

Calidad Urbana en Barrios Consolidados. El caso de "Los Pinos" en la ciudad de Portoviejo ¹

Urban quality in Consolidated Neighborhoods. The case of "Los Pinos" in the city of Portoviejo

Autores

Ricardo Arturo Limongi Moreira. <https://orcid.org/0000-0001-7854-3994>

Graduado de la carrera de Arquitectura de la Universidad San Gregorio. Portoviejo. Ecuador. ricklimongi@gmail.com

Valeria Stephania Delgado Zambrano. <https://orcid.org/0000-0001-5766-7744>

Graduada de la carrera de Arquitectura de la Universidad San Gregorio. Portoviejo. Ecuador. valeriasdez@gmail.com

Andrea Nataly Bonilla Ponce. <https://orcid.org/0000-0002-4085-7258>

Profesora e investigadora de la Universidad San Gregorio. Portoviejo. Ecuador. anbonilla@sangregorio.edu.ec

Fecha de recibido: 2020-11-07

Fecha de aceptado para publicación: 2021-05-06

Fecha de publicación: 2021-06-30



Resumen

El análisis de la calidad urbana a escala barrial, se constituye en una herramienta de diagnóstico para identificar los lugares que necesitan de una intervención para convertirse en espacios: confortables, seguros, y vivibles. El propósito de esta investigación fue determinar el nivel de calidad urbana actual del barrio "Los Pinos" de la ciudad de Portoviejo perteneciente a la provincia de Manabí en Ecuador, ubicado al noroeste del área urbana. La aplicación de técnicas de investigación como la encuesta y mapas temáticos, permitieron obtener información primaria para la aplicación de indicadores que miden la calidad urbana. De esta manera, se evidenciaron problemas respecto al espacio público, movilidad e identidad social y cultural, los cuales impiden alcanzar el bienestar social y el disfrute del derecho a la ciudad de sus habitantes. Los resultados muestran que el barrio posee un nivel regular de calidad urbana, por lo se vuelve necesario que la

¹ El presente artículo original está basado en el análisis de caso "Calidad urbana en barrios consolidados. Caso de estudio: Ciudadela Los Pinos de la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí; República del Ecuador", realizada en el año 2019 y a partir de la cual dos de los autores obtuvieron el grado de Arquitectos por la Universidad San Gregorio de Portoviejo, República del Ecuador.



administración de turno planteen estrategias para mejorar los valores de los indicadores aplicados, basadas en el diagnóstico realizado para así garantizar que las posibles propuestas de solución se ajusten a la realidad del territorio.

Palabras clave: Escala barrial; planificación urbana; indicadores urbanos; espacios habitables.

Abstract:

The analysis of urban quality from the neighborhood level constitutes a diagnostic tool to identify places that need an intervention to become spaces: comfortable, safe, and livable. The purpose of this research was to determine the current urban quality level of the “Los Pinos” neighborhood of the city of Portoviejo, belonging to the province of Manabí in Ecuador, located to the northwest of the urban area. By way, the application of research techniques such as the survey and thematic maps, allowed to obtain primary information for the application of indicators that measure urban quality. In this way, problems regarding public space, mobility, and social and cultural identity were evidenced, which prevent achieving social well-being and the enjoyment of the right to the city of its inhabitants. Consequently, the results show that the neighborhood has a regular level of urban quality, so it becomes necessary for the current administration to propose strategies to improve the values of the applied indicators, based on the diagnosis made in order to guarantee that the possible solution proposals are adjusted to the reality of the territory.

Keywords: Neighborhood level; urban planning; urban indicators; living spaces

Introducción

Los temas urbanos han tomado mucha trascendencia en los últimos años. En la mayoría de las ciudades del mundo se debaten temáticas acerca de intervenciones urbanas, espacios públicos, ciudades sostenibles; sin embargo, son muy escasas las referencias acerca de aquellas intervenciones llevadas a cabo, ¿en qué estado se encuentra el desempeño de estas?, ¿cómo se podrían evaluar?, ¿son viables y sostenibles?

Siendo la urbe, un espacio de constante evolución, es correcto realizar estudios urbanos a niveles micro, es decir, a escala barrial, y con ello detectar las debilidades y potencialidades que



se generan por un crecimiento acelerado o no planificado. Por ello, el objetivo de esta investigación fue determinar el nivel de calidad urbana de la ciudadela Los Pinos.

La calidad urbana es esencial para que las ciudades prosperen. Las urbes que alcanzan mejores condiciones de vida para sus ciudadanos, perciben mayores niveles de bienestar, y al mismo tiempo, es probable que sean más avanzadas en procesos de sostenibilidad (Gehl, 2014). Es así que la calidad urbana busca dar soluciones a las problemáticas que existen en el entorno, generando espacios que conlleven a la integración urbana, y de esta forma satisfacer las necesidades de la población.

Objeto de Estudio

La investigación se emplazó en la ciudadela Los Pinos, dentro de la parroquia 18 de octubre, al Noroeste de la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí, República del Ecuador. El barrio a intervenir cuenta con una trama irregular de 14 manzanas, posee una superficie aproximada de 272041.55m², y 1813 habitantes aproximadamente.

El objeto de estudio es considerado como uno de los barrios residenciales con los que cuenta la ciudad. No obstante, en los últimos años ha estado permutando, adquiriendo un nuevo mix de usos de suelos residenciales y terciarios. Por lo tanto, fue provechoso realizar la presente investigación en este sector, el cual, se ha originado de manera espontánea, y en un corto lapso de tiempo.

Con la finalidad de conocer acerca de los orígenes del barrio se realizó una entrevista a uno de los primeros moradores, el señor Luis Moreira Intriago, el cual indica que: "Esta ciudadela se ha incrementado desde hace 20 años atrás. Durante muchos años el sector que ahora conocemos como Los Pinos, era destinado a fines agrícolas, ganaderos, y producción de frutales donde predominaban mangos. La urbe fue creciendo de una manera desorganizada y acelerada, por lo cual se fue expandiendo más allá de los límites hasta la conformación del barrio Los Bosques, y años más tardes, las ciudadelas Los Pinos y Los Mangos que se encuentran conectadas por la Avenida Manabí. Alrededor del año 1990, empezó la construcción en estas tierras, la deforestación fue ascendiendo hasta urbanizar casi en su totalidad todo el sector. Desde su creación, la ciudadela ha sido considerada como residencial. Por otro lado, después de los acontecimientos ocurridos por el 16A todos los lugares cambiaron de posición, generando que muchos de los barrios de la ciudad cambiaran su tipología" (Entrevista realizada al señor Luis Moreira Intriago, 14 de mayo del 2019).



Calidad urbana y sus condicionantes

Durante mucho tiempo, ha existido curiosidad respecto al origen de la calidad urbana. Sin embargo, primero se debe conocer las primeras ideas acerca de la calidad de vida, las cuales no se divulgan hasta la década de los 60, para catapultarse en un concepto empleado en varios ámbitos (Gómez y Sabeh, 2000). A mediados de la década de los 70 e inicios de los 80, este término empieza a limitarse como un vocablo que integra diferentes áreas de la vida (Jiménez y González, 2013). Es así, como se demuestra la versatilidad que tiene este concepto, midiendo el nivel de confort que genera en varios ámbitos, pudiendo de esta forma realizar evaluaciones comparativas entre lo que se anhela y lo que se obtiene (Leva, 2005).

Por consiguiente, son notorios los cambios que al pasar del tiempo va teniendo la calidad de vida y la importancia que va ganando en múltiples áreas como la urbana y el medio ambiental. De acuerdo a la información disponible en el artículo de Boccolini (2020), la calidad de vida y la calidad urbana han solidificado su importancia a nivel global desde la segunda mitad del siglo XX, como condiciones esenciales para lograr el anhelado Derecho a la Ciudad mediante la conformación de asentamientos humanos seguros, resilientes y accesibles para cada individuo perteneciente a la comunidad.

Con ello, aparecen nuevas condicionantes para que todos los ciudadanos gocen de un ambiente urbano favorable, puedan ejercer su derecho a la ciudadanía y alcanzar el anhelado bienestar social. Entre ellas, la integración social y urbana es un factor deseable en estudios urbanos. Este concepto, ha sido ampliamente discutido, denotando la diversidad social en una específica área geográfica, la cual puede ser cultural, étnica, económica, racial, entre otras. El debate sobre su finalidad, implementación y su efectividad, ha estado y seguirá presente en la academia y en el desarrollo de políticas públicas (Ruiz-Tagle y Romano, 2019). El derecho a la ciudad, debe ser perdurable e indivisible, de tal manera que su usufructo sea equitativo en la sociedad, siendo una responsabilidad colectiva. Por ello, es preciso avanzar en la planificación de un modelo de ciudad incluyente que contribuya en la materialización de un modelo de desarrollo alternativo y, por lo tanto, en el derecho a la ciudad (Torres-Tovar, 2020).

Por ello, se busca potenciar el derecho que tienen cotidianamente los usuarios de todos los espacios públicos que existen dentro del hábitat urbano, para que estos sean propicios en umbrales de calidad urbana y satisfacción, así como iniciar procesos de bienestar psicosocial e integración



social (Muñoz-Parra y col., 2020). Es primordial crear espacios públicos más agradables para la población y su correlación de forma apropiada, generando barrios más confortables dentro de la urbe. El ideal de espacio público es un tanto urbanístico y político. Por un lado, tenemos lo urbano que está compuesto por calles, plazas y parques, todo aquello que no es propiedad privada. Por otro lado, se encuentra lo político que es un debate de deliberación democrática abierta para todos (Aramburu, 2008). Las áreas verdes constituyen espacios fundamentales de interacción social, que refuerzan el apego a la comunidad y que, a mayor superficie, posibilitan la diversidad de actividades y la presencia simultánea de distintos grupos sociales y etarios (Vicuña y col., 2019).

La ciudad es un sistema vivo cuyo dinamismo se debe a su morfología urbana, dentro de la cual, se encuentran los denominados barrios. Estos pueden ser de diferente índole, entre ellos, los conocidos como consolidados, el cual se refiere a un espacio existente conformado por su historia, cultura y con visión a la sostenibilidad (Monfort, 2015). Al entonar la palabra barrio, nos referimos a un sector diferenciado del tejido urbano que tiene la dimensión espacial y demográfica de una urbe pequeña con límites establecidos por la geografía urbana, una localidad que comparte la pertenencia local y una estructura canalizada en un foco de servicios (Ladizesky, 2011). Actualmente gran parte de la población prefiere vivir en barrios cerrados por los beneficios que estos proveen, generando una percepción de seguridad; sin embargo, son los barrios cerrados o también conocidos como barrios tapón, uno de los causantes de la segregación urbanística, y además generan inseguridad al exterior de ellos debido a sus grandes amurallamientos. Como se menciona en el libro de Jacobs (1961), se ha comenzado a idealizar y optar por vecindarios que privatizan el confort y la seguridad, generando una nueva teoría urbanística que se ha propagado en distintas partes del mundo.

La vivienda debería ser un espacio presente para todos, un lugar donde se realizan actividades cotidianas como dormir, comer, guardar nuestras pertenencias, y al cual se regresa después de la jornada de trabajo (Pasca, 2014). Por lo tanto, independientemente de donde vivamos, cada persona tiene derecho a la ciudad, sintiéndose seguro, teniendo diferentes alternativas de movilidad, y las mismas posibilidades de acceder al distinto equipamiento urbano de la urbe.

Se conoce como equipamiento urbano al conjunto de edificios y espacios, preferentemente de uso público, donde se realizan actividades complementarias a las de vivienda y labor,



provocando servicios de bienestar social y apoyo a las actividades sociales, económicas, culturales y recreativas. Es un factor clave dentro de los centros urbanos y localidades rurales, cuya dotación, es un determinante respecto a la calidad urbana (Consultoría y Gestión Urbana y Ambiental, 2015). Por movilidad cotidiana, nos referimos a la que se produce por causas de estudio, laborales o de consumo y acceso a servicios. En otras palabras, en la actualidad todo requiere de movilidad. Por estos motivos, la movilidad en su aspecto más universal, significa facilidad con la que las personas se desplazan para satisfacer sus necesidades o para llevar a cabo actividades de diferente índole (Trejos, 2010).

Lo cual nos lleva a un nuevo término: la identidad cultural. De acuerdo al artículo de Molano (2007), la definición de identidad cultural engloba un sentido de pertenencia a un grupo social con el cual se comparten características culturales, como valores, creencias y tradiciones. La identidad es un vocablo variable, de evolución individual y colectiva, que se retroalimenta con la influencia del exterior. La identidad social urbana se basa en diferentes factores que hacen parte de un ciclo, por lo cual según Valera y Pol (1994), postula que los factores que forman y determinan este ciclo son los sujetos y grupos, tomando como punto de partida, al entorno físico donde ellos se ubican. En este sentido, la identidad social podría ser el resultado de un sentimiento de pertenencia a un entorno específico significativo, convirtiéndose de esta manera el entorno en una categoría social más. Así, lograremos el anhelado bienestar social, el cual incrementa los niveles de calidad urbana para los habitantes, ofreciendo condiciones que hagan de un barrio tranquilo, seguro y confortable (Pena, 2009).

Metodología

Para lograr el objetivo de la investigación, se optó por una metodología inductiva y deductiva. De esta manera, mediante el empleo de la técnica investigativa de la encuesta y la ayuda de mapas temáticos, se construyó un análisis cualitativo y cuantitativo del área a intervenir, y con ello, una mejor interpretación de los resultados obtenidos.

Percepciones de los habitantes

Se optó por el uso de la técnica de la encuesta semiestructurada, en base a 10 preguntas cerradas para poder conocer la percepción de los moradores. Del total de las encuestas, un 48% fue aplicado a las personas que viven en las diferentes edificaciones dentro del barrio abierto, a las



cuales se les implementó dos preguntas adicionales. El otro 52% se llevó a cabo para los habitantes de barrios cerrados como los conjuntos habitacionales.

Para la aplicación de la encuesta, la población meta se calculó en base al número de viviendas existentes en el sector a intervenir, un total de 465 residencias. Estas se multiplicaron por un índice de 3.90, correspondiente al promedio de habitantes por viviendas en la ciudad de Portoviejo (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2010), dando como resultado un total de 1813 habitantes. Para estimar el tamaño de la muestra se utilizó la fórmula estadística propuesta por Torres *et al.* (2019), que determinó un total de 37 encuestas.

Tasa de motorización

Se obtuvo mediante la fórmula propuesta por Dane (2019) acerca del número de vehículos per cápita, que es la relación entre la cantidad de vehículos automotores registrados de un sector por el número de habitantes que esta posee. Finalmente, con estas dos variables, número total de pobladores (1813) y de coches (350), se constató que cada 19 habitantes poseen un vehículo dentro de la ciudadela, cuya tasa de motorización de 0,19 autos/habs supera a la del cantón Portoviejo equivalente a 0,15 autos/habs, de acuerdo a la información proporcionada por Porto Vial (2018).

Mapas temáticos

Para llegar a establecer el estado actual del sector, se elaboraron 23 mapas temáticos (ver en figura 1), en base a siete indicadores esenciales para poder medir el nivel de calidad urbana, con sus respectivos parámetros de medición. El resultado se estableció con un gráfico denominado el termómetro el cual nos indica el umbral de calidad, superior o inferior a este. Se tomó como guía el Plan Especial de Directrices de Calidad Urbana realizado por el Ayuntamiento de Valencia (2018), que define los siguientes objetivos de los indicadores a intervenir y a encuestar:

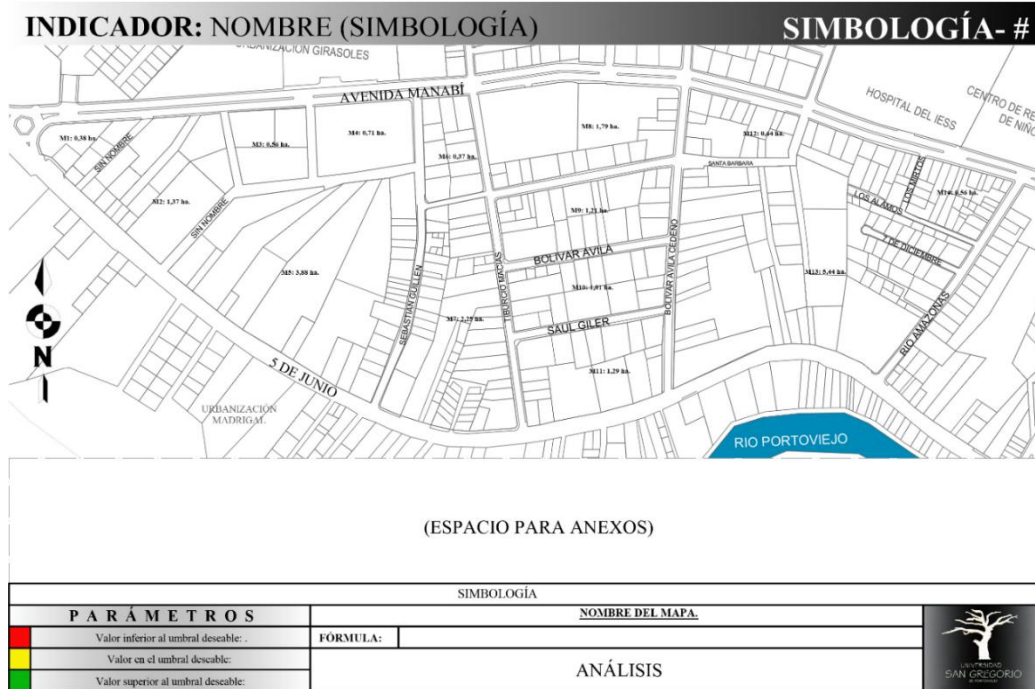
- **Suelo.** - lograr una urbe compacta, en lo posible sin vacíos urbanos, y con equilibrio en relación a la población y los servicios dotacionales dispuestos. La pregunta #1 determinó el tipo de uso de suelos del sector.
- **Patrimonio Edificado.** - rehabilitar el parque de viviendas con la finalidad de tener mejores niveles de habitabilidad, accesibilidad, y eficiencia energética.
- **Identidad Social y Cultural.** - valorar cada elemento físico y simbólico que determina la



identidad y patrimonio cultural de la ciudad. La pregunta #2 determinó las diferentes asociaciones existentes.

- **Equipamientos.** - equilibrio dotacional en la ciudad, evitando todo tipo de diferencias barriales e incentivando a la accesibilidad y sostenibilidad. La pregunta #3 determinó la satisfacción de los habitantes con respecto a la tipología de equipamientos que se encuentran dentro del objeto de estudio.
- **Espacio Público.** - lograr la accesibilidad y habitabilidad a espacios urbanos libres y de proximidad, integrando infraestructura verde a lo largo de las vías, y generar un confort ambiental. Las preguntas #4, #5 y #6 determinaron el nivel de conformidad respecto a los espacios públicos que posee el barrio y el nivel de percepción de seguridad que tiene.
- **Vivienda.** - fomentar el derecho a la vivienda digna y asequible. Concibiendo la idea de un parque de vivienda con tipologías diversas y equilibradas. Las preguntas #7 y #8 determinaron las diferentes tipologías en el parque de viviendas que se encuentra en el sector y su grado de aceptación.
- **Movilidad.** - pensar la ciudad a escala de peatón, respetando la jerarquía de la pirámide de la movilidad y fomentar el uso de medios de transportes más amigables con el ambiente. Las preguntas #9 y #10 determinaron el uso de medio de transporte predominante y el nivel de servicio del transporte público.
- Las encuestas que se realizaron dentro del barrio abierto, se les implementó dos preguntas adicionales (#11 y #12), relacionadas con la normativa municipal que regula los cerramientos de las viviendas, con la finalidad de determinar el grado de cumplimiento respecto a las normativas de la ciudad.

Figura 1. Formato de los mapas temáticos.



Fuente: Elaborado por los autores de la investigación.

Resultados y Discusión

Para llevar a cabo la discusión, partimos del análisis y confrontación entre los resultados obtenidos de los mapas temáticos, en base a normativas y trabajo de campo; y los resultados recolectados de las encuestas, mediante la percepción de los habitantes. Para una mejor comprensión, se analizó cada indicador considerado en la metodología.

Suelo

La superficie del área en función a las viviendas no ha sido la adecuada, está siendo subutilizada con una tipología unifamiliar que predomina el sector. Por otro lado, existe un equilibrio respecto a los usos terciarios o de suelos. Sin embargo, más del 60% de los moradores, optaría por un barrio netamente residencial.

Patrimonio Edificado

El barrio posee un 5,17% de terrenos y edificaciones vacías, lo cual nos ayuda a ratificar que es un lugar consolidado. Este indicador se evaluó únicamente en mapas temáticos.



Identidad Social y Cultural

El número de asociaciones por habitantes en el área funcional es inferior al mínimo. Esto lo pudimos constatar debido que más del 80% de los habitantes, sólo conoce acerca de Asociaciones barriales, y desconoce de otros grupos o como participar en ellos.

Equipamiento

Aquellos equipamientos cuyo radio de acción satisface a la mayor parte de la población son los establecimientos de centros escolares infantiles y de primaria, centros sanitarios tales como centros de especialidades médicas o consultorios dentales, centros de servicios sociales, centros de día y especiales, centros de educación superior, y lugares deportivos de proximidad. Por otro lado, aquellos que cuyo radio de acción es insuficiente son los centros de secundaria y establecimientos culturales como bibliotecas. Sin embargo, el 95% de los pobladores cree carecer de equipamientos recreativos, lo cual les genera una percepción de inseguridad y desconexión social.

Espacio Público

El sector no cuenta con espacios públicos de proximidad. Respecto al arbolado en el eje vial, existe un predominio en las vías principales. Sin embargo, muchas de las calles internas se encuentran con pocas especies. Se puede constatar, debido que más del 50% de los habitantes, coincide que el sector no cuenta con espacios públicos y presenta poca vegetación, ocasionado que ciertos lugares se perciban oscuros e inseguros.

Vivienda

Las ofertas de viviendas dentro del conjunto se encuentran en los rangos de calidad, con un equilibrio entre residencias protegidas y de renta libre. Se puede ratificar, debido que más del 70%, coincide que dentro del barrio existe una diversidad en el mercado inmobiliario, donde es asequible poder comprar o construir una vivienda.

Movilidad

El barrio no cuenta con infraestructura vial para bicicletas, sin embargo, se pudo observar que los habitantes si optan por un medio de transporte no motorizado. No se posee las paradas de



buses establecidas ni el mobiliario urbano adecuado para su correcta utilización. Respecto a las aceras, más del 50% pertenece al nivel de servicio peatonal D (1,5 m de ancho). De la mano, la ausencia de señalética de tránsito, luminarias y la presencia de barreras físicas. Confirmando la información, más del 60% de los pobladores, concluye que el barrio carece de espacios para los ciclistas y peatones, y que no se cuenta con el mobiliario necesario para brindar un buen servicio de transporte público.

El resultado del análisis comparativo apunta que los indicadores referentes a *movilidad, espacio público e identidad cultural y social* son los que presentan más falencias, ver en figura 2. (ver en Anexos).

Profundizando en el indicador de movilidad, las problemáticas más críticas que se evidenciaron fue la falta de infraestructura para la utilización de bicicletas, carencia de señaléticas horizontales, además de presenciar gran número de barreras físicas y arquitectónicas. La movilidad como derecho, debe estar basado en límites que generen impactos en todo tipo de medio y sistema de transporte que conforma la pirámide de movilidad (Instituto sindical de trabajo, ambiente y salud, 2009).

Por otro lado, todos los puntos del indicador de espacio público se encontraban por debajo del umbral de calidad urbana, pues en el barrio no existen espacios aptos para la recreación de las personas, es decir, no cuenta con parques o plazas donde los moradores puedan interactuar entre ellos y exista vida comunitaria. Y con el indicador de identidad cultural y social, se pudo obtener como resultado que en el barrio existe una carencia de asociaciones.

Por lo tanto, la calidad urbana y el bienestar social se encuentran muy relacionados entre sí, lo que se busca con ello es satisfacer las necesidades de las personas generando a su vez vínculos sociales. El éxito de uno depende del otro, con ello se puede garantizar el derecho a la ciudad, sentirse parte de la misma y gozar de los mismos beneficios en distintos lugares de la urbe a cortas distancias.

Figura 2. Consolidado de los resultados de los mapas temáticos.



INDICADORES			RESULTADOS		
SUELO	S01	Densidad de viviendas.	21,63	Vivienda/Ha.	
	S02	Equilibrio entre actividad y vivienda.	28,18%	SUT/SUR.	
PATRIMONIO EDIFICADO	PE01	Lotes vacíos.	5,17%	Vacios/lentos	
IDENTIDAD SOCIAL Y CULTURAL	ID01	Nivel de Asociacionismo.	0,01	Asociaciones / Habitantes	
EQUIPAMIENTOS	EQ01	Centros infantiles y primaria.	76,85%	Radio de cobertura	Valor inferior al deseable del umbral Total= 11
	EQ02	Centros secundarias.	0%	Radio de cobertura	
	EQ03	Centros sanitarios.	100%	Radio de cobertura	
	EQ04	Centros de servicios sociales.	100%	Radio de cobertura	
	EQ05	Centros de día y especialidades.	100%	Radio de cobertura	
	EQ06	Centros de educación superior.	77,45%	Radio de cobertura	
	EQ07	Equipamientos culturales: bibliotecas.	0%	Radio de cobertura	Valor en el umbral deseable de calidad Total= 6
	EQ08	Equipamientos deportivos de proximidad	100%	Radio de cobertura	
ESPACIO PÚBLICO	EP01	Radio de espacios públicos de proximidad.	0	m2 / habitantes	Valor superior al deseable del umbral Total= 6
	EP02	Accesibilidad simultánea a espacios libres de proximidad.	0%	Radio de cobertura	
	EP03	Densidad de arbolado en el eje vial.	30150,41	Árboles/m2	
VIVIENDA	V01	Oferta de viviendas protegidas.	53,12%	Viviendas protegidas / total de viviendas	Valor superior al deseable del umbral Total= 6
	V02	Oferta de viviendas libres.	46,88%	Viviendas libres / total de viviendas	
MOVILIDAD	M01	Radio carril bici.	0	m	
	M02	Accesibilidad simultánea.	<80%	Radio de cobertura	
	M03	Dimensión de aceras.	1,50 - 2,00	m	
	M04	Distribución de señaléticas de tránsito.	100-180	m	
	M05	Distribución de luminarias.	25-30	metros lineales / # luminarias	
	M06	Barreras físicas arquitectónicas.	144	u	

Fuente: elaborado por los autores de la investigación.

Conclusiones

La ciudadela Los Pinos, a pesar de haber sido un lugar cuyo crecimiento ha sido de manera empírica y acelerada, en un lapso de 20 años ha alcanzado un nivel regular de calidad urbana. Nivel que puede ir decayendo sin la correcta planificación y generando problemas a futuros como la migración. Con la investigación de campo se concluyó que existen pocas tipologías de vivienda a pesar de ser un sector consolidado y contar con pocos lotes vacíos. Edificaciones que han sido emplazadas en grandes extensiones de terrenos y conectadas por una trama, que en algunas partes



se encuentran desoladas y sin tratar. Todo esto ha generado una mala imagen urbana y percepción de inseguridad en el conjunto.

Por otro lado, se evidencia una ausencia de conocimientos de las ordenanzas municipales, generando amurallamientos totalmente rígidos en las viviendas, sin cumplir el porcentaje de transparencia establecido; y parqueos espontáneos en las vías, cerca de los establecimientos como bares, restaurantes, discotecas, entre otros.

Muchos de los equipamientos con los que cuenta el objeto de estudio ayudan al dinamismo del barrio. Sin embargo, el incremento de estos debería ser de manera planificada, controlada, sin saturar el sector y optando por nuevas tipologías como los recreativos. Con ellos, la implementación de espacios públicos y vegetación en las vías, donde los transeúntes se puedan sentir cómodos, seguros y puedan disfrutar la trayectoria mediante una acera en un nivel peatonal óptimo y con el debido mobiliario urbano como bancas y luminarias.

Por último, la infraestructura vial del conjunto debería mejorar y proporcionar espacios adecuados para otros tipos de medios transporte alternativos que no sea el vehículo privado, de esta manera, que incentive al uso del medio de transporte público con las debidas paradas establecidas y las correctas instalaciones para el uso de bicicletas.

Conflicto de interés

Los autores y coautores afirman no presentar ningún conflicto de interés en la presente investigación.

Referencias bibliográficas

- Aramburu, M. (2008). Usos y significados del espacio público. *Revista ACE: Arquitectura, ciudad y entorno*, (8), 143-151. <https://bit.ly/2SRftHK>.
- Ayuntamiento de Valencia. (2018). *Plan especial de directrices de calidad urbana*. Reino de España: Actuaciones Urbanas de Valencia, Sociedad Anónima. <https://bit.ly/3bRDtBt>.
- Boccolini, S. (2020). Evaluación multicriterio de calidad de vida y calidad urbana en la metrópolis de Córdoba, Argentina. *Revista Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)*, 52 (205), 591-612. <https://bit.ly/3hBDxsn>.



- Consultoría y Gestión Urbana y Ambiental. (2015). *Equipamiento urbano. Situación actual del equipamiento urbano por elementos de cada subsistema por municipio*.
<https://bit.ly/3hxOVWk>.
- Dane. (2019). *Número de vehículos per cápita (Tasa de motorización)*. <https://bit.ly/3fwuhU6>.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. (1ª ed). Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Gómez, M. y Sabeh, E. (2000). Calidad de vida: Evolución del concepto y su influencia en la investigación y la práctica. *Revista Integra: boletín de noticias del Instituto Universitario de Integración en la Comunidad*, 9 (3), 1-4. <https://bit.ly/3tVSKHy>.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2010). *Promedio de Personas por Hogar a Nivel Nacional, República del Ecuador*. <https://bit.ly/2QqvWBU>.
- Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS). (2009). *Glosario de movilidad sostenible*. (1ª ed.). Barcelona: Clic Traç, sccl.
- Jacobs, J. (1961). *Vida y Muerte de las Grandes Ciudades*. (2da ed.). España: Editorial Capitán Swing.
- Jiménez, B. y González, J. (2013). Calidad de vida urbana: una propuesta para su evaluación. *Revista de Estudios Sociales*, 49, 159-175. <https://bit.ly/3hvhqEa>.
- Ladizesky, J. (2011). *El espacio barrial: criterios de diseño para un espacio público habitado*. (1ª ed.). Buenos Aires: Bisman ediciones.
- Leva, G. (2005). *Indicadores de calidad de vida urbana. Teoría y metodología*. (1ª ed.). Buenos Aires: Habitat Metropolis.
- Molano L, O. (2007). Identidad cultural un concepto que evoluciona. *Revista Ópera*, 7, 69-84. <https://bit.ly/3bvyENO>.
- Monfort, R. (2015). *Transformación hacia la sostenibilidad de barrios consolidados a través de un espacio público. Propuesta de indicadores urbanos sostenibles: la civilidad ciudadana como parte de ellos*. (Tesis Doctoral). Universidad Politécnica de Valencia, Reino de España. <https://bit.ly/3bzzVnd>.
- Muñoz-Parra, C., Pavéz-Lizarraga, A., Henríquez-Ojeda, K., Dziekonski-Rüchardt, M., y Rodríguez-Araneda, M. J. (2020). Socialización, integración social y bienestar psicosocial en los espacios públicos. *Revista AUS (Arquitectura / Urbanismo / Sustentabilidad)*, (27), 4-11. <https://bit.ly/3wgxopL>.



- Pasca, L. (2014). *La concepción de la vivienda y sus objetos*. (Trabajo Fin de Master). Universidad Complutense de Madrid, Reino de España. <https://bit.ly/3yvKAJs>.
- Pena-Trapero, B. (2009). La medición del bienestar social: una revisión crítica. *Revista Estudios de Economía aplicada*, 27(2), 299-324. <https://bit.ly/3fvMcKi>
- Portovial. (2018). *Informe de rendición de cuentas N.2912, Periodo 2018*. <https://bit.ly/2RwmugK>.
- Ruiz-Tagle, J. y Romano, S. (2019). Mezcla social e integración urbana: aproximaciones teóricas y discusión del caso chileno. *Revista INVI*, 34(95), 45-69. <https://bit.ly/3hwwNMB>.
- Torres M., Paz K. y Salazar F. (2019). Tamaño de una muestra para una investigación de mercado. *Boletín electrónico*, 2, 1-13. <https://bit.ly/3eXJWwA>
- Torres-Tovar, C. (2020). Materialización del derecho a la ciudad. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 30(1), 7-14. <https://bit.ly/3fl4wFS>.
- Trejos, A. (2010). *Las infraestructuras de transporte como soporte en la localización de actividades y desarrollo urbano en la conurbación occidente*. (Tesis fin de Maestría). Pontificia Universidad Javeriana, Republica de Colombia. <https://bit.ly/3oq6Kbr>.
- Valera, S., y Pol, E. (1994). El concepto de identidad social urbana: una aproximación entre la psicología social y la psicología ambiental. *Anuario de psicología/The UB Journal of psychology*, 62, 5-24. <https://bit.ly/3tXE6zt>.
- Vicuña, M., Orellana, A., Truffello, R. y Moreno, D. (2019). Integración urbana y calidad de vida: disyuntivas en contextos metropolitanos. *Revista INVI*, 34(97), 17-47. <https://bit.ly/2S5JinK>.