



Centro
adscrito



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

**Pautas de planificación y diseño de espacios
públicos en Puerto Baquerizo Moreno-Galápagos a
través del enfoque de género en los entornos
urbanos**

Tesis presentada para obtener el título de Máster en
Planificación Territorial y Gestión Ambiental

Carolina Morales Robalino

Marzo, 2022

Directora de Tesis:

Phd. María del Socorro Pérez Rincón

Pautas de planificación y diseño de espacios públicos
en Puerto Baquerizo Moreno-Galápagos
a través del enfoque de género
en los entornos urbanos.

Carolina M. Robalino, 2022

Pautas de planificación y diseño de espacios públicos en Puerto Baquerizo Moreno-Galápagos a través del enfoque de género en los entornos urbanos

1	Fundamentos de la Investigación.....	6
1.1	Introducción.....	6
1.2	Justificación.....	7
1.3	Objetivos.....	9
2	Estado de la cuestión	10
2.1	Marco Teórico.....	13
2.1.1	Percepción del habitante en el espacio público	13
2.1.2	Perspectiva de Género, Urbanismo y Planificación.....	16
3	Metodología.....	18
4	Diagnóstico.....	27
4.1	Identificación de las variables genéricas donde la desigualdad intersecciona con el espacio construido	27
4.2	Caracterización de las variables de acuerdo a la zona de estudio	28
4.2.1	Accesibilidad	28
4.2.2	Movilidad.....	32
4.2.3	Seguridad y Ausencia de violencia.....	34
4.2.4	Equipamiento y servicios	35
4.2.5	Resiliencia climática.....	36
4.2.6	Seguridad de la tenencia	37
4.3	Priorización de las variables.....	38
5	Resultados.....	39
5.1	Percepción sobre la Accesibilidad	40
	• Accesibilidad peatonal.....	41
	• Dimensionamiento de aceras.....	47
	• Movilidad peatonal	51
	• Áreas verdes en aceras	58
5.2	Percepción sobre la Seguridad y Ausencia de violencia en los espacios públicos	67
	• Compatibilidad de actividades.....	71
	• Limpieza y vigilancia ciudadana	74
	• Diseño y Reactivación de EPA	81
6	Conclusiones y Recomendaciones	94
7	Bibliografía.....	100
8	Anexos	104

Índice de Imágenes

Imagen 1. Ubicación de Puerto. Baquerizo Moreno	6
Imagen 2. Barrios y casco turístico	12
Imagen 3. Metodología de tesis	18
Imagen 4. Población encuestada por edad	21
Imagen 5. Uso de espacios públicos por género.....	22
Imagen 6. Grupo focal de mujeres en Puerto Baquerizo Moreno	23
Imagen 7. Tipología 1 de aceras en Pto. Baq. Moreno.....	29
Imagen 8. Tipología 2 de aceras en Pto. Baq. Moreno.....	30
Imagen 9. Movilidad y recorridos	31
Imagen 10. Movilidad y recorridos.....	32
Imagen 11. Incidentes de inseguridad.....	34
Imagen 12. Parques e influencia.....	35
Imagen 13. Zonas vulnerables	36
Imagen 14. Uso de espacios públicos por género.....	40
Imagen 15. Estado de las aceras por barrio.....	41
Imagen 16. Ocupación de mobiliario en zonas de circulación peatonal.....	42
Imagen 17. Aceras angostas y con poca accesibilidad	48
Imagen 18. Aceras con problemas de mantenimiento.....	51
Imagen 19. Aceras con barreras	52
Imagen 20. Flora Urbana	58
Imagen 21. Poda de flora urbana.....	59
Imagen 22. Playas dentro de la zona urbana en mal estado.....	68
Imagen 23. Tipología de canchas y parques.....	69
Imagen 24. Barrios con percepción de inseguridad.....	69
Imagen 25. Eco-malecón Charles Darwin	70
Imagen 26. Canchas con actividades masculinas predominantes.....	71
Imagen 27. EPA sin iluminación nocturna eficiente.....	74
Imagen 28. Canchas limitantes	75
Imagen 29. EPA con percepción de seguridad	82
Imagen 30. Coberturas superficiales.....	82
Imagen 31. EPA que mantiene la tipología sin diversificación de actividades	83
Imagen 32. Actividades en Ciudad de la Alegría	85

Índice de Tablas

Tabla 1. Percepción a través de los sentidos en el espacio público	14
Tabla 2. Rangos de priorización de las variables	20
Tabla 3. Variables de género aplicadas al entorno construido	28
Tabla 4. Matriz de priorización	38
Tabla 5. Matriz de Espacios Públicos Abiertos (EPA)	67

Índice de Anexos

Anexo 1. Encuesta global.	104
Anexo 2. Fotografías del grupo focal.....	107
Anexo 3. Presentación en el grupo focal.....	109
Anexo 4. Consentimiento informado	110
Anexo 5. Matriz de intereses del espacio público.....	110

*Con amor y gratitud eterna para mi madre: Silvia Robalino,
a mi VH en el cielo, a mi familia, a mi Cap., a mis amigas, a mi tutora
y a quienes me apoyaron con información para que estudio pueda realizarse.*

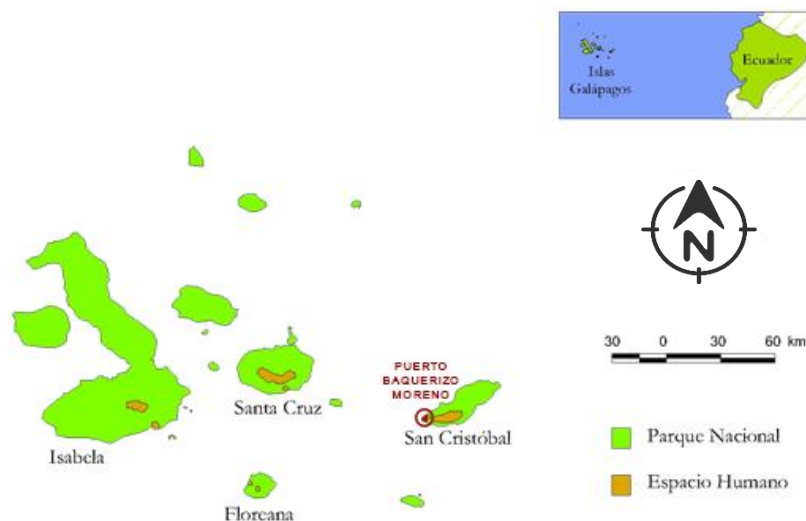
Gracias por ser mi inspiración...

1 Fundamentos de la Investigación

1.1 Introducción

Puerto Baquerizo Moreno, se ubica a 1000 km de la costa continental ecuatoriana, es la única parroquia urbana ubicada en el cantón San Cristóbal de la provincia de Galápagos-Ecuador, con una superficie aproximada de 83.93 km². Su espacio urbano se encuentra delimitado por áreas del Parque Nacional Galápagos y por el perfil marino costero, tal como lo indica la imagen 1, los cuales confinan todas las actividades urbanas y de migración debido al régimen especial administrativo que lo rige para conservar su declaración de Reserva Marina, Reserva de la biósfera y Patrimonio Natural de la Humanidad.

Imagen 1.
Ubicación de Puerto. Baquerizo Moreno



Nota: Elaboración de autora

El cantón San Cristóbal posee una población aproximada de 7199 habitantes, una tasa de crecimiento intercensal promedio anual de 0.8%, un índice de masculinidad del 105% y un 68,2% de población compuesta por edades entre los 15 y 64 años (INEC, 2015). Con respecto a la población económicamente activa, su principal fuente de ingresos (80%) proviene del turismo; sin embargo, la creciente demanda de estos servicios, encarece el suelo y la vivienda en las áreas céntricas con mayor proximidad a equipamiento tales como la educación, salud, empleo, espacios públicos y de recreación. (Plan Galápagos 2030). Esto pone en evidencia que el discurso conservacionista y turístico minimiza la atención sobre aquellos problemas sociales que se generan dentro de los ámbitos urbanos, especialmente aquellos relacionados a la perspectiva de género. En este contexto, se pone de manifiesto que el 56% de mujeres han experimentado al menos un hecho de violencia global (INEC, 2019) y que 1 de cada 3 mujeres ha experimentado violencia relacionada en el ámbito del espacio público comunitario, tales como violencia psicológica, sexual y simbólica (ONU-Mujeres, 2019).

1.2 Justificación

Los procesos de planificación urbanística en Puerto Baquerizo Moreno deben reconocer la importancia de los espacios públicos urbanos, no solo de aquellos vinculados a los sitios turísticos como playas o miradores sino también a los parques y calles que figuran como punto de encuentro de una localidad. La formulación de una propuesta de pautas sobre estos espacios permitirá que el índice de percepción de la seguridad sobre el uso de los espacios públicos se incremente, ya que de acuerdo a estudios realizados por parte de ONU-Mujeres (2019), este es uno de los ámbitos donde se registran casos de violencia de género, debido al tipo de actividades y condiciones físicas de los entornos construidos.

Entre la población beneficiaria directa, se ubican 3485 mujeres; sin embargo, dado que el urbanismo con perspectiva de género se vincula con el urbanismo sostenible y, que los beneficios del proceso no excluyen a hombres y a otros grupos sociales (Muxí Martínez et,al., 2011), se estima un ascenso de la población beneficiaria hacia los 7199 habitantes aproximados que residen en el cantón (INEC, 2015). Con este estudio, se proyecta que la población pueda tener acceso a espacios públicos seguros, saludables y multifuncionales, que conserven las condiciones medioambientales, sociales. El promover un enfoque desde la perspectiva de género desde la concepción del diseño del espacio público, permitirá mejorar las condiciones actuales de inseguridad y permanencia, principalmente sobre aquellos sectores que se vieron afectados por la pandemia de la COVID-19.

De ello, se deduce que esta propuesta se alinea a la Planificación Nacional Ecuatoriana a través del eje social y económico del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2021-2025 y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible 3, 5, 8, 10, 11 y 15 (ONU, 2015) por medio de los siguientes componentes: Dada la naturaleza del espacio público, este debe proveer acceso universal a zonas seguras, inclusivas y accesibles, que eviten todas las formas de discriminación y activen la igualdad de oportunidades recreativas y culturales (ODS 5.1, 5.5, 11.7; PND. Obj. 1.5, 2.5) además de integrar los valores de los ecosistemas y la biodiversidad biológica (ODS 15.9; PND. Obj. 6.1).

Asimismo, vale recalcar la importancia de disponer de espacios que no solo contribuyan con el ámbito deportivo, sino también con el ámbito cultural y productivo, independientemente de su edad, sexo, discapacidad, raza, etnia, origen, religión o situación económica u otra condición a través de políticas que regulen el uso de estos espacios (ODS 8.3, 10.2; PND. Obj. 2.6, 4.3). De esta manera, se incentiva a que los espacios públicos no solo se conviertan en medios de recreación y ocio, sino que

también formen parte de los procesos de fortalecimiento de la isla para impulsar un turismo sostenible con base local (ODS 8.9; PND. Obj. 5.3) y que a través de la participación y apropiación se reduzca el abuso de sustancias de adictivas que tanto limita la percepción de seguridad e integración del conjunto familiar en estos espacios (ODS 3.5; PND. Obj. 1.4).

Como resultado, se busca definir las pautas urbanas que deben tener los espacios públicos con perspectiva de género, de manera que se convierta en un marco referencial piloto para el desarrollo de nuevas propuestas normativas sobre la planificación y diseño eficiente de este tipo de espacios. Por lo tanto, es necesario responder: ¿Existen áreas claves fundamentales del enfoque de género para el desarrollo de pautas de planificación y diseño de espacios públicos en Puerto Baquerizo Moreno?

1.3 Objetivos

Objetivo General

Desarrollar las pautas para planificación y diseño de espacios públicos en Puerto Baquerizo Moreno-Galápagos a través del enfoque de género en los entornos urbanos.

Objetivos Específicos

- Identificar las variables genéricas donde la desigualdad de género intersecciona con el espacio construido.
- Compatibilizar las variables prioritarias con la percepción del habitante en el espacio público
- Definir las pautas urbanas de planificación y diseño de espacios públicos con enfoque de género y perspectiva urbano-ambiental.

2 Estado de la cuestión

En la provincia de Galápagos, se evidencia la prevalencia de distintos tipos de violencia contra las mujeres (física, psicológica, sexual, patrimonial), lo que demuestra la necesidad de que, a las políticas contra la violencia de género, se sumen iniciativas que permitan garantizar el respeto a los derechos de las mujeres cuando transitan por los espacios públicos de la región insular (Plan Galápagos 2030).

Los estudios con perspectiva de género dentro de la región, se comienzan a visualizar desde hace más de 20 años. Según el diagnóstico relativo al género y derechos humanos realizado por Rosero & Valdivieso (2008), se identificó que estos análisis se los ha venido realizando desde 1998 aproximadamente; sin embargo, su alcance no ha tenido mayor impacto como otro tipo de investigaciones científicas y socio-económicas. Si bien es cierto, que durante este periodo existieron estudios relativos al género, las autoras afirman que éstos han estado ausentes en los diagnósticos, diseños y evaluaciones de políticas, pese a que estudios como los de Gavilán & Ospina en el 2000, dejaron planteadas recomendaciones de políticas y programas para su puesta en marcha. Esta afirmación pone de manifiesto que las iniciativas deben venir de la mano con las prácticas participativas y compromisos sobre la formulación y ejecución de acciones con perspectiva de género.

Es partir de la expedición de Ley Orgánica Integral para Prevenir y Erradicar la Violencia Contra las Mujeres (2018) del gobierno ecuatoriano, que se visualiza al enfoque de género como una construcción social y cultural a favor de roles y prácticas que garanticen la igualdad entre hombres y mujeres. Además, en esta ley se identifican los tipos de violencia, los ámbitos de desarrollo, las acciones físicas, verbales o de connotación sexual no consentida, que afectan la seguridad e integridad femenina cuando se hace uso del espacio público o comunitario.

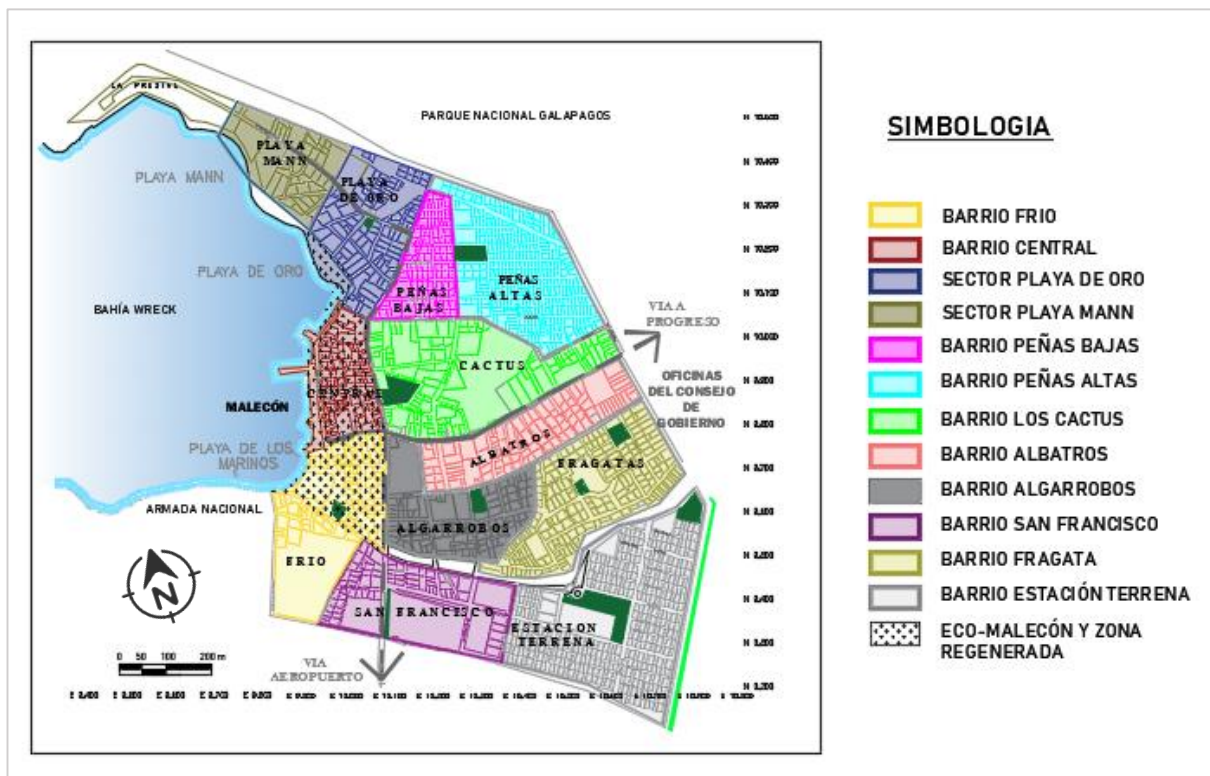
Esta ley figura como un punto de partida para comprender los diferentes fenómenos que se producen en el ámbito de la violencia, y que distintas organizaciones elaboren nuevos estudios y políticas aplicadas a la perspectiva de género, especialmente en Galápagos. En este contexto, el *Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos* (CGREG), ente administrativo máximo de la provincia luego del Gobierno Nacional del Ecuador, en conjunto con ONU-Mujeres (2019) toman la iniciativa de realizar un estudio de diagnóstico de la aplicación del derecho a una vida libre de violencia femenina. De este estudio se desprende la caracterización de los fenómenos y los lineamientos de acción a la política pública, para nuevos planes y ordenanzas.

En tal virtud, durante el 2020 y 2021, se han generado acciones que involucren diseños participativos considerando la perspectiva de género, tal es el caso del Plan para el desarrollo sustentable y ordenamiento territorial de la provincia de Galápagos (Plan Galápagos 2030) realizado a pedido del mismo CGREG, que, dentro de sus 5 objetivos estratégicos han destinado una política con 4 acciones de efecto inmediato para prevenir y erradicar la violencia de género de para incrementar el bienestar del habitante insular.

Finalmente, en marzo del 2021, el CGREG, aprueba en primer debate la creación de la Ordenanza para la prevención y erradicación de la violencia en la provincia de Galápagos. Si bien esto representa un logro en la política pública de la región, éstos reflejan ámbitos generales de la sociedad sin entrar en detalle sobre las zonas donde la desigualdad de género intersecciona con el espacio construido. De esta manera se hace indispensable establecer pautas específicas de aplicabilidad en espacios públicos que puedan ser tomados en cuenta durante el diseño y la planificación de estos espacios para que su uso pueda tener mayor acogida y participación a través del enfoque de género en los entornos urbanos.

A pesar de que, en Puerto Baquerizo Moreno existen espacios públicos, una de las falencias identificadas de este ámbito es la ausencia de áreas cuya concepción promueva actividades de cuidado, recreación y encuentro de mujeres y otros sujetos (ONU-Mujeres, 2019). Es decir, los espacios públicos en la actualidad no cuentan con las garantías de funcionalidad ya que esta tipología de inclusión se ha adaptado solo al casco turístico del puerto, donde existe un malecón diseñado bajo conceptos de sostenibilidad para la integración e interacción entre turistas y residentes. Esto ha generado que los espacios públicos ubicados en el resto del tejido urbano, no desarrollen una percepción funcional eficiente y que sean utilizados para actividades poco vinculantes a la recreación familiar; de esta manera, los espacios públicos, se convierten en escenarios propicios para el acoso sexual o la inseguridad.

Imagen 2.
Barrios y casco turístico.



Nota: Elaboración de autora

Para Jan Gehl (2014, pp.65), los espacios públicos son “la infraestructura sobre la cual se sostiene el proceso que refuerza la vida urbana” por ello, debe ser capaz de enviar señales amigables a sus habitantes, con promesas de interacción social, ya que la presencia de otras personas indica que los lugares son seguros, significativos y atractivos. De acuerdo al estudio de ONU-Mujeres (2019), muchas de las mujeres de la localidad reconocen esta necesidad y tienen la apertura e interés para gestionar y participar de espacios de encuentro, sin embargo, se hace evidente la falta de participación del estado por generar redes y articular modelos de soporte para esta necesidad.

2.1 Marco Teórico

2.1.1 Percepción del habitante en el espacio público

Para Gehl (2014) Una ciudad segura se obtiene cuando existen personas de diversos grupos sociales circulando dentro del espacio urbano, principalmente cuando caminan, sea de paso o siguiendo una rutina, ya que de esta manera se incrementa la actividad y la sensación de seguridad; por eso el diseño de soluciones urbanas puede ofrecer alternativas como la posibilidad de hacer trayectos cortos, tener espacios públicos atractivos y una variedad de servicios disponibles para que la experiencia de caminar se vuelva acogedora y segura.

Esta seguridad de los espacios públicos está vinculado a la percepción que se da a través de los sentidos: los de distancia (la vista, el oído y el olfato) y los de la cercanía (el tacto y el gusto), que están relacionados la habilidad para sentir el frío, el calor y el dolor, como así también las texturas y las formas. En el campo social de la visión, el límite es a los 100m, que es donde aún se puede observar el movimiento, a los 25m hablamos de un punto de inflexión, donde podemos empezar a decodificar emociones y expresiones faciales, tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 1.
Percepción a través de los sentidos en el espacio público

DISTANCIA	PERCEPCION VISUAL	PERCEPCIÓN AUDITIVA
300-500 m	Según la cantidad de luz y de fondo, podemos distinguir los elementos	-
100 m	Distinguir movimientos y gestos corporales, género y edad.	-
50-75 m	Reconocimiento facial	Escuchar gritos de auxilio
35 m	-	Establecerse una comunicación unidireccional. (desde un escenario o auditorio)
22-25 m	Expresiones faciales y señales emocionales	Intercambiar mensajes cortos
7m	-	Conversaciones identificables entre interlocutores
3.70 m	Inicio del contacto formal y la comunicación unidireccional. Es la distancia que elegimos cuando queremos ver un espectáculo pero no queremos participar directamente.	
Distancia pública		
1.20 – 3.70 m	Escenario donde se producen las charlas sobre el trabajo, las vacaciones o cualquier otro tipo de información general. Contacto que se da en una sala de estar.	
Distancia social		
0.45-1.20 m	Es la separación que caracteriza a la relación entre amigos cercano o parientes. Es en este ámbito donde generalmente ocurren las conversaciones sobre temas importantes (familia reunida alrededor de una mesa)	
Distancia personal		
0-0.45 m	Es la distancia en donde se manifiestan las emociones más intensas. Es el rango del amor y del consuelo, del enojo y de la furia. A esta distancia son el tacto y el olfato, los sentidos más conectados a nuestras emociones, los que dominan la escena. Podemos tocar, abrazar y palmear a alguien.	
Distancia íntima		

Nota: Datos tomados de Gehl (2014). *Ciudades para la gente*.

Estos sentidos deben ser estimulados de acuerdo a la calidad del espacio público, ya sean espacios lineales como calles o espacios puntuales como plazas, parques o playas. Para Jordi Borja (2016), las calles no solo facilitan la movilidad, sino que son lugares de encuentro y de estar, de acceso a los comercios y servicios, de múltiples posibilidades con usos individuales y colectivos. Desde la calle se divisan las fachadas y las vitrinas, por eso es indispensable que el caminante tenga dos opciones: ser espectador desde adentro o desde afuera.

Ante esto, Gehl (2014) afirma que los bordes urbanos son zonas muy llamativas dentro de la ciudad, principalmente cuando se combinan con una buena fachada y detalles interesantes que indiquen al transeúnte que es un lugar en el que puede detenerse y sentirse cómodo; una fachada lisa, sin relieves ni detalles, tiene el efecto contrario. Una vez dentro del espacio, el transeúnte busca observar lo que ocurre alrededor, que actividades hace la gente, cual es el paisaje urbano, que disponibilidad existe de vegetación y fuentes de agua. Jane Jacobs (2020) menciona la importancia de ser espectadores, para ello instaura términos como “observadores urbanos” y “ojos en la calle” como un sistema de efecto preventivo ante el delito por parte de los mismos ciudadanos que redescubren la relación constante entre lugares y ocasiones.

Gehl (2014) indica que mirar a la gente es una actividad universal que ocurre siempre que caminamos, nos paramos o nos sentamos. Si se combinan varias atracciones desde el campo visual, se incrementa el uso de los espacios públicos, por ello es indispensable pensar en el tipo de mobiliario urbano que se va a implementar y en las vistas que se va a aprovechar. Además, es importante identificar el número de adultos mayores que hacen uso de estos espacios puesto que requieren de una infraestructura particular para poderse mover cómodamente y mantenerse físicamente activos.

Muchos de los parques actualmente poseen barreras de ingreso que desentonan con la perspectiva que se busca de los espacios públicos, ante esto, Borja (2016) indica que es el urbanismo que privatiza el espacio público al realizar proyectos ostentosos y aislacionistas que desintegran el tejido urbano cotidiano causando segregación social. La irresponsabilidad de gran parte de los profesionales los ha convertido en cómplices necesarios del capitalismo especulativo que empobrece el espacio público y aumenta el déficit de los derechos ciudadanos.

Para María del Socorro Pérez - Rincón Fernández (2020) en las llamadas “ciudades globales”, estos conflictos sociales se multiplican a causa del impulso de megaproyectos urbanos que intentan cambiar el paisaje. Además, cada vez más estas inversiones terminan camuflándose bajo un discurso de innovación, progreso social y el mal aplicado desarrollo, como motor de promoción económica, cuando en realidad son parte de un modelo neoliberal de desposesión a través de diferentes formas de violencia: la corrupción y la eliminación de las formas autóctonas de producción.

2.1.2 Perspectiva de Género, Urbanismo y Planificación

El punto de vista de Pérez-Rincón (2020), parte con la hipótesis de que las mujeres son protagonistas de procesos creativos, de transformación y mejoramiento dentro de las comunidades. Esto se produce porque “la violencia e inseguridad urbana tienen diferentes connotaciones entre hombres y hombres. En el caso de las mujeres existe una amenaza adicional: aquella que recae sobre sus cuerpos” (Segovia & Rico 2017:56). En consecuencia, a estas lógicas de violencia, Pérez-Rincón (2020:186) propone “cambiar la práctica del urbanismo desde una perspectiva de género, apoyando y visibilizando las voces de resistencia”.

Borja (2016), por su parte enuncia que mientras la perspectiva masculina es la normal o general, las mujeres poseen una perspectiva universalista. Las mujeres (principalmente las vinculadas al campo del diseño y la planificación), son mucho más sensibles a los requerimientos del espacio público de niños, adolescentes, personas mayores y personas en estado de exclusión, por eso afirma también que es necesario un potente marco legal y fiscal que no excluya los sectores de bajos ingresos al acceso a una buena calidad de áreas urbanas, que controle los usos y precio de los suelos y logre la reducción de las desigualdades sociales de las fuerzas del mercado.

En este mismo contexto de los roles, Sara Escalante (2017) menciona que históricamente los espacios se han diseñado siguiendo y perpetuando los roles de género. Es por esto que a los hombres se los vincula con los espacios públicos, donde se desarrolla el ocio o la vida pública; mientras que, a las mujeres se las identifican en los espacios privados de los hogares. Sin embargo, esta no es la imagen que se espera del urbanismo, Muxí Martínez et.al. (2011), indican que el objetivo debería ser poder disfrutar de ciudades inclusivas que tengan en cuenta la diversidad que caracteriza realmente los espacios urbanos, y así poder hacer posible que el llamado “derecho a la ciudad” sea efectivamente un derecho humano para todas las personas.

La planificación y el diseño urbano da forma al entorno que nos rodea, creando el espacio donde los seres humanos puedan vivir, trabajar, jugar y a su vez zonas donde se pueden descansar y moverse. Aunque es universalmente conocido que las mujeres, niñas, personas con discapacidad, y minorías de género se enfrentan a desventajas económicas significativas al compararse con hombres, un gran número de profesionales de la planificación y el diseño no admiten, ni entienden plenamente, cómo las condiciones de los entornos construidos y la falta de diversidad en las voces que le dan forma, ayudan a perpetuar esta desigualdad. (Banco Mundial, 2020)

En el ámbito profesional, más que todo en la arquitectura y urbanismo se reflejan aún las barreras jerárquicas entre el experto y la persona vecina, solo por no tener una formación específica. Se define entonces que, si no se cambia la mentalidad de las personas encargadas del rol facilitador de los procesos, será difícil poder observar y analizar la perspectiva de género aplicado en el urbanismo. Es preciso entonces, que se dé un compromiso político, donde el esfuerzo se centre no solo en incluir dentro del diagnóstico a las mujeres y personas vecinas, sino permitir que la población aledaña intervenga en el cambio, el diseño y transformación directa. (Escalante, 2017)

3 Metodología

Aplicar la categoría de género en los espacios públicos, obliga a adaptar una metodología que sea capaz de recoger la diversidad de experiencias y necesidades de la población. Por ello, es necesario utilizar una metodología que visibilice la realidad cotidiana de parte de la población (Muxí Martínez, 2011).

A través de un análisis territorial se plantea una investigación cualitativa como fuente de registro, análisis e interpretación de las perspectivas, prácticas y conocimientos cotidianos (Flick, 2015 & Tamayo, 2006). Tomando como base las variables genéricas de la desigualdad, se propone compatibilizar las variables prioritarias con la percepción del habitante en el espacio público para brindar las pautas de planificación y diseño de espacios públicos en Puerto Baquerizo Moreno-Galápagos que se vinculen la perspectiva de género en los entornos urbanos. Para esto, se emplea el siguiente proceso:

Imagen 3.
Metodología de tesis



Nota: Elaboración de autora

I. **Identificación de las variables genéricas de desigualdad en el espacio construido de acuerdo a diversos autores:**

En cumplimiento al objetivo 1: Identificar las variables genéricas donde la desigualdad de género intersecciona con el espacio construido, se realiza una revisión bibliográfica de diversos autores con el fin de identificar las líneas estratégicas de actuación. Para ello, se toman las recomendaciones de Esquirol et.al. (2017) y Hernández-Sampieri & Torres (2018) que promueven una búsqueda exhaustiva y recopilación de todas las fuentes de información, seguidas de la selección y lectura crítica de todos los documentos recuperados, para obtener datos sin alterar la naturaleza de la realidad.

II. **Caracterización de las variables de acuerdo a la zona de estudio:**

Información globalizada de cada área claves identificadas que permitan una aproximación al área de estudio a través de las siguientes herramientas:

- *Revisión bibliográfica focalizada:* Se identifican los datos que otros autores hayan hecho referencia sobre el área de estudio para caracterizar cada una de las variables seleccionadas en el apartado anterior.
- *Observación directa:* Se realiza un recorrido como peatón, observando y detallando las variables descritas. Para Atencio, Luz Gouveia & Lozada (2011) esta herramienta permite investigar una manera distinta, de mirar la realidad y de recolectar los datos a través de la evidencia directa poniendo al investigador como testigo; es decir, no se basa en lo que las personas dicen que hacen o piensan, en sus relatos.

III. Priorización de variables y selección de aquellas que representan mayor conflicto en su percepción como espacio público:

Con las variables, se procede a la priorización desde una matriz de semaforización con parámetros detectados en la descripción general; a estos parámetros se les dan valores de 0 a 2, donde 0 representa que no requiere intervención y 2 que necesita intervención prioritaria. En este proceso se toma como base la matriz de Pugh para toma de decisiones (Gonzales, 2012), cuyos resultados finalizan las 2 variables con mayor valor, complementadas con 3 colores de acuerdo al rango de semaforización (BID, 2014):

Tabla 2.
Rangos de priorización de las variables

RANGO	PRIORIZACIÓN	COLOR	RESULTADO
0-2	BAJA		No requiere intervención
3-5	MEDIA		Intervención a largo plazo
6-8	ALTA		Intervención prioritaria

Nota: Elaboración de autora

IV. Compatibilización de los resultados con la percepción del habitante en el espacio público.

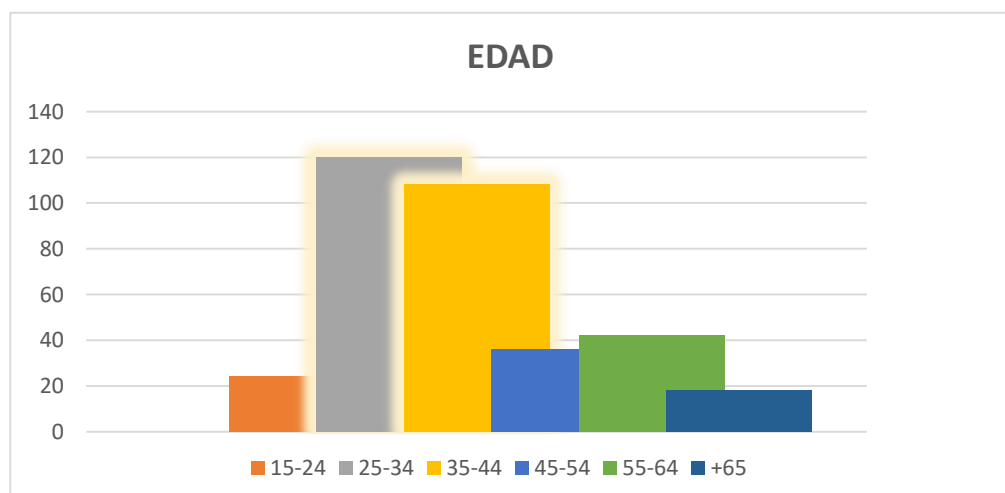
En el contexto de la propuesta, se plantea dividir el formato en 2 secciones que se centren en describir los resultados de percepción y las pautas de cada variable: el primero, se destina para analizar la accesibilidad en los espacios públicos viales, es decir, las aceras. Y el segundo, para identificar la percepción de inseguridad en los espacios públicos efectivos como lo son los parques y otros espacios públicos abiertos de uso comunitario. En cumplimiento al objetivo 2: Compatibilizar las variables prioritarias con la percepción del habitante en el espacio público, se realiza una descripción

detallada de la variable con el fin de obtener los requerimientos referentes, a través de las siguientes herramientas:

- **Encuesta por cuotas:** Se diseña y aplica una encuesta por cuotas al 50% de hombres y 50% de mujeres que hacen uso de los espacios públicos para conocer su percepción del espacio a través de preguntas cualitativas. Para Lastra (2000), este tipo de muestreo por cuotas es aplicado para encuestas de opinión, en el que se busca seleccionar una muestra representativa de la población entre segmentos por selección aleatoria para eliminar aspectos subjetivos.

Para el estudio se consideran las respuestas de 366 usuarios de acuerdo al “cálculo de la muestra según su tamaño de población” (Torres, 2006), definido con un 95% de seguridad y 5% de precisión. La encuesta se realiza en los diferentes espacios públicos del puerto, donde se identifica que la mayor parte de la población, se encuentran entre los 25 y 44 años, tal como se evidencia en la imagen 4.

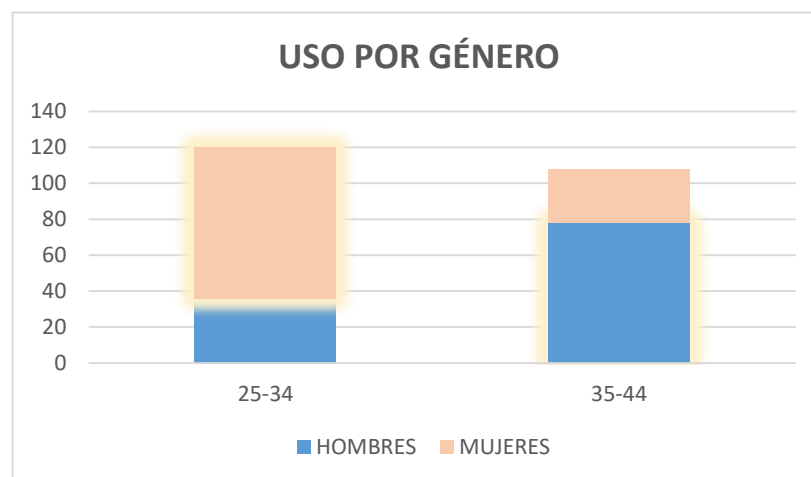
Imagen 4.
Población encuestada por edad



Nota: Elaboración de autora

Dentro del diseño de la encuesta, se considera la edad de los usuarios para determinar la cuantificación de uso del espacio. Esto pone de manifiesto dos aspectos, el primero, que los espacios públicos no son utilizados frecuentemente por personas de la tercera edad, ya que no reúnen las condiciones de uso. Y segundo, que, dentro del rango de edad de los 25 y 34 años, el mayor porcentaje de frecuencia es femenino en comparación al rango de 35 y 44 años (ver imagen 5) a causa de las actividades ofrecidas.

Imagen 5.
Uso de espacios públicos por género



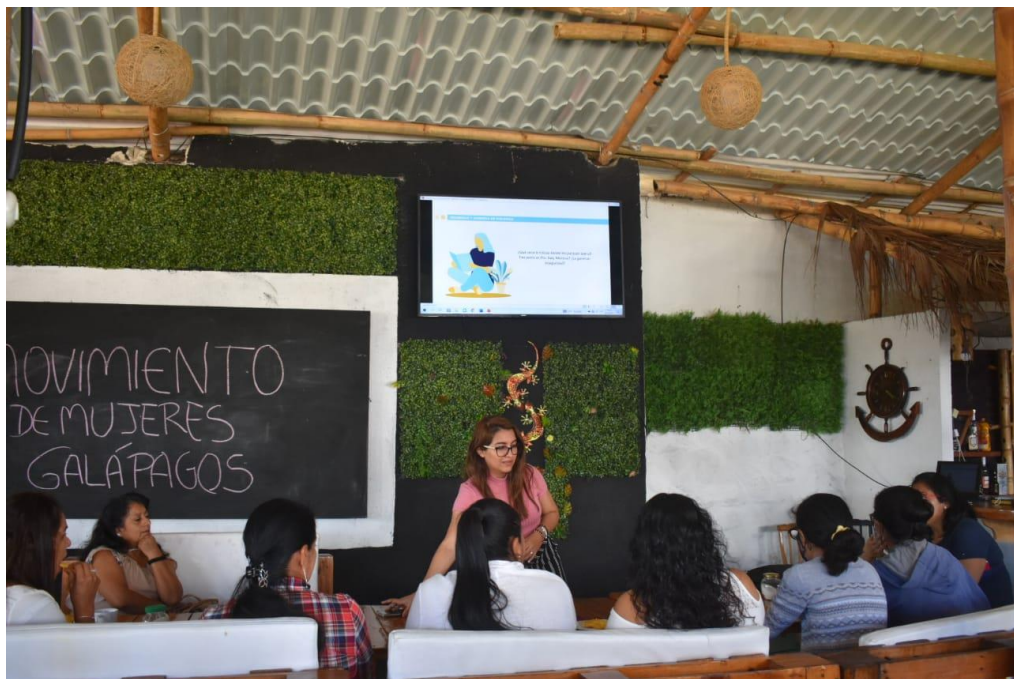
Nota: Elaboración de autora

Finalmente, en esta encuesta se realizan preguntas abiertas como: ¿Qué problemas relacionados con la movilidad encuentra?, ¿Qué cambios incorporaría para mejorar la sensación de seguridad?, ¿Dónde considera que los parques son usados para recreación familiar y donde generan inseguridad?, ¿Qué problemas encuentra en los parques? y ¿Qué cambios incorporaría para mejorar la sensación de seguridad y garantizar su uso?

- **Grupo focal de mujeres:** Una vez obtenidos los datos de la encuesta, se procede a realizar un grupo focal con mujeres pertenecientes a gremios femeninos e instituciones entre los 18 y 75 años para: Socializar los resultados de la encuesta posterior a las preguntas realizadas. Validar que los datos de la observación y de la encuesta mantengan una tendencia de percepción. Conocer la percepción de las mujeres y conocer la percepción de niños a través de la mirada de los padres.

Imagen 6.

Grupo focal de mujeres en Puerto Baquerizo Moreno



Nota: Fotografía de autora

La estructuración del grupo se realiza tomando en consideración a Bonilla-Jiménez & Escobar (2017) bajo el siguiente esquema:

- a) Identificación del grupo de mujeres que asistirán (10 mujeres pertenecientes a movimientos de mujeres que mantengan un enfoque diverso y proyecten una participación activa en la localidad). La invitación se realiza con un tiempo prudencial de dos semanas.

- b) Definición de la metodología de actuación: El grupo focal se realiza en modalidad presencial en Puerto Baquerizo Moreno en un horario fuera de jornada laboral (sábado, 9am), en el restaurant Bambú que es uno de los puntos representativos por estar ubicado en el casco turístico y tener espacios semi-abiertos para mantener las renovaciones de aire requeridas por la etapa de pandemia.
- c) Como consideraciones, se plantea que: el día del encuentro solo serán participes las personas invitadas a quienes se les invitará un café/te para que la conversación fluya libremente.
- d) La estructura del evento se lleva a cabo de la siguiente manera: Al iniciar el espacio se explica el objetivo del grupo focal, la estructura del espacio, normas de interacción e indicaciones relacionadas al uso de la palabra. Luego se procede a leer el consentimiento informado, en dicho documento consta claramente la persona responsable de la investigación, el uso que se le dará a la información, que la participación es voluntaria y que el grupo focal será grabado, pero se mantendrá la confidencialidad. Ante esto Torrado Fonseca (2011) narra sobre los aspectos de la ética y privacidad de las personas en los grupos focales para mantener su nombre oculto en la investigación. Posterior a ello, cada participante procede de forma ordenada a decir su nombre, dar su respuesta al consentimiento y dar una breve presentación indicando hace cuánto tiempo viven en el puerto y cómo se sienten de vivir en dicho lugar. Esto se lo realiza para ir generando confianza entre las participantes.

- e) Luego se procede a realizar el siguiente cuestionario:
- ✓ ¿Qué es para usted el espacio público?
 - ✓ ¿Considera que las aceras dan buen acceso a diferentes espacios? ¿Qué actividades se ha encontrado impedida de realizar por los problemas identificados en el espacio público?
 - ✓ ¿Cómo les gustaría que sea el espacio público vial en la localidad para que sean seguras y accesibles a mujeres y niñas?
 - ✓ ¿Qué características tienen los parques que frecuenta en Puerto Baquerizo Moreno? ¿Le generan inseguridad?
 - ✓ ¿Qué factores son necesarios para que los parques en general sean seguros para las mujeres?
 - ✓ ¿Qué recomendaciones podría brindar con respecto a la planificación y diseño de espacios públicos a las autoridades a cargo?
- f) Finalmente, se da el cierre con el agradecimiento por la participación y se recalca el compromiso que la investigación será compartida con las participantes una vez finalizada.

V. **Estructuración de las pautas:** En cumplimiento al objetivo 3 de este estudio, se busca definir las pautas urbanas de planificación y diseño de espacios públicos con enfoque de género y perspectiva urbano-ambiental, con este fin, se procede a las siguientes acciones:

- *Detallar las pautas de planificación y diseño de espacios públicos con perspectiva de género de las variables priorizadas.* Para ello, se toman como base los requerimientos de la percepción de cada variable y a

continuación se definen las pautas para la mejora de sus condiciones; estas pautas toman como referencia soluciones basadas en la realidad del campo (datos de percepción encontrados en la encuesta, el grupo focal y la observación con su registro fotográfico), en adaptaciones de autores que hagan referencia dentro de los estudios de indicadores o en recomendaciones de referentes bibliográficos que hayan analizado problemas similares.

- *Compatibilización de las variables de perspectiva de género con los indicadores urbano-sostenibles aplicados.* Con la información de las pautas, se plantea compatibilizarlas con los resultados de la investigación bibliográfica de varios autores relacionados al estudio de indicadores de sostenibilidad urbana. Es decir, dentro de cada una de las secciones, las pautas tendrán valores que permitan dar soporte referencial cualitativo o cuantitativo para la medición de su efectividad. Para la compatibilización de las pautas, se toman como referencia los indicadores de sostenibilidad urbana presentados por certificaciones como la BREEAM (2012), CASBEE (2014), LEED (2018), la Certificación del Urbanismo Ecológico de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona-AEUB (2012) y el Plan de indicadores de Sostenibilidad Urbana de Vitoria-Gasteiz de la misma agencia (AEUB-VG, 2010); o por autores como la IESE (2020), Paricio & Vivas (2010), Páramo & Burbano (2013), Banco Mundial (2020), el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público-DADEP (2013), y la metodología CPTED (2015).

4 Diagnóstico

4.1 Identificación de las variables genéricas donde la desigualdad intersecciona con el espacio construido

La vinculación entre el género y el hábitat se instaura por dos acciones concretas: Por un lado, el pensamiento feminista organizado en la academia; y por otro, el fuerte fenómeno de movimientos sociales a favor de la igualdad de las mujeres desde la década de 1970 (Soto, 2016). La desigualdad de género representa un factor de estudio importante en el espacio público puesto que fomenta la poca participación de sus ciudadanos y por ende, motiva el incremento de la inseguridad dentro de los espacios públicos.

Ya lo menciona Raud (2015) a través de su metodología CPTED (por sus siglas en inglés), al aplicar un conjunto de estrategias prácticas para la prevención del crimen a través del diseño ambiental enfocado en los espacios públicos de la ciudad, de esta manera plantea un espacio de diálogo abierto entre el usuario cotidiano del espacio urbano y el que lo planifica y construye. Siguiendo esta estrategia, se considera también el manual Safe City Index (Sharma et.al., 2021) que anualmente actualiza sus indicadores para fomentar la seguridad en las ciudades promoviendo la cobertura digital para ciudades inteligentes, la salud, la infraestructura y la seguridad personal y del medio ambiente.

Para la identificación de las variables genéricas, se analiza la información de 5 autores, entre los que se obtiene seis variables temáticas en el entorno urbano, que, al relacionarlos con la desigualdad de género, causan limitaciones, incomodidades y en algunos casos peligro para el sexo femenino en todas las edades y capacidades.

En la tabla 3 se evidencia que la seguridad es uno de los elementos con mayor representatividad y así también se confirma que la planificación con perspectiva de género es uno de los campos que requiere mayor estudio para dotar de información a las áreas claves donde la desigualdad de género se intersecciona con el urbanismo.

Tabla 3.
Variables de género aplicadas al entorno construido

Variables	Soto, P (2016)	Banco Mundial (2020)	Muxí Martínez, Z., et.al. (2011).	CPTED (Rau, M., 2005)	Safe City Index (2021)
Accesibilidad		x	x	x	x
Movilidad	x	x	x		x
Seguridad y Ausencia de violencia	x	x	x	x	x
Equipamiento y servicios		x	x	x	x
Resiliencia climática		x			x
Seguridad de la tenencia	x	x	x		

Nota. Muxí Martínez et.al. (2011) adoptan el termino de espacios públicos para referirse a las condiciones de accesibilidad. Además, colocan la variable de participación que los otros autores la precisan como un componente obligatorio durante el proceso. El banco mundial adopta el término salud e higiene para referirse al componente de equipamiento y servicios.

4.2 Caracterización de las variables de acuerdo a la zona de estudio

4.2.1 Accesibilidad

Esta variable analiza los medios de circulación y utilización de los espacios públicos, los mismos que deben presentar elementos básicos sin limitaciones ni barreras para producir vitalidad. Dentro de los puntos más importantes en los accesos se enuncia la adaptación de los espacios públicos a personas con discapacidad, ya que generalmente las aceras han representado un papel secundario en el sistema de movilidad, dando prioridad a la circulación vehicular.

Puerto Baquerizo Moreno no ha sido la excepción, ya que como resultado de la observación directa se presencian dos tipos de aceras: las primeras responden a aquellas que han sufrido un proceso de regeneración urbana, vinculadas al casco turístico de la zona urbana, cuyas dimensiones oscilan entre los 2.50 m y permiten la libre circulación de los peatones, dando espacio a que se desarrollen zonas de servicio y encuentro común (Ver imagen 7), las aceras tienen rampa de acceso e incluyen un sistema de ciclovía segregado de la zona vehicular pero no peatonal, sin embargo en este punto se identifica que el espacio público está siendo tomado cada vez más por el comercio que se desarrolla en la planta baja de las edificaciones, obstaculizando el paso de los peatones.

Imagen 7.
Tipología 1 de aceras en Pto. Baq. Moreno



 Zona de circulación libre  Zona servicios  Barreras móviles

Nota: Fotografía de autora

El segundo tipo de aceras se han construido con dimensiones referentes a 1.20m, con circulación excluyente para movilidad reducida; es decir no presentan rampas de acceso para personas de la tercera edad, mujeres con coches de bebés e incluso personas que han sufrido accidentes y requieren de medios mecánicos de apoyo para su movilización. Además del espacio reducido de circulación, se evidencia que las aceras presentan daños estructurales por falta de mantenimiento, o que incluso presentan barreras arquitectónicas como postes u otros elementos que interrumpen el paso provocando que las personas tengan que bajarse de la acera para poder acceder a diferentes espacios, evidenciando una priorización al vehículo antes que al peatón, tal como se evidencia en la siguiente imagen 8.

Imagen 8.
Tipología 2 de aceras en Pto. Baq. Moreno

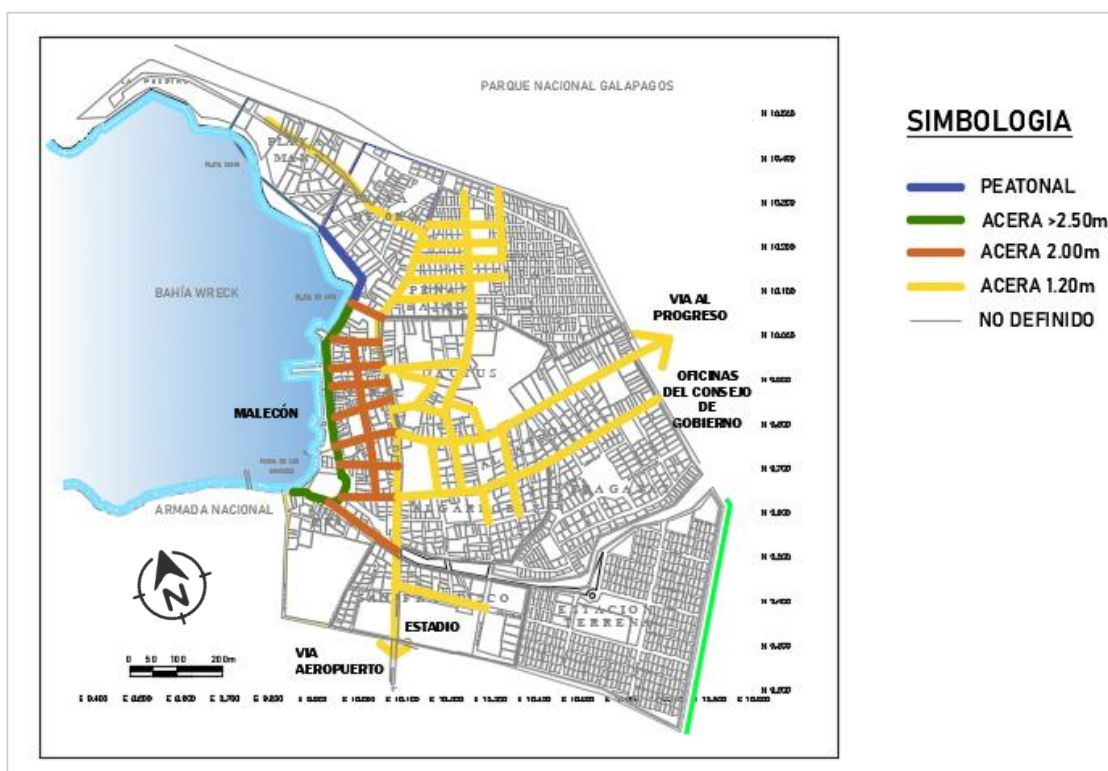


 Zona de circulación libre  Zona servicios  Barreras fijas

Nota: Fotografía de autora

Ávila (2016), en su estudio de mapeo valida que este tipo de aceras es el que predomina en la zona urbana con algunas variantes que incluso presentan dimensiones menores a los 1.20m; Además, se evidencia que las vías con mayor condición de accesibilidad son las que se ubican dentro del eco-malecón y en su zona de influencia inmediata; es decir, en la vía paralela al malecón y las vías secundarias que las conecta, tal como se indica en la imagen 9.

Imagen 9.
Movilidad y recorridos



Nota: Información referencial de Avila (2016)

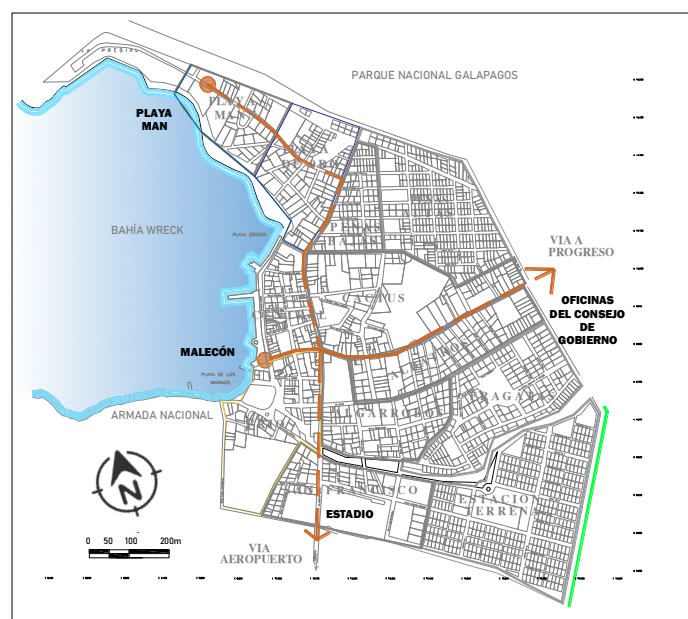
Desde la fecha de estudio de esta autora (*Ibid.*), la variable analizada no ha generado cambios significativos en la dinámica de accesibilidad actual, siendo así que se requiere de un estudio a profundidad para determinar si las dimensiones y el estado de las aceras de cada uno de los barrios que componen Puerto Baquerizo Moreno y que no son parte del casco turístico, se mantienen o han variado a lo largo de estos 5 años.

4.2.2 Movilidad

En la isla, el sistema de movilidad es uno de los temas que se encuentra en discusión por parte del Consejo de Gobierno, ya que busca implementar un plan de movilidad cantonal sostenible. De acuerdo al Inventario vehicular de la Provincia de Galápagos (CGREG & ANT, 2020), en San Cristóbal, existen 1545 unidades vehiculares motorizadas, las cuales desde el censo del 2009 han tenido un incremento del 100%. De la observación se identifican 4 sistemas empleados en la isla:

Peatonal: Representa el sistema de movilidad principal ya que las personas prefieren caminar por la proximidad a servicios y a equipamientos, especialmente a aquellas destinados para actividades terciarias empleados en labores cotidianas. Con relación a los tiempos de proximidad, se estima un rango de 15 minutos desde el eco-malecón hasta las oficinas del Consejo de Gobierno y 21 minutos desde Playa Mann hasta el estadio, que figuran como los puntos más lejanos para actividades entre los espacios públicos y equipamientos urbanos.

Imagen 10.
Movilidad y recorridos



Nota: Fotografía de autora

Vehículo privado: Este sistema considera el uso de automóviles propios, taxis, motos y scooters, y figura como el segundo de los sistemas más empleados. La infraestructura vial ha sido diseñada para dar más cabida a estos vehículos dejando de lado la estimación de futuras ampliaciones peatonales; esto es, que no se ha considerado que las vías requieren de arbolado urbano que ayude con servicios ecosistémicos, el paisaje urbano y la disminución de los impactos por cambio climático. Con respecto a los rangos de proximidad, se estiman 5 minutos desde el eco-malecón hasta las oficinas del Consejo de Gobierno y 7 minutos desde Playa Mann hasta el estadio.

Ciclista: A pesar de que existen personas que emplean este sistema, el puerto no cuenta con una infraestructura ciclista, salvo por el casco turístico que abarca un área desde el área el eco-malecón y su conexión a la base naval hasta Playa Mann. Para la movilización ciclista en el resto de la isla, tienen que hacer uso de las vías, compartiendo espacio con los vehículos motorizados.

Vehículo público: Se presencia la existencia de un bus cuyo recorrido conecta Puerto Baquerizo Moreno con el reciento El Progreso (zona rural de la isla San Cristóbal). Además, existen otro tipo de buses de carácter particular para movilización turística.

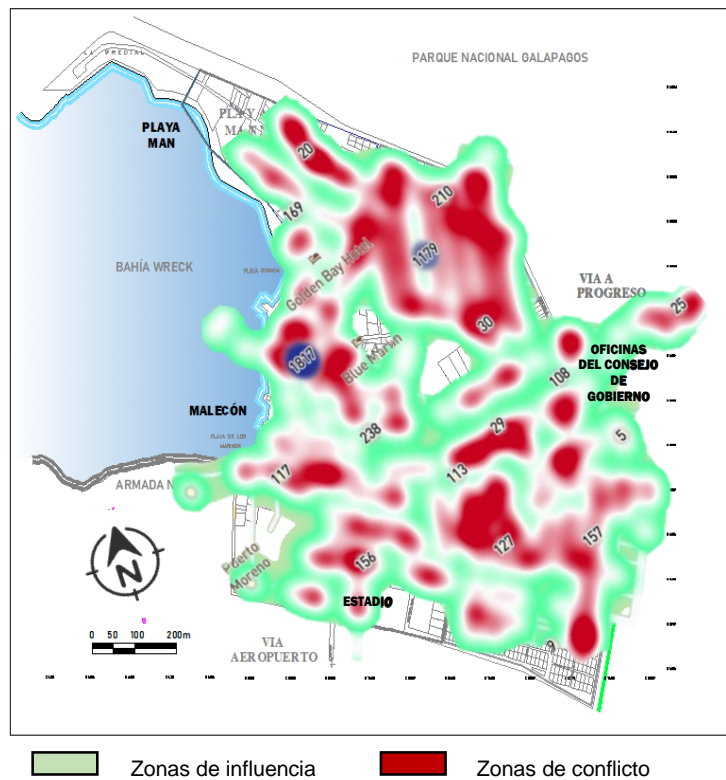
Una movilidad limitada está directamente relacionada con menores oportunidades económicas, por ello, para mejorar el sistema de movilidad, es necesario analizar primero las características de accesibilidad e inclusión en los diferentes sistemas expuestos.

4.2.3 Seguridad y Ausencia de violencia

La seguridad y la ausencia de violencia no es más el estar exento de peligros reales que pueden estar percibidos tanto en las zonas públicas y privadas. Los factores importantes que crean la violencia y más que todo el miedo al uso de espacios públicos, es la falta de diseño y planificación en zonas que deben estar destinadas al acceso y a la recreación. De acuerdo a los datos proporcionados por el Ecu-911 (2021), durante este año se registraron en Puerto Baquerizo Moreno 2372 incidentes, los cuales, se presencian en su mayoría durante los fines de semana a causa de libadores, ruidos molestos y escándalos en espacio público.

En la imagen 11, se aprecia las zonas donde se han registrado los incidentes, siendo así que la mayor concentración de estos, se ubican en los sectores como Peñas altas y Peñas bajas.

Imagen 11.
Incidentes de inseguridad



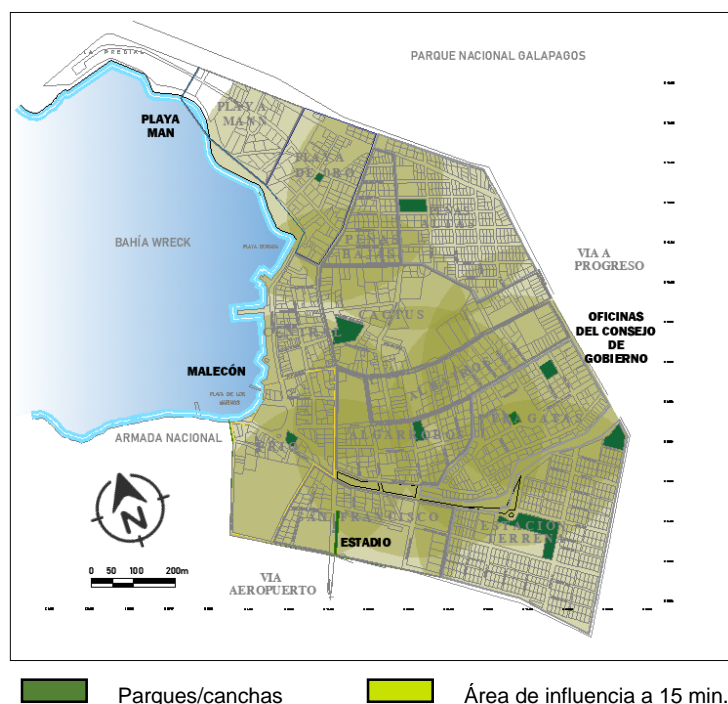
Nota: Datos brindados por el Ecu 911- Galápagos (2021).

4.2.4 Equipamiento y servicios

Este punto no es más que poder llevar un estilo de vida activo, sin mantener riesgos que pueda afectar el entorno construido, como el acceso reducido al espacio público, incluido los lugares y servicio que contiene el sector. Las infraestructuras en un mal estado causan serios riesgos para las mujeres y las niñas, más que todo para las personas que presentan problemas de discapacidad.

El sector de estudio cuenta con diversos equipamientos de educación, salud, comercio, culto, financiero, cultural, e infraestructura para acceso a saneamiento, electricidad y redes de transporte. Con respecto a los equipamientos de recreación, cuenta con 10 parques (sin considerar la zona del Divino Niño) cuya tipología básica es de canchas que ocupan casi el 80% de la zona recreativa y una sección de juego infantiles. Tomando como base el concepto de proximidad de la ciudad de 15 minutos (Moreno, 2020), se evidencia que los parques abarcan la totalidad del puerto:

Imagen 12.
Parques e influencia



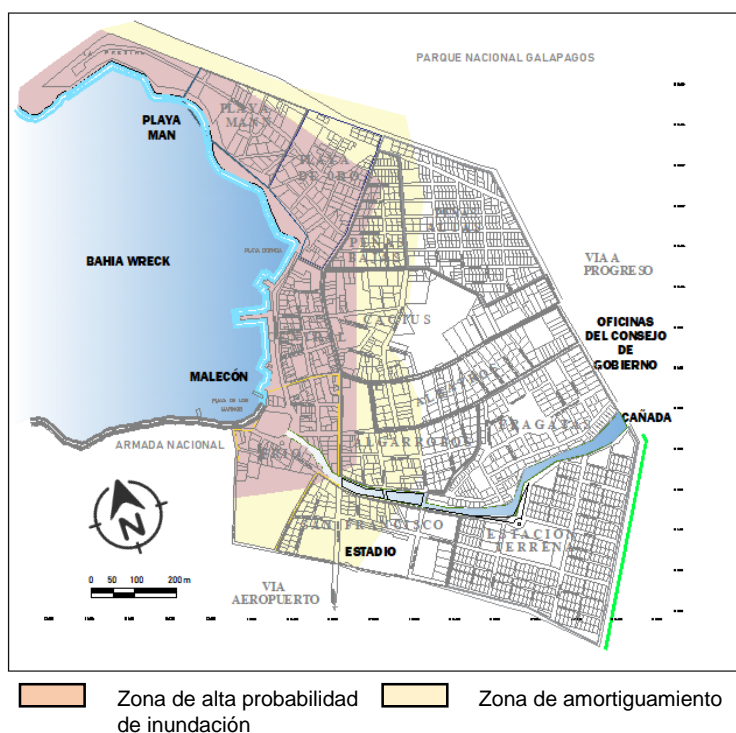
Nota: Elaboración de autora

4.2.5 Resiliencia climática

La resiliencia climática significa estar preparados para responder a los efectos inmediatos y de largo plazo de ciertos siniestros. Las mujeres y las niñas presentan un riesgo mayor de sufrimiento a cualquier desastre incluso llevándolas a la muerte, a causa del perfil de responsabilidad de cuidado con un alto índice de probabilidad de encontrarse dentro de la vivienda/espacio público mientras que ocurre el desastre.

Al existir estos desastres climáticos puede ocasionar que la mujer abandone todos los bienes económicos que mantenga, generando un ciclo de vulnerabilidad y pérdida su tenencia. Los impactos a largo plazo de la misma manera la mujer es más afectada por su mayor cargo de cuidado. Estos efectos aún no han sido evidenciados dentro de la isla, ya que actualmente cuenta con un plan de gestión ante desastres, tales como tsunamis, inundaciones o efectos colaterales de la cañada que se desborda en épocas de lluvia.

Imagen 13.
Zonas vulnerables



Nota: Datos tomados del Servicio Nacional de Gestión de Riegos (2013).

4.2.6 Seguridad de la tenencia

No es más que la tener un acceso a la tierra y la vivienda siendo la persona el propietario del mismo, con el fin de que se pueda vivir y trabajar, convirtiéndose en un posible generador de riqueza. Para las mujeres a nivel mundial no tienen los mismo derecho ni privilegios sobre la propiedad del sexo opuesto, a menudo la tenencia se basa en las relaciones de género masculino, donde las mujeres y minorías sexuales y de género sexual son expuestas a la explotación, al desahucio y la violación de género.

En Puerto Baquerizo Moreno, existe un índice de feminidad de 0,92; es decir, que por cada 100 hombres hay 92 mujeres; mientras que, con respecto a la situación de pobreza, se estima que 20 de cada 100 personas no alcanza la satisfacción de sus necesidades referentes a las condiciones sanitarias y hacinamiento, por lo que se las considera bajo esta categoría. Además, se evidencia que, en esta isla, el 33,75%, de su superficie urbana está compuesta por lotes baldíos cuyas áreas en promedio mínimo son de 150 m², y máximos de 900 m². (Plan Galápagos, 2016). En este contexto, es necesario identificar estos lotes y formular programas para viviendas o comercio; sin embargo, el modelo disperso que se ha adoptado actualmente el puerto, ha provocado que la zona urbana busque expandirse hacia las periferias donde se encuentra el Parque Nacional Galápagos.

Para garantizar la seguridad a la tenencia, deben planearse futuros modelos de ciudad compacta/mixta que provea de espacios públicos de calidad, a los que puedan acceder aquellas personas que cumplan con los requisitos especificados en la ley especial migratoria de Galápagos, con especial atención a mujeres en situación de vulnerabilidad o que cohabiten en situación de hacinamiento (pobreza caracterizada para Galápagos).

4.3 Priorización de las variables

De acuerdo a lo descrito en el apartado anterior, se han identificado parámetros comunes como: la necesidad de dotar mayor cantidad de espacios para que la población pueda hacer uso (influencia social), el grado de intervención física para mantener las condiciones de calidad adecuadas (necesidad física), la necesidad de incorporar sistemas verdes para mejorar las condiciones de confort térmico (aporte ambiental) y la oportunidad de obtener un sistema de mejora económica a través del espacio público (progreso económico). Con estos parámetros, se procede a priorizar las variables dando como resultado la siguiente matriz:

Tabla 4.
Matriz de priorización

VARIABLE	INFLUENCIA SOCIAL	NECESIDAD FISICA	APORTE AMBIENTAL	PROGRESO ECONÓMICO	TOTAL	COLOR
ACCESIBILIDAD	2	2	2	2	8	
MOVILIDAD	1	1	2	1	5	
SEGURIDAD Y AUSENCIA DE VIOLENCIA	2	2	1	2	7	
EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS	0	1	2	1	4	
RESILIENCIA CLIMATICA	0	0	1	1	2	
SEGURIDAD DE LA TENENCIA	2	1	1	1	5	

RANGO	PRIORIZACIÓN	COLOR	RESULTADO
0-2	BAJA		No requiere intervención
3-5	MEDIA		Intervención a largo plazo
6-8	ALTA		Intervención prioritaria

Nota: Elaboración de autora

Con estos resultados, se determina que las dos variables para ser analizadas de acuerdo a la perspectiva de la población son: 1) Accesibilidad, y 2) Seguridad y ausencia de violencia en los espacios públicos.

5 Análisis de Resultados y Propuesta

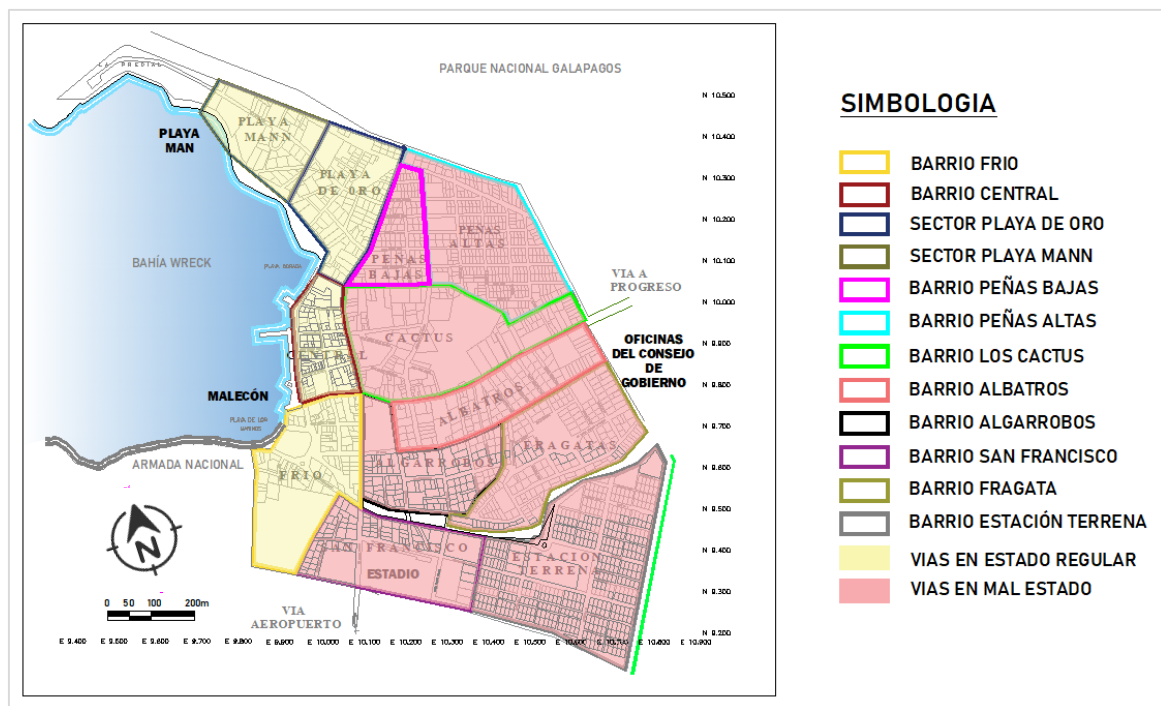
Accesibilidad en los espacios públicos
Pto. Baq. Moreno-Galápagos

Carolina M. Robalino, 2022

5.1 Percepción sobre la Accesibilidad

Para este estudio focalizado, se toma en consideración los datos de percepción del uso del espacio público sobre las aceras (espacios públicos no efectivos), los cuales reflejan que los sectores con mayor accesibilidad del viario peatonal y menor incidencia de barreras fijas en las aceras a la hora de transitar, son aquellos que han sido intervenidos por procesos de regeneración urbana, tales como Barrio Frio, Barrio Central, Playa de Oro y Playa Mann, que son los más próximos al perfil costanero y por ende al turismo, como se detalla en la siguiente imagen:

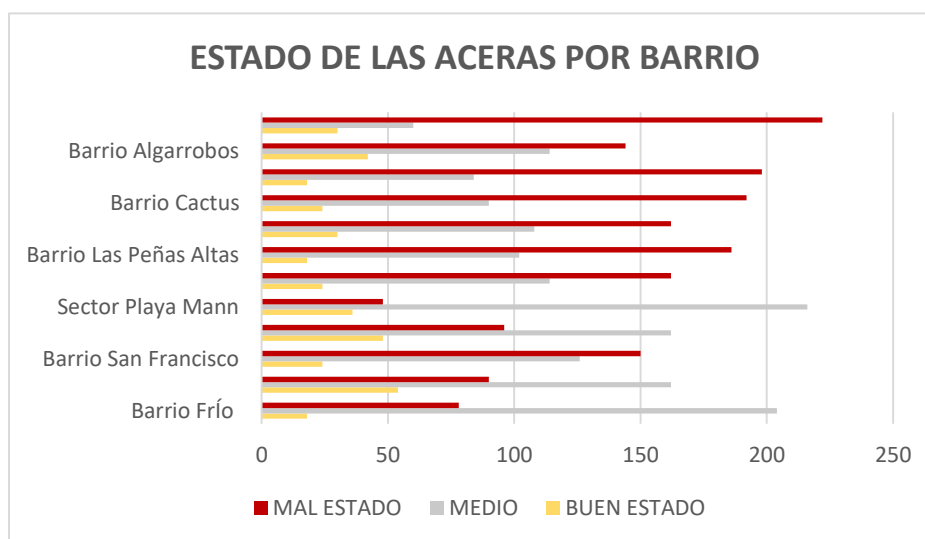
Imagen 14.
Uso de espacios públicos por género



Nota: Elaboración de autora

A pesar de que los resultados muestren a estos sectores como óptimos, la percepción de la ciudadanía es que las aceras poseen un “estado medio” de calidad por los conflictos de circulación, mientras que el resto de barrios, se consideran con vías en mal estado, por sus dimensiones estrechas y falta de mantenimiento, tal como se representan en la imagen 15.

Imagen 15.
Estado de las aceras por barrio



Nota: Elaboración de autora

De acuerdo a los resultados cualitativos de las herramientas, se identifican los siguientes requerimientos:

- **Accesibilidad peatonal**

Una de las percepciones negativas más significativas que tiene la población, es sobre el uso que se le está dando al espacio público de las aceras, principalmente de aquellas zonas regeneradas (eco-malecón); de ahí, que a pesar de que esta zona, considere a las aceras más accesibles para transitar por sus amplias dimensiones, representan también grandes conflictos a nivel de calidad, ya que dificulta el acceso de los peatones a diferentes estancias por la amplificación de la zona de servicios de las aceras sobre la zona de circulación peatonal.

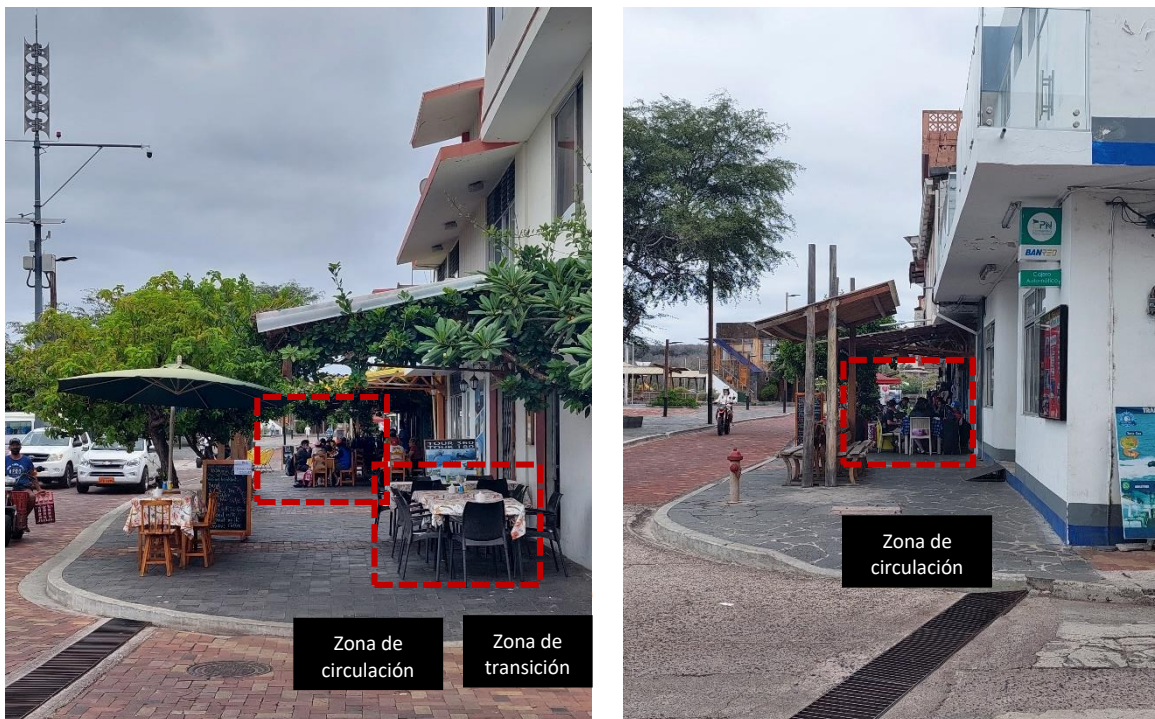
“Uno se siente limitado al momento de pasar por las calles porque hay cosas en las veredas: hay mesas, carteles y otro tipo de elementos”

(Anónima 1, 2021)

De acuerdo a la observación in situ, se percibe que tanto la zona de transición como la de circulación, están siendo ocupadas por mobiliario propio de los comercios locales que se desarrollan en planta baja (Ver imagen 15); si bien es cierto, que los usos mixtos favorecen la sostenibilidad y fortalecen los vínculos sociales de cohesión, éstos no están siendo manejados de manera acertada, promoviendo que la población se sienta inconforme con la gestión del espacio público.

Imagen 16.

Ocupación de mobiliario en zonas de circulación peatonal



Nota: Fotografía de autora

“Los restaurantes se han tomado el espacio público con mesas y sillas que se ponen en las aceras, lo cual se vuelve peligroso porque podrían generar accidentes en las curvas de las aceras cuando giran los vehículos”

(Anónima 2, 2021)

“Existen mesas en el malecón que hace bonita la experiencia, pero nos limitan al transitar, creo que se deben promover este tipo de espacios desde distintos puntos de la isla sin que afecte el tránsito y que manejen bonitas vistas”

(Tomado de los resultados de la Encuesta, 2021)

Además, desde la percepción de las mujeres, se destaca la poca facilidad de los espacios comerciales alejados de la zona regenerada, para acceder a iguales oportunidades de reactivación económica desde el espacio público vial.

“Nosotros no tenemos iguales oportunidades que en el malecón, cuando yo quise sacar mis mesas, nos fueron a hacer relajo para que guardemos porque eso daba mala imagen, nos llamaron la vergüenza del turismo”

(Anónima 3, 2021)

En este sentido se evidencia que los sectores alejados a la franja costera, no cuentan con las mismas condiciones de accesibilidad, ni oportunidades de aprovechamiento del espacio público debido a que las aceras poseen dimensiones mínimas para la circulación, las calles terciarias son generalmente angostas, las visuales al paisaje marino se encuentran obstruidas por las edificaciones circundantes, y las fachadas de las viviendas no colaboran con el paisaje urbano ya que se mantienen en un estado de “permanentemente inconclusas” (Kennedy, 2016); es decir, su tipología refleja columnas y estribos para futuras proyecciones en altura que no se culminan, lo cual favorece la apariencia de abandono y fomenta la sensación de inseguridad sobre las vías contiguas a estas edificaciones.

PAUTAS

REQUERIMIENTOS

Accesibilidad peatonal y seguridad en las aceras

Uso correcto de las zonas de circulación y transición

Para mejorar la accesibilidad del viario, se deben identificar los usos permitidos sobre la franja de servicios (zona próxima a la vía) y la franja de transición (zona próxima a la edificación), de manera que la franja de circulación peatonal disfrute de su derecho al paso sin obstáculos. Es decir, se requiere **limitar el área de ocupación** de las zonas de servicio o transición y establecer **la tasa municipal del permiso de uso del espacio público** con el fin de evitar la apropiación del espacio público y brindar la seguridad de tránsito a los peatones.

Cabe destacar que la influencia que generan las edificaciones sobre el uso del espacio público viario, condicionan el tiempo de permanencia y seguridad del espacio público. A pesar de que en Puerto Baquerizo Moreno existe una normativa que establece los pisos máximos de construcción (4 pisos), se debe **regularizar la edificabilidad general máxima**; es decir la altura permisible de edificación en metros, para evitar que las futuras construcciones privaticen las visuales al mar desde distintos puntos de la ciudad, considerando que, el paisaje es uno de los elementos que fortalecen la imagen e identidad de las ciudades y que los espacios abiertos incrementan la sensación de confort. Para que los espacios puedan ser accesibles con buena iluminación y ventilación, al menos el 85% de la calle debe guardar una relación $H/D < 1$ (Ochoa, 1999); es decir que la altura de la edificación sea igual o menor al ancho de la vía. Para Donnelly (2014) esta relación es importante ya que "se siente diferente caminar por una calle ancha que por una angosta".

Otro de los puntos relevantes, es **gestionar eficientemente la tipología edificatoria** de la localidad de acuerdo a los usos de suelo. Para ello, se requiere una normativa de recuperación de edificaciones patrimoniales que rescaten el valor histórico del puerto, y una normativa de rehabilitación de fachadas para la tipificación de usos comerciales y residenciales cuyos retiros proyecten franjas de permeabilidad y bordes blandos (Gehl, 2014); es decir que los cerramientos no sean compactos, que provoquen aceras aisladas propensas a generar esa sensación de inseguridad.

Así mismo se debe proyectar la consolidación de aquellas edificaciones cuyo proceso constructivo se encuentre detenido por más de 3 años; en este último, se puede disponer de frontones, fachaletas u otros sistemas arquitectónicos que brinden una identidad edificatoria y disimulen a una altura máxima permitida las extensiones de las columnas. De esta manera, se permite la continuidad de futuras construcciones, siempre que se tenga planificado construir a corto o mediano plazo, sin afectar la imagen urbana insular que se quiere proyectar.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Instrumentos de gestión territorial y temporal de los procesos urbanos	Existencia de organismos de integración territorial y temporal	AUEB
	Existencia de normativas de actuación arquitectónica y urbanística.	Propuesta
Acceso a edificaciones	90% orientado a espacios públicos. 15% de las calles con proporción 1:3	LEED

Revitalización de nuevos espacios en aceras

Se deben promover repartos viarios en los que el 75% del espacio sea priorizado al tránsito no motorizado, estas acciones deben aplicarse principalmente en zonas con usos de suelo mixto que posean un potencial dinamizador. Los nuevos espacios deben ser concebidos con un diseño sostenible, bajo estrategias de urbanismo táctico, que favorezcan la revitalización del espacio público, la promoción de actividades urbanas, la oportunidad de reactivación económica desde medios locales y la facilidad de accesibilidad de manera segura a distintas zonas del puerto.

Para lograr una perspectiva de seguridad en las vías, se deben enfocar los incentivos sobre la diversificación de actividades en los usos mixtos, conectados a través de una red de espacios públicos viales desde la zona urbana turística del puerto (malecón) hacia las nuevas revitalizaciones en vía. De esta manera se plantea promocionar el acceso a actividades vivenciales, como las generadas por los propios artesanos in situ o la venta de productos ecológicos elaborados por la comunidad, que favorezcan una futura implementación de turismo con base local, guardando la relación de equilibrio entre la actividad y la residencia.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Reparto del viario público peatonal	> 75% de espacio viario destinado al peatón en más del 50% de los tramos de calle.	AUEB AUEB-VG.
Proximidad a tiendas ecológicas	804m distancia mínima caminando a tiendas de productos ecológicos producidos localmente	LEED
Equilibrio entre actividad y residencia	>20% en más del 50% de la superficie de suelo urbano residencial	AEUB AEUB-VG
Continuidad espacial y funcional de la calle corredor	>25% de metros lineales de alta o muy alta interacción en zonas residenciales.	AEUB-VG

Para el ajuste de las acciones debe contemplarse un plan de participación dónde la población afectada y los beneficiarios sean partícipes de las decisiones que se tomen con base en la normativa. El modelo actual de uso del espacio público y la influencia que ejercen las edificaciones, pueden conllevar efectos negativos a largo plazo si no se consideran los límites de actuación.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Participación ciudadana en los procesos urbanos	Plan de participación que contemple la intervención de la ciudadanía desde las fases preliminares y defina el alcance y la intencionalidad de la participación.	AUEB

- **Dimensionamiento de aceras**

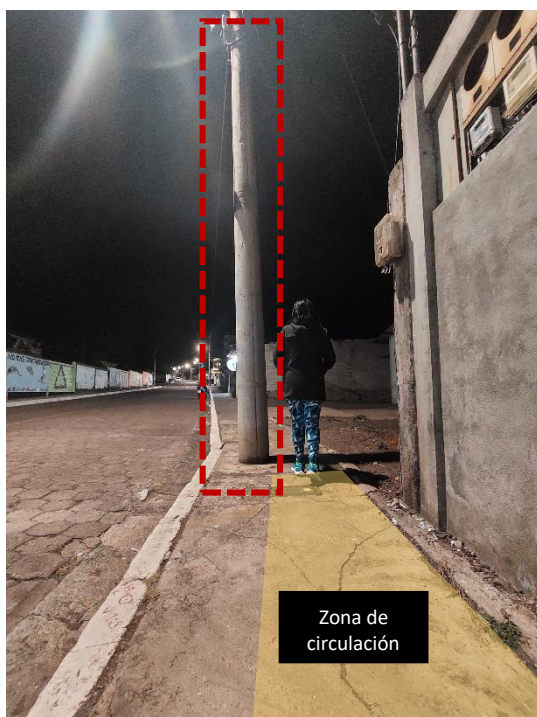
Otro de los aspectos identificados, es que las aceras que reflejan una percepción de “mal estado”, son aquellas que no han tenido procesos de regeneración urbana y sus medidas oscilan entre 1.00m y 1.50m; básicamente, son aquellas que se encuentran alejadas de la zona de influencia turística (malecón).

“... Es verdad que los tamaños son demasiado pequeños para la circulación correcta, hay calles tan chiquitas que sólo entra una persona literalmente...”

(Anónimo 1, 2021)

Entre los conflictos identificados en la encuesta, se perciben reacciones como: aceras angostas, aceras con carteles publicitarios, aceras con escombros u otros elementos, tal como se evidencia en la imagen 17; lo cual pone de manifiesto, que la inconformidad ciudadana se percibe en todas las aceras de Puerto Baquerizo Moreno.

Imagen 17.
Aceras angostas y con poca accesibilidad



Nota: Fotografía de autor

PAUTAS

REQUERIMIENTOS

Aceras amplias sin escombros

Proporción de aceras

Con respecto al dimensionamiento, la proporción de las calles debe configurarse en función de los usos de suelo existentes o planificados para futuras zonas de expansión, siendo lo recomendable, que las aceras se proyecten con al menos 2.50 m de ancho para edificaciones de uso mixto. En el diseño de las aceras, se deben identificar claramente cada una de las zonas que la componen: En la zona de servicios, se deben colocar los postes de iluminación, el mobiliario urbano, los sistemas de soporte y de ser viable el mobiliario de servicio de los comercios terciarios.

La franja de circulación peatonal tiene que estar desprovista de obstáculos y de barreras arquitectónicas tales como rampas de acceso residencial, cajetines telefónicos, mobiliario de cualquier naturaleza o materiales desprendidos por falta de mantenimiento. Finalmente la franja de transición o franja de fachada, se tiene que validar la disposición de jardineras con vegetación propia del sector u otros elementos fijos o móviles que sirvan de apoyo al uso de la edificación, siempre que el espacio de la acera lo permita y no obstruya la franja de circulación.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Proporción de calles	100% a proporción 1:1 (altura edificación: ancho de calle) 90% de calles con 2,44m de anchura para edificaciones de uso mixto o 1,22m para otros tipos de edificación	LEED AEUB
Accesibilidad del viario	> 50% de tramos de calle con accesibilidad igual o superior a 2,50m Y 5% de pendiente	AEUB AEUB-VG

Peatonización

Se requiere identificar las calles que desde su planificación fueron concebidas como peatonales y se modificaron al momento de su construcción, tales como las vías del Barrio Estación Terrena; así como también aquellas calles que por sus características pueden ser regeneradas para convertirse en peatonales con o sin acceso vehicular restringido, bajo el concepto de "home zones" (Collarte, 2012); es decir una calle viva con prioridad al peatón y las necesidades familiares de accesibilidad peatonal o en bicicleta, que favorezca la apropiación del peatón sobre el espacio público.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Calles peatonales	50-80% de calles con prioridad al peatón, "Home Zones"	BREEAM
Espacio viario peatonal	> 75% de viario público para el peatón (superficie viaria con acceso restringido al vehículo de paso).	AEUB AEUB-VG

Recolección de residuos

Con respecto a los residuos, pese a existir un sistema de gestión de reciclaje, es necesario que se socialicen los procedimientos para gestionar aquellos residuos de manejo especial tales como electrodomésticos, artefactos que han llegado al final de su vida útil o residuos de vegetación posterior a las podas, los mismos que por sus proporciones no caben en los contenedores unifamiliares y requieren de un tratamiento diferente para su recolección. Posterior, se requiere de la implementación de zonas destinadas para puntos limpios de recolección o dotar de contenedores especiales para su recepción, con el fin de evitar los obstáculos en las vía pública y mejorar la habitabilidad de las personas dentro de sus hogares.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
proximidad a puntos de recogida de residuos	> 80% de la población con cobertura simultánea a las 5 fracciones (a menos de 150m)	AEUB AEUB-VG
Proximidad a un punto limpio	> 80% de la población con cobertura a un punto limpio (a menos de 600m)	AEUB AEUB-VG

- **Movilidad peatonal**

Otro de los elementos identificados es la falta de mantenimiento en las aceras y los bordillos. Por un lado, esta condición incrementa el impacto de las barreras arquitectónicas en las personas con movilidad reducida, lo cual, sumado a la falta de diseño inclusivo y accesible, no permiten que los peatones tengan la seguridad de transitar con libertad por temor a caerse. Entre los defectos encontramos veredas inconclusas o en mal estado, alcantarillas sin tapas y bordillos a desnivel.

Imagen 18.

Aceras con problemas de mantenimiento



Nota: Fotografía de autora

“Para personas de la tercera edad es difícil transitar, a veces nosotros vamos solos a pasitos cortos, a veces necesitamos cochecitos o sillas de ruedas para apoyarnos y no se puede transitar porque las aceras a veces son muy altas, sin rampas para bajar y de paso tienen desperfectos que hacen que nos choquemos y caigamos.”

(Tomado de los resultados de la Encuesta, 2021)

“... también creo que para las personas con algún tipo de discapacidad física o con alguna silla de ruedas se imposibilita ese tipo de acceso”

(Anónima 1, 2021)

Por otro lado, esta percepción de inseguridad en la accesibilidad también se evidencia por parte de las madres de familia y por parte de los niños pequeños según la percepción de ellos a través de la mirada de los padres debido a las barreras que se encuentran al transitar. En la imagen 19 se puede observar que las personas que transitan en familia tienen que dejar la acera por la cantidad de obstáculos que encuentran, esto supone un problema a futuro por posibles accidentes de tránsito que puedan surgir en los peatones.

Imagen 19.
Aceras con barreras



Nota: Fotografía de autora

De acuerdo a lo analizado, se refleja también un malestar general por la circulación de bicicletas y scooters dentro de las aceras, y por los vehículos que ocupan total o parcialmente las veredas, en particular dentro del casco turístico. Esto plantea que deben manejarse soluciones desde la sensibilización de los habitantes.

A continuación, se detallan algunas experiencias obtenidas:

“En los espacios públicos no hay rampas para las damitas que tienen niños con silla de rueda, para ellas es muy difícil y por eso mismo no salen a pasear y si salen es con el riesgo de que les pueda pasar algo porque si son niños pueden alzar el coche, si es una persona adulta es muy difícil para poder ayudar. Bueno cuando yo cargaba a mi hijo justamente en esta virada de acá del pingüino, eso fue ya hace 14 años, yo tuve un accidente justo en ese subidita, es por eso de los adoquines, porque iba con mi hijo en el coche y por tratar de empujar, mi hijo voló por ahí y se dañó en los dientes de adelante”

(Anónima 2, 2021)

“Aparte de lo que usted dice de los cochecitos, no hay los accesos de rampas, lo que también hay son muchos cables. Yo cuando mi hijo tenía como 1 año 2 meses pues... en el malecón hay muchos cables sueltos en jardines, él se acercó y eso estaba como pelado, por suerte no se electrocutó. Hay muchos cables sueltos y con la lluvia y la zona que está húmeda dentro de las plantas, es peligroso hay que tener más cuidado”

(Anónima 3, 2021)

“Mi hijo de pequeñito me decía mami no puedo caminar por aquí, dame la mano... ahora me dice mami me caí porque estaba corriendo y estaba dañada la vereda, mami me raspé con un hueco que había en la calle”

(Anónima 4, 2021)

“Hacer las aceras inclusivas porque también las personas con discapacidad somos parte de la sociedad y se nos tiene que facilitar el uso de las vías para poder realizar las actividades de convivencia con nuestra familia, con nuestros amigos. Además, hay que poner atención a la luz, creo que hay muchas zonas en donde hay mucha oscuridad (...) los espacios oscuros no dan una invitación a caminar”.

(Anónima 1, 2021)

PAUTAS

REQUERIMIENTOS

Movilidad peatonal: Mantenimiento y disminución de conflictos en los repartos viarios

Mantenimiento de aceras

Para una buena movilidad es necesario considerar el presupuesto destinado a diseño, construcción y mantenimiento vial, con el fin de evitar conflictos en el tránsito sobre los repartos viarios; es decir, se deben considerar los sistemas constructivos que provocan desniveles hundimientos y levantamientos post implementación, especialmente en bordillos y aceras, destinando un periodo de garantía en mantenimiento y reparación dentro de los contratos de construcción. Además, es necesario incentivar el uso de pavimentos permeables que permitan la filtración de agua lluvia hacia el subsuelo con el fin de evitar estancamientos que puedan producir accidentes por deslizamiento sobre las aceras. La debida atención y coordinación de acciones sobre la vía permite principalmente que tanto niños menores como personas de la tercera edad, personas con movilidad reducida, personas con coches de apoyo y mujeres en estado de gestación, puedan disfrutar del espacio público con seguridad y sin impactos negativos ante caídas.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Instrumentos de gestión territorial y temporal de los procesos urbanos	Existencia y cumplimiento de cláusulas de garantía en los contratos de construcción.	Propuesta
Superficie pavimentada	10-40% máximo de la superficie exterior	CASBEE
Pavimento permeable	0-15% del pavimento para infiltración del agua	CASBEE

Iluminación

Con respecto a la iluminación del espacio público vial es necesario que se incorporen postes de luz elaborados a partir de materiales sostenibles, cuyas lámparas presenten alta eficiencia energética y larga vida útil. Es preciso mencionar que la disposición de los postes de iluminación deben responder a una gestión eficiente, que promueva el reemplazo de aquellos postes que se encuentran obstaculizando el paso sobre las aceras o de aquellos que han llegado al final de su vida útil, sin adosarlos a los nuevos. Además, se debe propiciar una planificación integral que incorpore a los organismos competentes, para que las redes eléctricas aéreas puedan proyectarse de manera subterránea en los nuevos procesos de regeneración urbana, cuando no se puedan priorizar aquellos sistemas de iluminación que provengan de energía renovables bajo sistemas de autosuficiencia energética. Cuando las vías cuentan con un sistema eficiente que las mantiene confortablemente iluminadas, favorece el uso continuo de los espacios públicos viales y evita así la percepción o generación de inseguridad.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Iluminación exterior	5 lux de iluminación para el espacio exterior	CASBEE
Demanda energética en el espacio público	Instalación de lámparas que presentan alta eficiencia energética y larga vida útil. 100% del municipio con reactancias electrónicas. Factor de mantenimiento y hermeticidad de las lámparas máxima.	AEUB
Autosuficiencia energética a partir de energías renovables	10-60% de la demanda energética cubierta por energías renovables del ámbito a certificar	BREEAM

Disminución de conflictos de reparto

Para reducir los conflictos que se generan en las aceras, se requiere de educación vial y sensibilización sobre el uso de los distintos repartos viarios y la importancia de la pirámide de movilidad sobre la priorización de los peatones. Con ello se debe diseñar una sección para cada reparto viario proyectando ciclovías segregadas o semi-segregadas para que las bicicletas, los peatones y los vehículos circulen por sus respectivas zonas con la seguridad de no encontrar conflictos con los otros medios de movilidad. Para la proyección de ciclovías debe definirse la configuración de la red, procurando que el recorrido se conecte con equipamientos y sitios de interés. Además, debe establecerse una proximidad a redes ciclistas principalmente desde vías primarias con puntos de descanso y estacionamiento dentro de los espacios públicos viales o en la calzada. Incentivar al uso de sistemas no motorizados, contribuye con mejoras en la calidad del aire ya que se reducen las emisiones de carbono y las partículas producidas por el tránsito vehicular.

Dentro del viario peatonal, las aceras deben proyectar conceptos de accesibilidad universal y señalización dentro del diseño, atendiendo que, los bordillos se encuentren al nivel de las de las aceras, que la señalética sea visible y localizada en zonas que no obstruyan la circulación peatonal, que las aceras cuenten con rampas de acceso y que su pendiente sea la apropiada para la correcta circulación de personas de la tercera edad, personas con coches de apoyo y personas con movilidad reducida temporal o permanente.

Con respecto al viario vehicular, se debe propiciar que las zonas comerciales destinen áreas de parqueo para sus clientes con el fin de evitar obstáculos en el espacio público. Así mismo se debe proyectar la dotación de aparcamiento fuera de la vía pública para cubrir la demanda local, configurando zonas de carga y descarga para abastecimiento de productos en los comercios terciarios. La entidad pertinente debe crear, socializar y promover el cumplimiento de ordenanzas de uso del espacio y vía pública para regular que los vehículos no se partan sobre las aceras.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Longitud de la red de carril bici	4,8km de carril que conecte a escuelas y locales de trabajo o 4,8km de carril existente y a menos de 400m del desarrollo.	LEED
Reparto ciclista y Proximidad a aparcamiento para bicicletas	>80% de la población con proximidad a ciclovía <300m y con cobertura a un punto de aparcamiento	AEUB AEUB-VG
Señalización	Tránsito, mapas	Páramo & BurbanoS
Accesibilidad del viario	Accesibilidad excelente: Pendiente <5% y aceras >2,5 m	AUEB-VG.
Rampas	Rampas que faciliten el desplazamiento	Páramo & Burbano
Aparcamiento para automóviles fuera de calzada	> 90% plazas de aparcamiento de vehículos fuera de calzada y ≤1plaza/vivienda	AEUB AEUB-VG LEED

- **Áreas verdes en aceras**

La flora urbana es uno de los elementos que han ayudado a que la percepción de los espacios públicos en las vías, tenga mejor acogida, actualmente las zonas regeneradas poseen vegetación que han logrado alcanzar su edad adulta, contribuyendo a que la copa de los árboles sea propicia para brindar sombra a los peatones y que ofrezca lugares de encuentro para actividades comunitarias, tal como se ve en la siguiente imagen:

Imagen 20.
Flora Urbana



Nota: Fotografía de autora

No obstante, se ha identificado que dentro de la zona urbana existen sectores que no poseen un buen manejo de la vegetación. En primer lugar, porque las dimensiones de las aceras no son las aptas para colocar una zona de servicios o transición que contemple áreas de flora urbana; es decir, no cuentan con un espacio para mejorar la percepción del verde urbano en vías, sin obstaculizar la accesibilidad de los peatones.

En segundo lugar, porque la vegetación existente en las aceras que cuentan con zonas de servicio, no consideran la poda de formación de acuerdo al tiempo de crecimiento estimado o proyectan formas estéticas que reducen el área de circulación. Además, se evidencia que dentro de los lotes baldíos no gestiona la poda de refaldado de las ramas bajas de la copa próxima a la acera, provocando que los peatones tengan menos espacio de circulación, tal como se muestra en la imagen:

Imagen 21.
Poda de flora urbana



Nota: Fotografía de autora

“Yo siento que dónde están los arbolitos, si bien es cierto hay que dejar las plantas endémicas, siento que son como forzadas porque te quitan ese espacio para uno poder caminar o andar por la ciclo vía. Siento que están mal ubicados, no sé si es mi percepción, pero hay algo que me choca. Y sí, soy muy a favor que estén plantas endémicas, pero también

deben ser pensadas y colocadas de una manera técnica adecuada. Y bueno, yo nunca he visto las calles que mi mamá y mi papá vieron aquí en Galápagos hace mucho tiempo, pero que la compañera también comentaba... Yo hubiera preferido mil veces ese tipo de contacto más natural con la vegetación, con la playa y no con este cemento que nos está afectando a todos.

(Anónima 5, 2021)

En este contexto, vale mencionar que la zona urbana posee dos cañadas que no han recibido la suficiente atención por parte de la gestión política-administrativa y que deben ser revitalizadas para incrementar el acceso a zonas verdes peatonales con funciones de espacios público para encuentro común.

PAUTAS

REQUERIMIENTOS

Gestión e incremento de áreas verdes en las zonas peatonales

Proyección de zonas permeables

Como se ha mencionado anteriormente, para poder mejorar la percepción de los espacios públicos viales, es necesario definir las dimensiones de cada una de las áreas que conforman una acera; principalmente, la de la zona de servicios que es donde se proyecta la vegetación. Una vez que se contemple esta zona, se requiere proveer de espacios permeables a suelo abierto, tales como jardineras a nivel de piso, donde se proyecten arboles con sus respectivos contenedores de raíces (alcorques) para evitar el levantamiento de la calzada con las raíces. Una de las funciones de los espacios permeables, es filtrar el agua hacia los acuíferos; en este

sentido es importante rescatar el uso de los SUDS (sistemas urbanos de drenaje sostenible) para que la gestión del agua sea incorporada en el aspecto urbano, principalmente para que el agua lluvia pueda ser reutilizada a través de sistemas de recolección, en el riego de la vegetación ubicada en el espacio vial.

La reactivación de zonas permeables verdes permite que se mejore la sensación de bienestar en los transeúntes y promueva la diversificación de actividades en el espacio público, tales como caminar, trotar, contemplar o configurar escenarios propicios para promover actividades en las edificaciones; por ello es indispensable que se planifiquen los circuitos que definirán estos corredores verdes urbanos para brindarles las características necesarias de su funcionamiento y anexarlos a la red verde existente. Con ello, se proyectan rutas polinizadoras que brinden los beneficios ambientales necesarios, se destinan espacios habitables para la avifauna y se mejora la percepción del verde urbano dentro de la zona urbana.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Suelo permeable	50% del suelo del espacio abierto	CASBEE
Consumo de agua para riego	50% reducción mínima respecto al consumo estándar	LEED
Corredores verdes urbanos	>10% de corredores verdes urbanos	AEUB
Percepción visual del verde urbano	10% de volumen verde en más del 75% de los tramos de calle del ámbito de actuación.	AEUB AEUB-VG
Conectividad de la red verde	>8 puntos de Grado de conectividad de los conectores lineales de la red verde.	AEUB-VG
Índice de abundancia de aves en la ciudad	>0,4 de frecuencia relativa del número de especies en el medio urbano sobre el total de especies en el municipio	AEUB-VG

Para la creación de la red verde, se deben considerar los diversos árboles que van a ser incorporados. En primer lugar, éstos deben ser nativos o endémicos de la localidad, en segundo, deben contar con alta capacidad de purificación del aire, y en tercero, poseer copas anchas que puedan otorgar sombra y refugio para la fauna urbana insectívora y aves. En el emplazamiento de la vegetación debe considerarse el diámetro de la copa del árbol y su tiempo de crecimiento, de manera que la copa no obstruya la circulación durante su periodo de desarrollo y no tome tanto tiempo alcanzar una adecuada densidad de árboles en cada tramo de calle.

La poda de la copa de los árboles debe responder a su función formativa y a la de mantenimiento (refaldado) para obtener áreas libres desde el suelo hasta la copa. Se deben proyectar podas a 45° cuando se encuentren en crecimiento; y cuando ya haya alcanzado una densidad ideal, se debe podar de acuerdo a la configuración formal del paisaje, siempre que ésta proyecte sombras al peatón. Es indispensable identificar que, si se requiere mantener la vegetación a manera de arbusto, se debe prever el ancho de aceras por la influencia de la copa sobre la zona de circulación; y que la altura no obstaculice las visuales desde la perspectiva del caminante.

Para que los árboles puedan generar espacios de sombra, se debe analizar la trayectoria solar con el fin de identificar las zonas que reciben mayor radiación, y que figuran como aquellas que requieren mayor atención por los circuitos peatonales. La cobertura de la vegetación debe proteger al peatón dentro de las zonas críticas, que se estiman entre las 10 am y las 4pm del horario insular. La proyección de sombras sobre el espacio, provee microclimas que influyen en el confort térmico, la disminución de la temperatura, el aprovechamiento de vientos y el encuentro social

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Diversidad de arbolado urbano	2,5 bits de información en una superficie de suelo urbano consolidado >75%	AEUB-VG
Vegetación autóctona	30-90% de las plantas y arbustos especificados en proyecto deben ser nativos.	BREEAM
Árboles purificadores	<i>10-20% de los árboles con alta capacidad en la purificación del aire</i>	CASBEE
Densidad de árboles por tramo de calle	>75% de los tramos de calle con densidad adecuada (>90% del tramo con arbolado)	AEUB AEUB-VG
Superficie de aceras con arbolado o sombras proyectadas	60% de nuevas calles con arborización en ambos lados o 40% de acera con sombras proyectada	LEED
Sombras	10-30% del espacio peatonal	CASBEE
Confort térmico	> 50% de horas de confort (>7,5 horas al día) Para un mínimo del 50% de la superficie total .	AEUB LEED

Recuperación de espacios públicos lineales

Para la recuperación de espacios públicos lineales, se deben identificar aquellas zonas que tengan funciones ecológicas y que puedan ser parte de la red verde planteada; de esta manera, se permite optimizar el índice del verde urbano e incrementar la proximidad a espacios públicos; es decir, se podrá optimizar la cantidad de área verde que se requiere por habitante y su facilidad de acceso. Para ello, deben contemplarse las recomendaciones de planificación y diseño brindadas en los apartados anteriores.

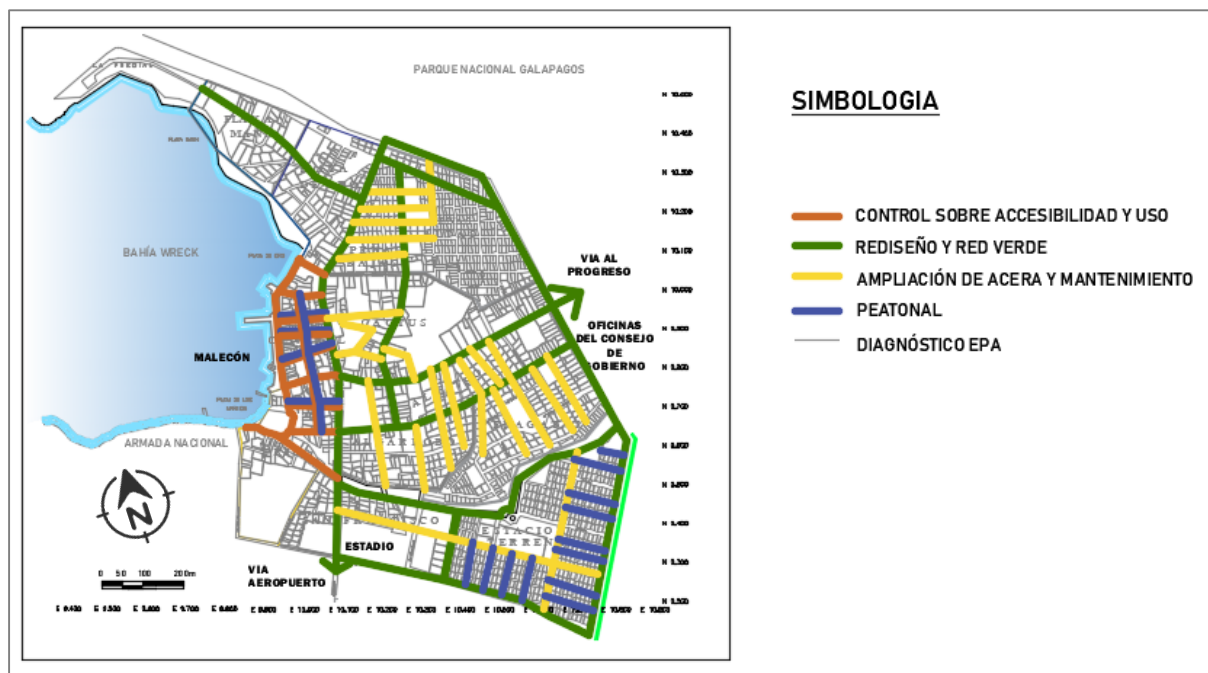
Uno de los espacios que requieren de atención, son los cuerpos de agua que forman parte del dominio público hidráulico, principalmente las cañadas que atraviesan la zona urbana para la descarga de agua lluvia desde las zonas altas hasta el mar. Los cuerpos de agua deben ser conservados a través de una gestión que permita viabilizar una zona de servidumbre para soporte del caudal y una de zona de policía que puede ser empleada como área de soporte para uso recreativo. Esta acción permitirá incrementar el valor de la relación entre el volumen urbano edificado y el espacio de estancia (compacidad corregida), que figura como uno de los indicadores clave de la sostenibilidad urbana por su efecto enlazador; además, la dotación de estos espacios estimulan la relación H/D que se requiere en los repartos viarios para garantizar el uso y funcionalidad de los espacios públicos.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Índice verde urbano	>10 m ² verde (ámbito urbano) /habitante	AEUB AEUB-VG
Espacio de estancia por habitante	Dotación de espacios de estancia suficientes para garantizar una ratio de 10-15m ² por habitante.	AEUB AEUB-VG
Proximidad a espacios públicos y dimensiones	400m distancia máxima de las edificaciones. 674m ² superficie mínima.	LEED
Proximidad a espacios verdes	100% de las residencias deben estar a menos de 750m de espacios verdes o 3 tipologías de espacio verde	BREEAM AEUB AEUB-VG
Cuerpos de agua conservados	50-80% cuerpos de agua conservados	LEED
Compacidad corregida	10-50 metros de equilibrio entre lo edificado y el espacio libre, para un mínimo del 50% de la superficie de suelo urbano consolidado o urbanizable.	AEUB AEUB-VG
Proporción de calle	Tramos de calle (metros lineales) con una relación h/d suficiente, buena o excelente / tramos del viario público total (metros lineales)	AEUB

Es importante reconocer que las pautas de accesibilidad se describen de manera global tomando como base la identificación de la problemática. Por ello, en esta propuesta (Ver Propuesta 1), se proyecta que la aplicación de las pautas sea considerada inicialmente en aquellas zonas que presentan mayor conflicto, sin dejar exentas de intervenciones similares al resto de espacios públicos viales.

Propuesta 1.

Zonas de mejora para la Percepción sobre la Accesibilidad



Nota: Elaboración propia de autora

En este sentido, se plantea que aquellas zonas regeneradas apliquen una normativa sobre uso del espacio público en acera, mientras que, en las vías primarias y perimetrales se planifique una intervención total donde se implante la red verde vial con todos los componentes mencionados; en consecuencia, las vías secundarias que se conectan a estas vías deben brindar las facilidades de accesibilidad por medio de su mantenimiento vial o tratamiento requerido.

*Seguridad y Ausencia de Violencia
en los espacios públicos
Pto. Baq. Moreno-Galápagos*

Carolina M. Robalino, 2022

5.2 Percepción sobre la Seguridad y Ausencia de violencia en los espacios públicos

Para este estudio focalizado, se toma en consideración aquellos datos percibidos sobre los *Espacios Públicos Abiertos* (EPA); es decir, aquellos espacios públicos efectivos como equipamientos al aire libre destinados a la recreación y ocio dentro de Puerto Baquerizo Moreno. En el detalle de la Tabla 5, se evidencia que la mayoría de los barrios tienen proximidad a diferentes EPA salvo por Barrio Albatros y Peñas Bajas que no poseen detalles de equipamiento recreativo propio, pero que disfrutan de la influencia directa de la infraestructura de otros barrios.

Tabla 5.
Matriz de Espacios Públicos Abiertos (EPA).

BARRIO	EQUIPAMIENTO	NOMBRE	Área aprox. (m ²)
Barrio Frío	Cancha	Jaime Roldós (cancha del lobo)	901,25
	Malecón	Eco malecón Charles Darwin	5377,71
	Playa	Playa de Los Marinos	6669,20
	Plaza Artesanal	Parque Artesanal	153,36
Barrio Central	Malecón	Eco malecón Charles Darwin	5927,6
Sector Playa de Oro	Parque	Recreacional Playa de Oro	915,03
	Malecón	Eco malecón Charles Darwin	2375,42
	Playa	Playa de Oro	735,34
Sector Playa Mann	Playa	Playa Mann	2835,25
Barrio Peñas Bajas	-	-	-
Barrio Peñas Altas	Cancha	Julio Puebla	2990,79
Barrio Los Cactus	Cancha	Martha Bucaram (concha acústica)	5132,29
Barrio Albatros	-	-	-
Barrio Algarrobos	Cancha	Leonel García	1411,57
Barrio San Francisco	Parque	San Francisco (junto a estadio)	1511,98
Barrio Fragata	Cancha	Fragata	1120,62
	Cancha	Eco parque Fragata (área natural protegida sin acceso)	1001,35 (3429,26)
	Parque	Ciudad de la Alegría	12126,88
Barrio Estación Terrena	Cancha	s/n Cerro Patricio	979,77
	ESPACIO PUBLICO EFECTIVO		7,6 m ² /hab (incluyendo playas)

Nota: Elaboración de autora. El espacio público efectivo es aquel espacio abierto de carácter permanente con zona verde como parques, plazas y otros (DADEP, 2013)

Con respecto a las plazas, solo existe un pequeño centro distribuidor de actividades comerciales en el parque artesanal, y una plazoleta municipal que forma parte del eco-malecón. Las playas que figuran en la tabla, a pesar de ser EPA, no se consideran dentro de este estudio ya que solo Playa Mann (es decir una de las tres existentes y la más distante del casco urbano), presenta uso activo para la recreación familiar; las demás, Playa de Los Marino y Playa de Oro, pese a encontrarse junto al malecón del puerto, no cumplen las condiciones necesarias para la recreación por factores antrópicos que ameritan de una gestión costera para su recuperación; además, las playas poseen un horario controlado de visita y sistemas de vigilancia por cámara.

Imagen 22.

Playas dentro de la zona urbana en mal estado



Nota: Fotografía de autora

Por otro lado, se observa que el mayor equipamiento recreativo son las canchas, cuyos nombres municipales figuran como parques, pero su unidad tipológica predominante es una cancha multifuncional con una pequeña sección de juegos infantiles (3 mobiliarios); mientras que los parques mencionados, son generalmente áreas destinadas a actividades de encuentro común sin carácter deportivo, salvo por

ciudad de la Alegría, y reemplazan las coberturas naturales por superficies sintéticas, tal como lo indica la imagen 23.

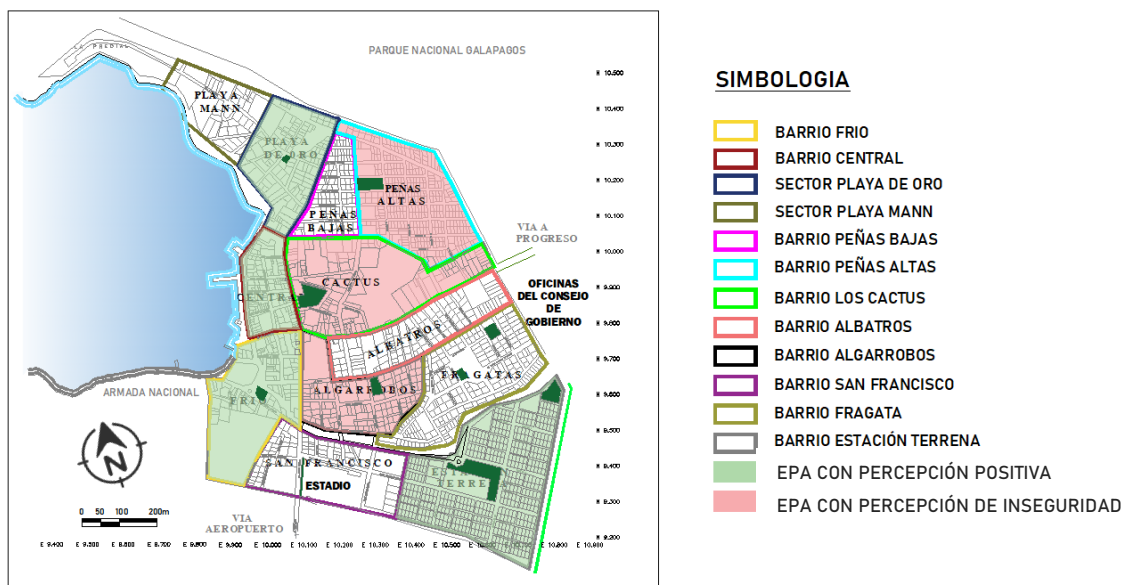
Imagen 23.
Tipología de canchas y parques



Nota: Fotografía de autora

De hecho, es justamente esta tipología la que afecta la percepción de seguridad de los habitantes en los espacios públicos, ya que emulan lugares desconectados del núcleo familiar, tal como se muestra a continuación

Imagen 24.
Barrios con percepción de inseguridad



Nota: Mapeo de resultados de percepción por encuesta

De acuerdo a la encuesta, Barrio Peñas Altas (cancha), Algarrobos (cancha) y Los Cactus (parque) poseen EPA con una percepción de peligro, debido a que poseen canchas que ocupan aproximadamente un 80% del área recreativa. Un escenario diferente es Ciudad de la Alegría (Barrio Estación Terrena) y los Barrios Frio, Central y Playa de Oro que mantienen una percepción positiva por las diversas actividades que se generan en el eco-malecón y la zona regenerada del casco urbano turístico donde se implantan, tal como lo muestra la imagen 25.

Imagen 25.
Eco-malecón Charles Darwin



Nota: Fotografía de autora

- **Compatibilidad de actividades**

La principal percepción sobre los EPA es que el programa de actividades se encuentra priorizado para deportes como el indor-futbol o ecuavolley. La desconfianza de los habitantes surge porque estas actividades las realizan principalmente hombres, tal como se observa en la imagen 26, quienes también ocupan el espacio para consumo de bebidas alcohólicas luego de sus partidos; esto provoca que los parques y/o canchas dejen de ser atractivos para niños y jóvenes, puesto que con su ausencia se favorece la formación de escenarios poco compatibles para la recreación familiar.

Imagen 26.

Canchas con actividades masculinas predominantes



Nota: Fotografía de autora

A continuación, se detallan algunas de las percepciones identificadas:

“Yo no podría mandar a mis hijos al parque o tener la confianza de estar tranquila sabiendo que solo hombres ¡mil cosas se me vienen a la mente! está bien, que jueguen, hagan deporte, pero luego de eso solo se dedican a tomar ¿y el espacio de los niños, que? Ahí mismo están los columpios, la resbaladera, el sube y baja. No hay esa seguridad”.

(Anónima 6, 2021)

“Los parques están siendo mal utilizados, si van a jugar, ellos apuestan cervezas como incentivo para hacer el deporte. Eso también deberían ver y denunciar, pero no lo hacen por miedo a represalias”

(Anónima 8, 2021)

“Yo ya tengo a mi hijo joven, él ya tiene 18 años, pero me dice con alegría: ¡mami me voy a la cancha! y cuando regresa me dice: mami hubo una pelea, se dieron con botellas, se tiraron piedras. Entonces con qué confianza vamos a mandar a nuestros hijos (...) hay chicos que han sido de familia, chicos buenos que han caído en este vicio de la droga y la consumen dentro del parque. Antes no se veían nada de estas cosas”

(Anónima 7, 2021)

“Las canchas no nos ofrecen más que fútbol, básquet o volley, es lo que nos toca jugar porque faltan más actividades recreativas que nos inviten a ir, permanecer como familia y que mi esposa e hijos se sientan seguros mientras juego”

(Tomado de los resultados de la encuesta, 2021)

“Considero que primero debería tomarse en cuenta la participación ciudadana. Incluir a los actores que son parte de los espacios públicos para que puedan hablar sobre sus necesidades. Porque muchas veces ¿qué es lo que pasa? que de cierta forma se hacen diseños a conveniencia de las autoridades de turno que son copia y pega de otros lugares, pero no bajo las necesidades de un espacio protector”

(Anónima 3, 2021)

PAUTAS

REQUERIMIENTOS

Compatibilidad de actividades con la recreación familiar

Compatibilidad de actividades

Para contrarrestar el uso prioritario masculino en la oferta deportiva, es idóneo crear entornos que sean atractivos y amigables para mujeres, niños y adultos mayores, destinando mínimo, la misma cantidad de área ocupada por las canchas. Es importante reconocer que la concepción de estos espacios debe ser en función de las actividades que requiera la población de ese sector, incluyendo a las mascotas del hogar, de esta manera se garantiza su funcionalidad y uso equitativo.

Para limitar la venta de bebidas alcohólicas, es necesario que los entornos inmediatos al parque sean revitalizados con comercios terciarios que mantengan una interacción activa con el usuario del EPA; esto debe incentivarse desde la promoción de usos de suelo mixto que salvaguarden un equilibrio entre la actividad y la residencia. Caso contrario, se debe proveer de espacios destinados a comercios itinerantes dentro del parque, que sirvan de incentivo a emprendimientos locales (priorizando el rol femenino) y funcionen como observadores/vigilantes del espacio público.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Female friendly	Entorno amigable para la mujer en escala de 1 a 5 donde 1 representa al más hostil	IESE
Que sea para todos	Existencia de niños, jóvenes y adultos mayores	Páramo & Burbano
Uso equitativo	Promueve el uso equitativo por género	Páramo & Burbano
Mascotas	Permiso de acceso para mascotas	Páramo & Burbano
Equilibrio entre actividad y residencia	>20% en más del 50% de la superficie de suelo residencial	AEUB AEUB-VG
Vendedoras en espacios públicos mejorados	Aumento del número de mujeres vendedoras n parques	Bancao Mundial

- **Limpieza y vigilancia ciudadana**

Otro de los elementos percibidos es que, dentro de los parques y canchas, se dejan residuos de comida, bebidas alcohólicas o excremento de mascotas, que reducen sus posibilidades de uso; básicamente, esto se origina porque no poseen un mobiliario de recolección de basura eficiente, y en algunos casos, porque los EPA contienen barreras visuales que crean espacios propicios para el “consumo nocturno” por su estado de abandono.

Una de las barreras es la falta de un sistema de iluminación eficiente, principalmente porque el espacio queda condicionado a la siguiente premisa: No se usa porque no hay iluminación o no se ilumina porque no hay gente que lo use. Esto provoca que, durante las noches, la mayoría de parques quede a oscuras con tan solo la luz de los postes viarios.

“Yo también creo que la iluminación en los parques es importante, debería de ser un espacio que se pueda utilizar en el día y también en la noche”.

(Anónima 5, 2021)

Imagen 27.

EPA sin iluminación nocturna eficiente



Nota: Fotografía de autora

Esto, sumado a las barreras visuales físicas como los graderíos de las canchas, baños u otros mobiliarios (Ver imagen 27), hacen que los lugares de encuentro común queden sin registro visual desde la calle, generando zonas vulnerables al consumo de sustancias sujetas a fiscalización, alcohol o contacto sexual por la falta de observadores urbanos que figuren como guardias informales.

“Aquí no hay parques familiares, acá hay puro borracho, basura, colchones ahí tirados ¡Y que feo de verdad”

(Anónima 6, 2021)

Estos hechos, adicionalmente, han provocado que se ponga en consideración el uso de cerramientos perimetrales, tal como lo muestra la cancha de Barrio Frio en la imagen adjunta. Este espacio, a pesar de encontrarse dentro de la zona regenerada del malecón, implementa este recurso para proteger a sus usuarios habituales; sin embargo, esta estrategia limita el libre acceso de los habitantes y promueve actos de vandalismo en el cerramiento con el fin de ingresar al espacio durante las horas nocturnas.

Imagen 28.
Canchas limitantes



Nota: Fotografía de autora

Dichos problemas han provocado que la localidad dirija su atención a la falta de empoderamiento ciudadano para generar cohesión y sentido de pertenencia dentro de los espacios públicos:

“Yo creo que las personas que están ahí jugando deberían hacer conciencia ciudadana y botar la basura en los respectivos tachos, y que las personas que pasan vendiendo en las canchas sean los encargados de hacer la limpieza”

(Anónima 5, 2021)

“En el tiempo de mis abuelitos, se llamaban y hacíamos mingas. Yo creo que sí se podría hablar y tratar de que en nuestro barrio la cancha sea de lo mejor, en conjunto con la comunidad”.

(Anónima 7, 2021)

Así mismo, comprenden la importancia de que se realicen gestiones cooperantes entre los distintos actores encargados, para velar por la seguridad de los ciudadanos que hacen uso de los EPA.

“Eso de los cables de luz son cosas que también debiera hacer la empresa eléctrica. Pongamos de ejemplo, si algún niño ve un cable, lo agarra y ¡pum! se electrocuta, ahí recién las autoridades van a querer hacer algo”

(Anónima 8, 2021)

“Es necesario que el municipio haga acuerdos con otras entidades para la gestión de los parques, si no son autosuficientes, que busquen ayuda”

(Tomado de los resultados de la encuesta, 2021)

PAUTAS

REQUERIMIENTOS

Limpieza, vigilancia natural y cooperación

Limpieza y disposición de residuos

Dentro de los EPA, es necesario desarrollar sistemas de limpieza y mantenimiento para que se proyecten buenas condiciones de uso. Una de las estrategias es dotar de puntos de recolección con contenedores específicos según la clasificación del sistema de gestión vigente para reciclaje. Estos contenedores deben estar ubicados en sitios próximos a la calle, pero accesibles a todas las actividades del parque, principalmente en aquellas zonas destinadas para mascotas por efecto del depósito de excretas. Los residuos generados por la poda de la vegetación, deben planificarse para que la recogida sea en horarios de bajo uso; además es indispensable acompañar estas medidas con un programa de sensibilización y buenas costumbres sobre la valoración de los espacios públicos.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Estado de aseo en la que se encuentra el parque	Limpieza y mantenimiento del EPA	Páramo & Burbano
Dotación de contenedores de recogida selectiva	< 300 hab./contenedor	AEUB-VG
Cobertura en la recolección de residuos (proximidad)	Cantidad por área de EPA	Páramo & Burbano
Zonas de excreta	Espacio de excreta para animales	Páramo & Burbano

Sistemas de iluminación

Los parques deben concebirse con sistemas de iluminación propias basados en la autosuficiencia energética, de manera que los postes viales sean un complemento de accesibilidad y no una condicionante de uso del espacio. Se recomienda que los postes sean elaborados a partir de materiales sostenibles con lámparas de alta eficiencia, larga vida útil y 5 luxes de iluminación a temperatura fría, pudiendo ser acompañados de reflectores direccionados a la actividad que no alteren el hábitat de la avifauna. No se recomienda luminarias cálidas, porque antes la falta de mantenimiento, proyectan lugares sombríos y apagados.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Autosuficiencia energética a partir de energías renovables	10-60% de la demanda energética cubierta por energías renovables	AEUB-VG BREEAM
Demanda energética en el espacio público	Lámparas con alta eficiencia energética y larga vida útil. Factor de mantenimiento y hermeticidad de las lámparas máxima con reactancia electrónica.	AEUB
Iluminación exterior	5 lux de iluminación para el espacio exterior	CASBEE

Vigilancia Natural, vigilancia ciudadana

Convertir a los EPA en espacios seguros, involucra acciones en el espacio público y en sus alrededores. En primer lugar, se requiere que a las edificaciones próximas al área de influencia del parque (sean viviendas o de usos mixtos) posean fachadas con bordes blandos, esto es, que los cerramientos de las viviendas no sean totalmente herméticos y que permitan la visibilidad hacia los espacios públicos y sus vías de accesos.

En segundo lugar, es necesario proyectar que los campos visuales estén desprovistos de barreras físicas que obstaculicen la identificación de actividades inseguras en el espacio público o que se generen lugares trampa producto de una disposición deficiente del mobiliario, es decir, que se generen lugares pequeños y alejados del campo visual externo, donde las personas se puedan esconder y realizar actividades conflictivas.

En tercer lugar, se requiere de un sistema de soporte que acompañe a las organizaciones competentes de la vigilancia y las vincule con las denuncias de la población de manera anónima; principalmente ante el pedido de mujeres que pueden estar sufriendo violencia física o psicológica en los espacios públicos. De esta manera, se cree un pacto tácito de control y vigilancia entre los ciudadanos, los usuarios de los EPA y las organizaciones actuantes.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Vigilantes naturales	Calidad de la vigilancia natural donde menor nivel de vigilancia es el escenario negativo del 1 al 10	CPTED
Campos visuales (barreras físicas)	Estado del campo visual del 1 al 10 donde 1 es totalmente obstaculizado	CPTED
Existencia de lugares trampa	Existencia de lugares pequeños y confinados donde se pueden esconder en escala de 1 a 10 donde 1 representa espacios con alta percepción negativa.	CPTED
Porcentaje de quejas resueltas	Incremento del número de mujeres que sienten que sus quejas son registradas y diligenciadas	Banco Mundial
Número de organizaciones o instituciones de vigilancia existente	Calificar del 1 al 10 la existencia, donde 1 representa el escenario negativo	IESE

Para tener un control sobre la limpieza y la vigilancia natural, se requiere de una gestión político-administrativa efectiva que incentive a sus ciudadanos a empoderarse de sus espacios públicos. Para ello, se debe contar con un comité de prevención conformado por organismos locales que velen por la seguridad y la vulnerabilidad de los habitantes ante el acoso, violencia, vandalismo, consumo de alcohol y drogas suscitados en los EPA que pueden ser soportados desde los sistemas nacionales de vigilancia por cámaras y las denuncias ciudadanas.

A su vez, estas entidades deben estar integradas por organizaciones de la sociedad civil especializadas en género, que permitan capacitar y retroalimentar al comité sobre los protocolos que se deben seguir en caso de siniestros. Los casos reportados deben contar con su respectivo sistema monitoreo y evaluación, tanto de las víctimas como de las acciones emprendidas para salvaguardar la integridad del habitante.

Por otro lado, es necesario que se emprendan iniciativas lideradas por la comunidad y apoyadas por el sector gubernamental para acciones de limpieza y reactivación del espacio público, los mismos que pueden darse a través de eventos temáticos (culturales, artísticos, gastronómicos, etc), campañas de sensibilización, incentivos económicos a acciones comunitarias, mingas o como fondos concursables a propuestas de mejoramiento de los espacios públicos en general de cada barrio. De esta manera, se destaca el valor y la importancia de la participación ciudadana en el empoderamiento y satisfacción de sus EPA.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Organismos locales activos en la prevención del acoso sexual	Incremento del porcentaje de organismos locales urbanos que están activos en comités de prevención	Banco Mundial
Cámaras de seguridad	Presencia de cámaras de seguridad	Páramo & Burbano
Formación sobre género para organizaciones	Número de organizaciones de la sociedad civil que reciben formación sobre igualdad de género, derechos de la tierra, monitoreo y evaluación	Banco Mundial
Iniciativas	Incremento de las iniciativas lideradas por la comunidad apoyadas por un proyecto	Banco Mundial
Usuaris satisfechas con los EPA	Incremento del porcentaje de mujeres que dicen sentirse seguras en EPA	Banco Mundial

- **Diseño y Reactivación de EPA**

Los parques figuran como espacios públicos potenciales para el disfrute de niños y jóvenes. Muestra de ello es el parque de Playa de Oro y ciudad de la Alegría (Barrio Estación Terrena), los cuales de acuerdo a la encuesta figuran como los más visitados por sus características; sin embargo, se evidencia que estos parques están recubiertos en su mayoría con materiales rígidos, dejando destinadas a las áreas verdes naturales como jardineras sin uso para actividades pasivas como la contemplación o el descanso; tal como se evidencia en la imagen 29.

Imagen 29.
EPA con percepción de seguridad



Nota: Fotografía de autora

La tipología de parques y canchas, salvo por ciudad de la alegría, tampoco favorece el desarrollo integral de los EPA, ya que las zonas destinadas para juegos infantiles, aparte de ser limitada en función del área total del espacio, cuentan con poca presencia de mobiliario recreacional. Además, se evidencia que todas las áreas infantiles de los EPA, han mantenido una tendencia de implementar coberturas de piso poco amigables como la arena gruesa que no permite minimizar el impacto de las caídas o coberturas sintéticas como el césped artificial que no poseen las propiedades permeables ante lluvias o fluidos animales.

Imagen 30.
Coberturas superficiales



Nota: Fotografía de autora

Sin lugar a dudas, la planificación de parques no ha sido uno de los elementos priorizados dentro de la estructura urbana, ya que incluso aquellos que se encuentran dentro de la zona turística, son pequeños y no favorecen la diversificación de actividades de encuentro común; es decir, se evidencia la misma tipología en todos los barrios, lo cual reduce la oportunidad de brindar nuevas actividades de recreación activa o pasiva.

“En mi percepción presiento que hay demasiada cancha para una población tan chiquita ¡y muelles! No lo sé, debería haber más construcciones, pero variadas, que nos permitan hacer más cosas por qué de qué me vale tener 10 canchas de fútbol si sólo ocupó una o 2, no le veo mucho sentido”.

(Anónima 1, 2021)

“¡Escuche! Tenemos una cancha y está ahí abandonada, y como ya no se utiliza, se llevan los inodoros, todo se van robando”

(Anónima 6, 2021)

Imagen 31.

EPA que mantiene la tipología sin diversificación de actividades



Nota: Fotografía de autora

En este mismo sentido se identifica que el enfoque de uso se direcciona sobre aquellos espacios públicos que tienen potencial pero que se encuentran subutilizados, total o parcialmente, por el mal uso que se ha dado a zonas creadas específicamente para la población infantil (tal como el parque Martha Bucaram), por la falta de espacios dinámicos, por las barreras arquitectónicas de movilidad o por la carencia de zonas destinadas para la recreación de personas de la tercera edad o con movilidad reducida.

“Dentro de los parques no se ha tomado en cuenta la inclusión para personas con discapacidad y personas de la tercera edad, ya que cada uno necesita juegos recreativos totalmente diferentes, no solo fútbol. Entonces, se necesita que los parques puedan ser rediseñados para permitir esta inclusión. Yo si me siento segura yendo a un parque, pero aquí creo que se ha desviado el concepto en cuanto a su funcionalidad y el papel que desempeñan.

(Anónima 1, 2021)

“Además, creo que al momento de construir, se debe ser fiel al diseño original porque en la práctica lo van cambiando acorde a lo que las autoridades quieran y no hay un criterio técnico, sino que hacen unos cambios a lo loco (...) Y las construcciones hacerlas con materiales eco amigables, tenemos un buen escenario como Galápagos, de innovar en construcciones que pueden ser un ejemplo en el mundo, las autoridades tienen que darse cuenta que vivimos en un lugar especial donde podemos construir nuestro propio modelo de desarrollo local”.

(Anónima 5, 2021)

“Yo quiero comentar como nace Ciudad de la alegría: Fue un proyecto hecho y presentado por niños, niñas y adolescentes del Consejo Consultivo del cantón porque nos dimos cuenta que no teníamos, en ese momento, un espacio donde podamos hacer actividades de convivencia en condiciones seguras, pero la visión del parque era mucho más amplia porque también se quería buscar espacios verdes para hacer campamentos y actividades que fomenten el arte (...) digamos que cumplió en cierta parte su objetivo, pero tampoco se ha logrado solucionar los problemas que fueron identificados en 2012”.

(Anónima 1, 2021)

“Hay un factor en que el ciudadano debe tener que empoderarse porque el espacio público debe ser de todos, debe ser tomado en cuenta en los procesos de diseño para que sepa el por qué se utiliza ese espacio público. Si no lo sabe, no lo utiliza o lo hace de una manera inadecuada. Aquí creen que la socialización es: Ya hemos puesto en conocimiento lo que decidimos hacer. ¡Y eso no es participación ciudadana!

(Anónima 5, 2021)

Imagen 32.
Actividades en Ciudad de la Alegría



Nota: Fotografía de autora

Aumento de áreas verdes

Para el rediseño de espacios existentes o la concepción de nuevos proyectos recreativos, se necesita dotar de espacios verdes con superficies suaves que permitan la permeabilidad del suelo; esto es, limitar la exposición de superficies duras como el hormigón y configurar el espacio con suelo vegetal abierto y pavimentos permeables complementarios cuyas funciones sean compatibles con actividades pasivas como la contemplación, el descanso y la exploración de juegos lúdicos para distintas edades. La zona de jardinería debe ser focalizada para delimitación de recorridos, direccionamiento hacia actividades u otras funciones paisajistas, que pueden ser elevadas para complementar mobiliarios o a nivel de piso con sus respectivos alcorques.

Las áreas verdes deben procurar que sus espacios puedan suministrar sombra a sus usuarios a través de medios naturales, para ello se deben implementar árboles perennifolios nativos o endémicos que proyecten una diversidad de acuerdo a su función. Se recomienda que esta vegetación sea dispuesta con un configuración grupal o lineal, contemplando que en un futuro las copas de los árboles se encuentren bien distribuidas para proteger a los usuarios de la radiación solar directa; además es preciso analizar la disponibilidad de vegetación purificadora dentro de la isla para implementarla principalmente en zonas destinadas al encuentro con la naturaleza.

En cuanto a las funciones vegetales, los árboles deben combinarse con otros factores como el agua o la tierra, según el tipo de actuación, para proyectar microclimas que no solo aporten a los usos recreativos sino también colaboren con el equilibrio ecológico (flora y fauna) y paisajístico producido por la degradación urbana. En este sentido, es necesario dotar de sistemas de reutilización de agua lluvia para reducir los gastos provenientes del riego de áreas verdes y procurar que la cantidad de vegetación sea en función de los porcentajes de área provistos para la etiqueta de “verdes”; de manera que, aporten en la estructuración del índice verde urbano (IVU) y se conviertan en centros puntuales de conexión de los corredores verdes.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Suelo permeable	50% del suelo del espacio abierto	CASBEE
Superficie pavimentada	10-40% máximo de la superficie exterior	CASBEE
Pavimento permeable	0-15% del pavimento para infiltración del agua	CASBEE
Sombras	40-60% del espacio	CASBEE
Vegetación autóctona	30-90% de las plantas y arbustos especificados deben ser nativos.	BREEAM
Diversidad de arbolado urbano	2,5 bits de información en una superficie >75%	AEUB AEUB-VG
Árboles purificadores	10-20% de los árboles con alta capacidad en la purificación del aire	CASBEE
Índice de abundancia de aves en la ciudad	>0,4 de frecuencia relativa del número de especies sobre el total de especies en el municipio	AEUB-VG
Consumo de agua para riego	50% reducción mínima respecto al consumo estándar	LEED
Espacio verde por habitante (IVU)	>10 m ² verde (ámbito urbano) /habitante	AEUB AEUB-VG
Arboles por habitante	3 árboles por habitante	DADEP
Conectividad de los corredores verdes urbanos	>5 puntos en grado de conectividad >50% de los metros lineales	AEUB-VG
Suelo permeable	50% del suelo del espacio abierto	CASBEE

Para dinamizar los espacios públicos efectivos, como parques o canchas, se debe contemplar la diversificación de actividades y la multifuncionalidad del espacio; es decir, equilibrar las actividades de recreación activa (ejercicios, jugar) y pasiva (relajación, contemplación, paseo), a través de un enfoque que permita captar como usuarios a las mujeres, niños, jóvenes y adultos mayores. En este sentido, no se trata de censurar las canchas existentes, sino de integrarlas a los parques como zonas de prácticas deportivas multifuncionales.

La diversificación de las actividades puede darse a través de zonas específicas para una actividad, tales como los juegos infantiles, los mismo que deben otorgar mayor innovación y estímulo en los mobiliarios y las superficies, dejando que los instrumentos básicos (sube y baja, pasamanos y columpios) y las coberturas como el césped sintético tengan una actividad secundaria. En tal virtud, es necesario reforzar la identidad local a través de juegos tradicionales-ancestrales que rescaten el valor cultural, y adoptar la conversión de materiales reciclables como el caucho para la estructuración de pisos que amortigüen los impactos.

La diversificación de actividades puede darse también a través de espacios multifuncionales, es decir, que permitan la ejecución de varias actividades en un mismo espacio, pero en diferentes momentos, tales como las canchas o pequeñas plazas que sirvan para la promoción cultural, artística y/o comercial. Las actividades culturales deben promocionar la identidad ciudadana y enfocarse en la variedad de estructuras artísticas integradoras con el espectador, tales como la danza, la pintura, el arte urbano, el canto, la poesía, el diseño de fuentes danzantes, la proyección de video-mapping, las obras de arte y otras más.

Las actividades comerciales se debe planificar un espacio propicio para la promoción de marcas territoriales vinculadas prioritariamente a emprendimientos que incentiven el empoderamiento femenino. Esto se puede llevar a cabo por medio de ferias itinerantes en las que se destine un tipo de comercio por día o que se alineen a una temática programada. Además es preciso reconocer que este espacio debe ser sujeto de soporte para el comercio popular y solidario; es decir, que el espacio proyectado sea identificable para que las personas que tengan una forma de organización individual o colectiva para venta de productos como helados, algodones de azúcar y otros productos (de comercio directo en las calles), se posicionen transitoriamente en ese lugar y no promuevan el desorden urbano y el comercio informal.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Multifuncionalidad del espacio público por género	Número de espacios públicos que incorporan más de un uso (jugar, hacer ejercicio físico, relajarse)	Paricio & Vivas
Que sea para todos	Existencia de niños, jóvenes y adultos mayores	Páramo & Burbano
Prácticas deportivas	Cantidad de instalaciones deportivas	DADEP
Actividades culturales gratuitas	Presentación de desfiles, conciertos que se realicen para el público en general	Páramo & Burbano
Dinámica cultural-artística	Disponibilidad de propuestas culturales/artísticas. Visibilidad de Esculturas, obras de arte	DADEP Páramo & Burbano
Reforzamiento territorial por arte: muralismo	Calidad del muralismo y marcas territoriales donde 10 es el escenario positivo	CPTED
Marcas territoriales en plazas	Marcas territoriales asociadas a EPA calificadas del 1 al 10	CPTED
Comercio en EPA	Incremento del número de mujeres que reciben servicios de apoyo para emprendimiento en parques	Banco Mundial
Comercio informal	Área comercial planificada sobre el espacio público para comercio informal	Páramo & Burbano

La habitabilidad del espacio público, se centra en las condiciones de calidad que poseen. En primer lugar, es pertinente identificar si la cantidad de EPA actualmente cumplen con los parámetros de efectividad (15m²/hab). En segundo, si los espacios actuales cumplen con las funciones idóneas para ser funcionales o si requieren de mejoras. Y en tercero, si existen zonas que puedan ser recuperadas para incorporarlas como espacios públicos verdes a la red urbana. Para ello es necesario contar con una planificación participativa que determine las necesidades prioritarias y atienda las necesidades de la mujer y la familia; además de contemplar los tiempos y costos de ejecución, el mantenimiento, las formas de financiamiento y los mecanismos de cooperación para la ejecución progresiva e integral de los proyectos.

Los espacios públicos deben garantizar la calidad en aspectos conceptuales de diseño: la textura de pavimentos debe facilitar el desplazamiento, las rampas y zonas transitables deben mantener los criterios de accesibilidad universal, la señalización debe estar ubicada en un campo visible y ser compatible con personas con discapacidad visual o auditiva. El mobiliario debe ser ergonómico y adaptativo según las funciones, especialmente los que se encuentran en el área de sanitarios, ya que se debe abastecer un punto de agua al aire libre para lavamanos y bebedero canino; así también, se debe disponer de mobiliario de acogida al ciclista, tales como aparcamiento protegido para las bicicletas.

El espacio público debe ser innovador, dinámico e integrador, de tal manera que proyecte confort en cada uno de los microclimas creados. En esto, la disposición de la vegetación juega un papel principal, ya que su configuración puede acoplarse a estrategias de diseño que minimicen los impactos acústicos producidos por los

vehículos circundantes o por otras actividades. Además la vegetación favorece el confort térmico producto de las sombras proyectadas, las cuales deben estar dispuestas para cubrir al menos el 50% del espacio público en las horas críticas de radiación solar; también mejora la calidad del aire ya que las copas reducen las partículas de polvo o gases y reducen los conflictos provocados por las islas de calor.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Espacio público efectivo por habitante	Dotación de espacios de estancia suficientes para garantizar una ratio de 10-15m ² por habitante	DADEP AEUB AEUB-VG
Índice de funcionalidad de los parques urbanos	valor de 7.3 del índice de funcionalidad de parques urbanos (IFP) de los parques urbanos mayores de 1 hectárea.	AEUB-VG
Espacio público restituído	Número de metros cuadrados de espacio público restituído por hechos notorios	DADEP
Espacio público recuperado	Número de metros cuadrados de espacio público recuperado	DADEP
Inversión por necesidades	Incremento del número de mujeres que sienten que las inversiones del proyecto reflejan sus necesidades	Banco Mundial
Mantenimiento de áreas verdes	Disponibilidad de corte de prados, poda de árboles y mantenimiento de jardines	Páramo & Burbano
Rampas	Rampas que faciliten el desplazamiento	Páramo & Burbano
Señalización	Tránsito, mapas	Páramo & Burbano
Proximidad a aparcamiento para bicicletas	100% población con cobertura a un punto de aparcamiento (en calzada o fuera de ella)	AEUB AEUB-VG
Calidad y ubicación de los baños públicos	Existencia, calidad cantidad y ubicación	Páramo & Burbano
Confort acustico	< 65 dB (A) Para un mínimo del 60% de la población	AEUB AEUB-VG
Confort térmico	> 50% de horas de confort (>7,5 horas al día) Para un mínimo del 50% de la superficie total	AEUB
Calidad del aire	< 40 µg/m ³ Para la totalidad de la población residente expuesta a niveles de inmisión de NO ₂ y PM ₁₀ inferiores a 40µg/m ³	AEUB AEUB-VG

Uno de los factores determinantes en la seguridad y ausencia de violencia en los espacios públicos es el compromiso que se adquiere por parte de los diversos actores administrativos y de la sociedad civil. La gestión política-administrativa debe proveer de instrumentos participativos desde las fases preliminares de la planificación hasta el diseño de los nuevos espacios públicos, de manera que se tenga una intervención activa de los beneficiarios directos e indirectos del proyecto con sus necesidades. En tal sentido, es necesario que se promueva un sistema de gobernanza con comités barriales que tengan el acompañamiento de los técnicos requeridos para los procesos de participación y toma de decisiones en menor escala.

La sociedad civil debe adoptar un pacto tácito para la seguridad ciudadana dentro de los espacios públicos; esto es mediante acciones de empoderamiento y gestión comunitaria que logren hacer partícipes a los moradores del sector, especialmente que vislumbren la participación de la mujer por su sensibilidad ante las demandas de seguridad de la familia. Así mismo, se debe promover la ejecución de iniciativas tales como definir las reglas de convivencia, protección y aseo de los parques, lo cual se logra siempre que los espacios tengan identidad propia, sean funcionales e inviten a la interacción de diversos usuarios que hayan generado sentido de pertenencia con el EPA; por ello los municipios deben brindar todas las facilidades y los medios de contacto para intervenir siempre que la comunidad lo requiera.

La cohesión social se genera dentro de los espacios públicos cuando se dan medios para efectivizar el contacto social, la interacción y el intercambio de comunicación. A pesar que esta dinámica se modificó en el contexto de la pandemia, la conexión social que brindan los espacios públicos por sus microclimas saludables deben contemplar

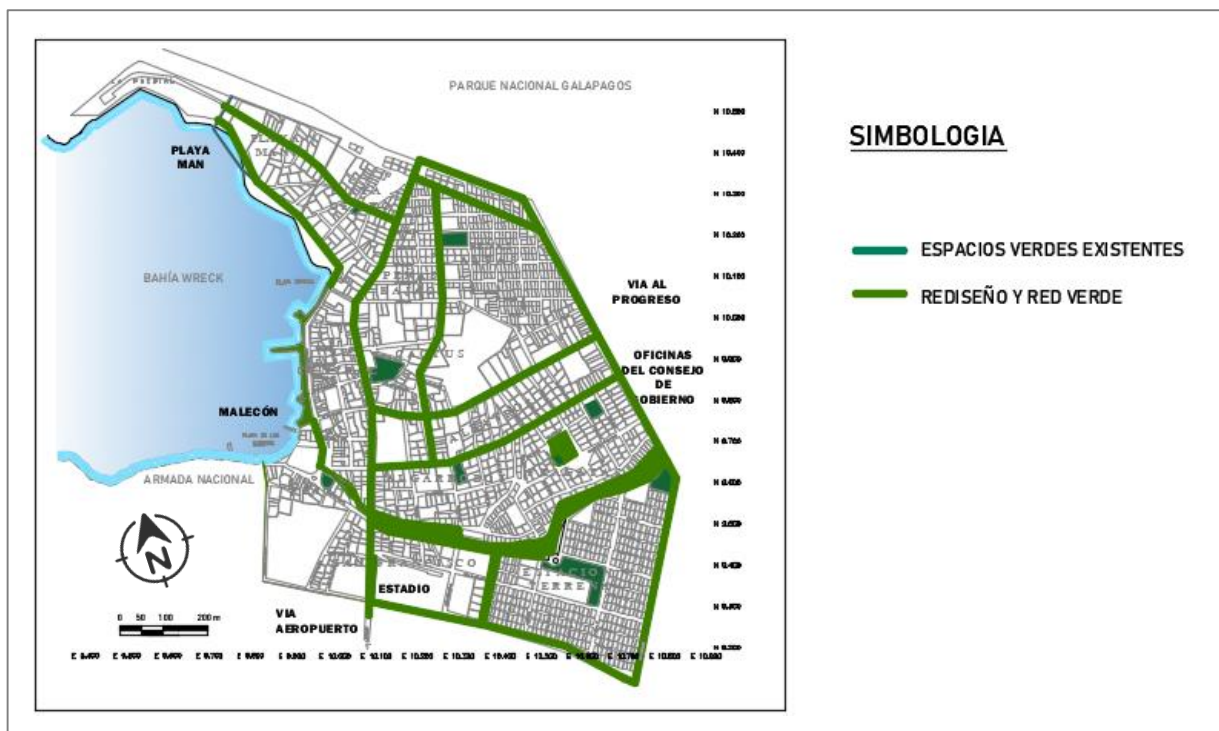
que esta interacción se desarrolle con base en las normas de distanciamiento físico requerido sin perder su esencia como espacio abierto seguro. Para esto, es indispensable que el comité barrial gestione un sistema de inspección integrada para cumplimiento de las reglas y que además supervisen que los equipamientos complementarios como baños tengan apertura en los horarios de uso para atender principalmente a personas de la tercera edad y personas con discapacidades, por su estado de vulnerabilidad.

INDICADOR	VALORES	REFERENCIA
Instrumentos de gestión territorial y temporal de los procesos urbanos	Existencia de organismos de integración territorial y temporal	AUEB
Participación ciudadana en los procesos urbanos	Plan de participación que contemple la intervención de la ciudadanía desde las fases preliminares	AUEB
Participación activa	Incremento del porcentaje de hombres y mujeres que afirman estar activamente comprometidos en actividades comunitarias	Banco Mundial
Gestión de la comunidad	Procesos comunitarios gestionados por la comunidad	Páramo & Burbano
Participantes en reuniones comunitarias	Incremento del número de mujeres participantes que sienten que sus opiniones han sido tomadas en cuenta en los diseños	Banco Mundial
Usuaris del espacio público	Incremento del número de mujeres que visitan los espacios públicos	Banco Mundial
Usuaris satisfechas con los EPA	Incremento del porcentaje de mujeres que dicen sentirse seguras en EPA	Banco Mundial
Iniciativas	Incremento de las iniciativas lideradas por la comunidad apoyadas por un proyecto	Banco Mundial
Reglas de convivencia	Respeto por las reglas de convivencia	Páramo & Burbano
Identidad de los espacios públicos	Que se pueda diferenciar de los demás	Páramo & Burbano
Contacto social	Posibilidad de entrar en contacto social con otras personas	Páramo & Burbano

Las pautas para mejorar la percepción de seguridad y ausencia de violencia en el espacio público nacen a partir de la concepción de los parques como espacios saludables y de encuentro común; por ello, esta propuesta busca generar una red de espacios públicos abiertos que fusionen los parques con el espacio público vial donde la misma convivencia genere patrones que incentiven un cambio en las dinámicas de utilización de la red, la misma que se plantea de la siguiente manera:

Propuesta 2.

Zonas de mejora para la Percepción de la Seguridad y Ausencia de violencia en EPA



Nota: Elaboración propia de autora

Esta red, debe promover la aplicación de estas pautas de manera que los transeúntes y usuarios puedan aprovechar el espacio en distintas actividades deportivas, culturales, de contemplación, ocio, entre otras que fortalezcan el concepto de ciudad y su eslogan como “capital del paraíso”

6 Conclusiones y Recomendaciones

Identificación y selección de variables: Las variables genéricas que visibilizan la desigualdad dentro de los espacios construidos guardan una estrecha relación entre el espacio edificado y el espacio abierto. De estas variables generales, dos se relacionan directamente con el espacio público (accesibilidad y seguridad-ausencia de violencia) mientras que las otras 3 guardan una relación indirecta y pueden ser atendidos desde diferentes unidades administrativas (movilidad, equipamientos y servicios, resiliencia climática y seguridad de la tenencia). Esto evidencia que la perspectiva de género requiere ser incluida en diferentes ámbitos territoriales y no solo desde el punto de vista social, de manera que se proyecten mejoras integrales en la construcción de una sociedad segura y resiliente; por consiguiente, incluir el factor de género dentro de los espacios públicos abiertos, conlleva a pensar en cómo realizar intervenciones que beneficien a la familia desde el rol de la mujer, sin dejar de lado las necesidades recreativas de la población en general.

Compatibilización de variables con la percepción: Las variables que guardan una relación directa, han demostrado que son compatibles con la percepción del usuario del espacio público; por un lado, se visibilizan las demandas que se tiene para una correcta accesibilidad en diferentes sectores de la localidad, y por otro, se identifican las necesidades básicas para disfrutar de espacios públicos funcionales, seguros y habitables. Indagar en la percepción del usuario, especialmente desde el rol femenino como madre, demanda de un proceso de sensibilización ante escenarios que posiblemente el usuario cotidiano lo ve como normal; por ello, la perspectiva de género permite profundizar en aquellos aspectos relevantes que configuran la razón de ser de una ciudad.

Definición de pautas: El trabajo colaborativo de la población en las herramientas de participación, permiten identificar patrones de necesidades en común, tanto desde la percepción masculina (encuesta por cuestas) como de la femenina (encuesta y grupo focal). En efecto, los resultados expresados a través de pautas, manifiestan que la perspectiva de género es compatible con los estudios urbano-ambientales orientados a la planificación y diseño de espacios públicos abiertos. Estas pautas identificadas tanto para los espacios públicos viales como para los espacios públicos efectivos (parques), manifiestan una tendencia referencial para la creación de un marco normativo que conciba la percepción de seguridad en los habitantes, principalmente a las personas con estado de vulnerabilidad hacia la violencia.

Pautas de Accesibilidad: Los factores que promueven una influencia negativa en la perspectiva de la accesibilidad, son los conflictos de ocupación que se evidencian en las zonas internas de la acera, las dimensiones, la calidad del emplazamiento y los conflictos sobre los repartos viarios. En tal sentido, las pautas proyectan condiciones de mejora, tomando en cuenta las garantías de accesibilidad urbana, de equilibrio ecológico y de prevención social.

Para lograr consolidar el funcionamiento de vías activas, es innegable la aplicación de estrategias para generar cohesión social y proyectar una estructura heterogénea, permeable y transparente en el ámbito visual; así pues, se priorizan acciones concretas de participación y empoderamiento ciudadano para que las pautas puedan tener la efectividad deseada y que de esta manera se proyecten espacios más dinámicos para su ocupación durante el mayor tiempo posible. Esto es, que las zonas habitacionales con usos mixtos, no se amparen netamente sobre comercios terciarios como oficinas o comercios de alquiler, ya que, al cesar la actividad la zona queda propensa a espacios desiertos sin observadores urbanos.

Pautas de Seguridad en EPA: En consideración a los parques o canchas, se evidencia una desarticulación tipológica de los espacios públicos efectivos, esta realidad se agrava al contemplar que la cantidad de EPA permiten una proximidad a zonas residenciales pero su calidad provoca un déficit del 50% aproximadamente, considerando una valoración hacia su rango deseable (óptimo). En concordancia con esto, las pautas se direccionan en brindar criterios de habitabilidad a los EPA actuales a través del mantenimiento y la diversificación tipológica; de manera que, una vez cubiertas estas áreas, se proyecte la intervención de nuevos EPA con cambios en la matriz de actividades, tales como la reactivación de las zonas de playas o de cañadas. Por el carácter natural de las islas, estas pautas también incentivan a la identificación de vegetación autóctona que pueda ser utilizada dentro de estos EPA, ya sea como plantas de cobertura, de jardinería, o como elementos generadores de sombra, los mismo que son apoyados por indicadores urbanos para su correcta disposición.

En cuanto a los indicadores referenciales de sostenibilidad urbana planteados en las pautas, se los incorpora como herramientas de cuantificación de las variables, de forma que determinen la consecución de los objetivos planteados en corto, mediano o largo plazo. Uno de los indicadores de calidad de vida, por excelencia, son las ciudades, por ello, es imprescindible que se brinden las condiciones necesarias para evitar su abandono social y físico. En este punto, es necesario visibilizar el papel y demandas de la mujer y la familia, para reconocer aspectos circunstanciales que evocan sensaciones de miedo y rechazo a su uso. En conclusión, se espera que este estudio sirva de guía o línea base referente para próximas actuaciones dentro de Puerto Baquerizo Moreno y que, con su actuación, se contribuya a superar estas falencias y a motivar el eco-desarrollo urbano que tanto se anhela para nuestro paraíso insular.

Recomendaciones:

Con respecto a las pautas de accesibilidad, se recomienda que la autoridad competente, realice un reconocimiento de la dimensión y calidad de las aceras en toda la localidad; con esta cartografía, se valida si es factible mejorar sus condiciones de acuerdo a lo establecido y cuáles son las áreas que requieren atención prioritaria, en orden de mejorar la calidad de la zona de servicios, contemplar los rangos de uso por parte de los comercios terciarios, ampliar o peatonizar las aceras, brindar el mantenimiento adecuado para evitar accidentes y reducir los conflictos entre los viarios peatonales, ciclistas y vehiculares.

De la misma manera, se requiere generar procesos de cooperación descentralizada, con el fin de implementar espacios de innovación que puedan transformar los materiales que se obtienen del sistema de gestión de reciclaje; por ejemplo, en materiales de construcción para las coberturas blandas como reemplazo del césped sintético o como productos de artesanía para la dinamización de actividades en el espacio público. En otras palabras, es importante rescatar el valor de los artesanos locales, que pueden sumarse a esta transformación y promover una red de turismo vivencial a través de la transformación en vivo de materias primas como vidrio, metal, cartón, fibras, maderas y textiles; de esta manera se evita que la cadena de valor se direcciona hacia la industrialización en otras ciudades continentales para su posterior regreso y venta local. Es más, de conseguirse estos acuerdos de cooperación para el desarrollo, los productos pueden llegar a ser comercializados a escala nacional e internacional, con beneficios directos de una reactivación económica y de una posible flexibilización en la dependencia directa de los turismos de crucero, por un cambio hacia el turismo local.

En cuanto a los procesos participativos, es necesario que se proyecten herramientas de socialización y empoderamiento local a través una estructura de gobernanza, de tal forma, que la población se sienta apoyada principalmente en las denuncias ciudadanas y en las propuestas barriales de mejoramiento sobre los espacios públicos. En este último se recomienda que un porcentaje del presupuesto de mantenimiento y limpieza de los municipios, sea destinado a incentivos comunitarios, tales como mingas o programas de mejora barrial donde la iniciativa comunitaria sea la que motive a generar ese sentido de identidad y pertenencia que se necesita para proyectar espacios seguros.

Finalmente, es importante destacar que los procesos de empoderamiento local, forman una parte importante del cumplimiento de estas pautas, puesto que si no se despierta este compromiso ciudadano muy difícilmente se generará un sentido de identidad y pertenencia. Por ello, es destacable que las entidades competentes generen una participación conjunta e integrada con los diferentes actores territoriales para ejecutar acciones que tengan beneficios desde la concepción del proyecto, y que, con esta participación se promuevan alianzas sociales para cuidado y protección del espacio público desde diferentes enfoques. Por tanto, el contacto social generado por las dinámicas de habitabilidad en el espacio público, dependerá del grado de activación que se planifique y diseñe tanto para las vías como para los parques y del nivel de compromiso político para generar una red de espacios públicos verdes que garanticen esta conexión.

7 Bibliografía

- Atencio Ramírez, M.; Luz Gouveia, E.; Lozada, J. M. (2011): El trabajo de campo estrategia metodológica para estudiar las comunidades. *Omnia*, vol. 17, nº 3, pp. 9-22. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=73720790002>
- AEUB (2012) *Certificación del Urbanismo Ecológico*, elaborada por la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona por encargo del Departamento de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, Dir. Salvador Rueda, 652pp.
- AEUB-VG (2010) *Plan de indicadores de Sostenibilidad Urbana de Vitoria-Gasteiz*, elaborada por la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona por encargo del Ministerio de Fomento del Gobierno de España, Dir. Salvador Rueda, 477pp.
- Avila, K. (2016). *Análisis de recuperación y proyección de espacios públicos como lugares de encuentro ciudadano en la parroquia de Puerto Baquerizo Moreno*. [Tesis de pregrado. Universidad Técnica Particular de Loja] Recuperado de <http://dspace.utpl.edu.ec/handle/123456789/16285?locale=es>
- Banco Mundial (2020) *Manual para la planificación y el diseño urbano con perspectiva de Género*. The World Bank Group: Washington DC.
- BID (2016). Guía metodológica Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles. III ed.
- BID (2016) Guía metodológica Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles. Anexo de Indicadores.
- Boletín: Encuesta nacional sobre relaciones familiares y violencia de género contra las mujeres (ENVIGMU). INEC. Noviembre – 2019.
- Bonilla-Jimenez, F. I., & Escobar, J. (2017). Grupos focales: una guía conceptual y metodológica.
- Borja, J. (2016). Espacios públicos, género y diversidad: Geografías para unas ciudades inclusivas en García, M. et.al (eds). *Revista Latino-Americana de Geografía e Género*, 7(1), 174-177.
- BREEAM, E. (2012). Manual BREEAM ES Urbanismo. A Coruña, Spain. Recuperado de <https://breeam.es/manuales-tecnicos/>
- CASBEE (2014). Casbee for urban development. Technical Manual. Editorial Japan Sustainable Building Consortium. Recuperado de https://www.ibec.or.jp/CASBEE/english/download/CASBEE-UDe_2014manual.pdf
- CGREG. Ordenanza N° 001-CGREG-2020. Plan para el desarrollo sustentable y ordenamiento territorial de la provincia de Galápagos (Plan Galápagos 2030). Registro Oficial. Edición Especial 1581 de 11 de mayo de 2021, 10-92.
- CGREG. Resolución No. 046-CGREG-16-03-2021 para probar en primer debate la creación de la Ordenanza para la prevención y erradicación de la violencia en la provincia de Galápagos de 16 de marzo de 2021,1-2.

- Collarte, N. (2012). The Woonerf Concept. Rethinking a Residential Street in Somerville, NACTO. Recuperado de https://nacto.org/docs/usdg/woonerf_concept_collarte.pdf
- Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos [CGREG] & Agencial Nacional de Tránsito [ANT] (2020). Inventario vehicular de la provincial de Galápagos
- Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos. Plan de Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial del Régimen Especial de Galápagos. – Plan Galápagos. 2016. Puerto Baquerizo Moreno, Galápagos, Ecuador
- CPTED (2015). Guía para el diseño de espacios públicos seguros. México: USAID & Programa para la convivencia ciudadana.
- DADEP (2013) indicadores del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público de Bogotá. Recuperado <http://www.dadep.gov.co/index.php/component/phocadownload/category/15-dimension-urbana?download=5:indicadores-de-espacio-publico-para-bogota>
- Donnelly, B. (23,09,2014) Dimensioning pedestrian happiness. Daily blog for city builders. <https://brandondonnely.com/2014/09/23/dimensioning-pedestrian-happiness/>
- Ecu 911 – Galápagos (2021). Datos de información estadística del sistema Power Bi. Ecuador. Ley Orgánica Integral para Prevenir y erradicar la violencia contra las mujeres. Registro Oficial Suplemento 175 de 05 de febrero de 2018, 8-38. https://www.igualdad.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/05/ley_prevenir_y_erradicar_violencia_mujeres.pdf
- Escalante, S. O. (2017). *Urbanismo desde la perspectiva de género. Buenas prácticas con perspectiva de derechos humanos*. BRITANIA: DFNSOR.
- Esquirol J., Sánchez, J., & Dalmau, I. (2017). La revisión bibliográfica, base de la investigación. *Actualizaciones en fisioterapia*, 23, 1-4.
- Flick, U. (2015). *El diseño de la investigación cualitativa* (Vol. 1). Ediciones Morata.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Editorial Infinito.
- Gonzales, R. (2012). Matriz de Pugh: Ayuda a la toma de decisiones. *PDCA HOME*.
- Hernández-Sampieri, R., & Torres, C. P. M. (2018). *Metodología de la investigación* (Vol. 4). México^ eD. F DF: McGraw-Hill Interamericana.
- IESE (2020). Indice Cities in motion. Business School University of Navarra. DOI: <https://dx.doi.org/10.15581/018.ST-542>

- INEC (2015). *Análisis de resultados definitivos Censo de Población y Vivienda Galápagos 2015*. Ecuador. Recuperado de https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Poblacion_y_Demografia/CPV_Galapagos_2015/Analisis_Galapagos%202015.pdf
- INEC (2019) Encuesta nacional de empleo, desempleo y subempleo. Tomado de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/empleo-julio-2021/>
- Jacobs, J. (2020). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Capitán Swing Libros.
- Kennedy, J. (29,12,2016). Permanentemente inconclusa: la evolución de la arquitectura en las Islas Galápagos. Plataforma de Arquitectura. <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/802494/permanentemente-inconclusa-la-evolucion-de-la-arquitectura-en-las-islas-galapagos>
- Lastra, R. P. (2000). Encuestas probabilísticas vs. no probabilísticas. *Política y cultura*, (13), 263-276.
- LEED (2018). LEED for neighborhood development. *United States Green Building Council (USGBC)*. Recuperado de <https://www.usgbc.org/leed>
- Moreno, C. [CICM oficial] (26 de agosto de 2020). La ciudad de los 15 minutos. <https://www.youtube.com/watch?v=hmlAnYm74n8>
- Muxí Martínez, Z., Casanovas, R., Ciocoletto, A., Fonseca, M., & Gutiérrez Valdivia, B. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?.
- Ochoa de La Torre, J. M. (1999). La vegetación como instrumento para el control microclimático. Universitat Politècnica de Catalunya.
- ONU (2015). Objetivos de Desarrollo Sostenible. Tomado de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- ONU Mujeres, Plural Consultora, 2019. *Estudio de la situación del derecho a una vida libre de violencias contra las mujeres en el archipiélago de Galápagos*. Resumen ejecutivo N°4. Galápagos, Ecuador.
- ONU Mujeres, Plural Consultora, 2020. *Estudio situación del derecho a una vida libre de violencias contra las mujeres en el archipiélago de galápagos, específicamente las islas de santa cruz e isabela. Lineamientos de acción a la política pública. Galápagos Ecuador*.
- Páramo, P. y Burbano, A. (2013). Valoración de las condiciones que hacen habitable el espacio público en Colombia. *Revista Territorios*, 28, 187-206. Recuperado de <http://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/2557>
- Paricio, A., & Vivas, P. (2010). Ciudadanía y mujer. Una propuesta de indicadores urbanos. *Revista La Ciudad Viva*. Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y vivienda. 13-15.

- Pérez-Rincón Fernández, M. del S. (2020). *Feminismo popular contra la desposesión y la transformación urbana neoliberal: la experiencia del Pedregal de Santo Domingo de la Ciudad de México*. *Ciudades*, (23), 185-205. <https://doi.org/10.24197/ciudades.23.2020.185-205>
- Plan Nacional de Desarrollo 2021-2025. Secretaría Nacional de Planificación. Ecuador. Tomado de <http://encontremonos.planificacion.gob.ec/>
- Rau, M. (2005). Prevención del crimen mediante el diseño ambiental en Latinoamérica. Un llamado de acción ambiental comunitaria. L. Dammert, & G. Paulsen, *Ciudad y Seguridad en América Latina*, 85-100.
- Raud, M. (2015). *Guía para el diseño de espacios públicos seguros*. PPC: México
- Rosero, R. & Valdivieso, C. (2005). *La otra cara de Galápagos: diagnostico relativo a género y derechos humanos*. AECID. <https://aecid-ecuador.ec/wp-content/uploads/2013/12/la-otra-cara-de-galapagos2.pdf>
- Sánchez de Madariaga, I. (2004). Urbanismo con perspectiva de género. Sevilla: Instituto Andaluz de la Mujer, 99, 10-27170.
- Rico, M. N., & Segovia, O. (2017). *¿Quién cuida en la ciudad?: aportes para políticas urbanas de igualdad*. CEPAL.
- Servicio Nacional de Gestión de Riesgos (2013). Rutas de evacuación para Tsunami, Isla San Cristóbal. Tomado de <https://www.gobiernogalapagos.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/08/gestion-de-riesgos.pdf>
- Sharma, D. et.al., (2021) Safe City Index 2021. New Expectations demand a new coherence. A report by the Economist Intelligence Unit.
- Soto Villagrán, P. (2016). Repensar el hábitat urbano desde una perspectiva de género. Debates, agendas y desafíos. *Andamios*, 13(32), 37-56.
- Tamayo, M. (2006). *Diccionario de la investigación científica*. 2ed. México: Limusa
- Torrado Fonseca, M. (2011): Las técnicas de recogida de la información. Universitat de Barcelona – MIDE. <http://diposit.ub.edu/dspace/handle/2445/21284>
- Torres, M., Paz, K., & Salazar, F. (2006). Tamaño de una muestra para una investigación de mercado. *Boletín electrónico*, 2, 1-13.

8 Anexos

Anexo 1. *Encuesta global.*



Estudio para identificar pautas de planificación y diseño de espacios públicos en Puerto Baquerizo Moreno-Galápagos a través del enfoque de género

¡Hola! Necesito de tu ayuda para obtener una base sobre la percepción de los espacios públicos. La palabra "enfoque de género" pretende integrar tanto a hombres como a mujeres a través de la igualdad y seguridad en su uso. La encuesta se compone de 2 secciones.

1. ¿Con qué género te identificas?

Marca solo un óvalo.

- Masculino
- Femenino
- Otros: _____

2. ¿Cuál es tu edad?

Marca solo un óvalo.

- 15-24 años
- 25-34 años
- 35-44 años
- 45-54 años
- 55-64 años
- +65 años

Accesibilidad

3. Vías: Indique el estado de las aceras (veredas) de acuerdo a su ancho y calidad en los siguientes sectores. Donde 1 son aceras cuyas dimensiones y mantenimiento dificultan el paso y 3 son aceras anchas y en buen estado.

Marca solo un óvalo por fila.

	1 (mal estado)	2 (medio)	3 (buen estado)
Barrio Frio	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Barrio Central	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Playa de Oro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Playa Mann	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Peñas Bajas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Peñas altas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Los cactus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Albatros	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Algarrobos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
San Francisco	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fragata	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Estación Terrena	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4. ¿Qué problemas relacionados con la movilidad encuentra al caminar por las calles de Pto. Baq. Moreno?

5. ¿Qué cambios incorporaría para mejorar la sensación de seguridad en las calles y garantizar su uso?

Seguridad del Espacio Público

6. Seleccione 3 zonas donde considera que los parques son usados para recreación familiar

Selecciona todas las opciones que correspondan.

- Barrio Frío
- Barrio Central
- Sector Playa de Oro
- Sector Playa Mann
- Peñas Bajas
- Peñas Altas
- Los Cactus
- Albatros
- Algarrobos
- San Francisco
- Fragata
- Estación Terrena

7. Seleccione 3 zonas donde considera que los parques generan inseguridad en su uso.

Selecciona todas las opciones que correspondan.

- Barrio Frío
- Barrio Central
- Sector Playa de Oro
- Sector Playa Mann
- Peñas Bajas
- Peñas Altas
- Los Cactus
- Albatros
- Algarrobos
- San Francisco
- Fragata
- Estación Terrena

8. ¿Qué problemas encuentra en los parques de Puerto Baquerizo Moreno?

9. ¿Qué cambios incorporaría en los parques para mejorar la sensación de seguridad y garantizar su uso?

Anexo 2.
Fotografías del grupo focal.



Grupo focal del Movimiento de Mujeres Galápagos, Puerto Baquerizo Moreno, 2021.



Grupo focal del Movimiento de Mujeres Galápagos, Puerto Baquerizo Moreno, 2021.



Grupo focal del Movimiento de Mujeres Galápagos, Puerto Baquerizo Moreno, 2021.

Anexo 3.
Presentación en el grupo focal.



Presentación para grupo focal, Puerto Baquerizo Moreno, 2021.



Tabla de contenidos del grupo focal, Puerto Baquerizo Moreno, 2021.

Anexo 4. Consentimiento informado

Presentación de PowerPoint - [GRUPO FOCAL DE MUJERES] - PowerPoint (Error de activación de productos)

Consentimiento

Título de la Investigación:

Pautas de planificación y diseño de espacios públicos en Puerto Baquerizo Moreno-Galápagos a través del enfoque de género en los entornos urbanos

Objetivo de la Investigación:

Desarrollar las pautas de planificación y diseño para el mejoramiento de espacios públicos en Puerto Baquerizo Moreno-Galápagos desde la percepción de la población a través del enfoque de género.

¿Qué se propone en este estudio?

Obtener la percepción de las mujeres sobre los espacios públicos

¿Cómo se seleccionarán a las invitadas?

Se tomará en cuenta su participación y voz sobre las necesidades del espacio público

Cantidad y edades de los participantes:

10 participantes entre los 15 y 65 años

Tiempo requerido

1 hora y media (tiempo estimado)

Riesgos y beneficios:

Ser parte de la toma de decisiones para la definición de pautas de planificación y diseño de espacios públicos

Compensación:

No se estima compensación económica alguna

Confidencialidad:

El proceso será confidencial. Las respuestas serán grabadas pero su nombre no será utilizado en ningún informe cuando los resultados de la investigación sean publicados.

Participación Voluntaria:

La participación es voluntaria, tiene el derecho de retirarse en cualquier momento.



Consentimiento del grupo focal, Puerto Baquerizo Moreno, 2021.

Anexo 5. Matriz de intereses del espacio público

DATOS DE INTERES				
	CALLES	PROPUESTAS	PARQUES	PROPUESTAS
KEY ACTION 1	Veredas inconclusas, en mal estado, alcantarillas sin tapas	Mantenimiento de las calles	Faltan actividades recreativas	Proponer diferentes disciplinas y maquinaria fitness
KEY ACTION 2	Aceras angostas con carteles publicitarios, escombros u otros elementos	Señaletica e iluminación	Libadores y consumo de sustancias sujetas a fiscalización	Diseño que no genere espacios para libadores
KEY ACTION 3	Vehículos se estacionan en las aceras ante la falta de parqueo	Reingeniería de aceras	Desechos de mascotas	Mobiliario para desechos
KEY ACTION 4	Las aceras no han sido diseñadas con criterios de inclusión y accesibilidad	Lugares amigables que permitan la permanencia	Tercera edad no es considerada en los parques	Promover juegos por edades
KEY ACTION 3	Circulación de bicicletas y scooters por las aceras	Reestructurar circuitos	Faltan árboles y alumbrado público	Iluminación, vegetación y video-vigilancia
KEY ACTION 4	El espacio público es ocupado por mobiliario de negocios	Mejor gestión municipal	Falta mobiliario y mantenimiento	Innovación y tecnificación de instalaciones

Resultado de encuestas, Puerto Baquerizo Moreno, 2021