



UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO

**La transformación Urbana y su efecto en la Apropiación del
Espacio Público. Caso Avenida 7 de Octubre, Quevedo**

Arq. Kelly Valentina Macías Chan

Proyecto de investigación presentado como requisito para la obtención del
título de:

**MAGISTER EN ARQUITECTURA MENCIÓN PROYECTOS
ARQUITECTÓNICOS Y URBANOS**

Arq. Andrea Bonilla Ponce, MSc.

Portoviejo, Abril 2023

Hoja de Aprobación del Proyecto de Investigación

La transformación Urbana y su efecto en la Apropiación del Espacio Público.

Caso Avenida 7 de Octubre, Quevedo

Autora:

Arq. Kelly Valentina Macías Chan

Arq. David Cobeña Loor, Mg.

**Coordinador de la Maestría en Arquitectura /
Presidente del tribunal de titulación**

Arq. Danny Alcívar Vélez, Mg.

Miembro del tribunal de titulación

Ing. Adrián Reyna García, Mg.

Miembro del tribunal de titulación

Arq. Andrea Bonilla Ponce, MSc.

Tutora del Proyecto de investigación

Portoviejo, Abril 2023

Declaración de autenticidad y responsabilidad

Como autora de este Trabajo Final de Maestría, declaro bajo juramento que todo el contenido de este documento es auténtico y original. En ese sentido, asumo la responsabilidad correspondiente ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión de la información obtenida en el proceso de investigación, por lo cual, me someto a lo dispuesto en las normas académicas de la Universidad.

Arq. Kelly Valentina Macías Chan

C.I. 1205879891

Agradecimientos

A mis padres por su apoyo en cada meta que me he propuesto, por estar presente en cada logro alcanzado y enseñarme que a pesar de las dificultades del momento siempre hay motivos por los cuales estar agradecidos.

A mi hermano y compañero de maestría Adrián, por la sana competencia que tuvimos misma que fue motivo para salir adelante y no desistir en el camino.

A mi amigo David Rojas, por su apoyo durante este proceso, por cada consejo y sugerencia que me regaló cuando más los necesitaba y definitivamente agradezco su paciencia infinita para leer mi trabajo cuantas veces sea necesario.

Kelly Macías Chan

Resumen

El presente trabajo tiene como objetivo analizar el efecto de la transformación urbana sobre la apropiación del espacio público, el objeto de estudio para esta investigación es la Avenida 7 de Octubre en la Ciudad de Quedo. Este espacio público durante su proceso de regeneración se vio sometido a una transformación que no prestó atención a las necesidades de sus usuarios y generó problemas como la inaccesibilidad, el asoleamiento, la destrucción del mobiliario, entre otros. Para cumplir con el objetivo se desarrolló el trabajo en 3 fases. La primera fase sirvió para analizar y comprender cómo se desarrollan las dinámicas peatonales en la avenida y en la segunda fase se evaluó el espacio público para conocer sus condiciones físicas y funcionales, y así determinar si es un espacio habitable. Durante el desarrollo del trabajo se obtuvo como resultado que las personas utilizan el espacio público en zonas específicas para realizar alguna actividad necesaria, quedando el resto de la avenida como espacio sin vida urbana, y también se evidenció que este espacio no cumple con las condiciones necesarias de habitabilidad, por lo tanto, las personas no pueden permanecer, interactuar, ni apropiarse de este espacio. Finalmente, en base a los resultados obtenidos y la bibliografía seleccionada, para la tercera fase se desarrollaron lineamientos estratégicos de diseño para potenciar el uso, función y apropiación del espacio público en la Avenida 7 de Octubre.

Palabras clave: regeneración urbana, intervenciones urbanas, dinámicas peatonales, habitabilidad urbana, vida urbana.

Abstract

The objective of this work is to analyze the effect of urban transformation on the appropriation of public space, the object of study for this research is “Avenida 7 de Octubre” in the City of Quevedo. This public space during its regeneration process was subjected to a transformation that did not pay attention to the needs of its users and generated problems such as inaccessibility, sunlight, destruction of furniture, among others. To meet the objective, the work was developed in 3 phases. The first phase served to analyze and understand how pedestrian dynamics are developed on the avenue and in the second phase the public space was evaluated to determine its physical and functional conditions, and thus determine if it is a livable space. Throughout the development of the work, the results showed that people use the public space in specific areas to carry out some necessary activity, leaving the rest of the avenue as a space without urban life, it was also evidenced that this space does not meet the necessary conditions of habitability, therefore, people cannot remain, interact, or appropriate this space. Finally, based on the results obtained and the selected bibliography, for the third phase strategic design guidelines were developed to promote the use, function and appropriation of public space on “Avenida 7 de Octubre”.

Keywords: Urban regeneration, urban intervention, pedestrian dynamics, urban habitability, urban life.

Índice

Introducción	12
Capítulo I	14
El Problema.....	14
Planteamiento del Problema	14
Justificación	18
Objetivos.....	20
Capítulo II	21
Marco Teórico	21
Antecedentes.....	21
La importancia del diseño de los espacios públicos	23
La habitabilidad del espacio público.....	24
Dinámicas peatonales.....	25
Apropiación del espacio público.....	26
Regeneración urbana, un proceso de transformación.....	27
La Avenida 7 de Octubre y su proceso de transformación	27
Capítulo III	32
Marco Metodológico	32
Primera fase: Comprender las dinámicas peatonales	32
Segunda fase: Evaluar el espacio público.....	35
Encuesta.....	39
Tercera fase: Desarrollar lineamientos estratégicos.....	42

Capítulo IV	43
Resultados y Discusión	43
Primera fase: Comprender las dinámicas peatonales	43
Segunda fase: Evaluar el espacio público.....	56
Tercera fase: Desarrollar lineamientos estratégicos.....	66
Capítulo V	79
Conclusiones y Recomendaciones	79
Conclusiones	79
Recomendaciones	80
Referencias Bibliográficas.....	81
Anexos.....	86

Índice de figuras

Figura 1 <i>Mapa de Ubicación de la Avenida 7 de octubre, Quevedo.</i>	16
Figura 2 <i>Problemas tras la regeneración urbana de la Av. 7 de Octubre.</i>	17
Figura 3 <i>Soluciones improvisadas, asoleamiento en áreas de estar.</i>	19
Figura 4 <i>Primer plano de Quevedo.</i>	28
Figura 5 <i>Deficiencias constructivas y mala calidad de los materiales de construcción</i>	29
Figura 6 <i>Vistas aéreas del antes y después de la intervención de la regeneración</i>	30
Figura 7 <i>Formato de Ficha de Observación</i>	34
Figura 8 <i>Implantación de la Av. 7 de Octubre dividida en tramos.</i>	35
Figura 9 <i>Formato de la Ficha de evaluación del espacio público.</i>	38
Figura 10 <i>Resultados de la Ficha de Observación del Tramo “A”</i>	43
Figura 11 <i>Ocupación del espacio público de la Av. 7 de Octubre.</i>	45
Figura 12 <i>Resultados de la Ficha de Observación del Tramo “B”</i>	46
Figura 13 <i>Formas de protegerse del sol en la Av. 7 de Octubre</i>	47
Figura 14 <i>Concentración de personas en la Av. 7 de Octubre</i>	47
Figura 15 <i>Resultados de la Ficha de Observación del Tramo “C”</i>	48
Figura 16 <i>Resultados de la Ficha de Observación del Tramo “D”</i>	50
Figura 17 <i>Zonas de estar desprotegidas del sol – escasa presencia de usuarios.</i>	51
Figura 18 <i>Frecuencia de uso de la Avenida 7 de Octubre</i>	51
Figura 19 <i>Tiempo de permanencia de las personas en la Avenida 7 de Octubre</i>	52
Figura 20 <i>Resultado sobre lo que opinan los usuarios de la Avenida 7 de Octubre.</i>	53
Figura 21 <i>Resumen de actividades halladas de los tramos “A” y “C”</i>	54
Figura 22 <i>Elementos naturales, estado de la vegetación alta</i>	56
Figura 23 <i>Rampas de la Av. 7 de Octubre en mal estado</i>	57
Figura 24 <i>Dinámicas culturales, tradicionales cabalgatas en la Avenida 7 de Octubre</i>	59
Figura 25 <i>Mobiliario público destruido entre Av. 7 de Octubre y calle Octava</i>	60
Figura 26 <i>Resultados de la Ficha de evaluación del Tramo “A”</i>	60

Figura 27 <i>Resultados de la Ficha de evaluación del Tramo “B”</i>	61
Figura 28 <i>Resultados de la Ficha de evaluación del Tramo “C”</i>	62
Figura 29 <i>Resultados de la Ficha de evaluación del Tramo “D”</i>	63
Figura 30 <i>Avenida Larco en Lima, Perú.</i>	67
Figura 31 <i>Avenida Carabobo en Medellín, Colombia</i>	68
Figura 32 <i>Avenida Monsenhor Tabosa en Fortaleza, Brasil</i>	69
Figura 33 <i>Tratamiento del pavimento en la Avenida Monsenhor Tabosa en Fortaleza, Brasil</i>	70
Figura 34 <i>Saturación vehicular en la Avenida 7 de Octubre.</i>	73
Figura 35 <i>Lineamientos estratégicos de diseño aplicados sobre modelo 3D de la Av. 7 de Octubre</i>	78

Índice de tablas

Tabla 1 <i>Indicadores y variables para analizar las dinámicas peatonales.....</i>	33
Tabla 2 <i>Categoría e indicadores para evaluar la habitabilidad de la Av. 7 de Octubre</i>	36
Tabla 3 <i>Resumen de los indicadores de habitabilidad aplicados al espacio público de la Avenida 7 de Octubre.</i>	64
Tabla 4 <i>Lineamientos estratégicos de diseño para la Avenida 7 de Octubre.....</i>	76

Introducción

La Avenida 7 de Octubre se encuentra ubicada en el casco urbano de la ciudad de Quevedo. Este espacio público presenta alta actividad comercial y se ubican varias instituciones tanto públicas como privadas, además, representa un punto histórico ya que es una de las primeras calles ciudad, es por ello que esta avenida es considerada como espacio público importante para Quevedo. En el año 2017 el espacio público de la Avenida 7 de Octubre sufrió una transformación, misma que tuvo lugar tras su intervención con el proyecto de regeneración urbana.

La presente investigación tiene como objetivo analizar el efecto de la transformación urbana sobre la apropiación del espacio público de la Avenida 7 de Octubre luego de la ejecución del proyecto de regeneración urbana, ya que durante su intervención esta avenida sufrió cambios en su estructura física y materialidad ocasionando problemas como la inaccesibilidad, la sobrexposición a los factores climáticos, la destrucción del arbolado urbano, entre otros. Estos cambios y problemas afectaron la forma de habitar el espacio público generando inconformidad de parte de los usuarios.

Además, en la intervención de la Avenida 7 de Octubre no se tuvo en consideración el papel de las personas que lo utilizan, pues actualmente no se cuenta con un espacio habitable que permita a los usuarios hacer vida urbana lo que ha generado un sentimiento de rechazo hacia esta intervención impidiendo que las personas se puedan apropiar del espacio público.

El propósito de esta investigación es entender cuáles son las nuevas formas de habitar el espacio público de la Avenida 7 de Octubre tras su intervención, a través del estudio de las dinámicas peatonales actuales en relación con su entorno físico para poder desarrollar lineamientos estratégicos de diseño que permitan potenciar el uso y apropiación de este importante espacio público.

Para el desarrollo de este trabajo, se elaboró un primer apartado donde se expuso íntegramente el problema evidenciado, pues se necesita tener una perspectiva amplia para comprender las aristas que entran en juego, y seguido se procedió a revisar de manera exhaustiva las bases teóricas que sirvieron de apoyo para la presente investigación.

La metodología empleada en la presente investigación permitió estudiar las dinámicas peatonales existentes obteniendo así una perspectiva más amplia de como las personas utilizan este espacio. Asimismo, se prestó atención a la calidad del espacio público ya que existe un vínculo entre la interacción de las personas y su entorno urbano, pues para que exista vida urbana la calidad del entorno físico es muy importante.

Capítulo I

El Problema

Planteamiento del Problema

El espacio público desempeña un papel importante en las ciudades, se entiende como el escenario de la vida urbana, sujeto a los cambios en el tiempo y a su transformación mediante intervenciones tanto a nivel formal como funcional. En el espacio público se desarrollan una serie de interacciones, relaciones y vínculos entre los usuarios y su entorno, esta relación espacio-individuo se explica con conceptos como el apego al lugar, el espacio simbólico urbano, la identidad social urbana e identidad de lugar, entre otros, los que pueden ser abarcados desde la apropiación del espacio. (Vidal & Pol, 2005)

La problemática que aborda esta investigación se enfoca en el diseño del espacio público, su transformación o intervención como primera variable, y como segunda variable el efecto que tienen estas intervenciones sobre los usuarios en cuanto a sus formas de habitar y apropiarse del espacio público. Pelli (2019) sostiene que habitar un territorio urbano se entiende de dos formas, y una de ellas es la capacidad de los usuarios de apropiarse del espacio.

En América Latina y sus casos de regeneración, o dicho en otras palabras transformación, de los espacios públicos se ha evidenciado que, mayormente, estas intervenciones no han incidido de manera positiva en el sentido de pertenencia y apropiación, resultando en el abandono y descuido de los espacios públicos. Pese a que con las intervenciones estos espacios han logrado aumentar su plusvalía cada vez son menos usados y la población demuestra menor sentido de pertenencia, ya que no han logrado integrar los espacios urbanos a la vida cotidiana ni a la historia de los individuos. La mayoría de los proyectos de regeneración no han considerado variables de tipo social, ambiental y cultural, que conforman los elementos de la vida urbana según lo indican Cedillo et al. (2021)

Aterrizando a territorio ecuatoriano, Andrade (2005) estudia el espacio público en Guayaquil y expone que la ciudad ha sido sometida a un proceso acelerado de transformaciones urbanísticas, que tienen como contrapartida la desvalorización gradual del espacio público. El autor destaca en su escrito factores que inciden en la caída del espacio público tras su regeneración, tales como las formas patrimoniales genéricas, los espacios supervigilados, los nuevos espacios que asemejan paseos comerciales y finalmente la destrucción de zonas arbóreas propias que son reemplazadas por especies ornamentales no inclusivas.

Otro caso en el país lo exponen Cedillo et al. (2021) en cuatro espacios públicos que fueron intervenidos, con su regeneración, en el centro histórico de la ciudad de Cuenca. Se demostró que las intervenciones en esos espacios públicos analizados incidieron negativamente en el sentido de pertenencia y apropiación de los usuarios, ya que se evidenciaba escasa permanencia en ellos. Además, indica que este hecho se relaciona con la falta de usos cotidianos dentro y alrededor de estos espacios, la pérdida de la vivienda en los espacios estudiados y las condiciones físico-espaciales que no fomentan el uso del espacio público.

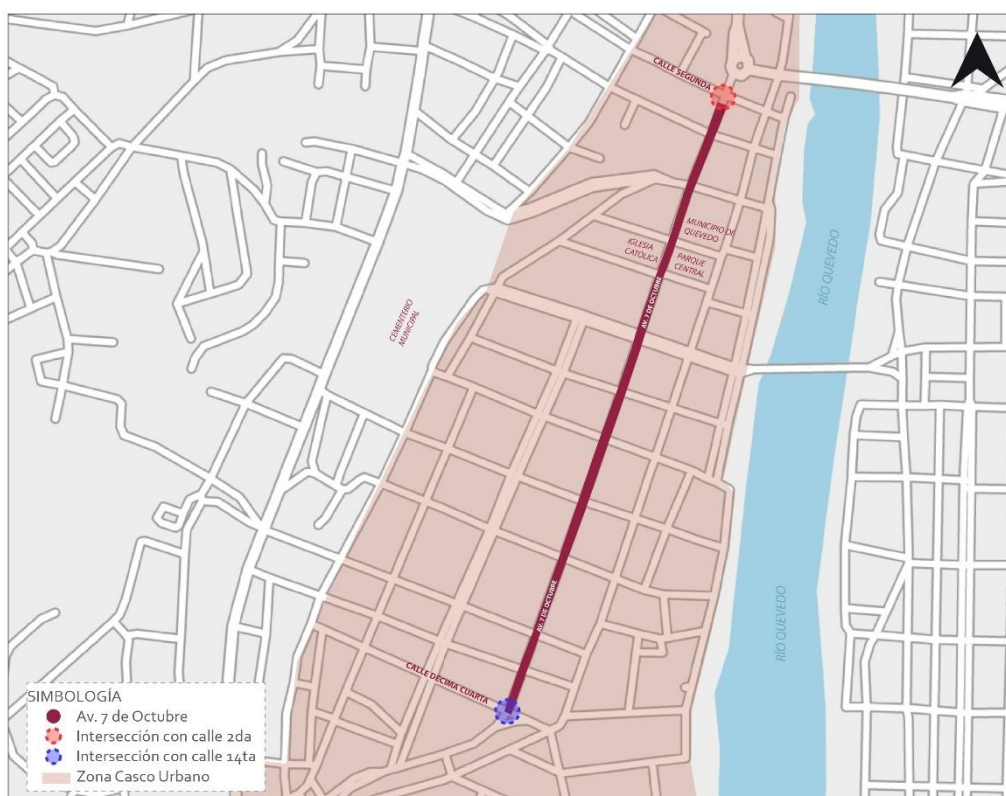
La ciudad de Quevedo por su lado, replica lo que ha sucedido con los espacios públicos de las grandes ciudades ecuatorianas antes mencionadas. El gobierno local con el propósito de equipar la ciudad con nuevos espacios urbanos y dar mantenimiento a los espacios públicos existentes tales como parques y avenidas impulsa proyectos de regeneración urbana, los cuales transforman estos espacios y recaen en los mismos factores negativos como la destrucción de especies nativas, condiciones físico-espaciales no adecuadas y la omisión del componente histórico en sus propuestas urbanas.

Uno de los importantes espacios públicos de la ciudad de Quevedo es la Avenida 7 de Octubre, el cual se constituye en el objeto de estudio de este trabajo, donde la vida urbana se ha visto afectada por su transformación que tuvo lugar en el año 2017 con el desarrollo del proyecto "Regeneración Urbana de la Av. 7 de Octubre". Este hecho marcó un antes y un

después en cómo se vivía este espacio, ya que antes de la intervención la mencionada avenida era como un gran espacio de encuentro donde la gente interactuaba y permanecía.

Figura 1

Mapa de Ubicación de la Avenida 7 de octubre, Quevedo.



Nota. Imagen elaborada por la autora (2022)

En lo referente al objeto de estudio, la Av. 7 de Octubre se encuentra en el casco urbano de la ciudad de Quevedo, la cual es una de las vías más importantes que atraviesa todo el casco urbano de la ciudad (figura 1). El área a estudiar tiene una longitud de 970 metros que inicia desde la calle segunda hasta la calle décima cuarta, área que fue intervenida en ambas aceras por el proyecto de regeneración urbana.

Esta avenida durante su proceso de regeneración sufrió una serie de transformaciones que no responden correctamente a las necesidades del peatón, no brinda las condiciones adecuadas de habitabilidad por lo que la gente no puede permanecer en ella

ni apropiarse del espacio. Se pueden evidenciar problemas como la inaccesibilidad, el asoleamiento y la plantación de especies arbóreas no adecuadas que no brindan protección.

Figura 2

Problemas tras la regeneración urbana de la Av. 7 de Octubre.



Nota. Fotografías por la autora (2022)

Como se puede apreciar en las imágenes anteriores (figura 2), durante la planificación y ejecución de este proyecto no se pensó adecuadamente en el papel del peatón, ni se consideraron aspectos como el recorrido de los usuarios, el factor histórico y las formas de habitabilidad o las interacciones que existían antes de la regeneración, aspectos importantes para que los usuarios se apropien de este espacio. Fonseca (2014) explica que las personas hacen y siente suyo un determinado espacio cuando se crea una historia personal, también considera que el abandono y descuido de los espacios se da porque estos espacios dejan de formar parte de la historia del individuo.

Justificación

El diseño o las intervenciones de los espacios públicos deben estar orientados a entender a las masas, se deben plantear proyectos en función de su historia, de las formas de habitar y de las características específicas de la sociedad en la que se desarrolla para poder mantener su esencia. Diseñar para el peatón es entender las experiencias y sensaciones que resulten de su recorrido.

Vélez y Calle (2021) exponen que las intervenciones que se propongan en los espacios públicos deben ir acorde a las dinámicas de apropiación de la comunidad para que el uso de los espacios sea efectivo. Siendo así, se debe evitar crear espacios que no coincidan con las dinámicas construidas en el tiempo por los habitantes.

El sentido de pertenencia y la apropiación del entorno público según Fenster (2005, citado en Cedillo et al, 2021) son aspectos clave y factores importantes de la vida pública e interacción social, de la misma manera, Sandoval (2020, citando por Cedillo et al, 2021) explica que la apropiación del espacio público involucra la interiorización de este por los usuarios e incluye los sentimientos y la subjetividad individual, de acuerdo a vivencias, recuerdos, actividades y valoraciones estéticas, de confort o seguridad que le hayan creado un apego hacia estos lugares. De esta forma se pueden generar procesos de apropiación donde los usuarios se sientan parte del entorno que los envuelve (p. 86).

Por otro lado, es importante destacar que la historia desempeña un papel importante en el espacio público cuando hablamos de una sociedad con costumbres bien arraigadas como es en el caso de Quevedo. Borja y Muxi (2003) exponen que la historia de la ciudad es la historia de su espacio público, conciben al espacio público como el espacio vital del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía.

La Av. 7 de Octubre es una de las arterias principales del cantón Quevedo, un punto estratégico donde inicia la historia de la ciudad, es en el año 2017 donde sufrió un importante cambio, su modernización con el proyecto de la regeneración urbana, el cual transforma dicho

espacio. Actualmente la obra se encuentra auditada por la Contraloría General del Estado (CGE) donde se ha dejado en evidencia de manera oficial las falencias constructivas que presenta la obra, generando problemas como la inaccesibilidad, la mala calidad de los materiales de construcción y la mala elección del arbolado urbano (Contraloría General del Estado, 2022). Esta transformación trajo consigo un sentimiento de rechazo por parte de los quevedeños que se puede evidenciar en su descuido, en la destrucción de su mobiliario urbano, y en el inexistente sentido de pertenencia y apropiación.

Figura 3

Soluciones improvisadas, asoleamiento en áreas de estar.



Fuente: Fotografía por la autora (2022)

Desarrollar esta investigación nos permitirá conocer cómo ha cambiado este espacio y cuáles son las nuevas interacciones (de existir) que se hubieran producido en su habitar. Se espera entender la nueva realidad y a partir de esto, elaborar estrategias que permitan mejorar su diseño permitiendo potenciar el uso del espacio público y su apropiación.

Objetivos

Objetivo General

Analizar el efecto de la transformación urbana y la apropiación del espacio público en la Avenida 7 de octubre de la ciudad de Quevedo mediante una revisión de sus condiciones formales y funcionales, para contribuir con lineamientos estratégicos de diseño que potencien su apropiación y funcionalidad.

Objetivos específicos

- Analizar las dinámicas peatonales actuales en la Avenida 7 de Octubre, mediante técnicas de observación directa y encuesta estructurada, para comprender las formas de uso del espacio público.
- Evaluar las condiciones físicas del espacio público en la Avenida 7 de Octubre aplicando indicadores de habitabilidad, que permitan determinar sus niveles de funcionabilidad.
- Desarrollar lineamientos estratégicos de diseño mediante estudio de casos y revisión bibliográfica, para potenciar el uso, función y apropiación del espacio público en el área de estudio.

Capítulo II

Marco Teórico

Antecedentes

Una vez expuestas las variables a estudiar en esta investigación, se hace necesario ponerlas en contexto y generar un razonamiento comparativo frente a otros casos de estudio que guardan relación con el enfoque del presente trabajo. Es así que se analizará como las mencionadas transformaciones o intervenciones que resultan de proyectos de regeneración en espacios públicos han influido en la apropiación de los mismos.

Para definir de manera más profunda los términos abordados, en cuanto a la regeneración urbana, Vassalli (2020) expone que el término regeneración urbana se lo utiliza para referirse a las intervenciones urbanas, además, explica que la regeneración urbana forma parte del grupo de los numerosos términos urbanísticos que inician con “re” entre los cuales se cuenta con revitalización, reconversión, rehabilitación, entre otros, los mismo que orientan al urbanismo hacia los procesos de hacer ciudades sobre sí mismas.

En cuanto a la apropiación del espacio público, Cala (2022) en su investigación sobre las dinámicas de apropiación y el sentido de pertenencia expone que la apropiación se relaciona a la búsqueda de espacios habitables los cuales deben ofrecer una variedad de usos que satisfagan las necesidades de los ciudadanos, por este motivo, las actividades y los usos que los habitantes desarrollen en el espacio, resultan en la relación entre las personas con su entorno. De la misma manera, explica que la apropiación del espacio público se manifiesta en la forma de habitar el espacio y en cómo se integra con el contexto, mostrando como las personas interactúan con la sociedad.

Gracia y Fernández (2019) en su artículo sobre la obsolescencia de un espacio público en Colombia, estudiaron las transformaciones acontecidas tanto en su estructura física como en sus formas de apropiación y de uso. Los autores explican que el deterioro del espacio físico y la degradación de las dinámicas sociales contribuyen a que un espacio sea

valorado como obsoleto, los habitantes empiezan a perder el interés, el compromiso y no se apropian del mismo.

Mas adelante la comunidad, del espacio público en mención, lanza un proyecto para revitalizar o regenerar con pequeñas intervenciones físicas de embellecimiento y otras más sociales como actividades recreacionales, con la intención de recuperarlo y promover dinámicas de apropiación en sus habitantes.

Otro estudio lo realiza Eljuri (2021) en su artículo titulado “La Recuperación del Espacio Público y el olvido de lo Urbano” donde hace un análisis de las intervenciones que tuvieron lugar en varios espacios públicos, considerados patrimoniales, en el Centro Histórico de la ciudad de Cuenca. La autora expone que los proyectos ejecutados estaban enfocados a la materialidad de los espacios públicos y no se tomaron en consideración los usos, las apropiaciones, ni se abordaron estos espacios intervenidos como espacios habitados. Y finalmente, vuelve a ratificar que en las intervenciones hubo un gran interés por los elementos materiales de los espacios públicos y poca atención a los usos sociales que definen estos espacios.

Otro caso en la ciudad de Cuenca lo exponen Perrone y Carrasco (2021), en su artículo abordan temas sobre la relación entre la regeneración del espacio público y la apropiación de los usuarios que ocupan esos espacios. Las autoras destacan en su trabajo que las transformaciones urbanísticas no solo involucran un cambio morfológico, sino que suponen un impacto sobre las formas de habitar que alojan. Además, explican que, las formas de vida social en las aceras (en cuanto a los modos de uso y apropiación que hallaron) deberían ser base para la concepción de los planes y proyectos de generación urbana.

A continuación, se abordarán varios subtemas que guardan relación con la temática y el desarrollo de este trabajo de investigación. Además, servirán para comprender de forma amplia cada termino a estudiar.

La importancia del diseño de los espacios públicos

Los espacios públicos bien diseñados son generadores de vida urbana y permiten que las personas se apropien de esos lugares. Páramo y Burbano (2022) en el capítulo III titulado “La Habitabilidad del espacio público urbano” del libro *Psicología Ambiental*, vol. I, señalan que el espacio público es un lugar de “expresión social y simbólica” para los individuos, y juega un papel importante en la interacción social. Los autores también mencionan que las personas dedicadas al estudio y diseño del espacio público se han visto preocupados en proyectar estos espacios para que sean habitables, tomando en cuenta sus condiciones físicas como la accesibilidad, el mobiliario, la iluminación, y psicológicas como la inclusión social, la apropiación y la sensación de seguridad.

En relación con este tema, Delpino-Chamy y Navarrete (2020) en su investigación analizan la relación que existe entre el diseño del espacio urbano y la percepción de las personas que lo habitan, explican que la calidad de vida en una ciudad está sujeta a la calidad de sus espacios públicos, a los usos y apropiaciones de estos espacios por sus usuarios, por lo tanto, estos espacios dependen tanto de su diseño urbano como de las dinámicas y de los usos de parte de sus habitantes. Finalmente, los autores en la parte concluyente de su trabajo identificaron que la accesibilidad, la seguridad y las actividades que ofrezca un espacio público favorecen al sentido de apropiación de los usuarios.

Así mismo, Borreta y Rodríguez (2010) mencionan que proponer estrategias que favorezcan la identificación de los habitantes con los espacios, brinda la oportunidad de crear un "ancla" social necesaria para crear un uso sostenible del espacio prestando atención a la estructura física, la calidad y el valor del espacio. Además, destacan que la participación de los habitantes promueve a la apropiación de los espacios y que resulta fundamental en los procesos de transformación.

Para concluir con este apartado, es conveniente reafirmar que los espacios públicos juegan un rol importante en las ciudades, ya que es en estos lugares donde la gente habita y se apropia dejando sus huellas personales. Algo importante de destacar es que el diseño del

espacio público influye en las personas, de esto depende si los espacios públicos brindan o no la posibilidad de que sea habitable y confortable para que la gente los ocupe y se apropie. Así mismo, podemos destacar que las estrategias que se propongan deben ser acorde a las dinámicas y formas de habitar existentes para que puedan ser aceptadas por sus usuarios.

La habitabilidad del espacio público

En cuanto a la habitabilidad del espacio público Páramo y Burbano (2012) expresan que los espacios públicos deben ser habitables ya que en ellos se desarrollan las prácticas sociales que favorecen el encuentro entre las personas y, por tanto, impactan en la calidad de la vida urbana. Además, exponen que un espacio público que se lo considere habitable debe satisfacer las necesidades humanas tanto físicas (tales como las condiciones espaciales y de confort adecuadas) como no físicas (como el sentido apropiación y pertenencia) y de esta manera lograr que las personas hagan uso de los espacios públicos, permanezcan, se sientan cómodas, se identifiquen y se apropien de ellos.

Mas adelante, los autores mencionados expresan que es importante empezar a conocer cuál es el punto de vista de las personas en cuanto a la calidad de sus espacios públicos y comenzar a evaluar si estos espacios cuentan o no con las condiciones de habitabilidad adecuadas, mencionan que la habitabilidad del espacio público es problema de la gestión urbana que aún se halla en proceso de construcción, sin embargo, existen investigaciones y estudios sobre el habitar urbano y la calidad de vida urbana resaltan la importancia de la habitabilidad del espacio público para sus usuarios.

Para continuar con la temática abordada, López y Faginas (2019) entienden al espacio público como el lugar donde se relacionan las personas con la ciudad. Consideran al espacio público como elemento principal de la vida y el sistema urbano, en este sentido, las autoras destacan que la capacidad que un espacio público tenga para fomentar vida urbana está determinada por las condiciones de habitabilidad y funcionalidad que este brinde.

Por otro lado, Ramírez y Cervantes (2018) destacan que, a partir del punto de vista de diversos autores, la habitabilidad y la calidad de vida son dos conceptos que se encuentran relacionados íntimamente ya que en ambos casos se destacan las condiciones físicas, sociales y culturales que resultan en la satisfacción de quienes utilizan un determinado espacio. Los autores establecen a la habitabilidad como un determinante de la calidad de vida.

Dinámicas peatonales

Para este apartado se abordará la significación de las dinámicas peatonales desde varios puntos de vista y de la mano de distintos autores. Cabe destacar que, al referirnos a las dinámicas peatonales nos referimos a las dinámicas (podría decirse de las formas de uso o de ocupación) de las personas dentro de un determinado espacio, es por ello que varios autores se refieren al término como dinámicas urbanas o dinámicas sociales.

Muñoz y Zapata (2018) nos dicen que las dinámicas urbanas dentro de un espacio público bien diseñado dan paso a que se puedan realizar diversas actividades y de esta manera se puede lograr una óptima relación entre el espacio y las personas, además explican que gracias a las dinámicas y a la condición física de un espacio se facilita la inclusión social y se contribuye a la integración, lo que convierte al espacio público en un referente donde se llevan a cabo diversas funciones para fortalecer la interacción social, así como diferentes escenarios de posibilidades, usos, acciones y convivencia.

Por otro lado, Muñoz et al. (2019) mencionan que en la actualidad los proyectos dan más importancia a lo estético y a lo funcional, lo cual muchas veces no está acorde con las dinámicas del espacio intervenido, por lo que no existe un equilibrio entre los componentes estéticos y los sociales, lo que en ocasiones no logra la medida adecuada entre los factores estéticos y sociales resultando un diseño *esnob*.

Del mismo modo, Páramo et al. (2018) explican que al reemplazar los espacios públicos por centros comerciales y enormes supermercados han perdido valor los lugares de

encuentro al aire libre que sirven para hablar, reunirse y para disfrutar de la compañía de otras personas, esto ha ocasionado que se vayan destruyendo las dinámicas sociales.

Apropiación del espacio público

Para empezar a dar contexto a la temática abordada en esta sección, Vidal y Pol (2005) explican la apropiación del espacio como un proceso donde se relacionan las personas y los espacios dentro de un determinado contexto. Para definir la apropiación lo hacen mediante dos vías la primera “acción-transformación” que tiene que ver con la relación entre las personas y el espacio; y la segunda “identificación simbólica” que se da cuando las personas se identifican con el espacio y le atribuyen una carga simbólica. Además, exponen que el significado que se le da a un determinado espacio, en cuanto a la identidad y el apego al lugar, pueden ser entendidos como facilitadores de un comportamiento respetuoso, un ambiente resultado del compromiso y la participación.

Por otro lado, Borja y Muxi (2003) explican que, los espacios que son destinados al uso comunitario, que permiten el paseo y el encuentro, que son un medio de expresión colectiva, de diversidad social y cultural, son aquellos que resultan de la apropiación por parte de la gente, es así, que los autores entienden al espacio público como espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. También exponen que debido al carácter social que tiene el espacio público este debe garantizar de forma igualitaria la apropiación por parte de los diferentes grupos sociales y culturales, de género y de edad.

Finalmente, para concluir con la sección, Guadarrama y Pichardo (2021) en su artículo explican que el espacio público es de gran importancia ya que en él se desenvuelve la vida pública y es símbolo dentro de un territorio, además, las autoras sostienen que los actores sociales se identifican en el espacio público, se hacen visibles y se apropian de estos a pesar de las divisiones entre los grupos que conviven en el espacio público. Su apropiación otorga a estos espacios un significado social que trasciende el tiempo y el lugar.

Regeneración urbana, un proceso de transformación

El término “Regeneración urbana” se refiere a una expresión de carácter ambiguo que no se puede reducir a una definición única y precisa. Al hablar de regeneración normalmente se hace referencia a un proceso de renovación, es decir que en cierta forma se habla de una “reparación o mejora”. El proceso de regeneración urbana implica una serie de fenómenos urbanos, uno de ellos es la transformación de ciertos sectores dentro de una ciudad que implica un cambio de uso, otra forma son las intervenciones de “regeneración urbana” que buscan influir en la población y de la misma manera nos podemos referir a las actividades que tienen como objetivo “revitalizar” áreas degradadas de las ciudades (Bustos & Castrillo, 2020)

Por otro lado, Vassalli (2020) explica que termino de regeneración urbana lo define como proyectos urbanos de gran escala, promovidos por las instituciones gubernamental locales en asociación con el sector privado, donde el objetivo es reconvertir zonas específicas de la ciudad existente, transformándolas, y que además de hacer un cambio de imagen sirva para atraer a las personas para generar nuevas actividades y usos.

Dicho así, cuando hablamos sobre “regeneración urbana” nos referimos a una serie de cambios o transformaciones, las cuales implican intervenciones sobre un determinado espacio urbano para su recuperación o potencialización, una oportunidad nueva para crear ciudades sobre si mismas.

La Avenida 7 de Octubre y su proceso de transformación

La existencia de la avenida 7 de Octubre data desde los inicios de la ciudad, y se puede evidenciar en el primer plano de Quevedo del año 1917 (figura 4), donde destaca la iglesia y el parque central sobre la avenida en mención, es por este motivo la importancia de esta avenida tanto para la historia de la ciudad como la de sus habitantes.

Figura 4

Primer plano de Quevedo



Nota. Vista panorámica de Quevedo elaborada por el historiador Gilberto Montes (año 1917) se aprecia la iglesia y el parque central sobre la hoy Avenida 7 de Octubre. Imagen tomada del libro “*Vademécum de Quevedo. Cronología de hechos históricos*” por el autor Maldonado Mata, Alcides (2011)

A lo largo de la historia la avenida 7 de Octubre servía como un espacio de encuentro donde los quevedeños permanecían y realizaban todo tipo de actividades desde las más pequeñas como disfrutar un buen espacio sombreado hasta la organización de desfiles y protestas. En este sentido, Arroyo (2020) nos dice que “salir a la calle, estar o desplazarse en su espacio es una forma de pertenecer a la ciudad” (p.112)

Un giro repentino sucede a mediados del año 2016 cuando inicia el proceso, de parte del gobierno local, para la contratación de los estudios y diseños del proyecto de la Regeneración Urbana de la Avenida 7 de Octubre en la ciudad de Quevedo. Posteriormente en el año 2017 se dio paso a su ejecución, la cual no fue concluida y dejó una obra incompleta

que a simple vista presenta deficiencias constructivas (figura 5). Este hecho marca un antes y un después en la historia de este espacio público.

Figura 5

Deficiencias constructivas y mala calidad de los materiales de construcción



Nota. Fotografías por la autora (2022)

Antes de la ejecución del proyecto de regeneración urbana, la configuración espacial y las formas de habitar en la misma eran distintas. Si bien, su diseño era sencillo y sus materiales bastante comunes, es su historia y las interacciones sociales que permitía lo que invitaba a usarla y permanecer en ella. Fonseca (2014) nos explica que las personas le dan al espacio un sentido social, cultural, lo transforma y se apropian tanto en forma física como simbólica.

Entre los hechos que más afectaron a los usuarios de esta avenida fue la tala de árboles que permitían sombra y no el reemplazo de los mismos, así como el desalojo de los pequeños comerciantes ambulantes. Son muy usuales los comentarios públicos a través de redes sociales donde los habitantes se expresan en contra de esta intervención, expresan que “antes era un lujo” o que “antes podían descansar debajo de los árboles”.

Figura 6

Vistas aéreas del antes y después de la intervención de la regeneración



Av. 7 de Octubre antes de la Regeneración Urbana

Av. 7 de Octubre después de la Regeneración Urbana (2020)

Nota. Foto tomada del perfil de Facebook “Quevedo Ciudad del Río” publicada en el año 2018 (izquierda) <https://acortar.link/RQBshI>. Foto tomada de la página oficial de Facebook del Municipio de Quevedo publicada en el año 2020 (derecha) <https://acortar.link/ZML4NV>.

En la imagen anterior (figura 6) se puede apreciar un contraste en el antes y después de su intervención; en la imagen de la izquierda se puede notar la importancia que representaba la vegetación para la avenida y como las personas se quedaban bajo la sombra que brindaban. Al contrario, en la imagen derecha se observa la inexistencia de vegetación frondosa y el cambio del mobiliario urbano dejando las zonas de estar en total exposición a factores climáticos agresivos.

Por lo anterior, Muñoz et al. (2019) nos explican que es necesario que los espacios públicos cuenten con las condiciones físicas-espaciales adecuadas que faciliten la interacción entre las personas que lo habitan. Por otro lado, las autoras también mencionan que muchas de las intervenciones que se llevan a cabo dejan de lado factores del tipo social, cultural y

ambiental, elementos importantes de la vida urbana, por lo que es habitual encontrar diseños que no logran atraer a los usuarios ni permiten que desarrollen sus actividades en ellos.

Capítulo III

Marco Metodológico

El nivel de investigación del presente trabajo será de carácter Explicativo no experimental, Albán et al. (2019) menciona que este tipo de investigación es aquella que tiene una relación causal ya que no solo describe el problema, sino que busca las causas que lo provocan. El diseño de la investigación será de tipo documental obteniendo información bibliográfica en diferentes tipos de documentos ya sean impresos o digitales; y de campo recolectando datos directamente del lugar de los hechos mediante herramientas como encuestas y fichas de observación. (Arias, 1999)

Para cumplir con los objetivos planteados se han planteado tres fases, a continuación, se detallarán los métodos y herramientas a utilizar según corresponda:

Primera fase: Comprender las dinámicas peatonales

El desarrollo de esta fase permitirá conocer las dinámicas peatonales del espacio público en la avenida 7 de Octubre y permitirá un entendimiento sobre su uso y cómo la gente se mueve en él.

Esta fase se llevará a cabo mediante un enfoque etnográfico, ya que permite comprender una comunidad y su entorno, admite la exploración de los fenómenos sociales y culturales mediante técnicas como la observación directa en la vida social del lugar de estudio. Gracias a este método es posible el registro de situaciones, eventos, actores, interacciones y comportamientos que se observan (Monje, 2011)

La técnica a utilizar en esta fase será la observación directa que proporcionará conocimientos sobre el comportamiento de las personas en su entorno, ayudará a evidenciar cuáles son sus actividades y cómo utilizan el espacio. Gehl y Svarre (2013) nos explican que este tipo de técnica es uno de los principales medios para el estudio de la vida urbana, la cual permite observar a las personas a distancia, y de este modo se puede conocer qué ocurre en este espacio. Al realizar este tipo de observación las personas se encontrarán en una

situación cómoda y sus actividades resultan de manera natural, se adquiere conocimiento a partir de las escenas cotidianas.

Para cumplir con esta fase se utilizarán los indicadores y variables mostrados en la Tabla 1, los cuales permiten analizar las dinámicas de apropiación y el sentido de pertenencia (Cala, 2022):

Tabla 1

Indicadores y variables para analizar las dinámicas peatonales

INDICADORES	SOCIABILIDAD	→	FRECUENCIA	VARIABLES
			PERMANENCIA	
	ACTIVIDADES	→	TIPO DE ACTIVIDAD	
	HABILIDAD	→	DISFRUTE DEL ESPACIO, SENTIRSE SEGURO	

Nota. Editado por la autora (2022)

La herramienta a utilizar será ficha de observación que permita registrar las actividades que los usuarios desarrollan en el espacio público y los lugares de estancia donde la gente permanece, mediante la técnica de mapeo. Gehl y Svarre (2013) nos explican que esta técnica se la utiliza para evidenciar las estancias (donde las personas están de pie o sentadas), el tipo de actividades que la gente realiza y los espacios donde se dan.

El resultado de la ficha de observación nos proporcionará una base para entender cómo se desarrollan las dinámicas peatonales en la avenida. Dado que la avenida es una arteria principal en la ciudad donde alberga gran cantidad de actividades comerciales y financieras, se prestará especial atención a las personas que hacen uso de los espacios destinados a estar. En cuanto a los indicadores de sociabilidad y habilidad la información será recolectada a través de las preguntas 2, 3 y 7 de la encuesta (ver el formato de encuesta).

Figura 7

Formato de Ficha de Observación

FICHA DE OBSERVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO						
FECHA DE ELAB:		Avenida 7 de Octubre, Quevedo		ELABORADO POR:		
TRAMO:		"A"		DESDE CALLE SEGUNDA HASTA CALLE QUINTA		
SIMBOLOGIA	CONCENTRACIÓN DE PERSONAS		TIPOS DE COMERCIO FORMAL	COMERCIO INFORMAL	INST. MUNICIPAL	EQ. RECREACIONALES
	ALTA		ROPA		CENTROS COMERCIALES	EQ. CULTO
	MEDIA		ALIMENTOS	INST. BANCARIAS	HOTELES	OTROS
	BAJA		FERRETERIAS AC. CHILLARIS IMPORTADORAS OTROS	EQ. ADMINISTRATIVOS	INST. SALUD	
ESTANCIAS	ACTIVIDADES IDENTIFICADAS	OBSERVACIONES	REGISTRO FOTOGRAFICO / SITUACIONES DE IMPORTANCIA MAYOR			
DE PIE						
SENTADO (A)						
CAMINANDO						

Nota. Elaborada por la autora (2023)

En la imagen anterior (Figura 7) se puede observar el modelo de la Ficha de Observación a utilizar para registrar el mapeo de actividades de las personas que se encuentre utilizando el espacio público. Se trabajará con un total de 4 fichas que contienen la avenida dividida en tramos, esto debido a su longitud.

En la primera parte de la ficha de observación se ha colocado la implantación de la avenida donde se podrá realizar el mapeo de las actividades que desarrollen los usuarios en el espacio público y seguido un espacio para ingresar la simbología con la que se trabaje en campo. Finalmente, se cuenta con un espacio para ingresar el tipo de actividades halladas según las estancias en que las personas se encuentren (de pie o sentadas), un espacio para observaciones y finalmente un espacio para registro fotográfico según el caso lo requiera.

Cabe mencionar que se trabajará esta ficha durante un día laborable, ya que es necesario que todas las actividades se encuentren activas.

A continuación, se presenta una imagen de la Avenida 7 de Octubre donde se marcan los tramos con los que se trabajarán las fichas, se ha dividido la avenida en 4 tramos los cuales se los identifica como "Tramo A", "Tramo B", "Tramo C" y "Tramo D", cada tramo está compuesto por 6 cuadras. La avenida tiene una longitud total de 970 metros lineales y está compuesta por 24 cuadras (12 cuadras de cada lado) cuyas longitudes van desde los 50 metros lineales hasta 100 metros lineales aproximadamente.

Figura 8

Implantación de la Av. 7 de Octubre dividida en tramos



Nota. Elaborada por la autora (2023)

Segunda fase: Evaluar el espacio público

Para evaluar el espacio público en cuanto a su habitabilidad se ha tomado como referencia a los indicadores para medir la habitabilidad de los espacios públicos propuestos por Páramo et al. (2016) en su artículo titulado "Estructura de indicadores de habitabilidad del espacio público en ciudades latinoamericanas" donde plantean una estructura de indicadores a partir de las condiciones físicas y funcionales que un espacio público debería cumplir para

que sea considerado habitable y contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

Para esta investigación se han tomado como referencia los indicadores del tipo subjetivos, los cuales son los que mejor se adaptan para el presente caso de estudio y que permiten valorar la habitabilidad del espacio público desde la perspectiva de quienes lo utilizan.

La ejecución de esta fase se la llevará a cabo mediante dos herramientas la primera una ficha de evaluación (ver figura 7) y la segunda herramienta será la aplicación de encuesta estructurada a los usuarios de la avenida; toda esta información será recolectada a través de las preguntas 4 a la 8 (ver formato de encuesta). Jansen (2013) expone que la “encuesta cualitativa”, en palabras del autor, es aquella que nos sirve para determinar la diversidad del tema de interés dentro de la población estudiada. Y en el caso de las encuestas de carácter pre-estructurado nos dice que el objetivo de este análisis es ver qué características predeterminadas se encuentran en la población que se estudia.

A continuación, se detallarán los indicadores que se utilizarán para evaluar el espacio público:

Tabla 2

Categoría e indicadores para evaluar la habitabilidad de la Av. 7 de Octubre

INDICADORES PARA EVALUAR LA HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO		
CATEGORÍA	INDICADOR	DESCRIPCIÓN
DINÁMICAS AMBIENTALES	Elementos naturales	Presencia de elementos naturales
	Cambios Climáticos	Protección de cambios climáticos
	Clima de la ciudad	favorece o no a la estancia y disfrute
	Esmog	El esmog que se percibe
	Publicidad visual exterior	Presencia de publicidad
	Publicidad auditiva exterior	Ruido
	Libre de humo de fumadores	Libre de humo de fumadores
	Libre de malos olores	Libre de malos olores
MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD	El estado de la malla vial	Estado actual vial
	Accesibilidad a los espacios públicos desde los medios de transporte	Distancia promedio en relación con el transporte público
	Rampas	Rampas que faciliten el desplazamiento de coches para bebés o personas con discapacidad física
	Zonas peatonales que existen actualmente	Condiciones peatonales disponibles en el espacio público, permite o no la libre movilidad
SERVICIOS	Señalización	Tránsito, mapas, etc.
	Inclusividad	Niños, jóvenes, adultos mayores
	Múltiples actividades	Oportunidad de desarrollar múltiples actividades
	Estado de aseo en que se encuentra el EP	Limpieza y mantenimiento del espacio público
DINÁMICA CULTURAL	Elementos culturales	Esculturas, monumentos, obras de arte
	Actividades culturales gratuitas	Desfiles o conciertos que se realizan en la ciudad para el público general
	Identidad de los espacios públicos	Que se pueda diferenciar de los demás
SEGURIDAD	Presencia de policías o personal de seguridad	Presencia de policías o personal de seguridad
	Presencia de cámaras de seguridad	Presencia, estado y funcionamiento de cámaras de seguridad
DINÁMICAS SOCIALES	Normas de tránsito	Respeto que se observa por las normas de tránsito
	Posibilidad de realizar manifestaciones religiosas/políticas/artísticas	Facilita realizar manifestaciones religiosas/políticas/artísticas
	Equitativo para todos los géneros	Promueve el uso equitativo para todos los géneros
	Presencia de artistas	Presencia de músicos en la calle, malabaristas en semáforos
	Presencia de indigentes, personas con adicciones, etc.	Presencia de indigentes, personas con adicciones, etc.
	Diversidad de lo que pueda observarse o experimentarse	Diversidad de: usos, visuales, actividades y posibilidades recreativas
	Grafitis o pinturas en los muros de la ciudad	Presencia de grafitis o pinturas en el espacio público
	Contacto social	Posibilidad de entrar en contacto social con otras personas
INFRAESTRUCTURA	Calidad de la iluminación nocturna	Cobertura y estado de las luminarias del espacio público
	Mobiliario	Mobiliario disponible en el espacio público, calidad y cantidad
	Mantenimiento del mobiliario urbano	Estado del mobiliario existente

Nota. Editado por la autora (2023)

Figura 9

Formato de la Ficha de evaluación del espacio público

FICHA DE EVALUACION DE LA AV. 7 DE OCTUBRE, QUEVEDO							
FECHA DE ELAB:	DESEDE CALLE SEGUNDA HASTA CALLE QUINTA					ELABORADO POR: ARO. KELLY MACÍAS	
TRAMO: A							
INDICADOR	DESCRIPCIÓN (A evaluar)	EXISTENCIA / POSIIBILIDAD		ESTADO			OBSERVACIONES
		SI	NO	M	R	B	
CATEGORÍA:		DINAMICAS AMBIENTALES					
Elementos naturales	Vegetación alta						
	Vegetación baja						
Cambios Climáticos (protección)	Elementos de protección (parasoles, cubiertas, etc.)						
Clima de la ciudad	favorece o no a la estancia y disfrute			/			
Smog	El smog que se percibe				/		
Publicidad visual exterior	Contaminación visual				/		
Publicidad auditiva exterior	Bocinas, altavoces, musica alta, etc				/		
Libre de humo de fumadores	Libre de humo de cigarrillos				/		
Libre de malos olores	basura, alcantarillas, etc				/		
CATEGORÍA:		MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD					
El estado de la malla vial	Estado actual vial		/				
Accesibilidad a los espacios públicos desde los medios de transporte	Posibilidad de acceder en transporte público				/		
Rampas	Rampas que faciliten el desplazamiento de coches para bebes o personas con discapacidad física						
Zonas peatonales que existen actualmente	Posibilidad de desplazarse libremente sin chocar con otras personas u objetos.						
IMPLANTACIÓN						SIMBOLOGIA	
ESTADO: MALO (M); REGULAR (R); BUENO (B); EXCELENTE (E)						INDICADORES A EVIDENCIAR EN LA IMPLANTACIÓN:	
						* / * = NO APLICA	

Nota. Elaborada por la autora (2023)

En la imagen anterior (Figura 9) se muestra el formato de la ficha para evaluar la habitabilidad del espacio público. En la parte superior de la ficha están contenidos los datos generales donde se indican el tramo, por quien está elaborada y la fecha, en la parte céntrica de la ficha se observan los indicadores con una descripción sobre cuáles son los aspectos a evaluar y además se cuenta con un espacio para realizar observaciones, y en la parte final de la ficha contamos con una implantación del objeto de estudio para mapear los indicadores que son contables como árboles, mobiliarios, rampas, entre otros, lo que permitirá tener un levantamiento íntegro de la Avenida 7 de Octubre.

Finalmente, cabe mencionar que para cumplir con todos los indicadores se trabajará con un total de 3 fichas de evaluación por cada tramo de la avenida, obteniendo un total de 12 fichas.

Encuesta

Una vez especificadas las fases del desarrollo metodológico de esta investigación que requieren una encuesta como herramienta, esta sección tiene como objetivo exponer el formato de encuesta que se aplicará y mostrar cómo se determinó la muestra poblacional con la que se trabajará.

Para la aplicación de la encuesta se determinó el tamaño de la muestra poblacional con la siguiente fórmula:

$$\text{Tamaño de la muestra} = \frac{\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2}}{1 + \left(\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2 N} \right)}$$

N=	Tamaño de la población
e=	margen de error
z=	Puntuación z (Cantidad de desviaciones estándar que una proporción determinada se aleja de la media)

Se consideró la población total del Cantón Quevedo que equivale a 173.575 según los datos del último censo poblacional oficial registrado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), el nivel de confianza aplicado equivale al 95% (puntuación z del 1.96) y con un margen de error del 10%. Por lo tanto, se aplicará la encuesta a 96 personas dentro del área de estudio en la Avenida 7 de Octubre de la ciudad de Quevedo.

La encuesta es cerrada y está diseñada de tal manera que admita respuestas puntuales tales como Sí/No, escala ordinal de rangos cualitativos (excelente, bueno, regular, malo) o preguntas de opción múltiple.

A continuación, se muestra el formato de encuesta que se aplicará a los usuarios de las Avenida 7 de Octubre del Cantón Quevedo:

ENCUESTA SOBRE LA HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA AVENIDA 7 DE OCTUBRE, CANTÓN QUEVEDO

La presente encuesta tiene como objetivo evaluar la habitabilidad del espacio público de la Avenida 7 de Octubre de la Ciudad de Quevedo, toda información proporcionada será utilizada para conocer qué efecto ha tenido el proyecto de la regeneración urbana sobre los quevedeños. **Los datos de la encuesta son anónimos, tanto su contenido como los resultados obtenidos serán tratados con confidencialidad.**

Marque con una "x" las respuestas de su elección.

1. Datos del encuestado

Género: Femenino Masculino ¿Usted tiene alguna discapacidad?

Edad: 15 - 19 20 - 24 Sí No

25 - 45 46 - 60 De ser positivo indique cuál _____

Mayor a 60 ¿Cuál es su ocupación? _____

2. ¿Con qué frecuencia transita a pie en la Avenida 7 de Octubre de la Ciudad de Quevedo?

Nunca Casi todos los días

Casi nunca Todos los días

Ocasionalmente

3. ¿Cuánto tiempo suele permanecer en la Avenida 7 de Octubre?

Menos de 30 min 2 horas - 4 horas

30 min - 1 hora 8 horas o más

4. De los siguientes factores ambientales, indique si bajo su punto de vista influyen de manera positiva o negativa dentro del espacio público de Av. 7 de Octubre. En caso de no existir marque la opción "no existe".

	POSITIVO	NEGATIVO	NO EXISTE
Plantas que brinden sombra			
Elementos que brinden sombra (parasoles, cubiertas, etc)			
Clima de la ciudad			
Humo de los carros (Smog)			
Publicidad (carteles publicitarios)			
Ruido (altavoces, musica alta, bocinas y bulla de los vehiculos)			
Humo de cigarrillos			
Malos olores (basura, alcantarillas, entre otros.)			

5. Lea atentamente y bajo su mejor criterio determine como positivo o negativo los siguientes enunciados. Marque "SÍ" o "NO"

ENCUESTA SOBRE LA HABITABILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA AVENIDA 7 DE OCTUBRE, CANTÓN QUEVEDO

	SÍ	NO
Es fácil acceder a esta avenida en transporte público		
Las rampas permiten desplazarse (utilizarse) con comodidad		
Las aceras permiten caminar libremente y sin chocar con otras personas u objetos		
Existe señalización adecuada como pasos cebra y discos peaje		
Puede cualquier persona usar libremente este espacio indiferente de su género, edad o capacidades especiales		
Se puede realizar cualquier tipo de actividades (ocio, recreación)		
La Av. 7 de Octubre se encuentra limpia y en constante mantenimiento		
Existen elementos culturales adecuados a las tradiciones o historia quevedeña		
Se pueden realizar actividades de tipo cultural y social (como desfiles, manifestaciones religiosas, entre otros.)		
Existen elementos representativos de la historia quevedeña		
Existe la presencia de policías que brinden seguridad a los ciudadanos		
Existe la presencia de cámaras de seguridad		
Cree que en este espacio las personas respetan las normas de tránsito		
Se pueden presentar artistas como músicos, malabaristas, bailarines, entre otros.		
Existe la presencia de indigentes, personas con adicciones, entre otros.		
Existe la presencia de grafitis o pinturas que den realce a la cultura		

6. Lea atentamente y bajo su mejor criterio califique los siguientes factores según su estado.

	MALO	REGULAR	BUENO	EXCELENTE
Estado físico de la Avenida 7 de Octubre				
Calidad de la iluminación nocturna				
Calidad del mobiliario (asientos, tachos de basura, postes de luz, entre otros.)				
Estado del mobiliario público (asientos, tachos de basura, postes de luz, entre otros.)				

7. ¿Cree Usted que la Av. 7 de Octubre brinda espacios cómodos, confortables y seguros que estén protegidos del sol o lluvia y que le permitan sentarse conversar con sus amigos y conocidos o realizar alguna otra actividad que responda al disfrute?

Sí No

8. En términos generales, ¿Considera usted que la Avenida 7 de Octubre, es un espacio habitable que le permite disfrutar de su ciudad y realizar cómodamente sus actividades?

Mucho Poco Nada

Observaciones: _____

Tercera fase: Desarrollar lineamientos estratégicos

Una vez que se hayan obtenido los resultados de las fases anteriores, podremos tener una perspectiva ampliada sobre las dinámicas peatonales que existen actualmente dentro de la Avenida 7 de Octubre y, de la misma manera contaremos con información valiosa sobre cómo se sienten sus usuarios y que opinan sobre el estado físico y funcional de la avenida en estudio.

Como primer paso, para esta fase se procederá a realizar un estudio de casos similares al objeto de estudio de esta investigación. Los casos de estudios a seleccionar deberán responder a avenidas céntricas en ciudades latinoamericanas que hayan sido intervenidas con proyectos de regeneración urbana (intervenciones urbanas) y donde exista presencia de actividad comercial. De cada caso de estudio seleccionado se identificarán que estrategias se han implementado acorde a las categorías que se mencionan en la segunda fase de este diseño metodológico (ver tabla 2), y como segundo paso, se procederá a la revisión de autores que establecen directrices para el diseño de espacios públicos.

Seguido de esta revisión bibliográfica se procederá a elaborar una matriz que contenga los lineamientos estratégicos de diseño que se puedan aplicar al caso de estudio.

Para la elaboración de la matriz se tomarán en cuenta las categorías de:

- Dinámicas ambientales
- Movilidad y accesibilidad
- Servicios
- Dinámica cultural
- Seguridad
- Dinámicas sociales
- Infraestructura

El objetivo de esta tercera fase es desarrollar lineamientos estratégicos de diseño aplicables al caso de estudio, que permitan a los usuarios de la Avenida 7 de Octubre de la ciudad de Quevedo “adueñarse” del espacio público. De esta manera se podrá potenciar el uso, función y apropiación del espacio público de la Avenida 7 de Octubre de la ciudad de Quevedo.

Capítulo IV

Resultados y Discusión

En este capítulo se expondrán los resultados obtenidos de cada fase antes mencionada, el diseño metodológico fue construido en tres fases las cuales fueron:

- Primera fase: Comprender las dinámicas peatonales
- Segunda fase: Evaluar el espacio público
- Tercera fase: Desarrollar lineamientos estratégicos

Y se presentaran cada una de ellas a continuación:

Primera fase: Comprender las dinámicas peatonales

Una vez aplicados los métodos para analizar las dinámicas peatonales en la Avenida 7 de Octubre se evidenció que las mismas están sujetas o dependen de la actividad que se ofrezca en el contexto o entorno que contiene a este espacio público.

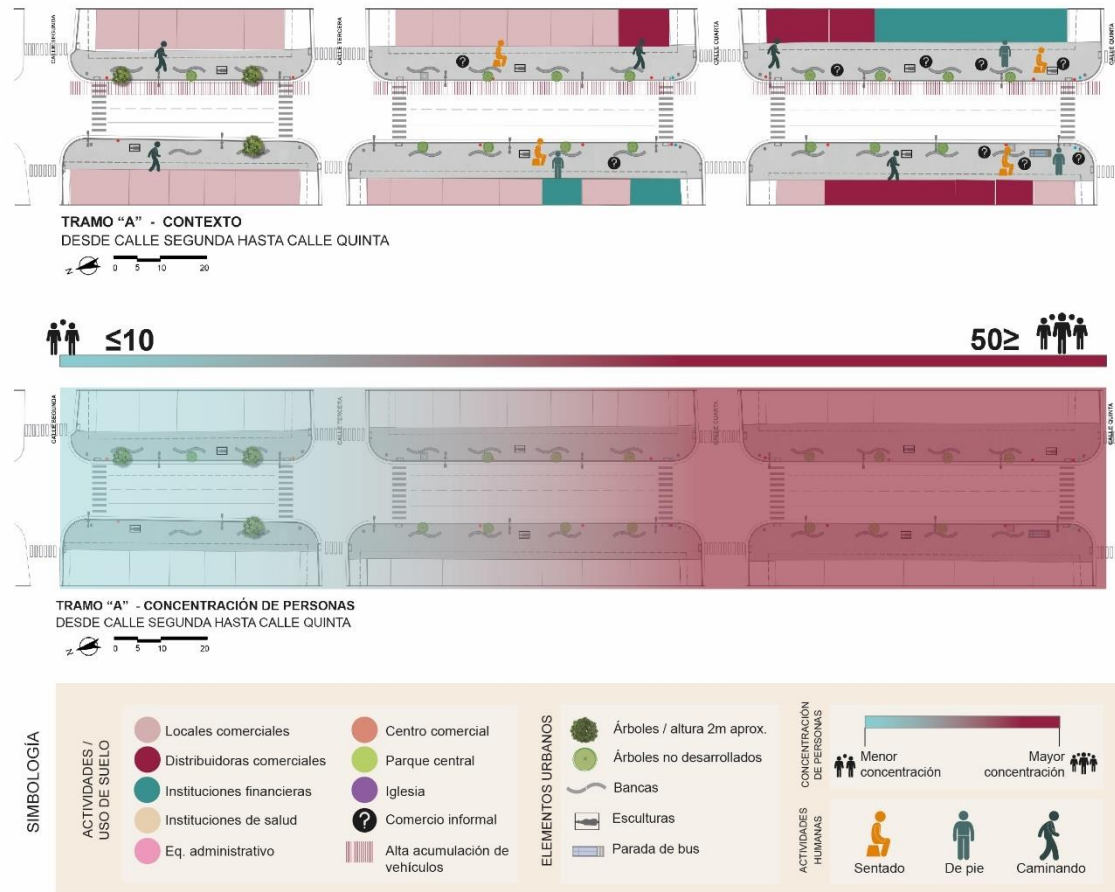
Para mostrar los resultados de esta fase se elaboraron dos mapas temáticos (por cada tramo de avenida) a partir de las fichas de observación, un mapa donde se evidenciaron las actividades que se desarrollan dentro del contexto que contiene a la Avenida 7 de Octubre, y el segundo mapa donde se muestra la concentración de personas. A través de estos mapas temáticos se revela lo que sucede en el entorno que rodea la Avenida 7 de octubre y deja en evidencia cómo las personas se mueven dentro de este espacio.

A continuación, se detallan los resultados de cada tramo de la Avenida 7 de Octubre:

- Tramo "A" – desde calle Segunda hasta calle Quinta

Figura 10

Resultados de la Ficha de Observación del Tramo "A"



Nota. Elaborado por la autora (2023)

En toda la avenida la actividad predominante es el comercio, en el mapa temático de contexto (figura 10) se observa que en este tramo también predomina la actividad comercial. La cual en su mayoría se trata de locales comerciales pequeños, debido a que se cuenta con un uso de suelo mixto donde los dueños de cada predio han adaptado la planta baja de sus viviendas para tener un local comercial. Estos locales comerciales ofrecen servicios como venta de ropa, alimentos, medicinas de veterinaria, víveres varios y servicio técnico de relojería.

Dentro de este tramo también se cuenta con otro tipo de comercio, en el mapa de actividades se lo ha denominado "distribuidoras comerciales", se trata de marcas comerciales de renombre como Artefacta, Créditos Económicos, Comandato, entre otros. Así mismo se

cuenta con la presencia de instituciones bancarias como BanEcuador, Banco del Pacífico y el Banco Internacional.

Por otro lado, en el mapa temático de Concentración de personas (figura 10) podemos observar que existe mayor acumulación de personas en el espacio público de las áreas donde se encuentran las instituciones financieras y las distribuidoras comerciales, ya que son las instituciones que atraen a más personas.

Así mismo y debido a la alta concentración de personas cerca de estos equipamientos surgen otras actividades como el comercio informal y los lugares de “encuentro” donde la gente interactúa ocupando las bancas y las esculpturas o estando de pie, esto debido a la necesidad de esperar por tiempo prolongado hasta terminar con sus actividades o trámites (figura 11). Por otro lado, en las demás cuadras de este tramo solo se evidenció que sirven como espacio transitorio, y no se registró el uso del espacio público de parte de los ciudadanos.

Figura 11

Ocupación del espacio público de la Av. 7 de Octubre



Baja Concentración de personas

Alta Concentración de personas

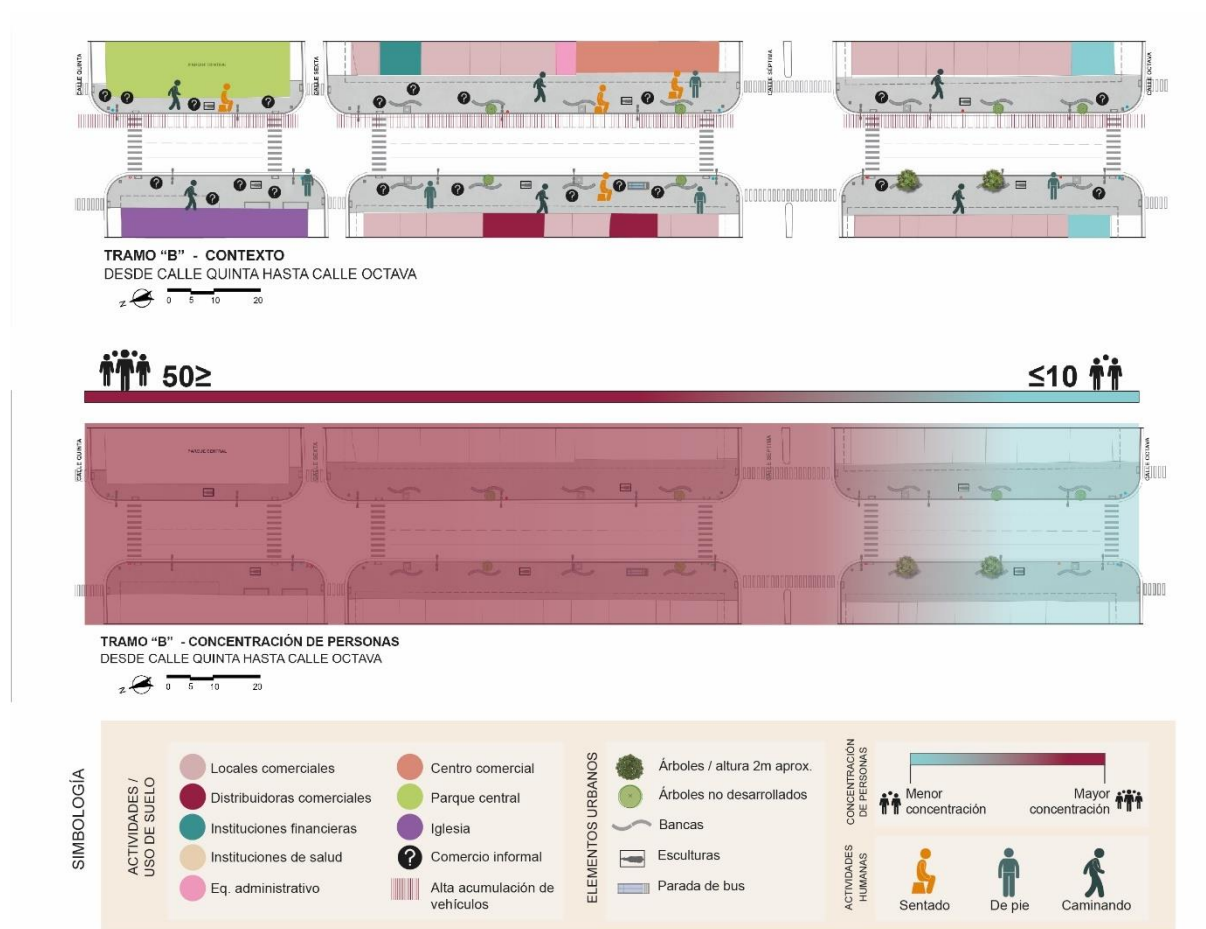
Nota. Fotografías por la autora (2023)

Otro hecho importante que se observó, es que al existir mayor concentración de personas también hay un aumento en la acumulación de vehículos, saturando las zonas de estacionamientos y en ocasiones ocupando el área de cruces seguros para peatones.

- Tramo “B” – desde calle Quinta hasta calle Octava

Figura 12

Resultados de la Ficha de Observación del Tramo “B”



Nota. Elaborado por la autora (2023)

Como se puede observar en la imagen anterior (figura 12) el tramo “B” contiene en su entorno actividades bastante variadas, lo que da como resultado mayor acumulación de personas.

Entre las calles Quinta y Sexta se encuentra el Parque Central y la Iglesia Católica San José, se observó gran cantidad de personas movilizándose y buscando protección del sol, así mismo, se observó la presencia de comerciantes informales que improvisaban sus negocios y del mismo modo las formas de protegerse del clima.

Figura 13

Formas de protegerse del sol en la Av. 7 de Octubre



Nota. Fotografía y edición por la autora (2023)

Por otro lado, en la cuadra que se encuentra entre las calles Sexta y Séptima también se muestra alta concentración de personas y la fuerte presencia del comercio informal, se observó que muchas personas utilizan la parada bus que se ubicada en este sector ya que les permite llegar fácilmente al centro comercial “Quevedo Shopping Center”, movilizarse a las instituciones bancarias o llegar a otros puntos importantes de la ciudad.

Figura 14

Concentración de personas en la Av. 7 de Octubre



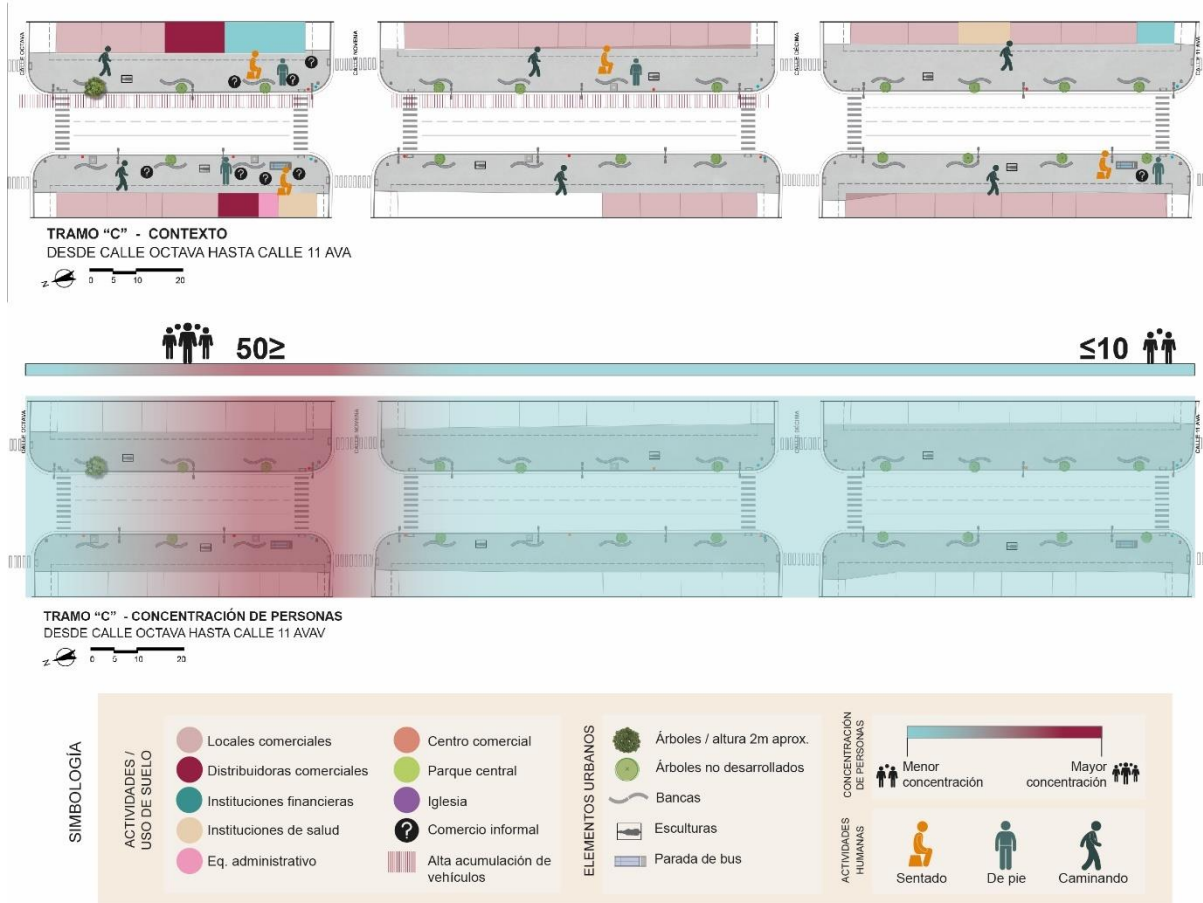
Nota. En la fotografía se muestra la alta concentración de personas en la zona de la parada de bus entre la Av. 7 de Octubre y la calle Séptima. Fotografía por la autora (2023)

Dentro de este tramo también se cuenta con locales comerciales que brindan servicios como farmacias, ferreterías, venta de accesorios de teléfonos, venta de ropa, venta de artículos varios, entre otros, este tipo de comercio variado permite que la zona se mantenga en constante movimiento. También se observó que pocas personas utilizan mobiliario público ya que no brindan zonas que les permita estar protegidos del sol, y otras personas solo se trasladaban rápidamente de un lugar a otro.

- Tramo “C” desde calle Octava hasta calle Décima primera

Figura 15

Resultados de la Ficha de Observación del Tramo “C”



Nota. Elaborado por la autora (2023)

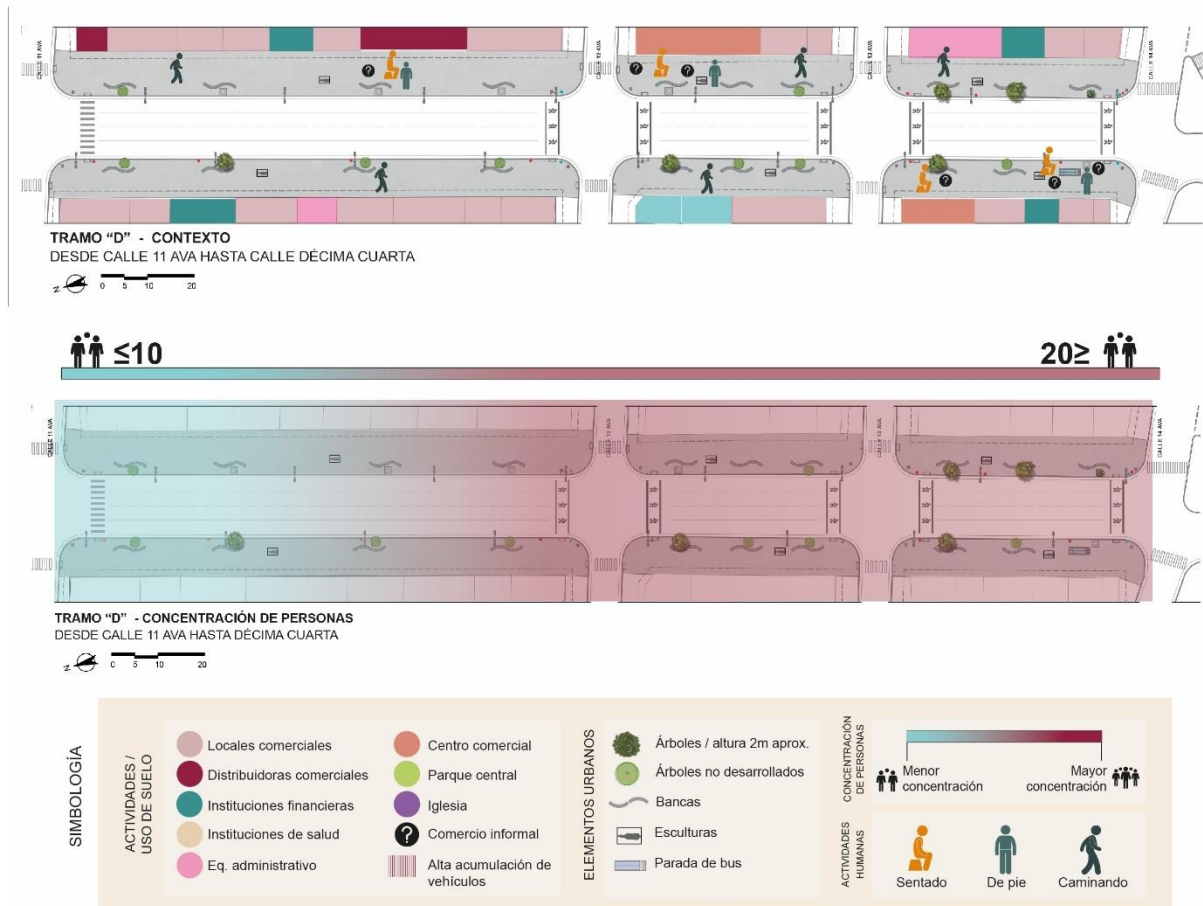
En términos generales, en este tramo se observa que existe menor concentración de personas dentro del espacio público, a excepción de la zona entre la Av. 7 de Octubre y la calle novena ya que en este sector se localiza el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) y otras distribuidoras comerciales que atraen bastantes personas.

Por otro lado, en las cuadras comprendidas entre las calles Novena y Décima primera se evidencian locales comerciales pequeños como ópticas, venta de ropa, calzado, accesorios de celulares, alimentos, entre otros. En estas cuadras se evidencia poca o escasa ocupación de parte de los ciudadanos, lo que aumenta la percepción de inseguridad.

- Tramo “D” desde calle Décima primera hasta calle Décima cuarta

Figura 16

Resultados de la Ficha de Observación del Tramo “D”



Nota. Elaborado por la autora (2023)

En este tramo se evidenció un leve aumento en la concentración de personas ya que se cuenta con equipamientos más variados como el centro comercial “Victoria Aventura Plaza”, la empresa Corporación Nacional de Telecomunicaciones (CNT) y la Importadora Castro. Así mismo se siguen manteniendo otros locales comerciales pequeños como en los tramos expuestos anteriormente.

Por otro lado, es importante mencionar que en este tramo se observó que se utilizaban los mobiliarios con muy poca o escasa frecuencia ya se encuentran totalmente desprotegidos de las condiciones climáticas como podemos observar en la siguiente imagen (figura 17).

Figura 17

Zonas de estar desprotegidas del sol – escasa presencia de usuarios.

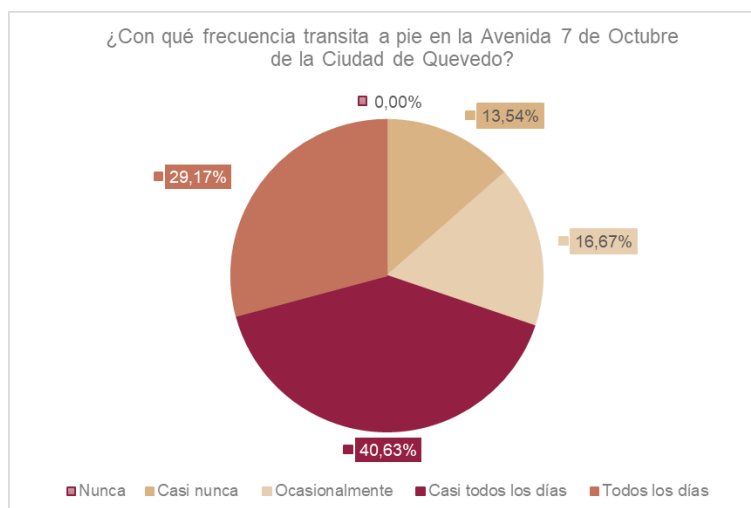


Nota. Fotografía por la autora (2023)

Por otro lado, con la aplicación de las encuestas, se obtuvo que el 40,63% de las personas encuestada frecuentan este espacio público casi todos los días ya sea por atender sus negocios, realizar compras o por algún trámite administrativo.

Figura 18

Frecuencia de uso de la Avenida 7 de Octubre

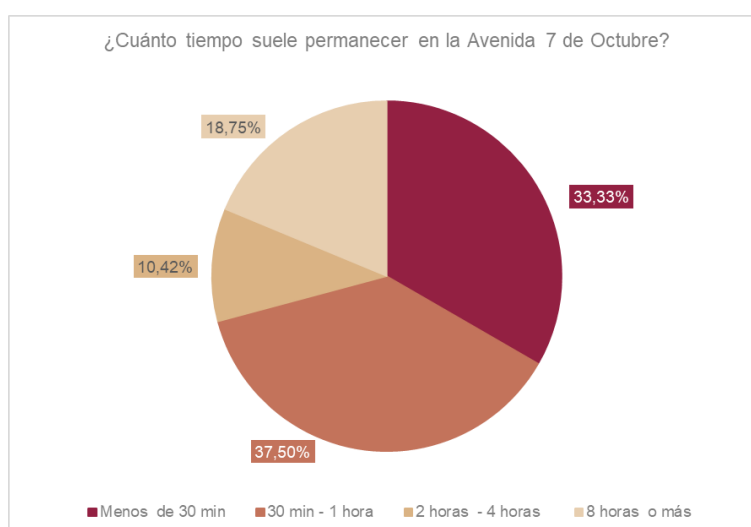


Nota. Elaborado por la autora (2023)

Este método también permitió corroborar que la mayoría de personas permanecen en este espacio público por periodos que varían entre menos de 30 min hasta un máximo de una (1) hora, que es el tiempo que se demorarían en trasladarse de un lugar a otro o hacer una actividad específica. Por lo que las estancias y las formas de usos que se evidencian en la avenida están plenamente ligadas a las actividades que brinda su contexto.

Figura 19

Tiempo de permanencia de las personas en la Avenida 7 de Octubre

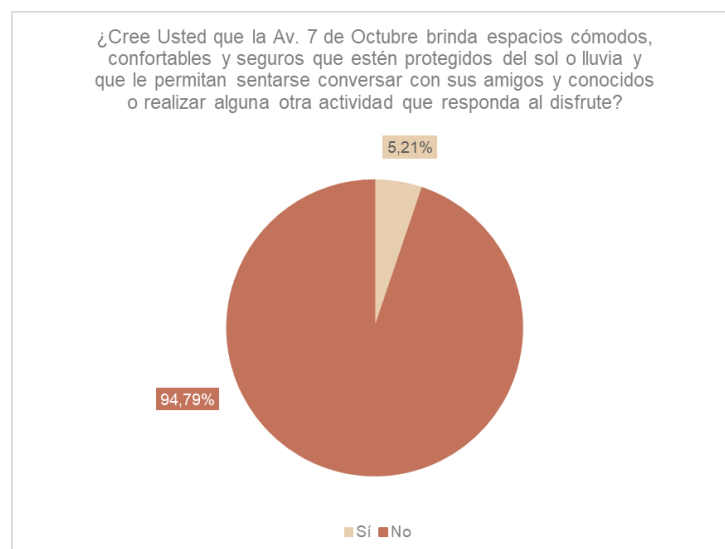


Nota. Elaborado por la autora (2023)

Así mismo, los usuarios en su mayoría respondieron que la Avenida 7 de Octubre no brinda con espacios cómodos, confortables, ni seguros y que no les permite disfrutar del espacio público. Esta pregunta confirma que las personas no se sienten a gusto en este espacio por lo que no se evidenció mayor uso y permanencia en los tramos que carecían de algún equipamiento importante.

Figura 20

Resultado sobre lo que opinan los usuarios de la Avenida 7 de Octubre



Nota. Elaborado por la autora (2023)

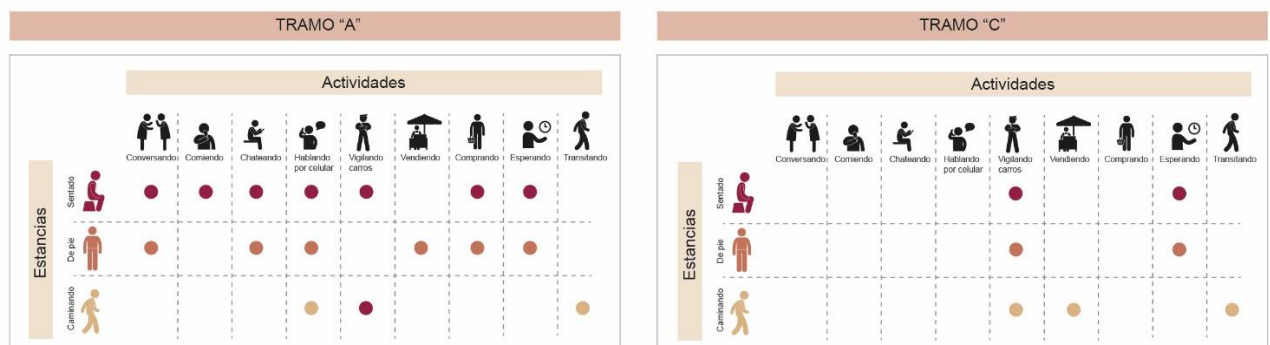
Una vez mostrados los resultados que se obtuvieron con las herramientas aplicadas para esta fase, se evidencia que a lo largo de la Avenida 7 de Octubre las formas de uso y los flujos peatonales dentro de este espacio público están sujetos a las actividades que ocurren en su contexto, es decir, que el movimiento de las personas, las estancias en las que se encontraban (sentado, de pie o caminando) y el tipo de actividades que desarrollan como conversar, comprar o esperar, están vinculados directamente al tipo de equipamiento que vayan a utilizar ya sea por realizar trámites o comprar.

En tal sentido, para explicar de manera gráfica lo expuesto se hace una comparación entre dos tramos resaltando las actividades que se desarrollan dentro de los mismos (figura

21). Se seleccionó el tramo “A” por presentar mayor concentración de personas y contener equipamientos variados de alto interés, y el tramo “C” por presentar menor concentración de personas y menor variedad de equipamientos.

Figura 21

Resumen de actividades halladas de los tramos “A” y “C”



Nota. Elaborado de la autora (2023)

Es así que se observa que mientras más tiempo la gente debe esperar (por ciertas diligencias) estos empiezan a desarrollar más actividades en el espacio público como sucede en el tramo “A”. Por el contrario, en el tramo “C” se observa muy poca actividad que involucre a las personas con el espacio público.

Las dinámicas peatonales en la Avenida 7 de Octubre se dan por la relación entre las actividades que ofrecen los equipamientos en su contexto y el uso que dan los usuarios al espacio público, es decir que las personas se ven obligadas a utilizarlo. Como nos explica Gehl (2006) las “actividades necesarias” son aquellas actividades cotidianas donde las personas se ven obligadas a hacerlas, además destaca que el entorno físico no tiene mayor impacto sobre ellas.

Por lo tanto, los equipamientos que resultan atractivos para el usuario derivan una serie de actividades en el espacio público como ir al Banco, esperar por algún trámite o conversar mientras se camina al trabajo, las mismas que se engloban dentro de las

“actividades necesarias”, es por ello que el ambiente físico no tiene mayor importancia ya que es imprescindible hacer uso del espacio público.

En esa misma línea, el autor mencionado habla sobre las “actividades opcionales” que son aquellas que tienen lugar cuando el entorno físico permite e invita a realizar actividades como dar un paseo o tomar el aire, y por lo tanto el entorno físico tiene mayor impacto.

Pues bien, como se evidencia en las encuestas los usuarios de la Avenida 7 de Octubre no se sienten cómodos dentro del espacio público ya que no tienen la posibilidad de protegerse del clima, sentarse a conversar y no se sienten seguros, asimismo, como se observa en los tramos de la avenida que carecen de un “equipamiento importante” las personas no ocupan el espacio público. Es por esto que la Avenida 7 de Octubre no propicia las condiciones óptimas para que las personas hagan uso efectivo del espacio público y se apropien.

Para la transformación que sufrió la Avenida 7 de Octubre no consideraron las dinámicas peatonales que existían durante años. El alcance del proyecto solo contempló un cambio en su morfología y su materialidad, no se tomó en consideración los usos, las formas de apropiación y no se logró proyectarlo como un espacio que invite a permanecer en él para desarrollar vida urbana. Como lo explica Eljuri (2021) en su investigación la autora evidenció que varias intervenciones solo se preocupaban por lo material y no por el factor social, y, asimismo Perrone y Carrasco (2021) sostienen que las transformaciones urbanas no solo deben implicar un cambio morfológico ya que impactan sobre las formas de habitar, indican que la vida social debe ser base para proyectar o a su vez regenerar estos espacios.

Se logró identificar que en la avenida existen muchas zonas donde vegetación alta se encuentra deteriorada dejando los espacios donde había mobiliario expuestos a las condiciones climáticas, y en ese mismo contexto se evidenció poca variedad de usos, por lo que los usuarios tampoco se veían atraídos a utilizar el espacio público. Los usuarios de la Avenida 7 de Octubre no se apropian de este espacio público ya que no brinda las condiciones

físicas adecuadas ni ofrece mayor variedad de usos que los atraiga, como nos explica Cala (2022) la apropiación se relaciona a la búsqueda de espacios que sean habitables, es decir que brinden condiciones adecuadas donde se pueda permanecer y que al mismo tiempo que estos ofrezcan diversidad de usos.

Segunda fase: Evaluar el espacio público

Para esta fase se evaluaron los indicadores de habitabilidad del espacio público como se lo mencionó en el diseño metodológico de esta investigación. A continuación, se presentarán los resultados que se obtuvieron y de los cuales se generaron planos con los elementos evaluados.

En cuanto a los indicadores de *Dinámicas Ambientales*, lo largo de la Avenida 7 de Octubre se halló poca vegetación alta que brinde sombra, siendo la mayoría árboles que no presentaban un desarrollo adecuado o se encuentran deteriorados. Por lo que gracias al clima de la ciudad en las horas de la mañana se puede disfrutar del espacio público, por el contrario, en horas de la tarde (a partir de las 12:00 hasta las 16:00) se ve la necesidad de espacios bajo sombra ya que la temperatura y la exposición al sol aumenta.

Figura 22

Elementos naturales, estado de la vegetación alta



Nota. Fotografías por la autora (2023)

Se percibe *smog* por la alta acumulación de vehículos en los tramos “A”, “B” y “C”. Además, al momento de aplicar la ficha de evaluación a lo largo de la avenida no se percibió humo de cigarrillos ni malos olores por acumulación de basura o de alcantarillas en mal estado, pero las personas encuestadas dentro de la avenida mencionaron que estos problemas sí les afecta de manera negativa ya que sí se perciben de manera recurrente.

Del mismo modo, de acuerdo a los indicadores de contaminación visual y auditiva, se evidenció la presencia estos problemas con mayor frecuencia entre los tramos “B” y “C” debido a la publicidad excesiva tanto visual como auditiva que tienen algunos locales comerciales. Estos problemas se presentan con mayor fuerza en los tramos mencionados ya que son los que mayor acumulación de vehículos y personas presentan, además los dueños de los locales comerciales usan música a todo volumen y carteles para captar clientela.

En cuanto a los indicadores de *Movilidad y Accesibilidad*, el estado vial de la avenida se encuentra en buenas condiciones y es posible acceder fácilmente a este espacio en transporte público. En los tramos “B” y “C” debido a las actividades y la acumulación de personas no es posible desplazarse con comodidad por lo que hay la posibilidad de chocarse entre personas o con objetos. Asimismo, se observó que las rampas para discapacitados en toda la avenida se encuentran en mal estado y no permiten que los usuarios se desplacen sobre ellas como se puede observar en la figura 23.

Figura 23

Rampas de la Av. 7 de Octubre en mal estado



Nota. Fotografía por la autora (2023)

De acuerdo a los indicadores de *Servicios* se evidenció que se cuenta con la presencia de señalización vial horizontal, sin embargo, existe la necesidad de complementar con señalización vertical a fin de salvaguardar a los peatones. Por otro lado, se evidencia que este espacio es libre y abierto, lo que permite que cualquier persona (sin exclusiones) pueda hacer uso del mismo. Para concluir con los indicadores de servicios, se observó que el espacio público de la Avenida 7 de Octubre se encuentra limpio y en constante mantenimiento por personal municipal.

Sobre los indicadores de *Dinámicas Culturales*, a lo largo de toda la avenida se evidenció que existe la posibilidad de llevar a cabo desfiles o manifestaciones políticas. En ese mismo contexto, también se observaron esculturas decorativas, que no tienen relación alguna con la historia de la ciudad, ni son elementos representativos de la cultura.

Figura 24

Dinámicas culturales, tradicionales cabalgatas en la Avenida 7 de Octubre



Nota. Cabalgata en la Avenida 7 de Octubre. Tomada de la noticia en página web: *¡La tradición continúa! Cabalgata en honor a Manobanda recorrió las calles de Quevedo*, publicada por Diario Aldia (2021). <https://acortar.link/uG6N4P>

En cuanto a los indicadores de *Dinámicas sociales*, se observó que las personas no cumplen con las normas de tránsito establecidas y los conductores no respetan a los peatones. Además, se evidenció la presencia de personas como indigentes que incomodaban a los usuarios y ocupaban el espacio público para dormir.

Siguiendo con los indicadores de dinámicas sociales se observó y se experimentó que no existe la posibilidad de entrar en contacto social con otras personas a plenitud, ya que el espacio físico no presenta mayor comodidad y no se puede pasar un tiempo mayor de 15 minutos.

De acuerdo a los indicadores de *Infraestructura*, en cuanto al estado del mobiliario como bancas, tachos de basura, postes de luz, entre otros, se encuentran en un estado de regular a malo ya presentan un desgaste notable de sus materiales de construcción y en

ciertos casos la destrucción de las bancas o el hurto de los tachos de basura. En esa misma línea, la calidad del pavimento se encuentra en un estado regular ya que se presentan problemas como zonas puntuales donde se empoza agua lo que acelera el desgaste del material. Por otro lado, la calidad de la iluminación nocturna está en un estado regular ya que existen zonas que quedan a oscuras, aumentando la inseguridad del sector.

Figura 25

Mobiliario público destruido entre Av. 7 de Octubre y calle Octava



Nota. Fotografía por la autora (2023)

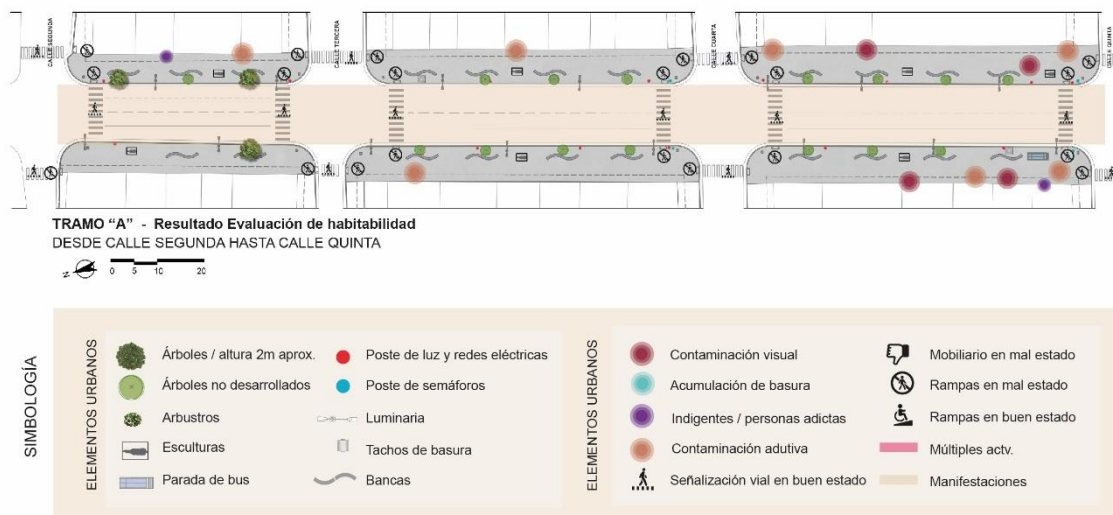
Finalmente, en cuanto a los indicadores de *Seguridad*, a lo largo de toda la avenida no se observaron policías ni personal de seguridad que brinde protección a los usuarios.

A continuación, se presentan los planos que se generaron a partir de los elementos evaluados:

- Tramo "A" – desde calle Segunda hasta calle Quinta

Figura 26

Resultados de la Ficha de evaluación del Tramo "A"



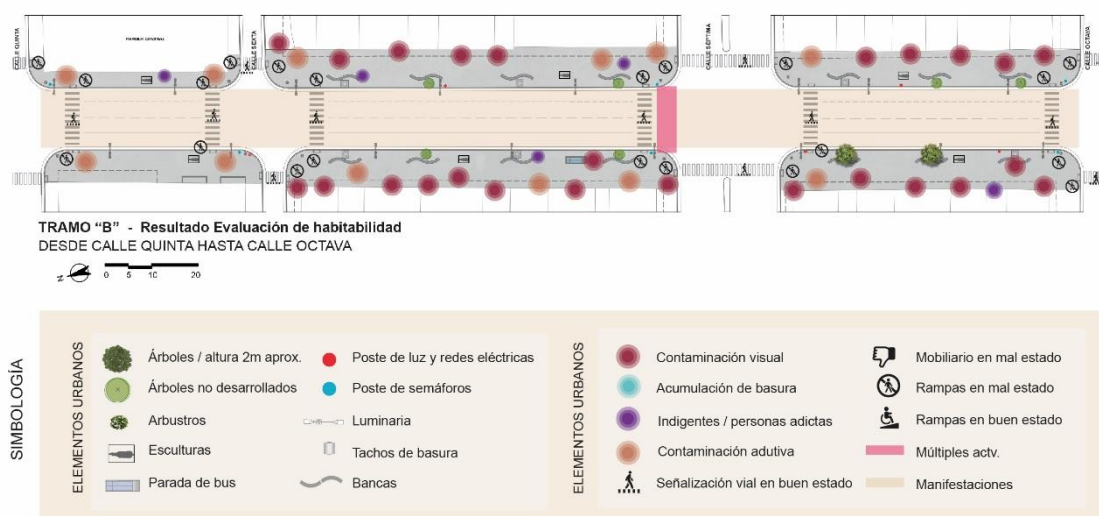
Nota. Elaborado por la autora (2023)

En este tramo se evidencian los problemas de contaminación visual en zonas específicas y no se observa publicidad en exceso, asimismo los problemas de contaminación auditiva se encuentran en sectores específicos debido a los locales comerciales del tramo.

- Tramo "B" – desde calle Quinta hasta calle Octava

Figura 27

Resultados de la Ficha de evaluación del Tramo "B"



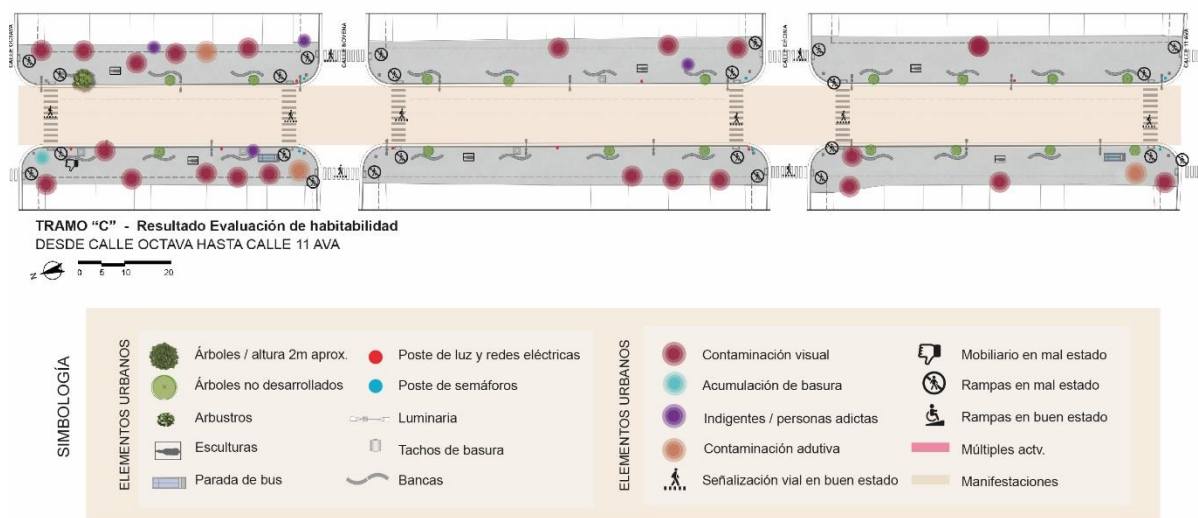
Nota. Elaborado por la autora (2023)

En este mapa temático se evidencia alta acumulación de problemas como la contaminación visual y auditiva, ya que es uno de los tramos que mayor concentración de personas y de actividades comerciales variadas tanto formales como informales presenta.

- Tramo "C" – desde calle Octava hasta calle Décima primera

Figura 28

Resultados de la Ficha de evaluación del Tramo "C"



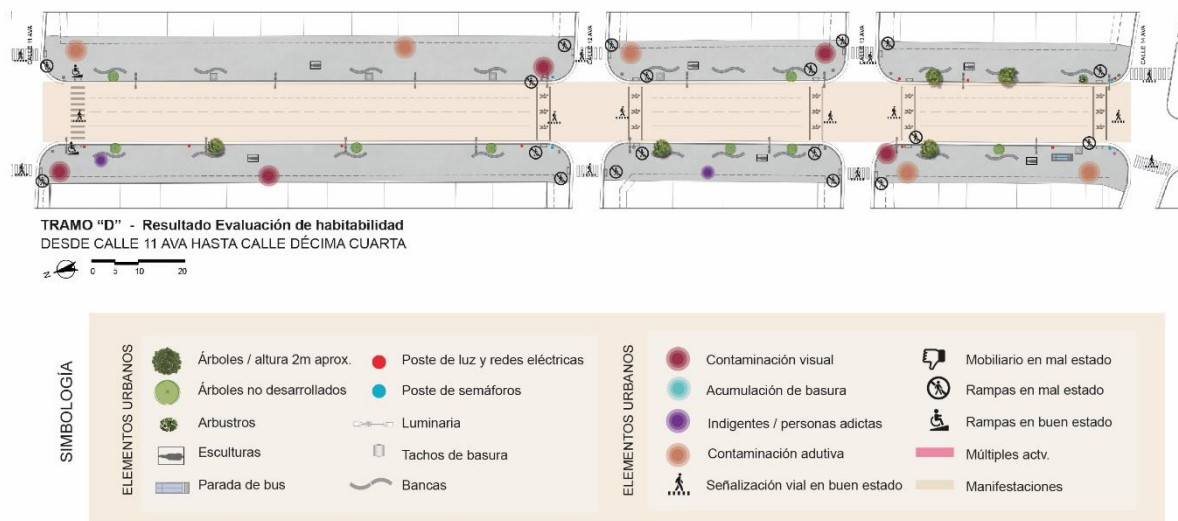
Nota. Elaborado por la autora (2023)

Al igual que el tramo anterior en este también se observa que existe acumulación de problemas como la contaminación visual y auditiva la cual también está sujeta a la actividad comercial del sector y la acumulación de vehículos, pero también se evidencia que estos problemas van disminuyendo en el sector comprendido desde la calle novena hacia la calle décima primera.

- Tramo "D" – desde calle Décima primera hasta calle Décima cuarta

Figura 29

Resultados de la Ficha de evaluación del Tramo "D"



Nota. Elaborado por la autora (2023)

Al ser un tramo con menor concentración de personas y donde se evidencia menos variedad de equipamientos que atraigan a las personas los problemas asociados a la bulla y la excesiva cantidad de publicidad visual también empiezan a disminuir.

Por otro lado, los problemas evidenciados en todos los tramos de la Avenida 7 de Octubre los cuales se enmarcan dentro de la morfología de la avenida son las rampas en mal estado, los espacios expuestos a las condiciones climáticas agresivas, la mala calidad del mobiliario, la falta de iluminación nocturna, la falta de mantenimiento del pavimento, entre otros, no responden de manera adecuada y presentan muchas falencias.

En cuanto a las encuestas aplicadas, las respuestas de los usuarios coinciden casi en su totalidad con lo evidenciado en la ficha de evaluación aplicada (ver anexos 1, 2 y 3). Por otro lado, una de las limitaciones que suscitaron al aplicar las encuestas fue debido a que la mayoría de los encuestados permanecen en este espacio por periodos muy cortos de tiempo, y se limitaban a contestar cada pregunta por lo que observaban de su entorno inmediato en

el momento, no tenían una perspectiva amplia de lo que acontece en todo la Avenida 7 de Octubre.

Teniendo en cuenta los resultados anteriores, se deja en evidencia que para evaluar el espacio público de la Avenida 7 de Octubre se utilizaron 32 indicadores de habitabilidad, de los cuales se cumplieron con 5 indicadores, no se cumplieron 24 de ellos y de manera parcial se cumple con 3, lo que demuestra que no reúne las condiciones necesarias para ser un espacio público habitable que permita a sus usuarios desarrollar vida urbana y que al mismo tiempo las personas puedan apropiarse del mismo (tabla 3). Y en tal sentido, se refuerza lo expresado ya que más de la mitad de las personas encuestadas expresaron que este espacio no es habitable, no pueden disfrutar de la ciudad y no les permite realizar cómodamente sus actividades (ver anexo 4).

Tabla 3

Resumen de los indicadores de habitabilidad aplicados al espacio público de la Avenida 7 de Octubre.

Resumen de los Indicadores de Habitabilidad en la Avenida 7 de octubre				
CATEGORÍA	INDICADOR	CUMPLE	NO CUMPLE	CUMPLE PARCIALMENTE
DINÁMICAS AMBIENTALES	Elementos naturales			X
	Cambios Climáticos		X	
	Clima de la ciudad			X
	Esmog		X	
	Publicidad visual exterior		X	
	Publicidad auditiva exterior		X	
	Libre de humo de fumadores		X	
	Libre de malos olores		X	
MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD	El estado de la malla vial	X		
	Accesibilidad a los espacios públicos desde los medios de transporte	X		
	Rampas		X	
	Zonas peatonales que existen actualmente		X	
SERVICIOS	Señalización		X	
	Inclusividad	X		
	Múltiples actividades		X	
	Estado de aseo en que se encuentra el EP	X		
DINÁMICA CULTURAL	Elementos culturales		X	
	Actividades culturales gratuitas		X	
	Identidad de los espacios públicos		X	
SEGURIDAD	Presencia de policías o personal de seguridad		X	
	Presencia de cámaras de seguridad		X	
DINÁMICAS SOCIALES	Normas de tránsito		X	
	Posibilidad de realizar manifestaciones religiosas/políticas/artísticas	X		
	Equitativo para todos los géneros		X	
	Presencia de artistas		X	
	Presencia de indigentes, personas con adicciones, etc.		X	
	Diversidad de lo que pueda observarse o experimentarse		X	
	Grafitis o pinturas en los muros de la ciudad		X	
	Contacto social		X	
INFRAESTRUCTURA	Calidad de la iluminación nocturna			X
	Mobiliario		X	
	Mantenimiento del mobiliario urbano		X	
TOTAL		5	24	3

Nota. Elaborado por la autora (2023).

Delpino-Chamy y Navarrete (2020) explican que la calidad de vida en una ciudad está sujeta a la calidad de sus espacios públicos, y, por lo tanto, dependen del diseño y de las dinámicas de sus habitantes. Por el contrario, como se observa dentro de la Avenida 7 de Octubre no se cuenta con espacios de calidad, que estén bien diseñados pensando en las

necesidades de quienes lo utilizan, factores como la falta de iluminación nocturna, la mala calidad del mobiliario público, las rampas en mal estado, las aceras estrechas y la percepción de inseguridad que se evidencia dificultan el sentido de pertenencia y apropiación de este espacio público. Los autores también explican que la accesibilidad, la seguridad y la variedad de actividades que se puedan desarrollar en un espacio público favorece al sentido de apropiación, factores de los cuales el espacio público de la Avenida 7 de octubre carece.

En cuando a los indicadores sociales y culturales, el espacio público de la Avenida 7 de Octubre al no contar con una estructura física adecuada no permite el desarrollo de actividades como el contacto social, la diversidad de actividades culturales, la presencia de artistas, entre otras, es decir que no permite mayor variedad actividades que resulten en diferentes formas de apropiación. Este espacio público no favorece a la identificación de los habitantes y no brinda la oportunidad de crear un "ancla" social como lo mencionan Borreta y Rodríguez (2010) que es un aspecto esencial para para crear un uso sostenible del espacio.

En definitiva el espacio público de la Avenida 7 de Octubre no es un espacio habitable que brinde las condiciones necesarias para que las personas puedan apropiarse del mismo pues no cuenta con las condiciones físicas-espaciales adecuadas que permitan la interacción entre las personas que lo habitan y el desarrollo de sus actividades, en tal sentido se muestra que la intervención que se llevó a cabo en la avenida deja de lado factores del tipo social, cultural y ambiental, los mismos que son importantes para la vida urbana (Muñoz et al., 2019).

Tercera fase: Desarrollar lineamientos estratégicos

En este apartado se expondrán los casos de estudios seleccionados, resaltando las estrategias de diseño que se aplicaron en cada caso, y de la misma manera expondrán las directrices que proponen los autores seleccionados, los cuales son referentes para determinar los lineamientos estratégicos de diseño que podrán ser aplicados en el espacio público de la Avenida 7 de Octubre.

Casos de estudio seleccionados

- Avenida José Larco en Lima, Perú

Figura 30

Avenida Larco en Lima, Perú.



Nota. Fotografía por Aldo Facho Dede, tomada de la publicación en página web: Lima tiene futuro: reflexiones sobre la ciudad para este 2017. Publicada por: *Arch daily* (2017). https://www.archdaily.pe/pe/867213/lima-tiene-futuro?ad_medium=gallery

Esta avenida se encuentra ubicada en el sector Miraflores en Lima, Perú, es considerada un referente de las buenas prácticas urbanas en ese país ya que le ha dado mayor importancia al peatón sobre los vehículos motorizados, además es un espacio seguro, flexible, diverso y democrático que se encuentra en un sector altamente comercial, turístico y de servicios (Cánepa, 2020).

Entre las estrategias halladas se destacan las siguientes, este espacio público posee 1.3km de ciclovía, cuenta con la existencia de veredas amplias, bermas laterales y centrales, y con buena arborización, existe control sobre el tránsito de los taxis (tramos con restricciones donde puedan dejar o recoger pasajeros (Gerencia de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, s. f.).

Por otro lado con la ayuda de fotografías y recorrido virtual se pueden apreciar las siguientes estrategia aplicadas como buena señalización tanto vertical como horizontal, uso de pavimento podotáctil para facilitar el desplazamiento de personas con discapacidad visual, rampas para discapacitados con pendientes adecuadas y libres de obstrucciones, zonas para peatones con mobiliario urbano bajo sombra, zonas para estacionar bicicletas y la presencia de plantas decorativas que armonizan el ambiente y a la vez sirven de limite permeable entre la ciclovía y los peatones (figura 30), además cuenta con buena iluminación nocturna.

- Avenida Carabobo en Medellín, Colombia

Figura 31

Avenida Carabobo en Medellín, Colombia



Nota. Fotografías tomadas de la página web de Alejandro Echeverri + Valencia Arquitecto.
<https://camilo-toro.squarespace.com/new-gallery-3/etxmh0kx46rk1yn9517dxvt0djxcp>

Esta avenida es un eje estructurante del trazado fundacional de Medellín, a lo largo de esta avenida están contenidas las principales instituciones públicas, edificios corporativos y equipamientos de la ciudad. Esta avenida relaciona y conecta lugares importantes y emblemáticos de la ciudad y tiene un alto valor histórico, cabe destacar que el proyecto estuvo enfocado a devolverle la vitalidad que había perdido años anteriores y funcionar como referente para otras intervenciones (Echeverri, s. f.).

A continuación, se detallarán las estrategias evidenciadas con la ayuda de la página oficial del arquitecto quién estuvo a cargo del diseño, de la página web oficial de la Alcaldía de Medellín y finalmente con la ayuda de fotografías y recorrido virtual.

En este proyecto se utilizaron estrategias como el uso de calles de compartidas en ciertos sectores entre los vehículos (manteniendo la materialidad y el nivel), uso de bolardos para marcar zonas peatonales exclusivas, uso de diferentes materiales en pavimentos para diferenciar zonas (adoquines de diferentes tamaños, colores y tramas), arborización adecuada que brinda sombra, ciclovías, amoblamiento e iluminación, buena señalización tanto horizontal como vertical, aceras amplias, rampas con pendientes adecuadas, espacios exclusivos para estacionamientos y taxis.

- Avenida Monsenhor Tabosa en Fortaleza, Brasil

Figura 32

Avenida Monsenhor Tabosa en Fortaleza, Brasil



Nota. Fotografías tomadas de la página web de la Prefectura de Fortaleza y la página web Fortaleza en fotos (2014). <https://acortar.link/Lb3Ak9> <https://acortar.link/HgK2Jd>

Esta avenida funciona como un corredor turístico que brinda espacios de estar y ocio, combinados con alta actividad comercial para el disfrute de sus habitantes y turistas. En este espacio se llevan a cabo programas impulsados por la Alcaldía de Fortaleza que incluyen espectáculos musicales y ferias (Melo, 2017).

En las estrategias evidenciadas se pueden apreciar las siguientes como uso de cubiertas decorativas que sirven para controlar la incidencia solar ya que las especies vegetales que se evidencian no brindan sombra adecuada, se evidencia uso de distinta materialidad en el pavimento para diferenciar las zonas vehiculares de las peatonales, las aceras son amplias y se encuentran divididas de la calle vehicular por bolardos o franjas de vegetación y se observa el uso de pavimento podotáctil para facilitar la movilidad de las personas con discapacidad visual (figura 33).

Figura 33

Tratamiento del pavimento en la Avenida Monsenhor Tabosa en Fortaleza, Brasil



Nota. Fotografía tomada de la publicación *“La nueva Avenida Monsenhor Tabosa”* en la página web Fortaleza en fotos (2014). <https://acortar.link/Lb3Ak9>

Los proyectos seleccionados comparten una serie de estrategias que se pueden considerar para ser aplicadas en el espacio público de la Avenida 7 de Octubre, en los casos de las avenidas en Lima y Medellín, se resalta que son ciudades donde las temperaturas varía entre los 16°C a 26°C siendo este un clima menos agresivo que la ciudad de Quevedo, por lo que en cuanto a las condiciones climáticas se guarda relación con la ciudad de Fortaleza en Brasil cuyas temperaturas también varían entre los 24°C a 31°C.

En el caso de los espacios públicos en Lima y Medellín, a pesar de contar con un clima agradable durante casi todo el año se observa que implementaron en sus propuestas arborización frondosa como parte importante, y en el caso del espacio público en Fortaleza se evidencia que la implementación de cubiertas que también es una solución válida cuando se carece de vegetación alta adecuada, como en este caso el uso de palmeras decorativas.

En el caso del espacio público de la Avenida 7 de Octubre, es necesaria la adopción de una forma que permita proteger a los usuarios del clima, pues como se evidenció este espacio carece de áreas cubiertas y la vegetación alta no se ha desarrollado de manera adecuada.

Otro de los factores significativos por los que se ha escogido estos espacios públicos es por la importancia que tiene el peatón, ya que le han “quitado” protagonismo al vehículo motorizado y se lo ha devuelto a los peatones con estrategias como las calles de uso compartido, la ampliación de aceras, los pasos peatonales bien señalizados, la regulación de los estacionamientos vehiculares, el uso de pavimentos podotáctiles y rampas bien diseñadas para asegurar que estos espacios sean inclusivos, la implementación de ciclovías, el tratamiento del pavimento para diferenciar las zonas de los peatones y de los vehículos, barreras “permeables”, entre otros, cambios implementados a fin de proteger al peatón y brindar la seguridad necesaria para generar vida urbana.

Como se ha evidenciado en las fases anteriores la Avenida 7 de Octubre carece de vida urbana, es un espacio que actualmente se lo utiliza por actividades cotidianas que son de carácter “obligatorio”, ya que no propicia las condiciones físicas necesarias que invite a usarlo y permanecer. En muchos casos las aceras de la avenida quedan estrechas por la alta acumulación de personas que existe, los vehículos ocupan las zonas de cruces seguros para peatones, la calle está saturada de taxis, motos, y buses sin la regularización adecuada, además los “planes de mantenimiento vial” solo comprenden el mantenimiento de la capa asfáltica de la calle para que los vehículos circulen sin problemas, dejando en evidencia que el peatón no es protagonista de este espacio público.

Revisando otros autores

Para el desarrollo de este apartado se seleccionaron dos autores como referentes. El primero de ellos es el Arquitecto Urbanista Jan Gehl; se ha seleccionado a este autor por la visión de su extenso trabajo enfocado al desarrollo urbano que prioriza a las personas, reuniendo una serie de proyectos donde la vida urbana y las personas en el espacio público son el eje central a la hora de planificar. Se tomaron como base el libro titulado “Ciudades para la gente” publicado por Gehl (2014) y una guía titulada “*A Mayor’s guide to Public Life*” por el *Gehl Institute* (2017), y para complementar la literatura del autor también se revisaron intervenciones propuestas para Puerto Montt y Puerto Varas en Chile y Mar del Plata en Argentina por *Gehl Architects*.

Seleccionar al autor en mención nos permite adquirir una perspectiva más humanista a la hora de diseñar espacios públicos, pues su metodología está enfocada a la escala humana. El autor estudia el comportamiento de las personas y utiliza ese aprendizaje para potenciar el papel de las personas en las ciudades, en las obras revisadas se ejemplifica y comparte una serie de estrategias de diseño que han sido aplicadas en proyectos a nivel mundial y que a la vez resultan útiles para aplicar en el espacio público de la Avenida 7 de Octubre.

Uno de los muchos problemas que se evidenciaron en la Avenida 7 de Octubre fue la escasez de espacios confortables que inviten a las personas a permanecer en este espacio público, pues bien, el autor nos explica que aumenta la vida pública en las ciudades cuando se mejora la calidad del espacio para los peatones. Gehl explica que cambios pequeños como la mejora de las bancas pueden causar un impacto positivo aumentando el número de personas que usen estos mobiliarios y por ende generando vida urbana. Otra de las directrices que comparte es mejorar las condiciones para que la gente camine, facilitando formas de protección, seguridad y de equipamiento que genere un atractivo visual.

Hoy en día la ciudad de Quevedo crece de manera descontrolada y por el ende el tráfico vehicular. Al igual que muchas ciudades a nivel mundial la importancia al vehículo privado ha tomado una fuerte posición, las calles en Quevedo (incluyendo a la Avenida 7 de Octubre) se encuentran saturadas reduciendo las posibilidades de otras formas de movilización como el uso de bicicletas o exponiendo a las personas a accidentes viales, sumado a esto la falta de señalización vial existente. Frente a estos problemas Jan Gehl explica que se debe fomentar las condiciones necesarias para movilizarse a pie y en bicicleta pues es un medio de transporte seguro, sustentable y al alcance de todos, por otro lado, también da como opción las calles de uso mixto otorgándole prioridad al peatón (Gehl, 2014).

Figura 34

Saturación vehicular en la Avenida 7 de Octubre.



Nota. Fotografía por la autora (2023).

Otra estrategia interesante se la halla en uno de los casos expuestos en la guía mencionada en la transformación que se llevó a cabo en el *Times Square* de Nueva York. Antes de su intervención hallaron que el 90% del espacio en *Times Square* estaba ocupado por los automóviles, y el 90% de las formas de movilidad se hacía a pie. Después de lo

evidenciado se generaron nuevos espacios públicos en la ciudad, implementaron estrategias como acortar los cruces peatonales, organizar y definir carriles, además con la peatonización del Times Square se evidenció un aumento en las personas que ocupaban el espacio público, mejoraron los flujos vehiculares, el tráfico peatonal y las ventas del sector. Este caso nos indica que diseñar espacios públicos que atraigan a las personas contribuye a mejoras para la ciudad, aumenta las dinámicas peatonales, la vida urbana y aumenta la seguridad del peatón (Gehl Institute, 2017).

Frente a los problemas de inseguridad Jan Gehl explica que si se logra aumentar la vida urbana haciendo que la gente permanezca en el espacio público aumentará la seguridad tanto la perceptiva como la real, ya que la presencia de otras personas en la calle es un indicador de “espacio seguro”. Como se observó en el espacio público de la Avenida 7 de Octubre los tramos que presentaban menos concentración de personas la percepción de inseguridad iba en aumento, pues los espacios vacíos daban la sensación de estar expuestos al peligro.

A medida que nos vamos sumergiendo en la obra del autor vamos adentrándonos hacia una nueva perspectiva sobre cómo hacer espacios públicos desde la dimensión humana. El autor comparte otras directrices como generar rampas con pendientes suaves, el uso de mobiliario adecuado (fijos, móviles, primarios o secundarios), espacios donde se pueda hacer algún tipo de presentación artística, aceras amplias, mejorar la iluminación, incluir especies vegetales, árboles, flores y diseño paisajísticos, proveer de experiencias visuales, generar buenas condiciones para andar en bicicleta, incluir bordes permeables y sobre todo el autor menciona que debemos diseñar conforme al cuerpo y a los sentidos del individuo con la escala y dimensiones correspondientes.

Por otro lado, entre las estrategias que se aplicaron para las propuestas de los espacios públicos en Chile y Argentina, se evidenciaron estrategias como la reducción de las plazas de estacionamiento para ganar espacios destinados a los peatones, el uso de *decks* cubiertos donde se generan zonas de estar, mejoras en la iluminación, delimitación del área

peatonal con la calle (con el uso bolardos y vegetación baja), pavimento uniforme con la calle integrada, uso de pavimento podotáctil, mejora del mobiliario urbano, uso de cubiertas y vegetación alta, implementación de calles y aceras a un solo nivel priorizando al peatón, pavimento con pintura acrílica decorativa, entre otros.

Las estrategias que Gehl aplica en las propuestas de los espacios públicos mencionados velan por la seguridad del peatón y su protagonismo, generando ambientes adecuados para promover la vida urbana.

Un segundo trabajo que se revisó fue el artículo presentado por Enrique Mínguez Arquitectos titulado “Claves para proyectar espacios públicos confortables. Indicador del confort en el espacio público” del año 2013, artículo donde establece una serie de estrategias para diseñar espacios públicos confortables.

Como se ha revisado en las fases anteriores, el espacio público de la Avenida 7 de Octubre no brinda las condiciones óptimas que invite a las personas a permanecer y en consecuencia apropiarse de este espacio. Los autores mencionados explican que la calidad y las formas de uso de los espacios públicos están determinadas por sus condiciones climáticas, explican además que el confort térmico de los espacios públicos involucra garantizar la exposición solar y al mismo tiempo acondicionar espacios de protección, es por ello que en su trabajo comparten varias estrategias para generar espacios públicos confortables (Mínguez et al., 2013).

Tras el proceso de transformación que sufrió la Avenida 7 de Octubre surgieron una serie de problemas que fueron evidenciados en la segunda fase como la mala calidad del aire por la presencia de *smog* pues los usuarios están expuestos a este factor a diario, a pesar de ser un problema de confort también puede desencadenar en problemas de salud como el asma, bronquitis, entre otros. Entre las estrategias que los autores proponen ante este problema y mejorar la calidad del aire es la reducción del número de automóviles aumentando

las áreas peatonales y planificar el arbolado urbano seleccionando especies que tenga una alta capacidad de absorción del CO₂.

Otros de los problemas que evidencian en el espacio público de la Avenida 7 de Octubre es el ruido, para este tipo de problemas el autor propone crear barreras antiruido con la ayuda de franjas verdes, la disminución del tráfico aumentando las zonas peatonales, la reducción de los límites de velocidad para los vehículos y el uso de pavimentos fonoabsorbentes.

Pues bien, Mínguez Arquitectos también nos hablan sobre otras estrategias que pueden ser aplicadas al espacio público de la Avenida 7 de Octubre como el uso de mobiliario ergonómico, promover la transparencia del espacio público para generar zonas seguras, mejorar el microclima y generar actividades que promuevan la interacción urbana. Las estrategias propuestas por los autores se apoyan en una mayor transparencia y diversidad de usos en el espacio, incorporando vegetación para posibilitar la presencia de personas en un ambiente confortable y seguro.

Lineamientos estratégicos de diseño

Teniendo en cuenta los problemas que se evidencian en el espacio público de la Avenida 7 de Octubre y una vez expuestas una serie de posibles directrices dadas por los autores revisados y estrategias halladas en intervenciones estudiadas, a continuación, se ha elaborado una matriz que contiene los posibles lineamientos estratégicos de diseño que se adapten al espacio público en estudio, mismos que resultan aplicables tanto al objeto de estudio de este trabajo de investigación como a otros espacios públicos. La finalidad de los lineamientos propuestos es lograr transformar los espacios públicos para que sean confortables y permitan que las personas puedan permanecer y apropiarse. Además, se hace énfasis en los lineamientos que requieren el apoyo de los gobiernos locales.

Tabla 4

Lineamientos estratégicos de diseño para la Avenida 7 de Octubre

CATEGORÍA	LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE DISEÑO PROPUESTOS
DINÁMICAS AMBIENTALES	<p>Proveer de buena arborización para generar sombras y microclimas agradables</p> <p>Proveer de cubiertas para generar sombras (cuando se carece de vegetación alta o esta está en crecimiento)</p> <p>Crear barreras naturales antiruido</p> <p>Crear barreras naturales para mejorar la calidad del aire (considerar especies arbóreas que presenten buena capacidad de absorción del CO2)</p> <p>Optar por el uso de especies vegetales nativas</p> <p>Uso de pavimento fonoabsorbente (reducción del ruido)</p> <p>Optar por un buen diseño paisajístico</p>
MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD	<p>Promover el uso de la bicicleta (medio de transporte seguro, sustentable y económico. Acción con el apoyo de los gobiernos locales)</p> <p>Implementar ciclo vía</p> <p>Ganar espacio peatonal (ampliar aceras)</p> <p>Distinción en la materialidad (pavimentos con diferentes texturas para delimitar zonas)</p> <p>Uso de bolardos y macetas con plantas para delimitar y proteger zonas peatonales</p> <p>Uso de pavimentos podotáctil para facilitar el desplazamiento de personas con discapacidad visual</p> <p>Uso de calles compartidas a un solo nivel con prioridad al peatón</p> <p>Diseñar rampas con pendientes adecuadas y libres de obstrucciones</p>
SERVICIOS	<p>Reducir los espacios de estacionamientos para ganar espacio peatonal</p> <p>Brindar espacios para estacionar bicicletas</p> <p>Regular las plazas de estacionamientos (políticas públicas)</p> <p>Control de los taxis, restricciones donde pueden dejar o recoger pasajeros (políticas públicas)</p>
DINÁMICA CULTURAL	<p>Implementar focos de atracción o hitos (ej. Elementos culturales, fuentes, esculturas, pavimentos de colores, pinturas, entre otros)</p> <p>Diseñar zonas flexibles que permitan presentaciones artísticas, ferias, entre otras</p> <p>Impulsar actividades artísticas (con el apoyo de los gobiernos locales)</p>
SEGURIDAD	<p>Promover la transparencia del espacio público para generar la visibilidad natural</p> <p>Brindar la posibilidad de ver hacia y desde el interior de los edificios</p> <p>Utilizar elementos de protección como barreras naturales o elementos constructivos</p> <p>Brindar espacios para que la gente permanezca en el espacio público (+ personas, + seguridad)</p>
DINÁMICAS SOCIALES	<p>Brindar zonas peatonales con mobiliario urbano bajo sombra</p> <p>Brindar espacios confortables para caminar, permanecer y sentarse</p> <p>Equilibrar las zonas funcionales y las zonas de estancia</p> <p>Generar actividades que promuevan la interacción humana (de la mano con las actividades culturales)</p> <p>Promover la diversidad de usos en planta baja</p> <p>Promover la participación de los usuarios en los procesos de diseño (con el apoyo de los gobiernos locales)</p>
INFRAESTRUCTURA	<p>Implementar buena iluminación</p> <p>Diseñar espacios públicos a la altura de los ojos (dimensión humana - Jan Gehl)</p> <p>Proveer de mobiliario público ergonómico y novedoso (que atraiga a las personas)</p>

Nota. Elaborada por la autora (2023)

A continuación, se mostrará una imagen referencial sobre la aplicación de algunos lineamientos estratégicos de diseño aplicados en un modelo 3D de la Avenida 7 de Octubre. Entre las estrategias que se pueden apreciar destacan la implementación de buena arborización para generar espacios bajo sombra, el uso de elementos que brinden sombra como parasoles, colocación mobiliario cómodo, rampas con pendientes suaves, señalización de los cruces peatonales, un espacio flexible para generar cualquier actividad como ferias o presentaciones artísticas (plaza multiusos), reducción de carriles para implementar una ciclo vía, parterres con arbolado para mejorar la calidad del aire, entre otros.

Figura 35

Lineamientos estratégicos de diseño aplicados sobre modelo 3D de la Av. 7 de Octubre



Nota. Elaborado por la autora (2023)

Capítulo V

Conclusiones y Recomendaciones

Conclusiones

La transformación del espacio público de la Avenida 7 de Octubre generó muchos problemas a nivel físico, ambiental y social, los cuales influyen de manera negativa sobre los usuarios imposibilitando las formas de interacción, apropiación y uso.

Las dinámicas peatonales evidenciadas en el espacio público tras su intervención se ven limitadas y sujetas a su contexto, ya que ofrece actividades netamente necesarias como esperar por algún trámite bancario o ir al sitio de trabajo, esta actividad da como “resultado” el uso del mobiliario público. El uso del espacio público está vinculado a una actividad de carácter obligatorio en zonas muy específicas, dejando el resto de la avenida como un espacio de circulación carente de vida urbana.

Actualmente contamos con espacio público donde los peatones se encuentran en un segundo plano, es un espacio que ha reunido un sin número de problemas que no permiten al usuario apropiarse del mismo, pues no cuenta las condiciones físicas-espaciales adecuadas para ser un espacio público habitable. También se pudo evidenciar que este espacio no permite la interacción entre las personas pues se dejaron de lado factores del tipo social, cultural y ambiental importantes para la vida urbana.

La Avenida 7 de Octubre es un espacio público que mantiene gran movimiento de usuarios en zonas específicas gracias a su ubicación céntrica y la presencia de equipamientos importantes, lo que no ha permitido que este espacio sea abandonado, sin embargo, sus usuarios no se sienten conformes con la intervención realizada. En base a esto es necesario que se empiecen a tomar medidas para devolverle la vitalidad a este importante espacio, pues gran parte de la historia de la ciudad empezó en este punto.

Recomendaciones

¡Diseñar espacios públicos para las personas!

Esta primera línea sugiere una especie de regla de oro, de la cual se derivan una serie de lineamientos que resultaron en este trabajo y se pueden aplicar en el espacio público de la Avenida 7 de Octubre, ya que están a favor de hacer espacios públicos más humanos.

Transformar un espacio público también requiere de un diseño pues causa cierto impacto en sus habitantes. Es importante que antes de empezar a diseñar se tenga el conocimiento de que sucede en estos espacios, como las personas se mueven en él, cuáles son las interacciones, las formas de habitar y el uso que se le da, ya que las personas son los actores urbanos principales de estos espacios y para quienes se debe diseñar.

Las dinámicas urbanas están sujetas al entorno físico que las contiene, al espacio público, por lo que un estudio del contexto existente es necesario y un punto clave. Tener el conocimiento preciso sobre el espacio a intervenir permite determinar cuáles son sus potencialidades y sus debilidades, y en base al conocimiento adquirido transformarlo.

Por otro lado, se deben diseñar espacios públicos confortables y habitables que brinden las condiciones físicas y espaciales necesarias para que las personas puedan permanecer y por ende apropiarse. También es importante promover la interacción social y las dinámicas culturales, pues son actividades necesarias para mantener activo el espacio público y generar vida urbana.

Finalmente, se debe destacar que un buen diseño siempre va a requerir del apoyo de las instituciones gubernamentales pues para fomentar la vida pública es necesario que tanto los profesionales dedicados diseño urbano y quienes dirigen las ciudades trabajen en conjunto.

Referencias Bibliográficas

- Albán, G. P. G., Arguello, A. E. V., & Molina, N. S. R. (2019). Metodologías de investigación educativa (descriptivas, experimentales, participativas, y de investigación-acción). *RECIMUNDO: Revista Científica de la Investigación y el Conocimiento*, 4(3), 163-173. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7591592.pdf>
- Andrade, X. (2005). *Regeneración y revitalización urbana en las Américas: hacia un estado estable* (F. Carrión & L. Hanley, Eds.; Vol. 1). Flacso Ecuador. https://biblio.flacsoandes.edu.ec/shared/biblio_view.php?bibid=17329&tab=opac
- Arias, F. G. (1999). *El Proyecto de Investigación. Guía para su elaboración* 3a Edición. Episteme.
- Arroyo, J. (2020). *El espacio público: entre afirmaciones y desplazamientos*. Ediciones UNL. <https://bibliotecavirtual.unl.edu.ar:8443/handle/11185/5570>
- Berroeta, H., & Rodríguez, M. (2010). Una experiencia de participación comunitaria de regeneración del espacio público. *Revista Electrónica de Psicología Política*, 8(22), 1-26. http://www.psicopol.unsl.edu.ar/pdf/abril2010_Nota1.pdf
- Borja, J., & Muxí, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Electa.
- Bustos-Peñañiel, M., & Castrillo-Romón, M. (2020). Luces y sombras de la regeneración urbana: perspectivas cruzadas desde Latinoamérica y Europa. *Revista INVI*, 35(100), 1-19. <https://doi.org/10.4067/s0718-83582020000300001>
- Cala Carrascal, C. (2022). *Dinámicas de apropiación del espacio público y sentido de pertenencia en la ciudad de Valledupar. Casos de estudio: Plaza Alfonso López y Parque La Provincia* [Tesis de maestría]. Universidad del Norte. <https://manglar.uninorte.edu.co/bitstream/handle/10584/10257/000216149.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Cánepa, F. (2020, 2 agosto). *La nueva realidad de la avenida Larco: ¿Cómo la pandemia ha impactado en los negocios de la zona?* (El Comercio Perú, Ed.) [Comunicado de prensa]. <https://elcomercio.pe/economia/peru/coronavirus-la-nueva-realidad-de-la-avenida-larco-como-la-pandemia-ha-impactado-en-los-negocios-de-la-zona-miraflores-comercio-turismo-agencia-de-viajes-libreria-restaurant-noticia/?ref=ecr>
- Cedillo-Mendoza, A. V., Izquierdo-Espinoza, M. C., Jiménez-Nicolalde, V., & Cabrera-Jara, N. E. (2021). Regeneración urbana, sentido de pertenencia y apropiación en áreas patrimoniales. *Diseño arte y arquitectura*, 11, 81-106. <https://doi.org/10.33324/daya.vi11.460>
- Contraloría General del Estado. [CGE] (2022). Examen Especial a la administración de talento humano; determinación, recaudación, depósito y registro de los ingresos de autogestión de mercados, bahías y parque; y análisis de los procesos precontractual, contractual, ejecución, recepción, liquidación y pagos de obras, bienes y servicios, por el período comprendido entre el 1 de enero de 2016 y el 30 de septiembre de 2021. <https://www.contraloria.gob.ec/Consultas/InformesAprobados/DNA3>
- Delpino-Chamy, M., & Navarrete, L. (2020). Relation Between Urban Design and Citizens' Perception. Case Study Biobio Riverside Park, Concepción, Chile. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 503(1), 012091. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/503/1/012091>
- Echeverri, A. (s. f.). *Paseo Carabobo. Alejandro Echeverri + Valencia Arquitectos*. Recuperado 8 de febrero de 2023, de <https://camilo-toro.squarespace.com/new-gallery-3/d46lg05fjideoxv2w0g7y6e7pciibe3>
- Eljuri, G. (2022). La recuperación del espacio público y el olvido de lo urbano. *DAYA. Diseño, Arte y Arquitectura*, 11, 107-126. <https://revistas.uazuay.edu.ec/index.php/daya/article/view/461>

- Fonseca Rodríguez, J. M., (2014). *La importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades*. Paakat: Revista de Tecnología y Sociedad, (7), <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=499051556003>
- García, M.F., y Hernández, G. (2019). *Obsolescencia y revitalización de un parque. Acción colectiva, cognición y ciudadanía en la apropiación del espacio público*. Revista Eleuthera, 20, 55-72. DOI: 10.17151/eleu.2019.20.4.
- Gehl Institute. (2017). *A Mayor's Guide to Public Life*. A Mayor's Guide to Public Life. Recuperado 8 de febrero de 2023, de https://www.micd.org/wp-content/uploads/2018/01/MAYORS_GUIDE_Complete.pdf
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios*. Reverté.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente* [Pdf]. Infinito.
- Gehl, J., & Svarre, B. (2013). *How to study public life* (Vol. 2). Washington, DC: Island press.
- Gerencia de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente. (s. f.). *Plan de Movilidad Urbana de Miraflores 2017 - 2020*. Municipalidad Distrital de Miraflores. Recuperado 8 de febrero de 2023, de http://www.miraflores.gob.pe/Gestorw3b/files/pdf/10773-29116-plan_de_movilidad_web.pdf
- Guadarrama Sánchez, G. J., & Pichardo Martínez, P. M. (2020). La apropiación y el uso del espacio público urbano. Los comunes en el parque urbano. *Economía Sociedad y Territorio*, 21(65), 57-85. <https://doi.org/10.22136/est20211678>
- Jansen, H. (2013). La lógica de la investigación por encuesta cualitativa y su posición en el campo de los métodos de investigación social. *Paradigmas: Una revista disciplinar de investigación*, 5(1), 39-72. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4531575>

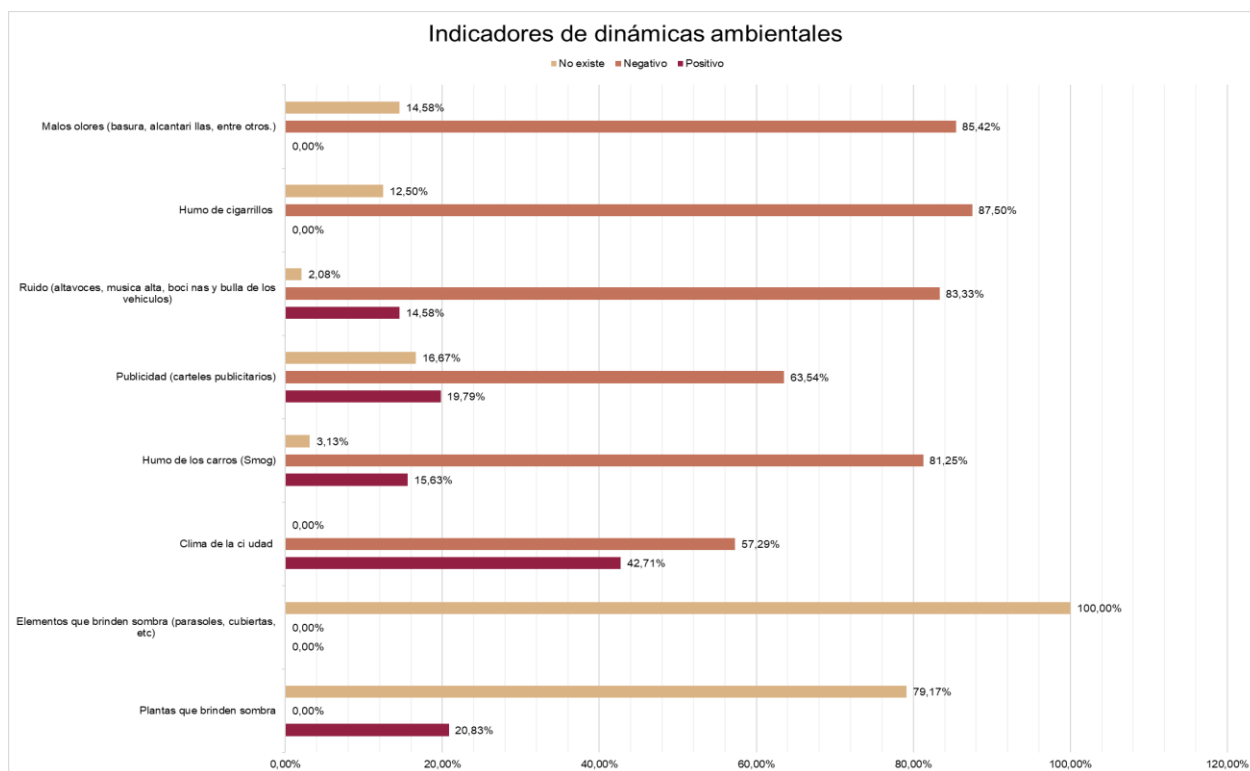
- López, M. G. V., & Faginas, V. L. (2019). El espacio público como elemento de cohesión territorial. *Turismo y Sociedad*, 25, 131-149. <https://doi.org/10.18601/01207555.n25.07>
- Martínez, E. C., Martí-Ciriquián, P., & Moure, M. (2013). Claves para proyectar espacios públicos confortables: indicador del confort en el espacio público. *Equipamiento y servicios municipales*, 165, 66-76. https://eminguéz.com/wp-content/uploads/2013/06/Claves-E.P.-Confortables_WEB.pdf
- Melo, M. (2017, 4 agosto). *Avenida Monsenhor Tabosa recebe Corredor Turístico Cultural neste sábado*. Fortaleza Prefeitura. Recuperado 8 de febrero de 2023, de <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/avenida-monsenhor-tabosa-recebe-corredor-turistico-cultural-neste-sabado>
- Monje Álvarez, C. (2011). *Metodología de la investigación cuantitativa y cualitativa. Guía didáctica* (1.ª ed., Vol. 1). Universidad Surcolombiana. <https://www.uv.mx/rmipe/files/2017/02/Guia-didactica-metodologia-de-la-investigacion.pdf>
- Muñoz, D., & Zapata, L. (2018). El espacio público en torno a las dinámicas urbanas. En *Miradas al espacio público* (1.ª ed., pp. 79-81). Universidad la Gran Colombia. <https://www.ugc.edu.co/sede/armenia/images/investigaciones/documentos/Integrador-arquitectura-vf.pdf#page=79>
- Muñoz-Vanegas, P. C., Quizhpe-Marín, M. A., & Salazar, X. (2019). Uso y percepción del espacio público, una mirada desde la población: el caso de Cuenca, Ecuador. *Revista de Urbanismo*, 41. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2019.53536>
- Páramo, P., & Burbano, A. (2022). La habitabilidad del espacio público urbano. En *Psicología Ambiental* (Vol. 1, pp. 104-129). ASCOFAPSI. <https://n9.cl/16ezac>

- Páramo, P., Burbano, A., & Fernández-Londoño, D. (2016). Estructura de indicadores de habitabilidad del espacio público en ciudades latinoamericanas. *Revista de Arquitectura*, 6-26. <https://doi.org/10.14718/revarq.2016.18.2.2>
- Páramo, P., Burbano, A., Domínguez, B. C., Barrios, V. R., Pasquali, C., Vivas, F., Moros, O., Sabucedo, J. M., Fayad, J. C. J., & Moyano, E. (2018). La habitabilidad del espacio público en las ciudades de América Latina. *Avances en Psicología Latinoamericana*, 36(2), 345. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/apl/a.4874>
- Pelli, M. B. (2019). Las fronteras del habitar en el espacio urbano. Prácticas de apropiación. *Bitácora Urbano Territorial*, 30(1), 103-114. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v30n1.70106>
- Perrone, M. G. N., & Carrasco, M. P. (2021). Patrimonialización y apropiación de las calles en el centro histórico de Cuenca. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*, 166-189. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8139868.pdf>
- Vassalli, C. P. (2020). Regeneración urbana: un panorama latinoamericano. *Revista Invi*, 35(100), 38-61. <https://doi.org/10.4067/s0718-83582020000300038>
- Vélez, N. J., & Calle, J. C. (2021). Aproximación cuantitativa a la apropiación, como variable de pertinencia en intervenciones del espacio público. Caso de estudio: Corredor Urbano de Movilidad del Tranvía de Ayacucho. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 14, 31. <https://doi.org/10.11144/javeriana.cvu14.acav>
- Vidal, T., & Pol, E. (2005). La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. *Anuario de Psicología*, 36(3), 281-297. <http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/99095/1/545803.pdf>

Anexos

Anexo 1. Resultados de la pregunta 4.

De los siguientes factores ambientales, indique si bajo su punto de vista influyen de manera positiva o negativa dentro del espacio público de Av. 7 de Octubre. En caso de no existir marque la opción “no existe”.

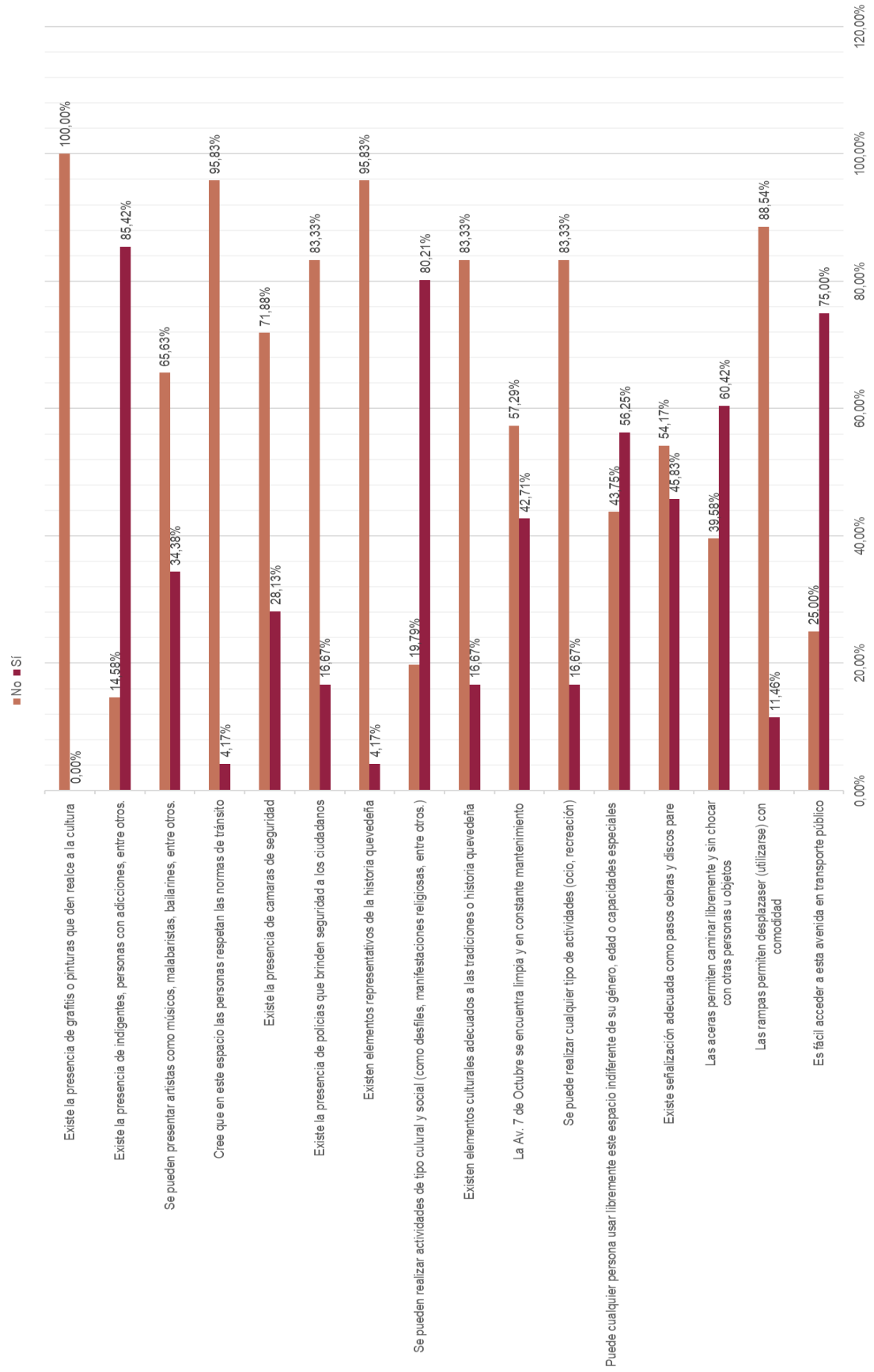


Nota. Elaborado por la autora (2023).

Anexo 2. Resultados de la pregunta 5.

Lea atentamente y bajo su mejor criterio determine como positivo o negativo los siguientes enunciados. Marque “SÍ” o “NO”

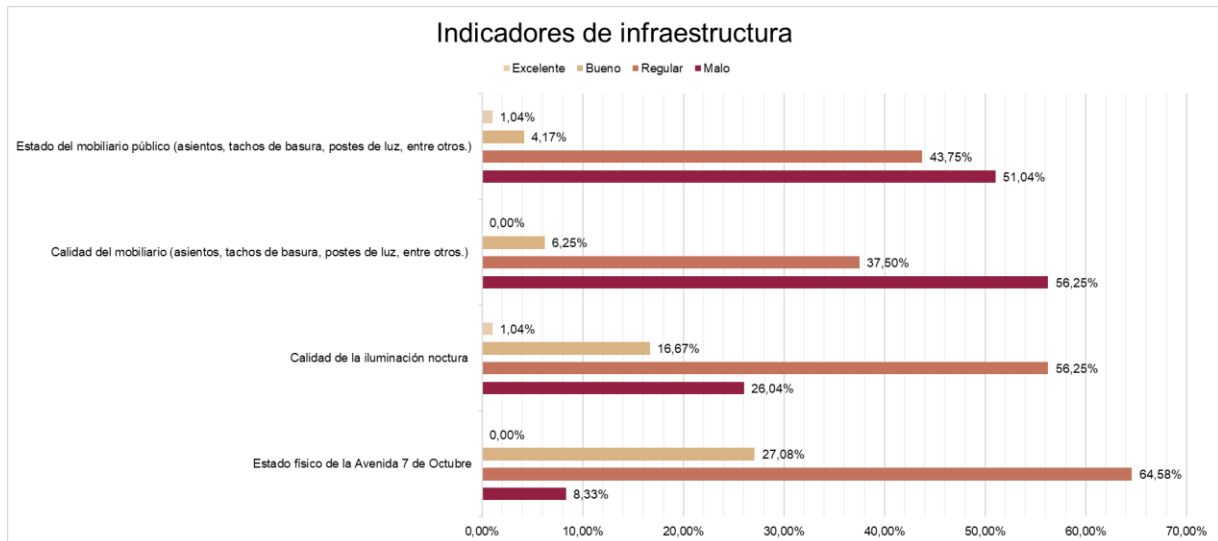
Indicadores de movilidad y accesibilidad, servicios, dinámica cultura, seguridad y dinámicas sociales



Nota. Elaborado por la autora (2023).

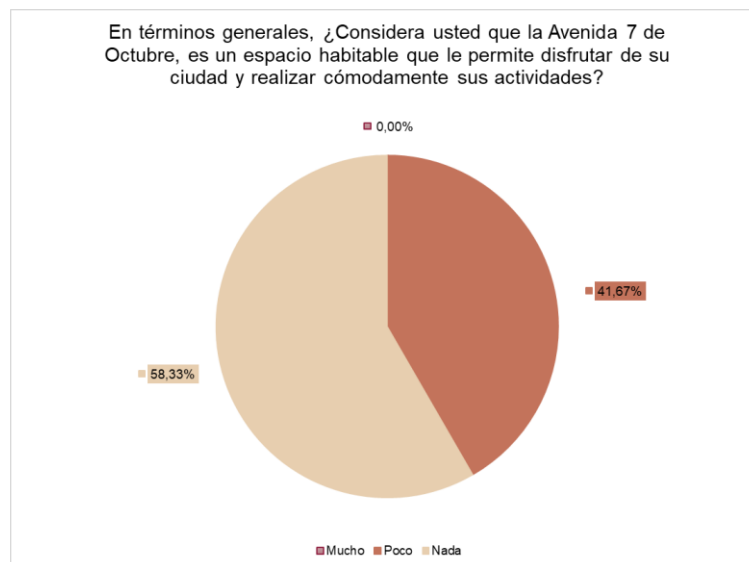
Anexo 3. Resultados de la pregunta 6.

Lea atentamente y bajo su mejor criterio califique los siguientes factores según su estado.



Nota. Elaborado por la autora (2023).

Anexo 4. Resultados de la pregunta 8.



Nota. Elaborado por la autora (2023).