



05

UV Universidad  
Verdad 79

Foto: Autores artículo

# CORREDORES URBANOS COMO CONECTORES DE VIDA PÚBLICA. DIAGNÓSTICO DE LOS CORREDORES URBANOS CENTRALES EN LA AVENIDA 24 DE MAYO, AZOGUES

## *Urban corridors as connectors of public life Diagnosis of central urban corridors on Avenida 24 de Mayo, Azogues*

 **Lizeth Fernanda Benavides-Benavides**, Universidad del Azuay (Ecuador)  
(lizethbenavides1@es.uazuay.edu.ec) (<https://orcid.org/0000-0002-7022-8743>)

 **María Belén Campoverde-Bermeo**, Universidad del Azuay (Ecuador)  
(belen\_campoverde@es.uazuay.edu.ec) (<https://orcid.org/0000-0003-2837-6221>)

 **Natasha Eulalia Cabrera-Jara**, Universidad del Azuay (Ecuador)  
(necabrera@uazuay.edu.ec) (<https://orcid.org/0000-0002-1469-2349>)

### Resumen

El cambio de modelo urbano asumido durante el siglo XX, trajo un sinnúmero de problemas como la priorización del vehículo, por lo que en la última década han surgido esfuerzos para dotar de importancia al ciudadano de a pie, en el espacio público. Esta investigación estudió las condiciones físico-espaciales de un corredor urbano donde el modelo centrado en el vehículo se acentúa, con la finalidad de generar posibles estrategias que revertan esta situación. Se tomó como caso de estudio a la Av. 24 de Mayo, en Azogues, y se lo analizó mediante una metodología mixta, que evaluó, detalladamente, tres zonas de estudio, determinando que la falta de accesibilidad y conectividad y el modelo de movilidad defendido por la ciudadanía, en general, influyen directamente en las condiciones del espacio público peatonal y por ende en la habitabilidad urbana, perjudicando los desplazamientos a pie.

### Abstract

The change of urban model assumed during the 20th century, brought countless problems such as the prioritization of vehicles, so in the last decade efforts have emerged to give importance to the citizen on foot in the public space. This original research studied the relationship of urban habitability with the physical-spatial conditions of an urban corridor, where the vehicle-centered model is accentuated, to generate possible strategies to reverse this situation. The Av. 24 de Mayo in Azogues was taken as a case study and analyzed using a mixed methodology that evaluated in detail three study areas, determining that the lack of accessibility and connectivity and the mobility model defended by citizens in general have a direct influence on the conditions of the pedestrian public space and, therefore, on urban habitability, which affects walking.

### Palabras clave

Espacio público; habitabilidad urbana; conectividad; accesibilidad; percepción.

### Keywords

Public space; urban habitability; connectivity; accessibility; perception.

distancias y facilitó la dispersión del tejido urbano. Los asentamientos urbanos pasaron de ser pequeños, densos y transitables a pie, a morfologías discontinuas, dispersas y con bajas densidades, donde los predios rurales en las periferias se fueron ocupando cada vez con mayor premura (Hermida, 2018).

Dar un lugar preponderante al automóvil provocó la pérdida de las características físico-especiales que anteriormente fomentaban y permitían interacciones cotidianas entre las personas. Gehl (2010) sostiene que esta situación definía a la ciudad como “una máquina compuesta”, en donde se zonificaron usos y usuarios con base en una concepción cartesiana de las dinámicas urbanas. Todo lo cual dio como resultado espacios aislados, vacíos y sin actividades humanas, debido a las largas distancias entre la vivienda y el trabajo, que eran solventadas únicamente con el transporte motorizado.

## 1.

### Introducción

#### 1.1. Adopción de un modelo excluyente

Una de las características determinantes del siglo XX ha sido, sin duda, el acelerado crecimiento de las ciudades a escala global, lo que modificó no solo el territorio sino las prácticas, hábitos e imaginarios de sus habitantes, con implicaciones que, claramente, trascendieron lo urbano (Samper, 2003). Este proceso, que arrancó en Europa a partir de la Revolución Industrial y se diseminó al resto de continentes, cuenta con características diferenciadas, según la latitud y la época. No obstante, uno de sus aspectos recurrentes ha sido la transformación del sistema de movilidad, que cambió de un modelo ajustado al ciudadano a pie, por otro, donde las vías vehiculares y los servicios derivados asumieron el protagonismo.

Este fenómeno, fomentado por el cambio de sistema productivo, fue promovido tanto por la creciente demanda de mano de obra de las fábricas y manufacturas emplazadas en las ciudades, como por la aparición del transporte motorizado que acortó las

En este contexto, el uso del automóvil privado, entendido como el modo de desplazamiento más seguro, de mayor estatus y liberador, se masificó significativamente en todo el mundo, en periodos y con ritmos diversos, pero de manera predominante. Las urbes empezaron así a ampliar los espacios requeridos por este medio de transporte con la consecuente reducción de la cantidad y calidad de los espacios públicos peatonales, siendo común encontrar aceras, plazas y parques con serios problemas de accesibilidad, iluminación, seguridad y confort (Hermida, 2018). El nuevo paradigma de movilidad incidió no sólo en la manera en que los ciudadanos se movían, sino que tuvo consecuencias directas con la forma de las ciudades, su espacio público y dinámicas urbanas, lo que afectó, de manera directa, a los ciudadanos a pie y ciclistas, conformados mayoritariamente por los grupos más vulnerables, que por variadas razones no podían acceder a un vehículo propio, como niños, adultos mayores, mujeres, personas de escasos recursos y con cierto tipo de discapacidad.

##### 1.1.1. Inserción del modelo en territorio ecuatoriano

En el caso ecuatoriano, el crecimiento de sus urbes fue posterior al caso europeo y marcó la segunda mitad del siglo XX, cuando las principales ciuda-

des se convirtieron en modelos urbanos dispersos. Por ejemplo Quito, capital de la nación y una de las dos metrópolis ecuatorianas, debido a su desarrollo económico, dio paso a la consolidación y expansión de la mancha urbana hacia sus polos, volviendo indispensable el uso del vehículo -principalmente privado- y priorizando el financiamiento de infraestructuras viales como grandes avenidas diseñadas únicamente para vehículos motorizados, excluyendo modos de desplazamiento más sostenibles y afectando a los ciudadanos a pie y ciclistas (Carrión y Erazo, 2012).

Pero este fenómeno no se dio únicamente en las grandes urbes ecuatorianas, ya que ciudades intermedias como Cuenca -tercera en importancia a nivel nacional-, también modificaron su tejido históricamente compacto por el nuevo modelo disperso, con una movilidad centrada en el vehículo privado y la afectación de los espacios públicos peatonales (Hermida *et al.*, 2015). Del mismo modo, a finales del siglo pasado, ciudades de menor jerarquía como Azogues, Machala, Ibarra o Tulcán, iniciaron procesos de expansión urbana, basados en un sistema de movilidad ajustado a las demandas del transporte motorizado, particularmente del vehículo privado.

Dentro de estas ciudades de menor jerarquía, Azogues buscaba mejorar su comercio con otros cantones a través de la conexión mediante vías, las mismas que generaron una expansión descontrolada, con baja densidad, por lo que en la actualidad se pueden vislumbrar diferentes corredores urbanos desprovistos de lugares adecuados para el ciudadano a pie, lo que genera espacios que desconectan el tejido peatonal (GADMA, 2015).

## 1.2. Necesidad de priorizar el espacio público peatonal

Si bien la definición de espacio público puede abordarse desde el aspecto legal, político, ambiental, cultural o económico (Fonseca, 2015), para esta investigación se lo considera como lugar de encuentro, abierto e idóneo para el desarrollo de la vida urbana, ya sea a través de actividades recreativas, productivas, deportivas, artístico-culturales (SE-

DESOL, 2010). Con lo que queda claro que su uso es multifuncional y su dominio es público (Borja, 2000), por lo que está sometido a la regulación específica de la administración pública, que garantiza su accesibilidad a todos y fija las condiciones de su utilización y actividades permitidas (Segovia y Jordan, 2005, p. 17).

Al referirse al espacio público Borja (2000) lo define como el corazón de la ciudad, de vocación ciudadana, donde se reflejan las problemáticas de la ciudad moderna. Gehl (2006), se refiere a la ciudad como su espacio público peatonal, dada su condición de lugar de encuentro; mientras Samper (2003) menciona a este último como el componente más importante en una urbe. En tanto León (1998), resalta el papel de los espacios públicos como áreas destinadas al tránsito, además de áreas para la recreación activa o pasiva de los habitantes, lo que fomenta la seguridad y tranquilidad de la ciudadanía. Efectivamente, el espacio público es la ciudad en sí misma, donde se interrelacionan las personas y se reflejan las dinámicas económicas, sociales y políticas de quienes la habitan. Un entorno que masifica el uso del vehículo motorizado en perjuicio del ciudadano a pie, evidencia así conflictos socioeconómicos como segregación, injusticia social y desigualdad; ambientales como la perspectiva antropocéntrica que ve en el medio físico una fuente de recursos; y políticos como la invisibilización de ciertos grupos sociales.

Resulta fundamental entonces, modificar este modelo, en búsqueda de una ciudad más inclusiva, capaz de proporcionar espacios pensados para todo el mundo (Jacobs, 1961), que permitan y fomenten una gran cantidad de actividades en el espacio público para la gente de a pie, como: “caminatas de un lugar a otro, paseos, paradas cortas, otras más largas, mirar vidrieras, conversaciones y encuentros, ejercicios, bailes, actividades recreativas, intercambio y comercio, [...] juegos, espectáculos callejeros y hasta mendigos” (Gehl, 2006, p. 19).

Por lo tanto, se vuelve trascendental concebir la ciudad como una red interconectada y accesible de espacios públicos, que permita realizar tanto actividades obligatorias como opcionales; en donde las

primeras no se ven influenciadas por las condiciones del entorno físico ya que son parcialmente necesarias; mientras que las segundas se realizan si las condiciones del espacio público son las adecuadas, ya que es decisión del usuario permanecer por más tiempo (Ibíd.).

### 1.2.1. Corredores urbanos como conectores de la vida pública

Si la trascendencia del espacio público radica en su condición de escenario donde la vida urbana tiene lugar, los elementos conectores que lo articulan no son menos importantes, ya que permiten interrelacionar dicha vida pública. Para Ganges y Sanz (2008) los elementos conectores se definen por su capacidad de enlace o conexión, y constituyen el componente fundamental de la red de espacios públicos peatonales, pues a más conexiones directas existe mayor conectividad dentro de la ciudad, dado que los tiempos de recorridos disminuyen y permiten desplazamientos mediante transportes activos.

El concepto de conectividad, ligado a la definición de calle, tiene gran relación con la accesibilidad, referida a la calidad de la infraestructura que permite el desplazamiento de los usuarios sin importar sus condiciones físicas. Estos conceptos no son iguales, pero aparecen como interdependientes y están presentes en la noción de corredores urbanos, entendidos como: “elementos conectores de áreas centrales en la ciudad, que en algunos casos tienen características específicas en aspectos de movilidad, como líneas troncales de transporte masivo, alta cantidad de flujo vehicular, densidad comercial y de servicios” (Instituto Municipal de Investigación y Planeación Ciudad de Juárez, 2016, p. 5).

Estos corredores constituyen articuladores urbanos y sus condiciones físico-espaciales, específicamente aquellas relacionadas con la conectividad y la accesibilidad, determinan el tipo de interrelación entre los distintos espacios públicos peatonales de una ciudad. Es decir, los corredores urbanos emergen como uno de los principales espacios públicos que pueden permitir la priorización del ciudadano a pie y de nuevos medios de transporte alternati-

vos al vehículo privado, mejorando así la calidad de vida de quienes habitan el lugar. Además de que los corredores urbanos que priorizan el recorrido peatonal, estarían fomentando usos cotidianos y mejorando la percepción del peatón que lo recorre mediante el adecuado diseño de las características físicas de este espacio público (Valenzuela y Talavera, 2015).

En consecuencia, se debe considerar a los corredores urbanos como parte estructurante del espacio público, pues constituyen un medio de conexión entre nodos dentro de una ciudad. Estos tienen impacto directo en la cantidad de personas y el grado de interacción entre ellas, siendo imperativo examinar y mejorar las condiciones físico-espaciales que influyen en su uso. En especial, aquellas que permitan libertad de movimiento al ciudadano a pie, sin perder el vínculo directo con la primera línea edificada (Morgan, 2006).

## 2. Caso de estudio

Bajo estas reflexiones, la presente investigación toma como caso de estudio a uno de los corredores urbanos más importantes de Azogues. Se decide trabajar sobre una ciudad ecuatoriana menor, para analizar la incidencia del sistema de movilidad centrado en el automóvil en este tipo de asentamientos, menos estudiados. Finalmente, se elige a Azogues debido a su contexto de planificación actual<sup>1</sup> y se formula la siguiente pregunta: *¿Cómo las condiciones físico-espaciales, centradas en la conectividad y la accesibilidad, de los corredores urbanos afectan el uso y la percepción del espacio público peatonal?*

San Francisco de Peleusí de Azogues, es una ciudad ecuatoriana ubicada al sur de la provincia de Cañar, considerada Patrimonio Arquitectónico, Urbano y

1. El GAD Municipal de Azogues se encuentra, a la fecha (2021), desarrollando el Plan del Buen Vivir y Ordenamiento Territorial, que hace énfasis en la necesidad de dotar de mayor importancia a la movilidad peatonal.

Cultural de la nación. Como se muestra en la Figura 1, este asentamiento limita hacia el sur con la provincia del Azuay, y forma parte de la conurbación de la ciudad de Cuenca a través de la autopista Cuenca-Azogues. Esta urbe se ve fuertemente condicionada por su topografía, con pendientes mayores al 50% en direcciones este-oeste, lo que provoca un crecimiento urbano alargado en dirección norte-sur, guiado por el cauce del río Burgay.

**Figura 1**

*Ubicación y límite de la Ciudad de Azogues, 2021*



A partir del primer plano de registro, realizado en 1909, se pudo evidenciar que Azogues fue concebida –al igual que todas las ciudades de fundación española–, con un desarrollo en torno a una plaza y su iglesia matriz, distribuyendo alrededor edificios administrativos y servicios, conformando los primeros amañamientos en forma de damero (GAD Municipal de Azogues, 2015). Entre 1916-1940, se planificaron los primeros corredores de crecimiento como la calle Bolívar y el eje del Ferrocarril, el cual fue la clave para la expansión de la ciudad. Sin embargo, ya existían zonas más consolidadas ubicadas al norte cerca a la Av. Juan Bautista Cordero. Así también, a finales de los 60 se dieron cambios en el paisaje urbano, debido al cambio de tipología de vivienda y la introducción de nuevos corredores arteriales como la Av. 24 de mayo, la misma que se prolongó hasta la zona de Charasol.

Así, hasta los 80, estos corredores se convirtieron en ejes de desarrollo comercial y de vivienda debido a la inversión proveniente de migrantes que salieron del país por la falta de empleo y la desvalorización de la agricultura. El crecimiento urbano, mostrado en la Figura 2, junto a la introducción del automóvil, convirtió a grandes áreas de sectores rurales como Charasol y Aurelio Bayas en territorio urbano.

**Figura 2**

*Mapa histórico de la expansión urbana de Azogues*

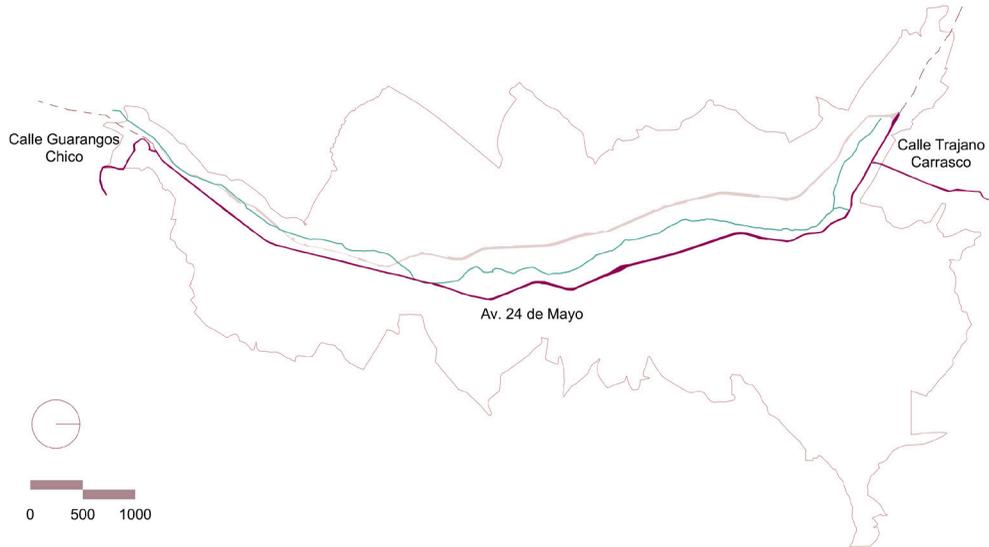


Desde 2004 la expansión urbana hacia el sur se ha ido intensificando, fortaleciendo aún más la dependencia del automóvil para solventar grandes distancias dentro de la ciudad, lo que ha dado como resultado una ciudad dispersa, con espacios públicos destinados al vehículo, sobre todo a lo largo de las arterias viales principales. Tras esta revisión histórica, se eligió como caso de estudio a la Av. 24 de Mayo, la cual es una avenida paralela al río Burgay y a la Av. 16 de abril, que atraviesan de norte a sur toda la ciudad. La elección de este corredor se debe a la importancia del mismo, ya que fue planeado como un eje conector con otras ciudades como Gualaceo, Cuenca, Cañar, entre otras, lo que le permitiría el desarrollo comercial de la región.

Debido a la extensión de este corredor, se decidió tomar únicamente la sección central de la avenida, relacionada con la ciudad histórica y delimitada al norte por la calle Trajano Carrasco y al sur por la vía Guarangos Chico, mostrado gráficamente en la figura 3. A lo largo de esta sección, de 6,9 km, se puede encontrar un gran número de equipamientos de importancia como el Coliseo Eduardo Rivas Ayora, además de un sinnúmero de usos tanto comerciales como de vivienda. En la actualidad, esta avenida se ha convertido en un eje que, si bien divide la ciudad por su ubicación, también conecta la plataforma oeste, conformada por los primeros amanzanamientos y el centro histórico de la ciudad, con la plataforma este, que tiene menores pendientes, y abarca el río Burgay, equipamientos recreativos como el parque “El migrante”, entre otras zonas de vivienda y comercio como se muestra en la Figura 4.

**Figura 3**

*Delimitación del corredor*



**Figura 4**

*Vista aérea de la Av. 24 de Mayo*



### 3.

## Metodología

Para el desarrollo de la investigación se planteó un diseño metodológico dividido en seis fases:

### 3.1. Definición de las variables de análisis

En la primera fase se analizaron varias investigaciones con la finalidad de encontrar y definir parámetros de evaluación del espacio público, específicamente, el peatonal, que permitieran generar así una metodología mixta, que recogiera datos cuantitativos y cualitativos. A continuación, se describen los aspectos principales de las investigaciones elegidas.

**Tabla 1**

*Revisión de investigaciones previas*

Investigación	Autores y fecha	Variables de análisis	Metodologías
Claves para proyectar espacios públicos confortables	Mínguez <i>et al.</i> (2013)	<p><b>1. Condiciones térmicas:</b>            Datos climáticos, materiales del espacio público.</p> <p><b>2. Escala urbana:</b>            Ancho de la sección, altura de las edificaciones.</p> <p><b>3. Ocupación:</b>            Uso previsto, aforos, masa crítica.</p> <p><b>4. Paisaje:</b>            Atractivo del entorno.</p> <p><b>5. Percepción de seguridad:</b>            Transparencias y visibilidad, ocupación.</p> <p><b>6. Condiciones acústicas:</b>            Decibelios día/noche.</p> <p><b>7. Calidad del aire:</b>            T CO<sub>2</sub> hab/año.</p> <p><b>8. Ergonomía:</b>            Calidad del diseño urbano.</p>	<p>1. Revisión documental (Municipio de Murcia)</p> <p>2. Levantamiento en campo.</p>

<p>Modelo de accesibilidad (MAP)</p>	<p>Esquivel <i>et al.</i> (2013)</p>	<p><b>1. Escala urbana (Tiempo de recorridos)</b>                  Salud, educación, recreación, transporte, cultura, abastecimiento, asistencia social.</p> <p><b>2. Escala de Barrio</b></p> <p><b>Cruces.</b> Facilidad de cruce, señalización e infraestructura peatonal, dispositivos de control de tránsito, tipo de sección de vialidad.</p> <p><b>Aceras.</b> Ancho de la acera, obstáculos verticales, obstáculos horizontales, alumbrado público, arbolado, mobiliario urbano.</p> <p><b>Percepción y confort.</b> Estado de la fachada.</p>	<p>1. Revisión documental (DENUE, INEGI, CINUM)</p> <p>2. Levantamiento en campo</p>
<p>How to study public life</p>	<p>Gehl y Svarre. (2013)</p>	<p>1. Número de usuarios</p> <p>2. Actividades en el espacio público</p> <p>3. Patrones de movimiento</p> <p>4. Velocidad del desplazamiento</p> <p>5. Registrar huellas</p> <p>6. Datos cualitativos</p> <p>7. Tiempos de espera</p> <p>8. Obstáculos en el recorrido</p>	<p>1. Conteo</p> <p>2. Mapeo</p> <p>3. Rastreo</p> <p>4. Seguimiento</p> <p>5. Buscando rastros</p> <p>6. Fotografía</p> <p>7. Llevar un diario</p> <p>8. Caminatas de prueba</p>
<p>Medición y representación espacial para ciudades compactas y sustentables</p>	<p>Hermida <i>et al.</i> (2015)</p>	<p><b>1. Compacidad</b>                  Densidad urbana de viviendas, densidad de habitantes, compacidad absoluta, reparto del viario público peatonal, proximidad a redes de transporte alternativo, accesibilidad del viario público peatonal, porcentaje de condominio cerrado, área de predios vacíos.</p> <p><b>2. Diversidad de usos</b>                  Complejidad urbana, relación entre actividad y residencia, actividades comerciales cotidianas, continuidad espacial y funcional de la calle corredor.</p> <p><b>3. Verde urbano</b>                  Permeabilidad del suelo público, superficie verde por habitante, volumen de verde en el espacio público, proximidad al verde más cercano, proximidad simultánea a tres tipos de áreas verdes</p> <p><b>4. Integración socio-espacial</b>                  Dotación de equipamientos, porcentaje de viviendas con carencias, segregación espacial</p>	<p>1. Revisión documental (Catastro municipal, Censo de población y vivienda)</p> <p>2. Levantamiento en campo mediante formularios digitales</p>

Medición y representación para los márgenes de los ríos urbanos	Hermida <i>et al.</i> (2019)	<p><b>1. Conectividad</b>          Accesibilidad vial y del transporte público, accesibilidad del viario peatonal, altura ponderada de las edificaciones, permeabilidad del suelo, diversidad vegetal.</p> <p><b>2. Confort</b>          Mixticidad de instalaciones para actividades de estancia, superficie con sombra, iluminación nocturna, mantenimiento y gestión del espacio público, diversidad de usos, integración socio-espacial, porosidad de la línea edificada, accesibilidad de la línea edificada.</p>	<p>1. Revisión documental (Catastro municipal, Censo de población y vivienda)</p> <p>2. Levantamiento de datos primarios mediante formularios digitales</p>
---	------------------------------	--	---

A partir de las variables planteadas en las diferentes investigaciones analizadas, las mismas que son mostradas en la Tabla 1, se eligieron las más relevantes para el estudio de corredores urbanos. Dicha elección se vio determinada por el tiempo de duración de la investigación, por la información disponible y por los datos de levantamiento factible, lo que dio como resultado el listado de variables sintetizadas en la Tabla 2.

**Tabla 2**

*Variables de análisis elegidas*

Escala de análisis	Variable	Método	Ámbito
Corredor	Densidad.	Revisión documental (Censo de población y vivienda)	Conectividad
	Acceso al transporte público, usos de la primera línea edificada, alturas de la primera línea edificada.	Observación in situ	
	Dotación de equipamientos, reparto del viario público peatonal, accesibilidad al viario público peatonal.	Mapeo y fórmulas para determinar porcentajes	
Zonas de estudio	Aceras Dimensiones, altura de bordillo, materialidad, continuidad Cruces Rampas, líneas de cruce, presencia de pisos podotáctiles Calzada Porcentajes de viario público destinado al automóvil/peatón Paisaje Urbano Atractivo del entorno Verde urbano Volumen de verde Mobiliario urbano Paradas de bus, rejillas de alcantarillas, alcorques y luminarias Señalética Ubicación y funcionamiento de señalética vertical	Observación in situ	Accesibilidad
	Número de usuarios	Conteo	
	Flujos dominantes y subordinados	Seguimiento	
	Infraestructura vial Medios de transporte, infraestructura peatonal, requerimientos físicos Factores ambientales Contaminación del aire, ruido	Encuesta	

### 3.2. Caracterización del corredor

Se analizó el nivel de conectividad del corredor dentro de la ciudad de Azogues, en función de siete indicadores de análisis: densidad, dotación de equipamientos, usos, alturas, acceso al transporte público, reparto al viario público y accesibilidad al viario público peatonal.

Con este fin se realizó una serie de mapas que fueron sintetizados en la Figura 5, estos permitieron representar gráficamente los datos, por una parte. Para determinar la densidad se tomó la información existente del último Censo de Población y Vivienda, de 2010, con el fin de tomar las manzanas con influencia inmediata dentro del corredor y se sintetizaron los datos mediante una tabla. Para determinar el indicador de dotación de equipamientos se tomó la información del Plan del Buen Vivir y Ordenamiento Territorial 2015, sin embargo, está tuvo que ser actualizada, debido a la presencia de nuevos equipamientos; posteriormente se analizó el radio de influencia de cada uno, según su tipo: salud, educación, cultura y recreación.

Por otra parte, para determinar el indicador de acceso al transporte público se mapearon todas las paradas existentes, con su radio de influencia, 300m, para determinar qué tan servido está el corredor. Finalmente, mediante observación, la toma de medidas in situ y el uso de las respectivas fórmulas, se identificaron los indicadores restantes.

En base a esta caracterización se destacaron áreas extensas con características similares por lo que se optó por dividir el corredor en tres tramos de dimensiones proporcionales, con la finalidad de poder agrupar de manera precisa las propiedades del corredor y generar un análisis más específico como se muestra en la Figura 6. En base a las siguientes disparidades encontradas se delimitaron los tramos de estudio.

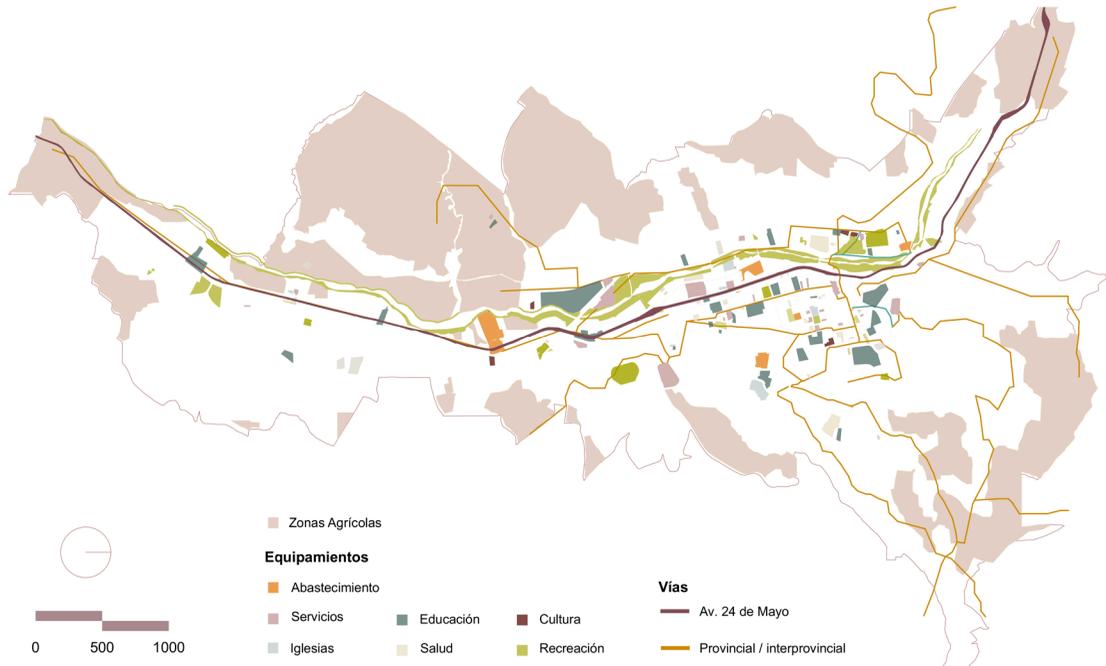
El primer tramo posee una densidad promedio de 60,41 hab/Ha, lo que lo convierte en el tramo con mayor densidad dentro del corredor; además, la primera línea edificada está conformada mayoritariamente por viviendas de aproximadamente 3 a 4 pisos de altura, a diferencia de los tramos periféricos del corredor, que poseen alturas menores.

El segundo posee una densidad promedio de 55,55 hab/ Ha, considerada como baja, debido a que las edificaciones de este tramo son usadas mayormente como zonas comerciales. Se caracteriza principalmente por la presencia de amplias circunvalaciones vehiculares. A pesar de que posee una cantidad menor de equipamientos que el primer tramo, cuenta con gran diversidad de estos, además de que la mayoría de actividades comerciales confluyen en esta zona.

En el tercer tramo se puede destacar que es un sector en reciente expansión, que no se encuentra dotado adecuadamente de equipamientos lo que provoca que los habitantes del lugar tengan que realizar un mayor número de viajes hacia las zonas centrales para acceder a estos.

**Figura 5**

*Mapa síntesis del indicador dotación de equipamientos*

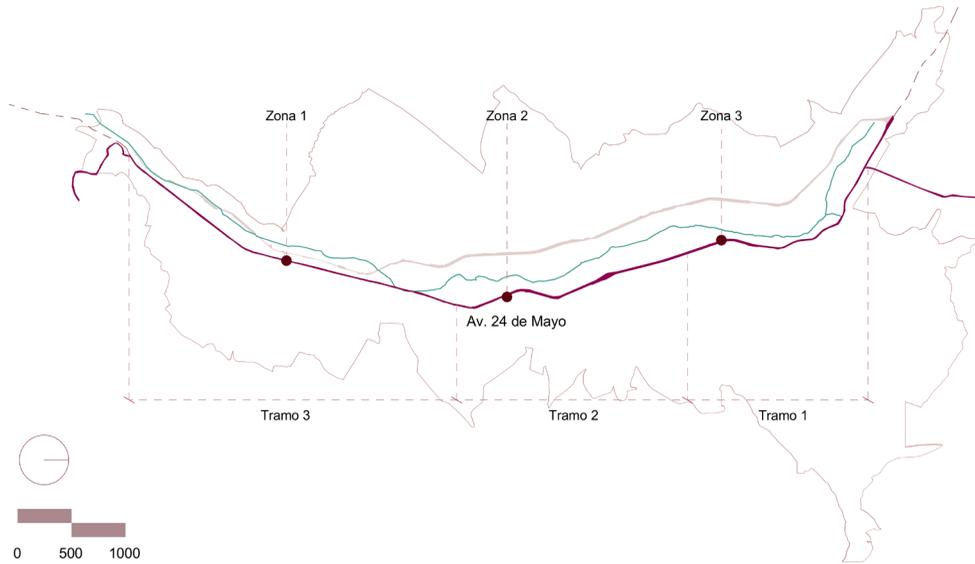


### 3.3. Selección de zonas de estudio

Posteriormente a estos resultados se propuso encontrar una zona de estudio en cada uno de los tramos, en las cuales se pueda realizar un análisis más detallado para la investigación, dichos puntos se representan gráficamente en la Figura 6. Como criterios de selección, se planteó que cada zona debía ser una intersección con alta conectividad y diferentes conflictos viales representativos a escala del corredor.

**Figura 6**

*Sección de tramos y ubicación de las zonas de estudio*



Para la delimitación de cada zona se consideró el área del corredor, comprendida desde la intersección seleccionada hasta la siguiente intersección, en todas las direcciones. Sin embargo, en el caso de existir manzanas con distancias mayores a 100 m se marcó el límite en función de esta distancia. Así se puede observar en el ejemplo mostrado en la Figura 7.

**Figura 7**

*Delimitación de zona de estudio 2*

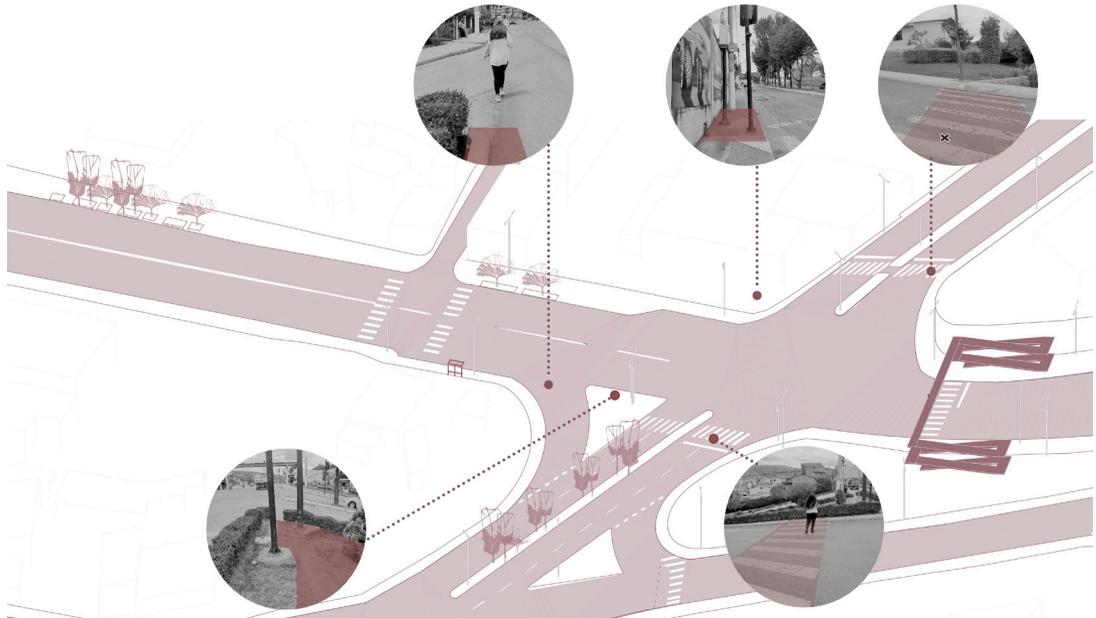


### 3.4. Análisis físico-espacial de las zonas de estudio

Se analizaron siete grupos de variables referidas a las condiciones físico-espaciales de cada zona de estudio: cruces, aceras, calzadas, paisaje urbano, mobiliario, señalética y verde urbano, mostradas en la Tabla 2. Éstas fueron analizadas mediante fichas físico-espaciales que se levantaron en campo.

#### Figura 8

*Mapa síntesis de problemas encontrados en el análisis físico-espacial de la zona 2*



Posteriormente, con el uso de Microsoft Excel se creó una tabla de tabulación en donde se colocaron los datos recogidos mediante las fichas. En ellas se daba una valoración positiva (1 punto) o negativa (0 puntos) según las condiciones físico-espaciales de cada variable existente en las zonas de estudio. Estos valores fueron normalizados posteriormente en una escala entre 1 a 5 para determinar una calificación única por cada zona.

### 3.5. Identificación de flujos y conteo de usuarios

Para determinar el número de usuarios que transitan por las zonas de estudio y sus respectivos flujos se utilizaron las herramientas de conteo y seguimiento planteadas por Gehl y Svarre (2013).

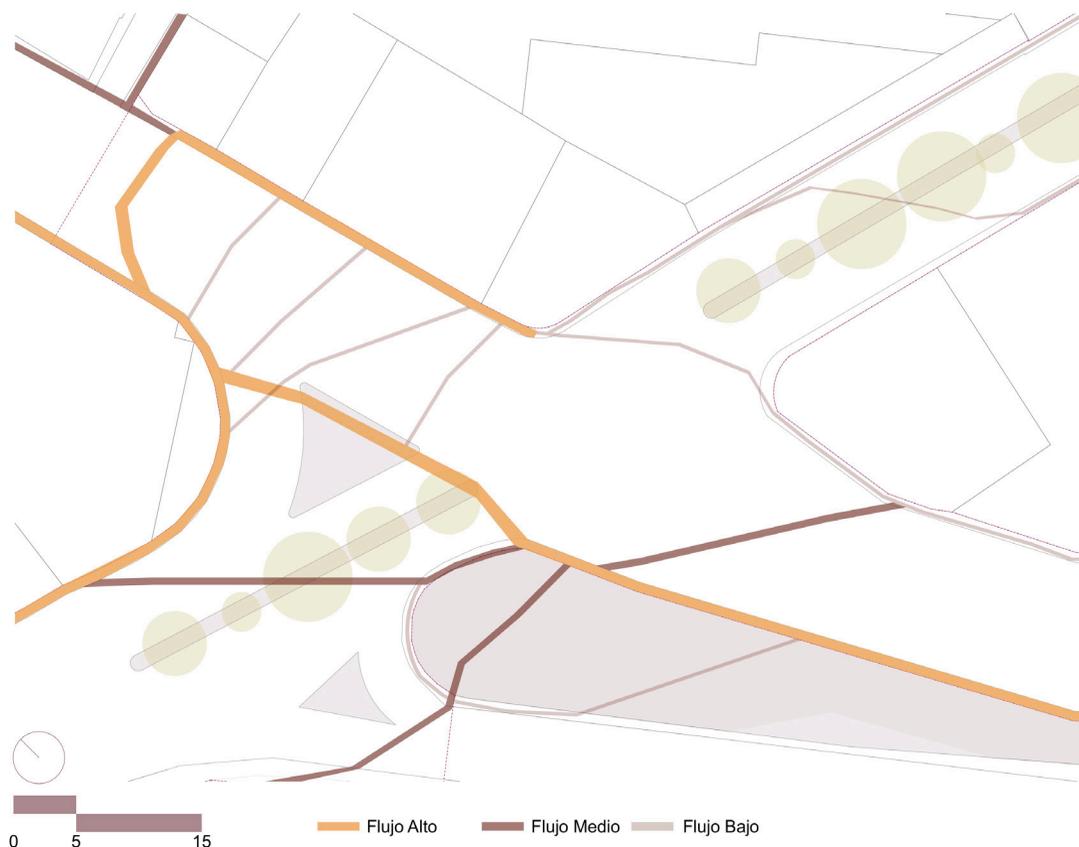
En cuanto al conteo se utilizaron grabaciones de UVA (unmanned aerial vehicle), debido a la extensión de las áreas de análisis. Para ello, se eligieron 3 días con mayor movimiento dentro de las zonas y además se establecieron dos horas pico y una hora valle, en cada uno de ellos, a lo largo de dos semanas. Esto con el fin de registrar y comparar cuántas personas se mueven dentro del espacio público peatonal, durante períodos de 20 minutos.

Por otra parte, para determinar los flujos de rutas dominantes y subordinadas, como se muestra en la Figura 8, se eligió la herramienta de seguimiento, para la cual se utilizaron las grabaciones de uno de los días de las dos semanas de análisis, en donde se encontró un mayor número de ciudadanos a pie en cada una de las zonas

de estudio, para marcar gráficamente los recorridos realizados con mayor y menor flujo.

### Figura 9

Mapa de flujos de la zona 2



### 3.6. Encuestas

La última fase metodológica abarcó la percepción de los usuarios, por lo que, en base a las fichas y a la observación de campo previamente realizada, se creó una encuesta para esta investigación, en la que se analizaron dos grupos de variables, la primera con respecto a la infraestructura vial, en donde, el objetivo de esta era entender cómo las personas interpretan el estado actual de dicha infraestructura y cómo esto afectaba directamente a su modelo de movilidad. Así también, se buscaba recopilar información de las necesidades de los transeúntes dentro de los recorridos peatonales, las mismas que fueron tomadas en cuenta en la propuestas de urbanismo táctico mostradas más adelante.

Por otra parte, el enfoque del segundo grupo de variables trataba acerca de los factores ambientales como el ruido y la contaminación provocada por automotores, el objetivo de este era dar a conocer el problema a las autoridades, ya que no se contaba con un registro previo; sin embargo, por cuestiones de tiempo no fue posible levantar valores cuantitativos, razón por la cual se decidió tomar en cuenta únicamente la opinión de los usuarios en relación con estas variables.

Para determinar el número de encuestados se utilizó la fórmula de muestreo finito, considerando como universo al número total de residentes, según el último Censo de Población y Vivienda de 2010, de las manzanas de influencia inmediata (con frente a la zona de estudio) como se representa en la Figura 9, y manejando un margen de error del 10%. Con lo cual, se estableció un total de 70 encuestas, distribuidas proporcionalmente en las tres zonas. Se determinó la siguiente cantidad de encuestas: 32 encuestas en la zona 1; 27 encuestas en la zona 2; y 11 encuestas en la zona 3.

Para el procesamiento de datos recopilados, al igual que las fichas de análisis físico-espacial, las 70 encuestas fueron importadas a Microsoft Excel, en donde, mediante una tabla de tabulación se generó un conteo de las respuestas de cada zona de estudio, posteriormente se pudieron tomar los apartados con mayores y menores puntuaciones, además de datos relevantes para la investigación.

### Figura 10

*Manzanas de influencia inmediata en la zona de estudio 2*



## 4. Resultados

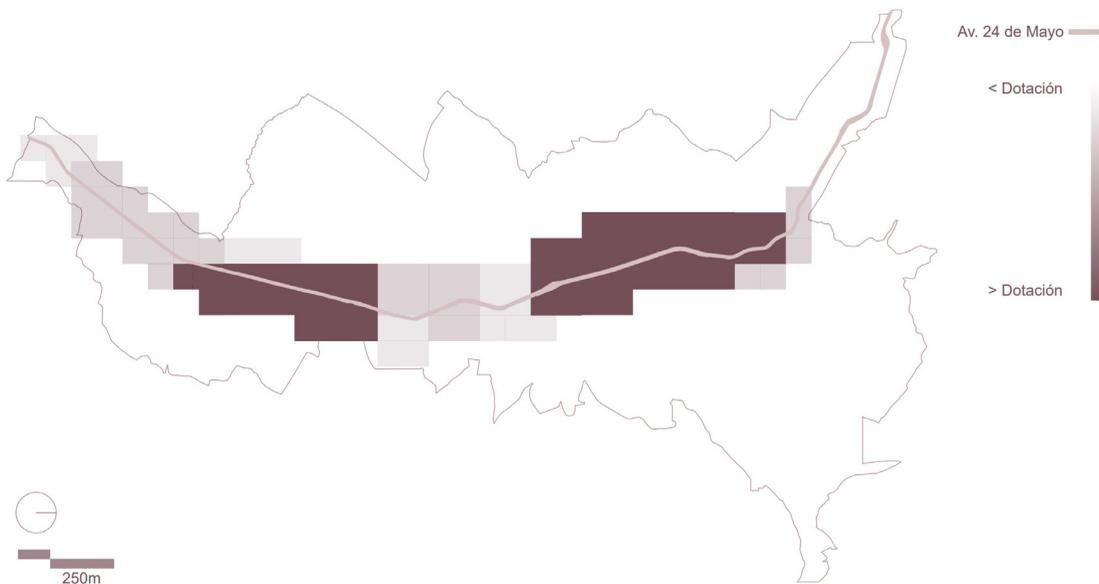
A continuación, se exponen los resultados, tras la aplicación de la metodología propuesta en el caso de estudio, los mismos que se sintetizan en tres ámbitos: conectividad a escala de corredor, accesibilidad y percepción de usuarios a escala de zonas de estudio.

### 4.1. Conectividad del corredor

A escala de corredor se determinó que la Av. 24 de Mayo posee un déficit del 49%, respecto de la conectividad a equipamientos primarios como centros de salud, educación, recreación y cultura. Los resultados son representados gráficamente en la Figura 10, en donde se puede observar que dichos equipamientos se concentran en la zona céntrica de la Azogues, por lo que se genera una mayor dependencia del vehículo, con la finalidad de desplazarse a estos lugares, lo que incrementa el tráfico y dota, únicamente a cierta parte de la ciudad de estos equipamientos esenciales para el desarrollo de la vida.

**Figura 11**

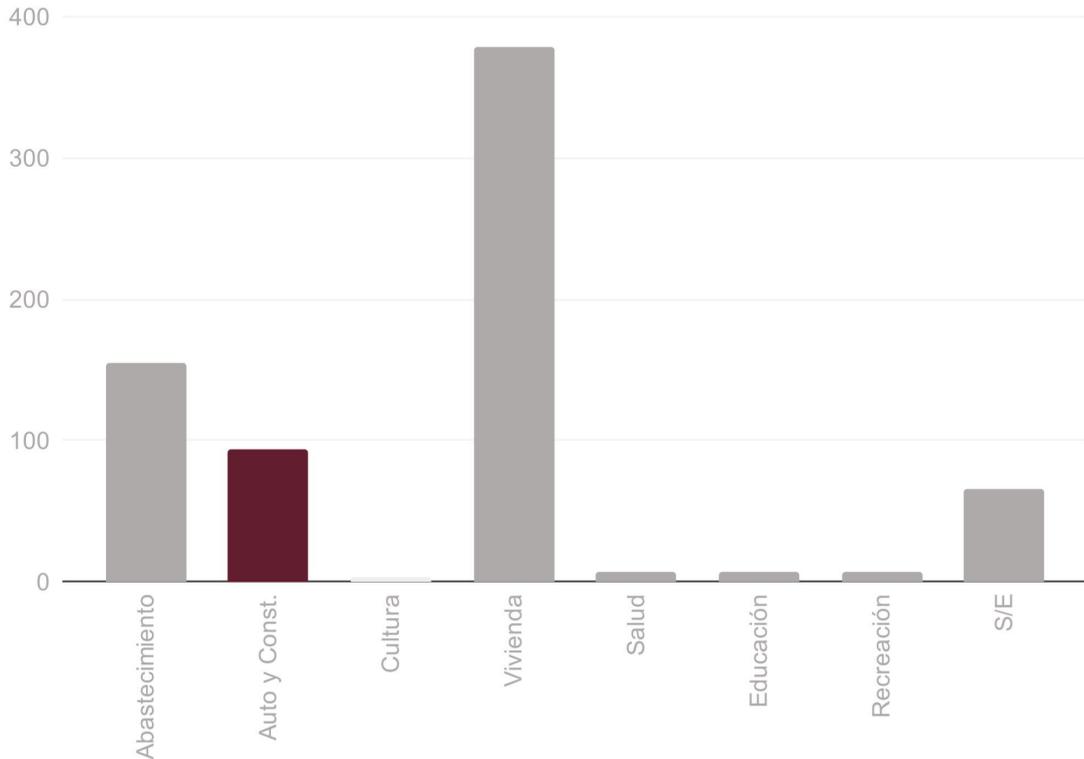
*Mapa de dotación simultánea de equipamientos*



Así también, a escala de corredor, se identificaron más de 700 usos en primera línea edificada, y estableció a la vivienda como uso dominante. No obstante, muchos de los usos restantes se orientaban al satisfacer necesidades del sector automotor (venta de automóviles, gasolineras, parqueaderos, mecánicas, venta de repuestos, etc.) y construcción, lo que provoca congestión vehicular a lo largo del corredor. Es importante resaltar que estas actividades poseen un porcentaje similar al de los usos cotidianos, al mismo tiempo que, son superiores a los equipamientos de primera necesidad. Esto se puede observar en la Figura 11.

**Figura 12**

*Usos en primera línea edificada*



La marcada presencia del automóvil privado a lo largo del corredor, reforzada por el número significativo de usos relacionados con él, se evidencia en los resultados sobre el reparto del viario público peatonal, donde se determinó que el 84% del área pública está destinada a circulación vehicular, cuestión que contrasta significativamente con el 16% que corresponde a los habitantes del lugar.

Por otra parte, se identificó baja densidad poblacional, con un promedio de 38,89 hab/Ha a lo largo del corredor; efecto que se tiende a repetir en las zonas más centrales de la ciudad, principalmente en la histórica.

Respecto del acceso al transporte público, se determinó que el corredor posee un porcentaje favorable gracias a la buena dotación de paradas de bus, aunque éstas son utilizadas por buses interparroquiales y urbanos, por lo que, junto con los altos índices de uso de vehículo privado y de carga, congestionan la vía. Así también, se cuantificó la accesibilidad al viario peatonal en relación con el ancho y pendiente, encontrando que el corredor tiene una topografía leve; sin embargo, un importante porcentaje de aceras presentan obstáculos dentro de su recorrido, como se muestra en la Figura 12. Sumado a esto, solo el 47% de las mismas cuentan con las dimensiones mínimas normadas, esto sin contemplar la presencia de obstáculos en la franja de circulación, por lo que en varios casos este porcentaje tiende a disminuir considerablemente.

Figura 13

Recorridos discontinuos: A) Prohibición de recorrido peatonal, B) Paso peatonal elevado, C) Ausencia de acera, D) Aceras con dimensiones mínimas y obstáculos



#### 4.2. Accesibilidad de las zonas de estudio

En las tres zonas de estudio se encontraron aceras deficientes, cruces discontinuos o inexistentes, los mismos que se replican a lo largo del corredor. Con un porcentaje del 86% para aceras discontinuas, con obstáculos y en mal estado y un 96% para cruces discontinuos, debido a la ausencia de rampas, señalética en mal estado y la presencia de un sinnúmero de obstáculos. Todos estos valores reflejan el grave problema de accesibilidad, no solo en las zonas de estudio, sino a lo largo de todo el corredor.

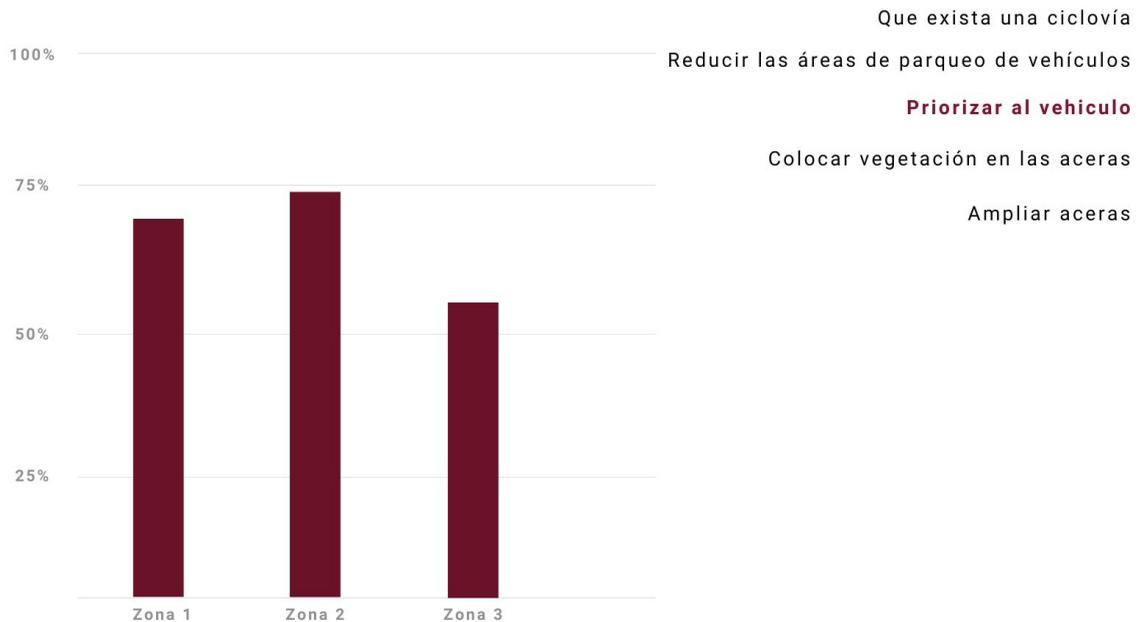
### 4.3. Percepción de los usuarios

En la mayoría de los casos la percepción de los usuarios guarda concordancia con el análisis físico-espacial, ya que los ciudadanos a pie consideran que estos problemas existen, es decir, están conscientes del déficit físico-espacial en la infraestructura peatonal y de la fuerte presencia de contaminación y ruido provocado por los automotores.

Sin embargo, en la Figura 13 se puede mostrar que, a pesar de que los usuarios reconocen estos problemas y los relacionan con el diseño vial, siguen considerando que es indispensable priorizar al vehículo. Es decir, la encuesta nos permitió corroborar que el estado físico-espacial influye directamente en el modelo de movilidad, lo que provoca que los habitantes de Azogues sean partidarios de un sistema vial centrado en el vehículo motorizado, debido a las facilidades de este dentro de la ciudad.

**Figura 14**

Respuestas a la pregunta 8 de la encuesta: ¿Qué considera como indispensable en el diseño vial?



## 5. Conclusiones y recomendaciones

Los resultados resaltan como problema principal del corredor, la priorización del vehículo, en detrimento de condiciones adecuadas para el recorrido a pie. Esto afecta a la infraestructura peatonal y por ende a la calidad del espacio público, y a los usuarios de la zona, independientemente de cómo realicen su movilidad. Lo cual permite afirmar que Azogues se perfila, al igual que muchas de las ciudades intermedias ecuatorianas, como una ciudad para el automóvil y no para el ciudadano a pie.

Resulta, por lo tanto evidente, que esta ciudad requiere de un cambio en su modelo de movilidad, que la proyecte como una urbe accesible e inclusiva, que permita el libre desplazamiento de cualquier usuario, sobre todo de aquellos más vulnerables.

Con base en los tres ámbitos analizados se propone una serie de recomendaciones para cada uno de ellos, que intentan ser replicables y perfectibles, de tal manera que puedan ajustarse y aplicarse en otras ciudades de la región.

### 5.1 Conectividad

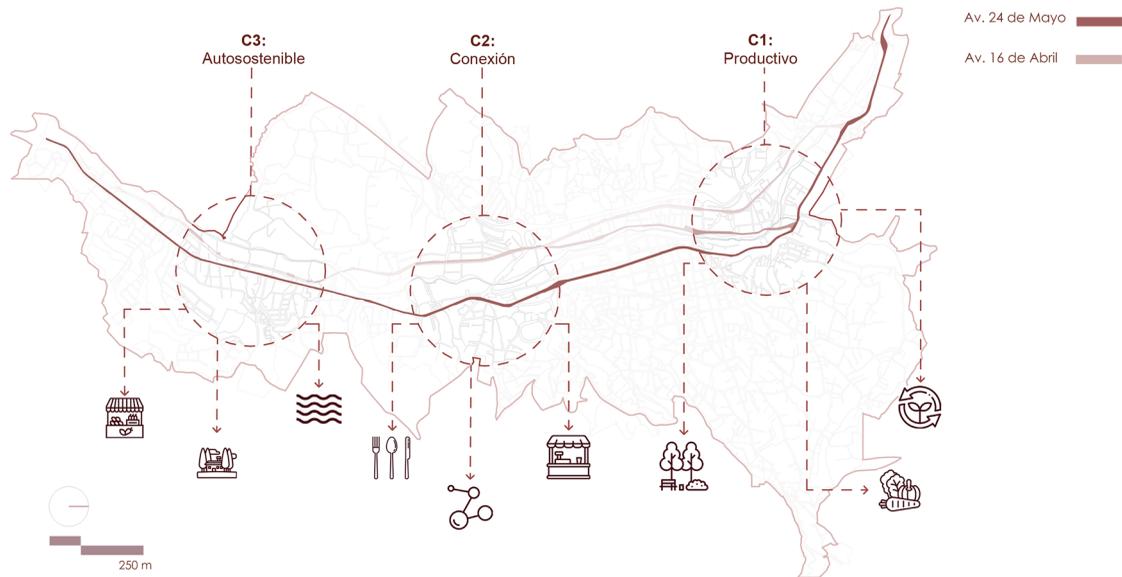
Se plantea una ciudad de 15 minutos, definida como un modelo policéntrico y descentralizado, donde el recorrido de los ciudadanos hacia equipamientos de primera necesidad como: recreación, educación, cultura y salud, se dé en periodos cortos de 15 minutos (Moreno, 2020). Para conseguir ciudades de 15 minutos se proponen 3 lineamientos generales:

#### L1. Nuevas centralidades

Con esto se busca descentralizar los usos de primera necesidad, donde es primordial la configuración de nuevas centralidades a lo largo de la ciudad, por lo que se consideraron las propuestas de Azogues 2032, concurso llevado a cabo por la Municipalidad de Azogues, con la finalidad de lograr una ciudad sostenible. Estas propuestas se conectan directamente con las zonas de estudio. A, aquí se considera la rehabilitación de espacios públicos y equipamientos de abastecimiento, así como también, buscan generar espacios gastronómicos en las zonas centrales, y configurar zonas productivas y autosustentables con la incorporación de ecobarrios en el sector de Charasol, al sur de la ciudad.

Figura 15

Esquema de las nuevas centralidades



## L2. Movilidad sostenible

Se recomienda realizar estudios para saber si es factible la incorporación de una red integrada de ciclovías en los ejes principales de la ciudad, tanto longitudinales como transversales. Además, para conectar, de manera eficiente, mediante el transporte público, se plantean estudios para lograr un equilibrio dentro de la avenida, por medio de la redistribución de líneas de buses que pueden ser trasladadas a la Av. 16 de abril, eje nuevo, paralelo y cercano, que cuenta con un bajo número de paradas, con lo que se aprovecharía al máximo el objetivo de su construcción, mencionado en el plan de ordenamiento territorial.

## L3 Diversificación de usos

Potencialización de las zonas ya consolidadas más cercanas al centro, junto con la implementación de usos cotidianos, con el fin de alinear el crecimiento de Azogues con la ciudad de 15 minutos, logrando que un mayor número de personas puedan acceder a diferentes servicios a pie, evitando así la necesidad de nuevos equipamientos en las zonas de expansión, consiguiendo un crecimiento progresivo hacia éstas y contribuyendo a detener el fenómeno de la expansión urbana.

## 5.2. Accesibilidad

Para que estas estrategias a nivel de ciudad puedan funcionar, debe existir una red peatonal y vial que permita la libre circulación, por lo que se plantean diferentes estrategias de diseño que buscan solucionar los problemas físico-espaciales del corredor, con la finalidad de mejorar la accesibilidad. Por lo que se propone la implementación de calles completas, que se definen como estructuras que posibilitan la libre circulación de cualquier tipo de usuario e integra diferentes tipos de transporte, en consecuencia, se genera un aumento de viajes a pie, gracias a que existe una infraestructura que lo permite, disminuyendo así el uso del vehículo privado y por ende se reducen las emisiones de CO<sup>2</sup>, con lo que mejora la calidad de vida de los ciudadanos (Welle *et al.*, 2016).

En la vía debe existir coherencia entre su uso, dimensión y volumen de tránsito, dado que esto permite determinar la posibilidad de elementos segregados o compartidos. Es decir, el diseño de la vía condiciona los tipos de medios de movilidad que pueden implementarse o no, por lo que si no se da espacio para que existan medios alternativos, estos no podrán ser implementados y por ende el vehículo privado seguirá siendo el mayoritariamente usado (CECI, 2016). Por lo que se proponen cinco lineamientos que permiten configurar calles completas:

### L1: Cruces seguros:

La dimensión de las manzanas y la distancia entre los cruces influye en el recorrido peatonal y la velocidad de los vehículos, ya que si estas intersecciones no existieran, su recorrido y velocidad aumentarían, por lo que las manzanas tienen que oscilar entre 75m y 150m. Respecto a cuadras mayores a 200m, es indispensable que existan cruces cada 100 m (Welle *et al.*, 2016). Una estrategia de reducción de cruces es la ampliación de la acera, ya que reduce el tiempo de exposición del peatón y limita la velocidad vehicular durante los giros, por lo que se logra visibilizar a los peatones y ciclistas.

Figura 16

Cruces seguros



### L2: Integrar medios alternativos

Como se mencionó anteriormente, se debe dar paso a medios alternativos, por lo que es necesario implementar carriles exclusivos para estos medios ya que minimizan el tiempo de viaje y aumenta su efectividad. No obstante, para la implementación de este carril segregado se deben realizar estudios con la finalidad de que su conexión con la ciudad sea efectiva. Estos carriles pueden ser implementados, sobre todo en lugares con alto flujo vehicular como zonas urbanas o centralidades consolidadas, vías de gran capacidad o en vías de uso exclusivo (Distrito Metropolitano de Quito, 2017). Dentro de los medios alternativos se propone el estudio para ciclovías, donde su tipología dependerá de la sección de la vía en la que se implementen.

### L3: Tráfico calmado

Dado que el corredor debe albergar distintos tipos de movilidad y equipamientos, como escuelas, centros de salud, espacios de recreación, entre otros, es imperativo reducir el kilometraje dependiendo de la zona. Esta reducción debe ir acompañada del estrechamiento de la calzada, ya que disminuye la circulación de vehículos donde su circulación será controlada a través de reductores de velocidad, con base en la implementación de estos elementos en conjunto, se logra generar tránsito calmado, donde todos los usuarios puedan circular de forma libre y segura.

### L4: Zonas de seguridad

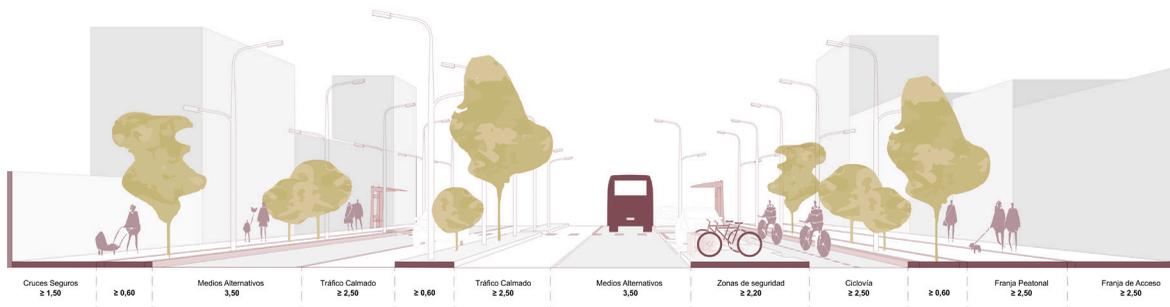
Minimizan el riesgo de usuarios vulnerables, dado que se norma la distancia de cruce del ciudadano a pie y se permite el refugio de los peatones en vías de grandes dimensiones. En algunos casos estas zonas de seguridad pueden estar acompañadas de zonas verdes, con la finalidad de aumentar el verde urbano y el confort de los ciudadanos.

### L5: Infraestructura peatonal

Respecto de la infraestructura peatonal hay diferentes elementos que la componen, como bandas podotáctiles y distintas franjas de uso compartido, las mismas que tienen diferentes elementos urbanos, como vegetación, bancas, paradas de bus, luminarias, etc. Todos estos elementos deben tener medidas normadas y su ubicación no puede interrumpir la circulación de peatones. Esta infraestructura debe implementar materiales uniformes y antideslizantes, con la finalidad de evitar accidentes. Además, no deben existir fisuras, piezas sueltas o grietas dado que imposibilitan el paso de coches de bebé o sillas de ruedas.

## Figura 17

Lineamientos 2 representados en sección



### 5.3. Percepción ciudadana

Finalmente, se determinó que, para configurar estas calles completas, es primordial un cambio de modelo de movilidad en los ciudadanos, por lo que, a través de los resultados encontrados, se proponen los siguientes lineamientos para incidir en la percepción de quienes habitan estos espacios. Estos son:

- L1. Incentivos positivos
- L2. Información de conceptos
- L3. Vinculación multidisciplinaria y social
- L4. Estrategia de mercadotecnia
- L5. Educación vial en centros educativos

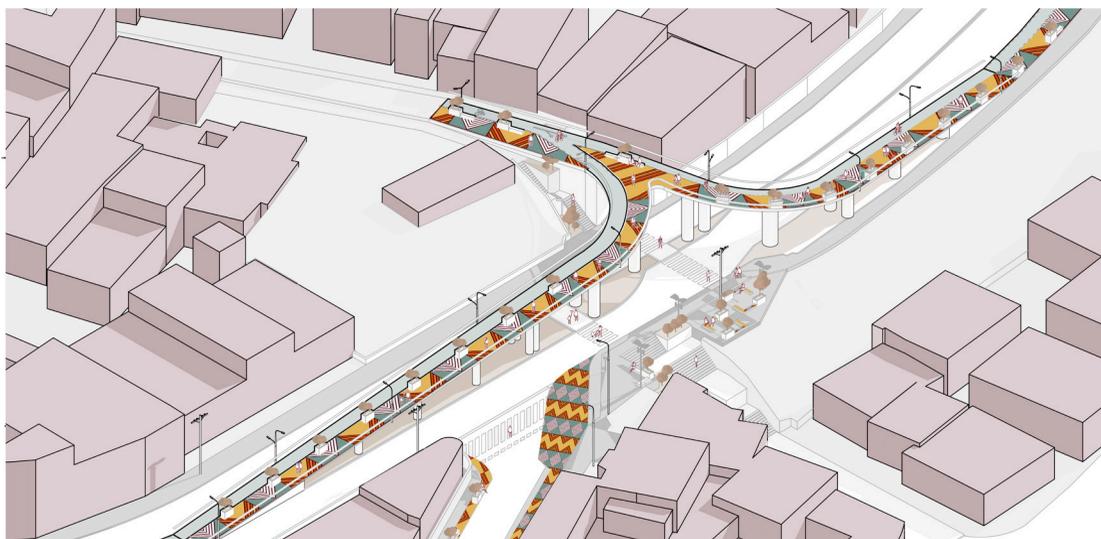
- L6. Políticas y regulaciones
- L7. Actividades en el espacio público

Dentro de las actividades en el espacio público se propone el uso del urbanismo táctico, se trata de una herramienta que busca generar alto impacto mediante acciones a corto plazo, donde los ciudadanos participan y logran apropiarse del espacio (Contreras, 2021). Esta herramienta se consideró dentro de una de las soluciones, dado que busca involucrar a los habitantes de la zona, los cuales, como se mencionó anteriormente poseen una falta de concientización vial y sin esta los lineamientos propuestos no podrían funcionar adecuadamente, por lo que la vinculación ciudadana a través de este tipo de herramientas perfectibles se vuelve esencial para el desenvolvimiento del proyecto.

En base a esto se realizaron propuestas esquemáticas, como se muestra en la Figura 17, las mismas que se pueden llevar a cabo en las zonas de estudio, lo que las transformarían en lugares más humanos y con alto grado de conectividad.

### Figura 18

*Propuestas de urbanismo táctico en la zona de estudio 1*

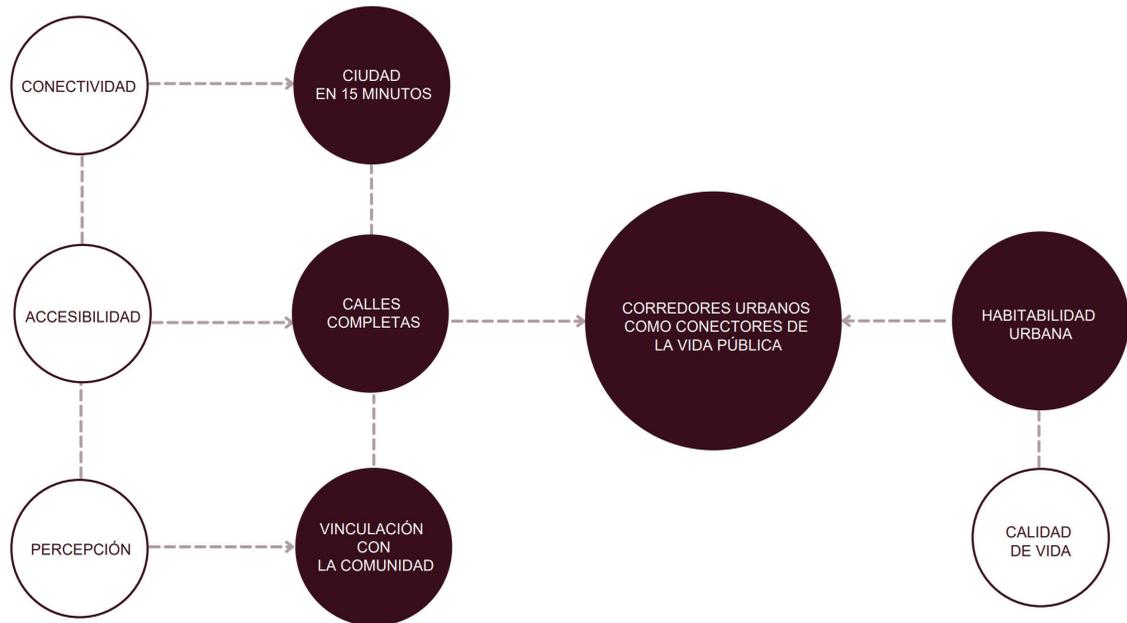


Uno de los principales hallazgos de la investigación es que, tanto los ciudadanos como la infraestructura vial de Azogues, se continúa fomentando el uso del automóvil, volviéndose un ciclo de muerte lenta. Esto afecta, de manera negativa, a los ciudadanos, debido a recorridos discontinuos y poca accesibilidad, minimiza los desplazamientos a pie y el tiempo de estancia dentro del espacio público, lo que genera una dependencia del vehículo privado.

Con base en esto, se propone un concepto clave para cada ámbito, con el objetivo de mejorar las condiciones de habitabilidad referidas a la conectividad y accesibilidad dentro de los corredores urbanos, mejorando la calidad de vida de sus habitantes. Esta información es sintetizada en la Figura 18. Por lo que se determina que la conectividad de una ciudad mejora a través de la activación de ciudades de 15 minutos, las mismas que deben poseer infraestructuras accesibles a través de la implementación de calles completas que promuevan el uso de medios alternativos, y esto, a su vez, debe estar acompañado de la vinculación con los usuarios de la comunidad, con la finalidad de incidir en su percepción y fomentar una nueva movilidad, que priorice al ciudadano a pie.

**Figura 19**

Diagrama resumen de lineamientos



La dependencia vehicular puede convertir a Azogues en una ciudad dispersa, con un incremento exponencial del parque automotor, es decir, insostenible. Sin embargo, es de gran relevancia destacar que el objetivo de la investigación no consiste en desalentar el uso del automóvil, sino, evitar su uso descontrolado. Este estudio, es, por lo tanto, imprescindible para que esta urbe y otras menores, a lo largo del país, que repiten los mismos patrones de movilidad, tomen acciones a futuro, dentro del espacio público peatonal, o en la planificación y diseño, con el objetivo de crear ciudades más caminables y humanas.

## Referencias

- Borja, J. (2000). Ciudadanía y espacio público. *Laberintos urbanos en América latina* (9-34). Abya-Yala. <https://bit.ly/3HWXBAC>
- Carrión, F. y Erazo Espinosa, J. (2012). La forma urbana de Quito: Una historia de centros y periferias. *Bulletin de L'Institut Francais d'Études Andines*, 41, 503-522. <https://doi.org/10.4000/bifea.79>
- Contreras Jhon. (2021). Una reflexión sobre urbanismo táctico, periferia marginal y participación ciudadana. *Revista Nodo*, 15(30), pp. 74-88. <https://bit.ly/3l6BKwo>
- Distrito Metropolitano de Quito. (2017). Anexo IV. Implantación Carril Bus. *Reestructuración de la Red de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito*. <https://bit.ly/2Tc1jBE>

- Esquivel-Cuevas, M., Hernández-Mercado, O. A. y Garnica-Monroy, R. (2013). Modelo de Accesibilidad Peatonal a Escala Barrial. *Bitácora Urbano Territorial*, 23(2), 21-30. <https://bit.ly/30HNY7j>
- Fonseca, L. (2015). La importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades. *Paakat: Revista de Tecnología y Sociedad*, 4(7). <https://bit.ly/3FLt7iT>
- GAD Municipal de Azogues. (2015). *Diagnóstico: Plan del buen vivir y ordenamiento territorial*. Azogues.
- Gamboa Samper, P. (2003). El sentido urbano del espacio público. *Bitácora*, 7, 13-18. <https://bit.ly/3x8xO35>
- Ganges, L. S. y Sanz, J. L. d. l. R. (2008). Ciudades con atributos: Conectividad, accesibilidad y movilidad. *Ciudades. Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 11. <https://bit.ly/3A43mYV>
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio público*. Barcelona. Editorial Reverté.
- Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires. Ediciones Infinito.
- Gehl, J. y Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Copenhagen. Island Press.
- Hermida Palacios, M. A., Orellana Vintimilla, D. A., Cabrera Jara, N. E., Osorio Guerrero, P. y Calle Figueroa, C. (2015). *La ciudad es esto: medición y representación espacial para ciudades compactas y sustentables*. Universidad de Cuenca. <https://bit.ly/35UWCyG>
- Hermida, C. (2018). *La ciudad no se mueve sola*. Cuenca. Universidad del Azuay.
- Hermida, A., Cabrera, N., Osorio, P. y Cabrera, S. (2019). *Riourbano: Medición, representación espacial y estrategias de diseño para las márgenes de los ríos urbanos*. Cuenca. Universidad de Cuenca.
- Instituto Municipal de Investigación y Planeación Ciudad de Juárez, CHH., México. (2016). *Plan de desarrollo Urbano Sostenible*. México. <https://bit.ly/3h9SEYh>
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. (Edición original publicada por Random House, Inc., Nueva York. Traducción española de Ángel Abad, Muerte y vida de las grandes ciudades. 2. edición 1973 (1. ed. 1967) Ediciones Península, Madrid.
- León Balza, Sergio F. (1998). Conceptos sobre espacio público, gestión de proyectos y lógica social: reflexiones sobre la experiencia chilena. *EURE (Santiago)*, 24(71), 27-36. <https://bit.ly/3dnlWBQ>
- Moreno, C. (2020). *Droit de cité*. Montparnasse: l'Observatoire.
- Morgan Bal, D. (2006). Los Usuarios del Espacio Público como Protagonistas en el Paisaje Urbano. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 8(), 34-41. ISSN: 1657-0308. <https://bit.ly/2UyS4fi>
- SEDESOL. (2010). *Documento diagnóstico de rescate de espacios públicos*. <https://bit.ly/3FLtcDd>
- Segovia, O. y Jordan, R. (2005). Espacios públicos urbanos, pobreza y construcción social. *Serie de la CEPAL, Medio Ambiente y Desarrollo*, 122. Naciones Unidas. <https://bit.ly/3HR1kzt>
- Saraguro, G. (2019). *Arquitectura moderna en Ecuador 1940-1960*. Cuenca: Universidad de Cuenca. <https://bit.ly/3A57k3G>
- Valenzuela-Montes, L. y Talavera-García, R. (2015). Entornos de movilidad peatonal: Una revisión de enfoques, factores y condicionantes. *Eure*, 41(123), 5-27. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612015000300001>
- Welle, B., Li, W., Adriaola-Steil, C., King, R., Obelheiro, M., Sarmiento, C., & Liu, Q. (2015). *Cities Safer by Design: Urban Design Recommendations for Healthier Cities, Fewer Traffic Fatalities*. Washington DC. World Resources Institute. <https://bit.ly/35W9Nj3>

