



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

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

CARRERA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

ANÁLISIS Y PROPUESTA CONCEPTUAL DE LA ESTRUCTURA
URBANA DEL CENTROHISTÓRICO DE CUENCA
DECLARADO PATRIMONIO DE LA NACIÓN.

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

AUTOR: CHRISTOPHER ISAÍAS QUISIRUMBAY RUIZ

DIRECTOR: MSC. ARQ. RÓMULO LEONARDO

CABRERA MERCHÁN

CUENCA - ECUADOR

2020

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

Declaración

Yo, **Christopher Isaías Quisirumbay Ruiz**, con cédula de identidad 140047555-2, 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.

Christopher Q.

Christopher Isaías Quisirumbay Ruiz

Certificación

Certifico que el presente trabajo de investigación previo a la obtención del Grado de ARQUITECTO con el título: “*Análisis y propuesta conceptual de la estructura urbana del Centro Histórico de Cuenca declarado patrimonio de la nación.*” ha sido elaborado por el Br. **Christopher Isaías Quisirumbay Ruiz**, 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.



MsC. Arq. Rómulo Leonardo Cabrera Merchán

Dedicatoria

El presente trabajo de investigación dedicó a Dios ya que ha sido el pilar fundamental en mi vida me da las fuerzas para seguir adelante y por colocar a las personas idóneas en mi camino, a mis Padres por toda la ayuda brindada, enseñándome ejemplos de autosuperación, humildad quienes siempre están a mi lado apoyándome incondicionalmente y a mi familia que estuvieron constantemente alentándome con valiosos consejos.

Christopher

Agradecimientos

Agradezco a todos quienes estuvieron en esta etapa de mi camino en especial mis catedráticos de la Universidad Católica de Cuenca que estuvieron prestos para compartir sus conocimientos, a mi tutor de trabajo de investigación Arq. Rómulo Cabrera por su ayuda y su tiempo no hubiese sido posible realizar el proyecto de investigación. Al Arq Giovanni Albarracín por su apoyo, un gran amigo que estuvo presente para asistirme en el planteamiento de la propuesta, al Arq. Felipe Manosalvas pilar fundamental para realizar el proyecto de investigación, a mis compañeros amigos que estuvieron en todo este camino y agradezco a mis Padres por brindarme la mejor educación y lecciones de vida.

El autor

Resumen

La presente investigación está dirigida al área de conocimiento urbano. Mediante el seguimiento de un modelo de restructuración urbana que actúa como célula que funciona para articular a una ciudad de manera más eficiente mejorando la calidad urbana de un territorio; la movilidad, el espacio público como pilares principales para el funcionamiento de este modelo que se pretende desarrollar en el centro histórico de la ciudad de Cuenca, un espacio urbano de gran importancia no solo a nivel nacional e internacional catalogado como patrimonio cultural de la humanidad desde el año 1999.

En el presente documento se exploran los criterios que utiliza el urbanismo ecológico, desarrollada por Salvador Rueda, donde aborda aspectos de cómo se compone la ciudad, y su principal prioridad que es el ciudadano; y, es a partir de actor principal se emplea metodologías de aproximación en ámbitos, enfocados en medios físico-espacial, Socio-cultural y normativo, componentes que se van desarrollando con características actuales en el área de intervención, y de acuerdo a esos resultados se pueda proyectar una propuesta, argumentado el objetivo que tiene el proyecto.

Palabras clave: URBANISMO, SUPERMANZANA, MOVILIDAD, CENTRO HISTÓRICO.

Abstract

The present investigation is addressed to the area of urban knowledge. Through the monitoring of an urban restructuring model that acts as a cell where its operation is to articulate a city more efficiently, improving the urban quality of territory; the mobility, public space as the main pillars for the functioning of this model that is intended to be developed in the historic center of the city of Cuenca, not only a national and international level urban space of great importance, listed as cultural heritage of humanity since 1999.

This document explores the criteria used by ecological urban planning, developed by Salvador Rueda, where he addresses aspects of how the city is composed, and its main priority, which is the citizen; and, it is from the main actor that approach methodologies are used in scopes, focused on physical-spatial, socio-cultural and normative means, components that are developed with current characteristics in the area of intervention; and according to these results, proceed to project a proposal, arguing the objective of the project.

Keywords: URBANISM, MEGA-BLOCKS, URBAN MOBILITY, HISTORICAL CENTER.

Índice de Contenidos

Declaración	I
Certificación	II
Dedicatoria	III
Agradecimientos	IV
Resumen	V
Abstract	VI
Indice de Contenidos	VII
Lista de Figuras	X
Lista de Tablas	XII
Introducción	XIII
Problemática	XIV
Objetivos	XV
Justificación	XVI
Metodología	XVII
1. Marco Teórico Conceptual y Contextual	1
1.1. Origen de la Supermanzana	1
1.2. Supermanzana	2
1.3. Las supermanzanas: una propuesta para reinventar el espacio público. . . .	3
1.4. Urbanismo Ecológico	4

1.4.1.	Supermanzana como visión del urbanismo ecológico.	5
1.5.	Movilidad sostenible	7
1.6.	Aproximación por ámbitos	8
1.6.1.	Usos y Ocupación del suelo	9
1.6.2.	Equipamiento	9
1.6.3.	Movilidad	10
1.6.4.	Espacio Público	11
1.6.5.	Socio Cultural	12
1.6.6.	Ámbito normativo	13
2.	Diagnóstico y características del área de estudio	14
2.1.	Área de intervención	14
2.1.1.	Ubicación	14
2.1.2.	Antecedentes históricos	15
2.2.	Importancia del lugar	18
2.3.	Diagnostico por ámbitos	19
2.3.1.	Uso y Ocupación del Suelo	19
2.3.2.	Equipamientos	20
2.3.3.	Movilidad	21
2.3.4.	Espacio Público	26
2.3.5.	Socio Cultural	31
2.3.6.	Normativa	32
3.	Resultados	34
3.1.	Descripción general de las fases de implantación	34
3.1.1.	FASE 1	35
3.1.2.	FASE 2	35
3.1.3.	FASE 3	36
3.2.	Implementación de la Nueva Célula Urbana la zona de estudio.	36
3.2.1.	Etapa 1.	36
3.2.2.	Etapa 2	39
3.2.3.	Etapa 3	41
3.3.	Normativa aproximativa	45
3.4.	Resultados	46
3.5.	Conclusión	48

3.6. Recomendaciones	49
4. Anexos	50
4.1. Sistemas de control de acceso	50
4.1.1. Cámara detectora de matrículas y de control de velocidad	51
Referencias bibliográficas	58
Referencias	58

Lista de Figuras

1.1. Representación del Mapa de 1863 de Barcelona	2
1.2. Esquema de Supermanzana. Fuente: BCNecología	3
1.3. Diagrama de conceptos de la Supermanzana	6
1.4. Pirámide de Jerarquía de la Movilidad Urbana	8
1.5. Representación Descriptiva de Usos y Ocupación de Suelo	9
1.6. Representación Descriptiva de Equipamiento.	10
1.7. Representación Descriptiva de la Movilidad.	11
1.8. Representación Descriptiva del Espacio Público	12
1.9. Representación Descriptiva Socio Cultural.	12
1.10. Representación Descriptiva del Ámbito Normativo.	13
2.1. Ubicación del área de estudio	14
2.2. Traza urbana de la ciudad de Cuenca	15
2.3. Plan topográfico de la ciudad de Cuenca, en la América Meridional de 1816	16
2.4. Plano de Cuenca 1949	17
2.5. Plano de Cuenca 1949	18
2.6. Uso y Ocupación del Suelo	20
2.7. Equipamientos en el área de estudio	21
2.8. Corredores peatonales	22
2.9. Corredores peatonales	23
2.10. Circulación del transporte urbano	25
2.11. Niveles de Saturación	27
2.12. Espacios peatonales Insuficientes	28

2.13. Esquinas Conflictivas	29
2.14. Ingresos Motorizados	30
2.15. Ingresos peatonales al Centro Histórico de Cuenca	31
2.16. Concentración Social	32
3.1. Etapa 1	37
3.2. Representacion Etapa 1	38
3.3. Propuesta de implantación etapa 1 con tráfico controlado	38
3.4. Etapa 2	39
3.5. Representacion Etapa 2	40
3.6. Propuesta de implantación etapa 2 con tráfico controlado	41
3.7. Etapa 3	42
3.8. Representacion de Etapa 3	42
3.9. Cobertura del transporte publico	43
3.10. Cobertura de red de bicicletas	44
3.11. Etapas de la Supermanzana	45
4.1. Sistemas de control	51
4.2. Esquema de línea recta, espacio en cruce.	52
4.3. Encuentro de recreación.	52
4.4. Encuentros culturales.	53
4.5. Encuentro de recreación.	53
4.6. Imágenes del corredor verde en la calle Almogàvers.	54
4.7. Segundo ejercicio del proyecto municipal Supermanzanas.	54
4.8. Segundo ejercicio del proyecto municipal Supermanzanas.	55
4.9. Segundo ejercicio del proyecto municipal Supermanzanas.	55
4.10. Ejercicio del proyecto municipal Supermanzanas.	56
4.11. Ejercicio del proyecto municipal Supermanzanas.	57

Lista de Tablas

Introducción

La ciudad de Cuenca capital de la Provincia de Azuay, está formada por un desarrollo urbano arquitectónico patrimonial en forma armónica, que en su memoria guarda una huella cultural Cañari, Inca y por supuesto la conquista de los españoles. De acuerdo a un entorno paisajístico, cultural, arquitectónico y artístico, en 1982 Cuenca fue declarada Patrimonio Cultural del Ecuador. Acontecimiento importante para la ciudad de Cuenca, que ha coadyuvado a preservar el patrimonio edificado, que en años anteriores no se lo hacía. El 1 Diciembre de 1999, se da a conocer al mundo por el alcance de la declaratoria recibida por la UNESCO, como ciudad Patrimonio Cultural de la Humanidad.

El Centro Histórico guarda un legado histórico que ha sufrido un deterioro de sus edificaciones, carece de calidad en el espacio urbano, no cuenta con espacios destinados a la recreación, ya que se le ha dado prioridad a otras actividades. Por lo que se ha visto importante investigar criterios eficientes y encontrar alternativas a los diferentes problemas, que van acorde a un crecimiento urbanístico de la ciudad. Es importante analizar, determinar y formular parámetros técnicos bajo criterios de la ecología urbana, en el que se desarrollara un estudio de aproximación de ámbitos, de la que es parte una ciudad.

En el presente trabajo se desarrollará una investigación que generará una propuesta conceptual que se cristalice en una ordenanza desde lo micro a lo macro, con un análisis de la transformación y del desarrollo urbano que ha surgido a lo largo de la historia, que integre y mantenga la estructura urbana del centro histórico de Cuenca y la integración del urbanismo ecológico que aportan una alternativa a la problemática existente, que se ha concebido a lo largo del tiempo y la que se generará con el pasar de los años en el Centro Histórico de Cuenca (CHC).

Problemática

La estructura urbana del Centro Histórico de Cuenca ha sufrido transformaciones considerables a causa de las nuevas corrientes tecnológicas y urbanísticas, esto ha generado contaminación ambiental, inseguridad, accidentes y enfermedades que han perjudicado la salud y el bienestar de los ciudadanos, que se ha dado prioridad al transporte de vehículos privados que impiden una adecuada circulación de los ciudadanos y su exclusión. Fenómeno que se ha evidenciado en el crecimiento del parque automotor por lo que ha derivado una congestión vehicular que ha dividido el espacio público y que no ha permitido que los transeúntes y los habitantes del CHC, puedan gozar de una vida equilibrada. Se puede evidenciar que los espacios públicos, áreas verdes, circulación y recreación son insuficientes para la población debido a que los vehículos condicionan el uso de estos espacios.

Por cuanto que se empleará los principios del urbanismo ecológico a fin de indagar las interrogantes del problema que surgieron al momento de abordar el tema.

Objetivos

Objetivo General

- Analizar y presentar una propuesta conceptual de la estructura urbana del Centro Histórico de Cuenca declarado patrimonio de la nación, con la ayuda de determinantes urbanas que permitan mantener la originalidad y su preservación enfocadas en la ecología urbana asentada en una normativa aproximativa.

Objetivos específicos

1. Revisar bibliografía de casos similares aplicados con modelos en ecología urbana.
2. Investigar la situación actual en cada uno de los ámbitos del Centro Histórico de Cuenca.
3. Proponer como estrategia una estructura urbana ecológica plasmada con la elaboración de una normativa aproximativa que convierta al CHC en un lugar atractivo para el ciudadano y sustentable con el medio ambiente.

Justificación

El Centro Histórico de Cuenca presenta un abandono y poca habitabilidad, generados por la falta de espacios públicos, deterioro de su infraestructura, la movilidad, la contaminación ambiental, la inseguridad el ir y venir de los vehículos ha generado problemas en la salud de sus ciudadanos, aspectos que deben ser atendidos de una manera prioritaria y urgente en el Patrimonio.

Una herramienta fundamental para la solución de esta problemática es desarrollar y planificar ciudades ecológicas con espacios públicos, a través del urbanismo ecológico, promoviendo una movilidad alternativa y un modelo amigable con el medio ambiente que asegure la sostenibilidad y la calidad de vida urbana del CHC, por medio del ámbito legislativo.

Metodología

El desarrollo de este trabajo de titulación se realizará en varias etapas. La primera etapa será una revisión bibliográfica para el desarrollo del marco teórico de conceptos como, patrimonio, espacios públicos, urbanismo ecológico, espacios verdes, manzana, a través de documentos tanto físicos como digitales pudiendo ser:

- Tesis
- Libros
- Artículos científicos o artículos de revistas
- Casos Similares
- Ordenanzas

En la segunda etapa se realizará el estudio y análisis histórico del Centro Histórico de Cuenca través de un estudio histórico su transformación a lo largo del tiempo. Además, se realizará un estudio actual del área de intervención implicando las determinantes urbanas mediante información de mapas.

En la tercera y última etapa se desarrolla una propuesta de diseño urbano estructural, que cumpla la problemática en función del estado actual y se demuestre la integración en el área de intervención.

Marco Teórico Conceptual y Contextual

1.1. Origen de la Supermanzana

La transformación de las ciudades basada en supermanzanas especialmente Barcelona España es una iniciativa que se impulsó desde el año 1987, ha sido objeto de atención internacional por su propuesta de transformación urbana juntando manzanas que el Ing. Ildefons Cerdà propuso en el Plan de 1859, “un plan de reforma y ensanche de la ciudad de Barcelona de 1860 que seguía criterios del plan hipodámico, con una estructura en cuadrícula, abierta e igualitaria. En el plano propuesto por Cerdá para la ciudad destaca la ilimitada suposición de crecimiento, la ausencia programada de un centro privilegiado, su carácter matemático, geométrico y con visión científica.” (Alturo y cols., 2009)

Los espacios interiores que generaría cada manzana, Cerdá ideó dos formas básicas para emplazar los edificios, la primera mostraba dos bloques paralelos ubicados en los lados opuestos, dejando “como resultado en su interior un gran espacio destinado a jardines y la segunda presentaba dos bloques unidos en forma de “L” colocados a dos lados contiguos de la manzana, quedando un gran espacio cuadrado en su interior también destinado a jardín” (Peñafiel, Pérez, y Pérez, 2012)

(Sierra, 2015) afirma “La sucesión de manzanas del primer tipo daba como resultado un gran jardín longitudinal que atravesaba las calles y la agrupación de 4 manzanas del segundo tipo, convenientemente dispuestas, formaba un gran cuadrado edificado atravesado por dos calles perpendiculares y con sus cuatro jardines unidos en uno.” (Ver figura. 1.1)



FIGURA 1.1: Representación del Mapa de 1863 de Barcelona
Fuente: Institut d'Estudis Territorials (Barcelona)

“En la década de 1870 se produjo un progreso importante ya que los inversores vieron una gran oportunidad de negocio. El retorno de los indianos con el final de las colonias aportaba capitales importantes que se tenían que invertir y encontraron en el ensanche su mejor destino. Empieza la llamada fiebre de oro”. (García-Ayllón Veintimilla y cols., 2014)

Siendo este el gran interés la pieza clave para el fracaso del plan inicial, y la fiebre técnica constructora benefició a la “disminución de los espacios verdes y de los equipamientos, invadiendo posteriormente la zona central de las manzanas con edificaciones bajas, destinadas en la mayoría de los casos a talleres y pequeñas industrias familiares, desapareciendo con eso la mayor parte de los jardines centrales”. (Alturo y cols., 2009)

Finalmente se edificaron los cuatro lados de las manzanas desapareciendo las zonas para jardines.

1.2. Supermanzana

Salvador Rueda define “La Supermanzana es una nueva célula urbana, forma de organización urbana que, con su implantación, aporta soluciones a las principales disfunciones ligadas a la movilidad, a la vez que mejora la disponibilidad y calidad del espacio público para el peatón. Estos objetivos se logran con la introducción de dos cambios fundamentales: la jerarquización de la red viaria y el establecimiento de una red diferenciada para cada modo de transporte.” (Rueda, 2011)

Las Supermanzanas, en su interior procura reducir al mínimo el tráfico motorizado y el estacionamiento de vehículos en la superficie que esta considera dentro del espacio público, y se da la máxima preferencia a los ciudadanos en el espacio público. “El tráfico mecanizado circula por las vías perimetrales, mientras las calles interiores se reservan al peatón y, en condiciones especiales, a cierto tipo de tráfico como vehículos de residentes, servicios, emergencias, carga y descarga, limitación de velocidad a 10 km/h.” (Rueda, 2016)

La Supermanzana cumple conforme a un origen integral que une al urbanismo y a la planificación, asegurar al peatón en un espacio público de calidad que disfrute de una integración directa con las edificaciones que la rodean, su objetivo principal es delimitar la presencia del automotor, ayudando en gran medida a la reducción de gases tóxicos en el espacio público generando un ambiente sano y limpio para el ciudadano mejorando la calidad de vida fortaleciendo la cohesión social, dinamismo económico y su vez reduciendo el impacto ambiental. (Rueda, 2016)

“Tomar en cuenta de que no se es necesario ejecutar demoliciones, alteraciones, deformaciones del parque edificatorio, ni implementar cambios de gran escala en la traza urbana en el planeamiento urbano” (Rueda, 2016)

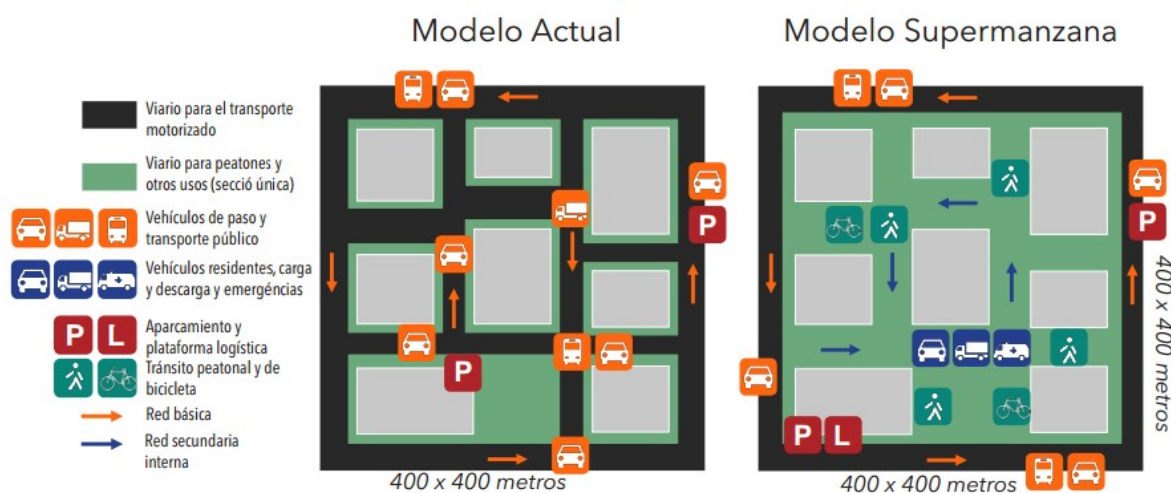


FIGURA 1.2: Esquema de Supermanzana. Fuente: BCNecología
Fuente: Institut d'Estudis Territorials (Barcelona)

1.3. Las supermanzanas: una propuesta para reinventar el espacio público.

“El espacio público marca los límites de la idea de ciudad. Donde no lo hay puede hablarse de urbanización pero difícilmente de ciudad.” (Ramoneda, 2003). Las supermanzanas desafían en reponer aproximadamente el 70 % del espacio de la ciudad a los ciudadanos de paso y residentes.

Suplantar el vigente uso y ocupación del espacio público, que es ocupado por el vehículo privado, transporte público, donde el actor principal que es el ciudadano vuelva a recuperar su posición, es necesario que se identifique la disconformidad de los ciudadanos del espacio público.

Sabiendo que el automóvil de camino, juega un papel en la funcionalidad de la traza urbana de la ciudad y siendo su su “objetivo principal recorrer espacios en el menor tiempo posible, entra en colisión y se hace incompatible con los objetivos del resto de usuarios y la mayor parte de funciones urbanas.” (Rueda, 2011)

La rutina de ocupar el vehículo se explica y es necesario, lo que se cuestiona es el abuso y las consecuencias que derivan, como por ejemplo las vías básicas, se convierten en vías rápidas, ocupando a su conveniencia su propio espacio.

Planificar y ordenar el espacio público urbano establece reducir, drásticamente, la ocupación actual del vehículo privado que transita sobre este, un factor de mayores desordenes a nivel urbano que reprime que la ciudad sea parte del ciudadano, por lo tanto altera el porcentaje de desplazamientos para este tipo de transporte.(Rueda, 2011)

Consecuentemente, la instauración un nuevo modelo urbano de movilidad, sabiendo que con esto se pretende cambiar los porcentajes de los desplazamientos de un lugar a otro para cada modo de transporte, a la vez, pretende garantizarla la funcionalidad urbana y una nueva concepción vista desde el ciudadano de lo que es el espacio público y asignar para cada transporte una red que haga posible, el usos y funciones urbanas.

La supermanzana salvaguarda, el conjunto de diferentes ocupaciones que se realizan en distintas zonas de la ciudad, como la circulación del vehículo de paso que requiere movilizarse de un sitio a otro, queda estrictamente regulado en su interior por lo que su rumbo queda asignado a tomar sus vías periféricas. “Considerar que su interior no son, solo zonas peatonales estrictamente, si no un espacio público donde se desenvuelven actividades como: la caminata, circulación de bicicletas, el transporte de distribución, los de servicios, las emergencias y los vehículos de los residentes.” (Rueda, 2016)

El interior de las supermanzanas puede diseñarse una plataforma de un uso exclusivo para el vehículo, puesto que la velocidad que circula el automotor se acomoda a la velocidad del peatón, “lo que supone que la accesibilidad para los ciudadanos de paso ya sea con dificultades físicas se garantice en prácticamente la ciudad entera puesto que se considerara espacios más amplios y mejor dotados.”(Rueda, 2016)

1.4. Urbanismo Ecológico

Los intereses del trabajo hace referencia a los planteamientos dados desde la agencia de ecología urbana de Barcelona, a partir del urbanismo ecológico, según esto “El Urbanismo Ecológico toma en consideración la idoneidad de los desarrollos urbanísticos en función de las características del emplazamiento y de las potencialidades en cuanto a la consecución de la habitabilidad urbana y de la eficiencia del sistema urbano” (Rueda,

2017). Conforme con esto la investigación está fundamenta en estos conceptos, como base para una intervención urbana integral, en el centro histórico la ciudad de Cuenca.

La importancia del Urbanismo Ecológico radica en su propuesta pensada en favorecer al ciudadano mediante un modelo de ciudad sostenible atendiendo las demandas actuales que se presentan de distintos modos, proyecta no uno sino tres planos detallados en altura, un plano del subsuelo, aparte del plano en superficie y aprovechar al máximo lo que la naturaleza brinda, lluvia, sol, viento, adaptándose al diseño mismo, a las situaciones del lugar, de esta manera se debe respetar las singularidades geográficas con el objetivo de salvaguardar los valores naturales que existen en el medio y mejorar la calidad de vida del ciudadano.([Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2013](#))

“El Urbanismo Ecológico incorpora dos condicionantes principales: la eficiencia y la habitabilidad. Son condicionantes que se deben cumplir para que la ciudad, además de sostenible, sea agradable y atractiva para la ciudadanía que vive en ella.”([Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2013](#))

La eficiencia es relacionada con la capacidad del sistema urbano, que sobrelleve una organización y actividad completa, minimizar el consumo de recursos.

“La habitabilidad trata de aspectos ligados al confort e interacción de los ciudadanos: cohesión social, diversidad biológica, calidad del espacio público, residencia, equipamiento, etc.”([Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2013](#))

En el análisis de la ([Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2013](#)) indica que “el Urbanismo Ecológico posee dos instrumentos principales para ordenar el territorio: la Supermanzana y el urbanismo en tres niveles”.

1.4.1. Supermanzana como visión del urbanismo ecológico.

La visión proyecta pautas de las cuales se puede analizar los puntos que se tienen que tener en cuenta a la hora de intervenir un lugar por medio de la ecología, la revista ecodiseño y sostenibilidad refiere:

“Las acciones tendentes a mejorar la problemática ambiental generada en y por las ciudades, pasa por comprender la visión de fundamento que guía la ecología urbana. En tal contexto, el desafío es centrarse en los vínculos entre los sistemas sociales, políticos, económicos, biológicos, físicos, químicos y geológicos como un todo, buscando explicaciones dinámicas y complejas de cruces sistémicos.” ([Ávila, Gil, Gómez, Miranda, y de Contreras, 2012](#))

Al haber entrado en la nueva era de la información y el conocimiento, se muestran como los importantes retos a afrontar en este siglo (XXI), la supermanzana en base al urbanismo ecológico pretende generar espacios públicos de acuerdo a las actividades cotidianas para el ciudadano a intercambio, de cultura, de ocio y entretenimiento, con un modelo actual de movilidad sostenible incentivando al transporte alternativo (moverse por la ciudad sin contaminar), a su vez generara espacios de confort sin ruido, sin contaminación para el

libre ejercicios del ciudadano.(Ver figura. 1.3)

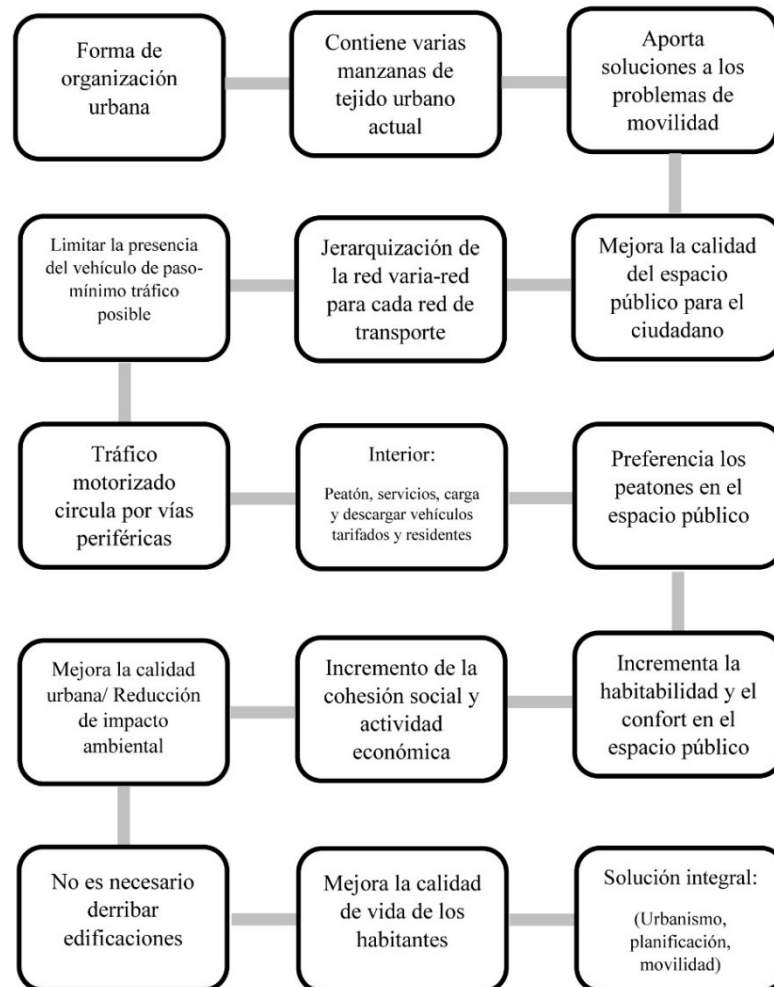


FIGURA 1.3: Diagrama de conceptos de la Supermanzana

Fuente: (Agencia de Ecología Urbana)

Elaboración: Christopher Quisirumbay

El urbanismo en tres niveles

“Altura, superficie y subterráneo. Proyecta tres planos con el mismo detalle y la misma escala que los urbanistas proyectan el Plan Urbanístico en superficie, permitiendo redistribuir las funciones que actualmente se encuentran en la misma” (Rueda, 2017)

“A nivel de altura se programan las cubiertas que busca la autosuficiencia de energías renovables el agua de lluvia, la captación de energías renovables: solar, eólica, dispositivos que actúan como sistemas pasivos considerando su cómoda instalación.” (Rueda, 2017)

El subsuelo se vincula a los servicios, la distribución urbana, el aparcamiento, la movilidad masiva de vehículos y a la gestión de la energía en redes subterráneas liberando así el espacio público, y al nivel suelo se pretende multiplicar los usos y funciones del espacio público, como un receptor de las actividades cotidianas del ciudadano, lo espacios de áreas verdes.([Rueda, 2017](#))

1.5. Movilidad sostenible

En el Artículo 13 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos “Toda persona tiene derecho a circular libremente y elegir su residencia en el territorio de un Estado” mencionando como el derecho a la movilidad.

La movilidad sostenible “es aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro. Es decir, sin comprometer el bienestar de las generaciones futuras.”([ISTAS, 2009](#))

El crecimiento acelerado de las ciudades crea una necesidad de usar el transporte para la realización de las diversas actividades de los ciudadanos, por lo que la movilidad es instrumento integrante de todos los modos de transporte dentro de una ciudad, a su vez genera un lazo de unión a la cohesión social, integración social a través de una distribución neutral del espacio público entre transporte motorizado y no motorizado para los ciudadanos, mejorando la calidad de vida y la del medio ambiente. ([Velásquez, 2015](#))

La pirámide de jerarquía de la movilidad urbana refleja claramente las prioridades para una movilidad sostenible, plantean como objetivo de mayor preferencia al tránsito de los peatones para su libre circulación y el desplazamiento de un lugar a otro, continuamente a través los medios de transporte no motorizados como son las bicicletas, luego los medios de transporte motorizados considerando a los de transporte público, en seguida los transporte servicios, carga y por último los medios de transporte privados como son los vehículos, motocicletas.([Medina, Veloz, Iracheta, y Iracheta, 2012](#))

En base a dicha jerarquía de la movilidad urbana, es lo a lo que se quiere aspirar con esta investigación, un orden al que se debe tomar en cuenta como prioridad para el momento de establecer lineamientos políticos bajo principios de normas que integren a una mejor movilidad urbana y catequizar una ciudad sostenible.(Ver figura. [1.4](#))

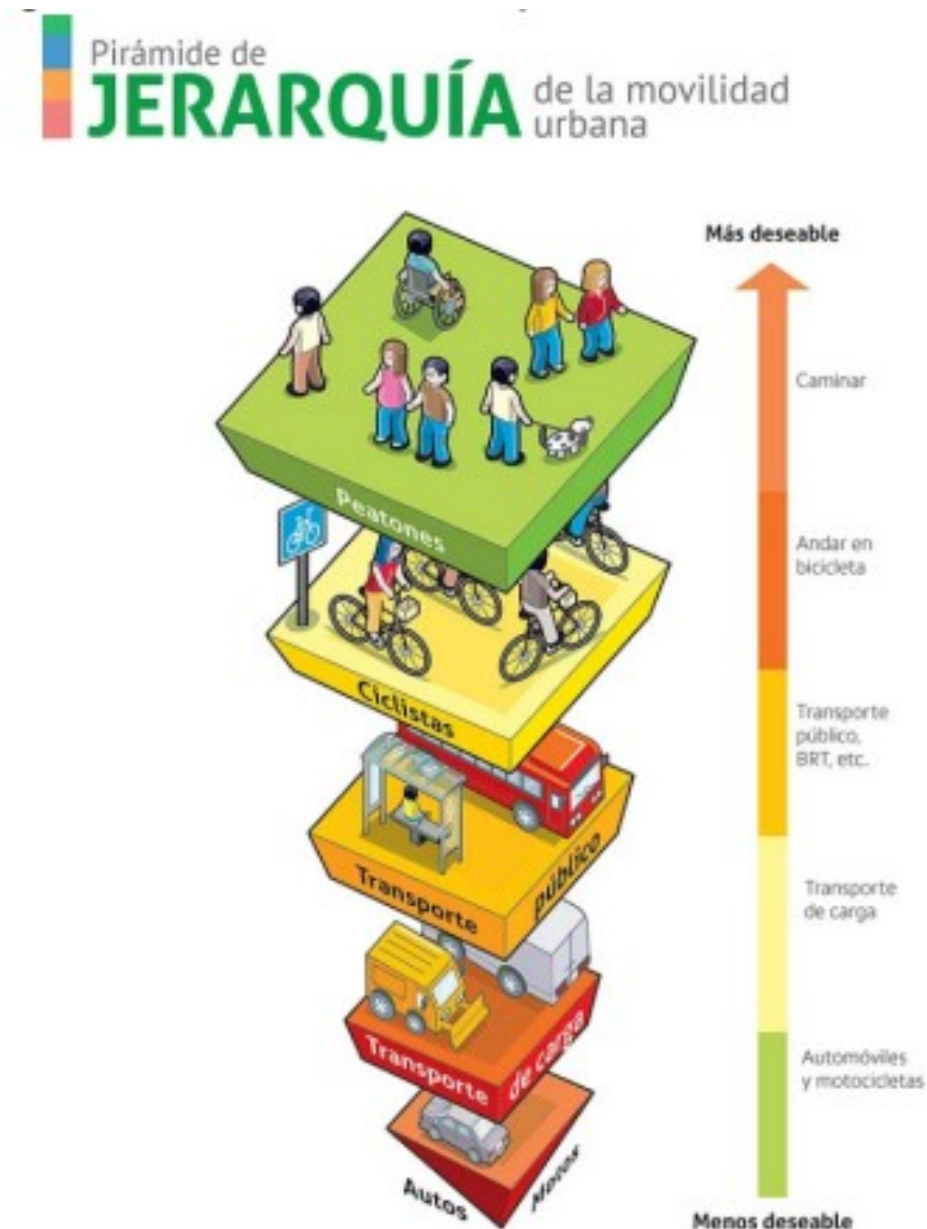


FIGURA 1.4: Pirámide de Jerarquía de la Movilidad Urbana
 Fuente: Jerarquía de la movilidad urbana (pirámide)
 Elaboración: Desconocida

1.6. Aproximación por ámbitos

Un ámbito se considerara como un espacio comprendido dentro de unos límites determinados, por tal razón se han querido definir de esta forma para tener un alcance más puntual a todos los aspectos que se tienen que analizar en el transcurso de esta investigación. (Guiza Ezkauriatza, 2011)

1.6.1. Usos y Ocupación del suelo

Comprende "las acciones, actividades e intervenciones que realizan las personas sobre un determinado tipo de superficie para producir, modificarla o mantenerla" (FAO/UNEP, 1999)

De acuerdo al urbanismo en 3 niveles (terrazza, superficie y sub suelo) la ocupación del suelo consigue optimiza el territorio, logrando el máximo provecho al espacio público, la identificación de viviendas, servicios y usos no urbanos es esencial en el área de estudio, por lo que facilitará plantear proyectos que permite generar propuestas coherentes de acuerdo con las dinámicas que se estén desarrollando en el sector como terrazas verdes, corredores verdes decorativos, y de esta manera promover, nuevas relaciones entre personas y las diferentes actividades que se desarrollara en su entorno de manera permanente con esto se garantizara que el espacio quede subutilizado. (Guerra Franco, Ramírez Gómez, Rodríguez Peña, y cols., 2014) (Ver figura. 1.5)



FIGURA 1.5: Representación Descriptiva de Usos y Ocupación de Suelo

Fuente: Christopher Quisirumbay

Elaboración: Christopher Quisirumbay

1.6.2. Equipamiento

"Es el conjunto de edificios y espacios, predominantemente de uso público, en donde se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo, que proporcionan a la población servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas, sociales, culturales y recreativas" (SEDESOL, 1999)

Se clasificará en: administración privada, pública, aprovisionamiento, bienestar social, cultural, educativo, infraestructura, recreación, salud, seguridad.

A partir de este análisis en el área de estudio se tomaran decisiones como la de dotación adecuada de los equipamientos que hacen falta según el radio de cobertura de acuerdo a la normativa, con esto permitirá mejorar la calidad de vida para los ciudadanos permitiendo el desarrollo social, cultural, económico. Este índice además permite estudiar si existen mayores actividades de acuerdo a los equipamientos que estén presentes conllevando a una mayor congregación de actividades.(Daza, 2008)



FIGURA 1.6: Representación Descriptiva de Equipamiento.

Fuente: Christopher Quisirumbay

Elaboración: Christopher Quisirumbay

1.6.3. Movilidad

Por medio de la planimetría como base, y reconocimiento del lugar, se realiza u esquemas de jerarquización y estado de las vías, los desplazamientos internos en forma de porcentaje según el tipo de transporte utilizado (a pie, transporte público, vehículo privado, bicicleta, etc.), las fotografías y visitas de campo instrumentos de gran ayuda donde se pueden observar los conflictos de movilidad, también la construcción y funcionamiento de perfiles y secciones a lo largo y ancho de la de aceras y vías.

La apuesta por una movilidad sostenible es muy importante asentada en el uso del transporte alternativo con una concepción de ciudad eficiente y sostenible.

Se consideran medios de transporte alternativos o sostenibles aquellos que suponen “un menor impacto ambiental, un menor consumo de recursos, y ayudan a reconciliar conflictos y diferencias sociales la movilidad del transporte público es el eje fundamental de intervención proporcionando un sistema eficiente, económico y que cumpla las expectativas del usuario.”(Martínez y Barea, 2015)(Ver figura. 1.7)



FIGURA 1.7: Representación Descriptiva de la Movilidad.

Fuente: Christopher Quisirumbay

Elaboración: Christopher Quisirumbay

1.6.4. Espacio Público

En el análisis de (Ricart y Remesar, 2013) agrega que el espacio público es “la reserva territorial, al contacto social y al disfrute del entorno, contenedor, además de proyecto urbano de uso social”.

Naturalmente, el espacio público no sólo es un zona de protección para los ciudadanos ni lugar de cuidado para los monumentos, sino es la que da catácter, identidad a la ciudad en sí misma, “que luego se materializará en avenidas, calles, plazas, parques, equipamientos abiertos o cerrados, etc.; cuya función es de carácter relacional, esto no aísla ni segrega a los habitantes, sino que debe tender a proporcionarles igualdad para vivir la ciudad.” (Dammert, 2004)

La accesibilidad se evalúa en función a la movilidad peatonal en las áreas públicas dedicadas al ciudadano que circula por estos espacios, que se deben considerar zonas amplias, áreas verdes, aceras generosas sin la inseguridad de compartir el espacio con el automóvil, lugares que sean especiales para la recreación y el ocio.(Valarezo y Esparza, 2009)(Ver figura. 1.8)



FIGURA 1.8: Representación Descriptiva del Espacio Público

Fuente: Christopher Quisirumbay

Elaboración: Christopher Quisirumbay

1.6.5. Socio Cultural

En este ámbito lo que se quiere indagar todo lo que está sucediendo en el centro de la ciudad en cuanto a la sociedad y la cultura, por qué hoy en día tenemos problemas que nos aquejan. De esta manera conseguir integrar a todos aquellos que se encuentran marginados, no solo generando acceso a servicios básicos si no dotar de áreas apropiadas para el intercambio social, lugares donde las personas puedan reunirse, gozar de la participación política y social, provocando un intercambio cultural importante y sobre todo construyendo ciudadanía desde los barrios. (Rueda, 2017) (Ver figura. 1.9)



FIGURA 1.9: Representación Descriptiva Socio Cultural.

Fuente: Christopher Quisirumbay

Elaboración: Christopher Quisirumbay

1.6.6. **Ámbito normativo**

El término normativa se destina a la agrupación de normas o reglas deben ser aplicadas a instancias de una determinada actividad o asunto. Con base a documentos normativos ya establecidos para el manejo del centro histórico de Cuenca, lo que se hace es estudiar y entender lo que nos exige la norma, de igual manera hacer una investigación sobre los planes que se van a realizar en la área de afectación, de acuerdo al siguiente ámbito se sustentara de una mejor manera la propuesta del proyecto . (Guerra Franco y cols., 2014)



FIGURA 1.10: Representación Descriptiva del Ámbito Normativo.

Fuente: Christopher Quisirumbay

Elaboración: Christopher Quisirumbay

Diagnóstico y características del área de estudio

2.1. Área de intervención

2.1.1. Ubicación

Para el caso de estudio se analizará la cuadrícula del Centro Histórico de Cuenca de 1982, fecha en la que fue declarado como Patrimonio de la Nación. Los límites están determinados: al Norte calle Vega Muñoz, Sur Pasaje 3 de noviembre, bajada de Todos Santos (Calle Larga), Este la Av Huayna Cápac, Oeste la Convención del 45.

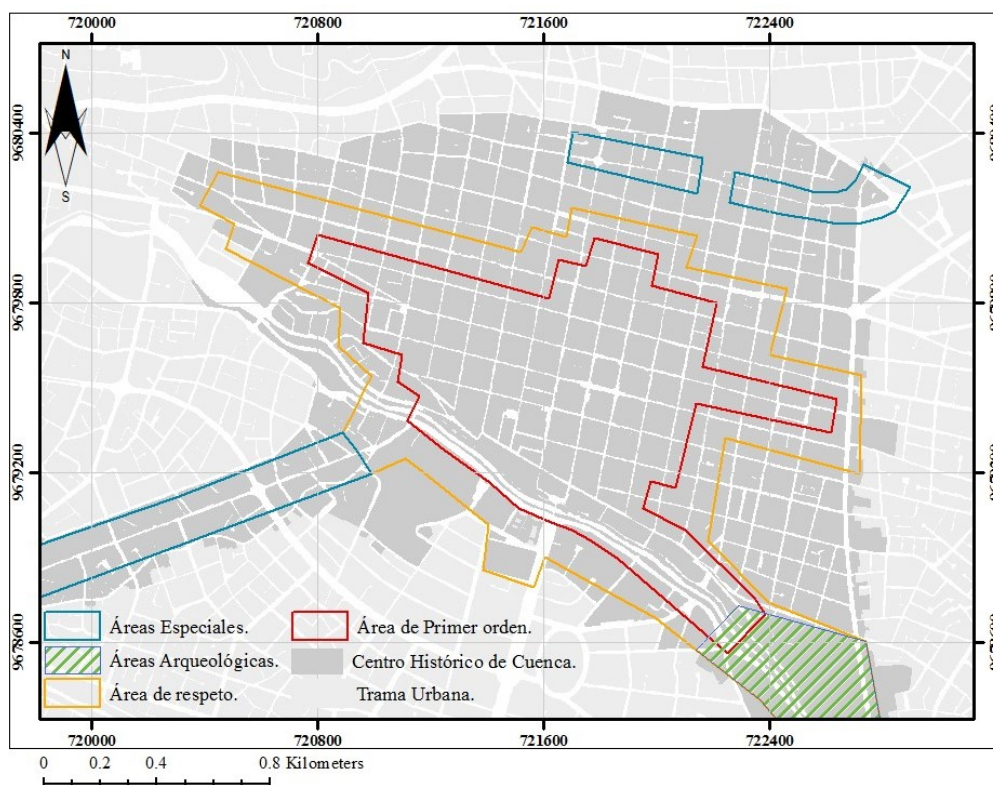


FIGURA 2.1: Ubicación del área de estudio

Fuente: Municipalidad de Cuenca

Elaboración: Christopher Quisirumbay

2.1.2. Antecedentes históricos

Julio Carpio describe seis etapas fundamentales en el transcurso del crecimiento físico urbano de la ciudad de Cuenca.

Antes de su fundación la ciudad de Cuenca, estaba habitada por los Cañarís donde le denomina como etapa pre-urbana formado especialmente por aldeas. La construcción de templos, palacios y caminos pasa a una etapa incásica y a su vez adoptando a la ciudad con el nombre de Tomebamba, convirtiéndose en un sitio principal urbano para el imperio Inca que finales del siglo XV conquistó el territorio Cañari.

“La etapa de transición entre lo incásico y los español se da a partir y por orden de Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete, Virrey y Capitán General del Perú donde manda a fundar la ciudad que pasa de denominarse de Tomebamba a Santa Ana de los Ríos de Cuenca que se implantara en el valle Cañari de Guapondélig cuyo significado corresponde llanura grande como el cielo.” (Carrión, 1987)

La etapa española, inicia en 12 de abril de 1557, según el acta de su fundación se evidencia un manejo de una traza ortogonal de manzanas regulares de aproximadamente 84x84 m, su traza de damero compone a vías ubicadas en sentido Norte-Sur y Este-Oeste, formada de 24 manzanas y el crecimiento de nuevas que van de acuerdo al desarrollo de la ciudad con tendencia hacia los puntos cardinales.

“Como era usual en las fundaciones españolas, las calles de Cuenca se trazaron en el sentido de los puntos cardinales dado como resultado un trazado en Damero.” (Albornoz, 2008)

“Los límites a las calles actuales corresponden al Norte, la calle Gran Colombia, al Sur, calle Juan Jaramillo, al Este calle Mariano Cueva y al Oeste la calle General Torres.” (Albornoz, 2008)

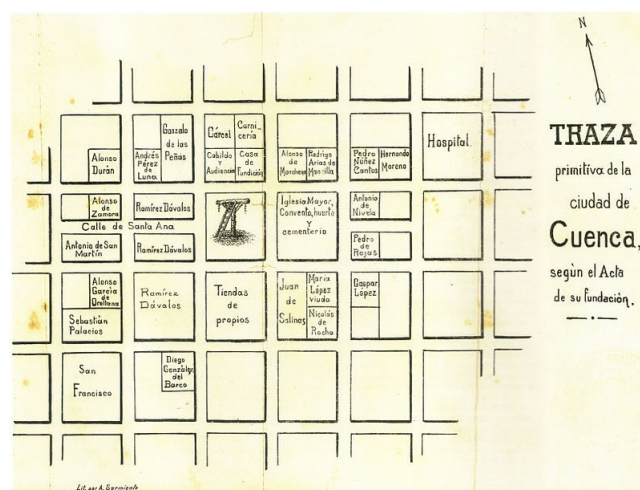


FIGURA 2.2: Traza urbana de la ciudad de Cuenca

Fuente: Planos e Imágenes de Cuenca (Albornoz, 2008)

Elaboración: Octavio Cordero Palacios (1870-1930), con la litografía de A. Sarmiento

La etapa republicana, que se inicia el 3 de noviembre de 1820 a partir de la independencia de la ciudad, cuyos límites eran los trazados por los españoles (conservando su traza ortogonal). Por la guerra independentista la población se mantuvo durante varios años así.

El plano 1816 el más cercano a esta etapa se evidencia un crecimiento notable donde se marca claridad la cuadrícula de las manzanas, habiendo espacios vacíos que representan a las plazas con sus iglesias como lo son: San Blas, San Sebastián, San Francisco y la Plaza Mayor, se señalan elementos notorios como 2 puentes en dirección sur con tendencia a crecimiento hacia la zona actual de el Ejido; consta de 135 manzanas y por lo que 12 son de distinto tamaño. (Albornoz, 2008)

Delimitada actualmente al norte, calle Rafael María Arízaga, al sur calle Larga, al este Av, Huayna Cápac y al oeste la Convención del 45 (Centro Cultural El Alfarero).

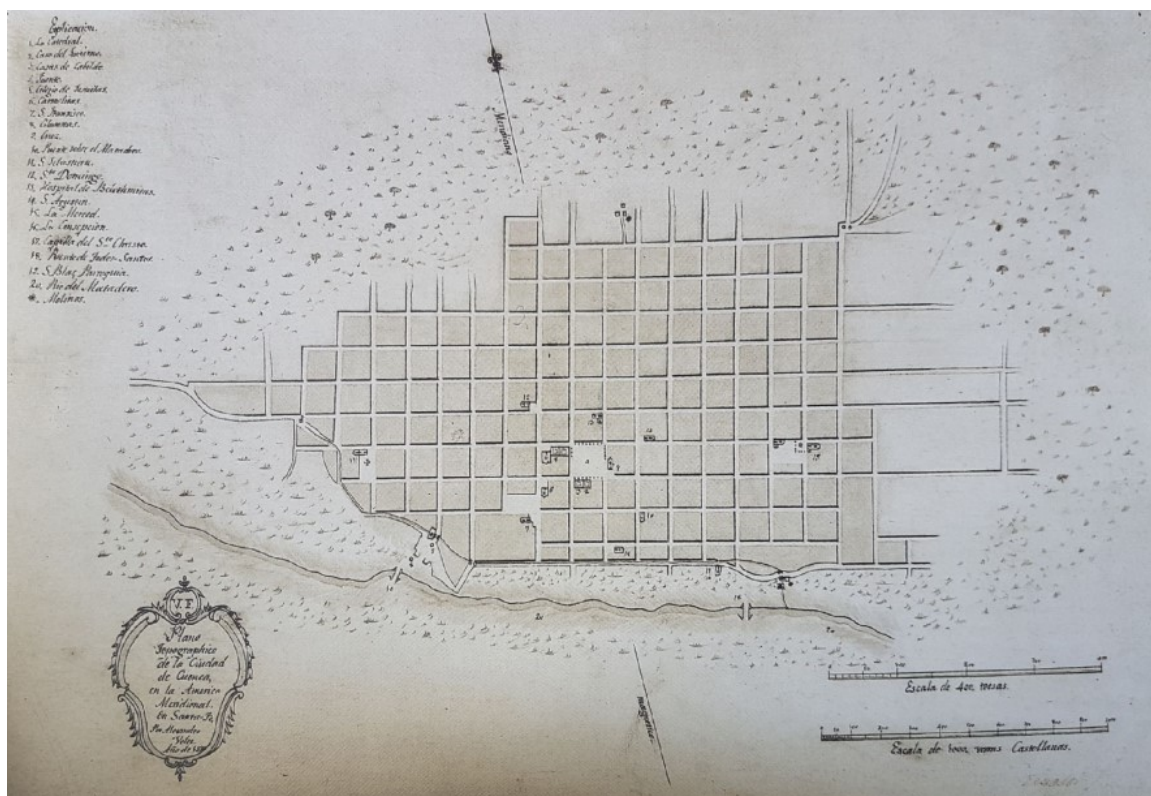


FIGURA 2.3: Plan topográfico de la ciudad de Cuenca, en la América Meridional de 1816

Fuente: Planos e Imágenes de Cuenca (Albornoz, 2008)

Elaboración: Alejandro Vélez

Y la etapa contemporánea, corresponde al siglo XX, “En agosto de 1916 se estableció el servicio de alumbrado eléctrico en las calles de la ciudad... y afines de 1918 estaba completo el servicio particular de la luz eléctrica” (Díaz y cols., 1919)

Especialmente a partir de la mitad del siglo XX la ciudad incrementa su infraestructura urbana, “presenta una propuesta de expansión para la parte del Ejido con presencia del estadio gran parte de la población estaría servida con agua potable, electricidad, varias calles son pavimentadas, etc.” (López, 2018)

El notable crecimiento de la población se da partir de 1950 que pasa de tener 54.600 hab a la actualidad aproximadamente “603.269 hab, con un crecimiento poblacional de 15% en siete años. Se espera que para el 2020 este cantón tenga 636.996 habitantes.” (INEC, 2017)

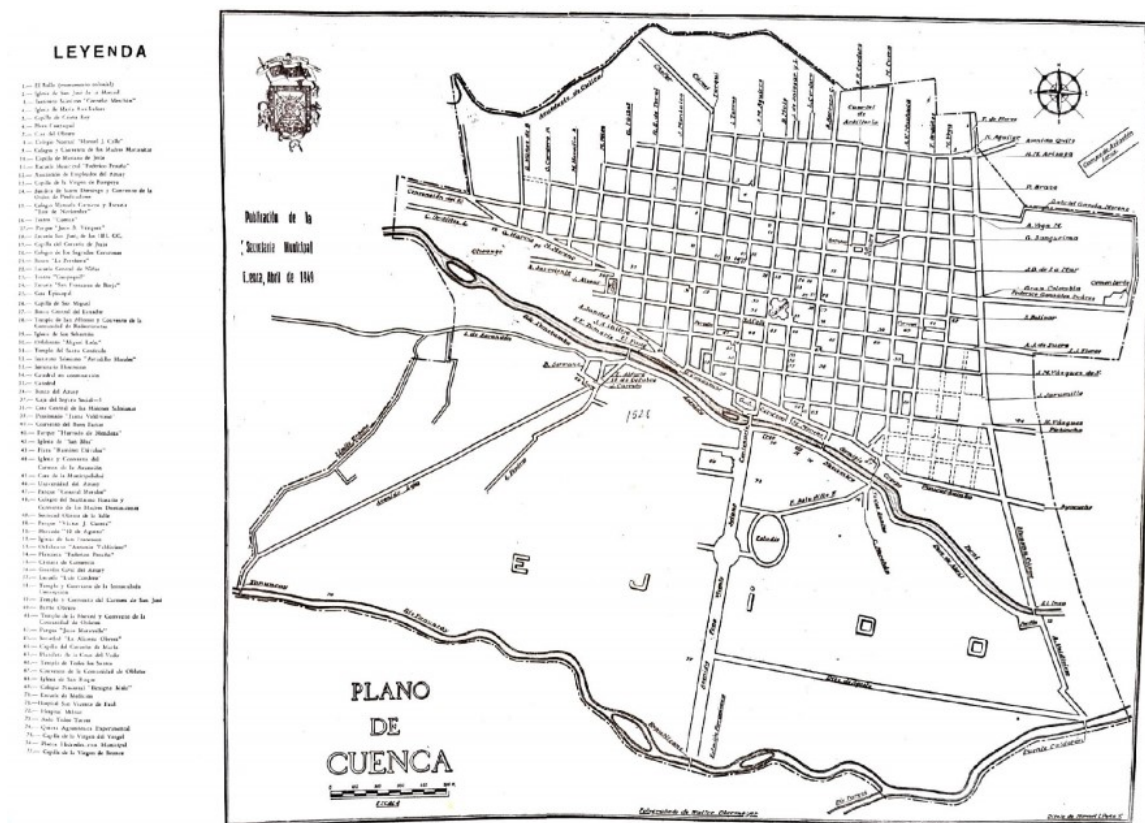


FIGURA 2.4: Plano de Cuenca 1949
 Fuente: Planos e Imágenes de Cuenca (Albornoz, 2008)
 Elaboración: Manuel Ignacio Peña Vázquez

El proceso de transformación del suelo urbano, representado con un modelo como lo es la traza de Damero, ha tenido como consecuencia un crecimiento radial a partir de su punto central o núcleo de ciudad, atendiendo a diferentes procesos de progresos económicos culturales, arquitectónicos y de recreación regulada de vida urbana.(Albornoz, 2008)(Ver figura. 2.5)

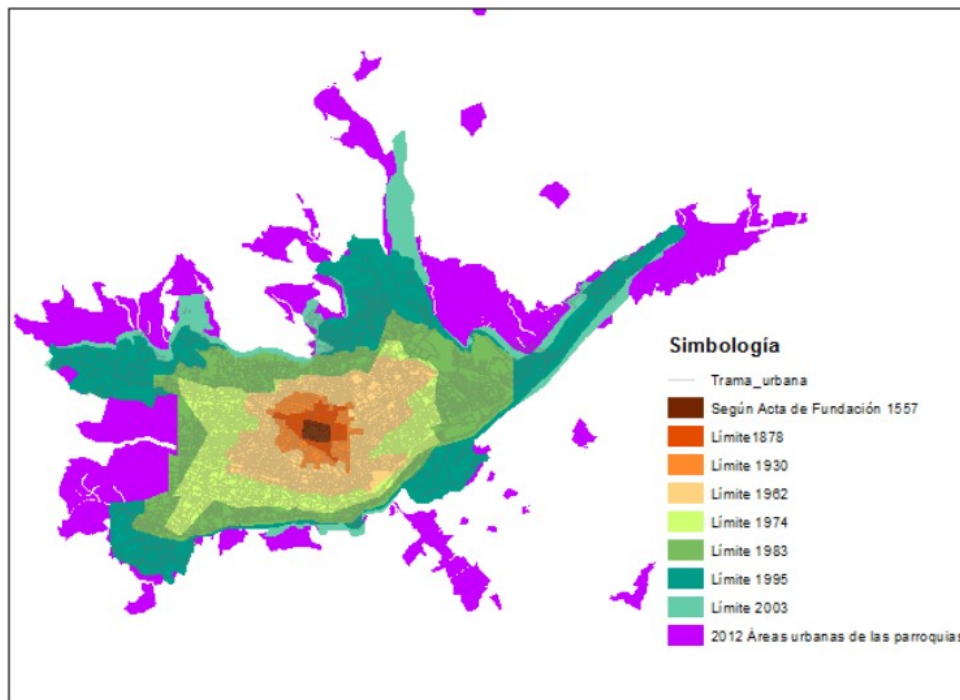


FIGURA 2.5: Plano de Cuenca 1949

Fuente: El proceso de urbanización en el Ecuador, caso de estudio cuenca
Elaboración: Blanca Arellano

2.2. Importancia del lugar

Todas las ciudades en el marco de su progreso crean centros de ciudad que a su vez establece determinantes para las diversas dinámicas urbanas, de ahí parte el interés que surge para esta intervención, la recuperación en el centro histórico de la ciudad de Cuenca; el cual históricamente ha simbolizado la centralización de todo un proceso económico, y religioso.

“Las áreas centrales, generalmente densamente ocupadas, están sin embargo muchas veces rodeadas de barrios residenciales o áreas industriales en deterioro o abandonadas”. (Rojas, 2004)

En los propósitos del GAD Municipal del cantón Cuenca existe una necesidad de recuperar áreas centrales de una ciudad, con una idea clara a reinterpretar la forma actual, de esta manera la investigación busca fomentar y optimarlo.

En el centro de la ciudad se encuentran edificaciones de valor patrimonial histórico, todas estas construcciones se encuentra integradas a una traza vial teniendo lugares de interés culturales, económicos, recreacionales que han coexistido para la importancia de todos.

Al observar detenidamente el movimiento de los ciudadanos en el centro de la ciudad se evidencia múltiples necesidades existiendo intervenciones urbanísticas que no están ajustadas a estos intereses.

La congestión vehicular existente en el punto de la ciudad tanto privado como público produce una alta contaminación (CO₂) que origina machas en las fachas de edificaciones patrimoniales, a la misma ves la contaminación auditiva, esto hace que sea necesario de un plan coherente y viable. Es primordial una intervención que integre áreas, sectores patrimoniales que vincule al ser ciudadano con una movilidad alternativa sostenible y la biodiversidad urbana en un entorno más habitable con reformas eco-urbanísticas hace que sea factible recorrer en el centro.

2.3. Diagnostico por ámbitos

2.3.1. Uso y Ocupación del Suelo

El estado actual correspondiente al uso y ocupación del suelo en el área de estudio se demuestra que en gran porcentaje es ocupada por la vivienda con 45 % seguido de servicios 29 %, equipamientos 22 % y Parqueaderos privado 4 %.

A pesar de que el centro histórico la Ciudad de los Tres Rios en su mayor parte cuenta con el uso de vivienda existe un decrecimiento. El Instituto de Estadísticas y Censos, en 2010 en el Centro Histórico vivían “60.173 habitantes, que significaba el 18,13 % de la población de Cuenca. Para 2015, de acuerdo a la proyección de Áreas Históricas y Patrimoniales, la cifra cae a 59.830 habitantes, lo que supone un descenso de 343 personas en cinco años.” (INEC, 2017)

“El cálculo dice que esta será la tendencia aproximada hasta 2030, es decir, cada año el centro perderá entre 67 y 69 habitantes. Entre 2010 y 2015, por ejemplo, la tasa de población habría decrecido en un -0,57 por ciento.” (INEC, 2017)

La inseguridad, contaminación, la falta de tranquilidad, entre otros factores del centro históricos de Cuenca, son las causas para que sus residentes opten por ir a morar a sus alrededores de la ciudad dejando sus bienes inmuebles al ampro de los inquilinos. Como resultado se obtiene un crecimiento poblacional moderado de un 19 % en las afueras de las ciudad (parroquias).(INEC, 2017)

El área de estudio cuenta con todos sus servicios básicos, en la figura 2.6 se observa un gran potencial a nivel de comercios, debido a la circulación de los ciudadanos hace que esta área sea una de las preferidas para realizar sus compras, en consecuencia, con lleva a que en el lugar de intervención cuente con zonas destinadas a parqueaderos en la vía pública.(Ver figura. 2.6)

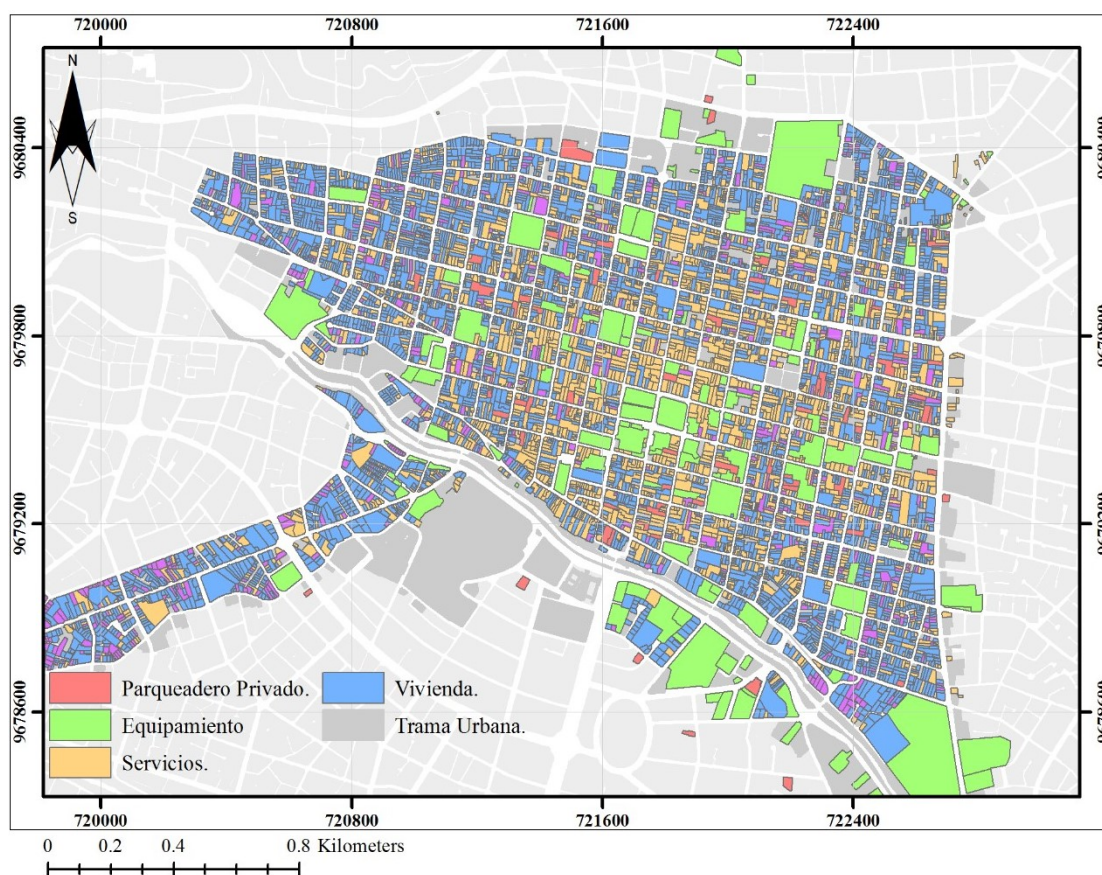


FIGURA 2.6: Uso y Ocupación del Suelo
 Fuente: Municipalidad de Cuenca
 Elaboración: Christopher Quisirumbay

2.3.2. Equipamientos

Diferentes tipos de equipamientos se muestra en el área de intervención siendo esta una de las mayores problemáticas que existen en la zona ya que presenta un gran número de centros educativos, cultura y de administración pública lo que genera problemas, especialmente en la movilidad urbana, tanto peatonal como motorizada ocasionando congestión vehicular, y una falta de calidad ambiental que padece el lugar, implica su baja capacidad de habitabilidad.

Por observación en situó de los espacios libres dentro del área de estudio por su distribución y cantidad se le considera buena, pero la usencia de ofrecer actividades, programas, oportunidades al ciudadano de un uso activo es nula, la falta de mantenimiento es otro factor para en estas áreas que pasan a transformarse en espacios residuales, focos de insalubridad o simplemente a ser zonas de paso. (Ver figura. 2.7)

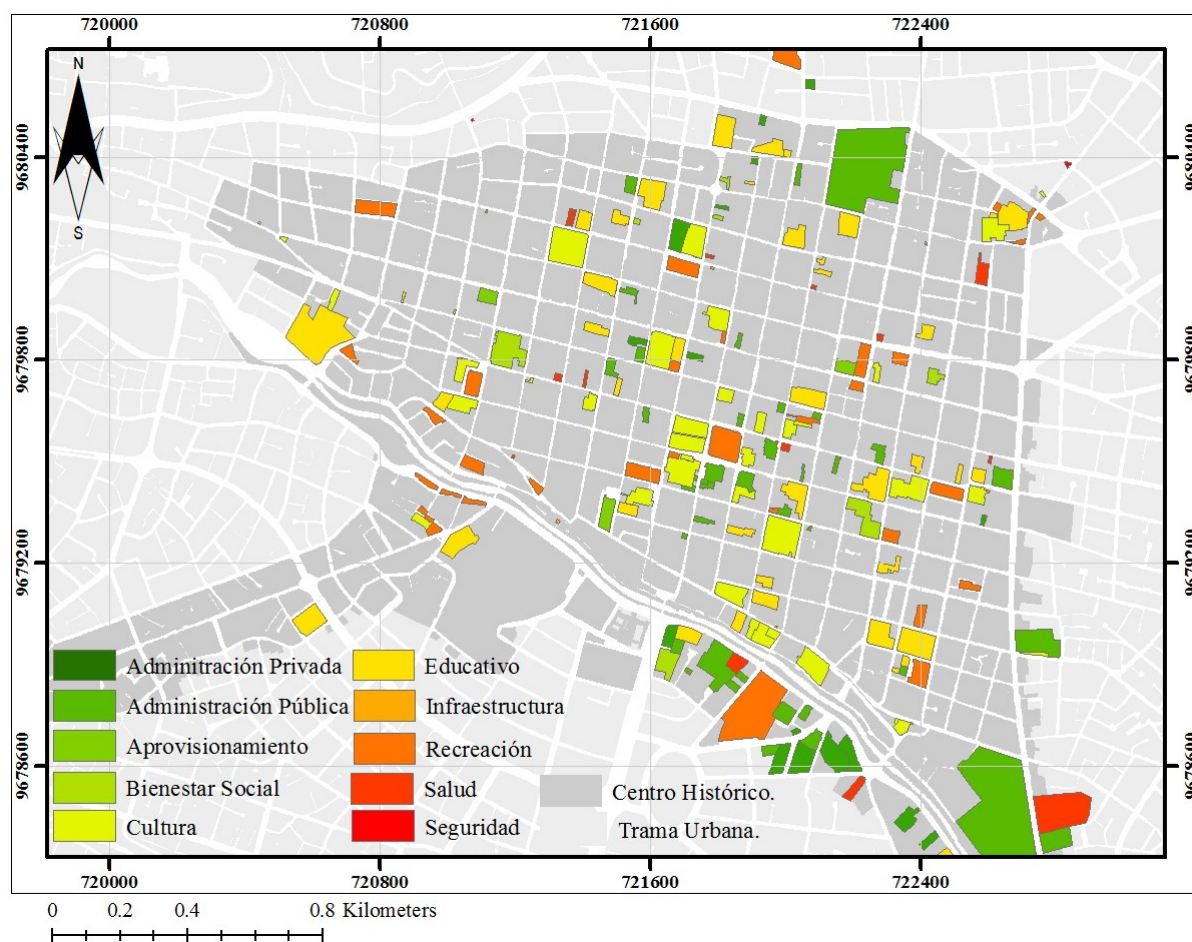


FIGURA 2.7: Equipamientos en el área de estudio

Fuente: Municipalidad de Cuenca

Elaboración: Christopher Quisirumbay

2.3.3. Movilidad

Corredores peatonales.

La movilidad en el Centro Histórico de Cuenca tanto medios motorizados, sean estos el transporte público, el automotor privado y el modo convencional de caminar, se convierte en una zona con mayor confluencia y atracción de viaje en su mayoría a pie, los motivos principales de estos generadores vienen siendo directamente coherentes con el uso y ocupación del suelo con lo que cuenta con equipamientos y servicios que se emplazada dentro del área en donde pues las actividades laborales, estudios, compras, gestiones personales, recreación son elementos generadores de los motivos de viajes. (Ilustre Municipalidad, 2015)

“Los porcentajes de acuerdo a las actividades de movilidad en el centro histórico son: Trabajo 33 %, Estudios 18 %, Compras 17 %, Gestiones personales 16 %, Recreación 12 %, Salud, 3 %, Otros 1 %.” (Ilustre Municipalidad, 2015)

Es así que el mayor motivo por el cual se los ciudadanos se movilizan es el trabajo, a continuación se observa los principales corredores en los que los peatones circulan para cumplir con sus diferentes actividades encontrarse mayor movimiento en lo que es la primera traza colonial siendo esta motivo de la que se encuentran la mayoría de Equipamientos. (Ver figura. 2.8)

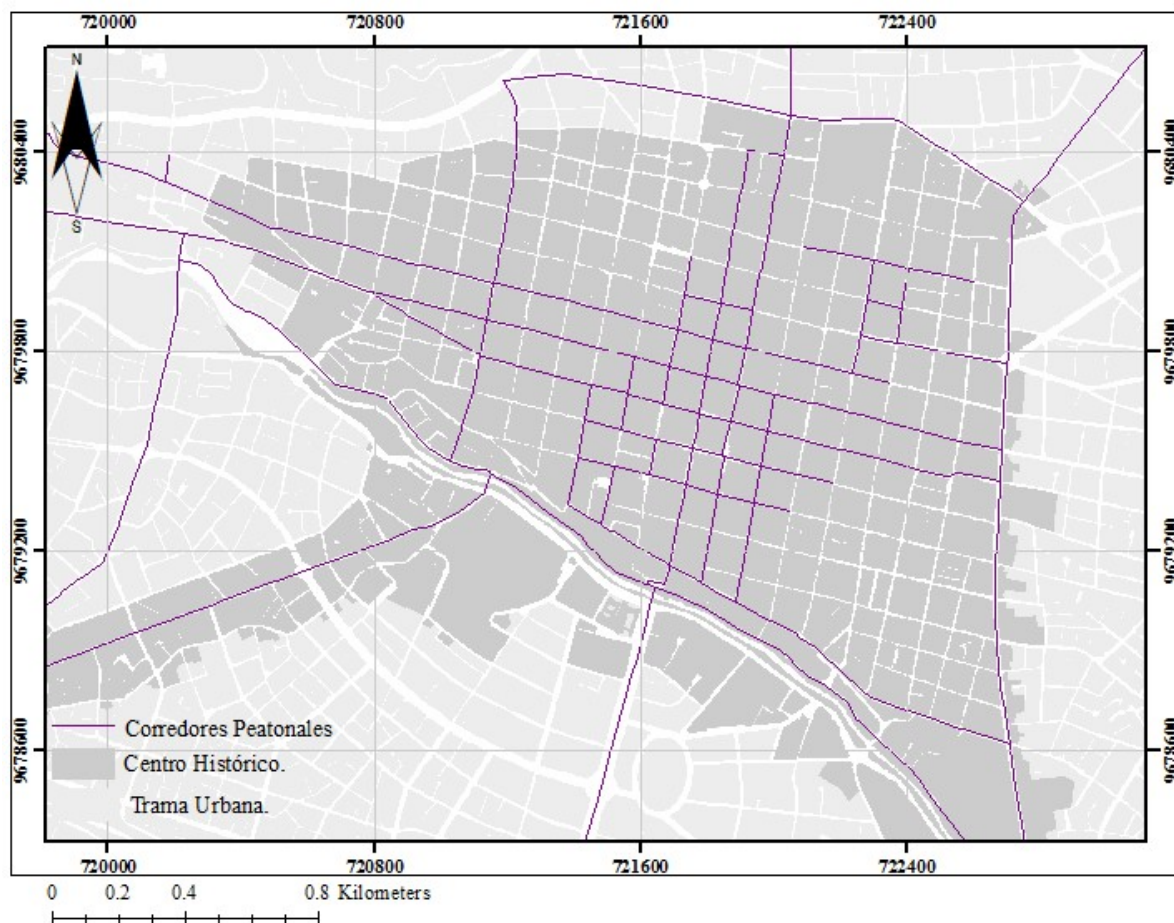


FIGURA 2.8: Corredores peatonales
 Fuente: Municipalidad de Cuenca
 Elaboración: Christopher Quisirumbay

Corredores Ciclísticos.

En la ciudad de Cuenca la bicicleta como medio de transporte recreativo y deportivo se encuentra bien marcada pese a existir dificultades como en la mayoría de las ciudades, como falta de espacios (ciclo vías) la desigualdad y su uso. (Ilustre Municipalidad, 2015)

“En la actualidad el uso del vehículo privado es mayor que los diferentes medios de desplazamientos dentro de la ciudad, continuado por el transporte público y en último lugar el transporte no motorizado; siendo inferior el uso de desplazamientos en bicicleta”. (Ilustre Municipalidad, 2015) En el caso que nos compete cabe destacar que los principa-

les motivos de viaje en orden de prioridades son: Trabajo, estudios, gestión comercial y administración, ocio, actividades que se encuentran en un centro. (Ilustre Municipalidad, 2015)

El uso del transporte no motorizado como lo es la bicicleta un medio de transporte sostenible tiene una inmensidad de ventajas en comparación a otros sistemas de transporte, con un alto grado de contaminación tanto del aire, acústicos y visuales. Pero a su vez se tiene que apuntar a los inconvenientes entre uno de esos están las pendientes entre 6 y 12 % aproximadamente en función de las circunstancias físicas su energía consumida por usuario también las condiciones que presenta del lugar como son la falta de ciclo-vías que garanticen la seguridad del usuario en las que se sienta cómodo manejando este medio de transporte.

Las vías primordiales ocupadas por este tipo de usuario se identifica en la siguiente ilustración “Líneas de deseo de viajes”, que el ciclista está dominando es el recorrido del Tranvía ya que por el monte no se encuentra en operación y es así como el ciudadano se halla en menos peligro como sucedería en otras calles que son ocupadas por el transporte motorizado y por supuesto también son transitadas las vías primitivas en las que se localizan los diferentes equipamientos de uso diario.

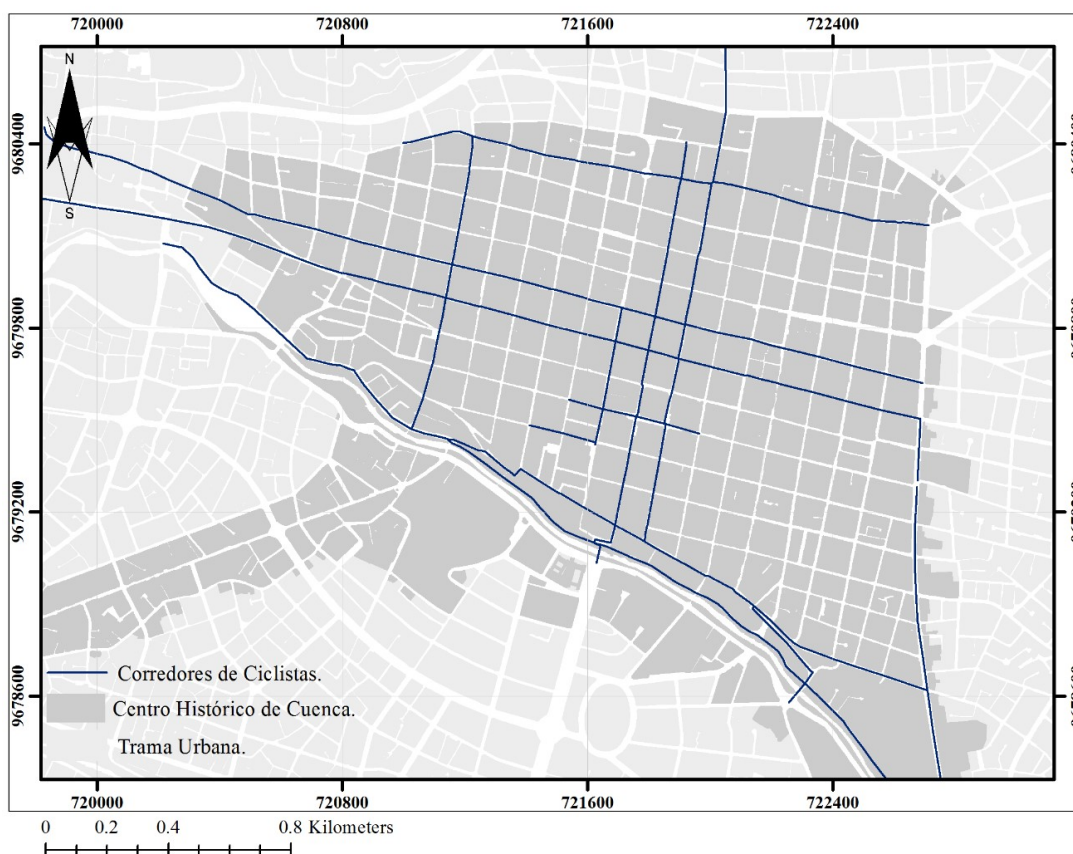


FIGURA 2.9: Corredores peatonales
 Fuente: Municipalidad de Cuenca
 Elaboración: Christopher Quisirumbay

Circulación de transporte público

“Cabe recalcar que la movilidad transporte público en una ciudad es el medio que puede certificar la situación de conectividad con las distintas zonas de la ciudad para aprovechar al máximo el espacio público ha propuesto el uso de la calle en una sola dirección y con este resultado con lleva a dejar de lado el uso longitudinal.” (Ilustre Municipalidad, 2015)

El cantón Cuenca no muestra una conexión entre el uso de suelo y la movilidad del transporte público esto quiere decir que la planificación del uso de suelo no se ha limitado los trayectos entre las distintas zonas de la ciudad y por esta razón no existe el apoyo para mejor contribución en la movilidad del transporte público, y aquí es que los ciudadanos adoptan una predisposición a moverse de la manera tradicional que es caminar. (Ilustre Municipalidad, 2015)

A través de la siguiente ilustración se demuestra la discordancia en el tendido de la red de buses en la zona de estudio, dado que se identifica con un rumbo confuso, de difícil comprensión sin un sentido de conceptualización en la se acoja.

La movilidad gracias al transporte público se transforma en el fundamento de una buena planificación, “debido a lo cual se establecen todas las redes de transporte que articulan la movilidad sostenible y esto se configuran los modelos de asignación ya sea de usos tanto en el espacio urbanos como en las zonas rurales del cantón.” (Ilustre Municipalidad, 2015)

La movilidad en viajes al centro histórico es mayor a la instancia de viajes alargados “con un 88,7% de todos los desplazamientos generados desde todos los sectores de la ciudad, un 7,4% van desde el suroeste al noreste y viceversa y sólo un 3,9% van desde el suroeste al sureste de la ciudad y viceversa”. (Ilustre Municipalidad, 2015) (Ver fig. 2.10)

Movilidad Mecanizada

“Un buen sistema de transporte disminuye el transporte innecesario; y en cualquier caso ofrece un cambio de velocidad y de modalidad, a fin de ajustarse a la diversidad de los propósitos humanos”. (Mumford, 1963)

Conocer la actuación histórica del tráfico a lo largo del tiempo de una ciudad, es la base para generar propuestas que respondan a las peticiones del automotor, como de los ciudadanos en condiciones adecuadas tomando en cuenta la seguridad vial.

Toneladas de hierro cargaron sobre sus espaldas los guanderos, aquellos indígenas que transportaron hasta la ciudad lujosos bienes para las clases pudientes, desde vestimenta y vajillas hasta autos y pianos.

“El primer carro llegó a Cuenca a lomo de guandero”, señaló el arqueólogo e investigador Wladimir Galarza, al referirse al vehículo de marca ‘Clemant Bayard’ modelo 1909 importado desde Francia en el año 1913 por Federico Malo Andrade. (El Tiempo, 2019)

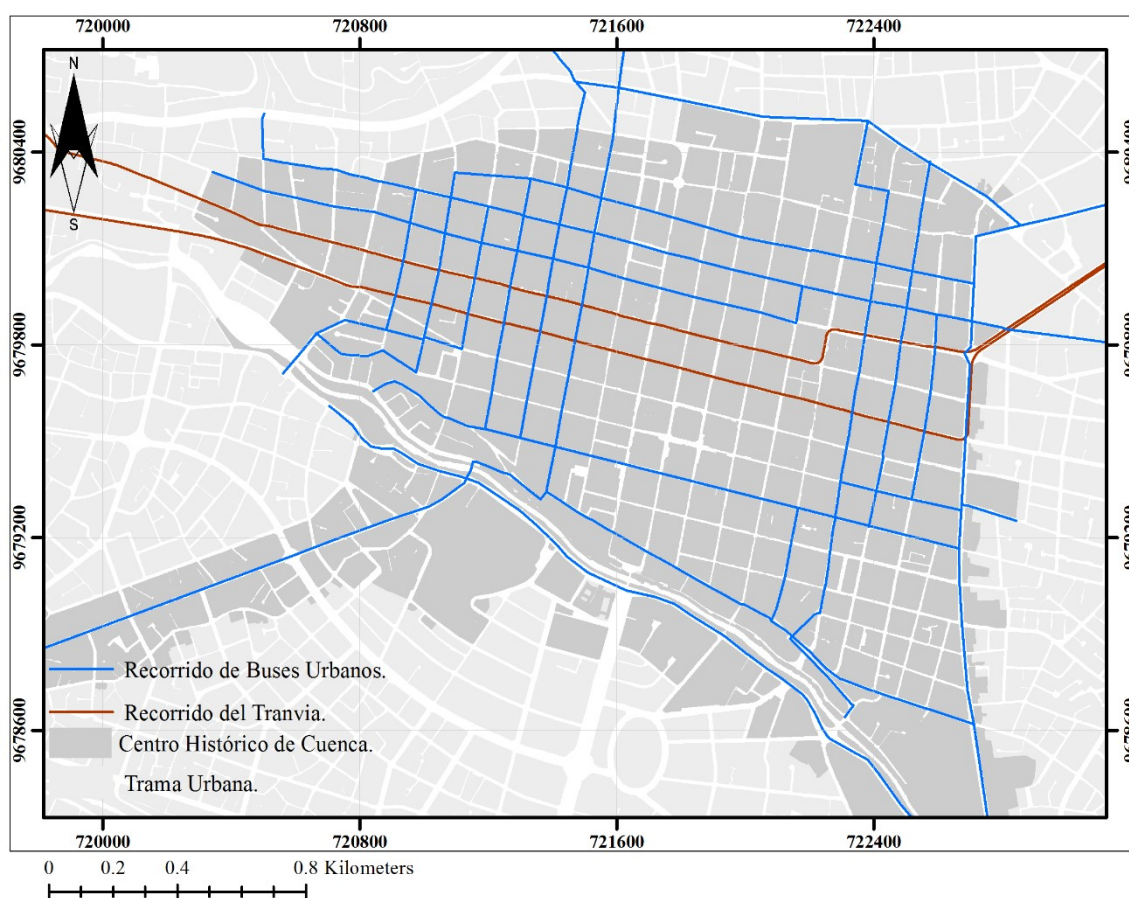


FIGURA 2.10: Circulación del transporte urbano

Fuente: Municipalidad de Cuenca

Elaboración: Christopher Quisirumbay

El centro histórico corresponde al uso con gran demanda de viajes por parte de los ciudadanos, debido a esto es necesario entender la actuación por parte de los ciudadanos que se movilizan por esta zona, con el fin de optimizar las condiciones de movilidad y sobre todo “fortalecer actividades para los habitantes que revitalicen esta zona de la ciudad mediante el uso y ocupación del espacio público.” (Ilustre Municipalidad, 2015))

“El 32 % representa del total de viajes diarios en el vehículo privado en Cuenca, siendo el Centro Histórico el más visitado por el vehículo privado con un 62 %, seguido de vehículos de carga con un 15 %, los taxis tienen un 10 %, motos con un 9 % y buses con un 4 %” (Ilustre Municipalidad, 2015)). Se determinó también que el 40 % de vehículos utilizan al Centro Histórico como un tráfico de paso, es decir, atraviesan la ciudad sin hacer ninguna gestión en el centro.

Una forma de valorar el movimiento de las vías es grado de saturación.

Se determina con la cantidad y la capacidad que estas soportan y sobre todo la facultad de adsorber el tráfico, evidencia situaciones como: “El vario con capacidad enormemente alta para alojar todos los vehículos que recoge diariamente, o calles que se encuentran sobredimensionadas se mantienen desaprovechadas durante gran parte del día y dicha zona destinada al automotor con un porcentaje recagrado y excesivamente innecesario.” (Moyano Tobar, 2017)

El área correspondiente al Centro Histórico, labora a niveles inadmisibles de saturación, lo cual confronta el carácter patrimonial y turístico de la ciudad en consecuencia las calles más que promover los desplazamientos a pie los penaliza repercutiendo negativamente en la diversidad, calidad espacial, y medioambiental del territorio.

Al no existir un control de acceso a los vehículos el centro de la ciudad lleva como consecuencia el aumento progresivo del automotor, incrementado los embotellamientos, contaminación, demanda de estacionamientos este amenazando a espacios que podrían ser utilizados en espacios públicos y de libre ejercicio para el ciudadano. (Cabrera Erazo y Rocano Tenezaca, 2012)

Es muy evidente en la figura 2.11 el grado de saturación mecánica en sus calles, siendo esta la zona en la que se origina la mayoría de actividades comerciales, de gestión y los intercambios modales.

Las vías del Centro Histórico, el 80% entra en colapso en horas pico esto quiere decir que “se hallan en niveles por arriba de su posibilidad, sometidos a una carga de aproximadamente 1.800-3.000 veh./h.” (Ilustre Municipalidad, 2015)

Una de las consecuencias que con lleva a este grado de saturación son las dimensiones que poseen las calles del centro histórico que no son las favorables ya que no fueron diseñadas para absorber al automotor más bien era diseñadas para la circulación de las carrosas que con la llegada del vehículo se suprimió a dicho transporte. (Ver figura. 2.11)

2.3.4. Espacio Público

Al analizar el área de intervención se identifica un gran problema, los espacios libres activos se encuentran en bajo mantenimiento con vertiéndose en lugares residuales, escasos de alumbrado e inseguridad, por lo que es evidente la carencia de espacios que ofrezcan al ciudadano un uso activo.

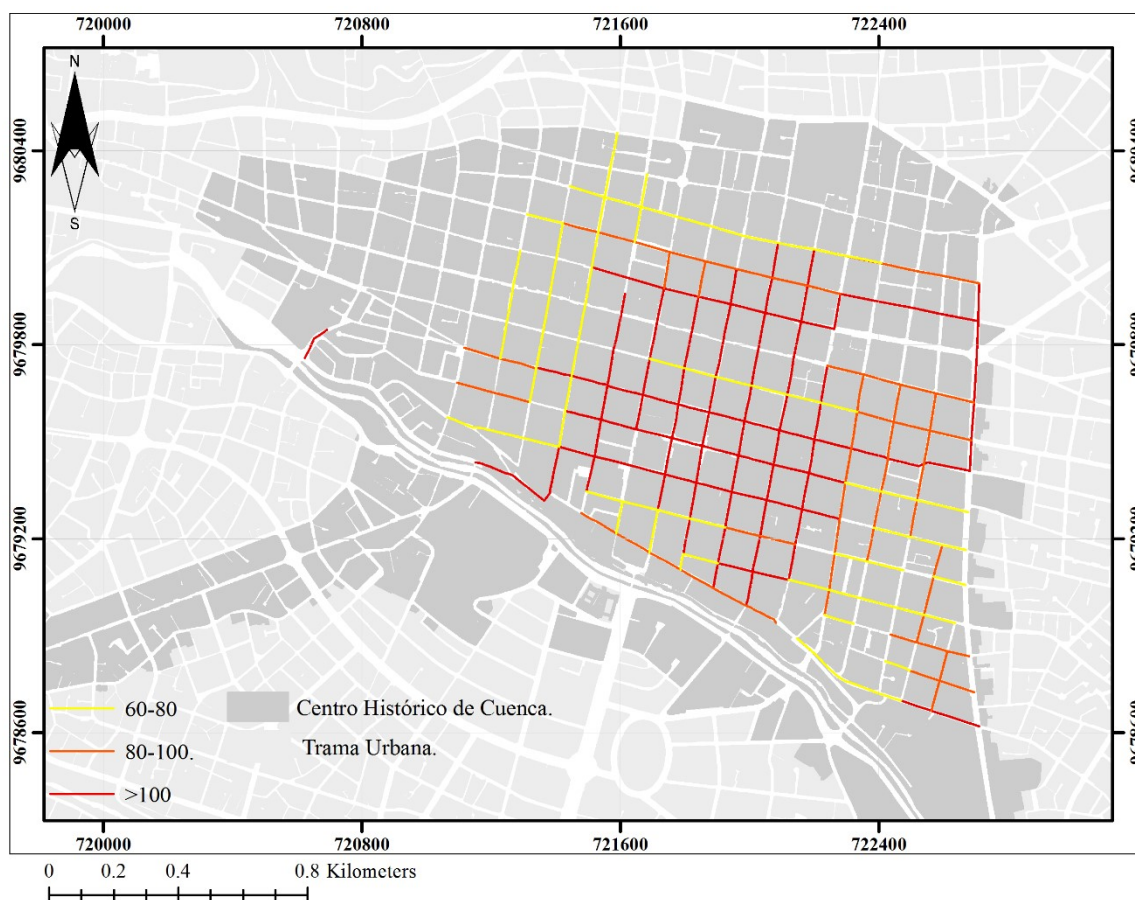


FIGURA 2.11: Niveles de Saturación
 Fuente: Municipalidad de Cuenca
 Elaboración: Christopher Quisirumbay

Aceras

El auge del vehículo a partir del siglo XX promovió a la disyunción las aceras al mínimo en la vía pública, privilegiando el espacio al vehículo, generando problemas de circulación al ciudadano y problemas de accesibilidad a personas con movilidad reducida. (Vivienda Ministerio, 2013) En la actualidad la circulación del transporte privado recibe aproximadamente el 80 % del espacio libre mientras que los usuarios un 20 %, esto con lleva a una segregación al ciudadano, imposibilita la coexistencia del vehículo con el usuario. (Ilustre Municipalidad, 2015)

Efectuando una práctica de observación, se evidencia la falta de accesibilidad y mantenimiento, que si bien es cierto que en determinadas calles se han intervenido pero la mayoría de estas presentan irregularidad como trizaduras, hundimientos y con malos acabados, que a su vez afecta directamente a las visuales del paisaje urbano.

También encontrándose calles con el ancho de sus aceras irregulares que resulta insuficiente para la circulación del ciudadano, y si le sumamos a esto la presencia de vendedores ambulantes, problema se intensifica a un más.

A partir de la elaboración de la (Figura. 2.12) se identifica las calles cuyo espacio de circulación peatonal es insuficiente que se extiende el área de estudio, a su vez se evidencia que en la primera traza urbana de Cuenca, el espacio cumple con su función de ser una zona favorable para la circulación del ciudadano cumpliendo con el ancho de vereda para el que está destinada y reduciendo al máximo el espacio para el vehículo como son los estacionamientos, pero esto se debe ya que esta área ha llevado procesos de intervención favoreciendo más a la movilidad del ciudadano.

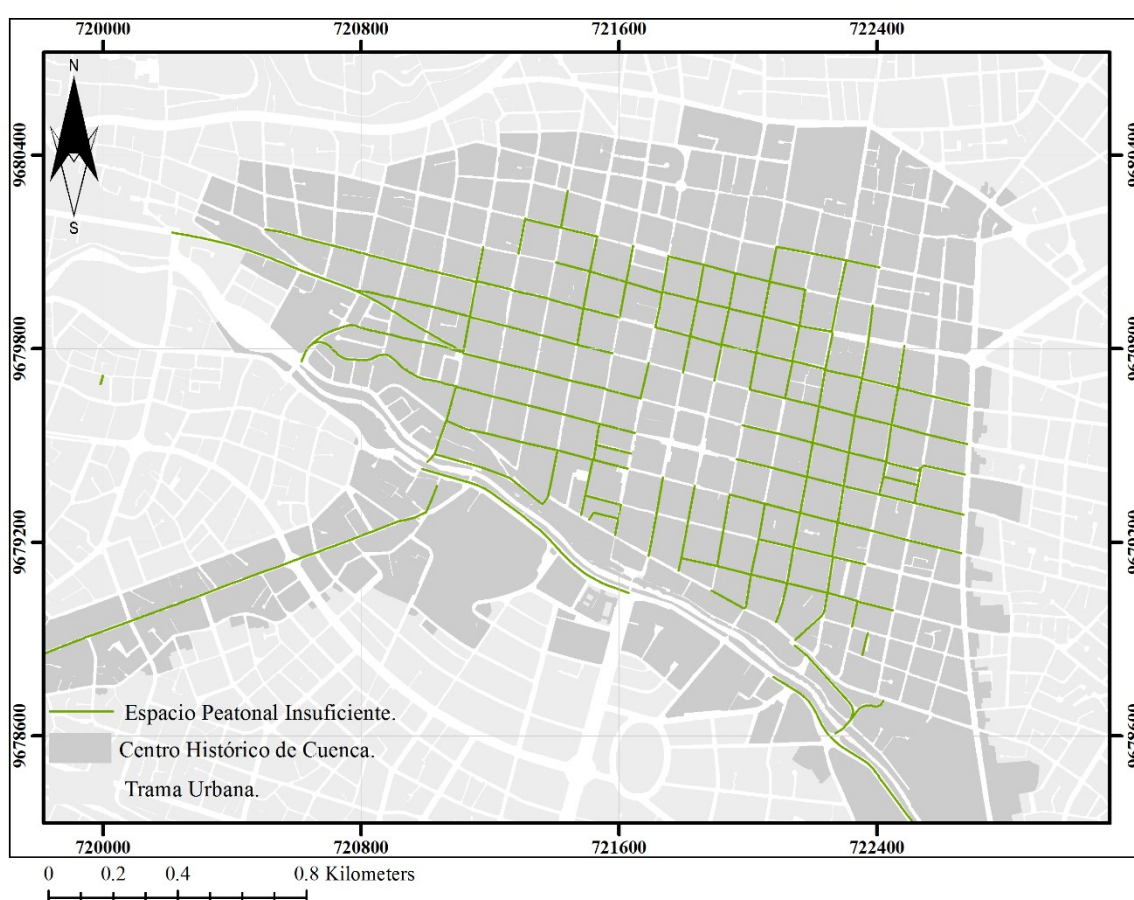


FIGURA 2.12: Espacios peatonales Insuficientes

Fuente: Municipalidad de Cuenca

Elaboración: Christopher Quisirumbay

Esquinas conflictivas

En este plano podemos encontrar intersecciones que han generado problemas a lo largo del tiempo que principalmente son atropellamientos y colisiones, es evidente que el área de estudio existe un considerado número de accidentes en las que se debe tener

en consideración para futuras intervenciones, en especial se identifica en la primera traza urbana, pero a su vez se debe tener en cuenta que la consecuencia de este tipo de conflictos con lleva a factores como señalización deficiente, iluminación inadecuado, demasiados movimientos permitidos como son los giro en los dos 2 sentidos y por supuesto la falta de conocimientos de los ciudadanos en cuanto a las normas de vialidad.(Ver figura. 2.13)

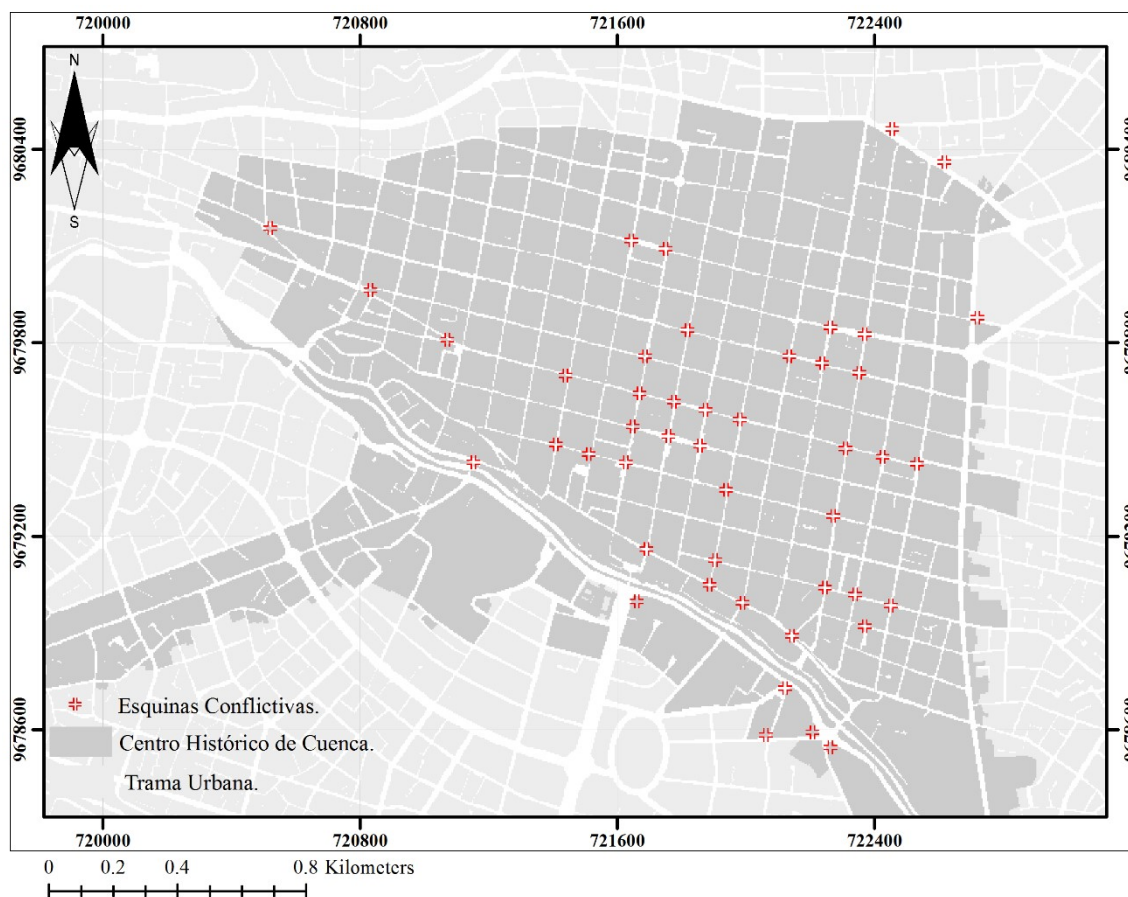


FIGURA 2.13: Esquinas Conflictivas
 Fuente: Municipalidad de Cuenca
 Elaboración: Christopher Quisirumbay

Puerta de accesos motorizados

Es evidente que el mayor problema que acoge el centro histórico es el excesivo número de vehículos privados que pueden circular libremente sin control alguno, su causa se debe a una necesidad del ciudadano de movilizarse desde su residencia hasta el lugar donde puede efectuar sus rutinas diarias. Para ejercer este tipo de acción el usuario tiene que acceder de su destino por diferentes vías que les permitan ingresar, por lo que en el siguiente mapa se ve demostrado por las puertas principales que se toma para el ingreso del centro histórico, siendo estas la Av Héroes de Verdeloma la norte, Av 12 de Abril al sur, Av. Huayna-Cápac al este la calle Coronel Guillermo Tálbot.(Ver figura. 2.14)

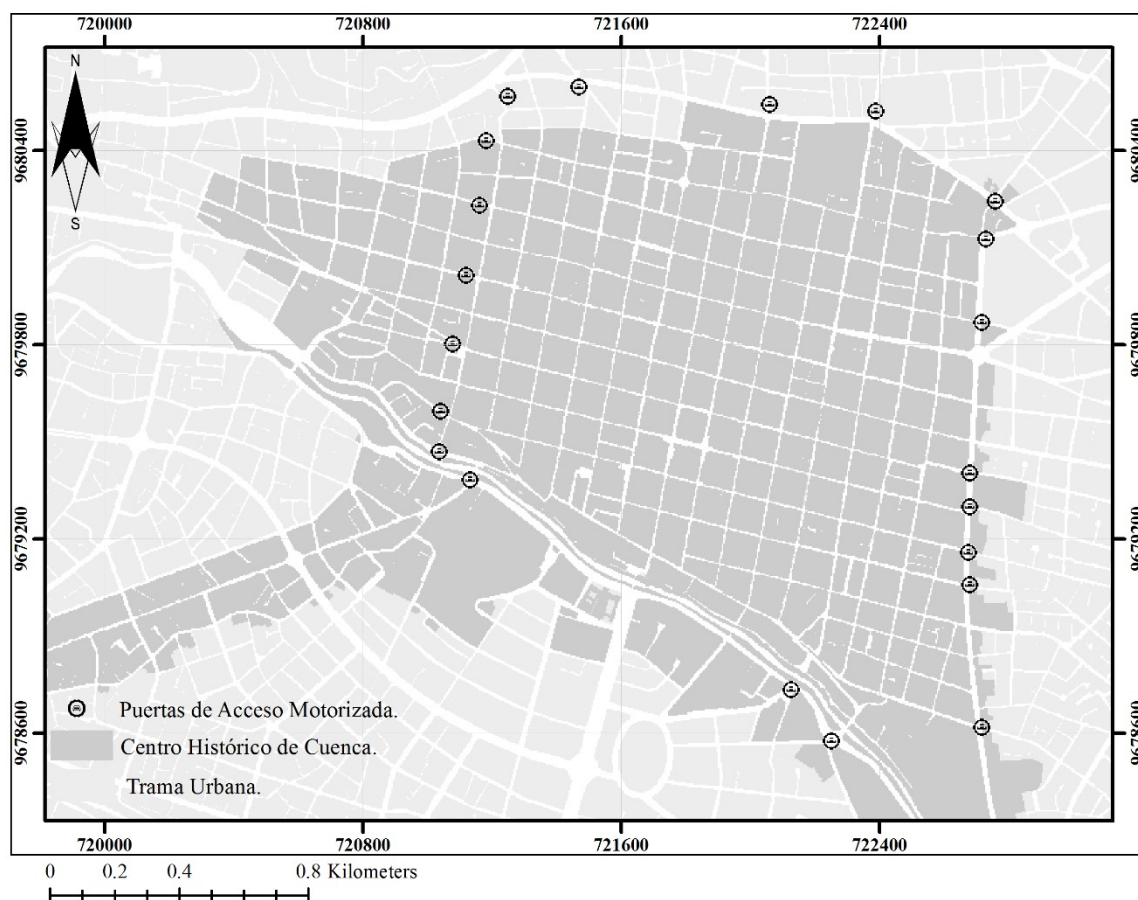


FIGURA 2.14: Ingresos Motorizados
 Fuente: Municipalidad de Cuenca
 Elaboración: Christopher Quisirumbay

Puerta de Peatonales Principales

La movilidad a pie en el centro histórico se mantiene como receptora de desplazamientos lo que confirma como una zona de mayor actividad en la ciudad que está asociados a motivos concretos como son las actividades diarias “los primordiales equipamientos administrativos, laborales, educativos, de salud, entre otros.” (Ilustre Municipalidad, 2015)

En el siguiente mapa se observa los principales accesos que realiza el ciudadano para sus funciones cotidianas siendo el “principal motivo generador de viajes las actividades laborales(trabajo 33%), seguido por estudio (18%), compras (17%), gestiones personales (16%) y recreación (12), mientras tanto los motivos de salud un (3%) y otros (1%) que vienen hacer elementos generadores de viaje en menor porcentaje.” (Ilustre Municipalidad, 2015)

De la misma manera delimitada al norte Av Héroes de Verdeloma, al sur Av 12 de Abril, al este Av. Huayna-Cápac y al oeste la calle Coronel Guillermo Tálbot. (Ver figura. 2.15)

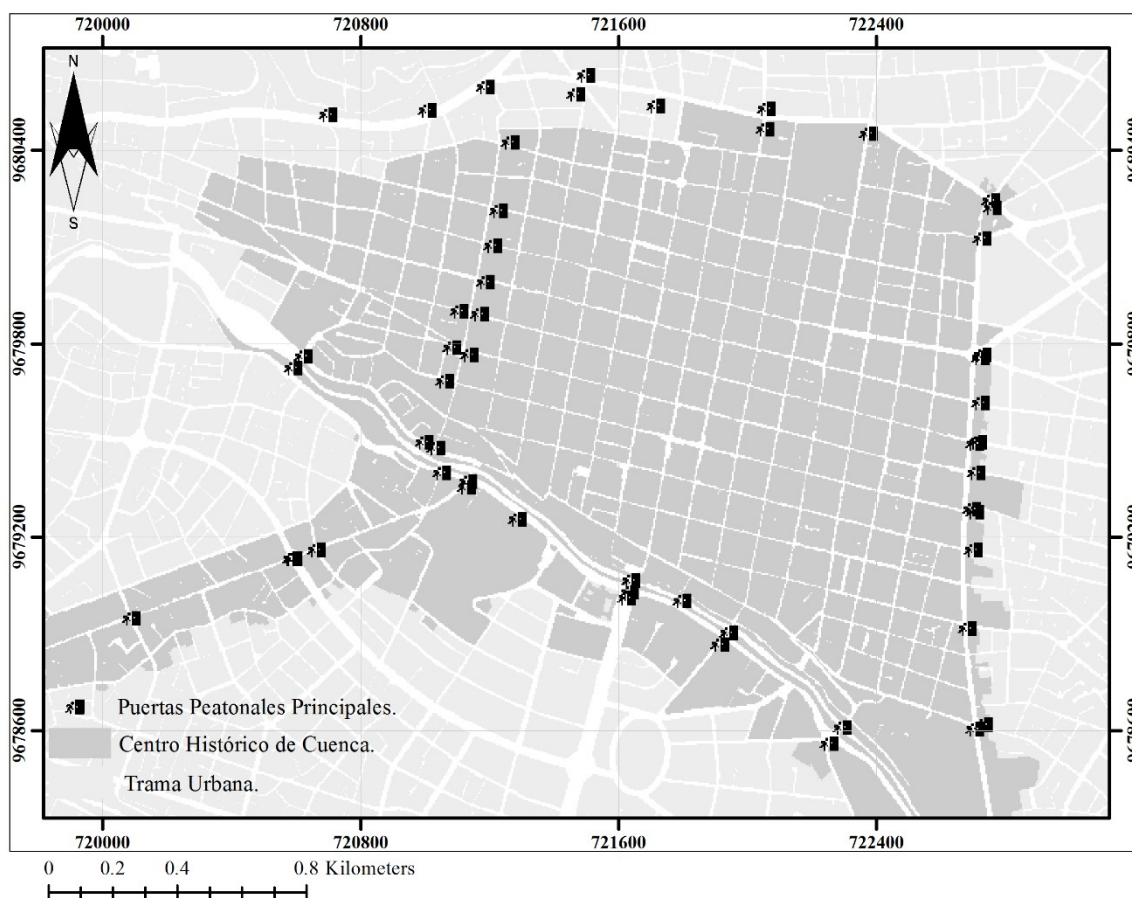


FIGURA 2.15: Ingresos peatonales al Centro Histórico de Cuenca
 Fuente: Municipalidad de Cuenca
 Elaboración: Christopher Quisirumbay

2.3.5. Socio Cultural

El “Centro Histórico de Cuenca” es el sector de la ciudad donde mayor cantidad de personas se movilizan a pie en un horario entre las 06:30 hasta las 18:30, en donde según el Plan de Movilidad del Municipio de Cuenca, a diario ingresan al Centro Histórico 121.000 personas: 37.000 en autos particulares, 59.000 en bus, 18.000 caminando y 7.000 en otras modalidades de transporte. (El Universo, 2018)

Las razones de esta cifra de desplazamientos que se da en el centro histórico de Cuenca a parte de su vida social, política religiosa que se desarrolla dentro de la misma, es el asentamiento de equipamientos motivo para el desplazamiento de los habitantes para cumplir con labores diarias.

De acuerdo a la figura de concentración peatonal se evidencia que toda el área de estudio es tomada por el ciudadano, pero claramente que existe congregación propia en el Parque Calderón, sector 9 de Octubre, Parque María Auxiliadora. (Ver figura. 2.16)

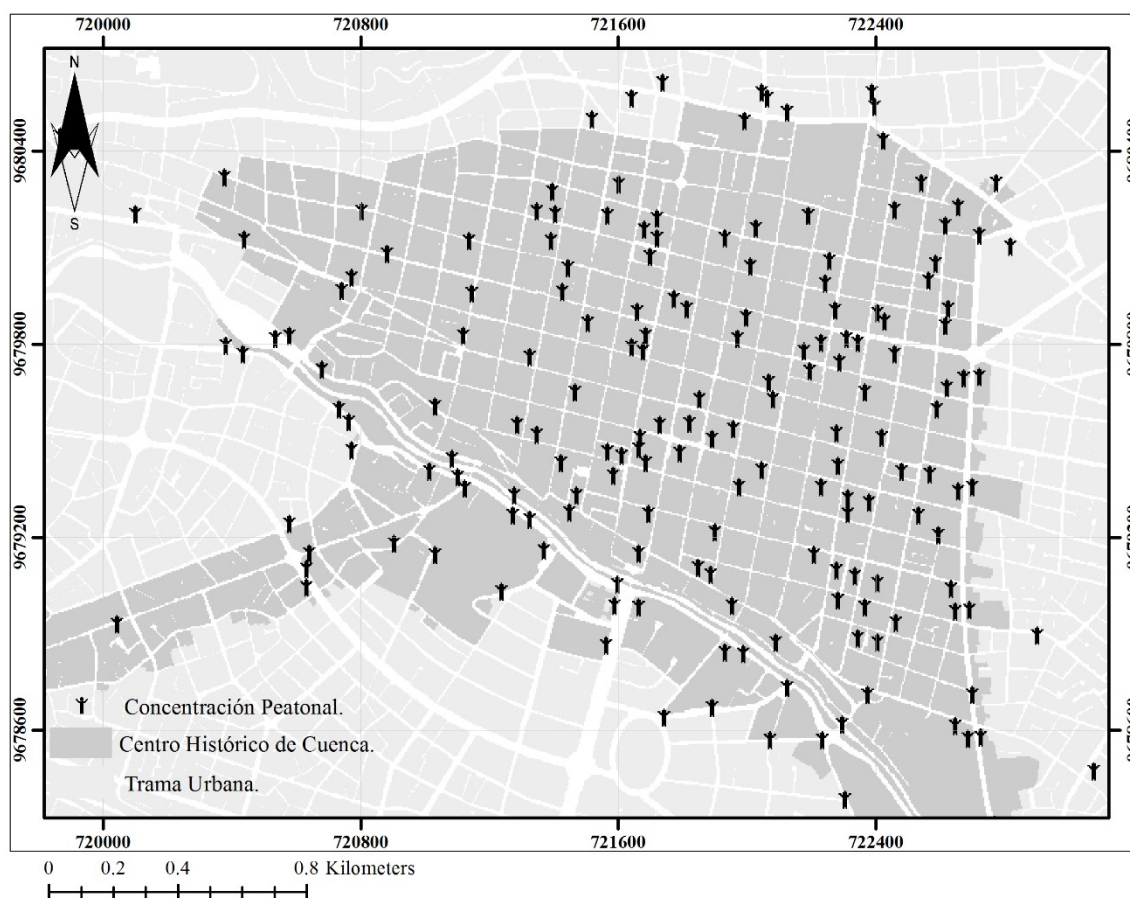


FIGURA 2.16: Concentración Social
 Fuente: Municipalidad de Cuenca
 Elaboración: Christopher Quisirumbay

2.3.6. Normativa

En la actualidad no hay una normativa que regule el uso y ocupación del espacio en relación al Centro histórico de Cuenca como ingresos del automotor livianos, pesados. Con lo que lleva a ocasionar problemas ambientales, embotellamientos, accidentes, dificultades que está padeciendo hoy el área de estudio.

Cabe recalcar que el cantón Cuenca cuenta con la ordenanza para la gestión y conservación de las áreas históricas y patrimoniales y se manifiesta sobre el espacio urbano pero estas son muy generales como por ejemplo en su “capítulo III tipos de intervención según la categoría de las edificaciones y espacios públicos.” (I MUNICIPALIDAD, 2010)

Ámbito Urbano: “Para la intervención en el espacio urbano necesariamente será la consecuencia de un estudio multidisciplinario que justifique dicha acción, y por supuesto que comprenderá, estudios históricos, arqueológicos, ingenierías, urbano-arquitectónico, antropológicos.” (I MUNICIPALIDAD, 2010)

CAPITULO IV

NORMA DE ACTUACIÓN

“En el espacio público y edificaciones emplazadas en las Áreas Históricas y Patrimoniales del Cantón Cuenca, no podrá realizarse ningún tipo de intervención interna o externa sin la correspondiente autorización municipal, a través de la Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales.” Art.16 ([I MUNICIPALIDAD, 2010](#))

En siguiente capítulo se definen en base a las propuestas de la creación de nuevas células urbanas en el centro histórico de la ciudad, siendo esta una unidad de estructura urbana, a partir de la cual se complementará conjuntos de estrategias de transformación para la composición de un nuevo modelo urbano se toman como prioridad las acciones de reorganizan las redes de movilidad y las funciones en el espacio público.

Para un mejor entendimiento el proceso de implementación de las células urbanas, se hará de forma progresiva, por lo tanto, siendo este un proyecto abierto para ejecutarlo se fundamenta en la voluntad política y la corresponsabilidad ciudadana.

Las propuestas de actuación se clasifican en dos tipos, las funcionales y las estructurales. La actuación funcional se refiere a la modificación de las redes de movilidad, el aparcamiento y la distribución de nuevas células urbanas, corrigiendo la problemática en un primer contorno. La gestión de recursos transfiere el punto de vistas con acciones asequibles en un corto plazo. No requieren de una inversión elevada y permiten poner en marcha la operatividad efectiva de las nuevas células urbanas, sin la necesidad de transformar íntegramente la sección de las calles.

Con respecto a las actuaciones estructurales, se refiere a todas aquellas intervenciones urbanísticas que requieren de procesos más complejos. Este tipo de actuaciones implican el desarrollo de proyectos con sus respectivos procesos participativos y constructivos. Algunas de las actuaciones estructurales que se incluyen en esta propuesta son: la construcción de nuevo aparcamiento fuera de calzada, la reforma de calles interiores de las nuevas células urbanas y la dotación de equipamientos de proximidad.

Estas actuaciones, como su nombre lo indica, tienen como objetivo mejorar la organización urbana y revitalizar el barrio de A Magdalena. ([Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2013](#))

3.1. Descripción general de las fases de implantación

Se entiende, por fases de implantación de las nuevas células urbanas en el área de estudio, al proceso gradual de transformación del modelo urbano. Por tanto, se plantea como un proyecto abierto que, para llevarlo adelante, ha de estar basado en la voluntad

política y ciudadana. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2013)

A continuación, se describe tres fases:

3.1.1. FASE 1

Calmado del tráfico en zonas en torno a las **nuevas células urbanas** y cierre de la misma los fines de semana se trata del primer paso en el proceso de implantación de baja inversión a corto plazo.

Esta fase se caracteriza por la aplicación de medidas de pacificación de las calles interiores de la nueva célula urbana (intervías), disuadir el uso del vehículo privado y el fomento transporte alternativo sostenibles como es la bicicleta y el transporte público.

La propuesta consiste en establecer una zona en el que la máxima prioridad se le da a la movilidad alternativa (bicicleta), a través de la habilitación de una red principal. Durante esta primera fase de implantación se propone llevar a cabo la programación de actividades en la calle como parte de la estrategia de revitalización del espacio público y el aumento de cohesión social en el barrio. La duración de esta fase puede ser de 6 a 12 meses. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2013)

3.1.2. FASE 2

Transición hacia un modelo de espacio público más habitable.

En esta fase se propone la instalación de sistemas de control de acceso a las calles interiores de la nueva célula urbana, con la finalidad de otorgar la máxima prioridad al peatón en el espacio público. Ensayos como un pico y placa en determinados horarios, y el cobro de un determinado peaje para el ingreso. Se propone ajustar la velocidad máxima en las intervías a 10km/h. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2013)

Respecto a las redes de movilidad, se continúa la habilitación de la red de bicicleta y la correspondiente señalización. En cuanto al aparcamiento, se establece una nueva clasificación y organización de las plazas en calzada. Las operaciones de carga y descarga se realizan a través de ventanas temporales (horarios) y también a través de las áreas de proximidad fuera de las vías básicas para evitar fricción durante las operaciones. En esta fase se continúa la programación de actividades en el espacio público ampliando la posibilidad de ocupación temporal a todos los días de la semana. La duración de esta fase puede ser de un año y ajustarse según los trámites de licitación para desarrollar la siguiente fase.

3.1.3. FASE 3

Transición hacia un modelo urbano sostenible y ecológico.

Esta fase contempla la realización de las actuaciones urbanísticas para la transformación del espacio público. En este sentido, los procesos de participación ciudadana deben llegar a un nivel de consolidación para el consenso previo de las propuestas.

Se espera que el funcionamiento de las redes de movilidad y la reorganización del aparcamiento y distribución urbana estén totalmente integrados al barrio, así como también los nuevos usos y actividades en el espacio público.

Para dar un criterio de jerarquización de las actuaciones de transformación del espacio público, se proponen tres grados de prioridad. La prioridad se asigna según el papel que desempeñan dentro de la conexión de actividad urbana. Por otra parte, a esta fase se incorporan aquellas actuaciones que permiten aumentar la eficiencia del metabolismo urbano. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2013)

El tiempo de duración de esta fase puede extenderse a un horizonte a largo plazo, de tal forma que se ajuste a la disponibilidad presupuestaria para la inversión económica de las actuaciones.

3.2. Implementación de la Nueva Célula Urbana la zona de estudio.

En un lugar consolidado como lo es el centro de la ciudad se busca encontrar mejoras sociales y arquitectónicas - urbanas, por medio de la generación de nuevas células urbanas en las cuales los espacios sean pensados para el ciudadano y no para el uso del automotor; en el que los habitantes ya sean residentes o de paso se encuentren una diversidad de usos y actividades cotidianas.

La necesidad de recuperar los centros de ciudad configura los criterios de selección del área de intervención macro basándose principalmente para generar las conclusiones a lo largo de la búsqueda del proyecto Urbano se deben encontrar elementos suficientes y de esta manera encabezar un análisis a profundidad de cada una de las variables estudiadas y localizadas en el área de estudio de la ciudad. “Dichas variables son la base primordial para las actuaciones urbanísticas que beneficiaran a los habitantes de estos sectores.” (Rueda, 2016)

3.2.1. Etapa 1.

En la zona a intervenir que es el Centro Histórico y en especial correspondiente a la primera traza urbana de cuenca, se ha tomado como primera aproximación el planteamiento de un gran espacio central contenedor de todas las actividades recreativas, sociales

y cívicas, está compuesto por 9 manzanas céntricas como lo recomienda la ecología urbana, son de considerable riesgo ya que presenta saturación alta de vehículos, intersecciones conflictivas, una considerable circulación y concentración peatonal.

Es importante reconocer que la etapa 1 está rodeada por calles de diferente jerarquización, se ha tomado como referencia al norte calle Gran Colombia como un eje de circulación del tranvía en sentido oeste, este. Al sur la calle Presidente Córdova de circulación vehicular en sentido este, oeste. Al este la calle Presidente Borrero de igual manera circulación vehicular en sentido norte sur y al oeste la calle Padre Aguirre en sentido sur norte.

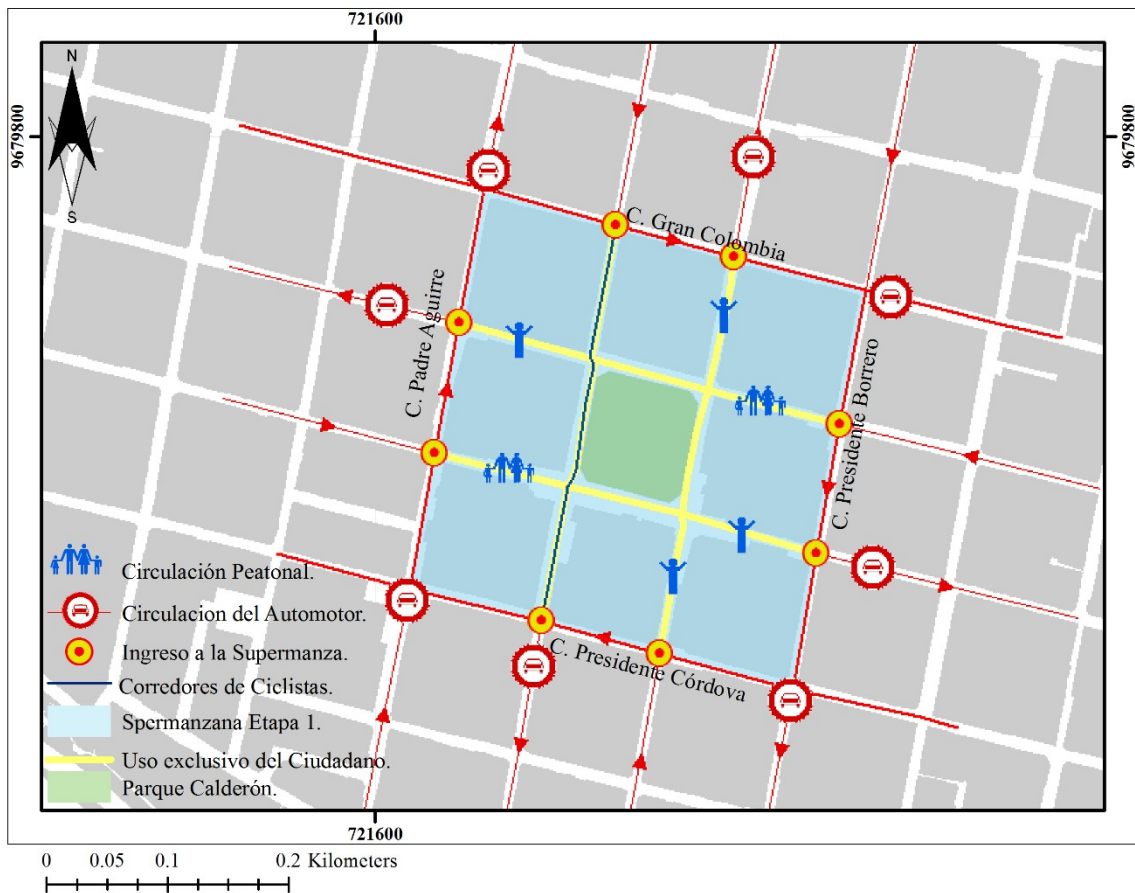


FIGURA 3.1: Etapa 1

Fuente: Municipalidad de Cuenca

Elaboración: Christopher Quisirumbay

Siendo identificados los ejes principales que delimitan y protegen a la nueva célula urbana contra los inconvenientes provocados por el auto, sus vías internas se incorporan el resto de espacio público al ciudadano generando espacios de recreación, descanso, libre circulación y áreas verde, cediendo un solo carril en las vías que serán de uso vehicular exclusivo, como son los vehículos de residentes, emergencias como policía, ambulancias y el transporte de basura, dichos automotores no superarían los 10 km/h de velocidad.



FIGURA 3.2: Representacion Etapa 1
Fuente: Google Earth
Elaboración: Christopher Quisirumbay

Propuesta de etapa 1.



FIGURA 3.3: Propuesta de implantación etapa 1 con tráfico controlado
Elaboración: Christopher Quisirumbay

La intención de generar un diseño del espacio público y que se identifique en perfil es la generar una sensación de tranquilidad al momento de desplazarse, una total libertad en los recorridos a lo largo de la nueva célula urbana para las diferentes actividades que el ciudadano requiera, todo esto se efectúa a partir de la generación de una plataforma única en el interior ésta y que su tráfico vehicular sea controlado.

3.2.2. Etapa 2

A partir de la primera célula urbana definida, se proyectar una de mayor extensión yaciendo su crecimiento de forma radial, envolviendo dos cuadras a la redonda a partir de su primera etapa, las mismas lecturas con la que ciudad Cuenca ha ido creciendo a lo largo del tiempo en su trama urbana especialmente en el centro histórico, esto con el fin de incluir los problemas que se han localizado a lo largo de la investigación del proyecto.

Se plantea un espacio central compuesto por 51 manzanas, sus vías interiores están pensadas para el uso cotidiano del ciudadano y no para el automotor con aceras amplias espacios verdes y de recreación, con esto dar mayor seguridad al peatón y evitar riegos automovilísticos.

En este caso estará protegida por la circulación del transporte público, tomando como referencias las mismas rutas que circula en la actualidad, excluyendo al vehículo privado de estas calles que en su caso transitará a una cuadra a la redonda del límite de la nueva célula urbana, con el fin de evitar embotellamientos como lo que sucede en la actualidad con calles congestionadas como se puede apreciar en la (Ver figura. 3.3)

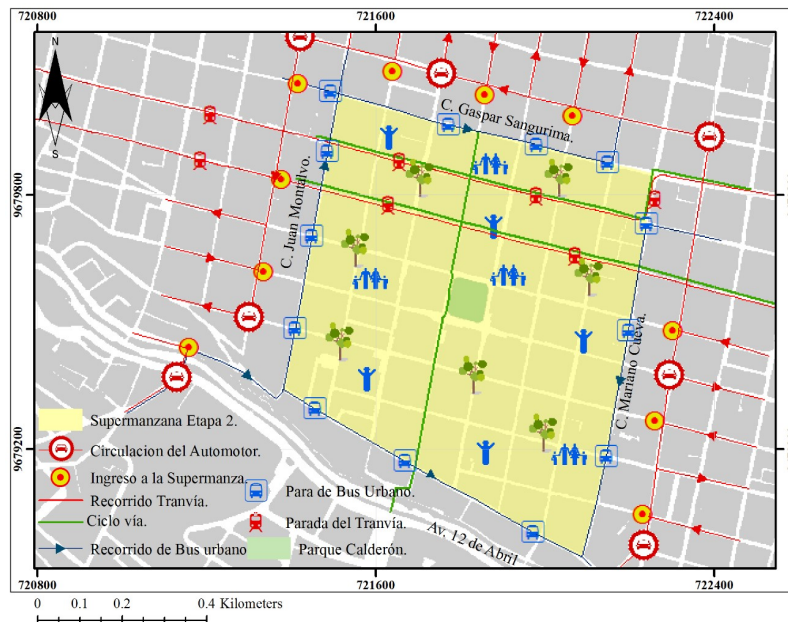


FIGURA 3.4: Etapa 2
 Fuente: Municipalidad de Cuenca
 Elaboración: Christopher Quisirumbay

La nueva célula urbana está definida norte calle Gaspar Sangurima de circulación exclusivo del transporte urbano en sentido oeste, este. Al sur la calle Larga de circulación vehicular en sentido oeste, este. Al este la calle Mariano Cueva en dirección norte sur y al oeste la calle Tarqui en sentido sur norte. (Ver figura. 3.5)



FIGURA 3.5: Representacion Etapa 2
Fuente: Google Earth
Elaboración: Christopher Quisirumbay

Se proyecta ciclo vías que siguen el recorrido del tranvía en sentido este o este y en la calle Benigno Malo y en sentido norte sur calle por la que transita el ciudadano con su bicicleta ya que es la conecta directamente con la Av Solano que cuenta con una ciclo vía y forma parte del sur de la ciudad sector El Elijo.(Ver figura. 3.6)

Perfiles de vías en la etapa 2.



FIGURA 3.6: Propuesta de implantación etapa 2 con tráfico controlado
Elaboración: Christopher Quisirumbay

3.2.3. Etapa 3

Para englobar los problemas que se presentaron en la investigación a mayor magnitud se proyecta, una combinación de 172 manzanas, para platear esta estructura urbana en su propuesta se consideró un crecimiento radial tomando en cuenta los sitios de puertas de acceso vehicular y peatonal hacia el centro histórico de la ciudad, la saturación vehicular de las vías y por supuesto la jerarquización vial que la rodea.

En el siguiente plano se presenta el sistema de movilidad del automotor privado, se propone un límite en las vías de mayor importancia en este caso las avenidas, que cuenta con una buena continuidad, buen perfil y mayor capacidad de flujo de vehículos, al contrario, a las de su interior calles que no cuentan con este tipo de características y que son más de usos locales. (Ver figura. 3.7)

Por lo tanto se limita al norte con Av. Héroes de Verdeloma, al sur Av. 12 de Abril, al este la Av. Huayna Capac, y al este Calle Coronel Guillermo Tálbot. (Ver figura. 3.7), de la misma manera se destinan estacionamientos en cuatro puntos estratégicos al norte en la Dirección De Movilización Del CC.FF.AA. Base De Movilización Sur, al sur parqueadero subterráneo del parque la Madre, al este parqueadero subterráneo del Portal Artesanal, y al oeste destinar un parqueadero subterráneo en la Plaza del Arte.

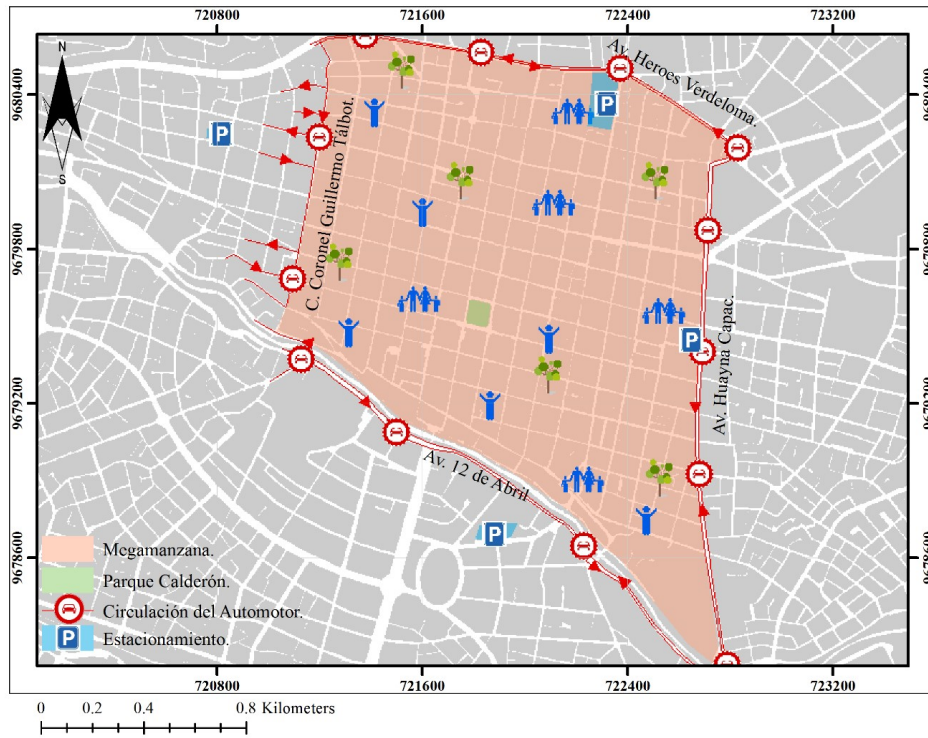


FIGURA 3.7: Etapa 3
Fuente: Municipalidad de Cuenca
Elaboración: Christopher Quisirumbay



FIGURA 3.8: Representación de Etapa 3
Fuente: Google Earth
Elaboración: Christopher Quisirumbay

Con la finalidad de darle funcionalidad la circulación del transporte público, se propone el ingreso a la misma manteniendo las paradas de buses del tranvía, que estén a un radio de acción de 250m haciendo que los trayectos sean cortos a los diferentes equipamientos y que el ciudadano pueda acceder e integre a un transporte más eficiente.

De esta manera el transporte público tendrá un ingreso exclusivo con vías más amplias, mientras que las demás calles interiores estarán ajustadas con por un solo carril de circulación para los vehículos de emergencia, servicios y residentes del centro histórico. (Ver figura. 3.9)

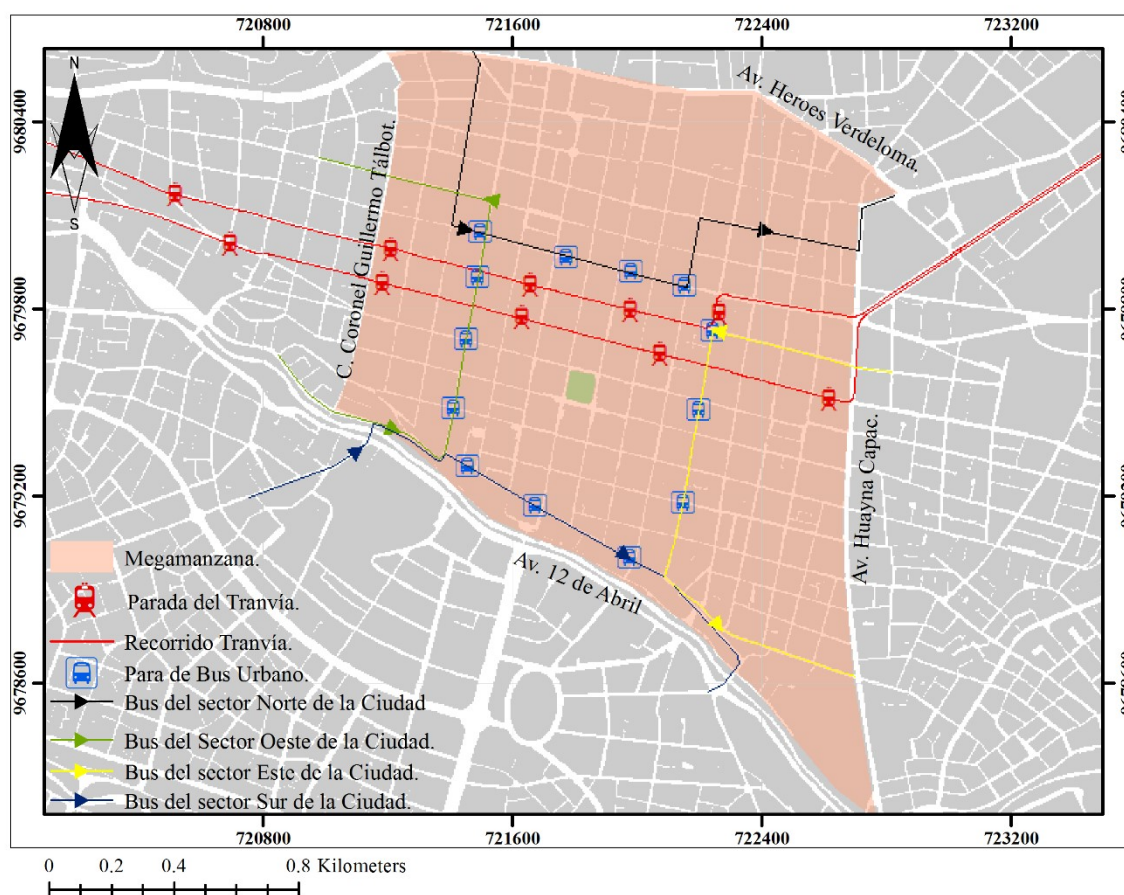


FIGURA 3.9: Cobertura del transporte público

Fuente: Municipalidad de Cuenca

Elaboración: Christopher Quisirumbay

En el siguiente plano se presenta la propuesta de ciclovías, una red básica que aprovecha la calle Benigno Malo que conecta directamente a la ciudad de norte a sur y viceversa, de igual manera se toma en cuenta el recorrido del tranvía de este a oeste y viceversa incentivando al ciudadano a que utilicé el transporte alternativo, amigables al medio ambiente. (Ver figura. 3.10)

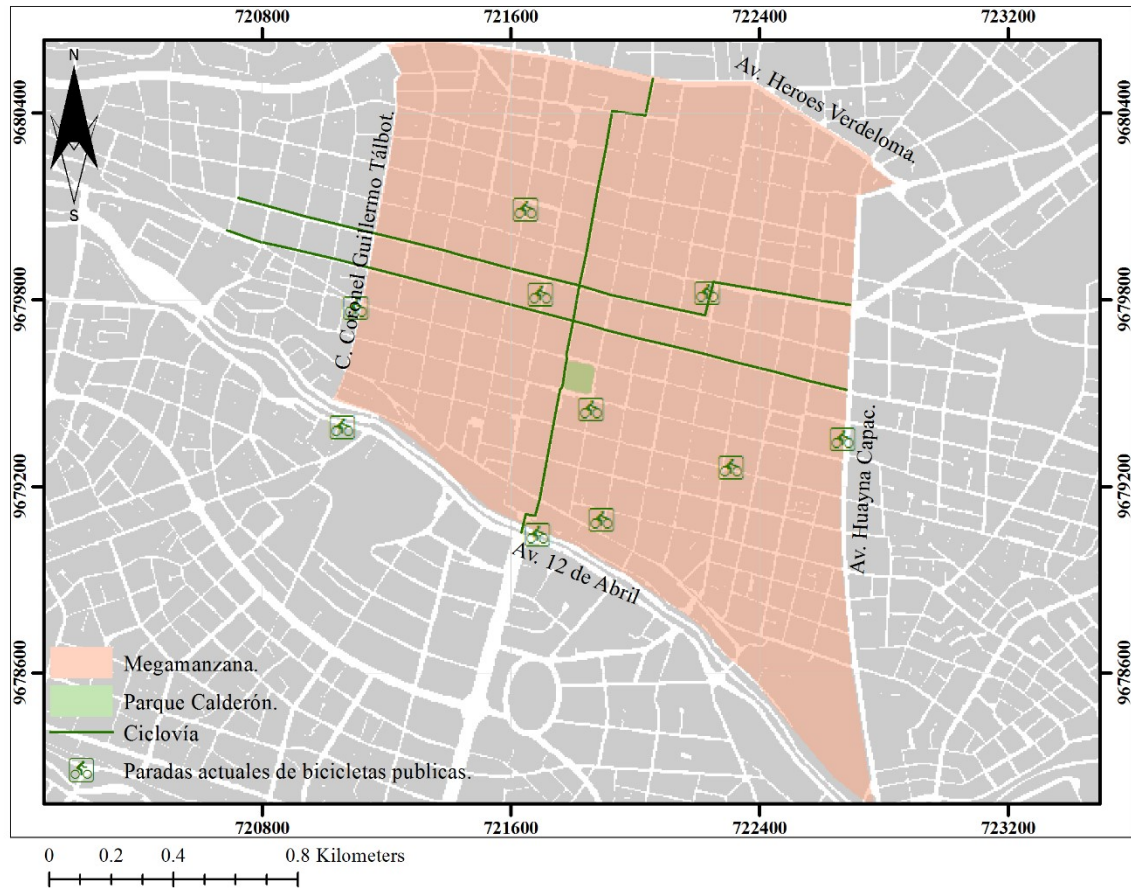


FIGURA 3.10: Cobertura de red de bicicletas

Fuente: Municipalidad de Cuenca

Elaboración: Christopher Quisirumbay

Se identifica a continuación el desarrollo de las etapas de la supermanzana en el área de estudio, sabiendo que un simple cambio de práctica del viario público, favorecer notablemente al ciudadano y al uso del espacio público, sobre el vehículo motorizado. (Ver figura. 3.11)

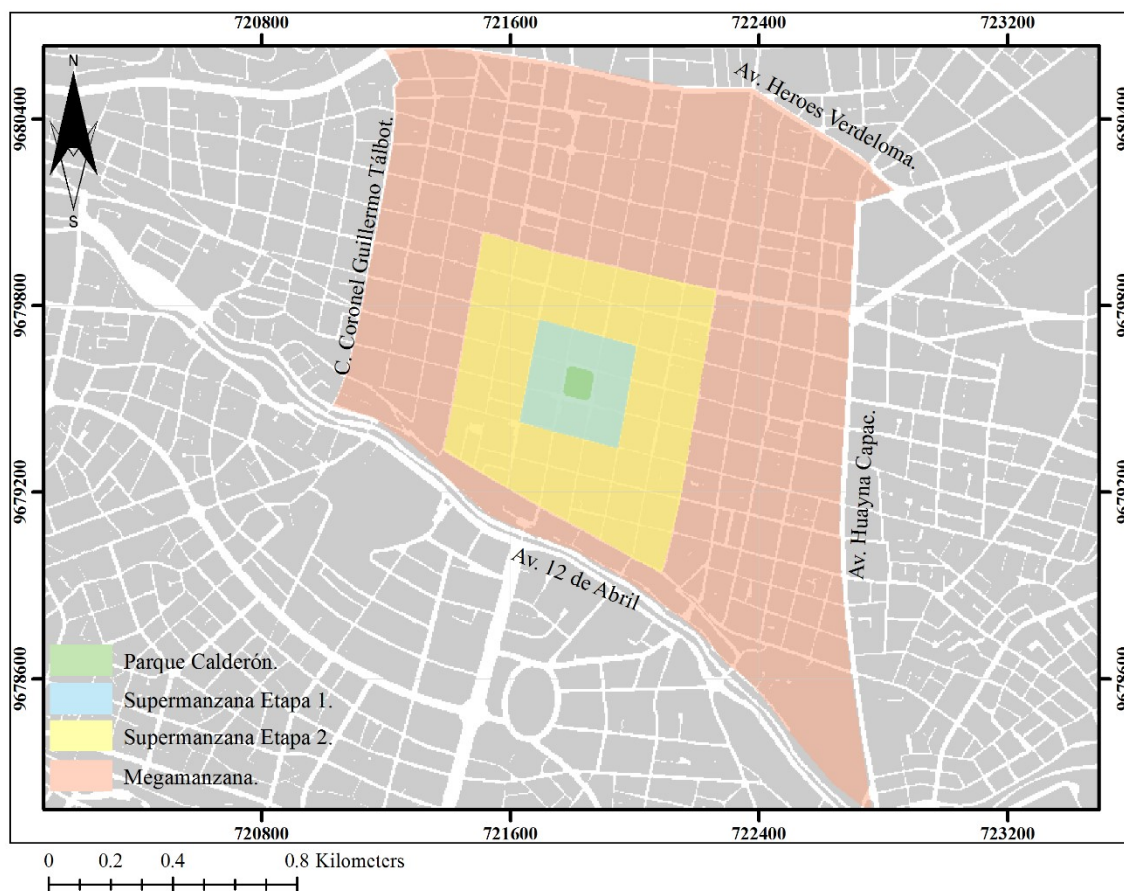


FIGURA 3.11: Etapas de la Supermanzana
 Fuente: Municipalidad de Cuenca
 Elaboración: Christopher Quisirumbay

3.3. Normativa aproximativa

En planes urbanísticos comprometen a una acción municipal en donde la política en materia de urbanismo debe compaginar los intereses colectivos por lo que en el siguiente anexo tiene objetivo desarrollar parámetros ya establecidos tomando en cuenta la normativa europea, así como investigaciones académicas y con ello lograr una mejor integración espacial, funcional protegiendo el medio natural cultural y patrimonial del centro histórico de la ciudad.

Para la formulación y planteamiento de una normativa aproximativa al tener varias líneas de actuación se enfocará más en la ocupación del espacio público.

- Espacio relacionado con la movilidad vehicular.
- Espacio público relacionado con la movilidad peatonal.
- Espacio público relacionado con el encuentro, recreo y contacto con la naturaleza.

Y para cada uno de ellas una subclasificación según características de la misma.

Espacio relacionado con la movilidad vehicular.

- Tendrá libre acceso usuarios con bicicletas, el ciudadano que reside dentro la supermanzana y posea automotor, vehículos de emergencia, servicios y repartos.
- El vehículo que requiera ingresar al nuevo célula urbana tendrá que realizar el pago de una tarifa establecida.
- La velocidad de circulación permitida es de 10km/h
- Carril de circulación del vehículo tendrá un ancho de 3m
- Para el transporte de carga y descarga dentro del área del proyecto funcionara en un determinado horario a partir de las 22h00 a 5h00.

Espacio público relacionado con la movilidad peatonal

- Tendrá libre acceso al interior de la nueva celula urbana, el ciudadano que recorre pie o con su transporte alternativo.
- Aceras $> 2.5m < 5m$ para libre circulación del ciudadano

Espacio público relacionado con el encuentro, recreo y contacto con la naturaleza.

- El ciudadano tiene derecho a: encuentro, recreación, a la expresión, participación en un espacio público sin perjuicio alguno.

3.4. Resultados

Movilidad

El porcentaje actual ocupado por el automotor en el espacio público es aproximadamente del 75 % y del ciudadano un 25 % (Cuenca Red), mientras con la implementación de las nuevas célula urbanas en el centro histórico de Cuenca, propone un incremento del 80 % de espacio público al ciudadano y 20 % al automotor liberando el espacio utilizado actualmente como aparcamientos, brindándole al peatón la seguridad para poder transitar en un espacio en el que no corra peligro de ser arrollado por un automotor.

Con la activación y puesta en marcha de la nueva célula urbana se reduce el porcentaje de ingreso del automotor a la zona de estudio, que aproximadamente son 58000 vehículos de estos 38000 son de paso y en horas pico aumentan 5000.

Reduciendo aproximadamente un 85 % del ingreso de automóviles a esta zona, mientras que el 15 % restante compondría de ciudadanos residentes, servicios de transporte público que requieren ingresar.

Se destinan espacios para una movilidad alternativa, y esto hace que el uso del automotor particular sea menos necesario como en otros sectores de la ciudad, esto mejorara su funcionamiento interno de la movilidad en la nueva célula urbana.

Espacio público

La restricción de los desplazamientos motorizados dentro de la nueva célula urbana, puede promover y facilitar el uso del espacio público al ciudadano, ayudando a la incorporación de vegetación en intersecciones y largo de las calles y a su vez funcionar con el mobiliario urbano y favorecer el uso permanente del espacio público.

La relación más directa con las edificaciones patrimoniales cercanas en el espacio público, representaría una mejora fundamental de la experiencia que se viva en estos espacios.

Con este ejercicio el espacio para los transeúntes se incrementaría aproximadamente de un 30 % al 80 % ([Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2013](#))

Biodiversidad

La continuidad de la vegetación, la existencia de flora a media altura, especies como la jacaranda (*Jacaranda mimosifolia*) ciprés (*Cupressus macrocarpa*), roble australiano (*Grevillea robusta*), sauce (*Salix humboldtiana*) todas estas especies introducidas en las áreas verdes de los lugares urbanos de la ciudad, optimiza en gran medida los escenarios ambientales del proyecto aporta gran cantidad de oxígeno, reduciendo las emisiones de dióxido de carbono, que no solo resulta más agradable para el ciudadano para la creación los recorridos de sombra, si no se convierte en un entorno perfecto para la vida de especies animales como las aves.

Cohesión Social

Este proyecto está totalmente conectado con su entorno, esto promueve altamente la integración social y la vida en comunidad.

Mejora los espacios de habitabilidad en cuanto al confort fisiológico del ciudadano como el acústico, calidad de aire y visual.

3.5. Conclusión

Este apartado se presenta las siguientes conclusiones de la investigación:

La ecología urbana muestra más allá que un enfoque ambiental en relación a la supermanzana, ya que esta no es más que una reestructuración urbana, una forma de organización a través de un módulo, permitiendo que esta genere redes de transporte alternativo sincronizadas: público, ciclo vías a pie. . . ajustándose al habitante. Se restringiendo parcialmente al automotor, siendo el vehículo privado el más afectado, reduciendo su velocidad máxima y redirigiendo su flujo por calles perimetrales, con esta propuesta no se tiene que tirar ni una casa ni edificación más bien busca que el espacio de la calle se destine exclusivamente al bienestar del ciudadano, donde podrá caminar sin restricción alguna, realizar diferentes actividades cotidianas, intercambio económico y la recreación.

El centro histórico de Cuenca arrastra problemas urbanos a lo largo del tiempo como: deterioro del espacio público y construido, accidentes, inseguridad, contaminación. . . por lo que se avisto la necesidad de recuperar dicha área que fue declarada Patrimonio cultural de la humanidad por parte de la UNESCO.

La base de este proyecto es el análisis y estudio de aproximación por ámbitos, sobre los aspectos existentes de cada uno de ellos, una investigación que comprenda las potencialidades y debilidades del área del estudio para así proponer posibles soluciones que englobe integralmente el centro de histórico de Cuenca.

Para una clara conclusión se puede decir que, una vez desarrollados cada uno de los objetivos específicos, y a los conocimientos adquiridos durante mi período de estudios universitario me permitió crear estrategias que brindan la posibilidad de representar una nueva celular urbana respondiendo a un plan de transformación a partir de varias etapas a largo plazo involucrando un sistema integral de redes transporte público, de esta manera cumplir con una representación deseable integrado la problemática existente, permitiendo obtener resultados sostenibles que aseguren la calidad de vida de los habitantes enmarcada al desarrollo teórico de la ecología urbana.

Es importante establecer reglas para fortalecer un proyecto de esta magnitud por lo que se vio en la necesidad de desarrollar normativas aproximativas que se cumplan y se han coherentes, que proporcionen una sensación de bienestar social en el espacio de circulación ocupado por el habitante de tal manera ayuden a una mejor convivencia.

3.6. Recomendaciones

Antes de realizar intervenciones urbanas arquitectónicas se recomienda utilizar métodos de evaluación, tanto cuantitativos como cualitativos, en relación a la funcionalidad, diseño y espacio con el fin de conocer resultandos presentes en el lugar y con esto facilitan a la toma criterios que benefician la calidad de la propuesta.

La planeación urbana participativa es un lineamiento social que involucra la participación ciudadana, elaborar programas de capacitación, talleres activos, con el fin de concientizar la importancia del centro histórico. El ciudadano es el principal elemento quien aporta con ideas, sugerencias y evalúa procesos de transformación, lo que hace imprescindible en este tipo de proyectos para así planificar y ejecutar obras en las que haya una verdadera corresponsabilidad tanto del estado como el de la ciudadanía, logrando que este proyecto de transformación de las nuevas células urbanas sean un éxito total.

Considerar significativamente dentro de los procesos de planificación urbana por parte de la municipalidad, que integre lineamientos detallados y sostenibles para su funcionalidad, respaldada en una hoja de ruta para un proceso de transformación clara y abierta de acuerdo a los objetivos que se quiera alcanzar, para hacerlo efectivo. El diseño urbano juega un papel estratégico efectivo como herramienta activa a lo largo de proceso de transformación se presenta a corto plazo, mediano plazo y por supuesto largo plazo, de manera progresiva y escalable para un desarrollo más confortable.

Es fundamental que las autoridades implementes protocolos de seguridad, una adecuada señalización ética para el transporte privado, público urbano, en el área de emplazamiento del proyecto salvaguardando la seguridad e integridad del ciudadano.

4.1. Sistemas de control de acceso

Para el sistema de vigilancia del acceso a la supermanzana se plantea bolardos automáticos, que serán dirigidos por un sistema tecnológico de reconocimiento vía wifi. Gracias a una aplicación instalada en un celular inteligente el conductor activado el sistema.

- Impacto en el espacio público: Bajo impacto visual, libre paso peatón.
- Velocidad de detección: Alta, detección automática del usuario.
- Velocidad de apertura de barrera: Alta, (6 segundos.)
- Accidentalidad: Baja, detector magnético de lazo.
- Flexibilidad circunstancial: Alta, transmisión de códigos temporales vía.
- Coste: Bajo.

Usuarios

- Vehículos residenciales: acceso vía códigos permanentes personalizados.
- Vehículos temporales: acceso vía códigos temporales (recibidos vía internet) (Ver figura. 4.1)



FIGURA 4.1: Sistemas de control
Fuente: BCNecología

4.1.1. Cámara detectora de matrículas y de control de velocidad

Cámaras con reconocimiento de matrículas

- Base de datos de matrículas de vehículos censados por supermanzana y de vehículos autorizados ocasionalmente.
- Vehículos residenciales: la matrícula del vehículo debe estar registrada.
- Vehículos temporales: la matrícula del vehículo debe estar registrada, aplicándose al mismo parámetro limitadores que se adecúen a sus necesidades.

Cámaras de control de velocidad

- La unidad permitirá detectar la velocidad permitida a la que circula el vehículo, de esta manera permite regular el tránsito y ocasionar menos incidentes en el área de estudio.
- El automotor tendrá un límite de velocidad de 10km/h en el interior de la supermanzana, articulándose a la velocidad del ciudadano.

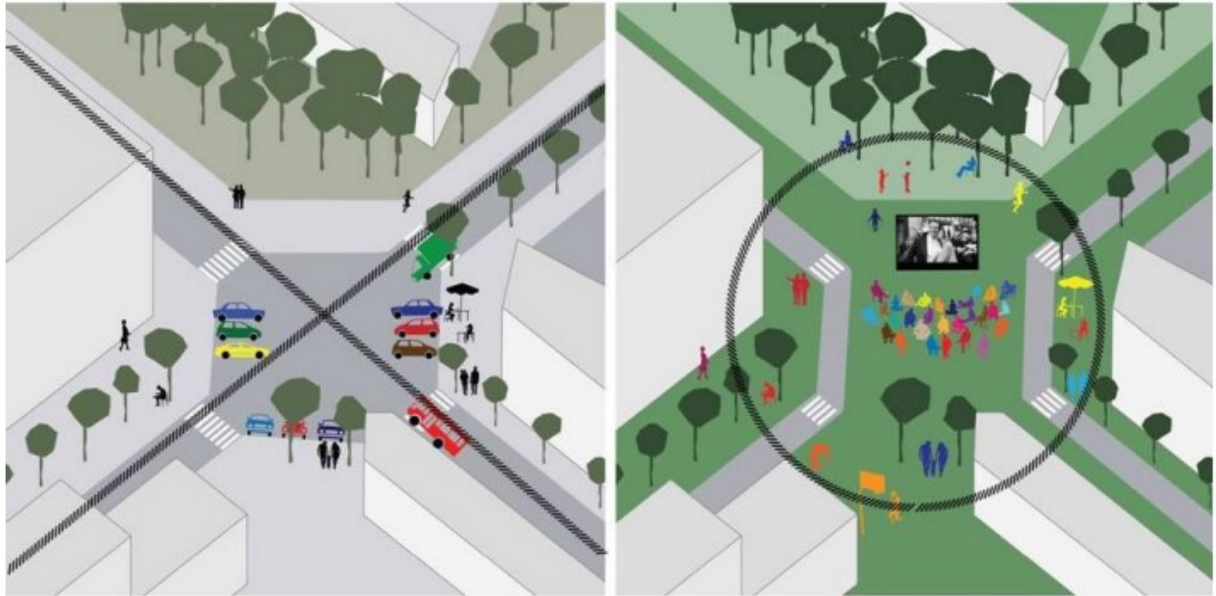


FIGURA 4.2: Esquema de línea recta, espacio en cruce.
Fuente: BCNecología



FIGURA 4.3: Encuentro de recreación.
Fuente: BCNecología



FIGURA 4.4: Encuentros culturales.
Fuente: Ecuavisa



FIGURA 4.5: Encuentro de recreación.
Fuente: Superilla Barcelona



FIGURA 4.6: Imágenes del corredor verde en la calle Almogàvers.
Fuente: BCNecología



FIGURA 4.7: Segundo ejercicio del proyecto municipal Supermanzanas.
Fuente: APIVE



FIGURA 4.8: Segundo ejercicio del proyecto municipal Supermanzanas.
Fuente: Diario Que



FIGURA 4.9: Segundo ejercicio del proyecto municipal Supermanzanas.
Fuente: Diario El Mercurio



FIGURA 4.10: Ejercicio del proyecto municipal Supermanzanas.
Fuente: Áreas históricas de Cuenca



FIGURA 4.11: Ejercicio del proyecto municipal Supermanzanas.
Fuente: Diario El Tiempo de Cuenca

Referencias

- Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. (2013). *Supermanzanas Barrio A Magdalena*.
- Albornoz, B. (2008). *Planos e imágenes de cuenca*. I. Municipalidad de Cuenca.
- Alturo, J., Anglada, L. M., Aragay, I., Busquets, J., Castillo, D., Duarte, C., ... Vega
Entrevistas con Marc Augé Adam Zagajewski, A. (2009). ME TRO PO LIS
La razón en la ciudad: el Plan Cerdà Cuaderno central. 76. Descargado de www.barcelonametropolis.cat
- Ávila, M. B., Gil, B., Gómez, L., Miranda, W. C., y de Contreras, M. E. O. (2012). La ecología urbana y el conocimiento científico. *Revista de Ecodiseño y Sostenibilidad*, 2(2), 373–395.
- Cabrera Erazo, M. F., y Rocano Tenezaca, D. G. (2012). *Propuesta técnica para la disminución de los accidentes de tránsito dentro del cantón cuenca desde el punto de vista humano-vehículo-equipamiento ambiental* (B.S. thesis).
- Carrión, F. (1987). *El proceso urbano en el ecuador*. ILDIS.
- Dammert, L. (2004). Jordi borja (2003). la ciudad conquistada. *EURE (Santiago)*, 30(90), 124–126.
- Daza, W. (2008). Espacio público y calidad de vida urbana. *LA INTERVENCION EN EL ESPACIO PÚBLICO COMO ESTRATEGIA PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DE VIDA URBANA*.
- Díaz, O., y cols. (1919). Monografía del cantón de cuenca.
- El Tiempo. (2019). “A lomo de guandero” llegó primer vehículo a Cuenca. Descargado de <https://www.eltiempo.com.ec/noticias/cultura/7/a-lomo-de-guandero-llego-primer-vehiculo-a-cuenca>
- El Universo. (2018). *Tranvía, por los 100.000 viajeros que van al Centro Histórico de Cuenca*. Descargado de <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/11/03/nota/7031331/tranvia-100000-viajeros-que-van-centro>
- FAO/UNEP. (1999). *Uso del Suelo*. Descargado 2020-05-19, de https://www.grida.no/climate/ipcc/land_use/045.htm
- García-Ayllón Veintimilla, S., y cols. (2014). *Urbanismo y ordenación del territorio: manual de teoría*. Universidad Politécnica, Servicio de Documentación.
- Guerra Franco, N., Ramírez Gómez, M. C., Rodríguez Peña, F. E., y cols. (2014). *Reestructuración ecológica de una supermanzana en un área de renovación urbana en el centro de bogotá* (B.S. thesis). Universidad Piloto de Colombia.
- Guiza Ezkauriatza, M. (2011). Trabajo colaborativo en la web: Entorno virtual de autogestión para docentes (tesis doctoral). *Palma de Mallorca: Universitat de les Illes Balears*.
- Ilustre Municipalidad, d. C. (2015). Plan de movilidad de cuenca 2015-2025. *Ilus. Munic. Cuenca*.
- I MUNICIPALIDAD, d. C. (2010). Ordenanza para la gestión y conservación de las áreas históricas y patrimoniales del cantón cuenca. *Cuenca, Ecuador*.
- INEC. (2017). *Conozcamos Cuenca a través de sus cifras*. Descargado de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/conozcamos-cuenca-a-traves-de-sus-cifras/>
- ISTAS. (2009). *Estrategias de Movilidad Sustentable*. Descargado 2020-05-13, de <http://conurbamx.com/home/estrategias-de-movilidad-sustentable/>

- López, M. F. J. (2018). *Facultad de ingeniería carrera de ingeniería civil* (Tesis Doctoral no publicada). Universidad de Cuenca.
- Martínez, Ó., y Barea, P. (2015). El transporte urbano y metropolitano en España. *Revista ATUC*(74), 397. Descargado de <https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/02ED782D-0A8E-462B-83D0-CCE67E4B51CD/137112/TransporteUrbano.pdf>
- Medina, S., Veloz, J., Iracheta, A., y Iracheta, J. (2012). Planes integrales de movilidad: Lineamientos para una movilidad urbana sustentable. *Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México, Ciudad de México*.
- Moyano Tobar, C. M. (2017). *Estimación de la contaminación del aire generada por efecto de la circulación vehicular motorizada en la av. 10 de agosto de la ciudad de cuenca-ecuador, usando la herramienta de micro simulación de tránsito aimsun 8.1*. (Tesis de Master no publicada). Universidad del Azuay.
- Mumford, L. (1963). *La carretera y la ciudad*. Emecé Editores.
- Peñañiel, G., Pérez, G., y Pérez, I. (2012). *Densificación de la Ciudad* (Tesis Doctoral). Descargado de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/509/1/Tomo-I.Parte1.pdf>
- Ramoneda, J. (2003). *A favor del espacio público — Cataluña — EL PAÍS*. Descargado 2020-05-12, de https://elpais.com/diario/2003/07/29/catalunya/1059440845_850215.html
- Ricart, N., y Remesar, A. (2013). Reflexiones sobre el espacio público thoughts on public space. *On the w@terfront*, 5–35.
- Rojas, E. (2004). *Volver al centro: la recuperación de áreas urbanas centrales*. IDB.
- Rueda, S. (2011). Las supermanzanas: reinventando el espacio público, reinventando la ciudad. En *Ciudades (im) propias: la tensión entre lo global y lo local* (pp. 123–134).
- Rueda, S. (2016). La supermanzana, nueva célula urbana para la construcción de un nuevo modelo funcional y urbanístico de barcelona. *bcn Ecologia*.
- Rueda, S. (2017). El urbanismo ecológico. *Territorio, Urbanismo, Sostenibilidad, Paisaje, Diseño urbano*. Descargado de http://www.estudislocals.cat/wp-content/uploads/2017/01/Urbanismo_ecologico.pdf
- SEDESOL. (1999). *CONURBA Equipamiento urbano*. Descargado 2020-05-20, de <http://conurbamx.com/home/equipamiento-urbano/>
- Sierra, D. (2015). *Ildefonso Cerdá y el Ensanche de Barcelona, un ejemplo de transformación urbana*. Descargado 2020-05-12, de <https://dserraf.blogspot.com/2015/10/ildefonso-cerda-y-el-ensanche-de.html>
- Valarezo, P., y Esparza, S. (2009). Guía de accesibilidad al medio físico. *Ecuador: Prozar*.
- Velásquez, C. V. (2015). Espacio público y movilidad urbana. sistemas integrados de transporte masivo (sitm).

AUTORIZACION DE PUBLICACION EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Yo, **Christopher Isaías Quisirumbay Ruiz** portador de la cédula de ciudadanía N° 1400475552. En calidad de autor/a y titular de los derechos patrimoniales del trabajo de titulación **“Análisis y propuesta conceptual de la estructura urbana del centro histórico de Cuenca declarado patrimonio de la Nación.”** 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, 01 de Octubre del 2020

Christopher Q.
F:
Christopher Isaías Quisirumbay Ruiz
1400475552