

# Percepción del **entorno construido** según el modo de **traslado urbano**

AVENIDA FRAY VICENTE SOLANO

ESCUELA DE ARQUITECTURA

PROYECTO FINAL DE CARRERA PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO PROFESIONAL DE ARQUITECTA

AUTORA: KAREN DELGADO GÁRATE

DIRECTORA: CARLA HERMIDA PALACIOS

CUENCA - ECUADOR

2020



UNIVERSIDAD  
DEL AZUAY

DISEÑO  
ARQUITECTURA  
Y ARTE  
FACULTAD



*“El paisaje urbano, entre sus múltiples papeles, tiene también el de algo que ha de verse, recordarse y causar deleite.”*

**- Kevin Lynch**



# DEDICATORIA

---

*A Sofía Valentina, su vida fue un reflejo de que la virtud y el amor sirven para un propósito más grande.*



# AGRADECIMIENTOS

---

*En primer lugar, agradezco a Dios, por darme de su gracia, sabiduría y fortaleza en cada momento.*

*A mis padres y hermanos, por su apoyo incondicional, esfuerzo y paciencia que han sido el motor para cumplir esta meta.*

*Agradezco a mis profesoras Carla Hermida, Ana Rodas y Verónica Heras por su guía, tiempo y apoyo brindado en mi formación y realización de esta investigación.*



# ÍNDICE

---

## INTRODUCCIÓN

Abstract   Resumen.....	11
Problemática.....	15
Pregunta de investigación e hipótesis.....	16
Objetivos.....	17

## 01 MARCO TEÓRICO Y ESTADO DEL ARTE

1.1. Marco Teórico.....	21
1.2. Estado del Arte.....	23

## 02 METODOLOGÍA

2.1. Caso de estudio.....	28
2.2 .Métodos e instrumentos aplicados.....	33

## 03 RESULTADOS OBTENIDOS

3.1. Enfoque estructural .....	44
3.2. Enfoque preferencial .....	47
3.3. Enfoque valorativo .....	50

## 04 DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

4.1. Discusión enfoque estructural .....	60
4.2. Discusión enfoque preferencial .....	65
4.3. Discusión enfoque valorativo .....	68
4.4 Conclusiones.....	71

## BIBLIOGRAFÍA

Bibliografía.....	74
-------------------	----

## ANEXOS

Anexos.....	78
-------------	----



# RESUMEN

---

*El análisis de percepción del entorno construido es fundamental para el diseño de espacios públicos de calidad, ya que los usuarios crean vínculos y experiencias con el entorno que lo rodea.*

*La presente investigación toma como estudio de caso a la Av. Solano en Cuenca, y utiliza una metodología cualitativa con el fin de entender la diferencia en la percepción del entorno construido según los modos de desplazamiento.*

*Se llega a evidenciar que la movilidad activa permite obtener mayor cantidad de información de forma clara y específica. Se concluye que es importante incorporar este tipo de exploraciones en el planeamiento de las ciudades.*

**Palabras clave:** *Entorno urbano, traslados urbanos, percepción urbana, espacios públicos.*

# ABSTRACT

---

*The analysis of perception regarding built environments is fundamental to design quality public spaces since users create links and experiences with their surrounding environment.*

*This research took as a case study the Avenida Solano in Cuenca, and applied a qualitative methodology to understand the difference in the perception on built environments according to the modes of transport.*

*It was evident that active mobility allowed for a greater amount of information in a clear and specific way. The study concluded that it was important to incorporate this type of investigation in the planning of cities.*

**Key words:** *Urban environment, geography of perception, urban transfers, mental maps.*





Fotografía: Felipe Cobos

# PROBLEMÁTICA

---

La construcción de la imagen de la ciudad depende de su historia, tiempo, elementos permanentes y temporales, así como las personas que lo habitan ya que de igual manera son participantes en la imagen urbana. La percepción de los usuarios en los espacios varía en relación a su vinculación y experiencias con estos, por esta razón es importante tenerlos en cuenta para el diseño de espacios urbanos, en los que la gente pueda sentir la apropiación del lugar y tener una lectura clara de su entorno.

Los modos de traslados urbanos influyen en la percepción de los usuarios en los recorridos, las experiencias que un usuario tenga con el lugar varían si lo recorre a pie o en transporte motorizado. La planificación del transporte urbano en el siglo XX estuvo definido por el uso del automóvil como medio estructurador del espacio. El contexto social y económico de los años 70 del siglo pasado, fueron factores que modificaron la morfología urbana y disolvieron el modelo de ciudad compacta (Hermida, 2018).

En Ecuador, como en otros países latinoamericanos, "el desarrollo en infraestructura que privilegia al automóvil, haciendo el andar a pie o en bicicleta, o simplemente el gozar la calle, actividades cada vez más difíciles y poco placenteras; la calle, entonces, ha perdido su valor" (Ocampo, X., 2014, p. 7). Por otro lado, usualmente en el planeamiento urbano de una ciudad no se ha tenido en cuenta la opinión

de los ciudadanos quienes tienen relación y experiencias con el entorno físico que los rodea, ya que su vida se desarrolla en la ciudad. La participación ciudadana se incorporaba en el desarrollo técnico y en la última etapa del proyecto, además, los participantes debían tener una formación para opinar sobre los planes, por lo que los propietarios y empresas inmobiliarias se aprovechaban de esta situación.

La manera tradicional de planificar espacios públicos han sido creados con fines políticos y/o económicos que ha dado como resultado que el rol del ciudadano sea pasivo pero a su vez siendo este el sujeto que experimenta directamente las consecuencias de la planificación urbana (Boira, 1996). Por lo tanto, es relevante lo que manifiesta Villena (2012) quien argumenta que es importante integrar en la planificación del entorno construido al ciudadano ya que se le otorga a este, una participación y a su vez se le brinda al técnico o especialista datos importantes para que realice una planificación que responda las necesidades de las personas.

# PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN E HIPÓTESIS

---

## **PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN**

¿Cuál es la percepción del entorno construido según el modo de traslado urbano en la Avenida Solano?

## **HIPÓTESIS:**

La percepción del entorno construido está vinculado con las experiencias que tienen los usuarios mediante el modo de traslado urbano; el cambio de velocidad de los medios de transporte modifica la cantidad de información percibida, por lo que es necesario obtener datos veraces al momento de planificar la ciudad con medidas humanas.

# OBJETIVOS

---

## **OBJETIVO GENERAL:**

Analizar la percepción del entorno construido según el modo de traslado urbano en la Avenida Solano.

## **OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

1. Identificar y determinar la importancia de los elementos urbanos como partes estructuradoras del entorno construido mediante la revisión de literatura.
2. Obtener información del estado actual de los elementos urbanos en el caso de estudio.
3. Conocer las experiencias de los ciudadanos al momento de recorrer el eje en diferentes modos de traslado.
4. Analizar y discutir los resultados obtenidos según el modo de traslado urbano en el caso de estudio.



# 01

## MARCO TEÓRICO Y ESTADO DEL ARTE

---

- 1.1. MARCO TEÓRICO
- 1.2. ESTADO DEL ARTE



## 2.1. MARCO TEÓRICO

Desde los años 60, durante el siglo XX, aparecieron planificaciones en base a una geografía humanista influenciada por investigadores anglosajones. Estos estudios dieron paso a nuevas metodologías que iban en relación a la percepción y comportamiento del individuo. Varios de estos estudios dieron como resultado que los espacios estaban condicionados por aspectos económicos y sociales. A la vez determinaron que los individuos generan una variedad de imágenes mentales los cuales pueden ser analizados por metodologías cualitativas y cuantitativas (Morales, 2012).

La presente investigación se enfoca en analizar la percepción de los usuarios al momento de desplazarse en los distintos modos de traslado urbano en la ciudad de Cuenca Avenida Solano, de esa manera se podrá identificar la estructura, identidad y significación del caso de estudio. En este sentido, es oportuno aclarar conceptos para una fácil lectura y comprensión del tema de investigación.

El paisaje urbano es el resultado de una relación entre el medio ambiente y el observador. Si bien el paisaje se compone de elementos naturales, antropológicos y culturales también está sujeta a transformaciones, en donde las partes, ya sean estas permanentes o temporales dan carácter e identidad a un lugar. Dicha relación debe brindar la sensación de seguridad y a su vez, crear experiencias en el trayecto que

realiza el usuario, así cada individuo crea una imagen mental del lugar al cual le proporciona cierta identidad, ya sea de su agrado o no (Lynch, 2008). Identificar la estructura, identidad y significación del paisaje urbano se obtiene por medio de imágenes mentales de los usuarios al momento de desplazarse. Las imágenes mentales brindan información del lugar y permiten estructurar el medio ambiente urbano y su identidad.

Del mismo modo argumenta Bailly (1979) que las respuestas de los usuarios son personales y subjetivas, estas se basan en calificar a un lugar como “bonito o feo”; si bien es importante conocer la opinión de estos, es necesario tener en cuenta que el desarrollo de estos espacios debe responder las necesidades de los usuarios. Es decir, que los planificadores urbanos deben comprender a través del usuario, cual es su percepción del lugar para intervenir y mejorar la calidad de los espacios públicos (Millán, 2014).

“La percepción es el proceso cognitivo que permite a los individuos manipular, consciente o inconscientemente, la información sobre el entorno que hace preponderante. El sujeto que interactúa en un espacio recibe una cantidad de información al momento de desplazarse, el cual genera una memoria con formas y estructuras del lugar” (Bailly, A., 1979, p. 20). Según Ocampo (2015) el urbanismo moderno provocó cambios en el desarrollo de las ciudades, ya que

diseñaron espacios en base al vehículo privado. Este se convirtió en el modo de traslado más significativo y el espacio público pasó de ser diseñado para la movilidad activa a espacios destinados para el efectivo uso de medios motorizados. La creación de estos espacios evidenció este pensamiento que provocó segregación espacial (Programme, 2015).

Actualmente, a causa del fracaso del urbanismo moderno y el impacto ambiental generado por transportes motorizados, ha surgido el valorar al peatón en los espacios públicos, por lo que se ha generado el desarrollo de planes urbanos que buscan incentivar que los desplazamientos sean a pie y medio no motorizados. Debido a esto, el espacio urbano busca establecer relaciones sociales a través de espacios seguros, inclusivos y accesibles (Arias y Flores, 2012).

Según la velocidad con la que se desplaza el usuario, la percepción cambia. Es decir, si la velocidad aumenta, el cuerpo se proyectará hacia adelante, provocando que el individuo mantenga su vista de manera fija, evitando una visión periférica. Es importante acotar que la información visual que se obtiene por parte de los peatones es más amplia que aquellos que utilizan transporte motorizado, así lo argumenta el estudio realizado por Dhose, el cual indica que el cerebro procesa 50% - 55% más información del entorno por parte de peatones que conductores que van en vehículos (Sennet, 2018).

arquitectura del entorno urbano está compuesto por espacios de experiencia como plazas, y espacios de movimiento, como sendas y calles. Estos espacios de experiencia son lugares de encuentro cuyo objetivo es el fortalecimiento de la vida urbana, mientras que los espacios de movimiento generan desplazamientos de personas.

Los componentes del entorno urbano según Lynch (2008) están clasificados en cinco tipos: sendas, barrios, bordes, hitos y nodos. Estos elementos forman parte de las imágenes que los ciudadanos de su entorno. Las sendas son recorridos donde a través de ella la gente puede observar la ciudad, estos sirven para organizar y conectar distintos espacios dentro de la ciudad.

Jacobs (2011) establece que el tiempo y la historia de un lugar cumplen un rol importante en la configuración de los elementos urbanos, estos permiten una clara identificación del espacio a través de las experiencias que los ciudadanos percibieron en ellos. Los bordes son elementos que sirven como separadores, límites o conectores de un espacio. Estos permiten que los individuos puedan organizar un lugar de una forma clara.

Por otro lado, los barrios son secciones de mediana a gran escala, los aspectos comunes que presentan permiten ser fácilmente identificados por los usuarios. Los nodos son puntos de encuentro estas pueden ser constituidas por intersecciones de sendas y permiten la agrupación de personas (Lynch, 2008).

Los hitos o mojones son denominados como objetos físicos, estos pueden ser edificios, monumentos, montañas, entre otros. Sirven como elementos de referencia y pueden ser identificados desde varios ángulos y distancias, es decir pueden estar ubicados dentro del tejido urbano o a distancias (Lynch, 2008).

Vara (2008) manifiesta que Lynch elaboró un análisis de percepción de forma clara y con aplicación universal, ya que la elaboración de un esquema práctico pudo establecer la identificación y clasificación de los elementos urbanos por parte de los ciudadanos y que deben estar presentes en la planificación urbana.

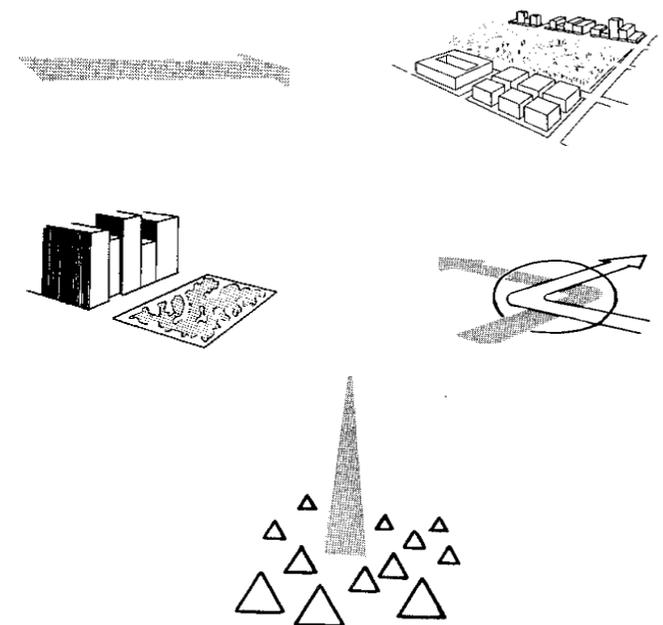


Fig. 1 Elementos de la ciudad en "Imágen de la Ciudad"  
Autor: Kevin Lynch (2008)

## 2.2. ESTADO DEL ARTE

Para la evaluación de la percepción del entorno construido y traslados urbanos, se analizaron diferentes casos de estudios y metodologías, con el propósito de analizar una metodología que pueda ser aplicable dentro del análisis del paisaje urbano en Cuenca. El análisis de estos estudios permitirá entender los parámetros que se presentan en las imágenes mentales y entender el comportamiento de los individuos en relación a su entorno (Bailly, 1970).

Los planteamientos de la geografía humanista que se difundieron a mediados del siglo XX, promovieron estudios enfocados en el análisis de la relación entre observador y el espacio percibido (Morales, 2012). Muchos estudios aplicaron nuevas metodologías con la intención de conocer las imágenes mentales percibidas por los usuarios a través de el empleo de fotografías, mapas mentales o diapositivas, de igual forma se busca identificar los elementos que conforman el espacio urbana (Fernández y García, 1993).

Para la aplicación de estas metodologías es necesario considerar a personas que tengan un vínculo cercano con el caso de estudio, de esta forma se evita una información distorsionada y pobre de lo que se quiere obtener (Bailly, 1979). El uso de metodologías cualitativas como entrevistas y elaboración de mapas mentales permitirá conocer la imagen del entorno construido según el modo de traslado urbano.

### Mapas mentales

Kevin Lynch (1960) en la Imagen de la Ciudad, analiza la calidad visual de tres ciudades norteamericanas: Jersey, Boston y Los Ángeles. La metodología aplicada en este estudio se basa en instrumentos como encuestas, entrevistas y mapas mentales. "El método efectuado por Lynch es simple: la encuesta solicitada a los habitantes comprendía en trazar un plano de la ciudad, describir detalladamente itinerarios urbanos y elaborar una lista de los elementos característicos" (Bailly, A., 1979, p. 33).

A raíz de los estudios efectuados por Lynch (1960) y la utilización de métodos cualitativos y cuantitativos para el análisis de percepción, permitieron la elaboración de estudios de percepción en diferentes ciudades en diferentes lugares del mundo.

Así mismo, el estudio realizado por Donald Appleyard (1970) en Venezuela, aplicó la misma metodología donde los participantes proporcionaban información del lugar pero desde el punto de vista de usuarios que recorrían un lugar específico con el uso de transportes motorizados. El estudio presenta que el 80% de los mapas mentales proporcionados por usuarios que recorrían en bus mostraron una imagen confusa e incoherente de la ciudad a comparación de aquellos que recorrían en vehículo privado cuyos resultados fueron más claros y precisos del lugar (Bailly, 1979).

Hoy en día, el uso de los mapas mentales como fuente de información sigue siendo fundamental en estudios de percepción, tal es el caso de estudio realizado por Morales (2012) en Yecla, Murcia donde se utiliza el uso de mapas mentales como herramienta de información, estos tienen el objetivo de considerar aspectos valorativos y preferenciales, es decir, se obtiene una apreciación de la imagen urbana según el comportamiento y la toma de decisiones de los usuarios (Fig. 2).



Fig. 2 Mapa mental de Yecla en "La Geografía de la Percepción: Aplicada en la ciudad de Yecla"  
 Autor: Francisco Morales (2012)

## Entrevista

Para los estudios de percepción existen diferentes usos de metodologías; cuantitativas, cualitativas y mixtas. Así por ejemplo, para Villena (2012) el empleo de esta metodología permitió tener un acercamiento de la percepción de habitantes de un barrio llamado Maria Auxiliadora (Novelda) cuyo objetivo es el análisis de percepción de sentimientos ya sean positivos o negativos que tienen los habitantes en su "barrio vivido".

"Para la entrevistas se siguieron tres enfoques propuestos por Downs (Teoría de la elección racional) el enfoque estructural, que consiste en averiguar cómo se percibe información del lugar; el enfoque valorativo, que trata de conocer que se valora el espacio según decisiones específicas; y el enfoque preferencial que es un análisis de preferencia con otros lugares" (Villena, 2012, p. 6).

En casos donde se utilizan solo metodologías cualitativas, los investigadores recurren a entrevistas telefónicas, como es el caso de Pozo (2001) sobre el análisis de formas de vida de personas de la tercera edad de Madrid. Por último, cabe recalcar el trabajo de Kevin Lynch (2008) ya que su análisis permitió tener un acercamiento a la relación entre espacio público y ciudadano, al igual que identifica los elementos estructuradores que brindan legibilidad al espacio.

Por último, es necesario mencionar el trabajo de Kevin Lynch (2008) cuyo legado se basó en poder recoger información de la percepción de los ciudadanos al utilizar metodologías cualitativas y cuantitativas en tres ciudades norteamericanas.

Dichos datos proporcionados permitieron tener un acercamiento a la relación estrecha entre espacio público y ciudadano, y enumera los elementos que permite estructurar y brindar legibilidad al espacio, el cual divide en ejes estructurales (sendas), nodos (puntos de encuentro), hitos (puntos de referencia), barrios y por último, bordes.



# 02

## METODOLOGÍA

---

**2.1.** CASO DE ESTUDIO

**2.2.** MÉTODOS E INSTRUMENTOS APLICADOS

## 3.1. CASO DE ESTUDIO

### AVENIDA FRAY VICENTE SOLANO

#### Reseña histórica

El urbanismo en la ciudad de Cuenca a partir del siglo XX estuvo marcado por una serie de transformaciones. El desarrollo de espacios en la ciudad tenía como referente principal el concepto de la ciudad europea neoclásica y la creación de "paseos" donde el conjunto edificado debía tener uniformidad y perspectiva visual, este último permitió generar puntos de vistas que sirvan para la contemplación de la ciudad y se enfoquen hacia los hitos más representativos.

En 1910 se realiza una propuesta urbana, la cual comprendía en trazar un eje simbólico llamado "Paseo Solano" con una sección de 49 metros con sentido sur-norte, de esta manera enlaza la el centro de la ciudad con Turi y proyecta la mirada en todo el recorrido hacia el centro histórico de la ciudad (Jaramillo, 2016).

#### Plan Regulador 1949

El aumento de población y expansión territorial causó que para los años 40 surjan nuevos planes urbanos, ya que hasta ese tiempo la ciudad estaba consolidada en el Centro histórico y cuyo trazado estaba claramente desarrollado en forma de damero. El Plan Regulador de la Ciudad de Cuenca diseñado por el arquitecto uruguayo Gilberto Gatto Sobral surge con la aplicación de las ideas del urbanismo moderno presentadas por Le Corbusier en la Carta de Atenas (1942). La nueva planificación plantea zonas claramente definidas, separación de funciones, desconexión con el pasado de la ciudad y la implanta-

ción de una nueva trama urbana conformada por espacios dirigidos hacia el uso del vehículo privado (Albornoz, 2008). Gatto Sobral subdivide el espacio en tres categorías: obreros, administradores y propietarios. El sector del Ejido se plantea como zona residencial, y los ejes Av. Fray Vicente Solano, Av. Loja, Av. Remigio Crespo y Av. 10 de Agosto se mantienen como elementos articuladores representativos (Albornoz, 2008).

Además, incorpora en el diseño grandes avenidas con amplios parterres (basándose en el plan de Haussmann), de esta forma logra separar el espacio de circulación vehicular y el espacio destinado a peatones (Muy, 2008). "La intención de trazar grandes avenidas, no implica que la máquina gane protagonismo, más bien (...) que las personas se adueñan más del entorno al tener visuales infinitas y escenarios distintos" (Muy, N., 2009, p. 54).

Jaramillo (2016) manifiesta que para 1955, se realiza la pavimentación con adoquines de las primeras cuadras en el sector de El Ejido durante la administración del alcalde Miguel Ángel Estrella (Jaramillo, 2016). En conclusión, el valor histórico y urbanístico de la Avenida Solano como eje articulador mantiene el propósito de conectar a distintos hitos, nodos, comercios y viviendas que se encuentran en este sector.

#### Intervenciones recientes en la Av. Solano

La última intervención llevada a cabo en la avenida

fue en el 2013, el cual estuvo desarrollado en cuatro etapas. La primera etapa consistió en la adecuación de veredas, cambiando la textura de pisos y la incorporación de ciclovías. En la segunda etapa fue la restauración del redondel de la Remigio Crespo, en la tercera etapa se restauró las veredas internas y la última etapa se adecuaron los redondeles y restauración de monumentos (Cáceres, 2013).

Por esta razón, la elección del análisis de la Avenida Fray Vicente Solano como caso de estudio, permitirá obtener información de la percepción de los desplazamientos de los usuarios por ser un eje emblemático de la ciudad y una vía colectora que brinda acceso a varios equipamientos de salud, educativos, culturales, comercios, unidades habitacionales, entre otros.

# CUENCA

PLAN REGULADOR  
ARQ. GILBERTO GATTO SOBRAL



Fig. 3 Zonificación de usos en el Plan Regulador de la ciudad de Cuenca de 1949. | Fuente: Albornoz, 2008. " Planos e Imágenes de Cuenca"



Fig. 4 Principales ejes viales en el Plan Regulador de la ciudad de Cuenca de 1949. | Fuente: Albornoz, 2008." Planos e Imágenes de Cuenca"

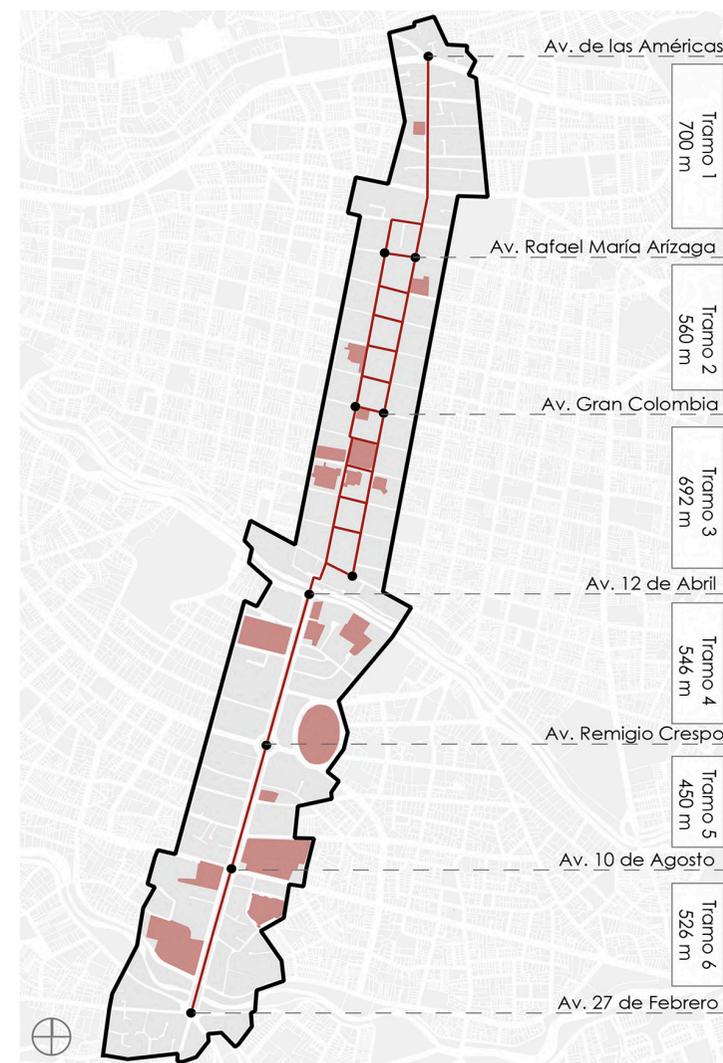
### Plan de movilidad y espacios públicos PMEP 2015

El PMEP (2015) propone como futura intervención un eje peatonal y natural que comprende 3.75 km denominado como el corredor Luis Cordero / Benigno Malo / Solano. Esta propuesta nace a partir de problemas que se presentan en la actualidad, para el análisis de los espacios que configuran a este corredor se tomó en cuenta aspectos como: clima, usos, accesibilidad, seguridad, calle, y aceras. El eje atraviesa las tres terrazas urbanas en sentido norte - sur, es decir comienza desde la Av. de las Américas, se conecta con el centro histórico y termina en la zona de el Ejido por la Av. Solano.

Los resultados muestran una escasez de espacios seguros para incentivar los desplazamientos a pie. Además muestra un desequilibrio en equipamientos en la zona norte cuyo número es mayor en comparación con las zonas central y sur (Fig. 4). Otro aspecto que presenta el análisis morfológico es la falta de continuidad entre los diferentes barrios y presencia de barreras arquitectónicas y visuales. El plan tiene como objetivo la recuperación de espacio público para el disfrute de peatone (I. Municipalidad de Cuenca, 2015).

De esta manera se busca fortalecer la interacción social, el incremento de uso y apropiación del espacio público, así como la creación de nuevas zonas de estancia que conecten a los distintos equipamientos, culturales y educativos, motivando desplazamientos seguros para peatones y transporte alternativo.

Fig. 5 Equipamientos importantes del corredor peatonal Luis Cordero / Benigno Malo / Solano. | Adaptado de PMEP (2015)





## 3.2. MÉTODOS E INSTRUMENTOS APLICADOS

### Levantamiento físico espacial

Para el análisis del espacio público construido, se llevó a cabo un levantamiento físico espacial del sitio, obteniendo de esta manera información de usos de suelo, relación con hitos (Fig. 6), bordes y sendas, así como secciones viales. La clasificación de fachadas se basa en el método aplicado por Jan Gehl cuyo contenido define fachadas activas e inactivas.

### Relación con la ciudad (Fig. 7)

Si bien la Avenida Solano tiene una importancia histórica y urbanística en la ciudad, además es una de las vías colectoras más amplias que permite un acceso fácil y directo a distintos equipamientos, servicios, comercios y viviendas que se encuentran en la zona. Su sentido norte-sur permite una conexión visual del Centro Histórico con el mirador Turi.

### Clasificación de fachadas (Fig. 8)

Gehl (2014) plantea una escala que determina el atractivo de fachada en planta baja, de esta manera se determina el estado del espacio público y propone estrategias para futuras soluciones en fachadas que permitan al espacio tener buen funcionamiento.

- Fachada activa: Alberga una gran cantidad de funciones los cuales invitan a las personas a quedarse.

No tienen fachadas ciegas, sino una gran cantidad de puertas con detalles arquitectónicos de calidad.

- Fachada amistosa: Variedad funcional relativa, numerosos detalles y pocos muros ciegos. Usualmente se encuentran frente a edificaciones con relieve.

- Fachada mixta: Frente a edificios de escasos relieves, existe una modesta variación funcional. De igual forma existen pocas fachadas ciegas y lugares vacíos.

- Fachada aburrida: Se caracteriza por tener una cantidad de fachadas ciegas, sin mayor detalle y poca variedad funcional.

- Fachada inactiva: Fachadas uniformes sin variedad funcional. Puertas hacia la calle son casi nulas por lo que no tiene aspectos atractivos para observar.



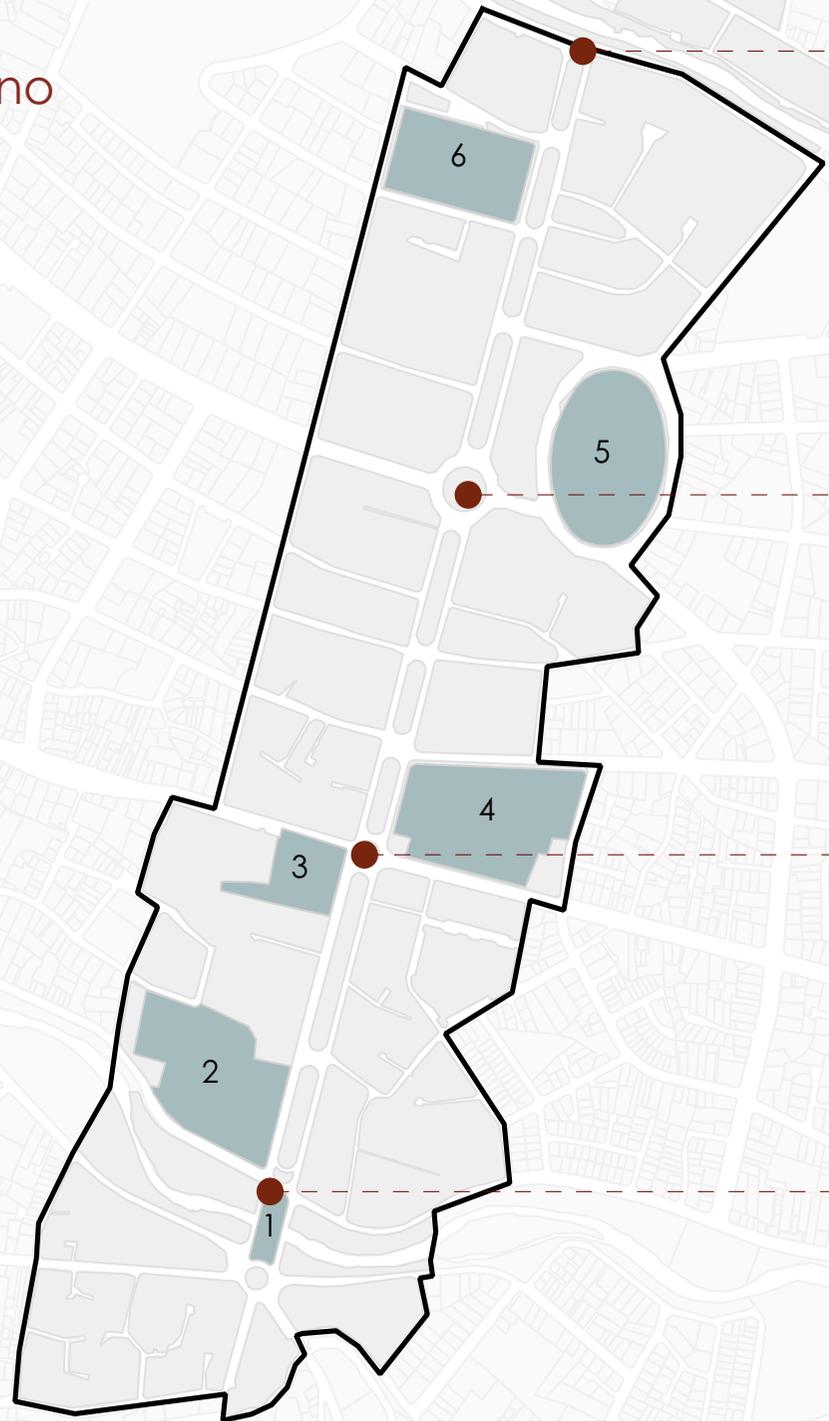
Fotografía: Karen Delgado

# HITOS

Caso de estudio: Av. Solano

## Hitos

1. Tres puentes
2. Colegio Bilingüe
3. Virgen del Bronce
4. Colegio La Salle
5. Estadio Alejandro Aguilar
6. [Lugar no identificado]



Av. 12 de Abril

Tramo 3  
546 m

Av. Remigio Crespo

Tramo 2  
450 m

Av. 10 de Agosto

Tramo 1  
526 m

Av. 27 de Febrero

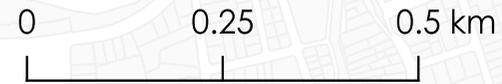


Fig. 6 Hitos presentes en el Caso de estudio: Av. Solano. Elaboración propia

# USOS DE SUELO

Caso de estudio: Av. Solano

## Vivienda

- 1. Vivienda

## Comercio

- 2. Comercio cotidiano al por menor
- 3. Comercio ocasional al por menor
- 4. Comercio de automotriz

## Servicios

- 5. Turismo y recreación
- 6. Servicios de alimentación
- 7. Financieros
- 8. Transporte
- 9. Servicios Profesionales

## Equipamiento

- 10. Equipamiento cultural
- 11. Equipamiento educativo
- 12. Equipamiento religioso
- 13. Equipamiento de salud
- 14. Equipamiento administración

## Lote sin edificación

- 15. Lote vacío

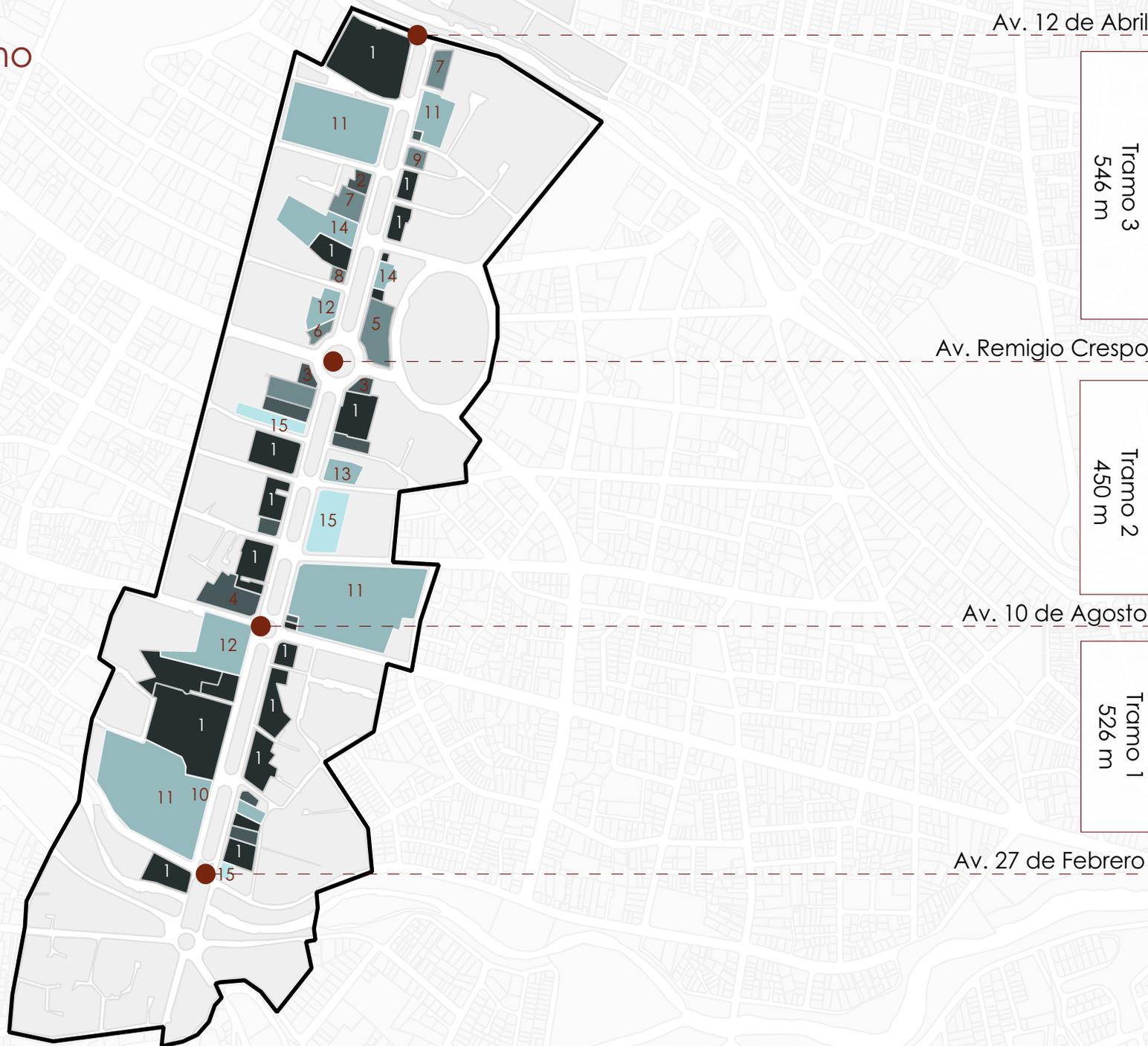


Fig. 7 Usos de suelo en primera línea de edificación del Caso de estudio: Av. Solano. Elaboración propia

# ANÁLISIS DE FACHADAS

Caso de estudio: Av. Solano



Tramo 3: Av. Remigio Crespo - Av. 12 de Abril



Tramo 2: Av. 10 de Agosto - Av. Remigio Crespo



Tramo 1: 27 de Febrero - Av. 10 de Agosto

- Fachada activa
- Fachada mixta
- Fachada inactiva
- Fachada amistosa
- Fachada aburrida

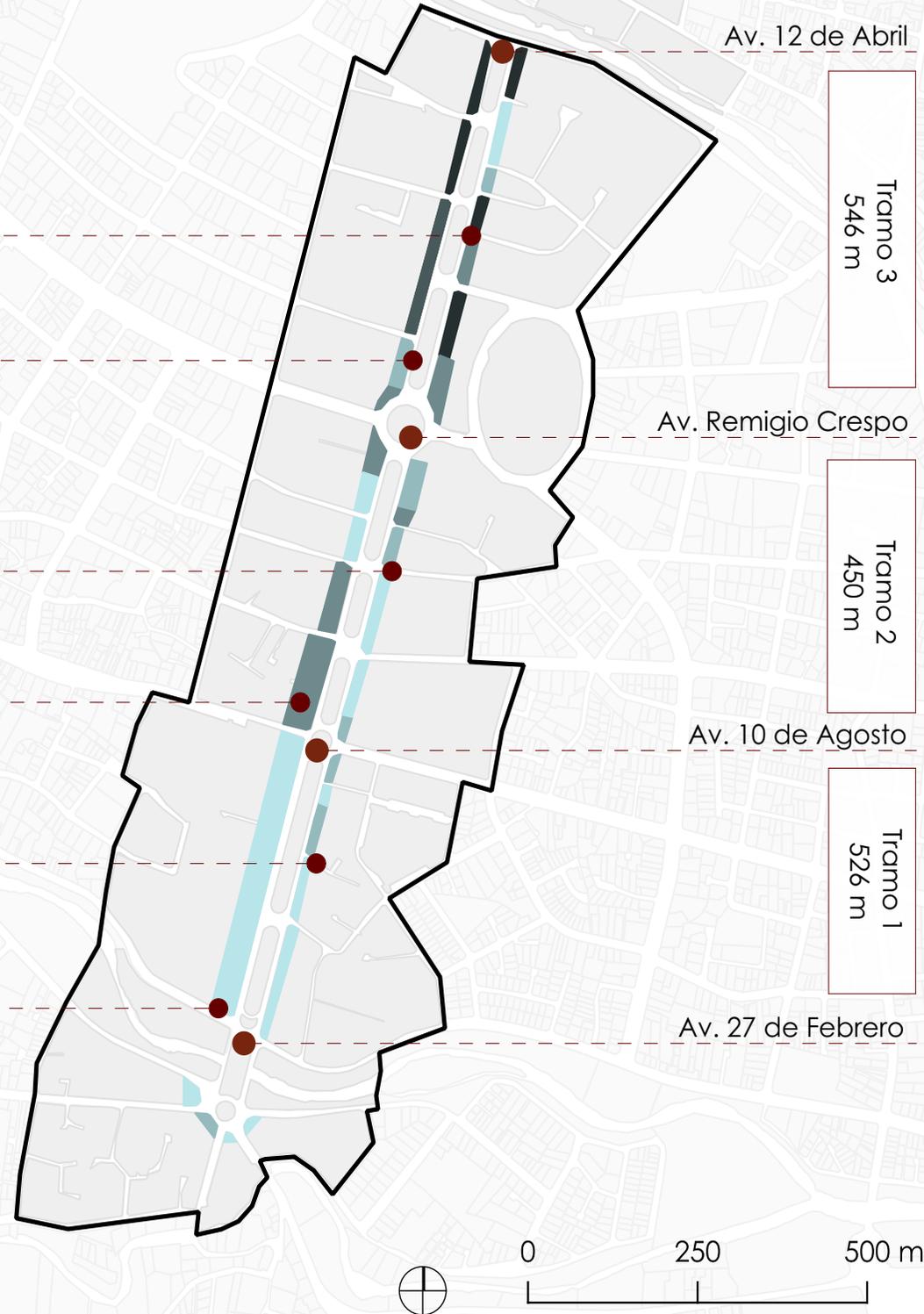


Fig. 8 Análisis de fachadas en la Av. Solano basado en Jan Gehl (2014). Elaboración propia



## ENTREVISTA

Para realizar el estudio de percepción de los usuarios se llevó a cabo entrevistas personales con personas que recorren frecuentemente la Av. Solano en los distintos modos de traslado urbano. Las preguntas empleadas en la entrevista permitieron tener una comunicación abierta y fluida añadiendo la elaboración de un mapa mental sobre los tramos que más conocían o recorrían.

Las entrevistas se realizaron a personas de distintas edades y sexos que frecuentaban el lugar ya sea por motivos de estudio, trabajo o vivienda. Debido al tiempo reducido y la cantidad de personas, para la elaboración de la investigación, se determinó una muestra de 24 transeúntes, es decir, mujer y hombre en cada modo de traslado con un rango de edad entre los 18 hasta los 65 años.

La información proporcionada por los 24 entrevistados no solo se basa en los sentidos, sino en recuerdos, personalidades y culturas diferentes. "Resulta habitual aceptar que cada individuo, cada grupo social posee una percepción sesgada de la realidad objetiva. Pero es así porque está condicionada por sus valores culturales, sus experiencias y sus aspiraciones, unos aspectos que conducen al hombre a un universo propio que se organiza concéntricamente en torno a sí mismo y en este contexto su esfera más inmediata es el medio de su actuación habitual, del que posee una información personal y directa" (Millan, M., 2014, p. 136).

### Formulación de preguntas

Las preguntas formuladas en la entrevista están organizadas de la siguiente manera: el primer segmento segundo contiene diez preguntas abiertas las cuales están basadas en tres segmentos propuestos por Villena (2012): el enfoque estructural, analiza la información percibida del lugar; enfoque preferencial, análisis de preferencia en comparación con otros lugares; y el enfoque valorativo, valoración del espacio según criterios personales (Fig. 9).

Dicho esto, las preguntas formuladas corresponden a identificar elementos u objetos que recuerden del lugar y sirvan para ubicarse; experiencias personales que tuvieron al momento de trasladarse; la percepción de inseguridad vial y delictiva en el tramo; y por último, aspectos de valoración al tramo.

Fig. 9 Ficha entrevista de percepción según el modo de traslado. Elaboración propia

PERCEPCIÓN DEL USUARIO SEGÚN EL MODO DE TRASLADO URBANO		Ficha No. _____
La siguiente encuesta tiene el propósito de conocer las características físicas que perciben los usuarios en la Avenida Fray Vicente Solano, en el tramo _____		
<b>1. DATOS BÁSICOS</b>		
Género:	Masculino <input type="checkbox"/> Femenino <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/>	Modo de transporte: Caminata <input type="checkbox"/> Bicicleta <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Vehículo privado <input type="checkbox"/>
Edad:	18 - 34 años <input type="checkbox"/> 35 - 54 años <input type="checkbox"/> 55- 65 años <input type="checkbox"/>	
¿Por qué se encuentra en el tramo el día de hoy? ..... .....		
<b>2. SENTIDOS Y PERCEPCIONES</b>		
Representese en el viaje y describa las cosas que vería, oiría u olería en el tramo recorrido		
1. Señale los objetos que le sirvan para ubicarse en el lugar (no es necesario recordar nombres de calles y lugares).		
2. ¿Cuáles son los elementos que considera más característicos en la Avenida Solano		
3. ¿Es fácil recorrer el tramo en el modo de traslado que lo hizo?		
4. ¿Recuerda uno de los monumentos en el tramo que recorrió?		
5. ¿Qué emociones experimentó en su recorrido?		
6. ¿Se sintió inseguro en alguna parte o intersección del tramo?		
7. ¿El estado físico de las edificaciones le permitió sentirse cómodo?		
8. ¿Qué color tiene la Avenida Solano?		
9. ¿Qué olor tiene la Avenida Solano?		
10. ¿Qué sabor tiene la Avenida Solano?		

## MAPAS MENTALES

El mapa mental es uno de los métodos de registro de percepción que capta con mayor profundidad las experiencias de los usuarios al momento de desplazarse e incentiva la participación ciudadana. Este método está basado en la investigación por Lynch (2008) en la Imagen de la ciudad, cuyo objetivo es dar a conocer las relaciones de una persona con el espacio basándose en lo sentidos.

Es importante mencionar que a través de los mapas mentales empleados por Lynch (2008) y Appleyard (1970) se ha podido tener una referencia para la realización de este método en la investigación debido a que se ha podido pedir a las personas entrevistadas a identificar elementos del entorno urbano como: nodos, hitos, bordes y sendas apelando a sus recuerdos y experiencias con el entorno.

Para la aplicación de este método se pidió a los entrevistados realizar dibujos a mano ya que son instrumentos que permiten conocer a mayor detalle la información percibida y es un recurso donde el usuario puede expresarse libremente con el uso de símbolos o escribir notas para definir elementos y experiencias percibidas del entorno que los rodea.

### Elaboración de croquis a mano

Los mapas mentales fueron realizados en hojas A3 en blanco con el uso de nueve colores para representar los distintos parámetros establecidos, es necesario el

uso de distintos colores para tener una lectura fácil del entorno construido. Para una fácil elaboración de los mapas mentales las preguntas de las entrevistas servirán como una guía. El tiempo que se estimó para la elaboración de cada mapa mental fue de un intervalo de 10 a 20 minutos por lo que anticipadamente se escogió a personas que dispongan el tiempo suficiente para la elaboración de estos.

### Muestra de mapas mentales

Para determinar la cantidad de personas a desarrollar el método se escogió las mismas personas que realizaron las entrevistas, teniendo un total de 24 mapas mentales; es decir, 8 usuarios en los distintos modos de traslado en cada tramo escogido.

### Aplicación de metodología

Los resultados obtenidos por medio de las entrevistas permitieron tener un acercamiento a la percepción individual de los usuarios en cada tramo seleccionado a lo largo de la Avenida Solano, tomando en cuenta los dos sentidos de la avenida. Después del levantamiento de entrevistas y mapas mentales se procedió a realizar una tabla en Excel con el objetivo de comparar y relacionar los resultados obtenidos. Para la elaboración de la tabla se dividió en tres segmentos anteriormente descritos.

Para aplicar la metodología se escogió a personas en un rango de edad entre los 18 a 65 años; cabe

recalcar que se definió un rango amplio de edad para obtener una información más rica sobre la percepción de gente joven y adulta. Los participantes fueron elegidos por medio del método bola de nieve o cadena, de esta manera fue más fácil identificar a personas que transiten regularmente por el sector en los distintos modos. Por otro lado, cabe destacar que las entrevistas conjuntamente con la realización de los mapas mentales fueron ejecutados en días laborales debido a la afluencia de personas.

Con respecto a la demografía se respetó con lo anteriormente planteado de obtener un 50% de entrevistados mujeres y 50% hombres. El rango de edad que mayor participación tuvo fue de los 18 a 34 años con un 56% debido a que son más recurrentes en la zona por motivos de trabajo, estudios y compras.

Los mapas mentales son diversos y dan resultados ingeniosos al momento de responder las preguntas planteadas por medio de pocos trazos. Para un análisis didáctico se realizó una lectura de los mapas mentales y se separó la información por medio de una serie de capas (Fig. 10).

Las fichas están divididas en tres enfoques: el enfoque estructural comprende los elementos estructuradores del espacio, es decir; hitos, sendas y manzanas. El segundo enfoque analiza los aspectos preferenciales como vistas del sector y el último enfoque valorativo, el cual analiza las experiencias de los individuos en el tramo seleccionado.



Fig 10. Mapa Mental elaborado por entrevistado en bicicleta en el tramo (Av. Remigio Crespo y Av. 10 de Agosto)



# 03

## RESULTADOS OBTENIDOS

---

- 3.1** ENFOQUE ESTRUCTURAL
- 3.2** ENFOQUE PREFERENCIAL
- 3.3** ENFOQUE VALORATIVO

## ENFOQUE ESTRUCTURAL: HITOS

El enfoque estructural tiene como objetivo analizar la información percibida del lugar, este comprende los elementos urbanos que se encuentran en el caso de estudio. En este enfoque el tramo 3 fue el caso donde se obtuvo mayor información a diferencia de el tramo 1 y 2.

### Tramo 3 (Av. 12 de Abril / Av. Remigio Crespo)

Mediante la aplicación de la metodología propuesta se puede observar la percepción de los usuarios según las variables establecidas anteriormente; modo de traslado, edad y género. En la Figura 11 y 12 se observan los hitos que se identificaron en el tramo; si bien, las personas que recorren el lugar caminando o en bicicleta identificaron mayor cantidad de elementos a menor escala, se ha mostrado los más representativos y repetidos por todos los modos de traslado.

Primero, el hito que fue representado en todos los mapas elaborados fue el Colegio Benigno Malo debido a su importancia histórica, funcional y formal. Las edificaciones que fueron representadas en 6 mapas dibujados son los Multifamiliares IESS, el Banco del Pichincha y la gasolinera Primax. En tercer plano, se encuentran las edificaciones que fueron representadas en la mitad de los dibujos realizados son el CICA, la Consultora UDA y el hotel Valgus.

Por último, el Sindicato de Choferes fue representado en un tercio de los mapas realizados. En este tramo la mayoría de los entrevistados reconocieron haber

observado la presencia de monumentos a lo largo de la avenida pero solo las personas que recorrieron el tramo mediante caminata y bicicleta identificaron sus detalles. El usuario en bicicleta comentó:

“No sé los nombres de los monumentos pero recuerdo que el primer monumento que se encuentra en la avenida es una pileta grande con unos niños sentados y después existe un personaje que tiene un puño desproporcionado” (J.V., entrevista 7 de marzo 2020).

En todos los modos de traslado los usuarios pudieron identificar hitos de gran y mediana escala. Las personas que recorrieron el tramo en vehículo pudieron identificar ciertos comercios y servicios a menor escala, los usuarios manifestaron que no solo recorren el tramo en vehículo sino usualmente utilizan otros tipos de transporte como caminatas, por lo que su percepción era más amplia, este mismo resultado se reflejó en las personas que caminaban.

### Tramo 2 (Av. Remigio Crespo / Av. 10 de Agosto)

El segundo tramo se puede observar que los hitos con mayor representación en los mapas mentales son La Virgen del Bronce y el Colegio La Salle, identificados en los ocho mapas dibujados. En segundo plano, el Monte Sinaí y la Italiana estuvieron representados entre 5 a 6 dibujos. En tercer y cuarto plano estuvieron edificaciones de vivienda y servicios.

En este tramo los hitos identificados por los usuarios estuvieron entre 2 a 5 hitos en cada modo de traslado

por lo que no hubo distinción entre modos. Las respuestas de los usuarios mostraron lo mismo expuesto en el tramo 3 el cual muestra que los usuarios logran identificar a un sitio por su uso y valor histórico, patrimonial o cultural. Con respecto a la identificación de hitos a menor escala se destacaron los usuarios en caminata, una usuaria comentó:

“Me agrada recorrer y observar estas casas coloniales, su arquitectura refleja ese aspecto tradicional y me hace sentir orgullosa de mi cultura” (V.N., entrevista 7 de marzo 2020).

### Tramo 1 (Av. 10 de Agosto / Av. 27 de Febrero)

Los hitos más representativos fueron la Virgen del Bronce y los Tres puentes representados en los 8 mapas dibujados. En segundo plano se destacaron equipamientos educativos y residenciales ya que estuvieron presentes en la mitad de los mapas. En este tramo las personas que identificaron hitos de menor escala fueron en caminata, bicicleta y vehículo. Una usuaria en bicicleta manifestó:

“Existe un lote vacío que alberga juegos infantiles en mal estado, uno de estos tiene forma de gusano, al igual que existe una calle de tierra que lo atraviesa” (A.B., entrevista 10 de marzo 2020).

La misma usuaria aportó datos del monumento Carlos Cueva. Por otro lado, Los entrevistados en bus proporcionaron datos distorcionados es decir, la ubicación de hitos no correspondía al tramo.

# ENFOQUE ESTRUCTURAL

## HITOS CAMINATA



## HITOS BICICLETA



Fig. 11 Análisis de mapas mentales: hitos percibidos en caminata y bicicleta.  
Elaboración propia

# ENFOQUE ESTRUCTURAL

## HITOS VEHÍCULO



## HITOS BUS

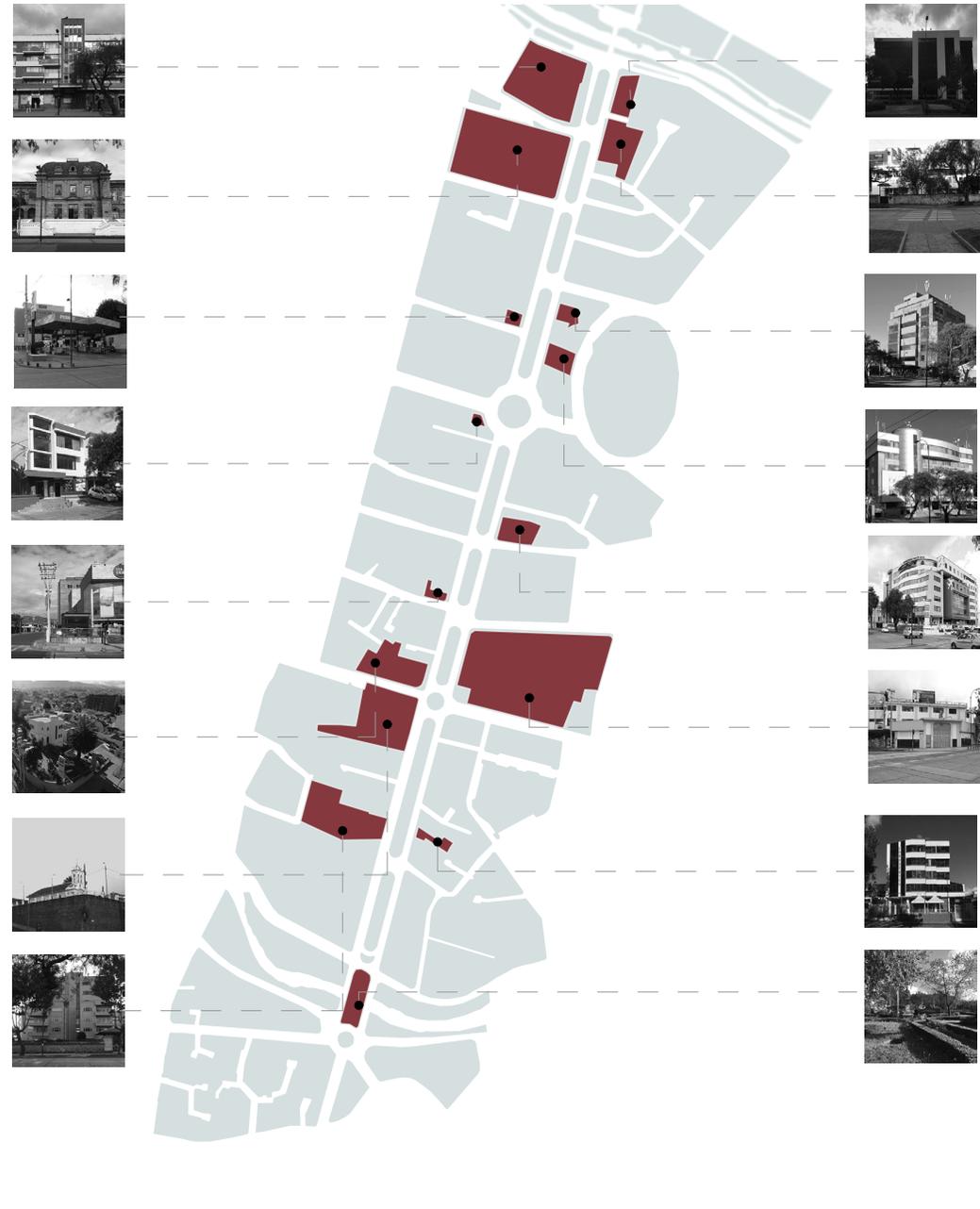


Fig. 12 Análisis de mapas mentales: hitos percibidos en vehículo y bus.  
Elaboración propia

## ENFOQUE ESTRUCTURAL: SENDAS

La identificación de las sendas en cada uno de los tramos analizados mostraron que los usuarios categorizan las sendas según el tráfico, la mayoría de entrevistados identificó con gran facilidad las vías colectoras a comparación de las vías locales (Fig. 13 y 14).

### Tramo 3 (Av. 12 de Abril / Av. Remigio Crespo)

Las sendas que mayor identificación tuvieron por parte de los entrevistados en el tramo. En general, las vías con mayor protagonismo en los mapas dibujados fueron la Av. Solano, Av Remigio Crespo y Av. 12 de Abril, estos estuvieron presentes en todos los dibujos. En segundo plano se encuentran vías de menor categoría, denominadas vías colectoras; en este caso las más indentificadas por los usuarios fueron la Florencia Astudillo y Remigio Tamariz que corresponden a 5 mapas mentales. Es importante mencionar que algunos usuarios no recordaron con exactitud sus nombres pero si lograron ubicarlos en el espacio.

En tercer plano, se identificaron vías locales como la Tadeo Torres y la calle José Alvear representadas entre 1 a 2 mapas mentales. En este tramo la mayoría de entrevistados pudieron identificar entre 5 a 9 calles presentes en la zona, esta pregunta estuvo relacionada con la identificación de las manzanas por lo que resultó una ayuda para los usuarios al identificar las vías presentes. En esta subcategoría la percepción de los usuarios con las sendas no varió según el modo de traslado pero se pudo observar que las personas

recordaban las sendas según el tráfico y experiencias que tengan con estos. Los usuarios mencionaron experiencias por congestión vehicular o inseguridad vial, los cuales se analizan en el enfoque valorativo.

### Tramo 2 (Av. Remigio Crespo / Av. 10 de Agosto)

En el tramo 2, se pudo observar los mismos resultados que en el tramo anterior ya que las vías colectoras fueron identificadas en todos los mapas realizados, en este tramo las vías corresponden a la Av. Solano, Av. 10 de Agosto y Av. Remigio Crespo. Las vías locales como la calle Luis Moreno identificada en 5 mapas y la calle Nicanor Aguilar identificada por 3 personas. Cabe mencionar que en este tramo de igual forma los entrevistados vincularon su percepción de sendas según las experiencias positivas y negativas que obtuvieron al momento de recorrer el tramo.

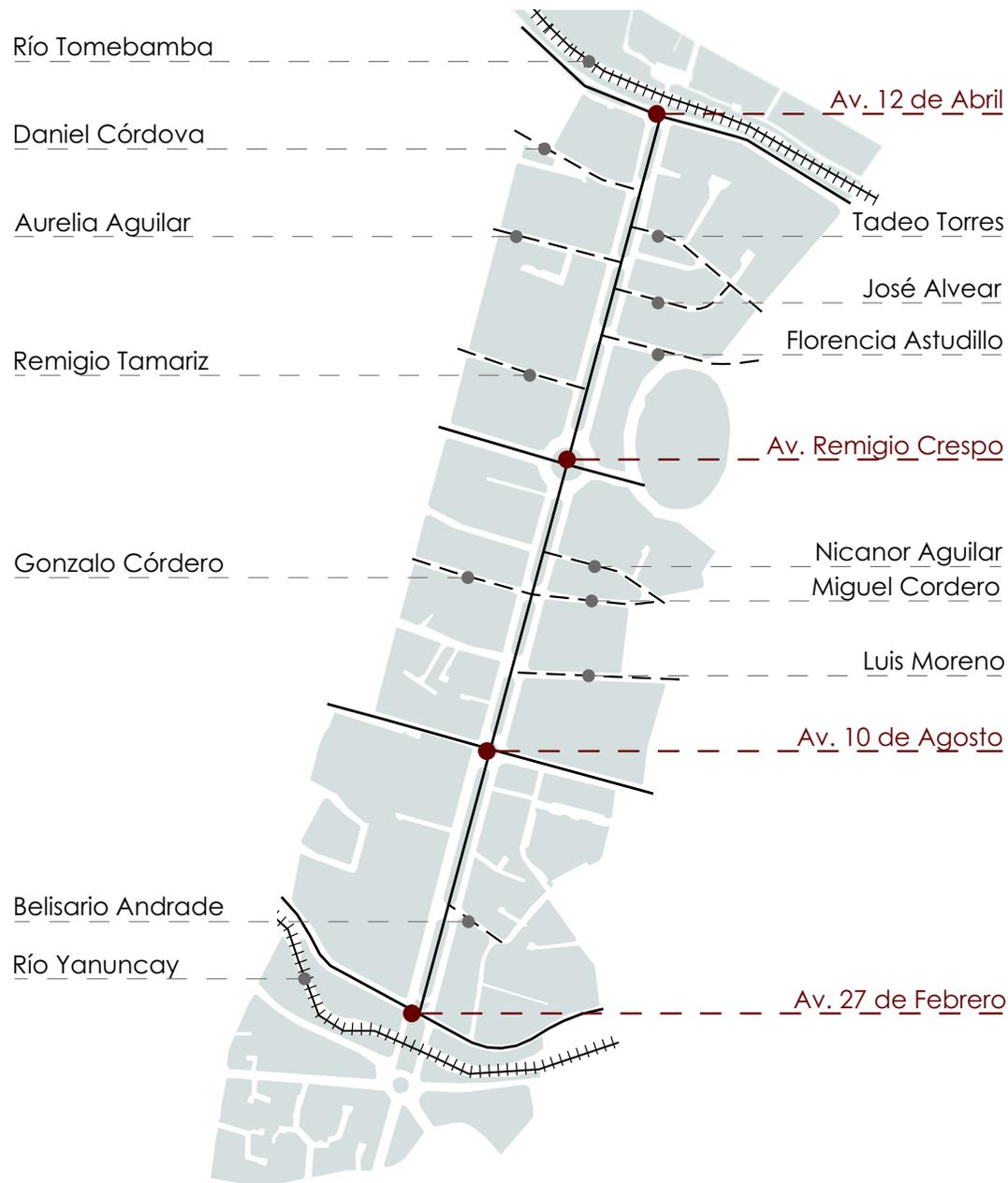
### Tramo 1 (Av. 10 de Agosto / Av. 27 de Febrero)

En el tramo 1, la Av Solano, Av. 10 de Agosto y la Av. 27 de Febrero fueron representadas en todos los mapas mentales. El siguiente nivel corresponde a vías locales como la Bisilario Andrade. En este caso los usuarios que pudieron identificarla corresponden a seis mapas mentales. Por último, se encuentran otras vías como la Don Bosco y 1ero. de Mayo las cuales fueron representados en 3 mapas mentales. En este tramo la mayoría de usuarios representaron el redondel Carlos Cueva, pero quienes comentaron con ma-

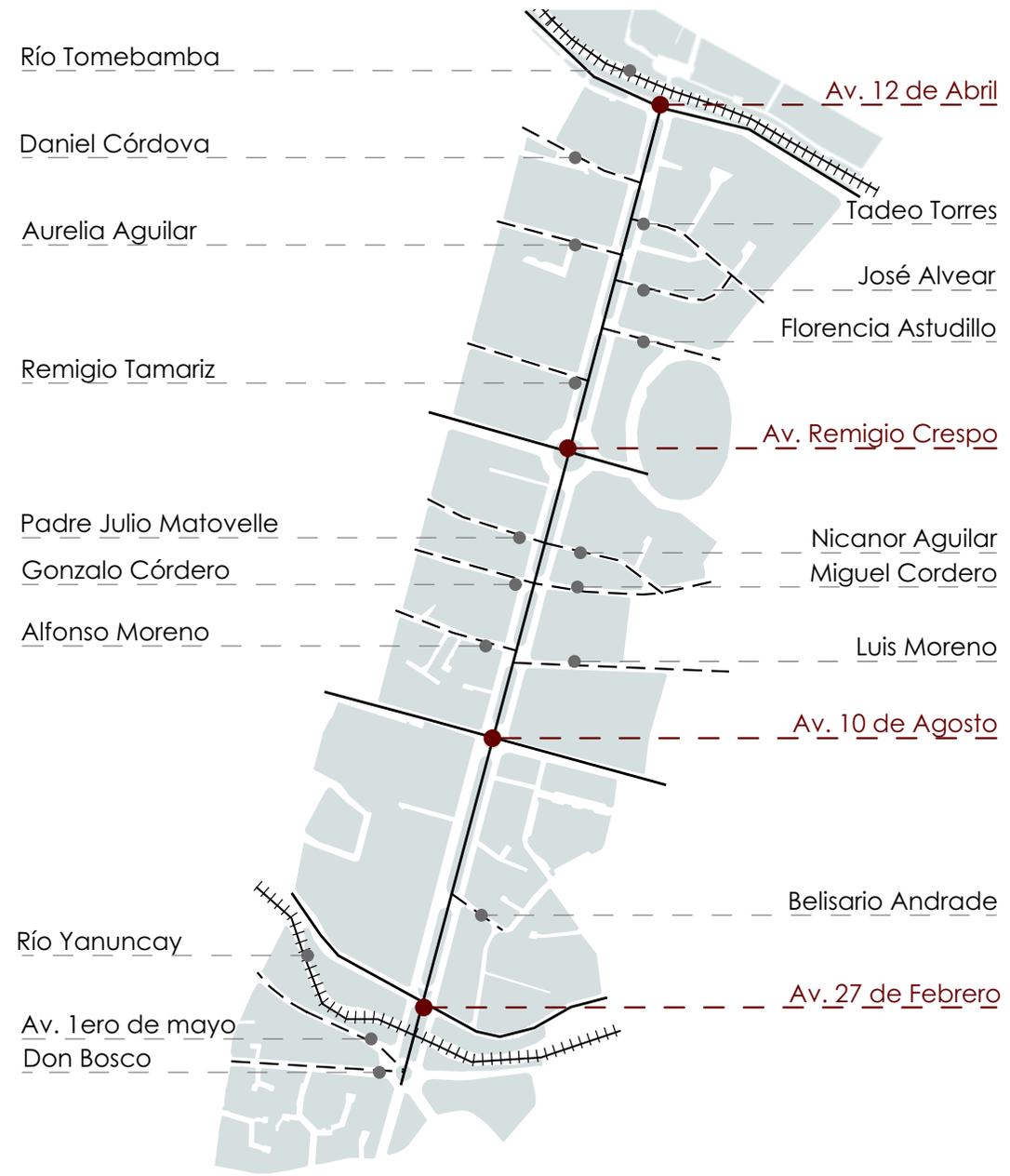
yor exactitud fueron los usuarios de vehículo privado y un usuario en bicicleta, los entrevistados consideraron importante su ubicación en los mapas debido a las experiencias usualmente negativas en dicha intersección.

# ENFOQUE ESTRUCTURAL

## SENDAS CAMINATA



## SENDAS BICICLETA



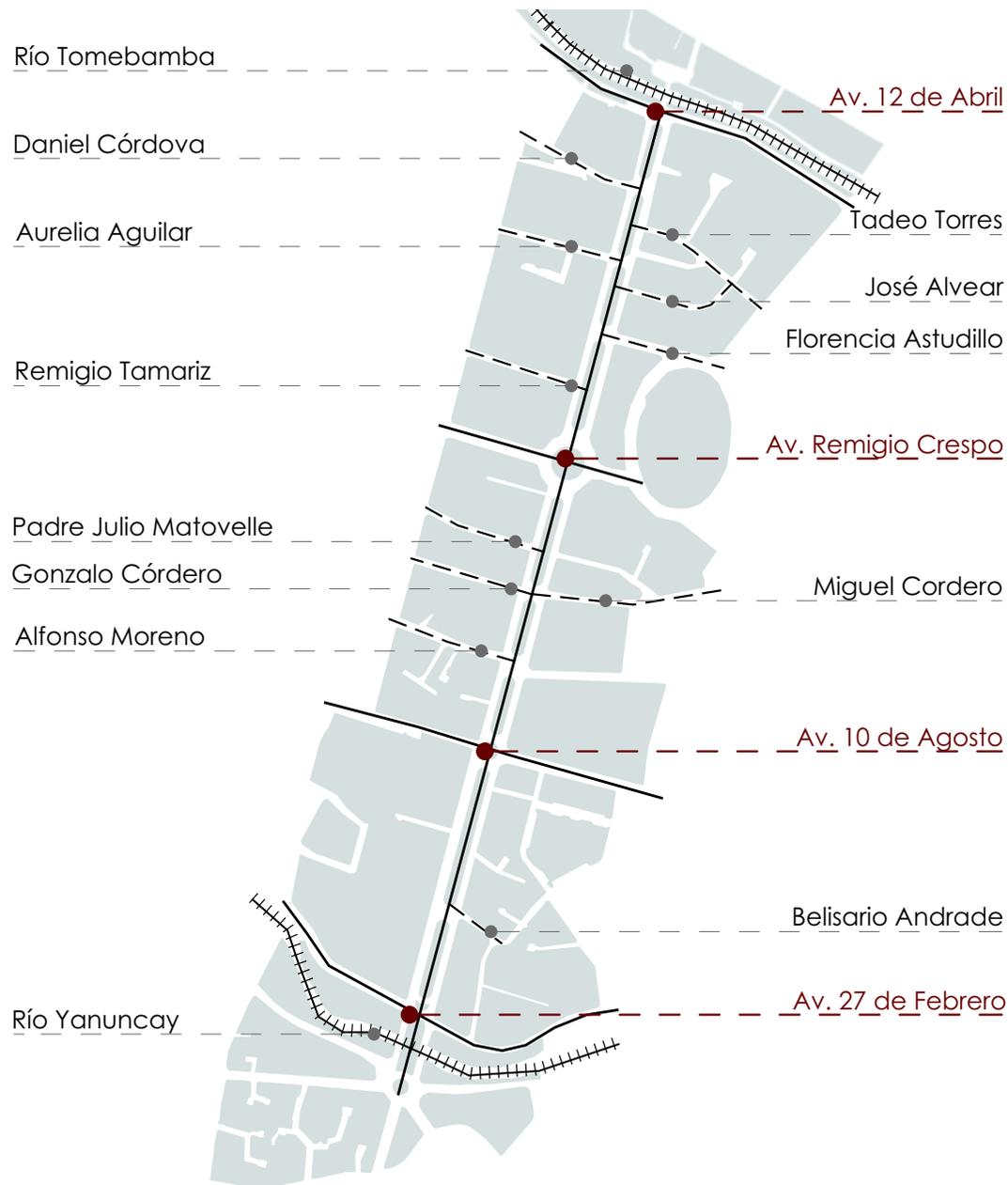
0 100 500m

— Vías colectivas - - Vías locales + + + + Bordes

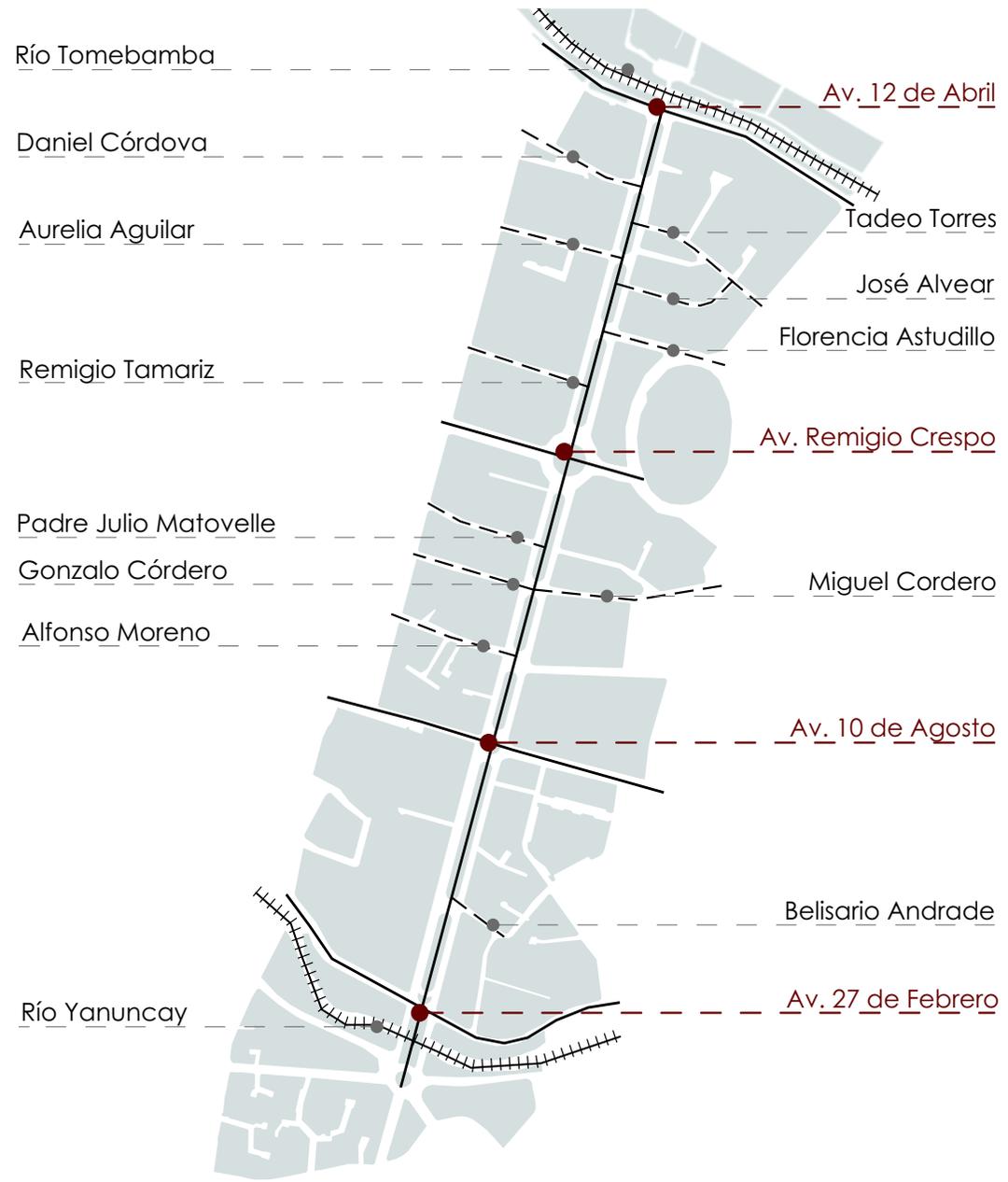
Fig. 13 Análisis de mapas mentales: sendas percibidas en caminata y bicicleta. Elaboración propia

# ENFOQUE ESTRUCTURAL

## SENDAS VEHÍCULO



## SENDAS BUS



0 100 500m

— Vías colectivas - - Vías locales + + + + Bordes

Fig. 14 Análisis de mapas mentales: sendas percibidas en vehículo y bus. Elaboración propia

## ENFOQUE ESTRUCTURAL: MANZANAS

### Tramo 3 (Av. 12 de Abril / Av. Remigio Crespo)

Actualmente existen nueve manzanas en el tramo 3, los resultados obtenidos muestran que los entrevistados pudieron identificar entre 4 a 8 manzanas. En la tabla se muestra las manzanas enumeradas para una fácil lectura y análisis (Fig. 15 y 16).

Según el modo de traslado, los usuarios en transporte motorizado identificaron conjuntamente entre 6 a 8 de las manzanas existentes. De igual manera, las personas en bicicleta o caminata obtuvieron conjuntamente entre 4 a 8 manzanas de percibidas, señalando también algunos usos presentes en estas zonas.

Las manzanas que se identificaron con mayor frecuencia corresponden a las manzanas 1, 5, 6, 8 y 9 respectivamente. Estas manzanas albergan una gran cantidad de usos e hitos como el Colegio Benigno Malo, CICA, Multifamiliares IESS, entre otros. Las manzanas 1 y 2 corresponden a manzanas que albergan usos administrativos y vivienda.

Por último, la manzana 7 estuvo presente en la mitad de los mapas realizados y la manzana 3 de tipo residencial fue identificada por una persona que usualmente recorre el tramo en vehículo privado pero también manifestó que frecuente la zona a pie.

### Tramo 2 (Av. Remigio Crespo / Av. 10 de Agosto)

El Anexo M11 muestra las manzanas identificadas en el tramo de la Av. 10 de Agosto y Av. Remigio Crespo, este tiene un total de 8 manzanas que albergan comercios, equipamientos educativos, de salud y administrativos, así como vivienda.

Los mapas muestran que 6 entrevistados pudieron identificar entre 5 a 8 manzanas, el usuario que pudo identificar con mayor claridad el número de manzanas corresponde al usuario de género femenino que se desplazó en vehículo privado mientras que el usuario de género masculino identificó 2 manzanas.

Las manzanas 1,4,5 y 8 fueron las más representadas ya que éstas albergaban equipamientos o comercios que los usuarios identificaron como hitos y porque delimitaron el tramo estudiado. Las manzanas 2 y 6 obtuvieron un menor grado de identificación correspondiendo a 6 mapas dibujados. Y las manzanas 3 y 7 fueron identificadas en 2 mapas mentales.

### Tramo 1 (Av. 10 de Agosto / Av. 27 de Febrero)

El tramo del Anexo M10 tiene en total 5 manzanas cuyos usos son destinados a la vivienda y algunos equipamientos educativos, culturales y religiosos.

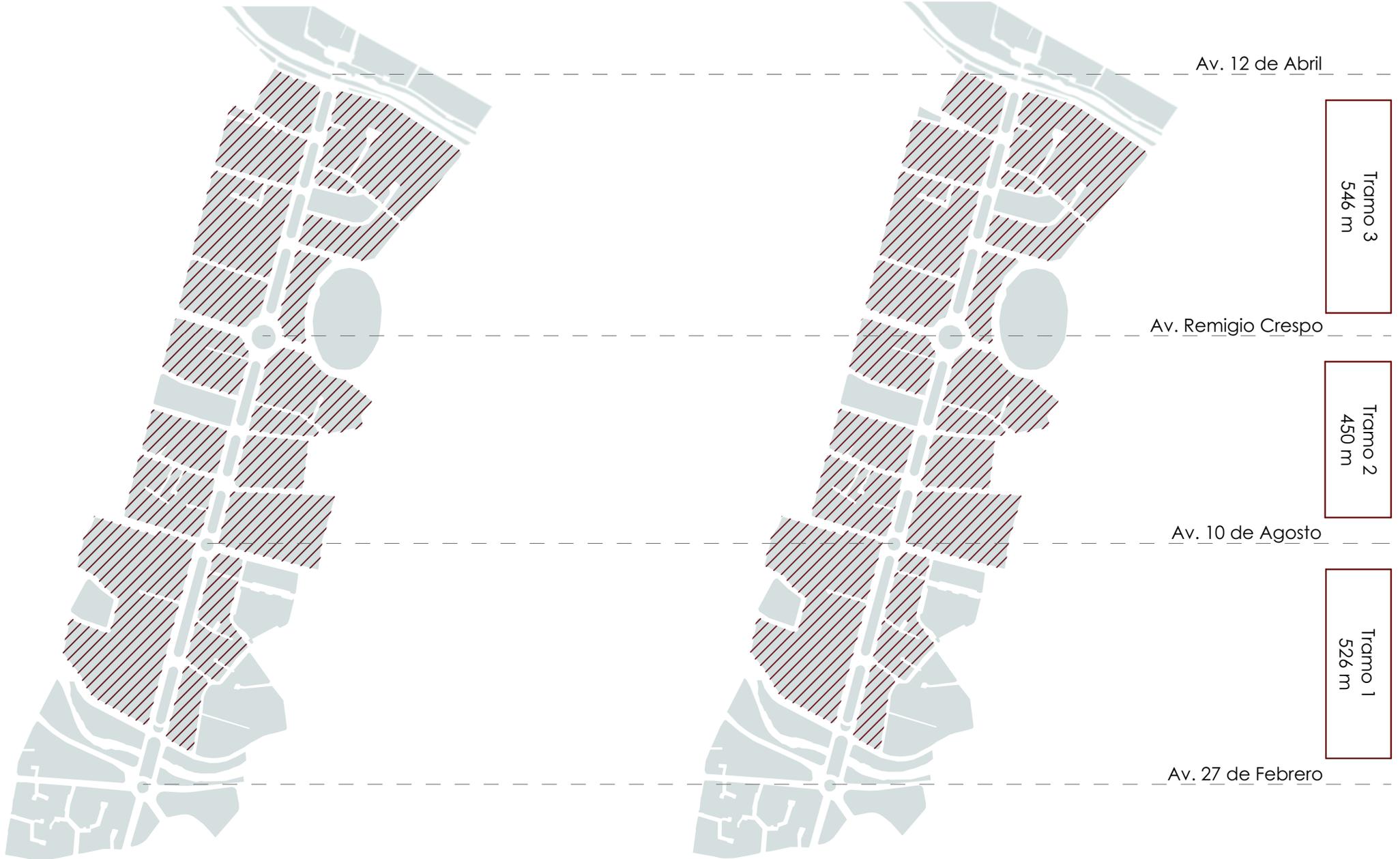
Debido a que en este tramo la mayoría de manzanas albergan usos residenciales los entrevistados identificaron de mejor manera aquellos cuyos usos se relacionaban con equipamientos, comercios u otros. La manzana 4 fue identificada por los 8 entrevistados seguido de las manzanas 1 y 3 con un 7 representaciones gráficas.

Por último, las manzanas 2 y 5 fueron representadas en un mapa mental, los usos que corresponden a estas manzanas son de carácter residencial.

# ENFOQUE ESTRUCTURAL

## MANZANAS CAMINATA

## MANZANAS BICICLETA



0 100 500m

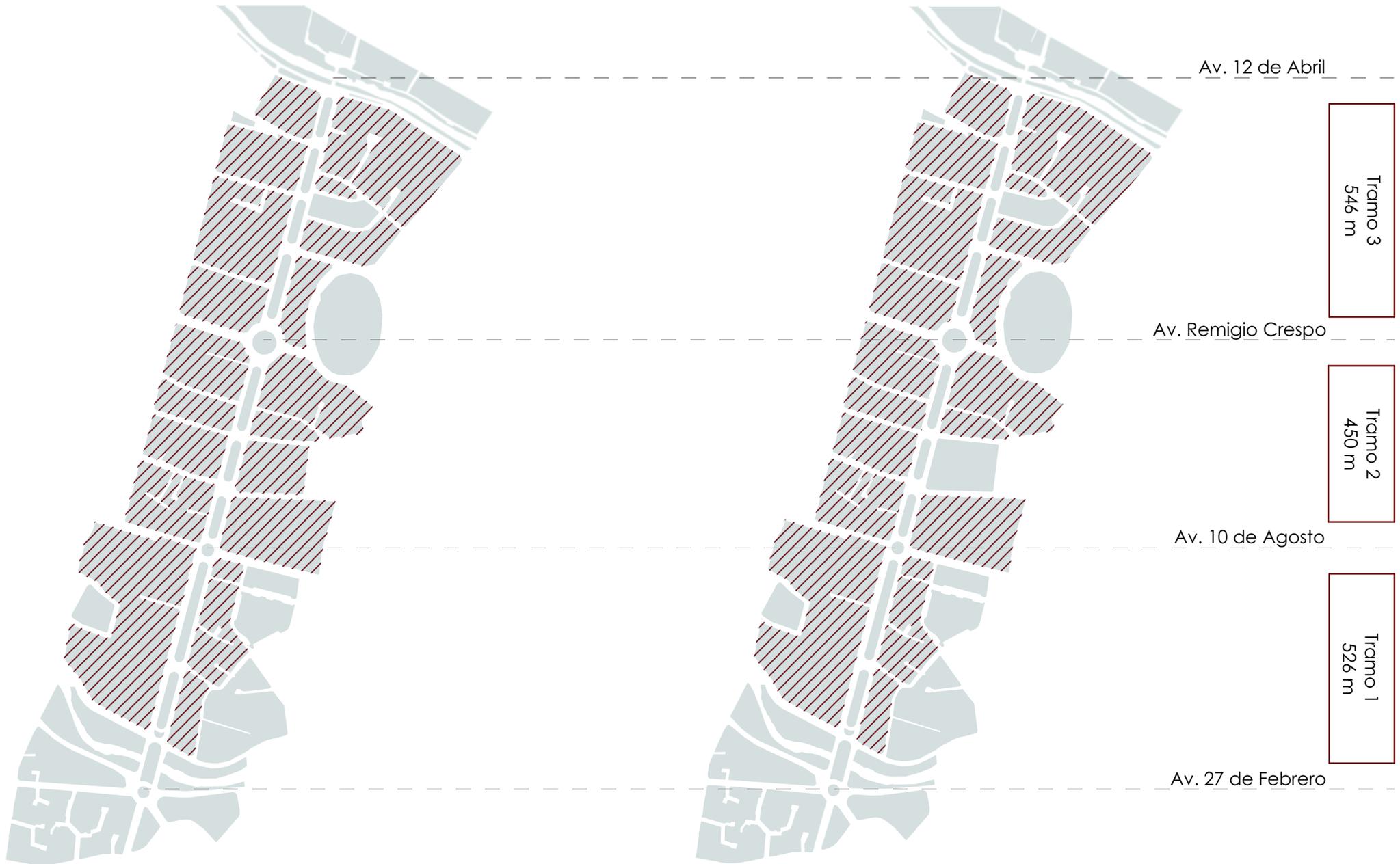
Manzanas

Fig. 15 Análisis de mapas mentales: manzanas percibidas en caminata y bicicleta.  
Elaboración propia

# ENFOQUE ESTRUCTURAL

MANZANAS VEHÍCULO

MANZANAS BUS



0 100 500m

Manzanas

Fig. 16 Análisis de mapas mentales: manzanas percibidas en vehículo y bus.  
Elaboración propia

## ENFOQUE PREFERENCIAL: VISUALES

### Tramo 3 (Av. 12 de Abril / Av. Remigio Crespo)

La Figura 12 muestra las vistas que los entrevistados reconocieron en el tramo, 6 de los entrevistados presentaron Turi y el Río Tomebamba como vistas agradables al momento de recorrer (Fig. 17 y 18). El Colegio Benigno Malo y el Barranco también fueron concurrentes en los mapas mentales ya que 5 de los 8 entrevistados definieron como vistas agradables.

El usuario que usualmente recorre en bicicleta mencionó:

“Se puede observar las cúpulas de la Catedral y cuando empieza a atardecer, estas se iluminan y generan una sensación bastante satisfactoria de ver” (J.V., entrevista 7 de marzo 2020).

Con respecto a las vistas negativas la persona que usualmente recorre el sector a pie afirmó:

“La vista hacia el Estadio es desagradable ya que no está en buenas condiciones y junto a este se encuentran edificaciones desagradables como el hotel cercano” (E.A., 9 de marzo 2020).

En este tramo los usuarios que identificaron mayores puntos de interés visual fueron los usuarios en bicicleta y caminata, estos no solo identificaron vistas en el área urbana como el Centro histórico, río Tomebamba, Barranco o equipamientos dentro del tramo, sino también áreas periurbanas como las montañas de Turi y El Cajás. Los usuarios en vehículo privado tam-

bién identificaron puntos de interés que coincidieron con los percibidos de los otros modos de traslado, aunque reconocieron que percibieron vistas a menor escala en sus recorridos a pie o transporte alternativo.

Una usuaria manifestó percibir las casas existentes del sector cuando recorre el tramo a pie:

“Hay una casa entre el sindicato y la casa de Vazseguros creo, pero hay una casa donde tienen unos dos perros grandotes, la casa me parece super linda y los perros me gustan” (A.L., 9 de marzo 2020).

Con respecto a los usuarios en bus percibieron elementos a menor escala como la vegetación del parter y algunos hitos presentes.

### Tramo 2 (Av. Remigio Crespo / Av. 10 de Agosto)

En el tramo 2 (Anexo M13), las vistas que los usuarios identificaron como agradables fueron la Virgen del Bronce y el Centro histórico con un total de 6 entrevistados. Uno de los entrevistados que usualmente recorre en caminata comentó:

“La vista es agradable cuando se viene de la Av. 10 de Agosto con dirección al centro. La vista es bonita porque al final se ven las cúpulas de la catedral más los árboles de la avenida, crean una sensación de calma”(X.C., 9 de marzo 2020).

Otra usuaria en el mismo modo de traslado comentó:

“Me agrada las casas coloniales, como les digo yo, es tan lindo porque es tan tradicional y a uno le dan ganas de quedarse ahí” (V.N., 7 de marzo 2020).

### Tramo 1 (Av. 10 de Agosto / Av. 27 de Febrero)

Por último en el tramo 3 (Anexo M12), 6 entrevistados identificaron a Turi como una vista agradable, el condominio Rosenthal, río Yanuncay y la vegetación de los parteres. Un usuario en bicicleta mencionó:

“Desde el punto más alto en el puente, se puede observar el centro y atrás está las montañas de Turi, eso es lo más llamativo del lugar” (J.A., 9 de marzo 2020).

Como vistas desagradables un usuario en vehículo dijo:

“Aquí hay como una especie de terreno baldío, que es un poco desagradable, ya casi llegando al rondel, hay como una especie de calle de tierra, es como un cruce peatonal” (J.R., 7 de marzo)

# ENFOQUE PREFERENCIAL

## VISUALES CAMINATA



## VISUALES BICICLETA



0 100 500m

● Visuales positivas

● Visuales negativas

Fig. 17 Análisis de mapas mentales: vistas percibidas en caminata y bicicleta. Elaboración propia

# ENFOQUE PREFERENCIAL

## VISUALES VEHÍCULO



## VISUALES BUS



0 100 500m

● Visuales positivas

Fig. 18 Análisis de mapas mentales: vistas percibidas en vehículo y bus.  
Elaboración propia

## ENFOQUE VALORATIVO: EXPERIENCIAS / SENTIDOS

### Tramo 3 (Av. 12 de Abril / Av. Remigio Crespo)

Las experiencias que más relataron los entrevistados en el tramo fueron clasificados en tres categorías; inseguridad delictiva, inseguridad vial y congestión vehicular. La Figura 13 muestra que las personas que experimentaron mayor problemas al momento de recorrer el tramo fueron los usuarios en bicicleta y caminata mientras que los usuarios en vehículo y transporte público tuvieron conflictos debido a la congestión vehicular (Fig. 19 y 20).

La usuaria que recorrió a pie indentificó con mayor claridad los inconvenientes que presentó especialmente al momento de cruzar ciertas intersecciones, comentó que a pesar de la existencia de cruces peatonales los vehículos no respetan los cruces, de igual manera detalló que los choferes de transporte público respetan los pasos peatonales que los usuarios en vehículos privados.

Con respecto a la inseguridad delictiva, la mitad de los entrevistados mencionaron que la parada de bus que se encuentra en la manzana de los multifamiliares es más peligrosa debido a la aglomeración de personas. Los usuarios a pie también especificaron que en la intersección de la Florencia Astudillo, la presencia vendedores ambulantes genera inseguridad.

La intersección de la Av. 12 de abril y la Av. Solano es un punto de gran congestión vehicular, los usuarios manifestaron que los semáforos están mal sincronizados ya que permiten la circulación de vehículos en

ambos sentidos, igualmente las paradas de bus generan tráfico en la zona. Los usuarios comentaron que es difícil cruzar ese tramo ya que el alto flujo vehicular impide el cruce de peatones y bicicletas.

### Tramo 2 (Av. Remigio Crespo / Av. 10 de Agosto)

En el tramo 2, se puede observar que los puntos que las personas identificaron con inseguridad delictiva son la intersección Alfonso Moreno debido a la presencia de vendedores ambulantes y la Av. 10 de Agosto, una usuaria comentó:

*“Debido a la presencia del Mercado 27 de Febrero, los fines de semana existen en el tramo personas en estado etílico” (C.L., 9 de marzo 2020)*

Los entrevistados manifestaron que los puntos donde existe inseguridad vial son en las calles secundarias; Miguel Cordero y Nicanor Aguilar, un usuario dijo:

*“los puntos son conflictivos porque existe poca visibilidad para el conductor y tiene que salir hasta el paso peatonal para ingresar a la vía principal, por lo que es peligroso para ciclistas y peatones”(C.L., 9 de marzo 2020).*

Los puntos de mayor congestión vehicular en el tramo corresponden a las intersecciones en los redondeles Remigio Crespo y 10 de Agosto.

### Tramo 1 (Av. 10 de Agosto / Av. 27 de Febrero)

En el tramo 1, las personas a pie dieron más detalles sobre la inseguridad delictiva, comentaron:

*“En los tres puentes suelen estar personas en estado etílico así como asaltantes” (C.G., 10 de marzo 2020).*

Otra usuaria manifestó su incomodidad al momento de subir la Virgen del Bronce. La inseguridad vial presentó mayores resultados en este tramo ya que la mayoría de personas presenciaron accidentes; atropellos a personas o animales y choques en el redondel Carlos Cueva.

Los usuarios en bicicleta comentaron:

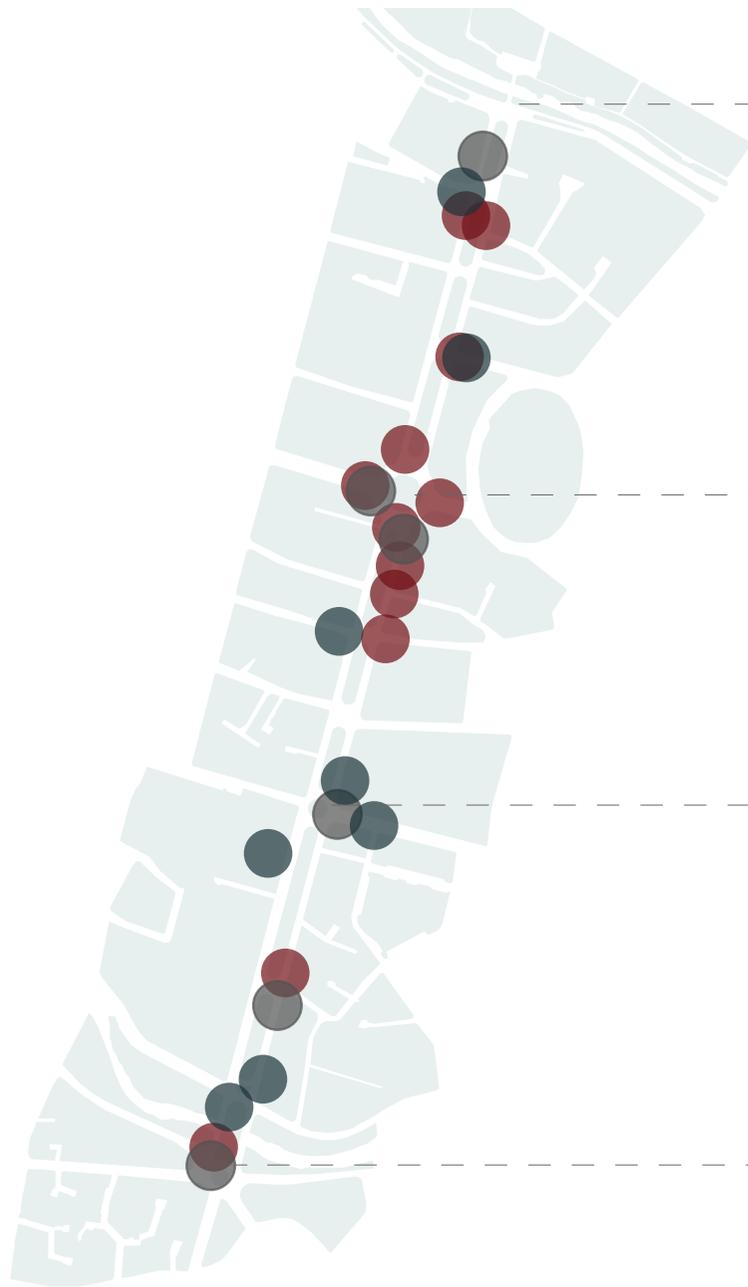
*“Al pasar por los tres puentes la vereda es muy angosta para peatones y ciclistas por lo que los ciclistas debemos transitar por un extremo de la calle donde hay gran flujo vehicular”(A.B. 10 de marzo 2020).*

La congestión vehicular es habitual en esta zona por la presencia del Colegio Bilingüe, un usuario de vehículo privado dijo:

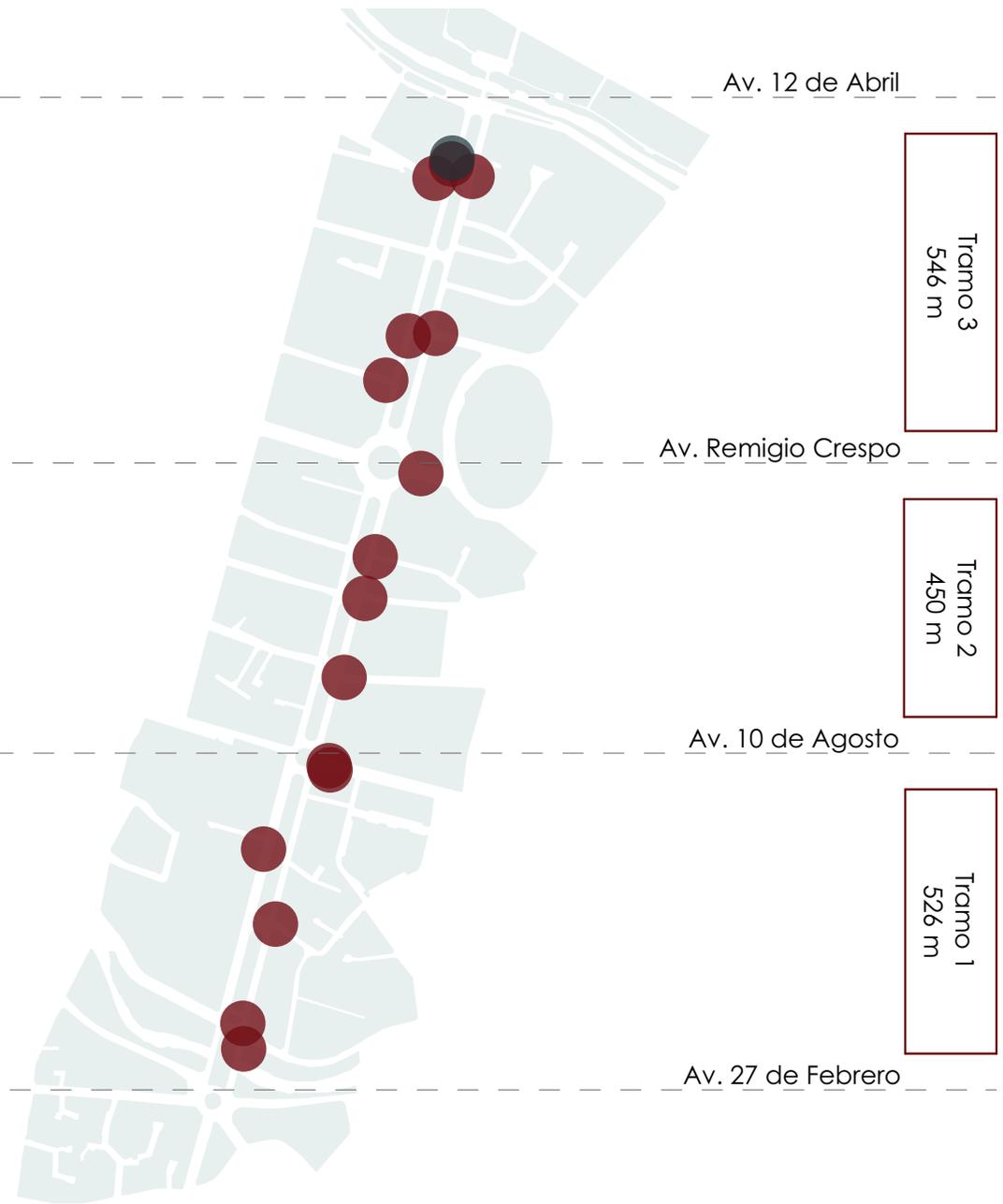
*“Al momento de ingresar a los tres puentes desde el Colegio Bilingüe la sección de la vía se hace más angosta y existen personas que se estacionan en la vía para recoger a los estudiantes, esto genera bastante tráfico para ingresar a los tres puentes”(P.C., 7 marzo de 2020).*

# ENFOQUE VALORATIVO

## EXPERIENCIAS CAMINATA



## EXPERIENCIAS BICICLETA



0 100 500m



Inseguridad vial



Inseguridad delictiva



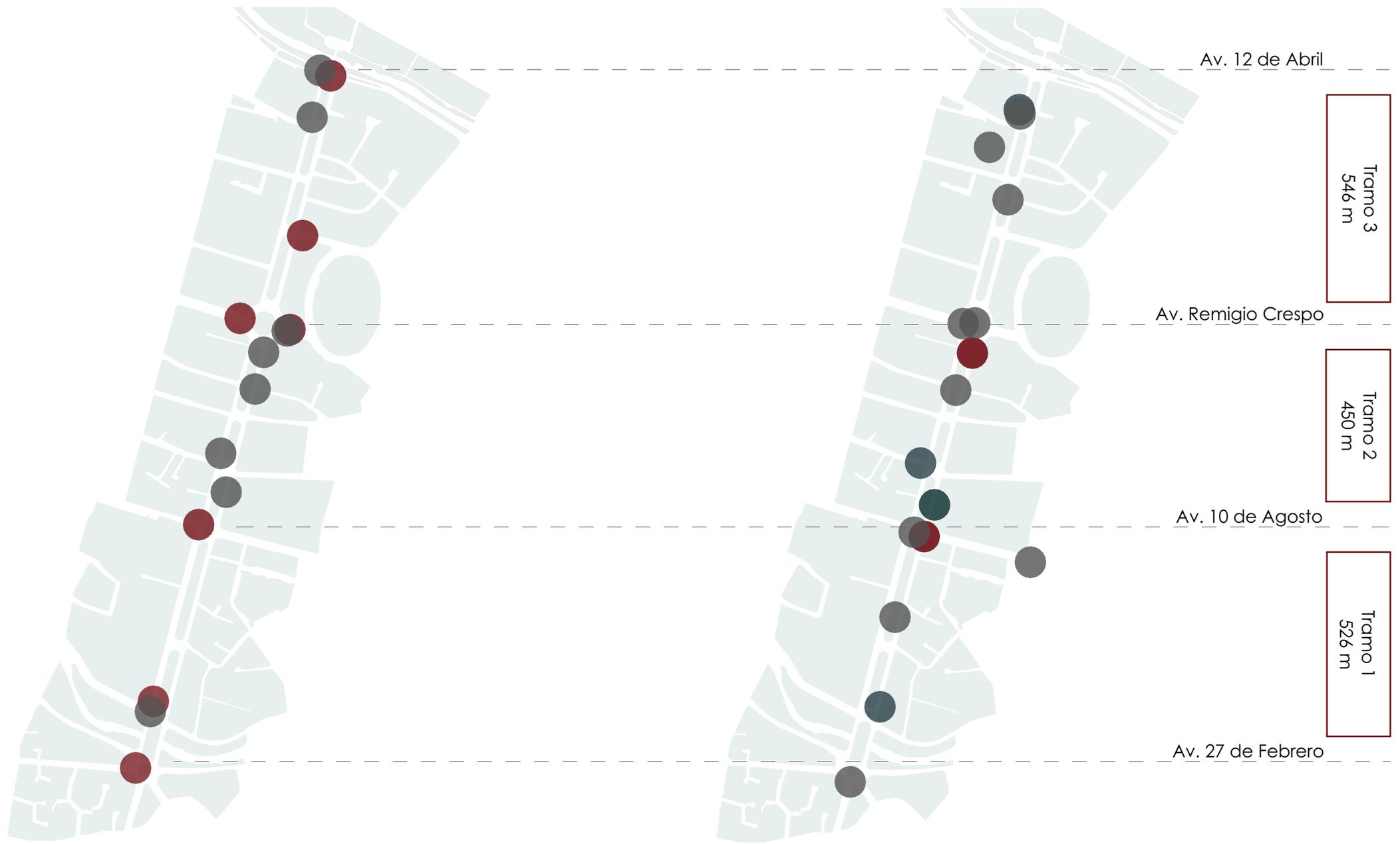
Congestión vehicular

Fig. 19 Análisis de mapas mentales: experiencias y sentidos percibidos en caminata y bicicleta. Elaboración propia

# ENFOQUE VALORATIVO

## EXPERIENCIAS VEHÍCULO

## EXPERIENCIAS BUS



- Inseguridad vial
- Inseguridad delictiva
- Congestión vehicular

Fig. 20 Análisis de mapas mentales: experiencias y sentidos percibidos en vehículo y bus. Elaboración propia

# 04

## DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

---

- 4.1.** ENFOQUE ESTRUCTURAL
- 4.2** ENFOQUE PREFERENCIAL
- 4.3** ENFOQUE VALORATIVO

## DISCUSIÓN

Partiendo de los resultados descritos en el Capítulo 4, se llevaron a cabo tres tipos de análisis; el primero, enfoque estructural comprende los elementos estructuradores del espacio (hitos, sendas y manzanas). El segundo enfoque analiza los aspectos preferenciales (vistas del sector) y el último enfoque valorativo, analiza las experiencias y sentidos percibidos de los individuos en cada tramo seleccionado. Estos resultados permitieron entender la percepción que obtuvieron las personas en los diferentes modos de traslado urbano. A continuación se discutirá los resultados obtenidos partiendo de la revisión de literatura.

### 4.1. Enfoque estructural

El primer enfoque permitió obtener resultados claros sobre la percepción de los elementos urbanos en el caso de estudio, estos resultados mostraron que los usuarios perciben con mayor amplitud en los modos de caminata y bicicleta en comparación de los usuarios que recorrieron en transporte público (Fig. 21, 22 y 23). Estas conclusiones se presentaron de forma similar en el estudio realizado por Appleyard (1970) en Venezuela, cuyos resultados mostraron que el 80% de los mapas mentales proporcionados por usuarios que recorrían en bus mostraban una imagen confusa e incoherente de la ciudad.

Cabe mencionar que la información visual obtenida por usuarios que combinaron transporte motorizado con alternativo y caminatas es más amplia debido a la mayor cantidad de información y experiencias

que tuvieron en los distintos modos. La mayoría de los entrevistados en transporte motorizado manifestaron recuerdos de experiencias relacionadas a desplazamientos de baja velocidad. En los mapas mentales la mayoría de personas pudieron identificar hitos a gran y mediana escala, las personas identificaron hitos, sendas y manzanas según el uso, valores históricos, patrimoniales o culturales. Este resultado concuerda lo dicho por Francisco Morales (2012) el cual indica que la percepción se basa según su función, sobre todo, de los lugares de residencia, de la distancia, de la experiencia personal, de la familiaridad con el medio y del contexto socio-familiar.

Cabe mencionar que los usuarios en caminatas y bicicletas identificaron hitos a menor escala debido a las experiencias que obtienen al recorrer el tramo. Algunos identificaron lotes vacíos, comercios, edificaciones con fachadas atractivas o monumentos mezclados con sentidos percibidos, esto se explica en el análisis de Gehl (2014) "es en el paisaje de 5 km/h que las personas se encuentran de cerca con la ciudad (...) [y] es aquí donde el individuo que camina tiene el tiempo de disfrutar su calidad o sufre de su falta" donde resalta que la ciudad a nivel del ojo es la parte fundamental de la planificación urbana.

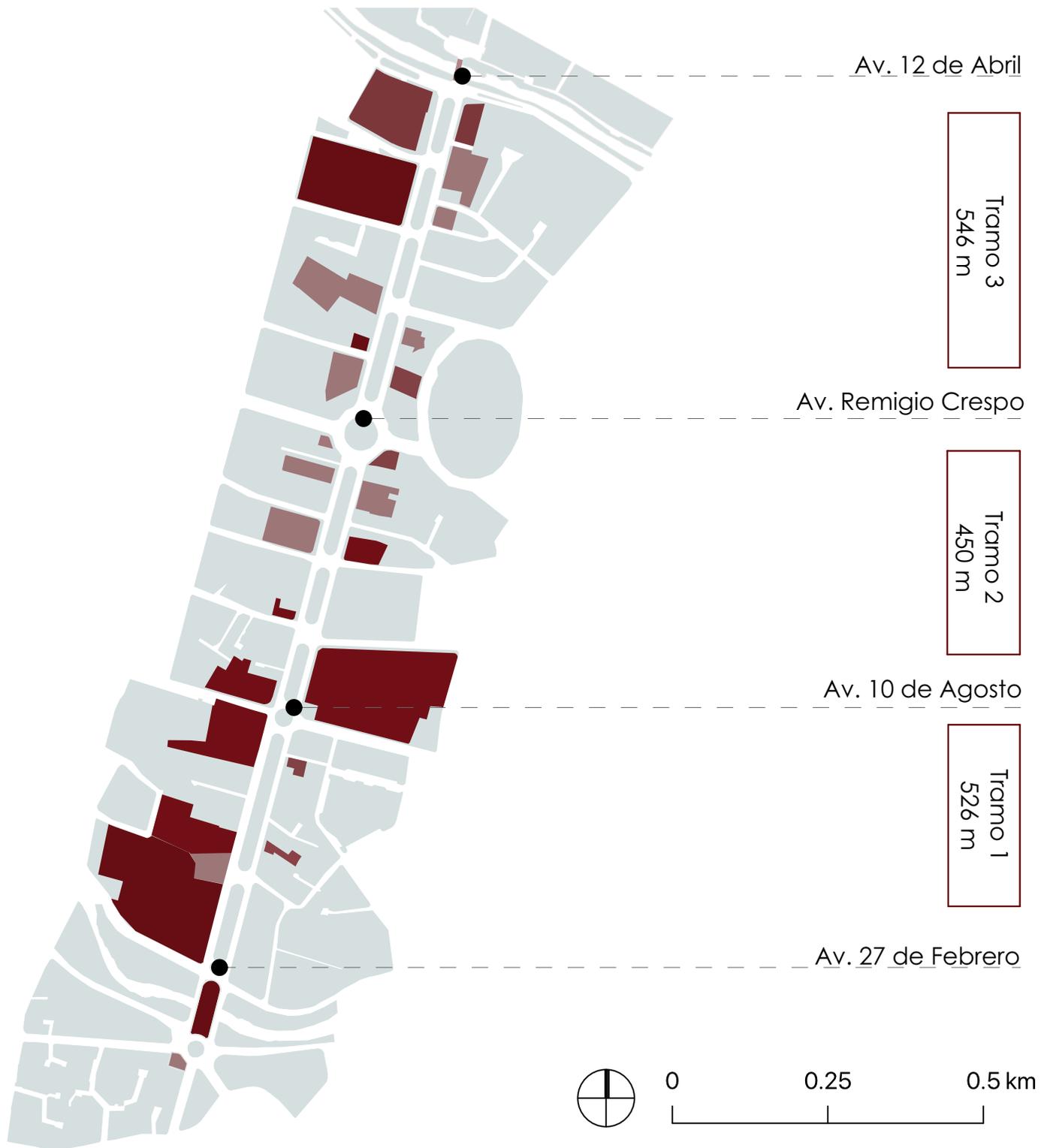
*Fig. 21 Análisis enfoque estructural: hitos percibidos.  
Elaboración propia*

*Fig. 22 Análisis enfoque estructural: sendas percibidas.  
Elaboración propia*

*Fig. 23 Análisis enfoque estructural: manzanas percibidas.  
Elaboración propia*

**ENFOQUE ESTRUCTURAL**  
**Hitos**

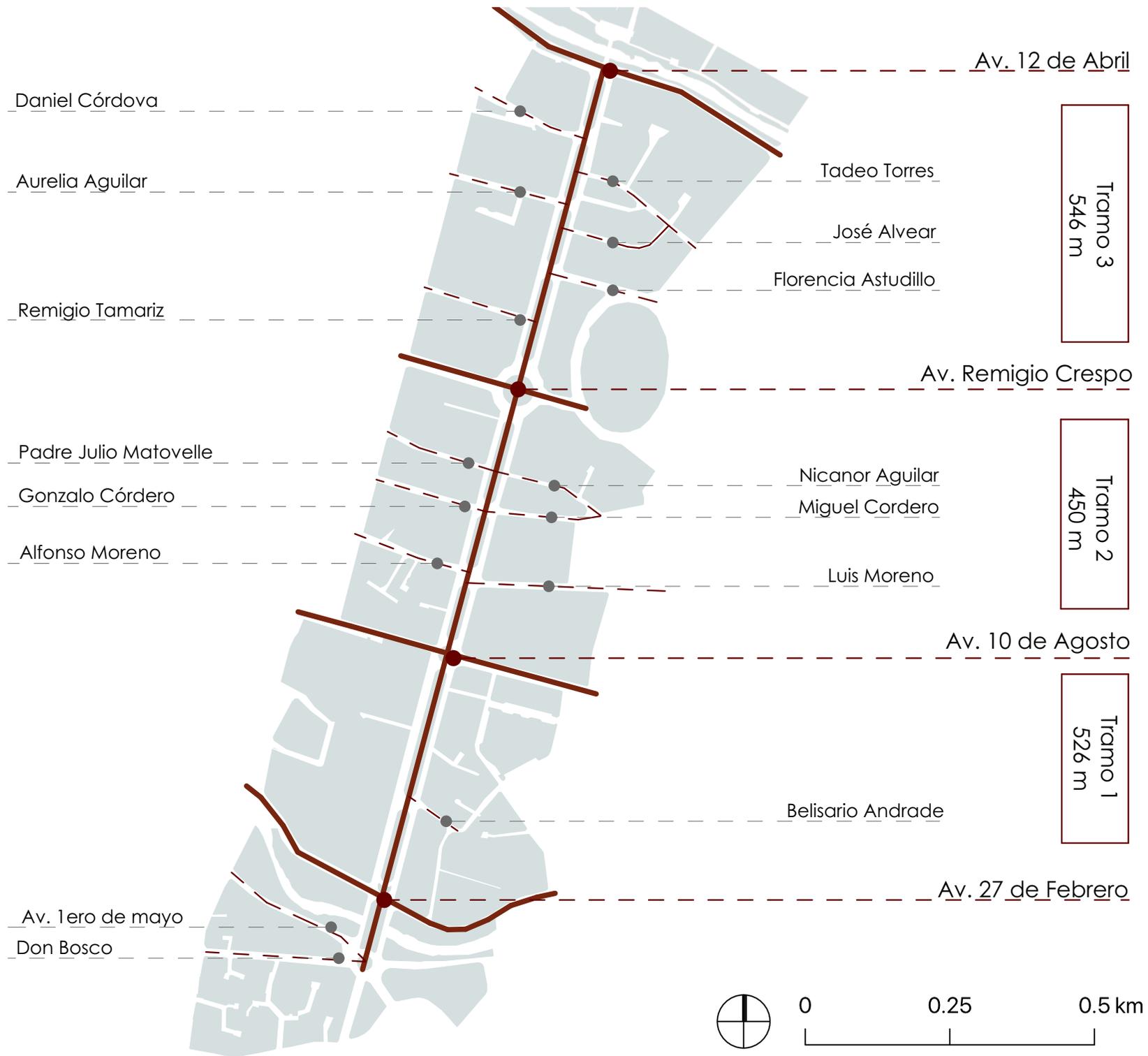
-  Más representativos
-  Medianamente representativos
-  Poco representativos



**ENFOQUE ESTRUCTURAL**

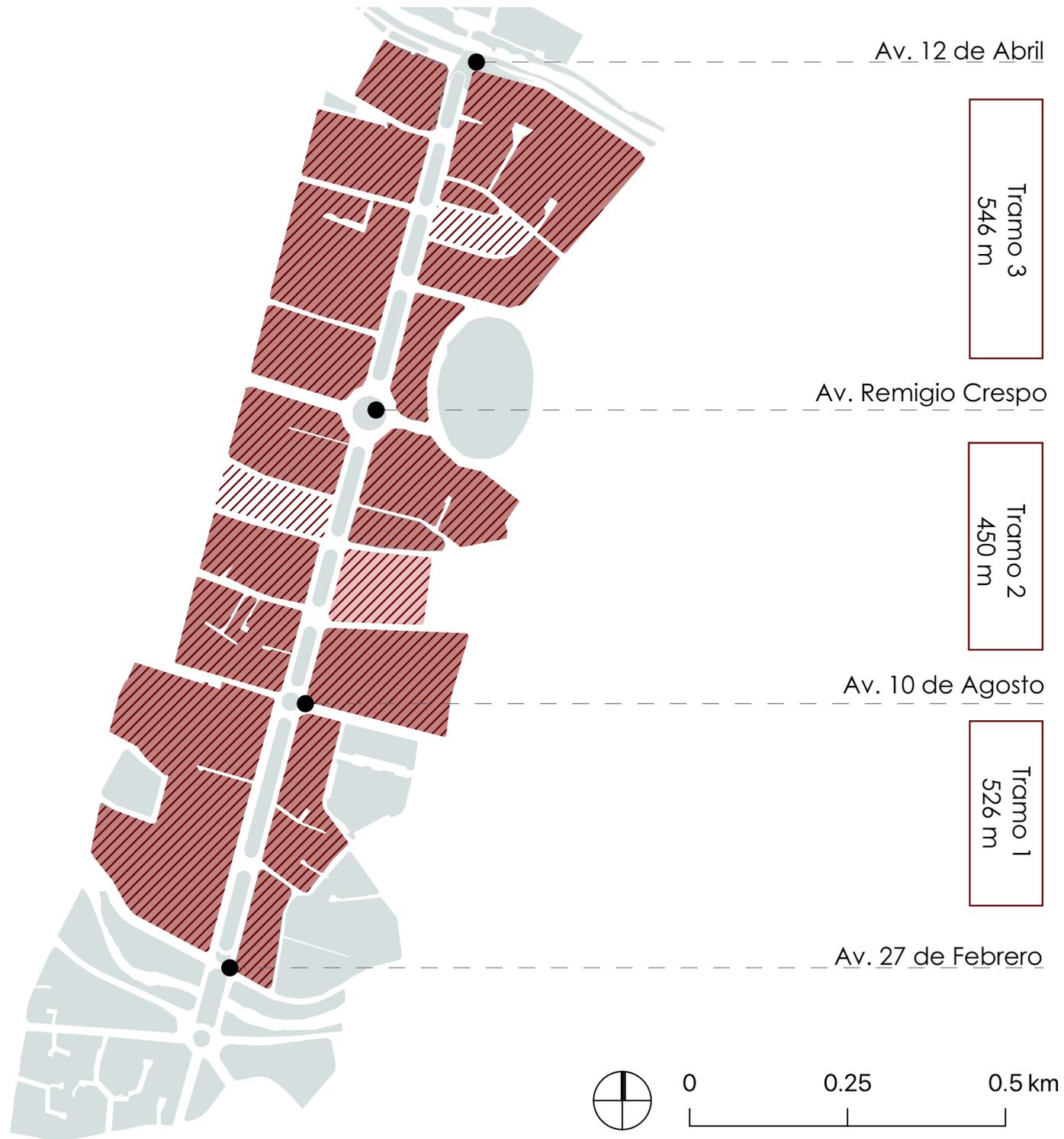
**Sendas**

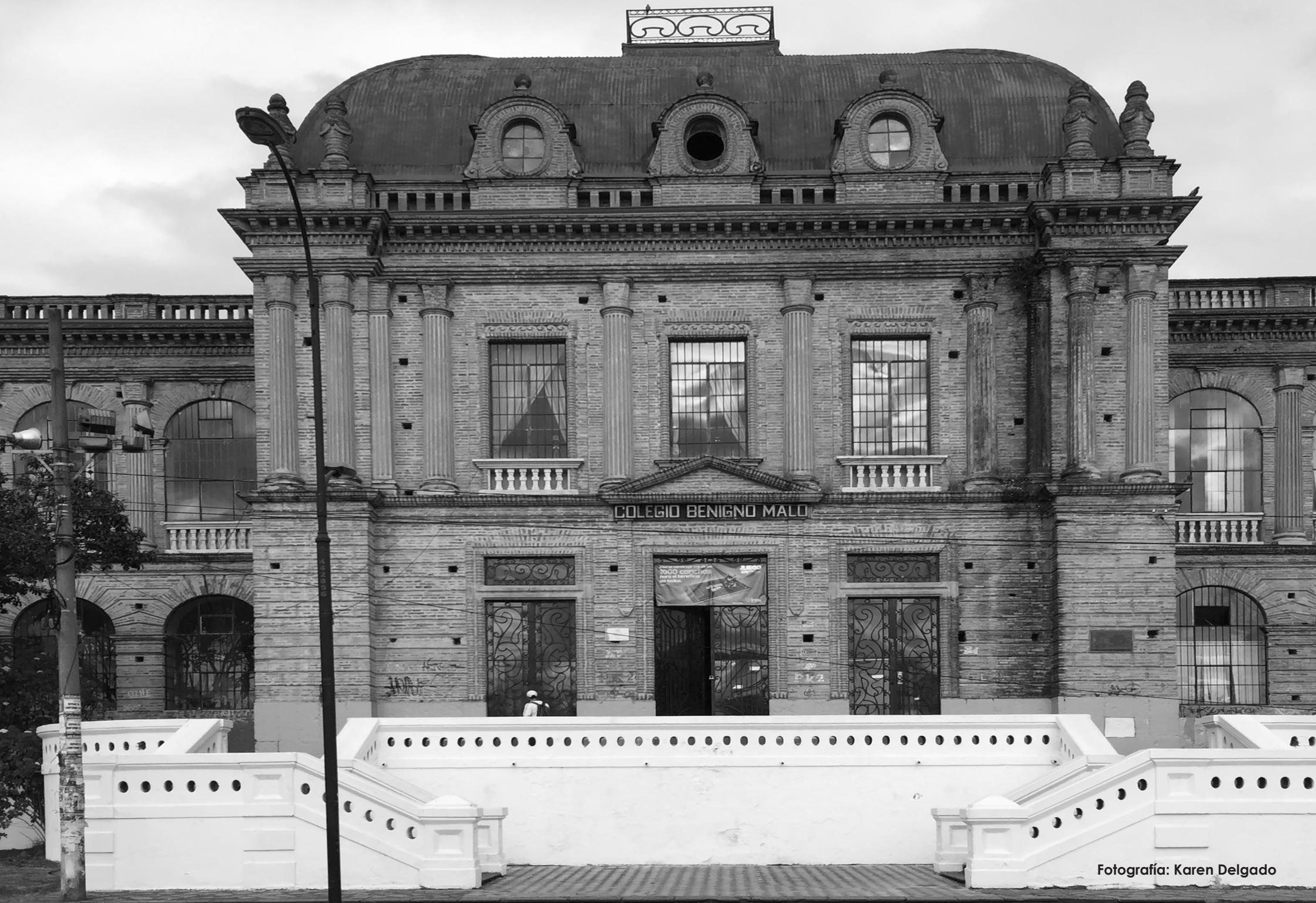
- Vías colectivas
- - Vías locales



**ENFOQUE ESTRUCTURAL**  
**Manzanas**

-  Más representativos
-  Medianamente representativos
-  Poco representativos





COLEGIO BENIGNO MALO

Fotografía: Karen Delgado



Fig. 32 Tramo 2 Suites de la Solano

## DISCUSIÓN

### 4.2. Enfoque Preferencial

En el segundo enfoque donde se analiza la percepción de los usuarios con respecto a las vistas del lugar se destacó la información percibida por los usuarios en caminata y bicicleta, en este sentido las entrevistadas de género femenino aportaron con mayor cantidad de detalles a gran y pequeña escala, sobre todo al momento de identificar vistas negativas. Este resultado puede estar ligado a que muchas usuarias relacionaron vistas negativas con malas experiencias debido a inseguridad o a aspectos formales de las edificaciones.

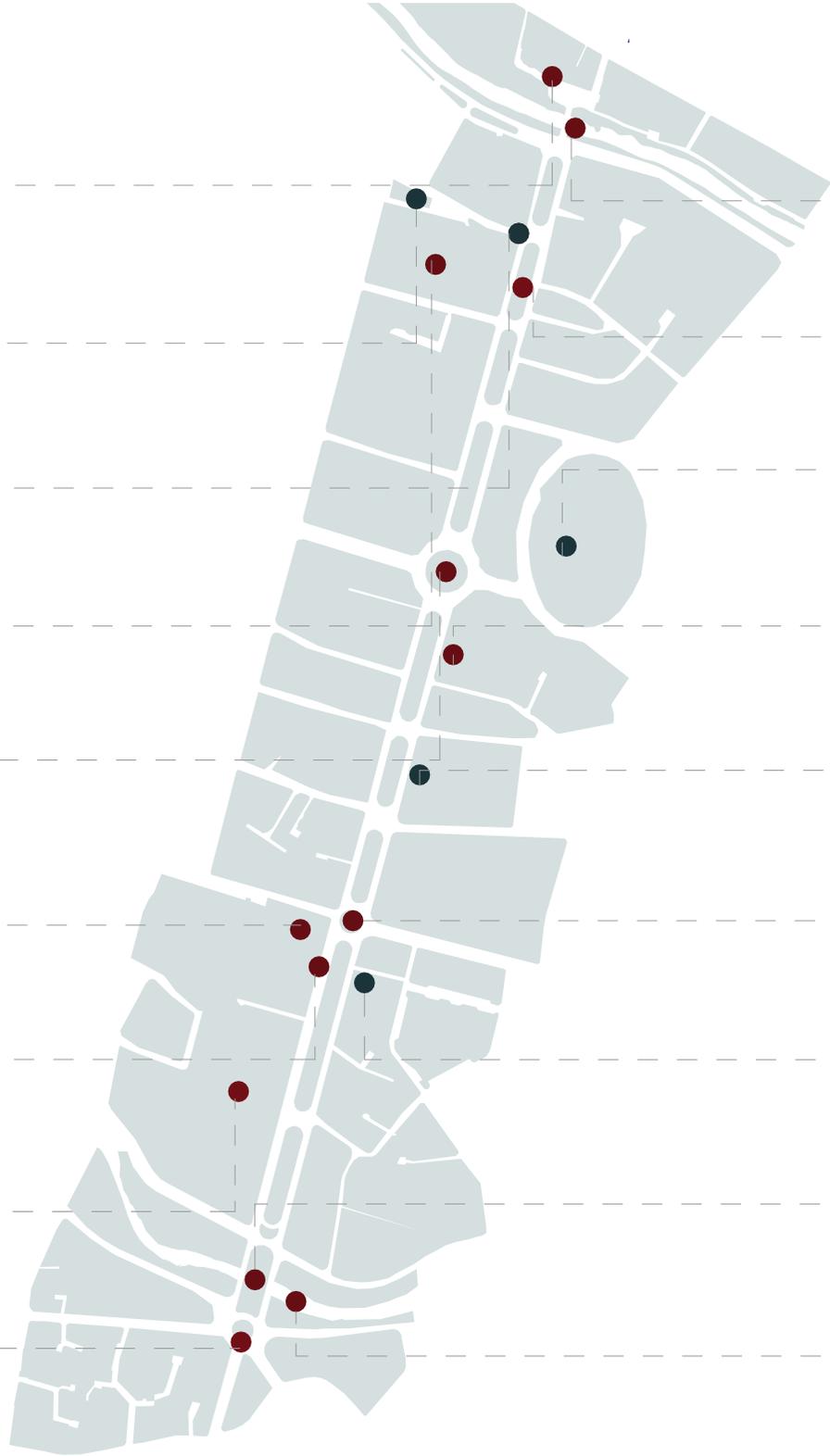
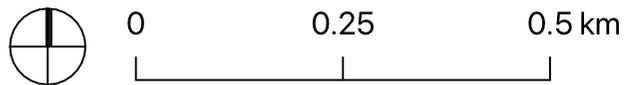
Los resultados obtenidos por la aplicación de la metodología también mostraron que los usuarios en desplazamientos de baja velocidad identificaron vistas urbanas y periurbanas que ofrece la Av. Solano y que los usuarios que recorren en alta velocidad no pudieron identificar. Las posibilidades que la caminata y transporte no motorizado ofrecen a los usuarios se relaciona con que están expuestos a experiencias, ritmos y velocidades que los usuarios viven en el paisaje urbano (Fig. 24).

“El caminar permite, en su medida y velocidad, percibir visualmente, por ejemplo, un rango escalar que va desde el tamaño y grandiosidad de conjuntos monumentales, hasta los detalles y texturas que el sustrato físico de la ciudad y sus calles nos presenta” (Avilés, 2012, p. 4).

La mixticidad de usos también es un factor que se evidenció en la percepción “agradable” que las personas tienen de un lugar, por lo general las personas identificaban equipamientos, comercios y servicios que ofrecían a las personas a querer permanecer en dicho espacio. Los resultados muestran el grado de satisfacción que tienen los ciudadanos sobre las intervenciones urbanas dando como positiva gracias a la multifunción y la sensación de seguridad que tienen los ciudadanos a pie.

Fig.24 Análisis de enfoque preferencial: vistas.  
Elaboración propia

-  Vistas agradables
-  Visuales desagradables





## DISCUSIÓN

### 4.3. Enfoque Valorativo

El enfoque valorativo está conformado por las experiencias y sentidos percibidos en los tres tramos. Por lo general se pudo observar que la mayoría de usuarios experimentó tres tipos de inseguridad más que experiencias agradables. Los resultados muestran que los usuarios identificaron inseguridades viales, delictivas y congestión vehicular (Fig. 25).

Los usuarios que mayor información sobre experiencias relacionadas a inseguridad vial y delictiva fueron los usuarios a pie, ya que manifestaron encontrar ciertos problemas al recorrer en puntos problemáticos que se relacionaban con la percepción de los transportes de mayor velocidad. Si bien la mayoría de los usuarios comentaron que la avenida es una de las pocas en la ciudad donde existen mayor seguridad hay puntos problemáticos que en ciertos casos todos los usuarios de diferentes modos concuerdan.

Los puntos problemáticos disminuyeron la calidad visual de la avenida así como la percepción de sentidos en dicho lugar. Los sentidos en los que los entrevistados se enfocaron fueron olor, color y percepción de texturas. En este sentido la mayoría de usuarios que presentaron información fueron los usuarios de bicicleta y caminata.

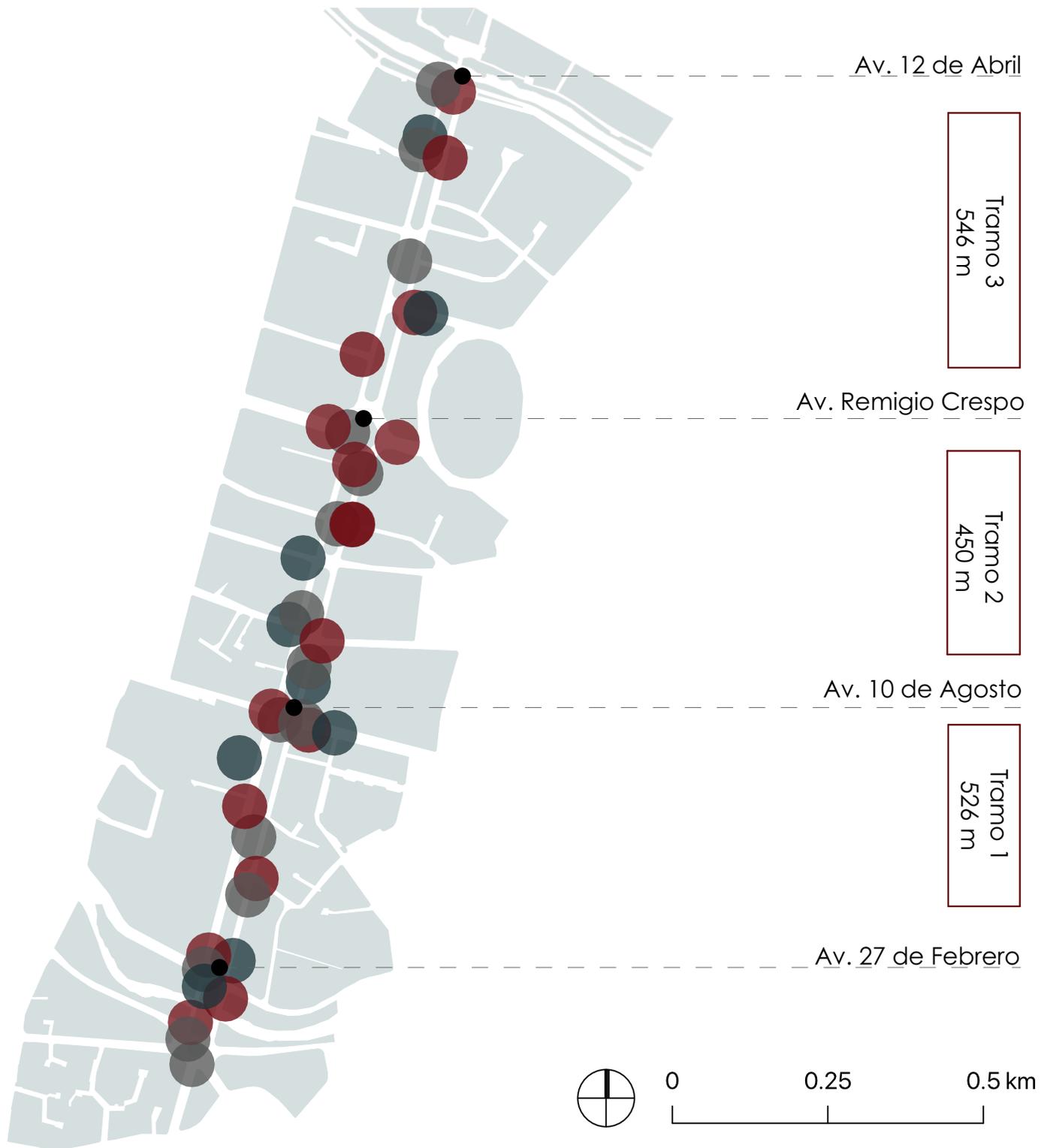
Por lo general, los puntos que presentaron mayores problemas en todos los modos de traslado fueron en las intersecciones o al intentar cruzar la avenida de forma transversal. Una de las intersecciones con mayores conflictos es la intersección de la Av. Solano y

Daniel Cordova Toral, a pesar de que esta zona alberga una gran cantidad de usos, las personas han experimentado no solo inseguridad vial o congestión vehicular sino inseguridad delictiva, esto puede estar relacionado a algunos factores:

- 1. Semaforización:** La semaforización está mal sincronizada ya que da paso a dos carriles en sentido contrario, esto se suma a la presencia de paradas de buses en la zona que genera congestión vehicular e impide el paso de peatones o ciclistas a pesar de la existencia de pasos peatonales.
- 2. Falta de educación vial:** Muchos usuarios destacaron la falta de educación vial por parte de los conductores aunque rescataron que los choferes de transporte público son más respetuosos con peatones y ciclistas. De igual forma, ciclistas señalaron la falta de educación por parte de peatones ya que muchos utilizan las ciclovías para caminar o correr y obliga a los ciclistas a interrumpir en las veredas.
- 3. Comercio informal:** La presencia de vendedores ambulantes genera inseguridad tanto a peatones como conductores de transporte privado ya que muchos usuarios comentaron malas experiencias de agresividad o insistencia por parte de comerciantes informales.

*Fig.25 Análisis de enfoque valorativo: experiencias. Elaboración propia. Elaboración propia*

-  Inseguridad vial
-  Inseguridad delictiva
-  Congestión vehicular





## Conclusiones

El objetivo de la investigación es analizar la percepción de los usuarios según el modo de traslado urbano en la Av. Solano, a partir de la metodología cualitativa aplicada se pudo analizar la percepción de un total de 24 entrevistados, es decir, 8 en cada tramo, teniendo como variables modo de transporte, edad y género.

Los resultados obtenidos muestran que la percepción de los usuarios es fruto de un conjunto de factores que se almacenan en la memoria, cada persona percibe el entorno que lo rodea de forma diferente aunque se puede establecer ciertos aspectos en común.

Primero, es importante mencionar que la metodología aplicada, en este caso, entrevistas y mapas mentales permitió entender y obtener información del lugar de forma acertada aunque las opiniones de los usuarios pueden variar se establecieron algunos puntos en común.

La percepción de los elementos urbanos en el caso de estudio mostró que existe una interpretación clara del espacio ya que la mayoría de usuarios pudieron identificar hitos a gran escala como los Tres Puentes, Colegio Benigno Malo, Virgen del Bronce, entre otros. Aunque, los usuarios en bicicleta y caminatas pudieron identificar hitos, manzanas o sendas a pequeña escala que les permitían ubicarse como lotes vacíos, monumentos, comercios.

Otro aspecto interesante es que si bien algunos usuarios utilizan varios modos de transporte, su percepción

se vuelve muchas más amplia al momento de caminar o ir bicicleta, ya que algunos usuarios a pesar de que utilizan más transporte motorizado comentaban sobre sus experiencias en otros modos al recorrer cierta zona. Además, los usuarios pudieron identificar zonas según su función, experiencias personales o familiaridad con el medio.

Con respecto al enfoque preferencial se obtuvo como resultado que el género femenino en caminatas y bicicleta proporcionó de manera más detallada y clara las vistas tanto agradables y desagradables del sector más el género masculino. Si bien el estudio no tiene como objetivo el analizar la percepción según el género se puede proponer como tema de investigación.

Por otra parte, es importante mencionar que en la ciudad de Cuenca existen vías de similares dimensiones y características por lo que se pueden realizar estudios sobre la percepción en avenidas como la Av. España, Av. Loja o Av. de las Américas. De igual forma, el enfoque preferencial mostró la relación que existe en la comodidad de las personas con espacios que albergan varios usos y sobre todo usos de estancia, ya que la mayoría de los entrevistados señalaron vistas agradables en el caso de estudio a lugares que tenían estas características.

Los resultados del enfoque valorativo indicaron tres tipos de experiencias de inseguridad tanto vial como delictiva y congestión vehicular. Las zonas en cada tramo en los que los usuarios pudieron identificar mayores problemas son las intersecciones, especial-

mente en redondeles o en vías locales con alto flujo vehicular, de estos resultados se concluyó tres tipos de factores que pueden generar malas experiencias: la mala función de semáforos y en algunas zonas los redondeles generan congestión vehicular y consecuentemente inseguridad vial a peatones y ciclistas.

La falta de educación vial es un factor que genera malestar e inseguridad en los usuarios de transporte no motorizado y por último el comercio informal en la zona ya que algunos usuarios manifestaron la inseguridad por la actitud de comerciante informales.



Fotografía: Karen Delgado

# BIBLIOGRAFÍA

---

## 5.1. BIBLIOGRAFÍA

- Albornoz, B. (2008). Planos e Imágenes de Cuenca. Cuenca: Monsalve Moreno.
- Arias, L., & Flores, E. (2012). Espacios públicos y participación ciudadana. Digital Times. Universidad Autónoma Metropolitana
- Appleyard, D. (1970). Styles and Methods of Structuring a City, 65(3), 169–179. Recuperado de: <https://doi.org/10.1177/001391657000200106>
- Avilés, F. (2016). El paisaje caminado: experiencia y formas de la ciudad vivida a pie. ZARCH: Journal of interdisciplinary studies in Architecture and Urbanism, (7), 4.
- Bailly, A. (1979). La percepción del espacio urbano: conceptos, métodos de estudio y su utilización en la investigación urbanística(No. 711). Instituto de Estudios de Administración Local.
- Boira, J. (1996). La geografía de la percepción como instrumento de planeamiento urbano y ordenación territorial. Departament de Geografia: Universitat de València.
- Cáceres, D. (2013). Intervención en la Avenida Solano. Cuenca: El Tiempo.
- Ocampo, X. (2014). Toolkit: Quiero una calle ejemplar. Recuperado de: <https://derivelab.org/wp-content/uploads/2017/11/Toolkit-CE-c.pdf>
- Dhose, C. (2007). Effects of field of view and stereo graphics on memory in immersive command and control. Iowa State University. Ames, Iowa.
- Fernández Santamaría, F., & García Martínez, C. (1993). Los Mapas Mentales como fuente de Información sobre la imagen urbana. Fernández & García. 1993.
- Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente, 7. Recuperado de: <https://doi.org/10.1213/ANE.0b013e3182691aac>
- Hermida, C. (2018). La ciudad no se mueve sola. Cuenca: Casa Editora.
- Jacobs, J. (2011). Muerte y vida de las grandes ciudades(2da Edición). Gráficas Lizarra.

- Jaramillo, C. (2016). La Avenida Solano. Cuenca: El Tiempo.
- Lynch, K. (2008). Imagen de la ciudad.(G. Gili, Ed.) (1era ed.). Barcelona.
- Millán, M. (2004). La Geografía De La Percepción: Una Metodología De Análisis Para El Desarrollo Rural. Papeles de Geografía, 40 (40), 133–149.
- Morales, F. (2012). La geografía de la percepción: una metodología válida aplicada al caso de una ciudad de tipo medio-pequeño. El ejemplo de Yecla (Murcia). Papeles de Geografía, 55–56.
- Municipio de Cuenca. Plan de movilidad y espacios públicos (2015). Cuenca.
- Muy, N. (2008). Influencia del arquitecto Gatto Sobral en la Concepción Urbana Moderna de la ciudad de Cuenca.
- Ovares, V., & Quirós, J. (2013). Evaluación de las características físicas y sociales del espacio público y su influencia en la percepción de inseguridad en el cantón de Montes de Oca, Costa Rica.
- Ocampo, X. (2015). Calles Compartidas, 90. Recuperado de: <https://static1.squarespace.com/static/5122eff8e4b0b5151b77d5d1/t/56>
- Pozo, E. (2001). Características sociodemográficas y forma de vida de los ancianos madrileños. Anales de Geografía de la Universidad Complutense
- Programme, U.-H. Espacio Público.(United N. H. S. (2015). Temas Hábitat III No 11.
- Sennet, R. (2018). Construir y habitar. Ética para la ciudad. Editorial Anagrama. Barcelona.
- Vara, J. (2008). Cinco décadas de geografía de la percepción. Universidad Autónoma de Madrid. Madrid
- Villena, M. (2012). Percepción y Espacio Urbano:El Comportamiento de los Habitantes del barrio María Auxiliadora de Novelda (Alicante), 1–15.

# ANEXOS

---

**ENTREVISTA  
MAPAS MENTALES**



## **ANEXO ENTREVISTA**

### **ENFOQUE ESTRUCTURAL**

1. Señale los objetos que le sirvan para ubicarse en el lugar (no es necesario recordar nombres de calles y lugares).
2. ¿Cuáles son los elementos que considera más característicos en la Avenida Solano?
3. ¿Es fácil recorrer el tramo en el modo de traslado que lo hizo?
4. ¿Recuerda uno de los monumentos en el tramo que recorrió?

### **ENFOQUE PREFERENCIAL**

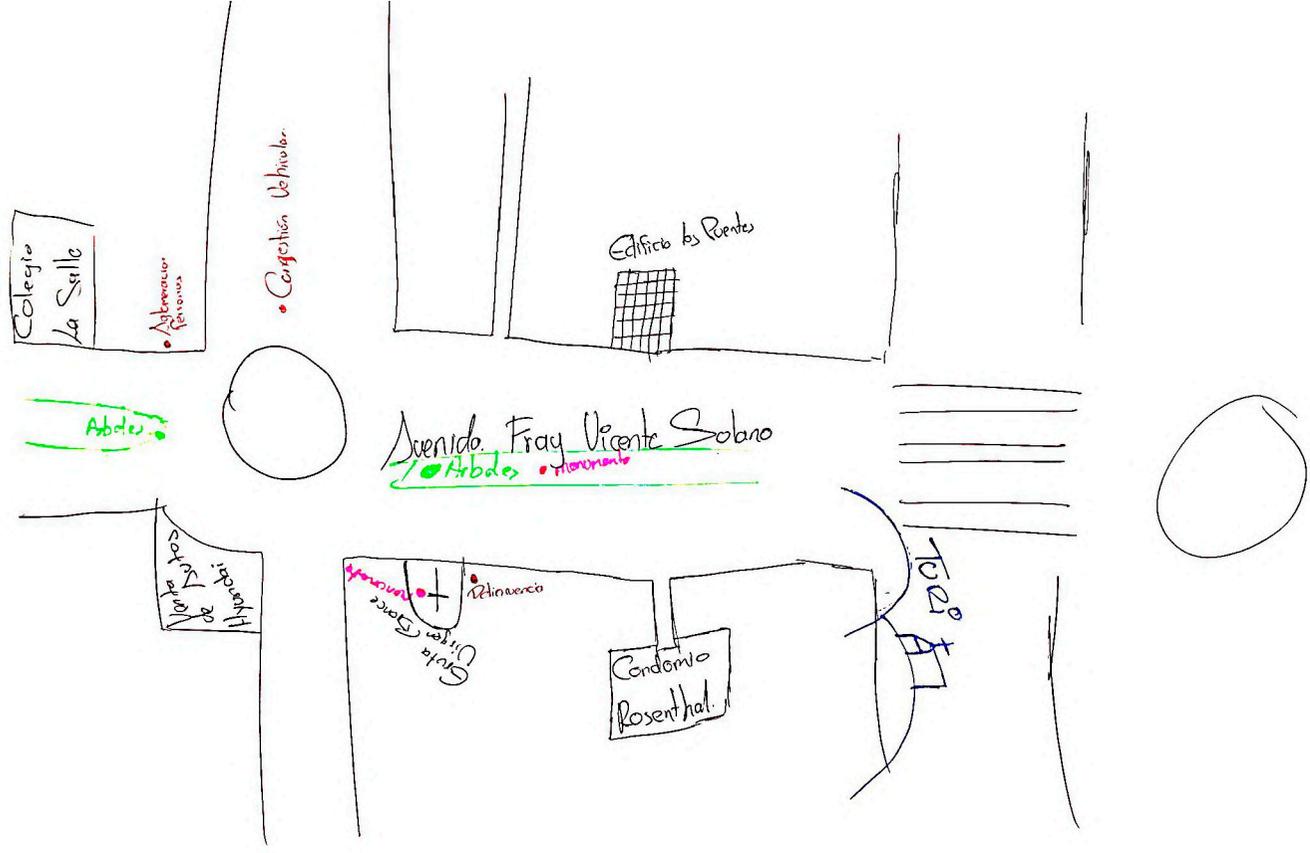
5. ¿Qué emociones experimentó en su recorrido?
6. ¿Se sintió inseguro en alguna parte o intersección del tramo?
7. ¿El estado físico de las edificaciones le permitió sentirse cómodo?

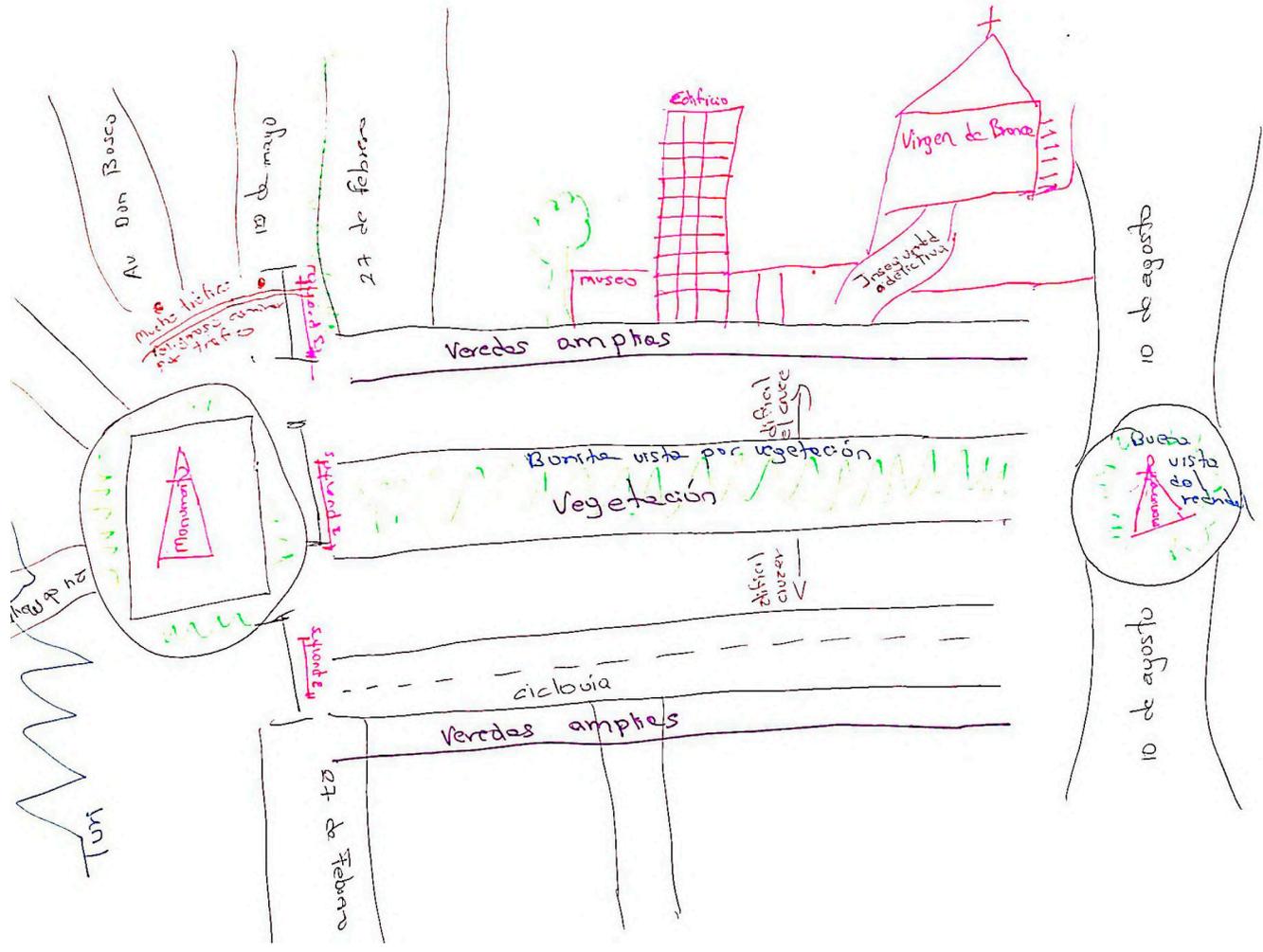
### **ENFOQUE VALORATIVO**

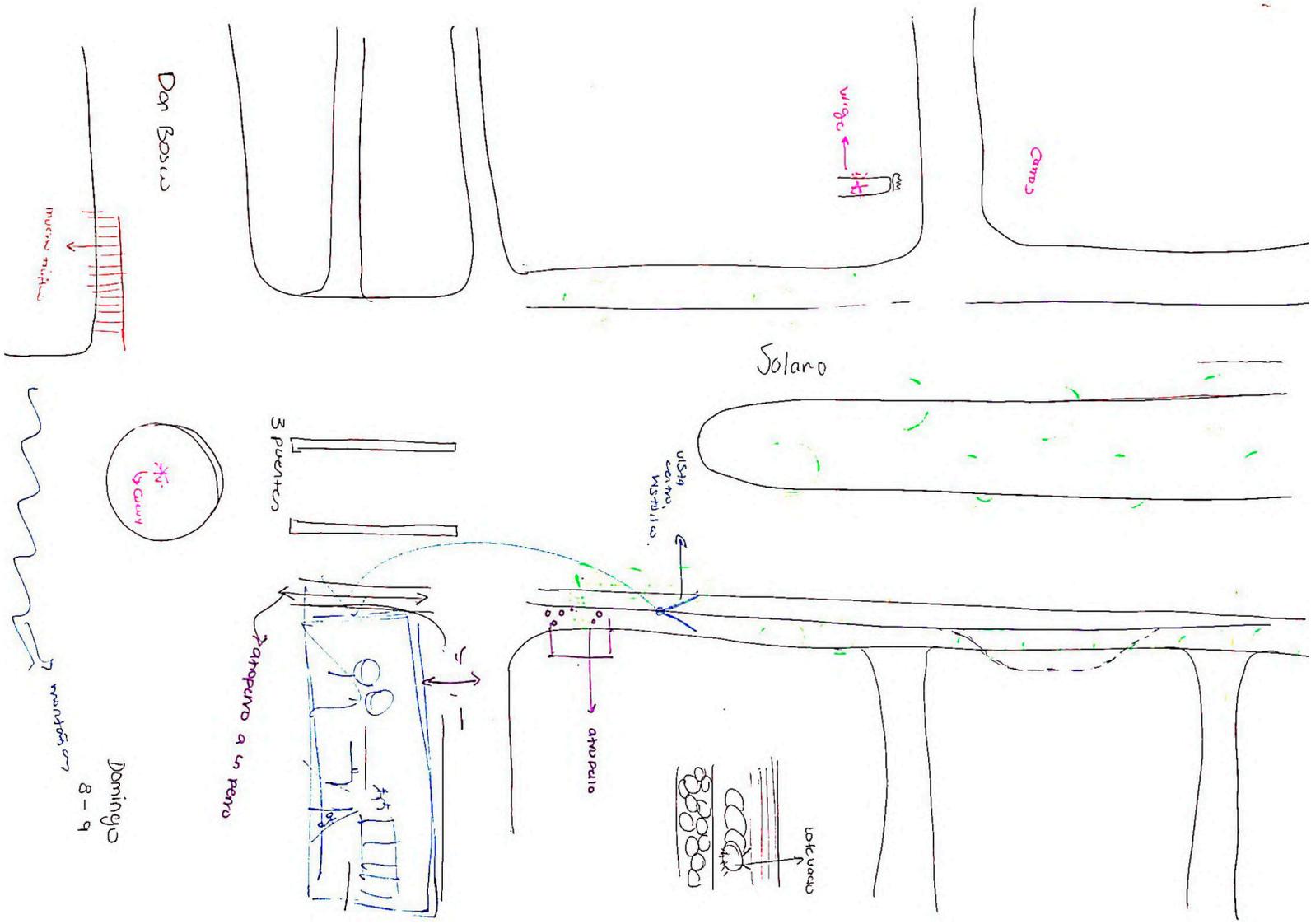
8. ¿Qué color tiene la Avenida Solano?
9. ¿Qué olor tiene la Avenida Solano?
10. ¿Qué sabor tiene la Avenida Solano?

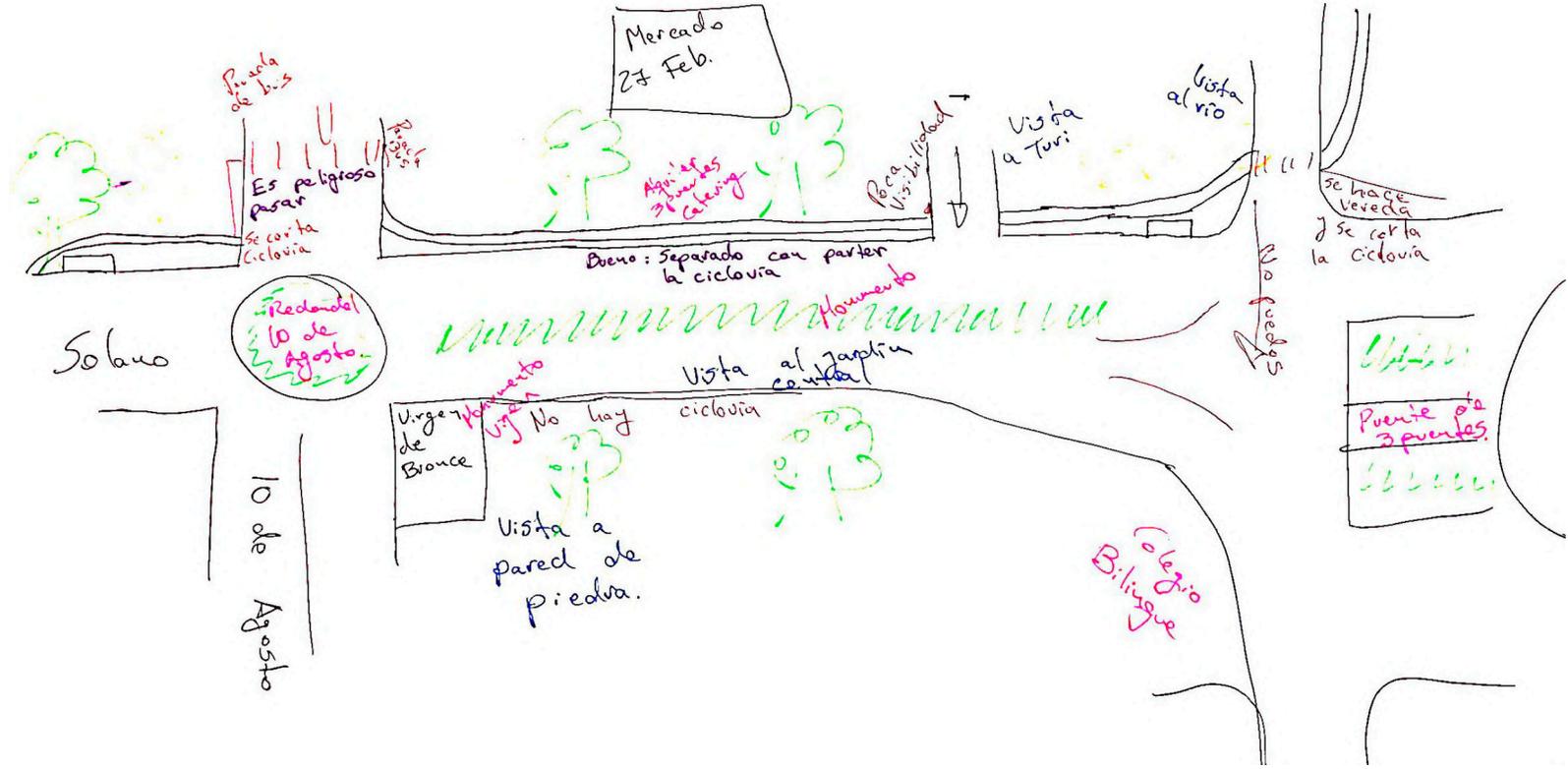
# MAPAS MENTALES

Tramo 1



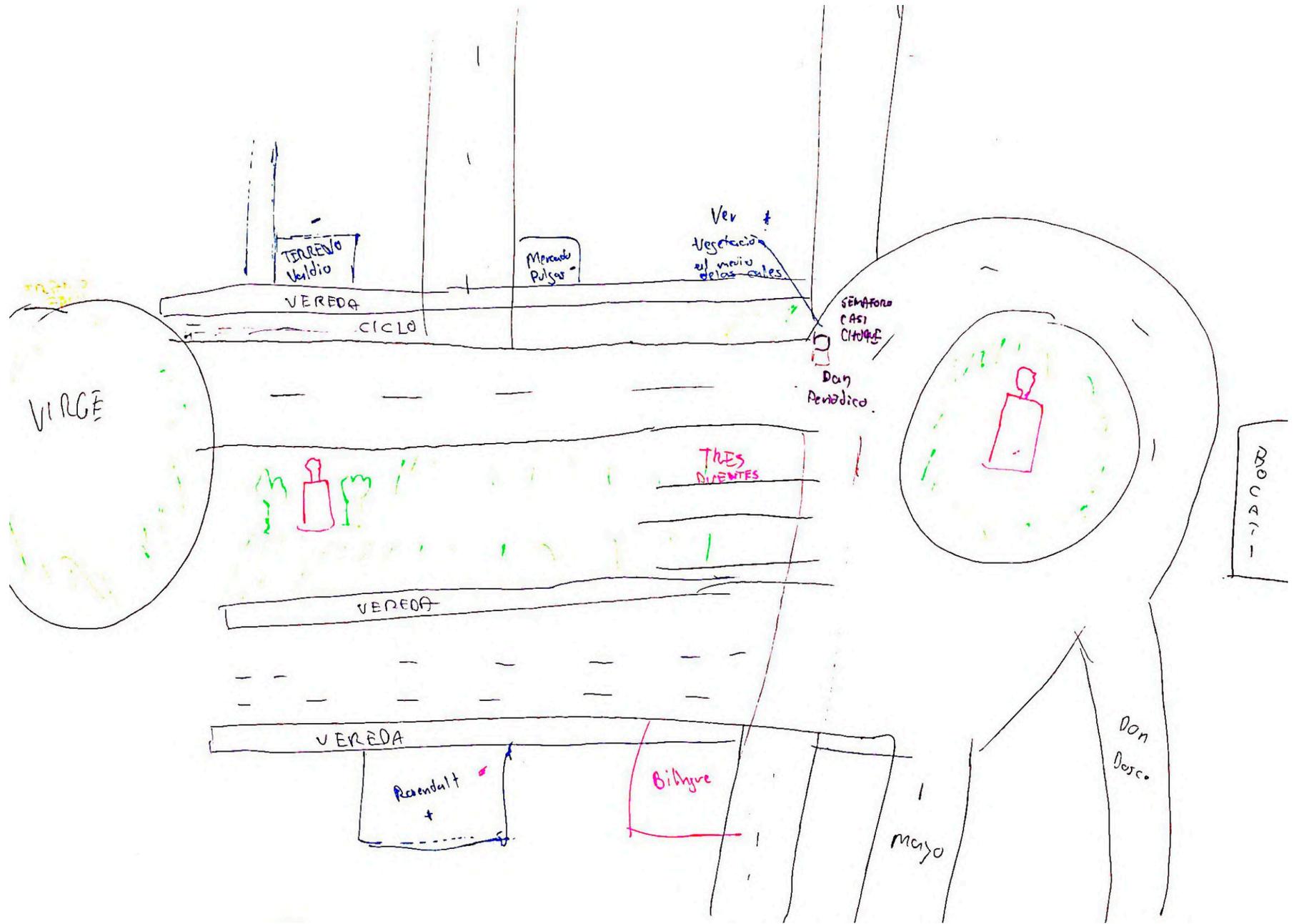


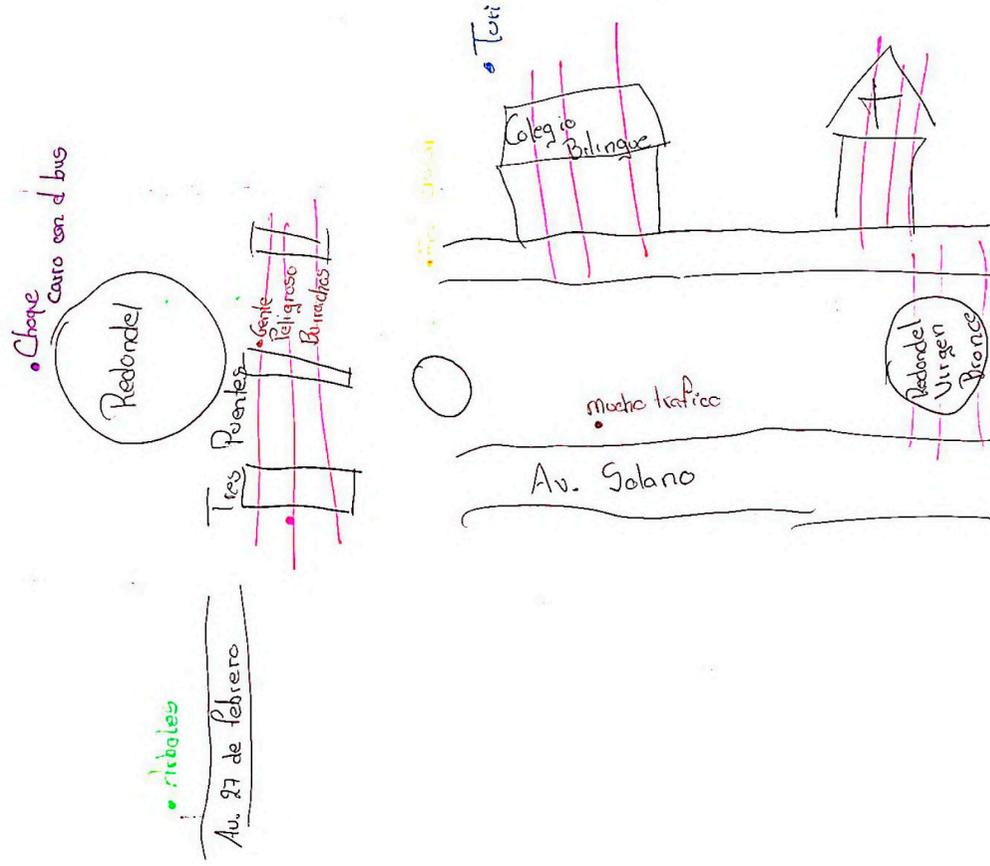




Tramo 3







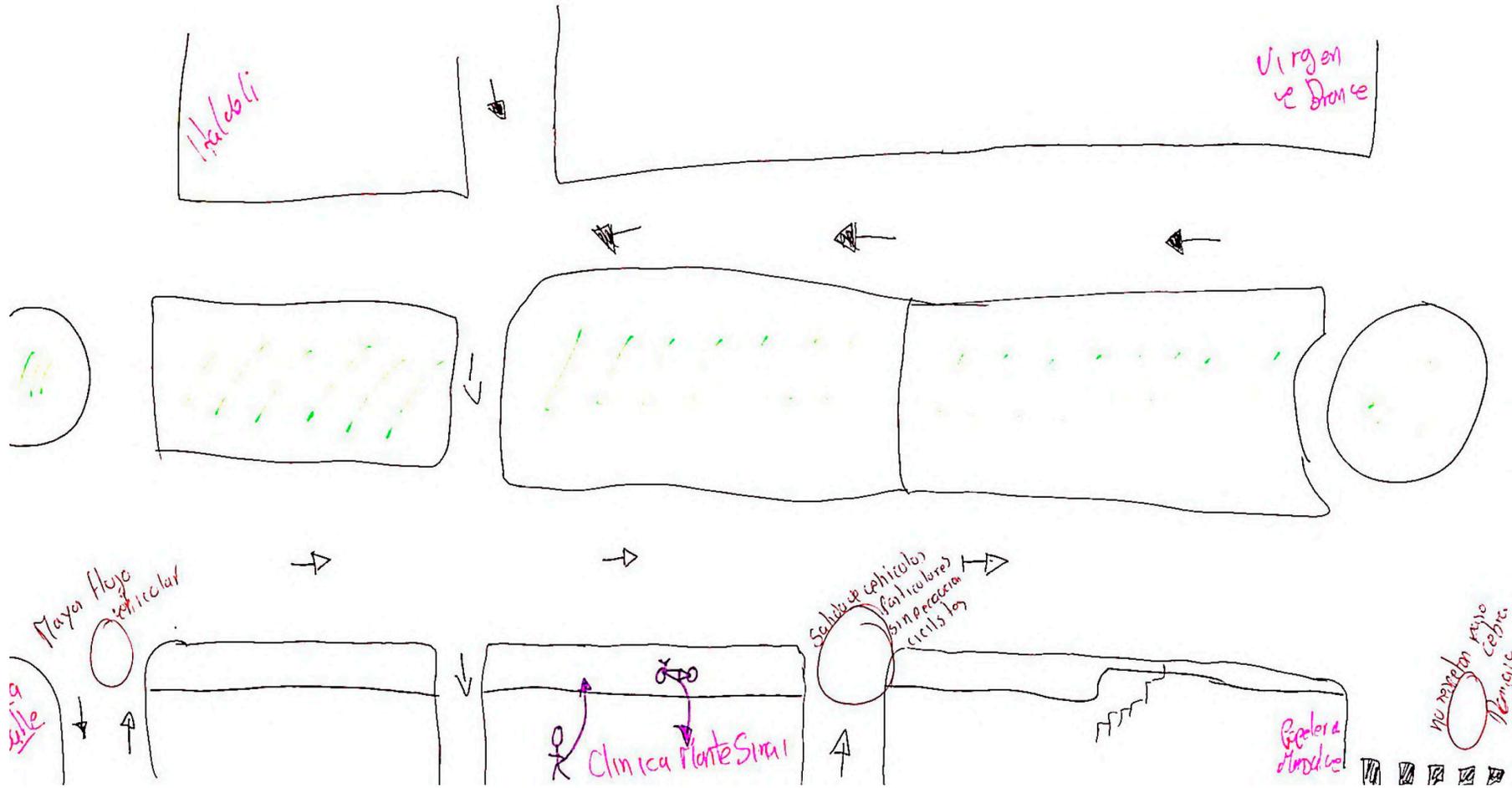


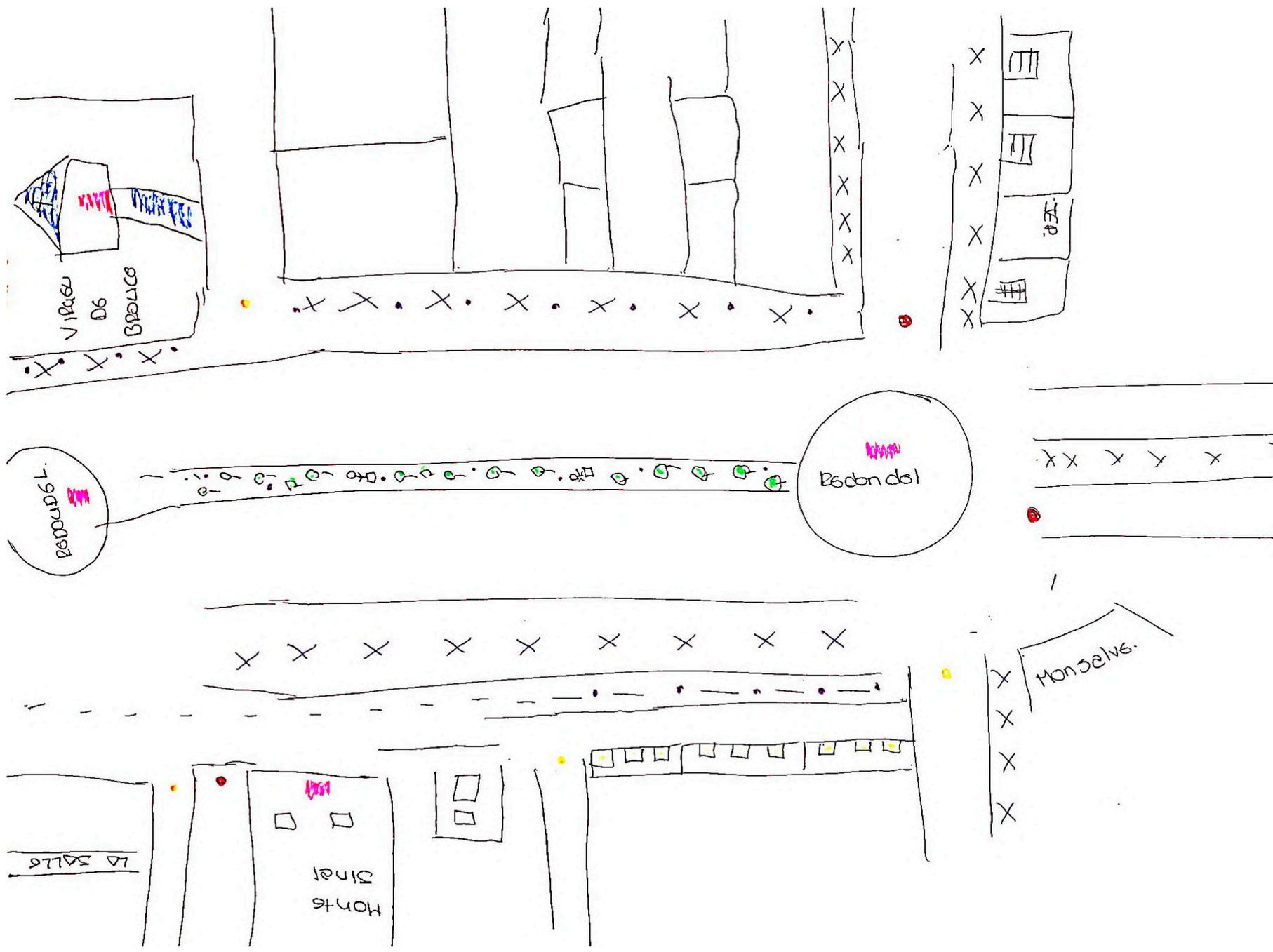
# MAPAS MENTALES

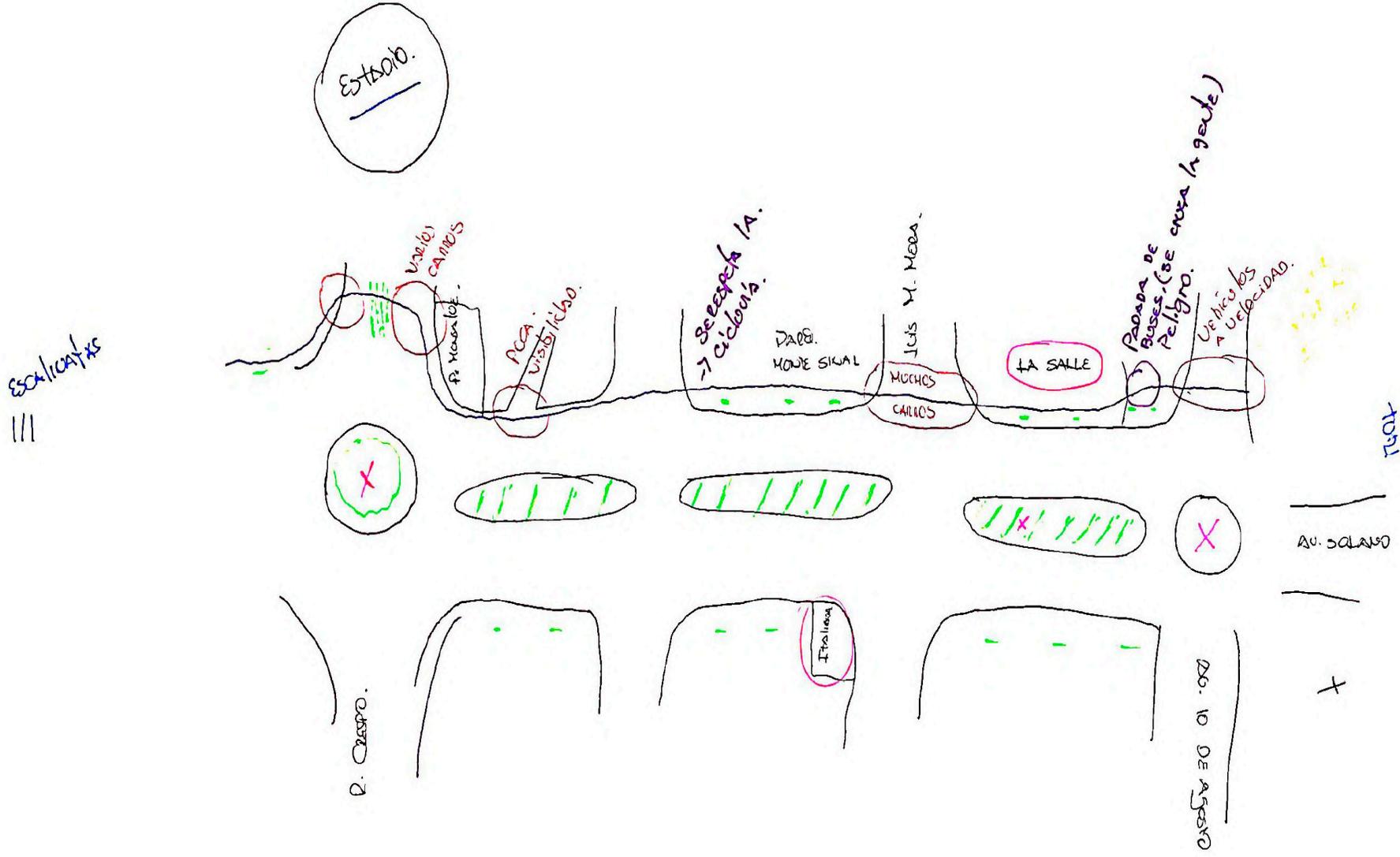
## Tramo 2

# Utofa:

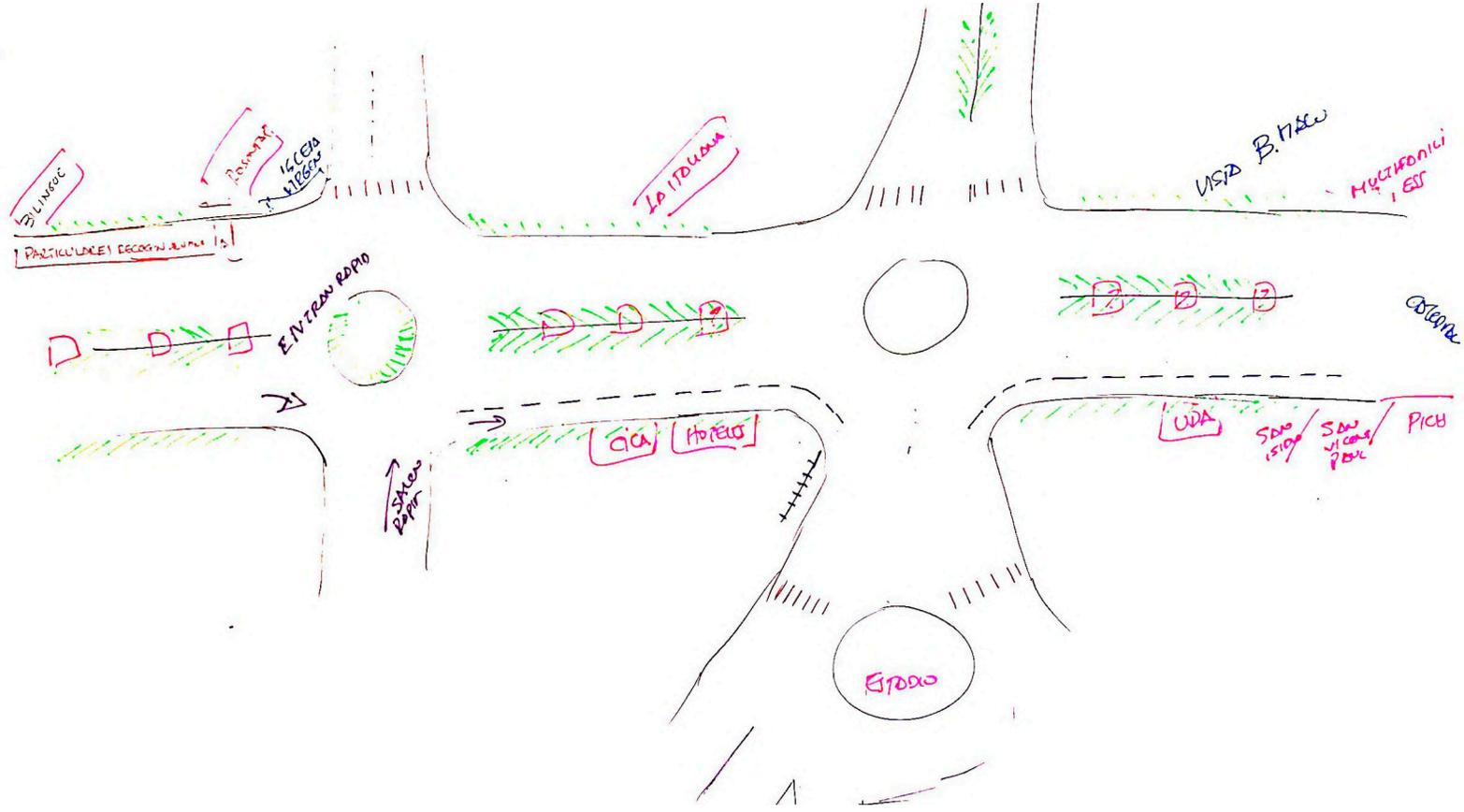
Cuando se viene de sentido Av. Diez de agosto con direccion al centro. la vista bonita porque al final se ven la cúpulas de la catedral. mas los arboles de la avenida.





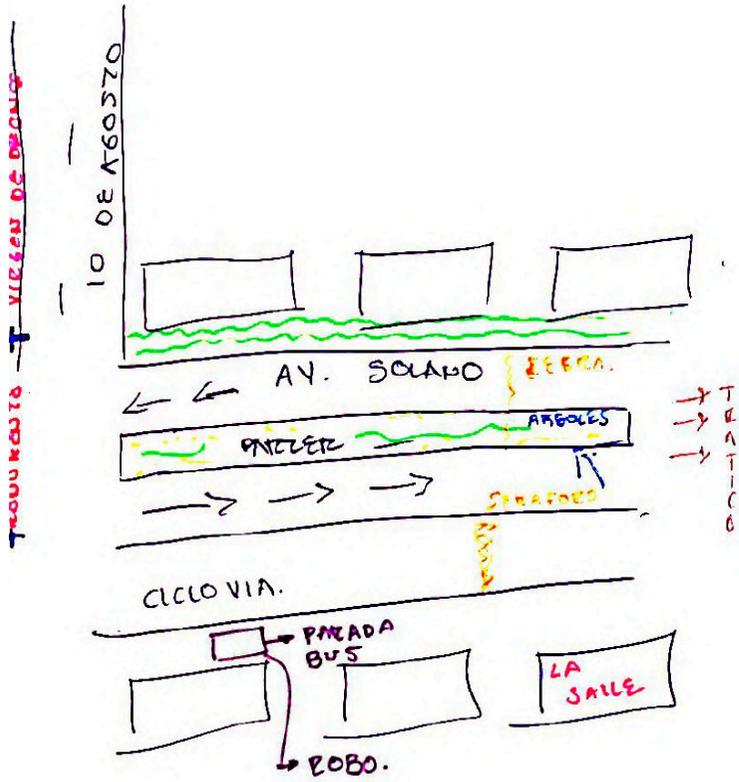




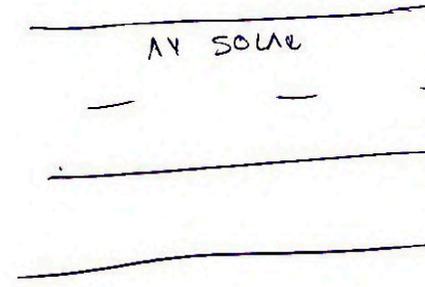








REDONDEL  
DEL  
ESTADIO

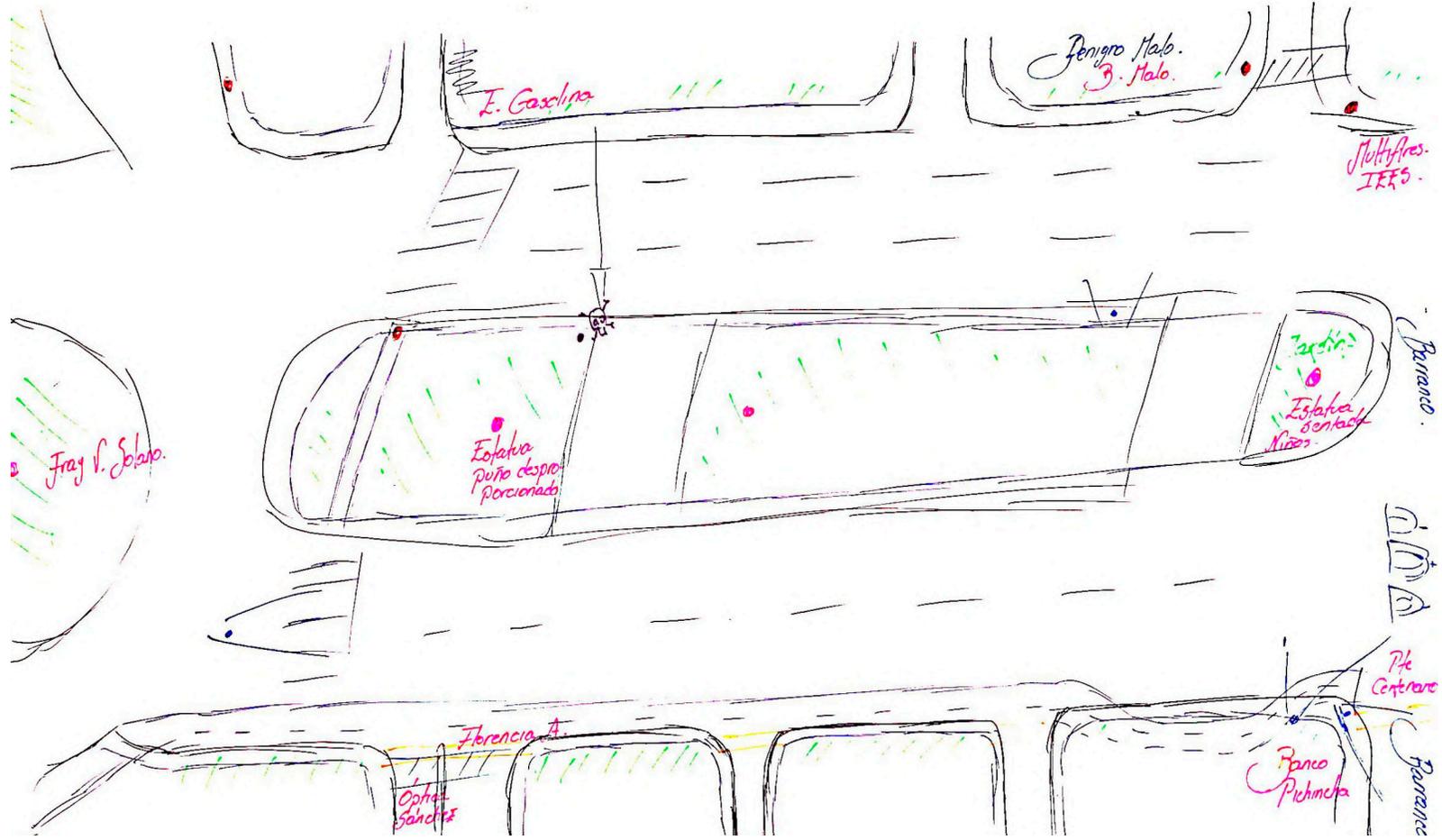


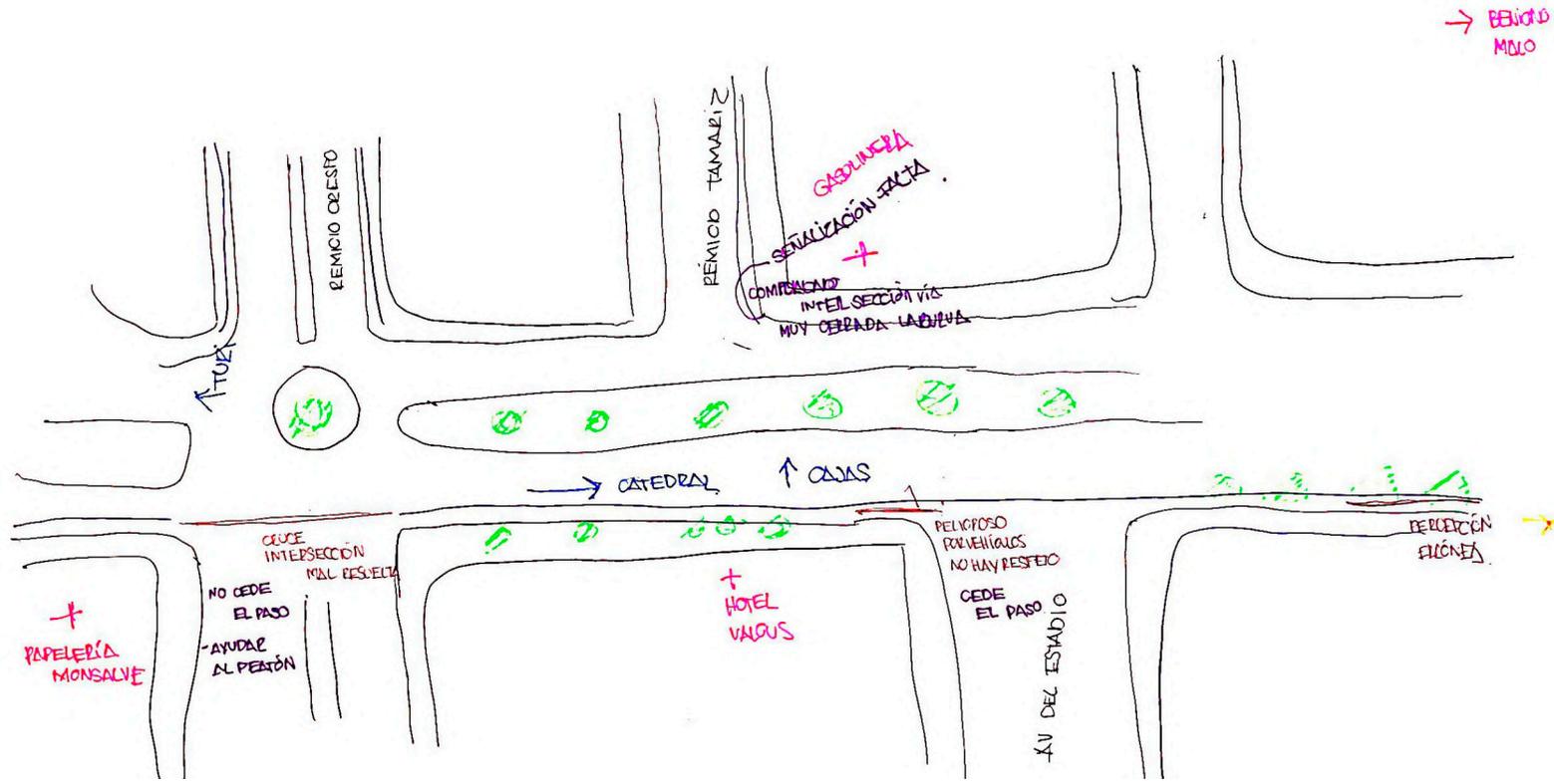
# MAPAS MENTALES

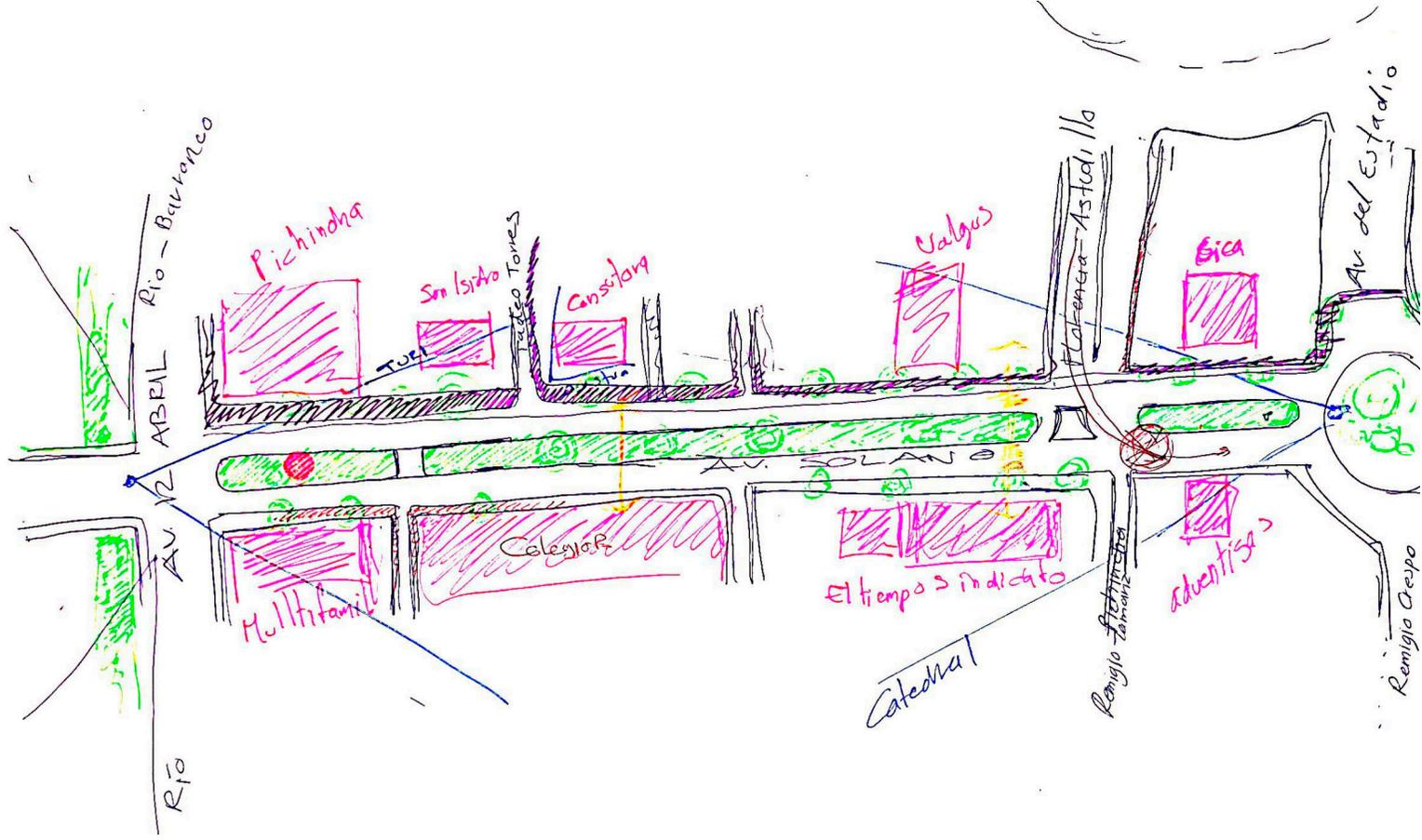
Tramo 3

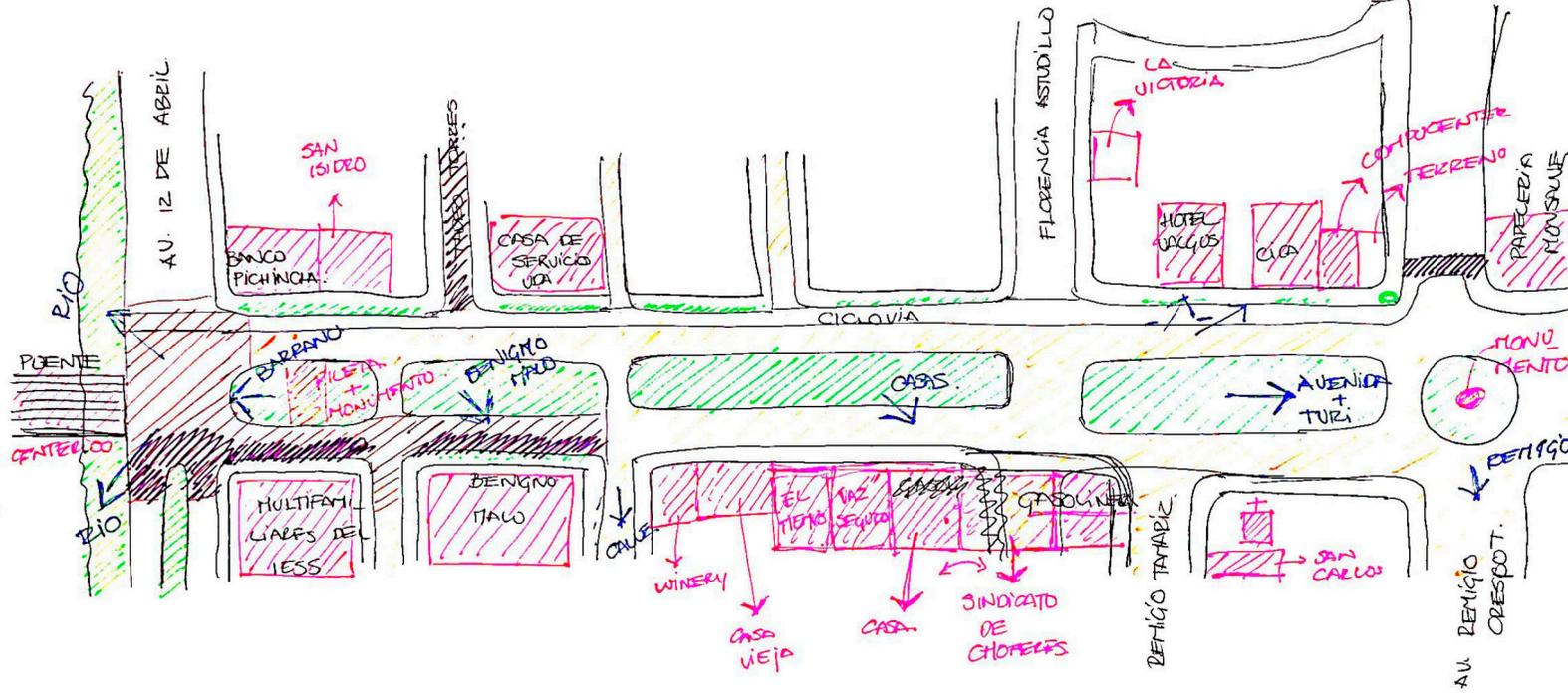


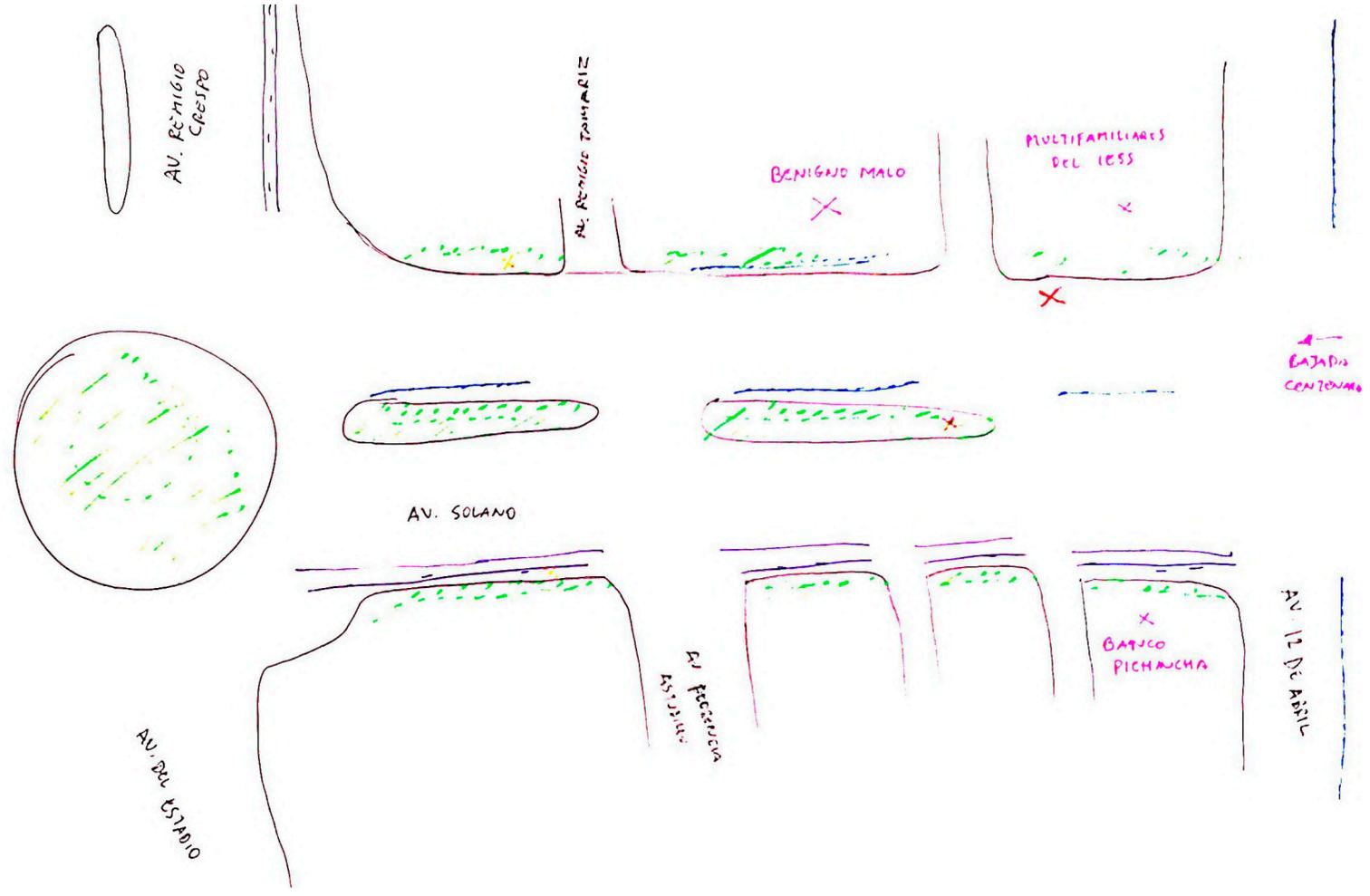




















**DISEÑO  
ARQUITECTURA  
Y ARTE**  
FACULTAD

