



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN URBANISMO
FACULTAD DE ARQUITECTURA
DESARROLLO URBANO Y REGIONAL

**EL DISFRUTE DEL PASEO PEATONAL Y SUS CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO URBANO.
CASO DE ESTUDIO: MALECÓN DE PUERTO VALLARTA**

TESIS

PARA OPTAR POR EL GRADO DE
MAESTRA EN URBANISMO

PRESENTA

MARISOL MARTÍNEZ OLVERA

TUTORA

DRA. REBECA HERNÁNDEZ FUENTES
FACULTAD DE ARQUITECTURA

COMITÉ TUTOR

DRA. EMMA CECILIA BARRAZA GÓMEZ
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

MTRO. JAIME COLLIER'S URRUTIA
FACULTAD DE ARQUITECTURA

MTRO. VÍCTOR CHÁVEZ OCAMPO
FACULTAD DE ARQUITECTURA

M.C. FRANCISCO LUIS CAMPORREDONDO REYES
UNIVERSIDAD JUÁREZ DEL ESTADO DE DURANGO

CIUDAD DE MÉXICO, DICIEMBRE 2023



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AGRADECIMIENTOS

A Dios,

A mi mamá, quien es mi todo,

A mi hermano Jorge, por acompañarme y enseñarme,

A mi hermano Héctor, las palabras se quedan cortas.

A mis maestros, de licenciatura y maestría, de quienes he aprendido tanto,

A la Mtra. Ana, por sus enseñanzas y guía a lo largo de este trabajo,

A la Dra. Rebeca, por su guía y su valioso apoyo para culminar este trabajo y etapa.

Gracias

CAMINANTE NO HAY CAMINO

*Caminante, son tus huellas
el camino y nada más;
Caminante, no hay camino,
se hace camino al andar.
Al andar se hace el camino,
y al volver la vista atrás
se ve la senda que nunca
se ha de volver a pisar.
Caminante no hay camino
sino estelas en la mar.*

Antonio Machado

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	5
I. PASEO POR LA HISTORIA: EVOLUCIÓN DEL PASEO PEATONAL	11
1.1 El paseo peatonal a lo largo de la historia	12
1.2 El paseo en la actualidad	17
II. PASEO POR EL MUNDO: PASEOS PEATONALES EN DIFERENTES CONTEXTOS	
GEOGRÁFICOS.....	19
2.1 ¿Pasar por la ciudad o pasear por la ciudad?.....	19
2.2 Características de diseño urbano de paseos peatonales alrededor del mundo	20
III. PASEO POR EL MALECÓN DE PUERTO VALLARTA: ANÁLISIS DE SUS	
CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO URBANO.....	48
3.1 Metodología.....	48
3.2 Antecedentes del Malecón de Puerto Vallarta.....	52
3.3 Contexto urbano en el que se encuentra el malecón de Puerto Vallarta	56
IV. CAMINANDO LA CIUDAD: PROPUESTAS DE DISEÑO PARA EL DISFRUTE DEL	
PASEO PEATONAL.....	75
4.1 La localización para construir la vida social urbana	76
4.2 La banqueta, el lugar de encuentro y recreación	88
4.3 Mobiliario urbano como elemento de permanencia	90
4.4 La arquitectura como un elemento articulador	92
4.5 La naturaleza para suavizar la escala humana.....	98
CONCLUSIONES.....	102
Fuentes de información	105
Anexo	108

INTRODUCCIÓN

Proponer ciudades más caminables se ha convertido en un tema relevante en los últimos años debido a la necesidad de reducir el uso de los automóviles y su impacto en el medio ambiente. De acuerdo a ONU-Hábitat (2019) una ciudad caminable es una ciudad vital, sostenible, sana y segura. Asimismo, los beneficios de tener una ciudad más caminable incluyen beneficios económicos, de salud y ambientales (Speck, 2012). De esto se deriva el interés por brindar soluciones de movilidad peatonal en las ciudades. Si se les brinda a las personas infraestructura adecuada para la movilidad peatonal, podría haber un mayor porcentaje de personas que caminen en las ciudades. Este principio de calles más caminables no es una idea nueva, anteriormente las ciudades estaban diseñadas para ser caminadas, sin embargo, con el paso del tiempo se fue olvidando y beneficiando otros medios de transporte en el diseño de las calles.

Entre los beneficios de implementar más la caminata en las ciudades, se encuentran los beneficios de carácter económico. Esto es, si en una calle hay más flujo de peatones, esto genera un fenómeno de atracción, es decir, las personas se sienten atraídas cuando se ve a más personas (Ghel, 2014).

Entonces la concentración de personas en ciertas zonas de la ciudad, principalmente en las centralidades, impacta positivamente la economía local con base en el incremento de transeúntes (Ortiz, 2018). Asimismo, como al caminar se va a una velocidad menor comparada con el automóvil esto provoca que en este caso los peatones tengan más tiempo para ver lo que los rodea, por ejemplo en una vialidad con comercio, al ir a una velocidad baja los peatones pueden detenerse para ver lo que venden en estos comercios y en dado caso, consumir lo que se venda (Ghel, 2014). En este sentido, la caminabilidad puede tener un impacto positivo en los comercios. Sin embargo, también depende de las características que tengan las construcciones aledañas a la calle, que den la posibilidad de que las personas que vayan pasando puedan ver lo que sucede al interior de los establecimientos y de esa forma vean lo que se está vendiendo. Para esto es muy importante el diseño de los comercios, es decir, las características de las fachadas.

Por otra parte, los beneficios asociados con la salud de las personas están en función de la actividad física que realizan éstas al caminar. Existe evidencia importante que expone una relación entre la salud y la cantidad de pasos que se dan al día. Según se plantea en diversas investigaciones las personas que caminan más pasos diarios mantienen una mejor salud que las personas que caminan poco (Rodríguez, 2012). Además de esto, también se puede destacar la reducción de los accidentes de tránsito al usar en menor medida el vehículo y también el aumento en la seguridad de las calles a raíz de una mayor presencia de personas (Jacobs, 1967, p. 38). Por último, también se tiene que hay una disminución de la presión arterial y los niveles de estrés que se relacionan con la cantidad de tiempo de conducción de un vehículo (Ortiz, 2018). Hall (1972), explica el estrés urbano que genera el vehículo mediante el concepto de “síndrome del automóvil”, el cual dice que la suciedad, el ruido, los escapes, los vehículos estacionados y el smog han hecho desagradable salir a la calle debido al estrés e incomodidad que estos generan en la persona. Entonces, de acuerdo a los diferentes autores, los beneficios que trae el implementar calles más amigables para el peatón y que con ello las personas caminen más, sería de gran ayuda para la salud de los habitantes de la ciudad. No solo desde la protección física de las personas, sino también en el sentido de seguridad.

De la misma forma, la caminabilidad en las ciudades puede ser un gran paso para acercarnos a la sostenibilidad ambiental. Los beneficios se ven directamente reflejados al reducir el uso de los vehículos privados que a su vez ocasiona una reducción de emisiones de gases de efecto invernadero que, entre otras cosas, incide en el confort climático en las primeras plantas de las edificaciones (Ortiz, 2018). En efecto, la promoción del desplazamiento a pie y en bicicleta, favorece la reducción de un alto porcentaje de viajes cortos en automóvil particular, con lo que se puede mitigar la congestión y optimizar las condiciones de movilidad en la ciudad (Ortiz, 2018). De esta forma se puede ver que el caminar no solo es un beneficio para las personas en términos de salud sino que también se puede ver reflejado en los beneficios que trae hacia el medio ambiente. Si bien se pudiera ver como un mínimo de efectos contra los problemas medioambientales que se tienen hoy en día, es un paso más para lograr un cambio en el impacto que tienen las ciudades y las actividades humanas hacia el medio ambiente. Unos pequeños ajustes a alguna actividad cotidiana como caminar puede hacer un pequeño cambio que sumados podrían ser de gran importancia.

Otro tema de importancia es el de los beneficios sociales que puede conllevar tener calles más caminables. “La caminata, a diferencia de otros modos de transporte, ofrece la posibilidad de interactuar de forma directa con otros paseantes de la ciudad y de iniciar actividades sociales tan sutiles como observar al otro, o más complejas como entablar una conversación o un juego” (Gehl, Pozueta y Valcarce, 2006, p. 19). Por el contrario, al desplazarse dentro de un vehículo, las personas se desconectan de su entorno y pierden por completo la oportunidad de interactuar cara a cara, lo que usualmente da lugar a interacciones más restringidas, mayormente de naturaleza competitiva y agresiva, principalmente influidas por el estrés del tráfico en áreas urbanas (Hall, 1972). Comparando estos dos aspectos, el caminar la ciudad da lugar a contactos directos entre peatones, lo cual puede favorecer la aparición fortuita de espacios públicos para el encuentro y el fomento de relaciones sociales, mientras que al ir en vehículo se pierde la interacción social (Ortiz, 2018). Es necesario aclarar que no se trata de “satanizar” el uso del automóvil, se trata de exponer y rescatar la importancia de implementar más la caminabilidad en las ciudades, al dar espacios seguros y atractivos para los peatones y devolverles protagonismo en las calles, trayendo consigo los beneficios expuestos hasta ahora.

En contraste de lo que se ha expuesto hasta ahora, la mayoría de las ciudades de hoy en día no son hechas para caminarse. Desde finales del siglo XX con la llegada del vehículo a las ciudades y su continua “explotación”, estos han cambiado y regido el patrón de movilidad de las personas en la ciudad (Hall, 1972). Esto ha afectado la planeación del espacio público ya que se ha modificado la escala urbana al diseñar de acuerdo a las necesidades de movilidad y ocupación del espacio propias del tránsito motorizado y sometiendo a las personas a sistemas de ordenamiento que no consideran las necesidades humanas, ni de espacio colectivo (Ortiz, 2018). De esta forma el modelo de ciudad construida en torno al vehículo privado es un desarrollo de naturaleza común en las ciudades contemporáneas (Herce y Magrinyà, 2013). Como resultado, el espacio público se volvió un espacio residual entre el entorno construido, condenando a las calles a ser un espacio solo de tránsito en lugar de un espacio para convivir (Jacobs, 1961). De esta forma, se han sacrificado las áreas de circulación peatonal, de encuentro, de articulación urbana (articulación social y recreación) y de conservación cultural y arquitectónica (interés general) a causa de la reducción de sus dimensiones y la modificación de la prioridad de inversión pública (Ortiz, 2018). En este sentido, si bien los automóviles brindaron grandes ventajas como puede ser el poder recorrer distancias más grandes en menos tiempo, también provocaron efectos negativos a la ciudad.

Además de los efectos negativos que ha traído el automóvil a la configuración del espacio público, también ha afectado directamente en el tema de seguridad vial. La percepción de seguridad vial por la presencia de grandes cantidades de automóviles en las calles influye en cómo se traslada la gente y en la presencia de peatones en las calles (Mohan, 2008). Al no proveer “recintos seguros”, se castiga la permanencia de las personas en la calle, se reduce considerablemente el contacto y desaparecen las actividades colectivas que consolidan la función social de la calle (Bray, 2014). Aunado a esto, las fatalidades de peatones se encuentran entre las tres primeras causas de muerte a nivel mundial, entre las edades de 5 a 44 años y adicionalmente muchos más peatones son severamente lesionados cada día (OMS, 2011). En estos casos, no solo se está hablando de los efectos que se tienen en el comportamiento de las personas en el espacio y la interacción social en la calle, sino que ya se está tratando un tema más grave de algo que afecta directamente en la integridad física de las personas ya sea que al haber más carros aumenten los choques o incluso que haya atropellamiento a los peatones, en cualquiera de los casos las consecuencias son desastrosas.

Conjuntamente a lo que se ha expuesto hasta ahora, existe otro aspecto que es igual de preocupante: “las personas no solo ya no tienen espacios diseñados para caminar sino además de eso, ya no gustan de caminar” (Hall, 1972). La transición social que se ha tenido a estilos de vida sedentarios sumado a una pobre alimentación, ha provocado problemas en la salud de las personas sobre todo en aspectos de orden metabólico como la obesidad, la dislipidemia, diabetes, entre otros (Locke, et al, 2004). Dado que el cuerpo necesita muy poca energía para realizar actividades como ver televisión, usar la computadora, manejar al trabajo u otras similares, la energía que se consume en los alimentos y que sobrepasa el gasto calórico provoca que se almacene en forma de reservas calóricas, creando un desequilibrio en el funcionamiento corporal y de este modo la persona se ve sometida a cambios en su estructura corporal (Rodríguez, 2012). De acuerdo al Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (ISSSTE, 2016), en México, el 70% de los mexicanos padece sobrepeso y casi una tercera parte sufre de obesidad, además, esta enfermedad se asocia principalmente con la diabetes y enfermedades cardiovasculares, pero también con trastornos óseos y musculares y algunos tipos de cáncer. Del mismo modo, los hábitos alimenticios poco saludables y la falta de ejercicio ocasionan el 32% de las muertes de mujeres y el 20% de hombres en el país (ISSSTE, 2016). Estos datos evidencian que la combinación de los malos hábitos alimenticios y la baja actividad física en las personas traen consigo problemas a la salud, por lo que es indispensable promover formas para minimizar estas consecuencias.

De acuerdo a lo expuesto, expertos demuestran que caminar es de las actividades físicas cotidianas que pueden ser de gran ayuda: caminar produce múltiples beneficios para la salud, representa un bajo costo económico, es la más utilizada en el mundo y además es más sencilla para realizar (Williams, et al, 2008). En este sentido, está comprobado que las personas que más caminan tienen una mejor salud y una mejor calidad de vida (Rodríguez, 2012). Bajo estas circunstancias, según se reporta en algunos estudios recientes, las personas que caminan alrededor de 10,000 pasos diarios (aproximadamente 5 o 6 km) mantienen una mejor salud y calidad de vida que aquellas con promedios de pasos diarios bajos (1,000 – 3,000) (Rodríguez, 2012). Según se expresa, esta meta de caminar puede ser lograda por acumulación de pasos, o sea, acumular los 10,000 pasos durante todo el día produce los mismos efectos positivos que si se hace una sola sesión de trabajo físico (Rodríguez, 2012). Con esto se puede concluir que no solo es importante que se brinden espacios aptos para caminar en la ciudad sino también que se persuada de usarlos, de tener gusto por pasear. Esta parte es de suma importancia, el cómo lograr un espacio que no solo sea caminable sino que además se motive a las personas a usarlo y caminar más. De acuerdo a Speck (2012), para soportar la vida en la calle no es suficiente con diseñar espacios que respondan únicamente a la necesidad de ir y venir, se requiere de un diseño susceptible de dar lugar a los viajes peatonales mientras se motiva la permanencia de pie, sentado o deambulando (Ortiz, 2018).

Por esta razón, además de ver que las características de las calles sean adecuadas para que las personas las caminen, es importante también ver qué variables influyen en el disfrute de pasear por la ciudad, más allá de caminar por una necesidad.

El término “disfrute” o “disfrutable” en esta investigación se referirá a la satisfacción que proporciona pasar tiempo en un lugar, en este caso, los paseos peatonales. Esto se evidencia mediante el uso y la permanencia de las personas en el lugar. Es decir, ir a estos sitios por un motivo recreativo más que por satisfacer una necesidad de traslado.

En este sentido, en esta investigación se propone ampliar la visión más allá de solo analizar las características de la banqueta (que es lo principal) y darle paso en la investigación a otras variables que también están presentes en la calle y que pueden influir en el factor de disfrute de la misma por parte de los peatones. En este caso se plantea la siguiente hipótesis, partiendo de la pregunta:

¿Cuáles son los elementos clave de diseño urbano que influyen en la creación de paseos peatonales disfrutables?

Hipótesis

Los elementos de diseño urbano que influyen en mayor medida en el disfrute del paseo peatonal son los bordes y el uso de vegetación. Los bordes son los elementos que delimitan la calle, como las fachadas de los edificios o los elementos naturales como áreas verdes o cuerpos de agua.

Objetivos

De esta forma, el objetivo general de esta tesis es proponer lineamientos de diseño urbano que fomenten la creación de paseos peatonales disfrutables, considerando elementos clave que influyen en la experiencia positiva de los peatones.

Los objetivos particulares para lograr esto, son:

1. Analizar qué elementos de la calle hacen que esta sea disfrutable, mediante la revisión de bibliografía sobre caminabilidad
2. Aplicar lo identificado en la bibliografía en paseos peatonales de relevancia, como parte del estado del arte de la investigación
3. Evaluar el Malecón de Puerto Vallarta en términos de disfrute para el peatón
4. Proponer una serie de lineamientos para el diseño de calles peatonales partiendo del hecho de que sean disfrutables para el peatón.

Para lograr estos objetivos, la metodología seguida en esta investigación se basó en los siguientes pasos. En primer lugar, se hizo una revisión histórica de la evolución de los paseos peatonales. Los resultados de esto se encuentran en el capítulo I, en donde se exploran cuáles fueron los orígenes del paseo peatonal, así como el propósito por el que fueron creados. El objetivo de esto es ver la evolución del paseo peatonal a lo largo de la historia, hasta hoy en día para comprender el papel que tienen estos en la ciudad y su importancia.

En segundo lugar, se seleccionaron 10 paseos de diferentes partes del mundo, por su relevancia histórica o cultural. Se hizo una revisión de sus características y se compararon para identificar

similitudes o diferencias, con el objetivo de empezar a construir una lista de elementos que pueden influir en el disfrute del paseo peatonal. De acuerdo a esto, se revisó información bibliográfica sobre el tema de disfrute peatonal, ejemplificando cada concepto con los paseos revisados. Esto se encuentra en el capítulo II.

Con el análisis realizado en el capítulo II, se propuso una primera lista de variables que se piensa pueden influir en el disfrute del paseo. Para corroborar esto, en el capítulo III se puso en práctica lo revisado y se aplicó en el sitio de estudio: el malecón de Puerto Vallarta.

La metodología aplicada en el análisis de sitio fue de tipo cualitativo y cuantitativo. En la parte cualitativa se analizaron las características de diseño del malecón, haciendo levantamientos de fachadas, caracterizando el mobiliario urbano, la vegetación y las características formales del paseo. En la parte cuantitativa, se realizaron conteos de afluencia peatonal para identificar los patrones de movilidad y relacionar esto con las características de diseño para llegar a una conclusión de cómo influye una cosa con la otra. Finalmente, con las conclusiones obtenidas de los primeros tres capítulos se propuso una serie de lineamientos de diseño urbano en el capítulo IV. Estos lineamientos se hicieron de forma general y no en un caso en específico.

Esta investigación se espera que pueda ser usada como un referente para diseñar paseos peatonales, saber cuáles son los elementos básicos que se deben de tomar en cuenta al diseñar, claro tomando en cuenta las características particulares de la zona.

I. PASEO POR LA HISTORIA: EVOLUCIÓN DEL PASEO PEATONAL

Las calles, a lo largo de la historia urbana, han desempeñado un papel esencial al constituir el elemento primordial en la estructura espacial de cualquier ciudad. Desde tiempos ancestrales, estas vías han sido el tejido conectivo que ha permitido la movilidad, la comunicación, el comercio y la interacción social en el entorno urbano (UN-Habitat, 2013).

Las calles no solo son trazadas sobre el pavimento, sino que se erigen como auténticos pilares estructurales de las ciudades, delineando su diseño y funcionamiento. En un pasado remoto, los caminos emergían de las necesidades de los propios usuarios, siendo su constante tránsito lo que marcaba el sendero. Este principio sigue siendo relevante en la actualidad, manifestándose en la creación de atajos y senderos informales trazados por los habitantes que buscan el camino más eficiente entre puntos de interés (Monnet, 2019).

De esta forma, cada calle revela patrones de movimiento que surgen de las necesidades de los usuarios. La trama de calles en una ciudad cuenta su historia desde sus primeros trazados hasta sus adaptaciones a lo largo de los años, evolucionando para satisfacer las demandas cambiantes de la sociedad. Es así como surgen distintas tipologías de calles, desde las principales arterias que funcionan como ejes centrales hasta las calles locales que enlazan las partes más complejas de la ciudad (Lynch, 1960).

Sin embargo, ¿Qué pasa con los paseos peatonales? Los paseos peatonales son aquellas calles que están diseñadas específicamente para el tránsito peatonal. Estas áreas se caracterizan por su enfoque en la comodidad, seguridad y conveniencia de los peatones, brindándoles un ambiente propicio para caminar, relajarse, socializar y disfrutar de actividades recreativas. A lo largo de los años ha aumentado su relevancia en las ciudades, buscando cada vez tener más espacios caminables. Entonces, ¿estos surgen como una necesidad? y de ser así ¿cuál es esa necesidad?

Para entender el objetivo de los paseos peatonales primero se tiene que ver desde cuándo existen y en qué contexto surgieron. Con este objetivo, a continuación se presenta un breve recuento histórico de los orígenes y la evolución que ha tenido el paseo peatonal a lo largo de la historia hasta la actualidad. Es importante mencionar que cada ciudad o región tiene su propia historia y características particulares sobre este tema.

1.1 El paseo peatonal a lo largo de la historia

Para estudiar el origen de los paseos peatonales, es necesario remontarse hasta la antigüedad, cuando no había una separación entre calles para vehículos y para peatones. Desde las primeras civilizaciones hasta la era industrial, el método de transporte dominante en las ciudades consistía en caminar, coexistiendo con la presencia ocasional de animales de carga, de tiro y de monta, así como carros y carretas (Monnet, 2019). Como el usuario era el peatón, no se tenía la necesidad de tener una separación como hoy en día, que se hace por medio de la banqueta. Sin embargo, hay una excepción en la ciudad romana de Pompeya, en donde las calles tenían una separación entre peatones y tráfico animal, logrado a través de la distribución de banquetas y una calzada central. Esta separación se complementaba con pasos elevados construidos con piedras, permitiendo a los peatones evitar el tráfico vehicular.

Si bien se tienen pruebas del uso de banquetas en Pompeya, durante la Edad Media se carecía de estructuras para los peatones. Fue hasta el siglo XVII, en ciudades como París y Londres que resurgieron las banquetas (Monnet, 2019). Esto se debió al aumento de la población urbana y la necesidad de crear espacios seguros para los peatones. Las banquetas ayudaron a mejorar la seguridad y la comodidad de los peatones. Éstas se convirtieron en un componente fundamental de la planificación urbana, fenómeno que se propagó globalmente gracias a la influencia europea durante el siglo XIX.

No obstante, en el siglo XVI, mucho antes de la aparición de las banquetas, se gestaba la idea de los paseos como áreas destinadas a la interacción social, sentando así los cimientos para la creación de parques públicos en las ciudades. Durante los siglos XVIII y XIX, aparecieron en Europa los primeros espacios peatonales, como los paseos urbanos y bulevares, concebidos para el entretenimiento y la interacción social (Monnet, 2019). Estos espacios fueron inspirados por las tendencias neoclásicas y el urbanismo haussmanniano, corrientes que buscaban embellecer las ciudades y fomentar la vida social.

París fue una de las primeras ciudades de Europa en incorporar soluciones a los problemas de circulación y de áreas verdes a la escala de una gran aglomeración (Hardoy, 1987). En el siglo XIX, el prefecto del Sena, Georges-Eugène Haussmann, llevó a cabo una serie de reformas urbanas que transformaron la fisonomía de la ciudad. Estas reformas incluyeron la construcción de amplias avenidas, la creación de espacios verdes como parques y jardines, y la mejora del sistema de transporte público (Quijano, 2011). Un claro ejemplo es el de los Campos Elíseos en París, Francia, cuyo origen se remonta al siglo XVII y que todavía hoy en día conserva su popularidad, siendo un testimonio del impacto del urbanismo haussmanniano.

La aparición de las extensas avenidas en París se debe a una combinación de motivos higienistas, sociales, estratégicos y económicos (Quijano, 2011). Durante el siglo XIX, se gestó uno de los cambios urbanos más influyentes, impulsado por la necesidad de calles más amplias y rectas, mejoras en el transporte y la pavimentación, y edificaciones más apropiadas. Esta transformación se volvió más urgente con el advenimiento de la Revolución Industrial en Francia.

Desde el virrey de Bucareli y luego el de Revillagigedo se le dio importancia en México a los paseos, con el de la Viga, la Piedad y el de Bucareli. Después con Maximiliano se inició el trazo del paseo del emperador o de la emperatriz, hoy paseo de la Reforma.

Durante el Porfiriato, la Ciudad de México experimentó una serie de transformaciones significativas en su traza urbana y arquitectura. Estas transformaciones estuvieron influenciadas por un deseo de modernización y embellecimiento de la ciudad, tomando inspiración de tendencias europeas, especialmente de París, la capital francesa. El régimen de Porfirio Díaz buscaba establecer una imagen de modernidad y progreso en la ciudad. Siguiendo la línea de los proyectos urbanísticos de Haussmann en París, se aspiraba a transformar la fisonomía de la Ciudad de México para crear un paisaje urbano que reflejara orden y opulencia. Esta visión se manifestó en la apertura de amplias avenidas, la pavimentación de calles, la introducción de sistemas de transporte y alumbrado eléctrico, y la adopción de una arquitectura ecléctica influenciada por la academia de Bellas Artes de París (Ávila, 2019).

Uno de los elementos clave de la planificación urbana durante este período fue el paseo peatonal. El objetivo era “mostrar la ciudad”, y los espacios públicos se convirtieron en escenarios para exhibir la modernidad y la riqueza del Porfiriato. Avenidas icónicas como el Paseo de la Reforma, con su recorrido de 3.5 kilómetros ornamentados con árboles y plazas, se convirtieron en destacadas vitrinas urbanas para la exhibición de monumentos y esculturas en honor a los héroes nacionales. Este enfoque en embellecer y dar carácter monumental también se replicó en otras ciudades mexicanas, como las áreas circundantes a la avenida Lafayette en Guadalajara y el Paseo Montejo en Mérida, (Kuntz, 2010, p.522, citado por Ávila, 2019)

Se podía notar claramente la influencia del afrancesamiento en la arquitectura y la planificación urbana de esa época. Se dejaron de lado las características tradicionales hispanas en favor de un estilo ecléctico que se alineaba más con las corrientes europeas. Las calles se ensancharon, se asfaltaron, se crearon jardines y plazas, y las edificaciones siguieron un patrón que resaltaba la opulencia y la modernidad (Ávila, 2019). Además de su enfoque estético, estas transformaciones también tenían la intención de promover la recreación y la vida en la ciudad, proporcionando lugares apropiados para el disfrute de la población.

A continuación se muestran algunos de los antiguos paseos de la Ciudad de México:



IMG01. Paseo de la Viga, siglo XIV y XV.
Fuente: Mediateca INAH.

Paseo de la Viga

El Paseo de la Viga era un canal que conectaba la Ciudad de México con los lagos de Xochimilco y Chalco. En el siglo XIX, era un popular destino para paseos dominicales, ya que los visitantes podían pasear en canoa por el canal, comprar flores y otros productos a los vendedores ambulantes, y disfrutar del paisaje natural (Ruiz, 2007).



IMG02. Paseo Bucareli, siglo XIX. Fuente: Mediateca INAH.

Paseo Bucareli

Es una avenida de la Ciudad de México que fue construida en 1778 por el virrey Antonio María de Bucareli y Ursúa. Fue diseñada como una avenida arbolada y con fuentes, y se convirtió rápidamente en uno de los destinos preferidos para dar paseos entre los residentes de la ciudad.



IMG03. Paseo de la Emperatriz, siglo XIX.
Fuente: Mediateca INAH.

Paseo de la Emperatriz

Construido en 1864 por orden del emperador Maximiliano de Habsburgo y su esposa, Carlota de Bélgica. La avenida originalmente se extendía desde el Castillo de Chapultepec hasta el centro de la ciudad. En 1867, después de la caída del Segundo Imperio Mexicano, la avenida fue renombrada como Paseo de la Reforma.

A lo largo de la historia, ha quedado patente que la creación de avenidas y áreas destinadas al paseo dentro de las urbes ha surgido por diversas razones, que abarcan desde motivos sociales y de higiene, hasta consideraciones estratégicas. Estas iniciativas, además de embellecer las ciudades, han tenido un impacto significativo en la vida urbana y en la manera en que las personas interactúan con su entorno. Sin embargo, es durante el transcurso del siglo XX que se presenta un punto de inflexión en esta evolución, a medida que las ciudades experimentan un crecimiento vertiginoso y el tráfico vehicular aumenta de manera exponencial. Este fenómeno dio lugar a la formulación de propuestas para la creación de zonas peatonales segregadas dentro de los entornos urbanos (Khairullina, 2018).

Estas propuestas estuvieron íntimamente ligadas a la corriente modernista y a los principios de la planificación urbana funcionalista, los cuales abogaban por la separación de las funciones del transporte y del peatón en la ciudad.

La introducción del automóvil en las zonas urbanas a comienzos del siglo XX marcó una auténtica revolución en la forma en que las personas se desplazaban. Los vehículos ofrecían velocidad, comodidad y autonomía, lo que los convirtió rápidamente en la opción de transporte preferida para la mayoría de la población.

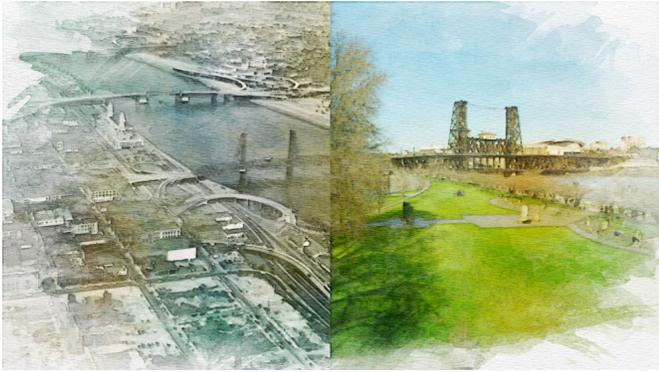
No obstante, esta transformación también trajo consigo impactos negativos para las ciudades. La proliferación de automóviles ocupó las calles y relegó a un segundo plano a los peatones, dando lugar a una disminución de las áreas destinadas a la circulación de personas (Speck, 2012). Aquello que solía ser un espacio de encuentro y conexión urbana se convirtió en un área residual entre los edificios circundantes. Sumado a esto, la creciente preocupación por los problemas ambientales derivados de la Revolución Industrial y el aumento de la población impulsó la búsqueda de soluciones para mitigar estas problemáticas.

En este contexto, emergieron diversas propuestas en relación a la movilidad urbana. A lo largo de los años, se han implementado proyectos de gran envergadura con el fin de reducir la congestión vehicular y, a su vez, fomentar una movilidad peatonal más activa y sostenible. Como respuesta a estos desafíos, algunas ciudades han optado por la demolición de grandes autopistas, transformando los espacios resultantes en áreas verdes y parques que no solo contribuyen a la mejora del ambiente urbano, sino también son importantes paseos peatonales.

Algunos ejemplos de proyectos de este tipo son:

- Parque Tom McCall, Portland
- Cheonggyecheon, Seúl
- Proyecto Madrid Río

A continuación se muestran imágenes, así como una breve descripción de estos.



IMG04. Antes y después del parque Tom McCall, Portland.
Fuente: Elaboración propia.

Parque Tom McCall, Portland

Este parque fue construido en el año 1978, sobre lo que antes fue la carretera Harbor Drive, demolida en 1974. La demolición de ésta vía generó áreas más seguras y agradables para los peatones y contribuyó a elevar la calidad de vida en el núcleo urbano de Portland. Además disminuyó los recorridos en vehículo un 9.6% en las vialidades cercanas.



IMG05. Antes y después de Cheonggyecheon, Seúl.
Fuente: Elaboración propia.

Cheonggyecheon, Seúl

En Seúl, se optó por la demolición de una autopista elevada que recorría Cheonggyecheon, debido a la contaminación ambiental y el ruido producido por los más de 160,000 automóviles que la transitaban. En su lugar, se decidió construir un parque. Tras esta transformación, estudios posteriores revelaron que la temperatura del área disminuyó en promedio 3.6° C.



IMG06. Antes y después del proyecto Madrid Río.
Fuente: Elaboración propia.

Proyecto Madrid Río

Con la finalidad de revitalizar la zona ribereña del río Manzanares, que había quedado inaccesible debido a los tramos de la autopista M-30 que lo cruzaban, se desvió el flujo vehicular de forma subterránea. Este cambio marcó el inicio del proyecto Madrid Río, en el cual se transformó el espacio anteriormente ocupado por la autopista en áreas verdes y otros puntos de interés para el disfrute de los peatones.

1.2 El paseo en la actualidad

En la actualidad, los paseos peatonales siguen siendo importantes espacios urbanos que promueven la interacción social, la actividad física y la conectividad en las ciudades. Sin embargo, su diseño y función ha evolucionado para adaptarse a las necesidades cambiantes de las comunidades y las tendencias urbanas. Aquí hay algunas características y desarrollos actuales en los paseos peatonales:

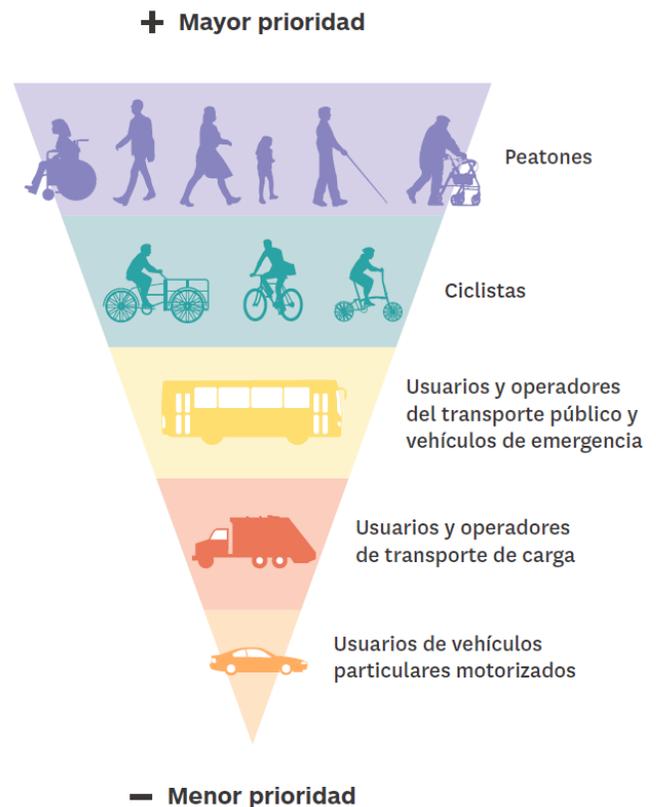
- **Diseño centrado en los peatones:** Los paseos peatonales modernos ponen un fuerte énfasis en crear entornos amigables para los peatones. Esto incluye la reducción del tráfico vehicular, la incorporación de mobiliario urbano como bancos, iluminación adecuada, vegetación y arte público para crear espacios atractivos y cómodos.
- **Uso mixto:** Muchos paseos peatonales en la actualidad están diseñados para ser lugares multifuncionales que albergan una variedad de actividades. Además de caminar, pueden incluir áreas para ciclismo, eventos culturales, mercados al aire libre, ferias de comida y música en vivo.
- **Sostenibilidad y espacios verdes:** Los paseos peatonales contemporáneos a menudo incorporan criterios de sostenibilidad y elementos naturales en su diseño. La inclusión de árboles, plantas, fuentes o estanques, no solo mejora la estética, sino que también ayuda a mitigar la contaminación del aire y proporciona espacios de relajación.
- **Tecnología y conectividad:** Algunos paseos peatonales están adoptando tecnologías como Wi-Fi gratuito, estaciones de carga para dispositivos electrónicos y carteles informativos para proporcionar una experiencia más moderna y conveniente a los visitantes.
- **Reactivación de espacios urbanos:** Muchas ciudades están revitalizando áreas urbanas degradadas convirtiéndolas en paseos peatonales vibrantes. Esto no solo mejora la calidad de vida de los residentes, sino que también puede tener un impacto positivo en el turismo y el comercio local.
- **Diseño inclusivo:** Los paseos peatonales modernos se esfuerzan por ser accesibles para todas las personas, independientemente de sus habilidades físicas. Esto incluye rampas, aceras amplias, señalización clara y otras características que facilitan la movilidad de personas con discapacidades.
- **Eventos y programación:** Muchos paseos peatonales albergan eventos regulares o programación especial para atraer a la comunidad. Estos eventos pueden incluir mercados de agricultores, festivales culturales, exhibiciones de arte y más, lo que contribuye a una mayor vitalidad y participación de la comunidad.
- **Movilidad sostenible:** Los paseos peatonales a menudo se integran en redes de transporte público y rutas de ciclismo, promoviendo la movilidad sostenible y reduciendo la dependencia de los automóviles particulares.

En la actualidad, los paseos peatonales representan puntos turísticos de gran importancia en las ciudades, ofreciendo a las personas la oportunidad de apreciar el entorno mientras caminan. Como por ejemplo el Paseo Montejo en Mérida Yucatán, este paseo urbano no solo muestra la arquitectura de la ciudad, sino también permite disfrutar de paisajes naturales al estar bordeado de hileras de árboles y teniendo jardines delanteros de las mansiones que se encuentran a lo largo de todo el trayecto.

Aunado a esto, en muchas ocasiones, los paseos son usados como un medio para estar en contacto con la naturaleza. Hay una gran cantidad de paseos que tienen a la vegetación como parte de su diseño, tal es el caso del “Philosopher’s walk” en Kyoto Japón. En este, los visitantes pueden pasear y contemplar los cerezos que adornan el camino. Asimismo, un ejemplo de esto son los malecones, que no solo son destacados destinos turísticos, sino que su singularidad radica en sus impresionantes vistas al mar.

Además de lo mencionado hasta ahora, los paseos desempeñan un papel importante en el ámbito comercial. Estos espacios atraen a grandes cantidades de personas, lo que a su vez estimula el comercio. Un ejemplar destacado de este concepto es Lincoln Road en Miami, diseñado de manera que se asemeja a un centro comercial al aire libre debido a la abundancia de tiendas. Otro caso es la Avenida de los Campos Elíseos, que no solo alberga boutiques de renombre a lo largo de su trayecto, sino que también actúa como un conector a importantes sitios turísticos.

En conclusión, en la actualidad se acentúa cada vez más la importancia de crear entornos peatonales más amigables. Teniendo a los peatones como prioridad en el centro del diseño de calles, y en última instancia a los vehículos particulares, como se puede ver en la pirámide de la movilidad (IMG07).



IMG07. Pirámide de la movilidad. Fuente: udem.edu.mx

Esto se refleja en iniciativas como las calles compartidas y ejemplos más complejos como las supermanzanas en Barcelona, donde el diseño se centra en el peatón.

II. PASEO POR EL MUNDO: PASEOS PEATONALES EN DIFERENTES CONTEXTOS GEOGRÁFICOS

2.1 ¿Pasar por la ciudad o pasear por la ciudad?

Las personas se mueven por la ciudad por diversos motivos. Desde el ámbito peatonal se pueden distinguir dos de forma general: caminar intencionalmente con el propósito de satisfacer una necesidad específica, o también caminar de manera recreativa. Aquí se tienen dos conceptos diferentes que son trasladarse y pasear. En donde trasladarse, de acuerdo a la Real Academia Española (RAE), es ir de un lugar a otro, mientras que pasear hace alusión a la acción de andar por distracción o por ejercicio. Bajo este planteamiento, se puede decir que la función de la calle va más allá que solo ser un medio para transportar personas, hay también un motivo de recreación o de disfrute (Jacobs, 1961). En este sentido, el que una calle sea caminable, es decir, que tenga todas las características físicas para que las personas transiten por ella, es tan importante como que estas sean atractivas para los peatones y por lo tanto, que sea disfrutable el caminar por ellas. Esto es especialmente importante cuando se trata de una calle que está pensada para pasear, en donde el factor de disfrute es de suma importancia si se espera que sea un espacio agradable y cómodo para que las personas pasen su tiempo libre.

Teniendo en cuenta estos dos conceptos de trasladarse y pasear, las calles se pueden dividir de acuerdo a estos usos, teniendo las calles de paso y las calles de paseo. Las calles de paso son aquellas que tienen como función principal el transporte de personas y vehículos, y suelen tener un alto flujo de tráfico vehicular y/o peatonal. Ghel (2014), se refiere a estas calles como “no vitales”, en donde pasan muchas personas, pero no pasan tiempo en el lugar, tratándose de una estadía efímera en donde el objetivo principal es trasladarse de un lugar a otro para satisfacer una necesidad. Por otro lado, las calles de paseo son aquellas que se usan para caminar de forma recreativa y que tienen cualidades estéticas que las hacen atractivas para los peatones. A diferencia de las calles de paso, en las calles de paseo no se trata de la cantidad de personas que pasan, sino de el tiempo que permanecen en el lugar y las actividades que hacen, como por ejemplo, sentarse, platicar, observar la vida urbana o solo caminar a baja velocidad mientras se observa el paisaje o solo se relajan. Por lo tanto, la diferencia clave entre ambos tipos de calles es su enfoque en el uso y la experiencia del peatón. Gran parte de hacer que una calle sea de paseo se debe a la atmósfera que transmite al peatón, el cómo se sienten ahí, lo cual a su vez se piensa que está fuertemente influido por las características de la calle.

2.2 Características de diseño urbano de paseos peatonales alrededor del mundo

Bajo la hipótesis de que las características de diseño urbano influyen en el disfrute del paseo peatonal, se hizo una revisión de paseos para comparar las características que tienen entre ellos.

Los paseos seleccionados son los siguientes:

- Avenida de los Campos Elíseos en París, Francia
- La Rambla en Barcelona, España
- Lincoln Road en Florida, Estados Unidos
- Buchanan Street en Glasgow, Escocia
- Paseo Montejo en Yucatán, México
- Calle Obispo en La Habana, Cuba
- Rua Luís de Camões en Águeda, Portugal
- Philosopher's Walk en Kyoto, Japón
- Malecón de Miraflores en Lima, Perú
- Paseo del Prado en La Habana, Cuba

El criterio de selección se debió en primera parte a su ubicación geográfica, teniendo paseos de diferentes partes del mundo en América, Europa y Asia. Esta diferencia en el contexto geográfico repercute en el diseño de los paseos. Por ejemplo, no es lo mismo diseñar un paseo en un clima cálido que en uno frío. Estas diferencias pueden permitir identificar qué elementos son variables y cuáles son una constante en cada uno de los casos, como la presencia o ausencia de vegetación, la sección de la calle o las características de la arquitectura, por mencionar unos ejemplos. Cada uno de estos lugares tiene una cualidad única que lo representa, ya sea por los coloridos cerezos en el paseo de Kyoto, los icónicos paraguas en la Rua Luís de Camões, la

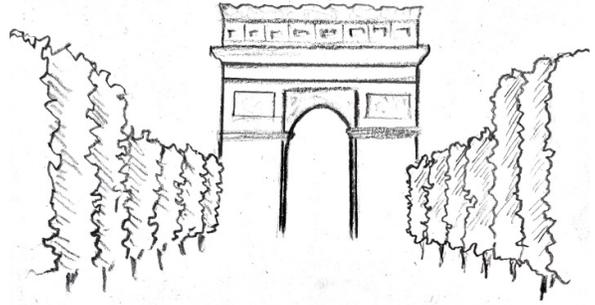
impresionante vista al mar en el malecón Miraflores, las majestuosas mansiones en el paseo Montejo, el atractivo mobiliario urbano en Lincoln Road, la interesante mezcla de usos de suelo en La Rambla y en la Avenida de los Campos Elíseos, los frondosos árboles que rodean el Paseo del Prado en La Habana, o la fascinante arquitectura de las calles Obispo y Buchanan Street. Estas características únicas atraen a visitantes y convierten a estos lugares en puntos turísticos destacados de sus respectivas ciudades o regiones.

Dicho esto, primero se expondrá de manera breve cada uno de los paseos, para después realizar una tabla comparativa con sus características y ver cuáles son las diferencias y/o similitudes. Esto permitirá ir construyendo una lista de variables que se deben de tomar en cuenta en el diseño de paseos peatonales. Sin embargo, para poder construir esta lista primero se debe tener un sustento teórico, el cual conforma la segunda parte de este capítulo.

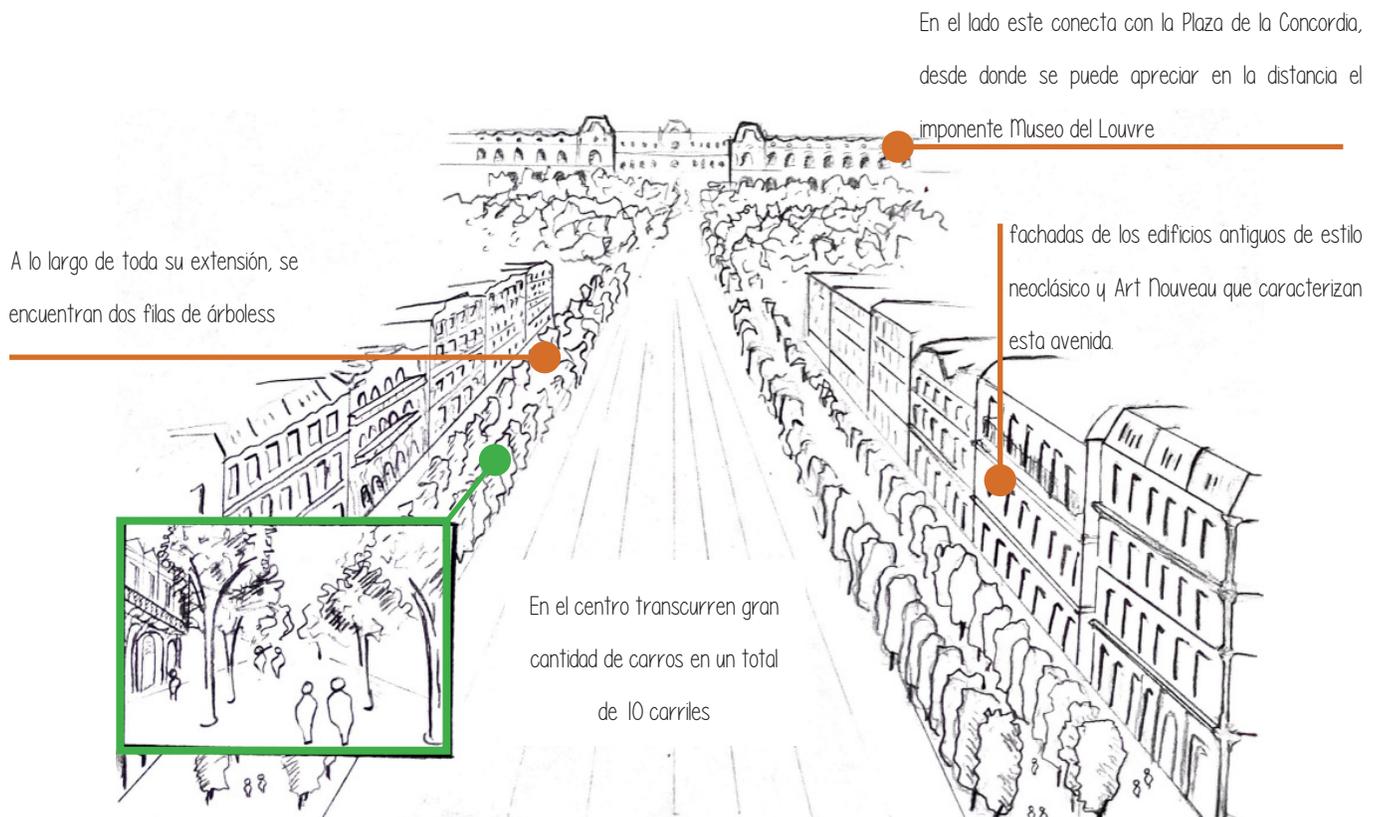
En esa segunda parte, se expondrá lo que diferentes autores han escrito sobre el tema del disfrute peatonal. Este marco teórico se compaginara con las características de los paseos seleccionados para ejemplificar y analizar cómo se aplica la teoría en estos casos reales. El resultado de este capítulo será la elaboración de una primera propuesta de variables o elementos de diseño, los cuales se pondrán en práctica en el sitio de estudio en el capítulo III, para corroborar su validez y aplicación.

2.2.1 Avenida de los Campos Elíseos, París, Francia

La Avenida de los Campos Elíseos es reconocida como una de las arterias más significativas y emblemáticas de París. Con una longitud aproximada de 1.9 kilómetros y un ancho de 70 metros, se localiza en el centro de la ciudad, específicamente en el Distrito VIII de París, y conecta varios lugares de gran importancia histórica y estética. Esta avenida se conserva como un testimonio de la influencia del urbanismo haussmaniano, que se enfocaba en la construcción de amplios bulevares, la creación de espacios verdes y la mejora del transporte público.



IMG08. El Arco del Triunfo en el extremo oeste de la Avenida. Fuente: boceto hecho por la autora.



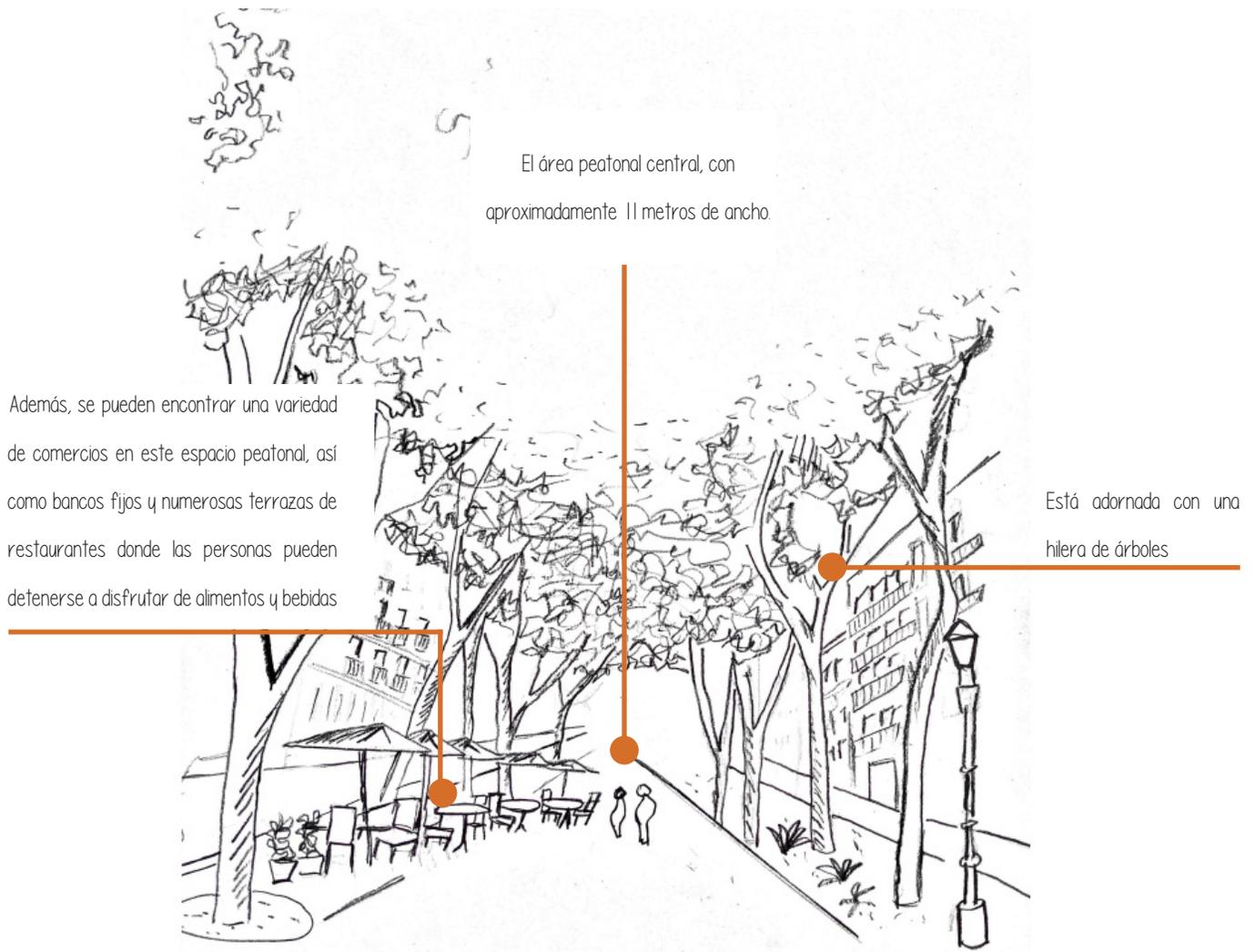
IMG09. Perspectiva de la Avenida de los Campos Elíseos, en el fondo la Plaza de la Concordia y el Museo del Louvre como elemento principal del extremo este de la Avenida. Fuente: boceto hecho por la autora.

Año de construcción:	1640
Longitud:	1.9 km
Sección:	70 m

2.2.2 La Rambla, Barcelona, España

Esta avenida emblemática se extiende desde la Plaza de Cataluña hasta el puerto, atravesando el corazón del centro de la ciudad. Conecta con nodos importantes de la ciudad, como la Plaza de Cataluña y el puerto, sirviendo como un punto de conexión vital entre ellos.

En cuanto a la configuración de La Rambla, se caracteriza por tener edificaciones de hasta cuatro pisos de altura y una división clara entre el carril vehicular y el espacio destinado a los peatones, siendo estos últimos la prioridad.



IMG10. Perspectiva de la Rambla en Barcelona, España. Fuente: boceto hecho por la autora.

Año de construcción: siglo XV

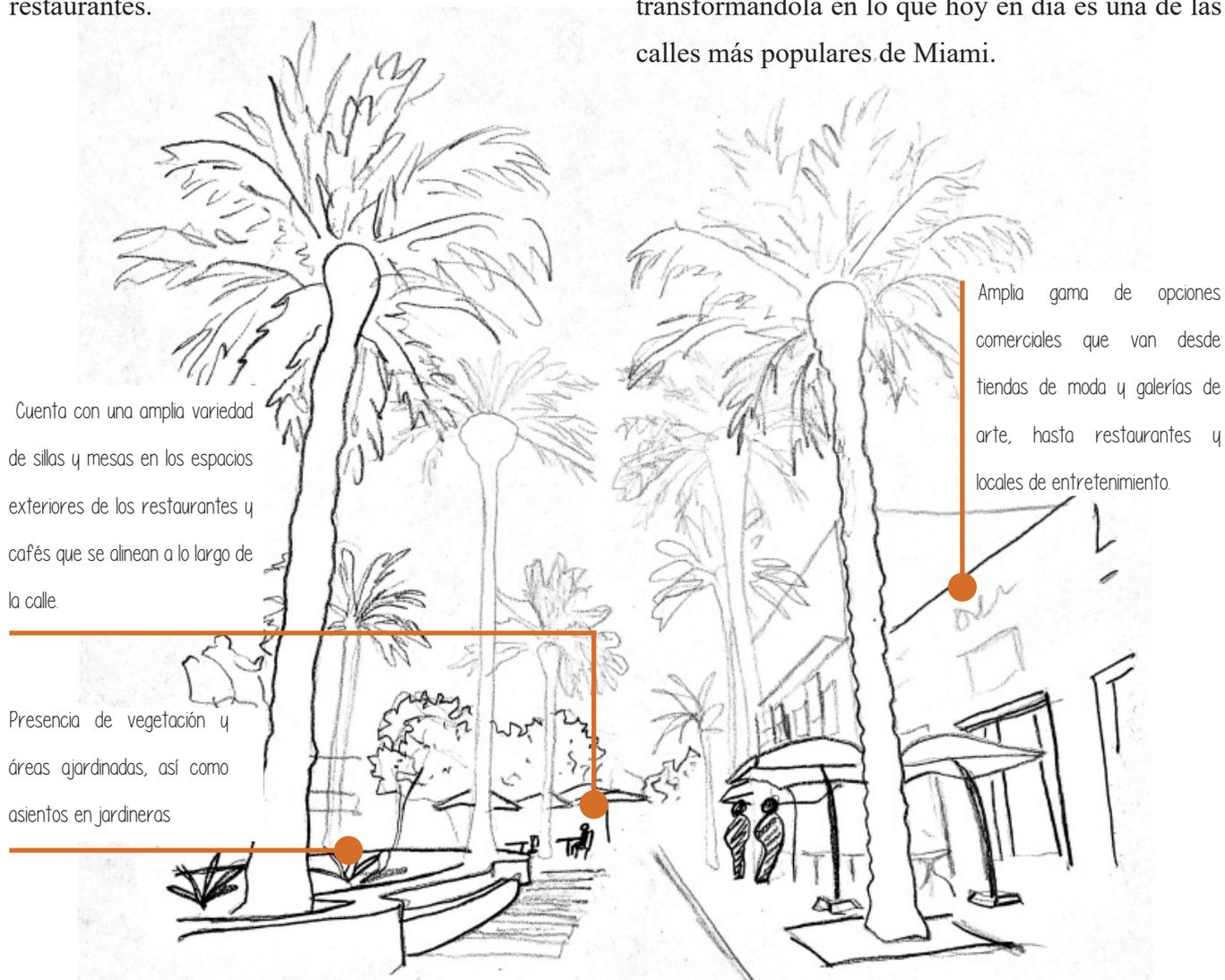
Longitud: 1.2 km

Sección: 33 m

2.2.3 Lincoln Road, Florida, Estados Unidos

Lincoln Road es una de las principales avenidas de Miami, caracterizada por su exclusividad para peatones y su apariencia similar a un centro comercial al aire libre. En esta área, se pueden encontrar diversas tiendas, galerías de arte y restaurantes.

Lincoln Road se ubica entre las zonas de Mid-Beach y South Beach en Miami. Originalmente, Lincoln Road permitía el tráfico de vehículos. Sin embargo, en la década de 1960, la ciudad de Miami Beach aprobó la decisión de cerrar la vía al tráfico, transformándola en lo que hoy en día es una de las calles más populares de Miami.



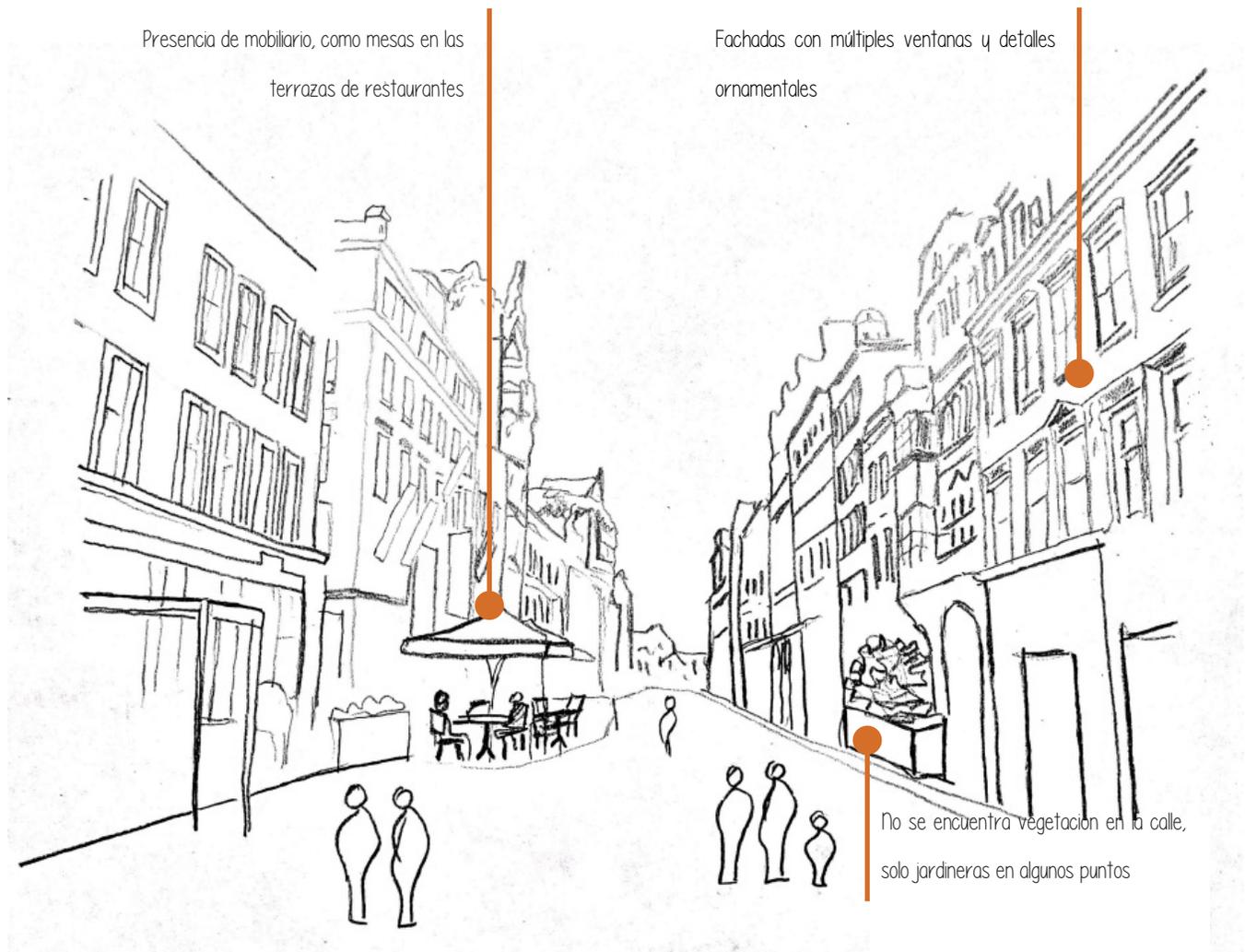
IMG11. Paseo Lincoln Road en Florida. Fuente: boceto hecho por la autora.

Año de construcción:	1912
Longitud:	1.9 km
Sección:	30 m

2.2.4 Buchanan Street, Gaslow, Escocia

Esta es una calle peatonal situada en el centro de Glasgow, Escocia. Conocida por sus tiendas, restaurantes, edificios históricos y eventos, es uno de los principales destinos turísticos de la ciudad.

Sus características de diseño orientadas a los peatones incluyen amplias aceras que permiten un cómodo desplazamiento a pie, bancos y áreas de descanso estratégicamente ubicadas para los peatones, así como una ausencia de tráfico vehicular



IMG12. Buchanan Street en Gaslow, Escocia. Fuente: boceto hecho por la autora.

Año de construcción: siglo XVIII

Longitud: 0.80 km

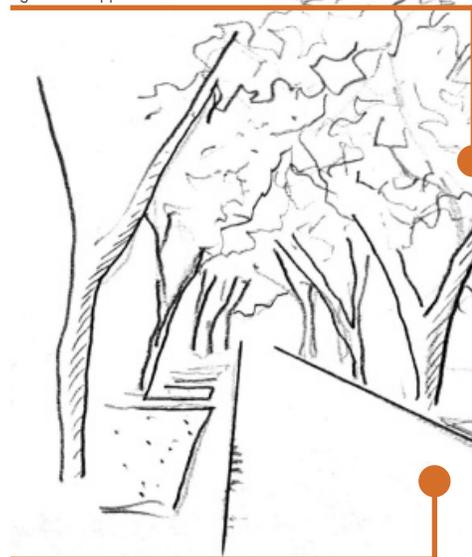
Sección: 20 m

2.2.5 Paseo Montejo, Yucatán, México

El Paseo Montejo es una avenida histórica ubicada en Mérida, Yucatán. A ambos lados de esta avenida se construyeron hermosos palacetes y mansiones que pertenecieron a personas adineradas del Yucatán del siglo XIX. Su diseño y trazado están fuertemente influenciados por los bulevares franceses, particularmente por los Campos Elíseos de París.

El paseo es una importante arteria de la ciudad, conectando varios puntos de interés de Mérida, como la Catedral de San Ildefonso, el Palacio de Gobierno y el Museo de Arte de Yucatán. Además de su función vial, el Paseo Montejo es un lugar muy popular para caminatas, paseos en bicicleta, ejercicios al aire libre y disfrute del entorno. Asimismo, se ha convertido en un atractivo destino turístico que atrae visitantes de todo el mundo.

Las aceras están cubiertas por árboles que brindan sombra y frescura durante los días calurosos, lo que hace que pasear por la avenida sea una experiencia agradable y placentera



Sus amplias aceras proporcionan espacio suficiente para que los peatones puedan caminar cómodamente y disfrutar del paisaje sin sentirse aglomerados



IMG13. Perspectiva del Paseo Montejo en Mérida, Yucatán. Fuente: boceto hecho por la autora.

Año de construcción:	1904
Longitud:	10.6 km
Sección:	40 m

2.2.6 Calle Obispo, La Habana, Cuba

La Calle Obispo es una de las calles más famosas y transitadas de La Habana, ubicada en el municipio de Habana Vieja. La calle se extiende desde la Plaza de Armas hasta la Plaza de la Catedral. Es una de las calles más populares de La Habana Vieja y está llena de tiendas, restaurantes, cafeterías y bares.

También es un importante destino turístico. Los vehículos tienen prohibido su paso por ella. Las tiendas, restaurantes, ventas de artesanía, librerías, museos, antiguas farmacias y la bella arquitectura de las casas y edificios circundantes la convierten en uno de los sitios imprescindibles de la ciudad.



IMG14. Perspectiva del Paseo Montejo en Mérida, Yucatán. Fuente: boceto hecho por la autora.

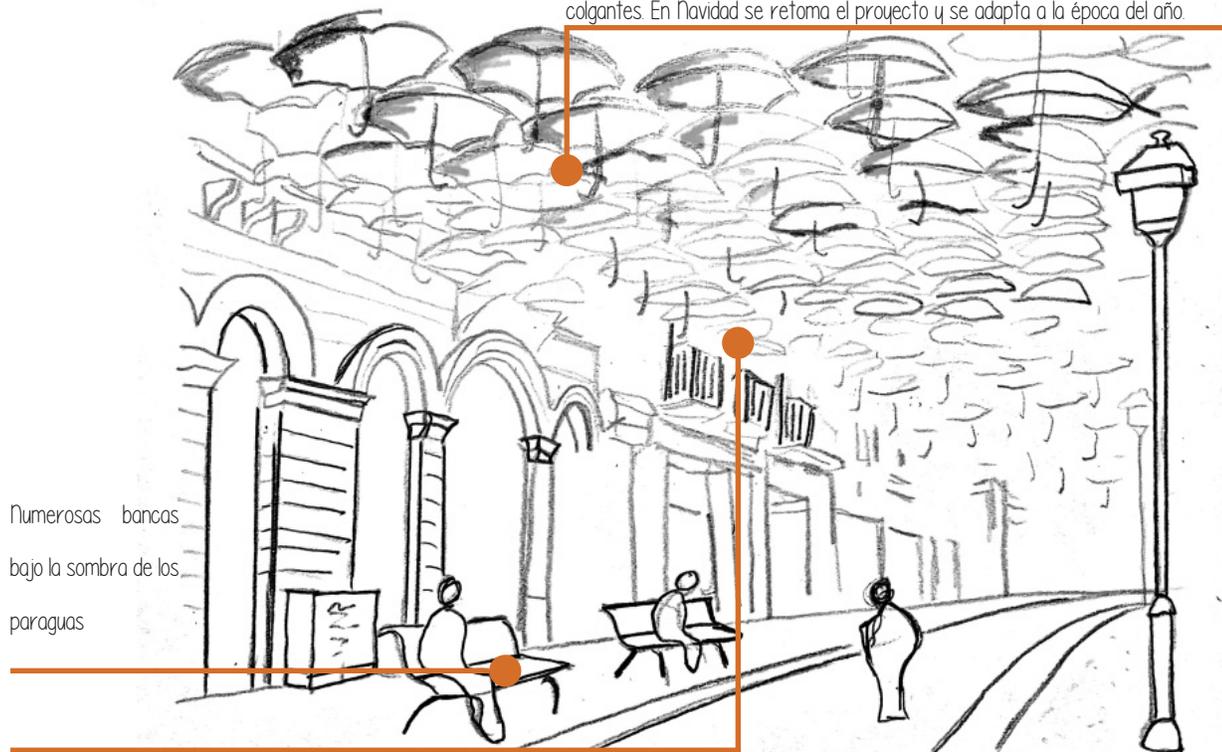
Año de construcción:	1519
Longitud:	1.3 km
Sección:	10 m

2.2.7 Rua Luís de Camões, Águeda, Portugal

La Rua Luís de Camões es una encantadora calle ubicada en Águeda, Portugal. Conocida por su ambiente pintoresco y vibrante, esta calle peatonal se extiende a lo largo de varios bloques en el corazón de la ciudad. Su longitud abarca aproximadamente 300 metros, y su ancho espacioso permite a los peatones disfrutar de un paseo relajado mientras

exploran las tiendas locales, cafeterías y boutiques que la rodean. Construida en el siglo XX, la Rua Luís de Camões ha sido diseñada cuidadosamente para fomentar la interacción comunitaria, con bancos y plazas donde los residentes y visitantes pueden socializar.

La calle es famosa por su característica más distintiva: los "paraguas suspendidos". Éstos se colocan desde el año 2011, durante el mes de junio hasta septiembre como parte del festival de arte urbano Agit Águeda. Además, también se adorna con banderas, alfombras dibujadas y cintas colgantes. En Navidad se retoma el proyecto y se adapta a la época del año.



Numerosas bancas
bajo la sombra de los
paraguas

Estos coloridos paraguas colgantes crean un techo visualmente impresionante que proporciona sombra y añade un toque de creatividad artística al entorno urbano.

IMG15. Perspectiva de la Rua Luís de Camões en Águeda, Portugal. Fuente: boceto hecho por la autora.

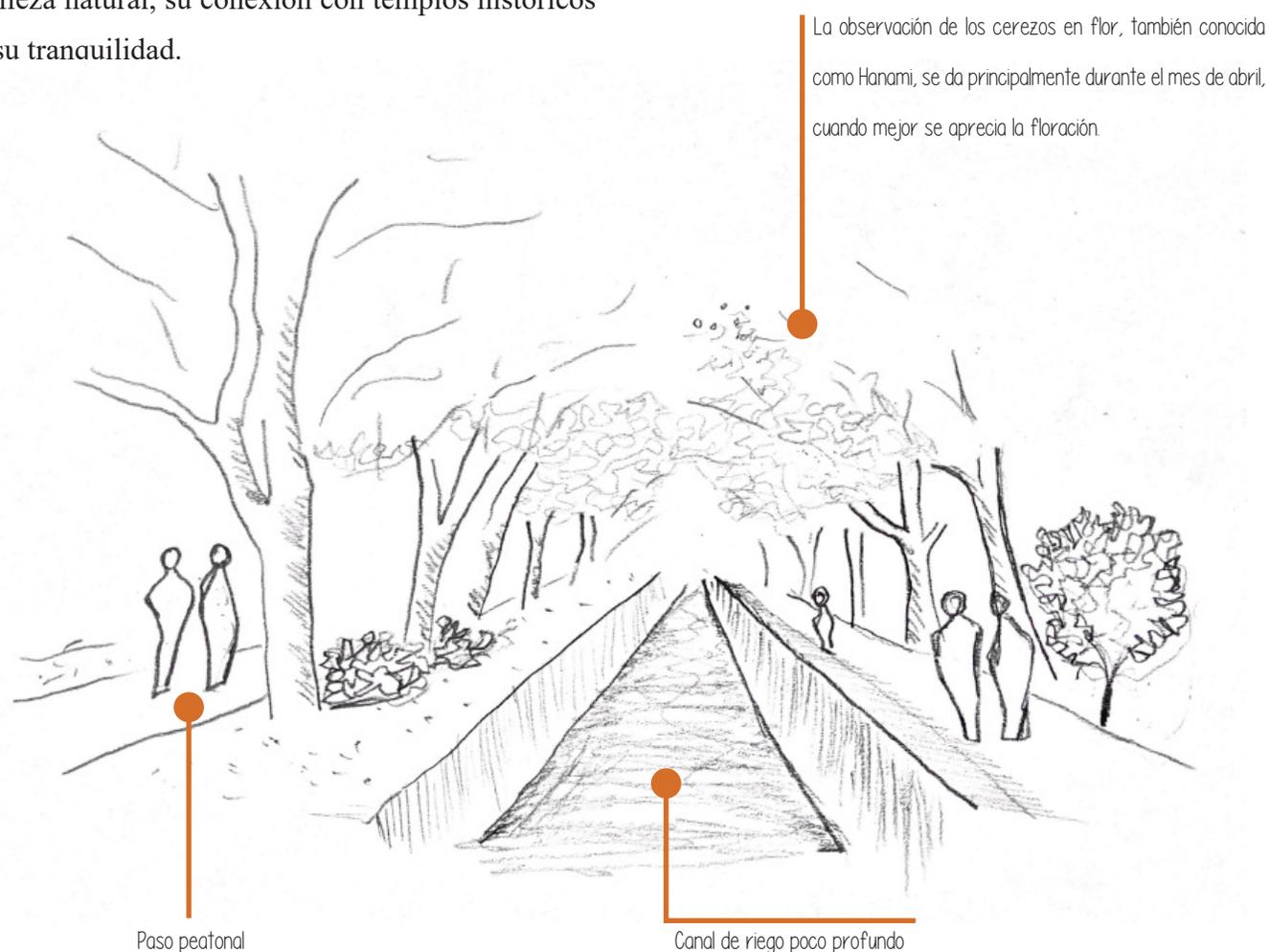
Año de construcción: siglo XX
Longitud: 0.3 km
Sección: 15 m

2.2.8 Philosopher's Walk, Kyoto, Japón

Es un camino peatonal que sigue un canal con muchos cerezos en Kioto, Japón entre los templos Ginkaku-ji y Nanzen-ji. Está ubicado en el distrito de Sakyō-ku, que está al este del centro histórico de Kioto. Aunque no está en el núcleo central de la ciudad, es una zona muy visitada debido a su belleza natural, su conexión con templos históricos y su tranquilidad.

Este paseo sigue el curso de un canal de riego poco profundo que trae agua del Canal del Lago Biwa.

Este pasa en mitad de un paisaje natural impresionante y por algunos de los santuarios y templos más impresionantes de Japón.



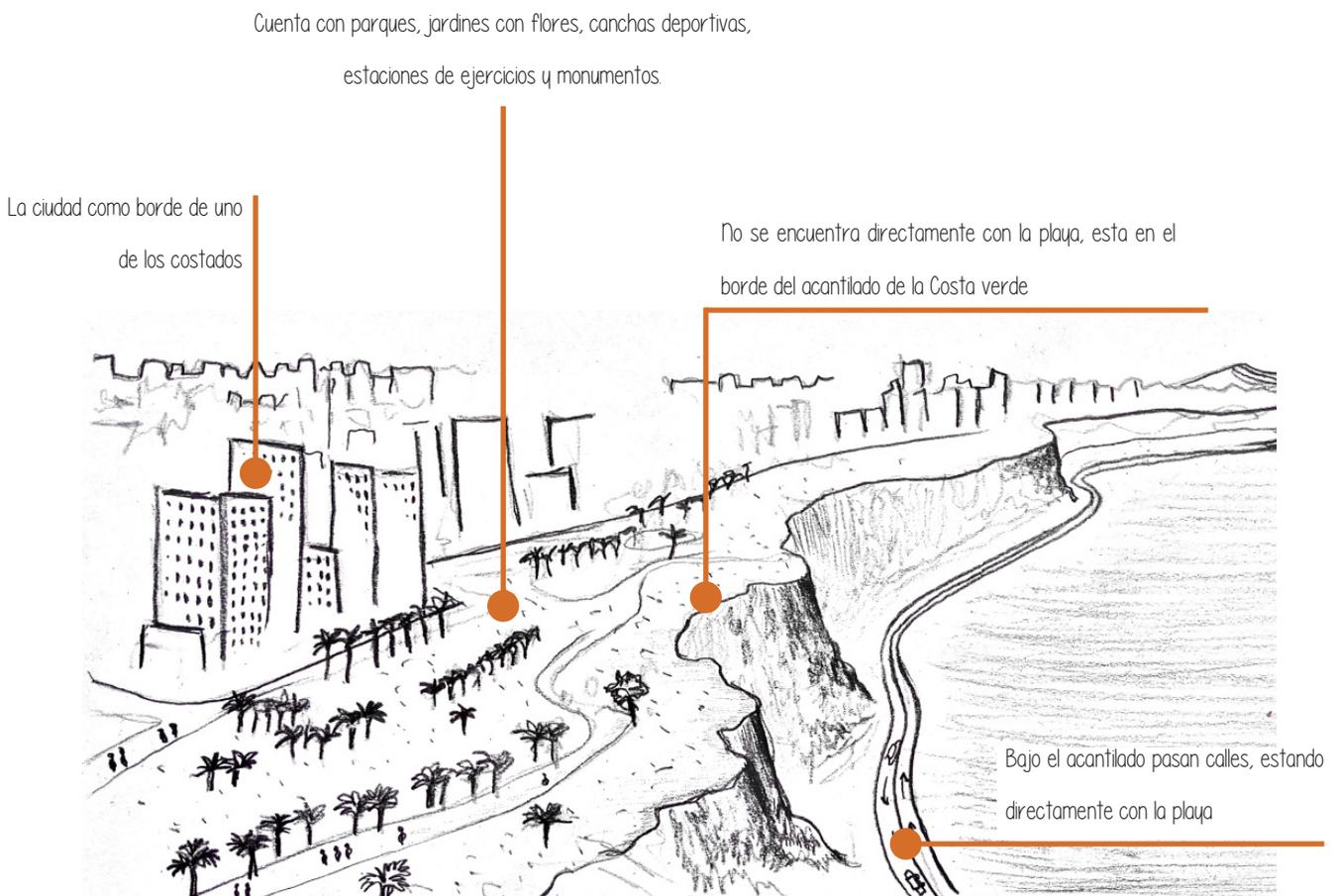
IMG16. Perspectiva del Philosopher's Walk en Kyoto, Japón. Fuente: boceto hecho por la autora.

Año de construcción:	1890
Longitud:	2 km
Sección:	14 m

2.2.9 Malecón de Miraflores, Lima, Perú

El Malecón de Miraflores es un parque con caminerías que recorre el borde superior del acantilado de la Costa Verde que pertenece al distrito de Miraflores. A lo largo de este malecón, se pueden encontrar parques, jardines con flores, canchas deportivas, zonas de ejercicios al aire libre

y monumentos, así como una variada selección de restaurantes y cafeterías que ofrecen vistas panorámicas del océano. Además, es famoso por su Parque del Amor, donde destaca una escultura emblemática que representa a una pareja en un romántico abrazo.



IMG17. Perspectiva del malecón Miraflores en Lima, Perú. Fuente: boceto hecho por la autora.

Año de construcción:	1960
Longitud:	10 km
Sección:	variable

2.2.10 Paseo del Prado, La Habana, Cuba

Es una icónica avenida que se extiende desde el Malecón hasta el Parque Central, atravesando el corazón de la ciudad. Con una longitud aproximada de 1.25 kilómetros y un ancho de alrededor de 50 metros. Esta avenida se destaca por su hermosa arquitectura neoclásica y su diseño de calles ajardinadas, que le brindan un encanto distintivo.

A lo largo de sus aceras arboladas, se pueden encontrar bancos de hierro forjado, farolas antiguas y estatuas de figuras históricas. El Paseo del Prado ha sido un lugar de reunión social y cultural a lo largo de los años, y en la actualidad, sigue siendo un importante punto de referencia en La Habana, donde los habitantes y los visitantes disfrutan de paseos relajantes, conversaciones animadas y eventos artísticos.



IMG18. Perspectiva del Philosopher's Walk en Kyoto, Japón. Fuente: boceto hecho por la autora.

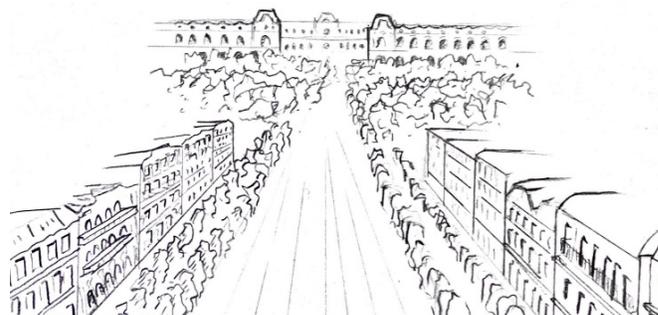
Año de construcción:	1772
Longitud:	1.25 km
Sección:	50 m

Paseo peatonal	Localización en la ciudad	Clima, clasif. Köppen-Geiger	Uso de calle	Sección	Trazado	Uso de suelo predominante	Arquitectura	Vegetación	Mobiliario: bancas
Avenida de los Campos Eliseos, París, Francia	Centro	Cfb: Inviernos fríos y veranos frescos.	Vehículo y peatón	Longitud:1.9 km Ancho: 70 m	Recto	Comercial	Altura 3-4 pisos Ornamentación	Arbolado	Bancas
La Rambla, Barcelona, España	Centro	Csa: Mediterráneo, veranos cálidos y secos, e inviernos suaves y húmedos.	Vehículo y peatón	Longitud:1.2 km Ancho:33 m	Recto	Comercial	Altura 3-4 pisos Ornamentación	Arbolado	Bancas y messas
Lincoln Road, Florida, Estados Unidos	Centro	Aw: Cálido todo el año, con estación seca	Peatonal	Longitud:0.9 km Ancho:30 m	Recto	Comercial	Altura 2-3 pisos Moderna	Arbolado	Bancas y messas
Buchanan Street, Gaslow, Escocia	Centro	Cfb: Inviernos fríos y veranos frescos.	Peatonal	Longitud:0.8 km Ancho:20 m	Recto	Comercial	Altura 3-4 pisos Ornamentación	Sin vegetación	Sin mobiliario
Paseo Montejo, Yucatán, México	Centro	Aw: Cálido todo el año, con estación seca	Vehículo y peatón	Longitud:+6 km Ancho:37 m	Recto	Comercial y residencial	Altura 2-3 pisos Mansiones y palacetes	Arbolado	Bancas
Calle Obispo, La Habana, Cuba	Centro	Aw: Cálido todo el año, con estación seca	Peatonal	Longitud:0.93 km Ancho:5 m	Recto	Comercial	Altura 3-4 pisos Ornamentación	Sin vegetación	Sin mobiliario
Rua Luis de Camões, Águeda, Portugal	Centro	Csb: veranos secos y calurosos, así como inviernos suaves y húmedos.	Peatonal	Longitud:0.14 km Ancho:8 m	Recto	Comercial	Altura 2-3 pisos	Arbolado	Bancas
Philosopher's Walk, Kyoto, Japón	Periferia	Cfa: Inviernos fríos y veranos húmedos y cálidos.	Peatonal	Longitud:2 km Ancho: 14 m	Irregular	Residencial	Estilos tradicionales japoneses y modernos	Arbolado	Bancas
Malecón de Miraflores, Lima, Perú	Periferia	BWh: clima árido con temperaturas cálidas durante todo el año y muy poca precipitación	Peatonal	Longitud:1.0 km Ancho: varia	Irregular	Equipamiento recreativo	Edificios	Arbolado	Bancas
Paseo del Prado, La Habana, Cuba	Centro	Aw: Cálido todo el año, con estación seca	Vehículo y peatón	Longitud:1.25 km Ancho:36 m	Recto	Comercial y residencial	Altura 3-4 pisos Ornamentación	Arbolado	Bancas y jardineras como bancas

Tabla01. Tabla comparativa de las características de los paseos peatonales. Fuente: elaboración propia.

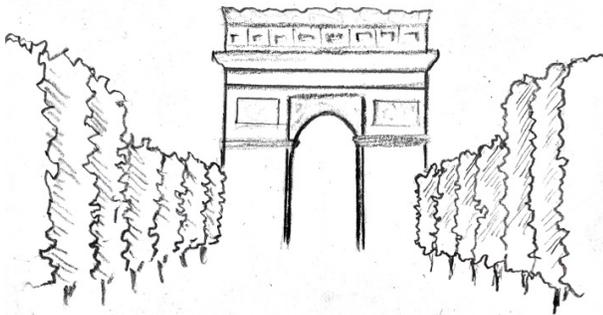
Como se puede observar en la tabla 01, los paseos peatonales expuestos comparten similitudes en varios aspectos aunque el contexto en el que están es diferente. Presentan similitudes en su mayoría en la localización dentro de la ciudad, en el trazado y el uso de suelo predominante. De acuerdo a diferentes autores, estas características más otras, pueden influir en la experiencia del peatón en la calle. En primer lugar, desde la concepción de la calle, el trazado es de suma importancia. Cuando se tiene una vialidad que sigue una línea recta sin ninguna variación en todo su trayecto, el peatón puede ver de un extremo al otro todo lo que hay en el camino. En este caso, la caminata se vuelve monótona y poco atractiva, así mismo, si no se tiene algún elemento que rompa con el patrón de movimiento, teniendo pocas variaciones en el paisaje urbano observable (Cullen, 1974). Al diseñar calles que tengan variaciones en su trayecto cada cierta distancia, genera una sensación de sorpresa que mantiene el interés en el peatón haciendo la caminata más interesante. Así como en una obra de teatro o en una película, en donde se utilizan escenas y elementos visuales impactantes y sorprendentes para mantener al público emocionado, en una calle ocurre algo similar. Estos elementos pueden ayudar a crear una experiencia visualmente atractiva y emocionante para el usuario, se trata de construir experiencias mediante el diseño de la calle.

Hay varias ciudades que de acuerdo a su trazado urbano generan estas experiencias, que si bien en algunos casos las calles pueden seguir un patrón recto, al final de estas puede haber un elemento importante y atractivo que genera interés. Entre los paseos peatonales que se expusieron, un ejemplo de esto es la Avenida de los Campos Elíseos en París, Francia. A lo largo del trayecto de esta vialidad, ésta conecta con varios lugares de relevancia histórica y estética. Por un lado, en su extremo oeste se encuentra el Arco del Triunfo y en el lado este la Plaza de la Concordia, desde donde se puede apreciar a la distancia el imponente Museo del Louvre. Además, en el extremo este, en dirección a la Plaza de la Concordia, se encuentran destacados lugares como el Gran Palacio, el Pequeño Palacio, los jardines de los Campos Elíseos y el jardín de las Tullerías (IMG19). Todos estos elementos conforman un conjunto visualmente impresionante y enriquecedor para los visitantes. En el centro de la avenida, se extiende una amplia zona ajardinada con árboles, fuentes y estatuas, conocida como el Jardín de los Campos Elíseos. Esta área peatonal cuenta con numerosos bancos que invitan a los visitantes a disfrutar de las vistas y el entorno.



IMG19. Avenida de Los Campos Elíseos, París Francia.
Fuente: parisciudad.com

De acuerdo a Lynch (1960), al tener un elemento de interés como puede ser el Arco del Triunfo enmarcado al final de la calle. no solo capta la atención del peatón, sino que también ayuda a orientarse en la ciudad y proporciona una sensación de cercanía o lejanía (IMG20). Si se tratara de una calle completamente recta, sin elementos que rompan este patrón o sin variaciones en su trayectoria, la caminata podría volverse monótona y aburrida. Además, la falta de puntos de referencia puede dar la sensación de que la caminata nunca termina y de que no se está llegando a ningún destino. Por lo tanto, este tipo de elementos de diseño actúa como un incentivo visual y despierta la curiosidad y la intriga del peatón respecto a qué es exactamente ese elemento que se divisa en el fondo.



IMG20. Arco del Triunfo en la Avenida de Los Campos Elíseos. Fuente: boceto hecho por la autora.

Por otro lado, en el extremo este de la avenida se aprecia una agrupación de elementos que, juntos, componen una imagen única: los jardines de los Campos Elíseos, la Plaza de la Concordia y, al fondo, los jardines de las Tullerías con el Museo del Louvre como elemento principal en la línea del horizonte. Además, en el extremo oeste, una hilera de árboles enmarca el camino que conduce al peatón hacia estos lugares, invitándolo a seguir esa ruta y descubrir lo que se encuentra en el fondo.

Estos dos extremos, como se mencionó anteriormente, no solo contribuyen a una estética agradable, sino que también proporcionan referencias de cercanía. Sin embargo, es importante recordar que todo lo mencionado no debe limitarse únicamente a la estética visual. Al tratarse de una calle de paseo que conecta lugares importantes de la ciudad, la atención debe centrarse tanto en la apariencia como en la conectividad. En el caso específico de la Avenida de los Campos Elíseos, cerca de ella y siguiendo el trayecto hacia el Arco del Triunfo, se encuentra una estación de metro. La proximidad con esta estación del metro contribuye a su accesibilidad para usuarios de diversas ubicaciones, no solo de los alrededores.

Se puede visualizar esto como si fuera una isla. Si la vialidad se encuentra en un lugar sin conexiones o accesibilidad, es como estar en una isla lejana, desierta e inaccesible. En tal caso, no se experimentaría la misma vitalidad, por lo que es fundamental que esté integrada con el resto de la ciudad. Las personas deben contar con una forma segura de llegar hasta allí. Por eso, la ubicación de una calle designada como paseo peatonal debe ser cuidadosamente considerada, teniendo en cuenta su conexión con otros puntos clave de la ciudad y garantizando la accesibilidad para todos los usuarios.

Además de la localización, es importante considerar qué usos de suelo hay a lo largo de la vialidad, si predomina uno en particular o si hay una mezcla de usos, ya que esto influye en qué actividades se desarrollarán en el lugar. Por ejemplo, si se tuviera solo uso habitacional, durante el día habría flujo de personas, pero a partir de la noche cuando todos regresan a sus casas, las calles quedarían vacías. Esto también tiene repercusiones en el sentido de seguridad, al no haber personas en la calle se crea un ambiente urbano inseguro debido a que las calles no tendrían actividad (Jacobs, 1961). Por el contrario, al tener mezcla de usos de suelo, como comercios y espacios recreativos, puede propiciar que haya personas en diferentes periodos del día por las diversas actividades que se pueden realizar, haciendo el espacio más atractivo (Gehl, 2014). De esta forma, el contexto en el que esta la calle, en este caso, el uso de suelo, es de gran importancia a la hora de planear qué calles de la ciudad serán destinadas para paseo. El implementar la caminabilidad va más allá que hacer que las calles sean aptas para caminar, se debe planear lo que la rodea para hacer la caminata más interesante y como se dijo anteriormente, segura. De esta forma, lo que rodea a la calle y que interactúa con esta, es igual de importante como la banqueta en donde pasan las personas, porque influye en el uso que se le da a este espacio.

Un ejemplo destacado de un paseo peatonal que incorpora una mezcla de usos de suelo es La Rambla en Barcelona, España. Esta avenida emblemática se extiende desde la Plaza de Cataluña hasta el puerto, atravesando el corazón del centro de la ciudad. Es un lugar vibrante y animado que atrae a residentes y visitantes de todas las edades y culturas, convirtiéndose en una de las principales atracciones turísticas de la ciudad. La Rambla, al igual que la Avenida de los Campos Elíseos mencionada anteriormente, conecta con nodos importantes de la ciudad, como la Plaza de Cataluña y el puerto, sirviendo como un punto de conexión vital entre ellos. Además, cuenta con una excelente conectividad gracias a las tres estaciones de metro que se encuentran a lo largo de su recorrido, lo que facilita el acceso y la movilidad de las personas que desean explorar otros lugares de la ciudad.

En cuanto a la configuración de La Rambla, se caracteriza por tener edificaciones de hasta cuatro pisos de altura y una división clara entre el carril vehicular y el espacio destinado a los peatones, siendo estos últimos la prioridad. El área peatonal central, con aproximadamente 11 metros de ancho, está adornada con una hilera de árboles, bancos fijos y numerosas terrazas de restaurantes donde las personas pueden detenerse a disfrutar de alimentos y bebidas. Además, se pueden encontrar una variedad de comercios en este espacio peatonal, como puestos de periódicos, revistas, comida y golosinas, así como también se llevan a cabo espectáculos y actividades recreativas.



IMG21. *Personas sentadas en las terrazas de los restaurantes en La Rambla, Barcelona España. Fuente: hcchotels*

La Rambla no solo ofrece una amplia gama de comercios y actividades recreativas, sino que también permite a las personas disfrutar del paisaje, las costumbres y la vida en Barcelona. La combinación de diferentes usos de suelo le da vida a este espacio, atrayendo a una gran cantidad de personas y ofreciendo un ambiente animado y diverso para que los visitantes disfruten de la ciudad.

Es fundamental destacar la importancia de tener una mezcla de usos de suelo en los primeros pisos de las edificaciones a lo largo de la vialidad. Según un estudio realizado por Whyte (2012), las tiendas ubicadas a nivel de banqueta generan un ambiente más dinámico y propician la interacción social en los espacios públicos, ya que la arquitectura se conecta con la vida urbana exterior. Esto se suma a lo mencionado anteriormente, donde la mezcla de usos de suelo en el primer piso de los edificios contribuye a la creación de una calle más interesante, con una variedad de acontecimientos ocurriendo simultáneamente (Jacobs, 1967). Tanto en La Rambla como en la Avenida de los Campos Elíseos, se puede observar que la actividad se concentra principalmente en los primeros pisos de las edificaciones.

Aunque los edificios no sean de gran altura como rascacielos, esto no es un factor determinante, ya que lo crucial es que en los primeros pisos se encuentren los comercios y usos de suelo de tipo recreativo.

Además de conocer las repercusiones sociales que tiene el concentrar diferentes usos del suelo en las plantas bajas de los edificios, es importante saber que esto igualmente se hace pensando en las características motrices de los seres humanos. Por las características evolutivas que ha tenido el ser humano, la vista humana se ha desarrollado para poder ver en un plano horizontal, siendo más “difícil” observar un objeto desde abajo o desde arriba (Gehl, 2014). Esto se debe a que durante la evolución del ser humano no se tuvieron grandes amenazas que llegaban desde arriba, así que la vista se desarrolló de tal forma de que es más fácil ver hacia los costados y hacia enfrente. En tal sentido, la vista humana se desarrolla de forma desigual teniendo que el campo visual hacia abajo se extiende entre 80 y 90 grados mientras que hacia arriba el rango de visión es solo de 50 a 55 grados (Hall, 1972, como se citó en Gehl, 2014). Por tal motivo, la interacción de los peatones con los primeros dos pisos de las edificaciones adyacentes a la calle es más significativa, mientras que en los pisos tres, cuatro y cinco es un poco menos y a partir del piso cinco la interacción es prácticamente nula (Gehl, 2014). Es este el motivo por el cual se busca concentrar la principal actividad en los primeros pisos, porque estos son con los que más interactúan los peatones de acuerdo a las capacidades visuales que tiene la vista humana.

Al concentrar la actividad en los primeros pisos mediante la mezcla de usos de suelo, es igualmente importante proporcionar a los usuarios espacios que los inviten a pasar más tiempo en el lugar. Por ejemplo, en el caso de La Rambla, donde hay restaurantes y puestos ambulantes, es fundamental contar con áreas adecuadas para sentarse y disfrutar del paisaje urbano, contemplar una vista panorámica o simplemente conversar. Cuantas más bancas haya, más personas se sentirán atraídas a permanecer en el área (Whyte, 1980). Como se mencionó al inicio de este capítulo, una de las diferencias entre una calle de paso y una calle de paseo radica en el tiempo que las personas pasan en el lugar. Por lo tanto, la presencia de bancos contribuye a que las personas dediquen más tiempo a disfrutar del entorno. Estos elementos pueden ser en forma de bancas tradicionales, pero también pueden incluir sillas y mesas proporcionadas por los comercios ubicados en los primeros pisos de los edificios. En algunos casos, el diseño mismo de la calle puede integrar este mobiliario. Un ejemplo de ello es Lincoln Road en Miami, Florida, EE. UU.

Lincoln Road en Miami, Florida, es un vibrante paseo peatonal que se destaca por su cuidadoso diseño y la incorporación de mobiliario urbano que invita a los visitantes a disfrutar del entorno. A lo largo de esta emblemática calle, se pueden encontrar numerosos bancos y áreas de descanso estratégicamente ubicadas. Estos espacios están diseñados para brindar comodidad y permitir a las personas relajarse mientras observan la vida urbana que se desarrolla a su alrededor.

Además de las bancas, Lincoln Road cuenta con una amplia variedad de sillas y mesas en los espacios exteriores de los restaurantes y cafés que se alinean a lo largo de la calle. Estas opciones de asientos adicionales proporcionan a los transeúntes la oportunidad de disfrutar de una comida al aire libre o simplemente descansar mientras disfrutan de la animada atmósfera. Las características distintivas de Lincoln Road incluyen su diseño peatonal, la presencia de vegetación y áreas ajardinadas, la combinación de arquitectura histórica y moderna, así como una amplia gama de opciones comerciales que van desde tiendas de moda y galerías de arte hasta restaurantes y locales de entretenimiento.



IMG22. Lincoln Road en Miami, Florida. Fuente: boceto hecho por la autora.

Además de lo mencionado anteriormente, otro elemento que se encuentra en la calle y que influye mucho en la experiencia del peatón, son los bordes. Estos son las barreras físicas o naturales que delimitan la calle, que como ya se mencionó puede ser la arquitectura, o más específico, las fachadas. Estos bordes, según Gehl (2014), limitan el campo visual de los peatones en la calle por lo que ejercen gran influencia en la vida urbana. Estos a su vez, se convierten en zonas de intercambio que se da a través de las puertas y ventanas que unen el interior de los edificios con el exterior, es decir, la calle (Gehl, 2014). Al ser estos el contacto visual más próximo que tienen los peatones en la calle, es de suma importancia prestar atención a los detalles para hacer la caminata más atractiva. En este trabajo se plantea la idea de que los bordes (las fachadas) son de los elementos que causan impresiones más fuertes y duraderas en las personas. Por ejemplo, cuando una persona conoce un nuevo lugar, a lo que más toma fotografías es a las fachadas de los edificios, que es lo primero que se ve en la calle y la zona que se recorre en la ciudad. Sin embargo, se tiene que entender que no todas las fachadas pueden ser atractivas por lo que caminar por calles en donde se tienen fachadas de este tipo, puede no ser disfrutable.

Hablar de las fachadas es un tema subjetivo debido a que todas las personas tienen gustos diferentes. A pesar de ello, hay diversos autores que hablan sobre características que pueden influir psicológicamente en el comportamiento y estado de ánimo de las personas, tal es el caso de Sommer (1974). Este autor explica un fenómeno que él llama como “arquitectura dura”.

Este tipo de arquitectura se caracteriza por ser inorgánica al tener total ausencia o muy pobre presencia de elementos naturales, también por ser monumental, por privilegiar el uso de materiales de concreto tanto para el edificio mismo como para el mobiliario urbano en el caso del espacio público. Así mismo, Castro (2007) comenta que este tipo de arquitectura degrada y desconecta el espacio público con el privado, aislando a las personas impidiéndoles relacionarse directamente con el espacio de la ciudad y también provocando inseguridad, al haber pocas personas en las calles. Por su parte, Sommer (1974) expone que esto a su vez puede oprimir el espíritu humano ya que la arquitectura influye en el estado de ánimo de las personas. Si se aterriza esta descripción en el tema de caminabilidad, se obtiene que las fachadas que son completamente de concreto o que son muros ciegos, provocan una sensación de larga distancia en los peatones al caminar por calles con arquitectura de este tipo (Gehl, 2014). De esta manera, se puede entender que las fachadas o bordes influyen en la experiencia de las personas al caminar. Las fachadas invitan a las personas a querer pasear por una calle debido al atractivo visual que estas puedan proyectar. Además de esto, a palabras de Sommer, las fachadas influyen en cómo se sienten los peatones en el espacio urbano, por lo que de estas depende gran parte en sí se disfruta pasear o no por ciertos lugares. Aunque estos planteamientos son interesantes, no solo se debe ver qué es lo que no se debe hacer sino también se debe identificar qué características de las fachadas son favorables para proyectar una imagen positiva para el peatón.

Algunas de las características que pueden hacer que una fachada proyecte una imagen atractiva en las calles para que los peatones gusten de pasear por ahí puede ser la transparencia. Con esto se refiere a las fachadas que presentan grandes y múltiples ventanas, así como numerosas puertas. La transparencia en las fachadas genera que la experiencia al caminar sea más estimulante para los peatones porque pueden ver el interior de los edificios por donde van pasando, y de la misma forma las personas en el interior observan la vida urbana que pasa fuera del edificio (Gehl, 2014). En este sentido, se tiene una comunicación del interior con el exterior. Gehl (2014) explica que en fachadas de locales comerciales en donde se tienen vidrieras, las personas disminuyen su velocidad de paso alrededor de cuatro a cinco segundos por vidriera, para observar lo que ocurre en el interior de los edificios lo cual prolonga su estancia en estas calles. Esto se relaciona con lo que se mencionó anteriormente de “calles activas”, ya que al tener fachadas transparentes ayuda a que las personas permanezcan más tiempo en el sitio lo cual es una de las características de este tipo de calles. Con esto se concluye que la necesidad de tener fachadas con transparencia no solo ayuda a tener calles con más atractivo estético sino también esto enriquece la actividad social que se desarrolla en torno a estas. Por tal motivo, esta misma actividad representa un foco de interés hacia las personas que van pasando por estas vialidades.

Un ejemplo de esto es la calle Buchanan Street en Glasgow, Escocia. Esta es una calle peatonal situada en el centro de Glasgow, Escocia. Conocida por sus tiendas, restaurantes, edificios históricos y eventos, es uno de los principales destinos turísticos de la ciudad. Una de las características destacadas de Buchanan Street es su transparencia arquitectónica, evidente en la abundancia de ventanas y puertas que generan una comunicación fluida entre el interior y el exterior de los edificios. Esta interacción entre los espacios interiores y la calle crea una experiencia visualmente atractiva y estimulante para los transeúntes, quienes pueden apreciar la vida y la actividad que se desarrolla en los establecimientos comerciales, cafeterías y boutiques que se encuentran a lo largo de la calle. Esta transparencia arquitectónica contribuye a hacer de la caminata por Buchanan Street una experiencia fascinante y envolvente, ya que se puede disfrutar de la energía de la ciudad mientras se exploran las diversas opciones de compras y se deleitan con la arquitectura histórica y contemporánea que la rodea.



IMG3. Buchanan Street. Glasgow, Escocia. Fuente: boceto hecho por la autora.

Hay diversos estudios que de igual forma corroboran estas teorías de hacer “fachadas transparentes” para que los peatones encuentren más interesante la caminata. De acuerdo a un estudio realizado en Copenhague en el 2003 sobre calles comerciales, se demostró que en las calles en donde hay fachadas con múltiples ventanas y puertas en la planta baja, la actividad peatonal es siete veces más intensa que en fachadas donde se tienen muros ciegos. Mientras tanto, Gehl (2014) trata de explicar este fenómeno poniendo de ejemplo la ubicación y el uso de las mesas y sillas de un bar. Este dice que la gran mayoría de las sillas en un café se disponen para poder ver el movimiento de la gente debido a que la atracción más importante sobre una vereda es poder ver la vida urbana que transcurre sobre ella. De esta forma se demuestra que los peatones encuentran interesante ver actividad, ya sea del exterior (en la calle) hacia el interior del edificio así como del interior hacia el exterior. Esto genera una llamada de atención para diseñar fachadas que tengan un “diálogo” con el exterior, con el espacio público que la rodea y así formar parte de un todo, claro, sin perder su identidad. Sin embargo, si bien el uso de fachadas transparentes ayuda a crear un entorno más atractivo para los peatones, existen otro tipo de características que igual contribuyen a esto.

Algo muy importante a la hora de diseñar calles peatonales es hacer que la caminata se sienta más corta de lo que es para que no sea pesada. Ya se han mencionado algunos ejemplos de características que pueden ayudar pero aún hay más, como el uso de fachadas con ritmo vertical. Las plantas a nivel de vereda que tienen características formales con ritmo vertical dan lugar a paseos más interesantes (Gehl, 2014). Esto se logra mediante elementos como ventanas, detalles estructurales verticales, múltiples puertas con un remate de ritmo vertical y edificios estrechos. En este último aspecto se considera para su diseño el tamaño del frente de locales comerciales por ejemplo, y la velocidad promedio de un peatón:

En base a estudios psicológicos hechos a personas en habitaciones cerradas donde no hay ningún estímulo, podemos decir que nuestros sentidos necesitan ser incentivados cada cuatro o cinco segundos, el intervalo adecuado entre el exceso y la escasez. Sabiendo esto, es interesante notar que las tiendas ubicadas sobre calles comerciales de intenso movimiento tienen un frente que oscila entre los cinco y los seis metros, una medida que corresponde a un número de 15 a 20 negocios por cada 100 metros. Si nos movemos a una velocidad promedio de 80 segundos por 100 metros, este ritmo de las fachadas asegura que nuestro ojo se encontrará con nuevas visuales y actividades cada cinco segundos (Gehl, 2014, p. 77).

De acuerdo a esto, se entiende que debe haber un equilibrio en la longitud de las fachadas para garantizar que se tenga una variedad visual al caminar, al menos en las calles comerciales. Esto hace que los paseos sean más interesantes y que el tiempo al caminar pareciera pasar más rápido al sentir que la distancia caminada es más corta. Ahora bien, si esto es algo que puede funcionar en calles comerciales, es más difícil controlar este tipo de aspectos en calles de uso habitacional.

El diseñar fachadas de viviendas no se puede aplicar exactamente lo mismo que en locales comerciales debido a que el uso es diferente. Sobre fachadas de usos comerciales se habló anteriormente de implementar transparencia por medio de múltiples ventanas y puertas, para que se tenga comunicación del interior y el exterior. Sin embargo, en el caso de las viviendas lo que se busca es la privacidad ya que no es cómodo ni seguro que extraños que van pasando por la calle vean hacia el interior de la casa. Entonces en estos casos se puede aplicar otro tipo de soluciones para tener ese “diálogo” de la arquitectura con el espacio público sin sacrificar la privacidad de los residentes. Un estudio realizado por la Universidad de Melbourne en 1976 (como se citó en Gehl, 2014), sobre la actividad social registrada en calles residenciales, identificó que en las calles donde había más actividad fue dentro de las zonas residenciales más antiguas de tipo townhouse. Estas zonas residenciales mostraban características tales como terrazas y jardines delanteros semiprivados que separaban la casa de la vereda.

De acuerdo a Gehl (2014), este espacio semiprivado, ubicado generalmente delante de la casa, juega un rol preponderante a la hora de inyectarle vitalidad al espacio urbano de las zonas residenciales. De esta manera, al implementar espacios en las calles residenciales que conecten la zona privada con la pública ayuda a enriquecer la actividad en esa calle. Al mismo tiempo esto hace que la imagen urbana se vea beneficiada al crear un espacio urbano atractivo mediante más áreas verdes por ejemplo. Esto evidencia que los detalles en las calles son los que marcan una diferencia en el disfrute de estas.

Un ejemplo de paseo peatonal que tiene características así de viviendas con jardines delanteros y terrazas, es el Paseo Montejo en Mérida, Yucatán. Esta avenida se distingue por sus magníficas mansiones y residencias históricas, las cuales presentan una variedad de estilos arquitectónicos, como neoclásico y francés. Estas imponentes edificaciones se encuentran separadas entre sí, creando un entorno espacioso y majestuoso. Además de sus fachadas elaboradas y detallados balcones de hierro forjado, muchas de estas propiedades cuentan con amplios jardines delanteros, adornados con vegetación y hermosas flores tropicales.



IMG24. Paseo Montejo, Mérida Yucatán. Fuente: boceto hecho por la autora.

Desde el punto de vista peatonal, el Paseo de Montejo ofrece características muy atractivas. Sus amplias aceras proporcionan espacio suficiente para que los peatones puedan caminar cómodamente y disfrutar del paisaje sin sentirse aglomerados. Además, estas aceras están cubiertas por árboles que brindan sombra y frescura durante los días calurosos, lo que hace que pasear por la avenida sea una experiencia agradable y placentera.

Aunado a las características de la fachada, las texturas y detalles también son de suma importancia para crear caminos más atractivos al peatón. Estas texturas se logran mediante los materiales de construcción y el estilo arquitectónico ya que algunos estilos tienen como característica la ornamentación por medio de los materiales. De acuerdo a Gehl (2014), para los peatones que caminan despacio, un edificio ofrece una gran cantidad de atractivos. Además de las texturas y los materiales, la planta baja siempre contiene una gran riqueza de detalles. Este tipo de detalles ayudan a estimular los sentidos creando experiencias más significativas (Hall, 1972). Por medio de los sentidos es que los seres humanos pueden percibir el mundo que les rodea y a través de esto es que pueden experimentar emociones de acuerdo al impacto que esto tenga en la persona. Puede haber algunas fachadas que estimulan más los sentidos, aunque esto es subjetivo, es interesante que en la mayoría de los paseos peatonales de las ciudades estos tengan lugar en la parte histórica de la ciudad en donde la arquitectura es de un estilo arquitectónico antiguo que tiene gran cantidad de detalles en su ornamentación (varía dependiendo del estilo arquitectónico). Entonces, si las características estéticas de las fachadas ayudan

a estimular los sentidos como ya se mencionó, es relevante que esto se tenga en cuenta para crear futura arquitectura que no solo sea agradable en su interior sino que se piense en las repercusiones visuales hacia su exterior.

Para ejemplificar lo anterior, la Calle Obispo en el casco histórico de La Habana, Cuba, se erige como un símbolo emblemático que encapsula la esencia y el encanto de la ciudad. Esta pintoresca calle peatonal, que se extiende desde la Plaza de Armas hasta el Parque Central, es reconocida por su enriquecedora historia y su cautivadora arquitectura. Las fachadas de los edificios a lo largo de la Calle Obispo presentan una exhibición impresionante de detalles y texturas que deleitan a los transeúntes. Los colores vibrantes y alegres se entrelazan con la pátina del tiempo, creando una paleta visualmente fascinante. Los balcones adornados con barandas de hierro forjado, las ventanas enmarcadas con elaboradas molduras y las puertas de madera tallada son elementos arquitectónicos que destacan en cada fachada.



IMG25. Calle Obispo en la Habana, Cuba. Fuente: boceto hecho por la autora.

Como ya se habló anteriormente, la estimulación de los sentidos de los peatones es vital para brindar una experiencia más rica al caminar. En este sentido se habló de las texturas y detalles, sin embargo es importante mencionar el protagonismo que tienen los colores en este aspecto. Al ser el ser humano un ser visual, los colores tienen influencia en el comportamiento de estos y en sus emociones. Como ya se ha demostrado en estudios de psicología, cada color provoca una respuesta emocional en las personas (Heller, 2004). El efecto que producen los colores en las personas puede variar dependiendo de la ocasión. Esto se debe a que se conocen muchos más sentimientos que colores, es por eso, que cada color puede producir muchos efectos distintos y a menudo contradictorios (Heller, 2004).

En ese sentido, si se aplica esta teoría en los colores de las fachadas, los cuales están dados por el tipo de materiales que se usan, se puede deducir que habrá ciertos tonos que atraigan más a las personas. De esto se desprende la importancia de la elección de la paleta de colores que prevalecerá en una vialidad aplicando la psicología del color.

La psicología del color se puede aplicar para conocer cuál es la reacción de los peatones a ciertos colores en las calles y cómo esto afecta de forma positiva o negativa la experiencia de caminar. Un estudio realizado en la Universidad Nacional del Centro de Perú por Hinostroza (2014), trató de explicar los efectos del color en la imagen urbana de Huancayo. Los resultados de dicho estudio mostraron cómo percibían los colores de las fachadas los habitantes y que efecto tenían en ellos. En la siguiente tabla se pueden ver los resultados.

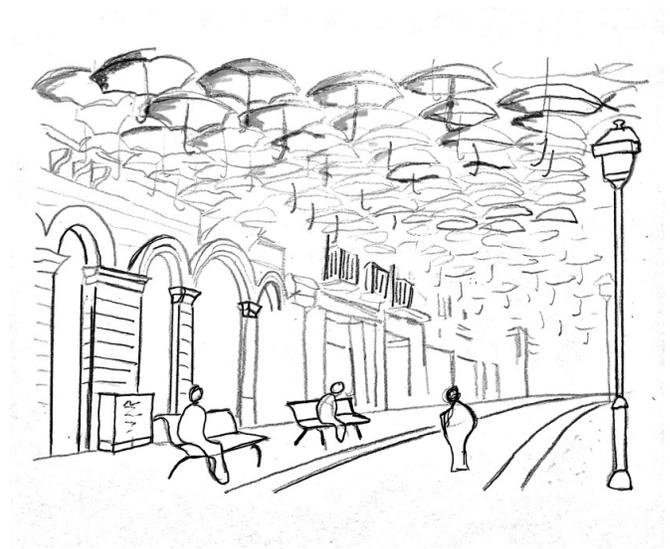
Color	Efecto	Teoría del color de Heller (2004)
Tono de Beige	Tranquilidad	Tonos de marrón (Beige): “Es un color valorado positivamente para los espacios habitables. Lo natural, lo esencialmente carente de artificialidad, hacen del color marrón el color de la comodidad...”
Tono de ladrillo	Orden	Tonos de naranja (ocre): “Color de la diversión, de la sociabilidad y de lo alegre” “Se ha observado la predilección por el mismo en los pueblos salvajes”
Tono de verde	Bienestar	Tonos de verde: “Es una ideología, un estilo de vida: es conciencia medioambiental, amor a la naturaleza, rechazo de una sociedad dominada por la tecnología”. “Proporciona una sensación de tranquilidad y seguridad”
Policromo	Agrado y desorden	No considera la policromía en su estudio. “El marrón es la mezcla de todos los colores.” “En el marrón desaparece la individualidad de los colores básicos. Por eso es el color de lo corriente, lo simple y lo honrado”
Tono de marrón	Suciedad	Tonos de marrón: “Al marrón lo asociamos espontáneamente con la inmundicia y los excrementos”

Tabla 02. Resultados del estudio “los efectos del color en la imagen urbana de Huancayo”. Fuente: Hinostroza (2014).

Como se puede ver en la tabla, se hizo el estudio de cinco tonos diferentes de color en donde las personas entrevistadas los relacionaron con sentimientos positivos y negativos. De acuerdo a Heller (2008), el efecto de cada color está determinado por su contexto, es decir, un color puede causar diferentes emociones o tener diferentes significados dependiendo desde que punto de vista se esté estudiando. Sin embargo, en la mayoría de las veces el significado de un color está relacionado con experiencias universales enraizadas desde la infancia (Heller, 2004). Como por ejemplo, el color verde y el beige (tabla 02), las personas los relacionaban con la naturaleza ya que estos son colores presentes en la vegetación. Por lo tanto, estos colores generan un sentimiento de bienestar y tranquilidad, porque estos son los sentimientos que se tienen al estar en contacto con la naturaleza. A partir de estas afirmaciones se entiende que el uso de ciertos colores puede provocar un sentimiento de disfrute si se sabe cómo y dónde emplear ciertos tonos para crear un ambiente agradable, en este caso, de los peatones.

Es importante destacar que, además de aplicar colores en las fachadas para crear una vista atractiva para los peatones, también se pueden encontrar colores en otros elementos, como es el caso de la Rúa Luís de Camões en Águeda, Portugal. Esta encantadora calle peatonal, situada en el corazón de la ciudad, se distingue por las coloridas sombrillas suspendidas a lo largo de su extensión, conocidas como “The Umbrella Sky Project”. Estas sombrillas brindan un espectáculo visualmente impactante y lleno de alegría.

Con colores vibrantes, se despliegan sobre la calle creando un techo multicolor que proporciona sombra y añade un toque mágico al entorno urbano. Las sombrillas dan vida y transforman el paisaje, generando una sensación de encanto y asombro en quienes las contemplan.



IMG26. Rúa Luís de Camoes. Águeda, Portugal.
Fuente: boceto hecho por la autora.

Otro ejemplo destacado es el Paseo del Filósofo o Philosopher’s Walk en Kyoto, Japón, donde la aplicación del color se encuentra en los árboles que rodean el recorrido (IMG27). En este paseo, la principal atracción son los cerezos que adornan el camino, llenándolo de un estallido de colores. Durante la temporada de floración de los cerezos, conocida como “sakura”, el paseo se transforma en un espectáculo visual único y cautivador. Los delicados pétalos rosados o blancos crean un paisaje impresionante y efímero, brindando una vista verdaderamente encantadora. Además de los colores vibrantes, el Paseo del Filósofo ofrece un contacto cercano con la naturaleza, permitiendo a los visitantes disfrutar de la serenidad y tranquilidad que ofrece el entorno natural.

Caminar por este paseo se convierte en una experiencia enriquecedora, donde se puede apreciar la belleza de los cerezos en flor y conectar con la naturaleza de una manera única. En este caso, se combinan los colores y el contacto con la naturaleza. Lo que nos lleva al siguiente punto que es sobre la importancia de la vegetación en los paseos peatonales y cómo estos influyen en el disfrute del peatón.

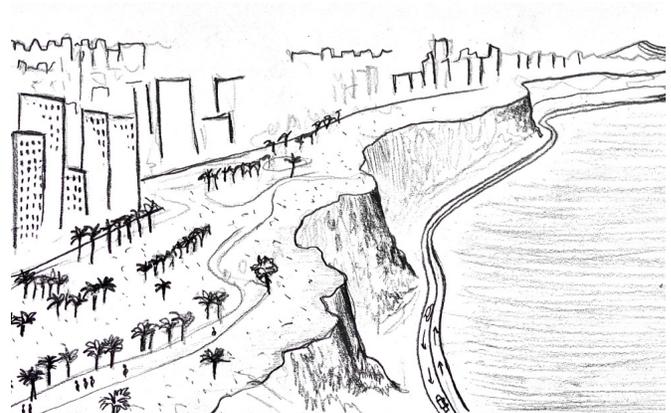
Hay diversos estudios que tratan de investigar a que se debe la estimulación positiva que tienen las personas al estar en contacto con la naturaleza. Roger S. Ulrich lo explica muy bien mediante la hipótesis de biofilia. En esta se demuestra que la naturaleza beneficia a las personas, tanto psicológicamente como en materia de salud y explica las razones detrás de esto. Esto se debe a que los seres humanos han pasado más tiempo en ambientes naturales que en urbanos, en donde la naturaleza les brindaba alimento, abrigo y confort desde el inicio de la historia evolutiva de los humanos.



IMG27. Cerezos en el Paseo del Filósofo en Kyoto, Japón.
Fuente: boceto hecho por la autora.

Si bien, los seres humanos ya no viven en su gran mayoría en estas condiciones, se tiene estos “recuerdos” en la memoria genética. Esta genera una conexión inconsciente y positiva hacia la naturaleza, es por eso que las personas tienen preferencia y una respuesta positiva al estar en contacto con ambientes naturales. Bajo este planteamiento, es posible pensar que la presencia de espacios naturales en la ciudad es vital para generar un ambiente positivo. Muchas ciudades alrededor del mundo cuentan con escasos o nulos espacios naturales, por lo que se está optando por implementar más ya sea mediante parques o plazas, así como arbolado en las vialidades. Esto no solo ayuda a la imagen urbana sino también trae consigo numerosos beneficios de diferente tipo.

Es importante destacar que el contacto con la naturaleza puede manifestarse a través de diversas características, como áreas verdes, cuerpos de agua etc. Un ejemplo de ello son los malecones, paseos peatonales diseñados específicamente para brindar la oportunidad de disfrutar del mar y las vistas que ofrece (IMG 28).



IMG28. Malecón de Miraflores en Lima, Perú.
Fuente: boceto hecho por la autora.

En las últimas décadas los árboles en el entorno urbano se han vuelto muy demandados debido a su ausencia. De acuerdo a un estudio realizado por Whyte (1980), sobre la vida social en los espacios urbanos, la presencia de árboles en los espacios públicos condiciona el uso que le dan las personas a ese espacio. Este estudio evidenció que en las áreas en donde se encuentra arbolado se concentran más personas, sobre todo en lugares donde se tienen temperaturas altas. Así mismo, los árboles brindan sombra y esto a su vez crea una barrera psicológica contra la actividad urbana (Whyte, 1980). La presencia de árboles no solo tiene un impacto visual en el entorno urbano, sino también un efecto psicológico que puede influir en el comportamiento y la percepción de las personas en esos espacios. En una vialidad, por ejemplo, los árboles o la vegetación pueden generar una sensación de protección y refugio para los peatones, incluso en zonas con mucho tráfico vehicular. Esta percepción psicológica de seguridad puede aumentar la sensación de bienestar y mejorar la calidad de vida de las personas en las ciudades. En parques y plazas, los árboles pueden funcionar como barreras naturales contra la actividad urbana, creando espacios más tranquilos y relajantes para los visitantes. Además, la presencia de árboles y vegetación en los espacios públicos también puede tener un impacto positivo en la salud física y mental de las personas, reduciendo el estrés y mejorando la calidad del aire.

Un ejemplo de lo dicho anteriormente, es el Paseo del Prado en La Habana, Cuba. Este es una avenida emblemática que se extiende a lo largo del corazón de la ciudad, brindando a los visitantes y lugareños una experiencia única de la belleza y la historia de la isla. A lo largo del paseo, el espacio está bordeado por majestuosos árboles de ceiba, generando una cubierta natural que brinda una sensación de cobijo y una separación del peatón con el entorno urbano. En el centro de la avenida se encuentra una larga hilera de esculturas de leones y bancos de hierro forjado, que invitan a los transeúntes a descansar y contemplar el paisaje. Este icónico paseo también es conocido por su ambiente cultural, con artistas callejeros, músicos y vendedores ambulantes que añaden un toque de vitalidad y autenticidad a este rincón de La Habana.



IMG29. El Paseo del Prado de La Habana, Cuba, como ejemplo de la implementación de arbolado. Fuente: boceto hecho por la autora.

De esta misma forma existen otro tipo de

beneficios que trae consigo el arbolado en la ciudad. Jiménez (2020), en el libro *Espacios verdes públicos*, hace una revisión de varios estudios sobre los efectos que tienen los espacios verdes en las ciudades. Uno de estos estudios, conducido por Russell y sus colegas en 2013, resalta los efectos beneficiosos del contacto con la naturaleza en diversas dimensiones, como la salud física, la salud mental, la espiritualidad, la sensación de certeza, el control y la seguridad, las capacidades de aprendizaje, la inspiración, la imaginación, el sentido de lugar, la identidad y autonomía, la conexión y pertenencia, así como la sensación general de bienestar. Russell y su equipo también concluyen que el conocimiento y la experiencia de la naturaleza se correlacionan con niveles más altos de felicidad y salud. Por otro lado, González (2002) argumenta que la presencia de árboles en las ciudades añade belleza al entorno, suavizando las líneas urbanas rigurosas y enriqueciendo los hogares con biodiversidad y mucho más. Tal es la importancia de los árboles que incluso forman parte de la infraestructura como lo son las calles. Teniendo todo esto en cuenta es sorprendente ver la falta de áreas verdes que hay en gran cantidad de ciudades, en donde las personas en muchas ocasiones tienen que salir de la ciudad para poder sentirse en contacto con la naturaleza.

también pueden brindar beneficios ambientales en la zona próxima en donde se encuentran. Según lo señalado por González (2002), estos beneficios se manifiestan gracias a que los árboles contribuyen a la disminución de la temperatura y a la creación de microclimas, lo cual es especialmente relevante en regiones caracterizadas por climas extremadamente cálidos. En zonas urbanas, es comúnmente observado un fenómeno conocido como la “isla de calor” (Camilloni y Barros, 1991, como se citó en González, 2002). Este fenómeno surge debido a varios factores, incluyendo la acumulación y liberación de calor por las estructuras urbanas, la capa de contaminación en la atmósfera, la falta de evaporación en áreas urbanas debido a la escasa presencia de espacios verdes y la impermeabilización del suelo, así como la generación de calor proveniente de vehículos, la actividad industrial y el desarrollo urbano en general (Santibañez y Uribe, 1993, como se citó en González, 2002). A su vez, Ballester Olmos (1991) sostiene que la vegetación ejerce un impacto directo en la temperatura de la ciudad, suavizando los extremos del calor estival y reduciendo la intensidad de las islas de calor. De esta forma en una ciudad en donde se tienen temperaturas elevadas, las calles en donde hay presencia de árboles son las más usadas por los peatones, mientras que donde se encuentra nula vegetación están prácticamente desiertas. Con esto se puede entender que la presencia de árboles en las calles puede influir en los patrones de movilidad peatonal en una zona.

Además de lo dicho anteriormente, los árboles

Por último, cabe destacar las propiedades de

amortiguamiento del ruido urbano que tienen los árboles. Distintos estudios han demostrado que las plantaciones de árboles y arbustos diseñadas apropiadamente pueden reducir de manera significativa el ruido (González, 2002). Esto es debido a que:

Las hojas y ramas reducen el sonido transmitido, principalmente dispersándolo, mientras el suelo lo absorbe (Aylor, 1972). Para la reducción óptima del ruido, los árboles y arbustos deberían ser plantados cerca del origen del ruido y no cerca del área receptora (Cook y Van Haverbeke, 1971). Cinturones anchos de 30m de árboles altos y densos, combinados con superficies suaves del suelo pueden reducir los sonidos entre un 50% o más (Cook, 1978). Para espacios de plantaciones estrechas (menos de 3 m de ancho) la reducción del ruido es de 3 a 5 decibeles siempre y cuando la vegetación sea densa antepuesta por una hilera de arbustos Reethof y McDaniel, (1978). Normalmente este tipo de plantaciones son más efectivas para ocultar vistas no deseadas que para reducir los niveles sonoros (como se citó en González, 2002).

contaminación acústica que puede haber en las grandes ciudades debido en gran medida al tráfico vehicular, la importancia del área verde puede ser de gran ayuda para contrarrestar los efectos de esta contaminación auditiva.

Un estudio reciente realizado por la organización benéfica de salud mental MIND del Reino Unido (como se citó en Gonzáles, 2002), comparó los efectos en el estado de ánimo de dar un paseo en la naturaleza con dar un paseo en un centro comercial. Los resultados revelaron mejoras significativas en la autoestima después de un paseo por la naturaleza, con un 90% de mejora, mientras que las mejoras fueron bastante limitadas para aquellos que caminaron en un centro comercial. De hecho, el 44% de los que caminaron en interiores informaron una disminución en su autoestima. De manera similar, caminar al aire libre resultó en mejoras notables en el estado de ánimo, que se evaluaron en seis factores diferentes, incluyendo depresión, ira, tensión, confusión, fatiga y vigor. Los efectos varían especialmente en relación con la tensión; al dar un paseo al aire libre, el 71% de los participantes informaron una reducción en la tensión, sin experimentar aumentos, mientras que en el caso del paseo en interiores, alrededor del 50% de los participantes en realidad reportaron un aumento en la tensión. Del mismo modo, desplazarse por un entorno natural puede proporcionar un breve respiro que, aunque efímero, interrumpe un proceso de agotamiento de recursos.

Teniendo esto en cuenta y conociendo la

III. PASEO POR EL MALECÓN DE PUERTO VALLARTA: ANÁLISIS DE SUS CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO URBANO

3.1 Metodología

Al haber comparado las características de los paseos peatonales expuestos en el capítulo anterior y haber revisado bibliografía sobre el tema de disfrute del paseo peatonal, se llegó a la conjetura de qué elementos de diseño urbano pueden influir en la experiencia del peatón. Con el propósito de corroborar esto, se llevó a cabo el análisis de estos elementos de diseño en un caso específico: el Malecón de Puerto Vallarta.

Para realizar este análisis se llevaron a cabo recorridos en el Malecón y sus alrededores entre semana y en fin de semana durante diferentes periodos del día, para ver cómo los peatones interactúan con el espacio e identificar la diferencia de uso a lo largo del día. Durante estos recorridos se hicieron levantamientos de campo, se tomó nota de las actividades que se llevan a cabo en este espacio, y se realizaron entrevistas a los peatones. De esta forma se dividió la información recabada en diferentes prácticas de acuerdo a las conjeturas del capítulo anterior: localización, uso de suelo, mobiliario urbano, banqueta, vegetación, bordes, y usuarios. Todos estos elementos se manejarán como elementos interrelacionados, por lo que no se dividirá estrictamente en puntos.

A continuación se muestra en qué consiste cada uno de los elementos y qué factores se tomaron en cuenta para su análisis.

- Localización

Una de las variables a analizar fue la localización del paseo peatonal dentro de la ciudad, debido a que esto puede influir en la función que desempeña esta calle en la ciudad y en su éxito o fracaso como paseo peatonal. De esta forma se evaluó si se encuentran en zonas céntricas, periféricas o en intersecciones de nodos de interés como parques, edificios históricos, zonas comerciales, entre otros. También se consideró la función que desempeña en la ciudad, si es meramente peatonal o si tiene otros usos como transporte público o ciclovía. Al analizar la localización se pretende que permita obtener conclusiones acerca de qué ubicaciones son las más adecuadas para la creación de paseos peatonales exitosos.

- Clima

Es importante conocer cómo el clima influye en la preferencia de uso del espacio y la percepción del confort del peatón. Para el diseño y planeación de los paseos peatonales es fundamental considerar las condiciones climáticas de la ciudad donde se encuentran, ya que esto puede influir en su diseño y en cómo se utiliza. Las condiciones climáticas son uno de los factores más importantes que influyen en el uso del espacio urbano y pueden afectar la elección de la gente de permanecer o no en un paseo peatonal. Por lo tanto, en este análisis se considerarán las condiciones climáticas del paseo seleccionado para comprender mejor cómo afecta el clima en el diseño y uso de los paseos peatonales.

- Uso de suelo

Para fines de esta investigación el uso de suelo se midió por metro lineal, es decir, la longitud de la fachada destinada para los diferentes usos de suelo en lugar de medirlo por lote. Esta aproximación se justifica por la necesidad de comprender la interacción del peatón con los bordes de la calle (fachada) y cómo estos influyen en la experiencia peatonal. Se llevará a cabo una identificación del uso de suelo al que está destinada cada fachada, y los resultados se presentarán en forma de porcentaje para determinar cuál es el uso de suelo predominante a lo largo de la calle y si hay una mezcla de usos.

- Mobiliario urbano

El tipo de mobiliario más determinante en la permanencia de personas en el espacio, son las bancas (o bancos), es por eso que es en el que se va a enfocar. De acuerdo a Whyte (1980), tener más espacios de descanso invita a las personas a permanecer más tiempo en el lugar, es decir, “más bancos es igual a más personas”. Dicho así, se va a cuantificar la cantidad y tipología de este mobiliario mediante un plano de ubicación y una tabla descriptiva con las siguientes características:

- a. Si son techados
- b. Tienen o no respaldo
- c. Tienen o no reposabrazos
- d. Su ubicación en la calle y relación con las otras variables
- e. Si se encuentra en un lugar iluminado
- f. Material de construcción

Además de los bancos, también se identificará otro tipo de mobiliario como quioscos, paradas de autobuses, luminarias, botes de basura, señalizaciones, jardineras, etcétera.

- Banqueta

Este es un elemento determinante en el uso de la calle debido a que sus características exponen para qué está diseñada la calle: si se le da más espacio al arroyo vehicular, habrá más automóviles y viceversa (Jacobs, 1961; Speck, 2012). Dependiendo de las dimensiones dadas a cada uno, se puede ver a quién se le da preferencia, además de que el estado de la banqueta puede facilitar o no el paso de las personas por esta.

Habiendo expuesto esto, lo que se analizará en este apartado es:

- a. Ancho de banqueta
- b. Ancho del arroyo vehicular
- c. Nivel de suelo
- d. Pavimentos
- e. Pasos peatonales

En el caso del nivel de suelo se está tomando en cuenta esta subvariable debido a que en algunos conceptos de calles para peatones como el *woonerf*, se propone que al dejar la banqueta y el arroyo vehicular a un mismo nivel, este último se vuelve una extensión de la banqueta y así dándole más espacio a los peatones. Además de esto, al diseñar la calle sin una clara división entre espacio peatonal y vehicular (es decir, sin borde continuo), los automovilistas son obligados a reducir la velocidad y viajar con precaución.

La variable de banqueta a su vez se relaciona directamente con la variable de fachada, debido a esto se va a analizar la relación de ancho de calle con la altura de la fachada para así ver la dimensión de la escala humana de un peatón en la calle.

- Naturaleza

Estudios demuestran que el contacto con la naturaleza, ya sea áreas verdes o cuerpos de agua, por ejemplo, tiene una estimulación positiva en las personas, además de representar una barrera psicológica contra la actividad urbana, brindar una sensación de cobijo y amortiguar la contaminación ambiental y auditiva (Whyte, 1980; González, 2002; Russell et al, 2013; Jiménez, 2020). Por consiguiente, la presencia de áreas naturales en los espacios públicos influye en la percepción de la calle. Del mismo modo, de acuerdo a la temperatura de la ciudad, la presencia o ausencia de árboles puede condicionar el uso que le dan las personas a ese espacio.

Se identificará qué tipo de elementos naturales se encuentran a lo largo del malecón. En el caso de la vegetación, se describirán las siguientes características:

- a. Altura
- b. Tipo copa:
 - Extendida
 - Esférica
 - Piramidal
 - Columnar
 - Copa irregular
 - Ovoidal
- c. Características de follaje:
 - Floral o follaje aromático
 - Caducifolio o perenne
 - Tupido

Fachada

Esta variable tiene relación con todas las anteriores (usos de suelo, banqueta, mobiliario y arbolado), por lo que es la más compleja al ser la articuladora de todo el sistema. Esta variable se va a abordar desde diferentes enfoques:

- **Altura.** Para ver la relación de la altura de la fachada con la calle ya que los peatones interactúan principalmente con el primer piso, teniendo como máximo el quinto piso.
- **Porcentaje de permeabilidad.** Esto se refiere a si es una fachada continua o discontinua. Es importante debido a que la continuidad de la fachada puede influir en el uso del paseo, ya sea que propicie que sea disfrutable o no.
- **Transparencia.** La transparencia en las fachadas genera que la experiencia al caminar sea más estimulante para los peatones porque pueden ver el interior de los edificios por donde van pasando, y de la misma forma las personas en el interior observan la vida urbana que pasa fuera del edificio. Esto se hace con el objetivo de conocer cómo influye el tener fachadas completamente o parcialmente transparentes (ventanas o puertas), así como cuál es la relación óptima.
- **Paleta de colores.** Con esto se puede entender cómo influyen los colores presentes en el paseo peatonal en la experiencia (disfrute) del peatón.

Usuarios

Esta variable es la más importante ya que se trata de los peatones que utilizan el espacio, son los que dictan si el paseo está siendo usado, si tiene éxito o no como paseo peatonal, si está cumpliendo su función de paseo peatonal. Para analizar esta variable se realizaron recorridos en el malecón entre semana y fin de semana, en diferentes horarios del día para identificar diferencias en el uso del malecón y a qué se deben esas diferencias. Además, esto ayuda a caracterizar el malecón de acuerdo a los usos/actividades que se llevan a cabo en todo su recorrido, si es igual o si el malecón se puede dividir de acuerdo a esto.

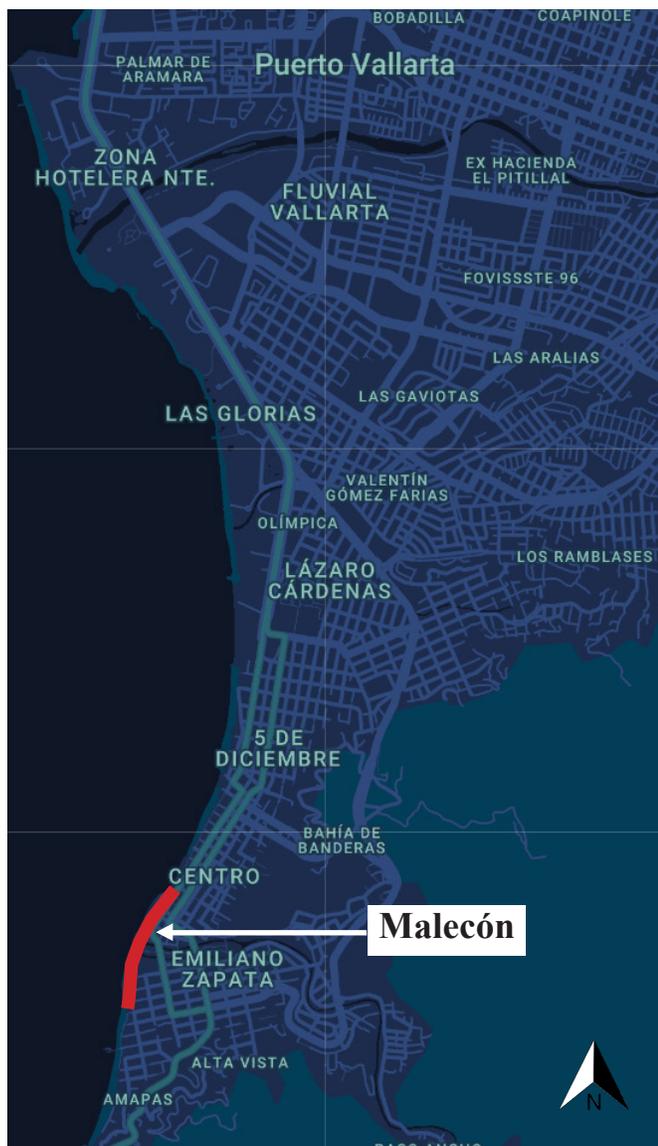
Así mismo, se realizaron entrevistas semiestructuradas a 5 usuarios locales y turistas, para saber la percepción que tienen estos del malecón.

Finalmente, se llevó a cabo un conteo de aforo peatonal en diferentes periodos del día.

Las variables mencionadas, se describirán de manera interrelacionadas durante este capítulo, debido a que cada una influye en la otra y no se pueden manejar por separado. Al final del capítulo se presenta un esquema resumiendo los hallazgos encontrados durante este análisis, explicando cómo interactúan todos estos elementos en este paseo peatonal.

3.2 Antecedentes del Malecón de Puerto Vallarta

Para comenzar, es importante explicar lo que es un malecón. De acuerdo a la Real Academia Española (RAE, 2023), un malecón es un paseo marítimo, un camino o una carretera que se construye a lo largo de una costa o un río. Los malecones suelen ser utilizados para diferentes actividades como caminar, correr, pescar, relajarse y disfrutar de la vista al mar. También pueden ser utilizados para el transporte, el comercio y la defensa. Dicho esto, el malecón de Puerto Vallarta, o por su nombre original “Paseo Díaz Ordaz”, es un paseo marítimo que se extiende a lo largo del litoral del Océano Pacífico.



IMG30. Ubicación del Malecón en mapa de Puerto Vallarta.
Fuente: elaboración propia.

Desde su construcción en 1936, el malecón ha tenido varias modificaciones:

De 1935 a 1936 se construyó el primer tramo del malecón, nombrado como Paseo a la Revolución, cambiando después su nombre a Paseo Díaz Ordaz. Este tramo se extendía desde la calle 31 de octubre hasta la calle Zaragoza en el anfiteatro Aquiles Serdán, mejor conocido como “Los Arcos”.

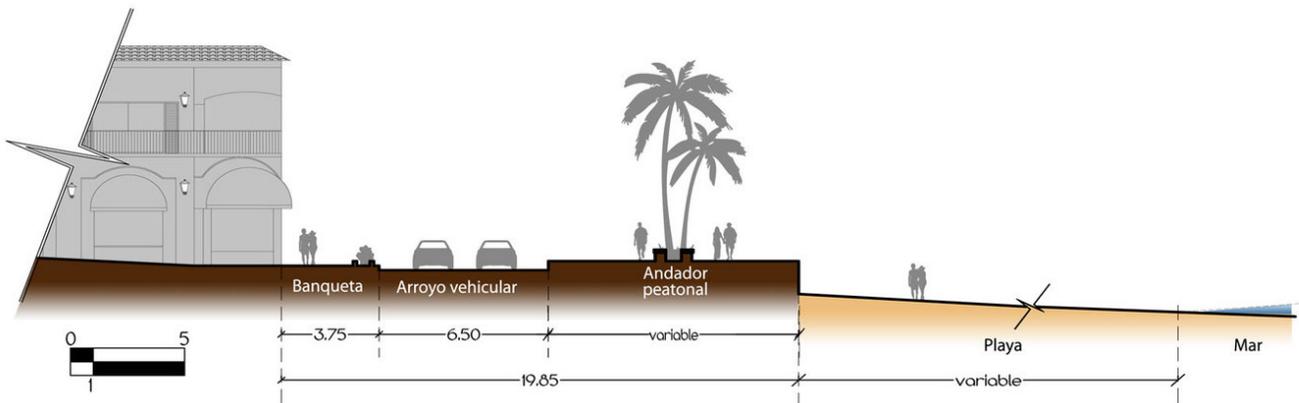
En 1940, se inició la construcción de un segundo tramo, conocido como “Malecón II” o “Nuevo Malecón”, finalizando su construcción entre 1948 y 1952. Este tramo comprendía desde Los Arcos, hasta llegar al Río Cuale.

Por último, la más reciente remodelación se llevó a cabo en el año 2011, la cual estuvo a cargo del despacho de arquitectura Trama Arquitectos. Esta remodelación se concentró en el primer tramo del malecón (11 cuadras), haciendo una serie de modificaciones, de las cuales destaca el rediseño de la calle para darle prioridad al peatón.

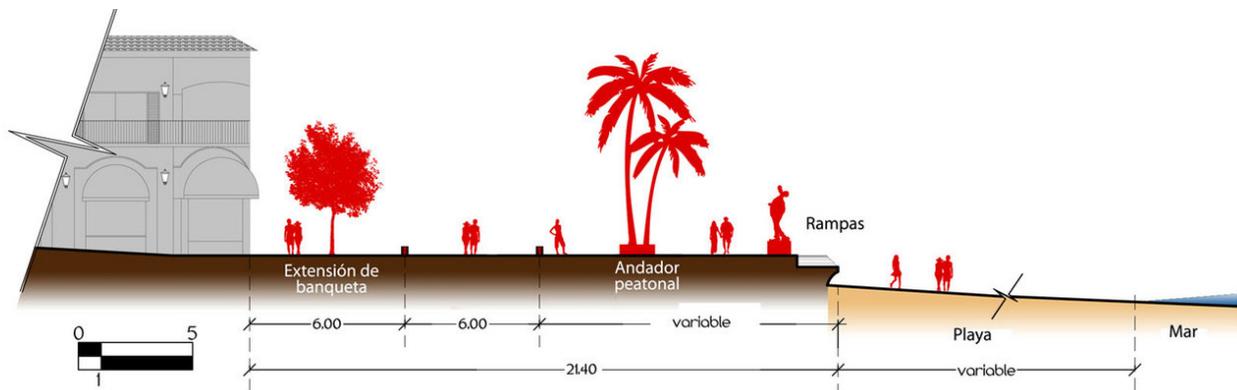
De acuerdo con la Secretaría de Turismo, la longitud oficial del malecón se extiende desde la calle 31 de octubre en el centro de la ciudad hasta el Parque Lázaro Cárdenas en la Zona Romántica, abarcando una distancia de alrededor de 1.54 km.

Las características que tenía el malecón desde su construcción en 1936, han cambiado mucho a como se ve hoy en día. Antes de la remodelación del año 2011, la sección del malecón se dividía en tres partes (IMG31): la banqueta en el lado de los comercios, el arroyo vehicular que constaba de dos carriles de circulación, y el andador peatonal. En el andador peatonal era en donde las personas paseaban libremente, disfrutando la vista hacia el mar. Se tenía mobiliario urbano como bancas de acero en ambos costados del andador, luminarias, jardineras y estatuas a lo largo de todo el recorrido.

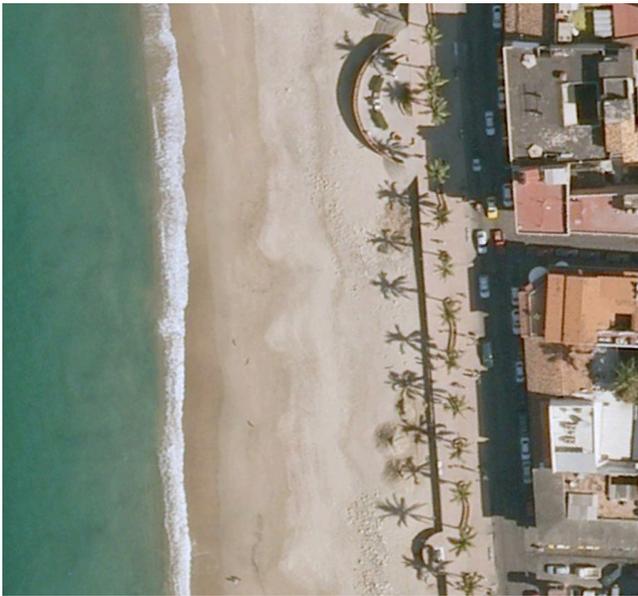
La remodelación efectuada en el 2011 (IMG32), provocó cambios en el uso que se le daba a la calle. Como se dijo anteriormente, uno de los principales cambios fue la apropiación de la calle por parte del peatón, al restringir el paso de vehículos. Esto fue consecuencia del rediseño que se le dio la calle, poniendo la banqueta, el arroyo vehicular, y el andador a un mismo nivel de suelo, creando una gran explanada. De esta forma, se amplió la banqueta y en el espacio donde antes había vehículos, ahora fue destinado para el peatón y también agregando una ciclovía.



IMG31. Sección transversal, estado anterior. Fuente: Trama Arquitectos.

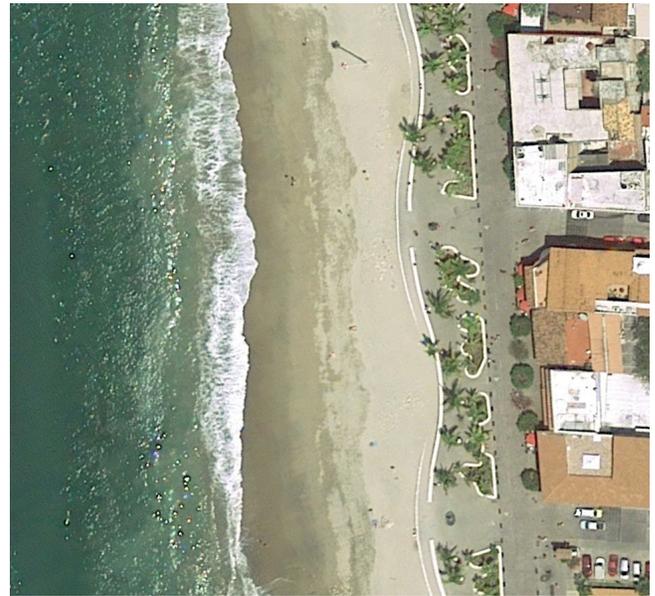


IMG32. Sección transversal, estado actual. Fuente: Trama Arquitectos.



IMG33. Estado anterior del malecón.
Fuente: Imagen capturada en GoogleMaps del año 2009.

Se modificó la geometría del muro de contención: el diseño anterior seguía una línea recta paralela a la playa (IMG33), mientras que el nuevo diseño presenta curvas que se adentran y salen hacia la playa, siguiendo la traza urbana existente y ampliando la sección del malecón (IMG34).



IMG34. Estado actual del malecón.
Fuente: Imagen capturada en GoogleMaps del año 2018.

El diseño curvado del muro de contención genera pequeñas plazas en las intersecciones con las calles perpendiculares al malecón. En estas intersecciones se encuentran diferentes esculturas que son un gran atractivo turístico y son emblemáticas del lugar.



IMG35. Estado anterior del malecón, 1982.
Fuente: Mediateca INAH.

Durante los recorridos que se hicieron en el sitio se pudo observar cómo los peatones se han apropiado del espacio, se observó una gran afluencia en donde antes era el arroyo vehicular. Lo cual es un escenario contrastante con cómo se veía la calle antes (IMG35).



IMG34. Estado actual del malecón.
Fuente: Imagen capturada en GoogleMaps del año 2018.

En el arroyo vehicular se puede ver gran presencia de vehículos estacionados del lado de la banqueta, además de los que estaban en circulación. El espacio que antes era para el vehículo ahora es para los peatones. Además de eso, también se agregó una ciclo vía para el tránsito.

La remodelación provocó un cambio positivo al crear un espacio en donde el peatón es el protagonista. Si bien, se pudo corroborar esto durante los recorridos realizados por medio de la observación, también se preguntó a los usuarios su opinión sobre el malecón, esto se hizo mediante pláticas informales a turistas y locales. De estas opiniones algunas fueron negativas, haciendo referencia a las consecuencias que tuvo el cerrar el paso vehicular en el malecón, lo cual provocó un aumento en el tráfico vehicular en las calles aledañas (IMG37). Además de esto, algunas personas mostraron molestia porque no se respetaba la ciclovía.

“... si algo molesta es que se atraviesen o vayan caminando por ahí (en la ciclovía)”

“... se podía remodelar sin quitar la calle, ahora la calle de atrás es un caos con los carros”

“... lo mejor era pasar en tu carro”

Sin embargo, aún teniendo algunas opiniones negativas, fueron en su mayoría positivas. Las personas mencionaban el agrado de que el malecón fuera completamente peatonal.

“La verdad es que está bien a gusto. Yo recuerdo hace algunos años, ya bastantitos, que no era así (peatonal) y la verdad es que ahorita está súper a gusto, lo tienen bien bonito...”

“... te lo avientas de volada y a parte la maravillosa vista del mar con las esculturas, con tantas cosas hermosas que tiene el malecón uno lo va recorriendo bien a gusto...”

“... un malecón la verdad que precioso”



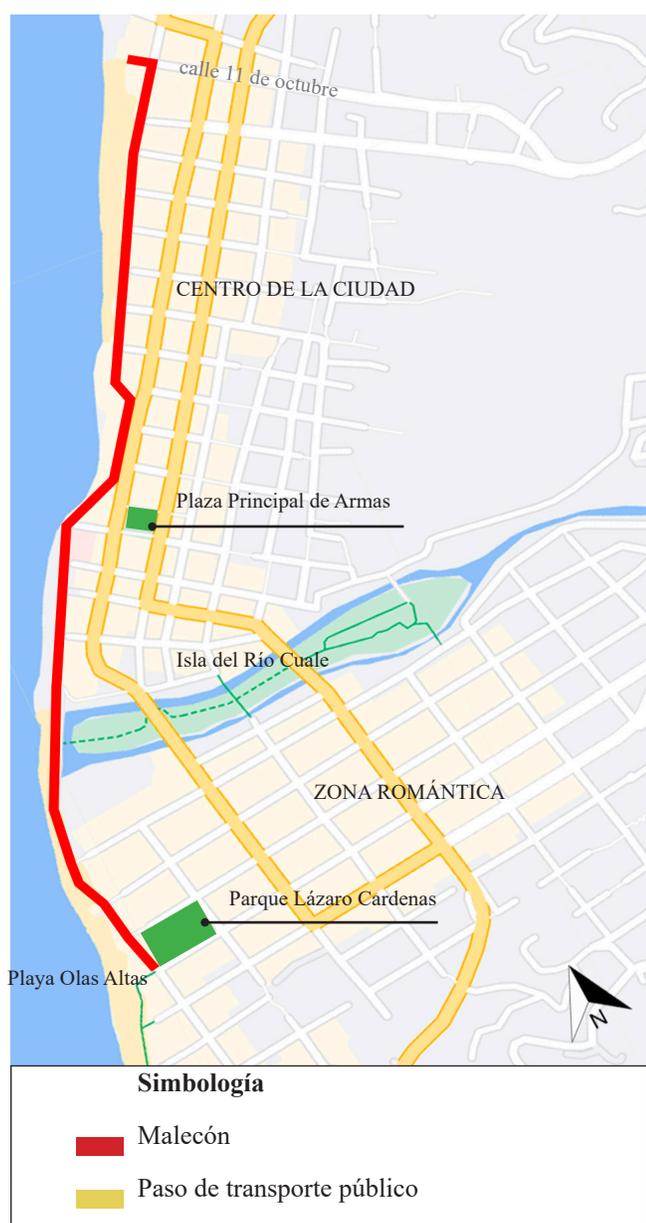
IMG37. Calles donde se presenta tráfico vehicular.
Fuente: elaboración propia

Si bien las opiniones son contrastantes, cada una tiene su verdad. En efecto, en la calle Morelos y Juárez hay gran afluencia de vehículos, haciendo difícil incluso que los peatones crucen la calle. Por otro lado, al haber convertido el malecón en peatonal sí tuvo una respuesta positiva por parte de los peatones, habiendo mayor presencia de personas paseando.

Para construir una conclusión sobre el impacto que tiene el malecón en la vida social urbana de la ciudad, se deben analizar más aspectos, los cuales se profundizarán en el transcurso de este capítulo.

3.3 Contexto urbano en el que se encuentra el malecón de Puerto Vallarta

El contexto urbano del que se hará alusión en este apartado es, en primer lugar, sobre la localización del malecón, y con base en esto, cómo se relaciona con su entorno y la función que desempeña en la ciudad. En segundo lugar, después de haber analizado el contexto del entorno en el que se encuentra, se profundizará en las características de diseño que tiene el malecón y el impacto que esto tiene en la experiencia del peatón.



IMG38. Localización del malecón.

Fuente: elaboración propia

Localización

El malecón se encuentra localizado en el centro de la ciudad de Puerto Vallarta, en el Estado de Jalisco, México. Como ya se mencionó anteriormente, el malecón comprende desde la calle 11 de octubre, hasta el Parque Lázaro Cárdenas en la Zona Romántica, teniendo una longitud aproximadamente de 1.54 km.

A lo largo de todo el recorrido, el malecón intersecta con 19 calles de manera perpendicular. Estas calles se vuelven peatonales en la primera cuadra antes de intersectar con el malecón, siendo utilizadas para estacionar vehículos.

Por otro lado, el malecón está situado cerca de las líneas de transporte público, las cuales pasan por la calle Madero y Juárez. Esto ayuda a tener conectividad con zonas alejadas y permite que sea accesible para más personas. Uno de los inconvenientes que se pudo observar es el tráfico vehicular que se tiene en estas mismas calles, lo cual no solo afecta a la circulación de vehículos sino también en el paso de peatones.

El malecón de Puerto Vallarta, al estar estratégicamente ubicado en el centro de la ciudad, se convierte en un relevante nodo de conexión, funcionando como un punto de encuentro y enlace entre diversas áreas urbanas. Entre las conexiones que enlaza destacan:

1. Centro de la ciudad

El primer tramo del malecón, se encuentra en el centro de Puerto Vallarta, cerca del comercio y lugares de interés como los que se muestran a continuación.

2. Los Arcos

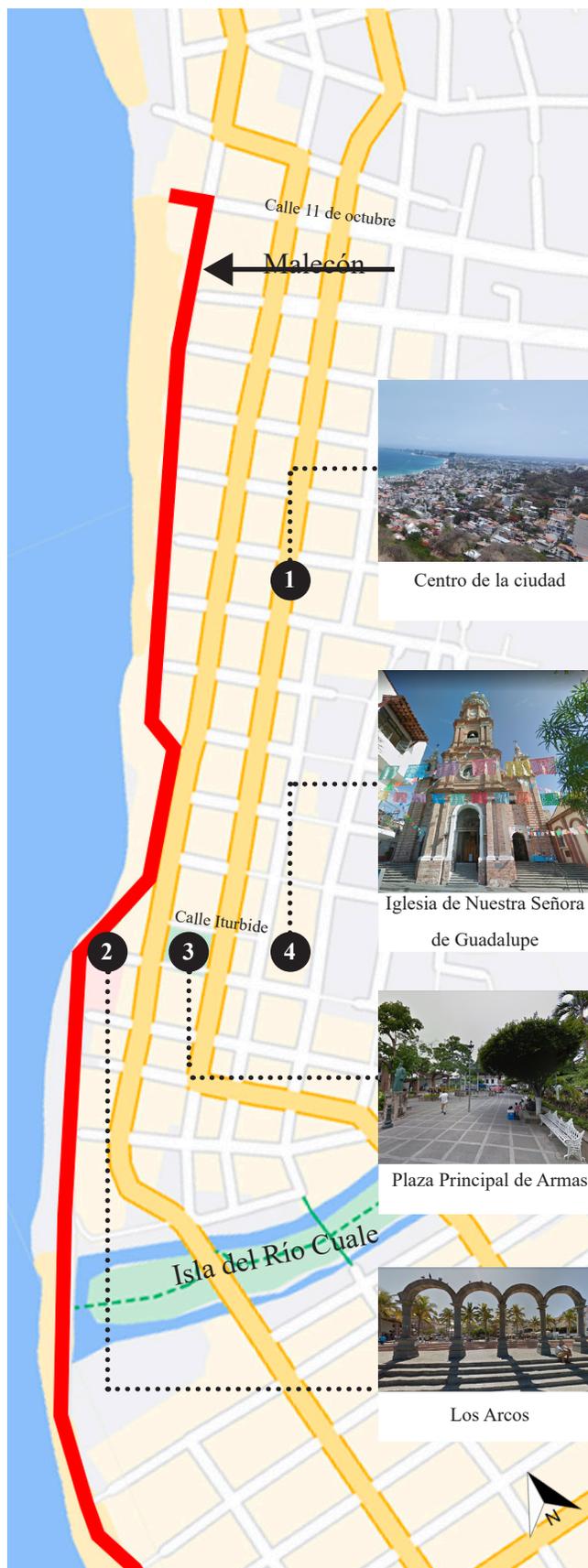
“Los Arcos” es el nombre por el que se le conoce al anfiteatro Aquiles Serdán. Este es un gran nodo de atracción, en el que se llevan a cabo diferentes eventos durante la tarde/noche, con una afluencia importante de personas.

3. Plaza Principal de Armas

La Plaza Principal de Armas es un icónico punto de referencia en el Malecón de Puerto Vallarta. Es un lugar de encuentro, en donde las personas van a descansar bajo la sombra de los árboles, comer o platicar.

4. Iglesia de Nuestra Señora de Guadalupe

La Iglesia de Nuestra Señora de Guadalupe es uno de los edificios más emblemáticos de Puerto Vallarta. La iglesia es un lugar de gran importancia histórica y religiosa en Puerto Vallarta y un punto de encuentro para la comunidad católica de la ciudad. A lo largo del año se celebran una gran cantidad de festividades y eventos religiosos en la iglesia, lo que la convierte en un lugar muy concurrido y animado.



IMG39. Nodos por los que pasa el malecón.
Fuente: elaboración propia

5. Zona Romántica

La Zona Romántica es uno de los destinos turísticos más populares de Puerto Vallarta, ubicada al sur del Malecón. Esta zona se caracteriza por sus estrechas calles empedradas, sus edificios coloniales, sus coloridos murales, además de contar con una amplia variedad de tiendas, galerías de arte, restaurantes, bares y clubes nocturnos.

6. Isla del Río Cuale

Esta isla, que se accede a través de puentes peatonales, es un importante punto de referencia y una atracción turística popular en la ciudad. La Isla del Río Cuale cuenta con una gran variedad de actividades y lugares de interés para los visitantes, incluyendo restaurantes, bares, tiendas de artesanías, galerías de arte, y espacios verdes para relajarse y disfrutar del entorno natural.

7. Parque Lázaro Cárdenas

El Parque Lázaro Cárdenas es un espacio verde en el corazón de la ciudad. Sus jardineras y quiosco están adornados con azulejos de diferentes colores, siendo un gran atractivo. Ofrece tranquilidad con senderos y bancos, y es un punto de encuentro para eventos culturales y sociales.

8. La Playa de Los Muertos

La Playa de los Muertos es una de las playas más populares y visitadas de Puerto Vallarta, gracias a su belleza escénica y a su amplia gama de actividades, ya que cuenta con una gran cantidad de bares, restaurantes y establecimientos comerciales a lo largo de su orilla. Un elemento de gran atracción en esta playa es el muelle, el cual tiene forma de velero y, durante la noche, se ilumina de diferentes colores.



IMG40. Nodos por los que pasa el malecón.
Fuente: elaboración propia

Al conectar diferentes nodos de la ciudad, el malecón funciona como una calle principal que conecta a los visitantes con las principales atracciones turísticas, como se vio anteriormente. Al ser un paseo peatonal, las personas pueden recorrerlo a pie para llegar a cualquiera de los nodos mencionados, y a la vez que se recorre se va disfrutando del paisaje y lo que tiene que ofrecer el malecón.

Aunado a esto, otro aspecto importante que se suma a lo dicho, son los usos de suelo que tienen lugar a los alrededores del malecón. Esto es importante porque el entorno puede afectar o beneficiar al paseo peatonal. En este caso, el uso de suelo predominante es el comercial turístico, comercial con servicios, hotelero y condominios. Esta mezcla de usos influye en la atracción de personas en el lugar. Además de ser un lugar turístico por la vista a la playa, los comercios dan vida al lugar, atrayendo a personas a consumir lo que ahí se vende, como comida en los restaurantes, bebidas, nieve, recuerdos y otro tipo de productos y/o servicios. Al atraer a personas, también hace que se pase más tiempo en el lugar porque las personas se detienen a observar lo que ahí se vende o solo se quedan consumiendo lo que se compró, en el caso de comida (Ghel, 2014).

Después de tres cuadras del malecón, el uso de suelo es habitacional con servicios. De esta forma, la población local también tiene acceso al malecón, y como ya se mencionó las líneas de transporte pasan cerca del malecón por lo que ayuda a su conectividad con el resto de la ciudad y no solo con las personas que viven cerca o tienen acceso a vehículo propio para ir hacia allá.



IMG41. Usos del suelo alrededor del malecón.
Fuente: elaboración propia con datos de Ayuntamiento de Puerto Vallarta.

CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO DEL MALECÓN

Después de haber revisado la evolución que tuvo el malecón con el paso de los años, y haber analizado el contexto del lugar en el que se localiza, a partir de este punto se analizarán las características de diseño que tiene el malecón, como los bordes, mobiliario urbano, vegetación, y las actividades que se desarrollan en este espacio.

El primer elemento a tratar son los bordes, estos son las barreras físicas o naturales que delimitan la calle. En el caso del malecón este tiene dos bordes, por un lado está delimitado por la fachada de las construcciones, y por el otro lado, tiene una delimitación natural, el mar. Ambos bordes desempeñan un papel importante, debido a que están en contacto directo con los peatones y pueden hacer su experiencia agradable o desfavorable. Por ejemplo en el caso de las fachadas, estas dependiendo de sus características como la transparencia, su continuidad, el uso que se le da y el ancho de fachada influye en el disfrute del peatón (Gehl, 2014) como se mencionó en el capítulo II en donde se compararon las características de diferentes paseos alrededor del mundo. Muchos de ellos tenían gran cantidad de comercios en todo su recorrido y las fachadas tenían elementos que las hacían atractivas para los usuarios como, el número de ventanas que propiciaban que se tuviera una comunicación del interior con el exterior, haciendo la caminata más interesante. Otra de las características en común fueron los detalles en la fachada, seguir una paleta de colores, el uso de elementos verticales más que horizontales, en ninguno de los casos se

tenían muros ciegos, siempre se tenían numerosas ventanas y elementos decorativos.

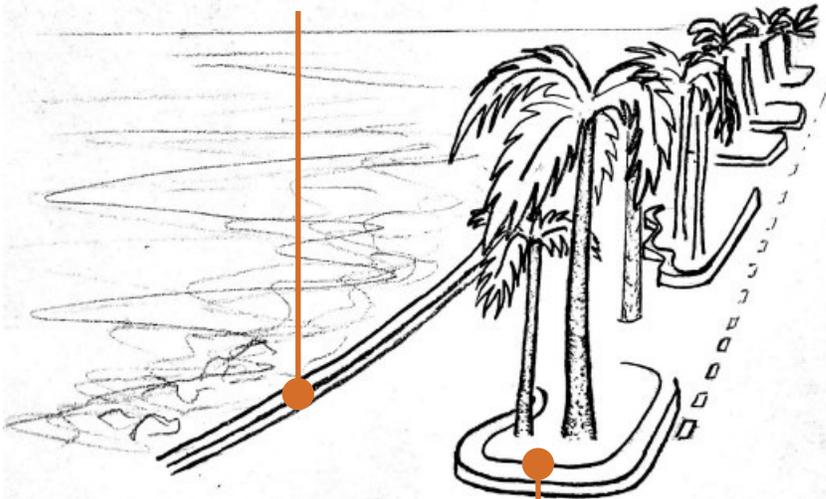
En el caso del malecón de Puerto Vallarta, se hizo un estudio de fachadas en donde se pudo observar que en promedio el 70% de la superficie de la fachada es transparente. Al decir transparente se refiere a la superficie que abarcan las ventanas y puertas en la fachada, permitiendo que los peatones puedan ver hacia el interior de los comercios y viceversa (IMG42). Así mismo, gran parte de las fachadas tienen terrazas, las cuales ocupan la mayor parte del área frontal. Estas terrazas son usadas en los restaurantes, en donde se puede ver a las personas comiendo, en el caso de tener música en vivo, se ve el ambiente que se tiene desde la calle. Al poder ver a personas en los comercios, llama la atención desde la calle, como ya se había mencionado las personas atraen a más personas (Gehl, 2014). Las terrazas hacen que la fachada sea porosa, es decir, que no sea un borde continuo y se tenga variación en el volumen y no solo un muro completamente recto.

Sobre la altura de las fachadas, se tienen que ver a estas no como una fachada individual sino como una en conjunto. Teniendo esto en cuenta, las alturas son discontinuas, sobresaliendo construcciones de hasta cinco pisos sobre otras de un solo piso en una misma cuadra. Esto no repercute directamente en el área caminable pero sí en la imagen que proyecta al caminar, al no ser homogénea (IMG42).



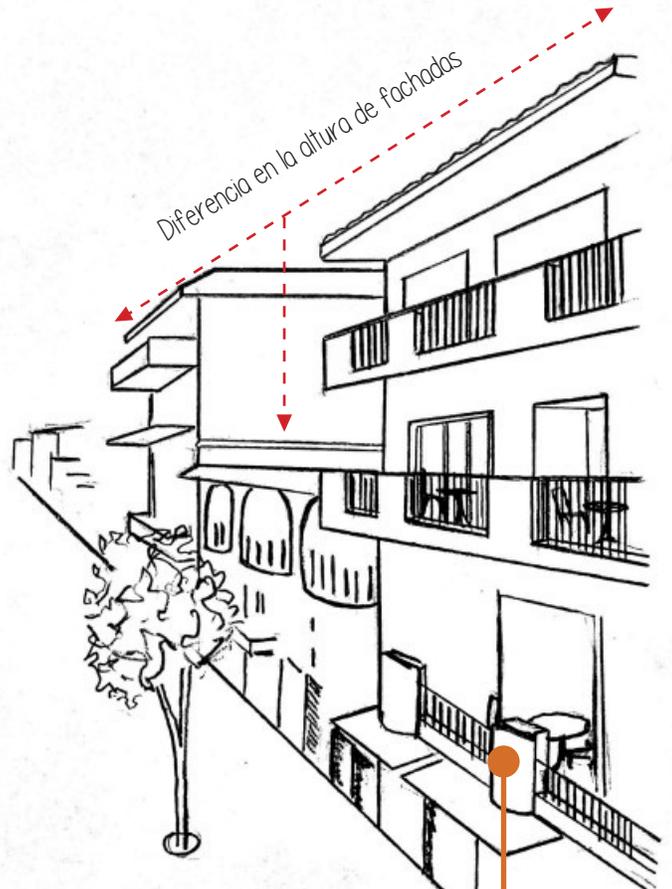
Los colores sobresalientes tanto en el entorno construido a lo largo del malecón, son el blanco y café principalmente, gris y crema en detalles. En algunos casos hay elementos verdes o azules, pero en general se tiene la misma paleta de colores en todo el trayecto

Se tiene un borde natural en uno de sus lados (el mar), delimitado por el murete perimetral que tiene forma irregular



La vegetación en las jardineras no cubre la vista a la fachada, ni tampoco la que está en la banqueta

Fachadas con balcones y terrazas, haciendo que la fachada sea porosa



El borde derecho del malecón son las fachadas de las construcciones

IMG42. Bordes del malecón: en el borde del. Fuente: boceto hecho por la autora.

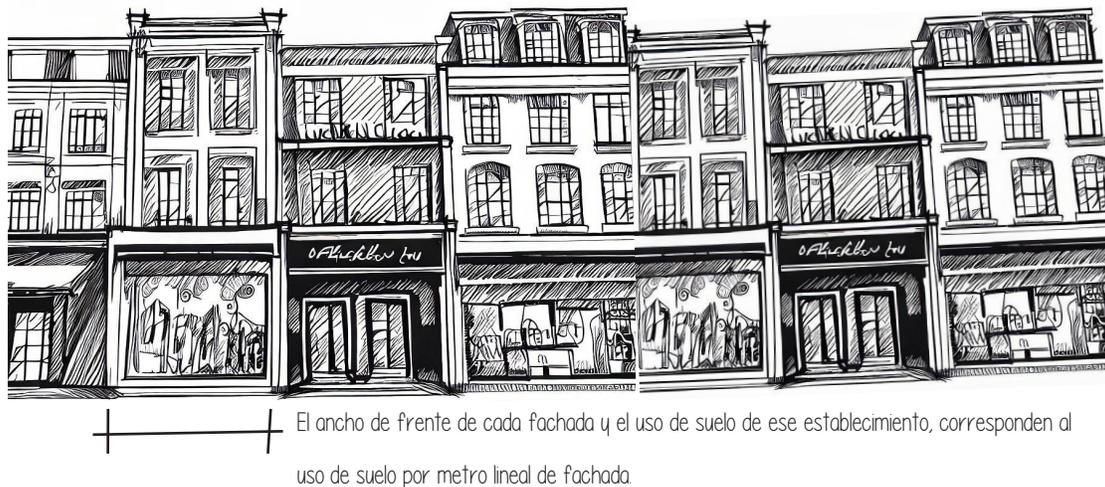
Aunado a las características físicas de la fachada (borde), es de relevancia el uso que se le da a estas. Por ejemplo, se tiene una cuadra que mide 80 m en uno de sus lados, pero esos 80 m se dividen en el ancho de frente de cada comercio. Estos comercios pueden ser desde restaurantes, tiendas de autoservicio, tiendas de artesanía, por mencionar algunos ejemplos. Entonces siguiendo con el ejemplo, los 80 m se dividen en estos tipos de comercios. De esta forma, lo que interesa en esta parte de la investigación es en qué usos de suelo se está dividiendo la fachada o borde; a esto se referirá cuando se diga “uso de suelo por metro lineal de fachada”. En la IMG43 se explica por medio de un esquema en qué consiste esto.

El uso destinado a la fachada influye en qué actividades se llevan a cabo en el lugar y en qué periodo de tiempo. Por ejemplo, si hay un centro nocturno, éste provocará que haya más personas durante la noche. O sí hubiera un teatro, en el momento que hubiera alguna función habría más cantidad de personas durante ese momento.

Como el uso de suelo predominante en el área del malecón es de uso comercial, los resultados no serían tan relevantes. Por esta razón, para tener datos más variados y específicos, se hizo el análisis por giros comerciales.

Teniendo esto en cuenta, se midió el ancho de cada fachada y se asignó el giro comercial al que pertenece. De esta forma, el frente promedio de las fachadas en el malecón oscilan entre 6 y 10 m, existiendo excepciones como algunos bares o restaurantes que son de mayor tamaño. Al medir 55 m en promedio las cuadras, se obtiene que en general hay 9 comercios por cuadra. Esta relación ayuda a mantener incentivados los sentidos de los peatones al ir caminando, teniendo nuevas visuales cada cinco segundos, suponiendo que se camina a una velocidad de 5 km/h (Gehl, 2014, p. 77).

Por último, se sumaron los metros lineales que abarca cada giro comercial, para después sacar el porcentaje al que equivale. Con esto se pudieron identificar cuáles son los giros comerciales predominantes.



IMG43. Explicación del uso de suelo por metro lineal de fachada. Fuente: elaboración propia.

A lo largo del malecón, se identificaron un total de 24 actividades comerciales, siendo la actividad predominante la de Restaurantes con servicio de preparación de alimentos a la carta o de comida corrida, la cual representa el 34.5% del total (IMG44). Esto significa que aproximadamente un tercio de la fachada del malecón está destinado a restaurantes. La siguiente actividad predominante es el Comercio al por menor de ropa, con un 12.1% del total, seguida de bares, cantinas y similares, con un 8.1%, los cuales se encuentran concentrados en un lugar y no a lo largo de todo el trayecto.



IMG44. Usos de suelo predominantes.
Fuente: elaboración propia.

La activación del espacio público a través de diferentes actividades comerciales en el malecón, tiene un impacto positivo en el disfrute de la calle (Whyte, 1980). En primer lugar, los comercios pueden ofrecer una variedad de opciones para el entretenimiento, la recreación y la socialización, no solo para los consumidores sino para las personas que van paseando. Por ejemplo, en la Isla del Río Cuale se encuentra un restaurante en donde se ofrecen shows de música típica mexicana, esto no solo es entretenimiento para los comensales sino también para las personas que van pasando por el puente para atravesar el río, las cuales se quedan viendo el show desde ahí.

En segundo lugar, como se mencionó en el capítulo II, la presencia constante de personas en el área debido a las actividades comerciales puede contribuir a la vigilancia informal, disuadiendo la presencia de actividades delictivas y generando un ambiente más seguro para los peatones (Jacobs, 1967). Esto puede hacer que las personas se sientan más cómodas y seguras al caminar por el malecón, lo cual favorece la caminabilidad y el disfrute del espacio público.

Por otro lado, en el malecón existen otro tipo de comercios que hasta el momento no se han mencionado, estos son los puestos informales que están a lo largo del paseo. Estos en específico, generan una gran atención en los peatones, convirtiéndose en puntos notables de interés. Al hacer los recorridos en el sitio, se pudo percatar que algunos de los puntos de reunión más populares de personas eran precisamente cerca de los puestos informales.

Entre los puestos informales, los de comida son los que tienen mayor presencia en el malecón, localizándose la mayoría en una zona, al igual que puestos de recuerdos (IMG45). Además de esto, hay personas que hacen esculturas de arena, se disfrazan de personajes, otros hacen dibujos en el sitio para las personas que gusten. Todos estos puestos informales se han convertido en parte importante del malecón, porque influyen en la experiencia del peatón, haciendo que la caminata sea más interesante. Además de estar consumiendo los productos o servicios ofrecidos, brindan un espectáculo para los peatones porque llama la atención lo que hacen y por lo general las personas se quedan en el sitio observándolos por un momento mientras van caminando.

Otra de las actividades a resaltar son los voladores de Papantla, los cuales dan su espectáculo durante todo el día desde la tarde, cada hora. Este consiste en personas que son sujetas de los pies desde lo alto de un poste y van descendiendo rítmicamente. En el momento en el que empieza, las personas se reúnen alrededor para observar esta danza, y dando propinas al final. Otro de los espectáculos son los que se dan durante la tarde en Los Arcos, los cuales son variados.

Todo lo mencionado ayuda a la dinámica peatonal, que como se dijo en el capítulo II, en un paseo peatonal lo más importante es el tiempo que pasan las personas en el sitio y las actividades que hacen, más que ser una calle de paso (Gehl, 2014). Los comerciantes informales ayudan a esta dinámica, formando parte importante de la experiencia del peatón.



IMG45. Ubicación de los puestos informales en el malecón.
Fuente: elaboración propia.

Un tema relacionado con los comercios es la presencia del mobiliario en la banqueta, específicamente en las terrazas de los restaurantes. Este mobiliario está compuesto por sillas y mesas con sombrilla, para brindar comodidad por las altas temperaturas. Asimismo, en algunos de los casos se encuentran jardineras delimitando el área de la terraza. La presencia de este tipo de mobiliario trae tanto ventajas, como desventajas. Por un lado, al haber personas sentadas, platicando, comiendo y disfrutando, se proyecta una imagen atractiva, dando la sensación de ser un sitio agradable. Por otro lado, este mobiliario puede obstaculizar el paso peatonal si no está bien situado. Cada caso es particular, mientras que algunos ocupan casi la mitad del área caminable, en otros solo se usa una pequeña parte sin interferir con el paso peatonal.

Asimismo, también se identificaron bancas, las cuales están ubicadas en cada extremo de las cuadras, teniendo un total de 2 bancas por cuadra. El material de estas es de madera en el asiento, y acero en el soporte, además de que no cuentan con respaldo, reposabrazos o están techadas para proteger de los rayos del sol.

En el lado del paseo peatonal, se identificó otro tipo de mobiliario interesante. Se observó que las mismas jardineras cumplen la función de espacios para sentarse. Para lograr esto, el perímetro de las jardineras se delimitó con módulos prefabricados de concreto que tienen esa doble función: contener las jardineras y ofrecer un asiento a los peatones. Este criterio se repitió en el murete perimetral frente al mar, proponiendo este último como una banca para disfrutar de la vista del horizonte.



IMG46. Mobiliario de comercios en área peatonal. Fuente: boceto hecho por la autora

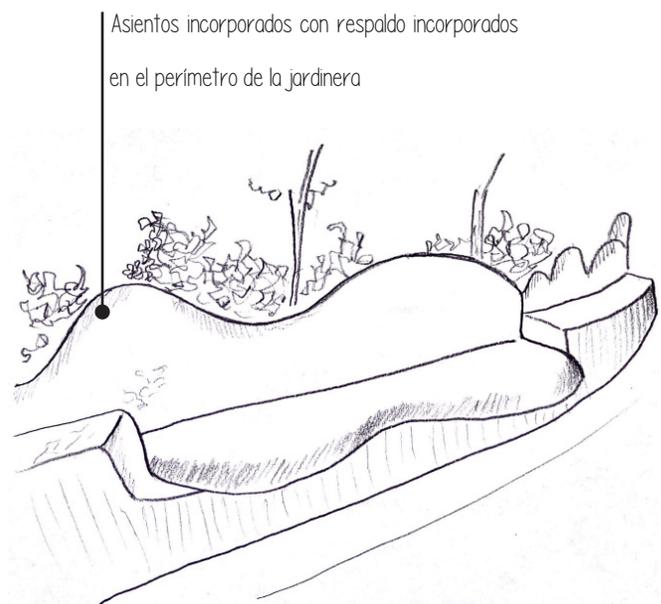
Durante los recorridos realizados, se analizó el patrón de uso de los asientos mencionados. En el caso particular de las jardineras, se observó que gracias al diseño de estas, se generan espacios más privados en donde las personas se sientan a platicar, aislándose hasta cierta medida de su entorno pero a su vez aún formando parte de él. Como se puede ejemplificar en el siguiente boceto (IMG47), las personas se sientan en el interior de las curvas que se forman en la jardinera, ahí se reúnen para platicar o comer lo que se haya comprado.

El inconveniente con las bancas en el malecón es que en ninguno de los casos se tiene respaldo. Al no tener respaldo puede generar incomodidad, provocando que las personas no permanezcan durante mucho tiempo sentadas en el sitio.

En contraste, en el Parque Lázaro Cárdenas ubicado al final del malecón en el extremo sur, las jardineras también desempeñan el papel de bancas, pero en este caso el mismo diseño hace que los asientos tengan respaldo (IMG48). En este parque las jardineras o bancas, son un elemento de interés por la visual que proyecta: el acabado de las jardineras, así como del quiosco central del parque, está conformado por mosaicos quebrados de diferentes tamaños y colores, formando un patrón de dibujos. Asimismo, las bancas están bajo la sombra de árboles de una altura aproximada de 8 a 12 m, y con una copa de un ancho de hasta 15 m, generando una cubierta natural, que no sólo da sombra sino también provoca una sensación de cobijo.



IMG47. Forma de las jardineras en el malecón.
Fuente: boceto hecho por la autora



IMG48. Jardineras en el Parque Lázaro Cárdenas.
Fuente: boceto hecho por la autora

Al estar las bancas en un área con sombra, provoca que haya personas durante todo el día, a diferencia del malecón, en el cual su uso está condicionado por la hora del día. Al no estar bajo una cubierta natural o artificial que proteja de los rayos del sol en la tarde cuando se tiene la temperatura más alta, las bancas no son usadas. También en esto repercute el material de construcción: se encontraron bancas hechas de acero, sin estar techadas o bajo la sombra de vegetación. Estas no son usadas durante el día, solo en la mañana y en la noche cuando la temperatura es más baja.

Como se puede concluir, los espacios para sentarse se vinculan directamente con la vegetación. A lo largo del malecón se tiene vegetación de diferentes tipos, pero no proyectan la sombra necesaria para brindar un ambiente cómodo frente a las altas temperaturas de Puerto Vallarta. Al no proyectar la sombra necesaria, se puede ver una diferencia en el uso de las bancas a lo largo del día, ya que además de esto, estas no cuentan con una cubierta propia, dependen enteramente de la sombra proyectada por las palmeras y árboles.

Es importante tener en cuenta la temperatura y la trayectoria solar en todo momento, y colocar las bancas de acuerdo a esto. Así mismo, los materiales y características con las que están hechas es importante, no solo por estética sino también por comodidad. Si bien, en este aspecto se tenían carencias, algo en lo que sí se cumple es en estar en zonas iluminadas, ya que esto brinda una sensación de seguridad durante la noche.

Continuando con el tema del mobiliario, otro de los tipos que se identificó son los botes de basura, y luminarias, que se encuentran a cada 10 m de separación aproximadamente. En el caso de las luminarias, algunas están ambientadas teniendo forma de caballito de mar. También se hizo uso de conos de concreto que obstaculizan el paso de vehículos en el malecón, y delimitan el área de la banqueta, lo que antes era el arroyo vehicular y el andador peatonal, diferenciando estas tres zonas. Sumado a esto, se tiene señalética para identificar la ciclovía que pasa en el malecón.

Finalmente, entre los elementos de mobiliario más destacados se encuentran las esculturas, que se distribuyen a lo largo de todo el malecón y constituyen puntos de gran interés para los paseantes. Se pudo observar que las esculturas más populares son con las que las personas pueden interactuar. Por ejemplo, la estatua “En busca de la razón” la cual es una escalera que va hacia el cielo, las personas se suben para tomarse fotos. Otro ejemplo, es “La rotonda del mar”, la cual esta compuesta por ocho asientos con diferentes formas en donde las personas van a sentarse y tomarse fotos. También se encuentran caballitos de madera enfrente del anfiteatro Los Arcos, en donde las personas, sobre todo niños, van a subirse y pasar un buen rato. Pero sin duda la atracción más relevante de este tipo son las letras de “Puerto Vallarta”, en donde las personas hacen fila de hasta 20 personas o más para tomarse fotos.

Como se mencionó anteriormente, el tema del mobiliario y la vegetación están estrechamente relacionados. Siguiendo con este tema, hay diferente tipo de vegetación a lo largo del malecón.

En el lado de la banqueta, se encuentran almendros (*Terminalia catappa*), una especie perenne que se adapta bien a la salinidad del mar. Los almendros poseen hojas grandes y ovaladas, con una copa frondosa y tupida que brinda una sombra amplia y densa. Al ser perennes, mantienen su follaje durante todo el año, lo que garantiza una protección constante contra la exposición directa al sol. La altura actual de estos varía desde 4 a 6 m aproximadamente, sin embargo, esta especie puede alcanzar una altura de hasta 20 metros, por lo que en el futuro la sombra proyectada podría ser más amplia creando un ambiente fresco y agradable para los peatones.

Por otro lado, se observaron múltiples árboles florales como bugambilias (*Bougainvillea*), que brindan un atractivo color rosa al paseo. Las bugambilias son plantas trepadoras perennes, con hojas pequeñas y ovales, y flores de colores vibrantes que pueden encontrarse durante gran parte del año. Sin embargo, debido a que son trepadoras, su capacidad para proporcionar sombra directa en áreas específicas del malecón puede ser limitada. La altura de las bugambilias depende del cultivo y del tipo de poda, pero generalmente oscilan entre 2 y 5 metros. Es importante tener en cuenta que, aunque las bugambilias agregan un elemento estético al paisaje del malecón, su capacidad para generar sombra constante puede verse afectada por su naturaleza trepadora y su forma de crecimiento.

En el lado del andador peatonal, se encuentran palmeras cocoteras (*Cocos nucifera*) y palmeras cola de zorro (*Wodyetia bifurcata*) en las jardineras. Las palmeras cocoteras son perennes y poseen un tronco recto y una copa en forma de abanico compuesta por numerosas hojas pinnadas. Sin embargo, debido a la disposición de sus hojas, la sombra que proyectan puede ser más dispersa y menos densa en comparación con los almendros. Por otro lado, las palmeras cola de zorro son una especie más pequeña, con una altura que rara vez supera los 6 metros. Aunque su copa es densa y frondosa, la sombra que generan puede ser limitada debido a su tamaño más reducido.

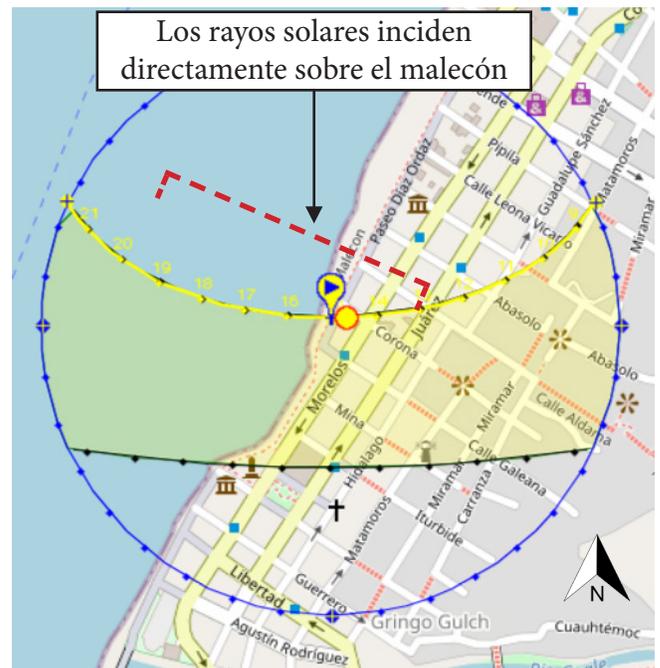
Es importante tener en cuenta las características de la vegetación, como el tipo de hoja, si es perenne o caduca, la densidad de su copa, la altura y la proyección de sombra, al momento de planificar la ubicación estratégica del mobiliario en el malecón, con el fin de garantizar una experiencia cómoda y agradable para los peatones, especialmente en un clima cálido y soleado como el de esta zona. Además de esto, las características del árbol se relacionan con el tema de fachadas, ya que dependiendo de su altura y densidad de follaje puede o no cubrir la fachada. En el caso de los árboles que se encuentran en el lado de la banqueta, los cuales son los almendros y las bugambilias, por su tamaño no logran cubrir la fachada. Sin embargo, el color de las flores de las bugambilias, contrastan y dan vida a la fachada, generando una imagen atractiva, así como la variedad de especies de plantas que hay en las jardineras,



IMG49. Fotografía tomada por medio de un dron en donde se puede ver el malecón a las 12 del mediodía en la escultura “En busca de la razón”. Fuente: archivo personal de la autora.

En la IMG49, se puede ver una fotografía del la sección norte del malecón, tomada por medio de un dron. En ésta se puede observar la sombra que proyectan los árboles y palmeras a las 12 p.m., en el caso de los árboles del lado de la banquetta, el ancho de la copa va desde los 2 a 4 m, brindando sombra. Sin embargo, en el andador peatonal en donde se encuentran las jardineras, las palmeras proyectan una sombra muy escasa, dejando casi la mayor parte del área peatonal descubierta.

El ángulo de la sombra va variando a lo largo del día por la posición del sol (IMG50). Como consecuencia, la presencia de personas en el malecón también va variando a lo largo del día, encontrándose una menor cantidad durante la tarde a partir de que los rayos del sol están de forma perpendicular a la tierra y hasta la puesta del sol.



IMG50. Gráfica solar proyectada en el malecón. Fuente: elaboración propia por medio de sunearthtools.

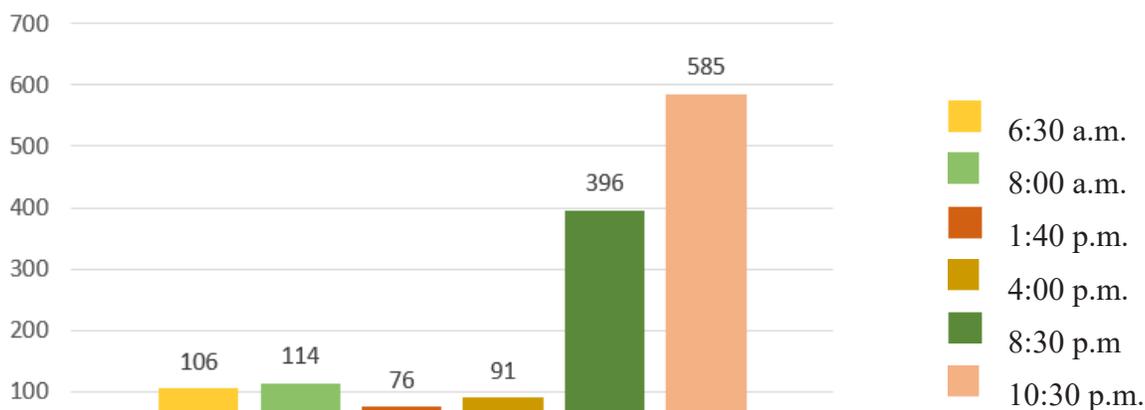
Para identificar exactamente cómo es el comportamiento peatonal a lo largo del día de acuerdo a la trayectoria solar, se realizó un conteo de afluencia peatonal. Dicha recopilación de datos se realizó en el tramo norte del malecón entre la escultura “En busca de la razón” y “La rotonda del mar”. Cada conteo tuvo una duración de 12 minutos, llevándose a cabo en tres momentos distintos: dos veces por la mañana, dos en la tarde y dos más en la noche, sumando un total de seis conteos (IMG53). De acuerdo a los resultados obtenidos, en la mañana hay una afluencia constante de personas, cuando la temperatura es más baja. En la tarde disminuye cuando los rayos del sol inciden directamente en el malecón, durante este periodo las personas caminan del lado de la banqueta en donde los árboles proyectan más sombra, o si van del lado del andador peatonal no permanecen mucho tiempo en el sitio. Por último, el momento del día en el que se encuentran más personas es a partir de las 6:00 p.m. cuando el sol se empieza a poner en el horizonte.



IMG51. Las personas buscan la sombra, reuniéndose bajo la escasa sombra que proyectan las palmeras. Fuente: boceto hecho por la autora.

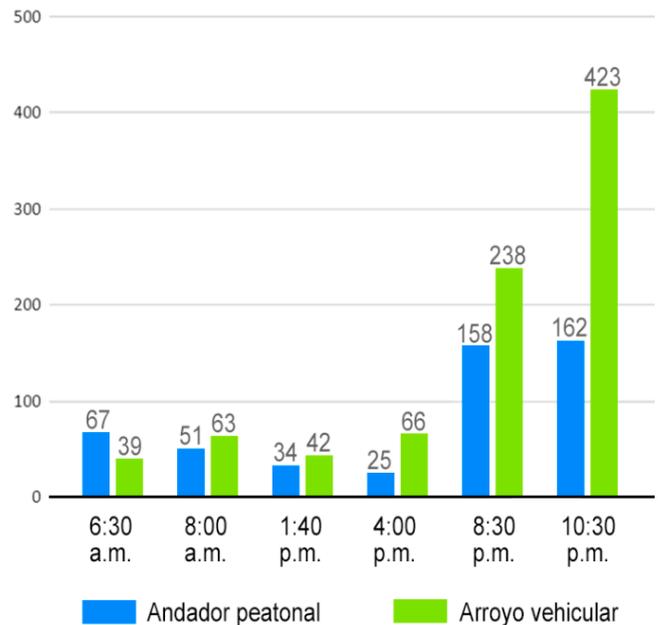


IMG52. Durante la tarde las personas buscan los pocos lugares con sombra, sentándose en el lado contrario del andador peatonal. Fuente: boceto hecho por la autora.



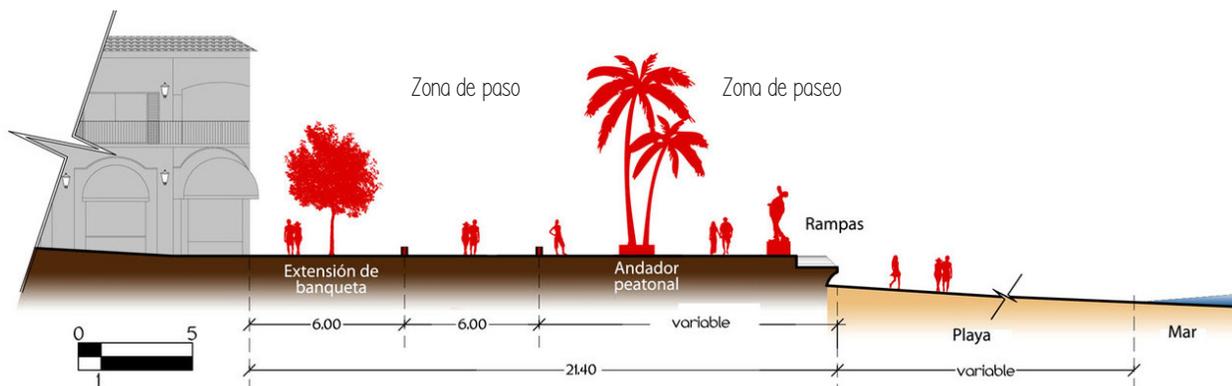
IMG53. Resultados del conteo de afluencia peatonal, por hora del día. Fuente: elaboración propia.

Con los resultados obtenidos en los conteos de afluencia peatonal, se obtuvieron descubrimientos adicionales a los ya expuestos. Se analizaron los datos y se recopilaron dividiéndolos en dos partes: entre las personas que caminaban en el andador peatonal y las que caminaban en lo que antes fue el arroyo vehicular. Estos datos, además se clasificaron por horarios, en la mañana, en la tarde y en la noche. Los resultados se muestran en la IMG54, en la cual se puede observar que en la parte del arroyo vehicular pasan mayor cantidad de personas que en el andador peatonal, incrementándose aún más durante la noche a las 10:30 p.m. La única excepción es en la mañana a las 6:30 a.m., cuando hay más personas en el andador peatonal. Esto se debe a que las personas van a correr a esa hora y en cuanto los primeros rayos del sol empiezan a incidir en el malecón, el uso se invierte y empieza a haber más personas en el arroyo vehicular durante el resto del día.



IMG54. Resultados del conteo de afluencia peatonal dividido por sección del malecón. Fuente: elaboración propia.

Con estas observaciones se propone dividir este tramo del malecón en dos partes, de acuerdo a su uso: la primera parte que corresponde al andador peatonal es el área de paseo y en el arroyo vehicular es el área de paso (IMG55).



IMG55. Sección transversal del malecón con división de usos. Fuente: Trama Arquitectos.

Se decidió nombrar estas áreas de esta forma porque mientras en el área de paseo las personas permanecen más tiempo, en el área de paso hay más personas pero por menos tiempo, es solo un área de tránsito. Esta diferencia de usos se piensa que es consecuencia del diseño que tienen ambas áreas.

Por un lado, en el área de paseo, el diseño de su trazado tiene curvaturas que se adentran y se alejan de la orilla del mar. Al estar paralelo a la playa con vista directa hacia el mar, las personas tienden a pasar más tiempo en el espacio, sentándose en el murete perimetral del malecón o en las jardineras. Estos espacios para sentarse tienen un efecto en el tiempo que las personas permanecen en el sitio. Como se puede ver en la tabla 03, en donde se divide el número de personas por la actividad que se estaba realizando, en el área de paseo se encontraban más personas sentadas que en el área de paso.

Además de esto, algo fundamental en la permanencia del espacio son las esculturas. La mayoría de las personas que pasaban por el área de paseo se tomaban el tiempo de observar cada escultura y tomarse fotografías. Retomando lo que se dijo en el capítulo II sobre la importancia del trazado del paseo peatonal y tener elementos que rompan la línea recta, el malecón es un ejemplo de esto. A pesar de que se sigue una línea recta, se tienen variaciones en su trazado gracias a la forma del murete perimetral, las jardineras con formas irregulares y las esculturas que se encuentran en medio del camino a cada cierta distancia.

Por otro lado, en el área de paso se sigue una línea recta sin tener variaciones en sus bordes, además de que se tienen escasos espacios para sentarse, teniendo solo dos bancas en cada cuadra. La diferencia de uso en cada área no es algo negativo, ya que cada una cumple su función. Sin embargo, es un gran ejemplo de cómo las características de diseño influyen en el uso que se le da a la calle.

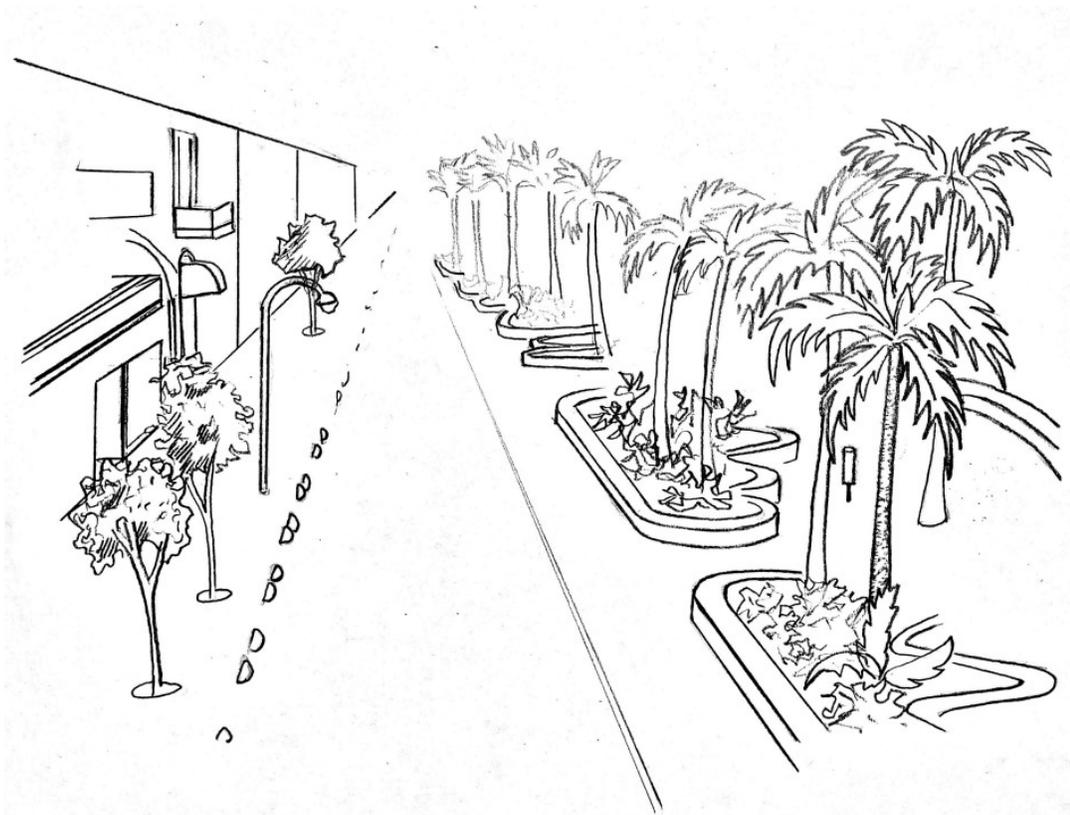
Actividad	6:30 a.m.		8:00 a.m.		1:40 p.m.		4:00 p.m.		8:30 p.m.		10:30 p.m.	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Caminando	47	25	43	48	26	37	17	60	126	227	112	421
Sentadas	3	0	3	0	8	0	7	0	32	0	50	0
Bicicleta	0	9	0	7	0	5	1	6	0	11	0	2
Corriendo	17	5	5	8	0	0	0	0	0	0	0	0
Suma por sección	67	39	51	63	34	42	25	66	158	238	162	423
Total	106		114		76		91		396		585	

Tabla03. Resultado del conteo de afluencia peatonal por actividades de las personas en diferentes periodos del día.

Fuente: elaboración propia.

Notas: "a" corresponde a las personas en el andador peatonal, y "b" en el arroyo vehicular.

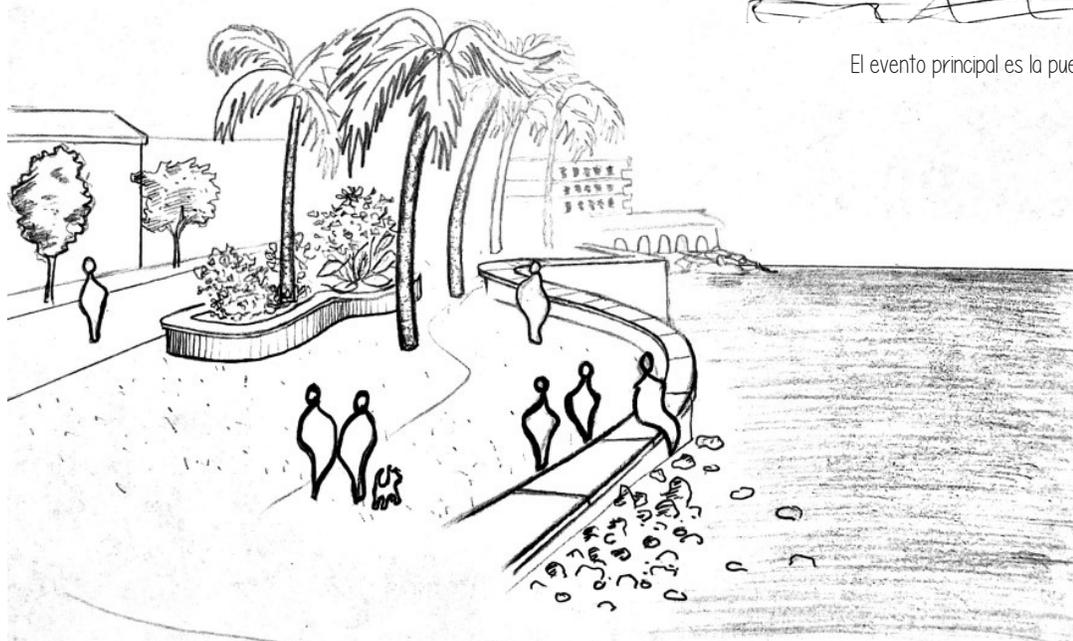
Las personas sentadas se contaron en un radio de 20 m del punto en donde se realizó el conteo.



IMG56. Zona de paso. Fuente: boceto hecho por la autora.



El evento principal es la puesta del sol en el mar



IMG57. Zona de paseo. Fuente: boceto hecho por la autora.

A lo largo del malecón, se desarrollan actividades diferentes. De acuerdo a esto, se puede dividir el malecón en tres tramos (IMG58).

- Tramo A: Paseo

En este tramo la orilla de la playa es rocosa, haciendo que sea difícil e incómodo caminar en la playa. Debido a esto, el malecón se convierte en el protagonista, siendo el medio para acercarse al mar. El diseño en este tramo, propicia el paseo, teniendo una variedad de esculturas en todo el trayecto, así como jardineras. El elemento principal es el malecón.

- Tramo B: Comercio

Es la zona más concurrida, en donde se encuentran la mayor parte de los comercios ambulantes, así como terrazas de los restaurantes en el área peatonal. El elemento principal son los comercios.

- Tramo C: Playa

En esta parte la playa no es rocosa por lo que las personas interactúan más con ésta. Se encuentran personas nadando, acostadas en la arena, jugando, leyendo bajo la sombra de las palmeras. El elemento principal es la playa.

La iluminación también juega un papel importante en cómo se experimenta el espacio. En este caso se observaron diferencias en los tres tramos: En el tramo A, que como se dijo se clasificó de paseo, la iluminación es tenue y en tonos azul y blanco. La iluminación es por medio del alumbrado público o luminarias, pero además hay iluminación por debajo del murete perimetral del malecón.

En el tramo B, la iluminación es más alta y de color blanco. Este tramo corresponde a la zona comercial en donde se encuentran los puestos ambulantes y donde se encuentra la mayor actividad peatonal (de paso).

En el tramo C, la iluminación es tenue y cálida (tonos amarillos). El ambiente es más íntimo y acogedor.



IMG58. Zona de paseo. Fuente: boceto hecho por la autora.

IV. CAMINANDO LA CIUDAD: PROPUESTAS DE DISEÑO PARA EL DISFRUTE DEL PASEO PEATONAL

En primer lugar, es importante resaltar la definición de un paseo peatonal. De acuerdo a lo desarrollado a lo largo de este trabajo, se propone el siguiente concepto: se trata de una calle diseñada especialmente para ser recorrida a pie de forma recreativa, donde el disfrute del peatón adquiere una relevancia primordial. El paseo peatonal va más allá de solo tener las características físicas para que se camine, también es sobre la atmósfera que proyecta mediante su imagen urbana. Su principal distinción con respecto a las calles convencionales radica en su función recreativa, por lo tanto, es crucial que estos espacios fomenten activamente dicho propósito a través de diseño.

Es evidente la importancia de que un paseo peatonal sea un espacio transitable, con las características necesarias para que las personas puedan caminar sin obstáculos. Es fundamental que cualquier individuo, incluyendo aquellos con dificultades motrices o capacidades diferentes, pueda transitar por esta calle sin dificultades ni contratiempos. Además, es crucial que este espacio sea seguro, para que las personas se sientan cómodas y seguras al transitar por él. No obstante, estas son características básicas que todas las calles deberían tener. En el caso de un paseo peatonal, además de estos aspectos, es necesario considerar el disfrute del peatón. El paseo debe ser agradable y atractivo, brindando una experiencia placentera al transeúnte.

De acuerdo a esto, en este capítulo se presentan una serie de propuestas de diseño para el desarrollo de paseos peatonales. Los lineamientos de diseño presentados han sido cuidadosamente elaborados considerando una exhaustiva investigación que abarca desde la revisión de bibliografía especializada hasta el análisis de las características de paseos peatonales alrededor del mundo, presentados en el capítulo II del presente trabajo, así como de los datos recopilados y analizados del malecón de Puerto Vallarta. Este minucioso estudio ha permitido comprender la relevancia del diseño y el espacio en la percepción del peatón. Con base en estos hallazgos, se han desarrollado propuestas que incorporan elementos clave y variables fundamentales que deben ser considerados en la creación de los paseos peatonales.

Las propuestas de diseño se dividieron en siete conceptos principales:

1. Localización
2. Banqueta
3. Mobiliario
4. Bordes
5. Naturaleza

4.1 La localización para construir la vida social urbana

Para lograr una planificación efectiva de un paseo peatonal, es indispensable considerar diversos aspectos que contribuyan a su configuración adecuada. No es suficiente con simplemente designar una calle al azar como paseo peatonal, sino que se requiere una planificación minuciosa que abarque desde la cuidadosa selección de su ubicación hasta la implementación de características que realmente lo conviertan en un espacio disfrutable para los peatones. Dicho esto, en este trabajo se propone que la localización del paseo peatonal en la ciudad es de suma importancia y que esta puede condicionar el éxito que puede tener. Es crucial analizar y determinar estratégicamente qué zona de la ciudad es la más adecuada para establecer un paseo peatonal, teniendo en cuenta factores como la accesibilidad, la conectividad, los usos del suelo y las necesidades de la comunidad.

Por ejemplo, una calle con todas las características ideales para ser un paseo peatonal no alcanzará el mismo nivel de éxito si se encuentra en la periferia en comparación con su ubicación en el centro de la ciudad. En este caso la centralidad es un factor crucial que debe tenerse en cuenta al planificar un paseo peatonal. Al hablar de centralidad, no se refiere literalmente a un centro geográfico, sino a su importancia y conexión con nodos de interés, así como a su accesibilidad para los usuarios. En los paseos revisados anteriormente en el capítulo II, todos se encuentran en un espacio central de la ciudad.

Por ejemplo, en el caso de los malecones estos se encuentran en el límite de la ciudad con el mar, sin embargo, aún así están en un lugar de importancia, conectando con nodos de interés. En el caso específico del malecón de Puerto Vallarta, su estratégica ubicación en el centro de la ciudad lo convierte en un punto de encuentro y enlace entre diversas áreas urbanas, convirtiéndose así en un nodo de conexión de gran importancia. De esta manera, se evidencia que no es imprescindible estar en el centro geográfico de la ciudad, sino en un lugar relevante de acuerdo a su uso y conexión con otros lugares de interés.

En general, se puede decir que las calles céntricas tienen una mayor vitalidad en comparación con aquellas ubicadas en la periferia. Esto se debe, en parte, a su conexión con nodos importantes de la ciudad, como la Rambla, que conecta con la Plaza de Cataluña y el puerto, sirviendo como un punto de conexión; o el Paseo del Prado, que conecta el malecón con el Parque Central, el Capitolio Nacional y el Parque de la Fraternidad.

Estas conexiones no solo ofrecen una solución de movilidad al conectar lugares relevantes, sino que también permite a las personas disfrutar de estos espacios al desplazarse a pie, lo que les brinda la oportunidad de apreciar los detalles que suelen pasar desapercibidos al viajar en vehículo.

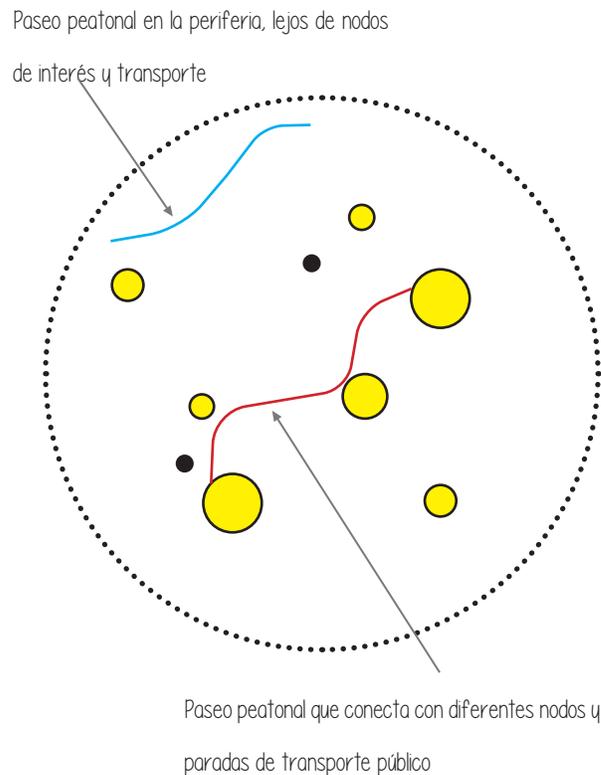
La existencia de vías peatonales atractivas y amigables contribuye a atraer a un mayor número de personas, ya que proporcionan un entorno propicio para su utilización y disfrute.

En la siguiente imagen (IMG59), se puede visualizar un ejemplo que ilustra esta idea.

El círculo negro punteado representa el espacio de la ciudad, mientras que los círculos amarillos representan nodos de interés, los cuales se jerarquizan en función de su tamaño, que pueden ser museos, teatros, áreas verdes como parques, jardines y plazas, entre otros. Además, se encuentran presentes círculos negros que representan los puntos de transporte.

Dentro de este círculo (la ciudad), podemos observar dos líneas: una roja y otra azul. La línea roja indica la presencia de un paseo peatonal (paseo peatonal 1) que conecta, en ambos extremos, con nodos de mayor jerarquía, y a lo largo de su recorrido se cruza con otros nodos de diversas jerarquías.

Por otro lado, la línea azul que representa a otro paseo peatonal (paseo peatonal 2) que se encuentra alejado de los nodos de interés. Aunque no se encuentra literalmente en la periferia, está distante de los lugares de interés y carece de conectividad, generando la sensación de estar aislada en una especie de isla. Es importante mencionar que los nodos de interés no necesariamente deben estar contiguos al paseo peatonal, sino que pueden ubicarse en zonas cercanas, a una distancia que se pueda recorrer cómodamente a pie, generalmente entre una y cuatro cuadras, por ejemplo.

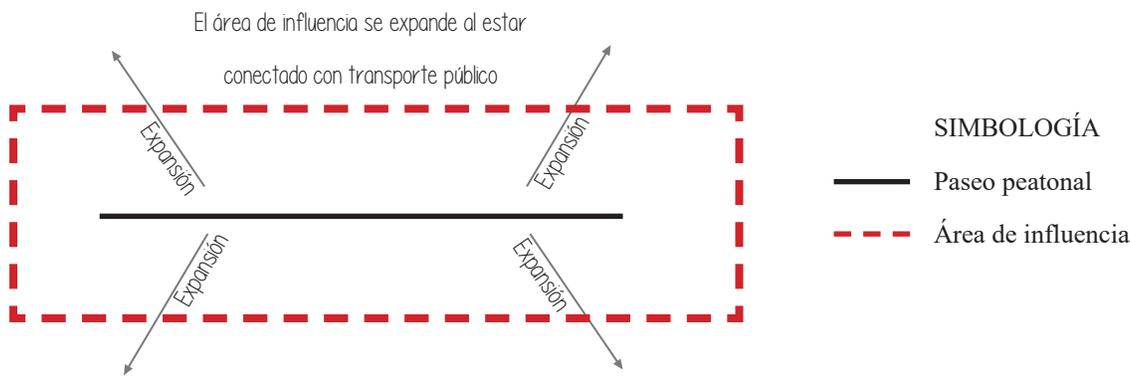


SIMBOLOGÍA

- Perímetro de la ciudad
- Paseo peatonal 1
- Paseo peatonal 2
- Nodos de interés
- Puntos de transporte

IMG59. Localización de un paseo peatonal en la ciudad. Fuente: Elaboración propia.

Nota: Los puntos de transporte (puntos negros) pueden semejar a paradas del metro, al ser puntos; sin embargo, también podrían ser líneas de transporte. Esto solo es un apoyo gráfico para representar el transporte.



IMG60. Área de influencia de un paseo peatonal y la importancia de la conexión con transporte público.
Fuente: Elaboración propia.

Además de la centralidad, la accesibilidad en términos de transporte desempeña un papel importante. No se debe limitar el acceso a una calle peatonal únicamente a los residentes más cercanos, ya que debe estar disponible para toda la población. Es fundamental garantizar la posibilidad de llegar mediante transporte público, por ejemplo, para lograr un uso equitativo. Se puede ilustrar esto observando la IMG60, donde la línea punteada representa el área de influencia del paseo peatonal (representado por la línea negra). Aquellos dentro de esta área podrán llegar cómodamente caminando al paseo. Sin embargo, es crucial que también sea accesible para el resto de la población, ya que todos tienen los mismos derechos de uso. Se puede imaginar esta línea punteada como si fuera el campo de atracción de un imán, en donde lo que se encuentra dentro de la línea representa a la población directamente “beneficiada”. Sin embargo, si se ubica una parada de transporte público cercana al paseo peatonal, este “campo de atracción” se ampliará, es decir, su influencia se expandirá y se permitirá un acceso más equitativo para todos.

Entonces, lo ideal es que el paseo peatonal cuente con conectividad, esté ubicado en una zona céntrica y cercana al transporte público (considerando que no todos tienen acceso a vehículo particular). Al tener paseos peatonales en la periferia, sin conexiones, no se está diciendo que se condene a que no sea usado, pero habría una notoria diferencia comparándolo con un paseo céntrico y conectado.

Así mismo, el contexto en el que se encuentra ubicado el paseo peatonal tiene un impacto significativo en su uso. Es importante considerar qué se encuentra en sus alrededores, tanto en el perímetro inmediato como en las cuadras adyacentes. Esto se puede apreciar a través de los usos del suelo presentes en la zona. De acuerdo a lo que se identificó en esta investigación, los usos de suelo más comunes en un paseo peatonal son principalmente el uso comercial, seguido del uso habitacional. Como se mencionó en el capítulo I, la mezcla de usos de suelo propicia diversas ventajas, entre ellas la presencia de personas en diferentes momentos del día y el desarrollo de actividades variadas (Gehl, 2014). Esto contribuye a generar una sensación de seguridad en la zona (Jacobs, 1961).

Es evidente que no es lo mismo tener un paseo peatonal rodeado únicamente de áreas residenciales, donde la cantidad de personas sería limitada y la sensación de seguridad podría ser menor, en comparación con un paseo peatonal que cuenta con usos comerciales o recreativos, donde hay mayor afluencia de personas y una mayor variedad de actividades. Como afirmó Jacobs (1967), nada proporciona una mayor sensación de seguridad que tener “ojos en las calles”.

Hablando específicamente del uso de suelo comercial, este puede ser diversificado en términos de giros comerciales, como por ejemplo tiendas, restaurantes, cafeterías y boutiques, tal como ocurre en el Malecón de Puerto Vallarta. La presencia de una variedad de giros comerciales permite atraer a personas durante el día y mantener una vida activa durante la noche. Además, es posible incorporar equipamiento recreativo, como museos, teatros y cines, en los paseos peatonales, para atraer a visitantes en diferentes momentos del día, ya sea tarde, noche o mañana, en función del tipo de equipamiento disponible (Gehl, 2014). Sin embargo, es importante evitar los extremos y buscar una mezcla de usos de suelo, de manera que se fomenten diversas actividades y se atraigan personas en diferentes horarios del día y de distintos grupos sociales

Cuando se menciona la importancia de tener personas en diferentes momentos del día, es porque las mismas personas atraen a más personas. “No hay atractivo más grande que ver la presencia de personas” (Gehl, 2014). La diferencia entre una calle con y sin personas es notable y puede influir en si nos sentimos atraídos hacia ella o no. Se puede

observar esta distinción en las siguientes imágenes: en la IMG61 se tiene una calle animada con numerosas personas, algunas conversando, sentadas o jugando. En cambio, en la IMG62 se muestra una calle pero desprovista de personas. ¿Cuál de las dos imágenes resulta más atractiva y por qué? En la primera imagen, al observar la presencia de personas disfrutando del lugar, se puede inferir que se trata de un espacio agradable. Mientras tanto, la ausencia de personas en la segunda imagen puede transmitir una sensación de inseguridad o falta de atractivo.



*IMG61. Calle con personas caminando.
Fuente: Elaboración propia.*



*IMG62. Calle desierta, sin personas
Fuente: Elaboración propia.*

Veámoslo con un ejemplo más cotidiano, como un restaurante. En este caso, se presentan dos imágenes del mismo espacio (IMG63 e IMG64), pero con una diferencia significativa: en una de ellas (IMG63), se pueden observar numerosas personas sentadas, disfrutando de su comida, conversando y deleitándose con bebidas, mientras que en la otra imagen no se aprecian clientes presentes. La presencia o ausencia de comensales en cada imagen transmite un mensaje distinto. La imagen con personas sugiere un ambiente animado, donde los clientes disfrutan de su experiencia culinaria y socializan, lo cual podría interpretarse como una señal de buena calidad de comida y servicio. Por otro lado, la imagen sin clientes podría generar ciertas dudas, como la posibilidad de que la comida no sea satisfactoria, el servicio sea deficiente o los precios sean elevados (IMG64). En general, estas suposiciones negativas podrían desincentivar a los potenciales clientes a entrar en el restaurante. Esta analogía se puede trasladar al entorno de las calles, donde la presencia de personas y las actividades que en ellas se desarrollan también tienen un impacto en la percepción de su atractivo y seguridad. Una calle con una animada actividad peatonal y diversas actividades recreativas puede generar un mayor interés y sensación de seguridad en comparación con una calle desolada y carente de vida. Si bien la percepción puede ser subjetiva y variar entre las personas, incluso en un contexto subjetivo, es posible intuir y evaluar el nivel de atractivo de una calle en función de las personas y las actividades que en ella se llevan a cabo.



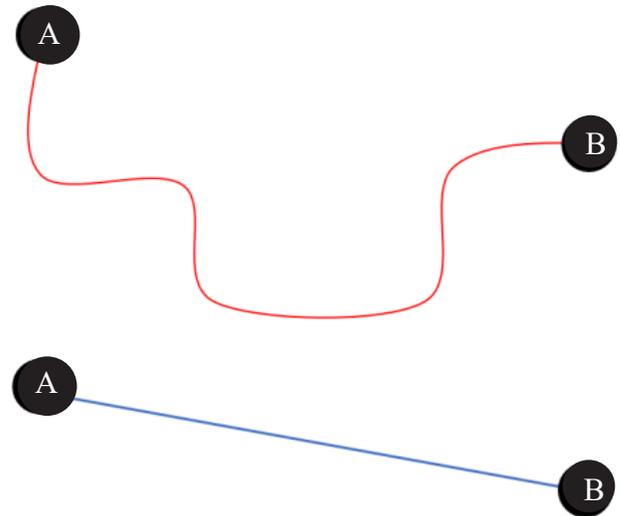
*IMG63. Restaurante con personas.
Fuente: Elaboración propia.*



*IMG64. Restaurante sin personas.
Fuente: Elaboración propia.*

Otro aspecto importante a considerar es el trazado de las calles, ya que este tiene un gran impacto en la percepción de distancia y el atractivo que transmite al peatón (Cullen, 1974). Aunque en el caso de calles ya establecidas puede resultar difícil aplicar cambios significativos en su trazado (aunque existen ocasiones en las que se demuelen edificios para prolongar una calle), es fundamental resaltar la relevancia de este aspecto.

En primer lugar, es necesario precisar el concepto de trazado para los propósitos de este estudio (consultar el glosario en los anexos para una definición exhaustiva). El trazado se refiere a la línea que sigue la calle, su dirección, ruta y configuración. Una vez explicado qué es el trazado, se puede analizar en general desde dos perspectivas: recto y sinuoso. La sinuosidad de una calle es relevante para la percepción de distancia y la creación de vistas más atractivas. Tomemos como ejemplo los senderos de un parque que conectan el punto A con el punto B. En el primer ejemplo (línea roja en IMG65), se presenta un camino sinuoso con variaciones en su trazado y ruta. Al caminar por este camino, se disfrutan diferentes vistas a lo largo del recorrido, lo que hace que la caminata sea más atractiva. Además, cada curva se convierte en un pequeño logro que nos acerca a la meta (punto B), lo que actúa como un incentivo. Esto crea la sensación de que la distancia es más corta de lo que realmente es.



IMG65. Sinuosidad de la calle y la percepción de distancia. Fuente: Elaboración propia

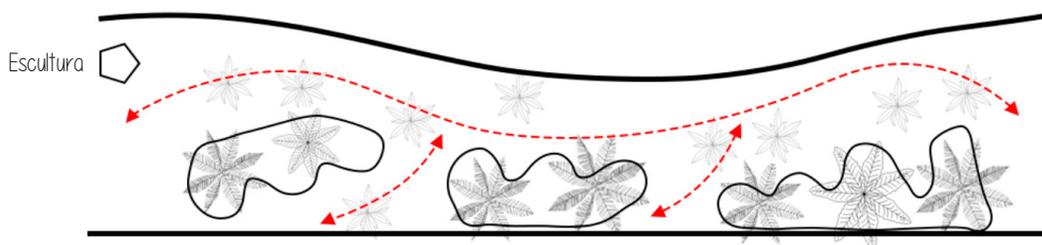
Por el contrario, en el segundo ejemplo (línea azul), se tienen los mismos puntos A y B, con la misma distancia entre ellos, pero el camino que los une es recto. ¿Qué ocurre en este caso? La vista y el paisaje no varían a medida que se camina, permitiendo una visión lineal de un extremo a otro. Esto puede volverse monótono y, al carecer de los incentivos proporcionados por los pequeños logros del camino sinuoso, puede dar la sensación de que la distancia es mayor, a pesar de ser en realidad menor en comparación con el primer ejemplo.

¿Cómo se aplica esto en paseos peatonales? Los caminos que presentan variaciones en su trazado resultan más atractivos debido a los cambios de vistas a lo largo de su recorrido (Cullen, 1974). En el caso de vialidades existentes que no permiten modificar su trazado, se puede lograr una simulación mediante el uso de elementos como jardineras, árboles y esculturas. Estos elementos rompen el patrón de movimiento lineal y proporcionan puntos de interés que modifican la vista a intervalos regulares. Un ejemplo ilustrativo de esta estrategia se puede observar en la IMG66 donde se muestra un camino recto al que se le ha añadido movimiento con jardineras y árboles que bloquean parcialmente la vista, creando así un mayor atractivo para los peatones durante su recorrido.

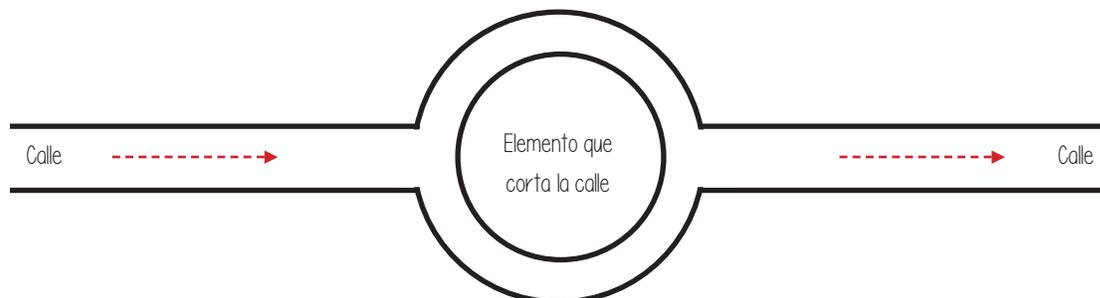
Aunado a esto, es importante considerar no solo las variaciones horizontales en el movimiento de las calles, sino también las variaciones en la pendiente. Sin embargo, es fundamental tener cuidado al determinar la inclinación de la calle, asegurándose

de que no sea demasiado empinada y que no dificulte el desplazamiento peatonal. Es esencial garantizar que la caminata sea cómoda y accesible para todas las personas, incluyendo aquellas que puedan tener dificultades para caminar.

También es posible generar un mayor interés visual en una calle recta al incorporar elementos que rompan con su patrón establecido (IMG67). Un ejemplo destacado de esta estrategia se encuentra en la Avenida de los Campos Elíseos, como se mencionó en el primer capítulo de esta investigación. A lo largo de esta avenida recta, los peatones pueden deleitarse con la majestuosidad del Arco del Triunfo y la encantadora Plaza de la Concordia en el extremo opuesto, creando una experiencia visualmente cautivadora a lo largo de todo el recorrido peatonal. Estos elementos icónicos rompen la monotonía de la calle y ofrecen vistas y puntos de interés que enriquecen la experiencia del peatón.



IMG66. Jardineras en el malecón de Puerto Vallarta generando variaciones en el camino. Fuente: Elaboración propia.



IMG67. Elementos que rompen el patrón de movimiento. Fuente: Elaboración propia.

La orientación de un paseo peatonal también desempeña un papel crucial y está estrechamente relacionada con las características climáticas de cada región. El diseño de un paseo peatonal en una ciudad con temperaturas extremadamente cálidas difiere significativamente del diseño en una ciudad con temperaturas extremadamente frías. El confort climático es de suma importancia en ambos casos. Las diferencias pueden observarse en diversos aspectos, como la arquitectura, la presencia o ausencia de vegetación y el tipo de vegetación utilizada. Sin embargo, centrándose específicamente en la orientación y el clima, una orientación inadecuada puede afectar el uso del paseo peatonal, su comodidad e incluso los horarios en los que se utiliza.

Con el fin de ilustrar la importancia de una adecuada orientación, se presentarán dos ejemplos de diseño de paseos peatonales en climas extremos y contrastantes (usando ciudades ficticias). Estos ejemplos servirán para destacar cómo la orientación puede marcar una diferencia significativa en la experiencia de los peatones y en el uso efectivo de estos espacios.

Nota: Es importante tener en cuenta que estos ejemplos se presentan únicamente con el propósito de ilustrar este punto. Cada ciudad posee características climáticas específicas, por lo que el diseño de los paseos peatonales debe adaptarse particularmente a esa zona en particular. No se puede considerar como una regla general que pueda aplicarse a todos los casos. Incluso si dos ciudades comparten la misma clasificación climática, existirán diferencias en los vientos dominantes,

la inclinación de los rayos del sol, las costumbres de las personas y otras variables relevantes. Por lo tanto, estos ejemplos deben tomarse como una muestra para resaltar cómo la orientación afecta el confort de los peatones en función del clima.

Ciudad 1, características:

- Clasificación climática según Köppen: Subtropical (Cfa)

Características: Clima cálido y húmedo, con veranos calurosos e inviernos suaves.

- Vientos dominantes: Noroeste-sureste

- Temperaturas durante el día:

Mínimas por la mañana: Alrededor de 18-22°C, brindando una sensación de frescura.

Máximas por la tarde: Elevadas, alcanzando los 35-40°C o más en los meses más cálidos.

- Horas de temperaturas más altas durante el día: Generalmente entre las 2:00 p.m. y las 6:00 p.m., alcanzando las máximas temperaturas.

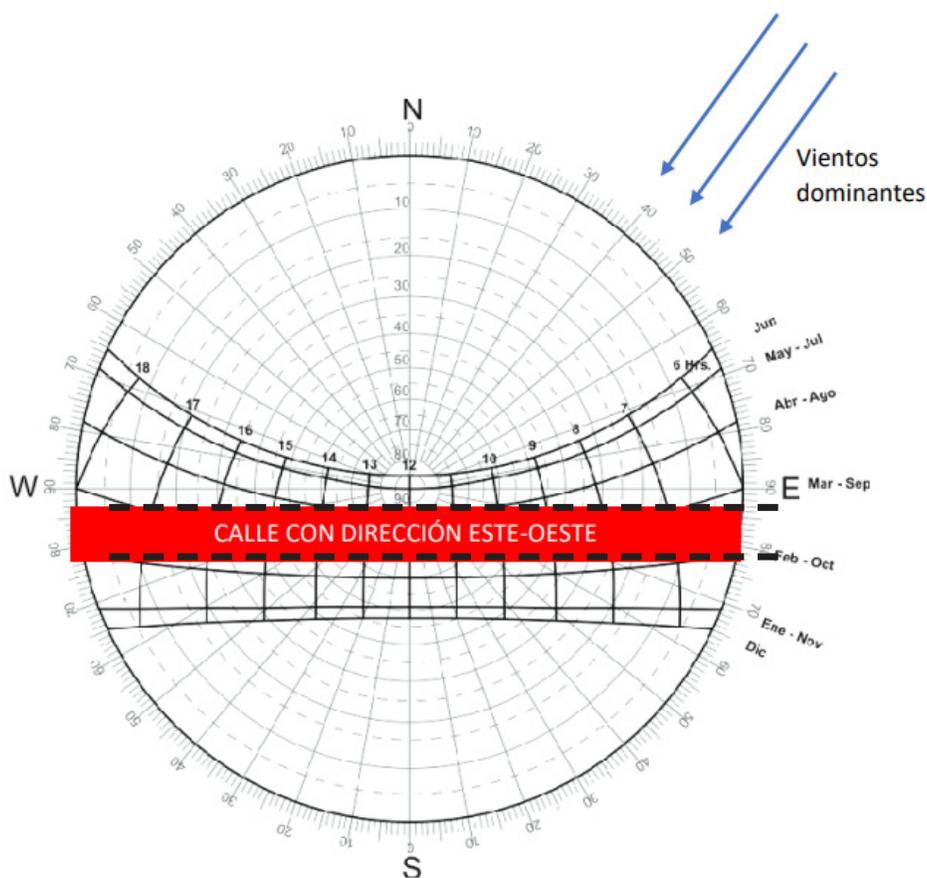
En una ciudad con un clima extremadamente caluroso como ésta, donde se busca proporcionar sombra debido a las altas temperaturas, no es recomendable que las calles tengan una orientación este-oeste. Esto se debe a que estarán expuestas al sol durante todo el día, como se muestra en el siguiente esquema (IMG68)

En base a las características de este ejemplo ficticio, se observa que la calle se encuentra expuesta al sol durante todo el día.

Como se puede apreciar en el esquema, el sol incide en la calle desde la mañana hasta la noche. Por lo tanto, el uso de esta calle se podría dividir en tres etapas a lo largo del día. En la mañana, se presentará actividad peatonal hasta aproximadamente las 12:00 p.m., momento en el que las temperaturas comienzan a aumentar. Desde las 02:00 p.m. hasta las 06:00 p.m., la actividad peatonal disminuye considerablemente debido al intenso calor. Luego, a partir de esta hora cuando la temperatura comienza

a descender y el sol se acerca al ocaso, la calle recupera vida.

Además de tener en cuenta la temperatura y la trayectoria solar, es esencial considerar la dirección de los vientos dominantes para garantizar una adecuada ventilación. En este caso, los vientos predominantes soplan en dirección noreste-suroeste, pero la orientación este-oeste de la calle impide aprovechar plenamente su presencia para ventilar el entorno construido, ya que los vientos se ven obstaculizados por las edificaciones. Esto demuestra cómo la orientación de la calle puede condicionar su uso y las condiciones ambientales.



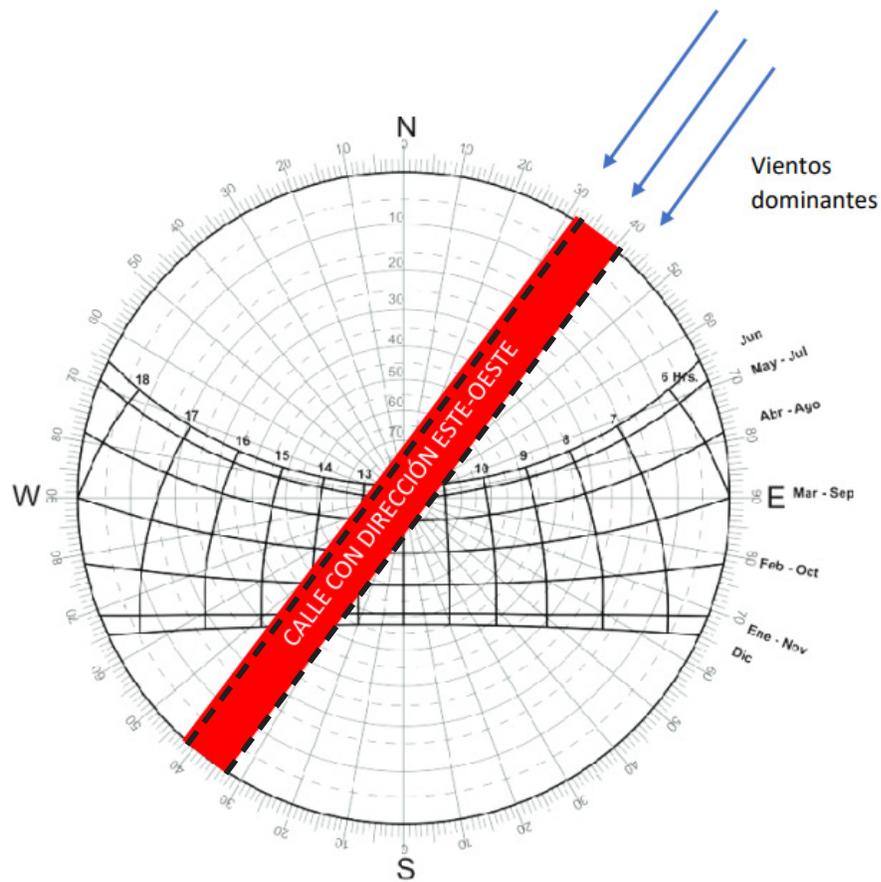
IMG68. Gráfica solar proyectada en una calle que tiene una orientación este-oeste, en un clima cálido.
Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo, es posible aprovechar esta situación mediante un diseño estratégico que proporcione un mayor confort a los peatones, considerando la implementación de elementos arquitectónicos, como aberturas estratégicas, espacios verdes o estructuras permeables, que permitan canalizar y aprovechar los vientos dominantes para mejorar la ventilación y el confort en la calle.

En un escenario similar a este ejemplo, pero con una orientación diferente de la calle como se muestra en la imagen (IMG69), se puede lograr un nivel de confort más eficiente.

En este caso, la calle está orientada de noreste a suroeste, lo que permite aprovechar los vientos dominantes para una óptima ventilación y circulación del aire. Estas brisas contribuyen significativamente al confort térmico al enfriar el entorno.

Además, esta orientación particular también tiene el beneficio de proyectar sombras generadas por las propias edificaciones a lo largo del día, reduciendo la exposición directa al sol. De esta manera, se crea un ambiente más fresco y atractivo para los peatones que transitan por la calle.



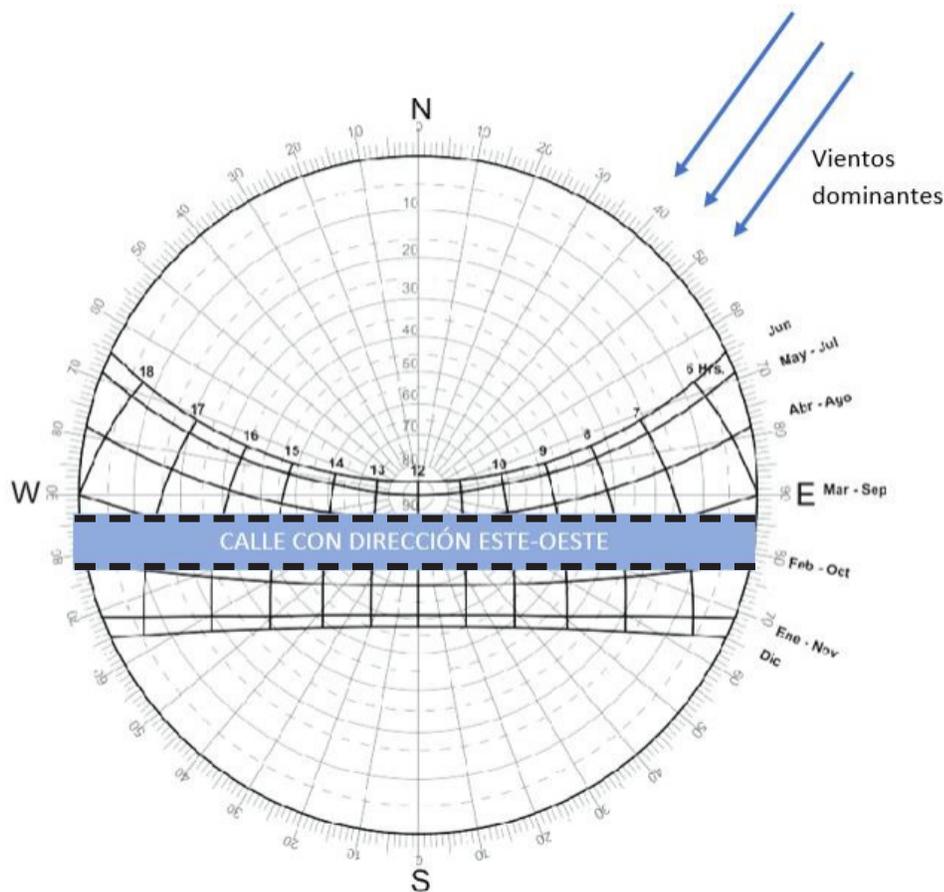
IMG69. Gráfica solar proyectada en una calle que tiene una orientación noreste-suroeste, en un clima cálido.
Fuente: Elaboración propia.

El uso de arbolado como estrategia para reducir la temperatura es otro aspecto relevante que se abordará detalladamente más adelante en el subtema 6 de este mismo capítulo.

Con estas modificaciones en la orientación de la calle no se puede garantizar al 100% que se logre una afluencia constante de peatones durante todo el día, ya que también influyen las costumbres y hábitos de la población. Sin embargo, se puede anticipar mejoras significativas en cuanto al confort térmico en el espacio.

Ejemplo de ciudad 2:

- Clasificación climática según Köppen: Clima subártico (Dfc). Caracterizado por inviernos extremadamente fríos y veranos frescos.
- Vientos dominantes: Dirección noroeste-sureste. Los vientos soplan desde el noroeste hacia el sureste, trayendo consigo masas de aire frío.
- Temperaturas durante el día:
Mínimas por la mañana: Alrededor de 0-5°C, brindando una sensación de frescura.
Máximas por la tarde: Alcanzando los 15-20°C o más en los meses más cálidos.
- Horas de temperaturas más altas durante el día: Generalmente entre las 2:00 p.m. y las 6:00 p.m., alcanzando las máximas temperaturas.



IMG70. Gráfica solar proyectada en una calle que tiene una orientación este-oeste, en un clima frío.
Fuente: Elaboración propia.

En este segundo ejemplo, a diferencia del anterior, la ciudad experimenta temperaturas frías y se busca aprovechar al máximo las horas de sol y su calor. Es crucial encontrar la orientación óptima que permita captar los rayos solares de manera efectiva.

Utilizando la orientación inicial del ejemplo anterior, se puede apreciar cómo su aplicación en un clima totalmente distinto resulta beneficioso de manera opuesta (IMG 59). En este caso, la orientación este-oeste se convierte en una ventaja para captar eficientemente los rayos solares y aprovechar su calor, en contraste con el ejemplo previo donde se buscaba la sombra. Esta orientación permite maximizar la exposición a la luz solar durante el día, generando un ambiente cálido y acogedor. Además, desempeña un papel crucial al mitigar los vientos dominantes que soplan en dirección noreste-suroeste, los cuales son fríos y podrían enfriar aún más el entorno. Gracias a la disposición de los edificios, se logra reducir el impacto de estos vientos y mantener una temperatura agradable.

Es fundamental resaltar que la elección de la orientación adecuada depende del clima específico y las características geográficas de cada región.

A la hora de proponer una orientación adecuada o seleccionar una calle para convertirla en un paseo peatonal, es fundamental considerar las condiciones que brindarán el máximo confort. Para ello, es necesario realizar un análisis detallado de la zona, incluyendo la creación de una gráfica solar que muestre la trayectoria del sol, así como estudiar las temperaturas mínimas y máximas a lo largo del año y los vientos dominantes. Todo esto nos permitirá caracterizar la ciudad y obtener un perfil claro de sus particularidades, lo cual servirá como base para proponer la mejor orientación posible. En este proceso, es esencial jugar con los elementos disponibles y combinarlos de manera estratégica. La orientación de la calle, junto con otros factores que se explorarán a continuación, desempeñará un papel clave en la creación de un diseño exitoso que se adapte a las necesidades específicas de la ciudad.

4.2 La banqueta, el lugar de encuentro y recreación

Si se trata de caminar, no se puede subestimar la importancia del espacio por donde transitan las personas: la banqueta. Este tramo destinado exclusivamente a los peatones no solo es un medio para desplazarse, sino que también es un espacio público que representa el corazón de la vida urbana. Es el espacio público por excelencia, donde convergen las personas y se desarrolla la vida social (Jacobs, 1967). En este capítulo, exploraremos las características y la importancia de la banqueta como un lugar para disfrutar y vivir la ciudad desde una perspectiva peatonal.

Al inicio de este estudio se hizo hincapié en que un paseo peatonal debe ser no solo caminable, sino también disfrutable. Estos dos aspectos están estrechamente relacionados, ya que la caminabilidad es un requisito previo para lograr la disfrutabilidad. Si bien este trabajo se centra en el aspecto del disfrute, es importante mencionar que la accesibilidad peatonal es fundamental. ¿Cómo se logra esto? En primer lugar, es necesario que el pavimento esté en buenas condiciones, sin grietas ni levantamientos que dificulten el caminar sin obstáculos. Si el entorno presenta dificultades para aquellos que no tienen problemas de movilidad, es aún más desafiante para las personas con dificultades motoras por ejemplo. Por esta razón, es crucial contar con espacios accesibles para todos, que incluyan rampas y sistemas táctiles para aquellos con dificultades visuales.

Además de mantener en buen estado las banquetas para facilitar el tránsito peatonal, es importante abordar el uso inadecuado que se les puede dar y cómo esto puede obstaculizar el paso. Con frecuencia, se encuentran obstáculos en el espacio transitable, como jardineras, árboles o postes de luz o teléfono, que limitan su función principal: ser un espacio para los peatones. Además, es común observar que las banquetas se convierten en una extensión de los comercios, especialmente restaurantes, donde se colocan sillas y mesas que, si bien pueden ser agradables, obstruyen el paso de los peatones. Es fundamental dejar espacio suficiente para que los peatones transiten sin dificultad.

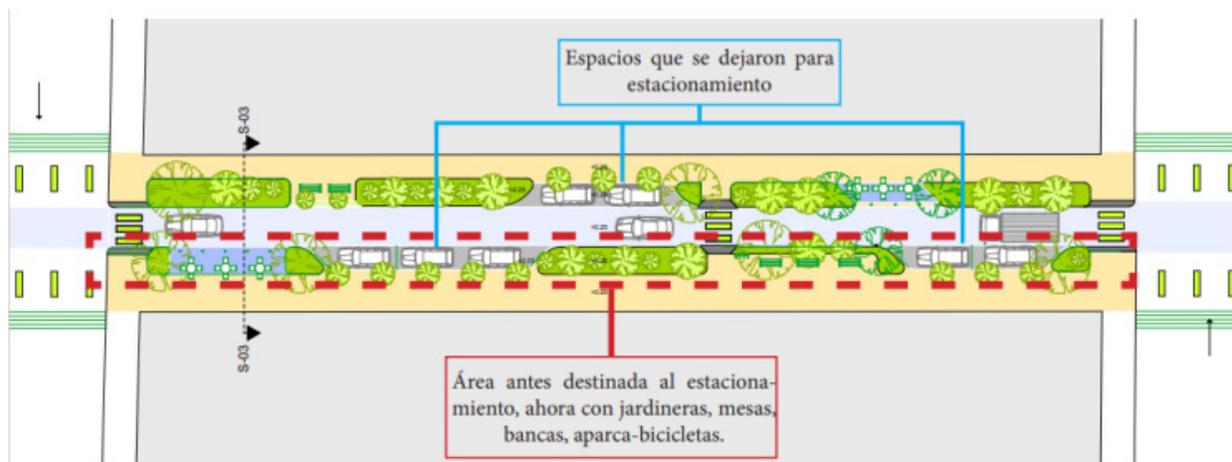
Considerando estos aspectos, es factible reservar un espacio adecuado para el mobiliario, como mesas o bancas, sin comprometer la funcionalidad de la banqueta y el tránsito de los peatones. Para presentar las propuestas siguientes, se tomó como inspiración el proyecto Bell Street Park en Seattle. Este proyecto de rehabilitación urbana tiene como objetivo restituir el carácter peatonal de la calle, mediante la creación de un entorno compartido para vehículos y peatones, integrando mobiliario urbano y jardineras.

En la imagen (IMG71) se puede observar una calle que ha sido rediseñada de manera ingeniosa para proporcionar espacios públicos sin obstruir la banqueta. En lugar de destinar áreas al estacionamiento de vehículos, se han convertido en zonas verdes con jardineras y se ha instalado mobiliario urbano, como mesas y bancas.

Este enfoque no solo reduce la presencia de automóviles, sino que también ofrece a los peatones entornos agradables para disfrutar sin obstaculizar su paso por la banqueta. Asimismo, se puede implementar el nivelado entre el arroyo vehicular y la banqueta, de modo que el arroyo se convierta en una extensión de la misma, generando la impresión de un espacio unificado mediante la utilización de materiales que marquen las delimitaciones y, a su vez, contribuyan a reducir la velocidad de los vehículos (IMG71). Esta estrategia, consiste en diseñar la calle sin una clara división entre el espacio peatonal y el vehicular, lo que obliga a los conductores a disminuir la velocidad y transitar con precaución.

Esta reducción de la velocidad vehicular no solo mejora la sensación de seguridad de los residentes, sino que también fomenta un mayor aprovechamiento del espacio público.

Como se mencionó anteriormente, la elección de diferentes materiales puede tener un impacto significativo en la percepción del peatón, y va más allá de simplemente marcar las divisiones entre el arroyo vehicular y la banqueta. Los materiales utilizados, junto con la combinación de colores y texturas, pueden ser aprovechados para crear un diseño urbano más interesante. Un ejemplo destacado es el Malecón de Puerto Vallarta, donde se ha implementado un pavimento único que simula un tapete de concreto lavado, adornado con siluetas artesanales que representan la cosmogonía huichola. Las siluetas esculpidas minuciosamente en el concreto con piedras de río incrustadas no solo aportan belleza al pavimento, sino que también enriquecen la apreciación visual de quienes lo visitan. Este diseño toma inspiración de la rica cultura de los indígenas huicholes, conocidos como wixárikas, presentes en el norte de Jalisco y la Riviera de Nayarit. Esto agrega un elemento cultural y estético al ambiente urbano.



IMG71. Propuesta de diseño de calle compartida con vehículo y peatón. Fuente: Elaboración propia.

4.3 Mobiliario urbano como elemento de permanencia

“Más bancos = más personas” (Whyte, 1980)

Las personas no solo caminan por la calle, también interactúan, socializan y disfrutan de diversas actividades. Desde el principio, se mencionó que un paseo peatonal se caracteriza por el tiempo y las experiencias que las personas tienen en ese espacio, más allá de simplemente transitar. Entonces, ¿cómo se puede fomentar que las personas pasen más tiempo en ese entorno? La respuesta está en proporcionar espacios para sentarse. La presencia de asientos es fundamental, ya que brinda a las personas la oportunidad de descansar, conversar, compartir comidas y observar la vida urbana que se desarrolla a su alrededor. Al tener lugares adecuados para sentarse, se crea un ambiente propicio para la interacción social y el disfrute del entorno. Estos espacios para sentarse no solo cumplen una función práctica, sino que también contribuyen a enriquecer la experiencia de los peatones, convirtiendo la calle en un lugar más acogedor.

Para colocar mobiliario para sentarse, es importante considerar varios aspectos, siendo la ubicación uno de los más relevantes. La ubicación del mobiliario puede determinar si será utilizado o no por las personas. Para ilustrar este punto, consideremos el ejemplo del malecón de Puerto Vallarta. En este caso, las jardineras funcionan como bancas y, de acuerdo al momento del día, se usan de diferente forma. Durante la mañana, hasta el mediodía, cuando el sol está en la posición oriente, las personas tienden a sentarse del lado del mar, donde se proyecta la sombra de las palmeras (IMG72).

Por otro lado, durante la tarde, cuando el sol se encuentra hacia el poniente, las personas se sientan del lado contrario siguiendo la sombra proyectada de las palmeras (IMG73). Alrededor de las 3:00 p.m., la mayoría de las bancas se encuentran vacías porque las palmeras no proyectan la suficiente sombra.



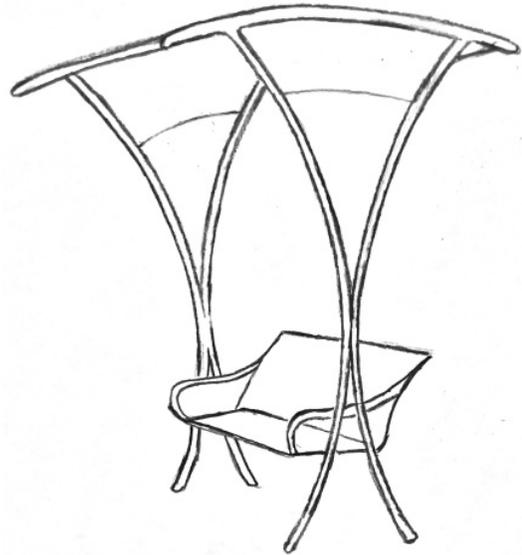
IMG72. Uso de las bancas a las 11:00 a.m.
Fuente: Boceto hecho por la autora.



IMG73. Uso de las bancas a las 6:00 p.m.
Fuente: Boceto hecho por la autora.

Entonces, se puede evidenciar que la ubicación del mobiliario de acuerdo a la sombra y el sol tiene un impacto en su uso. Sin embargo, ¿esto significa que las bancas solo deben concentrarse en un lugar por esta razón? En realidad, existen soluciones para abordar este problema.

Por ejemplo, se pueden instalar bancas con techos que proporcionen protección contra el sol cuando sea necesario (IMG74). Además, es importante considerar los materiales utilizados en las bancas, optando por aquellos que no se calienten en exceso. Los materiales también influyen en el confort al sentarse y, según sus características, colores y texturas, pueden contribuir a una experiencia visual más agradable. Durante la investigación, al analizar diferentes paseos peatonales, se observó una tendencia hacia el uso de materiales que evocan la naturaleza, como madera o piedra, para que se integren con el entorno. Además, las bancas deben tener un diseño ergonómico que proporcione comodidad al sentarse. Es importante considerar el diseño de las bancas, ya que una banca sin respaldo no se utilizará durante tanto tiempo como una con respaldo. Si se busca que haya una estancia más breve, se pueden utilizar asientos sin respaldo, mientras que para aquellos espacios destinados a una mayor permanencia, es recomendable proporcionar respaldo.



IMG74. Bancas techadas para proteger contra los rayos del sol o lluvia. Fuente: Boceto hecho por la autora.

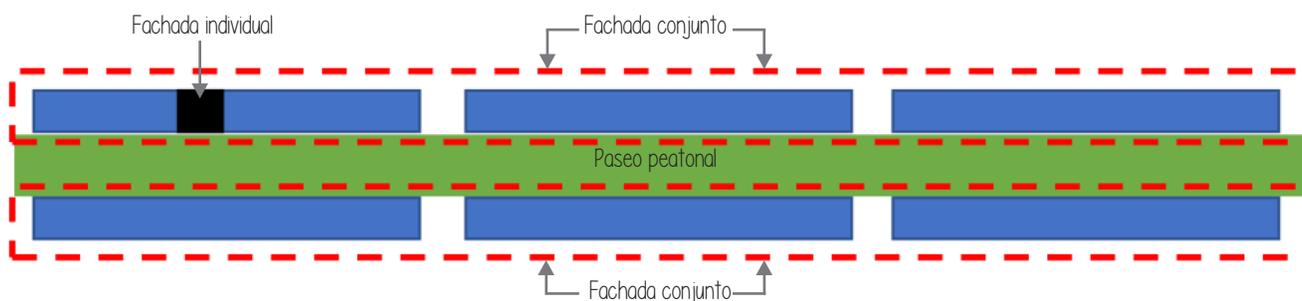
En resumen, para fomentar la presencia de las personas en los espacios urbanos, es esencial considerar la ubicación estratégica del mobiliario para sentarse, tomando en cuenta la sombra y el sol. Además, se deben seleccionar materiales adecuados, que proporcionen confort y se integren armoniosamente con el entorno. El diseño ergonómico de las bancas y la posibilidad de incorporar elementos adicionales, como jardineras o muros, contribuyen a crear espacios más agradables y propicios para la interacción y el disfrute de las personas.

4.4 La arquitectura como un elemento articulador

Desde la banqueta hasta la fachada, el peatón interactúa con todos los elementos que componen la calle, y la calle está compuesta por más de un elemento. La calle es un espacio complejo que consta de varios elementos, incluyendo la banqueta para el tránsito de peatones y los bordes que delimitan su extensión. Estos bordes pueden adoptar diversas formas, como elementos naturales (áreas verdes, parques, o la costa en el caso de los malecones) o las fachadas de los edificios circundantes. Los bordes desempeñan un papel crucial en la percepción de la calle por parte de los peatones, ya que pueden influir en su experiencia al caminar, volviéndola más atractiva y placentera, o menos agradable (Gehl, 2014). En esta sección, se enfocará específicamente en la fachada como borde que delimita la calle y se examinará cómo sus características afectan el disfrute y la percepción de los peatones, así como la dinámica peatonal en general. Para comprender el impacto de la fachada en la dinámica peatonal, es importante definir el concepto en cuestión. La fachada se refiere a la cara o superficie frontal de un edificio que se dirige hacia la calle. En el contexto de esta investigación, se referirá específicamente a la fachada conjunto.

La fachada conjunto engloba todas las fachadas en un mismo bloque, abarcando la sección completa del paseo peatonal. La imagen siguiente (IMG75) ilustra este concepto de manera clara. Los rectángulos azules representan los frentes de cada cuadra que rodea el paseo peatonal (rectángulo verde). Cada frente de cuadra está compuesto por fachadas individuales (rectángulo negro) que se unen en un conjunto, formando así una agrupación más amplia (rectángulo punteado rojo). Este rectángulo punteado que alberga todas las fachadas por cuadras se conocerá como fachada conjunto.

Es fundamental considerar las fachadas como un elemento integral en lugar de segmentarlas. En el contexto de una calle, las fachadas conforman un único borde que delimita el espacio. Este borde puede presentar características distintas, como ser continuo o poroso. Un borde continuo se caracteriza por mantener una línea recta y sin variaciones en sus límites o volumen. Por otro lado, un borde poroso se caracteriza por tener huecos o espacios en los que la fachada se encuentra entremetida. Para ilustrar estos conceptos, se muestra el siguiente dibujo que explica las diferencias entre ambos tipos de bordes (IMG75).



IMG75. Explicación de la fachada conjunta. Fuente: Elaboración propia.

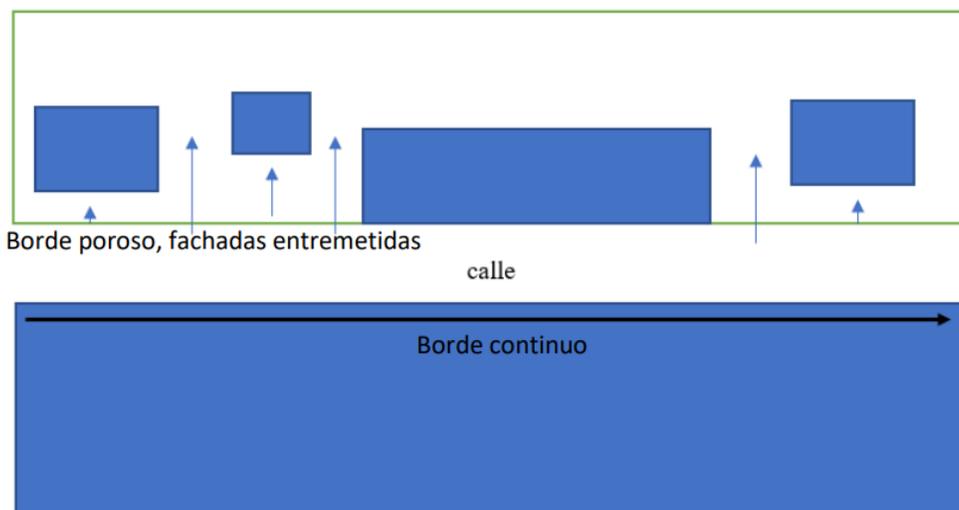
En la imagen (IMG76), se ilustra una calle con dos tipos de bordes que ejemplifican la diferencia. En la parte superior, se observan edificaciones dispersas ligeramente retiradas del borde de la calle, creando espacios y separaciones entre ellas. Esta porosidad en el borde genera “poros” o espacios abiertos en contraste con el lado opuesto, que muestra un borde continuo siguiendo una línea recta sin interrupciones.

La porosidad de los bordes puede tener un impacto en las vistas más atractivas, como se destacó en el Capítulo II, haciendo referencia al estudio de la Universidad de Melbourne sobre calles residenciales. En dicho estudio, se encontró que las calles con características como terrazas y jardines delanteros experimentaban una mayor actividad social en el entorno de la calle. En la siguiente imagen ilustra de manera más clara cómo se visualiza un borde poroso (IMG77).

En este tipo de bordes, se pueden observar elementos como terrazas, balcones y jardines delanteros, donde las fachadas se encuentran ligeramente retiradas del límite de la calle, creando una sensación de porosidad y agregando profundidad al espacio urbano.



IMG77. Porosidad de los bordes. Fuente: Elaboración propia

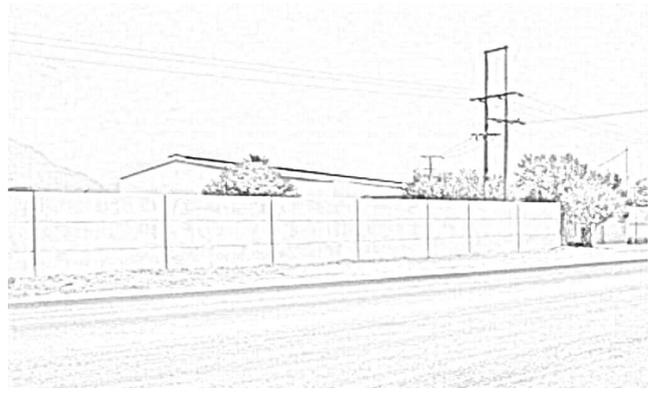


IMG 76. Porosidad de los bordes. Fuente: Elaboración propia.

En contraste, en la siguiente imagen se muestra un ejemplo de borde continuo extremo, representado por un muro ciego sin ninguna abertura, como ventanas o puertas (IMG78). Este tipo de borde sin variaciones a lo largo del recorrido puede resultar monótono y poco atractivo para los peatones, creando la ilusión de una distancia más larga de la que realmente se recorre (Gehl, 2014).

En este caso, para suavizar un borde continuo se puede hacer uso de elementos como transparencia, representada por ventanas y puertas que permitan la conexión entre el interior y el exterior (Gehl, 2014). En la siguiente imagen (IMG79) se puede apreciar este enfoque. El objetivo al crear paseos peatonales es lograr bordes porosos y evitar los muros continuos. La inclusión de numerosas ventanas y puertas en el entorno resulta más atractiva para los peatones, ya que hay cosas que observar. Al caminar por una calle con comercios, es común detenerse para ver los productos y actividades, lo cual hace que la caminata sea más entretenida y se logre cierta porosidad en un borde continuo.

Es importante evitar espacios cerrados y muros ciegos, ya que esto puede generar inseguridad tanto en términos de percepción como en la realidad (Sommer, 1974). Estas condiciones propician la realización de actividades ilícitas. Para mejorar una calle con un muro ciego o un borde duro, se pueden emplear otros elementos como colores vibrantes, arte urbano, esculturas o árboles para suavizar la sensación de pesadez que puede generar un muro ciego como paisaje. Aunque no garantiza una transformación radical, estos elementos pueden contribuir a suavizar y mejorar la experiencia en dichas áreas.



IMG78. Borde continuo. Fuente: Elaboración propia.



IMG79. Fachadas con múltiples ventanas. Fuente: Elaboración propia.

Además, al tener fachadas con un ritmo vertical que incorporan elementos como columnas, ventanas alargadas, balcones verticales, detalles ornamentales en sentido vertical y frontones verticales, se crea la sensación de distancias más cortas en comparación con las fachadas que presentan un ritmo horizontal (Gehl, 2014).

En el siguiente ejemplo (IMG80) se muestra en la parte de arriba una fachada con estos elementos de ritmo vertical, mientras que abajo se muestra una fachada con un predominio de elementos horizontales. La presencia de elementos verticales en las fachadas no solo agrega atractivo visual, sino que también contribuye a una experiencia de caminata más interesante y percepciones de distancias más cortas.

En este mismo ejemplo, se puede apreciar el efecto del uso de texturas en las fachadas, especialmente en la de arriba. Las texturas presentes en las fachadas generan estímulos sensoriales que enriquecen las experiencias y crean recuerdos más significativos. Estimulan tanto el sentido de la vista como el sentido del tacto, ambos asociados a una percepción de cercanía y proximidad (Gehl, 2014).

Las texturas en las fachadas, combinadas con los colores, también desempeñan un papel importante en la estimulación de los sentidos. La psicología del color nos proporciona información sobre cómo los colores influyen en los sentimientos y percepciones de las personas (Heller, 2008). Resulta interesante observar cómo los colores realmente pueden afectar el estado de ánimo de los peatones. Al iniciar esta investigación, se tenía la idea de que existían reglas sobre qué colores usar y cuáles eran más adecuados para los paseos peatonales. Sin embargo, a lo largo de la investigación se descubrió que más que la elección de colores específicos, la clave radica en lograr una homogeneidad en la paleta de colores utilizada.



versus



IMG80. Comparación de fachadas con ritmo vertical y elementos horizontales. Fuente: Elaboración propia.

Veamos la siguiente imagen:



IMG81. Colores de fachadas. Fuente: elaboración propia.

En esta imagen, se muestran un conjunto de fachadas que presentan una misma paleta de colores (IMG81). Sin embargo, se destaca la casa de en medio, la cual se diferencia del resto al tener un color rojo brillante. Esta casa rompe con el patrón establecido en la paleta de colores, destacándose por ser completamente diferente al conjunto de la fachada.

La elección de colores en la fachada se centra en lograr la homogeneidad y armonía del conjunto. Esto no implica que todas las fachadas deban ser idénticas o tener el mismo color, sino que se pueden utilizar colores variados que estén en consonancia con los demás y no contrasten en exceso.

Cada fachada individual puede tener características únicas, pero se busca mantener una cohesión visual que las integre como parte de un conjunto armonioso (IMG82). De manera similar, la altura de las fachadas también debe seguir un promedio establecido para mantener la armonía visual y la coherencia en las alturas.



IMG82. Fachadas en Buchanan Street. Glasgow, Escocia. Fuente: makemytrip.com

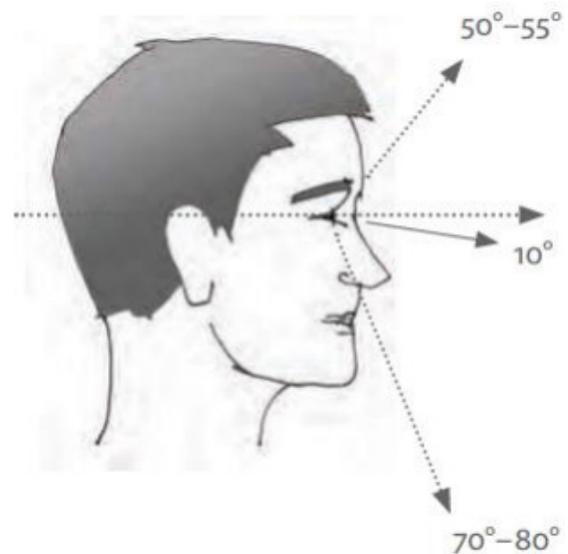
En esta investigación, se destaca el impacto de estas consideraciones en la imagen urbana de una calle o paseo peatonal, así como en la experiencia de caminar por ellos. Aunque existen reglamentos para regular estos aspectos, se busca resaltar cómo afectan la percepción visual y el disfrute de los paseos peatonales.

Al considerar las alturas de las edificaciones, es necesario definir cuál es la altura óptima para una calle o paseo peatonal. ¿Es más favorable tener edificios de dos pisos en comparación con aquellos de 50 pisos? Más allá de la altura en sí, resulta crucial examinar el uso y diseño de los primeros pisos de los edificios. Como se destacó en el capítulo II, estos primeros cinco pisos desempeñan un papel significativo y están estrechamente relacionados con el entorno urbano (Gehl, 2014). Esto se debe a las características fisionómicas de los seres humanos y a cómo interactúan con el entorno construido, lo cual influye en la calidad y experiencia del paseo peatonal.

La vista humana presenta una distribución desigual, con un campo visual hacia abajo de 80 a 90 grados y hacia arriba de solo 50 a 55 grados (Hall, 1972, citado en Gehl, 2014). Esto implica que la interacción de los peatones se concentra principalmente en los primeros dos pisos de las edificaciones cercanas a la calle, disminuyendo en los pisos tres, cuatro y cinco, y siendo prácticamente nula a partir del quinto piso (Gehl, 2014).

Es por esto que es crucial prestar especial atención a los usos de los primeros pisos de las edificaciones, especialmente en el caso del primer y segundo nivel. Éstos son los más cercanos a la acera y a la interacción peatonal en la calle. Por lo tanto, es importante enfocarse en la mezcla de usos de suelo en estos niveles, como se mencionó anteriormente, para crear un entorno atractivo y dinámico.

En muchas ciudades, se busca la altura de los edificios sin prestar suficiente atención a los detalles en la planta baja. Esta falta de consideración por los espacios a nivel de la calle limita la conexión entre la arquitectura y la vida urbana en general. Es crucial reconocer que la arquitectura puede ser una extensión de la calle, actuando como un punto de encuentro entre los espacios privados y públicos.



IMG83. Ángulo de visión del ser humano.
Fuente: Ghel 2014

Por lo tanto, si se construyen edificios de gran altura, es de vital importancia que los primeros pisos sean cuidadosamente diseñados, ya que son los puntos de interacción más significativos. La incorporación de una mezcla de usos de suelo, así como la introducción de elementos como porosidad, transparencia y ritmo vertical, contribuyen a una mayor integración entre la arquitectura y el entorno urbano, generando una experiencia más enriquecedora para los residentes y peatones.

4.5 La naturaleza para suavizar la escala humana

Durante el transcurso de la investigación, se ha reflexionado sobre la importancia de los elementos naturales en el disfrute de los espacios urbanos. Inicialmente, se enfocaba principalmente en los árboles como factor clave, pero se ha reconocido que existen otros elementos naturales igualmente relevantes, como la vegetación en general, las flores, los arbustos y los cuerpos de agua, como fuentes, lagos, ríos y el mar. Los malecones son un claro ejemplo de esta integración, donde las personas acuden para contemplar la vista al mar y disfrutar de la tranquilidad que brinda el entorno natural. Se ha llegado a la conclusión de que la búsqueda de relajación y escapar del estrés de la vida urbana es uno de los motivos principales para pasear, y esta necesidad se ve satisfecha al estar en contacto con la naturaleza en todas sus manifestaciones. Desde una suave lluvia de verano hasta el sonido del agua, la brisa fresca de la mañana, el canto de los pájaros y la sensación de calma en medio del bullicio urbano, la cercanía con la naturaleza se convierte en un anhelo y una fuente de bienestar para los individuos.

Es fundamental tener en cuenta que la elección de los elementos naturales está estrechamente relacionada con el contexto climático de la ciudad. Por ejemplo, en una ciudad con altas temperaturas, la búsqueda de sombra y confort térmico será prioritaria. En este caso, se pueden utilizar árboles con copas amplias para proporcionar una sombra refrescante.

Por otro lado, en una ciudad con clima frío, se valorará la presencia de rayos de sol y la protección contra el frío. Es posible que en estas ciudades se reduzca la densidad de árboles o se utilicen especies con follaje menos tupido. Cada contexto climático requerirá una selección cuidadosa de elementos naturales que se adapten a las necesidades específicas de los habitantes y contribuyan a crear un entorno confortable y agradable.

La elección de la vegetación adecuada para un diseño urbano debe tomar en cuenta el clima de la ciudad. Se deben considerar aspectos como si el follaje es caduco o perenne, la densidad del follaje y el tipo de copa del árbol. Además, es importante evaluar si la vegetación es endémica o si puede adaptarse fácilmente a la zona, con el objetivo de reducir la necesidad de mantenimiento. Por ejemplo, en climas con variaciones de temperatura entre invierno y verano, se recomienda utilizar árboles de hoja caduca. En climas con bajas temperaturas durante todo el año, es conveniente utilizar árboles con follaje menos denso para permitir la entrada de los rayos del sol y brindar calor, o incluso considerar la utilización de arbustos en lugar de árboles. Un ejemplo de esto se observa en el paseo Buchanan Street, donde el clima es templado con inviernos fríos o templados y veranos frescos, en este caso no se utilizan árboles.

Además, existen diferentes tipos de copas que se pueden clasificar según la forma de su follaje, como se ilustra a continuación:



*IMG84. Tipos de copas de árboles.
Fuente: Elaboración propia.*

Es fundamental tener en cuenta si se prefiere una copa con follaje tupido o semitupido. Esto se relaciona directamente con la interacción entre el árbol y la fachada, lo que se conoce como la relación árbol-fachada. Esta relación se refiere al porcentaje de la fachada que está cubierta por el árbol, y se calcula desde la perspectiva del peatón al caminar, determinando en qué medida el árbol cubre la fachada desde esta vista.

¿Qué tanto se quiere que se cubra la fachada? En el caso de edificios históricos con detalles arquitectónicos ricos, a menudo se opta por no cubrir completamente la fachada con árboles, permitiendo así apreciar su belleza. En cambio, se puede considerar la opción de utilizar árboles de menor tamaño o con follaje semitupido para que no cubran por completo la fachada.

Es importante encontrar un equilibrio entre preservar los detalles arquitectónicos y agregar elementos naturales que mejoren el entorno urbano. Además de su función como barrera y separación, los árboles también pueden actuar como una cobertura natural, brindando una sensación de resguardo y protección. En la siguiente imagen (IMG85), se aprecia desde la perspectiva del peatón cómo los árboles crean una especie de cubierta sobre la calle, ocultando parcialmente la vista de los edificios. Esta configuración visual hace que el espacio parezca más acogedor y reduce la percepción de la escala abrumadora. El peatón ya no se encuentra en un espacio completamente abierto, sino que el dosel de los árboles crea una sensación de techo o cobertura. Esta cualidad proporciona una experiencia más íntima y protegida al transitar por la calle, contribuyendo a hacerla más agradable y confortable para los peatones.



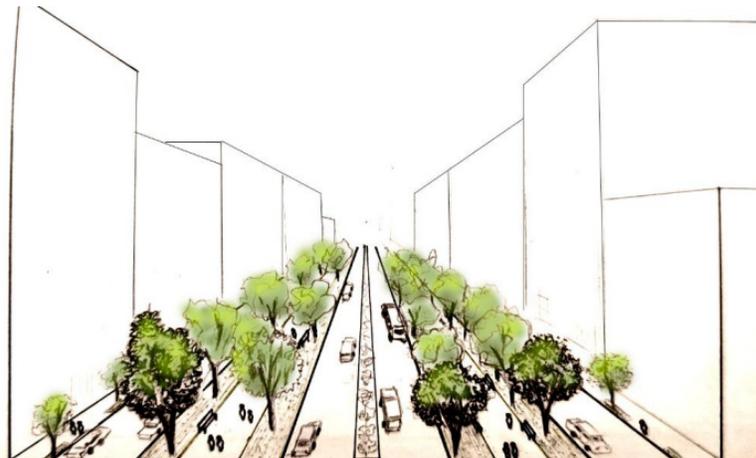
IMG85. Árboles cubriendo la fachada viendo desde la perspectiva del peatón. Fuente: Archivo personal de la autora.

Bajo este mismo planteamiento, los árboles tienen la capacidad de suavizar la escala de un entorno urbano. Para ilustrarlo, consideremos el siguiente ejemplo: imaginemos una calle con un intenso tráfico vehicular y enormes edificios que crean una sección donde las personas se sienten diminutas en comparación con las imponentes dimensiones del entorno. ¿Pueden los árboles suavizar esas proporciones? ¿El ambiente sería el mismo sin la presencia de árboles?

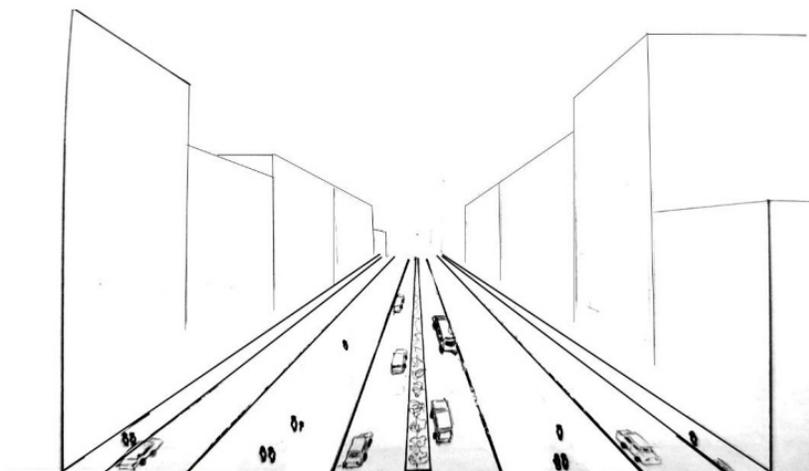
Comparemos las imágenes IMG86 e IMG87. En la primera imagen, vemos una amplia vialidad

inspirada en la Avenida Reforma en la Ciudad de México, con una sección de 90 metros y edificios de hasta 246 metros de altura. En el centro, está el arroyo vehicular que cuenta con seis carriles y dos camellones a cada lado. A lo largo de estos camellones, encontramos una amplia banqueta de 9 metros y jardines con árboles de gran tamaño, alcanzando alturas de hasta 30 metros y una cobertura de hasta 20 metros (copa del árbol).

Ahora, si visualizamos la misma vialidad pero sin árboles, podemos notar la diferencia en la imagen y, por ende, en la sensación que el lugar transmite.



IMG86. Árboles en vialidad de grandes dimensiones y edificios de gran altura. Fuente: Boceto hecho por la autora.

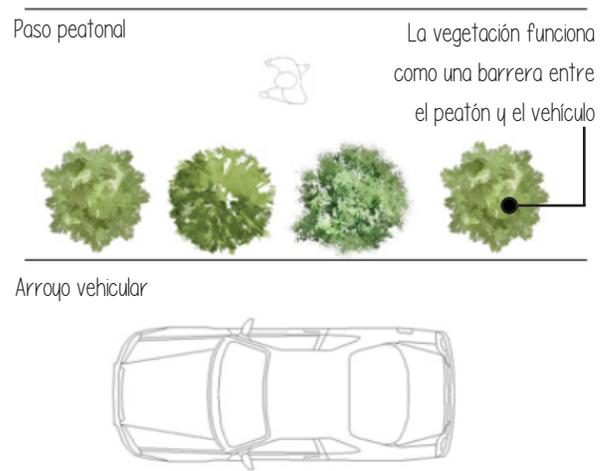


IMG87. Vialidad de grandes dimensiones y edificios de gran altura, sin árboles. Fuente: Boceto hecho por la autora.

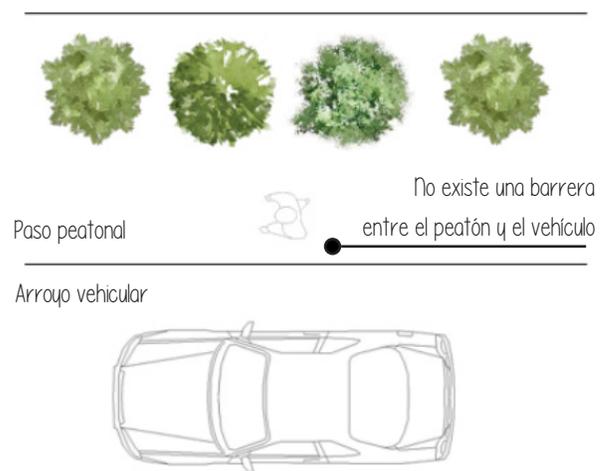
Caminar por una vialidad con árboles o vegetación crea una experiencia distinta a hacerlo en una vialidad sin ellos. Su presencia añade belleza al entorno, brinda una sensación de cobijo y además ayuda a reducir la temperatura y crear microclimas, brindando una experiencia más placentera al caminar (González, 2002). Además, el contacto con la naturaleza trae consigo beneficios en la salud física y mental de las personas, lo cual se explica mediante la hipótesis de la biofilia que se vio en el capítulo II. En el caso del ejemplo anterior, los árboles también pueden ayudar a “suavizar la escala”, es decir, generar la sensación de que el espacio es más pequeño de lo que realmente es. Como se mencionó anteriormente, la cubierta de los árboles reduce la percepción de la escala al cubrir parcialmente la vista hacia los edificios (IMG88). Los árboles también se pueden utilizar como barreras entre el peatón y el flujo vehicular, como se muestra en la siguiente imagen (IMG89). Esta disposición crea una separación psicológica entre ambos espacios, generando una sensación de mayor seguridad para el peatón. Aunque la vegetación en sí no sea de gran tamaño, su presencia actúa como una barrera visual y física que delimita y protege al peatón del tráfico vehicular. Esta configuración contribuye a hacer que las calles sean más disfrutables al proporcionar una sensación de separación y protección (Whyte, 1980). Además de su función estética, los árboles también pueden brindar sombra, reducir la contaminación acústica y mejorar la calidad del aire, lo que añade beneficios adicionales al diseño urbano y al bienestar de las personas que transitan por estas calles (Russell et al, 2013).



IMG88. El árbol cubre parcialmente la vista hacia los edificios. Fuente: Elaboración propia.



IMG89. La vegetación como barrera entre el peatón y el vehículo. Fuente: Elaboración propia.



IMG90. No existe una barrera que proteja a los peatones del tráfico vehicular. Fuente: Elaboración propia.

CONCLUSIONES

El diseño de paseos peatonales requiere un enfoque meticuloso y atención a los detalles. Las propuestas presentadas anteriormente son sugerencias de lo que se debe considerar al diseñar un paseo peatonal, pero no son reglas generales que se puedan aplicar en todas las ciudades sin tener en cuenta su ubicación geográfica. Cada ciudad tiene un contexto único que abarca aspectos geográficos, naturales, climáticos, culturales y costumbres de su población diferentes. Por lo tanto, no existe un diseño universal de paseo peatonal que se adapte a todos los casos. Sin embargo, el objetivo de esta investigación es resaltar los aspectos que deben tenerse en cuenta para el diseño de paseos peatonales, que sirvan como una guía y no como reglas rígidas.

Crear paseos peatonales exitosos implica considerar cuidadosamente las características y necesidades específicas de cada ciudad. Es esencial comprender el contexto local y adaptar el diseño en consecuencia, con el objetivo de integrar armoniosamente el paseo con el entorno y satisfacer las necesidades de la comunidad local. Es necesario catalogar y caracterizar cada sitio en función de sus fortalezas y debilidades para identificar cuáles son sus necesidades y, con base en eso, presentar una propuesta específica.

Por ejemplo, si nos encontramos en una ciudad con edificios altos y de cristal, la solución no sería demolerlos solo porque no se ajustan a una escala humana. Se pueden emplear otras estrategias, como utilizar árboles para suavizar la escala y focalizarse en los primeros pisos para hacer el recorrido más atractivo. O en el caso de una calle con una sección muy amplia, se puede ampliar la acera, añadir jardineras, mobiliario o esculturas para hacerla más interesante. Cada situación particular requiere un enfoque específico. Es necesario considerar las características particulares de cada sitio para brindar una solución adecuada a sus necesidades.

Así mismo, no se puede hablar solo de una variable que haga que una calle sea más caminable o atractiva, ya que es un conjunto de elementos. No se puede trabajar únicamente en un aspecto, sino que se trata de un sistema interrelacionado. Si se considera el mobiliario, entonces se debe pensar en dónde situarlo, quizás en áreas con comercios como restaurantes, donde las personas puedan sentarse a comer o tomar algo. O en un lugar especialmente atractivo, como cerca de jardineras o una fuente. La sombra o el sol también deben tenerse en cuenta, dependiendo de lo que se busque.

Inicialmente, en la investigación se tenía la postura de que ciertas variables o elementos de diseño tenían mayor importancia que otros, como por ejemplo las fachadas o el arbolado, en términos de su influencia en el disfrute de los peatones. Sin embargo, a medida que se llevaba a cabo el análisis de esta investigación, se llegó a la conclusión de que no existe una variable más importante que las demás, ya que todas forman parte de un todo y se interrelacionan entre sí. Por lo tanto, la hipótesis planteada al inicio de esta investigación no fue válida. ¿Por qué debería el arbolado tener más importancia que las fachadas? ¿O por qué la orientación debería ser más relevante que la ubicación? Cada una de estas variables se relaciona de manera igualmente significativa y depende de las demás. Por ejemplo, supongamos que se tienen bancas en excelentes condiciones, atractivamente diseñadas y ubicadas estratégicamente en relación con la posición del sol. Sin embargo, si el paseo se encuentra en un lugar aislado, inseguro y carente de conectividad con el resto de la ciudad, ¿de qué sirve un buen diseño? Por lo contrario, si se cuenta con una ubicación privilegiada en la ciudad con fácil acceso, pero el diseño del paseo no se ha pensado considerando la comodidad y disfrute de los peatones, entonces también se pierde su propósito. Todo está interconectado y es necesario tener en cuenta todos estos aspectos.

Si se tuviera que elegir el elemento más importante a tener en cuenta al diseñar un paseo peatonal, este serían las personas. La ciudad existe para y por las personas, por lo que es fundamental considerarlas en el proceso de diseño (no solo para paseos peatonales, sino para el entorno urbano en general). ¿Cuál sería el propósito de diseñar algo si no se piensa en las personas? Es necesario tener en cuenta las costumbres y características de la población a la que se dirige el diseño. Esta puede ser la parte más desafiante, ya que las otras variables son constantes y las personas son variables. Entonces, no importa cuán bien diseñado sea un espacio si no se considera la opinión y las preferencias de las personas que lo utilizarán, ya que son ellas las que darán vida a ese espacio. Un lugar que no es utilizado pierde su propósito y su esencia, convirtiéndose simplemente en un espacio vacío. Para entender verdaderamente las necesidades de las personas, es crucial observar su comportamiento diario, no solo basándose en gráficas y tendencias. Debemos sumergirnos en su cotidianidad, observar sus costumbres y participar en ellas para lograr comprenderlas. No se puede diseñar sin entender a los usuarios, y la clave radica en comprender. Si bien es útil hablar con la población y escuchar sus necesidades, el verdadero entendimiento de esas necesidades se adquiere al vivir el espacio por uno mismo.

Con respecto al papel del vehículo en la ciudad, la postura que se tenía al inicio de la investigación evolucionó a lo largo de ésta. Si bien es cierto que los vehículos tienen efectos negativos en la vida social, la salud y el medio ambiente, se ha llegado a la conclusión de que el automóvil en sí mismo no es el problema. Es importante reconocer que los vehículos son de gran ayuda para recorrer grandes distancias y que también forman parte del paisaje urbano y pueden tener un atractivo visual desde la perspectiva de un observador. El verdadero desafío radica en evitar el exceso de vehículos y contrarrestar sus impactos negativos. Aquí es donde entra en juego la importancia de equilibrar y contrarrestar los aspectos negativos con elementos positivos, como los espacios naturales y la preferencia por los peatones. Es posible dar prioridad a los peatones y, al mismo tiempo, asignar espacio para los vehículos, y existen numerosas soluciones para lograrlo. En esta investigación se presentaron algunas soluciones, como el enfoque en el diseño de banquetas, pero existen otras alternativas también. Por ejemplo, se puede mencionar el concepto de las “supermanzanas” implementado en Barcelona, España. Este diseño urbano reúne varias manzanas y se destina el espacio interno de estas áreas para el uso preferencial de los peatones, mientras que las calles circundantes se mantienen para el tráfico de vehículos.

En conclusión, este trabajo ha reafirmado la postura de que imponer un uso específico a un espacio sin crear las condiciones adecuadas es insuficiente. Declarar una calle como paseo peatonal al llegar a una ciudad no basta. Es esencial proporcionar las condiciones necesarias, teniendo en cuenta las variables propuestas en el capítulo IV de propuestas de diseño.

Además, se insta a continuar este trabajo y seguir investigando cómo el espacio influye en la percepción y comportamiento de las personas, buscando crear entornos más vibrantes y estimulantes. Se invita a profundizar en aspectos como la iluminación, explorando su capacidad para generar una atmósfera propicia que invite a disfrutar del espacio, considerando cuidadosamente el nivel de iluminación, los colores y la ubicación.

Finalmente, es crucial reflexionar sobre el papel transcendental de las calles en la vida urbana. No se debe olvidar que éstas son la columna vertebral de las ciudades, estructurando tanto el tejido urbano como la vida social. No permitamos que las calles se conviertan en espacios residuales entre edificaciones, olvidando su carácter de espacios públicos, al igual que los parques y plazas. Se debe recuperar su función como lugares de encuentro y recreación. Recordemos que las calles son un reflejo de la vitalidad de la ciudad misma y de la calidad de vida que ofrece. Es hora de valorar y potenciar la importancia de las calles como espacios vitales donde la ciudad cobra vida y se construye la comunidad.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Ávila, D. (2019). Boulevares y palacios en tierras bárbaras: materialización de la soberanía mexicana a través de la arquitectura y el urbanismo Beaux-Arts durante el Porfiriato. 1876 – 1910 . Ciudad de México: UNAM.

Aylor DE (1972) Noise reduction by vegetation and ground. J. Acoust. Soc. Ame 51 (1): 197-205.

Bray, A. (2014). Caminar la ciudad. Políticas de Seguridad Peatonal en la Ciudad de México. Ciudad de México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

Camilloni, I. A. and Barros, V.R. Modelo de estimación del exceso urbano de calor; su aplicación a las ciudades de Rosario y Paraná. Resumen Congrement IV. Bueno Aires. pp 23-27.

Cook DI, Van Haverbeke DF (1971) Trees and shrubs for noise abatement. Res. Bull. 246. Nebr. Agri. Expt. Stat. Lincoln. 77 p.

Cook DI (1978) Trees, solid barriers, and combinations: Alternatives for noise control. In: Hopkins G (ed) Proceedings of the National Urban Forestry Conference. pp. 330-339.

Cullen, G. (1974). El paisaje urbano tratado de estética urbanística. Editorial Blume - Barcelona.

Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente. Ediciones Infinito.

Gehl, J.; Pozueta, J. y Valcarce, M. (2006). La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios. Barcelona: Editorial Reverté.

González, G. (2002). Beneficios del arbolado urbano (Ensayo doctoral).

Hall, E. (1972). La dimension occulta. México: Siglo XXI editores, s.a. de c.v.

Hardoy, J. (1987). Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina. Revista de Indias, 1987, vol. XLVII, núm. 179.

Heller, E. (2004). Psicología del color. Cómo actúan los colores sobre los sentimientos y la razón. Editorial Gustavo Gili.

Herce, M. y Magrinyà, F. (2013). El espacio de la movilidad urbana. 1ra ed. Colección Movilidad. Buenos Aires: Café de las Ciudades.

- Hinostroza, N. (2014). Efectos del color en la imagen urbana de Huancayo (Tesis de Maestría). Universidad Nacional del Centro del Perú.
- Jacobs, J. (1967). Condiciones previas de diversidad urbana. En: Muerte y vida de las grandes ciudades (pp. 155–258). Madrid: Ediciones Península.
- Jacobs, J. (1967). Erosión de las ciudades o sacrificio de los automóviles. En: Muerte y vida de las grandes ciudades (pp. 359–392). Madrid: Ediciones Península.
- Jacobs, J. (1967). La peculiar naturaleza de las ciudades. En: Muerte y vida de las grandes ciudades (pp. 33–154). Madrid: Ediciones Península.
- Jiménez E. et al. (2020). Espacios verdes públicos. Estudios culturales, sociales y ambientales. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Khairullina, Elvira (2018): “La planificación urbana y el tráfico rodado: las ideas de Alker Tripp en la URSS”, en *Ciudades*, 21, pp. 123-140.
- Kuntz, Sandra y Elisa Speckman Guerra. (2010) “El Porfiriato” en Erik Velásquez García (et al.) *Nueva Historia General de México*. Ciudad de México: El Colegio de México.
- Tudor-Locke, C., Ham, S., Macera, C., Ainsworth, B., Kirtland, K., Reis, J., y otros. (2004). Descriptive Epidemiology of Pedometer-Descriptive Epidemiology of Pedometer-. *Medicine & Science in Sports & Exercise*, 36 (9), 1567-1573.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. The Massachusetts Institute of Technology Press, Cambridge (Massachusetts).
- Mohan, D. (2008). Traffic safety and city structure: lessons for the future. *Salud pública de México*, 50 Suppl 1(1), pp.S93–100.
- Monnet, J. (2019). Planear el caminar en el urbanismo y los transportes: desafíos de seguridad, salud, atractividad e inclusión, conferencia organizada por el Instituto Francés de Investigación para el Desarrollo (IRD) y la Universidad Mayor San Andrés (Facultad de Arquitectura y Departamento de Geografía), La Paz, Bolivia, 26 de agosto.
- Ortiz, H. (2018). El espacio de la ciudad caminable. Una aproximación conceptual en el caso de Bogotá. En R. Serrano (Coord.). *Movilidad Urbana y espacio público. Reflexiones, métodos y contextos* (pp. 24-55). Colombia: DGP Editores, SAS.

D. Quijano (2011). “Causas y consecuencias de los ‘Grands Travaux’ de Haussman en París”, *Clío* 37 <http://clio.rediris.es>. ISSN: 1139-6237.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: Diccionario de la lengua española, 23.^a ed., [versión 23.6 en línea]. <<https://dle.rae.es>> [01-06-2023].

Reethof G and Mc Daniel OH (1978) Acoustics and the urban forest. In: Krishnamurthy L and Nascimiento JR. *Green Urban Areas in Latinamerica and Caribe*. pp 24-25

Rodríguez, M. (2012). Caminar 10,000 pasos al día para mantener una buena salud y calidad de vida. Costa Rica: Revista InterSedes.

Ruíz, P. (2007). Casimiro Castro: Litografía y vida cotidiana (Tesis de licenciatura). Universidad Nacional Autónoma de México.

Russell, R., et al. (2013). Humans and Nature: How Knowing and Experiencing Nature Affect Well-Being. *Annual Review of Environment and Resources*, 38(1), 473-502. <https://doi.org/10.1146/annurev-environ-012312-110838>

Santibáñez, F. y Uribe, J. M. (1993) Atlas Agroclimático de Chile. Regiones Sexta, Séptima, Octava y Novena. Universidad de Chile y Ministerio de Agricultura.

Sommer, R. (1974). *Tight Spaces: Hard Architecture and How to Humanize it*. Prentice Hall.

Speck, J. (2012). A General Theory of Walkability. En: *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time* (pp. 7–13). Nueva York: Farrar, Straus and Giroux.

Speck, J. (2012). The Ten Steps of Walkability. En *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time* (pp. 65–262). Nueva York: Farrar, Straus and Giroux.

Speck, J. (2012). Why Walkability? En: *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time* (pp. 14–50). Nueva York: Farrar, Straus and Giroux.

UN-Habitat, (2013). *Streets as public spaces and drivers of urban prosperity*. UN-Habitat.

Whyte, W. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Project for Public Spaces.

Williams, D., Matthews, C., Rutt, C., Napolitano, M., & Marcus, B. (2008). Interventions to Increase Walking Behavior. *Medicine & Science in Sports & Exercise*, 40 (7), 567-573.

ANEXO

Glosario de términos

Término	Definición
Borde continuo	Diseño urbano que promueve la conectividad sin interrupciones
Borde poroso	Límite urbano que permite la permeabilidad y accesibilidad
Caminabilidad	Capacidad de un entorno urbano para facilitar la caminata
Copa del árbol	Parte superior y ramificada de un árbol
Disfrute	Placer o goce que se obtiene de un espacio o actividad
Fachada con ritmo vertical	Fachada que presenta una secuencia vertical ordenada
Imagen urbana	Aspecto visual y percepción de una ciudad o área urbana
Muro ciego	Muro sin aberturas o ventanas
Paisaje urbano	Conjunto de elementos visuales de una zona urbana
Paramento	Superficie vertical de un edificio o estructura
Paramento entremetido / fachada entremetida	Fachada que presenta volúmenes salientes y retranqueos
Paseo	Espacio destinado al desplazamiento o recreación peatonal
Paseo peatonal	Área designada exclusivamente para el desplazamiento a pie
Peatón	Persona que se desplaza a pie por la vía pública
Relación árbol fachada	Interacción visual entre un árbol y la fachada de un edificio
Trazado	Diseño o trazado de una calle o ruta
Trazado de la calle	Configuración y diseño de una calle
Uso de suelo por metro lineal	Asignación de actividades o funciones en un área específica
Vientos dominantes	Dirección predominante del viento en una zona

Tabla 04. Glosario de términos. Fuente: Elaboración propia con datos de la Real Academia Española (RAE).

Tabla usos de suelo por metro lineal de fachada

Actividad comercial	Porcentaje	Cantidad
Restaurantes con servicio de preparación de alimentos a la carta o de comida corrida	34.5	22
Otros	34.5	
Comercio al por menor de ropa, excepto de bebé y lencería	12.1	12
1Bares, cantinas y similares ⁴	8.1	5
Administración pública en general	8.0	1
Cafeterías, fuentes de sodas, neverías, refresquerías y similares	5.9	4
Agencia de viajes	4.3	6
Comercio al por menor en tiendas de artesanías	3.9	4
Comercio al por menor de joyería y relojes	3.3	4
Centros nocturnos, discotecas y similares	2.8	2
Farmacias sin minisuper	2.4	4
Actividades de seguridad nacional	2.2	1
No especificado	2.2	3
Fabricación de calzado con corte de tela	1.5	1
Tienda de vinos	1.4	1
Comercio al por menor de lentes	1.3	1
Comercio al por menor en minisupers	1.0	1
Comercio al por menor de artículos y aparatos deportivos	1.0	1
Departamentos y casas amuebladas con servicios de hotelería	0.8	1
Otros servicios de reservaciones	0.7	1
Comercio al por menor de artículos de perfumería y cosméticos	0.7	1
Tienda de muebles	0.6	1
Centros cambiarios	0.4	1
Cajero automático	0.4	1
Tienda de cigarros	0.4	1

Tabla 05. Usos de suelo por metro lineal de fachada. Fuente: Elaboración propia.