

**ACCESIBILIDAD EN EL CENTRO HISTÓRICO DE GUAYAQUIL:
ANÁLISIS DE LA CALLE BOYACÁ**

**ACCESSIBILITY IN THE HISTORICAL CENTER OF GUAYAQUIL:
ANALYSIS OF THE BOYACÁ STREET**

César Santana Moncayo, Mgtr.

Magister en Docencia y Gerencia en Educación (Ecuador).
Docente de la Facultad de Estudios Globales y Hospitalidad de la
Universidad ECOTEC, Samborondón, Ecuador.
csantana@ecotec.edu.ec

Dennis Maroto Zamora, Mgtr.

Magister en Planificación y Gestión de proyectos Agroturisticos (Ecuador).
Presidenta de la Fundación Andar EQ, Guayaquil, Ecuador.
dennis.maroto@gmail.com

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN

Recibido: 3 de diciembre de 2020

Aceptado: 24 de febrero de 2021

RESUMEN

El objetivo del presente escrito es evaluar la accesibilidad y características de diseños existentes en una de las calles más antiguas de Guayaquil y su centro histórico: la calle Boyacá, la misma que presenta una historia por demás interesante, y que ha pasado por diversos procesos de cambios, hasta una regeneración total, como parte por los procesos por los que el centro histórico de Guayaquil -y otros sectores- experimentaron desde el año 1999: la llamada “Regeneración Urbana”, y el valor que ha tenido este proceso para el fomento del turismo cultural. Es necesario aclarar que este escrito nace del proyecto denominado: Valoración del patrimonio arquitectónico del centro histórico de Guayaquil en el Turismo Cultural, que es desarrollado por la Facultad de Turismo y Hotelería de la Universidad Tecnológica ECOTEC. El escrito inicia con un marco teórico, donde se describirá el concepto y la importancia de la accesibilidad para el turismo; algunas definiciones de diseño universal, para luego pasar hacia la descripción de la metodología y exposición de resultados de las observaciones realizadas in situ, para finalizar en las conclusiones del estudio.

Palabras clave: turismo, inclusión, accesibilidad, derechos humanos, recreación.

ABSTRACT

The objective of the present is to evaluate the accessibility and characteristics of existing designs in one of the oldest streets of Guayaquil and its historic center: Boyacá Street, the same one that presents an interesting history, and that has undergone various processes of change. , up to a total regeneration, as part of the processes by which the historic center of Guayaquil -and other sectors- have experienced since 1999: the so-called “Urban Regeneration”, and the value that this process has had for the promotion of tourism cultural. It is necessary to clarify that this writing is born from the project called: Assessment of the architectural heritage of the historic center of Guayaquil in Cultural Tourism, which is developed by the Faculty of Tourism and Hospitality of the ECOTEC Technological University. The writing begins with a theoretical framework, which describes the concept and the importance of accessibility for tourism; some definitions of universal design, and then move on to the description of the methodology and presentation of the results of the observations made in situ, to end in the conclusions of the study.

Keywords: tourism, inclusion, accessibility, human rights, recreation.

INTRODUCCIÓN

La accesibilidad universal y el diseño para todos no siempre son preceptos que se cumplen en el desarrollo de las ciudades y sus centros históricos, debido, en gran medida, a las dificultades que existen en la reconstrucción de sitios emblemáticos. La ciudad de Guayaquil, Ecuador, al poseer un centro histórico que ha sufrido numerosos cambios desde su configuración inicial hasta su formación actual, los procesos de implementación de los principios de accesibilidad universal ha tratado de adecuarse a lo ya existente; sin embargo, existe la posibilidad de que estas adecuaciones no sean lo suficientemente bien diseñadas para poder categorizarse como de diseño universal, sobre todo porque cumplen, a medias, con facilitar el traslado de personas en sillas de ruedas, pero olvida las demás discapacidades (visual, auditiva, mental) y a los peatones con otro tipo de movilidad reducida (ancianos, niños, mujeres embarazadas y demás).

Por tanto, si se quiere reconocer a la ciudad de Guayaquil como un destino turístico cultural, es necesario analizarlo desde varias perspectivas, además de sus características de monumentalidad o de presencia de atractivos culturales de peso. Una de estas perspectivas es la accesibilidad.

REVISIÓN TEÓRICA

Accesibilidad y turismo accesible

Para el presente trabajo se tomará en referencia varios conceptos que permiten acortar y acercar brechas desde los campos salud, urbanismo, turismo; desde el plano general de la accesibilidad, afianzando el concepto de diseño universal desde la óptica objetiva y de inclusión.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), la discapacidad es un término que abarca las deficiencias, las limitaciones de la actividad y las restricciones de participación de una persona. Las deficiencias son problemas que afectan a una estructura o función corporal; las limitaciones de la actividad son dificultades para ejecutar acciones o tareas, y las restricciones de la participación son problemas para participar en situaciones vitales. (Organización Mundial de la Salud, 2020). La accesibilidad, por tanto, debe entenderse como aquellas situaciones donde el entorno es estructurado para que la mayor cantidad de personas pueden disfrutar del mismo, o participar de actividades sociales y económicas (Aragall, 2003).

El diseño universal, por otro lado, es aquel en el que los productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, se han creado o se brindan sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluye las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando estas ayudas sean necesarias, (Organización de las Naciones Unidas (ONU), 2020). Ecuador incluye estos conceptos en los conocimientos de arquitectura e ingenierías desde el 30 de marzo de 2007, ratificándolos en el 2008.

Se suma a la aprobación de la Convención y de manera paralela al proceso de elaboración y aprobación de la Constitución de 2008 (Norma jurídica suprema vigente del Ecuador que reemplazó a la Constitución de 1998) que de manera conjunta con el Plan Nacional de Desarrollo 2009 - 2013 conceptualizaba el Buen Vivir como horizonte fundamental de la acción del estado.

En Ecuador, la organización encargada de ejecutar la política pública de discapacidades fue la Vicepresidencia de la República, de 2007 a 2013 a través del Programa “Ecuador Vive la Inclusión” entre estas acciones con enfoque: Productivo, Participativo, Accesibilidad Universal y Gestión de Riesgos de Desastres Inclusiva, mediante la Secretaría Técnica de Discapacidades (SETEDIS) que se convierte en la Secretaría de Gestión en 2015. Ya en 2016 se otorga la rectoría de los programas emblemáticos Manuela Espejo (de atención médica a discapacitados) y Joaquín Gallegos Lara (bono para las personas que los cuidan) transfiriéndolos al Ministerio de

Salud y de Inclusión Económica y Social y centrándose a partir de ese momento en impulsar el cambio de matriz productiva.

En este campo, la SETEDIS (Secretaría Técnica para la Gestión Inclusiva en Discapacidades, 2015) realizó las siguientes acciones:

- 1) Actualización de la Normativa de Accesibilidad Universal en el Ecuador. En el año 2013, trabajó con el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) con la finalidad de actualizar y complementar la norma INEN de accesibilidad al medio físico, que engloba: entorno construido, entorno urbano, rotulación, transporte, tecnologías de la información y comunicación, y productos.
- 2) Desarrollo de metodologías de evaluación y definición de prioridades para brindar asesoría técnica en temas de accesibilidad. Con esta metodología, Ecuador, a través de SETEDIS, obtuvo en París - Francia, el Premio Internacional “Desing For All Foundation” de Buenas Prácticas en Accesibilidad Universal.
- 3) Diagnóstico de accesibilidad y generación de datos. Durante el año 2014, realizó el diagnóstico piloto de accesibilidad en tres provincias del Ecuador (Imbabura, Pastaza y Santa Elena) con el objetivo de conocer con mayor precisión cual es la necesidad a nivel local de espacios y ambientes accesibles.
- 4) Implementación de la primera página web con características de accesibilidad en el país. Cumpliendo los lineamientos, recomendaciones y directrices emitidas por la norma: NTE INEN – ISO/IEC 40500, y W3C (WCAG) 2.0 para que los contenidos web sean accesibles, cubriendo así a una diversidad de personas con: “discapacidad visual y baja visión, discapacidad auditiva, problemas de aprendizaje, limitaciones cognitivas, movimiento limitado, problemas del habla, fotosensibilidad” (Web Content Accessibility , 2020). Desde noviembre de 2015, las entidades públicas contaban con renovadas páginas web versión 3.0. Entre los elementos que debe tener una página web accesible: Texto a voz, cambio de contraste, lengua de señas, aumento de tamaño de texto, lupa para contenidos, videos con subtítulos, descripción de imágenes, navegación alternativa con el teclado, portal, dispositivos móviles, estructura sencilla y clara.

El Turismo Accesible, por su parte, es el continuo empeño por garantizar que los destinos turísticos, productos y servicios sean accesibles para todas las personas, independientemente de sus limitaciones físicas, discapacidad o edad. Esto incluye lugares de interés turístico de propiedad pública y privada. Las mejoras no sólo benefician a las personas con discapacidad

física permanente, sino también los padres con niños pequeños, viajeros mayores, personas con lesiones temporales, como una pierna rota, al igual que a sus compañeros de viaje. (Organización Mundial del Turismo, 2014)

Otro concepto importante de analizar para el presente artículo es el de Turismo para Todos, que es aquella forma de turismo que planea, diseña y desarrolla actividades turísticas de ocio y tiempo libre de manera que puedan ser disfrutadas por toda clase de personas con independencia de sus condiciones físicas, sociales o culturales. (Baker, 1989). Como se ha mencionado anteriormente, la accesibilidad beneficia no solo al ciudadano sino al turista, siendo los principales beneficiarios además de los citados, las personas extranjeras, otros (personas que llevan bultos, con alergias y/o intolerancias, etc.)

En este marco, es necesario establecer una secuencia, conociendo el paso a paso que conlleva la organización de un viaje por parte de un turista, y donde la cadena de accesibilidad no puede “romperse”, es decir esta cadena va a permitir el goce y disfrute pleno de cada visitante/turista, logrando eliminar o limitar las principales barreras con las que se puede encontrar, diferenciándolas en: barreras del entorno: transporte, arquitectónicas, o en la comunicación, entre otras; y las sociales: actitudinales que pueden llegar a ser más limitantes y discriminatorias por el comportamiento de prestadores de servicios, comunidad visitada, personal que atiende directo al cliente.

Como una breve y muy parcial conclusión a esta primera parte, es necesario comentar que la gestión de destinos turísticos debe considerar los elementos de accesibilidad, diseño universal y turismo para todos, como una forma de mejorar la competitividad turística. Ecuador, y en particular, Guayaquil, debe seguir trabajando en estos conceptos, en miras de mejorar la experiencia de los turistas y visitantes que lleguen al país.

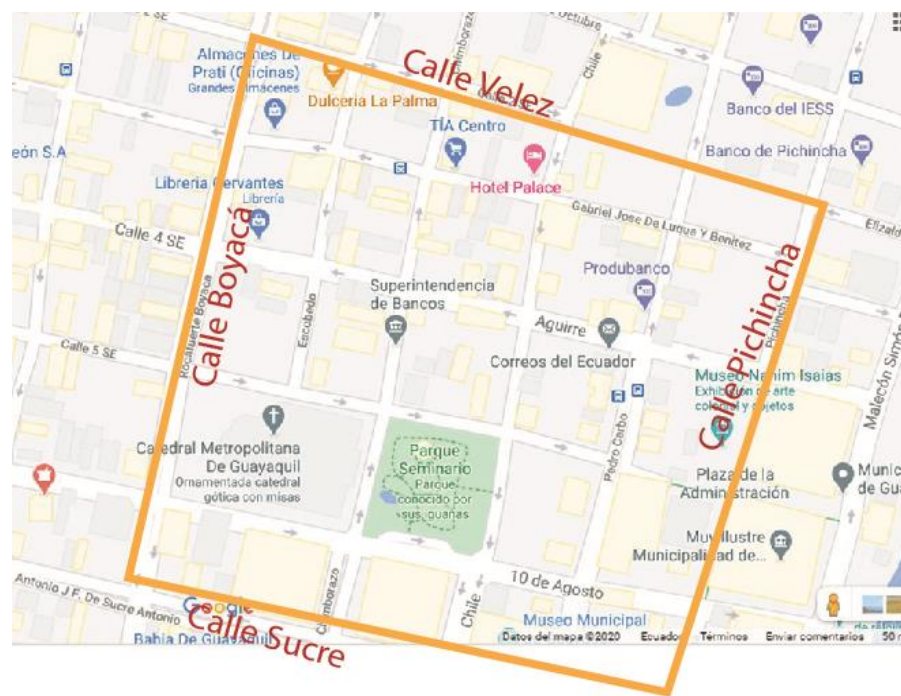
Breve reseña del centro histórico y la calle Boyacá

De acuerdo con información de la Municipalidad de Guayaquil (Municipio de Guayaquil, 2016), el centro histórico de la ciudad presenta dos espacios muy diferenciados: por un lado, la parte norte, donde el trazado urbano conserva vestigios de la ciudad colonial, pero no su arquitectura; y, el otro, desde la calle Loja hasta la calle Manabí, por el sur, y la avenida Quito por el oeste, donde se observa un trazado y edificaciones construidas desde finales del siglo XIX e inicios del XX. El centro histórico de Guayaquil corresponde al espacio donde la ciudad creció, luego de su traslado: a finales del siglo XVII, el cerro Santa Ana, donde la ciudad nació, ya no soportaba más

casas, así que la misma población decidió adentrarse en lo que se conocía en esa época como “La Sabaneta” o “La Sabana”.

Cabe indicar que este traslado nació de forma ilegal, por lo que el 26 de julio de 1648, el cabildo indica que en el sector mencionado hay demasiados ranchos y solares propios, que no estaban pagando ningún impuesto (Laviana Cuetos, 2006), por lo que decide, dos años después, el 8 de marzo de 1650, que los solares sean vendidos a los pobladores ya establecidos.

El traslado se oficializó en 1693, cuando el cabildo solicitó al Virrey Don Melchor de Portocarrero Lasso de la Vega poder cambiar parte de la ciudad hacia el sector mencionado, argumentando que la nueva ubicación sería más estratégica, evitando pérdidas por ataques piratas (Mayorga, 2020) y (Laviana Cuetos, 2006)



Mapa 1. Aproximación de la ubicación original de la ciudad nueva. Fuente: Google Maps. Elaboración propia.

En la imagen se muestra cómo se estructuraba aquella nueva porción de ciudad, que, precisamente, se la empezó a conocer con el nombre de “Ciudad Nueva”, mientras que el cerro y sus alrededores, hasta llegar al estero que, con el pasar del tiempo se convirtió en la calle Loja, era la “Ciudad Vieja”. En el mapa puede observarse también el parque Bolívar, llamado también Seminario, y, comúnmente, “Parque de las Iguanas”, que marca el centro de este nuevo espacio, mismo que se trazó siguiendo la costumbre española: una plaza central, alrededor del cual se colocaban elementos jerárquicos, como la iglesia o catedral, la casa del Cabildo y la casa de la Gobernación (Hardoy, 1978)

Ambas secciones de la ciudad se conectaban a través de un largo puente de madera, el denominado “de las 800 varas” (alrededor de 648 metros de longitud), que, según se cuenta, era de madera de guasango, y que “...tenía unos 300 ojos o arcos.” (Mayorga, 2020).

Con este nuevo trazado de ciudad, Guayaquil empezó su crecimiento sostenido; sin embargo, la calle Boyacá, materia de estudio del presente escrito, no tuvo un protagonismo destacado, en ciudad nueva, hasta entrado el siglo XIX: durante la época colonial se la consideró como una calle marginal, con pocas casas alrededor. En 1820, se la conocía como “la calle Ancha”, pero el nombre actual recién lo recibe en 1834, por parte del cabildo. (Alejandro, 2016) De ahí en adelante, la calle creció en longitud, hasta 1896, ya que por el gran incendio de la ciudad (5 y 6 de octubre de aquel año), muchas manzanas con sus respectivas casas quedan reducidas a cenizas, lo que impulsa el alargamiento de esta calle, hasta llegar a colindar con el cementerio. Ya en el siglo XXI, la calle se conecta directamente con el norte de la ciudad, a través del túnel del cerro del Carmen, inaugurado el 5 de mayo de 2003 (EL UNIVERSO, 2003).

En el mismo año, la calle Boyacá ingresó al proceso de regeneración urbana impulsado por la Municipalidad de Guayaquil, que inició con el arreglo del Malecón Simón Bolívar en 1999, y que en la mencionada calle finalizó en octubre del 2004. Podría decirse que la calle Boyacá nace informalmente aproximadamente en 1648, consolidándose recién en el 2004, es decir, 356 años después.

MATERIALES Y MÉTODOS

El tipo de investigación presentada en este artículo es principalmente exploratorio, ya que la accesibilidad, como parte del desarrollo de un destino turístico, no ha sido estudiada a profundidad en Ecuador, al contrario de lo que ha ocurrido en otros países. Por otro lado, la investigación también es descriptiva, ya que solo se trata de exponer la situación actual de la calle mencionada.

La hipótesis que plantearon los autores fue la siguiente: Si la calle Boyacá, ubicada en el centro histórico de Guayaquil, ha pasado por un proceso de regeneración urbana, entonces debe presentar características adecuadas de accesibilidad para diversos tipos de discapacidades, favoreciendo la competitividad de la ciudad como destino de turismo urbano cultural.

Las variables de investigación se definieron de la siguiente forma:

- a) Variable Independiente: Regeneración urbana de la calle Boyacá.
- b) Variable dependiente 1: Mejora en las características de accesibilidad de la calle

c) Variable dependiente 2: Aumento de la competitividad de Guayaquil como destino accesible.

La calle Boyacá fue elegida, para su evaluación en accesibilidad, por las siguientes razones:

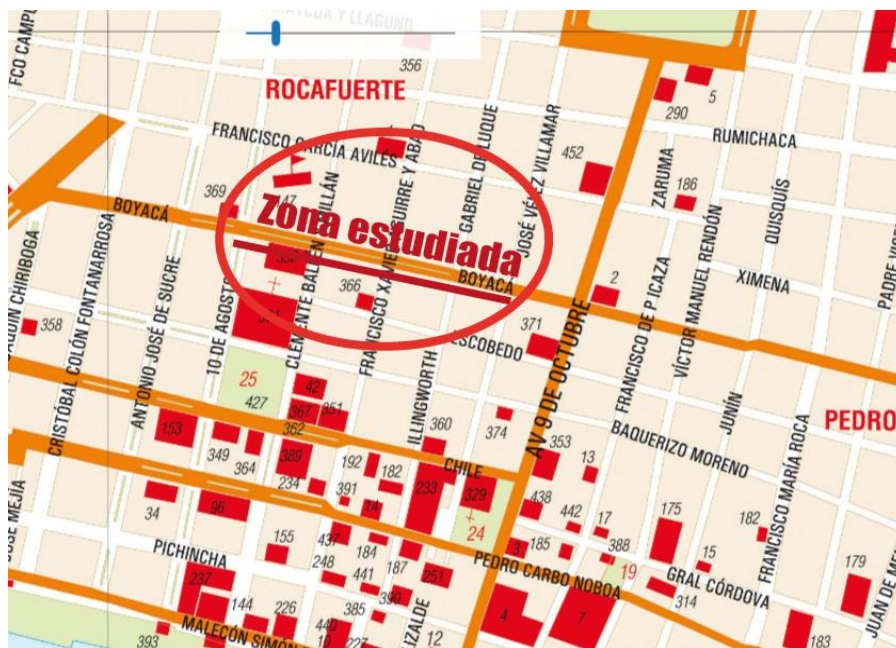
- a) De acuerdo con la comprobación histórica que antecede a esta metodología, es una de las calles más antiguas de la ciudad nueva, cuyo proceso de consolidación demoró más de tres siglos.
- b) Ha sido intervenida en numerosas ocasiones y ha cambiado su fisionomía a lo largo de los años, lo que permite comprender la importancia de la calle para los habitantes de la ciudad.
- c) Su última regeneración ocurrió hace dieciséis años, por lo que es relativamente nueva en su estructura.
- d) Es una calle caracterizada por una alta concentración de negocios y comercios de diversos tipos, por tanto, hay alta circulación vehicular y peatonal.
- e) Los buses del sistema de transporte urbano masivo (Metrovía) atraviesan esta calle, por lo que sus estructuras también deben ser accesibles.

Para comprender mejor los elementos que debían evaluarse en la mencionada calle, se revisaron los siguientes documentos sobre accesibilidad y diseño universal:

- 1) Manual de Accesibilidad Universal (Boudeguer, Pretti, & Squella, 2014);
- 2) Arquitectura Universal y Diseño para todos (Fundación ONCE para la cooperación e inclusión social de personas con discapacidad, 2011);
- 3) Instrumento para evaluación de la accesibilidad con criterios de diseño universal (Serrano, Jaramillo, Campos, & Galindo, 2013)
- 4) Turismo accesible para todos. Evaluación del grado de accesibilidad universal de los parques y jardines de Marrakech. (Martínez & Boujrouf, 2020)
- 5) Norma técnica ecuatoriana de accesibilidad de las personas al medio físico (Instituto Ecuatoriano de Normalización, 2000)

Estos documentos permitieron comprender mejor si la calle a evaluar cumplía con algunas de las normativas internacionales, nacionales o locales; o, al menos, con criterios lógicos de accesibilidad universal.

Finalmente, se realizó una visita a la calle Boyacá, a un sector específico de la misma, para realizar la evaluación respectiva. En el escrito se presentarán las imágenes más representativas de lo que los autores consideran aciertos y falencias en el sector estudiado. La evaluación realizada abarcó la calle Boyacá, desde la calle José Vélez, hacia el sur, hasta la avenida Diez de Agosto, tal como se muestra en el mapa a continuación.



Mapa 2. Zona de estudio. Fuente: Instituto Geográfico Militar

La evaluación efectuada tomó como referencias los criterios de las normativas española, chilena y ecuatoriana, para definir el modelo utilizado y las características que se han encontrado en la calle analizada. Los criterios elegidos, luego de la revisión bibliográfica correspondiente, fueron:

- Itinerario peatonal: es decir, como debe estar estructurada la calzada o vereda para la correcta y libre circulación de los peatones, tengan o no alguna característica de movilidad reducida, discapacidad visual o auditiva.
- Cruces peatonales: un momento que puede resultar complicado para las personas con cualquier tipo de discapacidad es el cruce entre el tráfico y en las esquinas. Se han revisado las características de las normativas para revisar cuáles se han cumplido en la calle Boyacá.
- Pavimentos y materiales de construcción: en general, se busca que las calzadas y pavimentos presenten características antideslizantes y al mismo tiempo, permitan la utilización de elementos como los bastones para personas ciegas.

Tabla 1

Cuadro comparativo de las normativas revisadas.

CRITERIO	NORMATIVA ESPAÑOLA	NORMATIVA CHILENA	NORMATIVA ECUATORIANA
<i>Itinerario peatonal</i>	<p>Ser adyacente a la línea de fachada con una anchura libre de paso de 1,80 metros, aunque se admiten estrechamientos puntuales a 1,50 metros; altura libre de paso superior a 2,20 metros; sin escalones aislados o resaltes del pavimento; con pendientes, pavimentación, iluminación y señalización adecuadas en el modo descrito en siguientes apartados.</p>	<p>La ruta accesible se define como un trayecto continuo, de pavimento estable, antideslizante y libre de obstáculos, gradas o barreras. Independiente de sus dimensiones totales estas características se deben mantener en un trazado mínimo de 90 cm de ancho por 210 cm de alto.</p> <p>Estas rutas en la vía pública permiten a las personas con discapacidad transitar entre el transporte público y las edificaciones o sitios de interés, con el fin de desarrollar una vida diaria con normalidad e independencia.</p>	<p>Las vías de circulación peatonal deben tener un ancho mínimo libre sin obstáculos de 1 600 mm. Cuando se considere la posibilidad de un giro a 90°, el ancho libre debe ser a 1 600 mm. Las vías de circulación peatonal deben estar libres de obstáculos en todo su ancho mínimo y desde el piso hasta un plano paralelo ubicado a una altura mínima de 2 200 mm. Dentro de ese espacio no se puede disponer de elementos que lo invadan (ejemplo: luminarias, carteles, equipamientos, etc.).</p>
<i>Cruces peatonales</i>	<p>Los cruces del itinerario peatonal con el de tráfico rodado deben tener las mismas características que el resto del trayecto, si bien son puntos conflictivos en los que se ha de cuidar la accesibilidad. Un cruce en el En caso de vías de plataforma única, la ausencia de desniveles entre acera y calzada hacen que el itinerario sea continuo y no entrañe problemas.</p>	<p>Los cruces peatonales se ubican preferentemente en las esquinas e intersecciones de calles. Los rebajes de vereda cumplen la función de salvar la diferencia de nivel entre la vereda y la calzada, de manera que exista continuidad en los itinerarios peatonales.</p>	<p>En todas las esquinas o cruces peatonales donde existan desniveles entre la vía de circulación y la calzada, éstos se deben salvar mediante rampas, de acuerdo con lo indicado en la NTE INEN 2 245. Los espacios que delimitan la proximidad de rampas no deberán ser utilizados para equipamiento como kioscos, casetas; excepto señales de tránsito y postes de semáforos. Se prohíbe el estacionamiento de vehículos, en una longitud de 12,00 m proyectados desde el borde exterior de la acera</p>

*Pavimentos
y materiales
de
construcción*

Las características de los pavimentos son determinantes de la accesibilidad de las zonas peatonales. Un pavimento adecuado para cualquier usuario debe ser duro, estable, antideslizante en seco y en mojado, sin piezas ni elementos sueltos. Su colocación y mantenimiento aseguran su continuidad y la inexistencia de resaltes.

El pavimento de las zonas debe ser estable, como baldosas u hormigón. Los materiales óptimos son aquellos que aseguren un desplazamiento sin accidentes, liso, antideslizante tanto en seco como en mojado, sin rugosidades y sobre todo con un mantenimiento adecuado en el tiempo. El crecimiento de raíces y la soltura de baldosas provocan las mayores situaciones de riesgo y caídas en las veredas, situación especialmente delicada para personas mayores. El uso de texturas y colores diferentes se debe reservar para advertir sobre cambios de nivel, por ejemplo, en escaleras, rampas, cruces peatonales rebajados, etc.

Las superficies deben ser homogéneas, libres de imperfecciones y de características antideslizantes en mojado, para los espacios exteriores. **2.2** Si el pavimento está compuesto de piezas, los materiales empleados no deben tener una separación mayor a 11 mm en una profundidad máxima de 3 mm. **2.3** La diferencia de los niveles generados por el grano de textura no debe exceder a 2 mm. **2.4** Si los espacios de circulación peatonal son lisos, la señalización de piso debe realizarse mediante un cambio de textura. **2.5** La compactación para vías de suelo natural o tierra apisonada no debe ser menor al 90% del ensayo Proctor estándar en condiciones climatológicas desfavorables, y la densidad no será menor al 75% de su valor en seco. **2.6** Las texturas direccionables tienen por objetivo el conducir al peatón hacia un fin determinado; estas deben tener un recorrido no mayor a 3 000 mm de longitud, los canales o líneas de dirección no deben tener un espaciamiento mayor a 11 mm.

Fuente: (Instituto Ecuatoriano de Normalización, 2000); (Fundación ONCE para la cooperación e inclusión social de personas con discapacidad, 2011); (Boudeguer, Prett, & Squella, 2014); (Martínez & Boujrouf, 2020)

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

A continuación, se muestran las comparaciones realizadas entre las diferentes normativas consultadas y la realidad encontrada en la calle Boyacá. Cada uno de los criterios se acompaña de fotos que muestran la realidad del espacio estudiado:

Itinerario peatonal

La calle Boyacá, como puede observarse en la figura 1, cumple parcialmente con las indicaciones referidas en las tres normativas consultadas: tiene un ancho que supera el mínimo establecido, pero, como se observa en la imagen, se han colocado elementos (como el poste), que, con mayor afluencia de peatones, podría complicar un poco la circulación de personas con discapacidad motriz o visual.



Figura 1. Visualización de la vereda de la calle Boyacá. Fotografía: César Santana.

A continuación, en la figura 2, otra muestra de las dificultades que se encuentran en la vereda de la calle estudiada: Un quiosco que ocupa una parte del espacio de circulación. Se pudo observar que esta estructura, a diferencia de otro similar ubicado en el parque Seminario, tiene una altitud aceptable, para que una persona alta pueda pasar sin problemas. Por otro lado, hay que recordar que las estructuras colocadas en las veredas no solo afectan a las personas usuarias de sillas de ruedas, sino también a los transeúntes con discapacidad visual.



Figura 2. Quiosco en la mitad de la acera. Nótese que tiene unos adoquines para elevar su altura. Fotografía: César Santana.

En la figura 3, se observa un punto positivo: el desnivel en el recorrido en el soportal, no afecta a la circulación por la vereda, que se nota que es lo suficientemente ancha para que las personas puedan caminar sin tropezar. Debajo del soportal, un escalón salva la diferencia.



Figura 3. Diferencia entre el soportal y la vereda. Fotografía: César Santana.

Cruces peatonales

Este, probablemente, sea el tema más complejo de analizar. Por un lado, en todas las esquinas se puede observar claramente las rampas que deben facilitar el tránsito entre las diferencias de niveles entre las veredas y las calles; es decir, se cumple con lo que las normas establecen, pero no se lo hace de forma correcta en todos los casos. A continuación, una muestra de lo que se encontró en el recorrido realizado.



Figura 4. Desnivel para acceso al cruce peatonal. Fotografía: César Santana.

En la figura 4 se puede observar algo que es el común denominador en prácticamente todas las rampas de paso peatonal: al bajar a la calle, el asfalto forma una especie de loma, lo que dificultaría que una persona en silla de ruedas pueda avanzar por sí sola hacia el cruce, o lo haría con mucha dificultad, lo que disminuiría su independencia de movilidad; mientras que, a una persona con discapacidad visual, podría confundir al percibir un desnivel al momento de llegar a la calle. Por otro lado, no presenta una textura podotáctil que pueda indicar, a las personas ciegas, que han llegado al final de la vereda.

La figura 5 muestra con mayor amplitud las desigualdades en el diseño que la calle Boyacá ha seguido: se observa que existe un desnivel, pero seguido por una pequeña subida y luego el asfalto de la calle. Obviamente, eso dificulta cualquier tipo de tránsito especialmente para personas con discapacidad física y visual.



Figura 5. Desnivel en la calle Boyacá. Fotografía: César Santana.

En la figura 6 puede observarse otro aspecto positivo: existe un espacio bien definido -rampa- que puede ser utilizado para las personas con discapacidad física, sea en silla de ruedas o con dificultad para caminar (una persona de tercera edad, por ejemplo), ya que presenta barandas o pasamanos, que facilitan el uso de la rampa.



Figura 6. Rampa con pasamanos en la calle Boyacá. Fotografía: César Santana.

Pavimentos y materiales de construcción

Finalmente, se pudo observar, en la parte de la calle Boyacá que fue revisada, el tipo de material de construcción utilizado en las veredas: porcelanato que, aparentemente, no es antideslizante. De acuerdo con la información recogida, el tipo de material es: “...láminas de porcelanato (tono rojizo), con excepción de las que están junto a los inmuebles patrimoniales. Allí se colocó piedra andecita martelinada (gris) para diferenciarlas de las otras edificaciones” (Diario El Universo, 2004). En términos constructivos, la diferencia entre los materiales del piso de las veredas de la calle Boyacá le da un carácter de sobriedad y elegancia. Sin embargo, se echa en falta la presencia de una mayor cantidad de material podotáctil, sobre todo en las bajadas de los cruces de la calle, lo que ya se ha mencionado en párrafos anteriores.



Figura 7. Tipo de material de construcción en la Calle Boyacá. Fotografía: César Santana.

La figura 7 es una buena muestra de los diferentes materiales y formas constructivas de la calle Boyacá: aparece un desnivel, tipo rampa, que termina en el asfalto de la calle, el mismo que forma otra pequeña “loma” que los peatones deben sortear. Además, como puede verse, se han despintado las líneas de la zona peatonal; por otro lado, a mitad de la calle, aparece un descanso, para cruzar toda la extensión de la calle hacia la acera de enfrente, que es similar a la acera de donde se parte: ambas tienen tapas de hierro, que, aparentemente, funcionan también como piso podotáctil. Sin embargo, no es esa su principal función.

DISCUSIÓN

A pesar de que la importancia de la accesibilidad ha sido demostrada en todo el mundo, no es menos cierto que no se han aplicado sus preceptos en las construcciones o regeneraciones, sobre todo urbanas. Guayaquil y su centro histórico es un ejemplo de que, a pesar de las buenas intenciones, no siempre se logra conciliar las especificaciones técnicas adecuadas con el resultado arquitectónico final.

En la mayoría de las observaciones in situ realizadas para la escritura del presente trabajo en el centro histórico de Guayaquil, lo que más llama la atención es que los arquitectos, constructores y la ciudadanía percibe la accesibilidad solo desde la perspectiva del usuario de silla de ruedas: la ciudad regenerada se percibe como un espacio donde las rampas pueden ser fácilmente observables, pero otros elementos (como la señalización o pisos podotáctiles) no son frecuentes.

La elección de la calle Boyacá para la realización del presente estudio se debió a motivos históricos, patrimoniales y constructivos: a esta calle se la considera como una de las primeras de la llamada “ciudad nueva”, aunque, durante mucho tiempo, también fue considerada como la calle final del Guayaquil que se formó desde 1648, por lo que era muy descuidada.

En la actualidad, la calle Boyacá es un referente comercial y una de las arterias viales principales de Guayaquil, que permite la conexión vehicular entre el norte y el sur de la ciudad.

No se ha podido establecer con claridad si los arquitectos y constructores que participaron en la regeneración urbana, del centro histórico y de otras zonas de Guayaquil, han revisado las características que deben primar para lograr una accesibilidad adecuada y equilibrada para los diferentes tipos de discapacidades.

CONCLUSIONES

La calle Boyacá no presenta suficientes elementos de accesibilidad para considerarla como un espacio adecuado para el tránsito de personas con discapacidad. La evaluación realizada demuestra que, si bien existen rampas y desniveles que podrían ayudar al desplazamiento de personas con movilidad reducida, no existen otras facilidades para diferentes tipos de discapacidad. Por supuesto, el turismo cultural urbano no podrá desarrollarse con todo su potencial en la calle objeto de estudio o en la ciudad, debido a las dificultades evidenciadas durante la observación realizada.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alejandro, A. (1 de noviembre de 2016). Boyacá, de calle marginal a protagonista. *El Universo*, pág. 8.
- Aragall, F. (06 de Octubre de 2003). *European Concept for Accessibility (ECA) Technical Assistance Manual 2003*. Luxemburgo: Design for All Foundation. Obtenido de http://media.designforall.org/publico/index.php?opc=articulo&article=651&idioma_article=en
- Baker, M. (1989). *Tourism for All: A report of the working party chaired*. London: English Tourist Board.
- Barreras arquitectónicas. (11 de octubre de 2020). *Guía de accesibilidad*. Obtenido de Barreras arquitectónicas: <http://www.mldm.es/BA/02.shtml>
- Boudeguer, A., Prett, P., & Squella, P. (2014). *Manual de Accesibilidad Universal*. Santiago de Chile: Corporación Ciudad Accesible.
- Diario El Universo. (15 de octubre de 2004). Trabajos en la Boyacá, terminados. *Diario El Universo*, pág. 7.
- Diario El Universo. (30 de Agosto de 2020). Boyacá, la calle ancha que se convirtió en referente del crecimiento de Guayaquil. *Diario El Universo*, pág. 15.
- EL UNIVERSO. (6 de mayo de 2003). Inaugurado Túnel Cerro del Carmen. *El Universo*, pág. 12.
- Fundación ONCE para la cooperación e inclusión social de personas con discapacidad. (2011). *Accesibilidad Universal y Diseño para todos*. Madrid: Fundación Arquitectura COAM.
- Instituto Ecuatoriano de Normalización. (2000). *Accesabilidad de las personas al medio físico. Señalización*. Quito: Instituto Ecuatoriano de Normalización.

- Martínez, M., & Boujrouf, S. (2020). Turismo accesible para todos. Evaluación del grado de accesibilidad universal de los parques y jardines de Marrakech. *Pasos Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 57 - 81.
- Mayorga, F. (2 de octubre de 2020). *Fernando Mayorga a pie, recorriendo los límites del tiempo*. Obtenido de Guayaquil, el Puente de las 800 varas, Ciudad Vieja y Ciudad Nueva: <https://fernanz.github.io/notas/2016/04/12/puente.html>
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (06 de octubre de 2020). *Organización de las Naciones Unidas (ONU)*. Obtenido de <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tcccconvs.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (s.f.). *Convención sobre los derechos de las personas, art. 2*.
- Organización Internacional de Turismo Social. (7 de octubre de 2020). *Organización Internacional de Turismo Social*. Obtenido de <http://www.bits-int.org/en/index.php?menu=1&submenu=2>
- Organización Mundial de la Salud. (06 de Septiembre de 2020). *Organización Mundial de la Salud*. Obtenido de <https://www.who.int/topics/disabilities/es/>
- Organización Mundial de Turismo. (7 de octubre de 2020). Obtenido de Organización Mundial de Turismo: <http://sdt.unwto.org/es/content/definicion>
- Organización Mundial del Turismo. (2014). *Organización Mundial del Turismo (2014), Manual sobre Turismo Accesible para Todos. Principios, herramientas y buenas prácticas – Módulo I: Turismo Accesible – definición y contexto*. Madrid: Organización Mundial del Turismo.
- Pinchevsky, M. (4 de octubre de 2020). La histórica calle Panamá: desde el Puente de las 800 Varas hasta las veredas 'sembradas' de cacao. *El Universo*, pág. 10.
- Secretaría Técnica para la Gestión Inclusiva en Discapacidades. (2015). *Política Pública en Discapacidad. Del enfoque biológico al enfoque de derechos 2007 - 2015*. Quito: SETEDIS.
- Serrano, M. F., Jaramillo, L., Campos, C., & Galindo, N. (2013). Instrumento para evaluación de la accesibilidad con criterios de diseño universal. *Revista Virtual Universidad Católica del Norte*, 143 - 151.
- Web Content Accessibility . (06 de Octubre de 2020). *Web Content Accessibility Guidelines (WCAG) 2.0*. Obtenido de <https://www.w3.org/TR/WCAG20/>