

ANÁLISIS FUNCIONAL, SOCIAL Y ESPACIAL DE LA AVENIDA DE LOS MIGRANTES

Escuela de Arquitectura

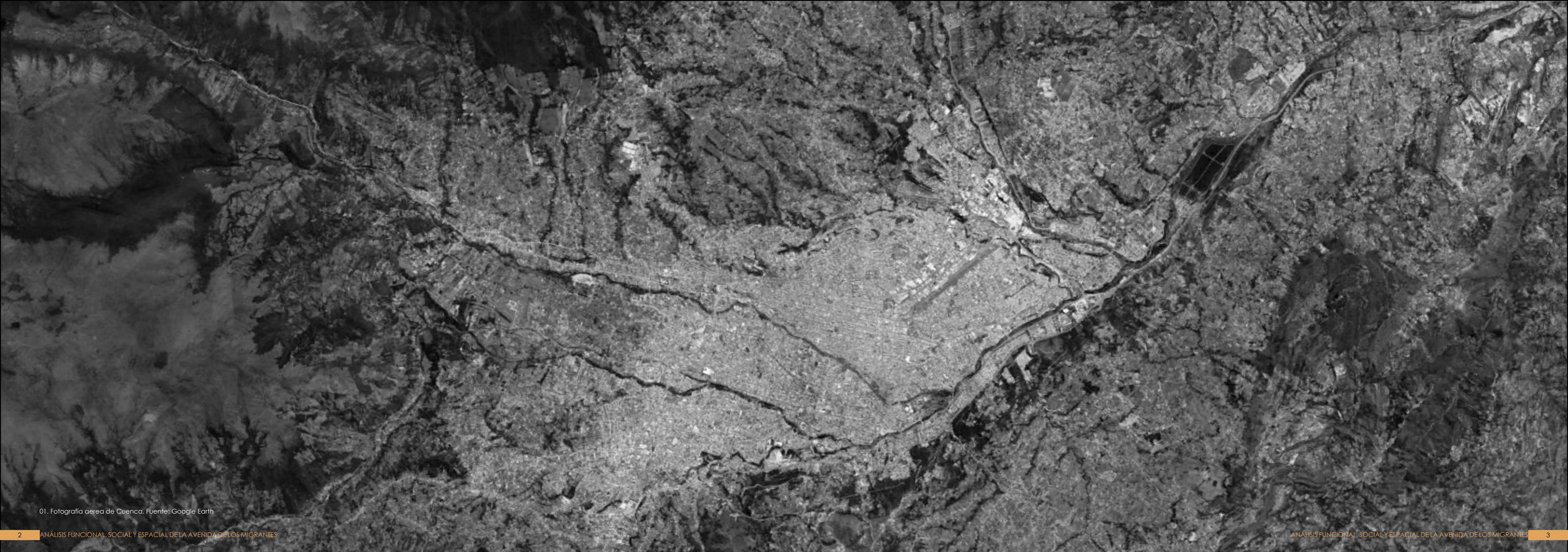
Proyecto final de carrera previo a la obtención del título de Arquitecta

Autora: Sandra Daniela Ullauri Ullauri

Directora: Arq. Verónica Heras

Cuenca - Ecuador 2022





01. Fotografía aérea de Cuenca. Fuente: Google Earth



02. Fotografía Jan Ghel. Fuente: Plataforma arquitectura. Edición: propia



Todos tenemos nuestra casa, que es el hogar privado; y la ciudad, que es el hogar público.

Jan Ghel



Universidad del Azuay
Facultad de Diseño, Arquitectura y Arte
Escuela de Arquitectura

**ANÁLISIS FUNCIONAL, SOCIAL Y
ESPACIAL DE LA AVENIDA DE LOS
MIGRANTES**

Proyecto final de carrera previo a la
obtención del título de Arquitecta

Autora: Sandra Daniela Ullauri Ullauri
Directora: Arq. Verónica Heras
Cuenca - Ecuador 2022

DEDICATORIA

A Benjamín. Su vida llegó para recordarnos la infinita bondad del Señor.
A Miguel, pues su vida fue reflejo del amor y servicio que su corazón profesaba.

AGRADECIMIENTO

A todas las persona que me permitieron llegar hasta la culminación de ésta etapa de formación académica:

- Arquitecta Verónica Heras (directora)
- Arquitecta Ana Rodas (tribunal)
- Arquitecta Natasha Cabrera (tribunal)
- Mayor José Valdivieso, presidente de la ciudadela
- Señor Victor Díaz, guardia de la ciudadela
- Economista Valeria Ullauri
- Tamia Ullauri
- Jonthan Jaramillo
- Familiares
- Amigos
- Compañeros

De manera muy especial a Salustino, Benigna, Salustino y Ekel; hoy no están conmigo pero han sido enseñanza de vida y orgullo.

ÍNDICE

00 INTRODUCCIÓN

Resumen	14
Abstract	16
Problemática	22
Objetivos	25

01 MARCO TEÓRICO Y ESTADO DEL ARTE

01 Marco teórico	29
01.1 Expansión urbana	30
01.2 Espacio público	32
01.3 La calle	35
01.4 Enfoque funcional, social y espacial	36
02 Estado del Arte	39

02 METODOLOGÍA

02 Metodología	45
02.1 Introducción	47
02.2 Caso de estudio	48
02.3 Delimitación área de estudio	50
02.4 Encuesta	52
02.5 Observación	54
02.6 Mapeo y valoración física	55

03 ANÁLISIS DE RESULTADOS

03 Análisis de resultados	57
03.1 Introducción	59
03.2 Encuesta	60
03.3 Valoración física	61
03.4 Resultado general	70
03.5 Observación instantánea	72

04 DISCUSIÓN Y CONCLUSIÓN

04 Discusión	77
04.1 Discusión	78
04.2 Conclusión	82
04.3 Rescomendaciones	87

05 ANEXOS

05 Anexo	97
05.1 Encuesta	98
05.2 F. de observación	102
05.3 Conteo 1 (vehicular)	104
05.4 Conteo 2 (peatonal)	106
05.5 Trabajo de campo	108
06 Bibliografía	111

RESUMEN

En la ciudad de Cuenca se evidencia la falta de espacios públicos de calidad que permitan la interacción social. Debido a la expansión urbana, las ciudades han sufrido un constante cambio provocado por el crecimiento urbano, dando como resultado espacios públicos mal concebidos y jerarquizados que no logran una cohesión. Es por ello que este trabajo analizará el espacio público y su entorno construido en una de las vías de las zonas de expansión de la ciudad, basado en una metodología mixta a través del mapeo, observación y encuesta. Con ello se espera conocer el funcionamiento de la Avenida de los Migrantes, desde el punto de vista funcional, social y espacial después de la última intervención del año 2019.

Palabras clave: expansión urbana, espacio público, entorno construido, la calle

ABSTRACT

In the city of Cuenca, there is evidence of a lack of quality public spaces that allow social interaction. Due to urban expansion, cities have undergone constant change caused by urban growth, resulting in poorly conceived and hierarchical public spaces that do not achieve cohesion. That is why this work will analyze the public space and its built environment in one of the roads of the city's expansion zones, based on a mixed methodology through mapping, observation and survey. With this, it is expected to know the functioning of the Avenida de los Migrantes, from the functional, social and spatial point of view after the last intervention of the year 2019.

Keywords: urban sprawl, public space, built environment, the street



03. Fotografía Av. de los Migrantes. Fuente: propia



04. Fotografía Av. de los Migrantes. Fuente: propia



05. Fotografía Av. de los Migrantes. Fuente: propia



06. Fotografía Av. de los Migrantes. Fuente: propia



07. Fotografía Av. de los Migrantes. Fuente: propia



08. Fotografía Av. de los Migrantes. Fuente: propia

00 INTRODUCCIÓN

“Los espacios públicos de una ciudad son la esencia de la vida en comunidad, y constituyen un hábitat que todo ciudadano tiene derecho a ocupar y usar” (Gehl Jan, MINVU, 2017, p.5). El concepto se ha desarrollado y consolidado a través del tiempo en medida que las relaciones interpersonales crecen y con ello, las necesidades de la ciudad aumentan (Marín y Suscal, 2019; Castro y Guzmán, 2019).

En la ciudad de Cuenca se evidencia la falta de espacios públicos de calidad que permitan la interacción social (Marín y Suscal, 2019; Castro y Guzmán, 2019). El Plan de Ordenamiento Territorial (PDOT, 2011) señala que más del 50% de los espacios públicos aún no han sido intervenidos; de los cuales el 38% tienen problemas de inseguridad, el 21% no cuenta con mobiliario adecuado y cerca del 14% presenta deterioro de los mismos .

En la actualidad se entiende por espacio público distintos tipos, como: parques, jardines, plazas, aceras, calles, áreas verdes, jardines, glorietas o centros deportivos (Filipe y Ramírez, 2016; Marín y Suscal, 2019; Castro y Guzmán, 2019). Por esta razón, el presente trabajo de investigación, se enfoca en la calle como objeto de estudio.

Desde el siglo XX, con el auge del automóvil, el diseño de las vías públicas produjo la segregación de espacios para aceras y calles con diferencia de nivel. Con ésto se priorizó el espacio para los vehículos privados, reduciendo la sección al mínimo de aceras, lo que generó problemas de circulación pedestre y la diversificación de la movilidad (PDOT, 2011).

Esta realidad identificada a partir de la expansión urbana y el progreso de la ciudad en los últimos años, nos muestra que actualmente el porcentaje de ocupación del vehículo motorizado corresponde al 80% del espacio libre de circulación (PDOT, 2011); lo que da como resultado espacios públicos mal concebidos y jeraquizados, que de acuerdo con el concepto de movilidad sostenible, no logran una cohesión.

En la historia, la planificación de la ciudades y las formas de crecimiento urbano, dan prioridad a la edificación y la vialidad; además, los espacios propician la segregación social y la ciudad pierde su esencia (Borja&Muxi, 2000). La calle ha sido pensada en solitario, separada del diseño de la trama urbana donde se implanatan edificaciones cuyas plantas bajas se niegan la realidad de la vida urbana del lugar..

“En la ciudad, lo primero son las calles y plazas, los espacios colectivos” (Borja & Muxi, 2000). Por ello, es necesario devolver la urbanidad a la calle, ya que un error común al momento de planificar la ciudad es confundir la calle con carretera y con ello queda relegada únicamente al uso del vehículo privado.

Tal es el caso de la Avenida de los Migrantes que presenta problemas típicos de la vías implantadas en zonas de expansión como señala Borja y Muxi (2000) en su libro: El espacio público, ciudad y ciudadanía.

Las políticas no adecuadas de planificación, han hecho del lugar una zona fraccionada debido al crecimiento horizontal de la ciudad y la segregación de espacios se vuelve evidente, ya que no permiten una interacción de la población, incluso al observar las plantas bajas de las edificaciones y como estas se cierran a la ciudad y pierden relación.

Además, la negación a la posibilidad de diversificar la movilidad, queda expuesta al no contar con paradas de bus u otro medio de transporte público a distancias adecuadas para el peatón. El uso de ciclovías es escaso ya que no existe un carril exclusivo, sino que comparten con la circulación pedestre.

La infraestructura, mobiliario y luminarias no adecuadas, son entre otros, varios de los factores que no aportan a dinamizar la zona ni la apropiación y uso de los espacios por parte de los colectivos y residentes de la zona.

“La calle es un espacio intermedio que potencia la vida urbana, es un lugar que permite el paseo y el encuentro, da orden y sentido.” (Borja & Muxi, 2000).

Como respuesta a estos problemas, se analizará una vía de interés dentro del área de expansión de la ciudad de Cuenca en los distintas dimensiones del espacio público; aplicando una guía de recomendaciones para su diseño y planificación, que corresponden a un análisis previo para dar respuesta a las diferentes necesidades, manteniendo el carácter e identidad que ésta representa para el barrio y la ciudad.

Así, en el capítulo 1 se puede encontrar la revisión literaria, para definir los conceptos y el estado del arte. En el capítulo 2 se describe la metodología empleada y el caso de estudio. En el capítulo 3 se encuentra el análisis de los resultados obtenidos a partir de la aplicación de las herramientas metodológicas. En el capítulo 4 se realiza la discusión y conclusión de

los resultados de la investigación. Finalmente en el capítulo 5 se encuentran los anexos que respaldan el presente trabajo.



09. Fotografía aérea de Cuenca. Fuente: Google Earth

Objetivos

General

Comprender como se encuentra operando la Avenida de los Migrantes desde los aspectos funcional, social y espacial en la ciudad de Cuenca, después de la intervención del año 2019.

Específicos

1. Obtener, mediante el análisis de bibliografía, fundamentos teóricos y herramientas metodológicas para el estudio de la avenida como espacio público.
2. Diagnosticar el estado actual de la Avenida de los Migrantes, a partir de un análisis funcional, social y espacial.
3. Analizar y discutir los datos obtenidos del caso de estudio.

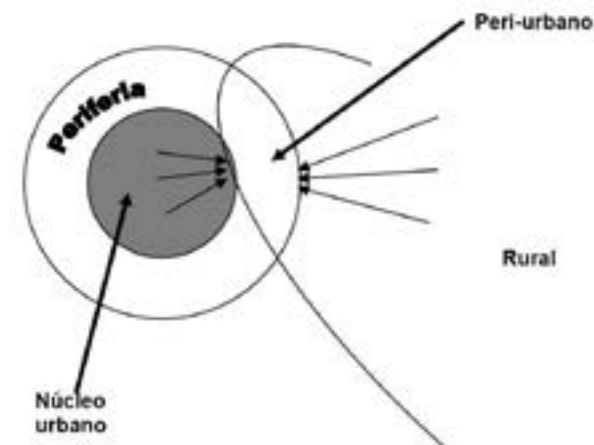
MARCO TEÓRICO Y ESTADO DEL ARTE **01**

01. Marco teórico

El presente trabajo de investigación analiza el espacio público y su entorno construido en una de las vías de las zonas de expansión de la ciudad. Es por ello que se considera pertinente aclarar algunos conceptos teóricos para el correcto desarrollo de la investigación.

Se analizarán temas referentes a ciudad y espacio público, tales como: expansión urbana, espacio público y la calle; lo que nos permitira definir el concepto del objeto de ésta investigación.

01.1.1. Expansión Urbana



Al observar la forma en la que se desarrolla la ciudad en la generalidad de los países a nivel mundial, se aprecia el constante cambio debido a la expansión urbana (Ducci, 2000). En en varias ciudades del mundo y Latinoamérica, éste proceso ha sido acelerado y con ello se generó varios problemas como: desequilibrio territorial, crecimiento hacia la periferia, carencia de servicios, falta de políticas de planificación, asentamientos informales, conflictos viales, entre otros (Vegara 2009; Carrión, 2001; Marín y Suscal, 2019; Castro y Guzmán, 2019).

Este proceso inicialmente se da por la ocupación dispersa del territorio y se ubica principalmente a lo largo de los ejes de salida de la ciudad, que comunican distintas zonas entre si (Borja y Muxi, 2000). De manera gradual estos ejes se han compactado y densificado, haciendo que la zona urbana con la periferia se unan. Esto se comprueba con el crecimiento de la mancha urbana, debido a la paulatina consolidación de los terrenos, que evidencia el crecimiento de las ciudades (Ávila, 2009; Bazant, 2008; Pérez, 2016).

En Ecuador, América Latina y parte del mundo, se aprecia una clara tendencia a la extensión de la superficie que ocupa cada vez mayor área en las periferias y con ello el aumento de la congestión y

el tráfico (Ducci, 2000). A pesar del impacto que causa en las ciudades el crecimiento en horizontal, las políticas débiles de uso y ocupación del suelo y el deseo de las familias modernas por adquirir una "casa con jardín en las afueras", hace que cada vez la línea imaginaria que delimita la zona urbana se desplace hacia los terrenos rurales (Bazant, 2010).

Por lo antes mencionado, el crecimiento urbano no se detiene a medida que las personas se trasladan hacia el campo para desvincular el trabajo del lugar de residencia, originado la llamada "urbanización dispersa". Ferrás (2000), Las Naciones Unidas (2014) y Ferrás (2000) la definen como la disolución de la ciudad compacta, promoviendo la urbanización del campo, generando un cambio en el medio rural y posibilitando "habitar la distancia".

El crecimiento de las ciudades pone en evidencia tres zonas de desarrollo. La primera corresponde a la zona urbana, que es el espacio compuesto por la ciudad, generalmente de traza urbana regular y planificada, y los edificios existentes, tiene un uso definido para servicios, industria y en mayor medida residencial y comercial (POZMVM, 2011).

La segunda hace referencia al suelo no urbano,

conocido como zona rural, que es considerado como el lugar donde se asientan las comunidades campesinas que regulan sus propios procesos de vida (Cuesta y su equipo, 2017; Fernández y De la Vega, 2017). Al campo se asocian actividades primarias como: agricultura, ganadería, pesca y la extracción de recursos naturales (Bazant, 2008).

La combinación de elementos físicos, ambientales, sociales, económicos y culturales corresponden a las áreas rurales (Marín y Suscal, 2019; Castro y Guzmán, 2019). Estas zonas, están limitadas y el acceso a la salud, educación, mercados, equipamientos e infraestructuras es limitado; de forma que establecer las políticas de desarrollo y mejorar la calidad de vida de los habitantes, representa una oportunidad para el planificador y con ello dar luces a un mejor futuro (Cuesta, Villagómez y Sili, 2017).

La tercera corresponde al área que rodea la zona urbana pero que no se define como campo ni ciudad y se denomina periferia o zona periurbana (Ávila, 2009). Por otra parte, Quezada (2015, p.97) define a la periferia como: "El territorio colindante a la ciudad en permanente transformación en donde coexisten actividades urbanas y rurales con dinámicas propias, pero con influencia directa de las dinámicas de la

ciudad".

El resultado de la expansión y consolidación urbana presenta una similitud en todas de las ciudades a diferente escala. Representa del 60 al 65% de la expansión y cubre gran parte del territorio al contorno de las urbes a las que se agrega territorio año a año. Esta dinámica de conversión de los terrenos rurales a urbanos generan graves problemas para las ciudades; son una carga económica debido a que eventualmente se deberán dotar a estas zonas de infraestructura y suministros de equipamiento social básico (Bazant, 2008).

La evolución de muchas ciudades condenan al pasado la imagen de la ciudad concebida como espacio público, lugares heterogéneos y de encuentro. "La ciudad actual sufre un triple proceso negativo: disolución, fragmentación y privatización" (Borja y Muxi, 2000; p.7). Estos procesos se esfuerzan por "contribuir a la casi desaparición del espacio público como espacio de ciudadanía" (Borja y Muxi, 2000; p.17).

La debilitación de los centros. La fragmentación originada por el capitalismo y la multiplicación de elementos dispersos en un territorio cortado por vías. La

privatización según las clases sociales, representan un alto costo a nivel social ya que involucra la exclusión social y acrecienta la desigualdad; transformando el espacio público como la calle, plazas, mercados, en espacios comerciales privatizados (Borja y Muxi, 2000). Estas son la dinámicas que según Borja y Muxi (2000) niegan los valores universales de la ciudad y nos enfrenta a una nueva realidad urbana.

10. Imágen zonas de crecimiento. Fuente: FAO <<http://www.rlc.fao.org/es/agricultura/aup/pdf/expe.pdf>>

01.1.2. Espacio público



11. Imagen espacio público. Fuente: Plataforma Arquitectura, Gehl

En la ciudad, el espacio público es el que cuenta su historia. La relación entre los habitantes, poder y ciudadanía se materializan y se expresan en la traza urbana, los parques, plazas, monumentos y sitios de encuentro. Es decir, el espacio público es considerado como el elemento principal del urbanismo, la cultura urbana y la ciudadanía (Borja y Muxi, 2000; Marín y Suscal, 2019; Castro y Guzmán, 2019).

Por lo mencionado anteriormente, el espacio público es un elemento ordenador en el urbanismo y la trama urbana, que propicia la mezcla social y su uso es un derecho de todo ciudadano, además establece una relación directa entre el uso y funciones de los edificios, que dan orden y estructuran la forma de vida (Borja y Muxi, 2000). Por todo esto, arquitectos como Borja & Muxi (2000) y Gehl (2010), promueven estos espacios como un lugar de encuentro.

La definición de espacio público, estaba ligada anteriormente a los espacios verdes (Perahia, 2007), pero hoy en día, engloba un concepto más amplio, ya que es considerado como un lugar multifuncional, de dominio y uso público, abierto a todos, accesible; en el que existe una amplia muestra de diversidad sociocultural (Garriz y Schroeder, 2014 ; Saltos, 2015; Marín y Suscal, 2019; Castro y Guzmán, 2019)..

En consecuencia, actualmente cumple un rol importante como elemento integrador de la ciudad. Es el espacio de la expresión y la apropiación social, que acoge la vida colectiva y da identidad y carácter a una ciudad (Marín y Suscal, 2019). Estos espacios tienen una variedad de formas, dimensiones, funciones y características ambientales (Perahia, 2007).

Es preciso recalcar la importancia que los espacios públicos han tenido en los últimos años en las ciudades latinoamericanas, donde han surgido importantes aportes dentro de las estrategias de intervención y mejoramiento de las zonas, que se han adaptado a las exigencias y necesidades del mundo (Páramo, Burbano, y Fernández, 2016; Marín y Suscal, 2019; Castro y Guzmán, 2019).

“Las personas transforman los lugares que son parte de su vida cotidiana y, a su vez, éstos transforman a las personas, existiendo una relación dialéctica entre ambos” (Dziekonsky et al. 2015, p.35).

A partir de lo expuesto, se determinan dos principales funciones del espacio público; la primera contribuye a reforzar la relación de la ciudad con la población; es decir, esta acción le da sentido y forma la vida en

la colectividad, permitiendo la integración de los elementos urbanos y centrándose en la creación de infraestructura en la ciudad y zonas periféricas. La segunda contribuye a favorecer el encuentro y la convivencia de los habitantes (Marín y Suscal, 2019).

Para entender mejor la segunda función es importante tener una mirada desde tres enfoques: primero, el social que permite la interacción entre las personas y contribuye al desarrollo de la identidad del individuo. Segundo, el cultural, éste sustenta y permite la vida urbana. Por último el político, que se refiere al espacio donde se puede manifestar la diversificación de opiniones y visiones de la comunidad.

En consecuencia, la planificación de los espacios donde hay una falta de políticas de inversión y gestión, deben tomar en cuenta las propiedades físicas como actividades, mobiliario, calidad de aire, accesibilidad y comercio al momento del diseño (Páramo et al., 2018). Los usuarios que ocupan el espacio público necesitan de ciertas condiciones de seguridad y confort, para que puedan apropiarse e identificarse con el lugar (Pérez, 2004).

Por lo antes mencionado, el autor Marc Augé (1992), expresa que los espacios sin identidad se convierten

en “no lugares”, posiblemente como resultado de la sobremodernidad; ya que no son lugares antropológicos y además no permiten la integración de lugares antiguos. Por lo tanto, el espacio resulta del encuentro de elementos, es decir, las personas son las que transforman un lugar en espacio y viceversa.

Por otra parte, en nivel de país, la Constitución del Ecuador, define al espacio público como: espacios de la ciudad donde todas las personas tienen derecho a estar y circular libremente, que han sido diseñados y construidos con fines de uso social recreacional o de descanso. Donde se permite realizar actividades colectivas materiales o simbólicas, además del intercambio y diálogo entre los usuarios (Asamblea Nacional, 2016; Marín y Suscal, 2019).

En el sexto suplemento de la Ley Orgánica de Cultura (Asamblea Nacional, 2016, p.2) establece: “Que, las personas tienen derecho a acceder y participar del espacio público como ámbito de deliberación, intercambio cultural, cohesión social y promoción de la igualdad en la diversidad”. Mientras que en el artículo 23 de la Ley Orgánica de uso de Suelo, también señala que: “Las expresiones culturales se ejercerán sin más límites que los establecidos por la ley, sujetos a principios constitucionales” (Asamblea

Nacional, 2016, p.1).

Autores como Filipe y Ramírez (2016) identifican los espacios públicos, desde el análisis de criterios preestablecidos como tamaño y forma; de tal manera que se consideran de distintos tipos, como: parques, plazas, jardines, áreas verdes, aceras, calles, centros deportivos o glorietas (Marín y Suscal, 2019).

Por este motivo, el presente trabajo de investigación se enfoca en la calle, porque es el tipo de espacio que se considera como objeto de estudio.

01.1.3. La calle



12. Imágen espacio público. Fuente: Plataforma Arquitectura, Gehl

En América Latina antes de la época de la conquista, en las ciudades, el espacio público jugó un rol importante en su conformación; permitiendo la vida en comunidad de nuestros ancestros. Para el período colonial la dinámica fue similar, apareció el primer espacio público conformado, la plaza; fué un elemento organizador que daba el carácter funcional y espacial, además de ser flexible para poder convertirse según la necesidad, en mercado o lugar de fiesta (Rangel, 2001).

Casi de manera simultánea surgió otro espacio público, la calle. Este fue concebido como un elemento conector abierto, que complementa el rol socio-cultural del espacio urbano. Con el pasar del tiempo, la calle adquirió algunos roles de la plaza como: lugar que propicia el paseo y encuentro, intercambio comercial, entre otros, debido al ajardinamiento (Rangel, 2001).

En Chile, además de muchos países de América Latina, la calle se define como un espacio que pertenece a todos los habitantes, donde se pueden ejercer ciertos derechos ciudadanos y que se encuentra bajo la administración pública y con poca especificidad legal (CEDEUS, 2019).

La calle es una "vía urbana destinada a la circulación de peatones, vehículos y animales" (Municipalidad de Asunción, 2010, p.2). La Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (OGUC) de Chile define la calle como el espacio público urbano, compuesto por dos elementos: las calzadas por donde circulan los diferentes modos de transporte (automóviles, bicicletas, motos y buses), y las aceras por donde circulan los peatones. Es decir, no tiene una función específica, sino sólo como elemento conector, sino que asigna un rol que vincula otros espacios de la ciudad (CEDEUS, 2019).

Por otro lado, Borja y Muxi (2000) dicen que la calle, es el resultado de la trama urbana que van formando islas o manzanas y tiene reacción directa con los edificios. Sin perder su carácter de carretera, debe prestar una serie de servicios a la ciudadanía y no contribuir a la "marginalidad o museísmo" urbano. La calle debe ser accesible para el vehículo también.

El desarrollo urbano y la calle son dos de las formas más importantes de la infraestructura necesaria para lograr una movilidad exitosa, disminuir el número de vehículos, emisiones de dióxido de carbono y horas de embotellamientos (BID Mexico, 2019).

En la periferia, actualmente la calle está siendo remplazada por vías rápidas y edificios altos aislados que segregan la circulación y los elementos, perdiendo su rol dentro de la ciudad (Borja & Muxi, 2000).

Por lo expuesto anteriormente, es preciso devolver la urbanidad a la calle, porque es el agente intermedio, encargado de conectar la ciudad con las partes bajas de las edificaciones, donde se establecen las relaciones socioculturales entre los usuarios (Borja y Muxi 2000).

01.1.4. Enfoque funcional, social, espacial



Fig 01. Conceptualización del espacio público. Fuente: Revista de urbanismo, universidad de Chile. Uso y percepción del espacio público, una mirada desde la población: el caso de Cuenca, Ecuador

De manera general, cuando hablamos de enfoque, nos referimos a la naturaleza de la investigación, que nos permite analizar el objeto de estudio y nos encamina a una conclusión.

Entrando en la particularidad del estudio, encontramos que el **enfoque funcional** toma en cuenta las necesidades, conducta, deseos e intereses del usuario o ciudadanía. Es por ello que la ejecución de un espacio no debe ser afrontada únicamente desde sus cualidades estructurales o físicas, sino que debe adaptarse a la realidad del entorno, desde un punto de vista social, de modo que incorpore las visiones, vivencias y aspiraciones de las personas que serán beneficiarias. (Saltos Abril, 2015; Dziekonsky et al., 2015; 2019; Urbaplaning, 2016)

De este modo, el análisis funcional, partiendo de su condición física, toma en cuenta la relación de estos espacios con la ciudad, su emplazamiento, accesibilidad y la calidad del contexto inmediato. Debido a la consolidación urbana, estos espacios definen sus actividades y usos a medida que se realizan intervenciones urbanísticas (Garriz y Schroeder, 2014).

El **enfoque social** expresa la función socio-cultural del espacio, permite la interacción entre las personas

y recrear diversas situaciones que representan a una sociedad en un momento histórico o un lugar determinado (Saltos Abril, 2015; Dziekonsky et al., 2015; 2019; Urbaplaning, 2016).

La función de ocio del espacio urbano público, absorbe un gran número de horas / hombre para alcanzar sus pasatiempos y buscar su salud; integrando, promoviendo y estimulando a la vez las relaciones interpersonales de las comunidades, así como generando la diversidad de espacios en función del nivel de especialización del ocio (Saltos Abril, 2015; Dziekonsky et al., 2015; 2019; Urbaplaning, 2016).

Esta dimensión da el sentido de apropiación de los espacios públicos por parte de quienes habitan la comunidad en la que se encuentran. Sin embargo, debe considerarse las diferencias de los grupos sociales, ya que pueden generar conflictos en el uso de los espacios públicos (Garriz y Schroeder, 2014).

Por último el **enfoque espacial** hace referencia al espacio donde se puede manifestar la diversificación de opiniones y visiones de la comunidad. (Dziekonsky et al., 2015; 2019; Urbaplaning, 2016).

Es por ello que el análisis espacial, toma en cuenta el espacio físico y las actividades que generan nuevos escenarios para la socialización, la infraestructura tal como mobiliario, iluminación, vegetación, entre otros. (Garriz y Schroeder, 2014; Muñoz et. al., 2019)

01.2. Estado del arte

Actualmente existen diferentes estudios acerca de los espacios públicos, que consideran como variables de estudio, la habitabilidad, percepción, apropiación entre otros; y que serán analizados en el siguiente apartado.

De igual manera se revisarán, metodologías distintas como encuestas, observaciones, mapeos, entre otras, para determinar las herramientas que serán necesarias aplicar en el presente trabajo de investigación.

Así, en base a la revisión literaria, se pretende generar una serie de criterios de análisis, que establecerán las directrices para el desarrollo de una correcta evaluación de la avenida en estudio que está ubicada en el límite con el área periurbana de la ciudad de Cuenca, con la finalidad de obtener parámetros que serán tomados en cuenta a la hora de diseñar y planificar el espacio público y así recuperar el sentido de pertenencia de los habitantes al mejorar la calidad espacial y funcional de la zona.

01.2. Estado del arte

Se han realizado diversos estudios acerca de los espacios públicos, orientados hacia diferentes enfoques y con la aplicación de distintas metodologías que respaldan esta investigación.

En cuanto a la valoración del espacio público desde la perspectiva de los habitantes, se revisaron distintos aportes: Páramo y Burbano (2013) y Páramo et al. (2018) y MINVU (2018), los cuales se enfocaron en la evaluación del espacio público. Como resultado se obtiene que las condiciones que se atribuyen a la habitabilidad, han permitido obtener distintos indicadores que pueden adoptarse y utilizar en diferentes entornos: calles, plazas, parques, entre otros.

En el caso de Páramo y Burbano (2013), realizaron un estudio con habitantes de 14 ciudades de Colombia. La valoración de las condiciones que determinan la habitabilidad de los espacios públicos está compuesto por 48 reactivos que expresan el grado de contribución mediante una escala de 5 puntos, que va desde “no contribuye en absoluto” hasta “contribuye significativamente”; además se incluyó la opción “no sabe”. También se realizaron preguntas sobre características sociodemográficas, que se aplicaron a una muestra por conveniencia, realizada

de manera anónima y voluntaria. Las respuestas fueron analizadas mediante el Smallest Space Analysis, con la finalidad de evaluar las condiciones de habitabilidad (Páramo y Burbano 2013).

Con respecto a Páramo et al (2018), presenta un artículo donde se realiza un estudio descriptivo correlacional en 11 ciudades de 7 países de Latinoamérica, sobre las condiciones de habitabilidad de los espacios públicos. Se realizó un cuestionario diseñado según las necesidades de la investigación (ad hoc), donde se incluyó la respuesta “no sabe”. Todas las participaciones fueron anónimas y voluntarias, el instrumento fue validado por 3 jueces y se realizó un aprueba piloto en Colombia con 60 participantes. En el estudio destacan los reactivos sobre elementos naturales, aseo y limpieza, ya que son los elementos más importantes para evaluar los niveles de satisfacción de los espacios (Páramo et al 2018).

Este estudio sobre la percepción del espacio público, se centra en la investigación realizada por Páramo y Burbano en el 2013. Se aplicó un método de muestreo no probabilístico por conveniencia, el mismo que se encuentra conformado por 48 reactivos. Al igual que el anterior estudio, la calificación se realiza a través

de dos escalas que son: importancia y satisfacción (Páramo et al., 2018).

El estudio estableció como resultado, que las dimensiones más importantes para la valoración del espacio público por parte de los participantes son: la estructura físico-espacial, el diseño y la calidad del ambiente. Además, se determinó que la diversificación de actividades, amplía la oportunidad de utilización de los espacios a más personas (Páramo et al., 2018); es por ello que aspectos como movilidad, actividad comercial, mobiliario y medio ambiente, han sido evaluados como los más importantes, pero de menor satisfacción (Páramo et al., 2018).

De la misma manera, el estudio del MINVU (2018), hace referencia a la percepción de la calidad de vida de los habitantes de las zonas urbanas en Chile. Esto, les permitió indagar sobre la calidad del espacio público, infraestructura y servicios; además de conocer la frecuencia de uso y el nivel de participación de los ciudadanos en el entorno comunal. A través de la aplicación de una encuesta a distintas muestras representativas de la población, se pudo conocer los problemas que presenta la comunidad (MINVU 2018).

El estudio incluyó preguntas que permitieron medir

variables socioeconómicas y demográficas. El levantamiento de la información se llevó a cabo mediante instrumentos electrónicos, y se aplicó una prueba piloto para validar el instrumento. El muestreo no probabilístico por conveniencia, buscó intencionalmente encuestar a personas de distintas edades, género y posición económica de varias comunas (MINVU 2018).

Refiriéndose a un estudio realizado por Rangel (2009), se observa las diferencias en la metodología para el análisis de 6 zonas de la ciudad de Mérida. Además de las investigaciones a los habitantes, optan por reunir especialistas y realizar una inspección directa a los sitios de estudio. Las herramientas que destacan son una grabación y los resultados de las observaciones de los especialistas a través de información gráfica, fotográfica y textual.

Los estudios mencionados, permitieron hacer una comparación entre ciudades y las condiciones de habitabilidad del espacio público en cada caso. Se puede observar que hay mayor satisfacción en las ciudades intermedias; lo que lleva a comprobar que los aspectos considerados como menos importantes por las personas ajenas, para la gente que vive allí es todo lo contrario.

La valoración del espacio público es de gran importancia, genera oportunidades para más adelante, teniendo en cuenta las intervenciones, realizar mejoras futuras y establecer mayor interés en la planificación y gestión (Marín y Suscal, 2019).

Son diferentes los aspectos que se han analizado en los estudios del espacio público; algunos de ellos derivados de la necesidad de restablecer el uso y la apropiación de estos espacios (Marín y Suscal, 2019), como el caso de Páramo et al. (2018), quienes abordan el tema de habitabilidad y las condiciones del espacio que lo hacen habitable en distintas ciudades de Latinoamérica.

En el trabajo de Kevin Lynch (2008), se realizó un análisis para establecer la relación entre el espacio público y los habitantes, donde se identificaron elementos que permitieron entender el espacio. El estudio se basó en la recolección de información de los ciudadanos, aplicando una metodología cualitativa y cuantitativa en tres ciudades norteamericanas.

Los datos obtenidos del estudio permitieron tener una visión general de la relación entre espacio público y ciudadanos, donde destacan 5 elementos: sendas, nodos, hitos, barrios y bordes, que permiten

estructurar y entender el espacio.

Por otra parte, en el libro “La humanización del espacio: La vida social entre edificios” de Jan Gehl (2006), destacan 3 aspectos importantes de la valoración física, basada en la observación. También se determinó que las actividades al aire libre se encuentran influenciadas directamente por el entorno construido, y estas pueden ser necesarias, sociales y opcionales.

De la misma forma, Zerouati y Bellal (2019), mediante la observación directa y la aplicación de fichas para levantar información; realizaron estudios sobre el comportamiento social humano dentro del espacio público (veredas) y la conexión con los espacios entre los edificios; con la finalidad de generar una interacción constante entre los usuarios (Arévalo, 2020). Su investigación tuvo como resultado principal que “*los usuarios son la principal atracción para otros usuarios*” (Zerouati y Bellal, 2019, p.09).

En el caso de García et al. (2012), se realiza un trabajo de campo donde se establece que los problemas de convivencia vinculados al espacio físico, responden a la falta de espacios y equipamientos que generen interacción. Además, los lugares insalubres y

deteriorados dan un sentimiento de degradación social, que no favorece la convivencia. Como resultado también se encontró que la variedad de actividades y usos en plantas bajas de los edificios, permiten el encuentro, la estructura espacial mejora la percepción de seguridad y los recorridos peatonales. Este enfoque permite analizar la ciudad desde la observación y comprensión.

Un estudio sobre la calle que señala la complejidad de la misma, es la intervención en Barcelona proyectado por Cerdá. Es por ello que las ramblas han sido objeto de estudio por ser eje de crecimiento de la ciudad (Ospina, 2014). La investigación propone un análisis desde la historia, hasta la evolución de las zonas en las que se implanta, siendo verificado mediante un mapeo general de cada etapa llevada a cabo. (Ospina, 2014).

01.2.1. Reflexiones

En latinoamérica, la calle como espacio público, es uno de los elementos que menor atención recibe por parte de las autoridades; y su diseño ha quedado, durante años, aislado de la planificación urbana.

No es hasta unos años atrás que se despierta el interés de planificar las ciudades más humanas; y con ello el estudio de la calle y los espacios de transición o espacios terciarios, empiezan a desempeñar un gran papel dentro de la vida de barrio.

Los estudios encontrados se han realizado en diferentes lugares donde se ha actuado sobre el espacio público, pero también en sitios que han sufrido un crecimiento poblacional hacia las periferias de las ciudades.

Es importante considerar la estructura de estas nuevas zonas en crecimiento, ya que pueden ser nuevos puntos de interés para la ciudad y que requieren ser atendidos de manera óptima y funcional. Pese a que representan un fuerte gasto administrativo al dotarlos de infraestructura adecuada, pero también pueden ser lugares potencialmente atractivos para hacer ciudad y devolver la urbanidad a las calles.



Fig. 02. Mapa de países donde se realizaron estudios. Elaboración: propia

02 METODOLOGÍA



13. Fotografía aérea de Cuenca. Fuente: Google Earth

02.1. Introducción

Para esta investigación se decidió emplear una metodología cuantitativa. De esta manera se realizaron encuestas y se obtuvieron datos mediante observación instantánea y calificación de espacios físicos actuales que componen el área de estudio, mediante el uso de fichas para levantar dicha información.

De este modo, los espacios analizados fueron el eje vial, su entorno inmediato y como éstos influyen en la vida de la comunidad. Además se analizan los espacios verdes y la rehabilitación de los mismos, las plantas bajas de las edificaciones, infraestructura cercana, veredas, espacios de estacionamiento, etc.

02. Metodología

02.2. Caso de estudio

La avenida de los Migrantes se encuentra al noreste de la ciudad de Cuenca, en el límite urbano entre la parroquia Machángara y Ricaurte (ver fig. 03). Ubicada en una de las zonas con mayor inversión pública, principalmente para la ejecución de obras viales.

Según el PDOT 2003, plan de ordenamiento territorial del cantón Cuenca, se especifica que en el sector de planeamiento N-14, al cual pertenece el sitio de estudio, se permitirá la construcción de edificaciones hasta de 6 pisos en lotes con un área mínima de 500m y que se encuentren frente a un eje vial igual o mayor a 12m. Así mismo se establece que el lote mínimo es 200m, cuyo frente no debe ser menor a 9m. El uso de suelo principalmente es para vivienda, comercio y equipamiento de alcance barrial (PDOT 2003).

La avenida de los Migrantes forma un eje vial junto al río Machángara, que conecta a las parroquias Checa, Chiquintad, Sidcay, Ricaurte y Machángara con el Parque Industrial. Durante años, este eje vial se veía comprometido; y en época de invierno las inundaciones dificultaban el tránsito por el sector. Según Pablo, morador del sector, para el año 2015 aproximadamente, se construye un dique para minimizar el impacto de los fuertes inviernos. Aunque en la actualidad, asegura,

que no se a resuelto el problema en su totaliad.

Tal como expresa la normativa, el uso de suelo a lo largo de este eje, está dado principalmente por vivienda y excasamente por comercio (PDOT 2003). El crecimiento poblacional del sector y la intervención de las autoridades por recuperar los márgenes de los ríos de la ciudad, han dinamizado el sector parcialmente, pero han surgido nuevos problemas tales como: inseguridad, congestión vehicular, entre otros.

CUENCA PARROQUIAS

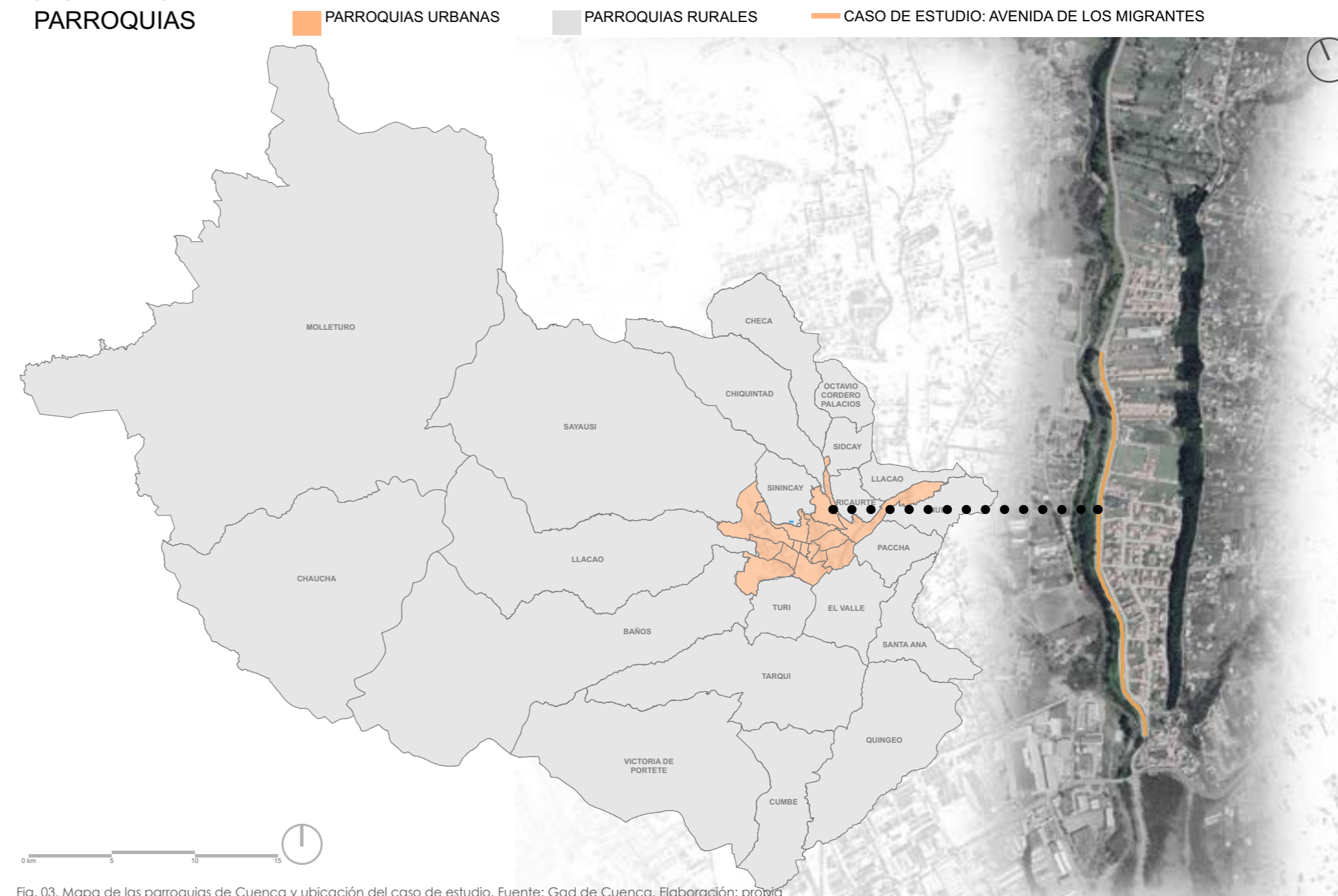


Fig. 03. Mapa de las parroquias de Cuenca y ubicación del caso de estudio. Fuente: Gad de Cuenca. Elaboración: propia

02. Metodología

02.3. Delimitación del área de estudio



14. Fotografía aérea de la Av. de los Migrantes. Fuente: Google Earth

Luego de haber realizado un análisis histórico acerca de la evolución de la avenida en estudio, se decide limitar la zona y examinar el tramo comprendido entre la avenida 25 de Marzo y la calle Javier Loyola (puente metálico a Patamarca) como se indica en la Fig. 02. La longitud del tramo es 1.35km y se toman en cuenta los siguientes factores para su selección:

1. Alberga la zona de mayor densidad poblacional.
2. Es la zona con el flujo peatonal y vehicular más alto.
3. Es el tramo que se intervino en el año 2019 con pavimentación rígida y que concluyó sus obras en el 2020 para dar servicio a los moradores.
4. Los tramos no intervenidos representan una oportunidad para futuras intervenciones. Para realizar el estudio, se dividió el área en 2 zonas y 4 tramos con características similares en cuanto a los elementos en estudio como primera línea construida, puntos de interés, entre otros.

CUENCA EQUIPAMIENTOS

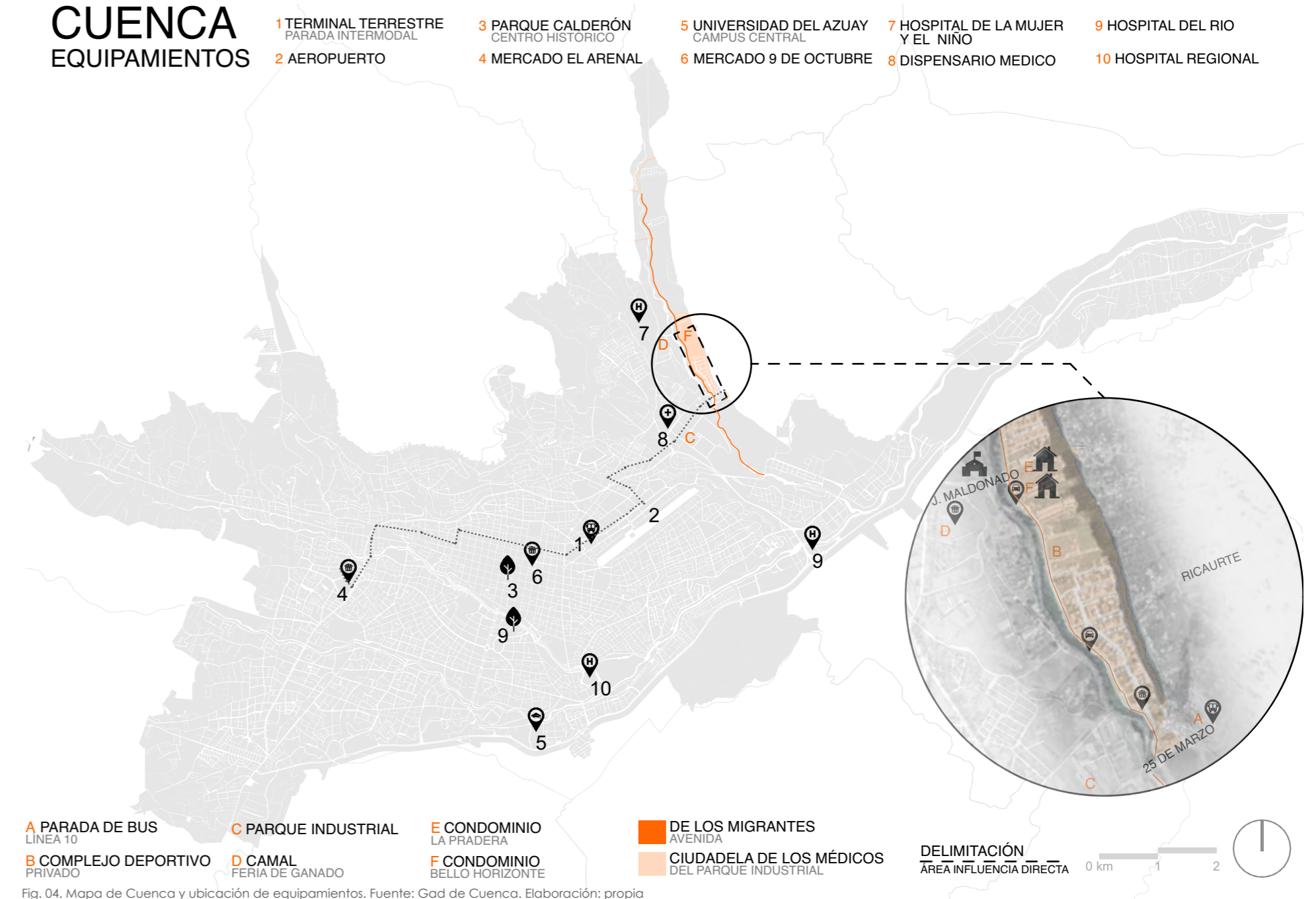


Fig. 04. Mapa de Cuenca y ubicación de equipamientos. Fuente: Gad de Cuenca. Elaboración: propia

02. Metodología

02.4. Encuesta

En cuanto al análisis cuantitativo, se realiza una recopilación de datos de estudios similares que se han realizado en América Latina, con la finalidad de determinar la metodología que estos han usado en sus investigaciones, donde se pudo establecer que el instrumento para medir la percepción de habitabilidad que más se usa, es la encuesta.

Instrumento:

Después de analizar las encuestas empleadas en las investigaciones, se decide usar el instrumento elaborado por el MINVU (2018). Este es una encuesta de calidad de vida urbana que ajusta y utiliza el Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile en el año 2018, donde se aplica a una muestra de la población, y cuyo objetivo principal fue investigar sobre la calidad de los espacios públicos, servicios, entre otros.

La investigación realizada por el MINVU se compone de 3 escalas: micro, meso y macro. Al considerar estos tres niveles, se puede medir a la satisfacción residencial en el nivel micro, la relación con el barrio en el nivel meso y la relación con la ciudad en el nivel macro. De estas tres escalas se originan 7 módulos o secciones temáticas para la encuesta, que evalúan los diferentes aspectos del

barrio, vivienda y su context (MINVU 2018). Para la presente investigación se identifican 3 secciones: evaluación del entorno urbano, localización y transporte, preferencia urbana. De estas se obtienen y modifican las preguntas, de manera que permitan evaluar la habitabilidad y calidad de vida.

La elección de las tres secciones se aplica en distintas escalas: macro, meso, micro que se usaron en esta investigación. De esta manera se puede comparar la percepción de habitabilidad de los usuarios de la Avenida de los Migrantes respecto a las necesidades que poseen.

A través de la elaboración de una encuesta que se adapta al tipo de espacio público en análisis, se puede establecer la percepción positiva o negativa de habitabilidad que tienen los habitantes del sector frente a la intervención y los cambios que han surgido. Además, se realiza una prueba piloto del modelo de encuesta (aplicada a cuatro habitantes del sector de Narancay, al sur de la ciudad de Cuenca), obteniendo así una evaluación de las dificultades que se presentan y corrigiendo el lenguaje, redacción, entre otros, para mejorar el instrumento a utilizarse (Anexo 1).

Escala de evaluación:

Las preguntas de la encuesta se agrupan en dos tipos de respuestas: el primero es una escala de calificación numérica y la segunda una respuesta de "si" o "no". En la escala de calificación numérica se utiliza la tabla desarrollada por el MINVU, denotando la representación de conformidad que el usuario desea expresar a través de números del 1 al 5, siendo los números más altos los que expresan mayor acuerdo. Para el instrumento a usar se modifica esta escala, ya que el valor 2 y 3 representan una equivalencia similar; por lo que se elimina el número 3 y se reduce de 5 a 4 opciones. Esto con la finalidad de evitar las respuestas con tendencia al número central en el cual se reflejaría cierta neutralidad e indiferencia por parte del encuestado ante la pregunta.

Universo y muestra:

El universo de la investigación se conforma por 925 predios ubicados en de zona de influencia del proyecto, de los cuales, 217 se encuentran habitados y emplazados en el entorno inmediato a la avenida. La muestra se calcula con un 95% de confianza y 5% de margen de error, donde la probabilidad de éxito es del 95% y la probabilidad de fracaso del 5%. La prueba refleja el total de encuestas a realizarse para cumplir estos parámetros y se calculó mediante la siguiente fórmula:

$$n = \frac{N \times Z^2 \times p \times q}{d^2 \times (N-1) + Z^2 \times p \times q}$$

La encuesta se aplica a 56 habitantes del sector, como representantes de los hogares. Además de realizan en distintos horarios, en distintos días de la semana. Esto permitirá realizar un análisis en igualdad de condiciones para los actores de éste entorno urbano y evitar así un sesgo en los resultados.



16. Fotografía de aplicación de encuestas en la Av. de los Migrantes. Fuente: Víctor Díaz

1. Metodología

02.5. Observación

Zerouati y Bellal (2019, p.5) definen la observación instantánea como: “una herramienta de observación de sintaxis espacial, se utiliza para registrar las actividades de personas estacionarias o en movimiento en un espacio determinado (Arévalo, 2020).

Este método “permite comprender la función espacial en términos de los tipos de actividades, el movimiento de personas y la distribución de personas a través del espacio y los subespacios” (Zerouati y Bellal 2019, p.5).

Para esto, se realizó una ficha (ver Anexo 2) para el trabajo de campo, donde se definieron diferentes tipos usuarios en las siguientes categorías: adulto mayor, adulto, joven, niño (Arévalo, 2020); y se añadió 2 categorías fuera del rango de edad: silla de ruedas y coche de bebé, con la finalidad de identificar si las actividades que se realizaban estaban ligadas a la edad de los usuarios y sus condiciones de movilidad.

En referencia a las actividades que se realizan dentro del espacio verde, junto al margen del río se clasificaron en dos categorías de acuerdo a la actividad denominadas: estático y dinámico, y como subcategorías las actividades que realiza como: parado, sentado, conversando, otro; y caminando,

haciendo deporte, paseando a la mascota, jugando respectivamente.

Mediante la observación realizada en campo los días: jueves, viernes y sábado durante 2 semanas, 3 veces por día en los horarios de: 8h00 a 9h00, 12h00 a 13h00 y de 18h00 a 17h00, se realizó un mapeo de toda la información, y mediante el uso de colores, se determina las actividades que más se realizan en cada en cada tramo de estudio; con el propósito de establecer puntos estratégicos donde se dá la mayor cantidad de interacciones sociales, que permitan futuras intervenciones en el espacio.



15. Fotografía de aplicación de fichas de conteo en la Av. de los Migrantes. Fuente: Víctor Díaz

02.6. Mapeo y valoración física

Se evaluaron los espacios públicos mediante la observación realizada en campo; teniendo como principal objetivo, analizar las características físicas-espaciales que componen cada tramo de estudio, basándonos en la calificación del estudio de Jan Gehl en el año 2006, donde se determina como categoría (Arévalo, 2020):

A (activo): existe variedad funcional, pues no presenta fachadas ciegas, cuenta con pocos espacios vacíos y numerosos detalles arquitectónicos.

B (amistoso): hay variedad funcional relativa, es decir, existe cierto número de fachadas ciegas y espacios vacíos, además con numerosos detalles arquitectónicos.

C (mixto): posee modesta variedad funcional, con cierto número de fachadas ciegas y espacios vacíos, pocos detalles arquitectónicos.

D (aburrido): no cuenta con variedad funcional, existe una gran cantidad de fachadas ciegas; y se evidencia la ausencia de detalles arquitectónicos.

E (inactivo): no hay variedad funcional, puesto que, las unidades son ciegas y pasivas; las fachadas

uniformes y sin aspectos atractivos para observar. Esto nos lleva a determinar el tipo de borde que cada tramo posee según el estudio de Gehl, en su libro “Ciudades para la gente”:

1. Borde duro: las fachadas sobre la vereda son unidades totalmente ciegas, con grandes muros o ventanas oscuras; por lo que los recorridos se hacen extensos y no generan interés al público.

2. Borde blando: las fachadas sobre la vereda son unidades totalmente abiertas, transparentes y de ventanales claros; por lo que los recorridos se vuelven paseos lentos, donde los usuarios se detienen a mirar.

Para determinar los componentes de cada tramo se consideraron los siguientes tres aspectos generales (Arévalo, 2020):

1. fachadas cerradas: son unidades totalmente ciegas que no presentan variación funcional.

2. fachadas semi-abiertas: son unidades parcialmente abiertas, con una modesta variación funcional.

3. fachadas abiertas: son unidades totalmente abiertas que presentan gran variación funcional.

A partir de esto, se espera establecer el número de unidades atractivas para el usuario, para definir el valor físico-espacial de cada tramo. Esto permite determinar la cantidad de interrelaciones entre los usuarios que cada tramo puede albergar.

Dicho lo antes expuesto, se corrobora con un mapeo de la zona estableciendo el uso de cada predio y la relación que tiene con las fachadas.



16. Fotografía de recorrido de la Av. de los Migrantes para la valoración física. Fuente: Daniela Ullauri

03 ANÁLISIS DE RESULTADOS



17. Fotografía aérea de Cuenca. Fuente: Google Earth

03.1.1. Introducción

En el capítulo que se detalla a continuación, se presentan los resultados obtenidos de la metodología aplicada en el caso de estudio; durante el período de marzo-abril de 2022.

Una vez realizada la revisión literaria sobre casos de estudios en espacio público; y la obtención de información a partir del trabajo de campo, se analiza y evalúan los datos obtenidos, con el objetivo de analizar como se se encuentra operado la avenida de los Migrantes desde el aspecto funcional, social y espacial después de la intervención del año 2019.

Para llevar a cabo el análisis de forma clara, se obtiene los resultados de cada herramienta empleada y posteriormente se analiza por medio de mapas, tablas y gráficos para dar significado y cumplir con el objetivo de la investigación, aplicando una metodología cuantitativa.

Además, el análisis de datos se ha realizado mediante procedimientos estadísticos que ayuda al "análisis de los datos numéricos, expresar las leyes generales que rigen los fenómenos educativos, decidir si las hipótesis se confirman o se rechazan y al final, llegar a la generalización de los resultados" (Sabariego, 2003, p. 152; Marín y Suscal, 2019).

Los actores principales considerados para la investigación, fueron los habitantes del barrio; ya que son los que mantienen una estrecha relación con el caso de estudio, la vida de barrio y su entorno construido. Con ello se pretende tomar sus opiniones sobre la percepción del lugar y en conjunto con la observación, se pueda entender su postura con respecto a los cambios permanentes que se dan en esta y otras vías de la ciudad (Arévalo, 2020).

La información recopilada durante la investigación servirá para poder precisar aquellos puntos importantes, que en muchos casos pueden conducir a problemas existentes en la actualidad y finalmente poder proponer diferentes estrategias de diseño que ayuden a potenciar la vida de barrio de la Avenida De los Migrantes.

03.1. Análisis de resultados

03.1.2. Encuesta

Como se detalla en el capítulo anterior (ver página 50), se elaboró una encuesta basada en la investigación realizada por el MINVU en el año 2018. Para la presente investigación se utilizaron 3 secciones: evaluación del entorno urbano, localización y transporte, preferencia urbana. De estas se obtiene el banco de preguntas, de manera que permitan evaluar la habitabilidad y calidad de vida.

Se realizó una prueba piloto, en un barrio periurbano al sur de la ciudad de Cuenca, con la finalidad de determinar los cambios necesarios para mejorar la comprensión de las preguntas, modificando principalmente la terminología empleada (anexo 3).

Las preguntas (Anexo 1) fueron realizadas de tal manera que se pueda comprender la percepción de los habitantes con respecto a temas importantes de barrio, entorno construido, servicios y equipamientos. Además se incorporaron preguntas sobre características sociodemográficas, que fueron aplicadas a una muestra por conveniencia, realizada de manera anónima y voluntaria.

Mediante el análisis de información cuantitativa obtenida de esta investigación, se consigue entender una parte de aquellas opiniones impartidas por

medio de las respuestas, de acuerdo al conocimiento y percepción de los actores del sitio en estudio. Posteriormente los resultados se comparan con la finalidad de obtener, de manera inductiva, los diferentes tópicos propuestos.

En el cuadro (anexo 05), se puede encontrar de manera general los resultados de la aplicación de la herramienta utilizada en la presente investigación.

03.1. Análisis de resultados

03.1.3. Valoración Física

Con la finalidad de obtener los aspectos generales del entorno construido, las plantas bajas y las características que puedan generar un impacto en los habitantes y la percepción del espacio público, se realizó la valoración física de la primera línea edificada que se encuentran con frente hacia la Avenida de los Migrantes.

De ésta manera, se pudo observar el sitio en cuestión en cuatro tramos propuestos para identificar los factores más importantes, como: permeabilidad en las fachadas y uso, para el análisis y con ello establecer el número de unidades que aportan o no valor a cada tramo.

En cuanto a los tramos, se consideraron los tres aspectos generales mencionados en el capítulo anterior: cerrado, semi-abierto, abierto (ver referencia en la Fig.), espacios vacíos, usos, materiales, detalles y mantenimiento de las fachadas. Con esto se obtienen datos generales del estado de cada tramo y con ello se pudo categorizar según el estudio de Gehl (2006): activo, amistoso, mixto, aburrido e inactivo cada uno de ellos.

A continuación se analiza los resultados de los tramos que corresponden al área de estudio:

a. Tramo 1

El tramo se encuentra comprendido entre la avenida 25 de Marzo y la calle Edmundo Granda Ugalde, de longitud aproximada 176m, con un total de 8 predios pertenecientes a la manzana 003, con frente a la Avenida de los Migrantes y que constan en el deslinde predial municipal del año 2021.

Se pudo observar que este tramo cuenta con 2 unidades semi-abierta, 5 unidades cerradas, 1 unidad vacía que pertenece a la ciudad, tal como se puede observar en las Fotografías. 17,18,19. El uso está principalmente destinado a vivienda, contando únicamente con una tienda de abastos, sin espacios de transición para la seguridad de los usuarios. La materilidad de las fachadas es pobre, sin mantenimiento y carente de detalles arquitectónicos y aspectos interesantes.

Por lo tanto, según la categorización de Gehl (2006), se determina que éste tramo se encuentra en la categoría D; es decir, es un tramo aburrido, sin variedad funcional, mayormente compuesta por unidades ciegas que no generan interés, sumado a la ausencia de detalles que es prácticamente total.



Fig. 06. Mapa tramo 1. Elaboración: propia



17. Fotografía de espacios vacíos en el tramo 1 de análisis. Fuente: Daniela Ullauri



18. Fotografía de recorrido del tramo 1 de análisis. Fuente: Daniela Ullauri



19. Fotografía de fachadas del tramo 1 de análisis. Fuente: Daniela Ullauri

b. Tramo 2

El tramo se encuentra comprendido entre la calle Edmundo Granda Ugalde y la calle Alberto Alvarado Cobos, de longitud aproximada 433m, con un total de 38 predios pertenecientes a las manzanas 033 y 034, con frente a la Avenida de los Migrantes y que constan en el deslinde predial municipal del año 2020.

Se pudo observar que este tramo cuenta con 1 unidad abierta, 7 unidades semi-abierta, 9 unidad cerrada, 21 unidades vacías privadas, tal como se puede observar en las Fotografías. 20,21,22. El uso está principalmente destinado a vivienda, contando únicamente con una tienda de abastos con espacio de transición en el retiro frontal y lateral para la seguridad de los usuarios. La materilidad de las fachadas es homogénea en la mayoría de los casos y carece de detalles arquitectónicos.

Por lo tanto, según la categorización de Gehl (2006), se determina que éste tramo se encuentra en la categoría D; es decir, es un tramo aburrido. Está compuesto en su mayoría por unidades vacías, que representan el 56% del tramo, mientras que las unidades semi-abiertas apenas el 18% y no presentan una variedad funcional; por lo tanto no generan interés en el recorrido.

Una particularidad de éste tramo, es que presenta el mayor número de unidades vacías con respecto a los demás tramos en estudio, por lo que la sensación de inseguridad aumenta y esto se ve reflejado en que 13 de las unidades, presentan mínimo un medio de seguridad adicional (cerca eléctrica y/o cámara de seguridad).



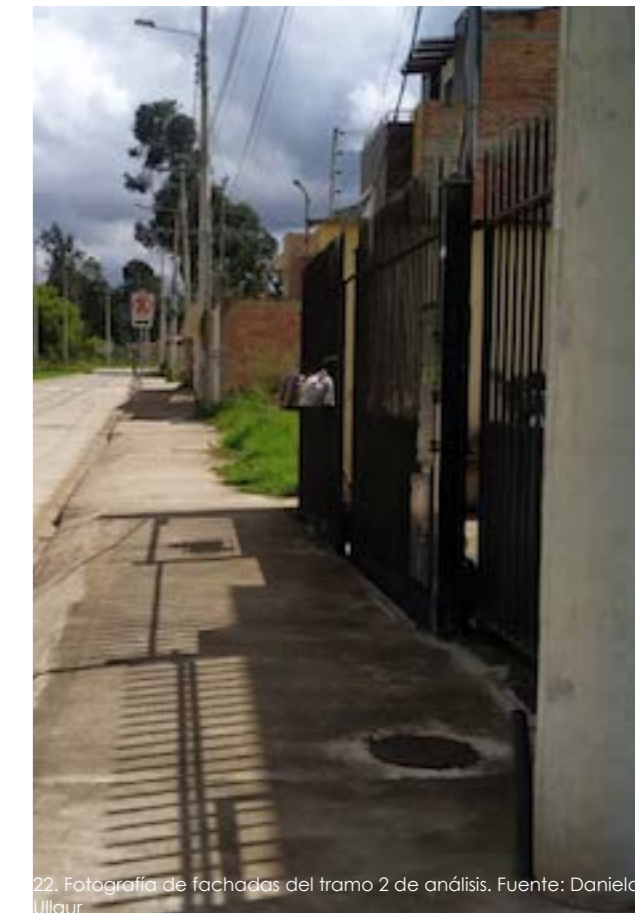
Fig. 07. Mapa tramo 2. Elaboración: propia



20. Fotografía de espacios vacíos en el tramo 2 de análisis. Fuente: Daniela Ullauri



21. Fotografía de recorrido del tramo 2 de análisis. Fuente: Daniela Ullauri



22. Fotografía de fachadas del tramo 2 de análisis. Fuente: Daniela Ullauri

c. Tramo 3

El tramo se encuentra comprendido entre la calle Alberto Alvarado Cobos y calle de retorno, de longitud aproximada 220m, con un total de 18 predios pertenecientes a la manzana 032 y 001, con frente a la Avenida de los Migrantes y que constan en el deslinde predial municipal del año 2020.

Se pudo observar que este tramo cuenta con 1 unidad abierta, 4 unidades semi-abierta, 7 unidades cerradas, 6 unidades vacías privadas, tal como se puede observar en las Fotografías. 23,24,25. El uso está principalmente destinado a vivienda unifamiliar, contando únicamente con un pequeño edificio de cuanro plantas sin espacios de transición en el retiro frontal para integrarse a la ciudad. La materilidad de las fachadas es pobre y carente de detalles arquitectónicos en la mayoría de las unidades.

Por lo tanto, según la categorización de Gehl (2006), se determina que éste tramo se encuentra en la categoría D; es decir, es un tramo aburrido. La mayoría del tramo está compuesto por unidades cerradas, que representan el 40% y no generan interés en el recorrido, además no poseen una variedad funcional. La cantidad de predios vacíos representa el 35% .

La particularidad de éste tramo, es la manzana 032

no posee ningún elemento adicional de seguridad, mientras que en la manzana 001, 8 de las unidades presentan mínimo un medio de seguridad adicional (cerca eléctrica y/o cámara de seguridad).



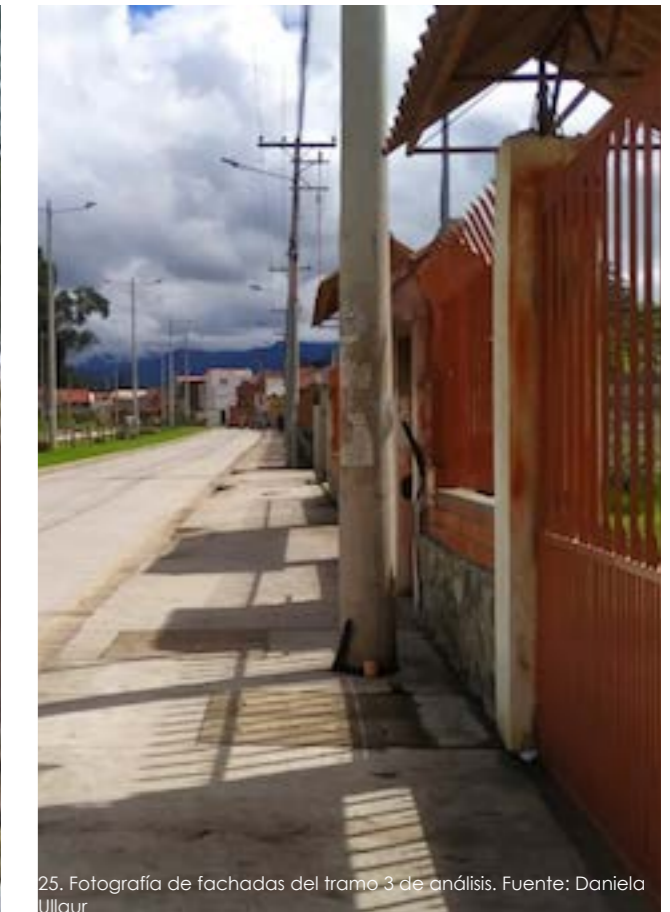
Fig. 08. Mapa tramo 3. Elaboración: propia



23. Fotografía de espacios vacíos en el tramo 3 de análisis. Fuente: Daniela Ullauri



24. Fotografía de recorrido del tramo 3 de análisis. Fuente: Daniela Ullauri



25. Fotografía de fachadas del tramo 3 de análisis. Fuente: Daniela Ullauri

d. Tramo 4

El tramo se encuentra comprendido entre la calle de retorno y la calle Javier Maldonado (puente a Patamarca), de longitud aproximada 440m, con un total de 30 predios pertenecientes a la manzana 001 y 002, con frente a la Avenida de los Migrantes y que constan en el deslinde predial municipal del año 2020.

Se pudo observar que este tramo cuenta con 5 unidades semi-abiertas, 16 unidades cerradas (12 privadas y 4 condominios), 3 unidades vacías privadas, tal como se puede observar en las Fotografías. 26,27,28. El uso está principalmente destinado a vivienda unifamiliar y un equipamiento deportivo privado sin espacios de transición en el retiro frontal para integrarse a la ciudad. La materilidad de las fachadas carente de detalles arquitectónicos en la mayoría de las unidades.

Por lo tanto, según la categorización de Gehl (2006), se determina que éste tramo se encuentra en la categoría D; es decir, es un tramo aburrido. Las unidades cerradas representan el 55% del tramo, no generan interés y no poseen una variedad funcional. Únicamente una unidad semi-abierta alberga un uso (equipamiento deportivo privado) que propicia el encuentro y relaciones personales.

Una particularidad de éste tramo, es que presenta la inserción en la trama de la ciudad, los grandes condominios privados que se cierran a la ciudad y que al dar una mirada rápida por el tramo norte del caso de estudio, empieza a ser evidente la saturación del suelo por pequeñas porciones del terreno ocupadas por casas construidas en serie que no aportan a la ciudad, ni a las relaciones personales, incluso dentro de ellos.



Fig. 09. Mapa tramo 4. Elaboración: propia



26. Fotografía de espacios vacíos en el tramo 4 de análisis. Fuente: Daniela Ullauri



27. Fotografía de recorrido del tramo 4 de análisis. Fuente: Daniela Ullauri



28. Fotografía de fachadas del tramo 4 de análisis. Fuente: Daniela Ullauri

e. Resultado general

Considerando los resultados obtenidos de los distintos tramos se puede observar que:

a.- Las unidades cerradas total o parcialmente, en muchos casos se traducen en fachadas ciegas, poco permeables y carentes de variedad de usos, que no albergan una vida de barrio adecuada. Esto lleva a tener un espacio público vacío que únicamente propicia la circulación vehicular.

b.- El recorrido para el peatón en los diferentes tramos es monótono, generando una sensación de inseguridad ocasionada por las barreras visuales, grandes muros, falta de espacios para interacción, falta de equipamientos que dinamicen la vida del sector en forma positiva.

c.- Al tener el mayor número de unidades ciegas, semi-abiertas o vacías, se puede decir que no existen espacios que permitan a los vecinos realizar actividades para relacionarse entre ellas.



TRAMO 4

TRAMO 3

TRAMO 2

29. Fotografía de fachadas de los tramos de estudio. Elaboración: propia. Nota: el levantamiento fotográfico se realizó únicamente de las unidades autorizadas por los propietarios a ser fotografiadas.

03.1.4. Análisis de observación

A partir del conteo de actividades estáticas y dinámicas, se pudo obtener datos reales sobre las actividades que se realizan en el espacio público a lo largo de la Avenida de los Migrantes.

Al realizar la observación, se pudo constatar los datos arrojados en la valoración física (ver pág. 61), donde se señala que debido a la presencia de una gran cantidad de unidades vacías y ciegas que carecen de detalles arquitectónicos atractivos; tiene como consecuencia que las actividades que se realizan en el tramo analizado, estén relacionadas con el movimiento, es decir, son dinámicas, tal como se puede observar en la Fig. 10, donde el color predominate es el rojo que representa a la caminata, seguido del tomate que representa paseo con mascota.

Según el artículo de Zerouati y Bellal (2019), aquellas extensiones de terreno en donde predomine la caminata puede considerarse como un lugar poco atractivo y por ende los peatones le prestan poco interés (Arévalo, 2020).

Dicho lo anterior, al ser la caminata la actividad más realizada por las personas a lo largo de la zona de estudio, seguido de paseo con la mascota, según

datos obtenidos del conteo realizado en campo, se podría presumir que la falta de interés que ocasionan las diferentes unidades que componen cada tramo, responde a la carencia de detalles y la ausencia de una buena variación funcional.

Actividades como el comprar, conversar, jugar, etc., se puede decir que son casi inexistentes y tienden a realizarse en determinadas horas, los fines de semana, mientras que la caminata se desarrolla de manera lineal durante el día, con un pico en el medio día, relacionado con el horario de salida de los estudiantes del colegio que se encuentra cerca al caso de estudio, con dirección a la parada de bus que se encuentra en la calle 25 de Marzo.

Por otra parte, existe una zona cercana al límite norte del caso de estudio, donde se puede observar la ejecución de actividades estáticas debido a la presencia de mobiliario deportivo. Al revisar las tablas de observación (Anexo 04) se puede asegurar que estas actividades, en su mayoría, se llevan a cabo los fines de semana. De igual manera, tras revisar las tablas de conteo vehicular (Anexo 00), sobresale la tasa de aparcamientos utilizados en fin de semana, lo que nos permite especular que éstas actividades son realizadas por extraños al sitio en estudio, mas no por los vecinos.

En base a la información hallada en esta investigación, se destacan las siguientes conclusiones relevantes:

1. Los puntos de reunión se dan únicamente en la zona norte del caso de estudio, es decir en el tramo 4.
2. Todos los tramos de estudio, son transitados generalmente de manera momentánea, destinados a la circulación vehicular y caminata, con la finalidad de trasladarse de un punto en específico a otro.
3. Las actividades son persistentes en horas de la mañana y fines de semana, mientras que, en horas de la noche estas son casi nulas.
4. Las unidades ciegas son los lugares menos frecuentados por los peatones, al igual que los lotes vacíos.



Fig. 10. Mapa unidades de uso residencial. Elaboración: propia

CASO DE ESTUDIO

ACTIVIDADES

- CAMINAR
- PASEAR MASCOTA
- CORRER/TROTAR
- DEPORTE
- PARADO
- CONVERSANDO
- DINÁMICAS
- ESTÁTICAS



CASO DE ESTUDIO

RECORRIDO VEHICULAR

- MAYOR FRECUENCIA
- FRECUENCIA MEDIA
- MENOR FRECUENCIA



04 DISCUSIÓN Y CONCLUSIÓN

04.1. Discusión

El proyecto de investigación tuvo como objetivo principal establecer como se encuentra operando la Avenida de los Migrantes desde el aspecto funcional, social y espacial, después de la intervención del año 2019. A partir del análisis cartográfico, físico-espacial y encuestas, se obtuvieron resultados de gran importancia como problemas sociales, principalmente de seguridad, que permiten entender el impacto del entorno construido en la relación socio-cultural de las personas y la vida de barrio para poder identificar diferentes problemas.

Este apartado inicia recordando la hipótesis para el desarrollo de la investigación, donde se plantea que: la Avenida de los Migrantes, luego de su intervención del año 2019, presenta dificultades funcionales, no brinda una adecuada prioridad al peatón, además existen problemas sociales ya que las plantas bajas se cierran a la ciudad, y con ello, los espacios que propician la interacción social se ven reducidos; también existe un alto consumo del suelo debido al crecimiento horizontal del sector.

Aspecto funcional:

Tal como se menciona en el estudio de Gehl (2014), las condiciones en las que se desarrolla la vida de

barrio, dependerán no únicamente de los edificios, sino, de las experiencias que tengan los usuarios en los espacios entre los edificios. A esto se suma la calidad, confort y factores ambientales para que exista una apropiación y uso de los lugares.

Entrando en la particularidad del estudio, mediante la observación instantánea y análisis cartográfico, se concluye que la avenida en estudio es una vía de conexión de la urbe con la periferia. Al hablar de manera integral, el tramo analizado e incluyendo los tramos que actualmente están siendo intervenidos, se puede observar que existen problemas de contaminación ocasionados por la presencia de partículas de polvo (ver foto 30), siendo este un factor negativo para la salud de los habitantes del sector.

Además, actualmente el caso de estudio se encuentra con relativa cercanía a uno de los equipamientos más importantes, ya que genera el mayor flujo económico de la ciudad, el Parque Industrial. El sitio en cuestión se encuentra a 500m aproximadamente. Según las encuestas, en el 66% de la población, se evidencia un sentimiento de disconformidad con la calidad del aire, posiblemente, relacionada a la proximidad de las fábricas.

Por otra parte, la cercanía a la feria de ganado,

también genera problemas funcionales, ya que el tráfico vehicular aumenta (ver foto 30), la limpieza de las calles se ve comprometida y la inseguridad para el peatón se refuerza, datos que se pueden corroborar en los resultados de las encuestas del apartado anterior (anexo 01). Lo que valida la primera parte de la hipótesis planteada en esta investigación.

Aspecto social:

Se pudo evidenciar mediante el análisis físico-espacial que en la Avenida de los Migrantes existen problemas sociales ocasionados por el predominio de las viviendas con grandes fachadas ciegas, además de la presencia de grandes condominios que se cierran a la ciudad y que fragmentan el suelo urbano y la excasa variedad de usos que no propician una vida de barrio saludable.

Dicho esto y retomando los conceptos de Gehl (2014), donde señala la importancia de "los ojos en la calle" y el uso de una escala más humana para hacer espacios urbanos habitables, podemos observar que los distintos tramos no cumplen con la regla de los 5km, donde los peatones pueden relacionarse con el entorno directo construido e interactuar con



30. Aspecto funcional, tráfico y contaminación en la vía. Fuente: Daniela Ullauri



31. Aspecto social, no hay lugares que propicien el encuentro. Fuente: Daniela Ullauri



32. Aspecto funcional, mala iluminación de áreas verdes. Fuente: Daniela Ullauri

él.

De la misma manera, el estudio realizado por Zerouati y Bellal (2009), refuerzan el concepto anterior, donde señalan que el constante movimiento de las personas en un espacio abierto o semiabierto propicia los encuentros e interacción de los usuarios. El grado de permeabilidad de los espacios de transición, influirá directamente en el desarrollo de actividades para los habitantes de la zona en estudio (Arévalo, 2020). Sin embargo, en el mismo estudio, se encontraron zonas completamente cerradas, pero que realizan actividades que involucran la relación entre personas.

Por el contrario, en el caso de la Avenida de los Migrantes, en los cuatro tramos analizados, mediante la valoración física (ver pág 61), se observa que las unidades ciegas, no albergan actividades de encuentro. Esto se debe a que en la mayoría de casos, el uso está dispuesto únicamente para vivienda unifamiliar (mapa 10), quedando relegada la diversificación de usos del suelo. Esto, sumado a la falta de detalles arquitectónicos que no generan interés para atraer al usuario e invitar a quedarse en un lugar, ha dado como resultado espacios introvertidos, donde limitan al barrio a relacionarse simplemente

con personas que habitan en el mismo barrio.

Mediante el análisis físico-espacial, se puede determinar que los espacios de transición limitan el acceso al usuario, lo que genera una baja interacción social comparada con vecindarios de estructura abierta (Arévalo, 2020), donde no solo se considera importante el entorno construido, sino también, el paisaje urbano propuesto desde la altural del ojo humano, como indica Gehl, en su libro Ciudades para la Gente (2014).

"La calle es un espacio intermedio que potencia la vida urbana, es un lugar que permite el paseo y el encuentro, da orden y sentido" (Borja & Muxi, 2000, p. 16). Por el contrario, en la Avenida de los Migrantes, la calle ha quedado relegada únicamente a ser una vía de paso, que no guarda relación con las plantas bajas de las edificaciones, sino por el contrario, cada unidad se cierra total o parcialmente a la ciudad.

Por su parte, los datos obtenidos de la observación instantánea (pág 62) y la valoración física (pág. 61), apuntan a que una de las razones por la que los habitantes de la zona han perdido la vida de barrio es la falta de espacios; y los que existen, no están en condiciones óptimas para permitir la interacción

de los distintos actores. Tal como plantean Forrest y Kearns (2001), donde la cohesión de los barrios está relacionado con el tiempo que las personas invierten en él (Arévalo, 2020).

Aspecto socio-espacial:

A pesar que, en la escuestas, las personas tienen una opinión dividida sobre la seguridad de su barrio (fig 05), en el trabajo de campo se evidencia que existen diferentes problemas funcionales en el espacio público, tales como falta de iluminación (ver foto 32), el escaso mobiliario y la mala planificación y ubicación del mismo. En algunos casos la vegetación es baja y forma una "cortina" que causa inseguridad al usuario.

De igual manera el mantenimiento de los espacios vacíos, áreas verdes comunales y fachadas de las edificaciones es nulo en algunos casos, transformándose así, en focos de inseguridad que han hecho que hoy en día las condiciones de seguridad y confort del lugar no sean las óptimas; y esto ha desencadenado en la falta de apropiación del mismo tal como lo plantea Pérez (2004).

La observación instantánea resultó ser la

herramienta más existosa de esta investigación, ya que las encuestas reflejan datos contradictorios, posiblemente ocasionados por el compromiso y lealtad a los dirigentes barriales que han gestionado varias herramientas para reforzar la seguridad de la zona, entre ellos: cámaras de seguridad en las calles del barrio, contratación de guardianía privada y compromiso firme con la policía para realizar recorridos en la zona, lo cual demuestra que la inseguridad que viven las personas en el barrio, es de gran importancia.

Esto nos lleva a citar a Sfintes (2015) y Arévalo (2020), quienes señalan que existen varios barrios que tienen un equipo de seguridad vigilando a personas ajenas a ellos. Del mismo modo, existen otros que no pueden tener esa facilidad, sin embargo, eso no implica que la seguridad del barrio siempre está ligada a la cantidad de seguridad que se invierte en él.

Por otro lado, se pudo obtener datos importantes acerca de las actividades que se registran en el barrio. A pesar de la presencia de varias tiendas y panaderías, la falta de diversificación de uso, equipamientos y comercio, hacen que el uso del espacio sea escaso y aburrido. A esto se suma la disolución de los espacios de transición ocasionados por la presencia de las

viviendas unifamiliares carentes de una estructura espacial que ayuden a dotar de ejes y conexiones, lo que convierte al espacio público en tramos difíciles de recorrer.

De la misma manera, de acuerdo a la valoración física, se pudo observar que las viviendas son unidades que delimitan fuertemente su espacio, lo que se comprueba con los grandes muros o cerramientos que difícilmente guardan relación con la vida de barrio, lo que genera una fuerte segregación espacial y la ausencia de uso social. Lo que valida la segunda parte de la hipótesis planteada en ésta investigación.

En cuanto a las actividades que involucra la vida de barrio, tenemos que, debido a la configuración del espacio, la carente calidad del espacio físico construido destinado a la recreación y actividades infantiles, éstas se ven afectadas. Tal como plantea Sabatini, et al. (2012) las unidades que contienen usos relacionados deben permitir el desarrollo creativo, como tiendas, librerías, bibliotecas, entre otros. En el caso de la Avenida de los Migrantes, únicamente encontramos comercios locales de abastos.

Mediante la observación instantánea, se pudo evidenciar que en ciertos puntos de los tramos de

estudio, la interacción entre los niños se da en los sitios de estacionamientos o retiros frontales de cada unidad de vivienda y, en un pequeño porcentaje, la utilización de las caminerías en el margen del río, bajo la vigilancia de un cuidador.

Según Gehl (2014), el desgaste de la vida barrial no solo se debe al entorno construido, sino la falta de apropiación del barrio, el individualismo, falta de valores como lealtad, respeto, entre otros. Con esto podemos decir que las personas correspondientes al barrio no poseen un sentimiento de pertenencia, por lo que las razones que los llevan a habitar el lugar en cuestión, son meramente relacionados a temas económicos, facilidad de pago de las viviendas, etc.

04.2. Conclusión

Esta investigación nace de la necesidad de estudiar, una de las vías implantadas en zonas de expansión de la ciudad de Cuenca, la cual presenta problemas típicos de estas zonas en desarrollo, tales como: segregación espacial, prioridad al vehículo privado, las plantas bajas se niegan a la realidad de la vida urbana, falta de espacios públicos de calidad, entre otras.

Se pudo reconocer varios aspectos que afectan la calidad de vida barrial de la Avenida. La configuración de los espacios de la Avenida de los Migrantes en los últimos años ha experimentado grandes procesos de cambio que favorecen la conectividad y el desarrollo económico de la parroquia Machángara, pero es preciso entender la importancia de la vida barrial también, para lograr lugares más funcionales que cuidan de la salud física y mental de sus habitantes.

Una vez concluida la investigación, se puede observar los datos obtenidos y determinar que el deterioro de la vida de barrio se encuentra relacionada con aspectos funcionales, sociales y espaciales (Fig. 04); que son consecuencia de los espacios mal cobecidos y estructurados, que no guardan relación con el entorno o la trama de la ciudad; por lo tanto generan problemas de habitabilidad, inseguridad, poca vida de barrio y segregación.

Dicho lo anterior, pese a que el tramo de estudio de la Avenida de los Mirantes se encuentra intervenida,

es decir, cuenta con pavimentación rígida y el paseo marginal del río Machángara, estos no poseen la infraestructura necesaria, ni medidas óptimas para propiciar el encuentro y socialización entre los habitantes y usuarios.

Los espacios intermedios no conectan ni generan continuidad en los tramos de estudio, por el contrario, la falta de la diversificación de usos y equipamientos, han hecho que esta porción de ciudad sea difícil de transitar y que las actividades al aire libre sean escasas, además que no tienen el efecto de integración entre los habitantes, aspecto necesario para el desarrollo de la vida de barrio.

Para comprender mejor, es necesario establecer las conclusiones en tres distintas escalas: macro, meso, micro, para establecer recomendaciones posteriores.

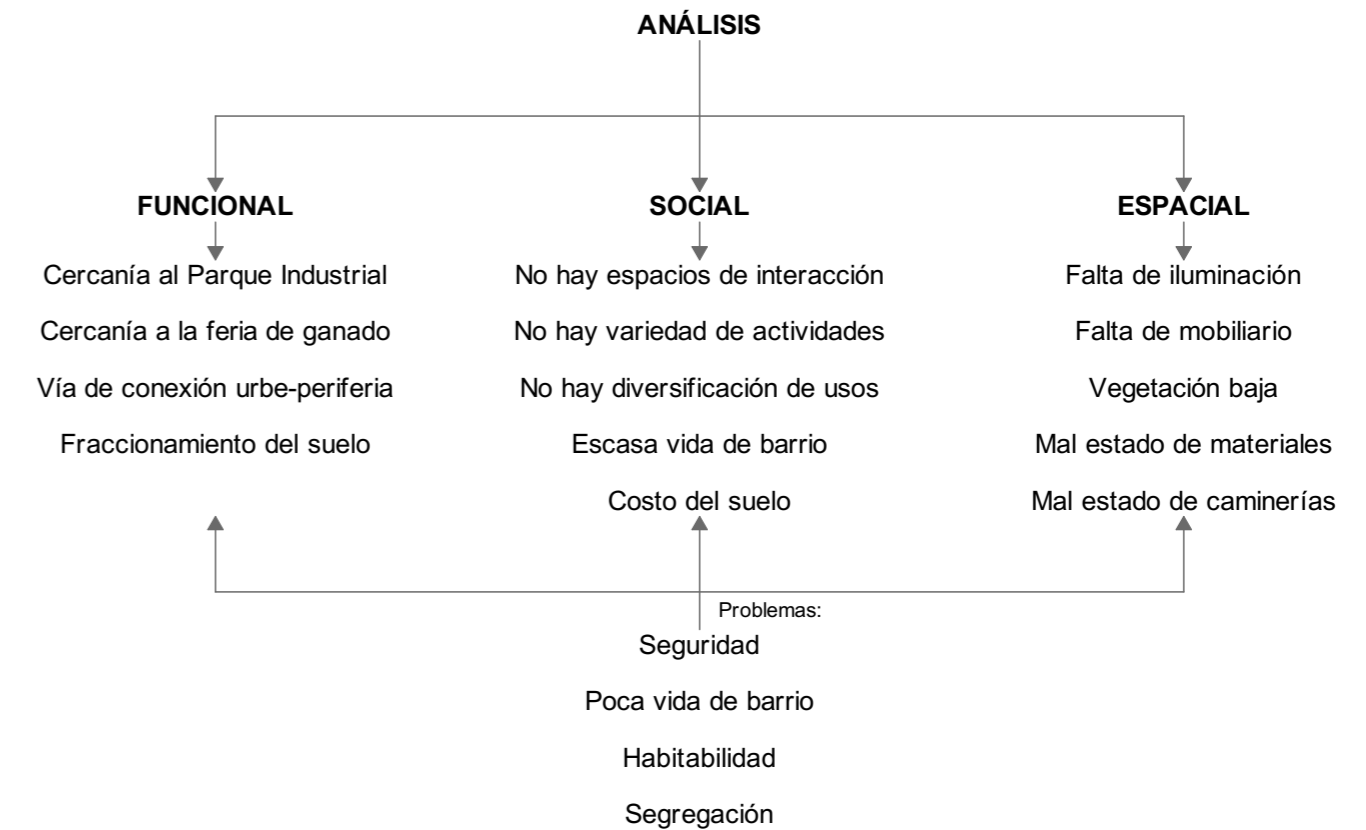


Fig. 12. Diagrama de resultados. Elaboración: propia

Escala macro: Barrio

En la escala macro, el barrio del tramo de la Avenida de los Migrates, actualmente cuenta con una administración que ha realizado diversas diligencias para mejorar ciertas situaciones de la vida cotidiana del barrio; entre ellas el gestionamiento de cámaras de seguridad, guardianía privada, etc. Sin embargo la falta de capacitación y conocimiento de las políticas públicas es evidente, ya que el barrio no cuenta con una apropiación adecuada de los espacios públicos (calle, veredas, espacios verdes).

Como se expresa anteriormente, la escasa diversificación de usos, han hecho que la vida de barrio esté en agonía. No se ha gestionado otro tipo de actividades que puedan propiciar a la ciudad y con ello atraer visitantes al sector para dinamizar, no solo la economía, sino también la utilización de los espacios públicos.

Además, el barrio no cuenta con equipamientos educativos, culturales, de recreación, o incluso dirigidas a un tipo de población en específico que generen vitalidad al barrio y con ello la diversificación de actividades es pobre o casi nula, puesto que también repercute directamente en la escasa

variedad de uso del suelo que posee el sector.

Un factor importante que carece el área de estudio, es contar con acceso al transporte público. Las distancias a recorrer superan el índice de caminabilidad y confort que tiene nuestra ciudad. Es evidente que tampoco existe una conexión entre los distintos tipos de transporte que posee la ciudad y con ello se ha dado prioridad al uso del vehículo privado.

Como consecuencia, se puede evidenciar que existe segregación a nivel socio-económico, dando como resultado que el habitar en la zona sea exclusivamente para personas con ingresos económicos que le permitan la utilización de vehículo privado o acceso a medios de transporte más costosos.

Escala meso: Calle

En esta escala, es importante comprender que la calle entendida como espacio público, está fuertemente relacionada con su entorno para que su funcionamiento sea integral y óptimo (Gehl, 2014).

En primer lugar, las áreas destinadas a espacio público, no cuentan con la iluminación, mobiliario ni

materialidad correcta. Esto ha hecho que éstas zonas se conviertan en lugares únicamente de paso y evitar la estancia, lo que ha desencadenado en problemas inseguridad y falta de limpieza.

La senda ubicada en el margen del río Machángara es compartida, tanto para ciclistas, como para el peatón. No posee una iluminación adecuada y la materialidad no responde a las distintas necesidades de los usuarios, es decir, para los usuarios que presentan problemas de movilidad, es muy difícil acceder. Los carriles de circulación no existen y tampoco tienen una medida adecuada para la función que pretende desempeñar.

La vía presenta una fuerte segregación a distintos tipos de movilidad. No integra ciclovías, los espacios vacíos a lo largo de los tramos, se encuentran en mal estado y con ello el índice de inseguridad aumenta, a esto se suma la sección de las aceras y el estado en el que se encuentran, por lo que se vuelven tramos difíciles de recorrer para el peatón.

Además, ciertos carriles son utilizados como sitios de aparcamiento, reduciendo el área de visión y separando aún más la calle de los usos en planta baja. Por lo tanto, la calle ha quedado relegada

únicamente a ser una vía de paso, que no genera atracción, ni apropiación por parte de los habitantes.

Escala micro: Lote

Es la escala más pequeña; los lotes, principalmente debido a problemas de inseguridad, se cierran a la ciudad y no forman parte del entorno, ni guardan relación con la ciudad. Esto desencadena en problemas de habitabilidad y falta de apropiación de los mismos.

Los retiros no cumplen con las normativas vigentes en cuanto al porcentaje de suelo duro que poseen vs área verde, lo que el paisaje se vuelve aburrido y los recorridos no generan interés al usuario.

04.3. Recomendaciones

Como resultado de la investigación realizada, se proponen lineamientos en las mismas escalas: macro, meso y micro, con la finalidad que puedan ser aplicadas en distintos barrios de la ciudad de Cuenca y con ello mejorar la percepción de seguridad y calidad de vida de los mismos.

El objetivo de establecer estas recomendaciones es mejorar los barrios de manera progresiva, siempre en relación a las condiciones en las que se encuentran, las políticas públicas y de gestión, entre otras. Con ello se pueden aplicar los lineamientos uno a uno, para que desde los aspectos funcionales, sociales y espaciales, sean lugares con identidad.

a. Escala macro: barrio

En la escala macro, como se pudo observar, es de gran importancia establecer una dirigencia barrial que cuente con una capacitación adecuada, con la finalidad de establecer orden y control sobre las decisiones que afectan al barrio.

Por otra parte, esta dirigencia barrial deberá estar vinculada directamente con el desarrollo de la vida cotidiana y de esta manera se agrupen y apoyen la toma de decisiones pertinentes que velen por el bienestar común, mas no individual; y con ello mantener una dinámica barrial adecuada entre el lugar a intervenir y sus habitantes.

Actualmente en la ciudad de Cuenca, mediante el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social, se permite una vinculación estrecha con el Gad Municipal. Se establece un inventario de actores públicos y privados, entre ellos los dirigentes barriales, donde se determina el grado de responsabilidad y acción el territorio (PDOT 2007).

En este punto, es de gran importancia que el municipio imparta una capacitación general e integral a todos los líderes de cada barrio, para que puedan establecer un vínculo cercano entre el objeto de intervención y las políticas públicas que poseen.

Dicho lo anterior, el dirigente del barrio deberá establecer actividades que permitan la ocupación temporal del espacio público para dinamizar las relaciones entre los habitantes del sector y mejorar la vida de barrio. Estas actividades deberán ser variadas para generar atracción. Pueden ser: venta de productos locales, cierre de vías para propiciar la caminata o ciclopaseos los fines de semana, eventos culturales, entre otros.

Las mingas son fundamentales en este punto, porque además de mejorar el barrio en varios aspectos como limpieza, generan interacción entre los habitantes, y por consiguiente la sensación de inseguridad disminuye.

Otro factor importante y necesario, es contar con equipamientos, no solo "fijos" como escuelas, plazas de comercio, entre otras; sino también elementos temporales (urbanismo táctico), como un mercado al aire libre en determinados días a la semana (fig. 13). De esta manera se puede generar movimiento y atraer visitas al barrio, esto con la finalidad de diversificar las actividades que puedan ocurrir en cada espacio y mejorar la relación con la ciudad.

Basado en estudios recientes (Sallis, 2016); cada barrio

deberá contar con al menos un equipamiento a una distancia no mayor a 400m; de esta manera se puede establecer varias sendas en la trama urbana, con la finalidad de mejorar las conexiones con la ciudad y así, generar mayores oportunidades para que los habitantes puedan caminar y con ello mejorar la esperanza de vida en los barrios alejados.

Por otra parte, la importancia de tener acceso al transporte público y parques, incide directamente en la capacidad y predisposición de las personas para caminar. Por ello, las paradas de bus no deben estar a una distancia mayor a 400m y el servicio deberá ser regular sin exceder el tiempo límite de espera de 20 minutos.

El transporte público debe ser eficiente, accesible y además, debe integrarse, por lo menos, a un medio alternativo como red de ciclovías o parada del tranvía (fig. 14).

También es imperativo que todo barrio deba contar con un parque o plaza (fig 13), donde se puedan realizar actividades enfocadas a diferentes usuarios, fortaleciendo actividades de reunión y encuentro para que los usuarios utilicen el espacio público la mayor parte del tiempo y salgan de sus viviendas que

no propician la interacción.

¿Por qué no construir ciudades donde existan experiencias multi-sensoriales? Pues, es hora de diseñar el espacio público de manera que el usuario pueda disfrutarlo desde sus sentidos, dejando atrás el urbanismo del siglo XX, donde el automóvil es lo primordial.

Por lo que se siquiere establecer políticas de uso de suelo, donde el espacio de circulación para el transporte público o alternativo sea de uso exclusivo, y cada vez disminuir el área de carriles y aparcamientos para el vehículo privado.



Fig. 13. Diagrama elementos básicos del barrio. Elaboración: propia

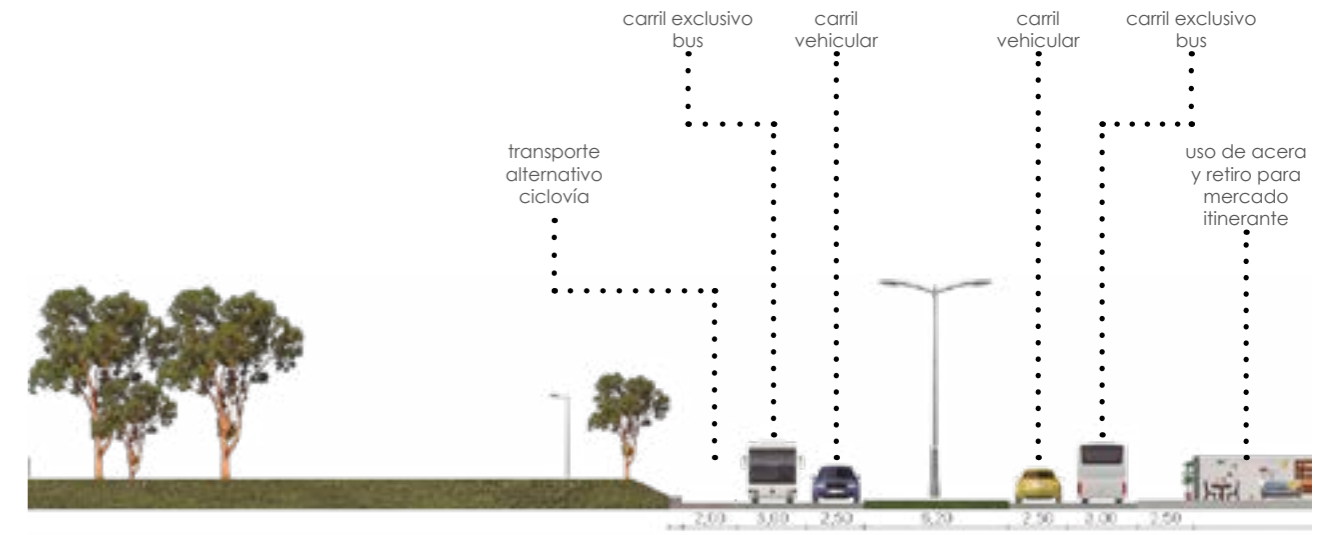


Fig. 14. Escala macro: intervención en la Avenida de los Migrantes. Elaboración: propia

c. Escala meso: calle

En esta escala, hace referencia a la calle, su entorno construido y primera línea edificada. Por ello se toma encuentra la porción de manzana que se encuentra vinculada directamente al lugar de intervención.

En primer lugar, se recomienda que las manzanas que están compuestas únicamente por espacio público, deberán incluir elementos que propicien la permanencia en el lugar y que puedan ofrecer a los usuarios el desarrollo de distintas actividades, como: juegos infantiles, mobiliario deportivo, entre otras.

Las manzanas que están compuestas por los márgenes de los ríos, generalmente, cuentan con sendas compartidas para el peatón y ciclistas, por lo que estas deberán ser ampliadas, manteniendo una sección de carril mínima de 1,1m y estar vinculadas a la calle y aceras cada cierta distancia, con la finalidad de mejorar la conectividad entre éstos y evitar la sensación de inseguridad.

En segundo lugar, se tiene el segmento, cuyo propósito es conectar un punto con otro, garantizando la continuidad del recorrido y el bienestar de los usuarios. Para cumplir con este propósito es necesario tener en cuenta ciertas características físicas del espacio:

Caminerías.- deberán utilizar materiales que garanticen su estado por al menos dos años y su mantenimiento sea sencillo. Esto con la finalidad de propiciar la utilización de estos espacios por las personas con movilidad reducida y familias que necesiten desplazarse con coche de bebé.

Áreas verdes.- deberán cuidar el tipo de vegetación, evitando formar paredes vegetales que reduzcan el área de visión y con ello, reducir la sensación de inseguridad a los usuarios. De igual manera estas áreas deberán, contar con un punto de ayuda en caso de emergencia.

Iluminación.- Es importante tener una buena iluminación de los segmentos en cualquier hora del día, por lo que la iluminación artificial es de vital importancia para el correcto funcionamiento de estos.

De acuerdo al IMPLAN (Saltillo, 2014), se recomienda que el uso de la luminaria sea correcta tanto para las vías de circulación de tráfico rodado, como para circulación pedestre. La diferencia entre estas radica en la altura y distancia de colocación.

El poste vehicular tiene una altura aproximada de

9m y se ubican a una distancia entre poste y poste de 21m aproximadamente. Por su parte, el poste peatonal debe tener una altura máxima de 4,5m y la distancia de colocación entre poste y poste de 15m (Saltillo, 2014).

Como se mencionó en la escala anterior, es importante reducir el espacio destinado al vehículo privado. Por lo que una solución es recurrir al urbanismo táctico y utilizar recursos sencillos como macetas, bancas, entre otros, con la finalidad de que estas porciones de segmentos y manzanas puedan ser utilizados como sitios de encuentro.

En la Fig. 16 se puede observar un ejemplo de barrio residencial, donde varias plazas destinadas al parqueo en la vías públicas se convierten en espacios que propician la interacción social.

El diseño de las vías debe incluir un carril exclusivo para uso de transporte alternativo y como medida mínima deberá ser 1,1m si es en un solo sentido, de la misma manera, las aceras para circulación pedestre, debe mantener una sección mínima de 2,5m en vías de 50 o superior, tal como se observa en la figura 14, basado en estudios de calles completas.

Estado actual

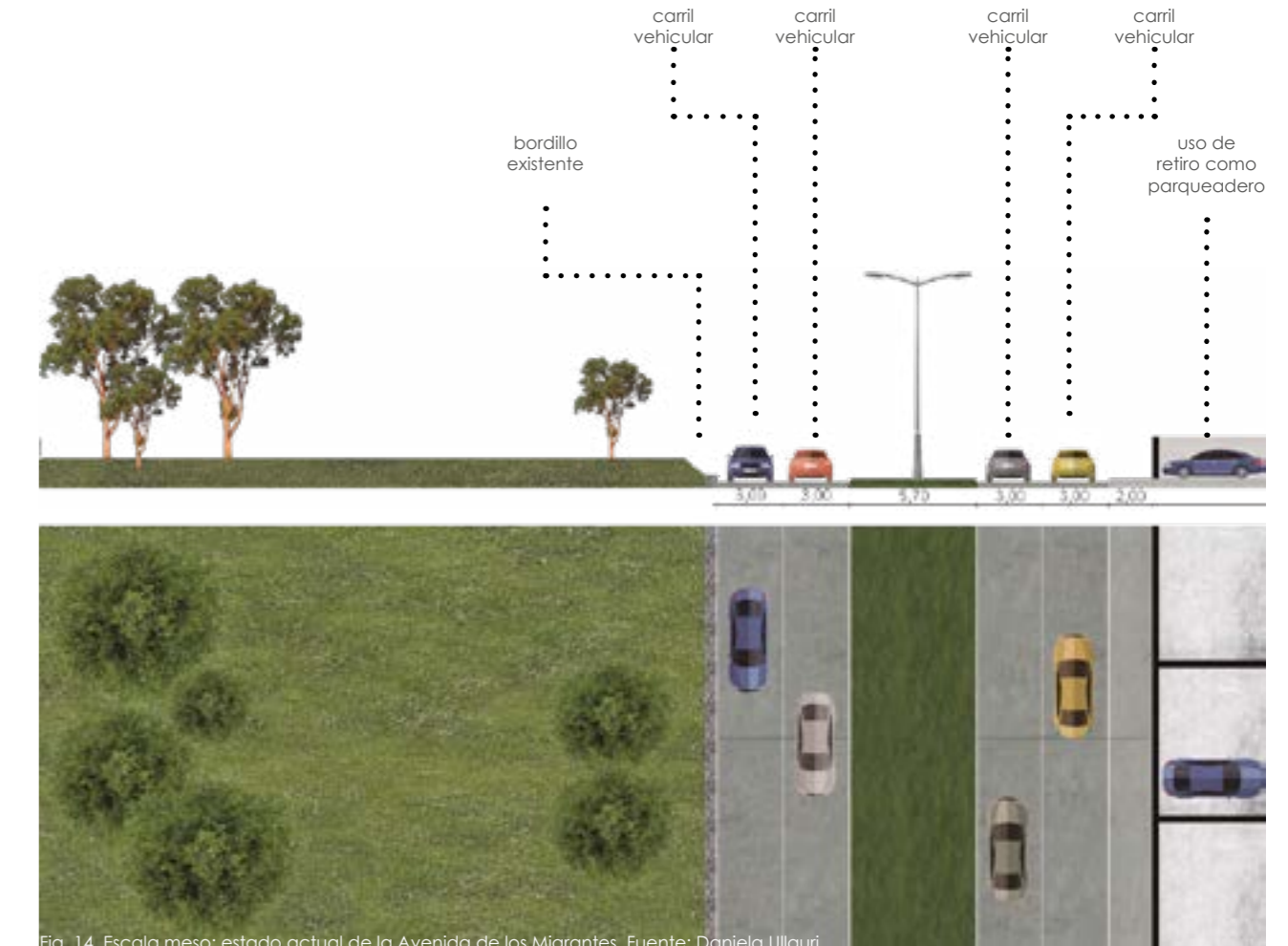


Fig. 14. Escala meso: estado actual de la Avenida de los Migrantes. Fuente: Daniela Ullauri

Propuesta

Liberación visual y física para generar continuidad en el recorrido. En el eje transversal, mediante la implementación de cruce peatonal en plataforma única y piso pododáctil, que se conecta a una rampa hacia el espacio verde, asegurando la accesibilidad universal. Mientras que en el eje longitudinal, se liberan las plantas bajas (borde suave) y se amplía la acera a 6m con la finalidad de generar mayor interacción social, por lo tanto, hacer recorridos más interesantes y cumplir con la regla de recorrido de los 5km que se ha mencionado en el apartado anterior.

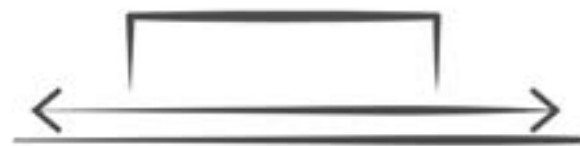


Fig. 15. Diagrama de liberación-plantas bajas. Elaboración: propia

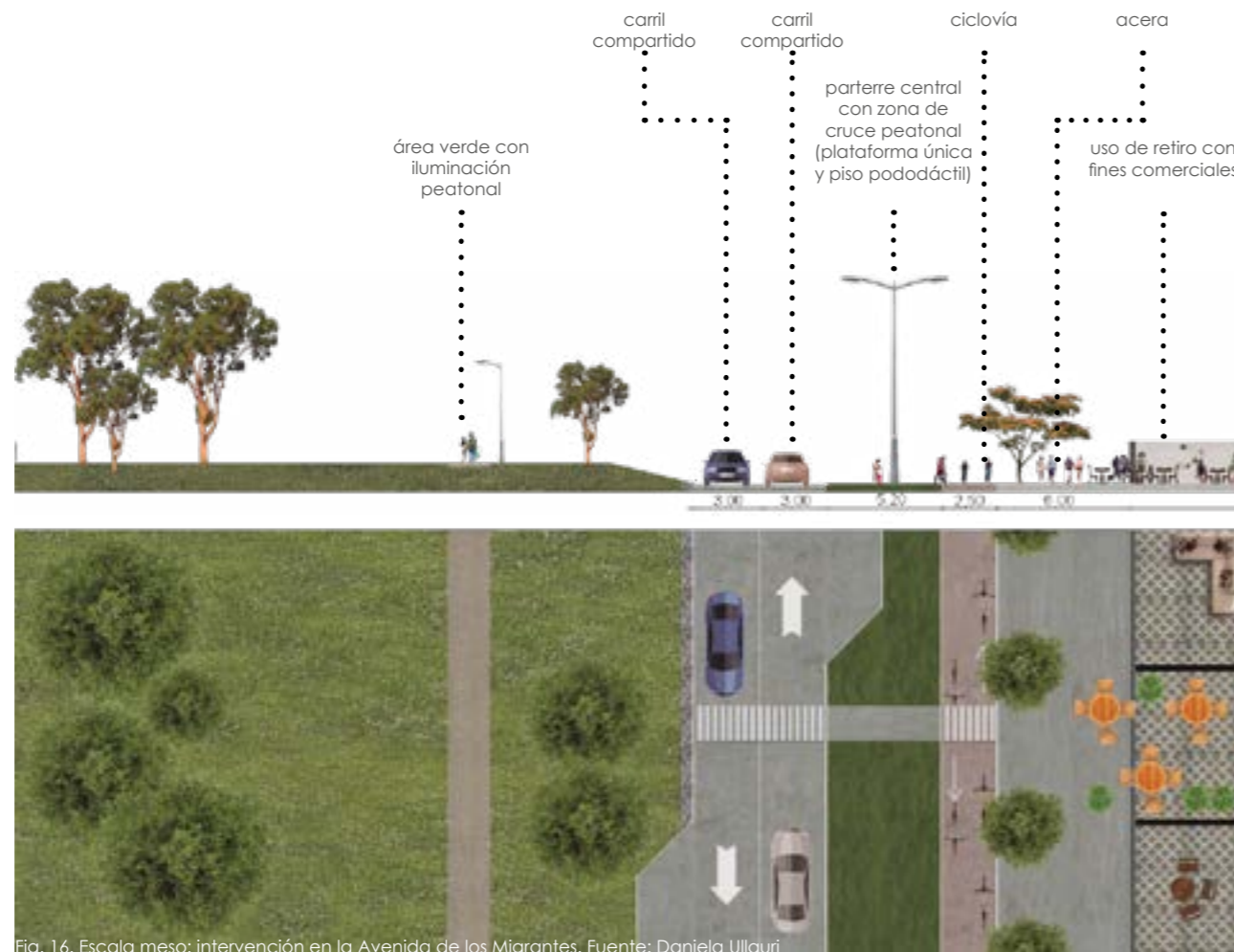


Fig. 16. Escala meso: intervención en la Avenida de los Migrantes. Fuente: Daniela Ullauri

c. Escala micro: lote

La escala más pequeña de intervención tiene como objetivo cumplir con las necesidades individuales pero que establezcan una relación con el entorno de la urbe o la porción de la ciudad donde se encuentran.

Por ésta razón, se recomienda que los cerramientos que dan hacia las calles sean abiertos o semi-abiertos (Fig. 17). Esto se puede lograr utilizando diversos recursos como: muros vegetales, cuya densidad de las variedades utilizadas, no superen el 50%; así además de cumplir la función de cerramiento, aporta a la imagen del barrio. Por otra parte están los muros como otro tipo de cerramiento que requieren de menor mantenimiento, pero para que cumplan su función de manera óptima, su altura no deberá exceder 1,1m.

Además de los cerramientos, el mantenimiento de los retiros es de gran importancia porque influye en la percepción del espacio y por lo tanto puede favorecer o no al recorrido. Actualmente la normativa cuenta con un apartado que pretende garantizar el verde urbano de la ciudad, donde se destina un porcentaje mínimo para área verde; sin embargo, el cumplimiento de la misma es nula en muchos casos.

Como se mencionó en capítulos anteriores, la

variedad de usos de suelo y la mixticidad, es uno de los factores que mayor conflicto tienen las áreas de expansión, debido a que la normativa actual alienta a que el uso predominante sea residencial y no complementan con usos necesarios para el desarrollo de distintas actividades (fig. 18 y 20).

Con la finalidad de mejorar el entorno urbano, se recomienda reflexionar sobre las normativas que rigen actualmente, ya que no se adaptan a la realidad individual que viven los barrios hoy en día. La utilización de un porcentaje de los mismos puede hacer la diferencia en un barrio y acoplarse mejor a las nuevas formas de habitar.

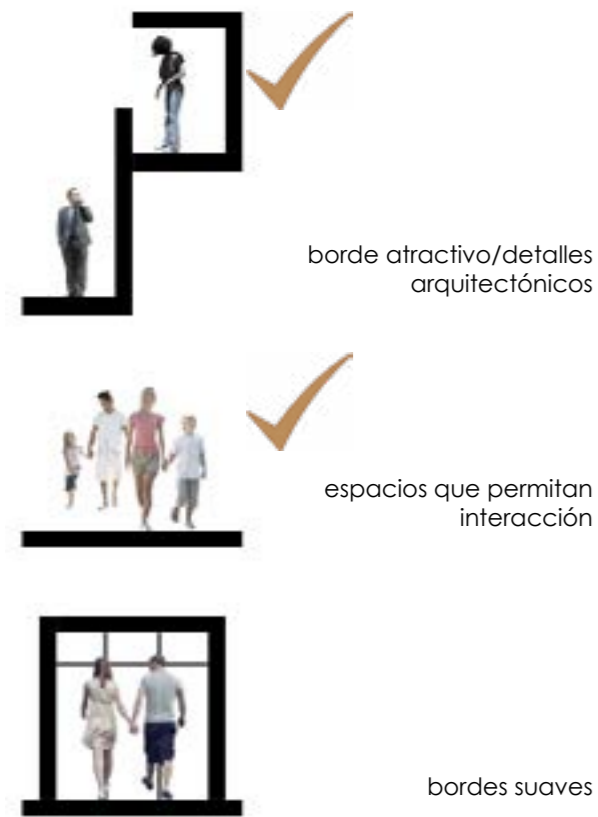


Fig. 17. Fuente: Jan Gehl. Edición: Daniela Ullauri

Antes



Intervención



Fig. 18. Escala micro: Intervención Avenida de los Migrantes. Fuente: Daniela Ullauri

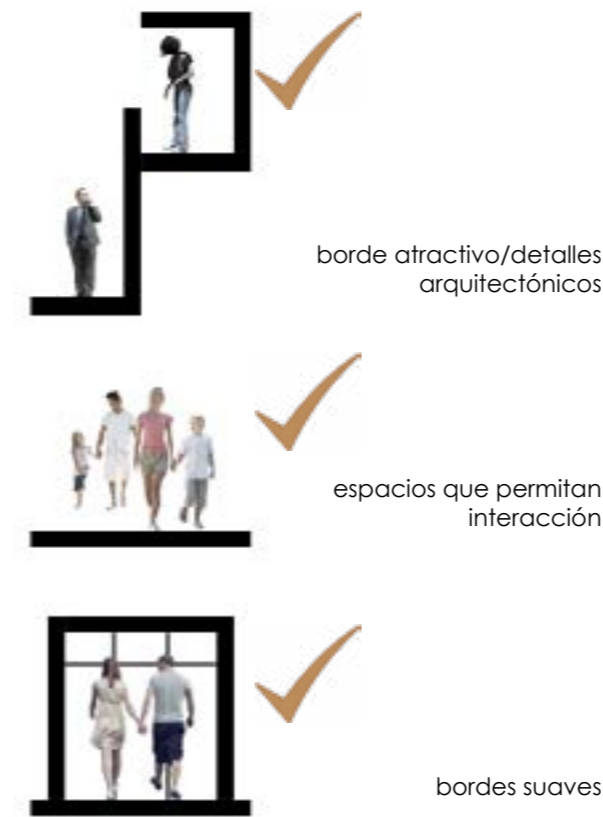
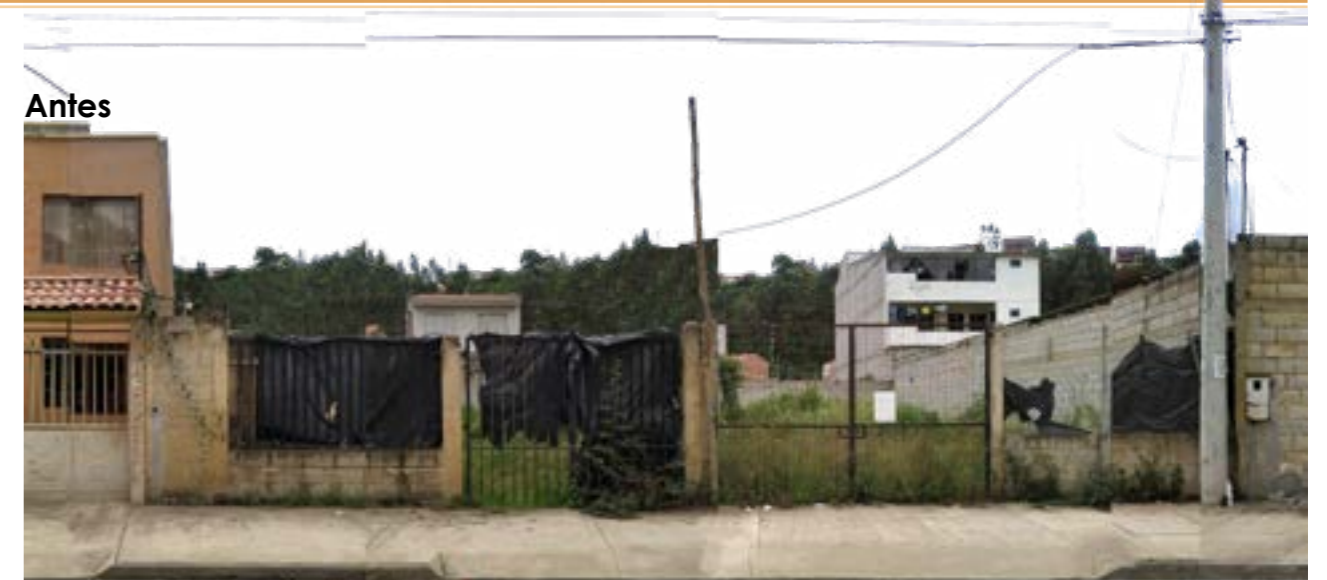


Fig. 18. Fuente: Jan Gehl. Edición: Daniela Ullauri

Antes



Intervención



Fig. 19. Escala micro: Intervención Avenida de los Migrantes. Fuente: Daniela Ullauri

05 ANEXOS

ENCUESTA

ANEXO 1

ANÁLISIS DEL USO Y NECESIDADES DE LA AVENIDA DE LOS MIGRANTES DEL CANTÓN CUENCA

NOMBRE DEL ESTUDIO:	Análisis funcional, social y espacial de la avenida de los Migrantes	Folio:
AREA DE ESTUDIO:	Estudios de la ciudad	Transformación urbana

CONTROL DE MUESTRA:

SEXO	EDAD (GRUPO)	TIPO DE MUESTRA (Llena el encuestador)			
Hombre	1	18-29	1	Población general	1
Mujer	2	30-45	2	Condominios	2
		45-65	3	Parque urbano	3
		66++	4		

NIVEL DE ESTUDIO TERMINADO	REGISTRO DE VIVIENDA				
Básico	1	Casa	1	Departamento en edificio	5
Bachillerato	2	Casa en pasaje cerrado	2	Pieza en casa o conventillo	6
Técnico	3	Casa en condominio	3	Mediagua	7
Universidad	4	Departamento en casa	4	Otra	8
Otros	5				

TENENCIA DE VIVIENDA	ESTADO DE VIVIENDA	PERMANENCIA		
Propia totalmente pagada	1	Muy buena	1	Número de años
Propia pagándose	2	Buena	2	En Cuenca
Arrendada	3	Regular	3	En el barrio (actual)
Cedida por trabajo/servicio	4	Mala	4	
Otra	5	Muy mala	5	

PROTOCOLO DE PRESENTACIÓN:

Buenos días/tardes/noches, mi nombre es Daniela Ullaui, soy estudiante de pregrado de la Universidad del Azuay. Gracias por participar en la encuesta de mi tesis sobre el análisis de uso y necesidades de la Avenida de los Migrantes del cantón Cuenca; sus respuestas son estrictamente confidenciales y serán utilizadas únicamente para fines de éste estudio

CUESTIONARIO

Evaluación del entorno urbano

1. ¿Cómo se siente Ud. respecto a los siguientes aspectos de su barrio: ...?	Muy satisfecho	Satisfecho	Insatisfecho	Muy insatisfecho	
Seguridad	5	4	2	1	
Limpieza calles y veredas	5	4	2	1	
Transporte público (recorrido y frecuencia)	5	4	2	1	
Calidad de aire	5	4	2	1	
Áreas verdes	5	4	2	1	
Cercanía al centro histórico	5	4	2	1	
2. ¿Cómo se siente Ud. Con los siguientes servicios de su barrio?	No existe	Muy satisfecho	Satisfecho	Insatisfecho	Muy insatisfecho
Centros de atención primaria en salud		5	4	2	1
Hospitales		5	4	2	1
Clinicas de salud privadas		5	4	2	1
Centros de ciudado infantil		5	4	2	1
Establecimientos de educación básica		5	4	2	1
3. En relación a los siguientes aspectos de su barrio, ¿cómo evalúa el estado de:	No existe	Muy satisfecho	Satisfecho	Insatisfecho	Muy insatisfecho
Las veredas		5	4	2	1
Las calles		5	4	2	1

ANÁLISIS DEL USO Y NECESIDADES DE LA AVENIDA DE LOS MIGRANTES DEL CANTÓN CUENCA

4. Pensando en su barrio, considera Ud. que hay suficientes: ...	Si	No	NS (no sabe)	NR (no responde)
Mobiliario urbano (banacas, basureros, etc)	1	2	0	0
Árboles en las calles	1	2	0	0
Juegos infantiles	1	2	0	0
Iluminación en veredas, calles	1	2	0	0
Lugares de uso público para actividades recreativas	1	2	0	0
Canchas (lugares de uso público para deporte)	1	2	0	0
Tiendas (establecimientos de comercio menor)	1	2	0	0
Vigilancia policial	1	2	0	0
Veredas y espacios públicos acondicionados para personas con dificultades de movilidad	1	2	0	0

5. En relación a su barrio, considera Ud. que los siguientes problemas...	No existe	Nada grave	Poco Grave	Grave	Muy grave
Congestión vehicular		5	4	2	1
Cruces o pasos peatonales peligrosos		5	4	2	1
Charcos en las calles e inundaciones		5	4	2	1

6. Pensando en su barrio, ¿qué tan seguro se siente...?	Muy seguro	seguro	Inseguro	Muy inseguro
Al pasear por el parque	5	4	2	1
Al caminar en la noche por las calles	5	4	2	1
Al esperar transporte público en el día	5	4	2	1
Al esperar transporte público en la noche	5	4	2	1
Al llegar a su vivienda	5	4	2	1
Dentro de su vivienda	5	4	2	1
Cruces peatonales	5	4	2	1

Localización y transporte

7. Del siguiente listado de servicios e infraestructura, ¿a qué distancia aproximada se encuentra su vivienda?	Menos de 4 cuadras	Entre 4 y 7 cuadras	Entre 7 y 10 cuadras	Más de 10 cuadras
Parque	5	4	2	1
Estación de bus	5	4	2	1
Centro de salud	5	4	2	1
Centros de ciudado infantil	5	4	2	1
Establecimiento de educación básica	5	4	2	1
Canchas (lugares de uso público para deporte)	5	4	2	1

8. ¿Qué medio de transporte utiliza habitualmente para ir a su trabajo/estudio? (señale el que utiliza para recorrer la mayor distancia)	Respuesta	NS (no sabe)	NR (no responde)
Automóvil particular			
Bus			
Tranvía			
Taxi			
Bicicleta			
A pie			
Otro			

Preferencia urbana

9. ¿Cuál es el impacto que tienen las siguientes obras en su barrio?	Positivo	-	Negativo	NR (no responde)
Proyectos de edificios hasta 4 pisos	3	2	1	0
Proyectos de edificios hasta 10 pisos	3	2	1	0
Proyectos de vivienda social	3	2	1	0
Malls, supermercados	3	2	1	0
Mercados/ferias	3	2	1	0
Centros de diversión nocturna	3	2	1	0
Autopistas	3	2	1	0
Presencia de turistas	3	2	1	0
Presencia de inmigrantes extranjeros	3	2	1	0

FICHA DE OBSERVACIÓN

ANEXO 2

NOMBRE DEL ESTUDIO:	Análisis funcional, social y espacial de la avenida de los Migrantes	Folio:
AREA DE ESTUDIO:	Estudios de la ciudad	Transformación urbana

FICHA DE OBSERVACIÓN

MAPEO

Mobiliario y Señalización	Simbología
1. Obstáculos para peatones	
2. Paso cebra	
3. Estacionamientos	
4. Ciclovías	
5. Rampas	
6. Bebederos	
7. Bancas	
8. Material de piso	
9. Basureros	
10. Elementos secundarios	

Seguridad y áreas verdes	Simbología
1. Iluminación	
2. Cámaras de seguridad	
3. Personas con adicciones	
4. presencia de desechos	
5. presencia de basura	
6. árboles	
7. jardineras	

Ocupación del espacio público	Simbología
1. Ventas informales	
2. Juegos	
3. Ferias	
4. Deporte	
5. Cultural	
6. Conciertos	
7. Riñas	

Usos del entorno inmediato	Simbología
1. Vivienda	
2. Comercio	
2. Otro	

Observaciones	
1.	
2.	
3.	
4.	
5.	

NOMBRE:	UBICACIÓN:	FECHA:
---------	------------	--------



FICHA DE CONTEO 1

ANEXO 3

NOMBRE DEL ESTUDIO:		Análisis funcional, social y espacial de la avenida de los Migrantes					Folio:	
AREA DE ESTUDIO:		Estudios de la ciudad					Transformación urbana	
FICHA DE CONTEO VEHICULAR							UBICACIÓN:	
DIA	HORA	USUARIO	ACTIVIDAD				Observaciones:	
			DINÁMICA		observación	ESTÁTICA		
	8:00 - 9:00	vehículo privado	sentido norte - sur	sentido sur - norte			vía	parqueadero
		taxi						
		moto						
		transporte mixto						
CLIMA		transporte pesado						
		transporte escolar						
DIA	HORA	USUARIO	ACTIVIDAD				Observaciones:	
			DINÁMICA		observación	ESTÁTICA		
	12:00 - 13:00	vehículo privado	sentido norte - sur	sentido sur - norte			vía	parqueadero
		taxi						
		moto						
		transporte mixto						
CLIMA		transporte pesado						
		transporte escolar						
DIA	HORA	USUARIO	ACTIVIDAD				Observaciones:	
			DINÁMICA		observación	ESTÁTICA		
	17:00 - 18:00	vehículo privado	sentido norte - sur	sentido sur - norte			vía	parqueadero
		taxi						
		moto						
		transporte mixto						
CLIMA		transporte pesado						
		transporte escolar						

FICHA DE CONTEO 2

ANEXO 4

NOMBRE DEL ESTUDIO:		Análisis funcional, social y espacial de la avenida de los Migrantes									Folio:	
AREA DE ESTUDIO:		Estudios de la ciudad									Transformación urbana	
FICHA DE OBSERVACIÓN										UBICACIÓN:		
DIA	HORA	USUARIO	ACTIVIDAD								Observaciones:	
			DINÁMICA				ESTÁTICA					
	8:00 - 9:00	adulto mayor	caminando	deporte	p. mascota	jugando	otro	parado	sentado	conversando	otro	
		adulto										
		jóven										
		niño										
CLIMA		coche de bebé										
		silla de ruedas										
DIA	HORA	USUARIO	ACTIVIDAD								Observaciones:	
			DINÁMICA				ESTÁTICA					
	12:00 - 13:00	adulto mayor	caminando	deporte	p. mascota	jugando	otro	parado	sentado	conversando	otro	
		adulto										
		jóven										
		niño										
CLIMA		coche de bebé										
		silla de ruedas										
DIA	HORA	USUARIO	ACTIVIDAD								Observaciones:	
			DINÁMICA				ESTÁTICA					
	17:00 - 18:00	adulto mayor	caminando	deporte	p. mascota	jugando	otro	parado	sentado	conversando	otro	
		adulto										
		jóven										
		niño										
CLIMA		coche de bebé										
		silla de										

TRABAJO DE CAMPO

ANEXO 5

Índice

APLICACIÓN DE HERRAMIENTAS METODOLÓGICAS:

- 01. Encuestas
 - 01.1. Prueba piloto de encuestas
 - 01.2. Aplicación de Encuestas
- 02. Valoración física
 - 02.1. Levantamiento predial
- 03. Observación
 - 03.1. Conteo vehicular
 - 03.2. Conteo peatonal
 - 03.3. Análisis de sitio



URL para acceder a documento digital de trabajo de campo

BIBLIOGRAFIA

Saltos, A. (2015). *Dinámicas Territoriales, Identidades Sociales y Apropiación del Espacio Público*. Quito.

Sfintes, A. I. (2019). *Architecture and Anthropology. Working in between Concepts*. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, 471(7). <https://doi.org/10.1088/1757-899X/471/7/072027>

Tello, E. (n.d.). *Transformación urbano arquitectónica del espacio público en la ciudad de Culiacán a partir de los 90s*. *Espacio Público e Imaginarios Urbanos*, 198–207.

Vegara, A. (2009). *Territorios inteligentes*.

Velásquez, C. v. (2015). *Espacio público y movilidad urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)*.

Vivas, F. (2009). *El espacio público como parte del sistema de lugares en tres casos de estudio*. *Revista Venezolana De Sociología y Antropología*, 11–34. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=70513208003>

Zerouati, W., & Bellal, T. (2020). *Evaluating the impact of mass housings' in-between spaces' spatial configuration on users' social interaction*. *Frontiers of Architectural Research*, 9(1), 34–53. <https://doi.org/10.1016/j.foar.2019.05.005>

Arévalo, M., & Heras, V. (2020). *Impacto de los espacios de transición entre lo público y lo privado en la vida de barrio de los habitantes: eje Avenida Ordoñez Lasso, entre avenida de las Américas y calle de los Cerezos*.

Arias, D., Jácome, J., & Rodas, A. (2020). *Uso de los megaparques de Cuenca Tarqui-Guzho y de la Luz: Análisis físico-espacial y de percepción*.

Asamblea Nacional del Ecuador. (2016). *Ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo*.

Augé, Marc., & Mizraji, M. N. (1998a). *Los no lugares, espacios del anonimato : una antropología de la sobremodernidad*. Gedisa.

Ávila, H. (2009). *Periurbanización y espacios rurales en la periferia de las ciudades*.

Ayala, E. (2017). *La ciudad como espacio habitado y fuente de socialización* 1 The City as Space for Living and Source of Socialization*.

Bazant, J. (2008). *Procesos de expansión y consolidación urbana de bajos ingresos en las periferias*. *Bitácora Urbano Territorial*, 117-132.

Bazant, J. (2010). *Expansión urbana incontrolada y paradigmas de la planeación urbana*. *Espacio Abierto*, 19, 475–503. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12215112003>

Borja, J., & Muxí, Z. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*.

Briceño, M. (2018). *Paisaje urbano y espacio público como expresión de la vida cotidiana*. *Revista de Arquitectura*, 20, 10–19.

Carión, F. (n.d.). Espacio público: punto de partida para la alteridad.

Carión, F. (2001). *La Ciudad Construida, urbanismo en América Latina*. Quito: Flacso, sede Ecuador.

CEDEUS. (2019). Calles completas

Del Pozo, H. (2016). LEY ORGÁNICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, USO Y GESTIÓN DE SUELO.

Del Pozo, H. (2016b). Sumario Ley Orgánica de Cultura.

Ducci, M. E. (2000). Santiago: territorios, anhelos y temores. Efectos sociales y espaciales de la expansión urbana. *EURE (Santiago)*, 26(79), 5–24. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612000007900001>

Durán, G. (2020). Crecimiento urbano en la producción de vivienda formal del siglo XX. Una mirada actual sobre las teorías funcionalistas y humanistas. *DAYA*, 231–245. <https://revistas.uazuay.edu.ec/html/revistas/>

DAYA/09/articulo11/uazuay.crecimiento_urbano_en_la_produccion_de_vivienda_formal_del_siglo_xx.html

Echiburú, T., Fuenzalida, J., Larraín, H., & et al. (2019). Documento para política pública, Calles Completas, experiencia internacional y aplicabilidad en Chile. <https://doi.org/10.7764/cedeus.dpp.02>

Fernández, P., & de la Vega, S. (2017). ¿Lo rural en lo urbano? Localidades periurbanas en la Zona Metropolitana del Valle de México. <http://dle.rae.es/?id=ZcqJYVW>.

Garriz, E., & Schroeder, R. (2014). Dimensiones del espacio público y su importancia en el ámbito urbano * (Vol. 12, Issue 2).

Gaviria, Z. (2009). La expansión urbana sobre las periferias rurales del entorno inmediato a la ciudad metropolitana. *Soluciones de Postgrado EIA*, 63–74.

Gehl Architects. (2009). *A metropolis for people Visions And goAls for urbAn life in CopenhAgen 2015*.

Gehl, J. (2006). La humanización del espacio urbano: la vida entre los edificios.

Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*.

Gehl Jan, MINVU, P. (2017). La Dimensión Humana en El Espacio Público. Recomendaciones para el Análisis y el Diseño. In Ministerio de Vivienda y Urbanismo. <https://tinyurl.com/yjfeeluy%0A>

Gulati, R. (2019). Neighborhood spaces in residential environments: Lessons for contemporary Indian context. *Frontiers of Architectural Research*. <https://doi.org/10.1016/j.foar.2019.10.002>

Instituto Geográfico Militar, Cuesta, R., Villagómez, M., & Sili, M. (2017). *Atlas rural del Ecuador*.

Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. In *Revista eure: Vol. XXVIII*.

Marín, M., Suscal, M., & Hermida, C. (2019). A Caso de Estudio: Ricaurte y Sinincay Proyecto Final de Carrera previa a la obtención del Título de Arquitecta Autoras.

MINVU. (2018a). Encuesta de Percepción de Calidad de Vida Urbana 2018 Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

MINVU. (2018b). Informe Metodológico Encuesta de Calidad de Vida Urbana Latinoamericana, 36(2), 345–362. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/apl/a.4874>

Municipio de Asunción. (2010). Reglamento General de Tránsito.

Municipio de Cuenca. (2010). Plan de movilidad y espacios públicos.

Muñoz, P., Quizhpe, M. A., & Salazar, X. (n.d.). Uso y percepción del espacio público, una mirada desde la población: el caso de Cuenca, Ecuador. *Uso y percepción del espacio público, una mirada desde la población: el caso de Cuenca, Ecuador*. <https://doi.org/10.5354/0717>. Págs. (n.d.). SUMARIO.

Páramo, P., & Burbano, A. (2013). Valoración de las condiciones que hacen habitable el espacio público en Colombia. 187–206.

Páramo, P., Burbano, A., Jiménez-Domínguez, B., Barrios, V., Pasquali, C., Vivas, F., Moros, O., Alzate, M., Fayad, J. C. J., & Moyano, E. (2018a). Habitability of public space in Latin American cities. *Avances En Psicología Latinoamericana*, 36(2), 345–362. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/apl/a.4874>

Páramo, P., Burbano, A., Jiménez-Domínguez, B., Barrios, V., Pasquali, C., Vivas, F., Moros, O., Alzate, M., Fayad, J. C. J., &

Moyano, E. (2018b). Habitability of public space in Latin American cities. *Avances En Psicología Latinoamericana*, 36(2), 345–362. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/apl/a.4874>

Pérez, E. (2004). Percepción del espacio público.

Rangel, M. (2001). El Caracter Social del Espacio Público en Mérida. *Visión Físico Espacial*. Fermentum, 319–338

Rúbies, I. P. (2009). Movilidad residencial y expansión urbana en la región metropolitana de Barcelona. *Scripta Nova*. <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-290.htm>.



DISEÑO
ARQUITECTURA
Y ARTE
FACULTAD