



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

UNIDAD ACADÉMICA DE INGENIERÍA, INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN.

**«CORREDOR UNIVERSITARIO: PROPUESTA DE UN MODELO
URBANO ARTICULADOR ENTRE LAS UNIVERSIDADES
CATÓLICA DE CUENCA Y POLITÉCNICA SALESIANA»**

**TRABAJO DE TITULACIÓN O PROYECTO DE INTEGRACIÓN
CURRICULAR PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ARQUITECTO**

AUTOR: KLEVER ISRAEL RAMOS GAVILANEZ

DIRECTOR: MG. ARQ. ENMA ALEXANDRA ESPINOSA

IÑIGUEZ

CUENCA - ECUADOR

2020

*Yo me gradué en
los 50 años de La Cato!
... y sostuve la Universidad*

Declaración

Yo, **Klever Israel Ramos Gaviláñez**, con cédula de identidad 010451333-8, declaro bajo juramento lo siguiente:

1. Que el trabajo aquí descrito es de mi autoría y soy responsable de las ideas, doctrinas, resultados y lineamientos alternativos realizados en la presente investigación.
2. Que trabajo es original, siendo resultado de mi trabajo personal, el cual no he copiado de otro trabajo de investigación, ni utilizado ideas, fórmulas, citas completas, ilustraciones, tablas, etc. sacadas de alguna publicación (en versión digital o impresa).
Caso contrario, referencio en forma clara y exacta su origen o autor.
3. Que el trabajo no ha sido previamente presentado para ningún grado o calificación profesional.
4. Que el patrimonio intelectual del trabajo investigativo pertenece a la Universidad Católica de Cuenca.

Me hago responsable ante la universidad o terceros, de cualquier irregularidad o daño que pudiera ocasionar, por el incumplimiento de lo declarado y asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, responsabilizándome por todas las cargas pecuniarias o legales que se deriven de ello sometiéndome a la normas establecidas y vigentes de la UCACUE.

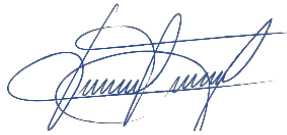


Klever Israel Ramos Gaviláñez

Certificación

Certifico que el presente trabajo de investigación previo a la obtención del Grado de ARQUITECTO con el título: “*Corredor Universitario: Propuesta de un modelo urbano articulador entre las Universidades Católica de Cuenca y Politécnica Salesiana*” ha sido elaborado por el Br. **Klever Israel Ramos Gavilánez**, 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.



Mg. Arq. Enma Alexandra Espinosa Iñiguez

Dedicatoria

Sin duda este logro se lo dedico al ser más bello, a ti madre tu me has guiado y has cuidado de mí siempre.

A mi Karen amiga y compañera de vida, por siempre ser mi apoyo y brindarme fuerza y las mejores energías.

A mi ñaña Lucy, Camilita, David y Sebitas, gracias ñaños por estar siempre al pendiente y ser mi apoyo y mi inspiración.

A mi familia y amigos por formar parte de esta meta que hoy se consolida con éxito y felicidad.

A mis sueños por invitarme a volar una y tantas veces. . .

Agradecimientos

A la Universidad Católica de Cuenca por el conocimiento impartido a través de su planta docente durante mi vida universitaria, con un reconocimiento especial a mi tutora, MSc. Arq. Alexandra Espinosa cuya apertura, conocimiento, guías, conversaciones y debates materializaron la culminación de la presente investigación; así mismo agradecer a mis padres, familiares y amigos por sentir siempre su apoyo incondicional en esta gran experiencia de mi vida.

Resumen

La vida universitaria configura una etapa de transformación en la que surgen nuevas dinámicas tanto sociales, económicas y espaciales, las mismas que desencadenan la reconfiguración de los usos y ocupación del suelo; Dichos cambios configuran principios como la aglomeración, interacción espacial y accesibilidad, los cuales se territorializan en la formación de corredores urbanos. Bajo estas reflexiones el presente trabajo se enmarca por su naturaleza en dos aspectos: en un primer momento se desarrolla una investigación aplicada que utiliza como unidad de análisis la población estudiantil que tiene su vivienda en los alrededores de las universidades “Católica de Cuenca” y “Politécnica Salesiana” es así que el diagnóstico inicia con el análisis de las características particulares del área de estudio mediante encuestas, recopilación de información territorial y paseos piloto, estos a su vez facilitan la información para la puesta en marcha del proyecto en la etapa final donde los resultados más importantes permitieron delimitar y reestructurar el modelo articulador entre las dos casas de estudio, ayudando a generar espacios de conexión entre vivienda y estudio.

Palabras clave: CORREDOR URBANO, RECONFIGURACIÓN URBANA, MOVILIDAD INTRAURBANA, RESIDENCIA ESTUDIANTIL, VIDA UNIVERSITARIA.

Abstract

University life configures a stage of transformation in which new social, economic, and spatial dynamics emerge, the same ones that trigger the reconfiguration of urban relations; these changes configure principles, such as models of mobility, spatial organization, and accessibility, which are supported by an existing infrastructure that identifies the formation of urban corridors. Thus, under these reflections, the present degree work is framed in two aspects: at first, applied research is developed that utilizes as a unit of analysis the student population that has their home in the surroundings of both the Catholic University of Cuenca and the Salesian Polytechnic University, this is how the diagnosis begins with the analysis of the particular characteristics of the study area through surveys, collection of territorial information, and pilot walks. These delimited the information to define the project in a second moment where the final stage frames the most important results allowing to restructure an articulating urban model that gives value to the natural, incorporating urban planning that responds to the synergies generated between the two universities, helping to generate connecting spaces between home and study.

Keywords: URBAN CORRIDOR, URBAN RECONFIGURATION, INTRAURBAN MOBILITY, STUDENT RESIDENCE, UNIVERSITY LIFE.

Índice de Contenidos

Declaración	I
Certificación	II
Dedicatoria	III
Agradecimientos	IV
Resumen	V
Abstract	VI
Introducción	VII
Problemática	VIII
Objetivos	IX
Justificación	X
Metodología	XI
Índice de Contenidos	XIII
Lista de Figuras	XV
1. Capítulo I-Marco Teórico	2
1.1. ¿Qué es un corredor?	2
1.2. Reconfiguración Urbana	5
1.3. Articulando criterios de caracterización	6
1.4. ¿Cuál es esta manifestación espacial?	7
1.5. Corredores urbanos en México, España y Ecuador.	10

1.5.1.	Corredor urbano, Passeig de Sant Joan	10
1.5.2.	Corredor Urbano Miguel Alemán Valdés	12
1.5.3.	Corredor Urbano El Barranco	14
2.	Capítulo II-Análisis de sitio	16
2.1.	Cuenca y la Universidad.	16
2.2.	Universidad Católica De Cuenca Y Universidad Politécnica Salesiana . . .	17
2.3.	Población - Estudiantes	19
2.4.	Uso, movilidad y seguridad.	27
3.	Capítulo III-Propuesta, modelo de corredor urbano articulador	33
3.1.	Lineamientos como criterios de diseño	33
3.2.	Campos rectores para la propuesta	33
3.2.1.	Principios	33
3.2.2.	Estrategias	35
3.2.3.	Centralidades	38
3.2.4.	Corredor eficiente	41
3.2.5.	Movilidad	44
4.	Conclusiones	52
4.1.	Conclusiones	52
4.1.1.	Recomendaciones	53
5.	Anexos	54
	Referencias bibliográficas	62
	Referencias	62

Lista de Figuras

1.1. Centro Terciarios de la Zona metropolitana del Valle de México, Elaboración: Autor, Fuente: Autor	4
1.2. Decentralización y centralización urbana, Elaboración: Autor, Fuente: Autor	5
1.3. Vistas del Passeig de Sant Joan (1979-2011), a partir de El Modelo Barcelona de Espacio Público y de Diseño Urbano, Fuente: Passeig de Sant Joan (1979-2011).	11
1.4. Plan maestro de El plan de regeneración del Corredor Urbano Miguel Alemán Valdés, Fuente: Google earth, Elaboración: Autor	13
1.5. Situación al 2010, Zona de intervención del Plan Especial “El Barranco”, Léase: http://arquitecturapanamericana.com/el-barranco-de-cuenca/nggallery/page/2	15
2.1. Universidades de estudio, Fuente: Autor, Elaboración: Autor	16
2.2. Ubicación geográfica de las Universidades Católica de Cuenca en rojo y la Universidad Politécnica Salesiana en azul, Fuente: Autor, Elaboración: Autor	17
2.3. Ubicación geográfica de las Universidades Católica de Cuenca (en rojo) y la Universidad Politécnica Salesiana (en azul), Fuente: Autor, Elaboración: Autor	18
2.4. Total de alumnos matriculados periodo 2012-2019 de las Universidades Católica de Cuenca UCACUE y de la Universidad politécnica Salesiana UPS, Fuente: Departamentos de estadísticas de la UCACUE Y UPS, Elaboración: Autor	19
2.5. Total de estudiantes por provincias, Fuente: Departamento de estadística UCACUE - UPS, Elaboración: Autor.	19
2.6. Pregunta de encuesta: Catón y Provincia de procedencia, Fuente: Encuestas, Elaboración: Autor.	20
2.7. Pregunta de encuesta: ¿En qué barrio / cantón / provincia se ubica su domicilio?, Fuente: Encuestas, Elaboración: Autor.	21

2.8. Pregunta de encuesta: ¿En qué barrio / cantón / provincia se ubica su domicilio?, Fuente: Encuestas, Elaboración: Autor.	21
2.9. Pregunta de encuesta: ¿En qué barrio / cantón / provincia se ubica su domicilio?, Fuente: Encuestas, Elaboración: Autor.	22
2.10. Equipamientos en la zona, Fuente: PMEPE 2015 - 2025, Elaboración: Autor.	23
2.11. Recorridos frecuentados por estudiantes (vivienda a universidad), Fuente: Encuestas, Elaboración: Autor.	24
2.12. Recorridos frecuentados por estudiantes (vivienda a universidad), Fuente: Encuestas, Elaboración: Autor	24
2.13. Recorridos frecuentados por estudiantes (vivienda a universidad), Fuente: Encuestas, Elaboración: Autor	25
2.14. Recorridos frecuentados por estudiantes (vivienda a universidad), Fuente: Encuestas, Elaboración: Autor	25
2.15. Pregunta de encuesta: Señale, para desplazarse desde su facultad a su domicilio ¿qué medio de transporte utiliza?	26
2.16. Usos de Suelo determinados por el Plan de Ordenamiento de la municipalidad del Cantón de Cuenca, Elaboración: autor, Fuente: GAD Municipal de Cuenca	27
2.17. Flujo vehicular en la zona de estudio, Fuente PMEPE 2015-2025, Elaboración: Autor	28
2.18. Sintaxis Espacial, Elaboración: Autor, Fuente: Autor	29
2.19. Rutas de buses que sirven al área de estudio, Fuente PMEPE 2015-2025, Elaboración: Autor	30
2.20. Áreas vulnerables de la zona, Elaboración: Autor, Fuente: ECU911 Cuenca en cifras 2018	31
2.21. Pregunta de encuesta: De acuerdo a su perspectiva ¿Cuáles son los problemas urbano-arquitectónico que identifica desde su facultad hasta su residencia?, Fuente: Encuesta, Elaboración Autor.	32
2.22. Pregunta de encuesta: En su recorrido, que se debería mejorar, Fuente: Encuesta, Elaboración Autor.	32
3.1. Intervención y etapas en el desarrollo del CU, Elaboración: Autor, Fuente: Autor.	34
3.2. Delimitación del corredor y áreas de intervención, Elaboración: Autor, Fuente: Autor.	36

3.3.	Delimitación del corredor y tramos, Elaboración: Autor, Fuente: Autor . . .	37
3.4.	Vista aérea del CU, vista elevada sobre UCACUE, Elaboración: Autor, Fuente: Autor	39
3.5.	Vista aérea del CU, vista elevada sobre UPS, Elaboración: Autor, Fuente: Autor	40
3.6.	Valores paisajísticos a lo largo de los tramos, Elaboración: Autor, Fuente: Autor	42
3.7.	Sección de la propuesta, Elaboración: Autor, Fuente: Autor	43
3.8.	Pirámide de priorización en la movilidad, Elaboración: Autor, Fuente: Plan de Movilidad en Espacios Públicos, 2015	44
3.9.	Elementos que intervienen en la propuesta, Elaboración: Autor, Fuente: Autor	47
3.10.	Detalle constructivo de elementos que intervienen en la propuesta, Elaboración: Autor, Fuente: Autor	48
3.11.	Solución de intersecciones, Elaboración: Autor, Fuente: Autor	49
3.12.	Solución de intersecciones, Elaboración: Autor, Fuente: Autor	50
3.13.	Solución de intersecciones, Elaboración: Autor, Fuente: Autor	51
5.1.	Anexo 1 - Solicitud para acceso a información estadística, Elaboración: Tutora, Fuente: Autor	55
5.2.	Anexo 2 - Modelo de encuesta 1/2, Elaboración: Autor, Fuente: Autor . . .	56
5.3.	Anexo 2 - Modelo de encuesta 2/2, Elaboración: Autor, Fuente: Autor . . .	57
5.4.	Anexo 3 - Solicitud para acceso a información, Elaboración: Secretaria UCACUE, Fuente: Autor	58
5.5.	Anexo 4 - Respuesta, Elaboración: GAD Municipalidad de Cuenca, Fuente: GAD Municipalidad de Cuenca	59
5.6.	Anexo 5 - Respuesta, Elaboración: GAD Municipalidad de Cuenca, Fuente: GAD Municipalidad de Cuenca	60
5.7.	Anexo 6 - Áreas vulnerables de la zona, Elaboración: Autor, Fuente: ECU911 Cuenca en cifras 2018	61

Introducción

Es fundamental comprender las vulnerabilidades socio espaciales en los alrededores de las casas universitarias de la ciudad de Cuenca, se percibe y observa la falta de seguridad y escasas relaciones sociales en estas zonas; razón por la cual el presente trabajo estudia los asentamientos, amenazas y resiliencia en el área inmediata de las Universidades Católica de Cuenca y Politécnica Salesiana.

Actualmente la ciudad no cuenta con estudios destinados para este propósito, siendo estas áreas motivo de investigación, misma que pretende entender las particularidades de la zona abordadas desde ejes como la arquitectura, la ecología, la sociología y el urbanismo en función de la dinámica universitaria.

La entidad física y la entidad social existen bajo una permanente fusión. Esa fusión, de ninguna manera se da siempre de la misma forma y en los mismos ritmos, de tal manera que la información analizada en la presente investigación sobre la población estudiantil y el territorio, refleja una perspectiva amplia para conocer el estado actual de la zona permitiendo establecer las determinantes para generar un modelo urbano articulador que responde a las necesidades del área de estudio.

Con este previo análisis se plantea la reconfiguración de un corredor urbano universitario de 2km de extensión que se desarrolla a lo largo de la trama urbana y dota de urbanidad a la zona para que pueda desarrollarse la vida académica de forma armónica, generando espacios de conexión entre vivienda y estudio. Así mismo plantea estrategias y criterios necesarios para la construcción de políticas públicas necesarias para la actualización de la planificación territorial.

Problemática

Al hablar de vida estudiantil surgen tres grandes grupos por su procedencia geográfica: los ciudadanos, los del interior de la provincia y los de otras provincias. Donde lo estudiantes no residentes de la ciudad definirán un espacio determinado para residir el tiempo de su vida universitaria; estos grupos de población se distribuyen proporcionalmente de acuerdo a las ofertas y capacidades académicas en las 4 universidades de la ciudad: Universidad Católica de Cuenca, Universidad Politécnica Salesiana, Universidad de Cuenca y Universidad del Azuay.

Dentro del contexto internacional se define a Cuenca como ciudad intermedia y con características particulares en su distribución espacial. La ciudad albergará los espacios donde habitar está relacionado con las posibilidades económicas es ahí donde los últimos 5 años frente a una demanda en aumento de estudiantes universitarios en la urbe se ha dado lugar a nuevas formas de reconfiguración urbana, cambiando la tendencia y morfología típicamente monocéntrica hacia nuevas formas abordadas en el estudio.

Dicho estudio se inicia con el análisis de las zonas donde viven los estudiantes no residentes de Cuenca a una escala zonal, así mismo la elección de estancias para la mayoría de los estudiantes esta distribuidas en zonas aledañas, departamentos compartidos con amigos, conocidos o se acomodan con algún familiar que vive en la ciudad; el abanico de opciones es amplio, desde quienes cuentan con vivienda propia a los que irán a pensiones o compartirán con parientes o compañeros de la zona.

Debido a lo antes expuesto aumenta la demanda de residencia para estudiantes universitarios en la ciudad y con ello se han desarrollado zonas de mayor densificación con poca o nula planificación que conjuntamente con otros factores han generado un área de contrastes ubicadas en los alrededores de los centros de estudio.

Objetivos

General

- Analizar e identificar cuáles son los efectos que generan la formación de corredores urbanos en el sector delimitado por la Universidad Católica de Cuenca y la Universidad Politécnica Salesiana y generar un modelo urbano que dé solución a las necesidades de los habitantes con articulación de las entidades competentes.

Específicos

- Revisar información bibliográfica relacionada a corredores urbanos a través de casos similares nacionales e internacionales que sirvan para solucionar la problemática urbana.
- Aplicar el análisis de sitio delimitado por el área fijada como conector urbano entre las dos universidades seleccionadas como caso de estudio, por medio de un mapeo del estado actual.
- Formular un modelo urbano articulador que responda a la realidad de la población y el territorio.

Justificación

La Universidad es una organización cuya complejidad reside en la relación espacio-tiempo, en la producción del conocimiento científico y en las instancias intermediarias que han aparecido como parte de su crecimiento. Parte de esta experiencia se compone de mudarse a otra ciudad, cambiar el núcleo de convivencia y aprender nuevos hábitos para la vida cotidiana. Por ello la presente investigación surge del debate de dos problemáticas que no cuentan con estudios en el área: por un lado, el hospedaje en habitaciones improvisadas para estudiantes no residentes de la ciudad y por el otro, el espacio urbano inseguro en zonas aledañas a los centros de estudio; desencadenando problemáticas tanto urbanas como sociales. De las varias zonas universitarias de la ciudad, los polos en desarrollo tienden a una densificación acelerada, por lo que el trabajo de investigación persigue crear una red de oportunidades en el corredor urbano delimitado por la Universidad Católica de Cuenca y la Universidad Politécnica Salesiana; ya que ante la creciente población universitaria se ve necesario articular una propuesta urbano arquitectónica que se detenga a pensar en un análisis profundo entre habitante y ciudad. Si bien, las causantes de estas problemáticas son múltiples, los efectos se reproducen con facilidad, conllevando presiones sobre la población y el área de intervención, que ponen en juego la seguridad de los actores involucrados, por los inminentes riesgos a la que se ven sometidos. Es así que desde la academia se propicia la investigación que aporte de manera puntual de la zona de estudio, estableciendo sus características y problemas desde una vista multidisciplinaria como el urbanismo, la arquitectura, la ecología urbana, la sociología y la economía; para proponer un corredor urbano que optimice el desarrollo académico y personal de sus residentes.

Metodología

La metodología utilizada en el trabajo de investigación no es lineal, responde a una constante retroalimentación en función de análisis socio espaciales y cuantitativos; los mismos que se aplican en función de tres ejes analíticos: Corredores Urbanos, Residencia estudiantil y Movilidad; donde los corredores son la escala macro del estudio, la escala media es la formación circuitos y espacios de flujos , hasta llegar a una micro escala donde analiza residencia estudiantil, movilidad y reconfiguración social en los corredores urbanos.

Además para el diseño metodológico se consideran las bases de datos y mapas de datos oficiales de los casos de estudio, tal como se expone a detalle posteriormente, enmarcando la presente investigación en 3 etapas:

1. Revisión y análisis bibliográfico: Consulta de documentos físicos y virtuales que permitan conocer los corredores urbanos a nivel nacional e internacional.
 - a. Revisión de Documentos Físicos y virtuales:
 - i. Información académica,
 - ii. Información municipales,
 - iii. Libros,
 - iv. Revistas,
 - v. Tesis,
 - vi. Artículos científicos,
 - ii. Libros.
2. Análisis de sitio: Se optará por la recopilación de información respecto al lugar de intervención relacionada con el urbanismo y la sociología, empleando gráficos que permitirán entender las relaciones del sitio con la ciudad.

Encuestas y entrevistas: Se desarrollará una encuesta y entrevistas de orden descriptivo, a los residentes universitarios con preguntas abiertas y cerradas, con la finalidad de buscar opiniones concretas, referente a las relaciones internas y externas de los pobladores con su entorno, el espacio público y la vivienda. Estas encuestas fueron realizadas a manera de muestras con un total de 194 residentes encuestados, tomando como base para determinar la muestra un total de 9040 y 2911 estudiantes en la UCACUE y UPS respectivamente llegando a definir una muestra mediante muestreo probabilístico aleatorio simple ; el cual, *"Se caracteriza porque cada unidad que compone la población tiene*

la misma posibilidad de ser seleccionados solo es aplicable cuando la población es pequeña. (Cfr. PINEDA et al 1994)” (López, 2004) Ver ecuación 1

$$m1 = \frac{N}{(N - 1)xK^2 + 1}; m2 = \frac{2911}{(2911 - 1)x10\%^2 + 1}; 98 + 96 = 194, 11 = 194 \quad (1)$$

3. Plantear modelo urbano: Se establecerá criterios de diseño urbano arquitectónico para el planteamiento de un modelo urbano articulador que identifique los espacios necesarios en función a la dinámica universitaria.

Capítulo I-Marco Teórico

1.1. ¿Qué es un corredor?

“El concepto Corredor permite limitar áreas que se asientan sobre rutas, ejes, avenidas o cualquier otra forma de concentración lineal, acompañados por ejes de transporte y equipamientos que pueden limitar o favorecer el desarrollo del mismo a partir de la articulación territorial de actividades”. (Bozzano y Cuenca, 1995)

De acuerdo a (Bravo Rodríguez y Rivas Navarro, 2012), el corredor urbano que en la presente investigación será definido por sus iniciales CU, es un elemento que se desarrolla por el territorio dotado de urbanidad; llegando a ser una unidad que conlleva movilidad, servicios básicos, espacio público, y equipamientos, que se puede identificar en la lectura de ciudad como un elemento lineal, que parten de una forma lineal, pero con el tiempo y el desarrollo funcional poblacional, muta y adquiere la forma de mancha. (Bravo Rodríguez y Rivas Navarro, 2012)

Como menciona (López Trigal, 2015) los corredores están estrictamente relacionados con el principio de continuidad ó conectividad del paisaje, llegando a ser potenciador de diferentes movimientos que se distribuyen en el tejido urbano ¹; puesto que al ser corredores, se destacan por sus mecanismos de transporte y flujos en las urbes, en la línea de (López Trigal, 2015), se debe sumar la consideración de (Pradilla y Pino, 2004), quien menciona el crecimiento de centros comerciales en las urbes que se multiplican prontamente con formas y dimensiones muy diversas, propiciando el cambio del uso de suelo, formando así, corredores urbanos determinados por el impacto de la infraestructura comercial. Así también en este análisis, se debe tomar en cuenta, el efecto que se genera en las metrópolis extendidas, con la multiplicación y desconcentración de actividades terciarias , ²que se generan de acuerdo a lo desarrollado por (Pradilla y Pino, 2004):

- Acceso de la población dispersa a facilitar el abasto comercial y el uso de servicios privados.
- Atracción de empleo hacia áreas habitacionales en los contornos periféricos.

¹Desarrollado a finales del siglo XIX en Estados Unidos, toman el nombre de “corredores verdes” o “greenway”.

²Entiéndase por actividades terciarias a “una serie de actividades de difícil definición y clasificación por la enorme variedad que representan: comercio, transportes, servicios, comunicaciones, turismo”

- Reducción el flujo vehicular hacia las centralidades.

Bajo este concepto (Pradilla y Pino, 2004), señalan también los problemas urbanos derivados de la terciarización,³ son el agotamiento de los instrumentos de control y la limitada intervención pública en la preservación de los espacios y servicios sociales existentes como también la ausencia de regulación pública. Bajo esta lógica, en las dos últimas décadas, la imposición del “patrón neoliberal y la inserción del país en la globalización”, consolidaron la implantación de una nueva lógica de estructuración urbana, tal como lo demostró la Zona Metropolitana del Valle de México, la cual está considerada como un conjunto de “redes de corredores urbanos terciarios”, denominada así por su contraste con el modelo mono céntrico el cual basa su estructura en un núcleo central. Cabe recalcar que, en el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México y durante la década de los 80’s, los factores esenciales del cambio socioeconómico metropolitano fueron acompañados por:

- El agotamiento de la onda larga expansiva, de la economía mexicana evidenciada por la crisis de 1982,⁴ en la posguerra.
- La aplicación desde 1983 de las políticas neoliberales, con ejes rectores de la privatización de lo público.
- La liberación de los mercados externos al igual que la globalización desigual y excluyente.

Siendo estos los factores, de acuerdo a (Pradilla y Pino, 2004), los que llevaron a la profundización en el cambio de uso de suelo, que se generaron que los inmuebles patrimoniales del centro histórico y otras áreas centrales sean invadidos por bodegas y locales comerciales. Así pues, las clasificaciones de los corredores urbanos presentan una tipología basada en sus usos predominantes, según lo menciona (Guevara Martínez, 2007). Corredores comerciales, microindustriales, de servicios, turísticos, recreativos, deportivos, culturales y ecológicos, enlistan la clasificación de estos elementos urbanos denominados así por sus características particulares en cada caso.

³El neoliberalismo, la desindustrialización y la terciarización, Pag. 2 - (Cobos, 2007): Desindustrialización de la metrópoli caso de Estudio México año de análisis 1982-1986. / La terciarización implica, los sectores de servicios, o también llamadas actividades terciarias. Link: <https://www.actividadeseconomicas.org/2012/09/terciarizacion-de-la-economia.html>

⁴Lease: <https://economics.rabobank.com/publications/2013/september/the-mexican-1982-debt-crisis/>

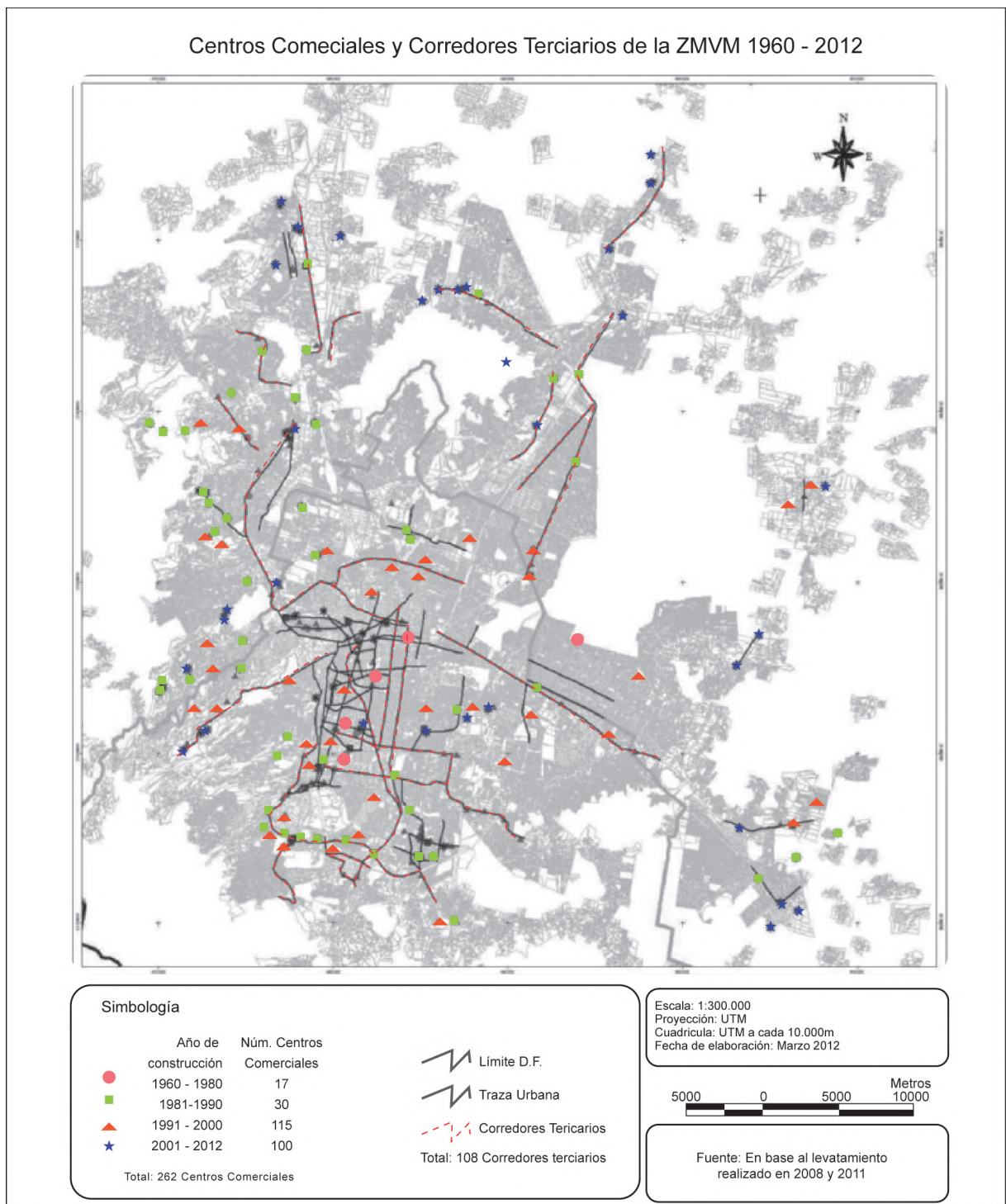


FIGURA 1.1: Centro Terciarios de la Zona metropolitana del Valle de México, Elaboración: Autor, Fuente: Autor

1.2. Reconfiguración Urbana

Según (Isunza Vizuet y Soriano Cruz, 2008) mencionan que “la movilidad es un indicador del desarrollo de nuevas formas de organización territorial, especialmente en procesos metropolitanos” en este sentido es que se reconfigura la formación de nuevas centralidades y territorios. Su estudio analiza los desplazamientos comunes o la movilidad cotidiana, ésta “es un movimiento periódico entre el lugar de residencia y el de trabajo, aunque también los viajes son motivados por razones de consumo, estudio y ocio” (Isunza Vizuet y Soriano Cruz, 2008)

(Vecslir y Ciccolella, 2011) señalan que la movilidad urbana responde y se refleja en la reconfiguración de las ciudades, precisando que:

“Se trata del paso del aglomerado a la red, según el cual tienden a definirse nuevas centralidades o subcentralidades metropolitanas de estructura compleja, donde el crecimiento ya no se produce en continuidad con el tejido urbano existente sino que se implanta a lo largo de los grandes ejes de circulación”

(Vecslir y Ciccolella, 2011)

Estas centralidades se definen según las características particulares de cada sitio enmarcando a: corredores comerciales, microindustriales, turísticos, recreativos, deportivos, culturales y ecológicos. Estos a su vez enlistan la clasificación de estos elementos urbanos denominados así por sus características particulares en cada caso. Definiendo (Acuña y Graizbord, 1999) cuatro dimensiones que considera el usuario para establecerse en determinados sitio: la definición del área, de residencia y de relación tiempo actividad, de tal suerte que los individuos satisfacen sus necesidades de vivienda, consumo estudio, ocio y trabajo.

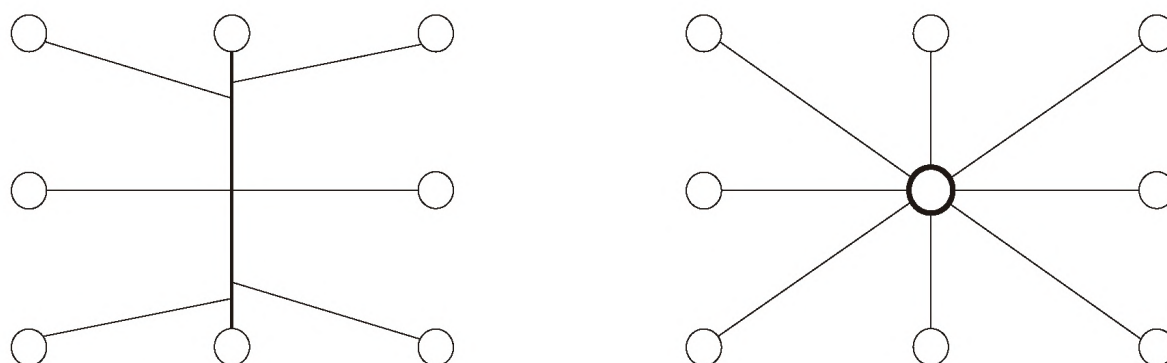


FIGURA 1.2: Decentralización y centralización urbana, Elaboración: Autor, Fuente: Autor

1.3. Articulando criterios de caracterización

“Los límites de la ciudad se harán borrosos y mostraran a una ciudad de línea continua, de flujos y espacios convenientes para los proyectos globales de sistemas económicos que inventaran nuevas formas para una explotación que se vuelva natural, gracias a una dispersión de actividades que favorezcan las diferencias sociales.”

(Elizalde Hevia y Tijoux, 2008)

La sociedad, está construida en torno a flujos (Castells, 2000) sean estos flujos de capital, de información, de tecnología, de interacción organizativa, de imágenes, de sonidos o de símbolos; donde estos no son, sólo un elemento de la organización social, sino que, son la expresión de los procesos que sujetan la sociedad, llegando a ser el espacio donde la sociedad se expresa y se transforma emergiendo procesos y formas espaciales nuevas.

En el estudio de corredores se aborda el aspecto social, económico y urbano de la red urbana. Para tratar estos aspectos dinámicos y esclarecer el estudio, (Castells, 2000) reflexiona sobre los sistemas de flujos interurbanos, puesto que los CU dan paso a una nueva expresión caracterizada por el reemplazo del espacio de lugares por el de los flujos, senderos y tránsitos, con lo cual prevalece el movimiento de personas, información y recursos. Así la lectura urbana pasa de un centro de encuentro a ser enfocada desde el tránsito, flujo y movilidad. En efecto, ^{el} espacio no es una fotocopia de la sociedad, sino que es la sociedad misma; donde formas y procesos espaciales, están ligados por las dinámicas de estructuras sociales”, es así que (Castells, 2000) menciona que los espacios de ”flujos, como la forma material de sustento de los procesos y funciones dominantes en la sociedad informacional, puede describirse más que definirse mediante la combinación de al menos tres capas que los constituyen”:

1. El primer soporte material, está constituido por un circuito que forma la base material de los procesos que se observan, del mismo modo que lo pueda ser «la ciudad» o «la región» en la organización de la sociedad.
2. El segundo anillo lo constituyen los ejes y nodos, logrando conectar espacios y lugares con propiedades físicas, sociales, culturales y funcionales, debiendo tomarse en cuenta las siguientes consideraciones:
 - a. En algunos casos, son intercambiadores y/o ^{ej}es de comunicación que desempeñan un papel de coordinación para que haya una interacción uniforme de todos los elementos integrados del corredor”. (Castells, 2000)
 - b. En otras instancias los nodos son puntos estratégicos que cumplen funciones importantes, las que se constituyen en actividades y lugares que se desarrollan a lo largo del territorio en torno a la función del corredor.

- c. “Por lo tanto, los principales procesos dominantes de nuestra sociedad se articulan en redes que conectan diferentes lugares y asignan a cada uno un papel, en definitiva condiciona el destino de cada localidad” (Castells, 2000)
3. El tercer anillo o capa la conforma la organización sociopolítica, la que desarrolla, planifica, programa y ejecuta directrices para el ordenamiento territorial.

En este punto cabe recalcar que la teoría del espacio de los flujos determinada por (Castells, 2000), “parte del supuesto implícito de que las sociedades están organizadas de forma asimétrica en torno a los intereses específicos dominantes de cada estructura social. ⁵ Así pues, los nodos incluyen espacios residenciales y orientados al ocio, que, junto con el emplazamiento de las sedes centrales y sus servicios auxiliares, tienden a agrupar las funciones dominantes en espacios cuidadosamente segregados, con fácil acceso a complejos cosmopolitas de las artes, la cultura y el entretenimiento”.

1.4. ¿Cuál es esta manifestación espacial?

“Los patrones de estructuración urbana en América Latina están determinados, por lógicas de formación de rentas del suelo urbano tanto en los territorios periurbanos o intersticiales metropolitanos, como en áreas ya integradas, donde se articulan las viejas y nuevas condiciones estructurales de la acumulación del Capital” (Jaramillo González, 2008). El estudio de (Castells, 2000) manifiesta que, “El espacio del poder y la riqueza se proyecta por el mundo, mientras que la vida y la experiencia de la gente se arraiga en lugares, culturas o su historia”. (Castells, 2000). Por consiguiente (Castells, 2000) menciona cuanto más se basa una organización social en flujos históricos, se sustituye la lógica de un lugar específico, más se escapa la lógica del poder global, control sociopolítico o de sociedades locales nacionales con especificidad histórica”. ⁶ Autores como (Losch y cols., 1954) en (Camagni, 2004) hablan de manifestaciones espaciales, de esa lógica de influencia adquieren dos formas principales en la dinámica de los corredores:

- a. “Las élites forman su sociedad propia y constituyen comunidades simbólicamente aisladas, atrincheradas tras la barrera material del precio de la propiedad inmobiliaria” (Castells, 2000), definiendo así una comunidad como el conjunto de sinergias sociales, ligadas a las conexiones personales con el espacio.
- b. “Una segunda tendencia importante crea un estilo de vida e idea formas espaciales encaminadas en unificar el entorno simbólicamente, de este modo se construye un espacio relativamente aislado por todo el mundo a lo largo de las líneas de unión del espacio de los flujos similares” (Castells, 2000)

⁵(Castells, 2000) propone una hipótesis de flujos, compuesto por micro redes personales, que proyectan macro redes funcionales por el conjunto global de interacciones del espacio de los flujos.

⁶(Castells, 2000) a su vez hace referencia que mientras más democráticas sean las instituciones de una sociedad, la diferenciación de élites incrementa, evitando la excesiva politización en la toma de decisiones estratégicas.

.^{EI} espacio de los flujos, a su vez, también refleja su aspiración a establecer una conexión cultural entre sus diferentes nodos en la tendencia hacia la uniformidad arquitectónica” (Castells, 2000), por cuanto, el .^{es} espacio de los flujos incluye la conexión simbólica de una arquitectura homogénea en los lugares que constituyen los nodos de cada corredor a lo largo del mundo, de tal modo que la arquitectura escapa a la historia y la cultura de cada sociedad”

Ahora bien, el recorrido teórico del problema nos ha expuesto las líneas de investigación, los análisis, y temáticas detallados posteriormente (Tabla 1.1 ejes sobre los que se asienta el análisis de la investigación), donde cada tema da lugar a procesos y análisis para el desarrollo adecuado de la investigación.

Temática	Líneas de investigación	Análisis
Contribución a la terminología general y específica adoptada en la propia actividad práctica. (López Trigal, 2015)	Ordenación del territorio, Planificación regional y Geografía urbana. (Pradilla Cobos y A., 2004)	Sistemas lineales de espacios abiertos dentro del tejido urbano. Los corredores verdes apuntan a mantener esencialmente elementos del paisaje natural en las urbes, su disfrute y su apropiación. Esta lógica de estructuración: absorbe, desplaza y re-ordena la centralidad original a los centros urbanos. Los nodos e hitos urbanos son referentes monumentales que promueven la formación de nuevos corredores. (la Cobos, López, Huitzil, y Chich, s.f.)
Red de corredores urbanos terciarios. (Pradilla Cobos y A., 2004)	Arquitectura, Urbanismo, Ciencias sociales. (Pradilla Cobos y A., 2004)	
Espacios de flujos. Los componentes materiales e inmateriales de las redes globales, a través de las distancias. (Castells, 1976)	Sociología urbana.(Castells, 2001)	El espacio de los flujos, incluye la conexión simbólica entre los diferentes factores de desarrollo de la urbe constituyéndose nodos. (Castells y cols., 2008)

Tabla 1.1: EJES SOBRE LOS QUE SE ASIENTA EL ANÁLISIS DE LA INVESTIGACIÓN, ELABORACIÓN: AUTOR, FUENTE: AUTOR

A esta línea definida por (Castells, 2000), se debe sumar las alocuciones de (Guevara Martínez, 2007) sobre la escala humana en la planificación urbana y su influencia en los corredores urbanos, puesto que la humanidad – sociedad – es la que interactúa en el espacio urbano, transformándolo y apropiándose de este, llegando a delimitarse espacialidades conocidas como vecindarios. Con esto, los corredores urbanos varían en forma y función dentro del sistema de una ciudad (intra-urbanos o inter-urbanos,) ⁷ pues dependiendo de la estructura en la ciudad, llegando a ser un distribuidor de equipamientos urbanos, arti-

⁷Intra-urbanos: dirigida a la planificación de un determinado centro; inter-urbanos: planificación dirigida a un sistema de ciudades.

culador de zonas, exhibidor comercial y distribuidor de áreas, como se señala en (Guevara Martínez, 2007).

De esta manera, al ser variantes los corredores y poder explicar que sucede en cada uno de estos, se pueden identificar componentes físicos-sociales asociado al entorno inmediato de este, es decir al vecindario, el cual hace ver un área como delimitadora, enlistándose las siguientes dimensiones como resumen de estos componentes, señalándose que a veces son incompatibles entre sí:

- “*Un área físicamente delimitada*” sean estas calles, parques u otra. (Guevara Martínez, 2007)
- “*Un área con servicios como tiendas, escuelas y transportes. En el último caso, el vecindario tiene un papel funcional especial en la organización de una población o ciudad.*” debiendo de entenderse que los equipamientos y servicios que sirven a un barrio determinan el hábitat de este. (Guevara Martínez, 2007)
- Las zonas, se determinan bajo valores intrínsecos que las comunidades desarrollan en el vecindario, presentando “*tanto para residentes como para la comunidad mayor (limpieza, silencio, seguridad, solidaridad social, cohesión política, compatibilidad étnica o religiosa, calidad estética y prestigio social)*”. (Guevara Martínez, 2007)
- “*Un conjunto o agrupamiento de fuerzas que operan dentro de una comunidad para darle un atmósfera especial.*”⁸ (Guevara Martínez, 2007)

Debido a su vez señalarse que llegan a caracterizar el espacio público y para el cual (Gehl, 2014) propone fomentar las relaciones de los involucrados a base de: (Gehl, 2006)

- Protección contra el tráfico e incentivar a la vida en la calle para disminuir actos de crimen o violencia.
- Protección contra estímulos desagradables; como olor, ruidos, humo, sociedad.
- Construir espacios correctamente diseñados que incentiven y den prioridad a la acción de caminar.
- Diseñar espacios de descanso con la posibilidad de estar de pie además de la infraestructura para tomar asiento.
- Brindar a la población una visión agradable hacia el entorno, sin obstáculos y una buena iluminación.
- Garantizar un ruido moderado y distancias mínimas entre bancas, que permiten desarrollar conversaciones entre la comunidad.
- Construir zonas recreativas y de relajamiento.

⁸Según la recopilación de información al momento del estudio, el autor propone la observación de campo (para el caso de Puebla México) por la que se determinan “fracciones de corredor urbano”

- Determinar zonas que permitan disfrutar del clima como el sol, calor, frío o ventilación.
- Brindar experiencias positivas con elementos de jardinería, animales o cualidades estéticas. (Gehl y Svarre, 2013)

1.5. Corredores urbanos en México, España y Ecuador.

1.5.1. Corredor urbano, Passeig de Sant Joan

- Año: 2011
- Referente: El Paseo de Sant Joan
- Emplazamiento: Barcelona, España
- Tramo de intervención: 2.42km
- Promotor del Proyecto: Proeixample S.A. (Hoyos Núñez, 2012)

La intervención del “Passeig de Sant Joan de Barcelona” estuvo a cargo de la Arquitecta Lola Doménech, abarca una superficie de 31.455m², y comprendió “la demolición y retirada de todos los elementos de mobiliario, vegetación, equipamientos, señalización, alumbrado, imbornales”, así como el traslado, excavación, nivelación y compactación de la nueva capa de pavimento. (Hoyos Núñez, 2012)

Los elementos urbanos que muestra la intervención, toman base en función del diseño y el uso del espacio, con elementos discretos y funcionales, amigable con el medio ambiente, incorporando criterios bioclimáticos, proponiéndose soluciones basadas en la naturaleza con una *“mayor conectividad ecológica en los sitios urbanos regenerados”*, apartándose de crear jardinerías, por la implementación de arbustos autóctonos de mínimo mantenimiento, garantizando la biodiversidad. (Portugués Mollá, 2017)

En este se toma muy en cuenta, la iluminación sin llegar a ser “aparatoso” utilizándose luz de sodio para la calzada; pero también luz blanca para no transformar la atmósfera de los comercios, pudiendo ser regularizada por el ayuntamiento generándose un control del consumo en las noches. Así también en el pavimento se presentan piezas prefabricadas, de donde entre piezas y pieza se da paso a lo verde, teniendo dos variables tierra vegetal o sablón (arena gruesa) y mortero, cuidando su distribución sobre el paseo, correspondiéndole a cada bar una terraza de suelo duro y a cada entrada de edificio, un vado para acceso de vehículos. En percepción general, la intervención no toma un estudio profundo de la zona intervenida, priorizó la zona comercial, y en palabras de Hoyos no “a los intereses de los vecinos”, pero también se destacan fuera de esto aspectos positivos como el carril de bicicleta y la implementación de vegetación que es muy bien pensada. (Portugués Mollá, 2017)

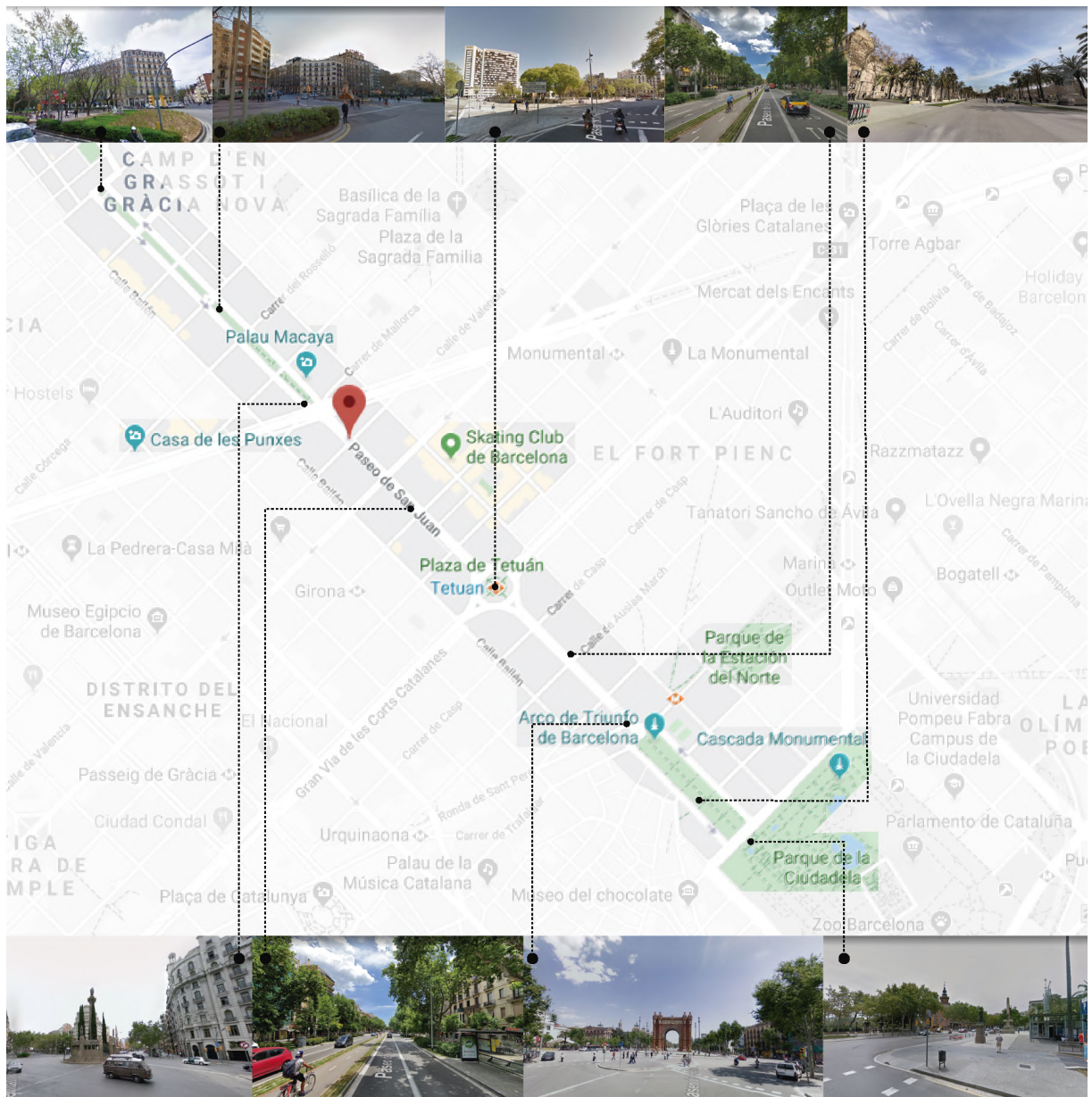


FIGURA 1.3: Vistas del Passeig de Sant Joan (1979-2011), a partir de El Modelo Barcelona de Espacio Público y de Diseño Urbano, Fuente: Passeig de Sant Joan (1979-2011).

1.5.2. Corredor Urbano Miguel Alemán Valdés

- Año: 2013
- Referente: Plan de Regeneración del Corredor Urbano Miguel Alemán Valdés
- Emplazamiento: Guanajuato, México
- Tramo de intervención: 1.73 km
- Promotor del Proyecto: Instituto Municipal de Planeación (Hoyos Núñez, 2012)

El plan de regeneración del Corredor Urbano Miguel Alemán Valdés, en el estado de Guanajuato, comprende siete zonas de estudio (Arbide, Bella Vista, La Merced, Guadalupe, Independencia, Obrera y Centro), las cuales se han desarrollado a lo largo del tiempo con un ambiente social-urbano conflictivo, pero de gran valor, fortalecida por los vínculos comunitarios y una gran cohesión social alrededor de la religiosidad. (Hoyos Núñez, 2012)

Además, se presentan debilidades en la zona de análisis, como son, la ausencia de espacios públicos, inmuebles con un alto nivel de deterioro, delincuencia, violencia, vandalismo, alcoholismo, drogadicción, así como una percepción de falta de oportunidades y presencia de actividades delincuenciales, que se relacionan directamente con la migración hacia otros puntos de la ciudad. (de Puebla, 2007)

Es necesario recalcar, que, las oportunidades identificadas en este sector vienen dadas por la existencia de zonas que pueden ser rehabilitadas para esparcimiento y convivencia, donde *“los oficios que desde hace largo tiempo se desarrollan en la zona pueden ayudar a generar planes educativos”* al igual que auto empleo, potenciando esta área degradada a una red de oportunidades ajustada a la realidad del sector. (Hoyos Núñez, 2012)



FIGURA 1.4: Plan maestro de El plan de regeneración del Corredor Urbano Miguel Alemán Valdés, Fuente: Google earth, Elaboración: Autor

1.5.3. Corredor Urbano El Barranco

- Año: 2004
- Referente: Plan Especial “El Barranco”
- Emplazamiento: Cuenca, Ecuador
- Tramo de intervención: 3.9 km
- Promotor del Proyecto: Gobierno Autónomo Descentralizado (Albornoz, 2004)

Bajo la premisa de “Cuenca ciudad de las ciencias” y con el apoyo de diferentes dependencias municipales, entidades y consultores se desarrolla, el plan especial “El Barranco” a finales del 2004; tomándose como variables *“la situación macro y micro regional, imagen objetivo, nuevas centralidades, plan de vialidad, espacio público, plan de acciones inmediatas, vivienda, entorno vegetal, paisaje, propuestas, créditos y bibliografía”*, (Albornoz, 2004) para la recuperación de los espacios degradados que intervienen en el proyecto. Esta intervención da prioridad a características ambientales, priorizando la movilidad no motorizada, recuperando áreas degradadas y amplificando el protagonismo de los espacios públicos; este proyecto se extiende desde la calle Simón Bolívar y la Avenida Tres de Noviembre, hasta el Parque el Paraíso; comprendiendo desde restaurantes, bares, galerías, tiendas, plazoletas, parques, corredores verdes y áreas lúdicas.

La recuperación de espacios como plazas, parques y equipamientos, contribuyen a mitigar las debilidades de la zona y fortalecer las dinámicas urbanas de este sector importante de la ciudad, iniciando su intervención en la Alameda 12 de abril, abarcando un paseo peatonal con árboles, el ensanchamiento de la orilla del río y la eliminación de dos carriles vehiculares, llegando a obtenerse una reducción de vehículos a esta zona de gran valor ambiental y paisajístico. A su vez esta intervención conecta la terraza baja del Ejido y con la terraza media del centro histórico de la ciudad, con puentes peatonales llegando a ser un mirador privilegiado de la antigua y contemporánea ciudad.

Para llevar a cabo la intervención, La UNESCO fue considerada como uno de los entes que reviso y verifico la propuesta, evaluando los estudios y programas ejecutados. La misma pronunciándose de esta obra como un proyecto modelo que tomo en cuenta la identidad histórica de la ciudad y sus intervenciones son sensibles al carácter del territorio.



FIGURA 1.5: Situación al 2010, Zona de intervención del Plan Especial “El Barranco”, Léase: <http://arquitecturapanamericana.com/el-barranco-de-cuenca/nggallery/page/2>

Capítulo II-Análisis de sitio

2.1. Cuenca y la Universidad.

La Santa Ana de los Cuatro ríos de Cuenca, sede de diversas universidades e institutos, ¹ se alza como un polo de desarrollo de ciencia y tecnología, llegando a ser un destino dónde ilustres y letrados de diversas partes del Ecuador como del mundo, fijan sus ojos para profesionalizarse. Este prestigio, construido con los años, investigación, alianzas, la ciudadanía y el trabajo colaborativo, han hecho de la universidad cuencana un referente de educación como de urbanidad, que le llevaría al año 2010, merecerle la declaratoria por parte de la Asamblea Nacional del Ecuador como “Ciudad Universitaria”. ² De acuerdo a (HGV, 2019), ³ la universidad cuencana representa la esencia de la ciudad desde hace ya más de 150 años, llegando a influir y dinamizar la economía local como regional, contando con 4 universidades y 7 institutos, al año de estudio. (Secretaría de Educación Superior, Ciencia, 2019)



FIGURA 2.1: Universidades de estudio, Fuente: Autor, Elaboración: Autor

¹Recuperado 05/12/2019 de: https://issuu.com/cuencaciudaduniversitaria/docs/declaratoria_final

²Recuperado 06/12/2019 de: <https://www.eluniverso.com/2011/01/06/1/1363/cuencaciudaduniversitaria.html>

³Recuperado 05/12/2019 de: <https://ww2.elmercurio.com.ec/2019/04/12/una-distincion-a-la-culturaeducacion-y-el-conocimiento/>

2.2. Universidad Católica De Cuenca Y Universidad Politécnica Salesiana

De las varias zonas universitarias de la ciudad, se toma por ubicación geográfica y cercanía en el tejido urbano para el análisis las universidades: Católica de Cuenca (Campus Humboldt, Las Américas y General Torres) y la Universidad Politécnica Salesiana sede matriz. Por una parte, la Universidad Católica de Cuenca, nace como institución universitaria en la presidencia del ilustre Presidente Dr. José María Velasco Ibarra, el 7 de septiembre de 1970 en memoria del sesquicentenario de la Independencia de Cuenca. (Universidad Católica de Cuenca, n.d.) Dentro de este marco, la Universidad Politécnica Salesiana, nace el 5 de agosto de 1994, en la Presidencia del Arq. Sixto Durán Ballén.

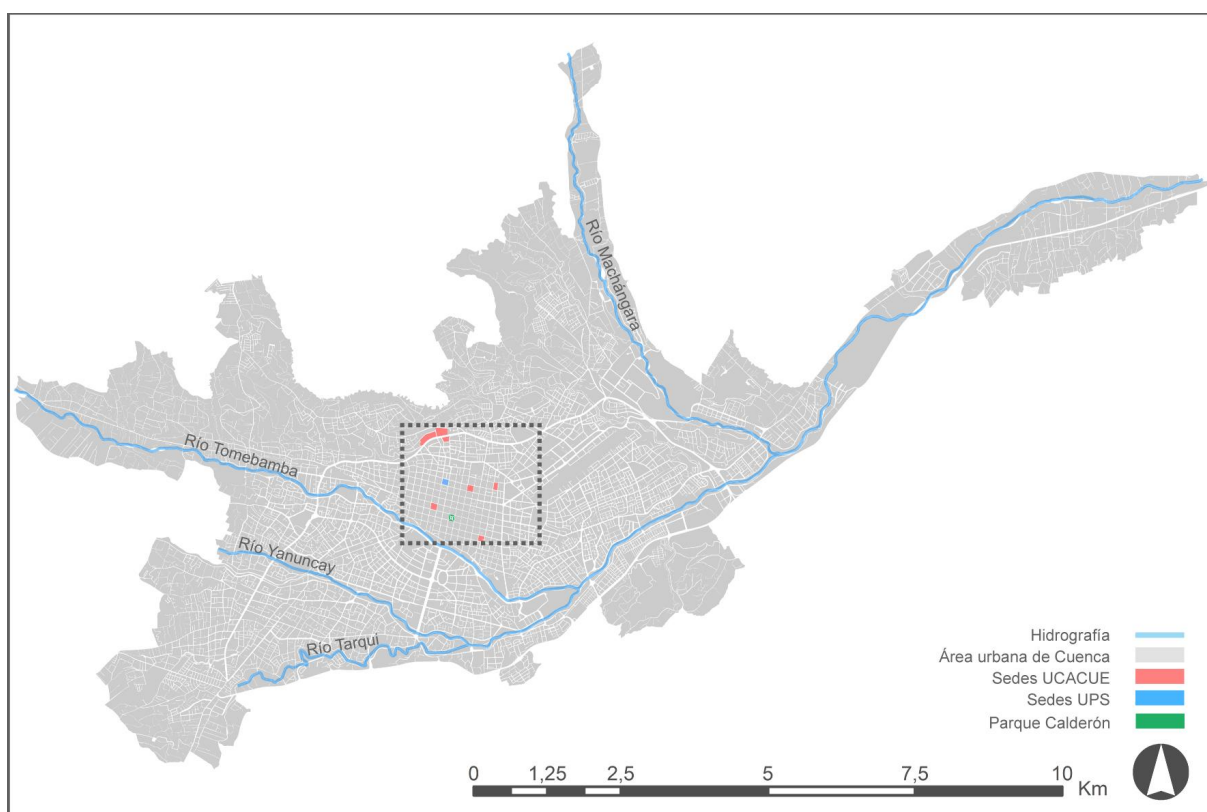


FIGURA 2.2: Ubicación geográfica de las Universidades Católica de Cuenca en rojo y la Universidad Politécnica Salesiana en azul, Fuente: Autor, Elaboración: Autor

En síntesis, los campus de la Universidad Católica de Cuenca que funcionan en la ciudad de Cuenca son:

- Campus Humboldt (Humboldt y Av. de las Américas)
- Campus Las Américas (Av. de las Américas y Humboldt)
- Campus General Torres (Av. de las Américas y General Torres)
- Campus Manuel Vega (Manuel Vega y Pío Bravo)
- Campus Presidente Borrero (Presidente Borrero y Pío Bravo)
- Campus Simón Bolívar (Simón Bolívar y Tarqui)
- Campus Vargas Machuca (Vargas Machuca y Presidente Córdova)

Estos están distribuidos en la zona céntrica de la ciudad, como se observa en la figura 2.3 mientras que el CTT (Centro de Innovación, Investigación y Transferencia de Tecnología) es emplazado en parroquia rural de Ricaurte. Al mismo tiempo las modernas instalaciones de la UPS acogen sus ofertas académicas en su sede matriz ubicada en la Calle Vieja y Eliailut; mientras que la sede de idiomas se sitúa en la Vega Muñoz y General Torres.

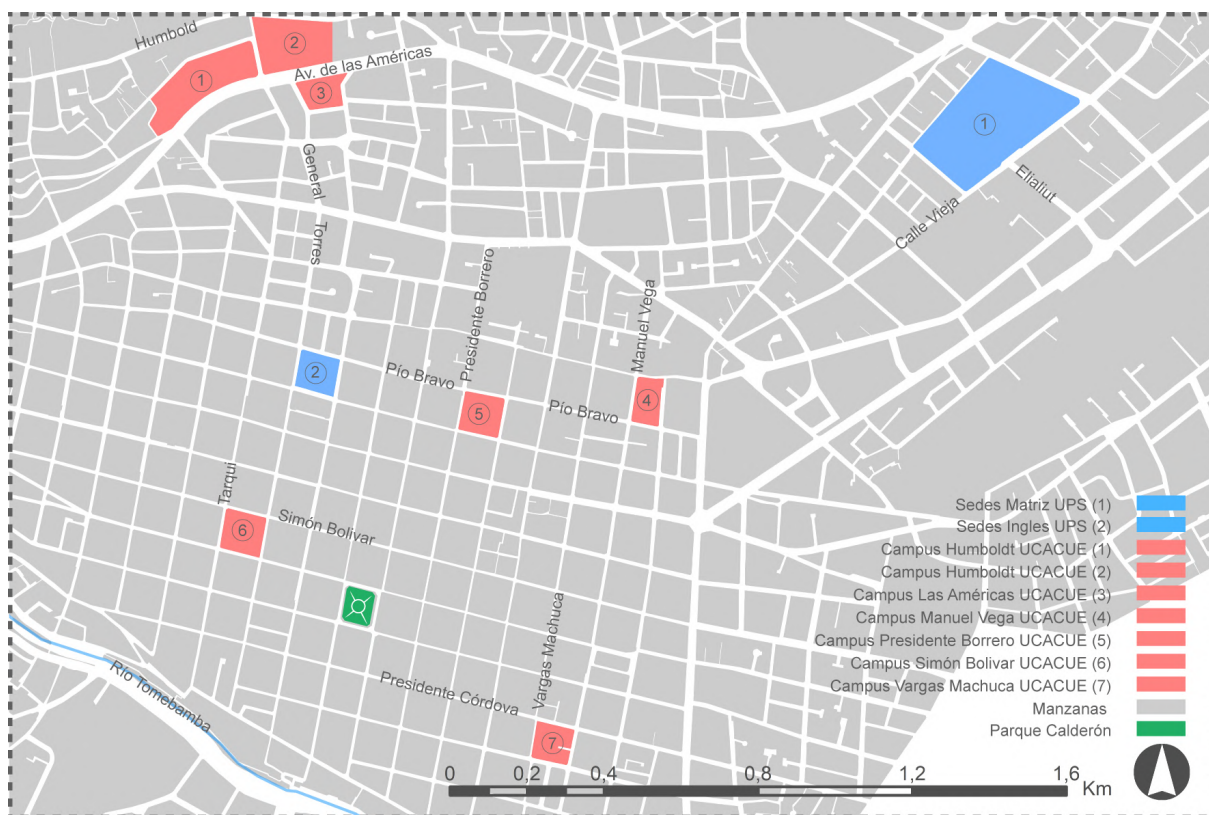


FIGURA 2.3: Ubicación geográfica de las Universidades Católica de Cuenca (en rojo) y la Universidad Politécnica Salesiana (en azul), Fuente: Autor, Elaboración: Autor

2.3. Población - Estudiantes

En el marco de análisis determinado, la población de estudio comprende a los estudiantes de estas instituciones, donde de acuerdo a los datos recopilados por los departamentos de estadística, (ver Anexo 1) como los obtenidos a través del levantamiento de información con el modelo de encuesta (ver Anexo 2) , se marca una población estudiantil mayoritaria de las provincias del Azuay, Loja y el Oro, que crece exponencial cómo se muestran las ilustraciones siguientes.

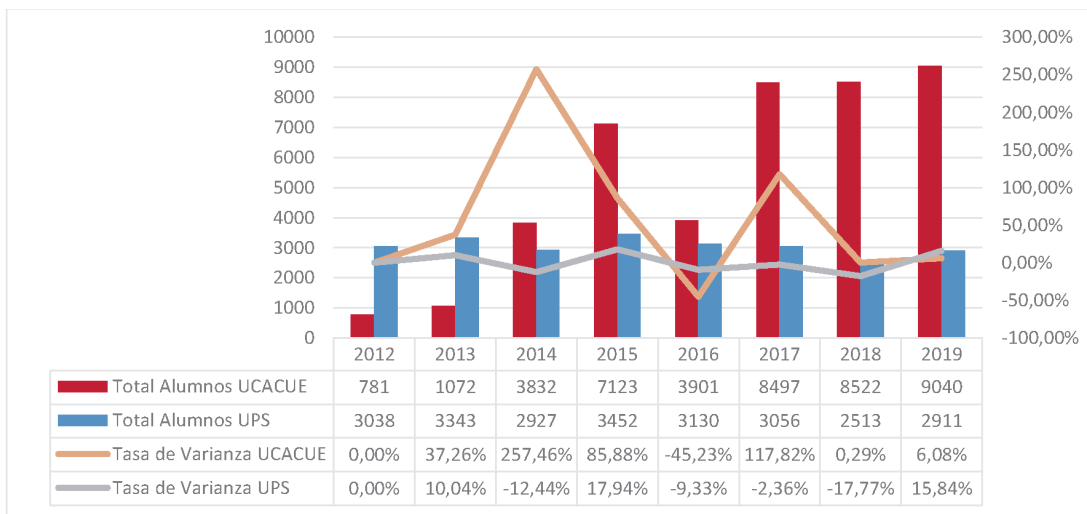


FIGURA 2.4: Total de alumnos matriculados periodo 2012-2019 de las Universidades Católica de Cuenca UCACUE y de la Universidad politécnica Salesiana UPS, Fuente: Departamentos de estadísticas de la UCACUE Y UPS, Elaboración: Autor

4

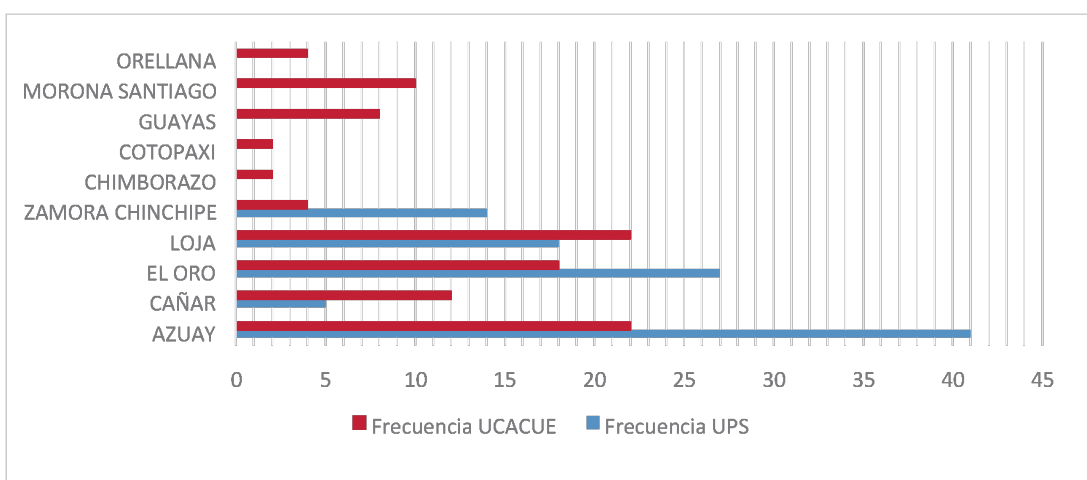


FIGURA 2.5: Total de estudiantes por provincias, Fuente: Departamento de estadística UCACUE - UPS, Elaboración: Autor.

Debido al alto número de estudiantes provenientes de otras provincias estos buscan lugares donde residir hasta culminar sus estudios es así que la ciudad tiene zonas de mayor vivienda estudiantil que otras donde en su mayoría residen jóvenes provenientes de Cuenca, Machala, Loja y Zamora.

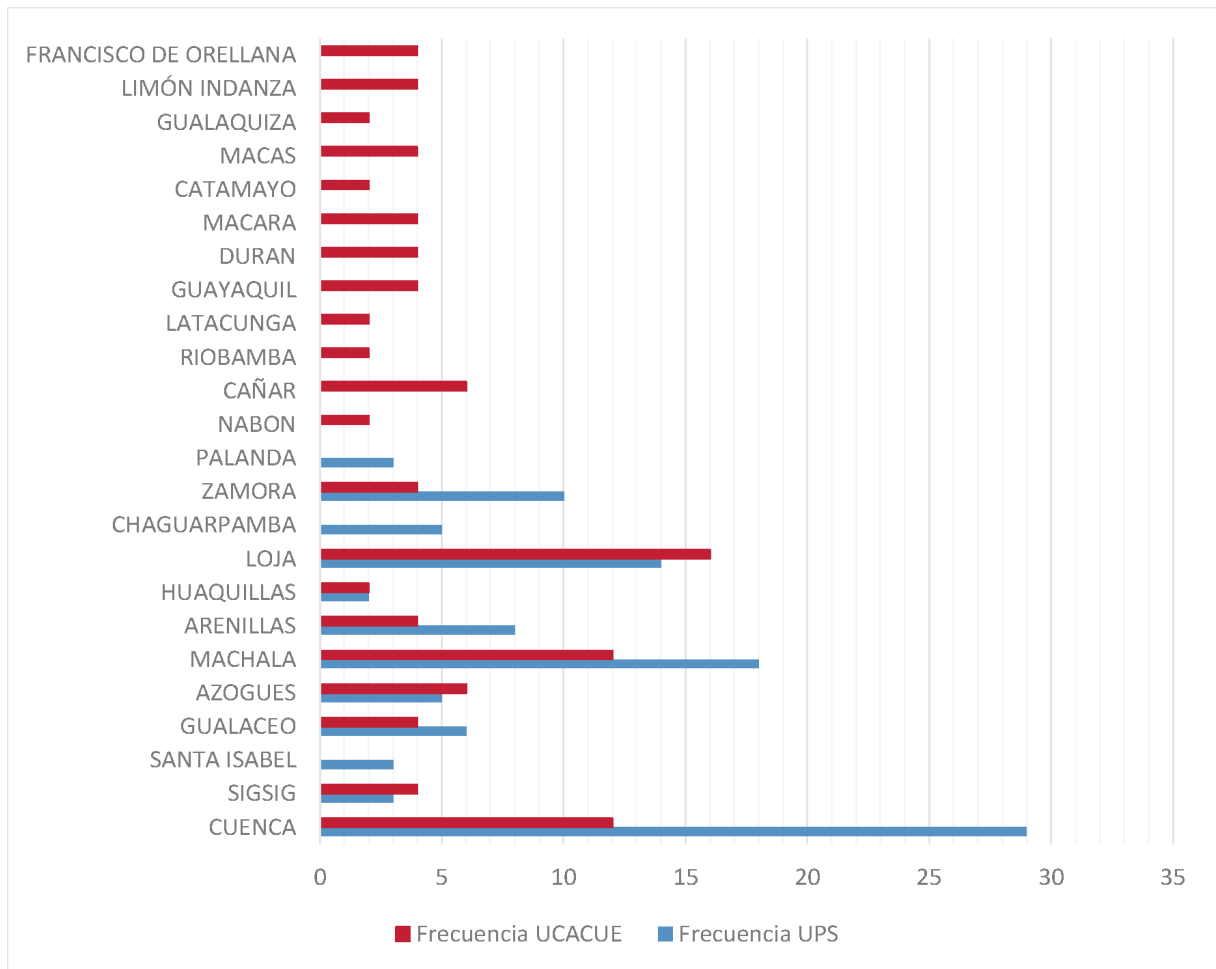


FIGURA 2.6: Pregunta de encuesta: Catón y Provincia de procedencia, Fuente: Encuestas, Elaboración: Autor.

Este alumnado identificado en la ilustración posterior reside en la mayoría de casos en las zonas aledañas a los centros educativos, a fin de establecer el área de estudio se encuestó al alumnado de las dos universidades manchando el terreno donde traslapa la vivienda tanto de residentes de la UPS como de la UCACUE. Abordando la residencia de la población en análisis sobre el tejido urbano, se distribuye por toda la ciudad siendo la mayor concentración en los barrios aledaños a los centros de estudio como son El Vecino, El Cebollar y Bella Vista tal como se grafica en la figura 2.7 y 2.8.

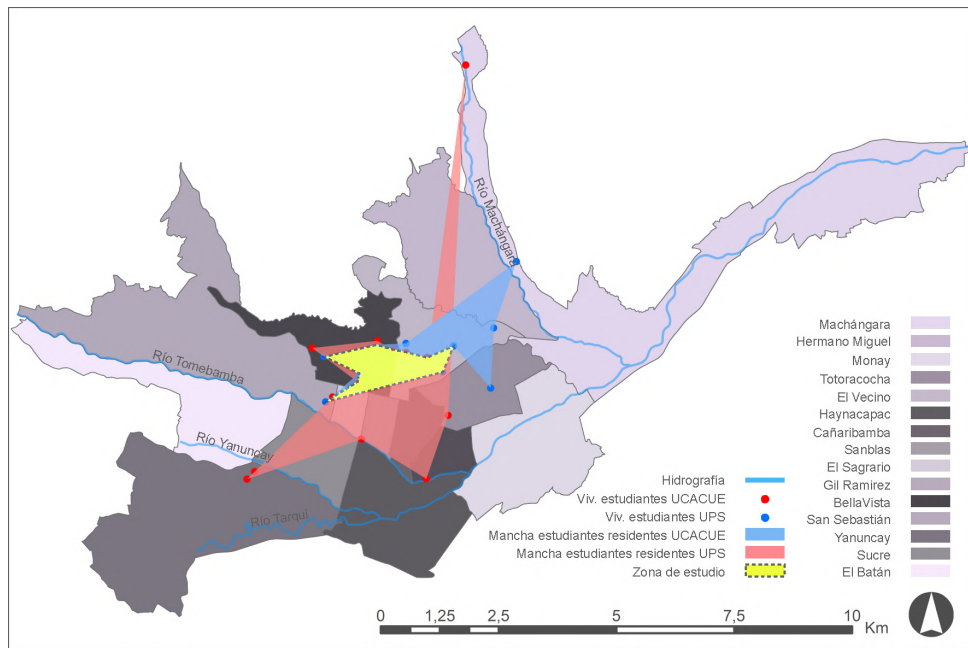


FIGURA 2.7: Pregunta de encuesta: ¿En qué barrio / cantón / provincia se ubica su domicilio?, Fuente: Encuestas, Elaboración: Autor.

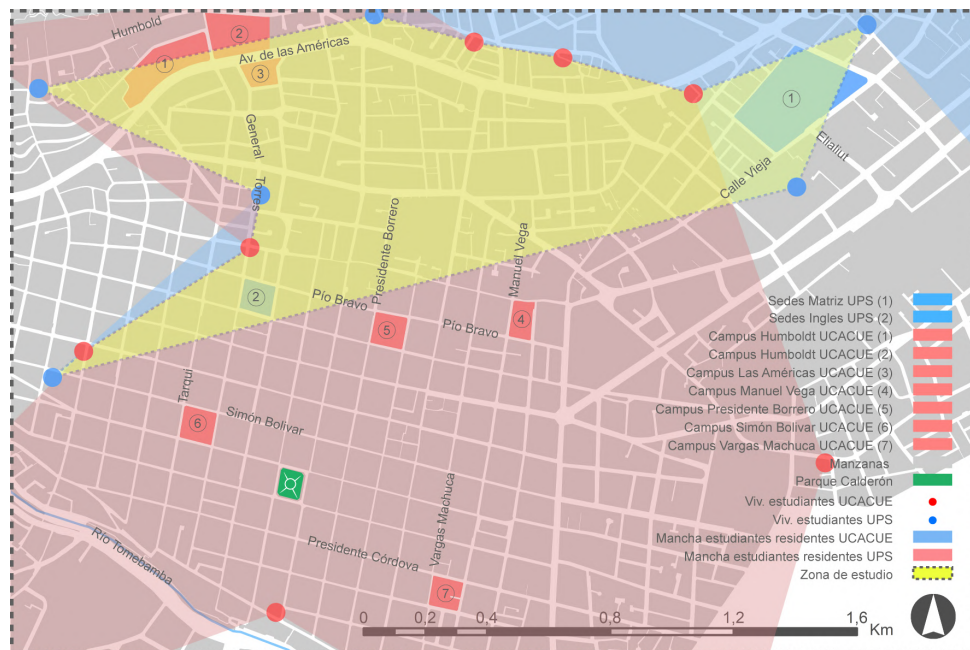


FIGURA 2.8: Pregunta de encuesta: ¿En qué barrio / cantón / provincia se ubica su domicilio?, Fuente: Encuestas, Elaboración: Autor.

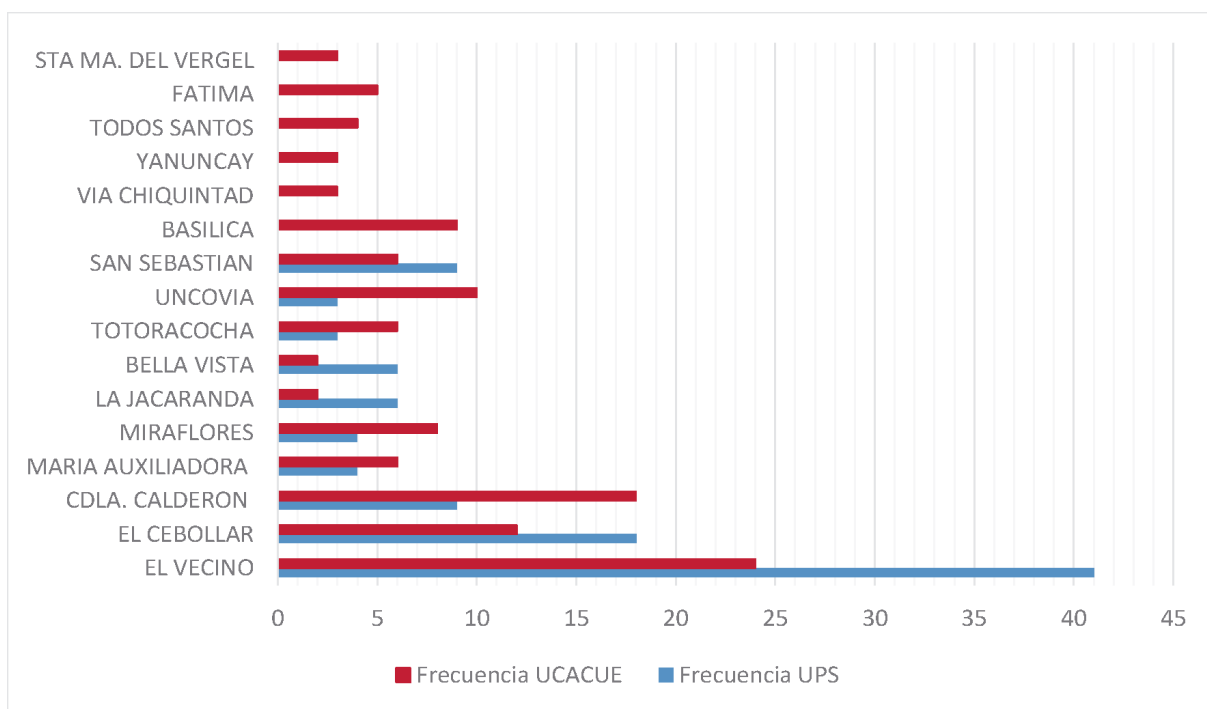


FIGURA 2.9: Pregunta de encuesta: ¿En qué barrio / cantón / provincia se ubica su domicilio?, Fuente: Encuestas, Elaboración: Autor.

Antes de proseguir, cabe puntualizar que la muestra poblacional, en su mayoría desconoce el significado de corredor urbano, existiendo porcentajes menores que contextualiza a los corredores urbanos, como “recorrer la ciudad”, “camino que conecta varios puntos”, “franja entre lo urbano y lo rural” o en menor medida como el “transporte público”.

Con esto, y para el análisis, la muestra poblacional a determinado flujos y nodos que comprenden el recorrido entre la residencia y el centro de estudio; El mismo que esta dotado por los servicios y equipamientos (ver Anexo 3) y cuya percepción de desconocimiento no disminuye su ocupación, llegando de acuerdo a los datos levantados, la población se siente satisfecha con los que frecuenta.



FIGURA 2.10: Equipamientos en la zona, Fuente: PMEP 2015 - 2025, Elaboración: Autor.

Por consiguiente las rutas trazadas por los estudiantes, identifican varias redes conectoras que vinculan conexiones importantes entre las dos casas de estudio, como se muestra en las siguientes imágenes:

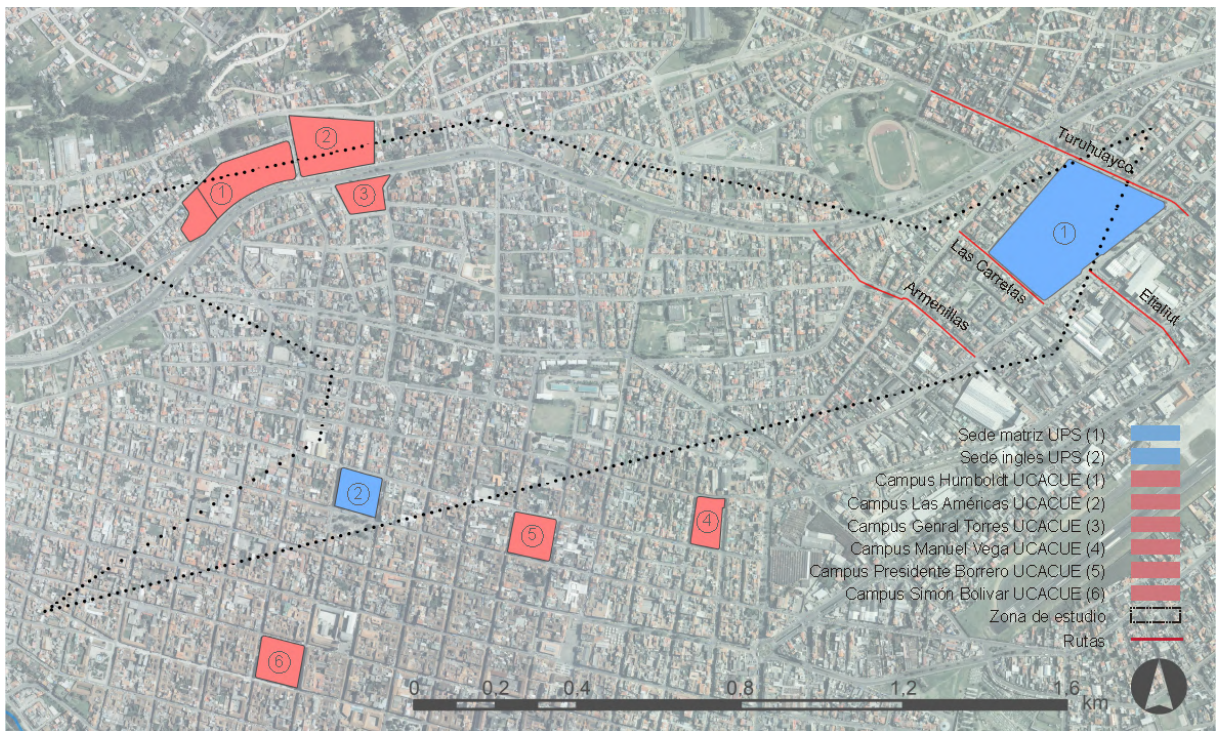


FIGURA 2.11: Recorridos frecuentados por estudiantes (vivienda a universidad), Fuente: Encuestas, Elaboración: Autor.

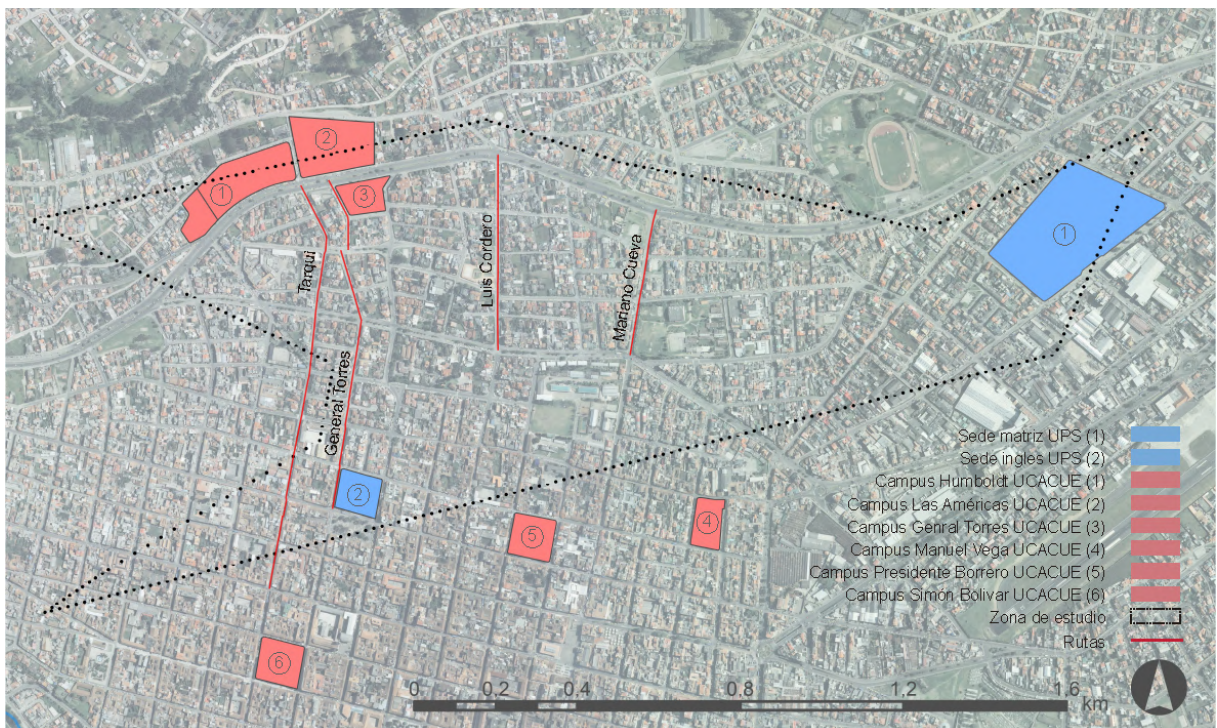


FIGURA 2.12: Recorridos frecuentados por estudiantes (vivienda a universidad), Fuente: Encuestas, Elaboración: Autor

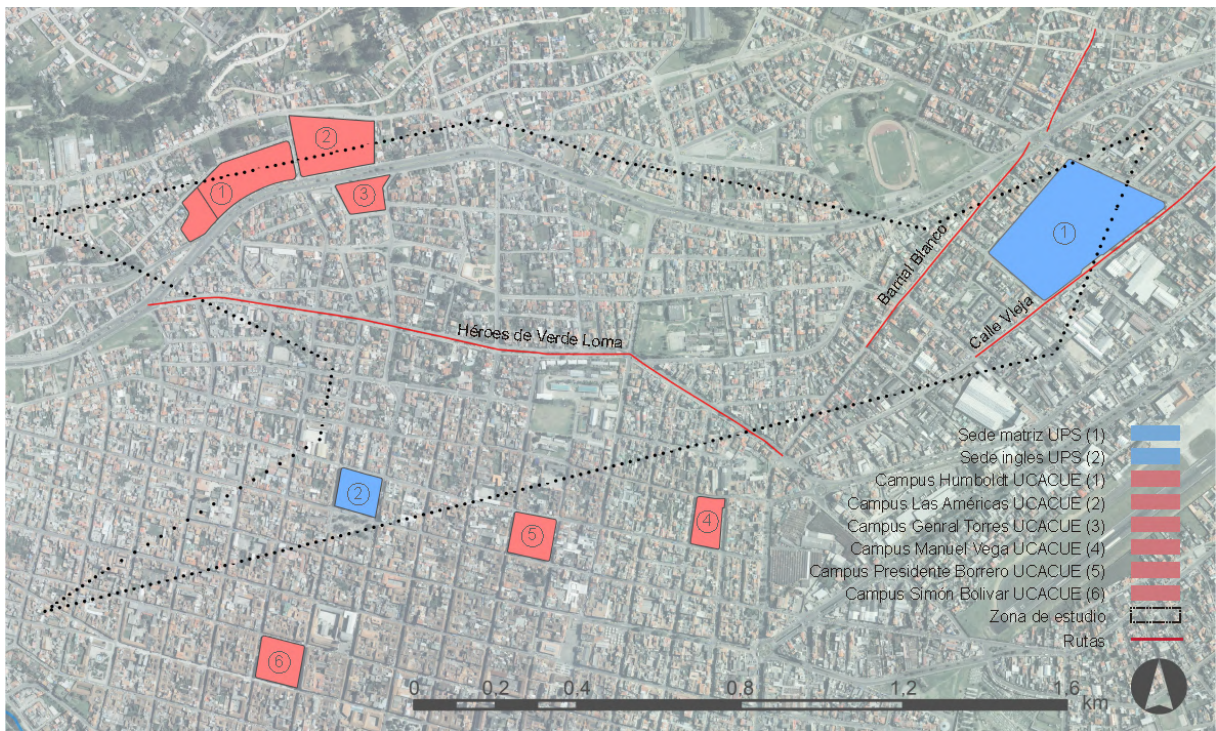


FIGURA 2.13: Recorridos frecuentados por estudiantes (vivienda a universidad), Fuente: Encuestas, Elaboración: Autor

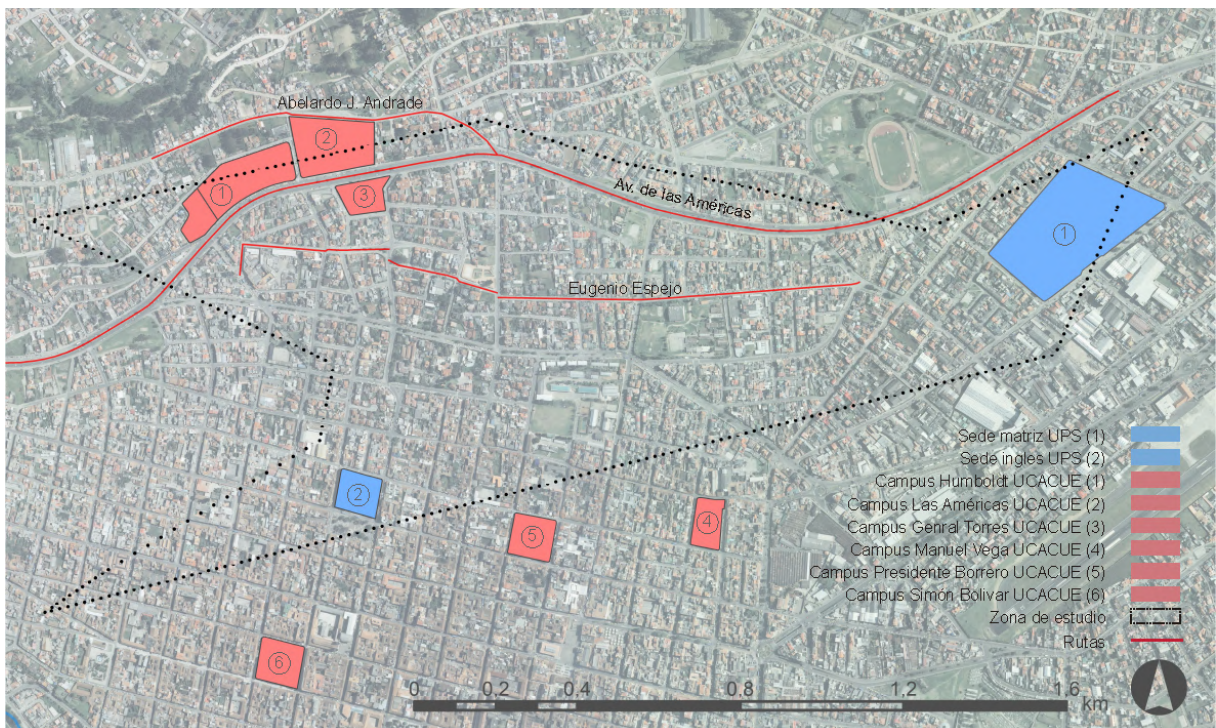


FIGURA 2.14: Recorridos frecuentados por estudiantes (vivienda a universidad), Fuente: Encuestas, Elaboración: Autor

Por lo tanto las calles con mayor flujo de usuarios es:

- Abelardo J. Andrade
- Av. de las Américas
- Eugenio Espejo
- Heroes de Verde Loma
- Barrial Blanco y Calle Vieja
- Tarqui
- General Torres
- Luis Cordero
- Mariano Cueva
- Las Armenillas
- Las Carretas
- Elialiut
- Turuhuayco

Así también es de importancia señalar el tiempo de conexión desde el domicilio a la universidad tiene dos frecuencias mayoritarias de 1 a 15 minutos y de 15 a 30 minutos, siendo los medios de transporte más utilizados el recorrido a pie y el bus urbano.

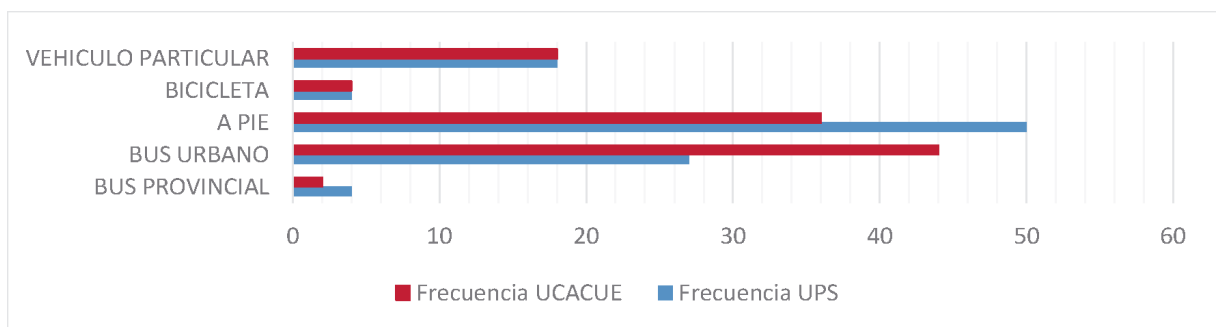


FIGURA 2.15: Pregunta de encuesta: Señale, para desplazarse desde su facultad a su domicilio ¿qué medio de transporte utiliza?

2.4. Uso, movilidad y seguridad.

Avanzando en el análisis y tomando como referencia el Plan De Ordenamiento Territorial actual vigente del cantón Cuenca (ver Anexo 4), el polígono de la población en estudio el polígono de población en estudio se traslapa en los sectores de planeamiento N2, N5A, N6, N7, N-8C, N9 y el centro histórico siendo los usos de suelo principales la vivienda y la conservación.

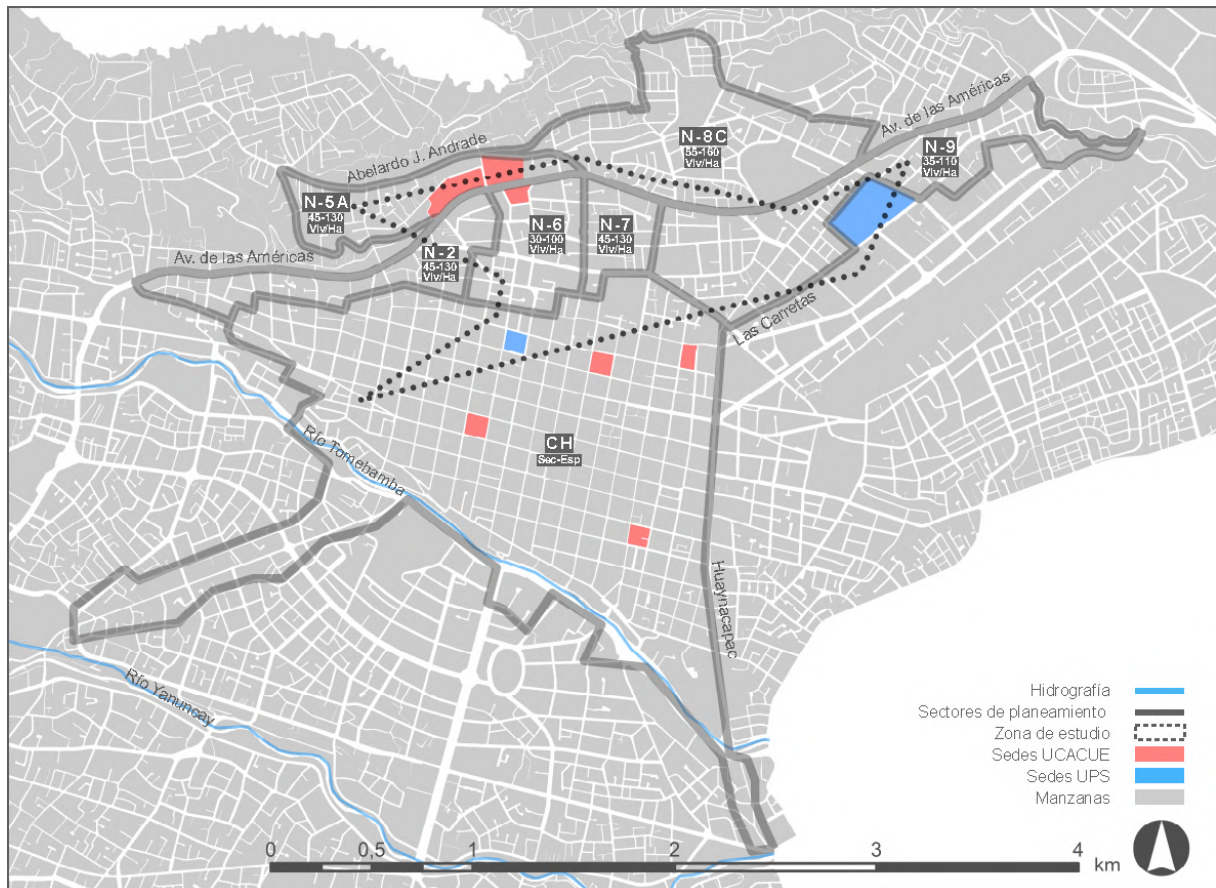


FIGURA 2.16: Usos de Suelo determinados por el Plan de Ordenamiento de la municipalidad del Cantón de Cuenca, Elaboración: autor, Fuente: GAD Municipal de Cuenca

Cabe recalcar que estos sectores a su vez son compatibles con el comercio de maquinaria liviana y equipos en general, repuestos y accesorios, comercio de materiales de construcción y accesorios, así como los de comercio de insumos para la producción agropecuaria y forestal al por menor, los de comercio de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por mayor, los de producción artesanal y manufacturera de bienes compatible con la vivienda. (Municipio de Cuenca, 2015)

Reforzando la presente y de acuerdo a la propuesta de ordenación y circulación en el Plan de Movilidad y Espacios Públicos,⁵ (Municipio de Cuenca, 2015), los sectores antes descritos, bajo los criterios de semaforización y organización de barrios se considera las vías que presentan mayor demanda identificando así las siguientes vías:

- Vías de flujo vehicular bajo de 2000 a 5000 veh/día
- Vías de flujo vehicular medio de 5000 a 20000 veh/día
- Vías de flujo vehicular alto de 20000 a 50000 veh/día

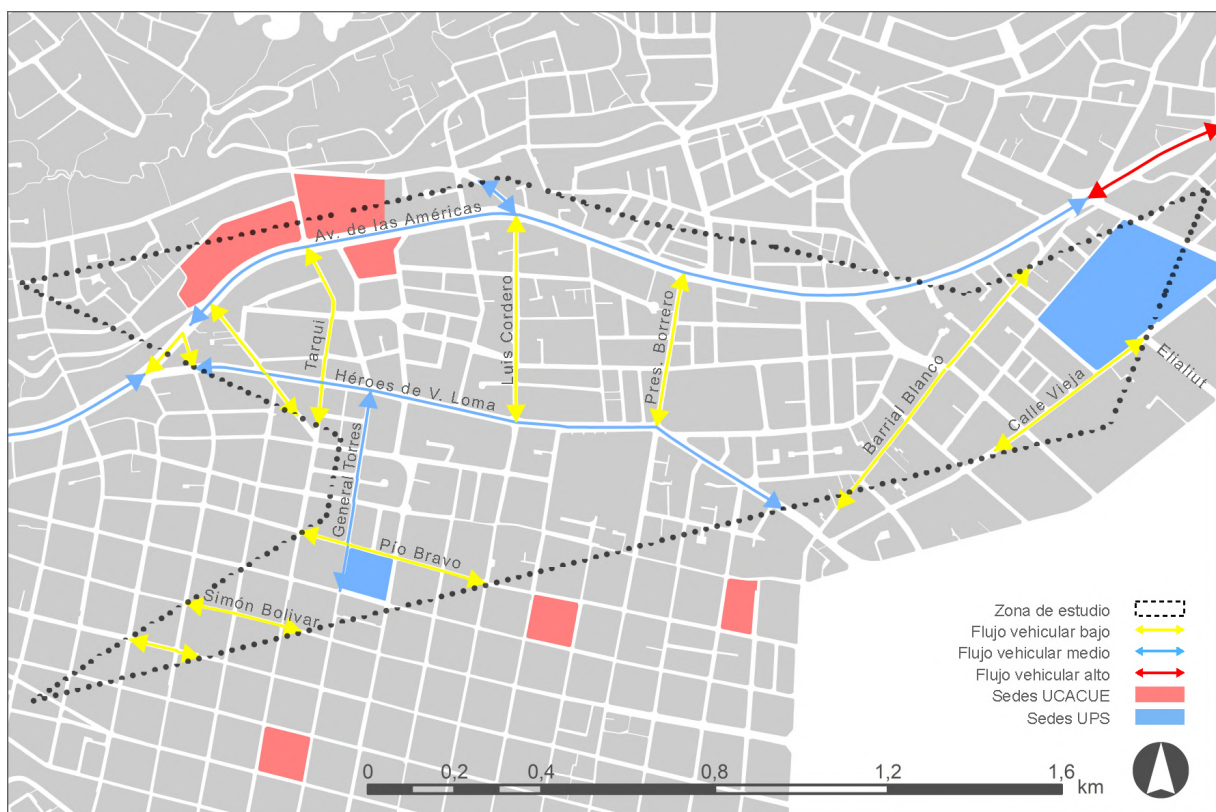


FIGURA 2.17: Flujo vehicular en la zona de estudio, Fuente PMEPE 2015-2025, Elaboración: Autor

⁵<https://hackathon.cedia.edu.ec/dmdocuments/INNOVACION/RETO/www.cuenca.gob.ec-2.pdf>

Algo semejante ocurre con la sintaxis espacial,⁶ la cual determina flujos mayores y nodos de conflicto en: Av. De las Américas y Luis Cordero, en la Mariano Cueva y Av. De las Américas y en La Av. Turuhayco y Av. De las Américas a la altura del redondel, mientras una menor concentración de flujos en la prolongación de la calle Arenillas y a los alrededores del Parque Fray Jodoco Ricke, y en las intersecciones de Calle Vieja y la del Chorro, Calle Coronel Francisco Calderón, así como también por la calle Francisco E. Tamariz y la Eugenio Espejo.



FIGURA 2.18: Sintaxis Espacial, Elaboración: Autor, Fuente: Autor

En el terreno del transporte público, las líneas que transitan por el área, con una radio de según el PMEP son:

⁶“Puede ser definida como un conjunto de técnicas analíticas asociadas a un marco teórico presentado por primera vez en *The Social Logic of Space* (Hillier, 1984) y a partir del cual se ha formado un programa de investigación a nivel internacional (Hanson, 1998; Hillier, 1996; Bafna, 2003; Peponis, 2002). En dicha obra primigenia, los autores presentan una teoría acerca de la organización del espacio y su significado social. Argumentan que los diversos escenarios (edificios, pueblos y ciudades) tienen ciertas propiedades espaciales que influyen en las formas de interacción entre sus habitantes. La hipótesis fundamental es que la actividad humana y las relaciones sociales se expresan y reflejan en la configuración espacial o estructura topológica de los escenarios construidos.” (Jiménez, Eric, Verduzco, y Gemma, 2013)

- Línea 7 – Los trigales – Mall del Río – Los trigales
- Línea 8 – Los trigales – San Joaquín – Los trigales
- Línea 12 – Minas – Quinta Chica – Minas
- Línea 16 – Hospital del Río – San Pedro - Hospital del Río
- Línea 17 – Punta Corral – Todos Santos – Puntal Corral
- Línea 18 – Zona Franca – Aeropuerto – Zona Franca
- Línea 19 – Visorrey – Tenis Club – Visorrey
- Línea 20 – Racar – Redondel de la G. Suarez – Racar
- Línea 24 – Cochapamba – Miraflores – Cochapamba
- Línea 25 – Cdla. Jaime Roldos – Mercado 27 de Febrero – Cdla. Jaime Roldos
- Línea 27 – Huizhil – Sinincay – Huizhil
- Línea 28 – Narancay – Capulispamba – Narancay

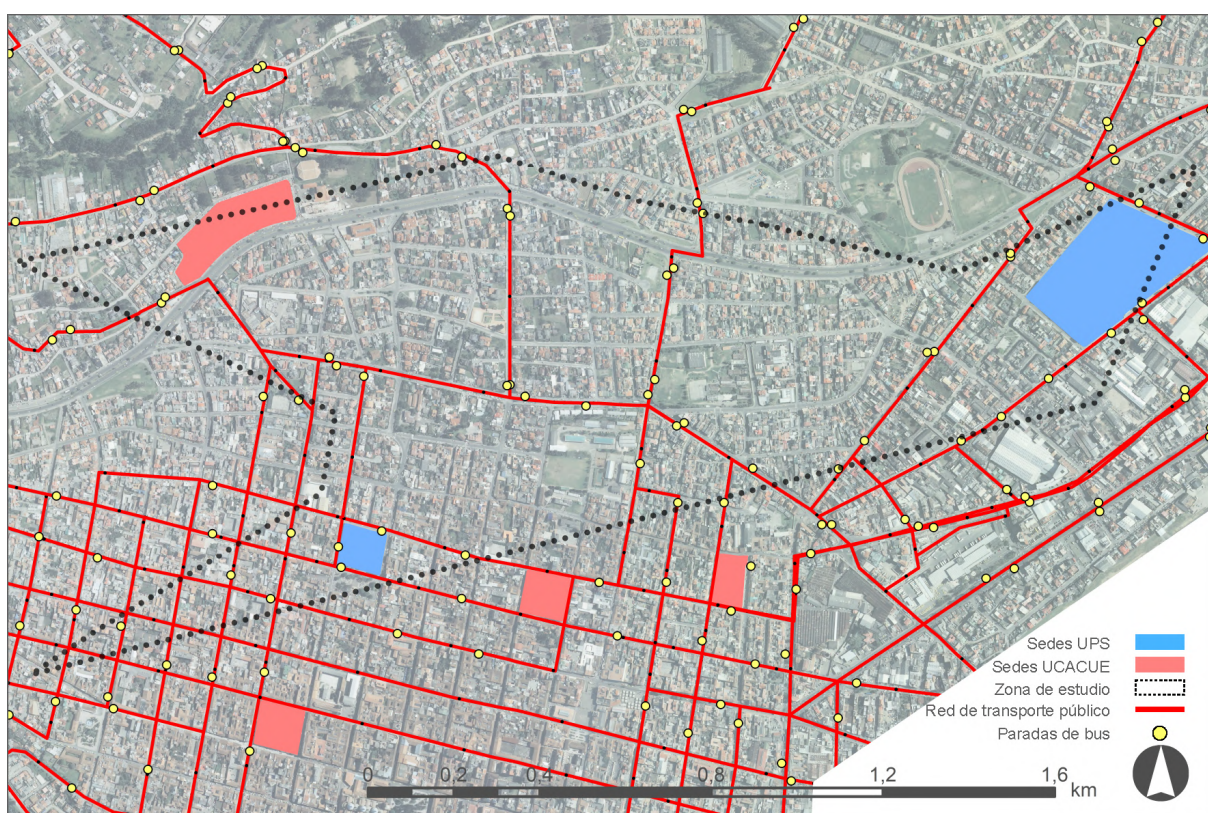


FIGURA 2.19: Rutas de buses que sirven al área de estudio, Fuente PMEP 2015-2025, Elaboración: Autor

Continuando con el análisis, es necesario señalar en seguridad los datos del Consejo de Seguridad Ciudadana de Cuenca, (ver Anexo 5) que denotan en la zona de análisis una concentración de delitos sexuales en el sector periférico al Colegio Francisca Dávila, mientras que la violencia intrafamiliar en una mayor concentración en el sector del Barrial Blanco (año 2018).⁷

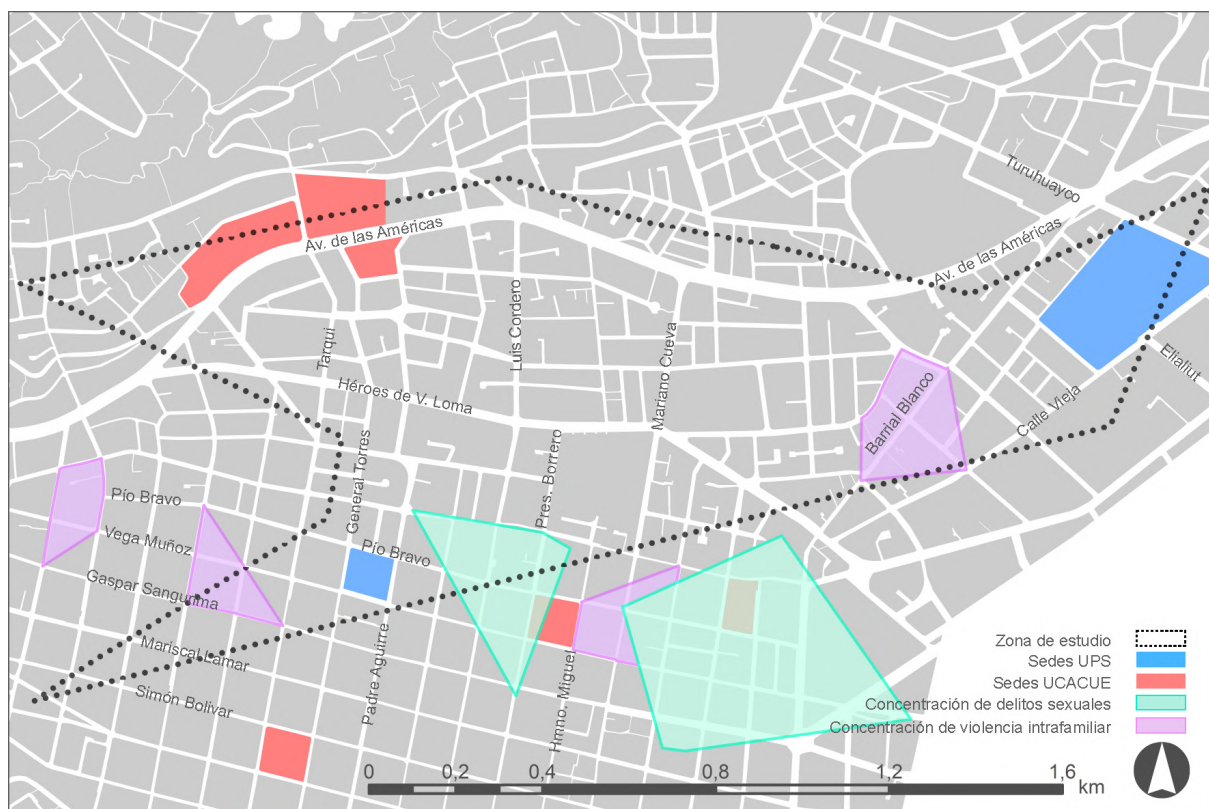


FIGURA 2.20: Áreas vulnerables de la zona, Elaboración: Autor, Fuente: ECU911 Cuenca en cifras 2018

⁷Véase Mapas del CSC – Anexo 6

Simultáneamente, la apropiación del espacio por parte de los involucrados numera el tráfico vehicular y el mal estado de calzada como los problemas principales, de los sectores; cuyas mejoras observadas por los mismos se direccionan hacia una mejor atención al peatón, de la vialidad, del servicio de buses y de la vigilancia policial.

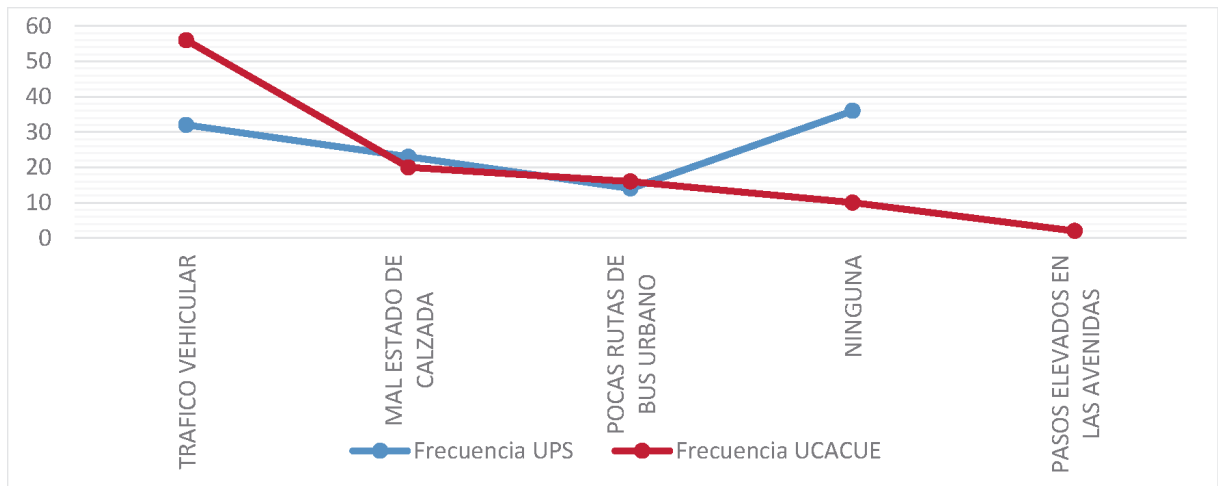


FIGURA 2.21: Pregunta de encuesta: De acuerdo a su perspectiva ¿Cuáles son los problemas urbano-arquitectónico que identifica desde su facultad hasta su residencia?, Fuente: Encuesta, Elaboración Autor.

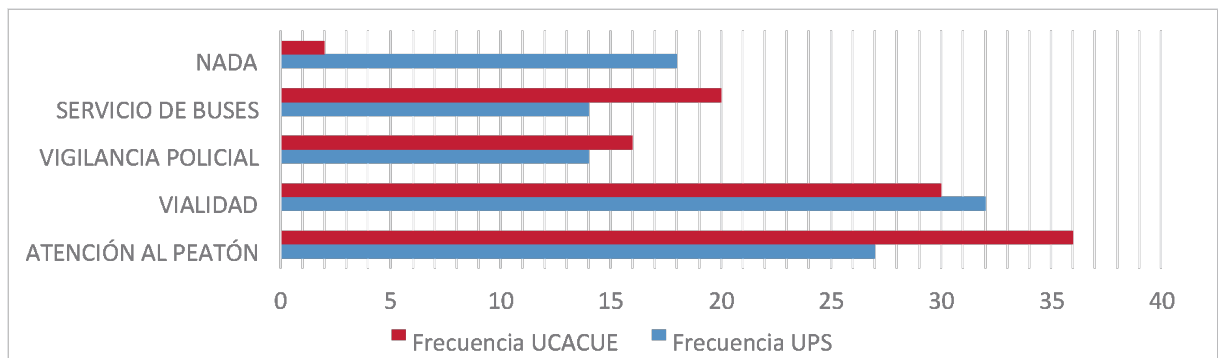


FIGURA 2.22: Pregunta de encuesta: En su recorrido, que se debería mejorar, Fuente: Encuesta, Elaboración Autor.

Capítulo III-Propuesta, modelo de corredor urbano articulador

3.1. Lineamientos como criterios de diseño

A continuación, se plantean criterios que serán tomados en cuenta para el desarrollo del corredor universitario. Estos permiten estimar necesidades o debilidades mismas que han sido identificados en base a los resultados estadísticos de las herramientas para dinamizar la urbanidad en el corredor, revisado en el presente documento con anterioridad.

3.2. Campos rectores para la propuesta

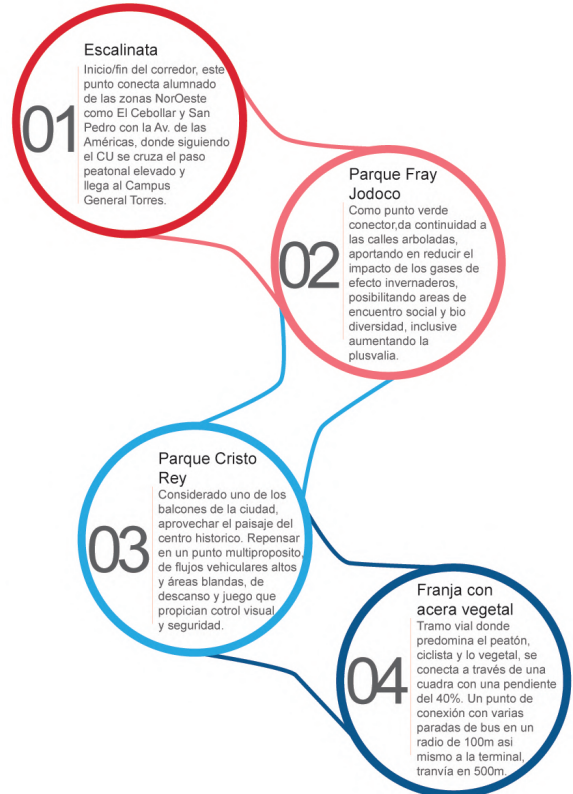
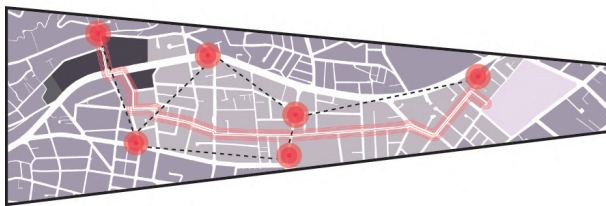
3.2.1. Principios

La propuesta se plantea en base a tres principios que buscan: reconfigurar el modelo de movilidad urbana; configurar un CU eficiente y definir centralidades a escala urbana. Los temas tratados se asientan sobre una infraestructura existente, transformándola y completándola en función de una movilidad dinámica, entendiendo las relaciones urbanas con una vida urbana sana y activa.

Esta consiste en una intervención por etapas detallando la Fase A, delimitando la B y proponiendo un estudio interdisciplinario en la fase final. Entendidos estos criterios el proyecto parte desde el trabajo en el campo de la conectividad y movilidad; de igual manera en un segundo momento el proyecto busca reconfigurar espacios urbanos habitables, regenerando cuatro zonas deterioradas definidas como centralidades importantes en el trayecto, para proponer en un tercero y último escenario la actualización de la normativa entendiendo la dinámica urbana de la zona con la finalidad de implementar modelos jurídicos y socioeconómicos que respondan a las necesidades del CU.

A Primera fase - Enfocarse en problemáticas claves que el CU puede resolver.

B Segunda fase - Definir las intervenciones necesarias para el área de estudio con el objetivo de desencadenar la transición.



C Tercera fase - Definir modelos jurídicos y socioeconómicos que permitan la implantación de los proyectos.



FIGURA 3.1: Intervención y etapas en el desarrollo del CU, Elaboración: Autor, Fuente: Autor.

3.2.2. Estrategias

Dentro de los 2 kilómetros de intervención del corredor y su área de influencia establecida a 100m de cada lado de este eje, se propone aplicar el concepto de intermodalidad o cadena de viajes en toda la zona de estudio y áreas inmediatas del CU, transformando este eje central en un articulador de movilidad dinámica; como eje mixto que de igual o mayor participación al peatón articulando y potenciando los centros poblados con mayor concentración de población estudiantil; conformando un área con una distribución equitativa en relación a los servicios básicos e infraestructura. En donde se promueve la accesibilidad universal a los distintos espacios y modos de transporte; fomentando de esta manera un hábitat seguro e inclusivo para la ciudadanía. Determinando así los flujos mas importantes en la zona de estudio delimitando así el área física del CU. Previo a la delimitación del circuito se definieron trayectos similares con base en el análisis de sitio que responden a:

- Características de consolidación en cuanto a población estudiantil, distribución de domicilio, redes conectoras y medios de transporte utilizados.
- Presencia de equipamientos y su grado de utilización de la población de análisis.
- Necesidad de aplicación de instrumentos de gestión del suelo que respondan a la dinámica del sector.
- Vías con mayor demanda de flujo vehicular.
- Condiciones de vulnerabilidad y riesgo.

Para esto se utilizaron encuestas, paseos piloto y datos correspondientes al área de estudio que representan la compacidad, uso y ocupación, movilidad y seguridad y elementos físicos ambientales. El análisis de los datos que se realiza parte de la identificación de componentes principales y luego su posterior relación con zonas de interés a través de la optimización de potencialidades y mitigación de zonas vulnerabilidades. El resultado del análisis definió siete ejes que articulan el circuito que se emplaza en el área urbana, como se muestra en el plano a continuación.

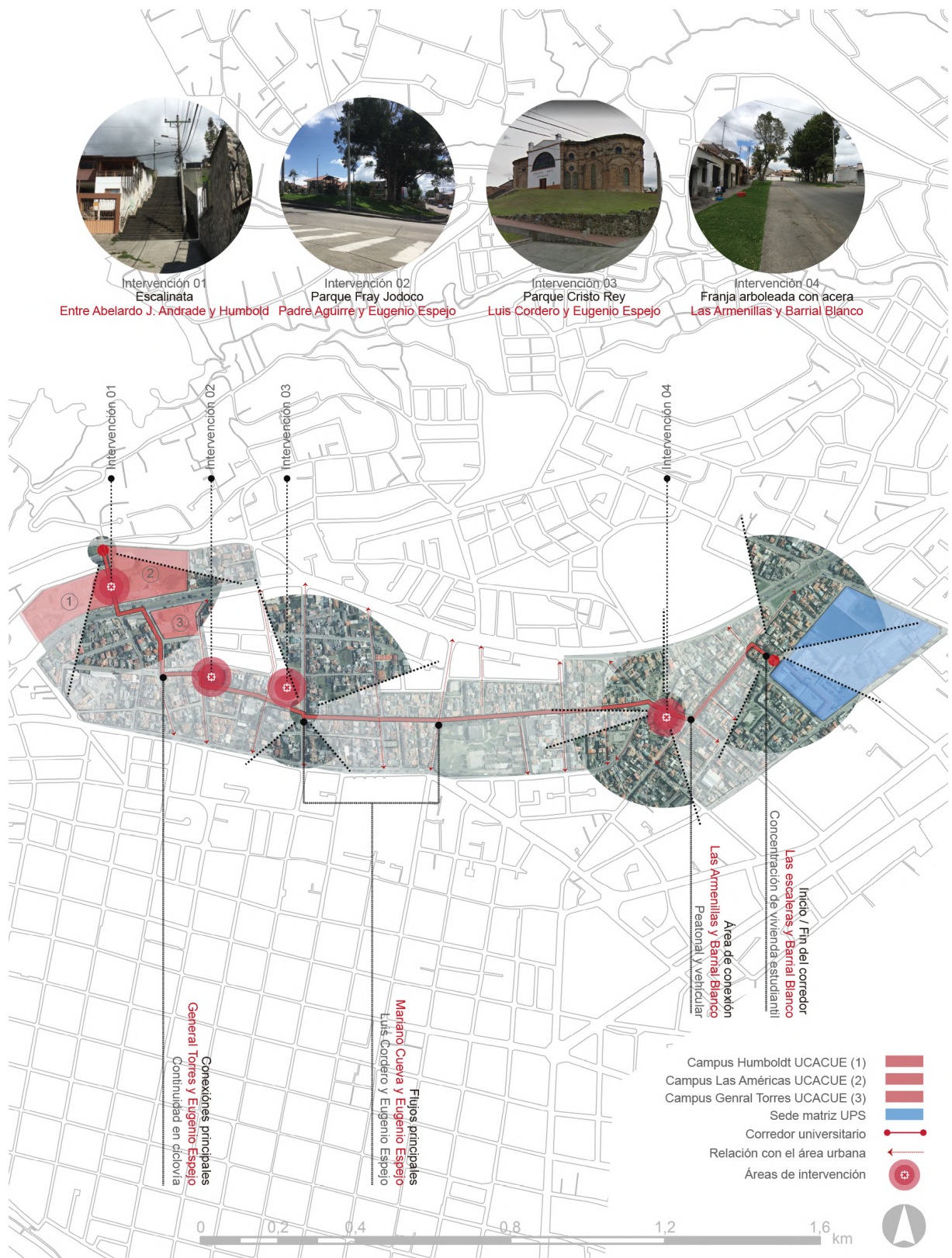


FIGURA 3.2: Delimitación del corredor y áreas de intervención, Elaboración: Autor, Fuente: Autor.

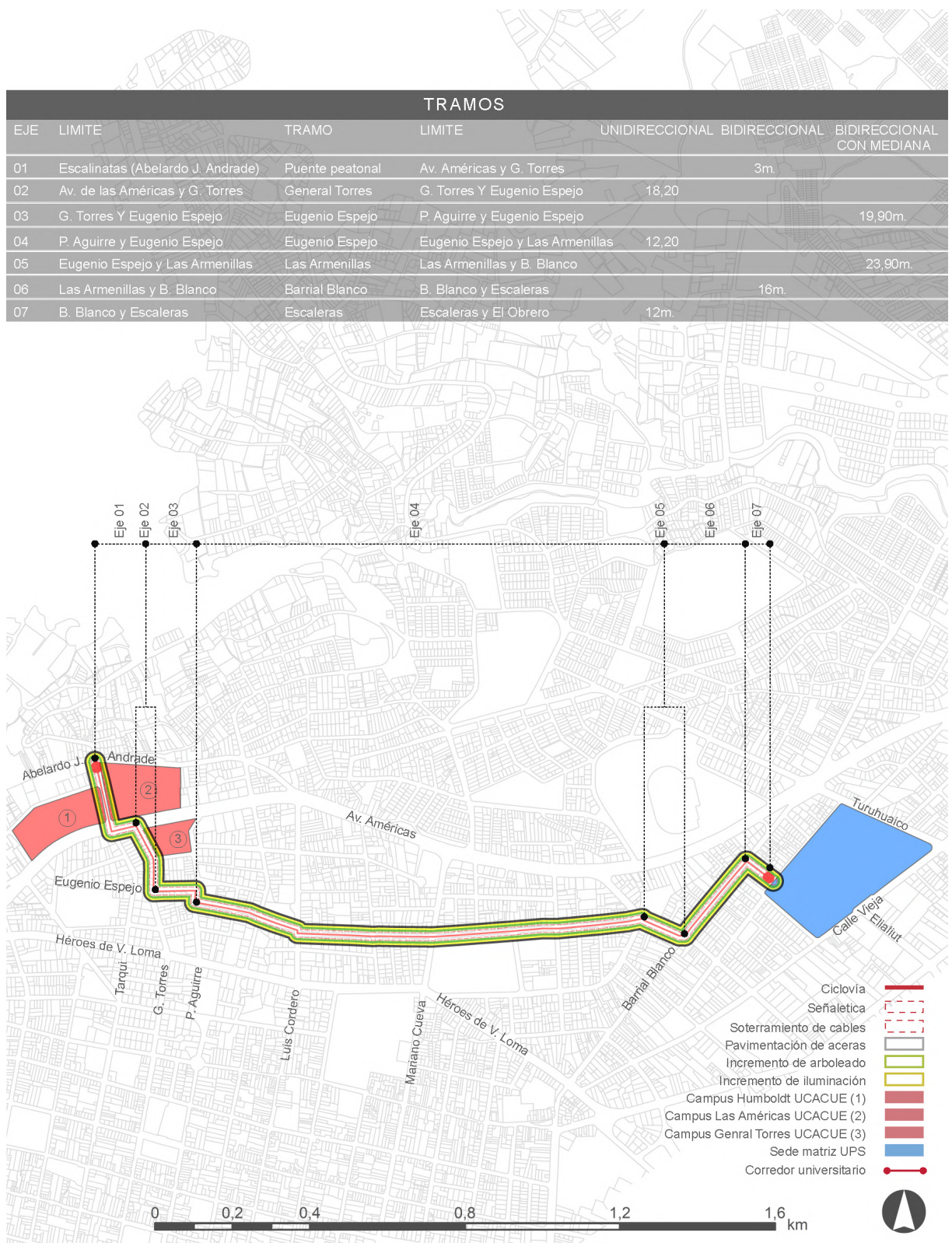


FIGURA 3.3: Delimitación del corredor y tramos, Elaboración: Autor, Fuente: Autor

3.2.3. Centralidades

Corredor articulador e integrador de vida pública

Es necesario considerar que la ciudad por sus características presenta condiciones adecuadas para una movilización a pie, con distancias y obstáculos naturales sencillos de vencer. Es así que la propuesta fija el objetivo de disminuir la presencia de vehículos en el trayecto del corredor, busca articular una ciudad con barrios seguros, inclusivos y ecológicos. Es por eso que se propone la recuperación de 4 centralidades y la creación de una gran red de ciclovías que sirvan para conectar de forma eficiente los diferentes equipamientos y sitios determinados para el intercambio modal, que permitan accesibilidad universal y que además se complementen con los espacios públicos.

- C1 Escalinata
- C2 Parque Fray Jodoco
- C3 Parque Cristo Rey
- C4 Franja arboleada con acera

Moverse a pie, responde a la forma natural del movimiento que tenemos los seres humanos para desplazarnos, sin embargo, necesita de condiciones apropiadas dentro del aspecto de lo físico urbano para mantener un desarrollo adecuado y continuo, para tal efecto estas intervenciones responden al sentido de continuidad y conectividad en el área ya que en la actualidad conforme los datos estadísticos que se han obtenido, alrededor del 40 % de los desplazamientos se los realiza a pie.

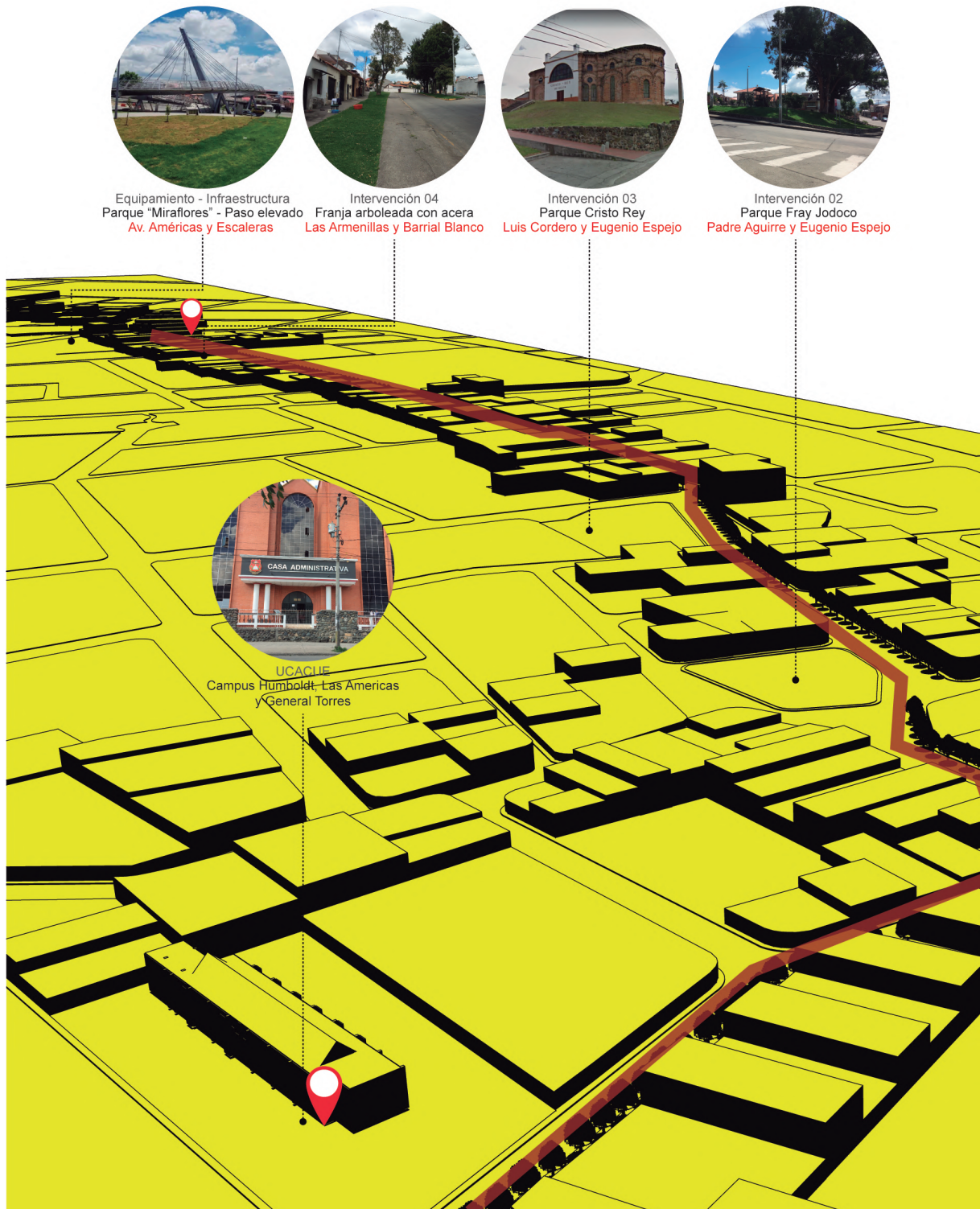


FIGURA 3.4: Vista aérea del CU, vista elevada sobre UCACUE, Elaboración: Autor, Fuente: Autor

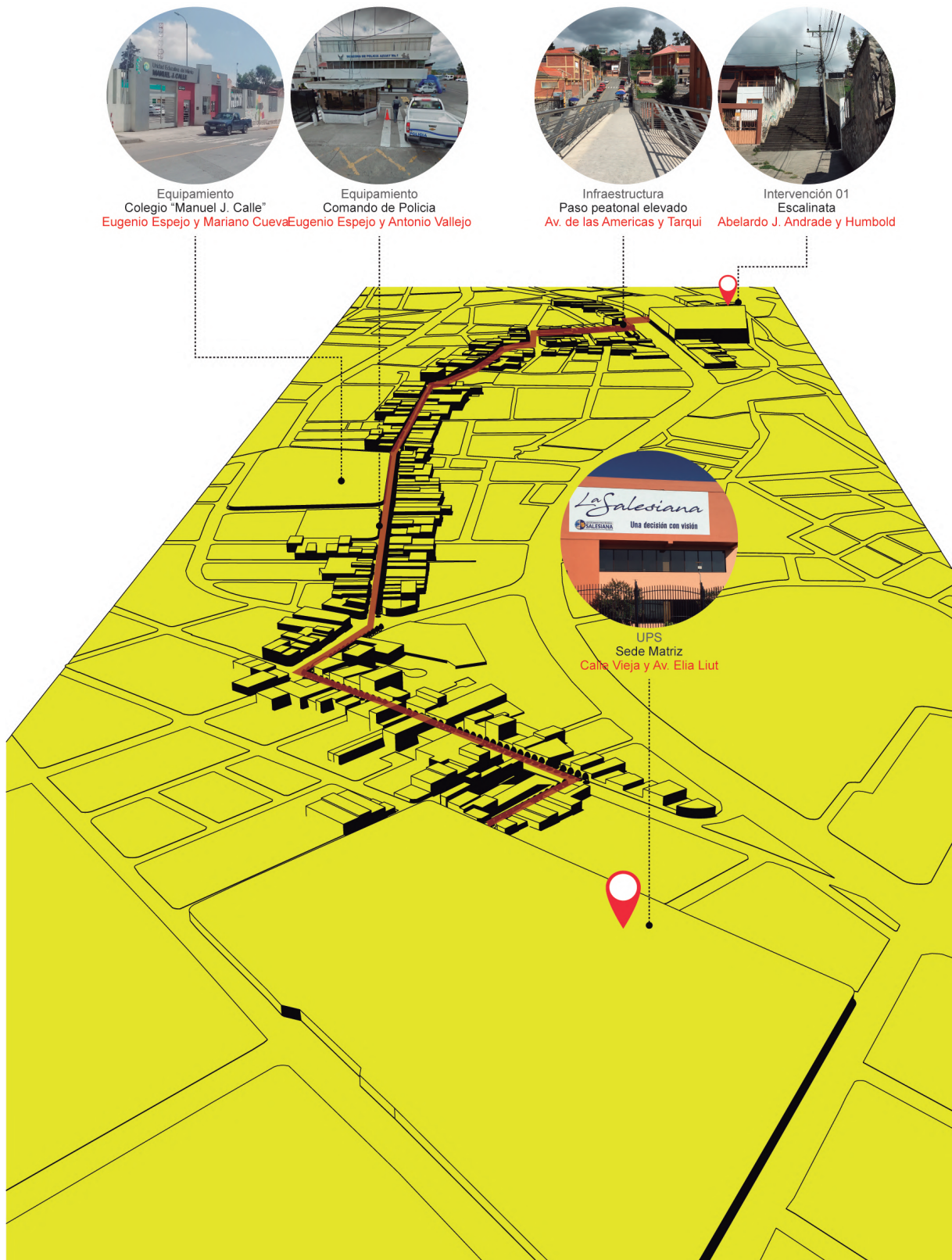


FIGURA 3.5: Vista aérea del CU, vista elevada sobre UPS, Elaboración: Autor, Fuente: Autor

3.2.4. Corredor eficiente

Valorar la zona a través de tratamientos urbanísticos

Este apartado corresponde a aquellas estructuras principales que vertebran el territorio, entendiendo el contexto físico, social y normativo, para lo cual las propuestas de intervención que responden al análisis del sitio son las siguientes:

- Recuperar, mejorar e implementar el espacio público adecuado de acuerdo al modelo de centralidades propuestas para el CU.
- Considerar en los proyectos de centralidades la eliminación de barreras arquitectónicas para el libre acceso y disfrute de personas de la tercera edad y personas con algún tipo de discapacidad, a través de la incorporación de plataformas continuas y señalización adecuada.
- Implementación de mobiliario urbano: bancas, juegos infantiles, monumentos, fuentes, basureros, luminarias, bebederos, y otros que conformen sistemas completos que fortalezcan la caracterización y el criterio de continuidad en el espacio público.
- Como parte del mobiliario urbano implementar lugares para el enriquecimiento de la memoria cultural donde se proponga la incorporación de piezas en donde se encuentren relatos de los mitos y leyendas de la ciudad.
- Recuperar y fortalecer el corredor para el peatón, a través de la reestructuración de vías implementando ciclovías y el ensanchamiento de veredas y aceras que empaten con la Planificación de la red de ciclovías de la ciudad.
- Promover la participación ciudadana a través del deporte, talleres y arte público en las plazas, parques y vías principales.
- Reactivar las directivas barriales a través de asociaciones colectivas público privadas que desarrollen proyectos detonantes gestionables y sostenibles en el tiempo.
- Realización de estudios puntuales para la incorporación y regulación de residencias universitarias en el área de influencia del CU.
- Transversalizar el enfoque de los programas y proyectos a través de la coordinación interinstitucional en espacios de concentración para la articulación periódica con la ciudadana, la academia, organizaciones, corporación municipal e instituciones involucradas en la gestión integral del territorio.
- Promover la participación de actores involucrados en los espacios de toma de decisiones, con el objetivo de guardar coherencia con las desiciones territoriales y proponer estrategias de articulación para solucionar problemas e impulsar potencialidades bajo el principio de perseverar los intereses colectivos de los particulares. Siempre respetando las disposiciones existentes en la LOOTUGS y la normativa vigente.

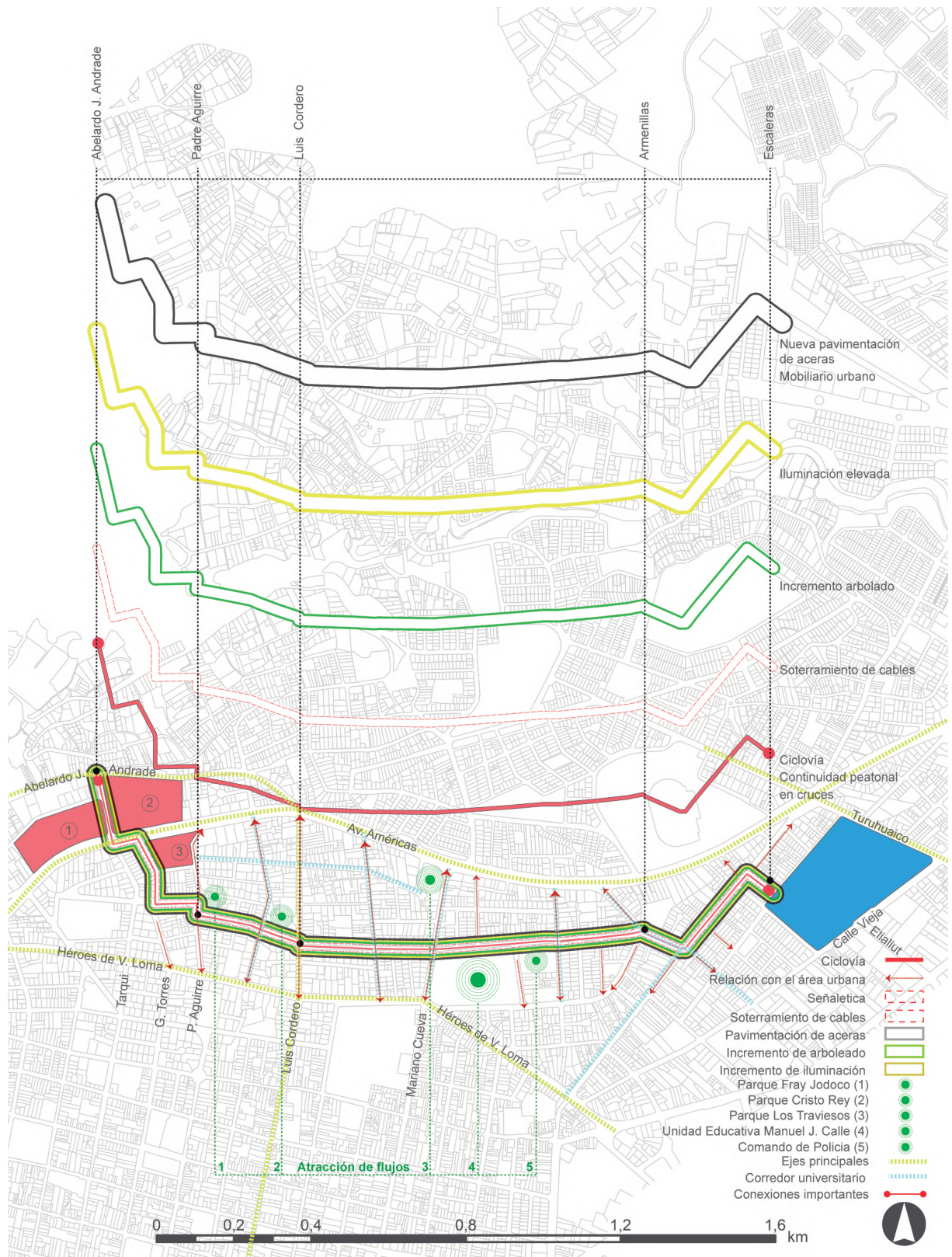


FIGURA 3.6: Valores paisajísticos a lo largo de los tramos, Elaboración: Autor, Fuente: Autor

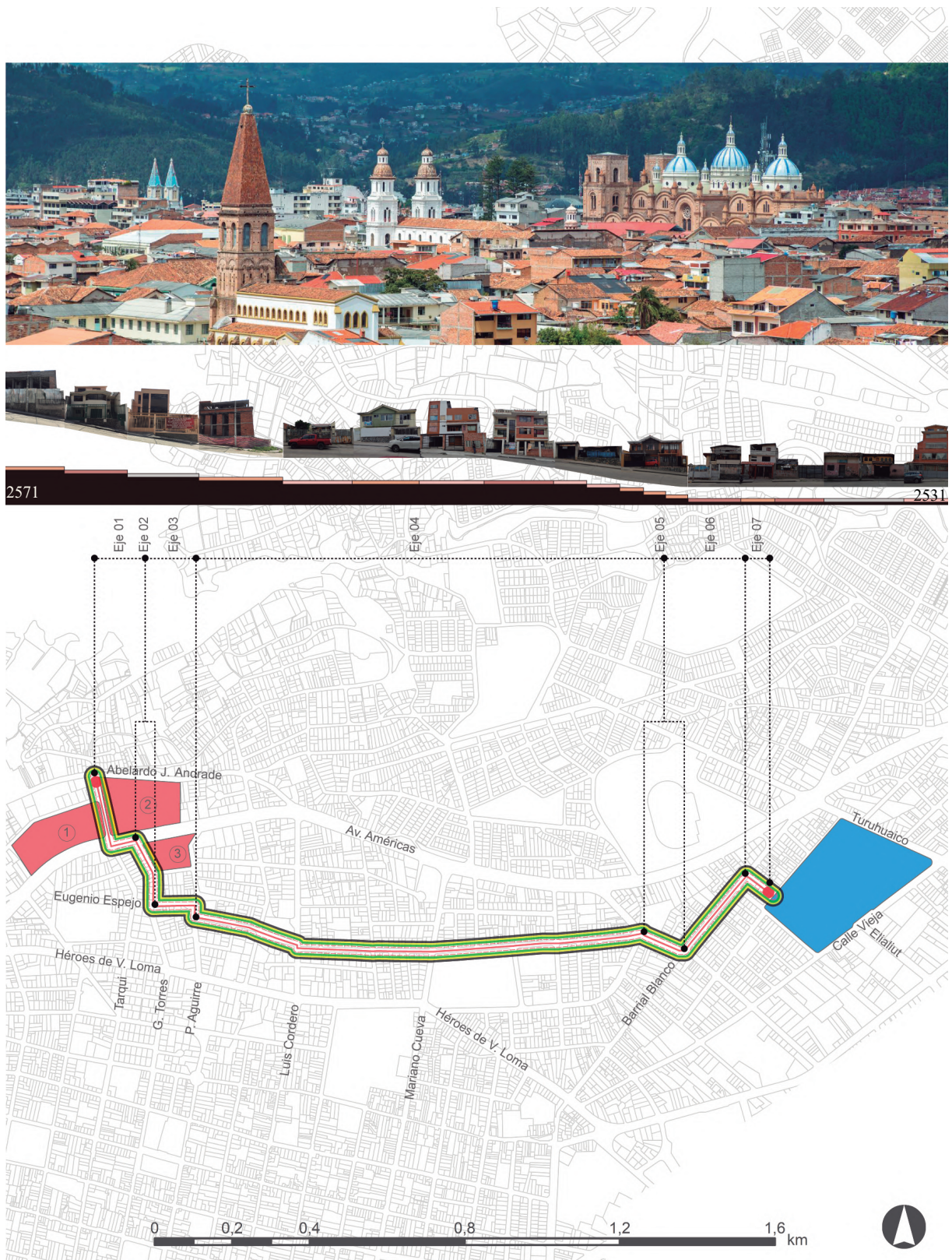


FIGURA 3.7: Sección de la propuesta, Elaboración: Autor, Fuente: Autor

3.2.5. Movilidad

Fuerzas que operan en el territorio

Dentro de este marco la propuesta busca aportar al PDOT ¹ proponiendo la división de la zona N-9 en dos polígonos uno que con características residenciales y otro industriales, promoviendo la densificación a través del crecimiento en altura pero respetando la conservación de visuales hacia el Centro Histórico y el cono de aproximación del aeropuerto. Para las intersecciones en el corredor urbano se integran las necesidades de la población para la conectividad a lo largo del trayecto mediante la incorporación de ciclovías, señalización de pasos cebra, la ampliación de las calzadas incorporando una franja arbolada, mobiliario urbano, el soterramiento de cables y la iluminación adecuada. Se plantea siete modelos de intersecciones viales, cada modelo plantea responder a las siguientes características:

- Contribuir a la evaporación de la movilidad motorizada privada.
- Ser el soporte del tránsito multimodal de conexión urbana.
- Permitir el estacionamiento de vehículos en tramos necesarios.
- Integrar el carril exclusivo para bicicletas.
- Garantizar la accesibilidad y una correcta conectividad peatonal.
- Activar zonas de actividad económica y áreas de estancia.
- Contribuir a la apreciación del paisaje.
- Facilitar la accesibilidad a equipamientos.

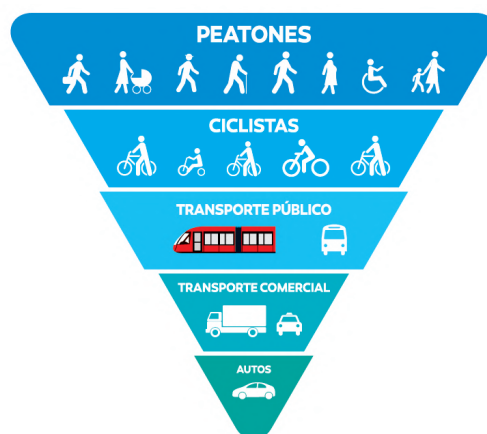


FIGURA 3.8: Pirámide de priorización en la movilidad, Elaboración: Autor, Fuente: Plan de Movilidad en Espacios Públicos, 2015

¹P.D.O.T. = Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial

Eje 03
Eugenio Espejo

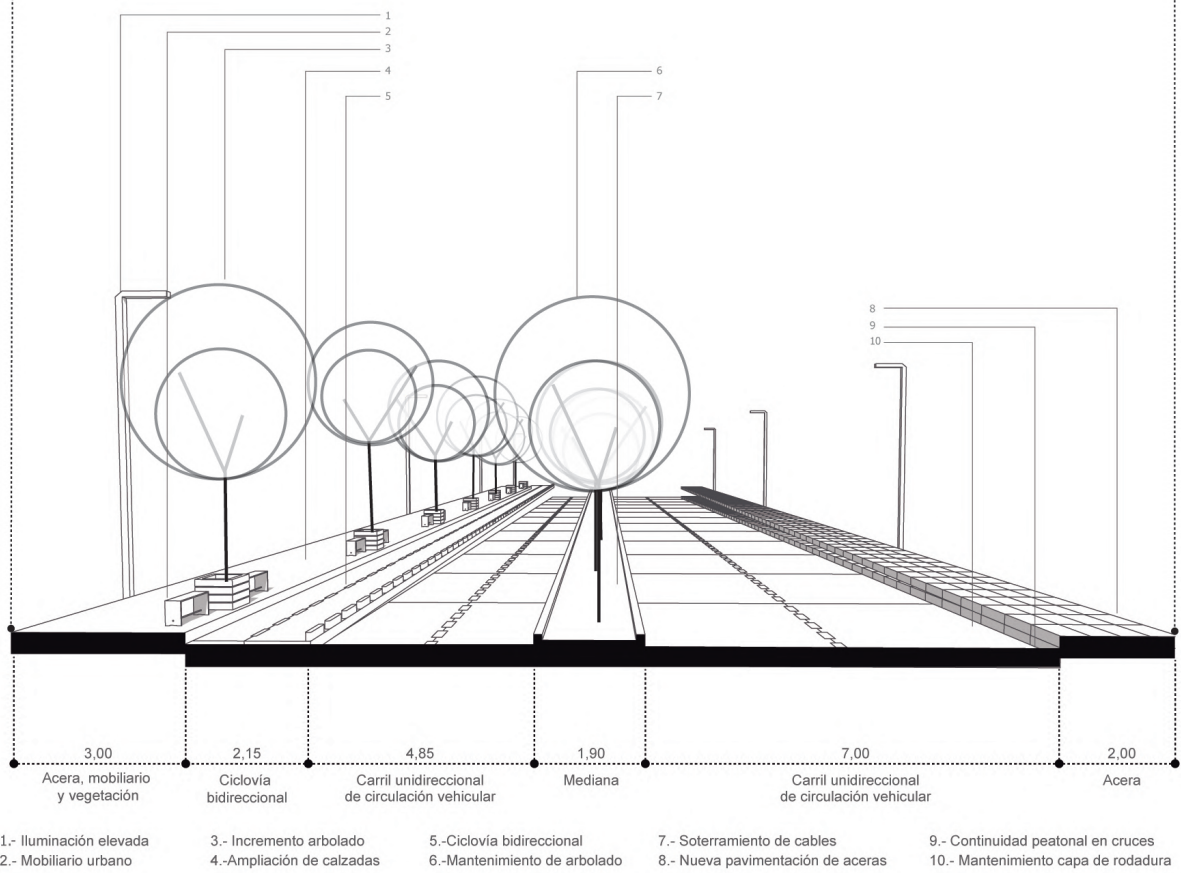
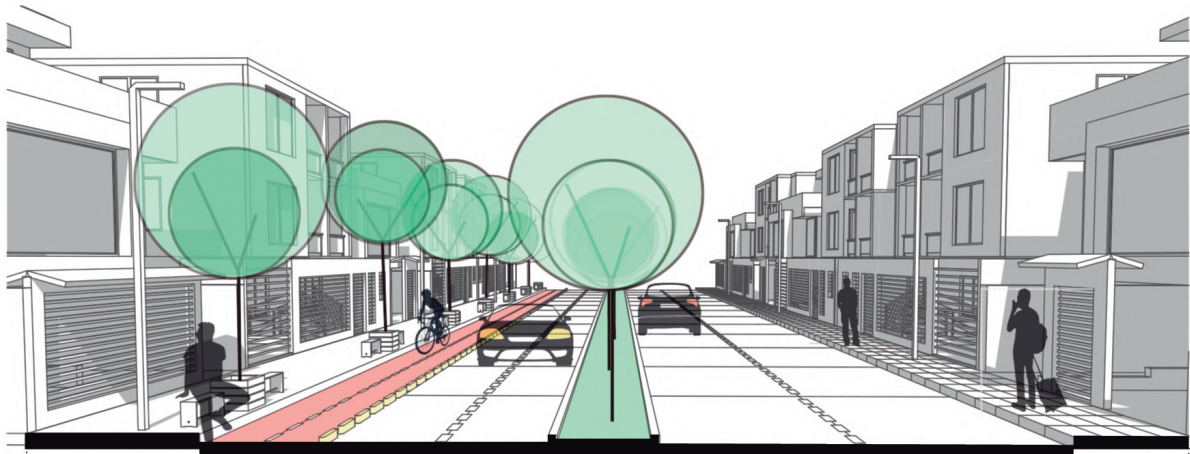


FIGURA 3.9: Elementos que intervienen en la propuesta, Elaboración: Autor, Fuente: Autor

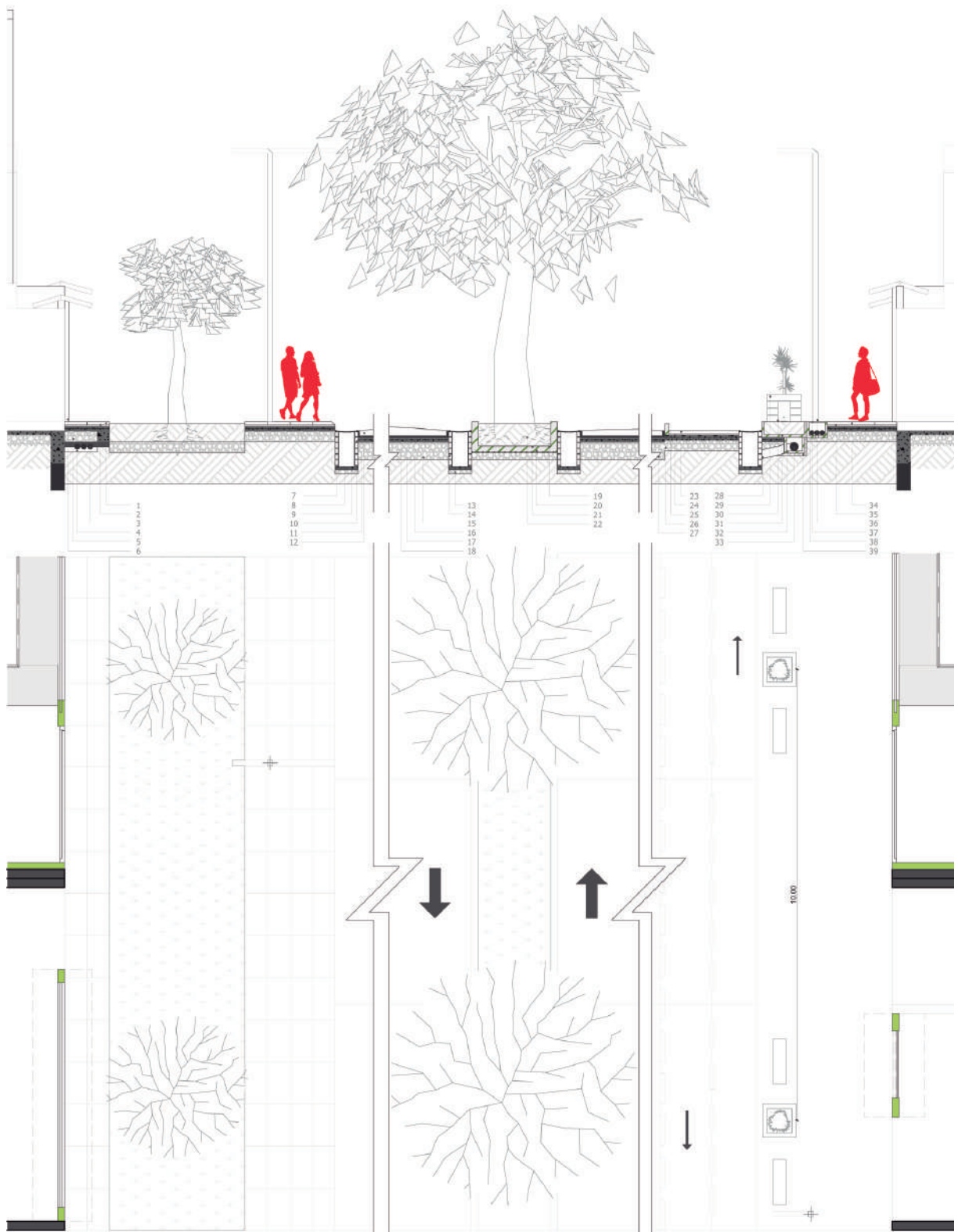


FIGURA 3.10: Detalle constructivo de elementos que intervienen en la propuesta, Elaboración: Autor, Fuente: Autor

Detalle constructivo:

- | | |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| 1. Pavimento de losetas 25x25x2cm | 20. Hormigón base |
| 2. Cama de arena | 21. Estrato |
| 3. Instalaciones subterráneas | 22. Vegetación |
| 4. Hormigón pobre 130kg/m ² | 23. Ciclovía bidireccional |
| 5. Suelo compactado | 24. Hormigón base para cicloruta |
| 6. Cerramiento privado | 25. Separador de hormigón |
| 7. Hormigón armado 180kg/m ² | 26. Cama de piedra con cantera de río |
| 8. Malla electrosoldada R9 | 27. Tierra |
| 9. Capa de asiento de mortero 2cm | 28. Tubería (conexión jardinera con alcantarillado) |
| 10. Bloque 20x40x10 | 29. Maceta - Mobiliario urbano 75x75cm (separación 10m) |
| 11. Capa intermedia, mezcla bituminosa en caliente | 30. Banqueta metálica - Mobiliario urbano 45x100cm |
| 12. Capa de rodadura, mezcla bituminosa en caliente | 31. Estrato |
| 13. Cantera de río | 32. Recolección de aguas lluvias |
| 14. Paredes de la red de alcantarillado | 33. Tubería de recolección |
| 15. Suelo compactado | 34. Pavimento de losetas 25x25x2 |
| 16. Cimentación de hormigón, vía de alto tráfico | 35. Pegamento de loseta |
| 17. Hormigón armado 300kg/m ² | 36. Poste de luz |
| 18. Capa base, mezcla bituminosa en caliente | 37. Base metálica para anclaje |
| 19. Paredes de jardinera | 38. Red de abastecimiento |
| | 39. Cama de piedra con cantera de río |

En este contexto es necesario abordar los espacios, con una intervención integral que brinden seguridad, comodidad y conectividad para los diferentes medios de transporte. De esta manera, la propuesta en el CU está diseñada en base a cuatro principios planteados:

- Movilidad continua: establece la posibilidad que tiene una persona para movilizarse de un sitio a otro sin tener obstáculos que impidan su libre movimiento, que sea inclusivo para las personas con discapacidad y que presenten las características necesarias para la fluidez del tránsito peatonal.
- Conectividad: referida a la conexión existe entre los corredores peatonales con los espacios públicos.
- Red de oportunidades: integra sinergias entre los barrios y las zonas de intercambio modal, paradas de buses y la terminal terrestre; facilita la movilización de las personas a través de la ciudad.
- Seguridad: genera condiciones adecuadas para la movilización segura de las personas, tanto en la infraestructura como con la normativa para vehículos complementando con la presencia de agentes de seguridad que ayuden a precautelar la integridad de los peatones.

Uno de los beneficios más grandes que se obtienen al potenciar la movilidad peatonal y alternativa, viene dada por la reducción de las emisiones causadas por los vehículos, lo que repercute en mejorar la calidad del aire de la ciudad, lo que hará más agradable la circulación dentro del corredor.

Es así que en base a los principios considerados para la propuesta la siguiente tabla muestra los conceptos aplicados a lo largo del CU explicando gráfica y textualmente la propuesta.



FIGURA 3.11: Solución de intersecciones, Elaboración: Autor, Fuente: Autor



FIGURA 3.12: Solución de intersecciones, Elaboración: Autor, Fuente: Autor

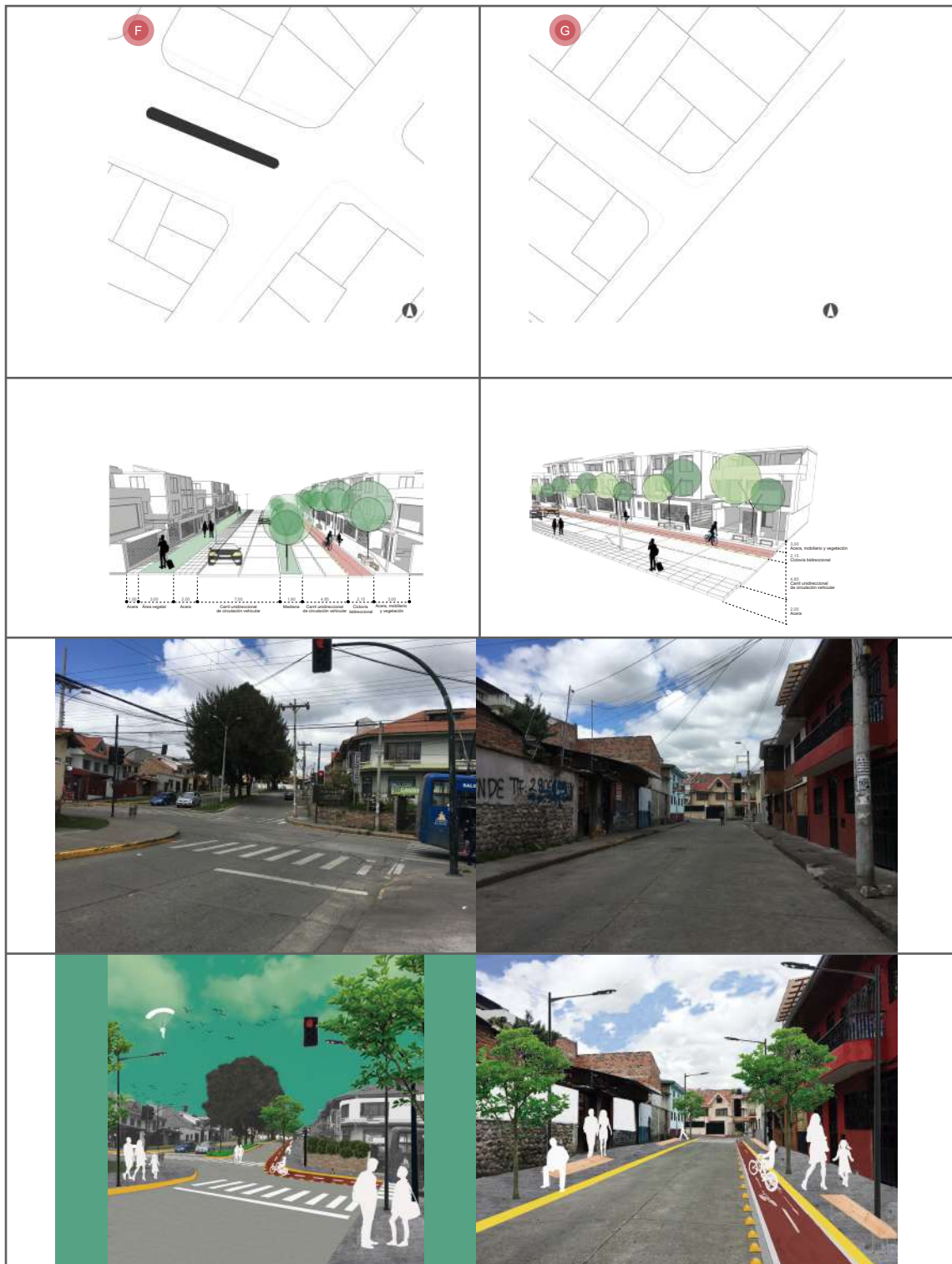


FIGURA 3.13: Solución de intersecciones, Elaboración: Autor, Fuente: Autor

4.1. Conclusiones

- Si bien es cierto, tal como lo mencionan algunos autores que han analizado los corredores ya sean comerciales, industriales, de servicio, turísticos, recreativos, deportivos, culturales o ecológicos estos presentan características compartidas como identificarlos a manera de ejes lineales que dotan de urbanidad a las sociedades a las que sirve, denominándolos por sus características particulares en cada caso.
- Es importante señalar que los corredores se presentan como una red de oportunidades en diferentes escalas, se puede señalar en el caso referente 1 estudiado como corredor a escala urbana, ya que está conformado por comercio y vegetación en su mayoría asimismo el caso 2 se presenta como articulador de zonas en el cual predomina el comercio mayorista y su relevancia es barrial donde la intención es mitigar un ambiente socio urbano conflictivo, si dicho corredor logra regenerar su área tal como sucede en el caso 3 llegara a consolidarse como área de referencia de la ciudad.
- La visión de sitios rentistas en los alrededores de estas casas de estudio es sin duda un aspecto relevante que conlleva la edificación con fines de arrendamiento generando rentas tanto comerciales como residenciales.
- Otro fenómeno urbano que expresa la visión rentista de los propietarios demanda mayor edificación en terrenos privados, es decir adecuación y nuevas construcciones a causa del alto requerimiento de vivienda estudiantil, incidiendo también en la reconfiguración social del área de estudio.
- Las zonas de planificación N2, N5A, N6, N7, N-8C, N9 y el centro histórico de acuerdo al análisis son los lugares de hábitat de la población en estudio; los cuales, previendo un incremento en la población estudiantil, estas zonas deben ser densificadas, así mismo generar programas y proyectos que promuevan los servicios y equipamientos que sirven a los sectores que para el caso de estudio es la población estudiantil.
- Se analizó los factores importantes a tomar en cuenta para generar armonía entre la vivienda y la actividad académica, donde encuestas, compilación de información y paseos pilotos fueron los instrumentos que demostraron la falta de control en la movilidad, el desconocimiento de los servicios y equipamientos que existe en el área,

la carencia de zonas caminables y transporte alternativo; los cuales producen un contraste entre la vida universitaria y residencial, creando así una invisibilización de las necesidades que demanda un estudiante universitario.

- La propuesta establece criterios de diseño que brinden calidad y fortalezcan las relaciones sociales en el corredor universitario propuesto. Los criterios se basan en factores como: movilidad urbana, luminosidad y espacios recreativos que conectan las dos casas de estudio. Todo esto con el objetivo de optimizar los servicios para la comunidad estudiantil y desarrollar una conectividad urbana que brinde bienestar a quienes transitan por el área y sus residentes.

4.1.1. Recomendaciones

- Crear convenios interinstitucionales entre la Universidad Politécnica Salesiana y la Universidad Católica de Cuenca, con el objetivo de expandir el análisis hacia los sectores de Miraflores, El cebollar y Lomas de Culca en etapas posteriores.
- Sugerir a las autoridades competentes la participación ciudadana los mismos que serán actores en futuros proyectos en base a sus necesidades, dando así áreas planificadas para sus residentes.
- Motivar a la Ilustre Municipalidad de Cuenca a generar estudios incluyentes con las deferentes universidades de la ciudad para darle continuidad al estudio iniciado en 2011 sobre la dinámica universitaria; después de obtener el título de “Cuenca Ciudad Universitaria”



Cuenca, 10 de Octubre del 2018

Dr.
Luis Tobar Pesantez
VICERRECTOR ACADÉMICO
Ciudad.

De mis consideraciones:

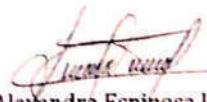
Yo, Msc.Arq. Enma Alexandra Espinosa Iñiguez, con C.I. 11029598061, docente de la Unidad Académica de Ingeniería, Industria y Construcción, de la Universidad Católica de Cuenca, solicito a usted de la forma más comedida, se me facilite la información sobre el número de alumnos provenientes de lugares distintos a Cuenca desde el periodo Febrero del 2013 hasta la presente fecha, que ingresa a esta distinguida institución para continuar con sus estudios universitarios.

La razón de lo solicitado es para llevar a cabo un TT (Trabajo de Titulación - «Corredor Universitario: Un modelo urbano articulador entre la Universidad Católica de Cuenca y Universidad Politécnica Salesiana»).

Esperando su favorable atención y respuesta ante lo expuesto, anticipo mi sincero agradecimiento.

Atentamente;




Enma Alexandra Espinosa Iñiguez
Arquitecta Magister
eespinosai@ucacue.edu.ec

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA
SECRETARÍA VICERRECTORADO
Recibido por *José E. Fajardo*
Fecha *10 de Oct. del 2018*
Firma *[Signature]*

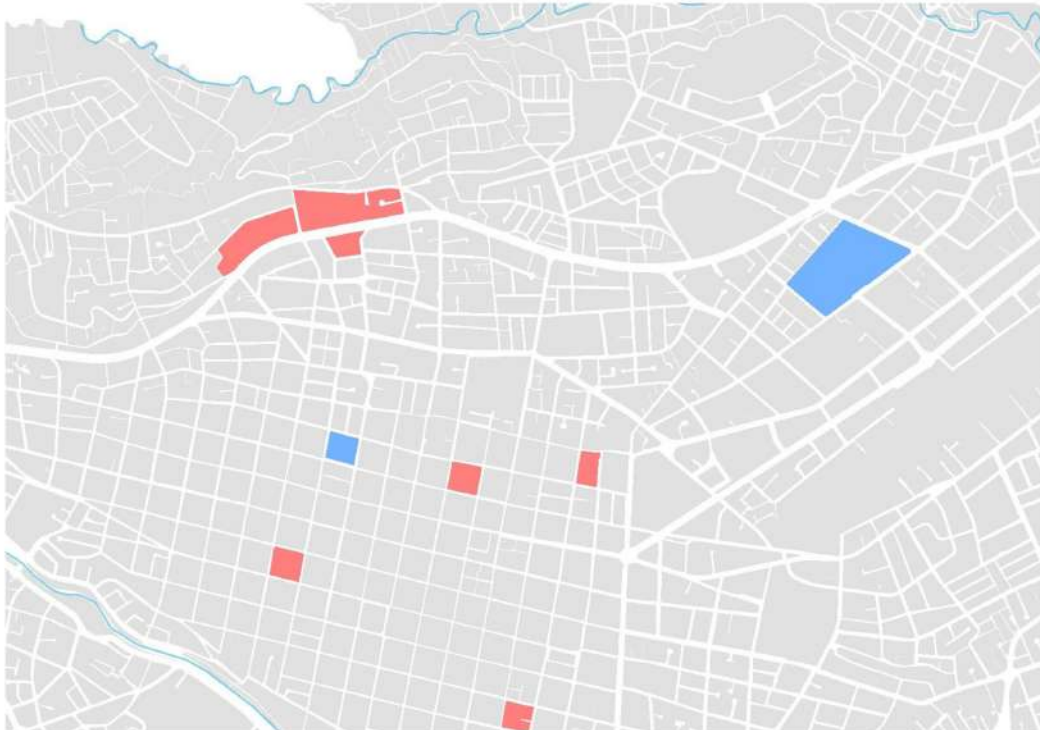
FIGURA 5.1: Anexo 1 - Solicitud para acceso a información estadística, Elaboración: Tutora, Fuente: Autor



Encuesta para los estudiantes de la Universidad Católica de Cuenca sede matriz como a los estudiantes de la Universidad Politécnica Salesiana, con la finalidad de obtener datos estadísticos para la elaboración del trabajo de titulación "Corredor Universitario: Propuesta de un modelo urbano articulador entre las Universidades Católica de Cuenca y Politécnica Salesiana"

Código:		Universidad:		Facultad:			
Catón y Provincia de procedencia		¿Para usted que es un corredor urbano?			¿Qué tiempo le toma, trasladarse desde la facultad a su domicilio?		
¿En qué barrio / catón / provincia se ubica su domicilio?							
¿Por qué eligió este barrio para vivir?		Señale, para desplazarse desde su facultad a su domicilio ¿qué medio de transporte utiliza?			De acuerdo a su perspectiva ¿Cuáles son los problemas urbano-arquitectónico que identifica desde su facultad hasta su residencia?		
		Bus Provincial	Bus Urbano	A pie	Bicicleta	Vehículo Particular	Otro (Especifique)
¿Considera que su barrio cumple con sus expectativas de habitat? ¿Por qué?		Su recorrido desde la facultad a su residencia dispone de:					
Si		Tiendas	Escuelas	Clubs	Servicios de Culto	Otros (Especifique)	
No							
		De los servicios y equipamientos citados con anterioridad. ¿Cuales utiliza usted?			En su recorrido, que se debería mejorar		

Sigue en la parte posterior...



Marque la ruta que usa para movilizarse desde su domicilio a la facultad

FIGURA 5.3: Anexo 2 - Modelo de encuesta 2/2, Elaboración: Autor, Fuente: Autor

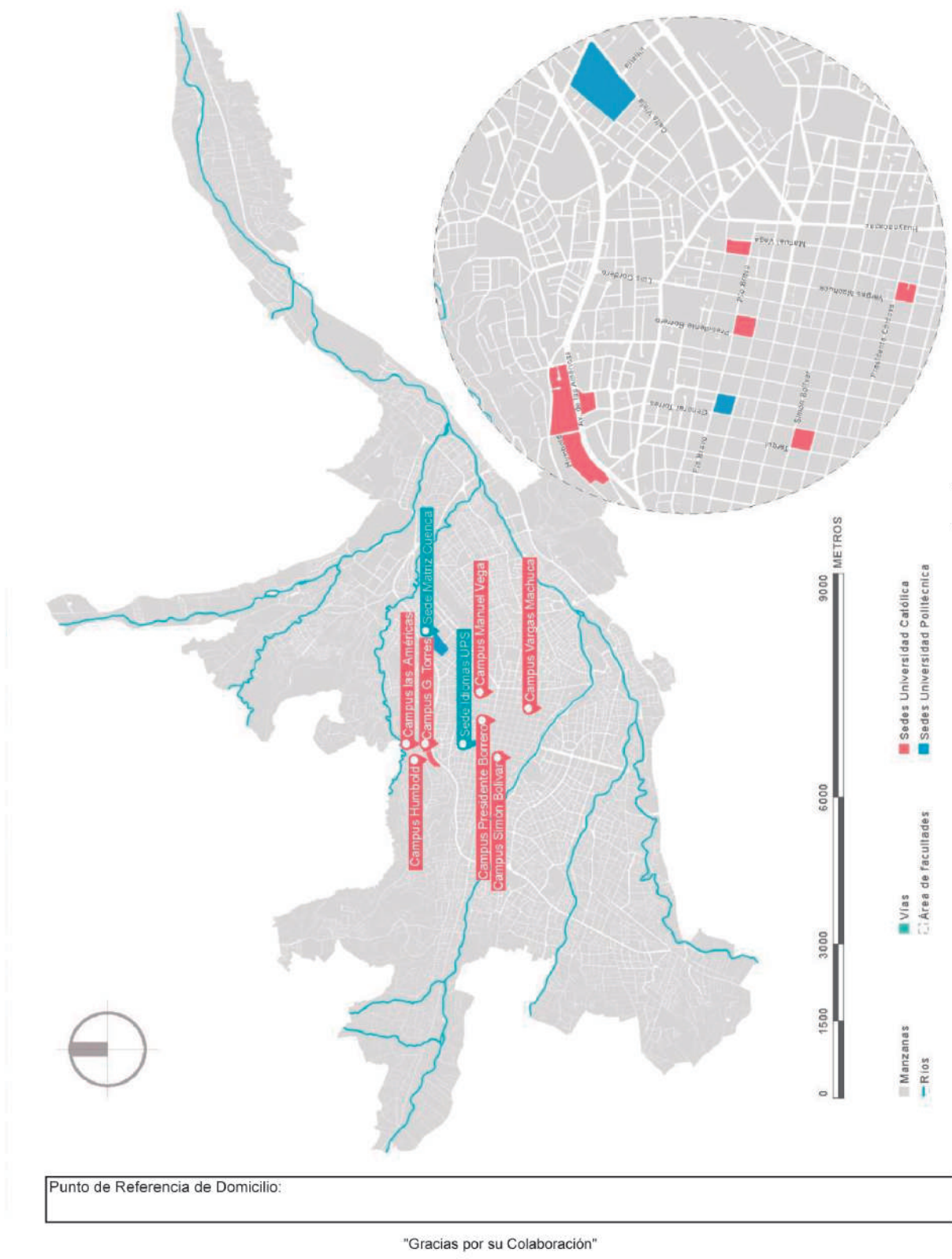


FIGURA 5.2: Anexo 2 - Modelo de encuesta 1/2, Elaboración: Autor, Fuente: Autor

UNIDAD ACADÉMICA DE INGENIERÍA, INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN

Oficio No. UCACUE-UAIC-2019-366-OF
Cuenca, 31 de mayo de 2019

Asunto: Autorización para facilitar información.

Señor Arquitecto
Julián Cuenca Q.
Director de Planificación Urbana
GAD MUNICIPAL DE CUENCA
Ciudad.

De mis consideraciones:

Yo, Ing. Nelson Federico Córdova González, con C.I. 0102416559, Decano de la Unidad Académica de Ingeniería, Industria y Construcción, de la Universidad Católica de Cuenca, solicito a usted de la forma más atenta se me facilite la información correspondiente a:

- Modelo de ciudad
- Shapes correspondientes al "Modelo de ciudad" de los sectores de planificación (PUN-05, PUN-7, PUN-10, CH-04)
- Plan de movilidad y espacios públicos
- Proyecto de investigación "El plan maestro: movilidad sostenible" (Propuesta de conexión entre universidades de la ciudad mediante ciclovías – Biocorredores urbanos)

La razón de lo solicitado es para llevar a cabo el Trabajo de Titulación - «Corredor Universitario: Propuesta de un modelo urbano articulador entre las Universidades Católica de Cuenca y Politécnica Salesiana») en la cual se encuentra inmerso varios datos urbanos y estadísticos de la ciudad. El que se encuentra elaborando el estudiante Israel Ramos, y dirigido por la Arq. Alexandra Espinosa.

Esperando su favorable atención y respuesta ante lo expuesto, anticipo mi sincero agradecimiento.

Atentamente,
DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO




Ing. Federico Córdova González
DECANO DE LA UNIDAD ACADÉMICA DE INGENIERÍA, INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN



Elaborado por:	Ing. Karla Maita Z.	
Aprobado por:	Ing. Federico Córdova G.	



FIGURA 5.4: Anexo 3 - Solicitud para acceso a información, Elaboración: Secretaria UCACUE, Fuente: Autor



DIRECCIÓN MUNICIPAL
DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL

Oficio Nro. DGPT-2082-2019

Cuenca, 12 de junio de 2019

Ingeniero Civil

Nelson Federico Córdova González

Decano de la Unidad Académica de Ingeniería, Industria y Construcción

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

En su Despacho.

De mi consideración:

En atención al oficio EXT-16554-2019, en el cual se solicita información para llevar a cabo el Trabajo de Titulación "Corredor Universitario: Propuesta de un modelo urbano articulador entre las Universidad Católica de Cuenca y Politécnica Salesiana"; me permito adjuntar en CD, la información correspondiente al Modelo de Ciudad y a los polígonos de intervención PU-N05, PU-N07, PU-N10, PU-CH04.

En cuanto a la información relacionada al Plan de Movilidad y Espacios Públicos y al proyecto de investigación "El Plan Maestro movilidad sostenible"; al no disponer de la misma, me permito remitir una copia de la presente a la entidad competente, a fin de que sepan brindar la atención debida a su petición.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Mgst. Edgar Santiago Molina Barahona

DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

Referencias:

- EXT-16554-2019

Copia:

Magister
Guilherme Chalhoub Dourado
Director General de Movilidad

NUT: IMC-2019-40063

JC/fss/fss/jcq/gr



DIRECCIÓN MUNICIPAL
DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL

Manuel al Sucre y Benigno Malo
Cuarto piso
Teléfono: 4134900 / 4134901 Ext. 1400
Cuenca, Ecuador
www.cuenca.gob.ec

@municipiocuenca
MunicipioCuenca

1/1

FIGURA 5.5: Anexo 4 - Respuesta, Elaboración: GAD Municipalidad de Cuenca, Fuente: GAD Municipalidad de Cuenca

Oficio Nro. GM-1285-2019

Cuenca, 02 de julio de 2019

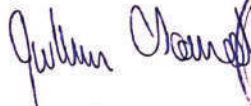
Ingeniero Civil
Nelson Federico Córdova González
Decano de la Unidad Académica de Ingeniería, Industria y Construcción
UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Presente.

De mi consideración:

Por medio de la presente en atención al oficio DGPT-2082-2019, en el cual se hace referencia al oficio EXT-16554-2019 mediante el cual usted solicita información para el trabajo de titulación "Corredor Universitario: "Propuesta de un modelo urbano articulador entre las Universidades Católica de Cuenca y Politécnica Salesiana", me permito indicar que la Dirección de Gestión de Movilidad dispone en formato digital el Plan de Movilidad y Espacios Públicos 2015, el mismo que adjunto.

Sin otro particular, suscribo.

Atentamente,



Mgst. Guilherme Chalhoub Dourado
DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD



Referencias:
- DGPT-2082-2019

Copia:
Magister
Edgar Santiago Molina Barahona
Director General de Planificación Territorial

NUT: IMC-2019-49430

ATM



FIGURA 5.6: Anexo 5 - Respuesta, Elaboración: GAD Municipalidad de Cuenca, Fuente: GAD Municipalidad de Cuenca



prevenir es actuar

Oficio Nro. CSC-OFICIO-DE-2019-0888

Cuenca, 11 de diciembre de 2019

Asunto: Boletín Cuenca en Cifras 2018, Información estadística y mapas de conflictividad del Cantón Cuenca


Karen Milena Pullaguari Cano
Presente.

De mi consideración:

En atención a su Oficio S/N, ingresado a esta Institución mediante Nro. Referencia CSC-EXTERNO-2019-0488, adjunto en formato físico (CD) la información correspondiente al **Boletín Cuenca en Cifras 2018**, así como también **48 mapas** generados con respecto al análisis de comportamiento espacial de cada delito ocurrido en el cantón Cuenca.

Sin otro particular al momento, suscribo.

Atentamente,


Crnl. (Sp) Omar Fernando Carpio Barros
DIRECTOR EJECUTIVO DEL CONSEJO DE SEGURIDAD CIUDADANA DEL CANTÓN CUENCA

Referencias:
- CSC-EXTERNO-2019-0488

NUT: CSC-2019-3428

JMD



Dirección Ejecutiva

@csc_cuenca /csc.cuenca www.csc.gob.ec

1/1

FIGURA 5.7: Anexo 6 - Áreas vulnerables de la zona, Elaboración: Autor, Fuente: ECU911 Cuenca en cifras 2018

Referencias

- Acuña, B., y Graizbord, B. (1999). Movilidad cotidiana de trabajadores en el ámbito megalopolitano de la ciudad de México. *Transiciones*, 1.
- Albornoz, B. (2004). *PLAN ESPECIAL EL BARRANCO*. Descargado 2019-12-12, de <https://www.borisalbornoz.com/plan-especial-el-barranco/>
- Bozzano, H., y Cuenca, G. (1995). El uso del suelo. *El conurbano bonaerense. Relevamiento y análisis. Comisión Nacional del Área metropolitana de Buenos Aires. Ministerio del Interior de la Nación. Buenos Aires.*
- Bravo Rodríguez, B., y Rivas Navarro, J. L. (2012). Elementos de cohesión urbana en escenarios metropolitanos: intersticios y corredores. *4IAU 4ª Jornadas Internacionales sobre Investigación en Arquitectura y Urbanismo, Valencia, 2011*, 1–16. Descargado de <https://riunet.upv.es/handle/10251/14949>
- Camagni, R. (2004). *Economía urbana* (S. Antoni Bosch, editor, Ed.). Barcelona, España: Antoni Bosch editor, S.A.
- Carrión, F. (2001). La ciudad construida. *Urbanismo en América Latina*, 25–28.
- Carrión, F. (2003). Ciudad y centros históricos: Centros históricos y actores patrimoniales. *Cuadernos de la CEPAL*.
- Carrión, F. (2005). El centro histórico como proyecto y objeto de deseo. *EURE (Santiago)*, 31(93), 89–100.
- Castells, M. (1976). *La cuestión urbana “edición siglo xxi*. México.
- Castells, M. (2000). La Sociedad red: La Era de la información : economía, sociedad y cultura ; 1. *Alianza*. Descargado de https://cataleg.uoc.edu/record=b1012683{~}S1*cat
- Castells, M. (2001). *La sociología urbana de manuel castells* (Vol. 187). Anaya-Spain.
- Castells, M., y cols. (2008). *La cuestión urbana* (n.º 307.76 C39/2008).
- Cobos, E. P. (2007). Zona Metropolitana del Valle de México : de la centralidad a la red de corredores terciarios. *Psicología para América Latina*, 1–5. Descargado de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-350X2007000200010
- de Puebla, H. A. d. M. (2007). *Programa municipal de desarrollo urbano sustentable de Puebla*. Puebla.
- Elizalde Hevia, A., y Tijoux, M. E. (2008). Ciudad: espacio y flujos. *Polis (Santiago)*. doi: 10.4067/s0718-65682008000100001
- Gehl, J. (s.f.). Espacio urbano.
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios* (Vol. 9). Reverté.
- Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente.
- Gehl, J., y Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Island press.
- Guevara Martínez, J. (2007). Metodología de investigación para la caracterización de corredores urbanos. *Psicología para América Latina*(10), 0–0. Descargado de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-350X2007000200010
- Hoyos Núñez, F. A. (2012). El modelo barcelona de espacio público y diseño urbano. paseo sant joan (1979-2011).

-
- Isunza Vizuet, G., y Soriano Cruz, V. (2008). Mercado de trabajo y movilidad en la ciudad de México.
- Jaramillo González, S. (2008). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Ediciones Uniandes-Universidad de los Andes.
- la Cobos, E. P. I., López, L. M., Huitzil, S. D. C., y Chich, E. F. (s.f.). Centros comerciales, terciarización y privatización de lo público.
- López, P. L. (2004). Población muestra y muestreo. *Punto cero*, 9(08), 69–74.
- López Trigal, L. (2015). DICCIONARIO DE GEOGRAFÍA APLICADA Y PROFESIONAL. En *Universidad de león* (p. 671).
- Losch, A., y cols. (1954). Economics of location.
- Municipio de Cuenca. (2015). Plan de movilidad y espacio público de Cuenca. , *tomo IV*, 10.
- Portugués Mollá, I. (2017). La metamorfosis del río turia en valencia (1897-2016): de cauce torrencial urbano a corredor verde metropolitano.
- Pradilla, E., y Pino, R. (2004). Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores urbanos. *Anuario de Espacios Urbanos*(January). Descargado de <http://www.emiliopradillacobos.com/aRTS3/PradillaEmilioyRicardoPino2004CiudaddeMExicodelacentralidadalared2004.pdf>
- Pradilla Cobos, E., y A., P. H. R. (2004). *Anuario urbano_ Pradilla.pdf*.
- Vecslir, L., y Ciccolella, P. (2011). Relocalización de las actividades terciarias y cambios en la centralidad en la región metropolitana de buenos aires. *Revista de Geografía Norte Grande*(49), 63–78.

AUTORIZACION DE PUBLICACION EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Yo, **Klever Israel Ramos Gavilanez** portador de la cédula de ciudadanía N°0104513338. En calidad de autor/a y titular de los derechos patrimoniales del trabajo de titulación **“CORREDOR UNIVERSITARIO: PROPUESTA DE UN MODELO URBANO ARTICULADOR ENTRE LAS UNIVERSIDADES CATÓLICA DE CUENCA Y POLITÉCNICA SALESIANA”** 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 éste trabajo de titulación en el Repositorio Institucional de conformidad a lo dispuesto en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 21 de Octubre de 2020



F:

Klever Israel Ramos Gavilanez
010451333-8