fortalecimiento del tejido social del sector.

Como consecuencia, las comunidades en movilidad humana venezolanas podrán disfrutar de espacios públicos accesibles en los que tengan posibilidad de relacionarse con sus comunidades de acogida. Así mismo, la mejora en las áreas verdes promoverá la accesibilidad a zonas comerciales, equipamientos de salud y educación a personas con condición de discapacidad física, así como niños, niñas y ancianos, buscando fomentar y construir en comunidad una ciudad más incluyente

9. CONSIDERACIONES FINALES

Se recomienda organizar en forma periódica diferentes actividades de manera colaborativa y colectiva, para motivar a la población vecina y a la ciudadanía en general a apropiarse de los lugares de intervención, es importante definir cuál es el método más efectivo para comunicar y difundir las fechas de las actividades y la forma más adecuada para comunicar el mensaje.

Durante la fase de ejecución el equipo deberá poner en práctica todas las habilidades y capacidades utilizadas en las fases anteriores, debe caracterizarse por el manejo de una buena comunicación entre las personas y organizaciones que han participado a lo largo de todo el proceso, con la finalidad de establecer acciones colectivas que faciliten la sostenibilidad de las intervenciones en el tiempo.

Por último, es necesario socializar con la comunidad, las entidades y organizaciones involucradas los resultados con respecto a lo observado antes y después de la intervención. Con la socialización de los resultados obtenidos durante las jornadas de seguimiento y de medición también se deberá buscar realizar gestiones con las entidades y las organizaciones involucradas para realizar actividades de sostenibilidad de las intervenciones ya realizadas.

El proyecto ha incorporado ejes viales considerados dentro del plan de la EPMOP y se ha venido realizando un trabajo en conjunto para la planificación y definición del diseño vial del sector a fin de considerar las fases de intervención previstas por el Municipio y cumplir con todos los requerimientos técnicos para la aprobación e implementación de la propuesta de RUTA ESCOLAR SEGURA.

10. RESULTADOS ESPERADOS

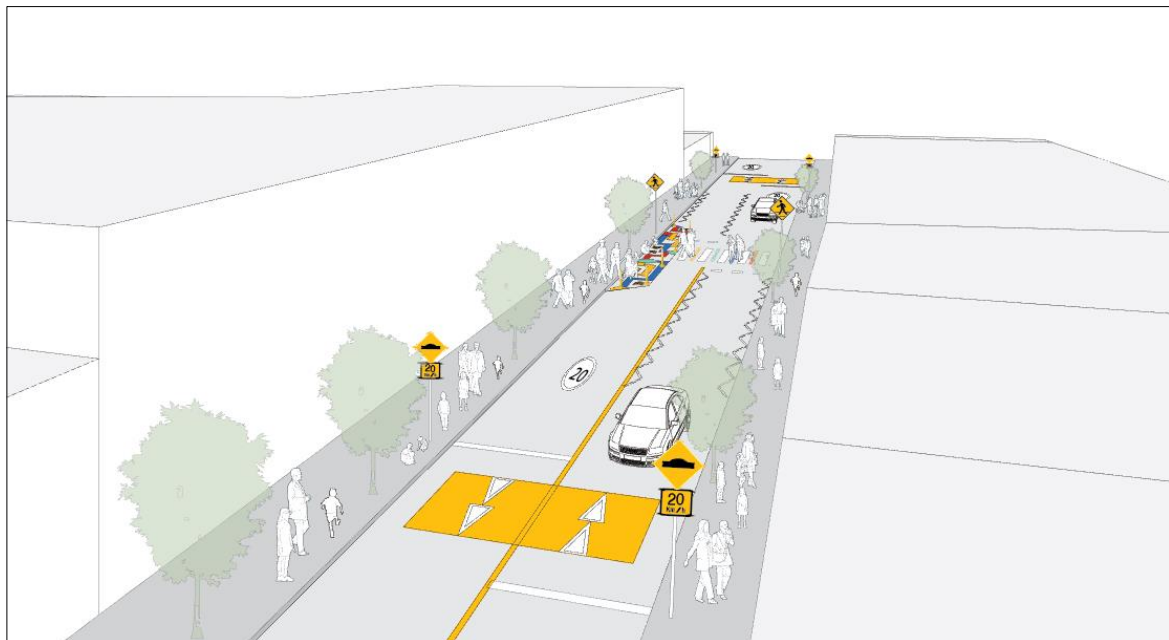


Figura 25. Intervención tramo 1 calle José Guerrero desde el Parque 23 de Julio hasta la calle Ignacio Loyola. Habitar Colectivo (2022).



UNIÓN EUROPEA



CIUDADES
INCLUYENTES
COMUNIDADES SOLIDARIAS



Figura 26. Intervención intersección 2 calle José Guerrero y Cuicocha. Habitar Colectivo (2022).

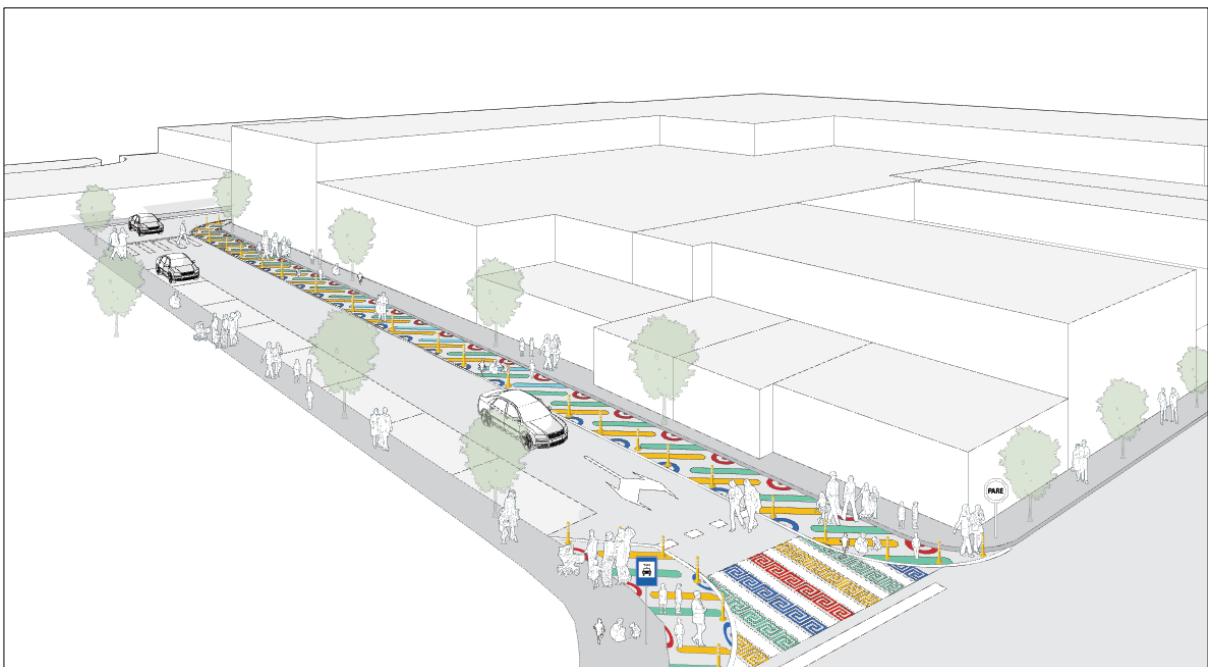


Figura 27. Intervención intersección 3 calle José Guerrero y Muller. Habitar Colectivo (2022).

11. PLANO DE INTERVENCIÓN

Revisar anexo