



UNIVERSIDAD  
CATÓLICA  
DE CUENCA

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA**

*Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo*

**UNIDAD ACADÉMICA DE INGENIERÍA,  
INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN**

**CARRERA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO**

**Propuesta de Peatonalización en Tramos y Generación de Espacio  
Público como Estrategia Urbana Integral en la calle Simón Bolívar,  
entre Manuel Vega y Coronel Talbot, Cuenca - Ecuador**

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA  
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO

**AUTOR: BORIS RENATO BARROS CONTRERAS**

**DIRECTOR: ARQ. JAIME RAMIRO QUEZADA ORTEGA**

**CUENCA - ECUADOR**

**2023**

**DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO**



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

*Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo*

**UNIDAD ACADÉMICA DE INGENIERÍA, INDUSTRIA Y  
CONSTRUCCIÓN**

**CARRERA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO**

Propuesta de Peatonalización en Tramos y Generación de Espacio Público como  
Estrategia Urbana Integral en la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel  
Talbot, Cuenca - Ecuador.

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL  
TÍTULO DE ARQUITECTO**

**AUTOR:** Boris Renato Barros Contreras.

**DIRECTOR:** Arq. Jaime Ramiro Quezada Ortega.

**CUENCA – ECUADOR**

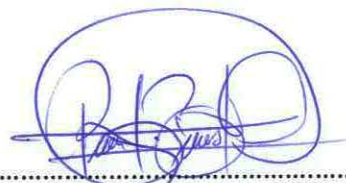
**2023**

**DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO**

## Declaratoria de Autoría y Responsabilidad

**Boris Renato Barros Contreras** portador de la cédula de ciudadanía N.º **0104893359**. Declaro ser autor de la obra: **“Propuesta de Peatonalización en Tramos y Generación de Espacio Público como Estrategia Urbana Integral en la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel Talbot, Cuenca-Ecuador”**, sobre el cual me hago responsable sobre las opiniones, versiones e ideas expresadas. Declaro que la misma ha sido elaborada respetando los derechos de propiedad intelectual de terceros y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca sobre cualquier reclamación que pudiera existir al respecto. Declaro finalmente que mi obra ha sido realizada cumpliendo con todos los requisitos legales, éticos y bioéticos de investigación, que la misma no incumple con la normativa nacional e internacional en el área específica de investigación, sobre la que también nos responsabilizamos y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca de toda reclamación al respecto.

Cuenca, **10 de marzo de 2023**



F: .....

**Boris Renato Barros Contreras**

**0104893359**

## Certificación

Certifico que el presente trabajo de investigación previo a la obtención del Grado de ARQUITECTO con el título: "Propuesta de Peatonalización en Tramos y Generación de Espacio Público como Estrategia Urbana Integral en la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel Talbot, Cuenca - Ecuador", ha sido elaborado por el Sr. **Boris Renato Barros Contreras**, mismo que ha sido realizado con el asesoramiento permanente de mi persona en calidad de Tutor, por lo que certifico que se encuentra apto para su presentación y defensa respectiva.

Es todo cuanto puedo informar en honor a la verdad.



---

Arq. Jaime Quezada.

## Dedicatoria

Dedico esta tesis primero a Dios que me brindó vida y salud para alcanzar una meta más en mi formación profesional, a mis padres, pero sobre todo a mi mamá que con su amor incondicional, su esfuerzo y sacrificio supo brindarme apoyo en los días grises sin dejarme dar por vencido, estando ahí siempre para levantarme ante cualquier tropiezo, a mi papá que con su motivación supo guiarme por el mejor camino de vida y a mi hermano que supo ayudarme de muchas formas sobre todo con su presencia y amistad.

Boris Renato Barros Contreras.

## Agradecimientos

Me faltarían hojas para agradecer a todas las personas que de una u otra manera estuvieron presentes en este largo proceso de mi formación profesional, pero sin embargo quiero hacer un reconocimiento especial a mi mamá, por su paciencia y amor que día a día me ayudaban a no desmayar, convirtiéndose más que mi mamá en una amiga que no dudo de mí y jamás me abandono, a mi papá que a pesar de la distancia supo apoyarme de la mejor manera con su sabiduría y consejos en el momento necesario, a mi hermano que con sus palabras me hacían más fuerte para poder seguir adelante.

A mis profesores y amigos que me ayudaron a crecer como persona y profesionalmente, compartiendo sus conocimientos y experiencias para culminar mi carrera de manera exitosa.

Boris Renato Barros Contreras.

## Resumen

El movimiento peatonal es una actividad humana antigua, conocida como el tipo de interacción humana con más simplicidad con el entorno urbano y a pesar de los desafíos del rápido desarrollo dentro de las ciudades orientadas al automóvil de hoy, el entorno transitable recuperó su popularidad en las últimas décadas, cuando los urbanistas reconsideraron los lugares peatonales como una parte fundamental que debe integrarse con la planificación urbana, para lograr sus vastos beneficios, que incluyen: ambientales, culturales, económicos y sociales.

A partir de perspectivas humanísticas urbanas cualitativas, el proyecto de investigación tiene como objetivo brindar a la ciudadanía el conocimiento, en el marco de la movilidad, del espacio público en el centro histórico de Cuenca, con el fin de establecer lineamientos que permitan promover un estilo de vida urbano de calidad.

El trabajo se desarrolla desde un análisis bibliográfico que sustenta las buenas prácticas urbanísticas, y se examinarán los espacios intervenidos desde una perspectiva urbana, turística, social, histórica, arquitectónica y ambiental. Esto fomentará la movilidad y mejorará la calidad de los espacios públicos, transformando la ciudad en un referente urbano. Con este trabajo se logró validar los objetivos planteados para una buena planificación peatonal y se considere la diversidad, la accesibilidad y la calificación de sus espacios públicos, como indicadores para la gestión de la movilidad. Se considera como eje principal, la importancia del peatón sobre el vehículo.

Finalmente, se describen las recomendaciones para futuras investigaciones y factores a considerar en la implementación del proyecto.

*Palabras clave:* peatonalización, centro histórico, movilidad, espacio público.

## Abstract

Pedestrian movement is an age-old human activity, often considered the most basic form of interaction with the urban environment. Despite the challenges posed by the rapid development of car-oriented cities, the concept of a walkable environment has regained popularity in recent decades. Urban planners have recognized the significance of pedestrian spaces as an essential component of urban planning, aimed at achieving a wide range of benefits, including environmental, cultural, economic, and social aspects. Integrating pedestrian areas into urban planning can create more sustainable, livable, and inclusive cities.

Based on qualitative urban humanistic perspectives, the research project aims to provide citizens with knowledge, within the framework of mobility, of the public space in the historic center of Cuenca to establish guidelines to promote a quality urban lifestyle. The work is developed from a literature analysis that supports good urban practices, and the intervened spaces will be examined from an urban, touristic, social, historical, architectural, and environmental perspective. This will promote mobility and improve the quality of public spaces, transforming the city into an urban reference. With this work, it was possible to validate the objectives proposed for good pedestrian planning and, at the same time, to consider diversity, accessibility, and the qualification of its public spaces as indicators for mobility management. The importance of the pedestrian over the vehicle is regarded as the central axis.

Finally, recommendations for future research and factors to consider in project implementation are described to take into account in project implementation.

***Keywords:*** *pedestrianization, historic center, mobility, public space.*



# Índice general

Declaración	I
Certificación	II
Dedicatoria	III
Agradecimientos	IV
Resumen	V
Abstract	VI
Introducción	4
Problemática	5
Objetivos	6
Justificación	8
Delimitación del problema	9
Metodología	11
<b>1. Fundamentos Teóricos</b>	<b>12</b>
1.1. Espacio Público y Peatonalización . . . . .	12
1.1.1. Definición de espacio público . . . . .	13
1.1.2. Definición de peatonalización . . . . .	15
1.1.3. Tipos de Espacio Público . . . . .	16
1.1.4. Espacio Público en Ecuador . . . . .	17
1.1.5. Espacio Público en Cuenca . . . . .	18
1.1.6. Peatonalización en centros históricos . . . . .	20
1.1.7. Peatonalización en Cuenca . . . . .	21
1.2. Contexto Histórico . . . . .	23

---

1.2.1.	Análisis histórico de Cuenca . . . . .	23
1.2.2.	Centro histórico de Cuenca . . . . .	24
1.2.3.	Calle Simón Bolívar . . . . .	28
1.3.	Normativas para implantación . . . . .	31
1.3.1.	Normativa Nacional . . . . .	31
1.3.1.1.	<i>Constitución de la República del Ecuador</i> . . . . .	31
1.3.1.2.	<i>Código Orgánico de Organización Territorial CO-OTAD</i> . . . . .	31
1.3.1.3.	<i>Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre</i> . . . . .	32
1.3.1.4.	Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial . . . . .	32
1.3.1.5.	Foro Mundial de las Ciudades Intermedias. CGLU . . . . .	32
1.3.1.6.	Plan de Movilidad y Espacios Públicos (PMEP, 2015). . . . .	33
1.3.1.7.	Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca. . . . .	35
1.3.1.8.	Plan Nacional del Buen Vivir (2013-2017) . . . . .	35
1.3.2.	Normativa Internacional . . . . .	36
1.3.2.1.	<i>Declaración de Lima: Libro Blanco de la Movilidad Urbana Sustentable de América Latina (MUSAL, 2014)</i> . . . . .	36
1.3.2.2.	<i>Libro Blanco sobre la Movilidad en los Conjuntos Históricos en la Ciudades Patrimonio de la Humanidad. UNESCO. ESPAÑA. 2016</i> . . . . .	37
1.4.	Análisis de casos de estudio . . . . .	38
1.4.1.	Peatonalización de la calle Isidre Macabich en Ibiza, España . . . . .	38
1.4.2.	Anteproyecto Conceptual para el Plan Maestro de La Merced en Ciudad de México . . . . .	44
1.4.3.	Paseo de las Artes Calle Panamá, como parte del plan de peatonalización para fines turísticos de la Alcaldía de Guayaquil. . . . .	51
1.5.	Resultados del estudio teórico . . . . .	54
<b>2.</b>	<b>Análisis del sitio</b> . . . . .	<b>56</b>
2.1.	Análisis a nivel del centro histórico y la ciudad . . . . .	56
2.2.	Análisis y diagnóstico de la calle Simón Bolívar . . . . .	59
2.2.1.	Levantamiento de tramo . . . . .	59
2.2.2.	Asoleamiento y vientos . . . . .	60
2.2.3.	Encuestas y Entrevistas . . . . .	61
2.2.3.1.	Población y muestra . . . . .	61
2.2.3.2.	Formato de encuesta . . . . .	61
2.2.3.3.	Resultados de encuestas . . . . .	63

---

---

2.3.	Resultados de entrevistas . . . . .	71
2.3.1.	Entrevista a los peatones, conductores, personas que hacen ocupaciones comerciales dentro del área de análisis . . . . .	71
2.3.2.	Entrevista a un representante propietario de los inmuebles . . . . .	72
2.3.3.	Entrevista a un representante Civil de Tránsito . . . . .	72
2.4.	Parques / Verdes . . . . .	73
2.5.	Vialidad . . . . .	74
2.6.	Materialidad existente . . . . .	75
<b>3.</b>	<b>Criterios de intervención y diseño Urbano/Arquitectónico</b>	<b>77</b>
3.1.	Estrategias y criterios de intervención . . . . .	77
3.2.	Necesidades y programación arquitectónica . . . . .	82
3.2.1.	Parque San Blas . . . . .	83
3.2.2.	Plaza frente al Colegio María Auxiliadora . . . . .	84
3.2.3.	Plaza de acceso a la Iglesia de San Alfonso . . . . .	84
3.2.4.	Parque Calderón . . . . .	86
3.2.5.	Plaza de acceso a la Iglesia del Santo Cenáculo . . . . .	87
3.2.6.	Parque de San Sebastián . . . . .	87
3.3.	Propuesta funcional . . . . .	88
3.4.	Propuesta formal . . . . .	89
3.5.	Propuesta tecnológica . . . . .	90
3.6.	Perspectivas . . . . .	91
3.7.	Memoria descriptiva . . . . .	104
<b>4.</b>	<b>Conclusiones y Recomendaciones</b>	<b>106</b>
4.1.	Conclusiones . . . . .	106
4.2.	Recomendaciones . . . . .	107
<b>Anexos</b>		<b>109</b>
	Zonificación . . . . .	109
	Tipología de recubrimientos . . . . .	110
	Detalles constructivos . . . . .	111
<b>Bibliografía</b>		<b>112</b>

## Índice de figuras

1.1. Espacio público y peatonalización . . . . .	13
1.2. Ejemplo de Espacio Público . . . . .	14
1.3. Ejemplo de Peatonalización (Strøget -Copenhague) . . . . .	16
1.4. Espacios Públicos . . . . .	17
1.5. Espacios Público en Quito . . . . .	18
1.6. Reactivación del espacio público en Cuenca . . . . .	19
1.7. Peatonalización del Centro Histórico de Quito . . . . .	20
1.8. Calle peatonal en Cuenca . . . . .	22
1.9. Cuenca en la antigüedad . . . . .	24
1.10. Plano de la ciudad de Cuenca 1816 . . . . .	25
1.11. Plano de la ciudad de Cuenca . . . . .	25
1.12. Plano de la ciudad de Cuenca . . . . .	26
1.13. Plano de la ciudad de Cuenca 19984 . . . . .	27
1.14. Ciudad de Cuenca 2022 . . . . .	28
1.15. Plano de la ciudad de Cuenca 2014 . . . . .	28
1.16. Ciudad de Cuenca . . . . .	29
1.17. Calle Antigua Simón Bolívar . . . . .	30
1.18. Peatonalización de la calle Isidre Macabich en Ibiza, España . . . . .	38
1.19. Peatonalización de la calle Isidre Macabich en Ibiza, España . . . . .	39
1.20. Peatonalización de la calle Isidre Macabich en Ibiza, España . . . . .	40
1.21. Peatonalización de la calle Isidre Macabich en Ibiza, España . . . . .	41
1.22. Peatonalización de la calle Isidre Macabich en Ibiza, España . . . . .	43
1.23. Anteproyecto conceptual para el plan maestro de la merced – México . . . . .	44
1.24. Anteproyecto conceptual para el plan maestro de la merced – México . . . . .	45
1.25. Anteproyecto conceptual para el plan maestro de la merced – México . . . . .	46
1.26. Anteproyecto conceptual para el plan maestro de la merced – México . . . . .	47
1.27. Propuesta - Plan maestro de La Merced – México . . . . .	47
1.28. Zonificación- Plan maestro de La Merced – México . . . . .	49
1.29. Detalles constructivos - Plan maestro de La Merced – México . . . . .	50
1.30. Paseo de las Artes Calle Panamá – Guayaquil . . . . .	51

---

1.31. Paseo de las Artes Calle Panamá – Guayaquil . . . . .	52
1.32. Paseo de las Artes Calle Panamá – Guayaquil . . . . .	53
1.33. Paseo de las Artes Calle Panamá – Guayaquil . . . . .	53
2.1. Macro y micro localización del Centro Histórico de Cuenca . . . . .	57
2.2. División política del Cantón Cuenca . . . . .	58
2.3. Topografía del tramo levantado . . . . .	59
2.4. Asoleamiento y vientos . . . . .	60
2.5. Resultados de la pregunta 1 . . . . .	64
2.6. Resultados de la pregunta 2 . . . . .	65
2.7. Resultados de la pregunta 3 . . . . .	66
2.8. Resultados de la pregunta 4 . . . . .	67
2.9. Resultados de la pregunta 5 . . . . .	67
2.10. Resultados de la pregunta 6 . . . . .	68
2.11. Resultados de la pregunta 7 . . . . .	69
2.12. Resultados de la pregunta 8 . . . . .	70
2.13. Resultados de la pregunta 9 . . . . .	71
2.14. Parques y Áreas verdes . . . . .	73
2.15. Vías principales y secundarias / Sentido de vías . . . . .	74
2.16. Materialidad existente . . . . .	75
3.1. Proceso de Peatonalización . . . . .	78
3.2. Accesibilidad universal . . . . .	79
3.3. Integración con el patrimonio . . . . .	80
3.4. Plaza San Francisco . . . . .	81
3.5. Río Tomebamba . . . . .	82
3.6. Parque San Blas - Estado Actual . . . . .	83
3.7. Plaza frente al Colegio María Auxiliadora . . . . .	84
3.8. Iglesia de San Alfonso . . . . .	85
3.9. Parque Calderón . . . . .	86
3.10. Iglesia del Santo Cenáculo . . . . .	87
3.11. Parque de San Sebastián . . . . .	88
3.12. Categorización de cuadras . . . . .	89
3.13. San Blas . . . . .	91
3.14. Parque San Blas - Señalética . . . . .	92
3.15. Unidad Educativa “Salesianas” María Auxiliadora . . . . .	93
3.16. Mobiliario fijo . . . . .	94
3.17. Estacionamiento de bicicletas . . . . .	95
3.18. Iglesia de San Alfonso . . . . .	96
3.19. Parque Calderón . . . . .	97

---

3.20. Chocolatería - Dos Chorreras . . . . .	98
3.21. Iglesia del Cenáculo . . . . .	99
3.22. Mobiliario móvil . . . . .	100
3.23. Iglesia San Sebastián . . . . .	101
3.24. Señalética . . . . .	102
3.25. Actividades al aire libre - Plazas . . . . .	103
3.26. Casco Histórico . . . . .	104
3.27. Propuesta . . . . .	105

## Lista de Cuadros

2.10. Resultados de la pregunta 1 . . . . .	63
2.12. Resultados de la pregunta 2 . . . . .	64
2.14. Resultados de la pregunta 3 . . . . .	65
2.16. Resultados de la pregunta 4 . . . . .	66
2.18. Resultados de la pregunta 5 . . . . .	67
2.20. Resultados de la pregunta 6 . . . . .	68
2.22. Resultados de la pregunta 7 . . . . .	69
2.24. Resultados de la pregunta 8 . . . . .	70
2.26. Resultados de la pregunta 9 . . . . .	71

## Introducción

Con el rápido aumento en el número de vehículos privados en la carretera, muchos problemas relacionados con el transporte como la congestión, choques, contaminación, ruido, etc. han crecido muy rápidamente, por lo que la peatonalización de las calles congestionadas es una solución muy efectiva, de bajo costo y sostenible que oferta un sinnúmero de beneficios además de la reducción de la congestión. Estos beneficios se pueden separar en varias categorías basadas en los impactos en el transporte, la sociedad, el medio ambiente, la economía y la salud (Soni & Soni, 2016).

Muchas ciudades de todo el mundo comenzaron a cambiar su movilidad de un acceso orientado al automóvil hacia un acceso amigable para los peatones, implementando diferentes planes y medidas, dependiendo de su objetivo. Por ejemplo, algunas ciudades, como Hamburgo y Madrid, han anunciado planes para convertirse parcialmente en ciudades libres de automóviles. Mientras que otros, como Copenhague, Milán y París, implementaron días sin automóviles, invirtieron en infraestructura peatonal y ciclista, restringieron el espacio de estacionamiento y aumentaron la provisión de transporte público. Sin embargo, varias ciudades se han enfrentado a una serie de barreras a la peatonalización, ya sean políticas, institucionales, sociales, técnicas o financieras (Yassin, 2019).

En las ciudades españolas se maneja la idea de peatonalización en amplitud por lo que se realizan diversos estudios como el de Yoshimura et al. (2022), quienes analizaron la influencia de la peatonalización del espacio urbano en los ingresos de las tiendas minoristas circundantes. Sus resultados mostraron que las tiendas ubicadas en entornos peatonales tienden a registrar mayores volúmenes de ventas que las tiendas ubicadas en entornos no peatonales. No obstante, analizaron más a fondo los mecanismos subyacentes a este efecto de aumento de ingresos y encontraron que un factor clave es la densidad de tiendas del lugar peatonal, mientras que la ubicación geográfica es insignificante. Este hallazgo sugiere que no hay impactos de diferenciación en los ingresos de las tiendas en función de si la peatonalización ocurre en el centro de la ciudad o en la periferia.

En América Latina también se han realizado estudios respecto al tema como el trabajo desarrollado por Tobon et al. (2018), donde presentaron un enfoque de peatonalización y semi-peatonalización para ciertos corredores en el centro de la ciudad de Medellín, analizando su impacto dentro de sus propias dinámicas de acuerdo con las nuevas políticas públicas de sostenibilidad ambiental y priorización de modos no motorizados, entendiendo la incorporación de esta infraestructura como un mecanismo tanto para la renovación urbana como para la conservación del patrimonio cultural, de un área que ha presentado un deterioro físico y social en las últimas



---

décadas, derivado de cambios en el uso del suelo, invasión del espacio público y altos volúmenes de población flotante.

Al igual que ocurrió alrededor del mundo, en Ecuador se implementaron estudios para peatonalizar los centros históricos de sus ciudades principales, como ejemplos se tiene los estudios realizados por Puente et al. (2020), quienes se enfocaron en zonas logísticas urbanas de Quito para abordar los problemas relacionados con la urbanización y los desafíos de las operaciones de entrega de última milla mediante la evaluación de modelos de ubicación para muelles de carga y descarga, modelos de ubicación de centros de transferencia urbana y modelos de generación de viajes de carga. Adicionalmente, como punto de partida del presente trabajo se toma de referencia el estudio realizado por Lozano & Pomaquero (2021), que desarrollaron estrategias para la implementación de proyectos de peatonalización en el Centro Histórico de Cuenca, tomando en cuenta el punto de vista teórico-legal de las implicaciones que conllevan los proyectos mencionados.

El auge del coche durante el siglo XX facilitó la segregación de vías al modificar la elevación entre la acera y la calzada, es así que, en el proyecto de transporte de la localidad de Cuenca, se pudo encontrar a detalle los inconvenientes funcionales del eje viario en el centro histórico, enfatizando la baja calidad del ámbito, discontinuidades, deficiencias visuales, problemas de accesibilidad para personas con movilidad limitada, espacios peatonales y otros (Municipalidad de Cuenca, 2020). En la actualidad existe un estudio del proyecto de Gestión de la Red Vial de Cuenca, en donde se evidencia la falta de eficiencia, estabilidad, calidad ambiental, economía y accesibilidad de las vías y los intercambiadores de la ciudad (Flores, 2013).

El elevado y denso tráfico en las localidades, en especial en las áreas patrimoniales, han tenido varios efectos negativos, uno de ellos es el daño en los bienes inmuebles y el otro se asocia al deterioro de la habitabilidad. De acuerdo con Moscoso (2012) “Las metrópolis históricas permanecen expuestas cada día a una mezcla explosiva de vehículos, peatones, consumidores y trabajadores” (p. 5), esto a su vez afecta al sentido de pertenencia de residentes, visitantes y al sentido del lugar. Con lo expuesto por el autor es posible recalcar el crecimiento de las urbes en relación a la congestión vehicular y por ende contaminación de todo tipo, ambiental, de ruido incluso visual. Con respecto al primer componente se encuentra, que los contaminantes del motor ocasionan perjuicios físicos a los inmuebles históricos debido a la acción del carbono, azufre y óxidos de nitrógeno generados por la combustión, mientras que otro impacto de la circulación de los vehículos pesados radica en que las vibraciones emitidas, afectan los materiales de creación y la composición interna de los inmuebles patrimoniales, ha ocasionado grietas y en casos más graves incluso se da el colapso de los mismos (Moscoso, 2012).

Además, el autor afirma que las calles de los centros históricos nunca fueron pensadas para ser utilizadas por autobuses o automóviles, al menos no en la forma en que se utilizan con tanta frecuencia en la actualidad (Moscoso, 2012). Pues, la constante congregación de actividades terciarias en el centro ha transformado a varios edificios

---

históricos en restaurantes, tiendas, oficinas, y más. Esto repercute la demanda de plazas de estacionamiento que nunca estuvieron pensadas y mucho menos planificadas; por lo que las calles se han convertido en estacionamiento públicos, generando una reducción de la capacidad de las mismas para los peatones

Bajo esta perspectiva de movilidad de la ciudad de Cuenca, que surge con el propósito de otorgar una solución a la demanda de movilidad urbana, se tomó en cuenta un elemento que induce al desarrollo urbano y representa una conexión espacial de la ciudad, con enfoque en la configuración de un modelo de desarrollo que genere sostenibilidad y armonía en las demandas económicas, ambientales y sociales del centro histórico. Esto da lugar a un cambio para la ciudad con respecto a la percepción del espacio urbano, un nuevo orden de crecimiento, la recuperación de la vida de espacios degradados y la disminución de la contaminación.

La presente tesis está dividida en dos partes, la primera se encuentra compuesta por tres apartados que incluyen las bases conceptuales, referentes urbanos y metodología de investigación. En la segunda parte, se revisa el estudio de Caso: Proponer un anteproyecto de peatonalización en la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel Talbot, para impulsar el desarrollo del espacio público como estrategia urbana integral del centro histórico de Cuenca. De esta manera, se realiza un análisis y evaluación del estudio de caso, creando estrategias para manejar la movilidad, y que tengan como fin otorgar una visión general del espacio público como aparato articulador de las distintas actividades que forman parte del quehacer de la ciudad como un eje que estructura la movilidad urbana sostenible.

Tomando como referencia el término arte público y sus distintas orientaciones, se puede plantear la base fundamental de este tipo de arte en el proceso de diseño del espacio público. Por ello, se toma en cuenta que un elemento clave para la cualificación del espacio público es la movilidad humana, la cual constituye una base contextual que da lugar al abordaje de la conceptualización del trabajo de investigación, el cual se estructura a partir de la importancia que ha tenido como propuesta a nivel de anteproyecto de un corredor urbano que justifique y responda a las necesidades de peatonalización y espacio público como estrategias urbano – arquitectónicas integrales identificadas con anterioridad aplicadas a la calle Simón Bolívar. Por lo tanto, la finalidad de esta investigación se centra específicamente en el espacio público anteproyecto de peatonalización en la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel Talbot, por medio de una propuesta urbana, mediante metodología con enfoque cualitativo y nivel de investigación descriptivo.

El primer capítulo se enfoca en la problemática detectada, a partir de la cual se plantean los objetivos, general y específicos, que se pretenden alcanzar con este trabajo de investigación, además de exponer la importancia de este proyecto. El segundo capítulo abarca los antecedentes que se complementan dentro de un marco teórico relacionado con el enfoque de la regeneración urbana, espacios públicos, calidad de vida. El tercer capítulo describe la metodología y técnica de recolección del área de estudio de acuerdo a la ordenanza para el respectivo análisis, observación directa,

---

recopilación de datos, que permite obtener los resultados descritos. El cuarto capítulo presenta la propuesta, donde se plantea una solución al problema mediante estrategias urbanas arquitectónicas, que aporten una mejor calidad de vida al espacio público afectado. Y finalmente, el capítulo cinco se centra en conclusiones del proyecto y recomendaciones para su implementación.

## Problemática

En los últimos años, en Cuenca se dio un aumento acelerado del parque automotor, cuyo número crece 4 veces más veloz que el de pobladores en la urbe; generando de esta forma, elevados índices de contaminación no solo ambiental, sino además auditiva y visual (Padilla, 2021). Además, Padilla (2021), expone que, según datos de la Comisión de Administración Ambiental de Cuenca y el Banco Mundial de la Salud, todos los años fallecen 8 personas en la metrópoli debido a la existencia de partículas de polución en el viento. Esta contaminación vehicular, inclusive le cuesta a la metrópoli un aproximado de 8 millones de dólares al año en mantenimiento de infraestructura, pese a que se dio un cambio en la localidad donde se disminuyó a un 35 % de población que utiliza el transporte privado como primera opción.

Analizando la movilidad a partir del diseño del espacio público, en Cuenca el 80 % del espacio público representa menos del 30 % del espacio viario dedicado al caminante, lo cual crea inseguridad para peatones, ciclistas y equipos vulnerables como personas con discapacidad física, adultos más grandes e individuos con carros de bebés; lo que ocasiona que sea poco llamativo circular en medios de transporte diferentes al transporte privado (Quintero, 2016). La calle Simón Bolívar, ha sido afectada por dichos componentes, y primordialmente por la desproporción no solo espacial sino además de priorización, pues la administración de la señalética de tránsito (los semáforos), además del tiempo en la vía pública demuestra una gran superioridad de los vehículos ante los desplazamientos a pie. Actualmente, esta rigidez y estratificación imposibilita la coexistencia de peatones y vehículos generando no solo incomodidad y accidentes, sino además desencadenando una problemática de contaminación visual, auditiva y medioambiental (Alcaldía de Cuenca, 2020).

La calle Simón Bolívar ha sido considerado un emblema histórico de la localidad y uno de los aspectos más fuertes del turismo, además, conecta aspectos estratégicos a partir de un sistema católico hasta uno político y social. Esto representa la conexión de algunas plazas y parques históricos, donde la vida social está a flor de piel cada día, y en donde los transeúntes hallan no solo sitios de paso sino además de estadía. Es por esta razón que es sumamente importante promover la historicidad del área, así como la permanencia y la socialización, a más de brindar a los usuarios espacios aptos para la tranquilidad y ergonomía, transformándolo en un ámbito independiente de contaminación auditiva, visual y medioambiental (Moscoso, 2012).

## Objetivo General

Proponer un anteproyecto de peatonalización en la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel Talbot, para impulsar el desarrollo del espacio público como estrategia urbana integral del centro histórico de Cuenca.

## Objetivos específicos

1. Entender el concepto de peatonalización a través de recopilación bibliográfica y análisis de casos de estudio.
2. Estudiar el contexto histórico de la ciudad, sus espacios públicos y la calle Simón Bolívar para determinar problemas y potencialidades de la peatonalización a lo largo de la historia.
3. Analizar el espacio a intervenir desde el punto de vista urbano, turístico, social, histórico, arquitectónico y ambiental, además, las diferentes normativas que rigen en la ciudad (espacio público), y su alcance.
4. Desarrollar una propuesta a nivel de anteproyecto de un corredor urbano que justifique y responda a las necesidades de peatonalización y espacio público como estrategias urbano – arquitectónicas integrales identificadas con anterioridad aplicadas a la calle Simón Bolívar.

## Justificación

De acuerdo con Santaella (2020), se tiene que la densidad demográfica en niveles altos, el déficit del espacio público y la mala distribución ocasionan congestiones, evidenciando la necesidad de estudiar, analizar, diseñar y reformular la gestión del tráfico y la geometría de mismo, donde los peatones circulen de manera segura y adaptable en el centro de la ciudad, mejorando de ese modo la movilidad. Según datos presentados por el Plan de Movilidad y Espacios Públicos (PMEP), se tienen varios puntos de movilidad (atractores de viajes), como es el Centro Histórico de Cuenca. El diagrama de flujos, la urbe evidencia que el punto más transitado es el anteriormente dicho, y en donde tras una encuesta sobre afirmaciones de la movilidad en Cuenca, se determinan diversos lineamientos, en donde se hace hincapié en dos, la problemática de tráfico a grado de urbe (97 %) y la optimización del ambiente, la cual se logra con una reducción de los vehículos privados (71 %) (Municipalidad de Cuenca, 2015a).

Es fundamental el análisis y estudio a partir de diversos puntos de vista como son la movilidad, la contaminación visual, auditiva y medioambiental, y los usos, frecuencias y hábitos de los usuarios, para lograr verificar la necesidad de un lugar más grande para el peatón, así como para conocer los efectos que se tienen, pues los individuos constituyen la base de los procesos sociales y económicos del sistema urbano. Es necesario el análisis y aplicación de este plan, debido al aumento acelerado que tiene la metrópoli y el tráfico existente en el centro histórico de la ciudad, principalmente en la calle Simón Bolívar, la cual posee una connotación histórica, turística, comercial y laboral, teniendo una enorme afluencia de individuos diaria. Un ejemplo es el de las ciudades desarrolladas, donde el deterioro rápido de las condiciones para circulación en áreas centrales ha obligado, a que las resoluciones clásicas sean desechadas, pues la congestión se combatía a partir del incremento de la función de las vías de ingreso al centro, así como el planteamiento de cinturones novedosos y nuevos crecimientos del tráfico, animando a nuevos usuarios a usar su transporte privado, pues el trato con el ámbito urbano era poco respetuoso (Gallego, 2019).

Es por ello que, con este trabajo pretende mejorar la movilidad de la ciudadanía que cruza y transita por el Centro Histórico de Cuenca; con el fin de potenciar el desarrollo económico y turístico del sector. Para ello, se toman en cuenta importantes aspectos como: el caso de los espacios públicos, culturales y turísticos que se encuentran dentro del recorrido y sus alrededores, además de la percepción que dichos espacios proyectan a la población, teniendo presente que este sector es un espacio de elevado costo patrimonial. Estos sitios cobran mayor relevancia al instante de la aplicación del proyecto de peatonalización, al igual que, los eventos artísticos y culturales que se desarrollan dentro del sector en análisis (Moscoso, 2012). Los

---

indicadores que se plantean son: mejorar la calidad de vida poblacional, así como puntos básicos como estabilidad, salud, accesibilidad y la movilidad generalmente, para un ambiente óptimo y social para la sociedad ([IC Latinoamérica, 2018](#)).

## Delimitación del Problema

Se considera al espacio público como aquel escenario en donde se genera la interacción social diaria, y que cumple con funciones materiales tangibles como es el soporte físico de las actividades que tiene como conclusión la satisfacción de las necesidades urbanas colectivas que trascienden los parámetros de los intereses personales. Además, el espacio público es de una magnitud cultural, social y política. En donde existen espacios de uso público pero que son de propiedad privada, como los son las tiendas o centros comerciales, por ejemplo, en donde el individuo puede desempeñarse de manera pública.

Por todo lo mencionado previamente, se determina que existen distintas situaciones orientadas a la mejora de los espacios públicos del centro histórico de Cuenca, principalmente para mantener, proteger el patrimonio cultural e histórico que tiene la metrópoli. Sumado a ello, se necesita brindar accesibilidad peatonal persistente, así como revalorizar la configuración urbana de la calle Simón Bolívar y las construcciones que delimitan, conducen, identifican y representan riquezas arquitectónicas relevantes. Hay además componentes de interés general que se basan en fomentar la movilidad sostenible dando prioridad al peatón como un individuo activo de colaboración y desarrollo.

De este modo, el problema principal radica en la prioridad que se ha otorgado a la circulación y movilidad de vehículos motorizados, dejando de un lado la esencia de las localidades, el peatón. Este problema es notorio en la Calle Simón Bolívar ya que existe a diario un elevado tráfico de vehículos, contaminación ambiental, auditiva y saturación de las vías, imposibilitando una entrada correcta y una independiente circulación de peatones e individuos con accesibilidad reducida o con cierto tipo de discapacidad. Por esto es imprescindible proponer una iniciativa de peatonalización en tramos y una generación de espacio público como táctica urbana integral en la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel Talbot.



## 1. Enfoque y método de investigación

Son diversas las maneras, métodos y técnicas en el ámbito de la investigación, las cuales se utilizan para aplicar y conseguir información, que pueda respaldar la elaboración de la propuesta o proyecto. Por ello, se detalla la metodología de enfoque mixto que se utiliza en este trabajo para cumplir con las metas planteadas. En primer lugar, se tiene el enfoque cualitativo, es una averiguación interpretativa o también etnográfica, en la cual está un mosaico de concepciones, interpretaciones y estudios no cuantitativos, que se usan para contestar preguntas de indagación. De ese modo, se produce un conocimiento donde el investigador revisa los hechos sociales. Las averiguaciones cualitativas se basan en procesos exploratorios y descriptivos, para lo cual, se crean perspectivas teóricas, que van de lo esencial a lo general. En este enfoque no se produce hipótesis, pues, estas se crean a lo largo del proceso investigativo ([Alan & Cortez, 2018](#)).

Seguidamente, como parte de la metodología mixta, se hace referencia al enfoque cualitativo, el cual está fundamentado en temas o zonas significativas de averiguación. Sin embargo, este tipo de estudios tienen la posibilidad de desarrollar hipótesis y preguntas a lo largo de o durante la recolección de datos, sin tomar en cuenta que las hipótesis o preguntas de investigación precedan a la recolección y la exploración de los datos. Casi siempre, estas ocupaciones se las utiliza, primero, para encontrar aquellas preguntas de investigación con suma relevancia; y posteriormente, para perfeccionarlas y responderlas ([Alan & Cortez, 2018](#)). En base a todo lo descrito, se puede determinar que el entendimiento de los conceptos y premisas básicas corresponde a un análisis de tipo cualitativo, así como la aplicación de la entrevista; mientras que el levantamiento y reporte de planimetría, datos cartográficos y encuestas corresponden a información de tipo cuantitativo..

## 2. Técnica de investigación

### ■ Análisis documental

Este análisis documental tiene como finalidad encontrar los nuevos inconvenientes y conocer el estado presente del objeto estudiado. Además, se espera conocer el alcance y relevancia del problema en una sociedad que investiga, cabe recalcar, que con la revisión documental se puede obtener información para el desarrollo de la averiguación misma; no obstante, es fundamental afirmar que la revisión documental no es un fin, sino más bien un medio ([Useche et al., 2019](#)). A través de esta técnica de investigación se recolectó los trabajos más relevantes mediante una ficha de análisis

---

de documentos con el fin de recolectar información para establecer el grado normativo en relación al espacio público y peatonalización en centros históricos, así como definiciones, tipos de espacio público en territorio y en la urbe.

#### ■ **Observación**

Se aplica el proyecto la observación para la creación de mapas de la zona a intervenir identificando equipamientos históricos, educativos, plazas, parques, etc., que actualmente funcionan como puntos de encuentro o estratégicos a rescatar, en donde se evidencia una amplia demanda o índices de tráfico y circulación de individuos, con el fin de familiarizarse con el sitio a intervenir. La técnica de observación es un método empírico, considerado el más primitivo, no obstante, es el más usado en el medio científico, pues este procedimiento instituye interacción estrecha con el investigador y los hechos sociales del objeto de análisis a averiguar; la observación tiene como finalidad recoger datos sobre el objeto que se toma a importancia, en esta actividad se necesita objetividad por parte del investigador para no caer en el sesgo (Useche et al., 2019). Según Useche et al., (2019) la técnica de observación se utiliza con fin de investigación para recopilar información y familiarizar al investigador con el trabajo investigativo, lo que facilita la verificación de los datos recopilados mediante las técnicas de recolección de datos aplicadas en la investigación. Los investigadores son los que deciden que ver y como registrarlo. El investigador debe desarrollar la estrategia con anticipación e implementar listas y registros de observación para que las observaciones sean selectivas y centradas en detalles importantes.

### **3. Instrumento**

#### ■ **Entrevista semiestructurada**

Para recolectar la información se aplicó una entrevista a los peatones, conductores, personas que realizan actividades comerciales dentro del are de estudio, de igual forma de aplico esta entrevista a los propietarios de los inmuebles, con el propósito de conocer las apreciaciones que poseen sobre la circulación y tráfico vehicular. El uso de esta técnica para la recolección de información, está basada en la interacción simbólica que permite al entrevistado sentirse cómodo, creando un espacio armónico que permita la comunicación fluida y la correcta recolección de información, estas entrevistas tienen la posibilidad de ser elaboradas en diversos encuentros o dependiendo del caso (Useche et al., 2019).

#### ■ **Población y muestra**

Este trabajo de investigación pretende crear un cambio fundamental en el espacio público de la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel Talbot, Cuenca – Ecuador, la población actual de este sector será tomada como muestra para el desarrollo del trabajo de investigación que permitirá la peatonalización en tramos y generación de espacios públicos como táctica urbana integral; perfeccionando la calidad de vida de todos quienes constituyen este sector así como además modificar puntos básicos en esta como son estabilidad, accesibilidad y la movilidad generalmente, para un ambiente óptimo para la sociedad.

## Fundamentos Teóricos

El aumento de los automóviles, promueve la segregación de las vías públicas en una notoria división entre aceras y calzadas con cambios de nivel, en donde se propone mayor porcentaje del espacio destinado a los vehículos y más no al peatón. En el siguiente capítulo se desarrolla la fundamentación teórica de la propuesta, partiendo de ciertos conceptos que sustentan el estudio como: espacio público, peatonalización, centro histórico, conservación de áreas y espacios patrimoniales. El objetivo de este capítulo es recopilar información, sobre todo definiciones, ejemplos y un contexto histórico particular, para entender a fondo el espacio público y la peatonalización, enfocados a la ciudad de Cuenca, específicamente la Calle Simón Bolívar. La propuesta es un componente de una perspectiva sistémica que determina las diversas dimensiones que la estructuran, como los criterios de calidad y sus relaciones. También emplea una variedad de herramientas, como encuestas, registros, observación y análisis de estudios de casos.

### 1.1. Espacio Público y Peatonalización

El espacio público corresponde a un espacio de construcción que favorece a la ciudadanía y encuentro social, se vincula con la política y lo público y privado, bajo elementos de accesibilidad, transparencia y libertad (Berroeta & Vidal, 2012). Por otro lado, Cabrera (2017) considera que es un escenario destinado a la interacción social, cuya función se relaciona con el soporte físico en beneficio de las necesidades urbanas grupales que sobrepasa los intereses propios. El espacio público cuenta con dimensiones sociales, culturales y políticas al contribuir a la interacción, identificación, protestas, contacto entre la ciudadanía tanto de la zona urbana como rural.

La calidad del espacio público es valorado a través de indicadores como la magnitud, calidad de relaciones interpersonales, capacidad de protección, mezcla de grupos y acontecimientos comunes, así como el impulso de la expresión y unión cultural (Borja & Muxi, 2003). De acuerdo a Viaplana (2005), el espacio público es visto como conector entre diversas actividades urbanas y como estructurador para un transporte urbano eficiente. A causa de la extensión de las ciudades y las distancias largas para desplazarse, los Gobiernos han optado por reducir los espacios públicos y de

circulación, para dar prioridad a la inserción automovilística, dando como resultado alteraciones del ambiente y tanto a la estadía como la sociabilidad.

En relación a la peatonalización, Padilla (2022) argumenta que el realizar un ajuste del espacio acorde a las necesidades de los usuarios genera beneficios sociales, económicos, aumento de interacciones y comunicación entre la ciudadanía. Este hecho, se produce por el fenómeno que genera las caminas, al permitir la interacción e intercambio de valores culturales y tradiciones, sentido de pertenencia y aumento de la seguridad. En este sentido, al trasladar la propuesta al Centro Histórico de Cuenca, con énfasis a la Calle Simón Bolívar, se pretende potenciar los espacios públicos para generar responsabilidad social, revalorización de la estructura urbana de la calle y edificaciones que lo delimitan, al ser vistas como riquezas arquitectónicas importantes.

Figura 1.1: Espacio público y peatonalización



*Fuente. Obtenido de EMARTCITY (2017)*

### 1.1.1. Definición de espacio público

Los espacios públicos hacen referencia a la integración social, que permite el encuentro, socialización y alteridad. En otras palabras, son lugares destinados a la diversificación de relaciones, bajo parámetros de respeto hacia la población. El espacio público se divide en propiedad privada, urbana y pública de acuerdo con la separación formal. Dicha separación requiere la reserva de terrenos libres de construcciones, con exclusión de equipamientos comunales y servicios públicos, que permitan usos sociales propios de la vida urbana, incluyendo recreación, eventos comunales, transporte, actividades culturales, comerciales, etc. (Cabrerá, 2017).

El estatuto legal define la naturaleza del espacio público; presupone el dominio público, lo que exige el dominio público, el uso colectivo y una amplia gama de actividades destinadas a beneficiar a los lugareños del área o comunidad, permitiendo la interacción social (Segovia, 2005). Por su parte, Joseph (1998) menciona que el espacio público es un escenario pensado para que suceden algunas actividades en favor de los ciudadanos, es decir, es un escenario para la acción. De igual forma, Castells (1998), considera que el espacio de los lugares permite generar el sentimiento de identidad y pertenencia, por el hecho que las personas podrán expresar su forma de ser. En cambio, los autores Borja y Muxí (2003); Salcedo (2022) argumentan que el espacio público corresponde a un elemento discursivo y filosófico, pero que, a la vez, son los planificadores y arquitectos quienes plasman mediante el lenguaje una promoción de la sociabilidad e interacción social, como consecuencia de la construcción de la ciudad.

La historia de la ciudad es la de su espacio público, de hecho, Borja y Muxí (2003) consideran que el espacio principal del urbanismo es el espacio público, al corresponder a un espacio físico, cultural, sociopolítico, donde convergente diversidad de aspectos individuales, que en conjunto dan paso a la colectividad, su finalidad es generar un sentido de pertenencia a la ciudadanía. Así mismo, Sherer (2003) considera que este espacio público origina beneficios múltiples para la ciudadanía, al centrar su interés en la salud mental y física de las personas, otorgar servicios ambientales, aumentar los ingresos económicos de los inmuebles aledaños y sobre todo fortalecer los vínculos sociales. De esta forma, es necesario que exista un entendimiento basto del estado de dicho lugar para su aprovechamiento (Pagliai, 2000).

Figura 1.2: Ejemplo de Espacio Público



*Fuente. Obtenido de ONU-Habitat (2022)*

### 1.1.2. Definición de peatonalización

De acuerdo a García (2015), el derecho de la ciudadanía es el desplazarse a través del caminar que permita interacciones entre los ciudadanos, con su ciudad y las infraestructuras. La peatonalización es el proceso que surge de vías reservadas con anterioridad para la circulación de los vehículos se modifican y dan prioridad a zonas peatonales. Los espacios urbanos se convierten en zonas privilegiadas para la colectividad, que favorezca la redistribución de espacios para todo tipo de usuarios (Machin, 2015).

Dicho procedimiento, se realiza junto con modelos de tráfico, planes de movilidad sostenible, planificación urbana y eliminación de barreras arquitectónicas que permitan estructurar zonas peatonales y áreas adyacentes para que los trayectos motorizados no se desvíen a otras zonas o calles (Machin, 2015).

Además de ser una herramienta para la organización espacial en la planificación urbana, la peatonalización también apoya el control del tráfico. Por lo tanto, para disminuir los problemas de movilidad, se requiere una coordinación efectiva con el resto de la infraestructura de transporte (Berroeta & Vidal, 2012). Así mismo, Gamboa y Soto (2014) consideran que la peatonalización contribuye al desarrollo de la ciudad, cambio en la ocupación del suelo, áreas de usos residenciales, cambio de infraestructuras comerciales, sin embargo, ante las políticas generales de tráfico limitadas, puede dar paso a conflicto de transporte en las zonas aledañas al área peatonalizada.

De acuerdo a Guío Burgos (2010) en su artículo “Flujos peatonales”, señala que previo a la era del automóvil, el caminar era esencial dentro de las ciudades, por el hecho que toda la red vial urbana era destinada a los peatones. La infraestructura era compartida con vehículos de movimiento lento (e.g. vagones, carruajes, tracción animal). Por lo tanto, no era necesario pensar en las necesidades de los peatones y otros medios de transporte, debido a la proporción de vehículos que en esa época existía y donde el flujo de ambos era equilibrado (Guío, 2010).

De la misma manera, Gamboa y Soto (2014) señalan que la peatonalización es un recurso de intervención urbana para dar prioridad al peatón en relación a otros medios de transporte. El objetivo primordial es el disfrute del espacio público por los distintos tipos de peatón. La peatonalidad contribuye al funcionamiento de las caminatas dentro de la ciudad, requiere, además, de políticas activas destinadas a esta labor, sin dejar de lado, la accesibilidad universal y la movilidad urbana de manera sostenible (García, 2015).

Figura 1.3: Ejemplo de Peatonalización (Strøget -Copenhague)



*Fuente. Obtenido de Blasco (2015)*

### 1.1.3. Tipos de Espacio Público

La clasificación de los espacios públicos se modifica acorde a las necesidades de las ciudades, basado en parámetros como la economía, sociedad y cultura, generadoras de una tipología determinada. Según Rodríguez et al (2013), la clasificación de un espacio público en función de sus atributos incluye una plaza, una plaza, un parque

urbano, un jardín, unidades de micro parque, un parque infantil, un paseo o bulevar arbolado, una calzada, aceras, arcones, playas, portal público, frente de agua, unidades deportivas y otros espacios significativos de uso comunal. A continuación, se muestran algunos tipos de espacios públicos, que son comunes en diferentes lugares.

Figura 1.4: Espacios Públicos



*Fuente. Obtenido de Valerdi (2022)*

#### 1.1.4. Espacio Público en Ecuador

En el Ecuador según la secretaría de Territorio, el espacio público es definido como el escenario para la interacción social de la vida diaria, y a la vez, es el contexto donde los ciudadanos ejercen sus derechos a la ciudad. En este espacio, compaginan elementos urbanísticos, arquitectónicos, paisajísticos y naturales, mediante él, se integran las diversas áreas y equipamientos (Carrión & Dammert, 2019).

Por su parte, Andrade et al. (2019), conceptualizan el espacio público desde la mirada de un espacio de propiedad y accesibilidad, al definirlo como ambientes abiertos y protegidos, cuya creación tiene la finalidad de generar disfrute en los ciudadanos, sin llegar a la generación de ingresos económicos de estos espacios.

Es importante mencionar que los espacios públicos influyen en elementos culturales, sociales y económicos, de manera que requiere regularización de la gestión con la finalidad de obtener un adecuado funcionamiento, habitabilidad y apropiación de la ciudadanía a estas zonas (Días & Villasis, 2009). En el contexto legislativo del Ecuador, la Constitución de La República Del Ecuador (2008) en el artículo 23 estipula que:



Las personas tienen derecho a acceder y participar del espacio público como ámbito de deliberación, intercambio cultural, cohesión social y promoción de la igualdad en la diversidad. El derecho a difundir en el espacio público las propias expresiones culturales se ejercerá sin más limitaciones que las que establezca la ley, con sujeción a los principios constitucionales ([Constitución de la República del Ecuador, 2008](#)).

Se puede mencionar entonces que, la legislación nacional define los espacios públicos en términos de derechos vinculados con la accesibilidad y los usos que se otorguen a estos espacios. Frente a esto, la Ley Orgánica de Ordenamiento, Uso y Ordenamiento Territorial del Suelo ([2016](#)) define el espacio público como:

Espacios de la ciudad donde todas las personas tienen derecho a estar y circular libremente, diseñados y construidos con fines y usos sociales recreacionales o de descanso, en los que ocurren actividades colectivas materiales o simbólicas de intercambio y diálogo entre los miembros de la comunidad ([LOSNIVTT, 2017](#))

Figura 1.5: Espacios Público en Quito



*Fuente. Obtenido de Quito Informa (2018b)*

### 1.1.5. Espacio Público en Cuenca

El autor Briceño (2018) define a los espacios públicos como zonas de uso comunitario, favorecedor de la expresión de atributos humanos físicos y psicológicos. Su configuración surge de los urbanistas y arquitectos, así como también la ciudadanía, protagonistas que regular el uso de dichos sitios. De igual forma, Córdova y Romo

(2015) consideran que el espacio público, corresponde a los objetos materiales que interacciones en los entornos sociales subjetivos, dado que de las relaciones surgen sus funciones, forma y adquieren un significado social.

En Cuenca, específicamente en el Centro Histórico, se ha implementado un sistema de movilidad nuevo que favorezca al dinamismo, habitabilidad, integración y actividad de este espacio. Bajo este enfoque, el proyecto Cuenca RED tiene la finalidad de identificar las oportunidades con las que cuenta el espacio público para dar paso a una red de diversos lugares reactivados, además del mejoramiento de las experiencias de la ciudadanía al transformar el Centro Histórico en una zona con mayor comodidad y atractividad (Ecosistema Urbano, 2016).

Este proyecto Cuenca RED está compuesto de dos partes: 1) enfoque participativo y 2) estrategias urbanas, ambas asociadas en seis ejes: “actividades, movilidad, patrimonio, cultura, economía y entorno natural” (Ecosistema Urbano, 2016, párr. 5). La implementación de un proyecto nuevo de movilidad pretende dar prioridad a la movilidad peatonal y ligera, sumado a la generación de espacios públicos en la ciudad de Cuenca, para dar paso a usos y programas nuevos, sin deslindar la responsabilidad ambiental, económica y cultural de la zona (Ecosistema Urbano, 2016).

Figura 1.6: Reactivación del espacio público en Cuenca



*Fuente. Obtenido de Quito Informa (2018b)*

### 1.1.6. Peatonalización en centros históricos

El recorrido histórico de la peatonalización demuestra que surge en los años veinte en Estados Unidos, considerando que una ciudad sin zonas peatonales corresponde a una ciudad antigua y el peatonalizar favorece a la resolución de los conflictos entre la circulación peatonal y vehicular (Simó et al., 2018). En este sentido, los centros históricos concurridos de diversas ciudades del mundo, se ha observado esquemas peatonales eficientes, contribuyentes a la economía y sostenibilidad en pro de la protección y conservación del patrimonio (Alfaya et al., 2021).

Al hablar de accesibilidad y movilidad en los centros históricos, es importante detallar sobre la peatonalización, vinculada con zonas peatonales que dan actividad a la ciudad, dado que una ciudad sin sitios peatonales, en la actualidad es vista como anticuada y antigua. En este sentido, se trata de una fórmula que brinda equipamiento a las grandes ciudades (Sanz, 1999). En el contexto ecuatoriano, se han desarrollado algunas propuestas de peatonalización en Centros Históricos de Quito y Guayaquil, con énfasis en la conservación de espacios y movilización peatonal. Uno de ellos, corresponde a las calles García Moreno y Chile o el Paseo de las Artes, su objetivo fue disminuir el impacto vehicular, tanto a nivel ambiental, inseguridad, áreas verdes, influyentes en la calidad de vida de las personas (Casanova et al., 2021).

Figura 1.7: Peatonalización del Centro Histórico de Quito



*Fuente: Ilustración obtenida de Quito Informa (2018)*

Dicha propuesta incluye diversos corredores peatonales que unen el Centro Histórico con espacios verdes como el Panecillo, el Itchimbia y las quebradas de la Chorrera y del Machángara. Además, tiene la finalidad de fortalecer los emprendimientos vin-

culados con la gastronomía y tradiciones del lugar para rescatar la historia. De tal forma, se busca el incremento turístico para inversión privada e inmobiliaria (Casanova et al., 2021). La incursión de estos ejes pretende que el Centro Histórico se convierta en un atractivo turístico no solo internacional sino también para los residentes del sector mediante actividades como la asistencia técnica para remodelación de infraestructura patrimonial y arrendamiento de viviendas (Casanova et al., 2021).

Por último, la propuesta centra su interés en la conservación del patrimonio, para reducir la circulación vehicular y disminuir los niveles de vibración sobre las edificaciones patrimoniales, evitando así su desgaste, además, la disminución de la polución, mejora de la calidad de aire y finalmente, generar actividades comerciales y de socialización (Casanova et al., 2021).

### 1.1.7. Peatonalización en Cuenca

La asociación entre el ejemplo de ciudad, movilidad y ocupación del espacio público es directa, dado que el urbanismo busca crear sitios residenciales, productivos, servicio o recreación, vinculados con grandes redes de movilidad vehicular (Lozano & Pomaquero, 2021). La ciudad de Cuenca está experimentando cambios significativos con respecto a movilidad y accesibilidad, incluyendo políticas públicas destinadas a la movilización peatonal, tal como se encuentra en el Plan de Movilidad y Espacios Públicos (Municipalidad de Cuenca, 2015a), cuyo objetivo es diseñar modos de transporte masivo nuevos que permitan recobrar los espacios públicos. Sin embargo, una desventaja es la percepción de los moradores del sector, y la ciudadanía relacionada directamente con el sitio (Lozano & Pomaquero, 2021).

Los beneficios del peatón frente al vehículo, gira en torno a la disminución de la polución, contaminación visual y auditiva, adecuado uso de las infraestructuras, entre otros. De manera, en Cuenca se han propuesto diversos proyectos pilotos como el urbanismo táctico, que busca generar estancias en diferentes espacios y disminuir el tráfico vehicular y la inserción de transportes alternativos (Casanova et al., 2021). Un elemento importante a destacar, es la mezcla de tráfico vehicular, peatonal, comercial y de trabajo en el Centro Histórico. Hechos que pueden incidir de forma negativa en el sentido de pertenencia y apropiamiento de la ciudadanía y turistas, fenómeno que requiere la implementación de políticas adecuadas relacionadas a la movilidad del centro histórico, así como normativa de gestión de tráfico que permita hallar soluciones transferibles y adaptativas (Moscoso, 2012)

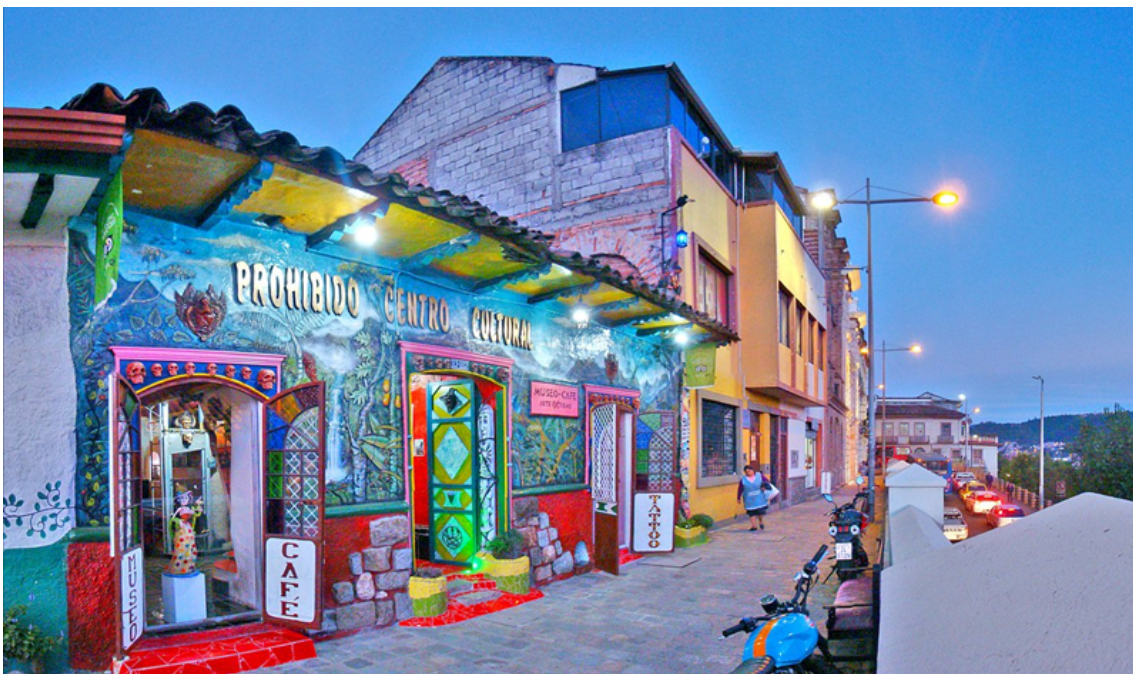
La decisión de peatonalizar la calle Padre Aguirre, que bordea la Plazoleta de las Flores, o las cuatro calles que rodean el Parque Calderón en Cuenca ha suscitado debates. Partiendo de la perspectiva institucional y de las figuras peatonales existentes en el Centro Histórico, esta decisión es a favor de bajar la contaminación, el ruido, la siniestralidad y devolver la ciudad a los lugareños y turistas. La perspectiva de los vecinos, en cambio, está más preocupada por el deterioro del acceso a sus viviendas y el aumento de la inseguridad nocturna. Adicionalmente, es imposible ignorar los argumentos de los comerciantes, quienes temen que se dificulte el abastecimiento de

sus mercancías y que esto impacte negativamente en sus ventas. (Lozano & Pomarero, 2021).

El análisis realizado por el Plan de Movilidad y Espacios Públicos (Municipalidad de Cuenca, 2015a) se encuentra que la mayor cantidad de viajes diarios de destino es el Centro Histórico (26%), seguido de El Ejido (14%). Por último, Moscoso (2012) considera que es importante analizar causas y efectos del tráfico excesivo de centros patrimoniales, que favorezca a la identificación de buenas prácticas y creación de políticas destinadas a la movilidad. De manera, que corresponde al sector político local hallar soluciones para la toma de decisiones en pro de la conservación del patrimonio de la zona. Es imprescindible entender la concepción de espacio público a partir de la definición de varios autores para que la propuesta a presentar en el presente trabajo de investigación cumpla su función en un contexto macro a nivel de Ecuador y en un contexto micro a nivel de la ciudad de Cuenca.

Es por ello que también fue necesario definir el término “peatonalización” para definir su contribución a la sostenibilidad y movilidad, más que todo en los centros históricos, con mayor énfasis en el de Cuenca, pues el lugar de intervención corresponde a los trayectos de índole patrimonial. Con todo ello, se puede concluir que la peatonalización se ha planteado ya en varias ciudades a nivel nacional e internacional con el fin de conservar el patrimonio y contribuir a la movilidad, principalmente.

Figura 1.8: Calle peatonal en Cuenca



*Fuente: Ilustración obtenida de (Tripadvisor, 2023a)*

## 1.2. Contexto Histórico

Mediante el estudio histórico se tendrá una visión clara y precisa de la zona de estudio como ha sido su utilización en los últimos años y como ha ido cambiando a lo largo del tiempo (Armando & Rivera, 2008). Como expresa Pineda (2021) el contexto histórico proporciona información sobre aspectos históricos materiales, sociales y culturales que ocurrieron en un tiempo determinado con el fin de facilitar la comprensión del investigador ya que ayuda a sopesar de manera adecuada la importancia de los acontecimientos históricos, además evita suposiciones, simplificaciones e interpretaciones al analizar la historia del sitio de estudio.

### 1.2.1. Análisis histórico de Cuenca

La ciudad de Cuenca está construida sobre un hermoso valle con un paisaje urbano, bañado por cuatro ríos, ciudad de flores, artesanías, tejidos y bordados, su centro histórico conserva su pasado histórico y cotidiano, resaltando su cultura a través del sobrero de paja toquilla que es decorado por la Chola Cuencana mujer carismática y risueña que enamora al turista nacional y extranjero. Cuenca una ciudad que enamora a propios y extraños fue fundada el 12 de abril de 1557 por los españoles, bajo orden del Virrey Hurtado de Mendoza, pero su historia remonta tiempo atrás cuando se asentó la población de Tomebamba, que conquistó las llanuras que eran habitadas por los incas, que fueron los conquistadores de los cañaris, en esta ciudad se encuentra los templos del dios Viracocha y Coricancha en el valle Cañari de Gwapondélig o “campo florido” en medio de la cordillera de los Andes a 2530 msnm y tiene un clima primaveral con temperaturas entre 15 y 18 grados Celsius (Dávalos, 2018).

“Los Centros Culturales en Centros Históricos, no pueden ser “recuperados” solamente para los turistas, nacionales y extranjeros, o para el disfrute de una minoría culta, como tiende a suceder en ciudades históricas de Europa (HIC, 1998). Deben ser el espacio en donde todos los ciudadanos puedan vivir el encuentro entre el pasado y el futuro, y vivir las contradicciones del presente. Contradicciones entre la enorme riqueza cultural de su patrimonio y la pobreza que invade sus calles y sus plazas” (Jara, 2020). El estado actual del centro histórico de Cuenca presenta falta de oferta y calidad de espacio público a los turistas que visitan el centro histórico, a través de diversos proyectos del municipio de Cuenca se han incrementado los espacios para las expresiones artísticas y culturales, se han reconstruido edificaciones antiguas y se han convertido en museos y zonas de exhibición artística.

Según menciona Cordero (2020) en su exposición sobre la declaratoria de Cuenca como Patrimonio de la Humanidad donde se menciona que Cuenca es una mezcla de historia cultural y belleza natural. Estos aspectos están presentes en sus habitantes que muestran a través de recuerdos o experiencias íntimas, siendo los herederos de un pasado y protectores del presente. Cuenca, fue declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad en el año 1999 por la UNESCO, convirtiendo la ciudad en un destino turístico a nivel mundial, catalogada como el destino número uno para

visita y estaba en Latinoamérica y de retiro de los estadounidenses, lo que ha favorecido la llegada en masa de alrededor 12000 extranjeros a la ciudad (Dávalos, 2018).

El primero de diciembre de cada año conmemora un aniversario más de la decisión unánime de la UNESCO de declarar oficialmente a Cuenca Patrimonio de la Humanidad luego de un largo proceso, que abarcó la preparación de los documentos y su correcta presentación. A través de referencias históricas y consideraciones geográficas, tratamos de fortalecer nuestro sentido de identidad para preservar los valores que nos hacen sentir orgullosamente morlacos (Cordero, 2020).

Figura 1.9: Cuenca en la antigüedad



*Fuente: Obtenido de Hazte Ver Ecuador (2016).*

### 1.2.2. Centro histórico de Cuenca

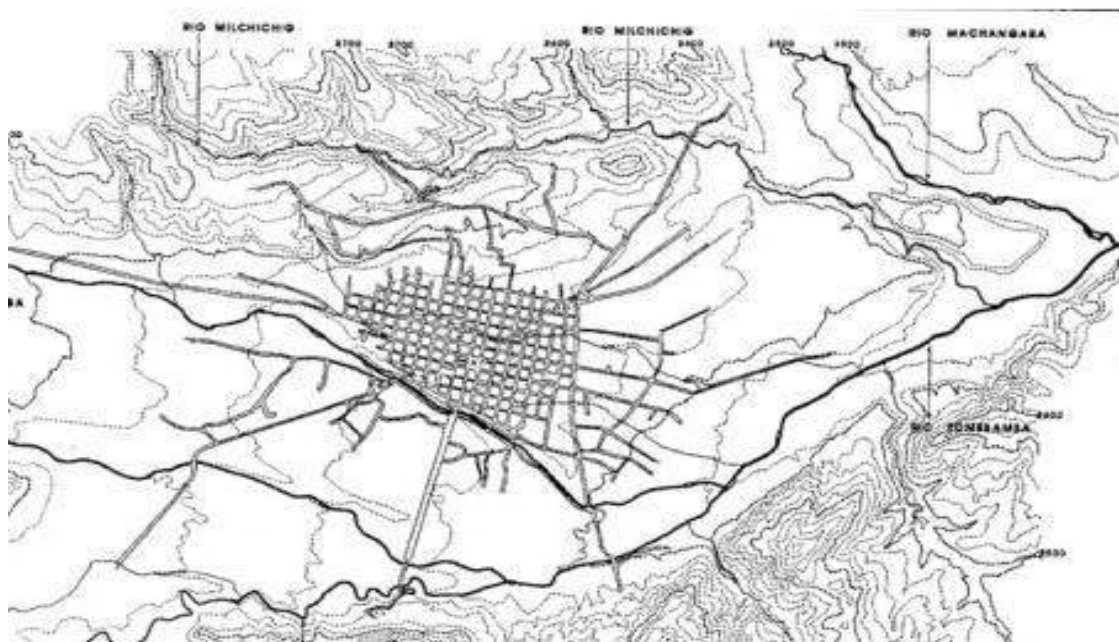
El centro histórico de Cuenca alberga cientos de edificios históricos, obras de arte, restos arqueológicos y expresiones culturales que configuran la identidad de sus habitantes. La UNESCO declaró a Cuenca patrimonio cultural del Ecuador en 1982 y Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1999 (Meza, 2020). Del territorio urbano de 224,14 hectáreas, 178,23 hectáreas son el centro histórico, designado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco. Posteriormente, añadiendo 15,70 hectáreas de espacio arqueológico y 30,12 hectáreas de área especial (Sánchez, 2010).

Figura 1.10: Plano de la ciudad de Cuenca 1816



*Fuente. Se coloca el detalle de planimetría de Cuenca del año 1816. Obtenido de UNESCO (2022).*

Figura 1.11: Plano de la ciudad de Cuenca



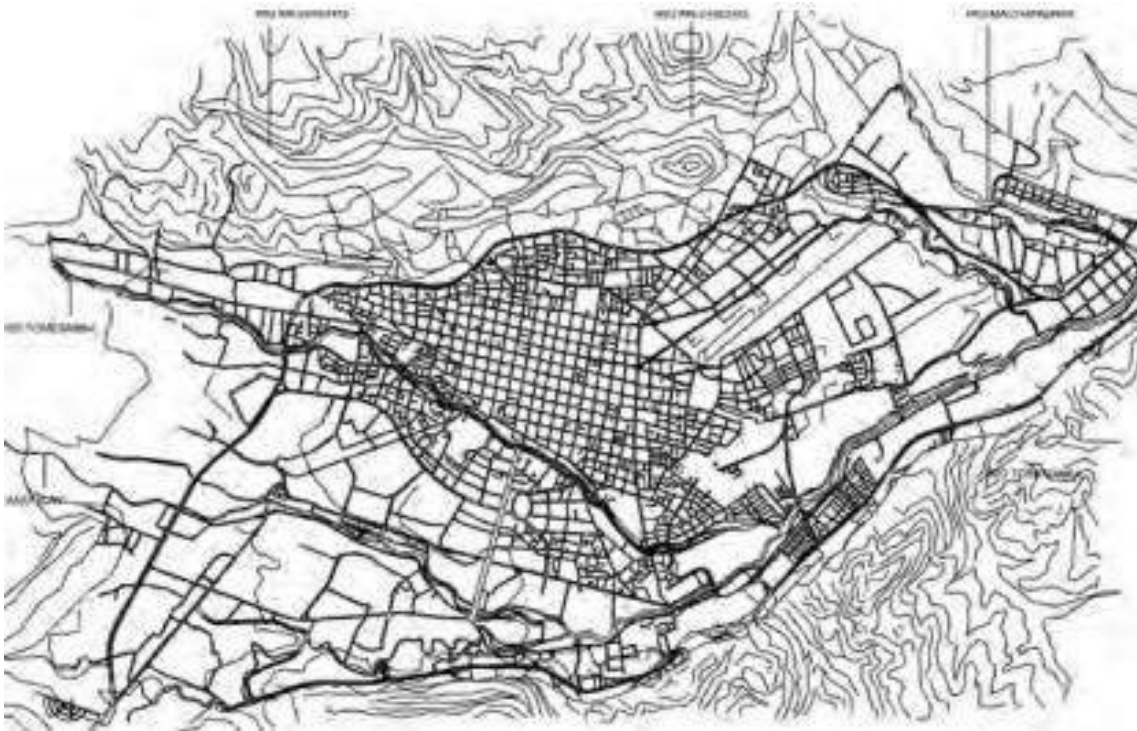
*Fuente. Se coloca el detalle de planimetría de Cuenca del año 1920. Obtenido de UNESCO (2022).*



De acuerdo con la investigación realizada por Achig et al. (2016) la arquitectura urbana del centro histórico de Cuenca está inspirada en un modelo clásico y conforma desde la plaza central. Principalmente el centro histórico es utilizado como vivienda, comercialización de artesanías, producción de bienes, recreativa e institucional para instituciones públicas y privadas.

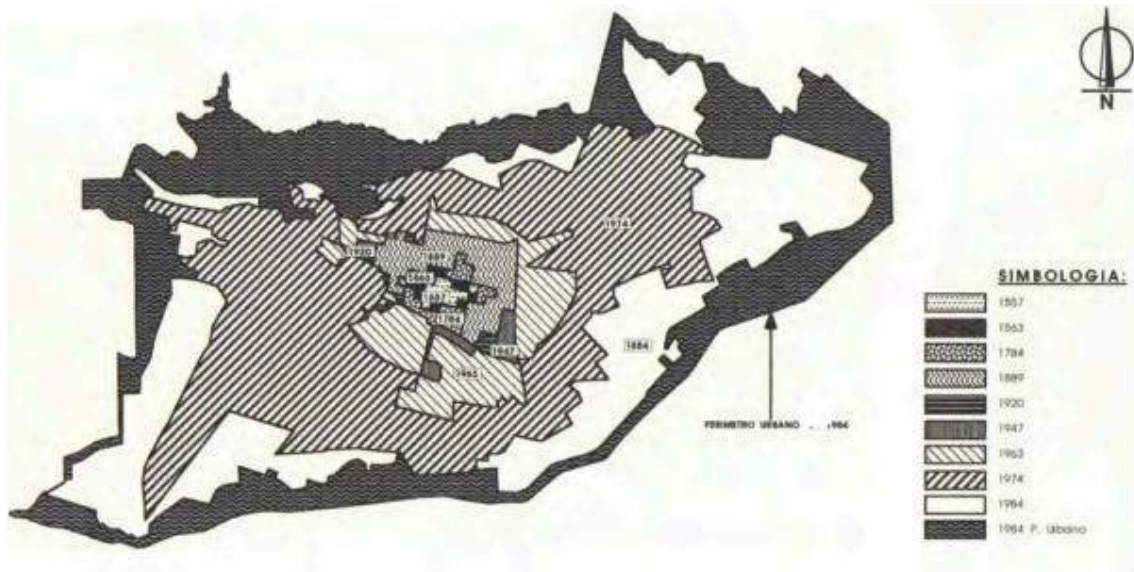
Según Cabrera (2020) afirma que el plan de desarrollo urbano del área patrimonial de Cuenca (PDUAMC) de 1982 delimitó el centro histórico donde destacó sus iglesias, conventos coloniales y una edificación civil del siglo XIX que posee una riqueza patrimonial, como se refleja en un manifiesto emitido el mismo año sobre el patrimonio cultural nacional, y se han dictado normas especiales para la protección de las reliquias culturales.

Figura 1.12: Plano de la ciudad de Cuenca



*Fuente. Se coloca el detalle de planimetría de Cuenca del año 1982. Obtenido de UNESCO (2022).*

Figura 1.13: Plano de la ciudad de Cuenca 19984



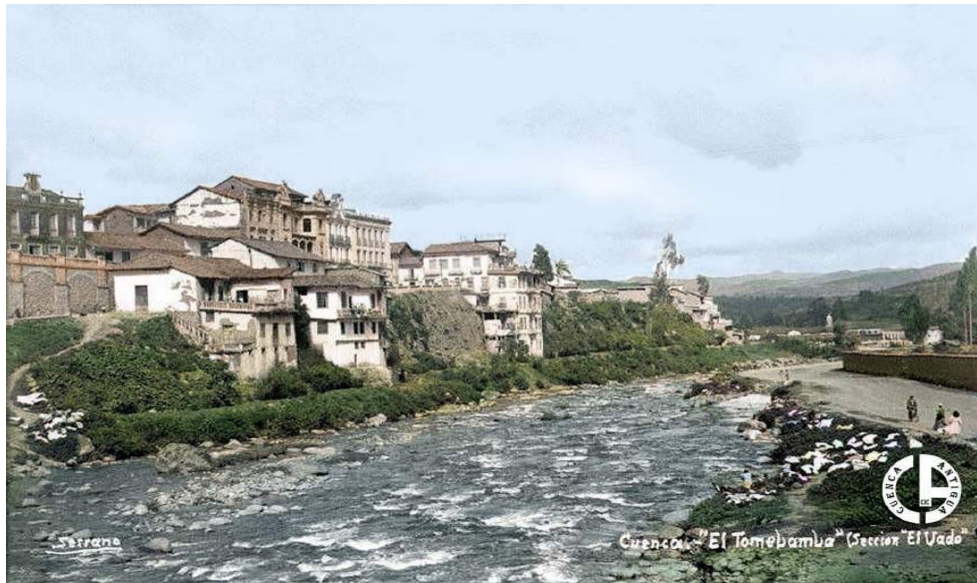
*Fuente. Se coloca el detalle de planimetría de Cuenca del año 1984. Obtenido de UNESCO (2022).*

Con estos precedentes, el centro histórico y en general la ciudad de Cuenca, ha aumentado su turismo significativamente, dando ciertos cambios acelerados tanto en su estructura como funcionamiento, que están poniendo en peligro su legado histórico, cultural, patrimonial y principalmente simbólico, debido también entre otros factores, a la actuación de los promotores inmobiliarios, los mismos que con el objetivo de satisfacer las demandas de esta comunidad, han ido reemplazando antiguos comercios tradicionales por exclusivos restaurantes, bares, boutiques, entre otros (Jara, 2020).

Además, el incremento de vehículos ha influido significativamente en la circulación y tráfico vehicular del centro de la ciudad; situación que ha dado pasó a una serie de realidades en las cuales se ve afectado significativamente el centro histórico (Carrión & Dammert, 2019).

Teniendo en cuenta el PMEPE de Cuenca del 2015, el análisis de la ciudad determina que “en el área urbana el 60% del viario principal presenta aceras con un ancho mínimo de 2m. En el centro, que es donde se concentran los mayores problemas de movilidad debido a la inadecuada distribución del espacio público, la relación de espacios en el viario (metros de acera total/metros de calzada de circulación) es inferior a 0,4, valor que está bajo los estándares recomendables, esto indica que el ancho de acera ocupa menos del 30% del total de la calle, frente al 70% del ancho de calzada” (Carrión & Dammert, 2019).

Figura 1.14: Ciudad de Cuenca 2022

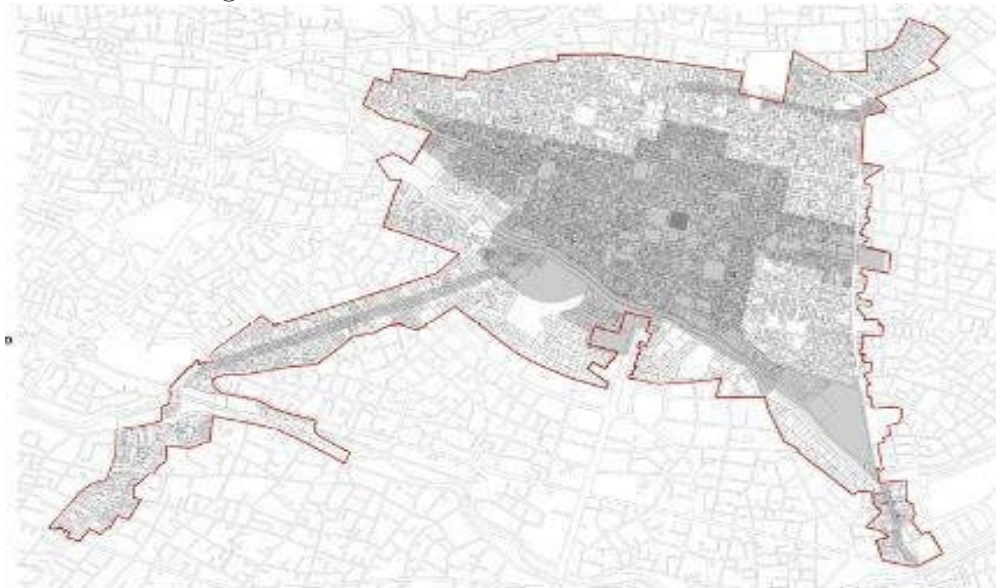


*Fuente. Imagen actual de Cuenca del año 2022. Obtenido de (UNESCO, 2022).*

### 1.2.3. Calle Simón Bolívar

Las calles del centro histórico de Cuenca abarcan muchos recuerdos de tiempos de antaño, calles adoquinadas que son como las venas de la ciudad, el tráfico y la gente son el borde de algunos negocios, casonas llenas de historia en las cuales aparecen y desaparecen letreros y anuncios de los locales comerciales con ventanas cambiadas por la gente que dan realce a su patrimonio que esconde detrás de esas paredes de adobe que atrae a propios y extraños ([Revista Cuenca, 2014](#)).

Figura 1.15: Plano de la ciudad de Cuenca 2014



*Fuente. Se coloca el detalle de planimetría urbano de Cuenca del año 2014. Obtenido de (UNESCO, 2022).*

De acuerdo con la Revista Cuenca, (2014) explica que no solo las calles han ido cambiando drásticamente, sino también sus nombres. Proviene de la época colonial cuando se construyeron para el paso de los caballos, y sus nombres hablan del uso y transacciones de los espacios organizados por la visión colonial. La calle Simón Bolívar nombrada así en el año 1930 en honor al libertador de América, es la principal arteria vial de la ciudad. Comienza en el costado norte del Parque Central Abdón Calderón y finaliza en las iglesias de San Sebastián y San Blas (Revista Cuenca, 2014). La calle de la fotografía a continuación es una de las más “antiguas referencias urbanas en la ciudad hispanoamericana, es el eje en torno al cual se constituyó el estilo Damero para la construcción del caserío de Santa Ana de los Ríos de Cuenca en 1557, que se transformó en la ciudad del siglo XXI” (Pacheco, 2015).

Figura 1.16: Ciudad de Cuenca



*Fuente. Detalles fotográficos de la actualidad, verificación de priorizar al peatón. Obtenido de Revista Cuenca (2014).*

Son varios los sitios tanto turísticos como también históricos por los que el tramo a proyectar pasa y crea vínculos entre parques y plazas históricas, en donde la cultura se encuentra siempre presente, algunos ejemplos de esto son:

- La iglesia de San Blas fue fundada por el sacerdote Juan Muñoz Galán, quien

a su vez se encargó de la restauración y embellecimiento de la plaza contigua, conocida por sus hermosos árboles y rosas de Castilla, dando lugar al nombre de Plaza de las flores (Aguirre et al., 2022).

- Parque Abdón Calderón, nombrado así por Octavio Cordero Palacios en el año 1920, en honra a Abdón Calderón héroe que participo en la batalla de Pichincha en 1822 (Pacheco, 2015).
- La plaza de San Sebastián surge de la construcción del templo del que toma su nombre. En los inicios fue cercada con piedras de canto rosado y agaves para evitar la invasión de perros ambulantes. Esta plaza fue escenario frecuente de festivales, corridas de toros, bailes populares, fuegos pirotécnicos y la tradicional bebida yaguana (Pacheco, 2015).

En el centro histórico encontramos otras edificaciones de relevancia histórica como lo son Colegio “Salesianas” María Auxiliadora, Iglesia de San Alfonso, Prefectura del Azuay, Museo de Esqueleto logia, Iglesia de San Alfonso, Dispensario Médico Central del IESS, Hotel Cordero, Alcaldía de Cuenca, Ministerio de Educación, Iglesia Católica Santo Cenáculo, entre otros más que son parte de las diferentes épocas históricas de la ciudad y su desarrollo y cambio a lo largo del tiempo. Dentro del proyecto se busca integrar estas edificaciones y al mismo potenciar sus usos (Revista Cuenca, 2014).

Figura 1.17: Calle Antigua Simón Bolívar



*Fuente. Imagen de la ciudad de Cuenca - Calle Simón Bolívar. Obtenido de Revista Cuenca (2014).*

### 1.3. Normativas para implantación

En este apartado se revisan varias normativas a nivel nacional como internacional para la implantación del proyecto, en donde se analizan aspectos o requerimientos importantes para el desarrollo de la peatonalización de un sitio en base a diversos factores ambientales sociales y demás que se abarquen dentro de las leyes que se muestran a continuación.

#### 1.3.1. Normativa Nacional

##### 1.3.1.1. *Constitución de la República del Ecuador*

La biosfera, la ecología urbana y las energías alternativas están contempladas en el art. De acuerdo con el artículo 415 de la ley, las ciclovías se construirán principalmente como un medio para promover y facilitar el transporte terrestre no motorizado. Una forma de movilidad más sostenible se enmarca en las ideas de accesibilidad integral y movilidad respetuosa con el medio ambiente ([Constitución de la República del Ecuador, 2008](#), Art. 415). Se establece en el apartado “Hábitat y vivienda” que el Estado debe asegurar que todas las viviendas tengan acceso al transporte público, entre otras cosas, y en el art. Se establece en el artículo 394 que se fomentará el transporte público masivo cuando su adopción esté garantizada por políticas tarifarias diferenciadas ([Constitución de la República del Ecuador, 2008](#), Art. 394).

##### 1.3.1.2. *Código Orgánico de Organización Territorial COOTAD*

Citando el artículo 129 del COOTAD, con respecto a vialidad se encuentra que:

Al gobierno central le corresponde las facultades de rectoría, normativa, planificación y ejecución del sistema vial conformado por las troncales nacionales y su señalización.

Al gobierno autónomo descentralizado regional le corresponde las facultades de planificar, construir, regular, controlar y mantener el sistema vial de ámbito regional en concordancia con las políticas nacionales.

Al gobierno autónomo descentralizado provincial le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.

Al gobierno autónomo descentralizado municipal le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener la vialidad urbana. En el caso de las cabeceras de las parroquias rurales, la ejecución de esta competencia se coordinará con los gobiernos parroquiales rurales. ([COOTAD, 2010](#), Art.129)

Citando el artículo 130 del COOTAD, con respecto a tránsito y transporte encontramos que:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal. La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia. Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código (COOTAD, 2010, Art.130).

#### **1.3.1.3. *Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre***

En el artículo 13 se establece que:

Todos los proyectos de infraestructura vial sean nuevos o que supongan la intervención o modificación de anteriores, deberán incluir los estudios de impacto ambiental, social y de seguridad vial de acuerdo con la normativa aplicable para el efecto emitida por la autoridad competente. Se considerarán además las afectaciones sobre el hábitat construido a los predios y las medidas necesarias para compensar a los propietarios de los mismos. (LOSNI VTT, 2017 Art. 13)

#### **1.3.1.4. *Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial***

Dentro de este reglamento se establecen normas que deben aplicar tanto peatones, como conductores, pasajeros y demás operadores de transporte. Así también se instauran regulaciones para los vehículos y automotores de todo tipo que hagan uso de las carreteras y vías públicas dentro del país (Presidente de la República del Ecuador, 2012).

#### **1.3.1.5. *Foro Mundial de las Ciudades Intermedias. CGLU***

La Red Mundial de Ciudades y Gobiernos Locales y Regionales organizó un foro en Cuenca en febrero de 2018 para celebrar la alineación de las estructuras gubernamentales con la nueva agenda urbana y el desarrollo sostenible.

Se trataron varios temas de importancia como la igualdad de género, la participación ciudadana, cultura, recursos naturales, cambio climático y por supuesto la movilidad.

Para el marco de este estudio se han considerado las estrategias dirigidas a temas de movilidad y participación ciudadana, siendo estas las siguientes (CGLU, 2021):

- **Movilidad**

En el aspecto de movilidad se asegura la inclusión y unión social, además de la promoción de medios de transporte accesibles, seguros y sobretodo sustentables para la sociedad; también es certera la interacción entre los flujos urbanos y el entono de una ciudad y el fomento de una movilidad no motorizada (CGLU, 2021).

- **Movilidad y participación ciudadana**

La movilidad vinculada con la participación ciudadana se convierte en una herramienta democrática que se suma a la lucha en contra de la corrupción existente en el medio político, que, además, institucionaliza la participación de una forma cívica que asegura dicha participación dentro de una diversidad cultural existente en las ciudades intermedias (CGLU, 2021).

Tomando en cuenta estos aspectos se pretende garantizar los sistemas de transporte integrado y sostenible de forma que las políticas públicas se vayan definiendo y fomenten el masivo uso del transporte público. También, se estima garantizar transportes de uso adecuado para la población de atención especial como mujeres embarazadas, personas con discapacidad, niños, adultos mayores y demás población vulnerable. La garantía de la cohesión social se implementa mediante la ampliación de la cobertura del servicio de transporte público para diferentes sectores en especial los vulnerables (CGLU, 2021).

La planificación de la movilidad de la ciudad intermedia debe, sin embargo, tener en cuenta una visión integrada dentro de las agendas globales y su implementación, así como acciones de descentralización de los servicios de administración y gestión pública y privada con miras a reducir la congestión del tráfico y la contaminación en varios sectores (CGLU, 2021).

#### **1.3.1.6. Plan de Movilidad y Espacios Públicos (PMEP, 2015).**

Cuenca tiene un enfoque original que no se ha planteado en antes, con una escala en el planeamiento de un sistema propio peatonal es priorizado en función laboral más no hacia el lado recreacional y de ocio. En este aspecto los desplazamientos del día a día se generan en un espacio del protagonismo con un diseño de red modelando al mismo tiempo un sistema de cobertura absoluta. En este modelo se crean corredores dentro de barrios urbanos sobre bases de tramos peatonales con carencias de infraestructura propia (Municipalidad de Cuenca, 2015a), y se utilizan los siguientes aspectos como puntos clave del modelo:

- Creación de infraestructura personalizada con enfoque en el peatón.
- Visión sistemática para el uso del concepto espacio público.



- Planificación inversa (proximidad hacia distancia) ([Municipalidad de Cuenca, 2015a](#)).

Además, en Cuenca, para el año 2015, se reportaron aproximadamente 85 000 automóviles en la ciudad brindando una equivalencia de 6 habitantes por cada vehículo donde se genera una fuerte imponente de los autos en la urbe ocasionando problemas para el ciudadano peatón quien se considera fuera de la participación de espacios comunes y se vincula en su mayoría al automóvil como actor principal para la construcción de carreteras, incremento de carriles, y más beneficios para los automotores antes que para el peatón ([EMOV EP, 2015](#)).

Por ende, la accesibilidad se debe enfocar en un concepto en el cual se integre los espacios de la urbe y se considere lo siguiente:

- Recuperar el valor de los espacios públicos dentro de la diversidad, coordinación, descentralización y nueva centralización de la oferta.
- Se tiene como objetivo administrativo la accesibilidad a espacios públicos a través de la definición de niveles de acceso local mínimo por habitante afectado.
- Recuperación crítica del movimiento moderno y también de la ciudad tradicional como un solo concepto ([Municipalidad de Cuenca, 2020](#)).

En consideración de la dimensión de ciudad peatonal, se concibe el espacio público como un respaldo de las actividades poblacionales, de forma que las necesidades se articulen equilibradamente. Además de los automóviles, los medios de transporte motorizados han invadido la ciudad y su entorno público, relegando al peatón nuevamente a un espacio reducido lo que genera un mal desenvolvimiento peatonal ([EMOV EP, 2015](#)).

En el caso que se redujera el volumen vehicular de circulación en las vías, los peatones asumirían un rol protagonista y por ende mayor respeto por parte de los conductores en general, y como respuesta adicional de este conjunto se reflejaría una disminución en los altos índices de accidentes peatonales que se muestran en la actualidad ([Municipalidad de Cuenca, 2020](#)).

Al momento de incrementar la movilidad peatonal automáticamente se origina una liberación del espacio público debido a la reducción de vehículos, acción que devuelve al peatón un rol activo dentro de la sociedad, interactuando con su entorno. Este proceso en su desarrollo recupera el espacio público por parte de los ciudadanos y además incentiva la apropiación, uso adecuado, respeto y cuidado hacia los mismos ([Municipalidad de Cuenca, 2020](#)).

Es fundamental trabajar en la consolidación de centros atractores así como ejes viales específicos que permitan interconexiones cómodas y fáciles que capten la atención en los próximos años porque no existe una política específica en el cantón para promover la movilidad peatonal, donde los ciudadanos caminen dentro de una red

de ejes peatonales y sobre un espacio público adecuado, de manera que facilite el tránsito de los peatones de manera segura, accesible y cómoda.

#### **1.3.1.7. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca.**

De acuerdo al PDOT del cantón se plantean los siguientes objetivos relativos a la movilidad:

- Disponer de un Plan de Movilidad y Espacios Públicos para el año 2017.
- Aumentar el porcentaje de vías locales (ciudad de Cuenca) para el 2019.
- Aumentar la capacidad vehicular del transporte público para el año 2017 ([Gobierno Provincial del Azuay, 2015](#)).

En estos objetivos se muestra en enfoque de las autoridades sobre el tema de movilidad dentro del cantón, evidenciando su preocupación en el desarrollo de la movilidad peatonal y disminución de contaminación por vehículos particulares.

#### **1.3.1.8. Plan Nacional del Buen Vivir (2013-2017)**

Tomando en cuenta las características que tiene la concepción de ciudades digitales que plantea el plan nacional del buen vivir está el uso de nuevas tecnologías a favor de un desarrollo sustentable y con ello un sistema de movilidad más limpio, ágil y seguro ([SENPLADES, 2017](#)). En el apartado llamado “movilidad sostenible”, se pone al descubierto el problema ambiental que causa el incremento del parque automotor a nivel nacional, problemas a la salud pública, y de convivencia conductor - peatón. Prueba de ello es que ya en el año 2011, el 49.5 % del parque automotor estaba concentrado en las ciudades de Quito, Guayaquil y Cuenca ([SENPLADES, 2017](#)). Por estas razones es que este plan expresa que se debe promover los medios de movilidad no motorizada, además de fortalecer la seguridad vial, alternativas sustentables de transporte público, y reducir gradualmente el uso de combustibles fósiles.

Las siguientes políticas y lineamientos estratégicos son los aspectos a destacar:

1. Promover el uso generalizado del transporte público seguro, respetable y sostenible, con una perspectiva de derechos.
2. Fomentar el uso del transporte no motorizado como una alternativa sustentable, saludable e incluyente a otros modos de transporte, mediante la promoción de condiciones y espacios públicos que cumplan con los estándares técnicos.
3. Fomentar el respeto a la libertad de circulación de ciclistas, peatones y otro tipo de transeúntes en la vía pública.
4. Crear planes regionales de movilidad local que sean coordinados entre los distintos niveles de gobierno y favorezcan opciones sostenibles de transporte público.

5. Abogar por la expansión de la oferta de transporte integrado y masivo, en todas sus formas, para asegurar que todos los miembros de la comunidad tengan un acceso equitativo al servicio.
6. Regular y supervisar la fijación de precios del transporte público en su gama de modos, destinos y propósitos.
7. Incentivar la adopción de modelos integrados de transporte público para áreas rurales y urbanas, ofreciendo incentivos y apoyo técnico.
8. Desarrollar planes para la renovación paulatina de las flotas de transporte público y privado para asegurar que la población tenga acceso a un servicio cálido y acogedor ya niveles más bajos de contaminación.
9. Establecer una infraestructura suficiente y en condiciones ideales para el uso y administración del transporte público masivo y no motorizado.
10. Asegurar la interconexión, la pertinencia territorial, social, cultural, geográfica y ambiental en la dotación/provisión articulada y subsidiaria de infraestructura inclusiva y de calidad para el uso y gestión del transporte público y masivo entre los niveles de gobierno .(SENPLADES, 2017, p. 151)

### 1.3.2. Normativa Internacional

#### 1.3.2.1. *Declaración de Lima: Libro Blanco de la Movilidad Urbana Sustentable de América Latina (MUSAL, 2014).*

En esta declaración se encuentran definidos objetivos y estrategias para transformar las formas de movilidad; de esta manera, también se busca contribuir a la estructuración de ciudades sustentables, saludables y competitivas. Habla de los siguientes compromisos (MUSAL, 2014):

- La movilidad urbana debe ser accesible y de calidad para toda la población.
- Enfrentar los desafíos existentes relacionados con la urbanización motorizada.
- Trabajar por una movilidad urbana como derecho social.
- Buscar el financiamiento para la nueva movilidad.
- Establecer la coordinación adecuada de ciudades líderes en Movilidad Sustentable de América Latina (MUSAL, 2014).

También se muestran indicadores o premisas a tomar en cuenta en favor de una movilidad sustentable:

- América Latina, últimamente ha sido escenario de movimientos sociales que exigen calidad dentro de una movilidad urbana con acceso amplio para todas las personas, incorporación de elementos para la rendición de cuentas y la participación ciudadana.

- La urbanización y el crecimiento económico se asocian con un proceso de motorización en el que influyen en mayor cantidad los vehículos individuales, la construcción de vías para servirlos y la propensión a viajes largos e ineficientes.
- La afección por parte del transporte individual motorizado que hace uso indiscriminado e ineficiente del espacio público recae sobre la salud pública, la calidad de vida y la competitividad urbana.
- La movilidad urbana sustentable se enfoca en el acceso universal de destinos deseados, al mismo tiempo que minimiza las externalidades negativas económicas, ambientales y sociales originadas en el uso inadecuado del espacio público en las ciudades ([MUSAL, 2014](#)).

### 1.3.2.2. *Libro Blanco sobre la Movilidad en los Conjuntos Históricos en la Ciudades Patrimonio de la Humanidad. UNESCO. ESPAÑA. 2016*

Este documento intenta determinar ciertos acuerdos respecto a la movilidad en las ciudades con centros históricos patrimoniales. Con un énfasis especial en la gestión de la movilidad en los conjuntos históricos declarados Patrimonio de la Humanidad, se proponen las siguientes líneas de actuación ([UNESCO, 2017](#)):

Tomando en cuenta las supermanzanas, las intervenciones de peatonalización deben formar parte de una estrategia global para un sector. Hay que evitar que se tomen como medidas aisladas, esto debido al ‘efecto fronterero’, que supone la repercusión que una intervención en un conjunto histórico, tendría sobre los sectores aledaños ([UNESCO, 2017](#)). Por ende, para cuestiones de peatonalizaciones globales se recomienda que se realicen en el 100 % del conjunto histórico, con ello se conseguirían una serie de ventajas:

- Unificación de normativas para el control.
- Evitar congestiones de tráfico por la supresión de vías para peatonalización.
- Acoplamiento de todo el sector a un nuevo orden.
- Un control policial es más eficiente.
- Se prescinde de la colocación de obstáculos para el aparcamiento de vehículos dentro de la zona mejorando el acceso a equipos de emergencias y de servicios ([UNESCO, 2017](#)).

La ejecución de los proyectos será gradual y participativa, de esta manera, la ciudadanía se acopla a las nuevas dinámicas progresivamente. En el ámbito de itinerarios se pretende el favorecimiento direccionado hacia los peatones donde se definen redes de peatones seguros, para lo cual es necesario estudiar las consecuencias que puede tener la peatonalización en un centro histórico, de acuerdo con las decisiones que se

tomen, se puede encontrar un conjunto histórico para el turista como una ciudad museo, para el comprador una ciudad-hipermercado, para las instituciones oficiales una ciudad del poder político o para la diversión nocturna una ciudad-bar. No obstante, se recalca que lo ideal sería conseguir conjuntos históricos para vivir, es decir, en los que conviva la residencia con usos de suelo que los complementen y entreguen dinámica económica a la zona (UNESCO, 2017).

## 1.4. Análisis de casos de estudio

Considerando a Cuenca como caso de estudio para esta investigación, se genera una búsqueda con proyectos que se plantean de manera similar a Cuenca en relación a los centros históricos, con el fin de unir características en ellos de manera integral, de igual manera datos específicos. relacionado con las percepciones. Esto sirve como base para diseñar una estrategia que se adapte a las necesidades de la población y tenga una sólida base teórica.

### 1.4.1. Peatonalización de la calle Isidre Macabich en Ibiza, España

**Arquitectos:** AAIMM

**Ubicación:** Ibiza, Balearic Islands, Spain

**Equipo de Diseño:** Alejandro Ribas Mercau, Ángel Cerezo Cerezo, Martín Negri Rodríguez, Isacio García Roldán

**Año Proyecto:** 2013

Figura 1.18: Peatonalización de la calle Isidre Macabich en Ibiza, España



*Fuente. Obtenido de Franco (2014).*

Como se presenta en la [Figura 1.18](#), la calle Isidre Macabich en Ibiza, España existe la propuesta de la creación de un río virtual que se encuentre en medio de la calle y desembogue en el mar, al largo del recorrido se ubican elementos de vegetación propia de la zona, lo que no solo le presenta un agradable ambiente natural, además contribuye a la propagación de la flora en la isla, por otra parte, se presenta una caminería que promueve el ejercicio físico, áreas de reposo y elementos de sombra. Esta zona se transformó en una de las calles con más relevancia a nivel comercial e inmobiliaria, por lo que se propuso el diseño de un círculo comercial, donde se incluye la primera línea de mar, lo que originó un área cerrada para el uso comercial y disfrute, la calle posee una línea de agua, que la recorre hasta llegar al nivel del mar, convirtiéndose en una nueva zona para disfrutar un paseo ([Franco, 2014](#)).

*José Tomás Franco, su autor, establece que: “Se propone crear un río virtual, que desemboca en el mar, en medio de la calle, incluyendo elementos de vegetación autóctona y regional a lo largo del recorrido, potenciando la flora de la isla”* ([Franco, 2014](#)). Esta propuesta posee además un área identificada para la ubicación del transporte de carga y se respeta la fachada comercial, lo que incluye el paseo de la calle amplia y abierta. La proyección es un circuito comercial y recreativo combinando de manera equilibrada elementos de la naturaleza, además de pérgolas para el descanso para los peatones, al igual que la renovación de la infraestructura hídrica, tomando en cuenta alcantarillado y teléfonos ([Franco, 2014](#)).

Figura 1.19: Peatonalización de la calle Isidre Macabich en Ibiza, España



*Fuente. Obtenido de Franco (2014).*

Dentro de los aspectos más significativos de este proyecto se encuentra el uso de diversos tipos de materiales para la construcción del piso, por medio del cual, señalan

cambios de uso, igualmente con las áreas verdes de estima el rescate de la vegetación propia de la zona.

Figura 1.20: Peatonalización de la calle Isidre Macabich en Ibiza, España



*Fuente. Obtenido de Franco (2014).*

El alcance de intervención de este proyecto es de siete cuadras, la cual se pretende orientar a que el peatón cree una relación directa con la zona marítima, creando espacios propios para el paseo y el disfrute en grupo, se encuentra constituida por cuatro fases de construcción las cuales se identifican en tramos, donde el primero hace referencia a la interrupción del tránsito. En un segundo hace referencia a la modernización de la plaza, para el tercero se realiza la transformación del paso marítimo y el último corresponde a la creación de elementos relacionados con la señalética tanto verticales como horizontales. El entorno que circunda el proyecto es: el mar como paseo marítimo, además de la plaza como una opción para el desarrollo de múltiples actividades y la calle la cual, será un paseo comercial con una delimitación clara de la diversa vegetación combinada con un conjunto de pisos.

Figura 1.21: Peatonalización de la calle Isidre Macabich en Ibiza, España



*Fuente. Ilustración obtenida de Franco (2014).*



Para una mejor comprensión del alcance de la intervención, se presentan cada una de ellas:

- En las calles transversales se realiza una elevación de la calzada con la adaptación de rampas de desaceleración para los vehículos.
- Incorporación de una línea de agua en el recorrido del proyecto.
- Ampliación de la antigua fuente para incorporar un área de uso público.
- Inserción de pérgolas para establecer zonas de descanso, elaboradas con elementos livianos.
- Creación de otra fuente al final de la calle.

La [Figura 1.22](#) presenta las diversas características funcionales a nivel arquitectónico y urbanas del proyecto con elementos funcionales, sostenibles además de ecológicos y funcionan como elementos decorativos.

Figura 1.22: Peatonalización de la calle Isidre Macabich en Ibiza, España



Fuente. Obtenido de Franco (2014).

### 1.4.2. Anteproyecto Conceptual para el Plan Maestro de La Merced en Ciudad de México

**Ubicación:** Cuauhtémoc, Ciudad de México, Distrito Federal

**Arquitectos:** José Muñoz Villers, Carlos Marín Urbanista: Víctor Hugo Hofmann, Emma Morales

**Diseño Industrial:** Ariel Rojo

**Paisajista:** Hugo Sánchez

**Equipo de Diseño:** Juan José Zárate, Edith Gutiérrez

**Año Proyecto:** 2013

Figura 1.23: Anteproyecto conceptual para el plan maestro de la merced – México



*Fuente. Obtenido de González (2013).*

Esta propuesta se encuentra orientada hacia generar una nueva imagen que permita reavivar el área de la Merced desde la optimización del espacio y mercados públicos que permitan articular con el entorno. La propuesta busca revitalizar el barrio La Merced revalorizando el espacio y los mercados públicos como elementos articuladores de actividades sociales, comerciales y culturales, así como catalizadores

del proceso de reconstrucción del tejido social, reconexión con los barrios vecinos y valorización del territorio (González, 2013). El proyecto fue seleccionado entre 100 anteproyectos, los fundamentos en los que sustenta:

La propuesta tiene como objetivo “revitalizar la zona de la Merced a partir de la revalorización del espacio público y los mercados públicos, como elementos articuladores de las actividades sociales, comerciales y culturales, así como desencadenadores del proceso de reconstrucción del tejido social, reconexión con barrios contiguos y mejoramiento de la imagen, movilidad, seguridad, funcionamiento y habitabilidad de la zona” (González, 2013). El proyecto fue seleccionado entre 100 anteproyectos, los principios que lo rigen son:

1. Modelo sostenible y flexible;
2. Recuperación de mercados públicos como vía y elementos de fortalecimiento urbano;
3. Activar y solidificar la significancia a nivel de comercios, relaciones sociales, sitios históricos y culturales.
4. Gestionar un esquema de movilización y accesos orientados hacia la conectividad y eficiencia.
5. Establecer un nuevo orden en lo referente a la
6. Reordenar la distribución urbana y obtener beneficios del desarrollo que potencialmente presenta el área (González, 2013).

Figura 1.24: Anteproyecto conceptual para el plan maestro de la merced – México



*Fuente. Obtenido de González (2013).*

La propuesta se orienta en la instauración de una plaza pública en la Merced acompañada de una red de corredores peatonales con el enfoque de proporcionar un espacio para el disfrute de actividades sociales, de recreación y de promoción cultural de los habitantes del barrio, de igual forma proporciona mayor visibilidad al sector comercial que se encuentran alrededor de la zona, por lo que se considera la incorporación

de nuevos flujos de comunicación que aumenten el potencial a nivel comercial del área. Además, se debe considerar que la plaza funcionará como referencia para la concentración y posada en situaciones de contingencia o hechos naturales que afecten la seguridad de los habitantes y los 200.000 personas que visitan diariamente el área (González, 2013). Para generar un valor agregado dentro de las estrategias consideradas se presentan: el diseño de una identidad a nivel arquitectónico para los mercados no catalogados; generar más valor a nivel cultural a las edificaciones con la conversión de las calles en áreas peatonales, además del restablecimiento de plazas y atrios con la incorporación de nuevos usos.

El primer nivel del edificio está dedicado a la provisión de desarrollo comunitario para los locales; asimismo, la inclusión de un Centro Gastronómico Nacional como sustituto de la promoción de las especialidades regionales, estimulando el crecimiento de la economía y del sector turístico; adicionalmente, la construcción de un Centro de Transferencia Multimodal, que podrá optimizar el actual sistema de transporte público y ampliar las opciones de negocios. También se consideran el mejorar las áreas que se encuentren sub utilizadas como el Mercado de San Ciprián y de esta manera aumentar la oferta de espacios comerciales. De esta manera se ubican más comerciantes, también pueden ser empleados como área para almacenaje, carga y descarga de mercancía seca y se incorpore el manejo de residuos, de esta manera se ofrece una mejor calidad en las condiciones para los comerciantes de la zona, elevando de esta manera la oferta hacia los clientes en áreas más ordenadas y mejor distribuidas (González, 2013).

Figura 1.25: Anteproyecto conceptual para el plan maestro de la merced – México



*Fuente. Ilustración obtenida de González (2013).*

Además, la propuesta expone estrategias relacionadas con el orden de la distribución urbana orientadas particularmente hacia asegurar y afianzar todo lo relacionado con la logística del abasto, mejorando de igual forma el transporte, generar un mayor alcance en relación con el perfil habitación con uso comercial, ofrecer más espacios abiertos y proponer una mejora en los predios por medio de la intervención de

inmuebles y áreas que se encuentren en condiciones de deterioro y tengan potencial de reorganizarlos para que funcionen como opciones de habitabilidad y comercial (González, 2013).

Figura 1.26: Anteproyecto conceptual para el plan maestro de la merced – México



*Fuente. Ilustración obtenida de González (2013).*

Se presenta un plan de arborización como elemento fundamental para generar valor a los espacios públicos. El árbol participa como fuente de identidad en las áreas y es un referente de orientación, mediante la ubicación grupal, en líneas, puntos focales a razón de orientar los flujos de ruta, por lo que proporcionan un aporte importante ya que por medio de ellos se enmarcan o disminuye la atención hacia ciertas vistas específicas. De igual forma, se pretende establecer dentro del área huertos urbanos a razón de motivar la recuperación de la identidad del barrio y motivar a los habitantes a conocer, practicar y desarrollar la agricultura urbana, de forma que se orienten hacia la auto sustentación alimentaria, además se consolide una cultura del buen comer. En lo que respecta al mobiliario se pretende la fusión de obras labradas con diseños prehispánicos, un mobiliario con estilo urbano y la incorporación de piezas pertinentes a la historia del lugar (González, 2013).

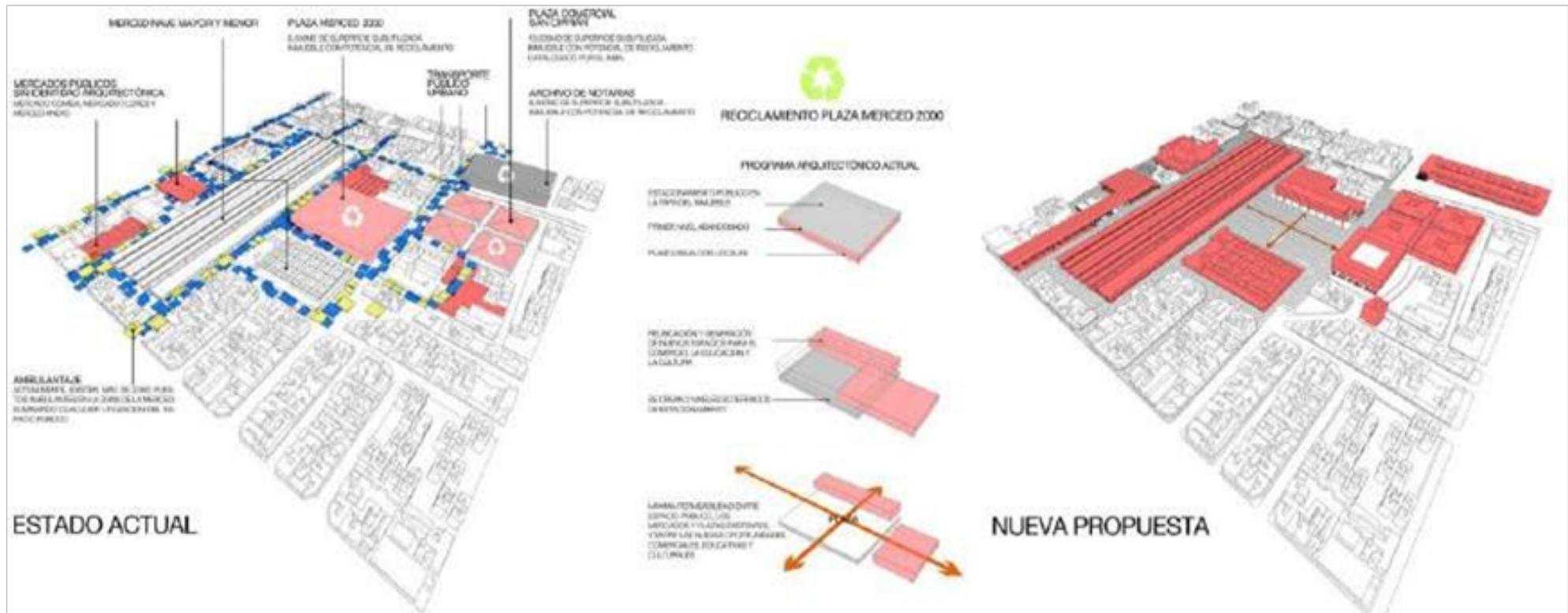
Figura 1.27: Propuesta - Plan maestro de La Merced – México



*Fuente. Ilustración obtenida de González (2013).*

La propuesta busca optimizar los espacios y la máxima permeabilidad entre espacio público, mercados y plazas existentes. También potencia la inversión enfocada hacia nuevos usos como son oficinas, financiero, entretenimiento, recreación y diversión (González, 2013). En cuanto a sustentabilidad y mitigación de los impactos ambientales, el objetivo principal es la administración del manejo eficiente de recursos naturales, energéticos, tratamiento de residuos, con sistemas alternativos basados en elementos bióticos, para reducir el ruido, vibraciones, malos olores y contaminación visual. Además, se orienta en obtener beneficios del sol, por medio de la energía que este genera además de los sistemas de tratamiento de aguas de drenaje y de aguas pluviales (González, 2013).

Figura 1.28: Zonificación- Plan maestro de La Merced – México



*Fuente. Ilustración obtenida de González (2013).*



Lo que el habitante aprecia de la seguridad es un factor importante para la construcción de un sentido de pertenencia, es por eso que se plantea la creación de flujos peatonales constantes para mantener el tráfico a distintas horas según los usos planificados (González, 2013).

El programa arquitectónico planteado se centra en los siguientes ejes:

- Revitalización y revalorización de inmuebles de valor patrimonial con comercio.
- Equipamiento de educación y cultura.
- Dotación para el progreso en lo que respecta al turismo y la economía.
- Aprovisionamiento para el progreso de la comunidad
- Abastecimiento de transporte (González, 2013).

El mobiliario usado es una combinación entre materiales de alta resistencia y diseño con elementos simbólicos, y plantea 3 tipologías:

- Obras de recinto labradas con forma circular, con arte prehispánico.
- Mueblería de estilo urbano de línea, que son usados por el gobierno del Distrito Federal, hechos con aluminio reciclado.
- Diseños de piezas que expresen información histórica de la zona, como hidrantes a manera de memoriales (González, 2013).

Figura 1.29: Detalles constructivos - Plan maestro de La Merced – México



*Fuente. Ilustración obtenida de González (2013).*

Para la arborización se usan 3 criterios base:

- Empleo de especies disponibles en viveros locales.
- Empleo de especies locales que han comprobado su adaptación al suelo, calidad de agua y ambiente.
- Altura del fuste libre mínimo de 2,30m en zonas peatonales y 3,50m en copas que se proyectan sobre zonas vehiculares.

### 1.4.3. Paseo de las Artes Calle Panamá, como parte del plan de peatonalización para fines turísticos de la Alcaldía de Guayaquil.

El Paseo de las Artes Calle Panamá, es un fragmento del proyecto turístico para Guayaquil con la creación de un corredor peatonal, orientado hacia una perspectiva de ciudad nueva con el disfrute del entorno destacando el arte, con murales al aire libre en 11 edificios desde la calle Loja hasta la calle Junín por parte de los habitantes mediante las caminatas. Este programa considera agregar áreas verdes con un concepto ecológico, además de un área para los niños con la construcción de un parque y un museo interactivo y, dos plazoletas. Esto genera al peatón el disfrutar del área y la incorporación de este dentro de la dinámica arquitectónica ([El Universo, 2020](#)).

Figura 1.30: Paseo de las Artes Calle Panamá – Guayaquil



*Fuente. Ilustración obtenida de El Universo (2020).*

Mediante el estudio del tráfico que se realizó para incorporar a la propuesta se puede evidenciar que el impacto representa un 12 % lo que es considerado mínimo, debido a que aún se mantiene la vinculación de la ciudad con el malecón y conserva el acceso para las residencias que poseen garaje (El Universo, 2020). La propuesta cuenta con un grupo multidisciplinario de profesionales conformado por un gestor de cultura, un asesor de urbanismo y un arquitecto, así como un diseño conjunto con los propietarios de inmuebles de la zona (El Universo, 2020).

Figura 1.31: Paseo de las Artes Calle Panamá – Guayaquil



*Fuente. Ilustración obtenida de El Universo (2020).*

La calle también posee varias esculturas, que representan figuras importantes del contexto histórico de la ciudad como Vicente Rocafuerte, además, existen otras que simbolizan “a las figuras de los oficios y trabajo informal que se ha realizado en la ciudad, como el caso del Cangrejero, Gastón Macías, el Canillita, el Patriota y el Betunero”, emblemas de la ciudad (Guayaquil es mi destino, 2020) (Vargas & Ayo, 2021). El proyecto estuvo en etapa de estudio por 4 meses con una mesa de expertos que incluye gestores culturales, urbanistas, arquitectos, así como a los propietarios de inmuebles y comercios, donde se analizó el impacto que tendría sobre el tránsito vehicular.

Figura 1.32: Paseo de las Artes Calle Panamá – Guayaquil



*Fuente. Ilustración obtenida de Vargas & Ayo (2021).*

Con respecto a una parte del proyecto de convertir en un corredor peatonal la calle Panamá contempla la creación de museos que promuevan el disfrute del área. Además, cuenta con el Museo del Cacao, emplazado en una antigua casa edificada entre 1927 y 1929 conservando la fachada original, además del Museo Municipal de Arte Moderno y Contemporáneo, Casa de las Artes y el Museo de Historia Natural (De ‘Una y de todo un poco, 2021) (Vargas & Ayo, 2021).

Figura 1.33: Paseo de las Artes Calle Panamá – Guayaquil



*Fuente. Ilustración obtenida de Vargas & Ayo (2021).*

El proyecto nace para solventar temas como la inseguridad social, abandono y delincuencia, indica un artículo del Diario Expreso debido a la falta de transeúntes después de las 18h00 ([Vargas & Ayo, 2021](#)).

## 1.5. Resultados del estudio teórico

Para muchos escenarios el corredor peatonal se expresa en manera exclusiva como un instrumento en lo que respecta al planificar el urbanismo y de esta forma generar un mejor control en los espacios de manera que los peatones tengan un acceso protegido a los espacios públicos, pero estas gestiones se encuentran dentro del marco de ordenación con respecto a la movilidad y de esta manera ofrecer ambas propuestas para el habitante: tráfico y espacio en la ciudad para el disfrute. Por lo que es necesaria una efectiva administración de la infraestructura relacionada con el transporte y de esta forma generar más complejidad a los aspectos propios de la movilidad. En este sentido las peatonalizaciones requieren ser orientadas hacia intervenciones que se fusionen con los proyectos de transporte a nivel urbano, de manera que la percepción se base en un sistema de transporte público que de dinamicice de manera eficiente ([Gil, 2015](#)).

Sin embargo, esta no se encuentra fuera de conflictos debido a la significancia que representa en los urbanismos y el tráfico debido a las modificaciones que este genera, como cambios en los usos de suelo y como consecuencia se genera la desincorporación de usos residenciales al igual que la reforma del uso comercial, además de conflictos en transporte hacia la zona cercana al área trasformada. Por lo general, las ciudades se encuentran en una descompensación entre el espacio exclusivo para los vehículos y la cantidad de personas que utilizan vehículos, es por este motivo que se desarrollan este tipo de proyectos.

De acuerdo al análisis documental y estudio teórico de este capítulo, existen aproximaciones claras y directrices con las que se trabajará en la propuesta, como lo son: la necesidad de generación de espacios de esparcimiento, lúdicos, informativos y de turismo, en donde el ambiente sea limpio y libre de contaminación auditiva, visual y ambiental. Pero aún no se han logrado concretar medidas que equilibren la movilidad donde el espacio para el peatón se encuentre en armonía con el resto de la ciudad ([Gil, 2015](#)). Por otra parte, el proyecto de espacios para el peatón en la Simón Bolívar, entre los tramos de las calles Manuel Vega y Coronel Talbot es una propuesta que se plantea hacia la denominada movilidad sustentable en el Casco Histórico, enfocada hacia la diversificación de usos y centrándose en el peatón y sus desplazamientos, reduciendo así el efecto del tráfico vehicular y los efectos este como aporte de la propuesta y generación de espacio público como estrategia urbana integral.

La movilidad, el medioambiente, la falta de seguridad y la carencia de áreas para interactuar con el medio ambiente son cuatro problemas que influyen en el deterioro del bienestar de los habitantes que residen en el centro histórico y por ende crea

consigo la siguiente problemática: la salida progresiva de los habitantes, varios indicadores demuestran que, el 2% de los habitantes anualmente del Centro Histórico decide optar por otra residencia.

# Análisis del sitio

En este capítulo se pretende analizar tanto el entorno inmediato como el sitio a intervenir, con el fin de poder vincular la intervención con el entorno, dando una respuesta favorable y soluciones acorde a las necesidades identificadas. Para ello se recurre a un análisis a nivel del centro histórico y la ciudad; un análisis y diagnóstico propia de la calle Simón Bolívar, tomando en cuenta aspectos de viabilidad, topografía, materialidad existente, asolamiento, vientos, y perspectiva de transeúntes.

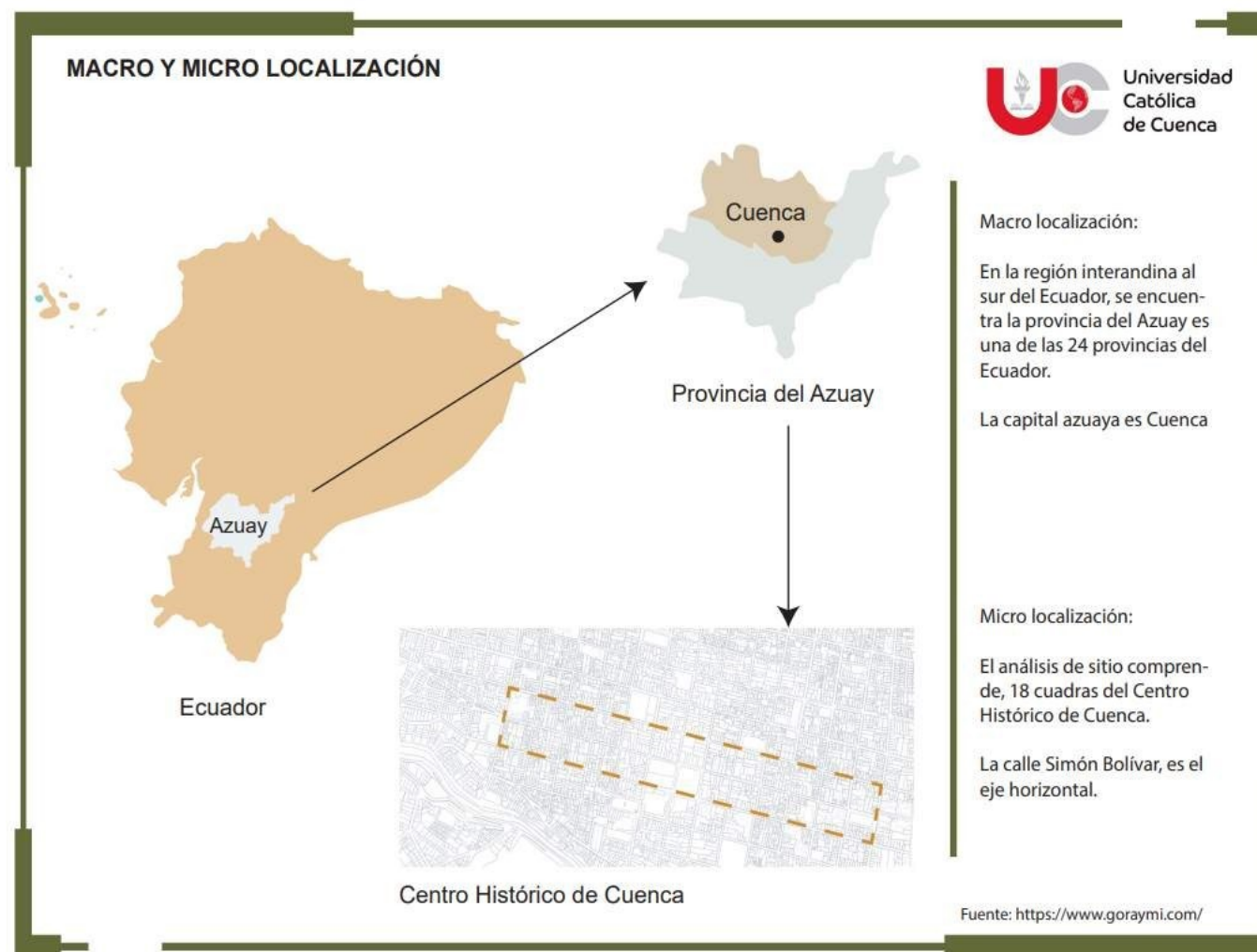
El proyecto se enfoca en el espacio de estancia por habitante recomendado por la Organización Mundial de la Salud, el cual es de 10 m<sup>2</sup>/hab., y que actualmente en Cuenca solamente representa el 2,11m<sup>2</sup>/hab. (GAD Cuenca & BID, 2016). Cabe recalcar que dicha noción se encuentra directamente vinculada con el confort urbanístico. Para la implantación del proyecto se toman en cuenta los componentes básicos del confort urbano según Mínguez et al. (2013) que son escala urbana, paisaje urbano, ocupación del espacio público, percepción de seguridad, mobiliario y condiciones acústicas.

## 2.1. Análisis a nivel del centro histórico y la ciudad

Se ha convertido en un lugar vivo y lleno de movimiento el centro Histórico, en el que también se desenvuelven actividades mezcladas a la diversión nocturna, concentradas en una zona en particular. Pues, un gran número de centros de diversión convergen especialmente alrededor de plazas, donde jóvenes y adultos de distintos estratos sociales se dan cita en ese lugar, principalmente los fines de semana.

A continuación, se puede observar la ubicación geográfica del Centro Histórico de Cuenca, y de la división geográfica de la ciudad.

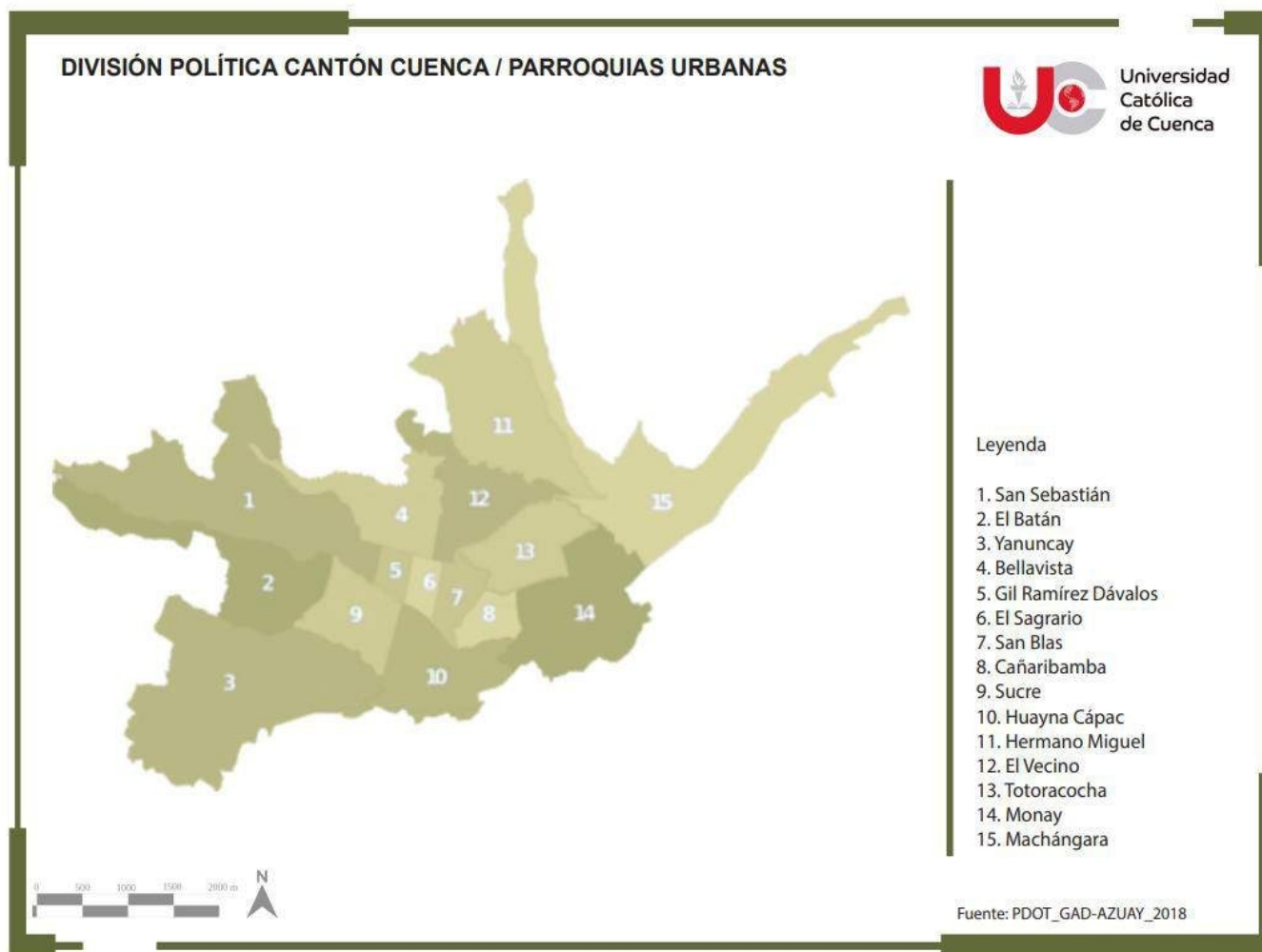
Figura 2.1: Macro y micro localización del Centro Histórico de Cuenca



*Fuente. Elaboración propia.*



Figura 2.2: División política del Cantón Cuenca



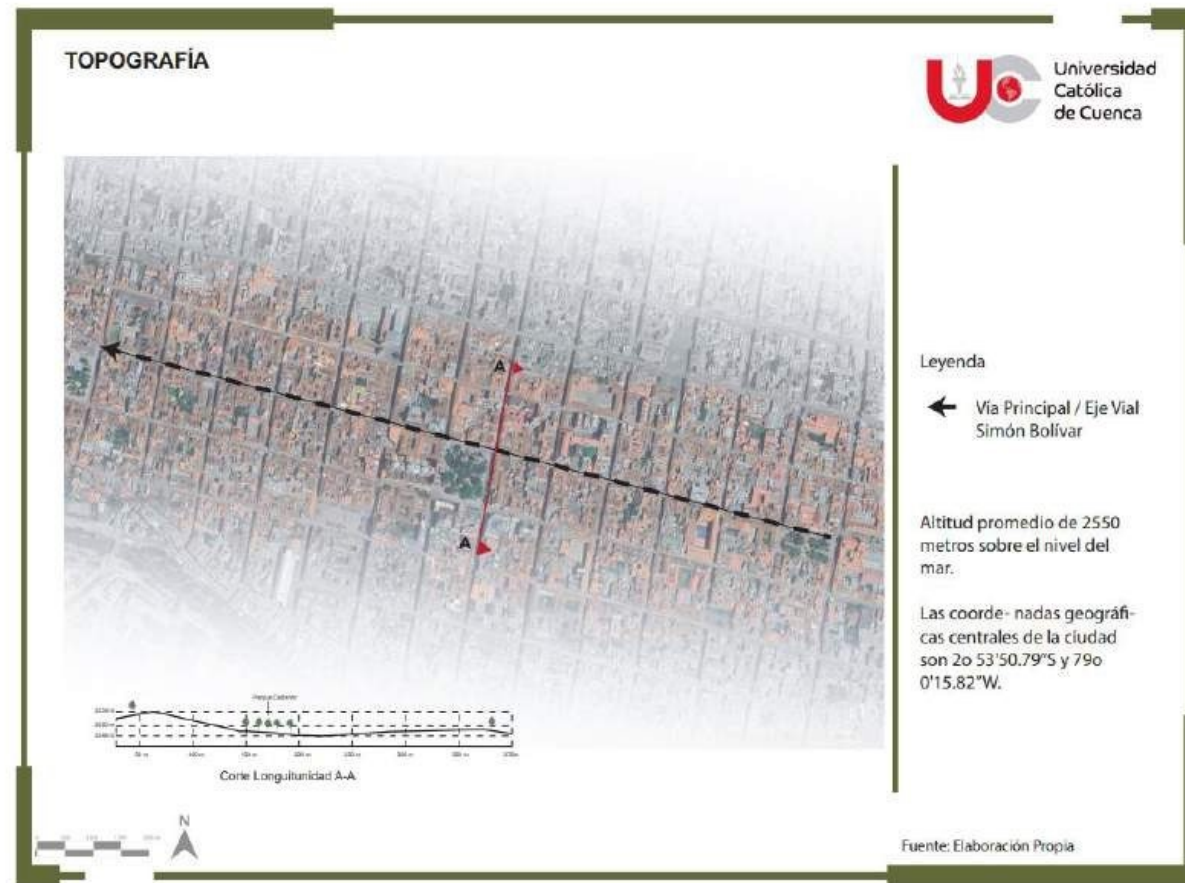
*Fuente. Elaboración propia.*

## 2.2. Análisis y diagnóstico de la calle Simón Bolívar

### 2.2.1. Levantamiento de tramo

A continuación, se presenta la topografía del Eje Vial Simón Bolívar y sus alrededores.

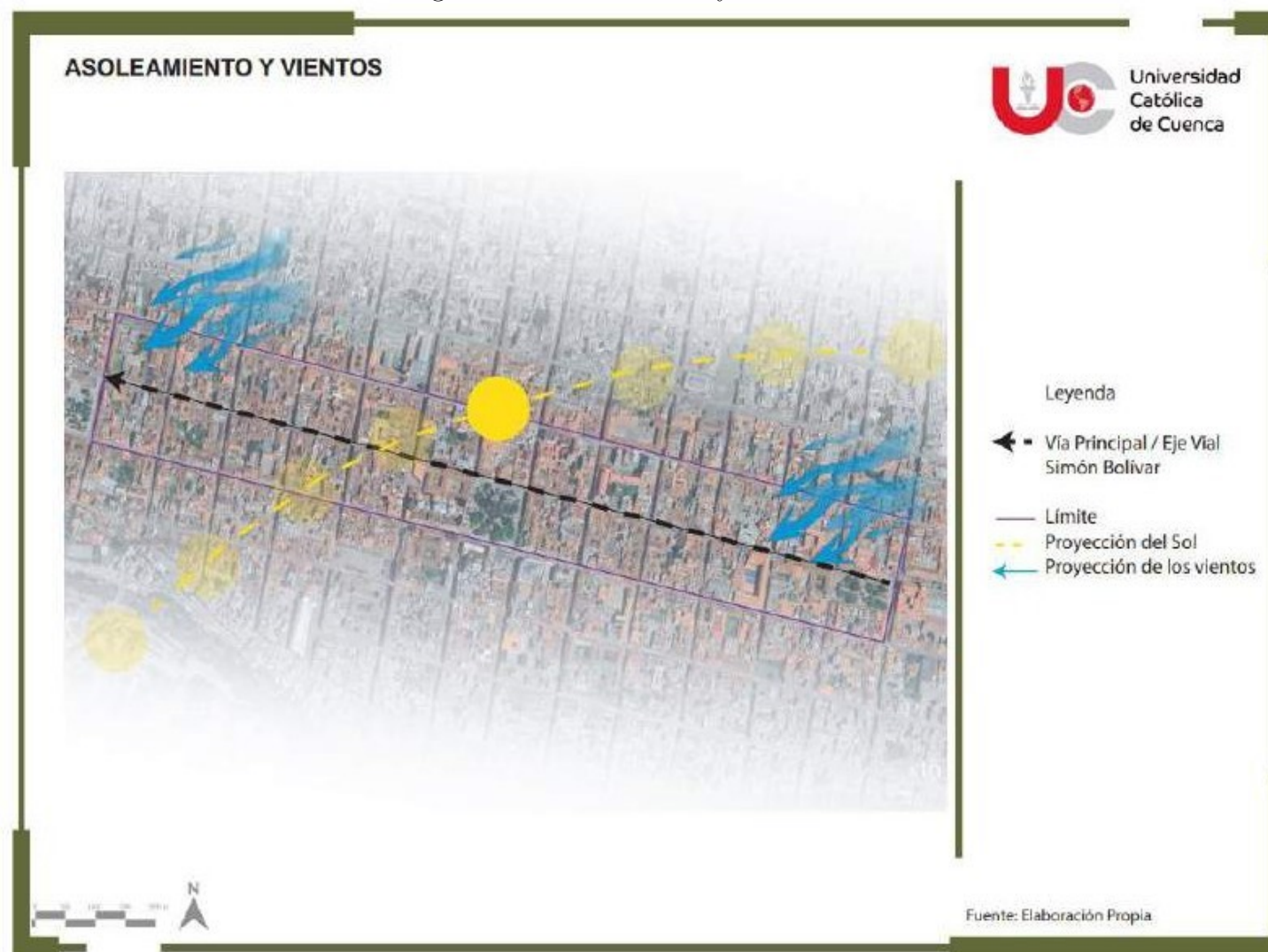
Figura 2.3: Topografía del tramo levantado



*Nota. Elaboración propia.*

## 2.2.2. Asoleamiento y vientos

Figura 2.4: Asoleamiento y vientos



*Nota. Elaboración propia.*

### 2.2.3. Encuestas y Entrevistas

Debido a que no se altera ni la variable dependiente ni la independiente, el diseño de la investigación es no experimental y los fenómenos se observan en su entorno natural antes de seguir examinándolos. Dado que los datos o las muestras solo se recopilan una vez, el diseño no experimental de este proyecto se gestiona mediante el diseño transversal. Debido a que proporciona una descripción completa de las características a estudiar, también, se considera parte del Diseño Descriptivo Transversal ([Pardo, 2019](#)), lo cual se plantea realizar en base a las encuestas planteadas.

#### 2.2.3.1. Población y muestra

##### 1. Universo:

El Universo analizado son personas que se encuentran dentro de la zona a intervenir del Centro Histórico de Cuenca.

##### 2. Muestra:

A través del proceso participativo, se espera empoderar a los residentes urbanos, aumentando la conciencia sobre el proyecto de transformación y alentar a los residentes a conocer mejor su centro histórico. Es posible recopilar información importante para la definición de los programas en la propuesta a través de este proceso de diálogo abierto ([Hermida, 2021](#)).

Un proyecto de peatonalización contribuye a reducir la contaminación, el ruido y la siniestralidad, y se devuelve la ciudad a los peatones y turistas. Esto se basa en un enfoque institucional y de numerosos transeúntes en el centro histórico. En cambio, los residentes creen que este tipo de intervención dificulta el acceso a sus hogares y aumenta la inseguridad nocturna. La dificultad que crean estas intervenciones a la hora de cargar y descargar mercancías, así como el impacto potencial en sus ventas, son la base de los argumentos de los comerciantes ([Hermida, 2021](#)).

Si bien la peatonalización de los distritos históricos tiene muchos efectos positivos sobre el medio ambiente, así como un mayor dinamismo y vitalidad debido al aumento del comercio y el turismo, se debe tener cautela ante cuestiones como el desalojo paulatino de residentes por cambios en el uso del suelo, o la dificultad de los desplazamientos, así como la subida de los valores de alquiler y venta ([Hermida, 2021](#)).

#### 2.2.3.2. Formato de encuesta

### UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

**Objetivo General:** Proponer un anteproyecto de peatonalización en la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel Talbot, para impulsar el desarrollo del espacio

público como estrategia urbana integral del centro histórico de Cuenca.

**Instrucciones:** Marque con una X el casillero que corresponda según sus respuestas.

**1. Seleccione el género al que pertenece.**

Masculino	
Femenino	
Otro	

**2. Ocupación**

Estudiante	
Empleado Público	
Empleado Privado	
Ama de casa	
Jubilado	
Otro	

**3. Según su conocimiento ¿Qué tipo de usuarios acuden normalmente circula en la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel Talbot?**

Niños	
Adolescentes	
Jóvenes	
Adultos	
Adultos Mayores	

**4. ¿El centro histórico de Cuenca cuenta con normas y lineamientos para una movilidad integral?**

Si	
No	

**5. ¿Cree usted que en la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel Talbot cuenta con zonas adecuadas para la circulación del peatón?**

Si	
No	

**6. ¿Piensa usted que las veredas son seguras para la circulación peatonal?**

Si	
----	--

No	
----	--

7. ¿Señale las herramientas de movilidad que existe en la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel Talbot?

Veredas Espaciosas	
Veredas con rampas de acceso a discapacitados	
Paso Cebra	
Semáforos	
Zonas Peatonales	
Ninguna	

8. ¿Cuáles son los motivos porque los peatones no utilicen las herramientas de movilidad?

Veredas angostas	
No existe una correcta señalización	
Exhibición de productos de los locales comerciales	
Vendedores informales en las veredas	

9. ¿Se debe priorizar la movilidad peatonal dentro en la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel Talbot?

Si	
No	

### 2.2.3.3. Resultados de encuestas

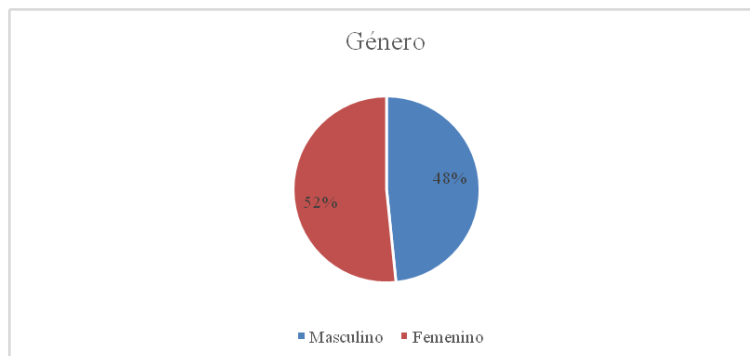
1. Seleccione el género al que pertenece.

Cuadro 2.10: Resultados de la pregunta 1

Hombre	30
Mujer	32
<b>TOTAL</b>	<b>62</b>

*Fuente. Elaboración propia.*

Figura 2.5: Resultados de la pregunta 1



*Fuente. Elaboración propia.*

**Interpretación:** Como se puede apreciar en el gráfico estadístico, se tiene que 52% es Género Femenino y 48% Masculino de la población encuestada.

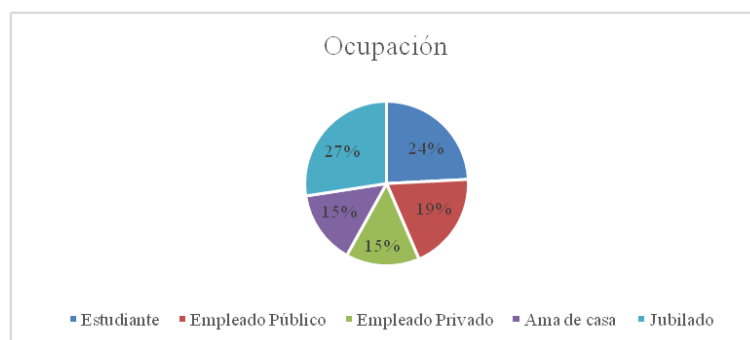
## 2. Ocupación

Cuadro 2.12: Resultados de la pregunta 2

Estudiante	15
Empleado Público	12
Empleado Privado	9
Ama de casa	9
Jubilado	17
<b>TOTAL</b>	<b>62</b>

*Fuente. Elaboración propia.*

Figura 2.6: Resultados de la pregunta 2



*Fuente. Elaboración propia.*

**Interpretación:** Como se puede apreciar en el gráfico estadístico, fue importante conocer la ocupación de los encuestados, es así que los datos obtenidos son: Jubilado 27 %, Estudiante 24 %, Ama de casa 15 %, Empleado privado 15 % y Empleado público 19 %.

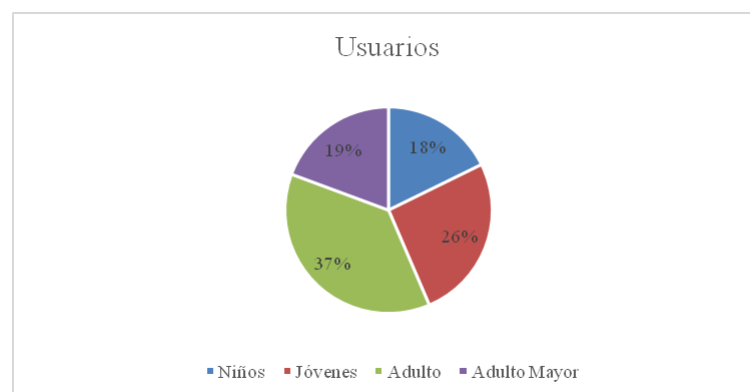
### 3. Según su conocimiento ¿Qué tipo de usuarios acuden normalmente circula en la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel Talbot?

Cuadro 2.14: Resultados de la pregunta 3

Niños	11
Adolescentes	16
Jóvenes	23
Adultos	12
<b>TOTAL</b>	<b>62</b>

*Fuente. Elaboración propia.*

Figura 2.7: Resultados de la pregunta 3



*Fuente. Elaboración propia.*

**Interpretación:** Como se puede apreciar en el gráfico estadístico, para lograr entender y conocer el diseño y accesibilidad para los usuarios, tanto a un espacio público abierto o cerrado, se tiene la siguiente información de personas que acuden al centro histórico: Niños 18 %, Jóvenes 26 %, Adultos 37 %, Adultos Mayores 19 %.



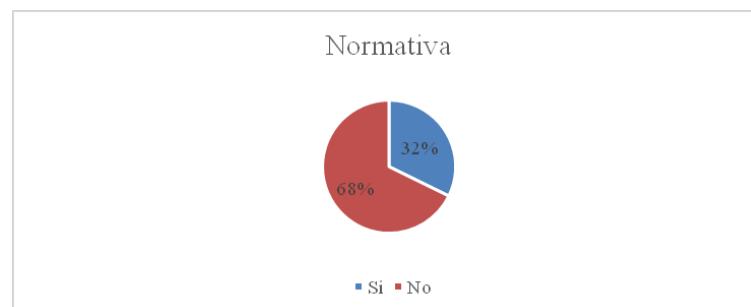
#### 4. ¿El centro histórico de Cuenca cuenta con normas y lineamientos para una movilidad integral?

Cuadro 2.16: Resultados de la pregunta 4

Si	20
No	42
TOTAL	62

*Fuente. Elaboración propia.*

Figura 2.8: Resultados de la pregunta 4



*Fuente. Elaboración propia.*

**Interpretación:** Como se puede apreciar en el gráfico estadístico, con respecto a la información del diseño, es decir de cómo fue construido y la existencia de una normativa, se tiene que las personas desconocen de normativa de diseño urbano, pues el 68 % responde que No y el 32 % que Si.

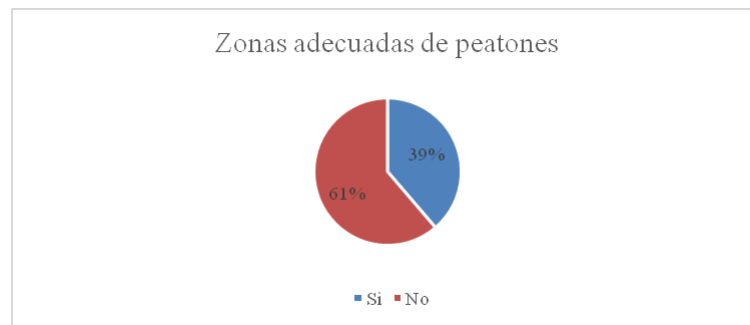
#### 5. ¿Cree usted que en la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel Talbot cuenta con zonas adecuadas para la circulación del peatón?

Cuadro 2.18: Resultados de la pregunta 5

Si	24
No	38
TOTAL	62

*Fuente. Elaboración propia.*

Figura 2.9: Resultados de la pregunta 5



*Fuente. Elaboración propia.*

**Interpretación:** Como se puede apreciar en el gráfico estadístico, para conocer el estado y zonas seguras para una mejor circulación del peatón, se tiene como respuesta afirmativa en un 39 %, y negativa en un 61 %.

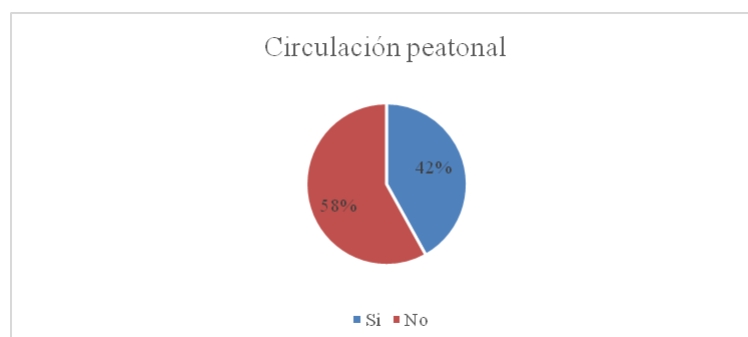
#### 6. ¿Piensa usted que las veredas son seguras para la circulación peatonal?

Cuadro 2.20: Resultados de la pregunta 6

Si	26
No	36
TOTAL	62

*Fuente. Elaboración propia.*

Figura 2.10: Resultados de la pregunta 6



*Fuente. Elaboración propia.*

**Interpretación:** Como se puede apreciar en el gráfico estadístico, de acuerdo a la información obtenida se puede analizar que no existe calidad y seguridad para poder circular, teniendo como resultado positivo 42 % y negativo 58 %.

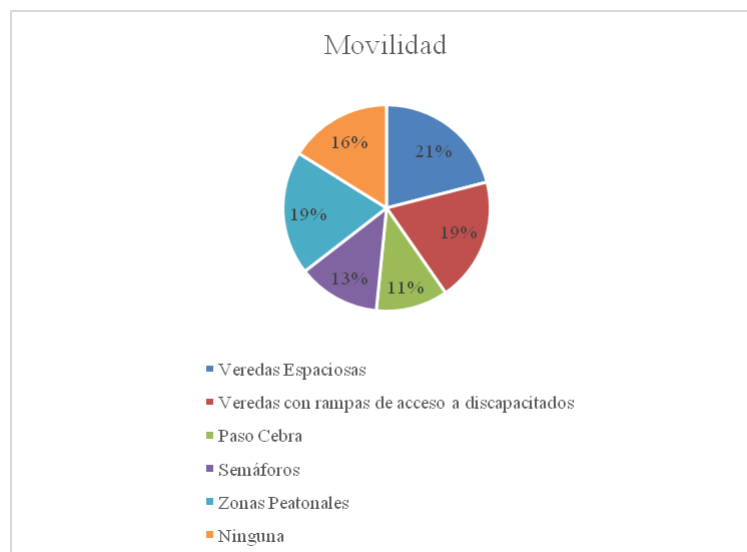
**7. ¿Señale las herramientas de movilidad que existe en la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel Talbot?**

Cuadro 2.22: Resultados de la pregunta 7

Veredas Espaciosas	13
Veredas con rampas de acceso a discapacitados	12
Paso Cebra	7
Semáforos	8
Zonas Peatonales	12
Ninguna	10
<b>TOTAL</b>	<b>62</b>

*Fuente. Elaboración propia.*

Figura 2.11: Resultados de la pregunta 7



*Fuente. Elaboración propia.*

**Interpretación:** Como se puede apreciar en el gráfico estadístico, con respecto a las accesibilidades y la seguridad de los elementos urbanos, se puede ver que hace falta señalización, en algunos casos incluso no existe mucha accesibilidad; teniéndose como respuestas, veredas espaciosas 21 %, veredas con rampas de acceso a discapacitados 20 %, paso cebra 11 %, semáforos 13 %, zonas peatonales 19 %.

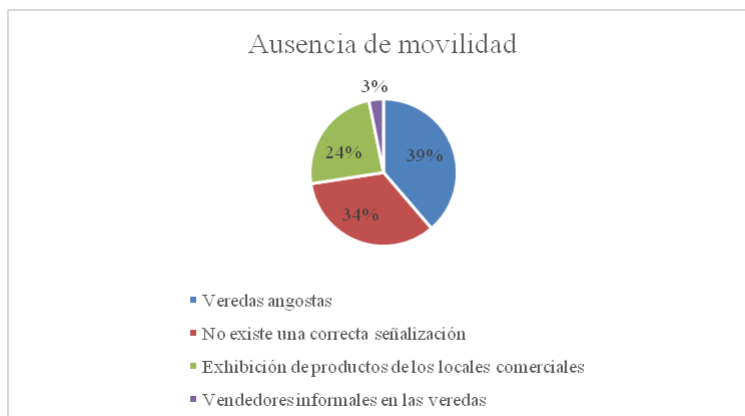
## 8. ¿Cuáles son los motivos porque los peatones no utilicen las herramientas de movilidad?

Cuadro 2.24: Resultados de la pregunta 8

Veredas angostas	24
No existe una correcta señalización	21
Exhibición de productos de los locales comerciales	15
Vendedores informales en las veredas	2
<b>TOTAL</b>	<b>62</b>

*Fuente. Elaboración propia.*

Figura 2.12: Resultados de la pregunta 8



*Fuente. Elaboración propia.*

**Interpretación:** Como se puede apreciar en el gráfico estadístico, se puede observar acerca de las accesibilidades y la seguridad de los elementos urbanos; veredas angostas 39%, no existe una correcta señalización 34%, exhibición de productos de locales comerciantes 24%, vendedores informales en las veredas 3%.

## 9. ¿Se debe priorizar la movilidad peatonal dentro en la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel Talbot?

Cuadro 2.26: Resultados de la pregunta 9

Si	41
No	21
<b>TOTAL</b>	<b>62</b>

*Fuente. Elaboración propia.*

Figura 2.13: Resultados de la pregunta 9



*Fuente. Elaboración propia.*

**Interpretación:** Como se puede observar en el gráfico, se tiene que el 66 % de los encuestados manifiestan que, si se debe priorizar la movilidad peatonal dentro en la calle de estudio, mientras que el 34 % manifiesta que no.

## 2.3. Resultados de entrevistas

Mediante la propuesta de peatonalización en la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel Talbot, para impulsar el desarrollo del espacio público como estrategia urbana integral del centro histórico de Cuenca. Se hace la siguiente pregunta:

**¿Cree usted que se debería realizar una propuesta pensada en el peatón siendo esta accesible y segura para los mismos usuarios, propios y extraños que visiten el centro histórico?**

### 2.3.1. Entrevista a los peatones, conductores, personas que hacen ocupaciones comerciales dentro del área de análisis

**Respuesta:** Si es adecuado una propuesta pensada en los transeúntes, el cual, en algunos lugares para las personas adultas, adultas mayores se hace difícil una mejor accesibilidad al centro histórico, pues la señalética no es la adecuada, no existe barras de seguridad. De la misma manera optimizando el centro historio podemos indicar

de mejor manera el comercio sin obstrucción al peatón adecuar las veredas y que estas sean seguras y accesibles.

### **2.3.2. Entrevista a un representante propietario de los inmuebles**

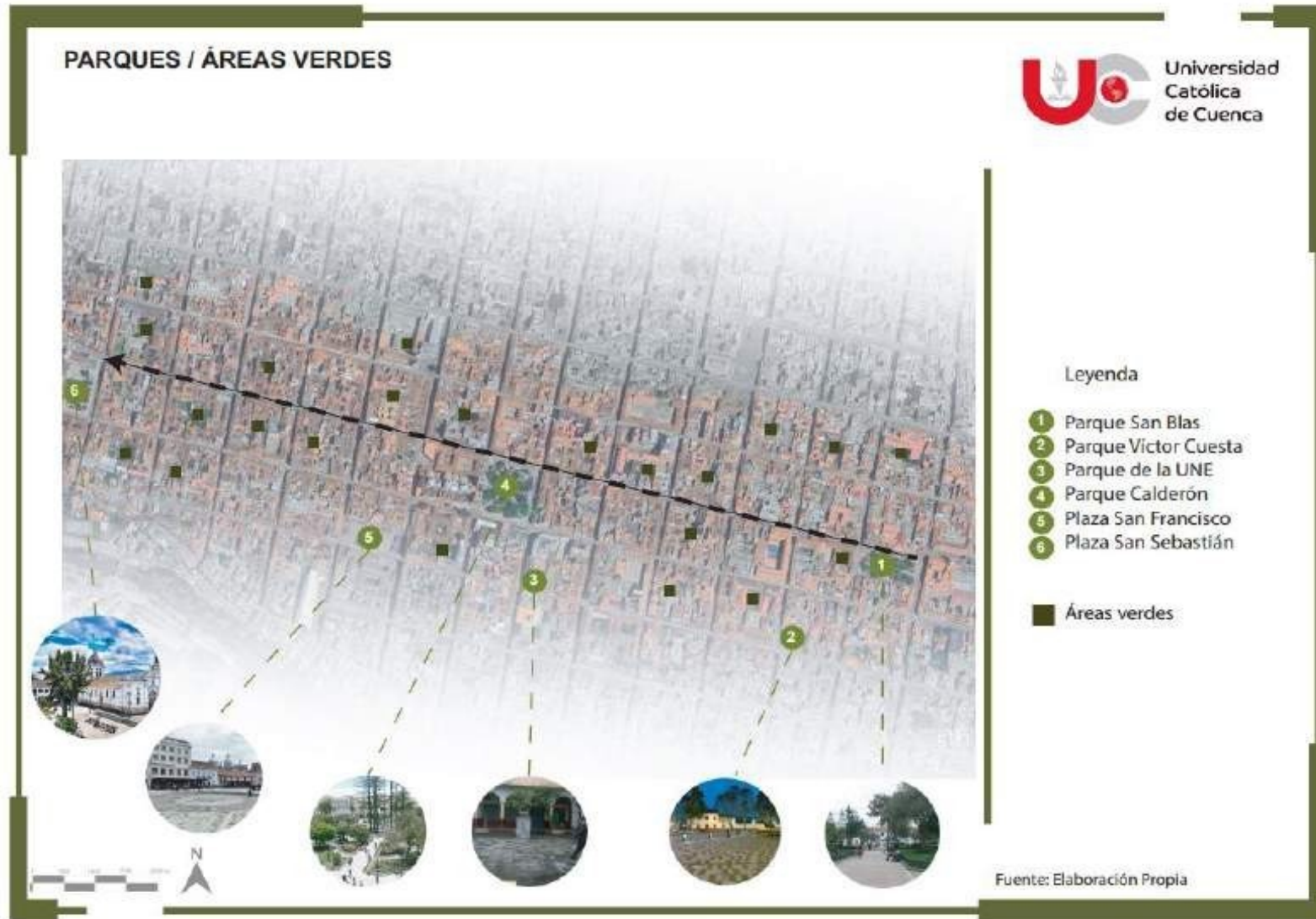
**Respuesta:** Es importante ver al punto de vista accesible para los transeúntes el cual hay poca señalética y poca accesibilidad para que el peatón circule, es así que de la misma manera como propietarios hemos solicitado adecuaciones, para la accesibilidad urbana y de la misma manera estética del centro histórico.

### **2.3.3. Entrevista a un representante Civil de Tránsito**

**Respuesta:** Es una idea correcta implementar una propuesta pensada al peatón ya que será más accesible y segura, es el caso que, al visitar la zona, o días o fechas sea solo peatonal así la actividad turística enfrentaría, y de la misma manera la seguridad y la estética serian fundamentales.

## 2.4. Parques / Verdes

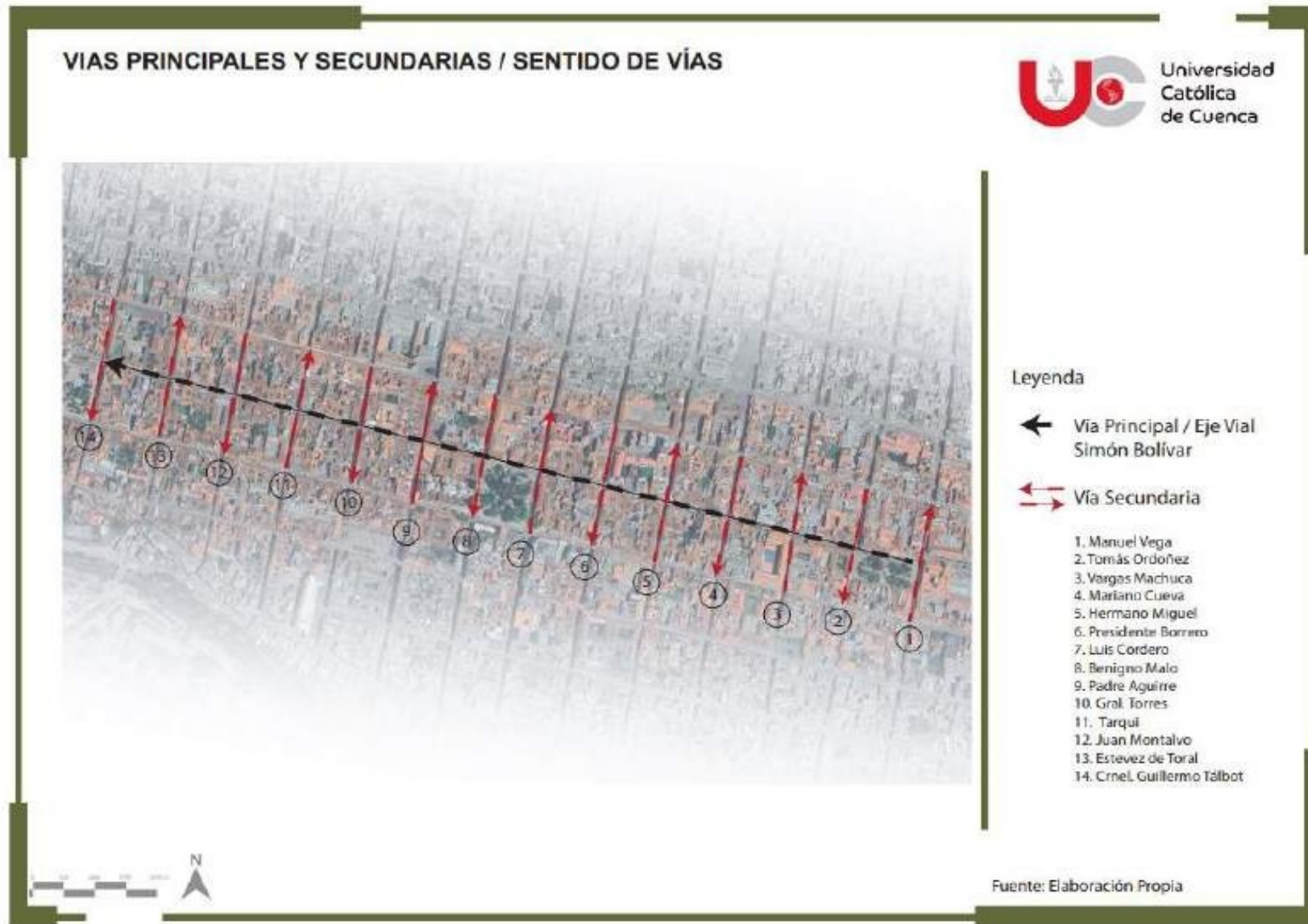
Figura 2.14: Parques y Áreas verdes



*Fuente. Elaboración propia.*

## 2.5. Vialidad

Figura 2.15: Vías principales y secundarias / Sentido de vías



Fuente. Elaboración propia.



## 2.6. Materialidad existente

Figura 2.16: Materialidad existente



*Fuente. Elaboración propia.*

El diagnóstico inicial de la calle Simón Bolívar, ha sido realizado en base al levantamiento del tramo, en un análisis topográfico de la vía, considerando el corte longitudinal de la misma. Además, se tomó en cuenta el soleamiento y vientos, con el fin de disminuir gastos en cuanto a los recursos energéticos. Seguidamente se tiene el análisis de viabilidad del tramo de estudio, y la materialidad existente a lo largo del mismo. Finalmente, las encuestas y entrevistas determinan que los transeúntes están a favor de la inclusión de movilidad peatonal en el sector. En base a todo lo descrito se pueden definir los criterios de intervención y diseño para la propuesta en el siguiente apartado.

# Criterios de intervención y diseño Urbano/Arquitectónico

El análisis y desarrollo de la propuesta indica que se ha llegado al punto de criterios de intervención que permite entender la arquitectura como soporte construido de una ciudad que se revela a través de un paisaje distintivo y deja de verse como una entidad física e individual. De acuerdo al análisis teórico, y de acuerdo a estudio de referentes se llega a un planteamiento de estrategias y criterios los cuales funcionan como normas, éticas y como pautas o lineamientos base para determinar el enfoque del proyecto. El proyecto busca salvaguardar los valores culturales y conservación del patrimonio existente, teniendo en cuenta la prioridad al peatón, espacio público, aspectos constructivos, formales, volumétricos, espaciales, funcionales y materiales a usarse en el proyecto el cual se plantea las siguientes estrategias y criterios:

### 3.1. Estrategias y criterios de intervención

La intervención se sustenta en los siguientes ejes:

- **El peatón como prioridad**

La peatonalización le permitirá al ciudadano el uso de un espacio amplio para caminar y disfrute del patrimonio edificado, de las plazas, parques e incluso propiciará nuevas maneras de comercializar productos y servicios al aire libre, lo cual puede mejorar la percepción sobre la calidad de vida, la economía de los comerciantes e incluso la imagen turística de la ciudad. El proceso de peatonalización debe ser llevado a cabo en coordinación con la Dirección de Movilidad del GAD Municipal de Cuenca para facilitar el correcto manejo del tráfico y la adaptación del usuario al nuevo modelo.

Tomando en cuenta también que la calle y la acera pasan a tener el mismo nivel y las aceras se amplían, siendo su materialidad diferente con los de la calzada, quedando todavía un espacio de circulación vehicular que puede ser utilizada por ciertos tipos de vehículos como; de emergencia ambulatoria, vehículos de empresas

públicas (que necesiten acceder para realizar reparaciones), vehículos de proveedores y casos particulares, teniendo en cuenta estacionamientos de preferencia temporal a lo largo del tramo de intervención.

Figura 3.1: Proceso de Peatonalización



*Fuente. Obtenido de Rodríguez y Chona (2019).*

- **Accesibilidad universal**

Como pieza central del proyecto, debe diseñarse para que sea lo más universalmente accesible posible, sin necesidad de adaptación o diseño especializado. Los productos de apoyo deben tener prioridad sobre los vehículos para una accesibilidad segura, para proteger el derecho a un buen espacio público. Es por ello que se ha decidido unificar el nivel de la calle existente con el nivel de la acera y de las ampliaciones de ella para eliminar cualquier clase de obstáculo para personas con discapacidad motriz, por ejemplo, personas en sillas de ruedas o con movilidad reducida. Además, las acciones contemplan también señalética y módulos de información que incorporen tecnología para dar servicio a personas con discapacidad sensorial o de comunicación, de la misma manera permitiendo dar el servicio de información turística en diferentes idiomas.

Figura 3.2: Accesibilidad universal



*Fuente. Obtenido de Tejada y Fernández (2017).*

#### ■ Integración con el patrimonio

Al tratarse de un área patrimonial reconocida por la UNESCO, la intervención debe respetar los elementos que constituyen el patrimonio y no competir en importancia, sino complementarlo y potenciar su uso. Las plazas y parques serán puntos de apreciación de los edificios históricos: Catedral, Iglesia de San Blas, Iglesia de San Alfonso, Iglesia del Santo Cenáculo, Iglesia de San Sebastián.

Al tener más espacio debido a la peatonalización, mejorará el ángulo de visión y los peatones podrán apreciar y valorar mejor la arquitectura patrimonial. El patrimonio modesto es otro componente especialmente importante en el Centro Histórico. Las casas son ahora, en su mayoría, locales comerciales, restaurantes, cafeterías y hoteles. Los servicios que prestan pueden extenderse hasta la calle, otorgándole más variedad y dinamismo al paisaje urbano.

Figura 3.3: Integración con el patrimonio



*Fuente. Obtenido de Tejada y Fernández (2017).*

- **Aprovechar las preexistencias**

Las limitantes se transforman en oportunidades. Por ejemplo, espacios que antes se destinaban a parqueaderos se convertirán en lugares de estancia, seguros y cómodos, con árboles que proporcionen sombra para descansar. En otros casos, las pequeñas plazas de acceso a las Iglesias como la de la Iglesia de San Alfonso y la Iglesia del Santo Cenáculo que hoy en día sirven como espacios de transición, pueden ser utilizados también como plazas de encuentro y de comercio itinerante: ferias de temporada, ferias gastronómicas, artesanales, etc.

Figura 3.4: Plaza San Francisco



*Fuente. Obtenido de ¡Qué noticias! (2019).*

#### ■ Mejorar la relación con la naturaleza

La intención es que sea amigable con la naturaleza de tal modo que el centro histórico sea parte de un entorno natural, esta vegetación ayuda a la estética y mejora la percepción del ciudadano sobre su entorno, dando la sensación de un ambiente más sano. Al ser una parte de la ciudad reconocida como patrimonio por las Naciones Unidas, el área verde que se incorpore no puede implicar la destrucción de las calles adoquinadas. En este sentido, la alternativa más respetuosa sería añadir vegetación al paisaje urbano a través de mobiliario como bancas y macetas. Esta alternativa es especialmente conveniente porque permite dotar de sombra a los espacios de estancia. El proyecto busca volver a relacionar al ciudadano con la naturaleza mediante la erradicación del tráfico y la creación de plazas y lugares de estancia que cuenten con árboles, arbustos y flores generadores de un ambiente de bienestar.

Figura 3.5: Río Tomebamba



*Fuente. Obtenido de Dreamstime (2023).*

Con respecto a las estrategias y criterios de intervención se tiene el peatón como prioridad; la accesibilidad universal; la integración con el patrimonio; el aprovechamiento de las preexistencias; y mejoramiento de la relación con la naturaleza. En base a lo primero, las acciones deben estar orientadas a un acceso cómodo y funcional para las personas con discapacidad, priorizando la comunicación y señalética clara. Seguidamente, se considera la arquitectura preexistente como punto principal en el nuevo diseño, para que mantenga las características del lugar; aprovechando los lugares que ya forman parte del sitio, explotando visuales y siendo permeable con el entorno. Finalmente, con respecto a la mejora de la relación con la naturaleza, se establecen zonas verdes y de estancia para los usuarios.

## 3.2. Necesidades y programación arquitectónica

Tomando en cuenta la problemática actual que enfrenta el Centro Histórico y tomando en cuenta también las estrategias a intervenir son importantes la implementación de incorporación de tácticas urbanas a nivel general:

- Unificación de nivel entre la calle y la acera



- Mejora de la señalética.
- Incorporación de bebederos.
- Rediseño de cruces peatonales.
- Eliminación de obstáculos urbanos

De la misma manera se identifica tramos cortos para poder identificar la propuesta dando soluciones arquitectónicas urbanas:

### 3.2.1. Parque San Blas

El Parque San Blas es un lugar histórico rodeado de edificaciones importantes como la Iglesia de San Blas y la Gobernación. La presencia de comercios dinamiza la zona y el parque es usado como zona de estancia. El programa planteado en este punto consiste en:

- Incorporación de mobiliario modular que aporte más vegetación y espacios de sombra
- Incorporación de bebederos
- Incorporación de señalética luminosa de piso
- Incorporación de señalética vertical

Figura 3.6: Parque San Blas - Estado Actual



*Fuente. Obtenido de Tripadvisor (2023b)*

### 3.2.2. Plaza frente al Colegio María Auxiliadora

Esta plaza considerada actualmente como parqueadero para los clientes de los comercios aledaños, este lugar se convierte en un espacio de estancia y de transición, teniendo en cuenta también el colegio el cual se da la seguridad y la importancia de una parada de bus accesible para los estudiantes. El programa planteado en este punto consiste en:

- Incorporación de mobiliario modular que aporte más vegetación y espacios de sombra
- Incorporación de bebederos
- Incorporación de parqueos de bicicletas

Figura 3.7: Plaza frente al Colegio María Auxiliadora



*Fuente. Obtenido de South American Postcard (2023)*

### 3.2.3. Plaza de acceso a la Iglesia de San Alfonso

Este espacio también está junto al equipamiento municipal, edificio de la Alcaldía, de la Fiscalía del Azuay y de la Caja del IESS, equipamientos importantes con ocupación aglomerada de usuarios lo cual buscan un lugar seguro y de confort, el cual es de importancia la creación de una zona de estancia y espera. El programa planteado en este punto consiste en:

- Incorporación de mobiliario modular que aporte más vegetación y espacios de sombra.
- Incorporación de señalética luminosa de piso.
- Incorporación de señalética vertical.

Figura 3.8: Iglesia de San Alfonso



*Fuente. Obtenido de ViajandoX (2023)*

### 3.2.4. Parque Calderón

El parque central como hito importante del trazado urbano pues enlaza instituciones públicas, comercios, las Catedrales y edificios patrimoniales. Es una zona de estancia y de tránsito peatonal alto, así que la peatonalización de este segmento servirá para dar más espacio para caminar y disfrutar de las actividades que rodean el parque. El programa planteado en este punto consiste en:

- Incorporación de mobiliario modular que aporte más vegetación y espacios de sombra
- Incorporación de bebederos
- Incorporación de señalética luminosa de piso
- Incorporación de señalética vertical
- Intersección de las calles Bolívar y Padre Aguirre.

Figura 3.9: Parque Calderón



*Fuente. Obtenido de Tripadvisor (2023c)*

### 3.2.5. Plaza de acceso a la Iglesia del Santo Cenáculo

El pequeño espacio frente a la iglesia goza de un gran potencial al fusionarse con una acera más amplia y la calzada al mismo nivel. El programa planteado en este punto consiste en:

- Incorporación de mobiliario modular que aporte más vegetación y espacios de sombra
- Destinar este lugar para ferias itinerantes
- Incorporación de señalética luminosa de piso
- Incorporación de señalética vertical

Figura 3.10: Iglesia del Santo Cenáculo



*Fuente. Obtenido de Go Raymi (2022)*

### 3.2.6. Parque de San Sebastián

El parque de San Sebastián es uno de los espacios públicos más antiguos del Centro Histórico junto con el Parque Calderón y la Iglesia de San Blas. Esta plaza marca el final del tramo de intervención que plantea esta tesis. El programa planteado en este punto consiste en:

- Destinar este lugar para ferias itinerantes
- Incorporación de señalética luminosa de piso
- Incorporación de señalética vertical
- Aprovechar las gradas del acceso lateral a la Iglesia para generar un escenario al aire libre que esté junto de los restaurantes y cafeterías para crear un ambiente más dinámico y apoyar el arte.

Figura 3.11: Parque de San Sebastián



*Fuente. Obtenido de Fundación Turismo Cuenca (2019)*

### 3.3. Propuesta funcional

La propuesta comprende la calle Simón Bolívar entre la calle Manuel Vega y la calle Coronel Tálbot. Para facilitar el estudio y la elaboración del proyecto se ha numerado cada cuadra en el sentido del tránsito, es decir, desde San Blas hacia San Sebastián.

Figura 3.12: Categorización de cuadras



*Fuente. Elaboración propia.*

Como se ha identificado cada cuadra de estudio se ha analizado el acabado de piso de cada cuadra y se ha planteado ampliar las aceras con piedra de color gris en formato cuadrado y de tamaño 10x10cm aproximadamente. Esta decisión se sustenta en evidenciar la intervención y que las personas puedan distinguir las preexistencias de las adiciones recientes.

### 3.4. Propuesta formal

Una intervención urbana en patrimonio implica tomar decisiones que protejan la imagen urbana que hizo posible conseguir ese reconocimiento. Por esta razón, el diseño urbano tiene que complementar la arquitectura a través de elementos sutiles y poco intrusivos, pero que generen impactos positivos notables en la experiencia de los usuarios. Es por ello que la propuesta incluye principalmente elementos urbanos de pequeña escala, que colocados en orden y apropiadamente van a generar una imagen de ciudad más organizada, accesible y segura. El diseño de mobiliario modular de diferentes tamaños permite dar una misma lectura al tramo, adaptando las bancas al espacio disponible en las plazas.

El mobiliario como bancas está diseñadas con vegetación para cumplir con el objetivo de mejorar estéticamente, y que sea parte lo natural con el ciudadano, cumpliendo también como un lugar de descanso y sombra. El mobiliario también comprende

basureros, bebederos, estacionamientos para bicicletas, señalética vertical tipo poste con las direcciones más representativas, señalización luminosa en el piso y puestos de información inteligentes que ayuden a todas las personas, locales y extranjeras a guiarse y encontrar lugares de interés. Mobiliario (Ver Anexos4.2).

### 3.5. Propuesta tecnológica

La accesibilidad es uno de los principales ejes que guía el diseño. Las ciudades deben encaminarse a ser inteligentes y proveer a todos los ciudadanos los medios para que disfruten del espacio público con autonomía. La configuración formal es clave, así como la dotación de mobiliario y señalética. Es importante reconocer que no todos los usuarios gozan de sus capacidades motrices o sensoriales completas y se debe diseñar pensando en estos casos.

Es así que se plantea que la información turística sea proporcionada por módulos inteligentes, que sean capaces de adaptarse a las capacidades de los usuarios y dar una atención personalizada según la necesidad. Estos módulos servirán para descargar mapas, guías turísticas, cupones, pases, horarios de transporte público, contactos de emergencia, etc. Otro punto importante a destacar son los materiales usados en la propuesta, que son acero, hormigón y madera, que se mimetizan con el entorno actual, además del adoquín en las plazas y zonas de esparcimiento, que continúan con la trama actual.

### 3.6. Perspectivas

Figura 3.13: San Blas



*Fuente. Elaboración propia.*



Se puede identificar en la propuesta áreas de descanso, bancas, vegetación utilizada como sombra, nivel trabajado de accesibilidad a un solo nivel con visual de limite tanto la de plaza como vehículos, preferencia al peatón, y tomando en cuenta la accesibilidad a personas mayores y con discapacidad.

- Incorporación de mobiliario modular que aporte más vegetación y espacios de sombra

Figura 3.14: Parque San Blas - Señalética



*Fuente. Elaboración propia.*

El parque San Blas se hace referencia de propuesta el cual se incorpora señalética la cual ayudara como guía de ubicación, señalética peatonal, y para personas con discapacidad Incorporación de señalética luminosa de piso.

- Incorporación de señalética luminosa de piso
- Incorporación de señalética vertical

Figura 3.15: Unidad Educativa “Salesianas” María Auxiliadora



*Fuente. Elaboración propia.*

Como equipamiento de educación se identifica la problemática ya antes mencionada y se incorpora lugar seguro donde los estudiantes puedan caminar tranquilos, y puedan transportarse sin preocupación, de la misma manera tener un lugar de sombra y tranquilidad para las personas que esperan a estudiantes y las que caminan por el lugar.

- Incorporación de mobiliario modular que aporte más vegetación y espacios de sombra
- Incorporación de bebederos
- Incorporación de parqueos de bicicletas

Figura 3.16: Mobiliario fijo



*Fuente. Elaboración propia.*

De acuerdo con el mobiliario se identifica puntos de necesidad como sombra, lugares de descanso y bebederos estos son colocados de acuerdo a las necesidades y un análisis del lugar donde se llega al punto de necesidad del mismo, también se puede observar el nivel del suelo, de acuerdo con la cera y zona de vehículo, lo cual solo se identifica con la textura utilizada para diferenciarla.

- Incorporación de mobiliario modular que aporte más vegetación y espacios de sombra
- Incorporación de bebederos

Figura 3.17: Estacionamiento de bicicletas



*Fuente. Elaboración propia.*

De acuerdo con el principal objetivo de movilidad dando prioridad al peatón, pero de tal manera se piensa en movilidad de bicicletas el cual se añade paradas seguras.

- Incorporación de parqueos de bicicletas

Figura 3.18: Iglesia de San Alfonso



*Fuente. Elaboración propia.*

Como equipamiento municipal y al encontrarse con equipamientos del mismo, se piensa también en las personas que transitan por el lugar y se propone lugares de confort.

- Incorporación de mobiliario modular que aporte más vegetación y espacios de sombra.
- Incorporación de señalética luminosa de piso.
- Incorporación de señalética vertical.

Figura 3.19: Parque Calderón



*Fuente. Elaboración propia.*

Siendo este un hito importante de ciudad el cual se ha mantenido descuidado y sin darle la importancia adecuada, la propuesta se incorpora puntos especiales donde el transeúnte se apropie del lugar siendo este el que cambie el concepto de lugar. Se propone nivel del suelo con textura identificativa, lugares de confort.

- Incorporación de mobiliario modular que aporte más vegetación y espacios de sombra
- Incorporación de bebederos
- Incorporación de señalética luminosa de piso
- Incorporación de señalética vertical
- Intersección de las calles Bolívar y Padre Aguirre

Figura 3.20: Chocolatería - Dos Chorreras



*Fuente. Elaboración propia.*

De acuerdo al sector también se piensa el comercio donde ahora podrán tener mayor comodidad de apertura de los locales, pensando también en la calidad de vida del peatón, a esto se refiere el tener seguridad de circulación accesibilidad a personas mayores o con alguna discapacidad.

- Incorporación de señalética luminosa de piso
- Incorporación de señalética vertical

Figura 3.21: Iglesia del Cenáculo



*Fuente. Elaboración propia.*

De acuerdo a la problemática de ordenamiento de ventas se incorpora un pequeño espacio frente a la iglesia sin dañar ni afectar la fachada con un lugar adecuado al comercio de la misma manera aceras más amplias y la calzada al mismo nivel.

- Incorporación de mobiliario modular que aporte más vegetación y espacios de sombra
- Destinar este lugar para ferias itinerantes
- Incorporación de señalética luminosa de piso
- Incorporación de señalética vertical



Figura 3.22: Mobiliario móvil



*Fuente. Elaboración propia.*

El mobiliario móvil se planteó con el propósito de que estos como la misma pablara lo dice no será fijo, pero se dará consideración al comercio ya que al análisis de propuesta se abre el campo de una imagen de comercio, con propuesta urbana del sector. Esto quiere decir un cambio del centro histórico.

Figura 3.23: Iglesia San Sebastián



*Fuente. Elaboración propia.*

Siendo este un lugar antiguo y falta de conservación se ha pensado darle vida con la ampliación de vía, se toma en cuenta plazas como ferias, de la misma manera dando iluminación y seguridad al lugar, de la misma manera tomando en cuenta las gradas donde se propone un escenario al aire libre.

- Destinar este lugar para ferias itinerantes
- Incorporación de señalética luminosa de piso
- Incorporación de señalética vertical
- Aprovechar las gradas del acceso lateral a la Iglesia para generar un escenario al aire libre que esté junto de los restaurantes y cafeterías para crear un ambiente más dinámico y apoyar el arte.

Figura 3.24: Señalética



*Fuente. Elaboración propia.*

Como se mencionó anteriormente se coloca señalética para identificación de lugar y encontrar lugares, esto ayuda a las personas con discapacidad y personas que visiten al lugar.

- Incorporación de señalética luminosa de piso
- Incorporación de señalética vertical

Figura 3.25: Actividades al aire libre - Plazas



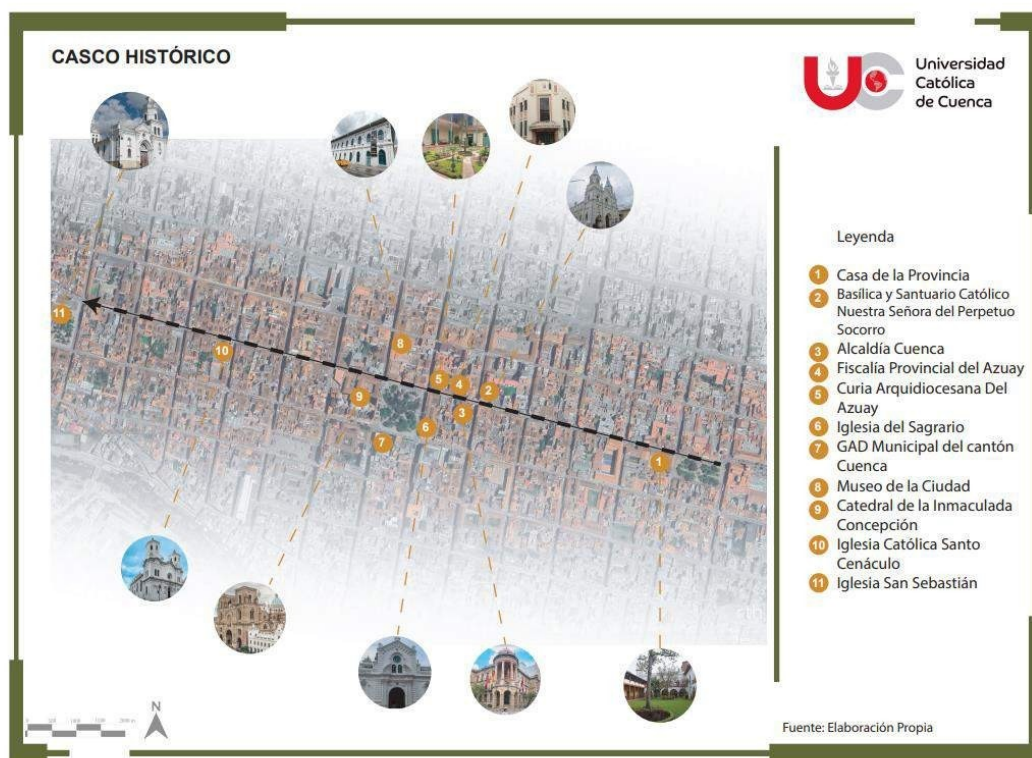
*Fuente. Elaboración propia.*

De acuerdo a plazas y lugares de aire libre se genera este espacio de esparcimiento el cual, creando actividades, esto generando la importancia del lugar y el comercio.

### 3.7. Memoria descriptiva

El siguiente trabajo de investigación tiene como propuesta de peatonalización en tramos y generación de espacio público como estrategia urbana integral es una solución viable que mejorará la movilidad en el centro histórico y aportará espacios públicos de calidad, accesibles y seguros. Un punto importante a tener en cuenta de la propuesta es evitar el corte de la circulación en sentido Norte – Sur, por la longitud total de la intervención, en donde se evidencia que las intersecciones se mantienen abiertas a la circulación vehicular para evitar mayor congestión.

Figura 3.26: Casco Histórico



*Fuente. Elaboración propia.*

Integrar el diseño urbano en un contexto patrimonial tan valioso es un gran reto. Cada parte del proyecto ha sido diseñada detalladamente para complementar los usos existentes y la estética arquitectónica de esta importante parte de la ciudad. La restricción al tránsito vehicular permitirá descongestionar el centro y liberarlo de las fuentes de contaminación ambiental y acústica, creando un ambiente más confortable.

Figura 3.27: Propuesta



*Fuente. Elaboración propia.*

El nuevo diseño de la calle y la acera en plataforma única mejorará notablemente la accesibilidad y le devolverá al peatón su espacio. Los comercios tendrán la posibilidad de extender sus actividades hacia la calle, generando espacios dinámicos y permitiendo interacciones sociales más variadas. La propuesta utiliza las preexistencias para a partir de ellas generar soluciones, lo cual ahorra recursos y revaloriza lo construido en la actualidad. El objetivo es construir ciudad sin deshacerse de intervenciones pasadas, sino adaptándolas a las realidades actuales. En esta propuesta se sostiene un eje de significativo de cambio con la movilidad sostenible, como parte de esta; otro elemento es la recuperación ambiental por medio de la inserción de vegetación, además, dar prioridad al peatón sobre la movilidad motorizada y promover una accesibilidad libre a espacios del centro histórico.

# Conclusiones y Recomendaciones

## 4.1. Conclusiones

Con respecto al primer capítulo, se puede hacer hincapié en que fue necesario el estudio de la concepción de espacio público a partir de la definición de varios autores para que la propuesta presentada en el presente trabajo de investigación cumpla su función en un contexto macro a nivel de Ecuador y en un contexto micro a nivel de la ciudad de Cuenca. Así también como parte del contexto histórico, el anteproyecto ha sido desarrollado en torno a los preceptos que rigen la imagen y esencia del centro histórico y que han sido ejemplificados con diferentes obras preliminares. Adicionalmente se ha tomado en cuenta que, para la implementación del anteproyecto, se consideran aspectos de sostenibilidad, en donde se brinden espacios sanos para un desenvolvimiento adecuado y equilibrado con el medio ambiente. Los casos de estudio presentados, han sido un ejemplo de flexibilidad y dinamismo para la determinación de la propuesta en la calle Simón Bolívar.

En cuanto al segundo capítulo, se tiene que el diagnóstico inicial de la calle Simón Bolívar, ha sido realizada en base al levantamiento del tramo, en un análisis topográfico de la vía, considerando el corte longitudinal de la misma. Además, se tomó en cuenta el asoleamiento y vientos, con el fin de disminuir gastos en cuanto a los recursos energéticos, y estimar la influencia en la construcción. Seguidamente se tiene el análisis de viabilidad del tramo de estudio, y la materialidad existente a lo largo del mismo.

Finalmente, las encuestas y entrevistas determinan que los transeúntes están a favor de la inclusión de movilidad peatonal en el sector. Finalmente, se concluye con el tercer capítulo que con respecto a las estrategias y criterios de intervención se tiene el peatón como prioridad; la accesibilidad universal; la integración con el patrimonio; el aprovechamiento de las preexistencias; y mejoramiento de la relación con la naturaleza. Y en lo que respecta a las necesidades y programación arquitectónica, se tiene a manera general que las tácticas hacen referencia a la unificación de nivel entre la calle y la acera; mejora de la señalética; incorporación de bebederos; rediseño de cruces peatonales; y eliminación de obstáculos urbanos.

De acuerdo con el análisis del contexto y definición de peatonalización y espacio público tanto a nivel global como nacional, y tomando de referencia la ciudad de Cuenca, además de la historicidad de la calle y el radio de influencia, se genera una propuesta funcional, formal y tecnológica adaptable al medio trabajado, con criterios de intervención específicos y basados en las necesidades de los usuarios. El análisis realizado recogió datos importantes de un contexto urbano, turístico, social, histórico, arquitectónico, normativo y ambiental, para poder desarrollar y potenciar la preexistencia arquitectónica y urbana, con intervenciones que se mimetizan con lo construido, mediante criterios y estrategias de actuación como la prioridad del peatón, accesibilidad universal, integración del patrimonio, aprovechamiento de las preexistencias, y mejora de la relación con la naturaleza.

Las estrategias que se han tomado como propuesta se adaptan a los objetivos de estudio para entender, estudiar y analizar el espacio público donde el peatón y la ciudadanía se deben desarrollar con prioridad de accesibilidad, por ende, se toman en cuenta los siguientes puntos:

- Entendimiento del concepto de peatonalización, pues se debe considerar transporte no motorizado como una red incrementada de las calzadas, reglamentada y accesible.
- Estudio del contexto histórico de la ciudad, sus espacios públicos y la calle Simón Bolívar, para poder entender son contexto urbano, normativas que reglamenten la movilidad peatonal a nivel local.
- Análisis del espacio a intervenir, éste con preferencia al espacio público donde el transporte no motorizado debe proporcionar la conexión entre las zonas residenciales, comerciales, educativas y los espacios públicos.
- Estrategias que ofrecen datos organizados sobre cómo se perciben las iniciativas de peatonalización en la ciudad con una base conceptual y teórica, ambas complementarias y útiles.

Se realizó una redistribución del espacio de manera proporcional al tipo de usuario, en este caso al peatón en la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel Talbot, con una propuesta de corredor urbano enfocado hacia el comercio, turismo y habitabilidad del espacio público. El plan de peatonalización trae consigo beneficio y seguridad vial, además de la moderación del tráfico, disminución de velocidad y contaminación, mejorando así la calidad de vida, el desarrollo y estimulación del comercio.

## 4.2. Recomendaciones

Una recomendación importante de la propuesta es la importancia del peatón como principal actor y de la misma manera la integración al espacio público, accesibilidad a equipamientos no solo en el centro histórico si no en su entorno como



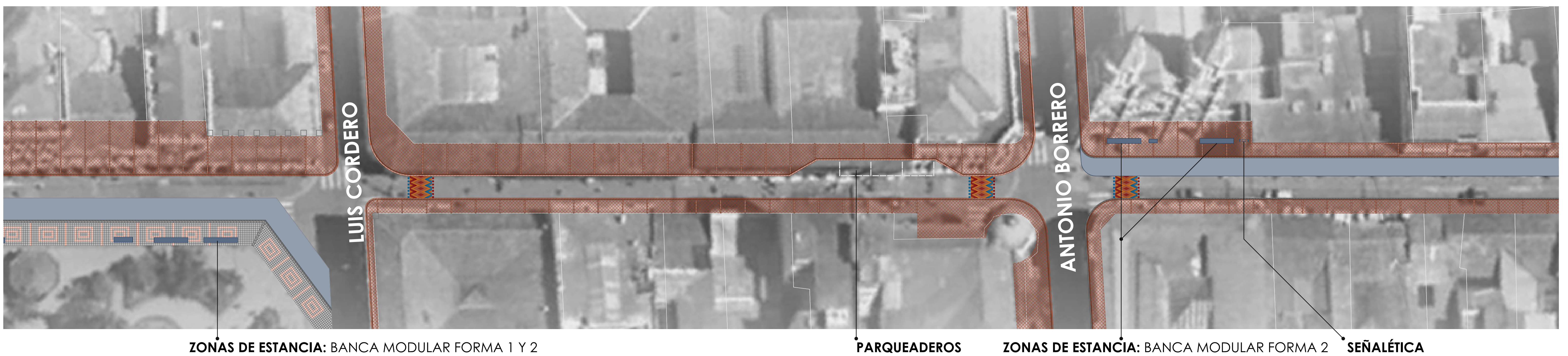
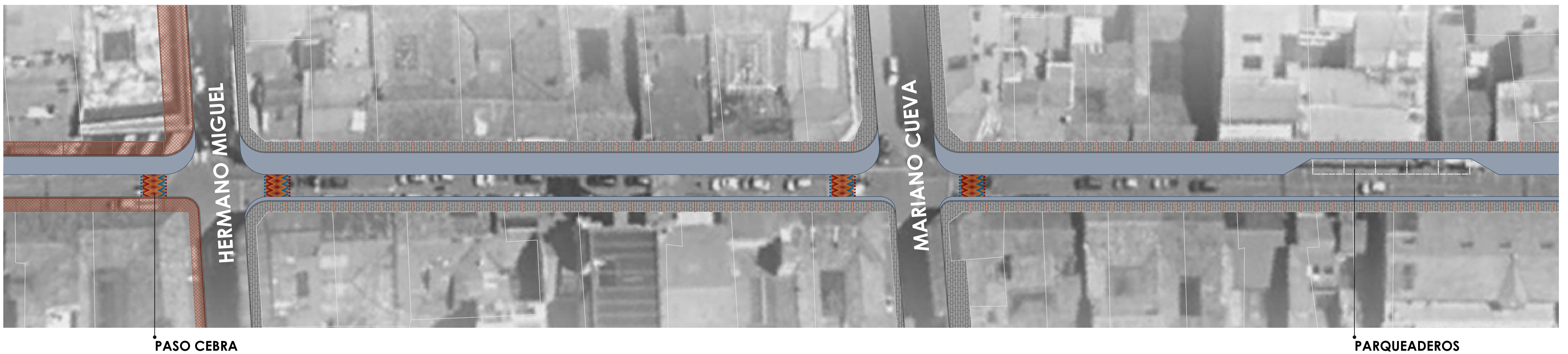
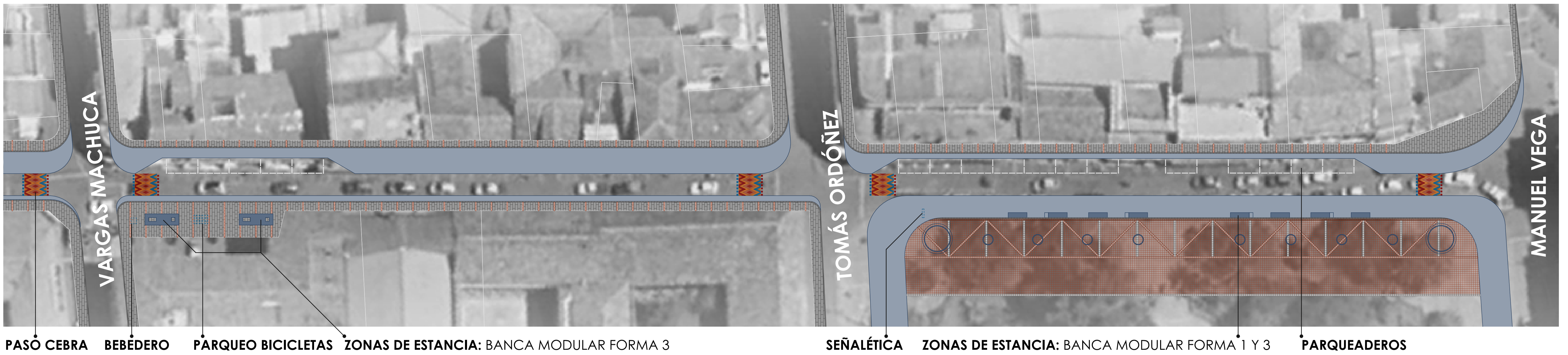
articulación urbana la cual sea su principal objetivo el peatón, esto permitiendo la cobertura de visitantes propios y extraños y de la misma manera permitiendo el comercio y su imagen patrimonial.

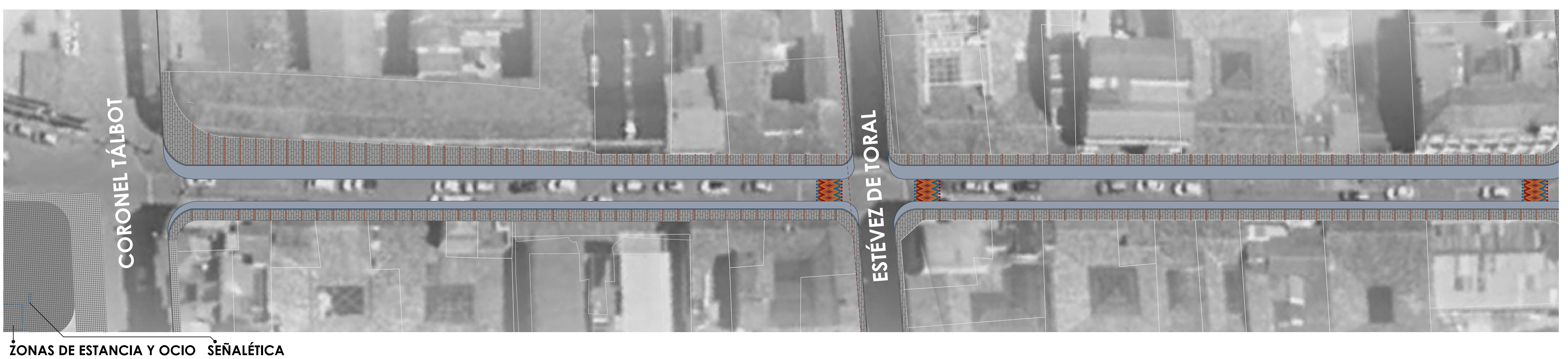
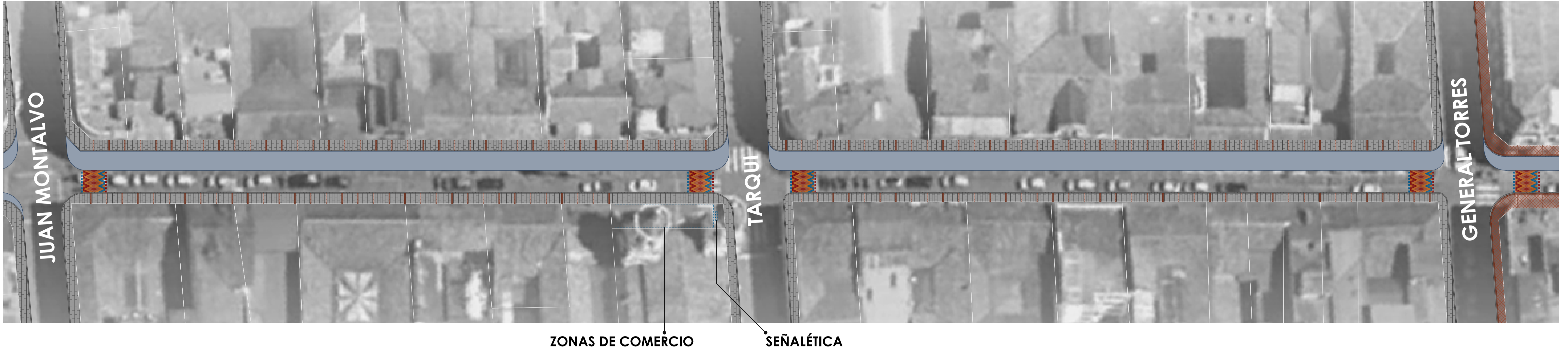
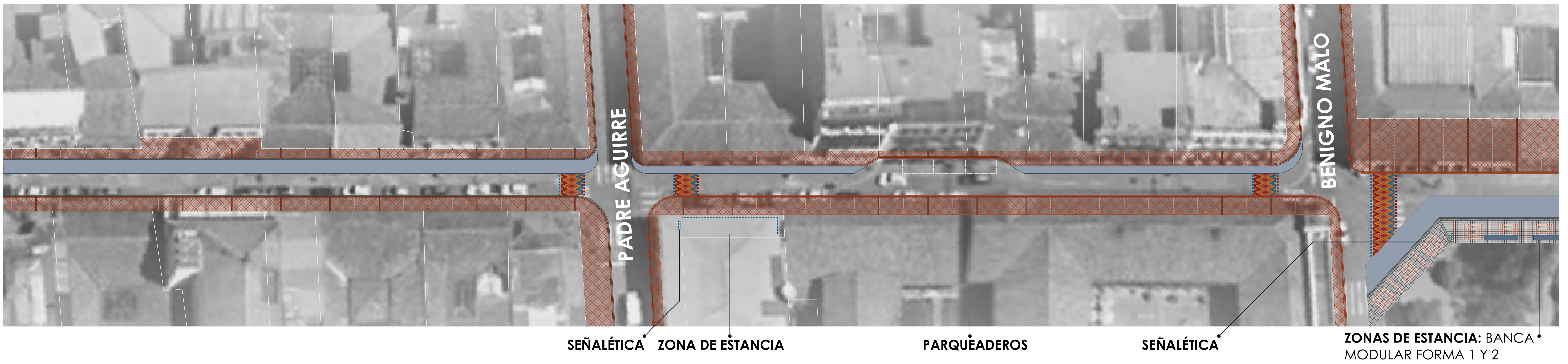
De acuerdo al análisis, el contexto de la peatonalización a nivel macro, meso y micro, se pueden identificar la problemática lo cual se ha localizado estudios con características similares al sector del centro histórico lo cual son de aporte y recolección de datos importantes como, espacio público, importancia del peatón, y la importancia de añadir espacios dedicados al peatón. Similar a esto, es posible señalar una falta de normatividad que impide el progreso de una ciudad debido a que no se utiliza adecuadamente el espacio público, imposibilitando que más planificación logre el resultado deseado. Es crucial que las necesidades y aspiraciones de una población estén directamente conectadas con la perspectiva técnica.

De acuerdo con la información recabada, el 70 % de los encuestados brindó información sobre el área de estudio; en consecuencia, manifestaron estar de acuerdo con la intervención y la significación del peatón, enfatizando las áreas comerciales y equipamientos. También afirman que varios proyectos fallidos se han visto afectados negativamente por la inseguridad. Cuenca es una ciudad que entiende el valor del peatón como participante de la vida pública y es consciente de ello, pero aún depende del automóvil privado para el transporte diario. Se deben considerar proyectos que consideren los factores mencionados por la población.

Para poder contribuir con el peatón y el espacio público en las áreas del centro histórico es importante el fortalecimiento de una movilidad urbana sostenible y de la misma manera el valor arquitectónico patrimonial, tomando en cuenta la importancia que le damos para un futuro centro histórico de agrado a propios y extraños de la ciudad de Cuenca. Un punto importante a destacar es la necesidad de recuperar los espacios públicos de estancia, encuentro y/o relaciones sociales, frecuentemente afectados por la degradación visual y urbanística que ha promovido el uso masivo del vehículo privado.

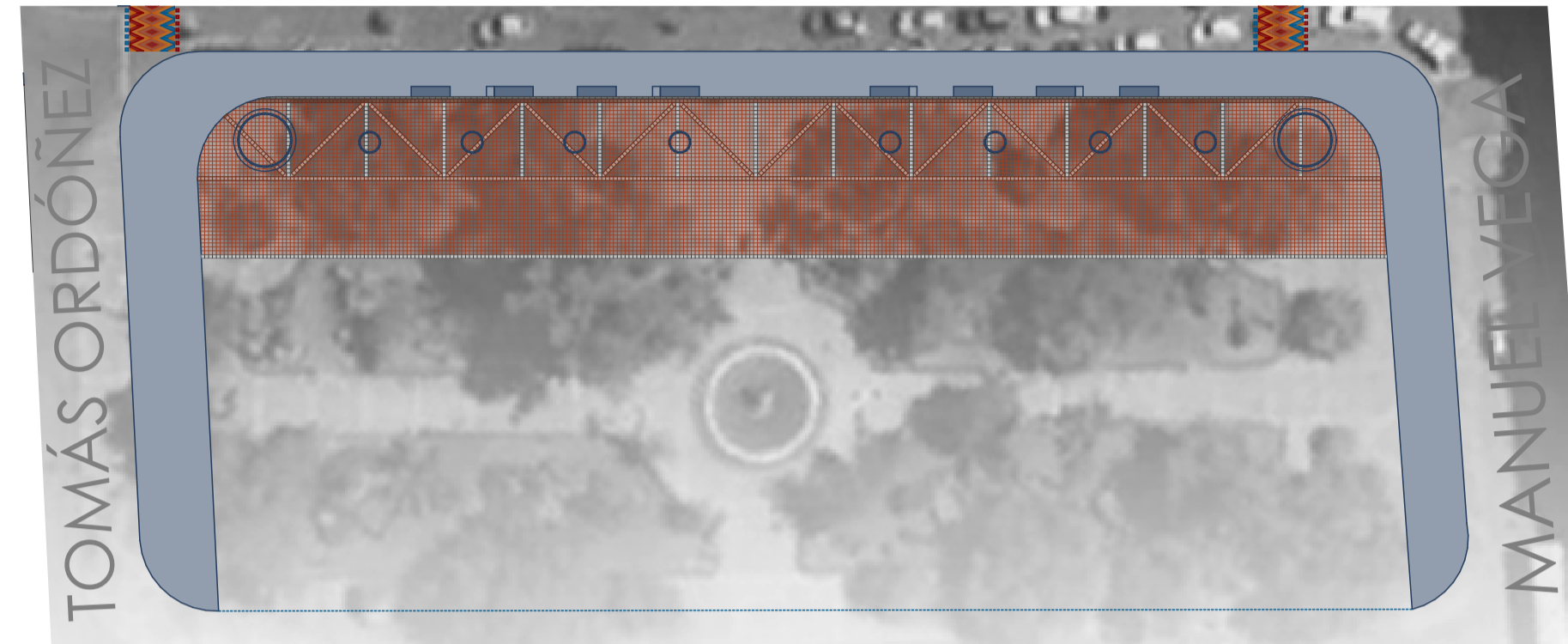
Es importante también, considerar que para implementar esta propuesta es necesario realizar estudios complementarios como flujos vehiculares y peatonales, además, análisis de asentamientos comerciales y vivienda, y las zonas de conflictos; en donde se determine si la propuesta se implementaría por tiempo parcial o total, dependiendo de los resultados obtenidos en dichos análisis. Por otro lado, para el ingreso de vehículos de abastecimiento, emergencia, etc., para comercios y viviendas emplazadas dentro de la propuesta, es relevante generar un plan de control y ordenamiento, para regular su uso adecuado.



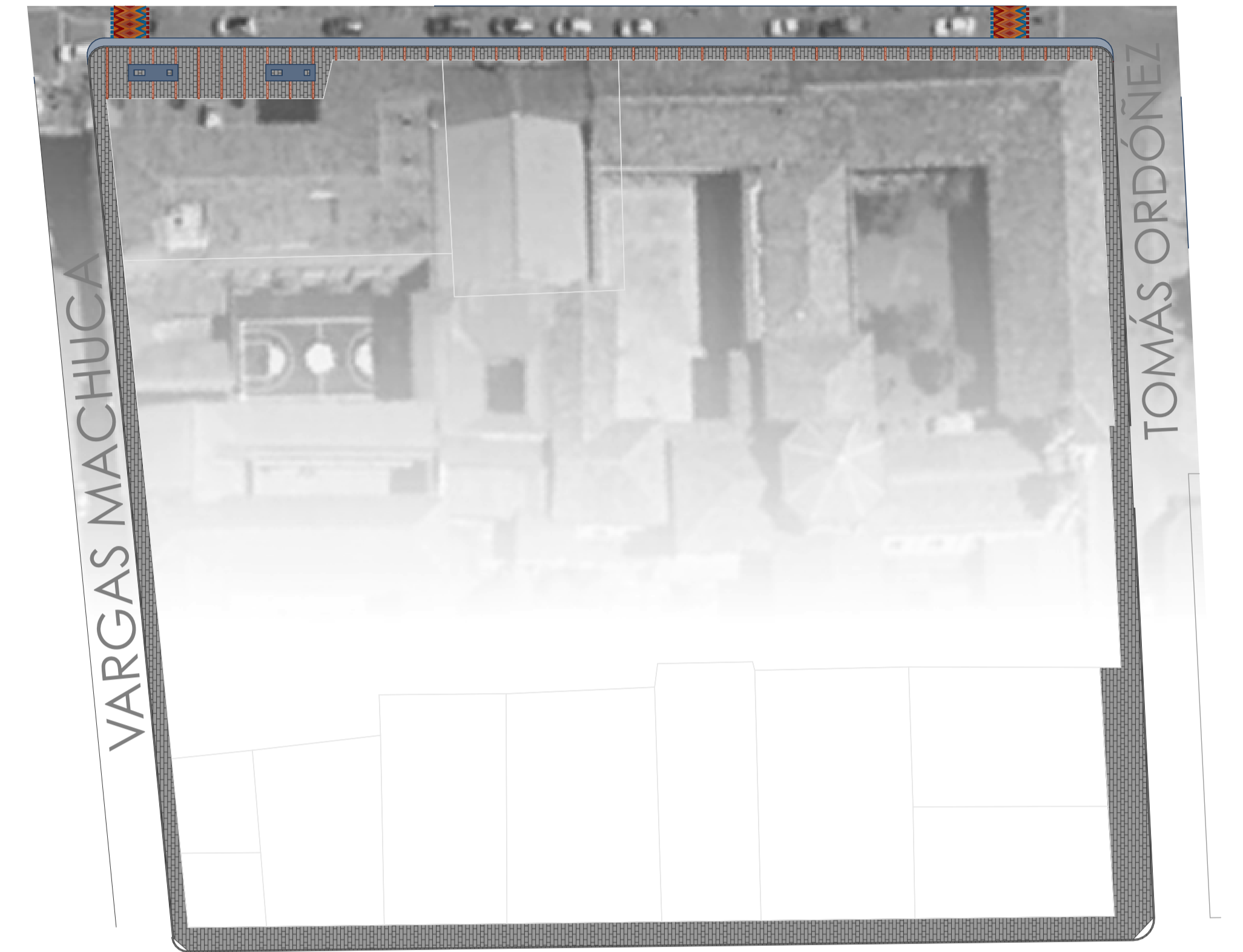




**CUADRA 13A**



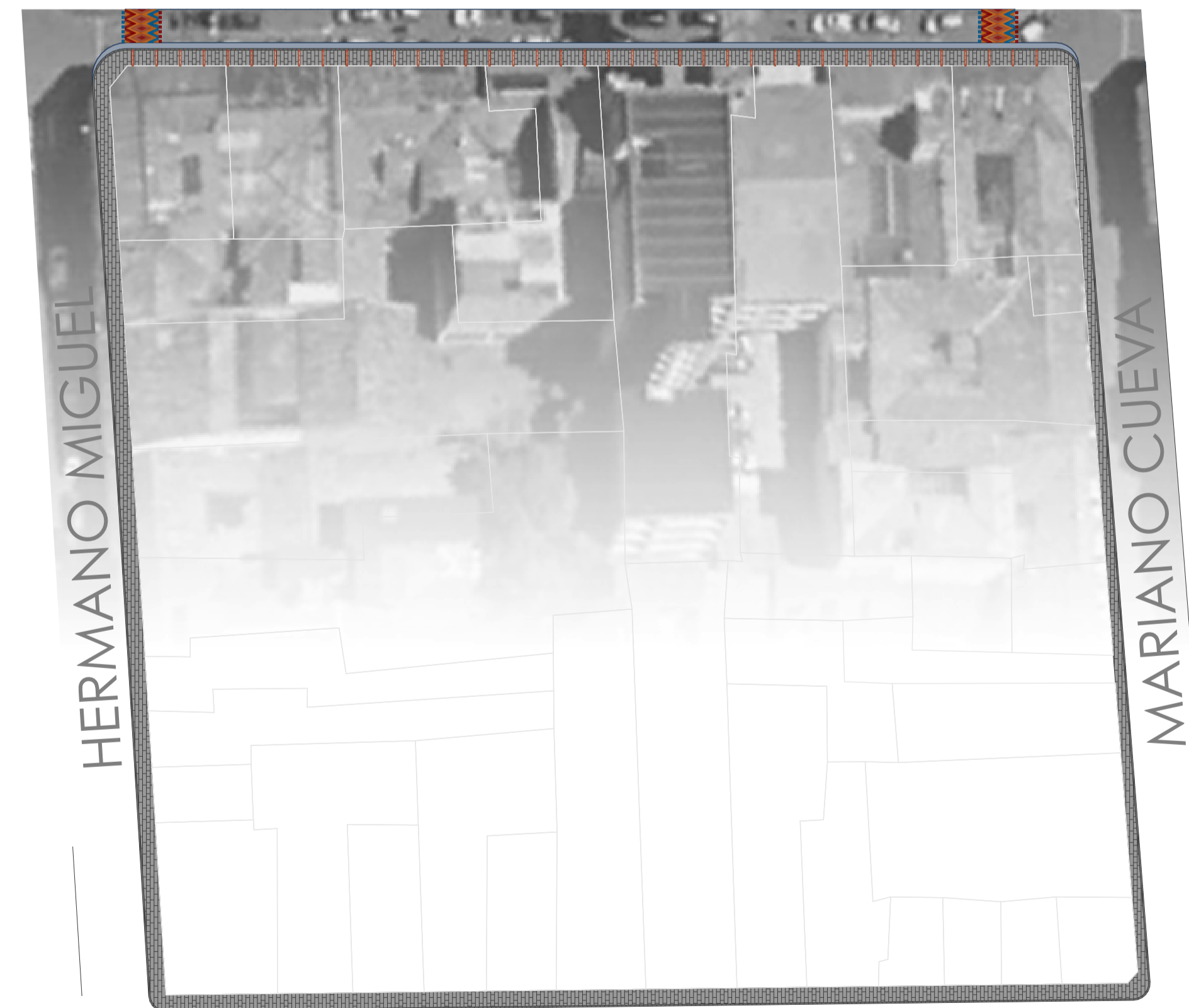
**CUADRA 1B**



**CUADRA 2B**



**CUADRA 3B**



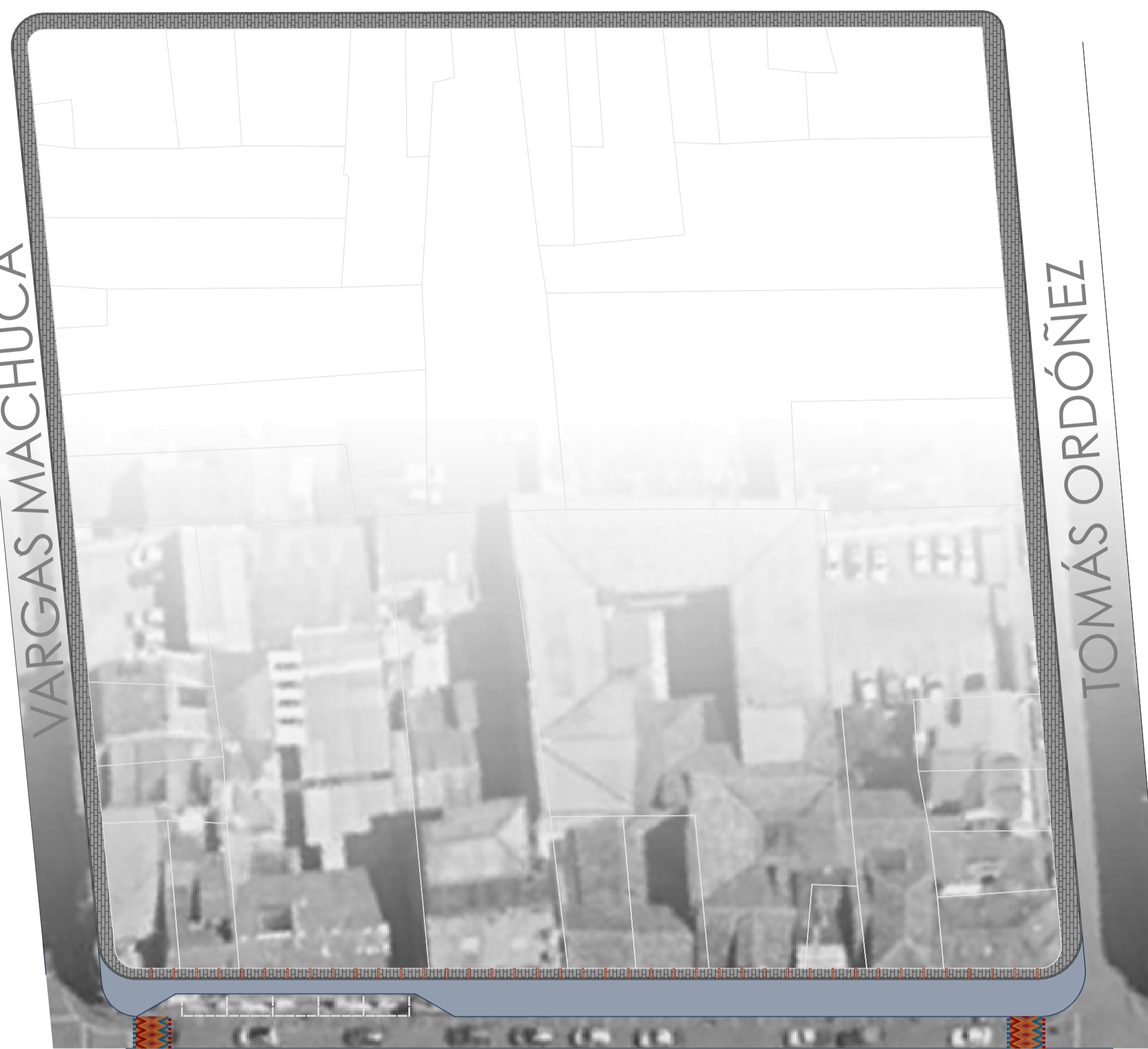
**CUADRA 4B**



**CUADRA 5B**



**CUADRA 1A**



**CUADRA 2A**



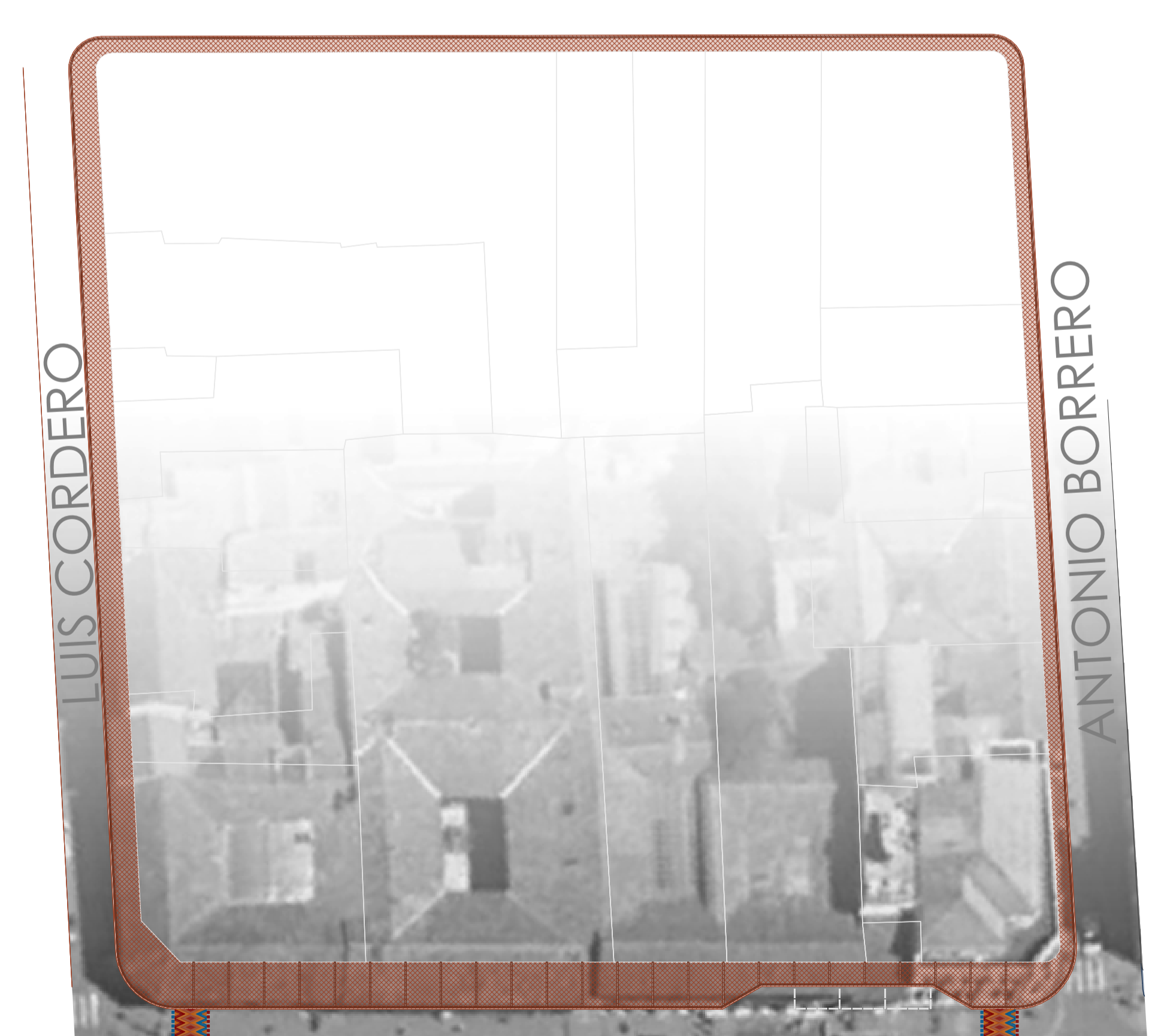
**CUADRA 3A**



**CUADRA 4A**



**CUADRA 5A**



**CUADRA 6A**



**CUADRA 7A**



**CUADRA 8A**



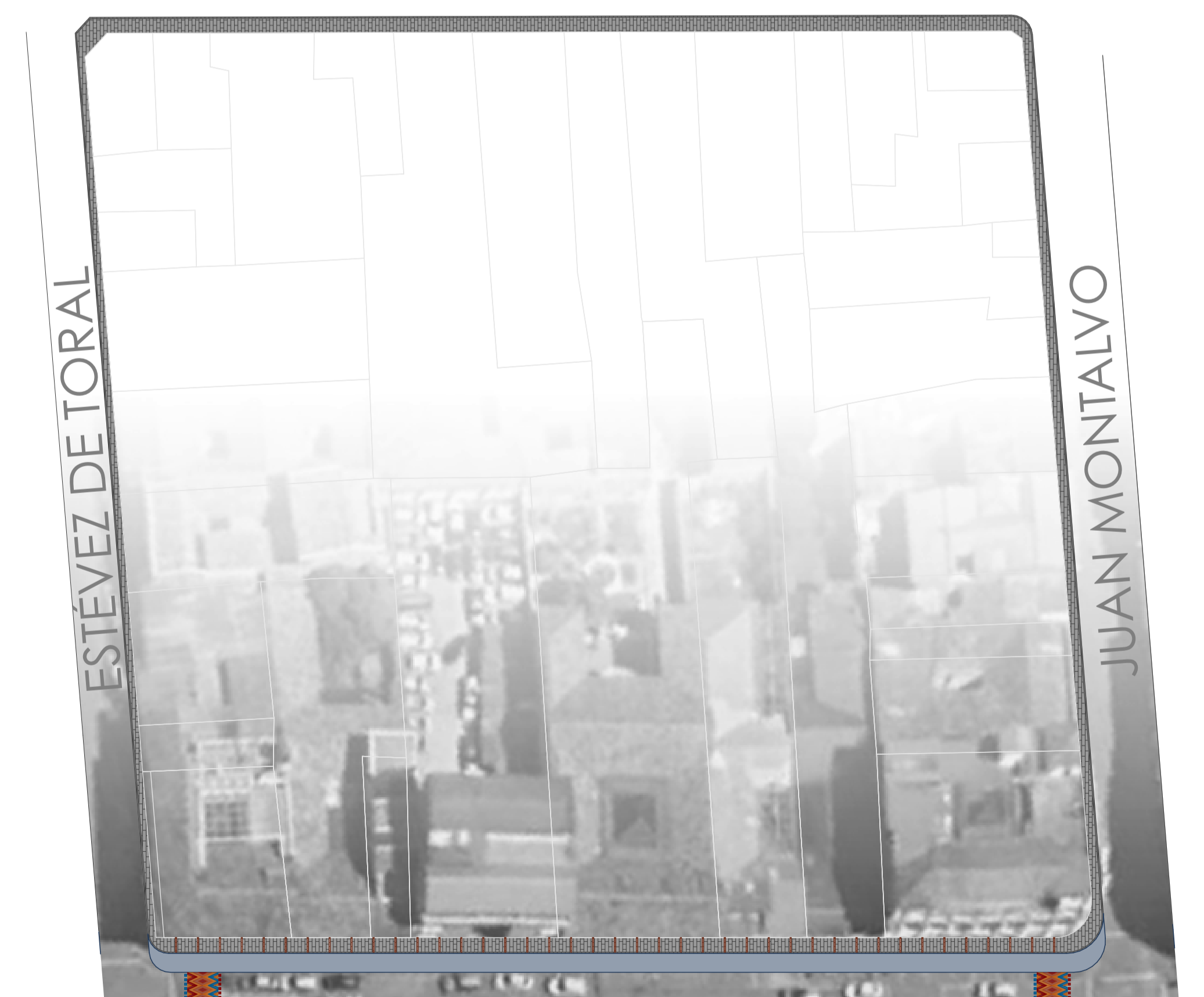
**CUADRA 9A**



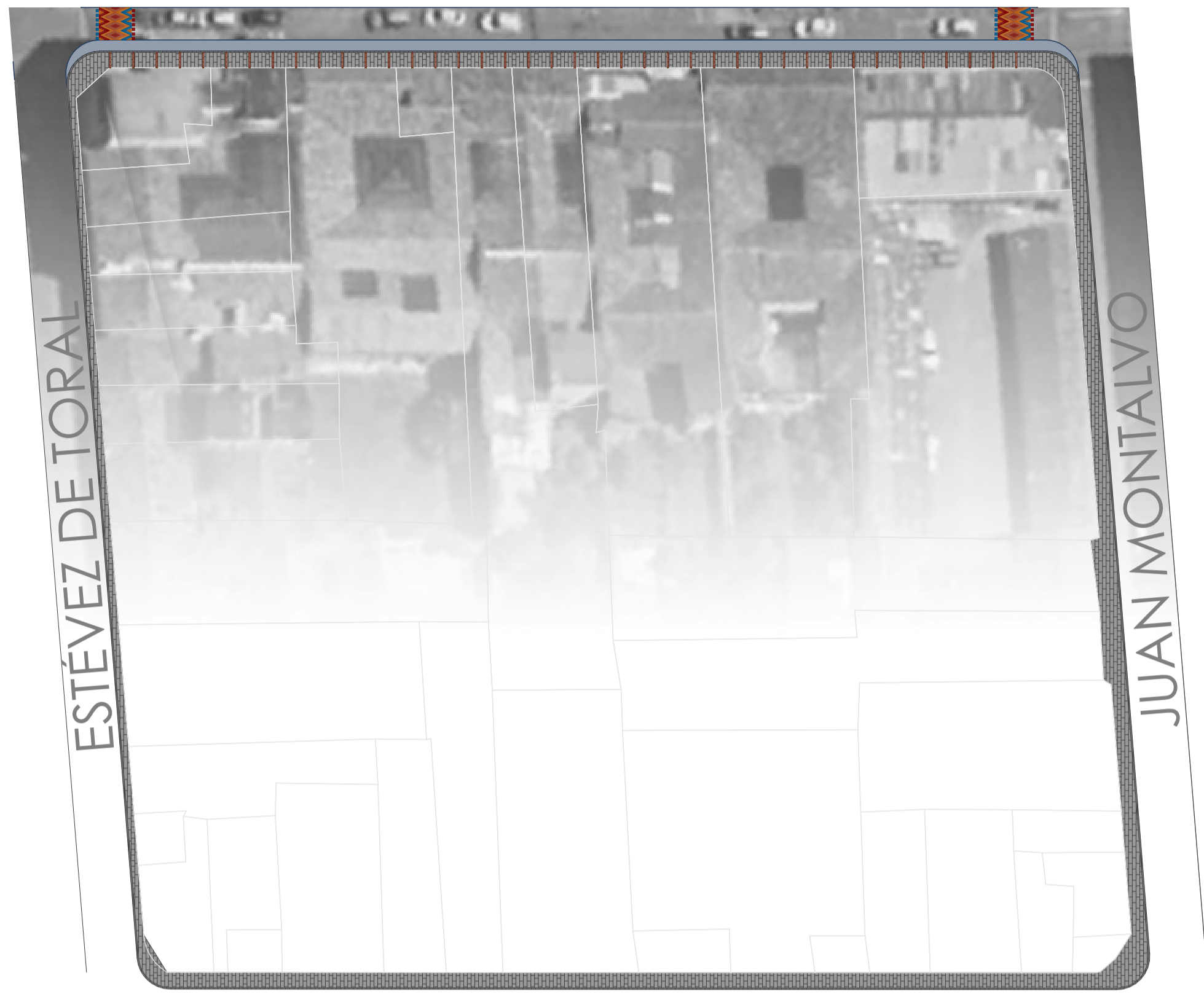
**CUADRA 10A**



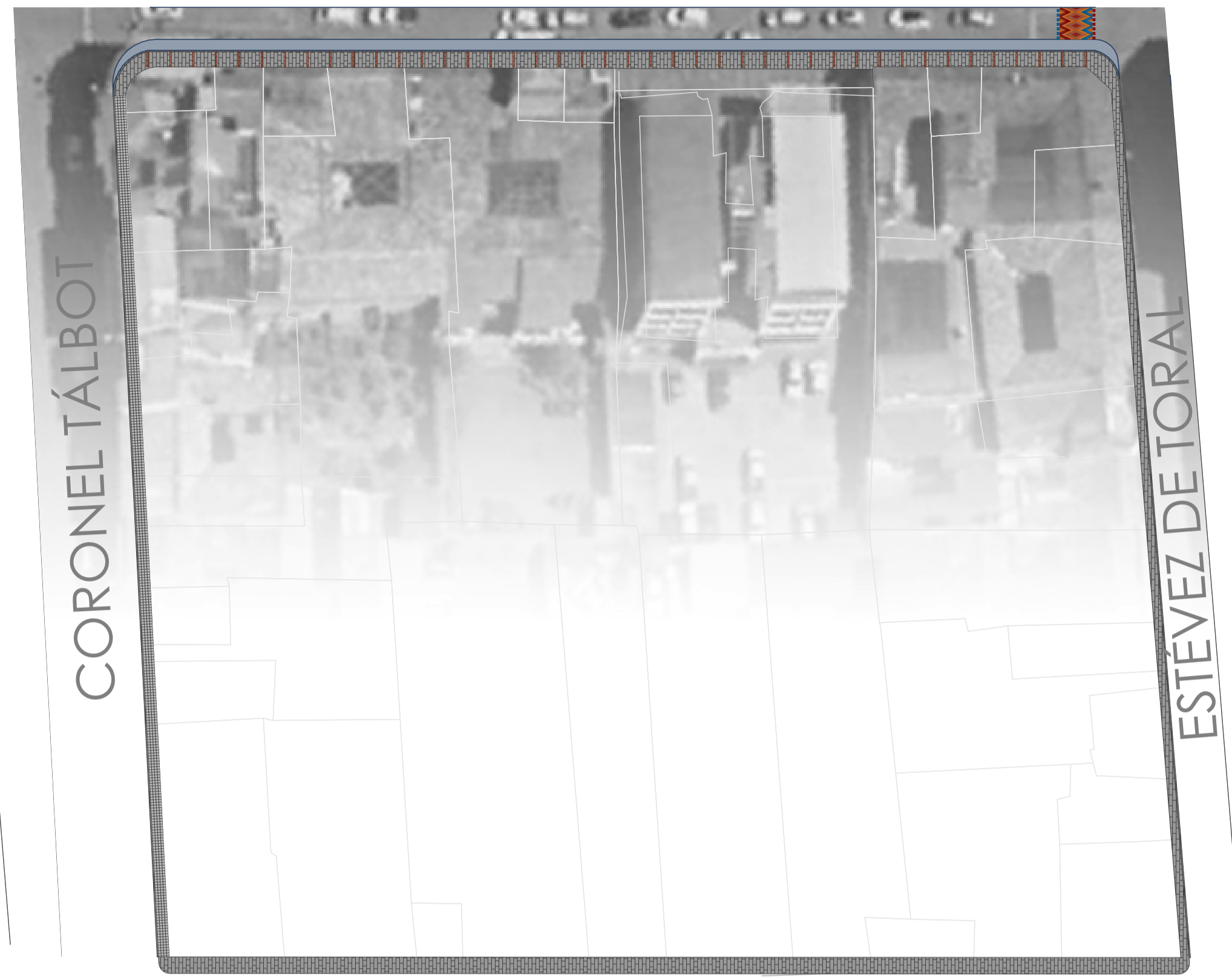
**CUADRA 11A**



**CUADRA 12A**



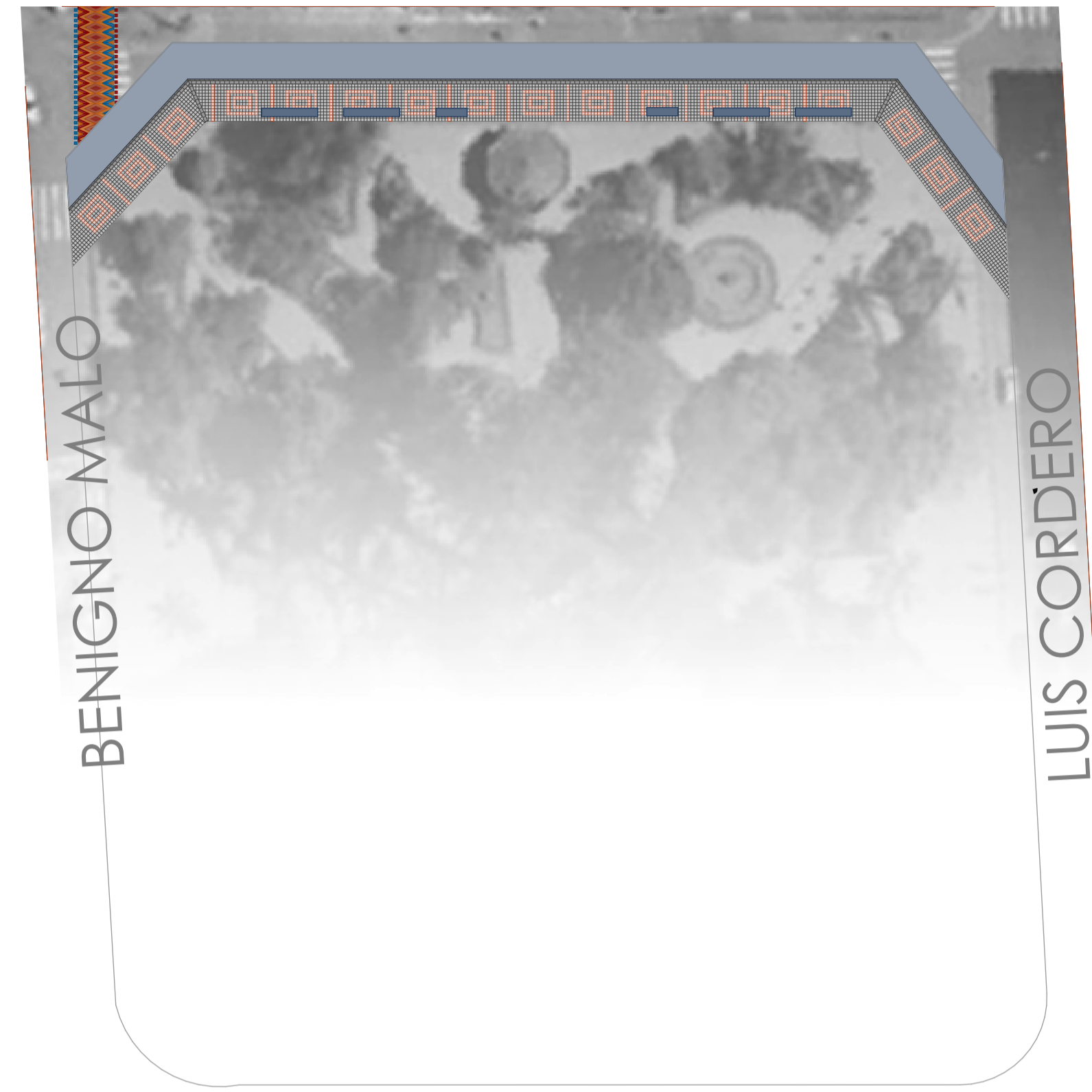
**CUADRA 12B**



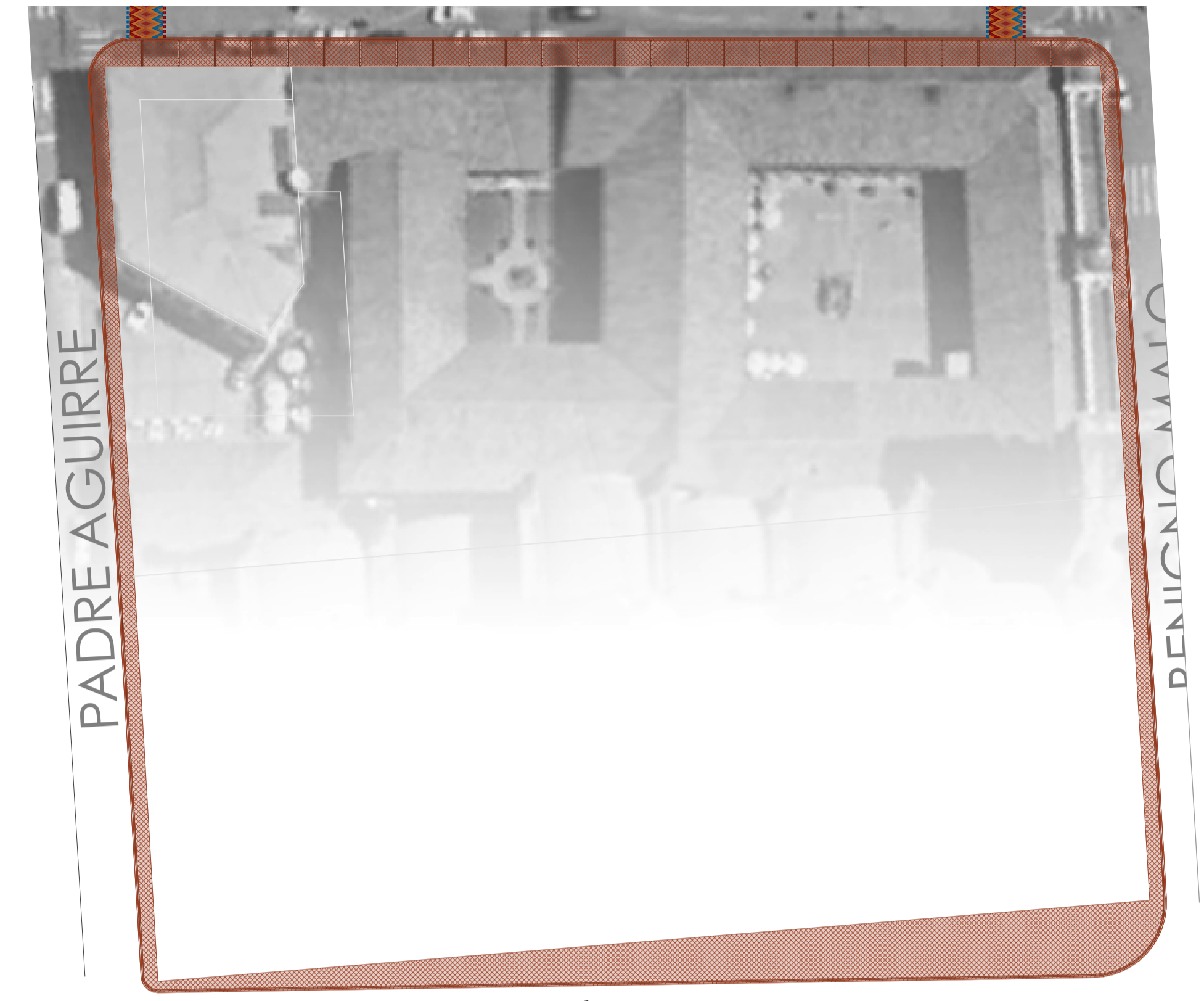
**CUADRA 13B**



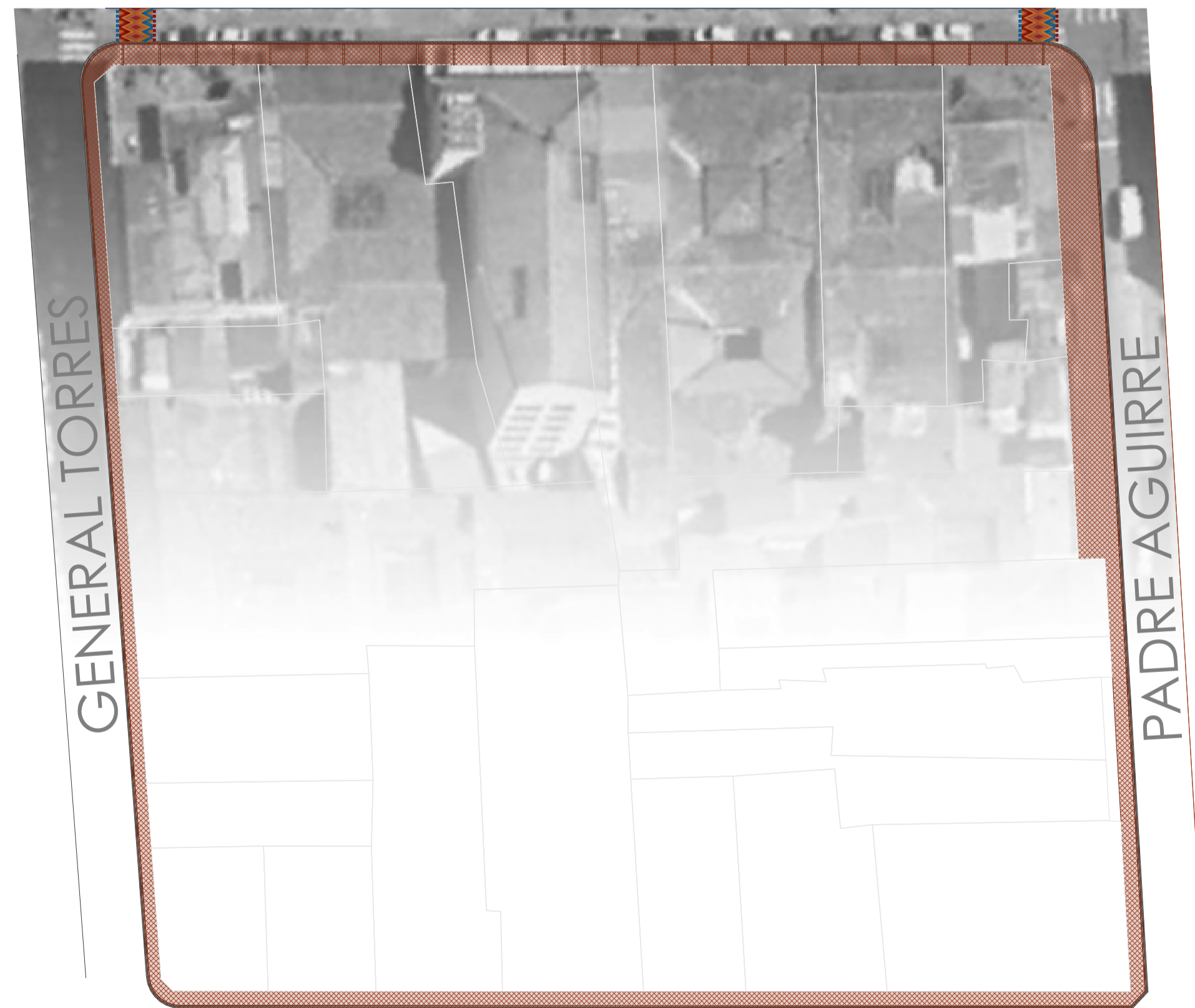
**CUADRA 6B**



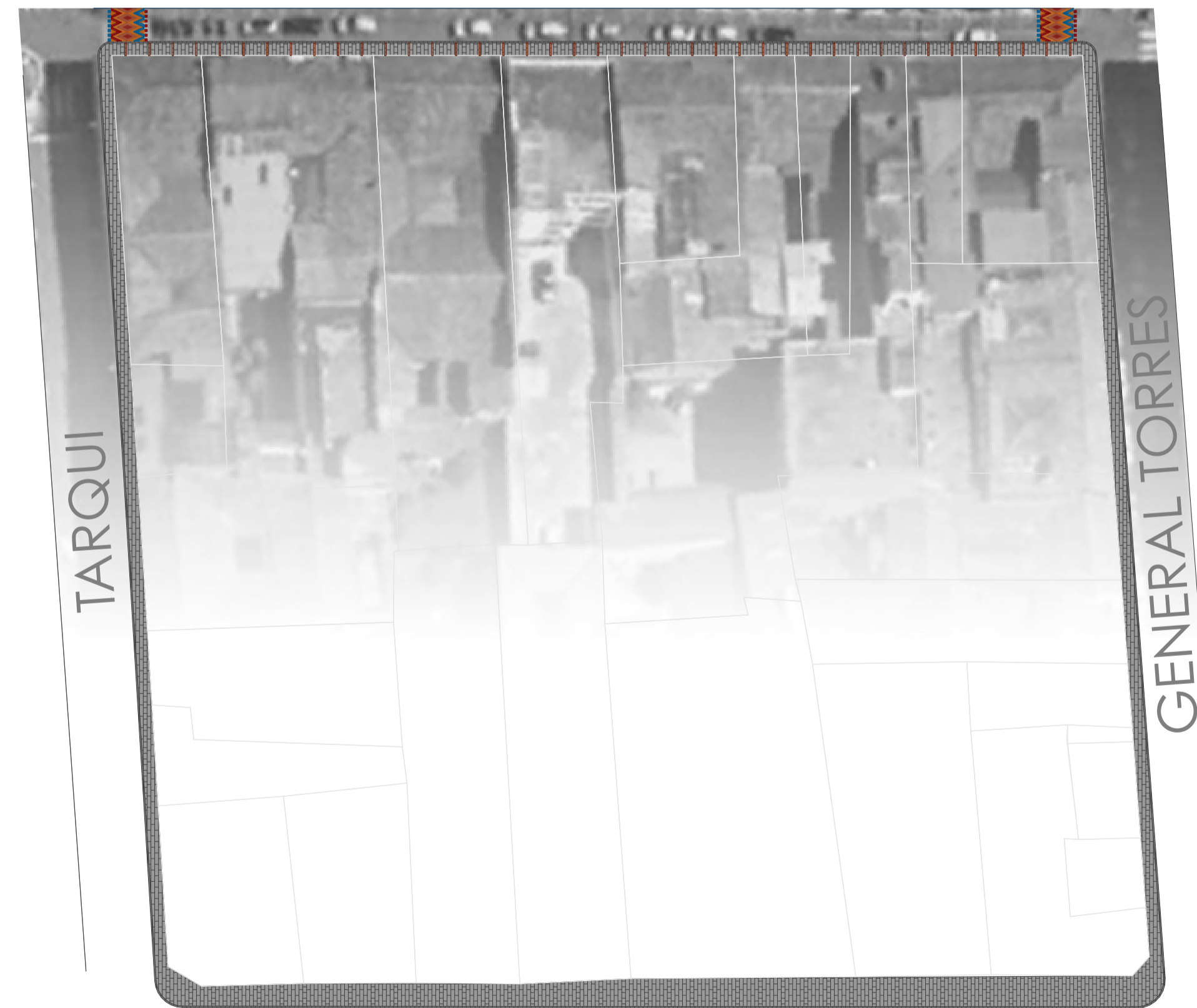
**CUADRA 7B**



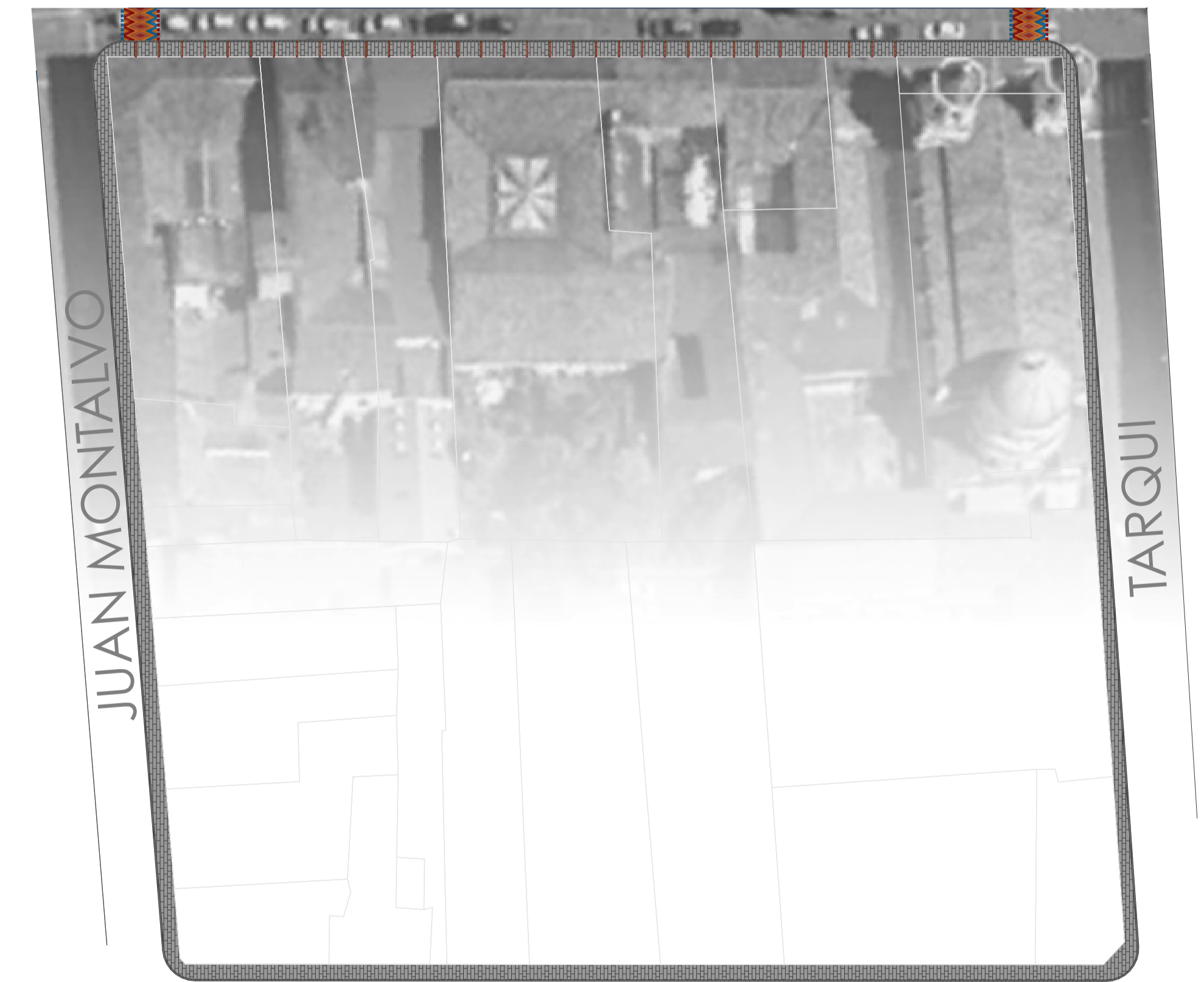
**CUADRA 8B**



**CUADRA 9B**



**CUADRA 10B**



**CUADRA 11B**

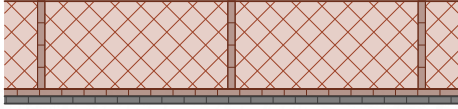


	<p style="text-align: center;"><b>TIPO I</b></p> <p style="text-align: center;">ESTADO ACTUAL</p> <p style="text-align: center;">AMPLIACIÓN</p> <p style="text-align: center;">CERÁMICA COLONIAL COLOR A CERÁMICA COLONIAL BORDE CERÁMICA COLONIAL COLOR B BORDILLO AMPLIACIÓN PROPUESTA</p>	<p style="text-align: center;"><b>TIPO III</b></p> <p style="text-align: center;">ESTADO ACTUAL</p> <p style="text-align: center;">AMPLIACIÓN</p> <p style="text-align: center;">JUNTA MATERIAL PÉTREO (TIPO MÁRMOL) PISO MATERIAL PÉTREO (TIPO ANDESITA) BORDILLO</p>	<p style="text-align: center;"><b>TIPO V</b></p> <p style="text-align: center;">ESTADO ACTUAL</p> <p style="text-align: center;">AMPLIACIÓN</p> <p style="text-align: center;">CERÁMICA COLONIAL COLOR A CERÁMICA COLONIAL BORDE BORDILLO</p>	<p style="text-align: center;"><b>TIPO VII</b></p> <p style="text-align: center;">ESTADO ACTUAL</p> <p style="text-align: center;">AMPLIACIÓN</p> <p style="text-align: center;">CERÁMICA COLONIAL COLOR A CERÁMICA COLONIAL BORDE BORDILLO</p>
	<p style="text-align: center;"><b>TIPO II</b></p> <p style="text-align: center;">ESTADO ACTUAL</p> <p style="text-align: center;">AMPLIACIÓN</p> <p style="text-align: center;">CERÁMICA COLONIAL COLOR A CERÁMICA COLONIAL COLOR B CERÁMICA COLONIAL BORDE BORDILLO AMPLIACIÓN PROPUESTA</p>	<p style="text-align: center;"><b>TIPO IV</b></p> <p style="text-align: center;">ESTADO ACTUAL</p> <p style="text-align: center;">AMPLIACIÓN</p> <p style="text-align: center;">JUNTA MATERIAL PÉTREO (TIPO MÁRMOL) PISO MATERIAL PÉTREO (TIPO ANDESITA) BORDILLO AMPLIACIÓN PROPUESTA</p>	<p style="text-align: center;"><b>TIPO VI</b></p> <p style="text-align: center;">ESTADO ACTUAL</p> <p style="text-align: center;">AMPLIACIÓN</p> <p style="text-align: center;">CERÁMICA COLONIAL COLOR A CERÁMICA COLONIAL BORDE BORDILLO AMPLIACIÓN PROPUESTA</p>	<p style="text-align: center;"><b>TIPO VIII</b></p> <p style="text-align: center;">ESTADO ACTUAL</p> <p style="text-align: center;">AMPLIACIÓN</p> <p style="text-align: center;">CERÁMICA COLONIAL COLOR A CERÁMICA COLONIAL BORDE BORDILLO AMPLIACIÓN PROPUESTA</p>

# CATEGORIZACIÓN DE CUADRAS



**TIPO V**

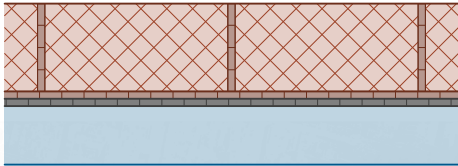


**CUADRA 5B:** SIMÓN BOLÍVAR ENTRE HERMANO MIGUEL Y ANTONIO BORRERO

**CUADRA 9B:** SIMÓN BOLÍVAR ENTRE PADRE AGUIRRE Y GENERAL TORRES



**TIPO VI**

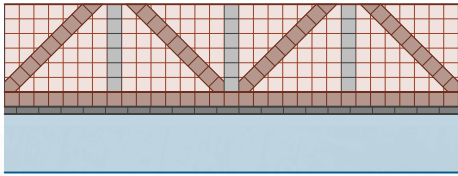


**CUADRA 5A:** SIMÓN BOLÍVAR ENTRE HERMANO MIGUEL Y ANTONIO BORRERO

**CUADRA 9A:** SIMÓN BOLÍVAR ENTRE PADRE AGUIRRE Y GENERAL TORRES



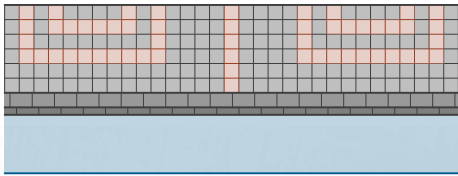
**TIPO I**



**CUADRA 1B:** SIMÓN BOLÍVAR ENTRE MANUEL VEGA Y TOMÁS ORDÓÑEZ (PARQUE SAN BLAS)

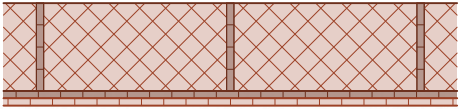


**TIPO II**

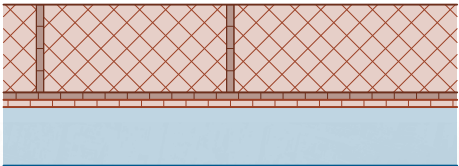


**CUADRA 7B:** SIMÓN BOLÍVAR ENTRE LUIS CORDERO Y BENIGNO MALO (PARQUE CALDERÓN)

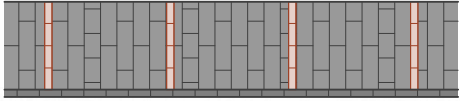


<b>TIPO VII</b>		<p><b>CUADRA 6A/6B:</b> SIMÓN BOLÍVAR ENTRE ANTONIO BORRERO Y LUIS CORDERO</p> <p><b>CUADRA 7A:</b> SIMÓN BOLÍVAR ENTRE LUIS CORDERO Y BENIGNO MALO</p> <p><b>CUADRA 8B:</b> SIMÓN BOLÍVAR ENTRE BENIGNO MALO Y PADRE AGUIRRE</p>
-----------------	---	---




<b>TIPO VIII</b>		<p><b>CUADRA 8A:</b> SIMÓN BOLÍVAR ENTRE BENIGNO MALO Y PADRE AGUIRRE</p>
------------------	---	---



<b>TIPO III</b>		<p><b>CUADRA 10 B:</b> SIMÓN BOLÍVAR ENTRE GENERAL TORRES Y TARQUI</p> <p><b>CUADRA 11 B:</b> SIMÓN BOLÍVAR ENTRE TARQUI Y JUAN MONTALVO</p> <p><b>CUADRA 12 A:</b> SIMÓN BOLÍVAR ENTRE JUAN MONTALVO Y ESTÉVEZ DE TORAL</p>
-----------------	---	--



<b>TIPO VIII</b>		<p><b>CUADRA 1A:</b> SIMÓN BOLÍVAR ENTRE MANUEL VEGA Y TOMÁS ORDÓÑEZ</p> <p><b>CUADRA 2A/2B:</b> SIMÓN BOLÍVAR ENTRE TOMÁS ORDÓÑEZ Y VARGAS MACHUCA</p> <p><b>CUADRA 3A/3B:</b> SIMÓN BOLÍVAR ENTRE VARGAS MACHUCA Y MARIANO CUEVA</p> <p><b>CUADRA 4A/4B:</b> SIMÓN BOLÍVAR ENTRE MARIANO CUEVA Y HERMANO MIGUEL</p> <p><b>CUADRA 10A:</b> SIMÓN BOLÍVAR ENTRE GENERAL TORRES Y TARQUI</p> <p><b>CUADRA 11A:</b> SIMÓN BOLÍVAR ENTRE TARQUI Y JUAN MONTALVO</p> <p><b>CUADRA 12A/12B:</b> SIMÓN BOLÍVAR ENTRE JUAN MONTALVO Y ESTÉVEZ DE TORAL</p> <p><b>CUADRA 13A/13B:</b> SIMÓN BOLÍVAR ENTRE ESTÉVEZ DE TORAL Y CORONEL TÁLBOT</p>
------------------	---	---



# CUADRA 1B

· Simón Bolívar entre Manuel Vega y Tomás Ordóñez



## Zonas de Estancia

- Banca modular forma 3
- Implementación de vegetación

## Zonas de Encuentro

## Señalética



# CUADRA 2B

· Vargas Muchuca y Simón Bolívar



**Parqueo de Bicicletas**  
Banca modular forma 3

**Zonas de Estancia**  
· Banca modular forma 3  
· Implementación de vegetación

**Paso cebra**  
Urbanismo Táctico



**Zonas de Transición**  
· Uso de texturas de piso

**Zonas de Estancia**  
· Banca modular forma 3  
· Implementación de vegetación

**Bebedero**



# CUADRA 5A

· Antonio Borrero y Simón Bolívar



## Zonas de Transición

· Uso de texturas de piso

## Paso Cebra

· Urbanismo Táctico

## Zonas de Estancia

· Banca modular forma 2

# CUADRA 7B

· Simón Bolívar entre Luis Cordero y Benigno Malo



## Zonas de Transición

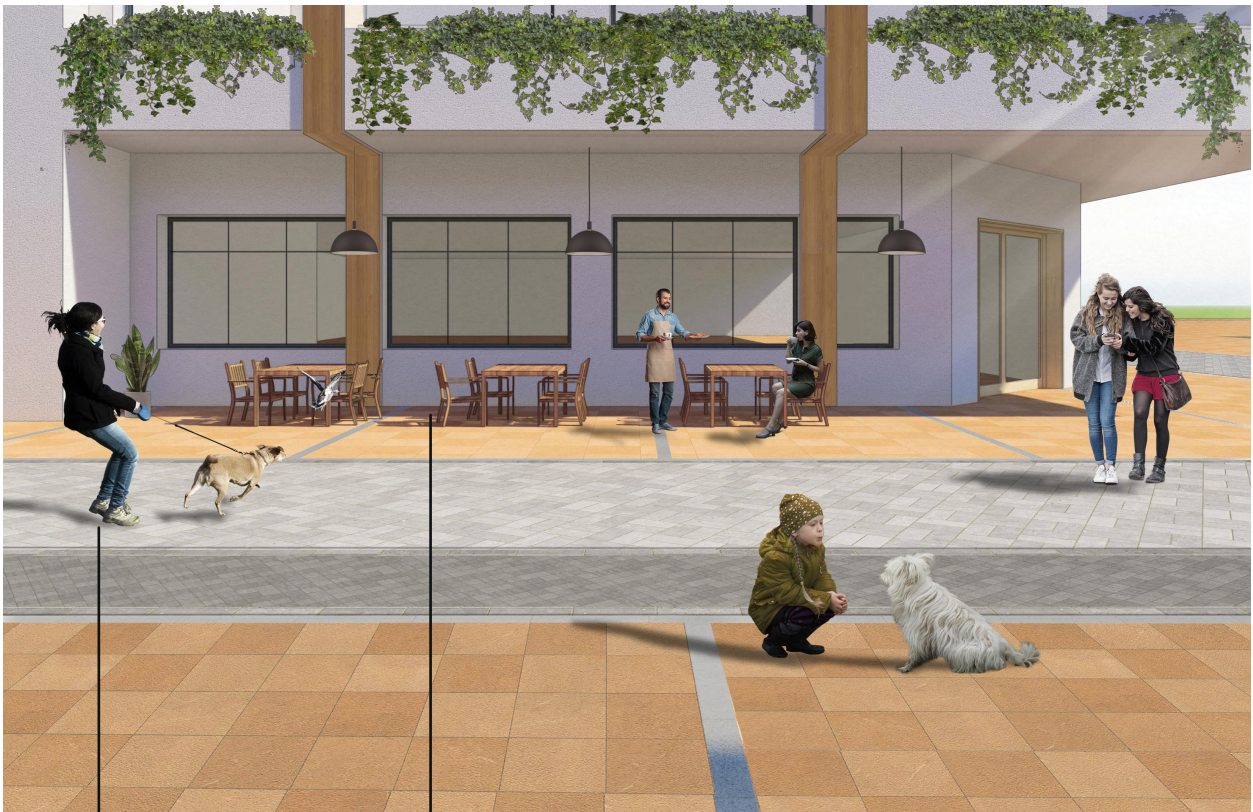
· Uso de texturas de piso

## Zonas de Estancia

· Banca modular forma 1 y 2

# CUADRA 8B

· Padre Aguirre y Simón Bolívar



## Zonas de Transición

· Uso de texturas de piso

## Zonas de Estancia

· Mobiliario de negocios locales

# CUADRA 11B

· Tarqui y Simón Bolívar



Señalética

Paso cebra  
Urbanismo Táctico

Zonas de Comercio  
· Puestos de ventas



Zonas de Transición  
· Uso de texturas de piso

Zonas de Comercio  
· Puestos de ventas

# CUADRA 13B

· Coronel Tálbot y Simón Bolívar



Señalética

Zonas de Encuentro



Zonas de Ocio

· Uso del espacio público

MOBILIARIO URBANO  
Banca modular, Forma 1



Planta



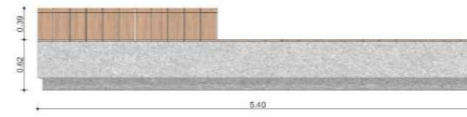
Elevación



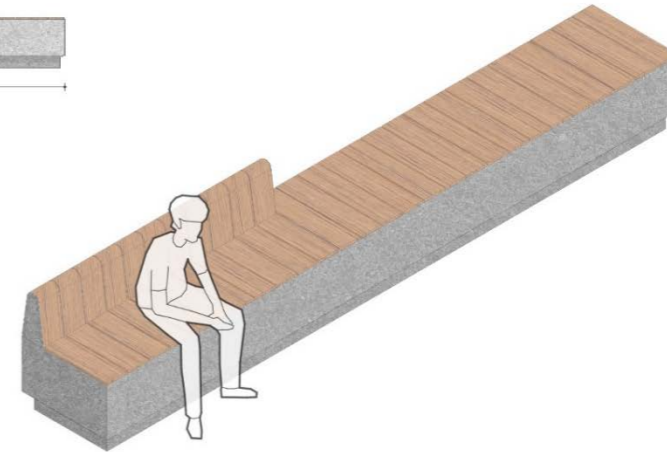
MOBILIARIO URBANO  
Banca modular, Forma 2



Planta



Elevación



MOBILIARIO URBANO  
Banca modular, Forma 3



Planta



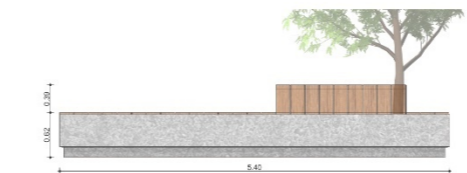
Elevación



MOBILIARIO URBANO  
Banca modular, Forma 4



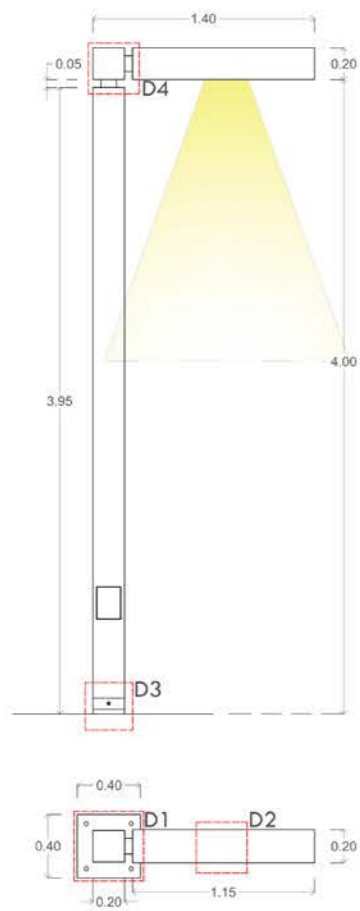
Planta



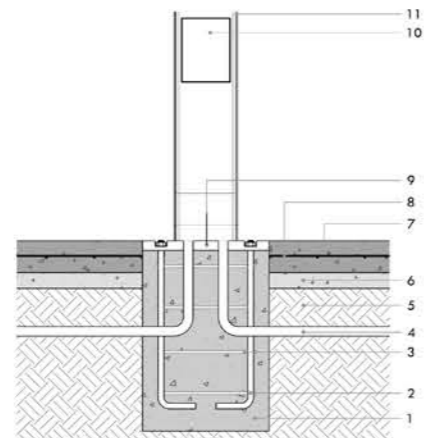
Elevación



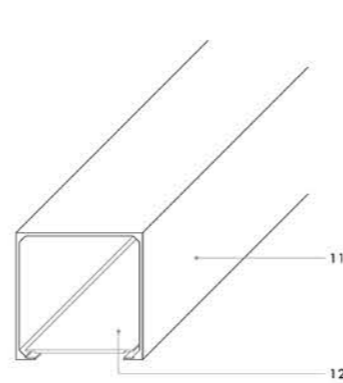
PLANTA, ELEVACIÓN DE LUMINARIA  
ESC 1:20



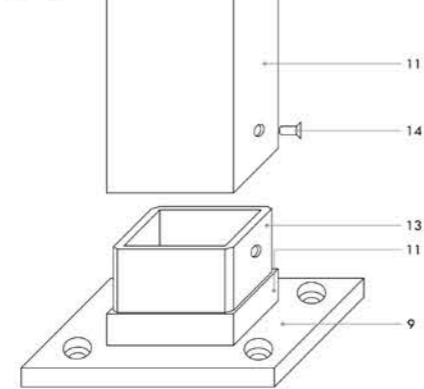
D1 ENCUENTRO POSO CON POSTE  
ESC 1:10



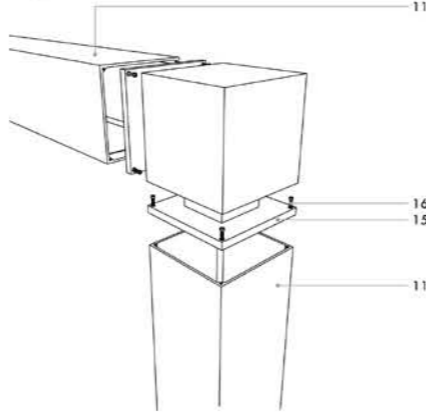
D2 CAJA DE LUMINARIA  
ESC 1:5



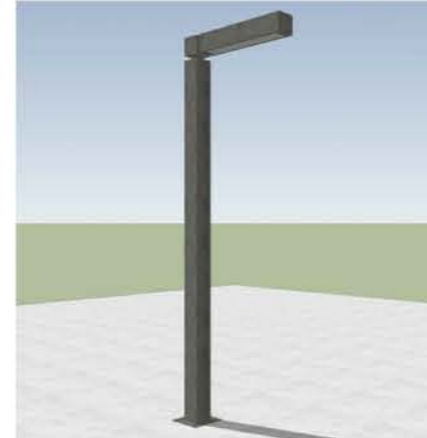
D3 SUJECIÓN POSTE CON PLACA DE ANCLAJE  
ESC 1:5



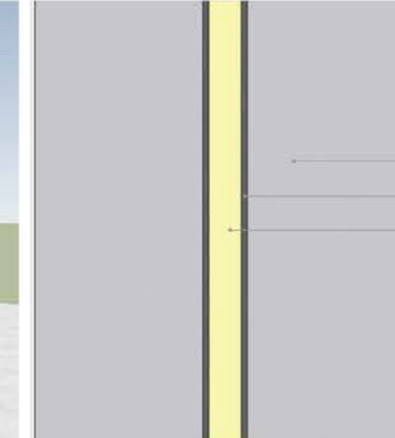
D4 ENCUENTRO CAJA DE LUMINARIA CON POSTE  
ESC 1:5



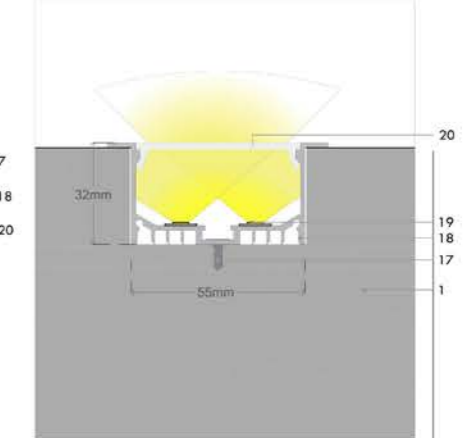
RENDER 01\_LUMINARIA



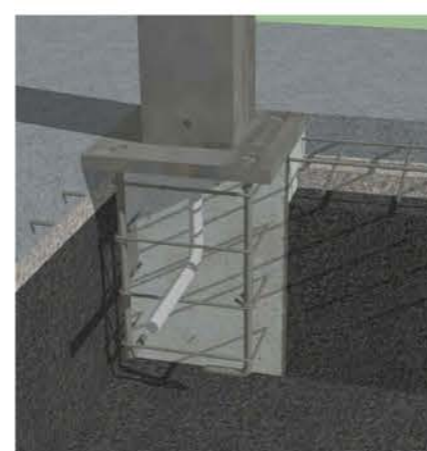
PLANTA LUMINARIA EMPOTRADA  
ESC 1:5



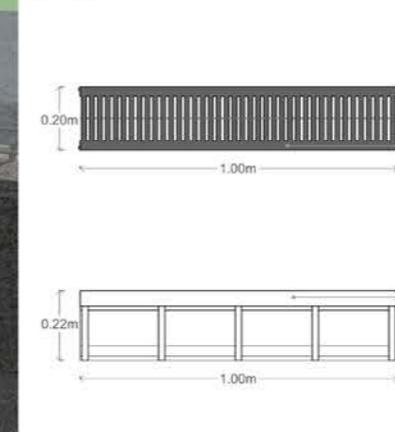
SECCIÓN PERFIL LUMINARIA EMPOTRADA  
ESC 1:1



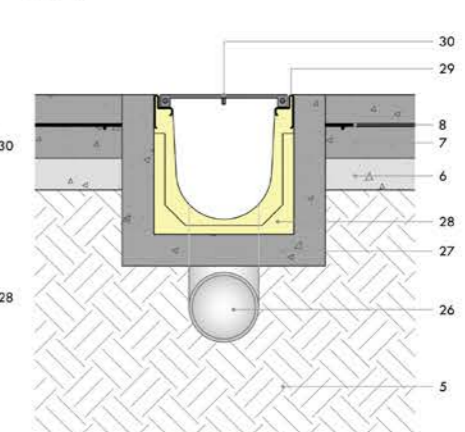
RENDER 02\_DETALLE DE EMPOTRAMIENTO



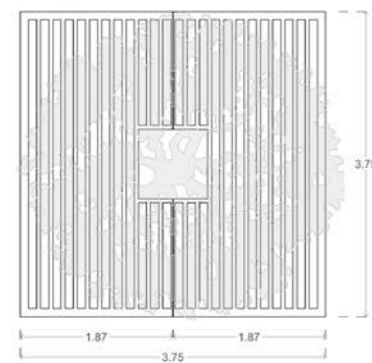
PLANTA REJILLA, ELEVACIÓN CANAL  
ESC 1:10



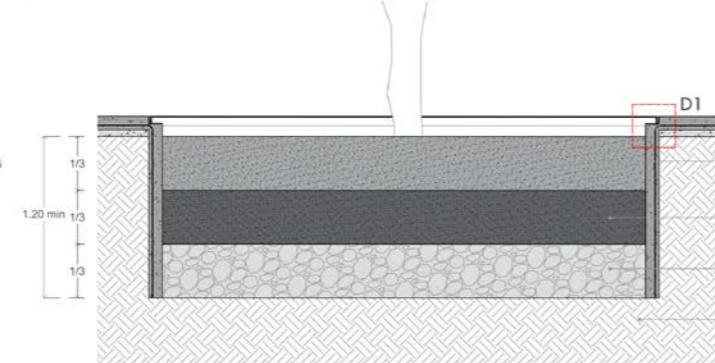
SECCIÓN CANAL Y REJILLA  
ESC 1:5



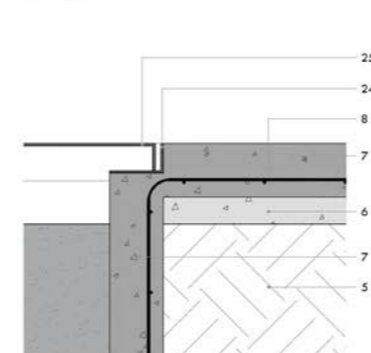
PLANTA ALCORQUE DE PLAZA  
ESC 1:33



SECCIÓN ALCORQUE  
ESC 1:20



D1 DETALLE ENCUENTRO DE PERFIL Y REJILLA DE ALCORQUE  
ESC 1:20



1. Hormigón armado  $f_c = 210\text{kg/cm}^2$
2. Perno de anclaje  $j \text{ } \varnothing 3/4"$
3. Estribo  $\varnothing 8\text{mm}$  4. Tubo conduit flexible corrugado PVC  $\varnothing 1/2"$
5. Tierra apisonada
6. Hormigón simple  $f_c = 180\text{kg/cm}^2$   $e = 50\text{mm}$
7. Losa de hormigón armado  $f_c = 210\text{kg/cm}^2$   $e = 100\text{mm}$
8. Malla electrosoldada R131
9. Placa base acero galvanizado 30mm
10. Caja de revisión de instalaciones
11. Poste perfil caja acero galvanizado 200x200mm  $e = 5\text{mm}$
12. Vidrio templado y esmerilado
13. Placas de acero galvanizado soldada  $e = 15\text{mm}$
14. Tornillo allen
15. Placa de acero galvanizado 200x200mm  $e = 15\text{mm}$

16. Tornillo allen cabeza plana
17. Tornillo cabeza plana  $c/50\text{cm}$
18. Perfil de aluminio. Long=3m,  $e = 15\text{mm}$
19. Cinta led 220V
20. Tapa para protección de vidrio.
21. Capa de grava  $e = 4-5\text{cm}$
22. Capa base: tierra con material poroso
23. Capa de materia orgánica
24. Ángulo base de alcorque  $e = 5\text{mm}$
25. Rejilla de alcorque de hierro fundido, forma cuadrada  $e = 5\text{mm}$
26. Tubería PVC 110mm
27. Hormigón  $f_c = 210\text{kg/cm}^2$   $e = 5\text{cm}$
28. Canal prefabricado
29. Perfil de aluminio, base para rejilla
30. Rejilla de acero galvanizado

Fuente. Autoría Propia.

# Bibliografía

- Achig, M. C., Paredes, M. C., & Barsallo, M. G. (2016). *Architecture of the historic center of Cuenca – Ecuador: colour study and proposals*. *Estoa*, 005(008), 81–91. <https://doi.org/10.18537/est.v005.n008.08>
- Aguirre Ullauri, M. del C., Cordero Mendieta, D. C., & Almache Sánchez, L. M. (2022). *La Piedra fundacional de la iglesia de San Blas (Cuenca, Ecuador)*. Diagnóstico interdisciplinar y orientaciones de conservación. *Ge-Conservacion*, 21(1), 292–308. <https://doi.org/10.37558/GEC.V21I1.1100>
- Alan, D., & Cortez, L. (2018). *Procesos y Fundamentos de la Investigación Científica (1st ed.)*. Universidad Técnica de Machala. [http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/14232/1/Cap.4-Investigación cuantitativa y cualitativa.pdf](http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/14232/1/Cap.4-Investigación%20cuantitativa%20y%20cualitativa.pdf)
- Alcaldía de Cuenca. (2020). *Polígonos de Intervención Territorial Determinantes de Ocupación del Suelo*. [https://planificacion.cuenca.gob.ec/sites/default/files/2021-07/Taller\\_04\\_PIT\\_0.pdf](https://planificacion.cuenca.gob.ec/sites/default/files/2021-07/Taller_04_PIT_0.pdf)
- Alfaya, L. G., Barcón, A. R., Muñiz, P., & Bobillo, C. (2021). *Percepción ciudadana y expectativas de cambio en la ciudad post-Covid-19: un análisis comparado*. *Ambiente, Comportamiento y Sociedad*, 4(1), 114–125. <https://doi.org/10.51343/racs.v4i1.822>
- Andrade, J., Naranjo, M., Thodes, E., Guerrero, M. L., Hermida, A., Orellana, D., & Riofrío, M. de L. (2019). *Realidades en transformación*. In *Realidades en transformación - Ciudad y urbanismo*. Pontificia Universidad Católica del Ecuador - Sede Ibarra. [https://www.pucesi.edu.ec/webs2/wp-content/uploads/2020/10/Realidades-Digital-Edici%C3%B3n-2020-01-27\\_compressed.pdf](https://www.pucesi.edu.ec/webs2/wp-content/uploads/2020/10/Realidades-Digital-Edici%C3%B3n-2020-01-27_compressed.pdf)
- Armando, J., & Rivera, S. (2008). *El contexto histórico, el cambio paradigmático y sus repercusiones en la enseñanza y el aprendizaje en la práctica escolar cotidiana*. *Educere*, 12(40), 31–39. [http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1316-49102008000100005&lng=es&nrm=iso&tlng=es](http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1316-49102008000100005&lng=es&nrm=iso&tlng=es)
- Berroeta, H., & Vidal, T. (2012). *La noción de espacio público y la configuración de la ciudad: fundamentos para los relatos de pérdida, civilidad y disputa*. *Polis (Santiago)*, 11(31), 57–80. <https://doi.org/10.4067/S0718-65682012000100004>



- Borja, J., & Muxí, Z. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. [https://www.researchgate.net/profile/Zaida-Martinez/publication/31731154\\_El\\_espacio\\_publico\\_ciudad\\_y\\_ciudadania\\_J\\_Borja\\_Z\\_Muxi\\_prol\\_de\\_O\\_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Zaida-Martinez/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf)
- Briceño, M. (2018). *Paisaje urbano y espacio público como expresión de la vida cotidiana*. *Revista de Arquitectura*, 20(2). <https://doi.org/10.14718/RevArq.2018.20.2.1562>
- Cabrera, M. (2017). *Espacio público y derecho a la ciudad*. *Tareas*, 31–57. <https://www.redalyc.org/pdf/5350/535055524003.pdf>
- Cabrera, N. (2020). *El Centro Histórico de Cuenca: conservación y turismo frente a las dinámicas populares*. *Universidad-Verdad*, 76, 8–21. <https://doi.org/10.33324/uv.vi76.260>
- Carrión, F., & Dammert, M. (2019). *Derecho a la ciudad: una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina*. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/58083.pdf>
- Casanova, A., Castillo, H., Cejudo, M., de la Torre, M., de la Torre, C., Delgado, M., García, I., & Hernández, A. (2021). *Desafíos en los centros históricos: terciarización, espacio público y gestión urbana (1era edición)*. Tirant lo Blanch. [https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/67518522/libro\\_Desafios\\_en\\_los\\_centros\\_hi\\_storicos-with-cover-page\\_v2.pdf?Expires=1669681494&Signature=B1a-EfvygyD03fMBRXqTNMEb7WoOq\\_l6I1jTdCcJwKadtW9Sk~jnhs0VSzrEMeodiEU9CU8Xx257BpZOWkvz3ilszLHLzsIT9fGyL8ENqIq4qLRv3vs](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/67518522/libro_Desafios_en_los_centros_hi_storicos-with-cover-page_v2.pdf?Expires=1669681494&Signature=B1a-EfvygyD03fMBRXqTNMEb7WoOq_l6I1jTdCcJwKadtW9Sk~jnhs0VSzrEMeodiEU9CU8Xx257BpZOWkvz3ilszLHLzsIT9fGyL8ENqIq4qLRv3vs)
- Castells, M. (1998). *Espacios públicos en la sociedad informacional*.
- CGLU. (2021). *Foro Mundial de las Ciudades Intermedias. Ciudades y Gobiernos Locales Unidos*. <https://www.uclg.org/es/taxonomy/term/312>
- Constitución de la República del Ecuador, Pub. L. No. Registro Oficial 449 de 20-oct- 2008 Última modificación: 13-jul-2011 (2008). [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_const.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf)
- Código Orgánico de Organización Territorial COOTAD, Pub. L. No. Registro Oficial Suplemento 303 de 19-oct.2010 Última modificación: 31-dic.2019 (2010). <https://www.cpcs.gob.ec/wp-content/uploads/2020/01/cootad.pdf>
- Cordero Íñiguez, J. (2020). *Cuenca. Patrimonio Cultural*.
- Córdova, G., & Romo, M. (2015). *Espacio urbano y actores sociales en la ciudad de Chihuahua ¿Mutua reconfiguración? (1era edición)*. El Colegio de la Frontera Norte, A. C. <https://cofepositorioinstitucional.mx/jspui/bitstream/1014/548/2/ESPACIO-%20URBANO%20INTERIORES.pdf>

- 
- Dávalos, G. R. (2018). *FUNDACIÓN DE CUENCA*.
- Díaz, C., & Villasis, R. (2009). *Apropiación de los espacios públicos abiertos en los conjuntos de la vivienda popular*. Zona oriente de ZMSLP [Universidad Autónoma de San Luis Potosí]. [https://repositorioinstitucional.uaslp.mx/xmlui/bitstream/handle/i/3798/MCH-1AEP\\_00901.pdf?sequence=3](https://repositorioinstitucional.uaslp.mx/xmlui/bitstream/handle/i/3798/MCH-1AEP_00901.pdf?sequence=3)
- Ecosistema Urbano. (2016). *Cuenca Red Ecosistema Urbano Arquitectos*. World-Architects. <https://www.world-architects.com/es/ecosistema-urbano-arquitectos-madrid/project/cuenca-red>
- El Universo. (2020). *Proyecto de peatonalización de la calle Panamá incluye 340 árboles nativos, murales y plazoletas*.
- EMOV EP. (2015). Matriculación Vehicular.
- Flores, E. (2013). La Ordenación de la Red Vial del Cantón Cuenca. <file:///C:/Users/usuario/Downloads/Dialnet-LaOrdenacionDeLaRedVialElCantonCuenca-719507.pdf>
- Franco, J. T. (2014). *Primer Lugar Concurso Peatonalización de la calle Isidre Macabich en Ibiza, España*.
- Gallego, T. (2019, November 15). *Seis alternativas innovadoras para reducir el déficit de vivienda en América Latina*. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/lac-cities-challenge-proyectos-innovadores-regeneracion-urbana-desarrollo-economico-local/>
- Gamboa, J., & Soto, M. (2014). *Factores que influyen en la peatonalización de centros urbanos*. Casos prácticos en Cusco y Piura [Pontificia Universidad Católica del Perú]. [https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/5389/GAMBOA\\_JONATHAN\\_PEATONALIZACION\\_CENTROS\\_URBANOS\\_CASOS\\_PRACTICOS\\_CUSCO\\_PIURA.pdf?sequence=3&isAllowed=y](https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/5389/GAMBOA_JONATHAN_PEATONALIZACION_CENTROS_URBANOS_CASOS_PRACTICOS_CUSCO_PIURA.pdf?sequence=3&isAllowed=y)
- García, L. (2015). *Peatonalidad y peatonalización*. El riesgo de confundir propósito con herramienta [Universidad de Valladolid]. <https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/15181/TFG-A-034.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Gil, H. M. (2015). *Huella peatonal de las ciudades medias españolas*.
- Gobierno Autónomo Municipal de Cuenca, & Banco Interamericano de Desarrollo. (2016). *Cuenca Ciudad Sostenible / plan de acción*. Gráficas Hernández.
- Gobierno Provincial del Azuay. (2015). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca*. <https://odsterritorioecuador.ec/wp-content/uploads/2019/04/PDOT-PROVINCIA-AZUAY-2015-2030.pdf>
-

- González, J. (2013). *Primer Lugar Concurso Anteproyecto Conceptual para el Plan Maestro de La Merced en Ciudad de México*.
- Guío Burgos, F.A. (2010). *Flujos peatonales infraestructuras continuas: marco conceptual y modelos representativos*. Revista Virtual Universidad Católica Del Norte, 29, 179–203. <https://revistavirtual.ucn.edu.co/index.php/RevistaUCN/article/view/77/159>
- Hermida, C. (2021). *PROS Y CONTRAS DE LA PEATONALIZACIÓN DE LOS CENTROS HISTÓRICOS*.
- IC Latinomérica. (2018). Movilidad urbana, la importancia de tener un plan para satisfacer las necesidades de las personas. Mercado & Empresas. <https://mercadoyempresas.com/web/aporte-tecnico.php?id=74>
- Jara, N. C. (2020). *EL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA: CONSERVACIÓN Y TURISMO FRENTE A LAS DINÁMICAS POPULARES*.
- Joseph, J. (1998). *Democracy's Social Capital: Civil Society in a New Era*. In Presentación en Club Rotario de Pretoria, 15 de enero de 1998.
- Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo LOOTUGS, Pub. L. No. Registro Oficial No.790, Superintendencia de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (2016). [https://www.sot.gob.ec/sotadmin2/\\_lib/file/doc/Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo.pdf](https://www.sot.gob.ec/sotadmin2/_lib/file/doc/Ley%20Org%C3%A1nica%20de%20Ordenamiento%20Territorial,%20Uso%20y%20Gesti%C3%B3n%20de%20Suelo.pdf)
- Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, Pub. L. No. Registro Oficial Suplemento 998 de 05-may.2017 (2017). [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/10/LOTAIP\\_5\\_LEY-DE-INFRAESTRUCTURA.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/10/LOTAIP_5_LEY-DE-INFRAESTRUCTURA.pdf)
- Lozano, G., & Pomaquero, P. (2021). *El paradigma de la peatonalización: estrategias para la implementación de proyectos aplicados en el centro histórico de Cuenca - Ecuador*. Imaginario Social, 4(2), 146–169. <https://www.revista-imaginariosocial.com/index.php/es/article/view/49/121>
- Machín, H. (2015). *Elementos peatonales de las ciudades medias españolas: tipos, orígenes, relaciones y articulaciones*. [https://oa.upm.es/40323/8/HECTOR\\_JUAN\\_MACHIN\\_GIL\\_ANEXO\\_02.pdf](https://oa.upm.es/40323/8/HECTOR_JUAN_MACHIN_GIL_ANEXO_02.pdf)
- Meza, D. (2020). *Ciudades Patrimonio Cultural del Ecuador*. Issuu. <https://issuu.com/davidmeza123>
- Mínguez, E., Martí, P., Vera, M., & Meseguer, D. (2013). *Claves para proyectar espacios públicos confortables. Indicador del confort en el espacio público*. Equipamiento y servicios municipales. 165, 66–76. Recuperado de

---

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwip-7vetTdAhVLRVMKHTBbA1IQFjABeg-QIABAC&url=http%3A%2F%2Feminguet.com%2Fwp-content%2Fuploads%2F2013%2F06%2FClaves-E.P.Confortables\\_WEB.pdf&usg=AOvVaw3FVl8A2TmEej0P70](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwip-7vetTdAhVLRVMKHTBbA1IQFjABeg-QIABAC&url=http%3A%2F%2Feminguet.com%2Fwp-content%2Fuploads%2F2013%2F06%2FClaves-E.P.Confortables_WEB.pdf&usg=AOvVaw3FVl8A2TmEej0P70)

Moscoso, M. S. (2012). *Los vehículos motorizados privados y el problema de transporte público en los centros históricos: el caso de Cuenca-Ecuador*. *Estoa*, 1, 79–93. <https://publicaciones.ucuenca.edu.ec/ojs/index.php/estoa/article/view/290/249>

Municipalidad de Cuenca. (2015a). *Plan de Movilidad y Espacios Públicos Tomo I*. [https://www.cuenca.gob.ec/system/files/PMEP\\_CUENCA\\_2015\\_tomo\\_I.pdf](https://www.cuenca.gob.ec/system/files/PMEP_CUENCA_2015_tomo_I.pdf)

Municipalidad de Cuenca. (2015b). *Plan de Movilidad y Espacios Públicos Tomo III*. [https://www.cuenca.gob.ec/system/files/PMEP\\_CUENCA\\_2015\\_tomo\\_III.pdf](https://www.cuenca.gob.ec/system/files/PMEP_CUENCA_2015_tomo_III.pdf)

Municipalidad de Cuenca. (2020). *Municipio de Cuenca*. <https://www.cuenca.gob.ec/>

MUSAL. (2014). *Declaración de Lima: Libro Blanco de la Movilidad Urbana Sustentable de América Latina (1st ed.)*. Cumbre de Ciudades Líderes en Movilidad Urbana Sustentable de América Latina – MUSAL. [https://siteal.iiep.unesco.org/sites/default/files/sit\\_accion\\_files/plan-nacional-para-el-buen-vivir-2013-2017.pdf](https://siteal.iiep.unesco.org/sites/default/files/sit_accion_files/plan-nacional-para-el-buen-vivir-2013-2017.pdf)

OHC. (2010). *PLAN MAESTRO OHC*.

ONU-Habitat. (2022). El espacio público: componente clave de una ciudad sostenible. ONU. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/el-espacio-publico-componente-clave-de-una-ciudad-sostenible>

Pacheco. (2015). Pacheco, M. (2015). *ROUTE YOU*. Obtenido de <https://www.routeyou.com/es-ec/location/view/48668435/parque-abdon-calderon#:~:text=En%20el%20a%C3%B1o%20de%201920,del%20Pichincha%20acontecida%20en%201822>.

Padilla, D. K. (2022). *¿El lugar como espacio moral? Reflexiones sobre los usos en arquitectura y el espacio público*. *Revista de Arquitectura*, 24(1), 24–32. <https://doi.org/10.14718/RevArq.2022.24.1.3244>

Padilla, J. (2021). *El Espacio Público en Época de Distanciamiento Social Análisis de los cambios de recorrido y ocupación durante la pandemia Covid-19* [Universidad del Azuay]. <file:///C:/Users/usuario/Downloads/16622.pdf>

Pagliai, C. A. (2000). Isaac Joseph (1988) *El Transeúnte y el Espacio Urbano*. EURE (Santiago), 26(78). <https://doi.org/10.4067/S0250-71612000007800008>

- 
- Pardo Espejo, N. E. (2019). *Diseño, Implementación y Evaluación del Programa Transversal de Alfabetización Académica Lector-es*.
- Presidente de la República del Ecuador. (2012). *Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>
- Pineda & Cardoso. (2020). Planificación orientada a la acción aplicada al espacio público en una intersección de Cuenca. Cuenca – Ecuador. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/34736?mode=full>
- Puente-Mejia, B., Orellana-Rojas, C., & Suárez-Núñez, C. (2020). *Data-driven Solutions for Evaluating and Planning Last Mile Operations in Latin America: A Methodological Approach Focused in Quito, Ecuador*. In Supply Chain Management and Logistics in Emerging Markets (pp. 107–129). Emerald Publishing Limited. <https://doi.org/10.1108/978-1-83909-331-920201006>
- Quintero, D. (2016). *Vivienda social alternativa: criterios de inserción de vivienda social alternativa en áreas consolidadas de la ciudad de Cuenca: modelo en zona Yanuncay* [Universidad de Cuenca]. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/26214>
- Revista Cuenca. (2014). *Las Calles de la ciudad, memoria histórica de Cuenca*. Revista Cuenca. <http://www.revistacuenca.com/noticias-cuenca/Las-Calles-de-la-ciudad,-memoria-histórica-de-Cuenca/77>
- Rodríguez, P., Fernández, C., Pardo, M., León, I., & de la Hoz, G. (2013). *Normativas en el Centro Histórico para el espacio público*. In *Plan Maestro y Dirección General de Arquitectura y Urbanismo de la OHCH*. <http://www.planmaestro.ohc.cu/recursos/papel/brochure/ep.pdf>
- Salcedo, R. (2002). *El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno*. EURE (Santiago), 28(84), 5–19. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612002008400001>
- Sánchez Illescas, M. del P. (2010). *El Centro Histórico de Cuenca como potencial de turismo cultural* [Universidad de Cuenca]. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/1639>
- Santaella, J. (2020). *Densidad de población: ¿Qué es y cuáles son sus características*. Economía 3. <https://economia3.com/densidad-poblacion-causas/#:~:text=Se dice que hay alta,en un gran espacio geográfico>.
- Sanz, A. (1999). *Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos: accesibilidad y movilidad en centros históricos*. *Vivir Las Ciudades Históricas*. Ciudad Histórica y Calidad Urbana, 217–221. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7079075>
-

- 
- Segovia, O. (2005). *Espacios públicos urbanos: una contribución a la identidad y confianza social y privada*. Revista INVI, 20, 166–182. <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/62168/66278>
- SENPLADES. (2017). *Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017*. <http://ftp.eeq.com.ec/upload/informacionPublica/2013/PLAN-NACIONAL-PARA-EL-BUEN-VIVIR-2013-2017.pdf>
- Sherer, P. (2003). *The Benefits of Parks: Why America Needs More City Parks and Open Space*. The trust for public land. [https://www.researchgate.net/publication/237254032\\_The\\_Benefits\\_of\\_Parks\\_-\\_Wh\\_y\\_America\\_Needs\\_More\\_City\\_Parks\\_and\\_Open\\_Space](https://www.researchgate.net/publication/237254032_The_Benefits_of_Parks_-_Wh_y_America_Needs_More_City_Parks_and_Open_Space)
- Simó, M., Casellas, A., & Avellaneda, P. (2018). *Comercio minorista y peatonalización: evolución y adaptación en la ciudad costera de Malgrat de Mar (Barcelona)*. Anales de Geografía de La Universidad Complutense, 38(1), 219–238. <https://doi.org/10.5209/AGUC.60476>
- Soni, N., & Soni, N. (2016). *Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area*. Land Use Policy, 57, 139–150. <https://doi.org/10.1016/J.LANDUSEPOL.2016.05.009>
- Tobon, M., Jaramillo, J. P., & Sarmiento, I. (2018). *Pedestrianization and semi-pedestrianization: a model for recovery public space in the Medellín Downtown*. MOVICI-MOYCOT 2018: Joint Conference for Urban Mobility in the Smart City, 24 (7 pp.). <https://doi.org/10.1049/ic.2018.0024>
- UNESCO. (2017). *Libro Blanco sobre la Movilidad en los Conjuntos Históricos en la Ciudades Patrimonio de la Humanidad*. Grupo Ciudades Patrimonio de la Humanidad. <https://www.ciudadespatrimonio.org/publicaciones/libro-blanco-movilidad-optimizado.pdf>
- UNESCO. (2022). UNESCO.
- Useche, M. C., Artigas, W., Queipo, B., & Perozo, É. (2019). *Técnicas e instrumentos de recolección de datos cuali-cuantitativos (1st ed.)*. Universidad de La Guajira. [https://repositoryinst.uniguajira.edu.co/bitstream/handle/uniguajira/467/88.Tecnicas\\_e\\_instrumentos\\_recoleccion\\_de\\_datos.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositoryinst.uniguajira.edu.co/bitstream/handle/uniguajira/467/88.Tecnicas_e_instrumentos_recoleccion_de_datos.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Vargas, A., & Ayo, Y. (2021). *Gentrificación en Guayaquil: ¿Desde cuándo ‘cambió’ la calle Panamá en la ciudad?*
- Viaplana, T. (2005). *INNOVACIÓN POLÍTICA Y NUEVOS DERECHOS DE LOS CIUDADANOS*.
- Yassin, H. H. (2019). *Livable city: An approach to pedestrianization through tactical urbanism*. Alexandria Engineering Journal, 58(1), 251–259. <https://doi.org/10.1016/j.aej.2019.02.005>
-

Yoshimura, Y., Kumakoshi, Y., Fan, Y., Milardo, S., Koizumi, H., Santi, P., Murillo Arias, J., Zheng, S., & Ratti, C. (2022). *Street pedestrianization in urban districts: Economic impacts in Spanish cities*. *Cities*, 120, 103468. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103468>

## AUTORIZACION DE PUBLICACION EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Yo, **Boris Renato Barros Contreras** portador de la cédula de ciudadanía N.º 0104893359. En calidad de autor y titular de los derechos patrimoniales del trabajo de titulación **“Propuesta de Peatonalización en Tramos y Generación de Espacio Público como Estrategia Urbana Integral en la calle Simón Bolívar, entre Manuel Vega y Coronel Talbot, Cuenca-Ecuador”** de conformidad a lo establecido en el artículo 114 Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, reconozco a favor de la Universidad Católica de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos, Así mismo; autorizo a la Universidad para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el Repositorio Institucional de conformidad a lo dispuesto en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, **10 de Marzo de 2023**



F: .....  
**Boris Renato Barros Contreras**  
0104893359