PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS





cuenca
I. MUNICIPALIDAD

cuenca

I. MUNICIPALIDAD

ÍNDICE

PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS







TOMO I

CAPÍTULO 01 — 10
"PRESENTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS, UN NUEVO ENFOQUE PARA LA MOVILIDAD EN CUENCA"
Introducción 12

CAPÍTULO 02 — 14
"ANTECEDENTES ENCUADRE NORMATIVO Y LEGISLATIVO"

2.1 "L a movilidad y la planificación, procesos mundiales" 16
2.2 L a Política Nacional 17
2.3 El proceso de Cuenca 19
2.4 "N ormas legales que rigen el Plan de Movilidad y Espacios Públicos" 19

CAPÍTULO 03 — 22
"EL PLAN DE MOVILIDAD COMO UN PROCESO COMÚN"

3.1 "E l Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca, una reflexión común" 24
3.2 Proceso de comunicación 28
3.3 Participación de la academia 30
3.4 E studio de percepcion de la movilidad 33

CAPÍTULO 04 — 42
"VARIABLES CONDICIONANTES DE LA MOVILIDAD"

4.1 Territorio 44
4.2 Población 45
4.3 A ctividad económica 61
4.4 Motorización 64

CAPÍTULO 05 — 66
LAS DEMANDAS DE MOVILIDAD EN CUENCA

5.1 " Un nuevo modelo de movilidad y accesibilidad para Cuenca" 68
5.2 "Aspectos que determinan la movilidad en la ciudad" 72
5.3 C aracterísticas de la movilidad en Cuenca en día laboral o de máxima demanda 75

CAPÍTULO 06 — 100
"LA MOVILIDAD MOTORIZADA PRIVADA"

6.1 L a oferta, estructura y jerarquía actual del viario 102
6.3 A decuación oferta - demanda. 111

CAPÍTULO 07 — 118
"EL SISTEMA DE APARCAMIENTOS"

7.1 "E l sistema de aparcamientos de la ciudad de Cuenca" 120
7.2 A nálisis de la oferta 121
7.3 A nálisis de la demanda 126
7.4 Diagnóstico 129
7.5 A parcamientos para vehículos motorizados de dos ruedas: Motos y ciclomotores 130

CAPÍTULO 08 — 132
"EL TRANSPORTE PÚBLICO EN CUENCA"

8.1 "E volución histórica del transporte público en Cuenca" 134
8.2 " Un nuevo modelo de movilidad y accesibilidad" 138
8.3 Descripción de la oferta 139
8.4 "L a demanda sobre el sistema de transporte público colectivo" 152
8.5 "Adecuación entre la oferta y la demanda. Parámetros de evolución del actual siste - 159
ma de transporte público" 160
8.6 S istema de transporte en taxi 168
8.7 Transporte escolar e institucional 171
8.8 Transporte mixto y carga liviana

CAPÍTULO 09 — 174
"LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA: PEATONAL Y CICLISTA"

9.1 " El espacio público como soporte articulador de actividad" 176
9.2 Mo vilidad peatonal 184
9.3 L a Bicicleta en Cuenca 186
9.4 " Potencialidad de la bicicleta como medio de transporte en Cuenca" 201

CAPÍTULO 10 — 208
"EXTERNALIDADES ASOCIADAS AL MODELO DE MOVILIDAD"

10.1 H acia una movilidad sostenible y segura 210
10.2 A ccidentalidad en la ciudad de Cuenca 213
10.3 Grupo s etarios y la accidentalidad 217
10.4 A nálisis de la accidentalidad: distribución espacial y relaciones 218
10.5 "Influ encia del transporte en la calidad ambiental" 219

CAPÍTULO 11 — 224
"EL PLAN DE MOVILIDAD COMO UN PROCESO COMÚN"

11.1 Es tado actual de la movilidad 226
11.2 Con respecto a la red viaria 227
11.3 Con respecto a los aparcamientos 228
11.4 Con respecto al transporte público 229
11.5 Con respecto a la movilidad no motorizada 230
11.6 Con respecto a la SeguridadVial 231

TOMO II

CAPÍTULO12 — 242
"OBJETIVOS CRITERIOS Y ESTRATEGIAS"

12.1 "Objetivos y criterios del nuevo modelo demovilidad" 234
12.2 "P rincipios y bases del nuevo modelo de movilidad y accesibilidad" 235
12.3 "L a perspectiva de género en la planificación de la movilidad y el transporte" 235
12.4 "Es trategias para un territorio influenciado desde una movilidad cantonal y un fuer - 239
te componente patrimonial"
12.5 "Objetivos generales del nuevo modelo de movilidad desde criterios de sostenibili - 240
dad." 242
12.6 "L a "intermodalidad" como soporte del nuevo modelo de movilidad sostenible"
12.7 "Es trategias y oportunidades del Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca" 243

CAPÍTULO 13 — 252
"PROPUESTAS DE ACCIÓN"

13.1 S istema viario 254
13.2 S istema de movilidad motorizada privada 284
13.3 S istema integrado de transporte público 408
13.4 S istema de transporte en bicicleta 430
13.5 Red peatonal 448

TOMO III

CAPÍTULO 14 — 534
ORDENACIÓN DE UNIDADES FUNCIONALES

14.1 C uenca desde sus barrios 536
14.2 ¿ Es Cuenca una ciudad de proximidad? 541
14.3 Lo que se propone para Cuenca, una nueva visión de ciudad 542
14.4 L eyendo la ciudad 546
14.5 El análisis barrial y su metodología 548
14.6 Del análisis de cada Unidad Funcional 549
UNIDADES FUNCIONALES URBANAS 555

TOMO IV

UNIDADES FUNCIONALES RURALES 797

CAPÍTULO 15 — 930
"PROPUESTAS DE ACCIÓN"

15.1 Pl an de acción 932
15.2 Los objetivos y las líneas estratégicas 933
15.3 Las medidas 935
15.4 Las metas 936
15.5 Los proyectos 937

AGRADECIMIENTO

Cuenca, por su escala de ciudad intermedia, se ha constituido como el escenario ideal para trabajar con el ser humano como protagonista, ya que posibilita diseñar la ciudad de cercanía, en la que el uso eficaz del transporte público, los modos no motorizados y el espacio público son la base de la movilidad.

Hace algunos meses tuvimos la oportunidad de iniciar este maravilloso proyecto, dentro del marco de colaboración interinstitucional de la Junta de Andalucía, la Universidad de Cuenca, Universidad del Azuay y un sin número de actores, con el único interés de aportar con su trabajo a fin de soñar con una ciudad donde la movilidad sostenible se convirtiera en la protagonista de la dinámica cotidiana de Cuenca.

El fruto de este esfuerzo aunado, es un Plan pionero en Ecuador y probablemente en toda la región andina, el cual fusiona el urbanismo y la movilidad, un documento que marca el inicio de la más importante etapa en cuanto al planeamiento de la ciudad, la concreción de esa urbe ideal, en la que el ciudadano recupera para sí el espacio que le pertenece.

Queda simplemente decir gracias, gracias a todas y todos los involucrados en el desarrollo de este proyecto, a la ciudadanía en general por la apertura demostrada desde el inicio; con mucho cariño e interés se apropió del contenido de cada una de las entregas y ahora tiene la certeza de que este trabajo es suyo, que el proceso que continúa en adelante, requiere de igual manera de su entera colaboración y apoyo con el único interés de convertir a Cuenca, en una ciudad para vivir mejor.

Equipo del PMEP

PRESENTACIÓN

Cuenca es una ciudad de personas y de barrios, escalas que se complementan y que permiten proyectar la esencia urbana de nuestras relaciones sociales más valiosas: La familia, los amigos y un afecto entrañable hacia nuestros visitantes.

La forma de entender la ciudad está evolucionando desde la imagen de un territorio disperso e inconcluso, hacia un modelo con estabilidad en usos e infraestructuras. Pero mucho más importante en este momento es la definición de sus escalas y de sus formas de movilidad.

Entendemos el barrio como la unidad de medida que debe ser utilizada en la comprensión de la nueva ciudad. Solo mediante la asociación natural de sus habitantes podremos esbozar con garantías y credibilidad un modelo de urbe sostenible para nosotros y para nuestros hijos.

Entendemos que la relación natural de nuestros vecinos con su territorio debe ser mediante la movilidad peatonal y en bicicletas como modos principales de utilizar la ciudad y por ello, se ha planteado la redacción del Plan de Movilidad y Espacios Públicos, no para limitar ningún modo de transporte, sino para abrir un espacio cargado de dignidad a todos los modos de transporte.

Sin lugar a duda, entendemos que la ciudad distante, aquella ciudad en donde los grandes recorridos impiden realizar nuestros trayectos diarios caminando, debe recibir un fuerte impulso en la nueva configuración del sistema de transporte público, donde autobuses, tranvía y automóviles se optimicen para un servicio real a todas las cuencanas y cuencanos.

Es necesario asumir un modelo de gestión urbana acorde a nuevos tiempos, capaz de reconducir un pasado de gran solidez con un presente lleno de energía e ilusión, y nuestra ciudad a través de sus espacios públicos y sus habitantes debe volver a posibilitar la vida social que nuestros vecinos nos están demandando.

Transporte, movilidad y espacios públicos serán solventados y resueltos, sobre la base de las personas y de su mejor relación con nuestra apuesta para el beneficio de los ciudadanos, porque estamos con la gente siempre.



Ing. Marcelo Cabrera Palacios
ALCALDE DE CUENCA



PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS

TOMO I

Marcelo Cabrera Palacios
ALCALDE DE CUENCA

Gerard Fernández Machado
SECRETARIO DE MOVILIDAD

Fernando Salazar Noboa
DIRECTOR MUNICIPAL DE TRÁNSITO

Alfredo Aguilar Arízaga
GERENTE DE LA EMOV EP

Pablo Sánchez Albarracín
GERENTE DE GESTION TECNICA DE MOVILIDAD

DIRECCIÓN TÉCNICA:

José Luis Cañavate Toribio

COORDINACIÓN GENERAL:

Paola Mancheno Moscoso
Carolina Ormaza Saldaña

EQUIPO DE REDACCIÓN:

Juan Diego Cueva Alvarado
Juan Bernardo Cueva Sempertegui
Javier González Morocho
Manuel Larriva Carrera
Andrés León Jaramillo
Darío Pizarro Pacheco
Sandra Pacheco Fernández
Verónica Torres Vallejo
Pablo Vásquez Flores
Gabriela Wazhima Clavijo
Sandra Washima Tola
Jéssica Pinos Sarmiento

CAPÍTULO

01

PRESENTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS, UN NUEVO ENFOQUE PARA LA MOVILIDAD EN CUENCA



> No hay una forma o velocidad ideal: El propósito humano debería determinar la elección de los medios de movilidad. Es por eso que necesitamos un sistema mejor acondicionado y no solo más carreteras

LEWIS MUMFORD – La Carretera y la Ciudad, 1957.

La movilidad, en el siglo XXI, se convirtió en una de las principales preocupaciones del ciudadano. El modelo de dispersión descontrolado de las ciudades y el fracaso del urbanismo de los últimos años provocaron una situación en la cual el **ciudadano medio pasó de cautivo del transporte público a cautivo del vehículo privado,** en cualquier caso, siempre condicionado al **mundo de las grades distancias territoriales** a las que se une un nuevo y terrible factor, las distancias funcionales que hacen intransitable para el peatón los centros de las ciudades.

Por ello, la toma de decisiones en **el complejo mundo de la movilidad sostenible ha irrumpido con fuerza en la planificación y en la gestión urbana,** hasta tal extremo que las figuras de ordenación del territorio de nuestras ciudades se están reorientando hacia una nueva f**orma de leer las ciudades desde su componente dinámico,** es decir, **la movilidad sostenible**.

Las causas de esta inflexión en la aproximación a los problemas de transporte están, por un lado, en las fuertes demandas ciudadanas que exigen un posicionamiento político claro. Sin embargo este puede ser el factor determinante, de la incapacidad económica y espacial de generar nuevas infraestructuras para dar respuesta a la creciente demanda. En el binomio oferta-demanda se comienza a trabajar desde el otro extremo, la gestión de la demanda del usuario como única alternativa.

En otro orden, la situación de algunas disciplinas como el tráfico y el transporte se han enfrentado a un escenario similar incorporando otras prioridades en los tratamientos de problemas clásicos. **Las prioridades de los modos no motorizados asumen hoy el reto de protagonizar la visión de los procesos de transporte.** La necesidad de introducir nuevos enfoques a la solución del modelo de ciudad compacta hace que la vinculación entre diseño urbano, espacio público y transporte sea inevitable y urgente, línea en la que este plan de movilidad y espacios públicos plantea su estrategia dominante.

Sin embargo se destaca la capacidad de las instituciones académicas y administrativas por aunar esfuerzos y diseñar modos de trabajo acordes a la dinámica de los problemas urbanos actuales, en algunos casos desde la recuperación de instrumentos convencionales y, en otros, incorporando los resultados del trabajo de muchas ciudades americanas y europeas en nuevos métodos fáciles de implementar en la vida diaria de la gestión de un municipio. La capacidad de singularizar trabajos procedentes de otras experiencias internacionales ha sido un gran aporte en el desarrollo de los modelos expuestos en este plan y las bases de datos de otras ciudades fueron de gran valor par la toma de decisiones sobre las prioridades incorporadas en este documento.

Cuenca, ciudad tradicionalmente proyectiva, en una singular apuesta de planificación y gestión en simultaneo **diseñó un primer plan en América Latina** que dispone el programa de espacios públicos de la ciudad como soporte de la nueva movilidad, en el marco de un nuevo programa de transportes basado en un tranvía que debe estructurar la dinámica de movilidad de una ciudad de 500.000 habitantes como articulador de una red de transporte colectivo de carácter publico. La visión del espacio "entre casas" como denominaba Jan Gehl al espacio disponible para organizar "todas las movilidades" fue analizada en este documento de modo exhaustivo priorizando la demanda actual y articulándola con los deseos programáticos del municipio, sin olvidar las desmandas expresadas desde el ciudadano, para lo cual se realizaron estudios de deseos en colaboración con equipos de investigación de la Universidad de Cuenca.

Desde una lectura real a pie de calle, donde se integraron, tal como son, los problemas de la ciudad tal como son experimentados por los vecinos. Se compartieron los perfiles de las ventajas y contradicciones que en la actualidad se presentan en cada barrio de Cuenca, se **analizaron las posibilidades de una indiscutible vocación peatonal y se trazaron las rutas de cada modo de transporte bajo un marco de sostenibilidad garantizada.**

Probablemente este sea uno de los modelos mas interesantes de planeamiento urbano en América Latina, que evalúa desde los problemas de movilidad, todos los mecanismos perceptivos de cada barrio cuencano tal como son percibidos por sus usuarios.

En este sentido, se estabelció una regla novedosa para interpretar la ciudad de modo que vecinos, representantes y profesionales puedan hablar en un mismo lenguaje, lo que posibilita "proyectar en común". El barrio, figura denostada en los últimos años resurge como la pieza urbana por excelencia y se diseñan todo tipo de ordenaciones para cada uno de los barrios del cantón de Cuenca, que configuran en su conjunto una red de espacios funcionales habitables para definir el modelo de ciudad.

Las posibilidades que esta visión del microurbanismo proyecta para el planeamiento urbano y la delimitación de microordenaciones de proximidad en todo el territorio son excepcionales al relacionar, de modo directo, mundos que hasta hoy se encontraban en franca disociación: La planificación y la gestión urbana. Con la nueva figura de ordenación planteada, es posible leer la tendencia de usos de una microunidad residencial, trabajar en su diagnosis, realizar proyectos urbanos de ordenación requería por lo menos, ciclos de año, ya que su aprobación estaba sujeta a procesos de escala muy superior que requerían análisis de la totalidad del sistema urbano con el consiguiente costo en tiempo y en recursos.

De este modo la introducción del barrio como pieza funcional supone un gran avance en la forma futura de trabajar la ciudad y plantea una reflexión instrumental de cambio de aplicación para todos los servicios de la Administración Municipal.

En definitiva, esta micro ordenación funcional da respuesta a una situación no resuelta hasta la actualidad, para **resolver la compacidad de la ciudad sin necesidad de recurrir de modo reiterado e ineficaz a la densificación mono nucleada en los centros urbanos,** cuyo efecto inmediato siempre ha sido el mismo: La generación de nuevos grandes atractores que originaban la concentración de las inevitables gestiones de viajes de media y larga distancia.

Esta densificación desconcentrada a escala barrial posibilita un proceso inédito hasta ahora, la desagregación de parte de los viajes cotidianos parasser asignados al entorno inmediato de los viviendas. Es favorable la constatación de las autonomías funcionales habilitadas en muchos núcleos cantonales de Cuenca, por lo que el proceso necesario debe constituirse sobre una consolidación y refuerzo de lo existente antes que sobre la modificación de microestructuras barriales como puede suceder en otras ciudades latinoamericanas de fuertes y acelerados ensanches.

En otro orden, es también novedosa y muy interesante la **asociación** que se realiza entre **espacio publico y movilidad,** ya que solo de esta perspectiva se **enfocó con credibilidad** una cuestión, hasta ahora no resuelta en los planes de transporte clásicos: **La visión del peatón como sistema estructurante de la ciudad.**

El ciclo, que inició en la década de 1980 con una visión no motorizada de las ciudades, se encontraba en una confusa situación que no conseguía ir mas allá de la visión sectorizada del peatón como complemento a otros modos o, en el mejor de los casos, como microsistema independizado al que había que acceder de modo obligado con otros modos de transporte de carácter mecanizado.

El enfoque que Cuenca plantea incorpora una escala hasta ahora nunca dibujada en el planeamiento ya que crea un sistema propio peatonal, donde la prioridad ya no es la función recreativa o de ocio, sino la laboral. Los desplazamientos cotidianos asumen el protagonismo en el diseño de la red y conforman un sistema de cobertura absoluta creando corredores de barrios en recorridos urbanos, sobre la base del reconocimiento de los escasos y desagregados tramos peatonales que carecían de ubicación en infraestructuras propias.

Tres son **las claves** utilizadas en este **modelo:**

- La creación de una **infraestructura personalizada para el peatón.**
- La utilización del **concepto espacio público desde una visión sistémica.**
- **La planificación inversa desde la proximidad hasta la distancia.**

Pero, y esto es lo más interesante de este plan, sin renunciar a la funciones clásicas de la peatonalidad como soporte complementario de los modos no motorizados, el complemento entre modos adquiere así su máxima dimensión como proyección de los viajes urbanos y microregionales.

La polaridad clásica que dominaba en los planes de transporte (vehículo, bus, peatón) se forma por un sistema múltiple, donde cada red constituye en si misma una estructura que reorganizado las composiciones modales y donde la cuota de los modos sostenibles adquiere protagonismo.

Se han incorporado en la propuesta que recoge el plan así, dos vías para reequilibrar el injusto reparto de modos preexistente, a un lado, **el viaje se interpreta como un recorrido multietapas donde se asigna una cuota significativa a los modos sostenible y, por otro lado, se incorporan nuevas redes con capacidad autónoma de funcionamiento monomodal para los modos no motorizados.**

Evidentemente este proceso es imposible sin una nueva lectura del territorio, por lo que la base cartográfica que se elabora sobre el patrón de nuevos barrios se convierte en el instrumento de partida para la planificación urbana del futuro próximo.

Para generar este proceso se desarrollaron tres conceptos a nivel de proyecto urbano, que para ser insertado en toda la metodología.

El primer aporte fue complementar el nuevo sistema de redes de transporte con la capa que asume la responsabilidad de intercambiar entre sistemas, lo que significa que junto a las posibilidades de movilidad de cada sistema se establecen por vez primera las localizaciones estratégicas donde se deben producir los trasvases entre modos, geolocalizando las grandes posibilidades de carácter equipamental de los flujos de viajeros.

Este sistema de intercambios definido en el territorio, excede, sin excluir, la visión clásica de los intercambiadores como nodos expresados en edificios para estacionamientos o centrales de buses para proyectarlos como sistemas complejos donde nuevamente el trabajo de asignación de microusos urbanos adquiere una relevancia extraordinaria.

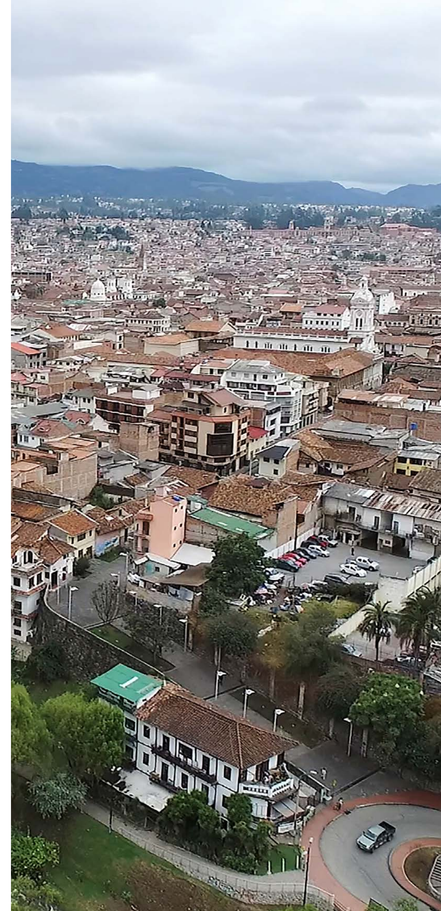
El plan es consciente del reto que esto supone para la nueva planificación urbana de Cuenca, pero tambien reconoce que la revisión del modelo urbano sobre el cual se orienta, no ofrece muchas alternativas salvo la de continuar con un modelo de consolidación de ensanches sucesivos, que solo puede generar un nuevo incremento de las demandas de movilidad, de carácter absolutamente insostenible.

Asumiendo de este modo la conveniencia de dirigir y programar la localización de actividades generadoras de flujos en una malla de transporte interactuada, se produce un juego de economías donde lo público asume un papel protagonista de primer orden y se evita el juego tradicional en el que la negociación forma la base del juego urbano.

Naturalmente esta visión supone reordenar en un plazo breve la forma de gestionar el suelo público, lo que debe traducirse en un programa orgánico y operativo diferente al actual, pero este es uno de los objetivos del plan desde su inicio.

La segunda visión es la propuesta de realizar procesos de reciclaje sobre las infraestructuras urbanas introduciendo el concepto de multimodalidad, expresado de otra forma, utilizar la capacidad del sistema vial primario de asumir varios modos de transporte en su perfil. Esto supone una transformación de conceptos en todo el sistema viario básico, para ello efectuaron cartografías completas de secciones en antes-después que deben dar cabida a peatones, bicicletas, buses y vehículos, donde hasta hoy solo se asignaban corredores de automóviles.

Y, por último, la asignación del modelo de zonas ambientales que se hace posible desde el momento en que se compone el viaje en un patrón multietapas, asumiendo un recorrido post y pre motorizado de varios cientos de metros (500 mínimo) lo que amplia las áreas de liberación de tránsitos de paso.



CAPÍTULO

02

ANTECEDENTES
ENCUADRE NORMATIVO Y LEGISLATIVO



2.1 La movilidad y la planificación, procesos mundiales

A partir de la década de 1980, varias ciudades del mundo iniciaron un proceso de reconversión de políticas públicas que propició el incremento del uso del automóvil y la consecuente contaminación , disminución en la calidad de vida, el deterioro de los centros históricos o el abandono de los residentes de ciertas áreas de ciudad en donde la invación del vehículo ha desplazado las dinámicas sociales, a los ciudadanos.

Actualmente dentro de las urbes la problemática de transporte se puede analizar desde varias perspectivas, pero quizás la más determinante se genera en el momento en el cual la demanda de los desplazamientos supera la capidad de las vías de conexión, "obligando" a tomar medidas de incremento de aforo físico de las arterias, o la construcción de nuevos vectores de movimiento, acompañados de las consabida ocupación del suelo y el incremento de las distancias a recorrer.

Las nuevas actividades urbanas, buscan el emplazamiento en lugares a bajo costo que normalmente se encuentran en las áreas periféricas con baja o nula dotación de servicios; y es así como el territorio empieza a ser ocupado a un ritmo tan acelarado que las acciones municipales o de gestión nacional no pueden alcanzarlas. Está demostrado que las alternativas de transporte son mejores y más rentables en la ciudad compacta que en la ciudad dispersa, puesto que con el mismo esfuerzo se obtiene mayor eficacia del sistema, sin embargo hay que considerar que la densidad influye, en primer lugar en el tamaño de la ciudad y consecuentemente en la distancia del viaje y en segundo lugar, una ciudad poco densa es muy difícil que cubra sus necesidades con el transporte público, y por tanto sus habitantes dependeran en mayor medida del vehículo privado.

El debate por la reorientación de los modelos de transporte tienen un carácter ámbiental y económico , pero es también un debate sobre la justicia social cuando se analiza el reparto y disfrute de la energía, del espacio y de la calidad de vida.

Un sistema de transporte que contribuya a la consecución de una ciudad sostenible es aquel que potencia los modos eficaces y disponibles para todos y restringe el uso de aquellos que no lo son (transporte motorizado y privado). Los sistemas de movilidad sostenible generan los siguientes efectos:

- Revitaliza la ciudad en todas sus facetas (residenciales, turísticas, comerciales, etc.).
- Reactiva los sistemas de comercio tradicional.
- Impulsa nuevas visiones comerciales.
- Facilita la reaparición de centralidades en los barrios.
- Impulsa el resurgimiento de la vida en los barrios
- Disminuye los accidentes de tránsito y las diversas enfermedades producto de la contaminación generada por los combustibles fósiles.



2.2 La Política Nacional

El Ecuador a través del PLAN NACIONAL DEL BUEN VIVIR 2009-2013, persigue la implantación de un nuevo modelo que trasciende al "desarrollo" y busca la consecución del "Buen Vivir"; la mejora de la calidad de vida de la población, la construcción y fortalecimiento de espacios públicos, interculturales y del encuentro común, son algunos de los objetivos que se plantearon en el plan nacional.

La estrategia territorial propuesta planteada consideró un nuevo modelo policéntrico territorial que permita alcanzar el Buen Vivir, un modelo policentrico, articulado y complementario de los asentamientos humanos que desde la escala nacional ha de replicarse hasta los territorios cantonales de proximidad, cantonales. Bajo esta premisa Cuenca diseñó su Plan De Ordenamiento Territorial a partir del cual los distintos planes sectoriales han sido desarrollados.

Una de las estratégias relacionadas con la movilidad se sostiene sobre la jerarquización y eficiencia de las infraestructuras de movilidad , energía y conectividad.

En la actualización del PLAN NACIONAL 2013-2017, el tercer objetivo MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE LA POBLACIÓN, describe en una de sus partes *"... **la Revolución Urbana se establece desde el derecho a la ciudad y a su gestión democrática, así como desde la garantía de la función social y ambiental del suelo urbano y su equilibrio con lo natural, para el ejercicio pleno de la ciudadanía y la construcción de la vida colectiva.***

Esto implica la recuperación de los espacios públicos y la garantía de la vivienda digna, en protección de la universalidad de los servicios urbanos. Generar movilidad segura y sustentable requiere romper los intereses coorporativos y gremiales del transporte, fortaleciento la planificación la regulación y el control de la movilidad y la seguridad vial; fomentando el uso del transporte público seguro, digno y sustentable; promoviendo la movilidad no motorizada."

3.12. Garantizar el acceso a servicios de transporte y movilidad incluyentes, seguros y sustentables nivel local e intranacional

a.- Incentivar el uso del transporte público masivo, seguro, digno y sustentable, bajo un enfoque de derechos.

b.- Promocionar y propiciar condiciones y espacios públicos bajo normas técnicas que incentiven el uso de transportes no motorizados
como alternativa de movilidad sustentable, saludable e incluyente.

c.- Promover el respeto del derecho del peatón, el ciclista y los demás tipos de transeúntes a circular por la vía pública.

d.- Formular planes de movilidad local que privilegien alternativas sustentables de transporte público, de manera articulada entre los diferentes niveles de gobierno.

e.- Propiciar la ampliación de la oferta del transporte público masivo e integrado, en sus diferentes alternativas, para garantizar el acceso equitativo de la población al servicio.

f.- Normar, regular y controlar el establecimiento de tarifas de transporte público, en sus diferentes modalidades, distancias y usos.

a.- Promover incentivos y asistencia técnica para adoptar modelos integrados de transporte público rural y urbano.

b.- Generar programas para la renovación paulatina del parque automotor de transporte público y privado, para garantizar el acceso de la población a un servicio de calidad y calidez y reducir los niveles de contaminación.

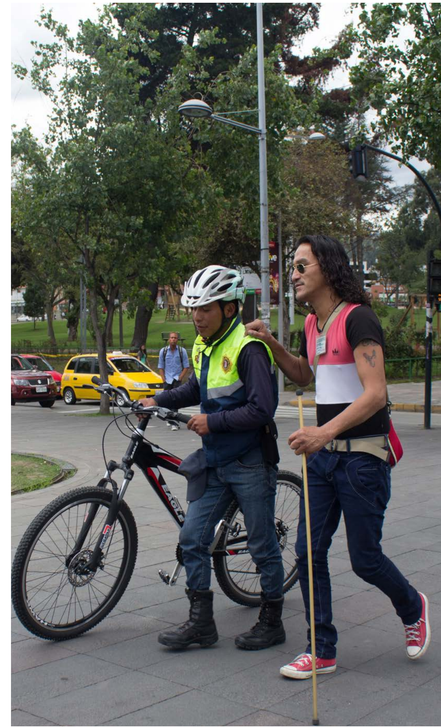
c.- Dotar de infraestructura adecuada y en óptimas condiciones para el uso y la gestión del transporte público masivo y no motorizado.

d.- Garantizar la interconectividad, la pertinencia territorial, social, cultural, geográfica y ambiental en la dotación/provisión articulada y subsidiaria de infraestructura de calidad e incluyente para el uso y gestión del transporte público y masivo entre los niveles de gobierno.

e.- Mejorar la eficiencia del transporte marítimo y garantizar su competitividad a largo plazo.

f.- Controlar el cumplimiento de las regulaciones establecidas por la Convemar y otros acuerdos internacionales para la navegación y la seguridad de la vida humana en el mar.

Políticas y Lineamientos estratégicos
PLAN NACIONAL DEL BUEN VIVIR 2013-2017



La materialización de estas estrategias se cumplen mediante los gobiernos locales y la rectoría emanada desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, MTOP y la Agencia Nacional de Tránsito, ANT.

FACULTAD	SECTOR		NIVELES DE GOBIERNO	
RECTORÍA	TRÁNSITO			
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO	ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL
	Generación de políticas		X	
	Generación de lineamientos		X	
	Emisión de directrices		X	
	Rectoría local			X
PLANIFICACIÓN	TRÁNSITO			
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO	ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL
	Plan nacional estratégico de movilidad multimodal		X	
	Plan de desarrollo y ordenamiento territorial			X
	Plan de administración de tránsito (bajo lineamientos emitidos por el MTOP y ANT)			X
	Plan operativo de tránsito			X
REGULACIÓN	TRÁNSITO			
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO	ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL
	Normativa para la elaboración de planes de administración de tránsito		X	
	Normativa nacional para regular operaciones de tránsito		X	
	Procedimiento para operativos de control de tránsito		X	
	Procedimiento para reclamos de citaciones por contravenciones de tránsito y multas		X	X
	Marco jurídico local para regular operaciones de tránsito	Homologación para señalización vial, bajo norma INEN		X
		Uso del espacio público y de vías		X
		Semaforización y señalización		X
		Jerarquización de vías		X
		Normas y estándares de infraestructura vial, señalización y equipamiento urbano		X

GESTIÓN	TRÁNSITO		ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO		
	Implementación del Plan de Administración de Tránsito			X
	Tránsito en vía pública, en el ámbito de sus competencias		X	X
	Uso y ocupación de vías, estacionamientos y paradas		X	X
	Señalización y semaforización		X	X
	Revisión vehicular			X
	Emisión de licencias		X	
	Fabricación de placas		X	X
	Adquisición y fabricación de chalecos		X	
	Emisión de matrículas	Emisión de especies valoradas para el proceso de matriculación	X	
		Proceso de matriculación		X
		Nacionalización de vehículos ingresados por régimen de internación temporal	X	
		Permiso anual de circulación vehicular		X
		Verificación de los documentos de motor y chasis contra el físico	X	X
	Certificaciones			X
	Modificaciones de características de vehículos		X	X
	Formación de agentes de control de tránsito cantonales	Selección de aspirantes para agentes de control de tránsito cantonales		X
		Formación de agentes de control de tránsito cantonales	X	
		Capacitación en ordenanzas a agentes de control de tránsito cantonales		X
	Administrar bases de datos de información nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial		X	X
	Alimentar y realizar consultas en la base de datos nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial		X	
	Actualización y corrección de registros nacionales de datos de vehículos y conductores		X	X
	Actualización de bloqueos a vehículos		X	
	Funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular	Autorización centros de revisión y control técnico vehicular	X	
		Administración de los centros de revisión y control técnico vehicular		X

CONTROL	TRANSPORTE TERRESTRE		ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO		
	Transporte de carga y mercancías peligrosas	Certificado de operación regular de pesos y dimensiones	X	
		Certificado de operación especial de pesos y dimensiones	X	
		Permisos para transporte de mercancías peligrosas	X	
		Permiso para transporte de líquidos y gases	X	
	Cumplimiento de títulos habilitantes en el ámbito de sus competencias	Contrato de operación de transporte público internacional	X	X
		Contrato de operación de transporte público interprovincial	X	
		Contrato de operación de transporte público intercantonal	X	
		Contrato de operación de transporte público urbano e intracantonal		X
		Permisos de operación comercial institucional		X
		Permisos de operación comercial-taxis		X
		Permisos de operación comercial-carga liviana		X
		Permisos de operación comercial-carga mixta (liviana con pasajeros)		X
		Permisos de operación comercial-carga pesada	X	
		Permisos de operación especial (ej. chivas)		X
		Autorización de operación de transporte por cuenta propia	X	X
	Sanciones o multas a operadoras de transporte terrestre, en el ámbito de sus competencias.		X	X

MATRIZ DE PRODUCTOS Y SERVICIOS DE TRÁNSITO
Fuente: TERRITORIO Y DESCENTRALIZACION DE LA COMPETENCIA DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL



2.3 El proceso de Cuenca

La ciudad de Cuenca representada ante el estado central por sus intituciones de carácter local , fue una de las urbes pioneras en el Ecuador en iniciar la planificación del transporte conjuntanmente con Quito. El proceso inició en 1999 con la elaboración de estudio Plan Piloto de Transporte para Cuenca, PADECO, financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo, BID. Este estudio permitió la caracterización del problema que sufría la ciudad a causa de un caótico sistema de transportación pública en bus, la ocupación indebida y abusiva de calles y veredas, la ineficiente gestión del tránsito a cargo de la Policía Nacional, agrabado por la falta de inversión en la vialidad tanto local como de conexión nacional.

Paulatinamente se propicio la transferencia de competencias, desde el gobierno central y sus intituciones hacia el gobierno local, para que finalmente en el año 2012 se concrete la totalidad de las transferencia de la gesitón de la movilidad, el tránsito, el transporte y la seguridad vial.

2.4 Normas legales que rigen el Plan de Movilidad y Espacios Públicos

La normativa nacional y local que rige el PMEP, las propuestas así como las medidas diseñadas son las que acontinuación se detallan, estas dirigen la rectoria, la planificación, la supervición, la gestión y la operación de los sistemas de movilidad, tránsito y transporte.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL (24 DE JULIO 2008)

Capítulo IV

DE LAS COMPETENCIAS DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS REGIONALES, MUNICIPALES Y METROPOLITANOS (Denominación sustituido por el Art. 19 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011) Art. 30.4.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar. Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales en el ámbito de sus competencias, planificar, regular y controlar las redes interprovinciales e intercantonales de tránsito y transporte.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción.

Cuando dos o más ámbitos de operación del transporte terrestre y tránsito establecidos jerárquicamente por esta Ley: Internacional, Intraregional, Interprovincial, Intraprovincial e Intracantonal utilicen simultáneamente redes viales emplazadas fuera de las áreas definidas como urbanas por los Gobiernos Autónomos Municipales, la regulación y control del transporte terrestre y tránsito serán ejercidas por la entidad pública con la competencia en el transporte terrestre y tránsito de mayor jerarquía. La regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el sistema de red estatal-troncales nacionales, definidas por el Ministerio del ramo, será competencia exclusiva de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 30.5.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;

b) Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales;

c)Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito urbano e intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;

d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;

e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial;

f) Construir terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería, alimentos y trazado de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo;

g) Declarar de utilidad pública, con fines de expropiación, los bienes indispensables destinados a la construcción de la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el ámbito cantonal;

h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;

i) Aprobar y homologar medios y sistemas tecnológicos de transporte público, taxímetros y otros equipos destinados a la regulación del servicio de transporte público y comercial, cumpliendo con la normativa generada por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

j) Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre;

k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales;

l) Promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial dentro del cantón;

m) Regular y suscribir los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales;

n) Suscribir acuerdos y convenios de cooperación técnica y ayuda económica con organismos nacionales o internacionales, que no supongan erogación no contemplada en la pro forma presupuestaria aprobada;

o) Regular los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de las empresas operadoras de transporte terrestre y prestador de servicios de transporte en el ámbito intracantonal;

p) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las compañías y/o cooperativas debidamente constituidas a nivel intracantonal;

q) Implementar auditorías de seguridad vial sobre obras y actuaciones viales fiscalizando el cumplimiento de los estudios, en el momento que considere oportuno dentro de su jurisdicción;

r) Autorizar, en el ámbito de sus atribuciones, pruebas y competencias deportivas que se realicen utilizando, en todo el recorrido o parte del mismo, las vías públicas de su jurisdicción en coordinación con el organismo deportivo correspondiente y la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y,

s) Las demás que determine las leyes, ordenanzas y sus reglamentos.

REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL (25 DE MAYO 2009)

CAPITULO III
DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS

Art. 29.- Sin perjuicio de las competencias reservadas a la Agencia Nacional de Tránsito y a la CTE, los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejercerán las competencias en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señaladas en la Ley, una vez que las asuman de conformidad con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normas aplicables.

Art. 30.- Las ordenanzas que expidan los GADs en el ejercicio de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, guardarán armonía con las políticas emitidas por el Ministerio del sector, y se enmarcarán en las disposiciones de carácter nacional emanadas de la ANT. Para tales efectos, las ordenanzas que se expidieren deberán ser comunicadas a la ANT inmediatamente luego de su aprobación, para el control correspondiente.

Así mismo, el Directorio de la ANT, a través de su Presidente, de oficio o a petición de parte, podrá solicitar a los GADs la información relativa al cumplimiento por parte de éstos, de las regulaciones de carácter nacional que expida. De determinarse el incumplimiento de las regulaciones de carácter nacional por parte de los GADs, la ANT podrá ejercer las acciones legales y constitucionales que correspondan para garantizar el correcto cumplimiento de estas regulaciones.

ORDENANZA DE CONSTITUCIÓN, ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LA EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE MOVILIDAD, TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CUENCA – EMOV EP EL I. CONCEJO CANTONAL DE CUENCA,

CONSIDERANDO: Que, la Constitución de la República, en su artículo 14 señala que es deber del Estado reconocer el derecho de la población a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado que garantice la sostenibilidad y el buen vivir; Que, la Constitución, en su artículo 264 numeral 6, prescribe que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal; Que, el Art. 314 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el Estado será responsable de la provisión, entre otros, de los servicios públicos, los cuales deberán responder a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad; Que, de acuerdo con el Art. 315 de la Constitución de la República, el Estado constituirá empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas; Que, el Art. 425 de la Constitución establece que la jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados.

Que, la Ley Orgánica de Régimen Municipal reconoce la competencia de los Municipios en materia de tránsito y transporte terrestre y señala además como función primordial del municipio prevenir y controlar la contaminación del medio ambiente en coordinación con las entidades afines; Que es de competencia municipal, regular el uso de las vías públicas sometidas a su administración; Que, con fecha 10 de mayo de 1999, se expidió la Ordenanza de Planificación, Organización y Regulación del Tránsito y Transporte Terrestre en el Cantón Cuenca; Que el día 25 de octubre del 2000, se publicó la Ordenanza de Constitución de la Empresa Pública Municipal de Servicio de Terminales de Transporte Terrestre de la Ciudad de Cuenca "EMTET"; Que, el 26 de agosto del 2005 el I. Concejo Cantonal, se expidió la "Ordenanza que Norma el Establecimiento del Sistema de Revisión Técnica Vehicular de Cuenca y la Delegación de Competencias a CUENCAIRE", por lo que se hace necesario regular de manera más detallada los procedimientos; Que el I. Concejo Cantonal ha expedido varias Ordenanzas y Reglamentos para regular los aspectos relacionados con la movilidad, el tránsito y el transporte terrestre en el cantón Cuenca; Que, en el Suplemento del Registro Oficial número 48 del viernes 16 de octubre de 2009, se publicó la Ley Orgánica de Empresas Públicas, que tiene por objeto regular la constitución, organización, funcionamiento, fusión, escisión, y, liquidación de las empresas públicas no financieras; y que actúen en el ámbito internacional, nacional, regional, provincial o local;

ORDENANZA PARA LA APLICACIÓN DEL SISTEMA DE RECAUDO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO EN BUSES CANTÓN CUENCA

(ENERO 24 2011)

EL ILUSTRE CONCEJO CANTONAL, CONSIDERANDO:

Que, la Constitución de la República en su Art. 264, numeral 6, otorga la competencia exclusiva para que las municipalidades del país, dentro de su jurisdicción, asuman la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte público.

Que, la Constitución de la República, en su Art. 394, garantiza la promoción del transporte público masivo y la adopción prioritaria de una política de tarifas diferenciadas.

Que, el Art. 35 de la Constitución establece los grupos que deben recibir atención prioritaria y especializada tanto en el ámbito público como privado.

Que, el Art. 37, numeral 4, de la Constitución, establece el derecho de las personas adultas mayores a rebajas en el sistema de transporte público y el Art. 47 numeral 3 lo establece para el caso de las personas con discapacidad.

Que, el Art. 44 de la Constitución, establece el principio de interés superior de niñas, niños y adolescentes y la prevalencia de sus derechos sobre los de las demás personas.

Que, el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, en su Art. 55, literal f, reconoce la competencia exclusiva de los municipios de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre en su territorio cantonal.

Que, el Art. 130 del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD señala que, para el ejercicio de esta competencia exclusiva "Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte pública, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código"

Que, el I. Concejo Cantonal de Cuenca dictó la Ordenanza de Planificación, Organización y Regulación del Tránsito y Transporte Terrestre en el Cantón Cuenca, publicada el 20 de mayo de 1999.

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 3, señala que, el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas

RESOLUCIÓN N006-CNC-2012 CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS (26 ABRIL 2012)

Sección Segunda Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales

Artículo 14.- Facultades comunes a todos los modelos de gestión.- En los tres modelos de gestión establecidos en la presente resolución, corresponden a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales las facultades y atribuciones de rectoría local, planificación local, regulación local, control local y gestión, para mejorar la movilidad en sus respectivas circunscripciones territoriales, en los términos establecidos en esta resolución, bajo el principio de unidad nacional.

Artículo 15.- Rectoría Local.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, emitir políticas, lineamientos y directrices locales, para el adecuado ejercicio de sus facultades y atribuciones en los términos establecidos en la presente resolución.

Artículo 16.- Planificación local.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, formular un plan de administración del tránsito, un plan operativo de tránsito, un plan maestro de transporte terrestre y un plan maestro de seguridad vial; los mismos que deberán estar articulados a la planificación nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; así como definir un modelo de gestión para la prestación de los servicios públicos asociados a la competencia de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que la venían ejerciendo de acuerdo con el art. 130 del COOTAD.

Artículo 17.- Regulación local.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, al amparo de la regulación nacional, emitir normativa técnica local para:

1.Regular el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial;

2.Definir el procedimiento para los operativos de control de tránsito;

3. Homologar la señalización vial, de acuerdo con los estándares nacionales;

4. Normar el uso del espacio público y vías;

5. Regular la semaforización y la señalética en su circunscripción territorial;

6. Jerarquizar las vías en su circunscripción territorial;

7. Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre en sus diferentes modalidades de servicio de acuerdo a la política tarifaria nacional emitida por el ministerio rector;

8. Establecer estándares locales para la operación de transporte terrestre;

9. Aprobar y homologar medios y sistemas de transporte terrestre;

10. Emitir los informes previos y obligatorios para la constitución jurídica de las compañías y cooperativas en el ámbito de sus competencias, los que deberán ser registrados y auditados posteriormente por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito;

11. Emitir, suscribir y renovar los contratos de operación de transporte público, urbano e intracantonal; permisos de operación comercial y especial; y autorizar la operación del servicio de transporte por cuenta propia, en el ámbito de su circunscripción territorial;

Artículo 18.- Control local.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, las siguientes actividades de control:

1. Controlar las actividades los servicios de transporte público, pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte público; comercial y colectivo o masivo; en el ámbito urbano e interzcantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por la entidad rectora del sector;

2. Controlar el uso y ocupación de la vía pública, estacionamientos y paradas y de los corredores viales y áreas urbanas del cantón en el ámbito de sus competencias;

3. Controlar el cumplimiento de la planificación operativa del control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el marco de la normativa nacional.

4. Aplicar las multas a las operadoras de transporte por el incumplimiento de los respectivos contratos y permisos de operación, y autorizaciones de operación;

5. Auditar técnicamente el cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización y equipamiento cantonal; y

6. Autorizar el funcionamiento de parques viales.

Artículo 19.- Gestión.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, las siguientes actividades de gestión:

1. Administrar y alimentar los sistemas de información de transporte y seguridad vial;

2. Recaudar directamente los valores causados por multas e infracciones, en materia de transporte terrestre en el ámbito de sus competencias;

3. Administrar la infraestructura de transporte terrestre, tales como terminales terrestres y puertos secos, según los estándares de funcionamiento emitidos desde el ente rector;

4. Realizar en sus respectivas circunscripciones territoriales campañas regulares de prevención de accidentes, de difusión y promoción del SOAT, de concientización de hábitos riesgosos y uso de transporte público, entre otras;

5. Administrar los centros de monitoreo y equipos de rescate, de sus respectivas circunscripciones territoriales; y

6. Ejecutar y administrar los planes de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.



CAPÍTULO

03

EL PLAN DE MOVILIDAD
COMO UN PROCESO
COMÚN



3.1 El Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca, una reflexión común

El PMEP de Cuenca, involucra en su construcción a todos y cada unos de los actores de la movilidad. El resultado, un modelo de movilidad estrechamente anclado al modelo de ciudad "compacta, densificada, rescata el espacio público y busca dos centralidades adicionales al Centro Histórico", un modelo que responde a la ciudad deseada por todos y todas.

El proceso de participación social que acompaña al PMEP, fue activo y conciliador de todos los puntos de vista y opiniones de los distintos actores de la ciudad. Este proceso generador de reflexión del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, equidad, comodidad, aporta un gran valor al proyecto de ciudad que el PMEP propone implementar.

"Un proceso de participación efectivo llevará, sin duda alguna, a la aplicación de mejores políticas, mejora de los servicios locales, nuevas posibilidades para iniciar o planificar proyectos y un mejor entendimiento de la situación actual y de las demandas básica de los ciudadanos y de los vecinos que a la postre son los que deben decidir que ciudad, que barrio, que calle quieren para ellos y para las generaciones futuras". [1]

Para comprender el aporte que los procesos de participación le dan a la construcción de la política de movilidad del cantón Cuenca es necesario entender los aspectos que definen la participación:

"La participación ciudadana es la manera más eficaz de profundizar la democracia y alcanzar el buen gobierno, pues a traves de la participación se logra :



- ***Mejorar el desempeño de la institución pública, pues si las ciudadanas y ciudadanos intervienen en las decisiones sobre el manejo de lo público, se comprometen y apoyan de mejor manera a la ejecución de obras y programas.***

- ***Promover la transparencia por la que, ciudadanas y los ciudadanos, podemos conocer datos relevantes del manejo de las instituciones públicas y apoyar el trabajo ético, serio y comprometido con el bien común."*** [2]

En el Ecuador la Participación Ciudadana, es un derecho constitucional y como tal su concreción se refleja en distintas acciones que en el caso del proceso llevado adelante por el PMEP son;

- Participar en los asuntos de interés público, como el diseño, ejecución y evaluación de planes, programas y servicios públicos;

- Presentar proyectos de iniciativa popular normativa;

- Ser consultados;

Desde el desarrollo del PMEP, la participación social se percibe más allá de la legalidad, se observa como una oportunidad de reflexionar de manera colectiva sobre los problemas que atañen a la ciudad y las áreas rurales, y las relaciones entre estás.

La estrategia desarrollada para la construcción colectiva de las estrategias y medidas que el PMEP propone ; se resume en:

- Generar un compromiso amplio en relación con la gestión y puesta en marcha del PMEP 2015-2025.

- Impulsar el diálogo democrático entre los principales agentes, usuarios y el ente municipal.

- Propiciar la participación de los cuencanos en el diseño del PMEP y su plan de acción.

- Permitir la opinión ciudadana sobre el proceso.

- Permitir la incorporación de propuesta ciudadanas a las medidas específicas y proyectos.

Con la finalidad de desvirtuar la visión ciudadana de que no se tomán en cuenta sus puntos de vista en los proceso de toma de decisiones, el PMEP diseñó un proceso de participación y socialización en donde se indentifican los temas y aspectos que pueden ser influenciados y enriquecidos por las aportaciones de los grupos sociales y distintos sectores.

Se emplearon distintas técnicas para garantizar la adecuada participación, pero **sobre todo para que las lecturas de los problemas y las propuestas de solución formuladas desde el ciudadano y los distintos sectores sean incorporados de manera real con los respectivos ajustes que requiere un proceso técnico de planificación** dentro de las estrategias y medidas así como dentro del plan de acción del PMEP.

En el proceso de participacion se aseguró una comunicación continua e ininterrumpida con los agentes, de forma que puedan realizar sus aportaciones a lo largo del proceso.

Se agruparon los grupos sociales en función de sus intereses comunes y capacidad de realizar propuestas en temas concretos, según modos o escala urbana.

El proceso y manejo de la información fue adecuado a cada situación , puesto que cada grupo social o agente requerira un enfoque distintivo.

El proceso de comunicación y diálogo social se ha diseñado a partir de distintas estratégias de participación:

a.- A través de **reuniones y talleres de trabajo con distintos agentes de la movilidad** y de las intituciones del estado central y gobiernos locales parroquiales. En estas reuniones se presentaron los diagnósticos, su análisis y las propuestas enriquecidas y validadas con estos grupos sociales afectados.

b.- La **comunicación abierta** se mantuvo en distintos niveles: Académico, profesional, y ciudadano en general mediante la publicación mensual de los avances del desarrollo del PMEP, y su socialización en foros de distinta índole.

En una fase final se ha realizado un proceso de comunicación masiva a traves de redes sociales, utilizando las distintas espacios o "perfiles" del GAD Municipal, EMOV EP y DMT, de manera que se facilite la comunicación continua y desde donde se tiene acceso a toda la documentación que se ha generado.

c.- Participación de la academia a traves de convenios interinstucionales que permitan la colaboración entre la academia y la municipalidad para el desarrollo de actividades complementarias al PMEP.

d.- A través de un **Estudio de Persepción de la Movilidad en Cuenca,** que ha permitido evidenciar la percepción y el posicionamiento de la sociedad con respecto a los distintos aspectos relacionados con la movilidad y el espacio público, el tráfico motorizado, el sistema de transporte público actual, y el uso de la bicicleta.

[1] *PMUS Granada*
[2] *Sistema de participación Ciudadana; CPCCS - www.participacioncontrolsocial.gob.ec*

3.1.1 Proceso de participación social

Dentro de la primera fase del Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca, PMEP, se desarrollaron varios talleres y rondas de trabajo (noviembre-diciembre 2014) en el interior del GAD Municipal de manera que los equipos que tienen una implicación directa con la planificación conozcan los criterios del PMEP, así como el equipo técnico redactor conozca los distintos procesos de planificación en marcha como es el caso del Plan de Ordenamiento Urbano Cantonal, Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, Plan Especial del Centro Histórico.

Durante los meses de enero a mayo de 2015, se realizaron varias seciones y presentaciones del diagnostico del PMEP, principalmente de carácter académico permitiendo la incorporación de aproximadamente 200 estudiantes universitarios a las actividades de complementación del mismo.

A partir de junio de 2015, se inició con mayor fuerza el proceso de participación social, que se acrecentó en intensidad en los meses de agosto, septiembre y octubre; momento en el cual se inicia la construcción documental del Plan de Acción del PMEP y los planes operativos sectoriales.

La recolección de visiones y propuestas , y su introducción dentro de las reflexiones técnicas sin duda alguna son la parte más importante del proceso, por lo cual se documentan en el presente apartado:

ACTOR SOCIAL:
CAMARA DE TRANSPORTE

Reuniones mantenidas: 3

Lectura del Problema:
Los transportistas durante las sesiones de trabajo manifiestan la necesidad de realizar un estudio netamente técnico de transporte, con la visión de mejorar los costos de operación y mantenimiento.
La implementación de carriles exclusivos de bus y la obligatoriedad del pago mediante medios electrónicos, es fundamental en la operación del transporte, de tal manera de que se disminuya la evasión y mejore las condiciones de servicio en las unidades.
El comportamiento inadecuado de los usuarios de las vías, perjudican la operación del transporte público, causando demoras, incumplimiento en frecuencias y horarios.
Se identifica como una necesidad de los transportistas la revisión de la tarifa, mediante un estudio técnico en el que participe tanto los operadores como el ente regulador para validar los resultados del estudio.

Propuesta a Incorporar:
1. Conocer y participar en el proceso de realización del estudio de diseño de rutas para la integración del transporte público en bus y tranvía.
2. Promocionar el uso de la tarjeta de pago electrónico en las unidades de transporte pública.
3. Realizar un adecuado control en las vías de tal manera de que la operación del transporte público sea eficiente (vehículos mal estacionados, invasión de carriles exclusivos de bus, entre otros).
4. Realizar estudios que permitan la incorporación de carriles bus en los ejes principales de la red viaria de la ciudad.
5. Realizar un estudio que permita la revisión de la tarifa de transporte público.

ACTOR SOCIAL:
ACTOR SOCIAL: Concejales del Cantón Cuenca

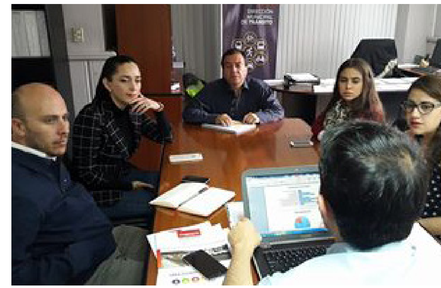
Reuniones mantenidas: 4

Lectura del Problema:
Los concejales plantean que dentro del análisis de la movilidad realizada por el plan, se de los resultados de los diagnósticos tanto a nivel urbano como cantonal, realizando esta distinción según el tipo de información manejada.
El análisis realizado para el transporte público, debe estar acompañado de estudios que puedan determinar los factores a mejorar en esta modalidad, de tal forma de que se pueda apuntalar el uso masivo de este sistema, mejorando la calidad del servicio tanto a nivel urbano como cantonal.
Mantener una coordinación entre los distintos actores de la movilidad, de tal forma de que se recoja los puntos de vista y que estos puedan ser analizados e incorporados dentro de las estrategias del PMEP.
Identificar las herramientas de gestión para que los planteamientos del Plan de Movilidad puedan ser realizados por las distintas instancias Municipales.

1. Reuniones con actores de la movilidad para incorporar sus criterios dentro de las propuestas del PMEP.
2. Realizar un diagnóstico a detalle de en las parroquias rurales del cantón Cuenca.
3. Reuniones permanentes para dar a conocer los avances del PMEP.







ACTOR SOCIAL:
Adultos mayores representados en el Consejo Cantonal de Protección de Derechos

Reuniones mantenidas: Dos.

Lectura del Problema:
"El maltrato que han sufrido y siguen sufriendo los AM y personas con discapacidad en el transporte público ha generado cientos de quejas, que según sus relatos siempre terminan en el olvido.

El maltrato comienza desde que los conductores ignoran a quienes les hacen la señal de parada por el simple hecho de ser personas de la tercera edad cuyo costo de pasaje es la mitad del costo real, si los ven con bastón, andador o en sillas de ruedas, es mucho peor, así mismo tiene que esperar más tiempo de lo habitual para que los recojan ya que las unidades de transporte no los llevan.

Entre otros reclamos está el que la gente no respeta los primeros cuatro asientos que son exclusivos para los grupos vulnerables como lo son en este caso los mayores de 65 años y las personas con discapacidad, consideran que esta situación se mantiene ya que los choferes lo permiten, y más, cuando la persona se sube y no esperan a que tome asiento, en vez de eso aceleran.

Estas situaciones de IRRESPETO han dado como resultado AM lastimados al tropezar en la unidad, al caerse mientras suben o bajan del bus, pues los conductores arrancan sin esperar a que tomen asiento, sin considerar el tiempo adecuado que les toma para bajar del autobús, incluso habido casos de AM que han sufrido accidentes graves e incluso en peor de los casos hasta han llegado a fallecer por estas situaciones. Dificultad que presenten al subir y bajar del autobús, por diferentes problemas de salud.

A ello se le suma el lenguaje soez y otros gestos groseros, también por parte de los mismos pasajeros como de los conductores.

Los AM perciben una falta de interés y desconocimiento general por parte de los usuarios y de las personas que prestan estos servicios, en cuanto a sus derechos. Si bien este comportamiento no es general, sucede con mucha frecuencia.

Estos y otros casos junto a la situación del maltrato fueron compartidos ayer en la charla sobre violencia hacia el AM desarrollada en el IESS CAAM. En donde cada uno de los participantes compartió sus vivencias. Estas actividades tienen como objetivo que sus vivencias sean escuchadas y lleguen a instancias superiores donde se pueda realizar actividades encaminadas a garantizar y restituir los derechos de los adultos mayores, en beneficio de mantener y llevar una mejor calidad de vida como se los garantiza en la Constitución."
Fuente: Relatos de los adultos mayores que asisten al CAAM IESS CUENCA

ACTOR SOCIAL:
Organizaciones barriales

Reuniones mantenidas: Dos.

Lectura del Problema:
Los criterios deben incorporar la seguridad personal en la calle, ya que muchas personas evitan la caminata por que los espacios públicos, la calle no les da las garantías para circular sin ser víctima de la delincuencia.

Algunos dirigentes consideran que la seguridad provista en la calle en el sistema de estacionamiento rotativo podría incrementar los usuarios, si es que el Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado, SERT, en sus áreas de control brindaran las seguridades para dejar el vehículo.
Se observa que la ubicación de estacionamientos periféricos o de borde al centro histórico, sería una buena opción para incrementar el número de personas que ingresan a esta zona de la ciudad a pie.

Dirigentes de barrios del Centro Histórico y área aledañas, indican que es importante ubicar aquellos tramos en donde las veredas se estrecha a tal punto que no se presta la sección suficiente para circular, debido a la ubicación de construcciones que se encuentran fuera de línea de fábrica por ser antiguas. Sugieren que el GAD, expropie o realice algún trámite que permita el derrocamiento de estos elementos.

Se manifiesta la problemática que existe cuando sobre la vereda se disponen obstáculos como vehículos mal estacionados, materiales de construcción,etc. Debido a los usos de suelo de los predios (mecánicas, tiendas, ferreterías, etc.).

El dirigente del Barrio Patamarca, solicita se coordine la propuesta del PMEP con la planificación urbana realizada en el sector, con la vía Ochoa-León-La Paz, ya que se han generado nuevas planificaciones viales y las anteriores están sin ejecutarse. Hace referencia además a la oposición de los lugareños del sector a que la zona se apruebe dentro del plan urbano como zona industrial, definición que también deberá considerarse dentro de las propuestas del PMEP para la zona.

Se sugiere que dentro del PMEP se considere la información que los vecinos pueden proveer de cada uno de los sectores.

Se manifiesta que desde el punto de vista del usuario del automóvil privado, la falta de áreas de estacionamiento regulado resulta problemático más aun cuando se cobran "altas multas", así también pone en consideración que existen varias intersecciones de la ciudad en donde los semáforos no cuentan con luces para realizar giros que son demandados por los ciudadanos y que también hacen que estos sean multados.

En El Carmen de Sinincay, existe una gran preocupación por la ubicación de la nueva Terminal Terrestre y solicitan que se socialice con la comunidad, ya que les causa temor que este nuevo uso repercuta en la generación de actividades delictivas que por la actual ubicación de la terminal caracterizan al sector terminal (prostitución, venta de drogas, inseguridad, etc).

Con respecto a la movilidad a pie, se sugiere rever la ordenanza que obliga a la ubicación de las parrillas retractiles para la ubicación de bolsas de basura, ya que las mismas al estar ubicadas en lugares en los que las veredas son angostas se tornan un elemento peligroso y una barrera para la circulación peatonal.

Solicitan se haga respetar la ordenanzas que regulan el uso de la vía pública para exhibir productos para la venta así como el uso de los retiros frontales tanto para negocios como para estacionamiento, ya que estos usos de suelo y el abuso de los usuarios de estas actividades comerciales, resultan un peligro para quienes hacen recorridos a pie por sus barrios.

El representante del barrio Convención del 45 , solicita que se considere el margen del río Tomebamba para la implementación de las sendas de uso compartido, como existen en el tramo este del mismo río y en el río Yanuncay; pues en este sector de la ciudad no se cuenta con estos espacios para la recreación y el deporte que además potencia la movilidad a pie y en bicicleta.

Se solicita que se analicen los cruces peatonales en la Av. De las Américas, ya que no existe prioridad de cruce para peatones en todo el recorrido.

Se manifiesta con respecto a algunos proyectos relacionados con la movilidad, el tránsito y el transporte que el GAD Municipal debe realizar el análisis y valoración e impactos, para definir si las decisiones tomadas han sido exitosas o no y proceder en realizar correctivos que permitan un óptimo funcionamiento de las infraestructuras (específicamente proyecto Av. Doce de Abril y tranvía).

Con respecto a la zonificación para planificación de la movilidad, se solicita tomar en consideración las organizaciones que existen en el sector de El Ceballar y Totoracocha y su delimitación física de manera que no existan discrepancias en el momento de la participación y de la elaboración de la propuesta y plan de acción del PMEP.

ACTOR SOCIAL:
Organizaciones pro bici

Reuniones mantenidas: Ocho.

Lectura del Problema:
Los grupos de bici usuarios , ciclistas y organizaciones promotoras del uso de la bicicleta , durante las sesiones de trabajo manifestaron la necesidad de "pacificar" las vías. La evaluación de su situación de vulnerabilidad no la relacionan únicamente con la falta de infraestructura y facilidades para el uso de la bicicleta si no además a la falta de conciencia de los demás usuarios viales de sus derechos y obligaciones.

La necesidad de sensibilización en relación a los usuarios vulnerables del sistema , fue uno de los puntos de mayor coincidencia en relación a la lectura del problema.

El comportanmiento inadecuado de algunos bici usuarios fue también un tema en debate dentro de las mesas de trabajo.

Los grupos en pro de la movilida sostenible como se autocalifican , consideran importante que el modelo planteado debe ser reflejado en acciones a corto plazo así como en las actitudes de los funcionarios así como de los directivos municipales en las actividades cotidianas.

Propuestas a incorporar:
1. Diseño e implementación de una campaña permanente de "respeto vial", con énfasis en el respeto a los usuarios vulnerables.

2.Tomar acciones inmediatas para la potenciación de las infraestructuras existentes, como son el mantenimiento de la señalización y materialidad de calzada en la ciclovías existentes y en las sendas de uso compartido.

3. Tomar acciones inmediatas para la generación de nuevos y potenciales ejes ciclistas como por ejemplo dotar de facilidades y conección en la Av. Paseo Tres de Noviemnbre en el tramo ubicado bajo el paso deprimido de la Av. De las Américas.

4. Complementación de los ejes ciclables de la Av. Loja, Av. Diez de Agosto y los sistemas de sendas de uso compartido.

5. Desarrollar un sistema de transporte público en bicicleta








3.2 Proceso de comunicación

El proceso de comunicación permanente del PMEP considera la formación y generación de conocimientos ciudadanos respecto a movilidad, tránsito y transporte; el modelo propuesto así como incidir en la reflexión colectiva de las "soluciones" a los problemas de movilidad urbana.

La comunicación de carácter técnico social se realizó mediante la publicación periódica de folletillos de carácter divulgativo, 8.000 en total cuya presentación a la ciudadanía se acompañó de ruedas de prensa, presentaciones en foros universitarios y reuniones de vecinos.













Las versiones digitales de los folletos se encuentran publicados en el siguiente link:

http://www.cuenca.gob.ec/?q=content/plan-de-movilidad



Los medios de comunicación efectuaron importantes coberturas en relación al dignóstico y a las propuestas del PMEP, logrando replicar mediante sus notas y artículos los conceptos e ideas a los ciudadanos.







Movilidad, el nuevo reto de Cuenca que celebra su independencia

Festivales artísticos y culturales, degustación de comida típica, ferias, conciertos, juegos tradicionales y las visitas por las rutas turísticas, históricas y patrimoniales predominan en este mes en Cuenca, la Atenas del Ecuador, que hoy celebra sus 195 años de independencia.

Los festejos mayores por este acontecimiento comenzaron el sábado último con los honores que le rindieron los estudiantes a la ciudad durante un desfile.

Hoy, las parroquias le harán un tributo, a partir de las 10:00, con las compartsas que recorrerán la calle Bolívar desde el parque San Blas hasta el parque San Sebastián. Las candidatas a Chola cuencana (esta elección será a las 15:00) y las autoridades de las juntas parroquiales constan entre los invitados.

A las 17:00, en cambio, se efectuará la sesión solemne en el Salón de la Ciudad del Municipio. Se prevé la presencia del presidente Rafael Correa.

A Cuenca, la oferta del tranvía, un sistema de transporte alternativo, cuyo funcionamiento está previsto para mediados de 2016, le imprime un nuevo rostro a la ciudad.

Molestias por el progreso

Por esta obra, el caso vehicular se evidente en varios sectores de la urbe. Luego de la construcción de todo el sistema, algunos tramos no volverán a la normalidad, según Gerard Fernández, director ejecutivo del llamado Tranvía Cuatro Ríos.



3.3 Participación de la academia

Dentro de los procesos de participación activa del PMEP, se consideró la participación de la academia en el desarrollo de las actividades de complementación del mismo, desarralladas en el marco de los convenios específicos de cooperación interinstitucional celebrados por el GAD Municipal, la Empresa Pública de Movilidad, EMOV EP, la Universidad de Cuenca y Universidad del Azuay, así como otros convenios celebrados con la Universidad Politécnica Salesiana y la Universidad Católica.

3.3.1 Universidad de Cuenca

El Convenio de Cooperacion Interinstitucional celebrado entre el GAD Municipal de Cuenca, la Universidad de Cuenca y la Empresa Pública de Movilidad EMOV EP, dieron como resultado los estudios:

-Estudio de volúmenes de tráfico en la 83 intersecciones de la red vial urbana.

-Inventario de intersecciones , en base a levantamientos topográficos.

-Diagnóstico de funcionalidad de unidades funcionales, y propuesta de medidas a implementar.

Participaron , 93 estudiantes de las facultad de Ingenieria, 37 de la facultad de Arquitectura, cinco profesores, dos pasantes. El convenio permitió la generación de una importante base de datos cartográfica, relacionada con el estado de 83 intersecciones del viario de Cuenca.

El proceso de levantamiento de información, su procesamiento y análisis de ingeniería de tráfico sirvió de insumo tanto para la fase de diagnóstico y análisis como para la fase de propuesta de jeraquía vial definición de la red básica motorizada.

El levantamiento de información , diagnóstico funcional y propuesta de las 42 zonas barriales formó al capítulo 14 Ordenación de Barrios, donde desde una lectura urbana se evidencian los problemas de accesibilidad y uso del espacio público.

Dentro de la participación de la universidad es importante destacar el apoyo e intercambio mantenido con la Dirección de Investigación Universitaria de Cuenca y su proyecto de investigación "PIES y PEDALES".









3.3.2 Universidad del Azuay

El Convenio de Cooperacion Interinstitucional celebrado entre el GAD Municipal de Cuenca, la Universidad del Azuay y la Empresa Pública de Movilidad EMOV EP, dio como resultado los estudios:

-Compatibilización de placas en el cordón periférico al área central del Centro Histórico de Cuenca.

-Caracterización de la movilidad en el área central del Centro Histórico de Cuenca a través de la aplicación de encuestas de origen y destino del viaje en el área de estudio.

-Determinación de volúmenes de tráfico, capacidad vial y niveles de servicio de varios puntos en el cordón perimetral al Centro Histórico de Cuenca.

Participaron, 170 estudiones de las distintas facultades, tres profesores y dos maestrantes de la Maestría de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial.

Las actividades del convenio posibilitaron la consolidación de importante información relativa a la movilidad y tráfico en relación al Centro Histórico de Cuenca. La información permitió el diagnóstico del problema funcional que sufre esta área de la ciudad, así como el diseño de estrategias relacionadas con la gestión de la movilidad en el Centro Histórico y la valoración de las afectaciones de medidas diseñadas para la disuación del tráfico sobre los ejes de la red básica motorizada periféricaa al Centro Histórico.









3.3.3 Universidad Politécnica Salesiana

Sobre la base del Convenio de Cooperación Interinstitucional entre la Universidad Politécnica Salesiana y la EMOV EP, Tránsito y Transporte de Cuenca, se facilitó la entrega de información relativa a la accidentalidad urbana y las proyecciones de los siniestros de tránsito determinadas dentro del proyecto de investigación Formulación de Indicadores para el análisis de la Seguridad Vial en la ciudad de Cuenca.

3.3.4 Universidad Católica de Cuenca

Programas de prácticas preprofesionales permitieron la incorporación en el equipo de apoyo del PMEP a estudiantes universitarios de la Unidad Académica de Ingeniería Civil, Arquitectura y Diseño; quienes realizaron el levantamiento de información, diagnóstico y propuesta de las parroquias Molleturo y Chaucha.

El equipo de apoyo permitió la complementación de varios trabajos que requirieron como información de base cartografía, así como propuestas a nivel de idea de las posibles modificaciones tanto del viario como del espacio público urbano.





3.4 Estudio de percepcion de la movilidad

3.4.1. Introducción

El PMEP tiene como propósito consensuar un documento rector de las políticas de Movilidad, Tránsito y Transporte para Cuenca, proponiendo un modelo urbano que mejore el acceso para quienes viven en esta ciudad.

El diagnóstico del plan combina información objetiva y subjetiva sobre la movilidad urbana. Una mejor comprensión de la dimensión perceptual que guía los comportamientos de los habitantes de Cuenca es fundamental y juega un rol determinante en la construcción de política pública y en su adecuada promoción. Este informe en particular contiene la descripción de los datos de percepciones y actitudes de los habitantes de Cuenca sobre la movilidad en la ciudad, obtenidos de una encuesta a 1.023 hogares.

El informe presenta un breve contexto urbano de Cuenca, a continuación se describen las relaciones estadísticas más relevantes entre variables de percepción y los patrones espaciales encontrados, el informe cierra con algunas reflexiones a propósito de los resultados del estudio perceptual.

Los datos obtenidos fueron analizados con ayuda de la estadística y el análisis espacial para determinar patrones y relaciones que complementen el diagnóstico de la movilidad en Cuenca y aporten a la construcción de políticas públicas adecuadas que faciliten la implementación posterior del plan. Los objetivos del estudio fueron: 1) contar con información de la percepción de los habitantes de Cuenca sobre las distintas modalidades de transporte existente y sobre el tránsito en general; 2) conocer la actitud de la población ante cambios en la organización de la movilidad; y por último 3) calificar a los usuarios del transporte de acuerdo a las características socioeconómicas y demográficas.

Con estos requerimientos se construyó la boleta que recibió los aportes de cuestionarios utilizados en estudios anteriores, retroalimentada por una prueba piloto y de las permanentes reuniones con el equipo del plan.

Diseño y selección de la muestra

Para el cálculo de la muestra se tomó en cuenta la población de la zona urbana consolidada del cantón Cuenca, un nivel de confianza del 95% y un error máximo permitido del 5%

Para el cálculo de la muestra se utilizó la fórmula

$$n = \frac{k^2 * N * p * q}{[e^2(N - 1)] + (k^2 * p * q)}$$

En donde:
Como constante k utilizamos el valor de 1,96 que corresponde a un nivel de confianza del 95%.

La población total N se calcula según datos del Censo de Población de 2010 y con proyecciones del Instituto Nacional de Estadística y Censos, INEC, Se toma en cuenta la zonificación que ofrece el Plan de Movilidad y Espacios Públicos, el cual incluye a los centros parroquiales conurbados con la ciudad. En total alcanza las 285.000 personas susceptibles de ser informantes de la encuesta.

La proporción p:q se utiliza a razón de 6:4, tomando en consideración el porcentaje de población que puede ser informante de la encuesta.

El error máximo permitido e para esta investigación es del 0.05 (5%), sin embargo para el cálculo de una muestra que permita estratificar la muestra de acuerdo a la subdivisión que propone el Plan de Movilidad y Espacios Públicos, se utilizó un error de 0,03 (3%).

Se calculó una muestra de 1.021 encuestas que se estratificaron en dos etapas (bietápico) de acuerdo a la división de zonas que plantea el PMEP. Una primera estratificación para las 24 macrozonas; y una segunda estratificación entre las microzonas que conforman cada macrozona.

Contexto urbano del estudio

Cuenca es una ciudad de alrededor de 500.000 habitantes. Su actividad económica es variada, equilibra principalmente la producción industrial con la oferta de servicios regionales educativos, financieros y administrativos. El tamaño y la oferta de bienes y servicios especializados convierten a la urbe en un centro regional para la zona austro del país con influencia directa sobre los centros urbanos más cercanos. Esta relación con las poblaciones aledañas se ha fortalecido en los últimos años incrementando el ingreso diario de personas a la ciudad por razones de trabajo y estudio.

Una particularidad de esta ciudad son sus ríos que la atraviesan de oeste a este y que marcan su crecimiento en forma radial, que se extiende hasta conectarse con otros centros periurbanos. La mancha urbana que se expande hasta conurbarse con los centros urbanos de algunas de las parroquias rurales del cantón Cuenca, es un proceso constante y lo más probable es que continúe en el futuro cercano.

En las últimas décadas genera un proceso de dispersión urbana debido a varios factores, entre ellos el elevado costo del suelo urbano, la facilidad en el acceso a servicios en zonas periurbanas, y un mercado de la vivienda que promociona como deseable un estilo de vida suburbano. Uno de los efectos negativos de este crecimiento es el incremento del parque automotor, pues viviendas alejadas de la ciudad consolidada, con limitado servicio de rutas de transporte público tienen fuertes incentivos para resolver sus necesidades de movilidad adquiriendo un automóvil.

Según datos del PMPE, la movilidad urbana de Cuenca supone alrededor de 600.000 viajes con origen y destino al interior de la ciudad. De éstos, el 69% son viajes motorizados, y el 31% pertenecen a peatones y ciclistas. El auto particular ocupa el 32% de los viajes que se registran en Cuenca.

En general hay una distribución equilibrada entre las modalidades de auto, bus y peatón. Otros medios de transporte como el taxi, bicicleta y moto tienen participaciones muy reducidas en la distribución general.

2. Resultados de la encuesta

La encuesta presenta información pormenorizada de las preferencias, percepciones y actitudes con respecto a la movilidad en Cuenca. El estudio también consideró variables que ayuden a la descripción de la forma de movilizarse de los encuestados, lo que nos permite tener una panorámica general que complementa estudios anteriores publicados por el PMEP. Los resultados hacen referencia a datos generales de la ciudad, para los casos en los que encontramos patrones especiales significativos, se incluye un mapa que muestra la información para cada una de las microzonas donde el PMEP subdividió la mancha urbana.

Prioridad en el uso de las modalidades de transporte

El PMEP efectuó estudios sobre la distribución modal en Cuenca con fuentes de datos más rigurosas que las desarrolladas con la presente encuesta de percepción. Sin embargo parece pertinente comentar los resultados obtenidos sobre la prioridad del uso del transporte en la urbe. Partimos del hecho de utilizar diferentes medios de transporte para nuestra movilidad, obteniendo una suerte de jerarquía personal de uso de modalidades que se expresan en el Cuadro 1.

Podemos ver que el bus y el auto ocupan la primera prioridad, para muchas personas el bus también es su segunda prioridad.

Desplazarse caminando por la ciudad es la segunda y tercera prioridad entre la gente. Luego de trasladarse en bus o en auto las personas realizan sus trayectos a pie.

El taxi no es una modalidad que se utiliza prioritariamente, sino como tercera, cuarta y hasta quinta opción.

La bicicleta y la moto tienen valores bajos en relación a otras modalidades, pero también se expresan como la tercera y cuarta prioridad.

PRIORIDAD DE MOVILIZACIÓN (PORCENTAJES VERTICALES)					
MEDIO	1	2	3	4	5
Peatón	15,9%	28,7%	27,8%	19,1%	
Bicicleta	1,6%	6,5%	9,1%	10,6%	33,3%
Auto	35,9%	15,5%	15,7%	19,1%	
Bus	43,1%	30,0%	18,1%	8,5%	
Taxi	1,9%	18,0%	26,3%	38,3%	66,7%
Moto	1,7%	1,3%	3,0%	4,3%	
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Cuadro 1: Prioridad por modalidad de transporte.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

Frecuencia de uso

En el Cuadro 2 se presenta la frecuencia de uso de las modalidades de transporte en Cuenca, utilizando una sumatoria vertical. Se aprecia que los peatones y usuarios de auto y bus utilizan la modalidad todos los días, situación que cambia para los usuarios de la bicicleta donde la mayoría la utiliza algunas veces a la semana y ocasionalmente; y para el taxi, que es utilizado alguna vez al mes y ocasionalmente.

FRECUENCIA DE USO				
MEDIO	Todos o casi todos los días	Algunas veces a la semana	Alguna vez al mes	Ocasionalmente
Peatón	24%	24%	15%	11%
Bicicleta	2%	9%	6%	9%
Auto	31%	22%	14%	12%
Bus	39%	30%	24%	17%
Taxi	2%	13%	37%	47%
Moto	2%	1%	3%	5%
Total	100%	100%	100%	100%

Cuadro 2: Frecuencia de uso por modalidad de transporte.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.



La encuesta recabó información sobre la preferencia de modalidades de transporte. El auto resultó ser la modalidad mas deseada por las mujeres, un resultado comprensible si se tiene en cuenta las actuales condiciones de la ciudad, en el que el uso del auto privado tiene muchos incentivos en desmedro de las otras modalidades de transporte. Cambiar esta aspiración de la sociedad cuencana debe ser uno de los propósitos del plan, aplicando los incentivos adecuados a los modos más amigables con la ciudad.

En el Gráfico 1 se hace una comparación entre la prioridad de transporte actual y la prioridad de transporte deseada para cada encuestado. Este gráfico muestra el deseo latente de la población por el auto, pero revela muestra posibilidades interesantes para la modalidad bicicleta por ejemplo que crece de un 2% a un 8%.

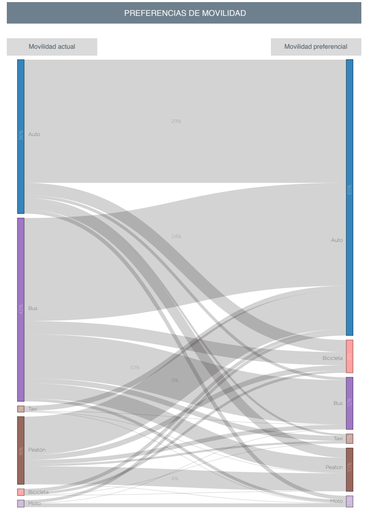


Gráfico 1: Gráfico Sankey entre la modalidad de transporte actual y la deseada.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

Modos de transporte con respecto al destino

Se analizaron seis tipos de destinos diferentes y se preguntó sobre el modo de transporte utilizado para cada uno de ellos. Podemos ver en el Cuadro 3 que la población se desplaza a trabajar en auto, en bus y en menor medida caminando.

La población estudiante se desplaza principalmente en bus (57%), sin embargo hay un importante 25% que utiliza el auto para ir a sus estudios, situación que creció en las últimas décadas. También hay un importante 12% que camina hasta su lugar de estudio.

Para la compra de bienes y servicios los encuestados utilizan el bus y el auto por igual (42% - 41%). Existe también un 11% que se desplaza caminando a realizar sus compras.

Para los desplazamientos a lugares de ocio, los encuestados se trasladan en auto, caminando y en bus de manera más o menos equilibrada (32%, 31% y 25% respectivamente).

Cuando hablamos de destinos espaciales como el Centro Histórico y las afueras de Cuenca, los resultados presentan sus particularidades. Mientras al centro de la ciudad un porcentaje importante de población (17%) se desplaza caminando, a las afueras apenas alcanza el 1%. Las modalidades preferidas para estos destinos son el bus y el auto.

FORMA DE MOVILIDAD RESPECTO AL DESTINO (PORCENTAJES)						
DESTINO	CAMINANDO	COMO CICLISTA	EN AUTO	EN BUS	EN TAXI	TOTAL
A trabajar	18%	1%	43%	36%	1%	100%
A estudiar	12%	5%	25%	57%	1%	100%
De compras	11%	1%	41%	42%	6%	100%
Ocio	31%	8%	32%	25%	4%	100%
Al Centro Histórico	17%	1%	33%	45%	3%	100%
A las afueras	1%	0,3%	49%	47%	3%	100%

Cuadro 3: Modalidad de transporte por tipo de destino.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

Relación entre la forma de movilidad y el lugar de residencia

Al analizar la forma de movilidad con el lugar de residencia es posible identificar ciertos patrones espaciales. Si bien no todos llegan a ser estadísticamente significativos, nos permiten plantear que existe una relación entre la forma de movilidad y el lugar de residencia.

En general el uso de auto privado se encuentra distribuido de forma similar en toda la ciudad, con excepción del Centro Histórico y el sector norte de Cuenca, donde se observan valores bajos. En el sector de Yanuncay se concentran valores altos de utilización de auto.

El empleo del bus como medio principal de transporte presenta conglomerados espaciales de valores bajos en el Centro Histórico. Valores altos se concentran principalmente hacia las afueras de la ciudad, esencialmente en el Parque Industrial.

Aunque pocas personas utilizan la bicicleta como su principal medio de transporte, los usuarios de estos se ubican alrededor de Yanuncay, El Ejido, Control Sur y Pumapungo.

Los peatones, al igual que los usuarios de bus, presentan patrones espaciales estadísticamente significativos, la mayoría de los peatones residen en el Centro Histórico y disminuyen hacia las afueras de la ciudad.

El porcentaje de motociclistas y usuarios del taxi como primera opción de movilidad es bajo y no permite identificar patrones espaciales.

El medio de transporte utilizado se puede explicar en parte por la distancia que tiene cada zona al centro de la ciudad, zonas cercanas al centro tienen más cantidad de peaontes; mientras que las más alejadas presentan más uso del bus.

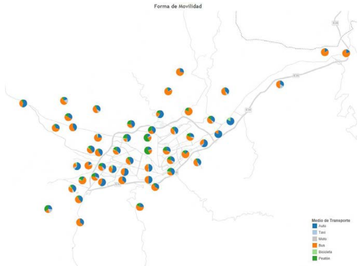


Gráfico 2. Modalidades de transporte diferenciado por microzonas.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

Índice de motorización

Con base en la distribución de modalidades de transporte en el territorio fue posible realizar un índice de motorización en la ciudad, tomando en cuenta que hay una jerarquía al comparar las modalidades. En orden descendente de motorización tendríamos: Auto, taxi, bus, moto, bicicleta y peatón. Si a cada uno de ellos le asignamos un peso proporcional obtenemos una medida única de motorización que se expresa en el Gráfico 3.

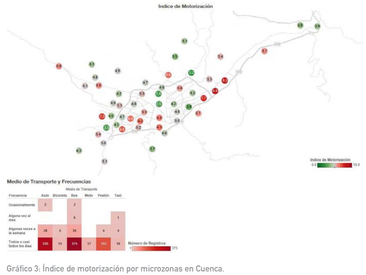


Gráfico 3. Índice de motorización por microzonas en Cuenca.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

También fue posible aplicar el índice de motorización para la 'modalidad deseada' por los encuestados, estos resultados muestran que el índice aumenta en todas las microzonas como se muestra en el Gráfico 4.

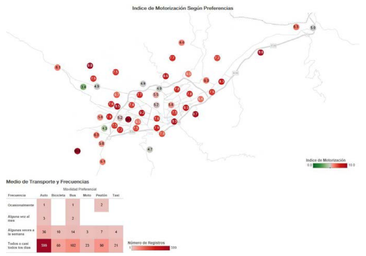


Gráfico 4. Índice de motorización según preferencia para cada microzona.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

Flujos principales

La encuesta de hogares consultaba sobre el principal destino diario del encuestado. Tanto el lugar de origen (hogar) como el destino expresado, se georreferenciaron para establecer un mapa de orígenes y destinos que se puede observar en los gráficos 5, 6 y 7.



Gráfico 5: Flujos de origen y destino principal para Cuenca.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

Al visualizar los resultados para las unidades espaciales propuestas por el PMEP: Macrozonas y microzonas, comparamos la diferencia entre viajes generados Vs viajes receptados. Los círculos en los mapas xx y xx muestran esta diferencia: Círculo azul indica que la zona es generadora de viajes, y círculo rojo indica que la zona es receptora de viajes. El tamaño del círculo indica la intensidad con la que se expresan estos valores.

De esta forma apreciamos la prevalencia del Centro Histórico como principal destino de los viajes en Cuenca. Se observa que las universidades de Cuenca también son atractores importantes de viajes, así como los centros comerciales, principalmente El Arenal.

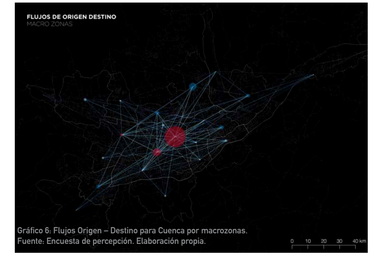


Gráfico 6: Flujos Origen – Destino para Cuenca por macrozonas.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

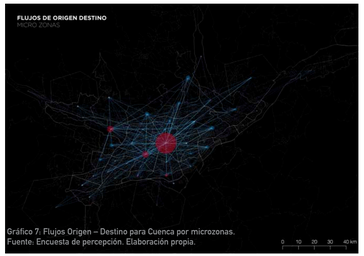


Gráfico 7. Flujos Origen – Destino para Cuenca por microzonas.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.



Caracterización de los usuarios de las modalidades

En el Cuadro 4 se aprecia una caracterización de los usuarios de las distintas modalidades de transporte. El cuadro puede ser leído horizontalmente para aproximar a la interpretación de los datos. De esta forma diremos que las personas que se movilizan a pie son principalmente mujeres de clase baja, que terminaron la secundaria y la universidad pero que al momento ya no estudian.

Los ciclistas son mayoritariamente hombres jóvenes de clase media y baja que actualmente estudian en la secundaria y la universidad.
Los automovilistas son esencialmente hombres adultos de clase media baja con nivel universitario.

Los usuarios del transporte público son mujeres adultas, de clase media y baja con nivel de bachillerato pero que ya no estudian.

Los usuarios del taxi son principalmente mujeres adultas de clase media y baja con nivel de secundaria y universitario que tampoco estudian.

Por último, los usuarios de motocicleta son hombres jóvenes de clase media y baja con nivel de bachillerato que no estudian.

FORMA DE MOVILIDAD RESPECTO AL DESTINO (PORCENTAJES)

	¿Cuál es el nivel de ingresos del hogar?				Sexo		Edad	Actualmente estudia		¿Qué nivel de estudios cursa o ha terminado?				
	Menos de 500 usd	Entre 500 y 1000 usd	Entre 1001 y 3000 usd	Más de 3000 usd	Hombre	Mujer	Media	Si	No	Primaria	Bachillerato	Universitario	Posgrado	Ninguno
Se moviliza usualmente como peatón	52,3%	45,1%	2,6%	0,0%	45,7%	54,3%	40	32,7%	67,3%	21,6%	46,9%	30,2%	1,2%	0,0%
Se moviliza usualmente en bicicleta	30,8%	46,2%	23,1%	0,0%	68,8%	31,3%	26	68,8%	31,3%	6,3%	43,8%	50,0%	0,0%	0,0%
Se moviliza usualmente en auto	20,1%	60,3%	19,3%	0,3%	61,2%	38,8%	36	28,2%	71,8%	6,0%	36,9%	54,1%	3,0%	0,0%
Se moviliza usualmente en bus	55,3%	39,5%	5,0%	0,2%	42,4%	57,6%	34	35,1%	64,9%	23,6%	43,0%	32,7%	0,5%	0,2%
Se moviliza usualmente taxi	47,4%	42,1%	10,5%	0,0%	36,8%	63,2%	42	26,3%	73,7%	21,1%	36,8%	42,1%	0,0%	0,0%
Se moviliza usualmente en moto	47,1%	35,3%	17,6%	0,0%	88,2%	11,8%	28	29,4%	70,6%	5,9%	58,8%	35,3%	0,0%	0,0%

Cuadro 4. Descriptivos demográficos por modo de transporte.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

Percepciones generales sobre la movilidad en Cuenca

Se propusieron afirmaciones sobre la movilidad en Cuenca frente a las cuales los encuestados expresaron su acuerdo o desacuerdo. En el Cuadro 5 se observan los resultados con respecto a estas afirmaciones.

La mayoría reconoce que Cuenca tiene problemas de tráfico y que la mejora del ambiente se consigue con una reducción de vehículos privados antes que con la promoción de transporte público. Así mismo, una mayoría expresa que Cuenca carece alternativas de movilidad eficaz y no contaminante.

Por otra parte reconocen que las ciclovías estimulan el uso de la bicicleta, y que es fácil para los peatones caminar por la ciudad. Sin embargo la mayoría anota que los ciclistas utilizan la bicicleta para deporte y no como transporte.

RESPUESTAS RESPECTO A AFIRMACIONES SOBRE MOVILIDAD EN CUENCA

AFIRMACIONES	ACUERDO	DESACUERDO
Tenemos problemas de tráfico en Cuenca	97%	3%
La mayoría de gente que utiliza bicicleta, lo hace por deporte y no como transporte	90%	10%
La construcción de ciclovías estimula a que la gente utilicela bicicleta	75%	25%
La mejora del ambiente se consigue con una reducción de vehículos privados	71%	29%
Es fácil para los peatones caminar por la ciudad	65%	35%
El transporte público es la mejor alternativa para reducir la contaminación	51%	49%
La bicicleta es un medio de transporte muy arraigado en nuestra ciudad	51%	49%
La ciudad es accesible para personas con discapacidad, ancianos, niños, embarazadas	50%	50%
En Cuenca hay alternativas de movilidad eficaz y no contaminante	42%	58%

Cuadro 5. Respuestas respecto a afirmaciones sobre movilidad en Cuenca.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

Percepción respecto a la velocidad del tráfico

Al preguntar sobre la percepción de la velocidad del tráfico en Cuenca hay una tendencia a considerarlo lento, paradójicamente en zonas donde se encuentran las vías más amplias: Circunvalación, Remigio Crespo, 24 de Mayo.

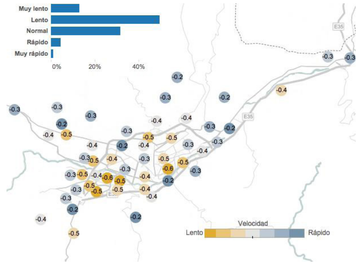


Gráfico 8: Percepción respecto a la velocidad del tráfico en Cuenca.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

Percepción respecto al auto privado

Las principales razones para transportarse en auto privado tienen que ver con el ahorro de tiempo, la comodidad y el hecho de realizar viajes largos. El ahorro económico o la falta de alternativas de transporte no pesan como razones para utilizar el auto privado.

RAZONES PARA TRANSPORTARSE EN AUTO PRIVADO

Razones para transportarse en auto privado	SI	NO	TOTAL
Por ahorro de tiempo	84%	16%	100%
Por comodidad	74%	26%	100%
Porque son viajes largos	71%	29%	100%
Para dezplazarme con menores o dependientes	50%	50%	100%
Mi trabajo me lo exige	49%	51%	100%
Por placer	40%	60%	100%
Por ahorro económico	33%	67%	100%
Por falta de alternativas	30%	70%	100%

Cuadro 6: Razones para transportarse en auto privado.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

Conducir en Cuenca produce sensaciones variadas y que a simple vista pueden parecer contradictorias. Quienes conducen pueden sentir seguridad, pero casi al mismo nivel les genera estrés, agobio y nervios. La cabina de un vehículo puede, en efecto, generar seguridad y protección frente al entorno, sin embargo eso no elimina la posibilidad de que el conductor sienta estrés y nervios al estar en un atasco, por ejemplo.

Las sensaciones de tranquilidad y relajación son las menos percibidas por la población que va al volante.

SENSACIONES AL CONDUCIR EN CUENCA

	SI	A VECES	NO	TOTAL
Seguridad	53%	27%	20%	100%
Estrés, agobio, nervios	46%	36%	18%	100%
Libertad	40%	25%	36%	100%
Cansancio	38%	33%	29%	100%
Tranquilidad, relajación	34%	34%	32%	100%

Cuadro 7: Sensaciones al conducir en Cuenca.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

Dejar el auto

En Cuenca hay una importante disposición para dejar el auto y utilizar otros medios de transporte. De los actuales usuarios de auto, el 58% dejaría el auto por otras formas de transporte, y sólo un poco más de la tercera parte no dejaría el auto. Si relacionamos este último dato a la distribución modal que existe en Cuenca, podemos sugerir que sólo el 10% de los cuencanos son fieles usuarios de auto privado y no cambiarían su forma de movilidad. El otro 90% son personas que actual o potencialmente son usuarias de formas de transporte amigables con la ciudad y el ambiente. La razón que esgrime principalmente ese 10% para no cambiarse a otro medio de transporte es la comodidad.

¿DEJARÍA DE UTILIZAR AUTO?

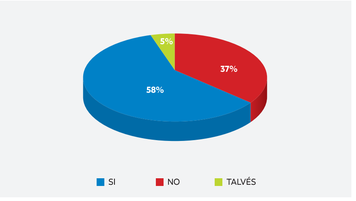


Gráfico 9. Posibilidad de dejar de utilizar el auto.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

Si observamos las respuestas de manera espacial, el porcentaje de personas que dejarían de utilizar el auto disminuye en las zonas de Monay (36%), Narancay (18%) y en el sector sur de Capulispamba (33%).

Las personas que dejarían de utilizar el auto lo harían principalmente por salud y se encuentran en mayor porcentaje en la zona de El Ejido, Yanuncay y Challuabamba. En el Centro Histórico y sus alrededores la principal razón para dejar el auto es el tráfico.

Por lo general las personas no mencionan problemas con el aparcamiento o la conciencia ambiental como razón para dejar de utilizar el auto; las pocas personas que lo mencionan se encuentran principalmente en la zona de Río Amarillo y el Aeropuerto.

RAZONES PARA CAMBIARSE A OTRO MEDIO DE TRANSPORTE

	PORCENTAJE	ACUMULADO
Salud	28%	28%
Problemas con el tráfico	26%	53%
Ahorro económico	25%	78%
Problemas con el aparcamiento	8%	86%
Apoyo al ambiente	6%	92%
Cree en otros medios de transporte	5%	97%
Otros	3%	100%
Total	**100%**	

Cuadro 8: Razones para cambiarse a otro medio de transporte.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

Las personas que dejarían el auto, pasarían a los modos de bicicleta, bus y caminar principalmente. El total de personas que se cambiaría a utilizar bus, bicicleta, o caminar se distribuyen de manera similar en toda la ciudad. Hay una cierta tendencia donde la distancia al centro de la ciudad explica el medio de transporte al que se cambiarían. El porcentaje de personas que caminaría o utilizaría la bicicleta es mayor en el Centro Histórico y sus alrededores, este valor disminuye según aumenta la distancia. En las periferias de la ciudad es mayor el porcentaje de personas que utilizarán el bus, a excepción de Challuabamba.

OPCIONES DE OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE

	PORCENTAJE	ACUMULADO
Bicicleta	33%	33%
Bus	30%	64%
Caminar	23%	87%
Moto	8%	94,8%
Tranvía	4%	98,7%
Taxi	1%	99,8%
Patineta	0,2%	100%
Total	**100%**	

Cuadro 9: Opciones de otros medios de transporte en lugar del auto.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.



Gráfico 10: Modalidades de transporte por microzonas en Cuenca.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

Percepciones con respecto al transporte público (bus)

La modalidad de transporte más utilizada en Cuenca es el bus, y para los usuarios resulta ser la primera opción cuando no se dispone de auto. Presenta además características de comodidad y ahorro de tiempo y dinero entre las percepciones de los encuestados.

¿POR QUÉ UTILIZA EL BUS COMO TRASPORTE?		
	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Porque no tengo vehículo propio	36%	36%
Por comodidad y tiempo	29%	64%
Por ahorro económico	28%	92%
Por no contaminar con el auto	5%	96%
Otros	4%	100%
Total	**100%**	

Cuadro 10: Razones para usar el bus como transporte.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

Para evaluar la calidad de los buses, y explorar tendencias espaciales, se generó un índice de calidad conformado por varios componentes evaluados. La escala del índice tiene un rango de 1 a 5, siendo 1 muy malo en todas las categorías y 5 muy bueno en todas las categorías. Se observan valores bajos en la zona sur de la ciudad, entre ellos los sectores de Challuabamba y Río Amarillo, y valores altos en el Centro Histórico, Totoracocha y el Aeropuerto.

Los aspectos con más bajos puntajes son la facilidad para personas con discapacidad y la seguridad. Los aspectos mejor evaluados son el precio, la ubicación de las paradas y los horarios.

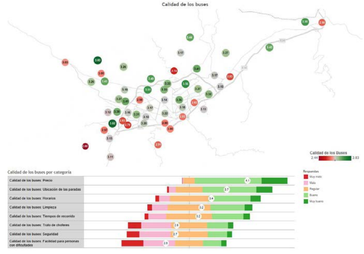


Gráfico 11: Percepción de calidad del transporte público por microzonas en Cuenca.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

Percepciones con respecto a la bicicleta

En Cuenca más de la mitad de los hogares poseen una bicicleta, sin embargo sólo una cuarta parte la ha utilizado recientemente.

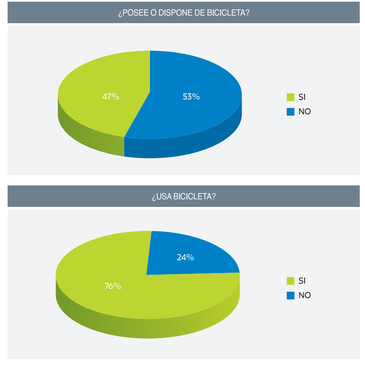


Gráfico 12: Disposición y uso de bicicleta en Cuenca.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

El motivo principal para usar la bicicleta es la salud y el deporte, aunque también es importante la comodidad, el ahorro de tiempo y el placer al manejar.

¿POR QUÉ MOTIVOS HACE USO DE LA BICICLETA?		
	PORCENTAJE	ACUMULADO
Por salud y deporte	46%	46%
Por comodidad y tiempo	17%	63%
Por placer	17%	80%
Para la conervación del ambiente	9%	90%
Por ahorro económico	9%	99%
Otros	1%	100%
Total	**100%**	

Cuadro 11: Razones para el uso de la bicicleta en Cuenca.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

En contraste, el principal problema para usar la bicicleta en Cuenca es la falta de respeto de los conductores. También se nombra a las intersecciones peligrosas, los robos y la falta de ciclovías.

PRINCIPALES PROBLEMAS PARA USAR BICICLETA EN CUENCA		
PROBLEMAS	PORCENTAJE	ACUMULADO
Falta de respeto de conductores	44%	44%
Intersecciones peligrosas	14%	59%
Seguridad contra robos	14%	73%
Falta de ciclovías	11%	84%
Obstáculos físicos	5%	89%
Tráfico en Cuenca	4%	92%
Clima de Cuenca	2%	95%
Pendiente de las calles	2%	96%
Otros	4%	100%
Total	**100%**	

Cuadro 12: Problemas percibidos para el uso dela bicicleta en Cuenca.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

La percepción de que el barrio es atractivo y seguro para usar bicicleta es clave para promocionar su uso como medio de transporte en la ciudad. En general las personas perciben que sus barrios son atractivos para ir en bicicleta (73%), sin embargo la percepción de que son seguros es menor (57%). Para explorar patrones espaciales relacionados con estas preguntas se generó un índice que reúne ambas respuestas. La escala del índice tiene un rango de -1 a 1, siendo -1 los barrios que no son seguros ni atractivos para la bicicleta, y 1 barrios que son seguros y atractivos para el uso de la bicicleta. Por lo general se observan valores altos en toda la ciudad, a excepción del Centro Histórico, la zona de entrada norte de la ciudad y Río Amarillo.

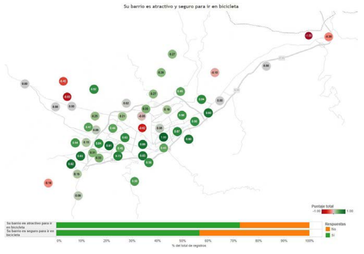
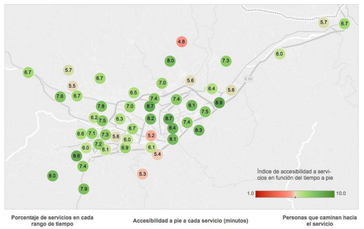


Gráfico 13: Percepción de cuán atractivo y seguro es el barrio para ir en bicicleta.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

Percepciones con respecto a caminar

Cuenca es una ciudad de cercanía. Las personas perciben que las actividades cotidianas, tales como tiendas, farmacias, paradas de bus o escuelas están muy cerca de su casa, pues la mayoría de esos sitios están a menos de 10 minutos a pie. Las zonas con mayor cercanía de servicios están en el Centro Histórico y Totoracocha, mientras que las zonas que tienen servicios más alejados están justamente en las afueras de la ciudad: Challabamba, Ricaurte, Sidcay o Turi.

En general se observa alta disposición a caminar; las personas encuestadas caminan un promedio de 56 minutos diarios.



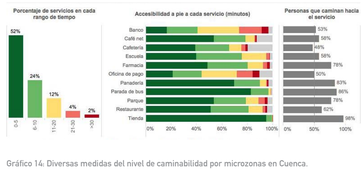


Gráfico 14: Diversas medidas del nivel de caminabilidad por microzonas en Cuenca.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

La percepción de ciertos elementos en el espacio público afecta fuertemente su atractivo para caminar. Por ejemplo, las calles donde hay personas conversando, niños jugando o adultos mayores son en general más atractivas para caminar, pues aumentan la percepción de seguridad, mientras que si hay gente peleando o perros callejeros, se vuelve menos atractivo. Al asignar puntajes a estos elementos positivos y negativos, es posible observar que hay zonas con valoración positiva en algunos barrios periféricos como Machángara, Monay, El Paraíso y Ricaurte y en menor medida en el Centro Histórico, tal como lo muestra el Gráfico 15.

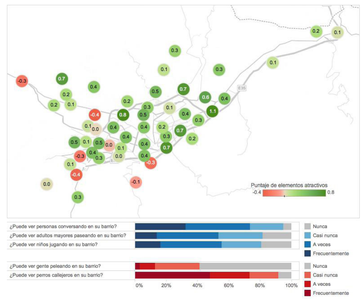


Gráfico 15: Características positivas y negativas percibidas en cada barrio. Nivel de microzonas.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

La mayoría de la gente considera que su barrio es atractivo para caminar (84%), porcentaje que sube a casi el 100% en zonas de Monay y Yanuncay. Sin embargo, hay algunas excepciones importantes, notablemente en una zona del Centro Histórico donde casi la mitad opina que no es atractivo caminar. En cuanto a la seguridad, la percepción baja notablemente, pues solo el 66% opina que su barrio es seguro. Existen zonas donde los valores son más bajos que el promedio, como en la parte este y norte del Centro Histórico y el sur occidente de la ciudad.

PERCEPCIÓN DE CUÁN ATRACTIVO Y SEGURO ES EL BARRIO PARA CAMINAR		
	SI	NO
Su barrio es atractivo para caminar	84%	16%
Su barrio es seguro para caminar	66%	34%

Cuadro 13: Percepción de cuán atractivo y segure es el barrio para caminar.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

Actitudes hacia el cambio de movilidad

En general se aprecia una actitud muy positiva para asumir acciones y responsabilidades para mejorar la movilidad en Cuenca. En el cuadro 14 observamos que hay un alto nivel de acuerdo para realizar acciones personales, excepto en el pago de un mayor costo económico.

De igual forma, la población aprueba que la Administración Municipal realice acciones para mejorar la movilidad. Principalmente construcción de ciclovías, ampliar el espacio de peatones y en menor medida disminuir el espacio de parqueo a autos privados.

ACTITUDES HACIA DIVERSAS ESTRATEGIAS DE CAMBIO DE FORMA DE MOVILIDAD		
AFIRMACIONES	ACUERDO	DESACUERDO
Uso de autobuses institucionales para ir al trabajo	80%	14%
Desplazarse más a pie	86%	14%
Desplazarse más en bicicleta	81%	19%
Participar de un sistema de auto compartido	72%	28%
Pagar un mayor costo económico	40%	60%
Construcción de más ciclovías	84%	16%
Ampliar el espacio para los peatones	79%	21%
Disminuir el espacio de parqueo de autos privados	56%	44%

Cuadro 14: Actitudes hacia diversas estrategias de cambio de forma de movilidad.
Fuente: Encuesta de percepción. Elaboración propia.

3.3 Reflexiones sobre el estudio de percepción

Tendencias generales

La movilidad en Cuenca es fuertemente motorizada, dependiendo principalmente del bus y del auto particular.

El transporte público es utilizado por la mayoría de la población. En general hay una buena percepción del servicio, principalmente en cuanto a precio, ubicación de las paradas y horarios.

Hay un consenso generalizado de que los motivos para utilizar el auto particular son principalmente la rapidez y comodidad.

Actualmente el uso de la bicicleta está relacionado con el deporte y el placer, y en menor medida con el transporte y el ahorro de tiempo o económico. Entre los problemas para usar la bicicleta resalta fuertemente la falta de respeto de los conductores, el peligro en las intersecciones, el peligro y en menor medida la falta de infraestructura. El clima, las pendientes y la distancia no tienen mayor importancia.

Cuenca es una ciudad de cercanía: Los lugares de actividades cotidianas están a una distancia caminable desde los hogares, y las personas dicen ir a pie a los mismos.

La ciudadanía percibe por lo general que su barrio es atractivo para caminar y para ir en bicicleta, pero no es tán seguro.

Hay un consenso global de que Cuenca tiene demasiados vehículos y que eso causa graves problemas al ambiente y a la urbe. El tráfico es percibido como caótico y lento. La mayoría piensa que no hay alternativas de transporte limpias y eficaces.

Más de la mitad de los que usan auto estarían dispuestos a cambiar de forma de movilidad, principalmente por motivos de salud, ahorro económico y los problemas de tráfico. Los que no se cambiarían, los motiva principalmente la comodidad.

La mayoría de las personas que no utilizan auto actualmente, lo hicieran si pudieran.

Líneas de política visibles desde la percepción ciudadana

Las personas estarían dispuestas a cambiar el auto por otras formas de movilidad, por ejemplo caminar o ir en bicicleta, si se superan algunas dificultades. La seguridad es el principal obstáculo, pues la gente teme sufrir un accidente debido a la falta de respeto por parte de los conductores. Aunque elementos de infraestructura tales como ciclovías segregadas pueden ayudar, gran parte del peligro está en las intersecciones. Es así que se debe mejorar el respeto de los conductores y otros actores viales. Esto implica la necesidad de campañas más eficaces enfocadas en el respeto al ciclista y al peatón.

Otro elemento relacionado con la seguridad es el robo o hurto al caminar o ir en bicicleta, algo que es percibido como un problema por una parte de la población. En algunas ciudades se han propuesto "viajes colectivos" en bicicleta, sobre todo para estudiantes, donde todos los que viven cerca van a la escuela o al colegio juntos en bicicleta, acompañados de un monitor que puede ser un profesor.

En Cuenca la gente que usa auto no tiene motivos para dejarlo, pues es barato, cómodo y rápido. De hecho, la lógica actual de la ciudad promueve el uso del auto particular dándole preferencia en la cantidad y uso del espacio, las facilidades e infraestructura, el control y seguridad. Esto también explica que muchas personas que actualmente no usan auto, lo hicieran si pudiesen. Es por lo tanto imprescindible mejorar las condiciones de las otras formas de movilidad, principalmente mejorar la calidad del transporte público en cuanto al trato de los choferes, así como a la seguridad, y la contaminación que produce. Así mismo se debe atender las necesidades de las personas con movilidad reducida, para quienes resulta extremadamente difícil circular por la ciudad.

Existe un gran potencial en soluciones relativamente simples. La gran mayoría de personas estarían dispuestas a utilizar transporte institucional en lugar de particular. Así mismo, muchas personas ven como una buena solución los sistemas de auto compartido. Por lo tanto, las instituciones grandes, públicas y privadas, pueden participar en la solución implementando estos sistemas. Al mismo tiempo se deben establecer mecanismos de incentivo desde el gobierno local para las instituciones que participen en programas de mejora de la movilidad.

Sin duda, la educación ciudadana tiene un papel definitorio en el cambio de percepción y actitud hacia la movilidad. La movilidad no motorizada está creciendo en varias ciudades del mundo, principalmente debido a la implementación de políticas serias que priorizan la educación y comunicación en conjunto con la mejora de infraestructura.

Es así, que el cambio del comportamiento de los ciudadanos estará determinado por estos dos elementos. Por ejemplo, se puede disminuir sensiblemente el número de vehículos en las calles si los viajes cortos se hacen a pie. Para esto es imprescindible una intervención radical en las aceras y las intersecciones, de manera que permitan el flujo de peatones de forma cómoda y segura. Aspectos valorados en la movilidad no motorizada como la salud deben ser potenciados en este tipo de campañas.



CAPÍTULO

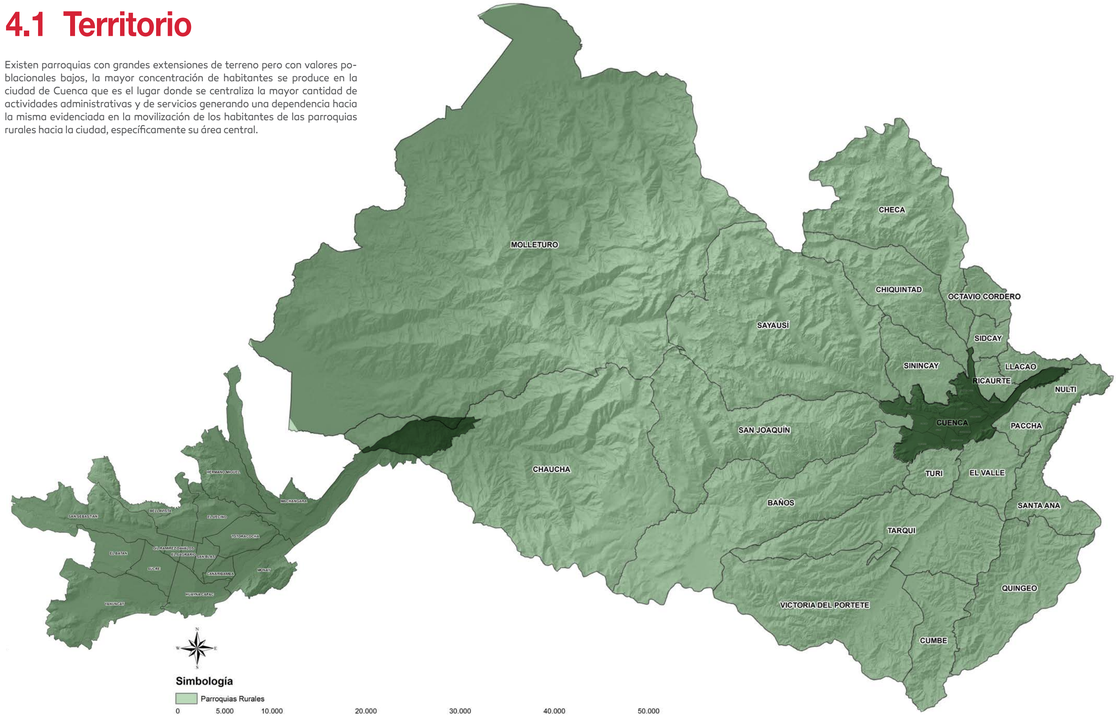
04

VARIABLES CONDICIONANTES DE LA MOVILIDAD



4.1 Territorio

Existen parroquias con grandes extensiones de terreno pero con valores poblacionales bajos, la mayor concentración de habitantes se produce en la ciudad de Cuenca que es el lugar donde se centraliza la mayor cantidad de actividades administrativas y de servicios generando una dependencia hacia la misma evidenciada en la movilización de los habitantes de las parroquias rurales hacia la ciudad, específicamente su área central.



4.2 Población

El cantón Cuenca se ubica en la región centro sur de la República del Ecuador y pertenece a la provincia del Azuay, tiene una extensión total de 310.260,74 hectáreas. Desde el punto de vista administrativo está conformado por 21 parroquias rurales que representan el 98% del territorio cantonal (303.338,85 Has.) y la ciudad de Cuenca constituida por 15 parroquias urbanas que ocupan el 2% de territorio restante (7.382Has.)

POBLACIÓN TOTAL SEGÚN ÁMBITO TERRITORIAL				
AÑO	AZUAY	CUENCA	CUENCA URBANA	CUENCA RURAL
1950	250975	122434	52696	69738
1962	274642	143031	74765	68266
1974	367324	213027	104470	108557
1982	442019	275070	152406	122664
1990	506090	331028	194981	136047
2001	599546	417632	331038	86604
2010	712127	505585	331888	173697
2013	750660	538530	351478	187052

Fuente: INEC.



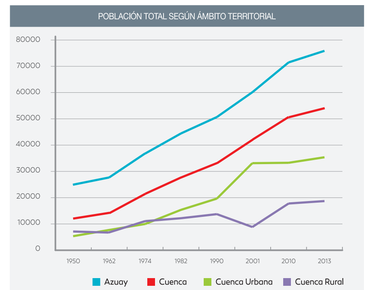


4.2.1. Población total

En base a dicha proyección la población del cantón Cuenca en el año 2013 ascendía a 538.530 habitantes de los cuales 351.478 corresponden al área urbana, que representa el 65% del total y 187.052 habitantes residen en la área rural, 35%.

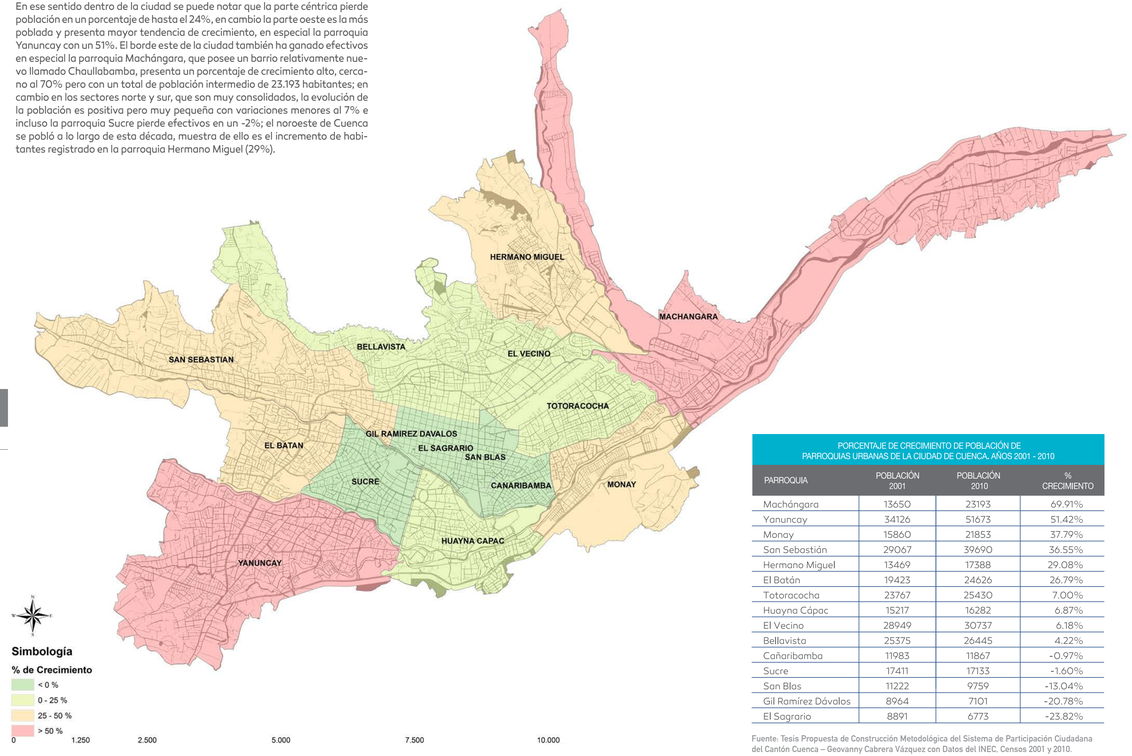
Analizando la evolución de la población en base a los datos censales del INEC se observa que a lo largo de los años la población del cantón presenta una tendencia de crecimiento similar que la provincia.

En el año de 1990, el crecimiento poblacional casi se triplica pasando de 194.981 a 331.038 habitantes (167%), en cambio en el sector rural se produce un decrecimiento de efectivos de 136.047 a 86.604 habitantes (64%), esto se debió a la crisis económica a nivel nacional que provocó que varios ciudadanos se dirijan en dicha década hacia la urbe y hacia el extranjero. En la siguiente década se recupera población rural (87.093 habitantes) mientras que en el sector urbano el aumento es muy pequeño (850 habitantes), esto evidencia el traslado de los habitantes de la ciudad hacia las áreas conurbadas entre Cuenca y las parroquias Ricaurte, El Valle, Sayausí, San Joaquín y Baños; sin embargo la proporción de población urbana sigue siendo predominante.



Fuente: INEC.

En ese sentido dentro de la ciudad se puede notar que la parte céntrica pierde población en un porcentaje de hasta el 24%, en cambio la parte oeste es la más poblada y presenta mayor tendencia de crecimiento, en especial la parroquia Yanuncay con un 51%. El borde este de la ciudad también ha ganado efectivos en especial la parroquia Machángara, que posee un barrio relativamente nuevo llamado Chaullabamba, presenta un porcentaje de crecimiento alto, cercano al 70% pero con un total de población intermedio de 23.193 habitantes; en cambio en los sectores norte y sur, que son muy consolidados, la evolución de la población es positiva pero muy pequeña con variaciones menores al 7% e incluso la parroquia Sucre pierde efectivos en un -2%; el noroeste de Cuenca se pobló a lo largo de esta década, muestra de ello es el incremento de habitantes registrado en la parroquia Hermano Miguel (29%).



PORCENTAJE DE CRECIMIENTO DE POBLACIÓN DE PARROQUIAS URBANAS DE LA CIUDAD DE CUENCA, AÑOS 2001 - 2010

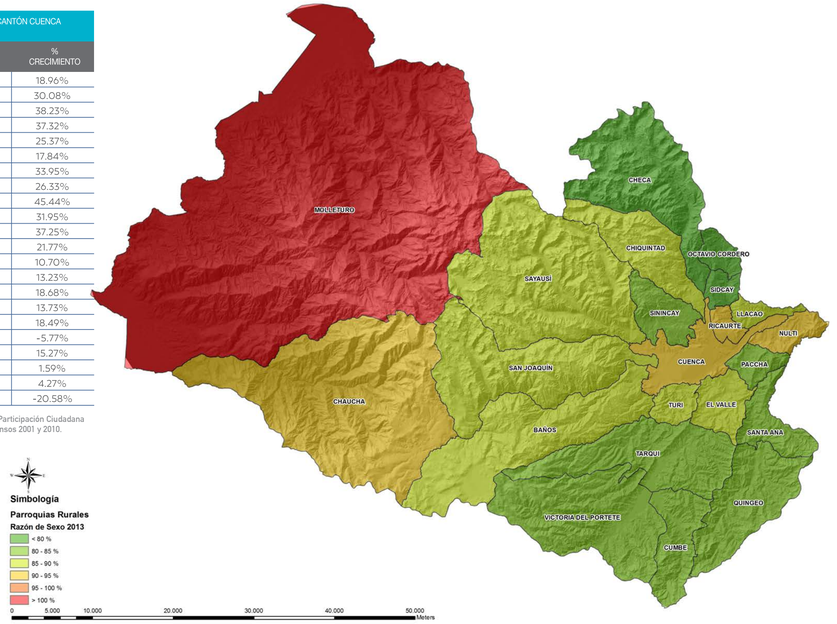
PARROQUIA	POBLACIÓN 2001	POBLACIÓN 2010	% CRECIMIENTO
Machángara	13650	23193	69.91%
Yanuncay	34126	51673	51.42%
Monay	15860	21853	37.79%
San Sebastián	29067	39690	36.55%
Hermano Miguel	13469	17388	29.08%
El Batán	19423	24626	26.79%
Totoracocha	23767	25430	7.00%
Huayna Cápac	15217	16282	6.87%
El Vecino	28949	30737	6.18%
Bellavista	25375	26445	4.22%
Cañaribamba	11983	11867	-0.97%
Sucre	17411	17133	-1.60%
San Blas	11222	9759	-13.04%
Gil Ramírez Dávalos	8964	7101	-20.78%
El Sagrario	8891	6773	-23.82%

Fuente: Tesis Propuesta de Construcción Metodológica del Sistema de Participación Ciudadana del Cantón Cuenca – Geovanny Cabrera Vázquez con Datos del INEC. Censos 2001 y 2010.

TASA DE CRECIMIENTO DE POBLACIÓN DE PARROQUIAS DEL CANTÓN CUENCA AÑOS 2001 - 2010

PARROQUIA	POBLACIÓN 2001	POBLACIÓN 2010	% CRECIMIENTO
Cuenca	278995	331888	18.96%
El Valle	18692	24314	30.08%
Ricaurte	14006	19361	38.23%
Baños	12271	16851	37.32%
Sinicay	12650	15859	25.37%
Tarqui	8902	10490	17.84%
Turi	6692	8964	33.95%
Sayausí	6643	8392	26.33%
San Joaquín	5126	7455	45.44%
Quingeo	5646	7450	31.95%
Molleturo	5221	7166	37.25%
Paccha	5311	6467	21.77%
Cumbe	5010	5546	10.70%
Santa Ana	4739	5366	13.23%
Llacao	4501	5342	18.68%
Victoria Portete	4617	5251	13.73%
Chiquintad	4073	4826	18.49%
Nulti	4589	4324	-5.77%
Sidcay	3439	3964	15.27%
Checa	2698	2741	1.59%
Oct. Cor. Palacios	2178	2271	4.27%
Chaucha	1633	1297	-20.58%

Fuente: Tesis Propuesta de Construcción Metodológica del Sistema de Participación Ciudadana del Cantón Cuenca – Geovanny Cabrera Vázquez con Datos del INEC. Censos 2001 y 2010.



En el área rural claramente se identifican las parroquias con mayor población, siendo estas El Valle, Ricaurte, Baños y Sinincay (áreas conurbadas) con ganancia de efectivos superiores al 20%.

El mayor crecimiento poblacional se produce en el sector oeste en parroquias con valores de población de intermedio a bajo como Baños, Sayausí y Molleturo, San Joaquín es la parroquia que mayor crecimiento poblacional ha experimentado durante el período 2001-2010 (45,44%), sin embargo su población total asciende solamente a 7.455 habitantes; en cambio el borde correspondiente a la parroquia Chaucha ha perdido cerca del 21% de su población. Por otro lado en la mayor parte del territorio este la evolución de la población es positiva, excepto la parroquia Nulti donde el decrecimiento es del 6%.

En el sector norte del cantón, las parroquias internas presentan mayor crecimiento poblacional que las parroquias periféricas donde la evolución es mínima (2% a 4%), las parroquias de este borde son las menos pobladas excepto Sinincay donde se registran alrededor de 15.589 habitantes en año 2010 y cuyo porcentaje de crecimiento supera el 25%. En el sur las parroquias Turi y El Valle, cercanas al límite urbano del cantón, experimentan aumento de población en proporciones semejantes a la tercera parte de los totales registrados en año 2001, comportamiento similar presenta la parroquia Quingeo. En el borde sur (Tarqui, Victoria del Portete y Cumbe) el crecimiento poblaciones es menor y los totales de población son bajos excepto la parroquia Tarqui que en el año 2010 contó con 10.490 habitantes.

Tal como se indicó, el área urbana es la más poblada sin embargo el crecimiento de efectivos es moderado (19%).

Densidad

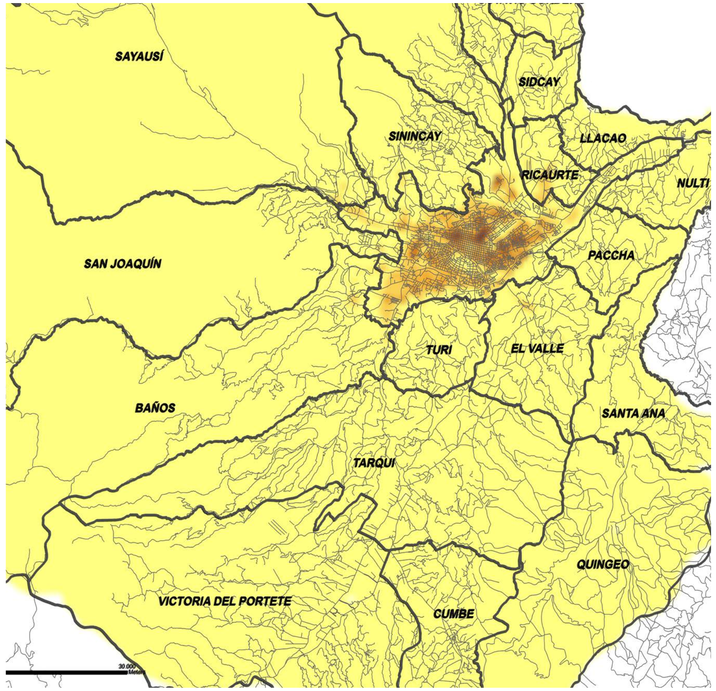
Al relacionar la población con el área del territorio se calculó la densidad (número de habitantes por hectárea) del cantón para el año 2013, dicho valor ascendía a 1,74hab/Ha. con una población de 538.530 habitantes y una superficie total de 310.398,33 hectáreas; considerando solamente el área rural la densidad poblacional es de 0,61hab/Ha. (población de 187.053 habitantes y área de 303.338,85Ha.) en cambio en el área urbana, que es en donde se concentra la mayor cantidad de población con 351478 habitantes en un área de 7.382 Ha. la densidad aumenta a 49,79hab/Ha.

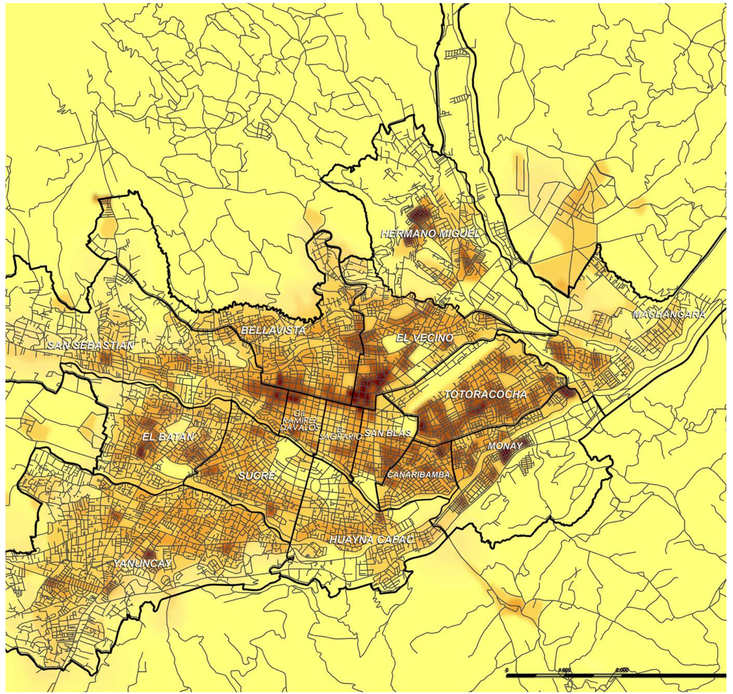
En el cantón existen varios tipos de relaciones entre población y territorio, por ejemplo la parroquia Chaucha cuenta con poca población pero tiene gran extensión de terreno lo que se traduce en baja densidad (0,04hab/Ha.), así también Sayausí con 0,25hab/Ha. y Victoria del Portete con 0,28hab/Ha.; en cambio la parroquia Ricaurte es una de las más pobladas pero tiene poca superficie de terreno por lo que su densidad es de 14,90hab/Has. También existen parroquias como Sidcay y Octavio Cordero Palacios que tienen poca población y poca extensión de terreno con intensidades de 2.49hab/Ha. y 1.91hab/Ha. respectivamente.

DENSIDAD DE PARROQUIAS DEL CANTÓN CUENCA - AÑO 2013

PARROQUIA	POB 2013	ÁREA (ha)	DENSIDAD (hab/ha)
Cuenca	351478	7059,48	49,79
El Valle	26184	4305,01	6,08
Ricaurte	20850	1399,99	14,89
Baños	18147	32671,33	0,56
Sinincay	17078	2465,89	6,93
Tarqui	11297	13786,72	0,82
Turi	9653	2682,21	3,60
Sayausí	9037	36575,19	0,25
San Joaquín	8028	18916,63	0,42
Quingeo	8023	11659,23	0,69
Molleturo	7717	86265,15	0,09
Paccha	6964	2571,13	2,71
Cumbe	5972	7084,43	0,84
Santa Ana	5779	4446,73	1,30
Llacao	5753	1784,38	3,22
Victoria Portete	5655	20206,95	0,28
Chiquintad	5197	9290,09	0,56
Nulti	4656	3108,04	1,50
Sidcay	4269	1708,31	2,50
Checa	2952	6280,54	0,47
Oct. Cor. Palacios	2446	2052,05	1,19
Chaucha	1397	34078,85	0,04

Fuente: Tesis Propuesta de Construcción Metodológica del Sistema de Participación Ciudadana del Cantón Cuenca – Geovanny Cabrera Vázquez con Datos del INEC. Censos 2001 y 2010.



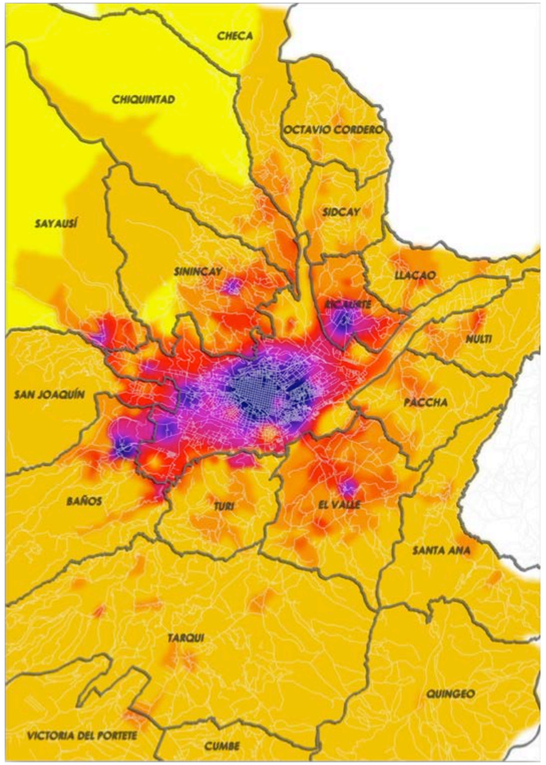


De manera específica en el área urbana la máxima intensidad se localiza en el borde norte y sur de la calle Vega Muñoz porciones de territorio pertenecientes a las parroquias San Blas, El Sagrario, Gil Ramírez Dávalos, San Sebastián y El Vecino, así como la parte céntrica de Totoracocha; en el mapa se puede apreciar que la mancha de densidad se atenúa de forma concéntrica con respecto al Centro Histórico, las zonas intermedias del norte y este de la ciudad, correspondientes a las parroquias El Vecino, Totoracocha y Cañaribamba son más densas que las zonas intermedias del oeste, parroquia Sucre. Por otro lado en la periferia de la ciudad el sector este (parte de las parroquias Machángara y Hermano Miguel) es menos denso que el oeste (parte de las parroquias San Sebastián, El Batán y Yanuncay), así también el borde sur (parte de las parroquias Huayna Cápac y Monay) con respecto al borde norte (parte de las parroquias Bellavista y El Vecino).

DENSIDAD DE PARROQUIAS URBANAS DEL CANTÓN CUENCA

PARROQUIA	POB 2013 PROYECTADA	ÁREA (ha)	DENSIDAD (hab/ha)
Yanuncay	54997	1020	53,92
San Sebastián	42243	1010	41,83
El Vecino	32714	360	90,87
Bellavista	28146	360	78,18
Totoracocha	27066	290	93,33
El Batán	26210	520	50,40
Machángara	24685	1450	17,02
Monay	23313	550	42,39
Hermano Miguel	18559	570	32,56
Sucre	18289	260	70,34
Huayna Cápac	17359	480	36,16
Cañaribamba	12668	110	115,16
San Blas	10417	120	86,81
Gil R. Dávalos	7580	60	126,33
El Sagrario	7230	80	90,37

Fuente: Tesis Propuesta de Construcción Metodológica del Sistema de Participación Ciudadana del Cantón Cuenca – Geovanny Cabrera Vázquez con Datos del INEC. Censos 2001 y 2010.



Proyección de la población

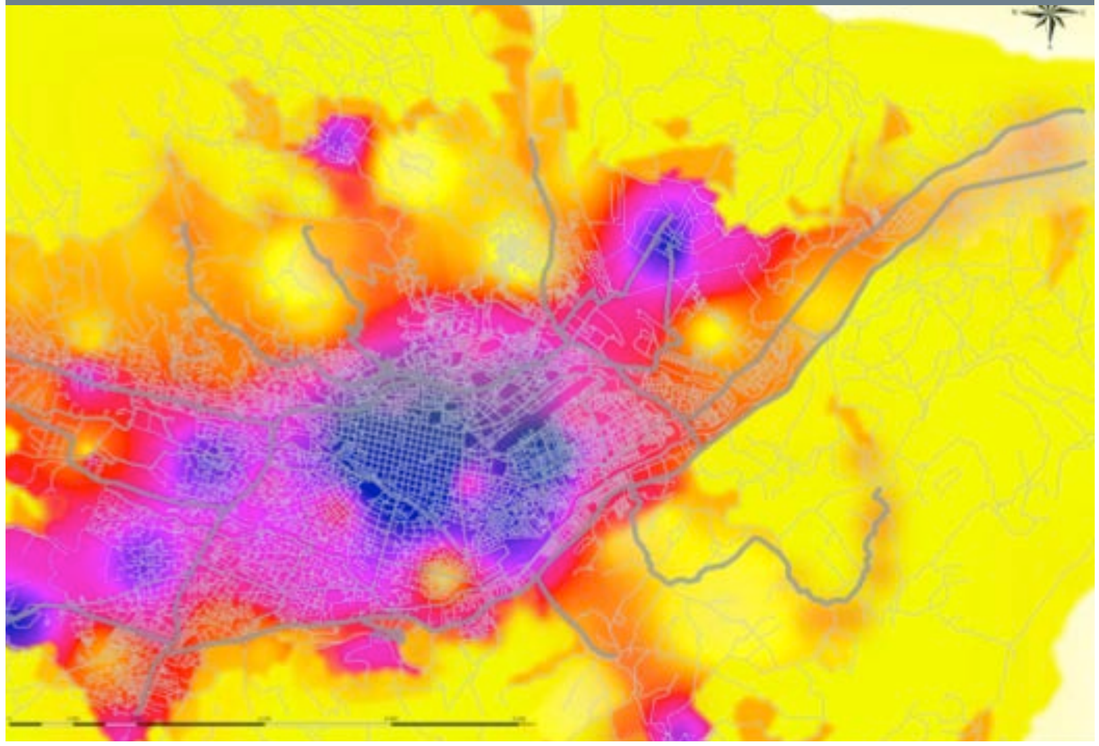
Utilizando el método de proyección geométrica a partir de una tasa de crecimiento determinada según el comportamiento poblaciones en el período 2001-2010, es posible indicar que la población urbana, rural y la del cantón en conjunto, crecerá en los próximos 12 años de manera semejante. El entorno urbano presentará mayor crecimiento con un 75% y en el entorno rural la población aumentaría un 69%; en el cantón este incremento será del 73%.

Por otro lado, a efectos de localizar zonas homogéneas de concentración de población proyectada se utilizó el mapa Kernel a partir de la población total localizada en cada parroquia urbana y rural del cantón, en ese sentido y en comparación con el mapa de densidad urbana se aprecia que se proyecta densificar toda el área urbana identificando particularmente dos sectores con alta densidad. El primero es el sector denominado Cazhapata donde actualmente existe gran cantidad de edificios y el segundo es el territorio comprendido entre los ejes viales Camino a Misicata y Camino Viejo a Baños. En el área rural se aprecia que las cabeceras parroquiales de Ricaurte, Baños, El Valle Sinincay y Sayausí presentarán altas concentraciones de población y que la intensidad de la mancha disminuye de forma concéntrica con respecto a los puntos de máxima densidad. También se aprecia menor concentración en las cabeceras parroquiales de San Joaquín, Turi, Chiquintad, Paccha y Nulti y es aún menor en la periferia, donde las parroquias se caracterizan por su gran extensión de terreno y baja población. Se nota claramente la tendencia a densificar puntos específicos del cantón.

PROYECCIÓN DE POBLACIÓN TOTAL			
PARROQUIA	POB 2013	ÁREA (ha)	DENSIDAD (hab/ha)
2010	331888	173697	505585
2011	338293	178039	516333
2012	344823	182490	527313
2013	351478	187053	538530
2014	358261	191729	549990
2015	365176	196522	561698
2016	372223	201435	573659
2017	379407	206471	585878
2018	386730	211633	598363
2019	394194	216924	611118
2020	401802	222347	624149
2021	409556	227906	637462
2022	417461	233603	651064
2023	425518	239443	664961
2024	433730	245429	679160
2025	442101	251565	693666

Fuente: INEC Censo 2010.
Proyección Plan de Movilidad y Espacios Públicos.

ÁREAS DE DENSIFICACIÓN SEGÚN PLANIFICACIONES MUNICIPALES



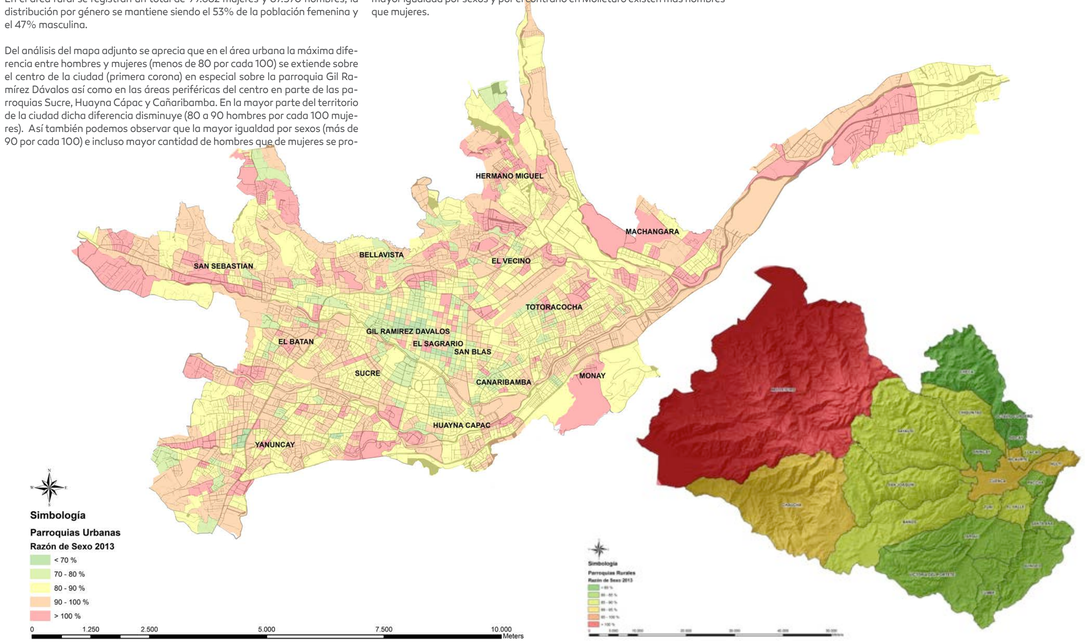
Sexos

Según las proyecciones al año base 2013, en el cantón Cuenca se registró un total de 283.448 mujeres y 255.083 hombres, en otros términos podemos decir que en el cantón Cuenca existen 88 hombres por cada 100 mujeres; en el área urbana existen 183.765 mujeres y 167.712 varones; la razón de sexo se mantiene semejante a la cantonal.

En el área rural se registran un total de 99.682 mujeres y 87.370 hombres, la distribución por género se mantiene siendo el 53% de la población femenina y el 47% masculina.

Del análisis del mapa adjunto se aprecia que en el área urbana la máxima diferencia entre hombres y mujeres (menos de 80 por cada 100) se extiende sobre el centro de la ciudad (primera corona) en especial sobre la parroquia Gil Ramírez Dávalos así como en las áreas periféricas del centro en parte de las parroquias Sucre, Huayna Cápac y Cañaribamba. En la mayor parte del territorio de la ciudad dicha diferencia disminuye (80 a 90 hombres por cada 100 mujeres). Así también podemos observar que la mayor igualdad por sexos (más de 90 por cada 100) e incluso mayor cantidad de hombres que de mujeres se produce por manchas más aisladas en distintas parroquias (Machángara, Monay, Yanuncay, El Batán, San Sebastián, Bellavista, El Vecino y Hermano Miguel).

En el cantón, en las periferias norte y sur se produce la máxima diferencia entre hombre y mujeres, dicha diferencia disminuye en las zonas internas del norte, sur y oeste; en cambio las parroquias Ricaurte, Nulti y Chaucha presentan mayor igualdad por sexos y por el contrario en Molleturo existen más hombres que mujeres.



Edades

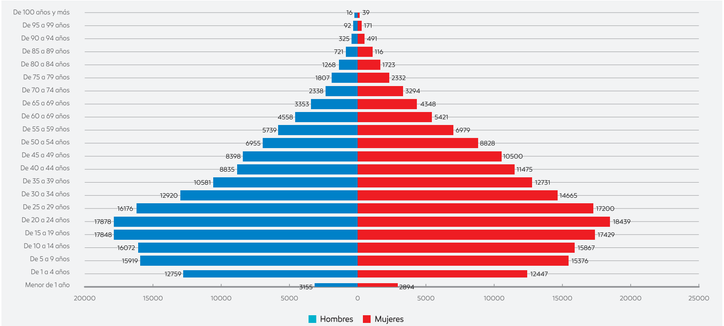
Cuando se analiza la estructura demográfica de la población del cantón Cuenca se aprecia una población entre infantil a joven, en los diferentes rangos comprendidos entre 1 y 24 años, grupo que representa el 47% del total habitantes, el grupo de los adultos (personas entre 25 a 65 años) representa el 43% de la población y los adultos mayores (mayores a 65 años) constituyen el 7% restante. La forma de las pirámides permiten identificar que en el área rural la población es más joven que en la ciudad (urbana: 46% y rural: 52%), pero posee menor población adulta (urbana: 47% y rural: 39%), finalmente el grupo de adultos mayores es casi igual en los dos sectores (urbana: 7% y rural: 8%), esto permite concluir que en el corto plazo la población del cantón crecerá de forma progresiva y que las tasas de natalidad y la esperanza de vida son bajas.

Así también se aprecia que en el cantón nacen más hombres que mujeres y este comportamiento se mantiene hasta el grupo 15-19 años, en los siguientes grupos prevalece el número de mujeres sobre el de hombres y esto se mantiene hasta el último grupo de la estructura.

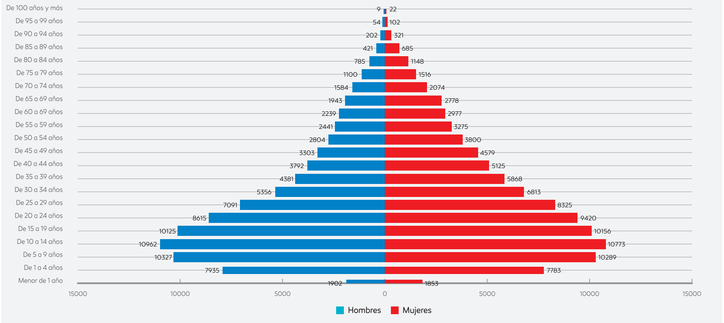
Para el análisis de la población por edades se utilizaron cuatro indicadores que permitieron identificar diferentes comportamientos demográficos del cantón y de manera detallada en su área urbana y rural; éstos son:

- **Índice de infancia:** % población menor a 15 años.
- **Índice de vejez:** % de población mayor a 64 años.
- **Índice de población económicamente activa:** % población entre 15 a 64 años.
- **Tasa de dependencia:** Población infantil más vieja sobre 100 personas en edad activa, es decir (población menor a 15 años+población mayor a 65 años)/(población entre 15 a 64 años).

PIRÁMIDE DE POBLACIÓN URBANA CUENCA 2013



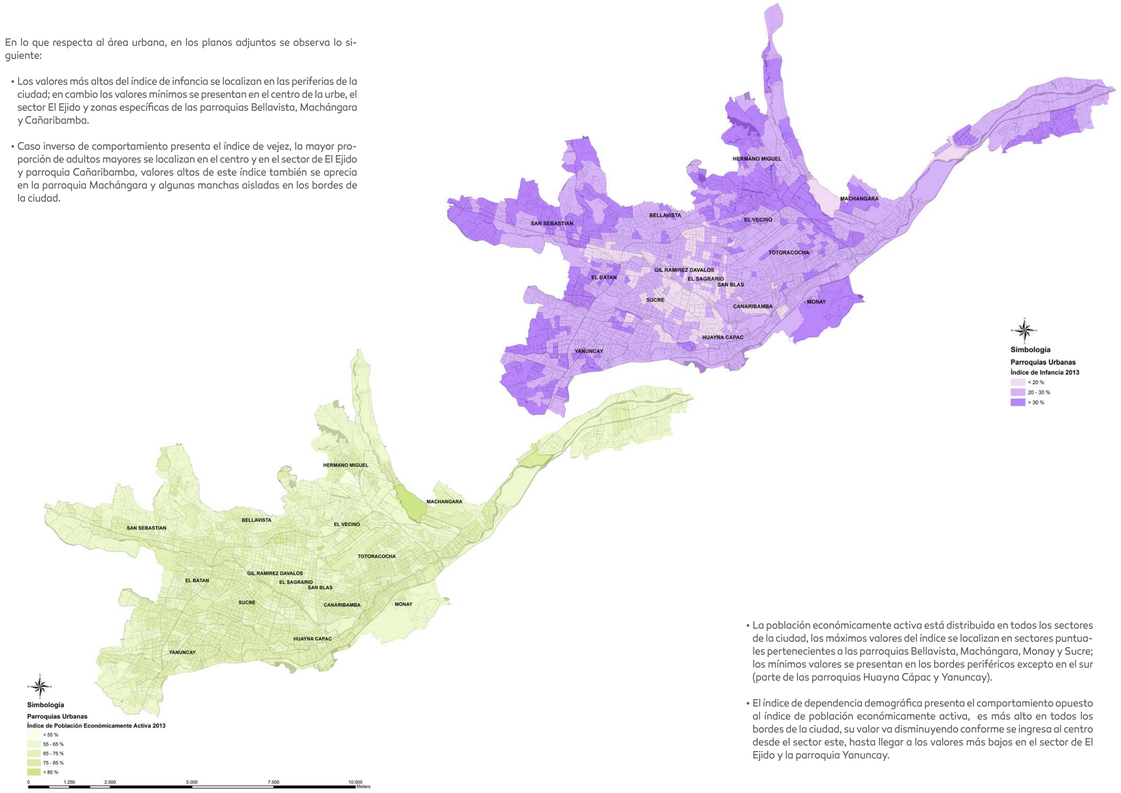
PIRÁMIDE DE POBLACIÓN RURAL CUENCA 2013



En lo que respecta al área urbana, en los planos adjuntos se observa lo siguiente:

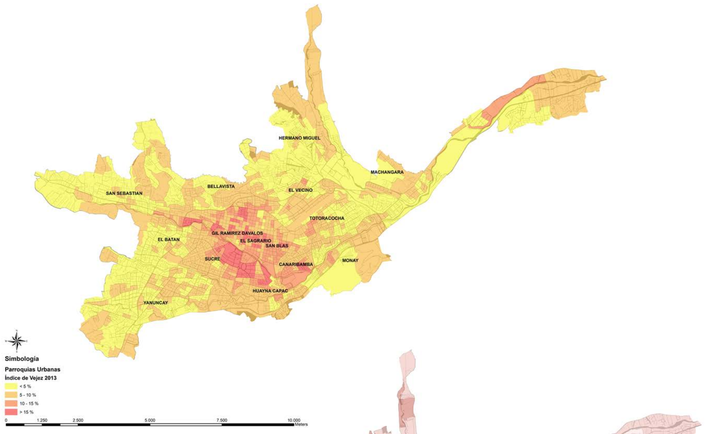
- Los valores más altos del índice de infancia se localizan en las periferias de la ciudad; en cambio los valores mínimos se presentan en el centro de la urbe, el sector El Ejido y zonas específicas de las parroquias Bellavista, Machángara y Cañaribamba.

- Caso inverso de comportamiento presenta el índice de vejez, la mayor proporción de adultos mayores se localizan en el centro y en el sector de El Ejido y parroquia Cañaribamba, valores altos de este índice también se aprecia en la parroquia Machángara y algunas manchas aisladas en los bordes de la ciudad.



- La población económicamente activa está distribuida en todos los sectores de la ciudad, los máximos valores del índice se localizan en sectores puntuales pertenecientes a las parroquias Bellavista, Machángara, Monay y Sucre; los mínimos valores se presentan en los bordes periféricos excepto en el sur (parte de las parroquias Huayna Cápac y Yanuncay).

- El índice de dependencia demográfica presenta el comportamiento opuesto al índice de población económicamente activa, es más alto en todos los bordes de la ciudad, su valor va disminuyendo conforme se ingresa al centro desde el sector este, hasta llegar a los valores más bajos en el sector de El Ejido y la parroquia Yanuncay.











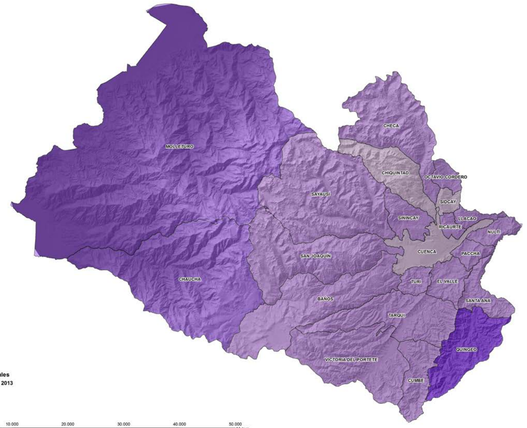
En el cantón, en los planos adjuntos se aprecia lo siguiente:

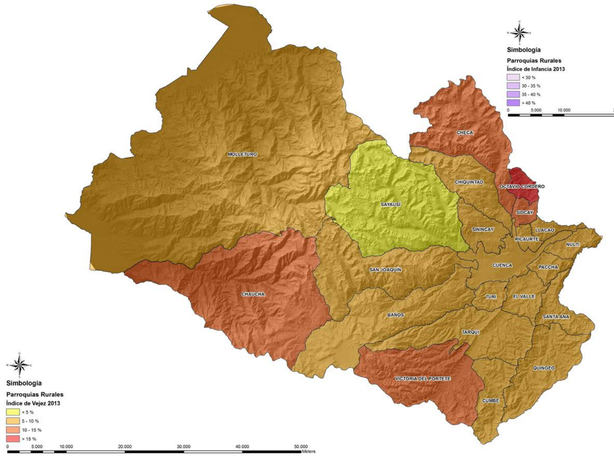
- En las parroquias Molleturo, Chaucha y Quingeo se localizan los valores más altos del índice de infancia, en cambio Cuenca, Chiquintad y Sidcay presentan los valores mínimos.

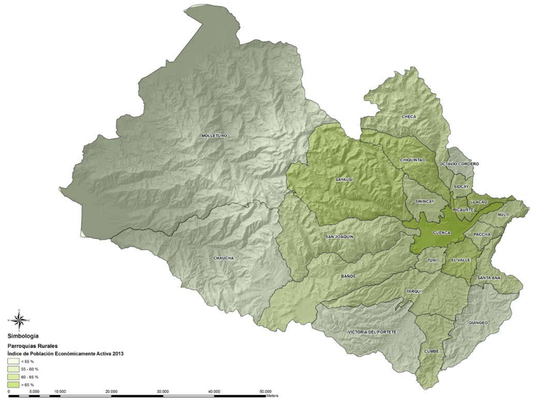
- Octavio Cordero Palacios posee la mayor proporción de personas mayores de 65 años, seguido de las parroquias Checa, Sidcay, Victoria del Portete y Chaucha.

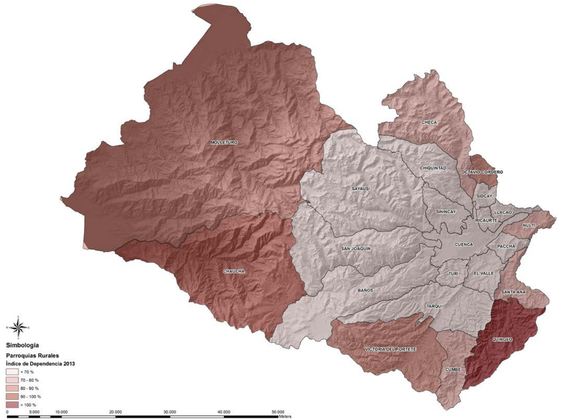
- En concordancia con la distribución de los índices anteriores, la población económicamente activa se localiza principalmente en Cuenca, Chiquintad, Ricaurte, Llacao, El Valle y Sayausí; en cambio los valores mínimos se presentan en Octavio Cordero Palacios, Quingeo, Victoria del Portete, Chaucha y Molleturo.

- Así mismo las máximas proporciones de población de dependencia se sitúan en Quingeo y Chaucha, en Octavio Cordero Palacios, Victoria del Portete y Molleturo el valor del índice también es alto; asimismo es posible apreciar que Checa, Nulti, Santa Ana y Cumbe se caracterizan por poseer una distribución uniforme de población por edades.















Niveles de instrucción

En base a los datos del Censo del año 2010 es posible indicar que en el cantón el 9% de total registrado es analfabeto y no estudia, la mayor proporción de habitantes se encuentra en primer y segundo nivel de educación: 77%, el 18% cuenta con educación de tercer nivel y sólo el 2% cuenta con una instrucción de cuarto nivel. En la ciudad el nivel de analfabetismo y no estudio es menor que en el área rural con 6 y 4 puntos respectivamente, en cambio en el nivel primario, en concordancia con la estructura poblacional, existen mucho más estudiantes en el sector rural 58% frente al 36% urbana; en cambio en el nivel secundaria la proporción de población es mayor en Cuenca (31%); en los niveles superiores la diferencia de habitantes con tercer nivel de instrucción en el sector urbano y rural es alta y asciende a 17 puntos y no se detectan personas con instrucción de posgrado fuera de la ciudad.

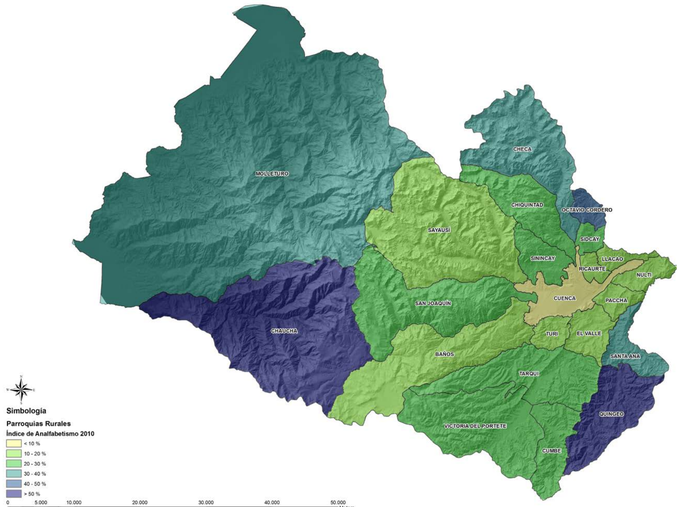
POBLACIÓN TOTAL SEGÚN ÁMBITO TERRITORIAL						
	URBANO	%	RURAL	%	CANTÓN	%
Analfabetismo	13985	4%	18175	10%	32160	6%
No estudió	5868	2%	10980	6%	16848	3%
Primaria	117381	36%	105397	58%	222778	44%
Secundaria	101945	31%	36111	20%	138056	27%
Universitaria	79775	24%	12014	7%	91789	18%
Postgrado	8499	3%	565	0%	9064	2%
	327453	100%	183242	100%	510695	100%

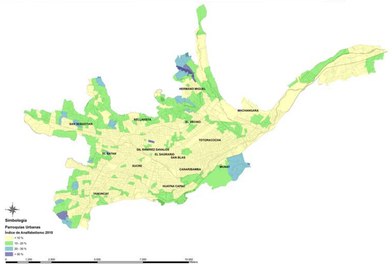
Fuente: Inec 2010.

A pesar de que los datos entregan una foto estática del nivel de instrucción en el cantón, debido a que los mismos quedan estabilizados en el momento en el que se realizó el censo, serán utilizados para establecer un indicador de comparación que permita fijar las diferencias entre parroquias urbanas y rurales; en ese sentido se determinó el índice de analfabetismo funcional definido como la relación entre las personas analfabetas y sin estudios sobre el total de habitantes mayores de 15 años.

Los máximos valores del índice se localizan en las zonas periféricas aisladas de la ciudad, en los bordes de las parroquias Hermano Miguel, Monay, Yanuncay y San Sebastián, en el norte y suroeste se concentran las manchas que suponen que estos niveles educativos varían entre 10% y 30% y en algunos sectores específicos de las parroquias Monay, Huayna Cápac, Totoracocha, El Vecino y Machángara.

El plano adjunto a nivel cantonal permite apreciar que el menor valor de este índice se localiza en la ciudad y que aumenta de manera concéntrica con respecto a la misma. Las parroquias más alejadas son las que presentan los índices más altos Checa, Santa Ana y Molleturo y particularmente en Octavio Cordero Palacios, Quingeo y Chaucha estos niveles educativos suponen más del 50% de sus totales.

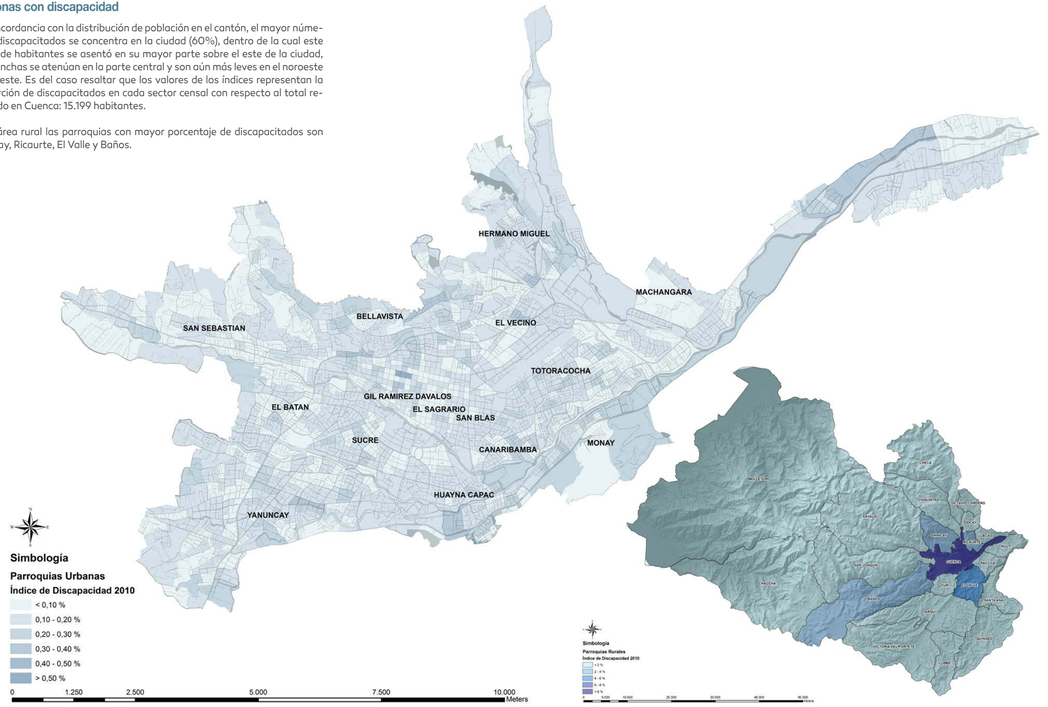




Personas con discapacidad

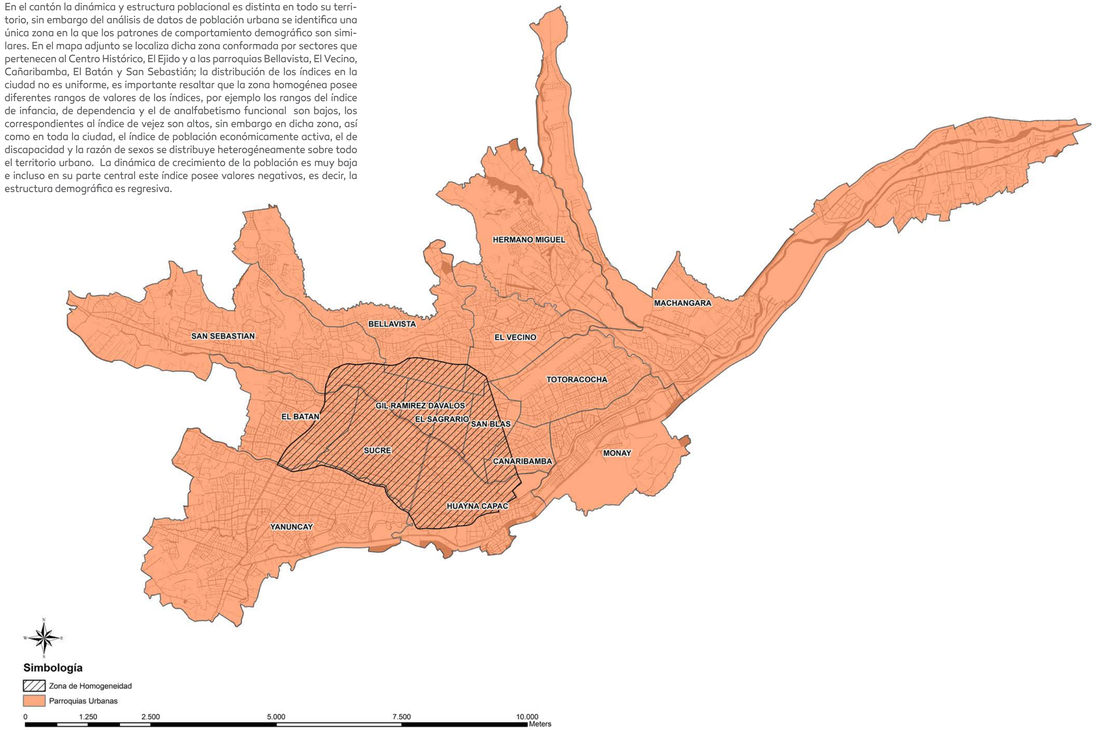
En concordancia con la distribución de población en el cantón, el mayor número de discapacitados se concentra en la ciudad (60%), dentro de la cual este grupo de habitantes se asentó en su mayor parte sobre el este de la ciudad, las manchas se atenúan en la parte central y son aún más leves en el noroeste y suroeste. Es del caso resaltar que los valores de los índices representan la proporción de discapacitados en cada sector censal con respecto al total registrado en Cuenca: 15.199 habitantes.

En el área rural las parroquias con mayor porcentaje de discapacitados son Sinincay, Ricaurte, El Valle y Baños.



Zonas homogéneas

En el cantón la dinámica y estructura poblacional es distinta en todo su territorio, sin embargo del análisis de datos de población urbana se identifica una única zona en la que los patrones de comportamiento demográfico son similares. En el mapa adjunto se localiza dicha zona conformada por sectores que pertenecen al Centro Histórico, El Ejido y a las parroquias Bellavista, El Vecino, Cañaribamba, El Batán y San Sebastián; la distribución de los índices en la ciudad no es uniforme, es importante resaltar que la zona homogénea posee diferentes rangos de valores de los índices, por ejemplo los rangos del índice de infancia, de dependencia y el de analfabetismo funcional son bajos, los correspondientes al índice de vejez son altos, sin embargo en dicha zona, así como en toda la ciudad, el índice de población económicamente activa, el de discapacidad y la razón de sexos se distribuye heterogéneamente sobre todo el territorio urbano. La dinámica de crecimiento de la población es muy baja e incluso en su parte central este índice posee valores negativos, es decir, la estructura demográfica es regresiva.

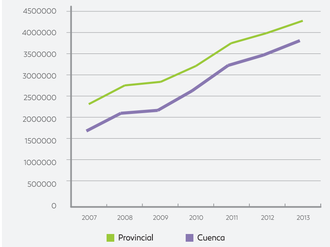


4.3 Actividad económica

Para el análisis de actividad económica utilizaremos como base el parámetro Valor Agregado Bruto determinado por el Banco Central del Ecuador, cuyo año base de registro es 2007, este parámetro se define como "la macromagnitud económica que mide el valor añadido generado por el conjunto de productores de un área económica, recogiendo en definitiva los valores que se agregan a los bienes y servicios en las distintas etapas del proceso productivo".

La evolución de este índice es mayor en el cantón Cuenca que en la provincia del Azuay y se mantiene en crecimiento a partir del año 2007, en gráfico adjunto se puede observar que en el período 2009-2011 dicho crecimiento es más fuerte en todo el territorio.

VALOR AGREGADO BRUTO PROVINCIAL Y CANTONAL



4.3.1 Estructura

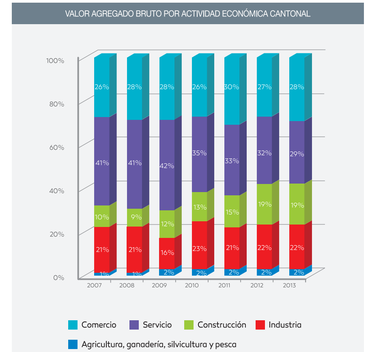
Se analiza en primer lugar la estructura sectorial del cantón y la provincia, identificando cinco sectores: Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca, Comercio, Construcción, Industria y Servicio. De la información de nuestro año base 2013 se identifica que aquellos sectores que concentran la mayor cantidad de actividades productivas son el de Servicio (Administración Pública, Actividades Financieras, Enseñanza, Salud, Suministro de Electricidad y Agua, Transporte, información y telecomunicaciones y otros servicios), y Comercio (actividades de alojamiento y de comidas, actividades profesionales e inmobiliarias y comercio) cuyas actividades representan el 29% (1.080.169) y 28% (1.051.840) del total respectivamente; el 22% (805.528) de las actividades económicas pertenecen al sector Industria (manufactura y explotación de minas y canteras); el 19% (717.505) pertenecen al sector Comercio y la Agricultura ganadería, silvicultura y pesca tienen escasa significación sobre el total puesto que representan solamente el 2% (72.353) del total.

Al comparar la estructura del cantón Cuenca con respecto a la de la provincia es notoria la diferencia en el sector Servicio cuyo peso es mayor (38%), los pesos de los sectores Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca (4%), Industria (23%) y Construcción son levemente superiores con dos o tres puntos; en cambio el peso del sector Comercio es menor con 14 puntos en la provincia, es decir la cantidad de actividades pertenecientes es este sector en la provincia representa la mitad de actividades existentes en el cantón.

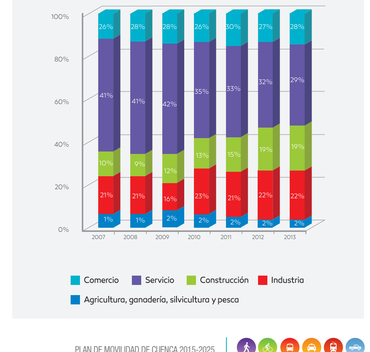
El reparto actual de pesos evolucionó de manera diferente desde el año 2007: La Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca mantiene su escaso peso en la estructura sectorial, el sector Industria aumenta y disminuye a lo largo de los años, presentando un valor máximo en año 2010 (23%), el sector Servicio es el que mayor peso presenta pero pierde importancia a partir del año 2010 pasando de un 41% en año 2007 a un 29% en el 2013 por último el sector Comercio presenta un comportamiento estable con variaciones positivas y negativas de máximo cuatro puntos.



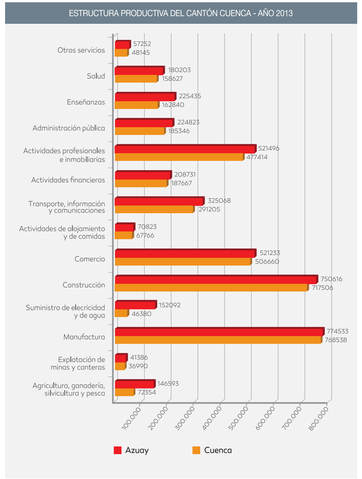
VALOR AGREGADO BRUTO POR ACTIVIDAD ECONÓMICA CANTONAL



VALOR AGREGADO BRUTO POR ACTIVIDAD ECONÓMICA PROVINCIA AZUAY



Por otro lado debemos indicar que la estructura productiva del cantón se compone de 14 ramas (división del Valor Agregado Bruto VAB) y al analizar el volumen de actividades económicas desagregadas por dichas ramas se observa claramente que destacan las divisiones Manufactura y Construcción que suponen el 21% y 19% respectivamente, las dos ramas ganan peso (sobre los 11 puntos porcentuales) durante el período 2007-2013, les siguen en importancia las divisiones Comercio que representan el 14% y Actividades profesionales e inmobiliarias, que es igual al 13% cuyos pesos también crecen a partir del año 2007 y en tercer lugar Transporte, información y comunicaciones, que representa el 8% de las actividades económicas y su peso prácticamente se mantiene para dicho período; las divisiones restantes tienen pesos menos preponderantes que oscilan entre el 1% y el 4%.



4.3.2 Distribución

El cantón Cuenca concentra la mayor parte de actividades productivas de la provincia del Azuay, especialmente en las ramas Industria, Salud, Comercio, Actividades Financieras y Manufactura.

En la ciudad de Cuenca la rama industrial se desarrolla principalmente en sector noreste, donde se ubica el denominado "Parque Industrial". En la urbe se registran 2.771 industrias entre grandes, medianas y pequeñas que producen: Cerámica, línea blanca, cartón, papel y neumáticos tanto para consumo nacional como para exportación y se encuentra en proceso de conformación el Eco-parque Industrial Chaullayacu al ubicado en la zona rural de Tarqui.

La rama Comercial cuenta con zonas donde venden de productos en los diferentes mercados ubicados en sectores dispersos y generalmente en las cabeceras parroquiales, Al oeste de Cuenca en la parroquia El Batán se localiza el mercado mayorista El Arenal; en el centro, en las parroquias Gil Ramírez Dávalos, El Sagrario y San Blas se sitúan los mercados: 9 de Octubre, 10 de Agosto y 3 de Noviembre, al este en la parroquia Cañaribamba se ubica el mercado 12 de Abril y al sur en la parroquia Huayna Cápac se encuentra el mercado 27 de Febrero, estos equipamientos generan grandes conflictos de movilidad por la masiva atracción de habitantes del área urbana y rural.

Así también en el Centro Histórico y El Ejido se concentran la mayor cantidad de actividades en las ramas Comercial, Financieras y Servicios, la cuales se desarrollan en espacios reducidos pero cuentan con un alto índice de atracción peatonal y vehicular. "En las parroquias Gil Ramírez Dávalos, El Sagrario y San Blas se desarrollan actividades como: Comercio al por menor excepto el de vehículos, automotores y motocicletas (3.225 locales), en la parroquia Huayna Cápac y El Ejido existen actividades de atención a la salud (671 locales), en la parroquias El Sagrario y El Ejido se concentran las actividades profesionales" (Tesis de Grado "Análisis Económico para el Cantón Cuenca Utilizando Análisis Multicriterio Mediante la Herramienta de Sistemas de Información Geográfica" – Autor: Fabián Andrés Espinoza Vásquez – Datos INEC Censo 2010).

Por otro lado "las actividades de servicio se concentran principalmente en las parroquias San Blas, Huayna Cápac y El Sagrario en donde se localizan aproximadamente 1600 locales"(Tesis de Grado "Análisis Económico para el Cantón Cuenca Utilizando Análisis Multicriterio Mediante la Herramienta de Sistemas de Información Geográfica" – Autor: Fabián Andrés Espinoza Vásquez – Datos INEC Censo 2010). . Específicamente en la rama Salud la ciudad de Cuenca cuenta con varios equipamientos muy utilizados no solamente por habitantes del cantón sino por aquellos que provienen de otros cantones e incluso de las provincias cercanas como Cañar, El Oro, y Morona Santiago. En el sector del El Ejido se localizan el Hospital Militar y subcentros de salud, hospitales Vicente Corral Moscoso, Monte Sinai, Santa Inés y Clínica Santa Ana; al este se ubican el Hospital José Carrasco Arteaga, Hospital Municipal de la Mujer y el Niño, el Hospital del Río; al oeste se ubica la clínica Humanitaria Pablo Jaramillo y cada parroquia cuenta con su centro de salud. En lo que respecta a las parroquias rurales cada una cuenta así mismo con su centro de salud. En la rama enseñanza los equipamientos sobre los que se ejecuta esta actividad estan dispersos en toda la ciudad, los equipamientos del nivel superior tienen mucha influencia sobre la movilidad y se localizan principalmente en el área central (facultades de la Universidad Católica), en el sector de El Ejido y sur de la ciudad (facultades de la Universidad de Cuenca y Universidad del Azuay), hacia el este se localiza la Universidad Politécnica.

Para la rama transporte, información y comunicaciones se identifican principalmente los equipamientos de transferencia de viajes localizados al sur y norte de la ciudad como son las centrales de El Arenal y Terminal Terrestre respectivamente, el mercado 27 de Febrero en el sector El Ejido, parada de transferencia en María Auxiliadora (centro); en lo que respecta a comunicaciones los equipamiento que más influencias sobre la movilidad son ETAPA, Movistar y Claro cuyos centros de atención están dispersos en todo el cantón.
Las actividades de manufactura se desarrollan en las parroquias El Sagrario, Gil Ramírez Dávalos, El Vecino y Hermano Miguel, se proyecta el crecimiento de éstas hacia la zona de Monay.

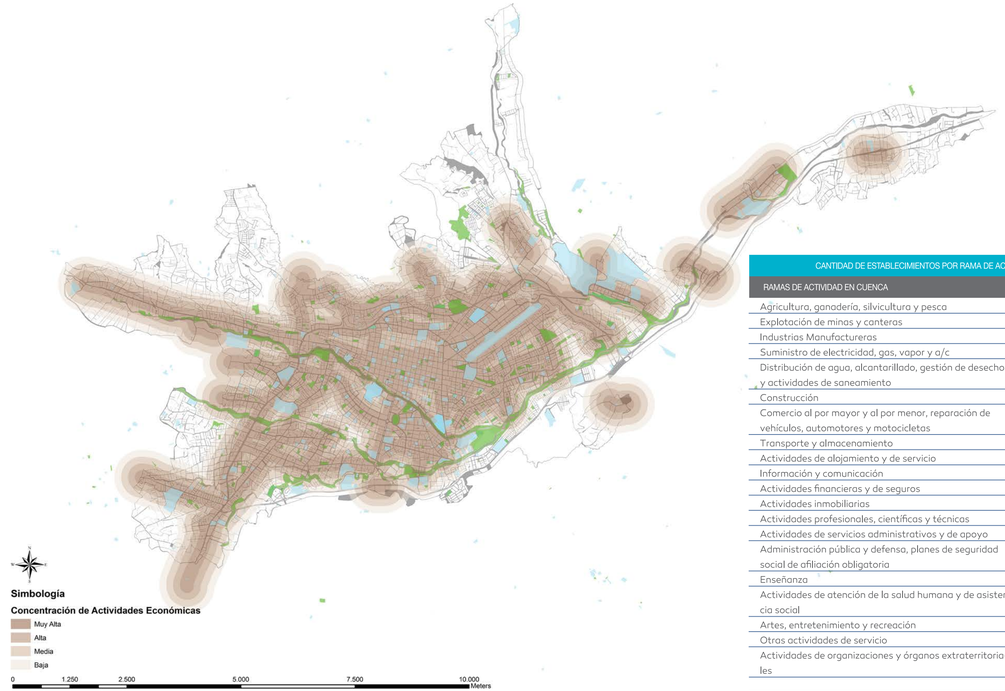
Así mismo las actividades de Alojamiento y comida, que son los equipamientos que generan gran conflicto de movilidad, están dispersos en toda la ciudad.

Las actividades de Explotación de minas y canteras, se localizan principalmente en la parte este de Cuenca, en la parroquia Machángara.

La Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca, se desarrollan principalmente en varios sectores del cantón.







CANTIDAD DE ESTABLECIMIENTOS POR RAMA DE ACTIVIDAD	
RAMAS DE ACTIVIDAD EN CUENCA	ESTABLECIMIENTOS
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	22
Explotación de minas y canteras	5
Industrias Manufactureras	2786
Suministro de electricidad, gas, vapor y a/c	4
Distribución de agua, alcantarillado, gestión de desechos y actividades de saneamiento	3
Construcción	108
Comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos, automotores y motocicletas	9781
Transporte y almacenamiento	311
Actividades de alojamiento y de servicio	1788
Información y comunicación	614
Actividades financieras y de seguros	184
Actividades inmobiliarias	139
Actividades profesionales, científicas y técnicas	801
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	271
Administración pública y defensa, planes de seguridad social de afiliación obligatoria	108
Enseñanza	442
Actividades de atención de la salud humana y de asistencia social	1109
Artes, entretenimiento y recreación	186
Otras actividades de servicio	1943
Actividades de organizaciones y órganos extraterritoriales	3
	20585

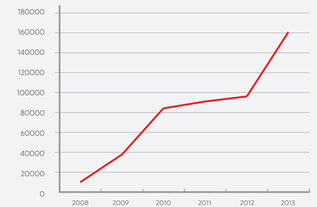
Fuente: Tesis de Grado "Análisis Económico para el Cantón Cuenca Utilizando Análisis Multicriterio Mediante la Herramienta de Sistemas de Información Geográfica" – Autor: Fabián Andrés Espinoza Vásquez – Datos INEC Censo 2010.

4.3 Motorización

Para el análisis de evolución del parque de vehículos se utilizaron como fuente de información los registros de vehículos que aprobaron la Revisión Técnica Vehicular a partir del año 2008 hasta nuestro año base 2013.

Tal como puede observarse en el gráfico adjunto, en el período 2010-2011, el crecimiento del parque automotor se mantiene constante y a partir de año 2012 la evolución es muy fuerte casi se duplica la cantidad de vehículos que aprueban la Revisión Técnica Vehicular del cantón, pasando de aproximadamente 90.000 a 160.000 vehículos, los registros de los años 2008 y 2009 no son representativos debido a que fueron los primeros años en que se llevó a cabo esta tarea y su ejecución era opcional para los habitantes.

EVOLUCIÓN PARQUE DE VEHÍCULOS



Fuente: EMOV EP – Revisión Técnica Vehicular.

Por otro lado tomando como fuente base los datos del parque automotor de la Dirección Municipal de Tránsito que corresponden al año 2009, fue posible proyectar al año 2013 la composición del parque automotor para la ciudad de Cuenca, con una tasa de crecimiento anual del 10%. Así mismo considerando que la población urbana de Cuenca proyectada para este año asciende a 351.478 habitantes, se determinó la **Tasa de Motorización[1] (TM)** para la ciudad, el valor de dicho índice es de 1.355 vehículos por cada 1.000 habitantes.

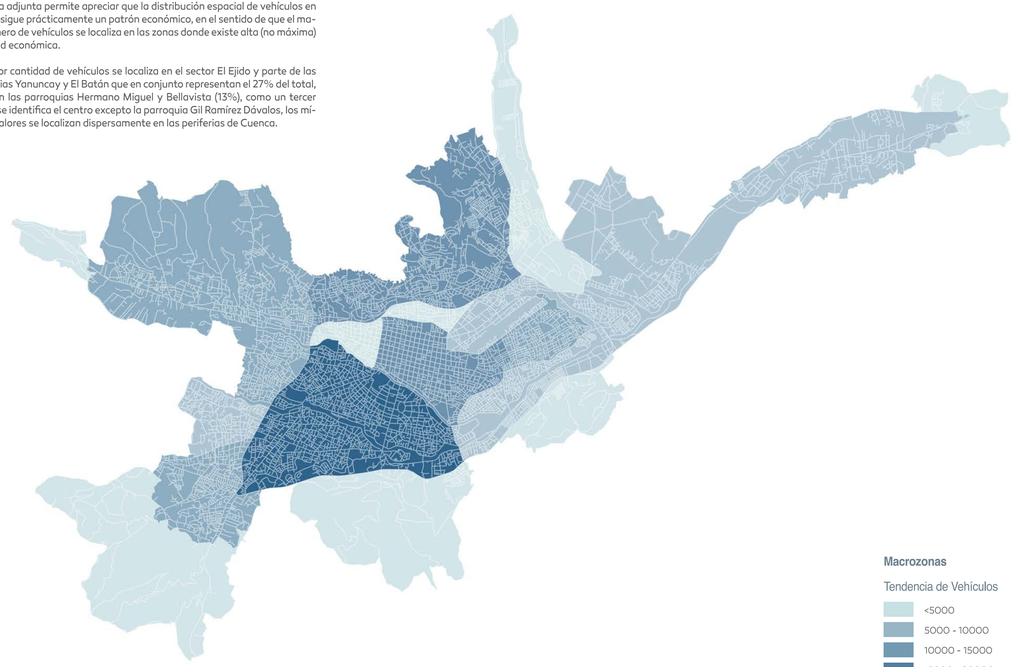


[1] *Tasa de Motorización: Es el número de vehículos registrados por cada 1000 habitantes*

4.3.1 Distribución espacial de los vehículos

La figura adjunta permite apreciar que la distribución espacial de vehículos en Cuenca sigue prácticamente un patrón económico, en el sentido de que el mayor número de vehículos se localiza en las zonas donde existe alta (no máxima) actividad económica.

La mayor cantidad de vehículos se localiza en el sector El Ejido y parte de las parroquias Yanuncay y El Batán que en conjunto representan el 27% del total, le siguen las parroquias Hermano Miguel y Bellavista (13%), como un tercer sector se identifica el centro excepto la parroquia Gil Ramírez Dávalos, los mínimos valores se localizan dispersamente en las periferias de Cuenca.



CAPÍTULO

05

LAS DEMANDAS DE MOVILIDAD EN CUENCA



5.1. Un nuevo modelo de movilidad y accesibilidad para Cuenca

El Plan de Movilidad y Espacios Públicos recoge las características actuales de movilidad en el cantón Cuenca, con el fin de entender los patrones de desplazamiento construidos desde la necesidad de acceder a la ciudad, a las parroquias, sus equipamientos, servicios y cultura.

El modelo para el cantón se elabora desde una simbiosis entre el Plan de Movilidad y Espacios Públicos, PMEP, el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, PDOT, y el Plan de Ordenamiento Urbano Cantonal, POUC.

El PMEP de Cuenca, abarca dos enfoques conceptuales; por una parte las relaciones entre los distintos sectores territoriales del cantón (parroquias, área urbana consolidada con el centro de la ciudad, sus barrios y las calles que conforman el espacio público) y por otra parte, el sistema de transportación que opera como vector de accesibilidad territorial, estableciendo escalas territoriales que afectan la dinámica del cantón, desde sus ámbitos rurales, barriales y de centralidad.

5.1.1 Enfoque por modos y motivos de transporte

Según el PDOT el cambio de uso de suelo que ha experimentado el cantón en la última década, asciende aproximadamente a un 25% en lo que respecta a la cobertura antrópica que abarca aspectos como infraestructura, intervenciones y zonas agropecuarias. Este cambio influyó considerablemente sobre la movilidad del cantón.

En base a la misma fuente, PDOT, en un análisis externo-interno del territorio se identifica que el uso del suelo del área rural se destina principalmente a la agricultura, protección ambiental y explotación de recursos; existen también edificaciones desocupadas, consecuentemente este territorio cuenta con lotes vacantes. En lo que respecta al área urbano parroquial el uso de suelo se constituye de vivienda, comercio, equipamiento y gestión, el territorio urbano está constituido con los usos vivienda (53%); agricultura, protección ambiental y explotación de recursos (35%), en menor cantidad existen terrenos usados para comercio (10%), gestión y equipamientos(2%).

En ese sentido, el desarrollo urbano, desde su fundación como Santa Ana de los Ríos de Cuenca, hasta los actuales procesos de urbanización, evidencia un crecimiento continuo que se expande en forma radial.

La presión demográfica y el costo elevado del suelo, secundado por una presión urbanizadora en la periferia ha provocado la proliferación de condominios y otros asentamientos de carácter habitacional, que generan necesidades de movilidad cotidiana de excesiva dependencia del núcleo urbano, lo que encarece y dificulta la gestión municipal para dotar de servicios básicos. Al observar el crecimiento poblacional (Capítulo 4) se evidencia lo descrito al apreciar que lo valores más altos de este índice se localizan sobre las parroquias aledañas a la ciudad de Cuenca (San Joaquín, Sayausí, Sinincay, Ricaurte, Paccha, El Valle, Turi y Baños)

La Cuenca urbana es contemporáneo, y aglutina gran cantidad de actividad económica, intercambio comercial, servicios administrativos y turismo, que son condiciones que la fortalecen y encaminan al desarrollo, características que demandan de las parroquias rurales y urbano parroquiales una cierta permeabilidad de acceso generando una presión adicional traducida en la movilidad exterior-interior que es resuelta en medios motorizados.

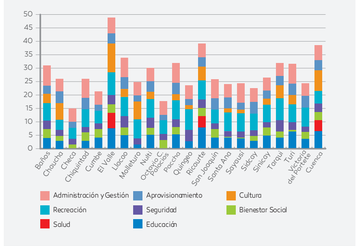
Tanto los equipamientos como la actividad económica en el cantón son los generadores de todo tipo de viajes ya se por medio no motorizado como motorizado.

En el PDOT, se diferencian los siguientes tipos de equipamientos: Educación, Salud, Seguridad, Bienestar Social, Cultural, Recreación, Aprovisionamiento, Administración y Gestión de carácter público y privado cuyo déficit de cobertura sobre el cantón genera e influye sobre la cadena de viajes que constituyen la movilidad.

En la figura adjunta se aprecia "el resumen de déficit de equipamientos de acuerdo a su ubicación".



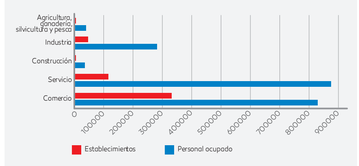
RESUMEN DE DÉFICIT DE EQUIPAMIENTOS DE ACUERDO A SU UBICACIÓN



Fuente: GAD Municipal de Cuenca – PDOT. Año 2011.

Así mismo en el gráfico adjunto se observa la cantidad de personal ocupado en las diferentes actividades económicas que se desarrollan en el cantón, que también forman parte de los viajes de Cuenca.

PERSONAL OCUPADO SEGÚN ACTIVIDAD ECONÓMICA Y ESTABLECIMIENTOS ECONÓMICOS



Fuente: GAD Municipal de Cuenca – PDOT. Año 2011.

La ciudad de Cuenca mantiene una estrecha relación con el territorio conurbado y un permanente vínculo con las parroquias que conforman el cantón, con una importante generación de flujos de movimiento.

En este capítulo del PMEP, se analiza y diseccciona la información relativa a los patrones de movilidad de los cuencanos, para conocer el porqué de los viajes, quiénes y en qué medios los realizan, con la finalidad de expresar estas demandas en el territorio.

El conocimiento de los lugares donde se generan los viajes y sus destinos, facilita la comprensión de la ciudad, la influencia y dependencia de las parroquias hacia ésta y la identificación de las mejores estrategias para fortalecer las dinámicas de movilidad deseables que puedan garantizar el desarrollo del cantón. Esta lectura cualitativa del espacio facilita el entendimiento de los datos expresados en flujos peatonales, ciclistas, de transporte público y vehiculares, permitiendo evaluar las relaciones entre la oferta de infraestructura que da soporte a los flujos y la demanda de éstos; entrando también en un análisis más sectorial en cuanto a ocupación de espacio viario, ratio de efectividad de transporte y requerimiento de espacio por usuario.

En conclusión este análisis fue desarrollado desde la generalidad de los modos y motivos de viaje, ya sean independientes o combinados (varios modos), aplicados al territorio urbano de Cuenca, a las áreas conurbadas y a las cabeceras parroquiales, interpretando en base a los datos disponibles la distribución espacial de la movilidad del cantón, es decir, cuales son los atractores o generadores de viajes y el motivo para realizar los mismos.

Modos y motivos analizados

Los principales modos y motivos de transporte analizados son:

MODOS
Movilidad a Pie
Movilidad en Bicicleta
Movilidad en Transporte Público
Movilidad en Vehículo Privado

MOTIVOS DE VIAJE
Movilidad Laboral
Movilidad Educativa
Movilidad Comercial
Movilidad Ocio - Recreativa

Movilidad a pie

En Cuenca y especialmente en el área urbana se registran y observan personas caminando, en algunos casos, sobre una escasa infraestructura y en otros sobre la calzada destinada para los medios motorizados. Esto último se produce principalmente en las periferias de la ciudad y en algunos centros parroquiales el peatón no dispone de un espacio para su recorrido.

Específicamente en el área urbana el 60% del viario principal presenta aceras con un ancho mínimo de 2m; en algunos tramos los valores de este parámetro son inaceptables e incumplen la normativa vigente de accesibilidad la cual exige un ancho mínimo de 1,50m libre de obstáculos. En el centro, que es donde se concentran los mayores problemas de movilidad debido a la inadecuada distribución del espacio público, la relación de espacios en el viario (metros de acera total/metros de calzada de circulación) es inferior a 0,4, valor que está bajo los estándares recomendables, esto indica que el ancho de acera ocupa menos del 30% del total de la calle, frente al 70% del ancho de calzada.

En el cantón no existe una política específica de potenciación de la movilidad peatonal, que permita que los ciudadanos caminen dentro de una red de ejes peatonales y sobre un espacio público adecuado de tal forma que facilite el desplazamiento de los peatones de una manera segura, accesible y confortable lo que hace determinante trabajar, en los próximos años, en la consolidación de centros y/o zonas atractoras además de ejes viarios específicos que permitan interconexiones cómodas y fáciles que capten la atención de los habitantes.

Cuenca es un cantón que converge hacia la ciudad y dentro de ella hacia su centro donde las periferias alcanzaron gran importancia, lo que genera la pérdida del concepto de proximidad tanto dentro de la urbe, como dentro de las cabeceras parroquiales. En ese sentido es necesario recuperar dicho concepto trabajando con un modelo equilibrado de residencias y actividades para generar una transformación progresiva de reorganización urbanística.



Movilidad en bicicleta

A partir de 1914 se iniciaron en Cuenca los desplazamientos en bicicleta, debiendo resaltar que no todas las personas tenían acceso a la misma, lo que influyó a que el uso de este medio sobre las parroquias rurales sea posterior y en base a su desarrollo económico.

Específicamente en la ciudad, existen solamente 38Km. de infraestructuras para ciclistas, las que carecen de conexión lo que influencia sobre la baja participación de la bicicleta cuyo porcentaje no es superior al 1%; interviene también la velocidad sobre los ejes viales que impiden la coexistencia entre bicicleta y vehículos motorizados.

Otro factor determinante sobre la población para el uso de la bicicleta es la educación, puesto que acorde con la problemática actual de contaminación del medio ambiente, los ciudadanos desde temprana edad debemos entregar y recibir el mensaje de que este es un medio de transporte no contaminante que permite cubrir viajes rutinarios de media y larga distancia de manera económica.

Cuenca posee la ventaja de contar con un clima que permite la movilidad por este modo, por ello se plantea la organización de una red para bicicletas a escala cantonal y urbana, considerando criterios de complementariedad con los otros modos de transporte, conectividad entre zonas urbanas, periurbanas y rurales, continuidad y solución de continuidad de las infraestructuras existentes y en proceso de construcción.



Movilidad en transporte público

Es el modo de transporte que mayor influencia desde el punto de vista social, económico y ambiental presenta para el desarrollo de una ciudad.

Es sencillo notar la desconexión existente a lo largo de los años entre el desarrollo del transporte público colectivo y el desarrollo urbano, así como las respectivas consecuencias y repercusiones sobre el cantón. Cuenca no presenta una relación entre estructuras de uso de suelo y transporte público; el desarrollo de baja densidad en su área urbana aumenta la duración de los viajes así como la tendencia al uso del automóvil, esto se evidencia en el reparto modal en el que los porcentajes de distribución para los modos vehículo privado y bus ascienden a 32% y 31% respectivamente.

El esfuerzo para el desarrollo del transporte público se evidencia en el cantón con las re estructuraciones de las rutas implementadas y la consecuente disminución de unidades de transporte, favoreciendo a la disminución de contaminación, la implementación del control técnico de estas (Revisión Técnica Vehicular). Innovaciones tecnológicas, inserción de energías limpias con la incorporación del tranvía, el manejo y aplicación del concepto de un Sistema Integrado de Transporte permiten la intermodalidad de viajes deseada. En ese sentido se genera la necesidad de introducir un nuevo concepto que es el de la integración tarifaria con la finalidad de buscar desplazamientos intermodales adecuados con los otros modos y que en conjunto alberguen características de confort y calidad en un horizonte futuro próximo.

Para lograr el objetivo de incrementar el uso de ese modo se debe comenzar, de manera paralela, líneas de acción que tiendan a controlar el desarrollo de la demanda de viajes en vehículo privado puesto que este modo es el que produce mayor contaminación y es ineficiente energéticamente.

Movilidad en vehículo privado

Los desplazamientos en vehículo privado al igual que los viajes en transporte público simbolizan la tercera parte del total de los modos analizados y estos dos medios motorizados representan una relación superior a las dos terceras partes de dichos modos.

Debido a la necesidad de movilidad de los ciudadanos desde sus residencias hacia los lugares donde pueden y deben efectuar sus actividades rutinarias y/o periódicas el vehículo privado llenó la demanda de viajes de media y larga distancia, debido a la falla que ha experimentado el transporte público en la prestación del servicio. Esto conjuntamente con el crecimiento económico y poblacional de Cuenca saturó la mayor parte de la red viaria, lo que produjo la invasión de vías residenciales y del Centro Histórico y la ocupación del espacio público con automóviles en circulación o estacionamiento.

Por otro lado dentro de este modo están considerados los vehículos motorizados de dos ruedas, en un corto período (2012-2015) el porcentaje de este medio sobre el total del reparto modal aunmentó aproximadamente 1 punto, partiendo de un 1.8% a 2.64%. Sin embargo es importante destacar que existen áreas puntuales donde este porcentaje asciende a valores superiores al 5%, situación que debe considerarse por ser un indicativo de que las motocicletas pueden consolidarse como una forma de desplazamiento atractiva por ocupar menos espacio que el vehículo privado de cuatro ruedas, por la agilidad al momento de circular y por la facilidad al momento de estacionar.

En la base del Modelo de Movilidad (que se proyecta alcanzar) generarán estrategias para racionalizar el uso del vehículo privado, se prevé para horizonte de 10 años una reducción del 10% en los viajes en vehículo privado la que debe asumirse proporcionalmente desde los otros modos, destacando que no se trata de restringir, sino de priorizar en función de las demandas deseables.

Oferta y demanda de estacionamientos

En Cuenca la política de estacionamientos públicos es incorrecta ya que colabora a la inserción del vehículo privado hacia zonas urbanas y centrales excesivamente interiores. El sistema actual de estacionamientos está diseñado para tiempos de ciclos muy amplios, existiendo una permisividad encubierta dentro de los estacionamientos localizados en los corazones de manzana.

La estrategia del Plan de Movilidad y Espacios Públicos para los estacionamientos consiste en reequilibrar paulatinamente a favor de los modos sostenibles.

Sobre el territorio donde existe gran demanda peatonal, estancial o comercial se practica el criterio de alta rotatividad para el estacionamiento en superficie sin limitación a ciclos cortos, imposibilitando el control de uso del espacio público que es el objetivo de la asignación de áreas para dicho fin.

En ese sentido a nivel de centro urbano se propone reorganizar las áreas de estacionamiento en vía, priorizando la demanda para residentes, sobre las áreas inmediatas a las piezas más centrales se deberá asumir el aparcamiento rotativo con períodos cortos de tiempo, tal que permita el funcionamiento de las diferentes actividades económicas (distribución , reparto y entrega de mercancías – carga y descarga) y por último se dotará de espacio en una segunda corona para la demanda laboral con criterios de bajo costo y rotación media alta. La implementación de este sistema de tres coronas (residencial, económico y laboral) debe ser gradual.







Enfoque por escalas

Uno de los soportes fundamentales del Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca consiste en una metodología de las diferentes escalas territoriales que interactúan tanto en el ámbito cantonal, como en el urbano; de ahí su denominación.

El carácter de centralidad regional que posee la ciudad, obliga a una comprensión de otras condicionantes en su funcionamiento, por ejemplo su geografía, entendida como parte integrante de dicho territorio regional.

En ese sentido se propone una estrategia basada en la lectura de sistemas urbanos de movilidad, considerando el criterio de que las ciudades forman parte de un sistema urbano territorial complejo, y como tales debe ser analizadas, planificadas y gestionadas en un marco dinámico que rebasará la clásica visión de edificios, equipamientos y usos. Por lo tanto, dado que desde la perspectiva específica del transporte esta concepción se vuelve aún más complicada es ineludible la necesidad de incorporar una visión desde diferentes escalas territoriales para garantizar un mínimo de eficacia en cualquier propuesta de planificación operativa.

El problema actual de Cuenca es la incorrecta lectura de las escalas territoriales y sus relaciones, la demanda creciente de movilidad que alcanza cifras muy elevadas; dicha demanda cuenta con una oferta mono modal de infraestructuras cuyo recurso espacial de territorio urbano y cantonal ha sido consumido casi en su totalidad. Es un requerimiento entonces, realizar un análisis delicado de las funciones actuales de centralidad y una clarificación en la necesidad de generar nuevos nodos articuladores a nivel cantonal que liberen al área urbana de la presión externa innecesaria, venida de la mano con el uso del vehículo privado.

En este contexto el análisis de la movilidad a escala territorial se realiza de la siguiente forma:

MOVILIDAD ESCALA CANTONAL	MOVILIDAD ESCALA URBANA	MOVILIDAD DEL CENTRO URBANO
Viajes desde el área periurbana y rural hacia Cuenca	A nivel de Ciudad: Viajes entre barrios (unidades funcionales)	Viajes hacia el Centro urbano (Centro Histórico - El Ejido)
Viajes desde Cuenca hacia las áreas periurbanas y rurales	A nivel de barrios: viajes en el interior de los barrios (zonas funcionales)	Relaciones entre Ciudad antigua y la Ciudad moderna (relación entre Centro Histórico - El Ejido)

La metodología empleada para la caracterización de la movilidad parte de una matriz origen-destino constituida por 71 microzonas (67 urbanas y cuatro externas al cantón) que tuvo como base una encuesta domiciliaria del año 2012. Dicha matriz luego de un proceso de actualización, expansión y ajuste fue transformada a una conformada por 51 microzonas (47 urbanas y cuatro externas al cantón) de movilidad basadas principalmente en agrupaciones realizadas a partir de las zonas censales, considerando la existencia de barreras geográficas – topográficas, producidas por el volumen vehicular, es decir, ejes viales que absorben tránsito de paso que dividieron ciertas zonas y agruparon otras, así como la ubicación de equipamientos y atractores de viajes. En resumen, se consideraron criterios de homogeneidad, límites, equipamientos y barreras.

Esto a la vez permitió un posterior ajuste a un nivel macroscópico constituido por 21 macrozonas urbanas y 21 macrozonas rurales (en concordancia con las parroquias del cantón) para poder desagregar la movilidad por zonas y motivos dentro del cantón; no se consideró la movilidad provenientes de las zonas externas.

La determinación de estas zonas permitió la construcción de un modelo macro de redes (peatonal, ciclable, red básica motorizada, red de transporte público y red de intercambiadores) dentro de las tres escalas territoriales definidas, que van desde los niveles rurales y periurbanos hasta los niveles de ciudad y barrio, dentro de este último se encuentra el centro. Dentro de la gestión del Plan de Movilidad y Espacios Públicos dichas redes deben ponerse en carga mediante modelizaciones para determinar los ajustes necesarios que permitan obtener las demandas futuras, así como su requerimiento en cuanto a espacio público constituido por los corredores de los diferentes modos de transporte.

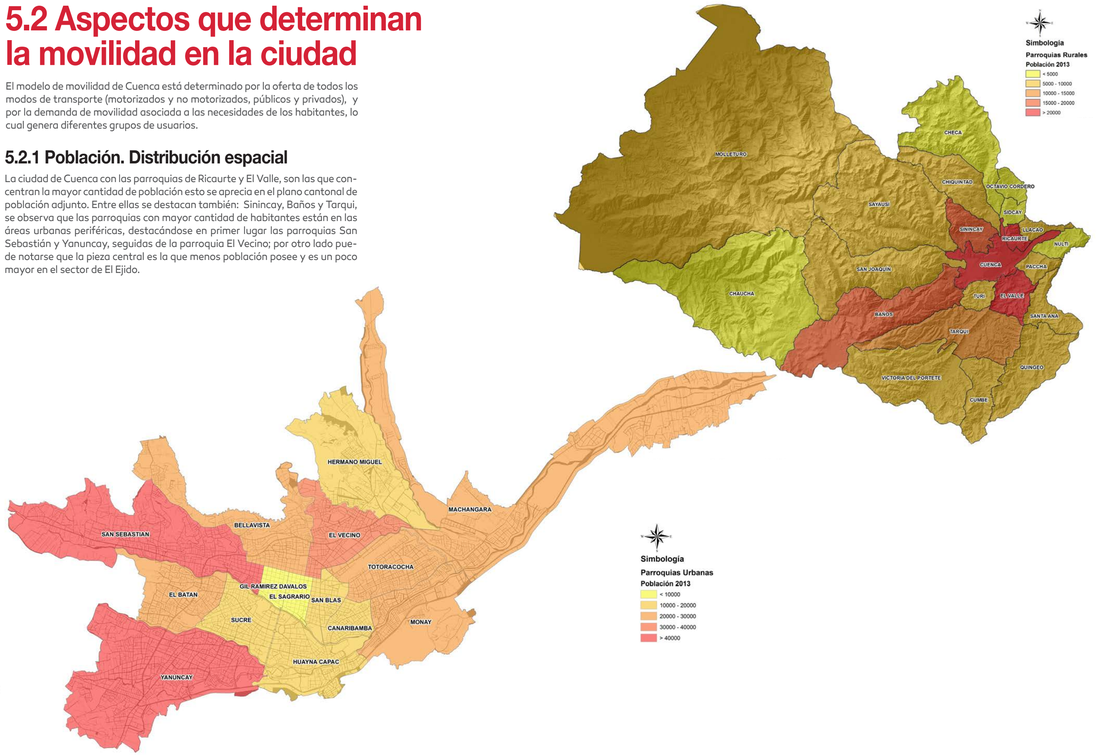


5.2 Aspectos que determinan la movilidad en la ciudad

El modelo de movilidad de Cuenca está determinado por la oferta de todos los modos de transporte (motorizados y no motorizados, públicos y privados), y por la demanda de movilidad asociada a las necesidades de los habitantes, lo cual genera diferentes grupos de usuarios.

5.2.1 Población. Distribución espacial

La ciudad de Cuenca con las parroquias de Ricaurte y El Valle, son las que concentran la mayor cantidad de población esto se aprecia en el plano cantonal de población adjunto. Entre ellas se destacan también: Sinincay, Baños y Tarqui, se observa que las parroquias con mayor cantidad de habitantes están en las áreas urbanas periféricas, destacándose en primer lugar las parroquias San Sebastián y Yanuncay, seguidas de la parroquia El Vecino; por otro lado puede notarse que la pieza central es la que menos población posee y es un poco mayor en el sector de El Ejido.



5.2.2 La red viaria, entendida como soporte físico de la movilidad independientemente del modo de transporte utilizado.

Viario cantonal y Viario urbano

Tramificación: Tramos / nodos

Dentro de la cartografía actual con que cuenta la Municipalidad, se determina que la longitud de las principales vías cantonales y urbanas asciende a 4.590,25Km., de los cuales 3.493,25Km. pertenecen al viario rural y los 1.097,00Km. restantes corresponden al viario urbano.

Dentro del viario urbano se identifica un total de 13.269 tramos distribuidos entre 600 nodos o intersecciones entre viarios principales.

La tabla adjunta resume lo descrito:

Longitud viario cantonal	4.590,25 km	Vías principales cantonales más vías urbanas
Longitud viario rural	3.493,25 km	Tramos fuera del límite urbano
Longitud viario urbano	1.097,00 km	Tramos dentro del límite urbano
Total tramos urbanos	13.269	Dentro del límite urbano
Total nodos / intersecciones urbanas	600 entre viarios principales	Dentro del límite urbano

Fuente: GAD Municipal de Cuenca

Geometría de la red

La ciudad de Cuenca se ubica sobre una gran planicie en la cordillera de los Andes y está constituida por un sistema de cuatro terrazas, rodeada de montañas donde se ubican las 21 parroquias rurales. El terreno sobre cada terraza es plano y está dividido por cuatro ríos. Las aguas del Río Tomebamba atraviesan la ciudad en dirección oeste-este, este elemento y la diferencia de nivel existente entre la segunda y tercera terraza dividen a Cuenca en dos partes; El Barranco se considera el límite entre la ciudad histórica y la ciudad moderna, a la vez es una barrera de viario para generar una conexión directa en sentido norte-sur y viceversa. El río Machángara se localiza al norte de la ciudad y más al sur se encuentran el Yanuncay y Tarqui que confluyen hacia el Tomebamba; estos elementos ubicados sobre la tercera terraza también limitan al viario a brindar una conexión en sentido norte-sur y viceversa.

En un análisis interno – externo del territorio se identifica un viario en forma de damero cuya conexión en sentido norte-sur, este-oeste y viceversa está limitada por la diferencia de nivel entre las terrazas, por los ríos que lo cruzan y por el aeropuerto, constituido como una barrera de ciudad.

En la tercera terraza, dentro de una segunda corona del territorio urbano, el viario permite una conexión este-oeste de carácter circular en su parte sur (Av. Don Bosco en conjunto Av. 24 de Mayo y en menor distancia la Av. Diez de Agosto y Av. Doce de Abril); así también se aprecia que la geometría de la red viaria conforma la ciudad de diferentes polígonos irregulares, permitiendo conexiones incompletas en sentido oeste-sur y viceversa (Av. Diez de Agosto, Av. Primero de Mayo), en sentido norte-sur y viceversa (Av. Fray Vicente Solano, Av. Huayna Cápac) y en sentido radial y de conexión al Centro Histórico (Av. Loja, Las Herrerías y Barrial Blanco) ya que su longitud se corta por las terrazas y los ríos. La falta de continuidad es una de las causas de saturación que presentan algunas calles del área urbana.

Por otro lado Cuenca posee una sola vía que atraviesa la ciudad longitudinalmente en sentido oeste-este, sin embargo la conexión éste-oeste está limitada por la variación del ancho de calzada a largo de su longitud; sobre esta calle desembocan vías que se desarrollan en sentido norte-sur y se disponen en forma de arcos concéntricos (Guapondélig, Paseo de los Cañaris, Los Andes y Los Colorados).

En una tercera corona (periferia urbana) y sobre la primera y cuarta terraza, existen vías principales que se disponen de manera radial a las que confluyen vías secundarias y que en conjunto constituyen una geometría en forma de espina de pescado (Av. Ordóñez Lasso, Camino a San Pedro de El Cebollar, Vía a Miraflores, Camino a Sinincay, Vía a Patamarca, Vía a El Valle y Camino a Turi); éstas calles permiten la conexión con el área rural.

En ese sentido y tal como puede observarse en el plano adjunto, el crecimiento de Cuenca y consecuentemente la geometría del viario está supeditado por estos elementos (ríos, terrazas, montañas y aeropuerto), lo que hace que el acceso al área urbana desde las parroquias rurales, se realice a través de viarios de conexión radial, que no pueden ser complementados en paralelo por otros de mayor capacidad. En el plano adjunto se aprecia que el viario que conecta a las diferentes parroquias rurales con la ciudad confluye hacia nueve nodos de acceso según el detalle de la tabla que se muestra a continuación:

Las vías que conectan las parroquias a la ciudad son de geometría sinuosa y se disponen en sentido radial para acceder a la misma.

Parroquia	Nodos de acceso a la ciudad	Dirección
Sinincay	Vía a Miraflores y Av. de las Américas	Norte
Ricaurte	Panamericana Norte y Vía a Ricaurte	Nor-este
	Desde Av. 25 de Marzo	
Chiquintad	Puente de la Compañía, Panamericana Norte y Vía a Ricaurte y desde Av. 25 de Marzo	Nor-este
Sidcay		
Checa		
Octavio Cordero Palacios		
Llacao	Panamericana Norte	Este
Nulti	Circunvalación Sur	Sur-este
Paccha	Vía Rápida Cuenca-Azogues	Sur-este
El Valle	Vía al Valle y Circunvalación Sur	Sur
	Vía al Valle y Av. 24 de Mayo	
Quingeo	Vía al Valle y Av. 24 de Mayo	Sur
Santa Ana		
Turi	Circunvalación Sur y Vía a Turi	Sur
Baños	Av. de la Américas y Ricardo Darquea	Sur-oeste
Cumbe	Control Sur	Sur-oeste
Tarqui		
Victoria Del Portete		
Sayausí	Ordoñez Lasso	Nor-oeste
San Joaquin	Vía Medio Ejido - San Joaquin y Av. de las Américas	Oeste
Chaucha		
Molleturo	Vía Medio Ejido - San Joaquin y Av. de las Américas y Ordoñez Lasso	Oeste





Malla. Formalización de la red viaria

La formalización de la malla del viario del cantón corresponde a los siguientes patrones:

• Patrón ortogonal:

Histórica: Corresponde a la originada en el período fundacional de la ciudad, la misma caracteriza y se replica en todo el Centro Histórico, partiendo desde la centralidad identificada hoy, como el Parque Calderón – Escala Centro.

Es una malla ortogonal de retícula pequeña vinculada a criterios históricos, cuya funcionalidad y forma se asocian al primer crecimiento poblacional y espacial experimentado por la ciudad en 1816, esta malla se corresponde con las llamadas manzanas, las cuales conformaron los diferentes barrios del centro. Esta estructura urbana tiene como límites la Av. Huayna Cápac al este, la calle Rafael María Arízaga al norte, la Calle Larga al sur, hasta la Av. De las Américas al oeste.



Esta estructura favorece la movilidad de peatones y ciclistas, permitiendo la coexistencia entre los modos de transporte. Es posible limitar, sin necesidad de restringir, el acceso del vehículo privado. La ordenación funcional se puede lograr con la implementación de plataformas únicas.

Longitudinal: Dentro de la segunda corona de la ciudad – Escala Urbana.

La retícula ortogonal es alargada, esta configuración está condicionada por el efecto barrera del aeropuerto dentro de la ciudad ubicado en la parroquia Totoracocha, la elongación de la malla se produce a favor de los ejes principales: Av. Gil Ramírez Dávalos , Av. España y Av. Hurtado de Mendoza. Los ramales de la Av. Hurtado de Mendoza permiten la conexión norte-sur.

El viario de la parroquia Monay también presenta esta estructura y la configuración está condicionada por el río Tomebamba y por la montaña que bordea la ciudad en el sector sur. En este caso la elongación de la malla también se produce a favor de los ejes principales: Av. 24 de Mayo y Circunvalación Sur.
La longitud de las manzanas es superior a la malla de Centro Histórico, que afecta en cierto grado la movilidad peatonal, pero posibilita el reparto del espacio de la sección según la demanda de los diferentes modos de transporte (no motorizados y motorizados).



Patrón Radio-Concéntrico:

Segunda y tercera corona del territorio de la ciudad – Escala Urbana.

Este modelo se desarrolla a partir del Primer Plan Regulador de Cuenca (1947), en el que se plantea la conformación de la nueva ciudad, extendiéndose hacia la plataforma baja, El Ejido.

La retícula planteada se fundamenta en la tipología de la "ciudad – jardín", se traza un parcelamiento para implantación de viviendas aisladas rodeadas de grandes áreas verdes.

El entramado viario se desarrolla a través de ejes radiales que conectan la ciudad en dirección este–oeste, como la Av. Remigio Crespo, Paseo de los Cañaris, Diez de Agosto, Héroes de Verdeloma y complementándose en sentido norte–sur los conectores viales como la Av. Loja, Paucarbamba, Barrial Blanco, Max Ulhe, entre otras.



El viario con este tipo de estructura también responde a los trazados generados para unir el área central hacia la actualmente denominada "ciudad moderna", que siguen el recorrido paralelo a las orillas de ríos y quebradas a efectos de que la pendiente sobre las calles sea la mínima posible, generando de esta

forma ramales curvilíneos como: la Av. Doce de Abril, Av. 24 de Mayo, Av. Tres de Noviembre y Av. Primero de Mayo.

Actualmente la zona cambió su vocación residencial para acoger diversos usos como el comercio y la gestión o la administración, respondiendo a una demanda vinculada por su cercanía y conexión hacia el Centro Histórico, donde también es posible una movilidad por medios no motorizados.

A escala cantonal, este tipo de retícula se presenta en las cabeceras parroquiales de Sinincay y Ricaurte.



Patrón Irregular:

Segunda, tercera corona de la ciudad – Escala Urbana
Cabeceras parroquiales – Escala Cantonal.

Este tipo de entramado viario se evidencia en la mayor parte del territorio cantonal de vocación residencial, predominando principalmente el viario de carácter local que no tiene ningún patrón definido. La ruptura de la malla en patrón irregular se conforma de acuerdo a las necesidades y demandas de suelo para emplazar nuevas edificaciones cuya sección y trazado responden a la orografía de la ciudad y el cantón.

Se destacan ejes circulares que bordean la ciudad en su parte norte y sur se generaron en el intento de salvar los rasgos topográficos del territorio, entre los que se destacan la Av. Ordoñez Lasso, calle Gran Colombia y Av. González Suárez que cruzan longitudinalmente la ciudad permitiendo una conexión en sentido este-oeste, más dos ejes periféricos que circunvalan Cuenca, dispuestos uno, en el sector norte: Av. De las Américas y otro, en el sector sur: Circunvalación Sur.

En la ciudad las secciones de este tipo de viario se caracterizan por tener anchos muy grandes, limitando la movilidad peatonal.



A escala cantonal, las mallas del viario son irregulares, todas las cabeceras parroquiales presentan calles que se desarrollan según las limitaciones de la topografía del terreno. Algunas de ellas presentan pendientes superiores al 10%.

Dentro de este tipo de estructura, se destaca una configuración de viario en forma de espina de pescado, sobre los ejes que conectan la ciudad con las parroquias rurales y sobre los ejes que conectan las cabeceras parroquiales con sus diferentes comunidades, claro ejemplo de esto es la vía a Buenos Aires en la parroquia Sayausí, vía a Paccha, vía al El Valle, entre otras.

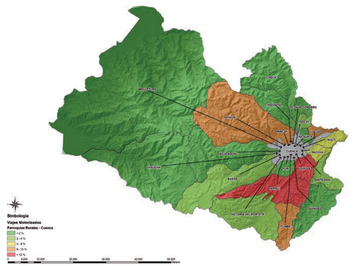
5.3 Características de la movilidad en Cuenca en día laboral o de máxima demanda

La movilidad global que soporta el cantón supone un total de 1.330.948 viajes en día laboral. De los cuales casi el 22% son externos, originados de la relación entre la ciudad de Cuenca y sus parroquias, más los viajes hacia la ciudad provenientes de los cantones de la provincia del Azuay y de las diferentes provincias del país. El 26% representa los viajes originados en la urbe hacia las citadas zonas externas y el 52% restante corresponde a los viajes generados en el interior de la ciudad.

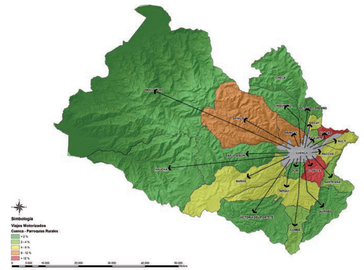
La ciudad en sí soporta una presión diaria de alrededor de 241.040 viajes desde fuera, realizados en vehículo privado. Los viajes de salida en el mismo modo ascienden a 222.860; además de 103.831 viajes de entrada en transporte público y 68.341 viajes de salida por el mismo medio. De manera global obtenemos 636.072 viajes entre la zona externa e interna de la ciudad de Cuenca.

MOVILIDAD GLOBAL DEL CANTÓN CUENCA			
	Viajes	%	
Movilidad Cantonal	636.072	48	Relaciones externas-internas
Movilidad Urbana	694.876	52	Relaciones ámbitos urbanos de la ciudad de Cuenca
Total viajes generados	1.330.948		

Fuente: Elaboración propia – GAD Municipal del cantón Cuenca.



Fuente: Elaboración propia – GAD Municipal del cantón Cuenca.



Fuente: Elaboración propia – GAD Municipal del cantón Cuenca.

5.3.1 Características de la movilidad en el cantón Cuenca en día laboral: Ciudad de Cuenca - Territorio exterior

Las características funcionales del cantón le confieren a la movilidad un importante componente territorial, convirtiendo a la ciudad de Cuenca en el principal centro atractor de viajes.

En este sentido debe entenderse y dimensionar las demandas de la movilidad de los habitantes dentro y fuera de la urbe y que provienen de las parroquias rurales, cantones de la provincia y diferentes provincial del país, esta última demanda utiliza cierta parte de la capacidad del viario urbano para satisfacer las necesidades (motivos de viajes) asociadas a la centralidad de la ciudad.

Global de viajes ciudad de Cuenca – Exterior (parroquias rurales del cantón, cantones provincia del Azuay y provincias del Ecuador)

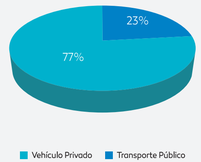
En base a estudios realizados para el proyecto tranvía, contratados por el GAD Municipal de Cuenca, las relaciones de movilidad entre la ciudad de Cuenca y las parroquias rurales quedan caracterizadas según el detalle que se muestra a continuación:

	O/D	
PARROQUIAS RURALES	EXT-INT EXP	INT-EXT EXP
BAÑOS	8.140	12.540
CHAUCHA	240	220
CHECA	602	550
CHIQUINTAD	344	110
CUMBE	12.320	8.470
EL VALLE	37.360	44.990
LLACAO	29.680	47.520
MOLLETURO	220	220
NULTI	13.760	15.950
OCTAVIO CORDERO PALACIOS	640	330
PACCHA	19.920	12.320
QUINGEO	480	1.760
RICAURTE	2.720	6.380
SAN JOAQUIN	2.240	2.530
SANTA ANA	4.480	4.180
SAYAUSÍ	31.680	18.810
SIDCAY	9.920	9.240
SININCAY	16.684	16.170
TARQUI	39.490	16.940
TURI	5.940	330
VICTORIA DEL PORTETE	4.180	3.300

Distribución por modos

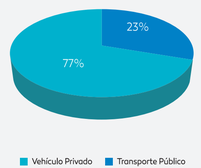
Los viajes desde y hacia la ciudad de Cuenca son de larga distancia, por lo tanto los medios utilizados para los mismos son de carácter motorizado.

DISTRIBUCIÓN MODAL: CUENCA / EXTERIOR



Fuente: Elaboración Propia – GAD Municipal de Cuenca.

DISTRIBUCIÓN MODAL: EXTERIOR / CUENCA

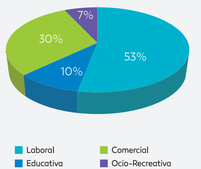


Fuente: Elaboración Propia – GAD Municipal de Cuenca.

Distribución por motivos

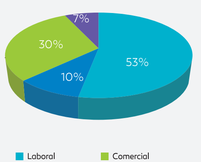
La composición de los viajes según los motivos que originan la movilidad desde y hacia Cuenca, se muestra a continuación:

DISTRIBUCIÓN SEGÚN MOTIVOS: CUENCA / EXTERIOR



Fuente: Elaboración Propia – GAD Municipal de Cuenca.

DISTRIBUCIÓN SEGÚN MOTIVOS: EXTERIOR / CUENCA

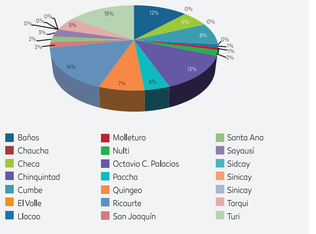


Fuente: Elaboración Propia – GAD Municipal de Cuenca.

Orígenes (Ciudad Cuenca -> Exterior)

La distribución espacial de los viajes cantonales que se originan en la ciudad hacia el territorio fuera de ella; es la siguiente:

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LOS VIAJES DESDE CUENCA HACIA EL EXTERIOR

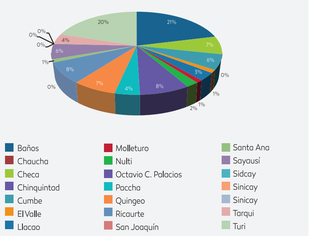


Fuente: Elaboración Propia – GAD Municipal de Cuenca

Destinos (Exterior -> Ciudad Cuenca)

La distribución espacial de los viajes cantonales hacia la ciudad y que se originan en el exterior del límite de su territorio; es la que se muestra en gráfico adjunto:

DISTRIBUCIÓN ESPACIALDE LOS VIAJES DESDE ELEXTERIOR HACA CUENCA



Fuente: Elaboración Propia – GAD Municipal de Cuenca

5.3.2 Movilidad de la ciudad de Cuenca: Escala Urbana.

Para explicar la relación de viajes se establecieron zonas de movilidad tomando en consideración las barreras topográficas, la influencia de ejes viales, ubicación de equipamientos, homogeneidades del comportamiento y funcionalidad de la zona.

El resultado es una matriz de 51 zonas incluidas en el área urbana y urbano-arroquial del cantón: El Valle, Baños, Sayausí, San Joaquín, Sinincay, Checa, Ricaurte, Turi, Llacao, Nulti y Zhucay; y de cuatro zonas externas que corresponden a viajes provenientes de:

- Acceso oeste (Guayaquil, Molleturo, El Cajas que ingresan por la Av. Ordóñez Lasso Cuenca-Molleturo-Naranjal).
- Acceso sur (Loja, Cumbe, Nabón, Pasaje que ingresan por la Panamericana Sur).
- Acceso norte (Cañar, Ambato, Biblián, Azogues, que ingresan por la Panamericana Norte).
- Acceso norte (Azogues, Paute, Gualaceo y Chordeleg que ingresan por la autopista Cuenca-Azogues).

El PMEP de Cuenca utiliza como información base: Los datos de encuestas y estudios realizados por parte del GAD Municipal de Cuenca para distintos modos de transporte.

Para la elaboración de la matriz se utilizó una base de 5.000 encuestas de hogar en la que se levantó información de modo, motivo y temporalidad de viajes; que permitió caracterizar la demanda de movilidad en el área urbana de Cuenca.



Viajes totales – Movilidad global

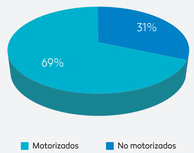
El modelo de movilidad de Cuenca basa su interpretación en la oferta de vialidad y transporte, conceptualizado únicamente desde el servicio de transporte público convencional. En el presente análisis el PMEP considera a todos los modos de transportación (motorizados / no motorizados, públicos/ privados) así como la demanda de movilidad asociada a las necesidades de los habitantes.

En este sentido la movilidad urbana de Cuenca supone un total de 694.876 viajes con origen/destino solamente en el interior de la ciudad.

Distribución por modos

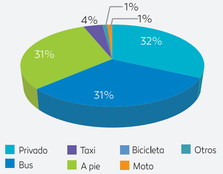
En la caracterización de la movilidad de la ciudad domina el modo motorizado.

MOTORIZADOS / NO MOTORIZADOS



Sin embargo, los modos sustentables (transporte público y caminata) de transportación en conjunto con un 64 % ocupan el primer lugar, por sobre el transporte realizando en vehículo privado.

DISTRIBUCIÓN MODAL EN CUENCA



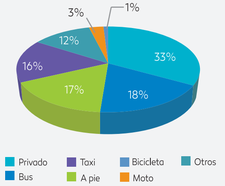


Distribución por motivos

Para caracterizar las zonas de transporte en función de la capacidad de atracción de viajes diarios, es necesario obviar de la información de base (encuestas de hogares) el motivo de desplazamiento: "Vuelta a casa", ya que a esta escala, a cualquier viaje de ida le corresponde un viaje de vuelta a casa.

La movilidad obligada, el trabajo y los estudios, representan más de la mitad de los viajes realizados en el interior de la ciudad. En un día laboral normal tenemos el 51%, seguido por los viajes generados por compras y gestiones personales con un 18% y 17% respectivamente.

MOTIVOS DE TRANSPORTE

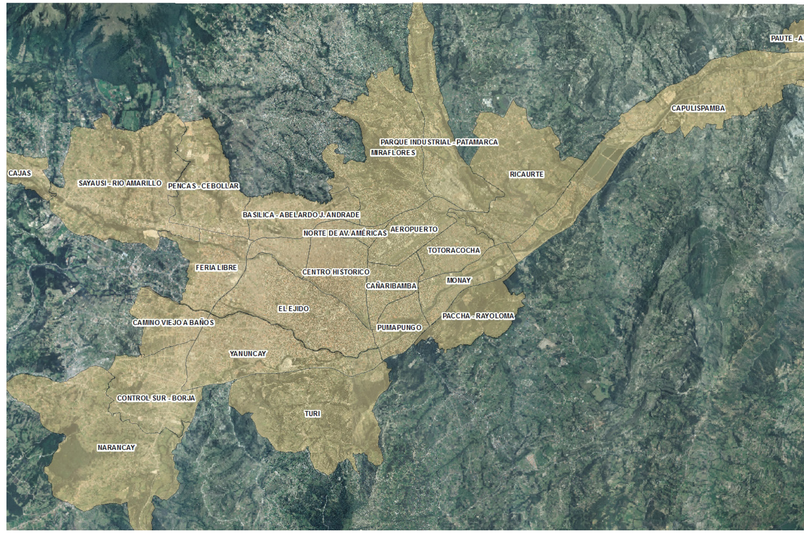




Movilidad según ámbitos urbanos.

La distribución espacial de los viajes urbanos se obtiene de la matriz Origen/Destino a nivel de las macrozonas logradas a partir la información de base y que se corresponden con una primera definición de las unidades funcionales o barrios de la ciudad.

En la actualidad los equipamientos de carácter urbano, así como la distribución espacial de servicios, comercio, religión, educación se encuentran emplazados mayoritariamente en la denominada zona centro (conformado en gran parte por el Centro Histórico de Cuenca y el sector de El Ejido). La zona centro se considera como la más importante receptora de viajes diarios con aproximadamente un 25% del total.



ZONAS		CENTRO HISTÓRICO	EL EJIDO	NORTE DE AV. AMERICAS	AEROPUERTO	CAÑARIBAMBA	PUMAPUNGO	YANUNCAY	CAMINO VIEJO A BAÑOS	FERIA LIBRE	PENCAS - CEBOLLAR	BASILICA - ABELARDO J. ANDRADE	MIRAFLORES	PARQUE INDUSTRIAL - PATAMARCA	TOTORACOCHA	MONAY	CONTROL SUR - BORJA	SAYAUSI - RIO AMARILLO	RICAURTE	CAPULISPAMBA	PACCHA - RAYOLOMA	TURI	NARANCAY	CAJAS
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Centro Historico	1	39828	13194	8221	6658	3948	3298	6629	3225	4613	3141	6378	9069	1924	3929	4391	3396	2921	3126	1394	1799	147	81	0
El Ejido	2	13577	15035	2315	1337	2524	1486	5251	585	3476	1501	2358	1268	436	1602	1593	1680	399	776	373	590	84	400	35
Norte de Av. Americas	3	3998	2057	1999	629	536	258	683	141	1495	206	400	297	0	206	215	257	585	488	0	0	124	258	62
Aeropuerto	4	8911	2780	1614	5551	1853	666	2031	373	1425	897	812	2484	1389	2223	1472	810	643	1598	677	194	93	0	31
Cañaribamba	5	9124	4793	1806	2396	5086	1461	1809	516	1305	593	1192	1220	397	1306	1370	751	92	817	398	575	0	310	26
Pumapungo	6	6218	2849	563	1105	1608	2646	1654	281	985	612	501	382	111	1389	1009	484	284	811	197	223	0	150	0
Yanuncay	7	11523	11645	2124	1445	1713	1878	8848	469	4037	1071	1515	736	576	974	2086	1446	596	750	781	129	305	1111	53
Camino Viejo A Baños	8	5639	1982	831	324	476	334	722	262	1644	82	275	235	385	253	128	442	476	381	26	311	0	0	0
Feria Libre	9	5974	6675	2063	1066	1624	1078	4678	1763	4517	2200	2387	2573	1038	1509	1222	2662	1502	1158	1018	524	364	1264	232
Pencas - Cebollar	10	7725	4351	958	755	550	607	1568	139	2219	1390	1060	994	336	393	445	789	786	172	167	158	0	54	0
Basilica - Abelardo J. Andrade	11	7955	5238	2550	574	997	558	2349	275	1989	1270	3669	886	156	3564	525	258	1128	374	293	96	0	545	0
Miraflores	12	14457	3918	2644	1949	1302	382	1931	142	2814	438	882	7871	2045	619	255	565	0	1055	124	180	0	515	80
Parque Industrial - Patamarca	13	2484	801	850	875	653	110	712	292	1165	336	231	1901	2928	200	488	584	0	623	51	146	0	40	0
Totoracocha	14	8495	4286	1130	1657	1827	1341	1775	296	1502	348	666	818	176	3578	1426	472	337	1128	581	330	71	132	0
Monay	15	8826	5155	434	973	1711	1292	1946	205	1006	331	450	166	563	1520	4026	389	249	386	358	428	68	245	0
Control Sur - Borja	16	5317	2624	1113	314	194	202	1054	303	1393	455	191	179	591	98	242	1953	0	657	0	105	77	286	89
Sayausi - Rio Amarillo	17	4243	2031	696	202	367	251	909	433	2100	565	379	123	77	111	94	149	2729	86	43	0	0	52	104
Ricaurte	18	6366	2107	790	1224	479	324	280	80	1372	303	607	520	421	721	384	47	166	809	505	0	61	86	84
Capulispamba	19	3900	1844	373	845	495	507	733	77	1234	0	293	176	236	306	307	103	95	696	898	0	0	180	0
Paccha - Rayoloma	20	2214	993	78	151	495	194	157	285	474	158	95	342	146	502	498	0	36	0	136	767	21	0	36
Turi	21	88	129	62	0	0	0	194	0	0	0	0	0	0	0	68	98	81	61	0	21	0	0	0
Narancay	22	234	207	72	85	57	0	506	29	669	75	81	133	40	63	245	59	52	134	0	0	0	0	0
Cajas	23	0	34	62	0	0	0	53	0	533	0	0	80	0	0	26	89	52	84	0	0	0	0	0
Total Destinos		17709	94726	33347	30115	28496	18874	46473	10171	41966	15973	24420	32454	13972	25066	22517	17484	13207	16170	8020	6577	1415	5709	832

Fuente: Elaboración propia – GAD Municipal del Cantón Cuenca.

-> Distribución de destinos

El total de viajes realizados dentro de la ciudad se distribuyen en el territorio según el detalle de la tabla adjunta:

MACROZONAS - DESTINOS DE VIAJES	DESTINOS TOTALES	DESTINOS TOTALES (%)
Centro Historico	177095	26%
El Ejido	94726	14%
Norte De Av. Americas	33347	5%
Aeropuerto	30115	4%
Cañaribamba	28496	4%
Pumapungo	18874	3%
Yanuncay	46473	7%
Camino Viejo A Baños	10171	1%
Feria Libre	41966	6%
Pencas - Ceballar	15973	2%
Basilica - Abelardo J. Andrade	24420	4%
Miraflores	32454	5%
Parque Industrial - Patamarca	13972	2%
Totoracocha	25066	4%
Monay	22517	3%
Control Sur - Borja	17484	3%
Sayausi - Rio Amarillo	13207	2%
Ricaurte	16170	2%
Capulispamba	8020	1%
Paccha - Rayoloma	6577	1%
Turi	1415	0,2%
Narancay	5709	1%
Cajas	832	0,1%
Total Destinos	685080	100%

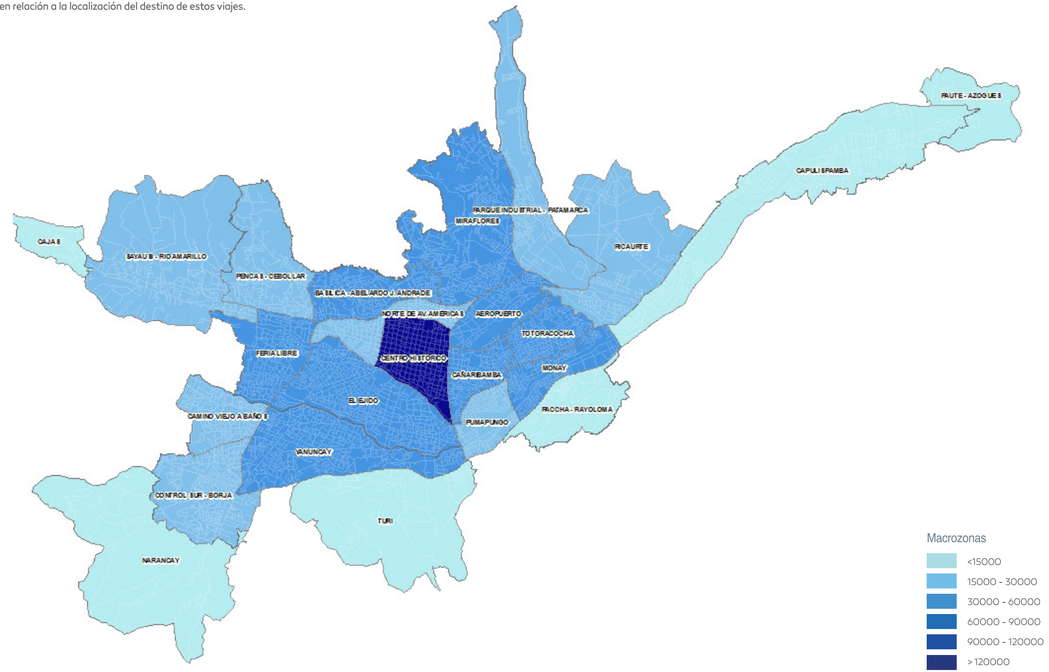
Fuente: Elaboración propia – GAD Municipal del cantón Cuenca.

La unidad que concentra mayor viajes de destino es el Centro Histórico, con más del 26% del total, seguida por la zona de El Ejido con el 14% de atracción de viajes. A nivel de escalas el centro urbano atrae la mayor cantidad de viajes de la urbe. Capulispamba, Paccha-Rayoloma, Narancay, Turi y El Cajas son las zonas con menor destino de viajes.



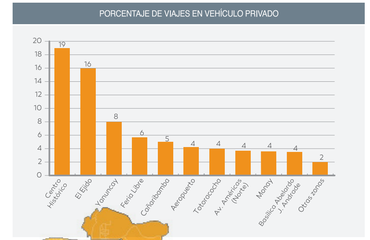
-> Distribución de destinos según modos

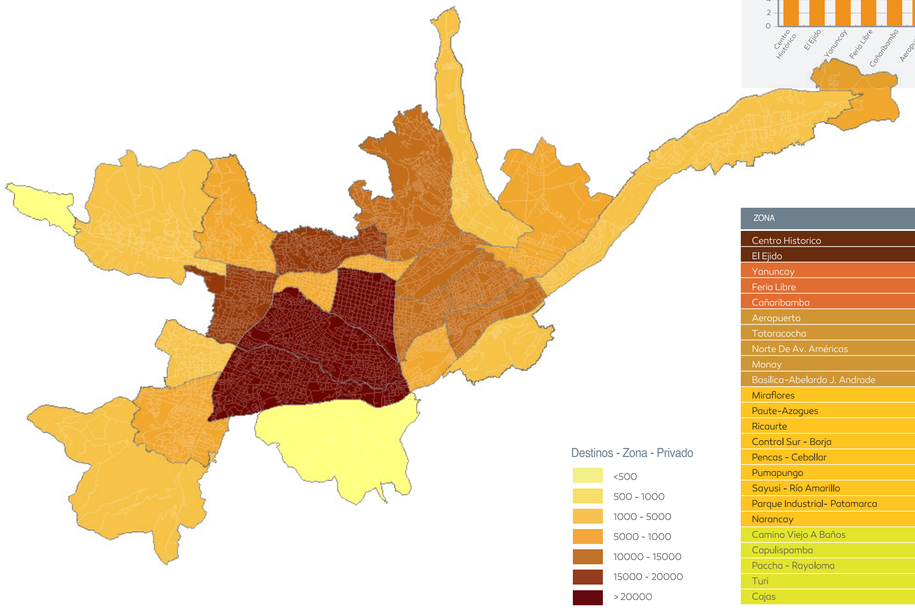
Reconocer y entender las relaciones entre zonas funcionales de movilidad es importante para la definición de políticas sectoriales, así como las políticas globales. En esta sección se analizan los modos de transporte más significativos en relación a la localización del destino de estos viajes.



a) Modo vehículo privado

La zona de mayor destino de viajes en vehículo privado, es la zona Centro Histórico, El Ejido, seguida inmediatamente por la zona Feria Libre, Abelardo J. Andrade, Totoracocha y Miraflores.





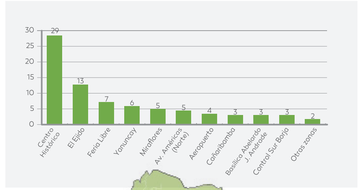
ZONA	PRIVADO	PORCENTAJES
Centro Historico	42.768	19
El Ejido	36.384	16
Yanuncay	18.142	8
Feria Libre	13.258	6
Cañaribamba	10.926	5
Aeropuerto	10.184	4
Totoracocha	10.173	4
Norte De Av. Américas	9.414	4
Monay	8.816	4
Basílica-Abelardo J. Andrade	8.392	4
Miraflores	7.772	3
Paute-Azogues	6.666	3
Ricaurte	6.297	3
Control Sur - Borja	6.023	3
Pencas - Cebollar	5.959	3
Pumapungo	5.495	2
Sayusi - Río Amarillo	4.439	2
Parque Industrial- Patamarca	3.988	2
Narancay	3.989	2
Camino Viejo A Baños	3.429	2
Capulispamba	2.677	1
Paccha - Rayoloma	1.708	1
Turi	840	0
Cajas	401	0

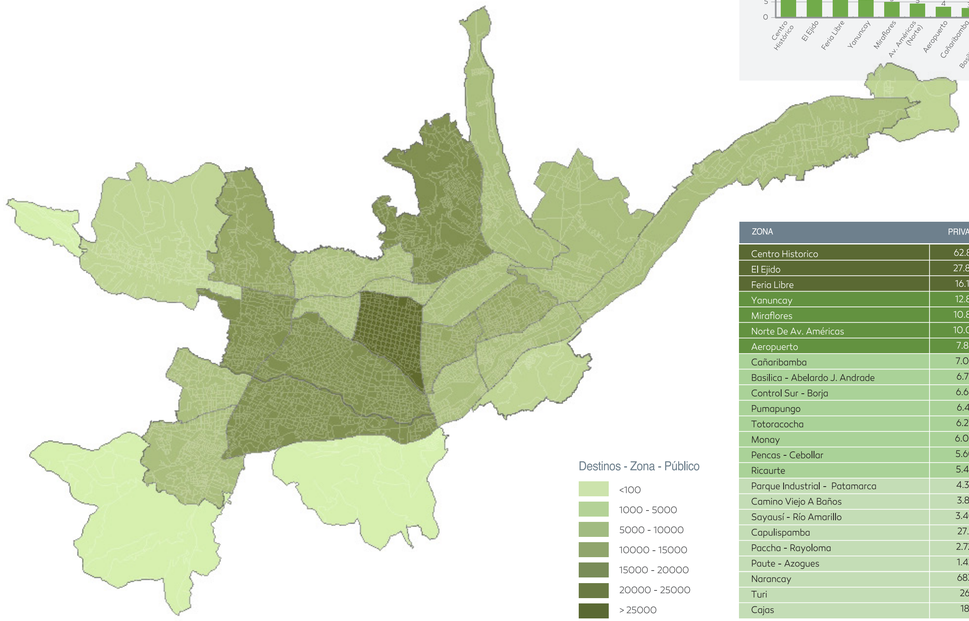
b) Modo transporte público

Los viajes acogidos por el sistema de transporte público en bus tienen como principal destino el acceso al centro de la ciudad, Feria Libre y El Ejido.

Totoracocha es el área desde la cual se origina el mayor número de viajes en transporte público, lo que además la categoriza como una de las zonas con mayor demanda de viajes motorizados totales.

VIAJES EN TRANSPORTE PÚBLICO



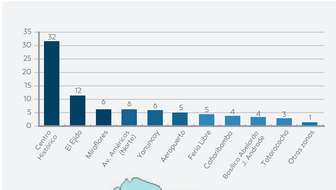


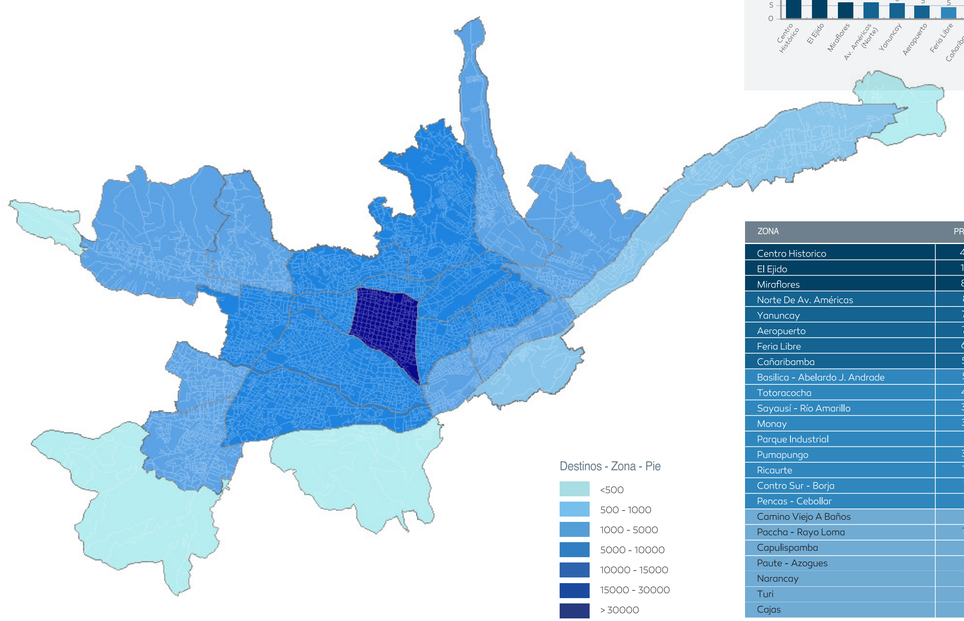
ZONA	PRIVADO	PORCENTAJES
Centro Historico	62.875	29
El Ejido	27.850	13
Feria Libre	16.196	7
Yanuncay	12.818	6
Miraflores	10.898	5
Norte De Av. Américas	10.039	5
Aeropuerto	7.839	4
Cañaribamba	7.086	3
Basilica - Abelardo J. Andrade	6.733	3
Control Sur - Borja	6.686	3
Pumapungo	6.413	3
Totoracocha	6.274	3
Monay	6.030	3
Pencas - Cebollar	5.606	3
Ricaurte	5.455	3
Parque Industrial - Patamarca	4.397	2
Camino Viejo A Baños	3.861	2
Sayausí - Río Amarillo	3.402	2
Capulispamba	27.61	1
Paccha - Rayoloma	2.720	1
Paute - Azogues	1.423	1
Narancay	6838	0
Turi	268	0
Cajas	185	0

c) Modo peatón

Al analizar la movilidad a pie, el Centro Histórico sigue manteniéndose como la principal zona que origina y recepta viajes, lo que la ratifica como la de mayor dinámica en la ciudad. En el caso de la movilidad a pie, se puede observar la generación de "anillos" de movilidad concéntricos en base a su centralidad.

VIAJES A PIE





ZONA	PRIVADO	PORCENTAJES
Centro Historico	42.162	32
El Ejido	15.471	12
Miraflores	8.203	6
Norte De Av. Américas	8.175	6
Yanuncay	7.754	6
Aeropuerto	7.081	5
Feria Libre	6.570	5
Cañaribamba	5.788	4
Basilica - Abelardo J. Andrade	5.419	4
Totoracocha	4.433	3
Sayausí - Río Amarillo	3.645	3
Monay	3.467	3
Parque Industrial	3.211	2
Pumapungo	3.072	2
Ricaurte	1.568	1
Contro Sur - Borja	1.512	1
Pencas - Cebollar	1.251	1
Camino Viejo A Baños	1.112	1
Paccha - Rayo Loma	1.018	1
Capulispamba	725	1
Paute - Azogues	225	0
Narancay	95	0
Turi	60	0
Cojas	46	0

-> Distribución de destinos según motivos

La movilidad de Cuenca está asociada a motivos concretos, esta relación se determina por la localización espacial de los elementos generadores de viajes, como son los grandes centros de actividad y los principales equipamientos administrativos, laborales, educativos, de salud, entre otros.

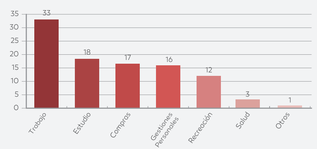
El principal motivo generador de viajes corresponde a las actividades laborales, seguido por estudio, compras, gestiones personales y recreación, mientras tanto los motivos de salud son los elementos generadores de viaje en menor porcentaje.

El Centro Histórico y El Ejido son las zonas de mayor atracción de viajes pues cuentan con equipamientos de índole cantonal que hacen que la movilidad por motivos de trabajo, compras y gestiones personales sea la de mayor representatividad.

La dinámica de movilidad urbana esta directamente relacionada con el uso y ocupación del suelo, por la que cada zona tiene características singulares.

MOTIVO	PORCENTAJES
Trabajo	33
Estudio	18
Compras	17
Gestiones personales	16
Recreación	12
Salud	3
Otros	1

REPARTO POR MOTIVOS

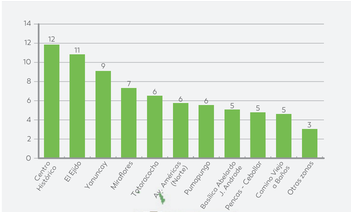


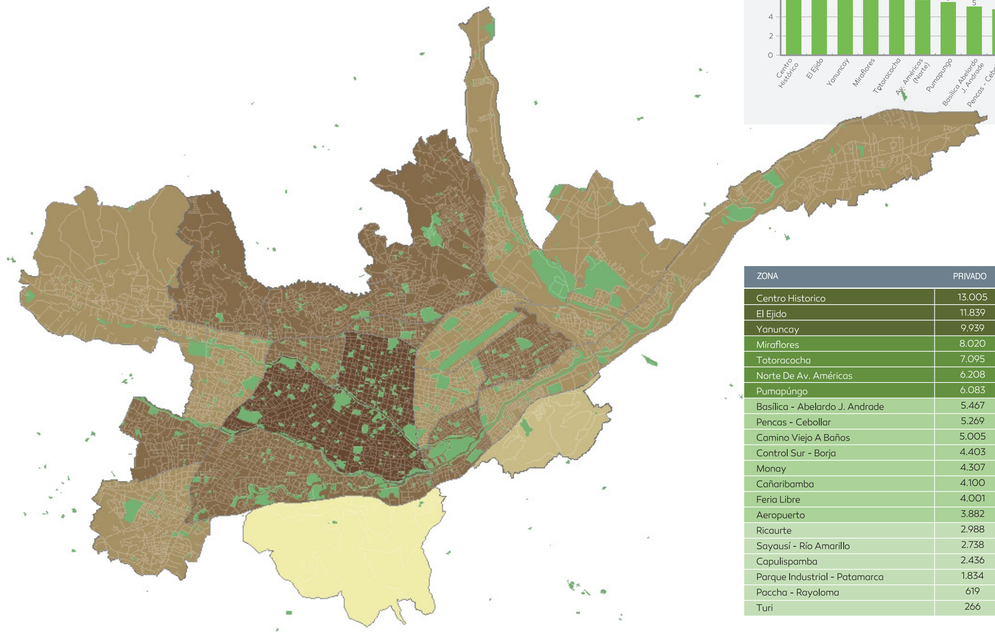


a) Movilidad por motivo laboral

Se observa la correlación entre la concentración de actividades económicas y los viajes de destino por razones laborales. Las principales zonas urbanas de recepción de viajes son el Centro Histórico, El Ejido, Totoracocha y Miraflores, donde se emplaza el sector industrial de Cuenca.

TRABAJO

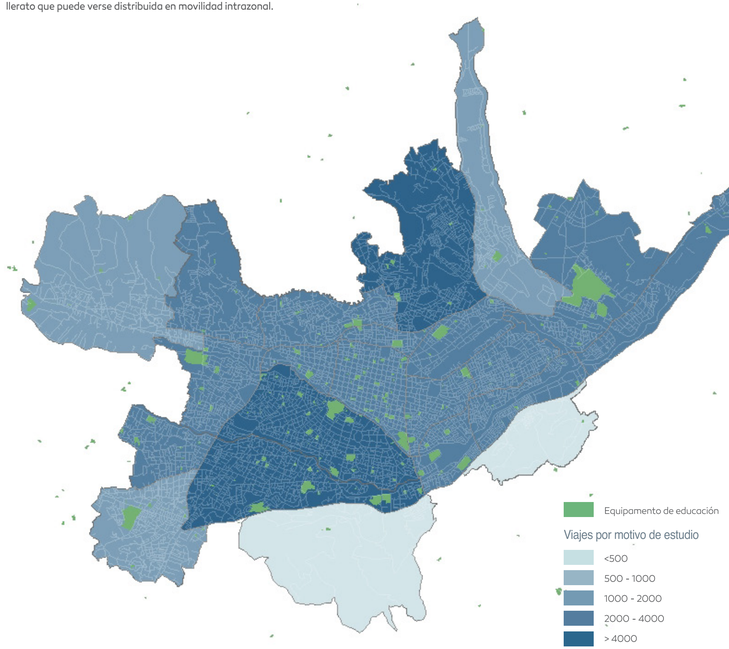




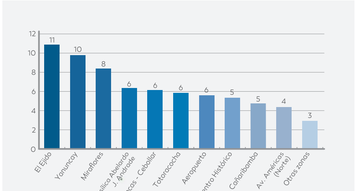
ZONA	PRIVADO	PORCENTAJES
Centro Historico	13.005	11,89
El Ejido	11.839	10,81
Yanuncay	9.939	9,08
Miraflores	8.020	7,32
Totoracocha	7.095	6,48
Norte De Av. Américas	6.208	5,67
Pumapúngo	6.083	5,56
Basílica - Abelardo J. Andrade	5.467	4,99
Pencas - Cebollar	5.269	4,81
Camino Viejo A Baños	5.005	4,57
Control Sur - Borja	4.403	4,02
Monay	4.307	3,93
Cañaribamba	4.100	3,74
Feria Libre	4.001	3,65
Aeropuerto	3.882	3,55
Ricaurte	2.988	2,73
Sayausí - Río Amarillo	2.738	2,50
Capulispamba	2.436	2,22
Parque Industrial - Patamarca	1.834	1,67
Paccha - Rayoloma	619	0,57
Turi	266	0,24

b) Movilidad por motivo educativo-formativo

En el área urbana de Cuenca el motivo por estudio tiene dos connotaciones, la referida a la formación universitaria que representa una movilidad hacia los sectores donde se ubican los campus universitarios de mayor concurrencia (Universidad Estatal, Universidad del Azuay, Universidad Politécnica Salesiana y Universidad Católica de Cuenca) donde existe mayor incidencia de las relaciones interzonales; y la otra referida al nivel de educación básica y bachillerato que puede verse distribuida en movilidad intrazonal.



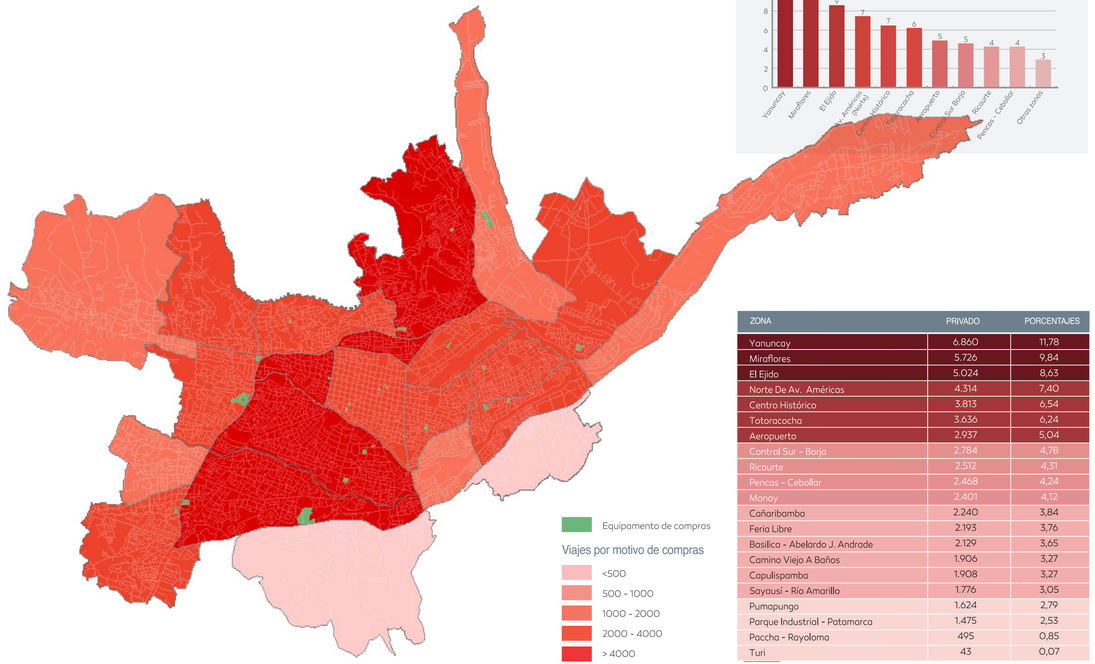
ESTUDIOS



ZONA	PRIVADO	PORCENTAJES
El Ejido	6.498	10,94
Yanuncay	5.882	9,89
Miraflores	5.030	8,46
Basílica - Abelardo J. Andrade	3.756	6,32
Pencas - Cebollar	3.695	6,21
Totoracocha	3.525	5,93
Aeropuerto	3.428	5,77
Centro Histórico	3.283	5,47
Cañaribamba	2.874	4,83
Norte de Av. Américas	2.611	4,39
Ricaurte	2.482	4,17
Feria Libre	2.405	4,04
Capulispamba	2.274	3,82
Monay	2.165	3,64
Camino Viejo a Baños	2.111	3,55
Pumapungo	2.078	3,49
Control Sur - borja	1.782	3
Sayausí - Río Amarillo	1.668	2,81
Parque Insustrial . Patamarca	1.381	2,32
Paccha - Rayoloma	450	0,76
Turi	114	0,19

c) Movilidad por motivo compras

Es importante identificar que las zonas donde se registra el mayor porcentaje de viajes por motivo de compras, corresponden a aquellas donde se encuentran emplazados grandes centros de comercio, como los mercados que tienen una incidencia significativa en la dinámica urbana.

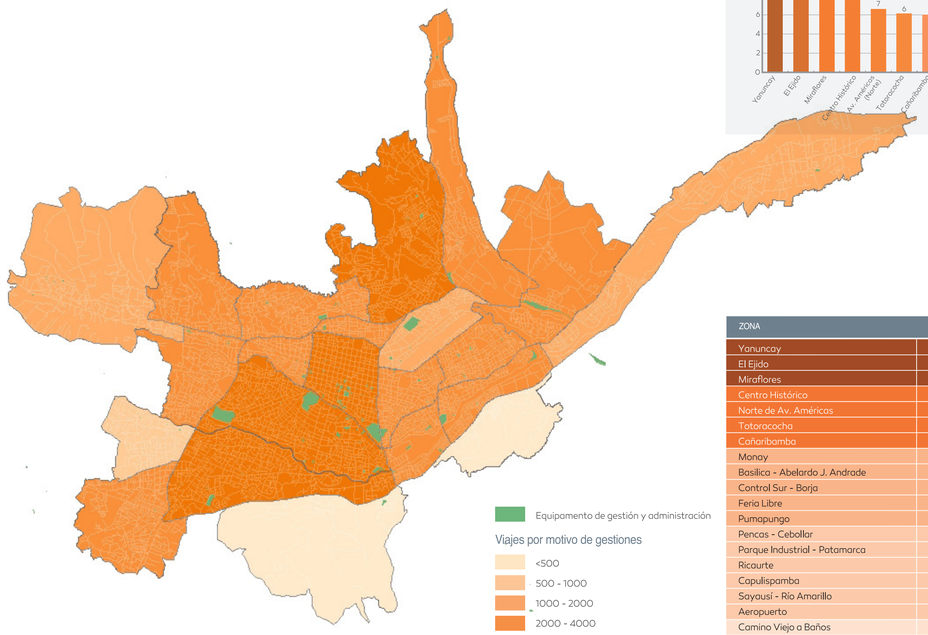


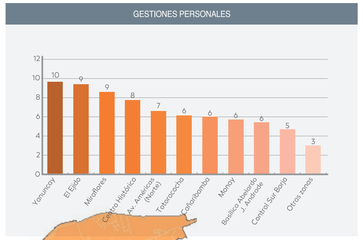
COMPRAS

ZONA	PRIVADO	PORCENTAJES
Yanuncay	6.860	11,78
Miraflores	5.726	9,84
El Ejido	5.024	8,63
Norte De Av. Américas	4.314	7,40
Centro Histórico	3.813	6,54
Totoracocha	3.636	6,24
Aeropuerto	2.937	5,04
Control Sur - Borja	2.784	4,78
Ricaurte	2.512	4,31
Pencas - Cebollar	2.468	4,24
Monay	2.401	4,12
Cañaribamba	2.240	3,84
Feria Libre	2.193	3,76
Basílica - Abelardo J. Andrade	2.129	3,65
Camino Viejo A Baños	1.906	3,27
Capulispamba	1.908	3,27
Sayausí - Río Amarillo	1.776	3,05
Pumapungo	1.624	2,79
Parque Industrial - Patamarca	1.475	2,53
Paccha - Rayoloma	495	0,85
Turi	43	0,07

d) Movilidad por motivo gestiones personales

Las gestiones personales se distribuyen de manera uniforme en las zonas donde se emplazaron las actividades administrativas, bancarias, entre otras que son de carácter local, regional y nacional.

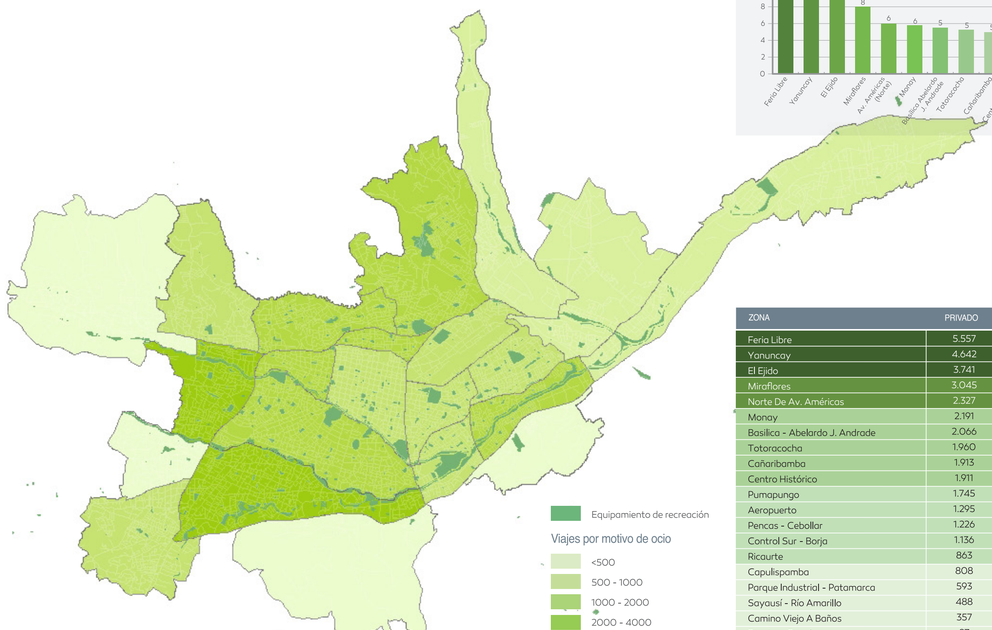


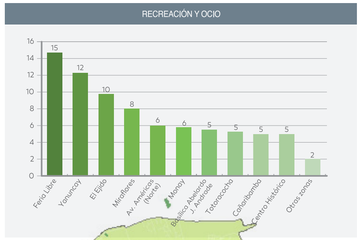


ZONA	PRIVADO	PORCENTAJES
Yanuncay	5.590	9,73
El Ejido	5.404	9,41
Miraflores	4.932	8,58
Centro Histórico	4.436	7,72
Norte de Av. Américas	3.822	6,65
Totoracocha	3.572	6,22
Cañaribamba	3.473	6,04
Monay	3.360	5,85
Basílica - Abelardo J. Andrade	3.220	5,60
Control Sur - Borja	2.783	4,84
Feria Libre	2.568	4,47
Pumapungo	2.370	4,12
Pencas - Cebollar	2.112	3,68
Parque Industrial - Patamarca	2.109	3,67
Ricaurte	2.080	3,62
Capulispamba	1.600	2,78
Sayausí - Río Amarillo	1.680	2,75
Aeropuerto	1.451	2,53
Camino Viejo a Baños	763	1,33
Paccha - Rayoloma	233	0,41

e) Movilidad por motivo recreación-ocio

La zona que recepta mayor porcentaje de viajes por motivo recreacional es el Centro Histórico donde se encuentran emplazados equipamientos como plazas, plazoletas, parques, El Barranco del río Tomebamba, seguida por El Ejido que es otro atractor de movilidad.

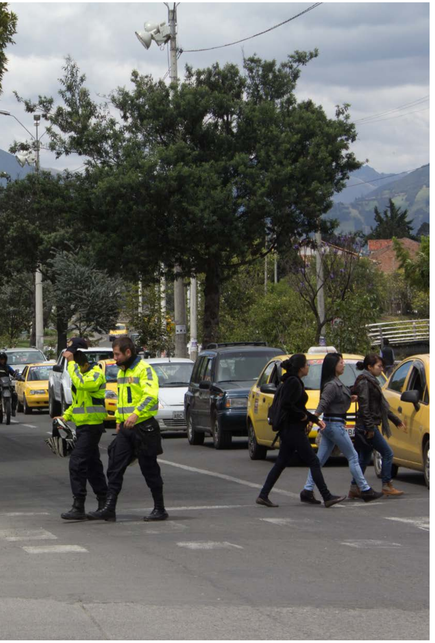




ZONA	PRIVADO	PORCENTAJES
Feria Libre	5.557	14.64
Yanuncay	4.642	12.24
El Ejido	3.741	9.85
Miraflores	3.045	8.02
Norte De Av. Américas	2.327	6.13
Monay	2.191	5.77
Basílica - Abelardo J. Andrade	2.066	5.44
Totoracocha	1.960	5.16
Cañaribamba	1.913	5.04
Centro Histórico	1.911	5.03
Pumapungo	1.745	4.6
Aeropuerto	1.295	3.41
Pencas - Cebollar	1.226	3.23
Control Sur - Borja	1.136	2.99
Ricaurte	863	2.27
Capulispamba	808	2.13
Parque Industrial - Patamarca	593	1.56
Sayausí - Río Amarillo	488	1.29
Camino Viejo A Baños	357	0.94
Paccha - Rayoloma	97	0.26

Combinación modo y motivo

¿Quién va a dónde, por qué y cómo? es la pregunta a la que el PMEP debe dar respuesta, para ello se analizan los principales motivos de viaje en combinación con los modos utilizados para dicho fin. Con esta relación se identifican las zonas receptoras de viajes según los distintos modos y motivos, lo cual permite reconocer el origen de los problemas de "congestión" y contaminación que se presentan en la ciudad.

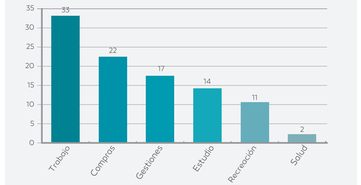


Modos de viaje según el motivo

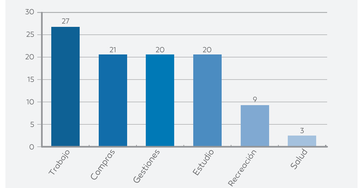
En la ciudad de Cuenca el mayor número de los desplazamientos se da por trabajo. Las compras se realizan generalmente a pie y en transporte público que son también motivos afines a las gestiones personales y se las efectuan en los mismos modos en un porcentaje importante.

Para motivos recreacionales, según los datos obtenidos, es más utilizado el vehículo privado que los viajes a pie y en bus; pero para motivos de educacionales los cuencanos utilizan más el transporte público y en porcentajes similares el vehículo privado y el caminar.

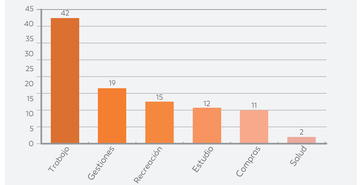
MOTIVOS DE VIAJE A PIE



MOTIVOS DE VIAJE EN TRANSPORTE PÚBLICO



MOTIVOS DE VIAJE EN VEHÍCULO PRIVADO

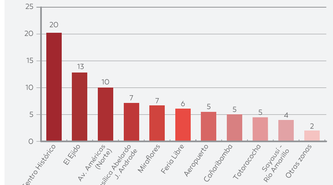




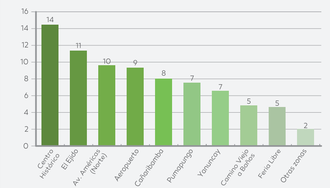
Movilidad por motivos

Los viajes por motivos en las macrozonas de Cuenca varían según el modo de transporte, así queda demostrado que la gente en el Centro Histórico por motivo de estudio prefiere moverse a pie por las distancias cómodas para este tipo de viaje, no así en vehículo privado la mayoría de viajes se realiza El Ejido y Yanuncay donde se encuentran varios equipamientos educativos pero debido a la cercanía de El Ejido al Centro Histórico hay gran movilidad a pie entre estas macrozonas. Los viajes en vehículo privado en el Centro Histórico por motivo de estudio caen en porcentaje y se vuelven menos representativos frente a Yanuncay y el sector de El Ceballar. De las tablas analizadas se evidencia claramente que en las zonas con datos más elevados es donde precisamente se concentran la mayoría de centros educativos.

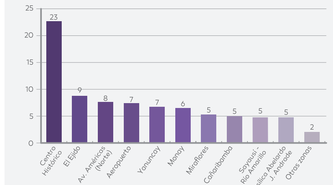
MOVILIDAD PEATONAL POR COMPRAS



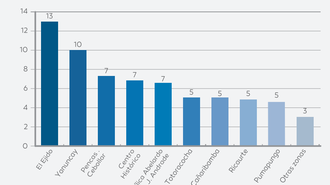
MOVILIDAD PEATONAL POR ESTUDIOS - FORMACIÓN

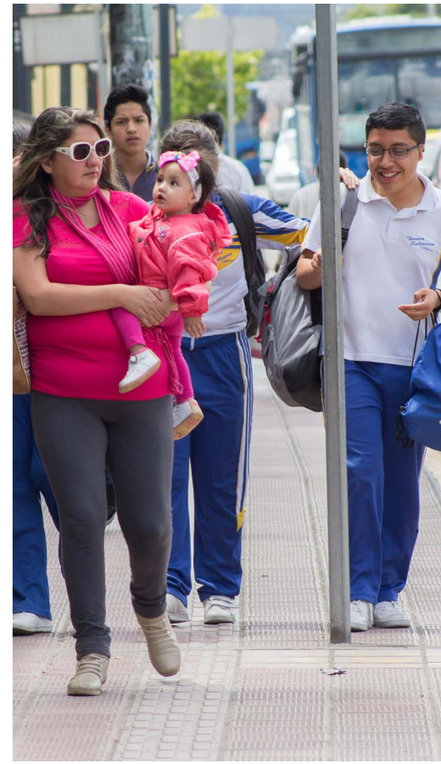


MOVILIDAD PEATONAL POR MOTIVOS LABORALES



MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO POR ESTUDIOS

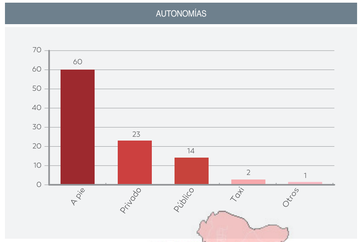


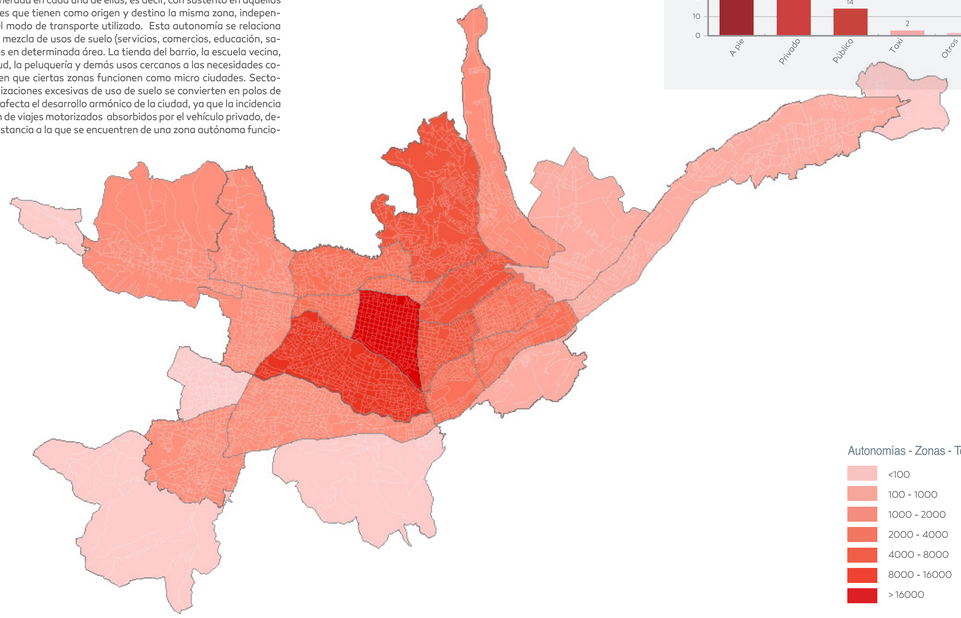


3.2.3 Determinación del nivel de autonomía funcional de las distintas zonas urbanas de Cuenca

En cuanto a los motivos por trabajo y compras se observa que las zonas de mayor importancia y con mucha similitud en cuanto a porcentajes son el Centro Histórico, El Ejido y la parte norte de la Av. De las Américas.

El grado de autonomía de cada zona funcional se estima de acuerdo a la movilidad interior generada en cada una de ellas, es decir, con sustento en aquellas cadenas de viajes que tienen como origen y destino la misma zona, independientemente del modo de transporte utilizado. Esta autonomía se relaciona con la riqueza y mezcla de usos de suelo (servicios, comercios, educación, salud) establecidos en determinada área. La tienda del barrio, la escuela vecina, el centro de salud, la peluquería y demás usos cercanos a las necesidades cotidianas permiten que ciertas zonas funcionen como micro ciudades. Sectores con especializaciones excesivas de uso de suelo se convierten en polos de movilidad; esto afecta el desarrollo armónico de la ciudad, ya que la incidencia en la generación de viajes motorizados absorbidos por el vehículo privado, dependerá de la distancia a la que se encuentren de una zona autónoma funcional.





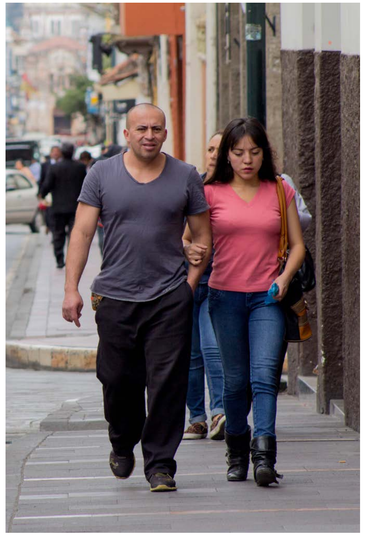
a) Autonomía funcional según modo de transporte

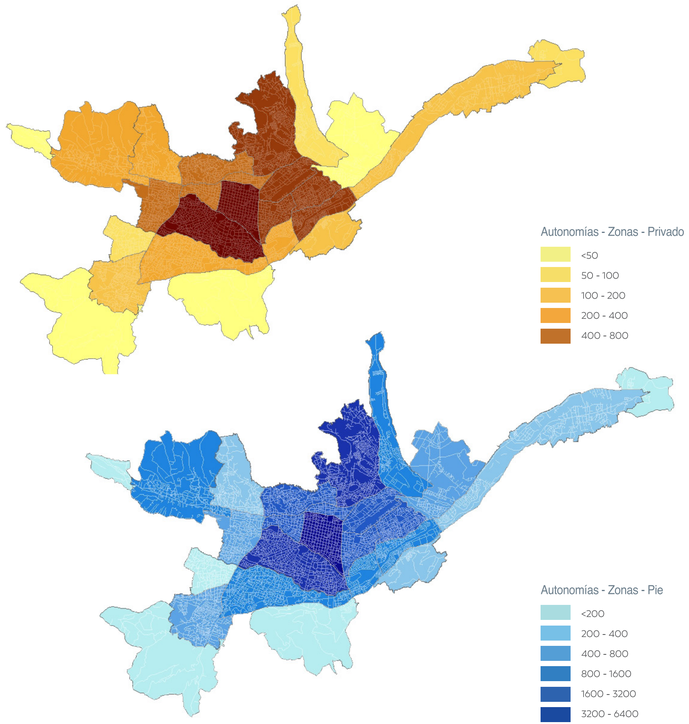
a.1)Autonomía funcional "modo vehículo privado"

El 23% del total de viajes interiores se efectúan en vehículo privado, siendo la zona centro la que presenta mayor porcentaje de viajes motorizados, que tienen como origen y destino el propio perímetro zonal, seguido por Totoracocha, Monay, Cañaribamba y Miraflores.

a.2) Autonomía funcional "modo peatón"

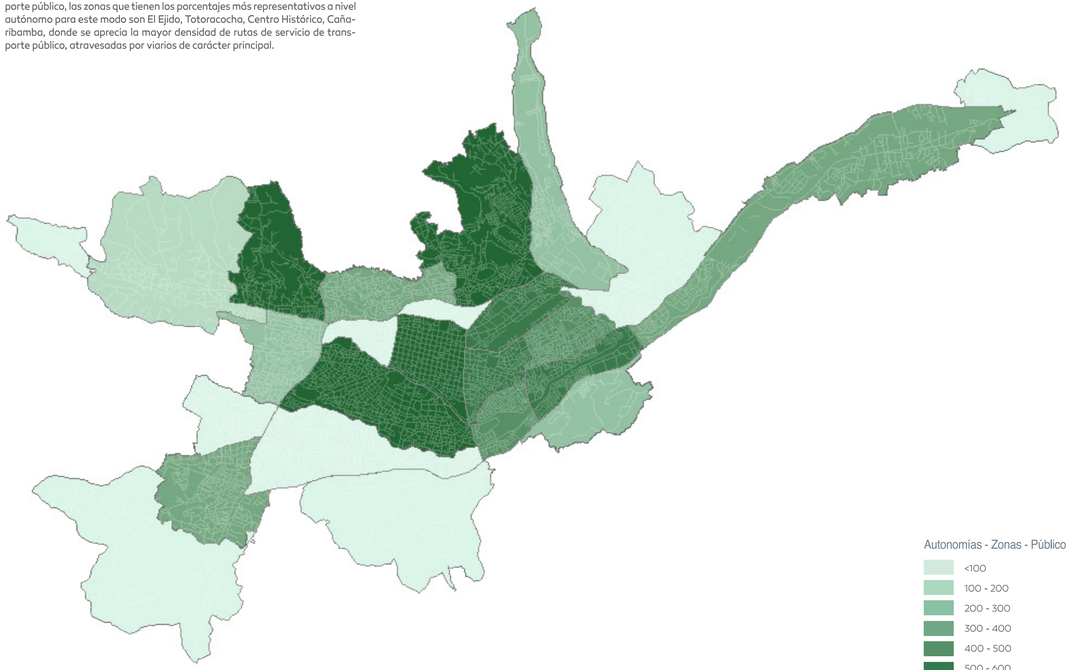
El 60% de los viajes interiores totales se realizan a pie, siendo la zona de mayor autonomía por esta modalidad el Centro Histórico. El Ejido y Miraflores presentan también un alto grado de peatonalidad interna.





a.3) Autonomía funcional "modo transporte público"

El 14% de los viajes interiores totales corresponde a los realizados en transporte público, las zonas que tienen los porcentajes más representativos a nivel autónomo para este modo son El Ejido, Totoracocha, Centro Histórico, Cañaribamba, donde se aprecia la mayor densidad de rutas de servicio de transporte público, atravesadas por viarios de carácter principal.



3.2.4 Movilidad del centro urbano: Ciudad-centro

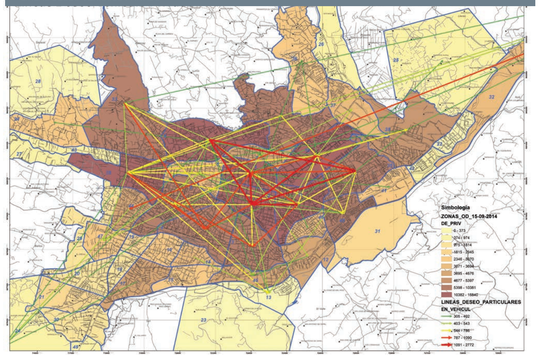
El centro de la ciudad es una de las principales zonas de atracción y por tanto de recepción de viajes diarios en relación con la superficie urbana, si se compara con otras de las macro zonas definidas para el estudio.

Viajes con destino centro y con origen en resto de la ciudad

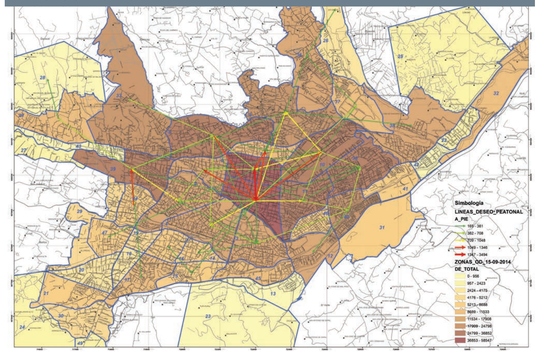
El Centro Histórico y El Ejido son las zonas con mayor confluencia de destinos de viaje, como puede observarse a través del gráfico "Líneas de deseo de viajes", tanto en los modos motorizados transporte público y vehículo privado como en el modo peatonal.



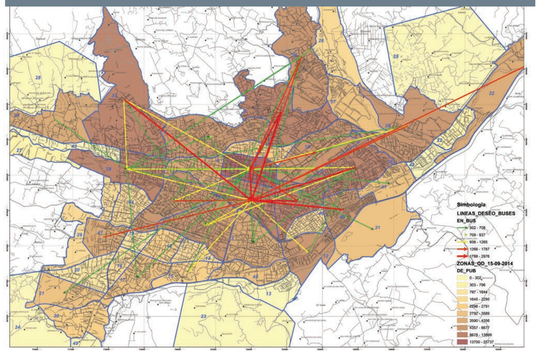
LÍNEAS DESEO VEHÍCULO PRIVADO



LÍNEAS DESEO PEATONALES



LÍNEAS DESEO BUSES



El total de viajes con destino Centro Histórico equivale al 24 % y El Ejido con un 14%. Los equipamientos y servicios emplazada dentro del área de análisis atraen viajes principalmente por trabajo con un 40%, seguido por motivo de compras cuyo porcentaje de viajes es aproximadamente del 20%, esto se debe a las dotaciones existentes que corresponden a centros comerciales pequeños en la zona céntrica, supermercados y multiplazas en la zona de El Ejido.

El siguiente motivo importante es el de estudios con 20% en El Ejido y 11% en el Centro Histórico, esto obedece a la existencia de centros universitarios y de otros niveles educativos dispuestos en estas zonas; y las gestiones personales que se disgregan en las actividades de carácter esporádico (pago de servicios, visita a bancos, visita a profesionales y otros) que también juegan un papel fundamental en la cadena de viajes llegando a un porcentaje de alrededor del 18%.

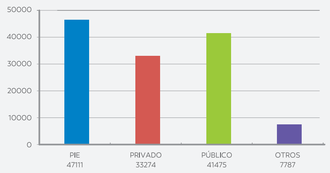
El medio predominante en que se realizan los viajes originados en las dos zonas es el transporte público, el cual circula por los ejes que delimitan la franja en estudio. Por los mismos ejes transitan los vehículos privados que son el segundo medio de transporte de los cuencanos que se dirigen y salen del centro de El Ejido.

Analizando la relación entre ambas zonas, la distribución de viajes que tienen como destino el centro y El Ejido muestra que el medio más usado para dicho fin es el modo peatonal, tanto en el origen como en el destino de viajes.

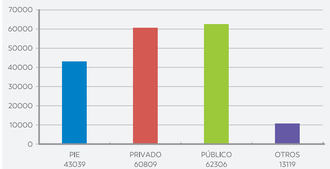
La relación peatonal Centro-El Ejido se da a través de las infraestructuras de conexión entre la plataforma baja a lo largo de la margen del río Tomebamba y la terraza media del Centro Histórico (escalinatas, puentes y pasarelas peatonales).



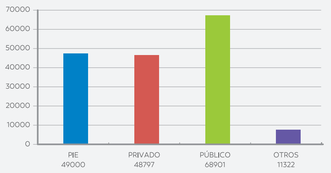
PORCENTAJE DE MODOS DE TRANSPORTE
EN EL CENTRO HISTÓRICO COMO DESTINO

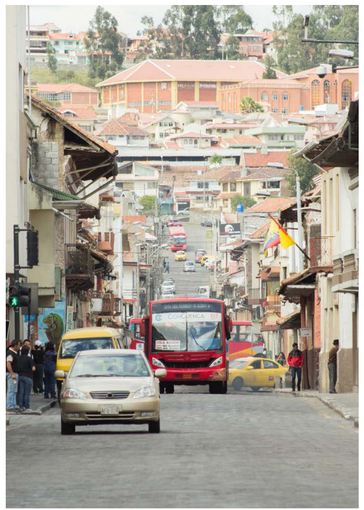


PORCENTAJE DE MODOS DE TRANSPORTE
EN LA ZONA EL EJIDO COMO ORIGEN

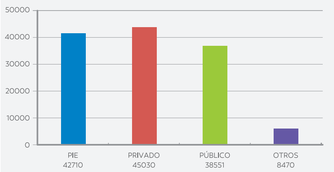


PORCENTAJE DE MODOS DE TRANSPORTE
EN EL CENTRO HISTÓRICO COMO ORIGEN





PORCENTAJE DE MODOS DE TRANSPORTE
EN LA ZONA EL EJIDO COMO DESTINO





CAPÍTULO

06

LA MOVILIDAD MOTORIZADA PRIVADA



La movilidad motorizada privada

El viario de la ciudad corresponde al soporte físico de la movilidad, debe dar respuesta a todas las necesidades de transportación, la movilidad en vehículo privado es la base principal para la planificación del actual modelo de movilidad.

Para la diagnosis de la movilidad en Cuenca, debe partir de una visión integral sobre la totalidad de modos de transporte, en el que se analice el reparto del espacio público (vías) en modos públicos, modos motorizados privados y modos no motorizados (peatón y bicicleta).

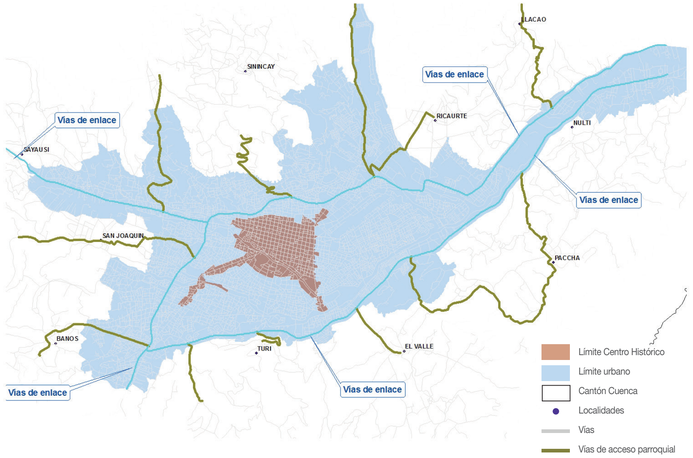
Por lo que en el siguiente capítulo se analizará uno de los componentes de la movilidad, el relacionado con la movilidad motorizada privada, que representa la tercera parte (32%) de la movilidad total, es decir, el análisis posterior afecta tan sólo a la tercera parte de los cuencanos.

6.1 La oferta, estructura y jerarquía actual del viario

Estructura actual del viario

El sistema viario cantonal está conformado por el conjunto de vías de diferentes características y/o capacidades, que tiene como función principal establecer la conectividad intra cantonal e inter provincial en los distintos modos de transportación que por él discurren.

La estructura de la red viaria se corresponde en dos niveles elementales, el de índole cantonal y el de carácter urbano:



Red cantonal o territorial

La red viaria cantonal se estructura mediante vías de gran conectividad que permiten los viajes desde Cuenca hacia el resto de cantones de la provincia del Azuay, teniendo como característica principal su alta capacidad y constituyendo la columna vertebral de la movilidad motorizada en el cantón Cuenca, mediante la canalización de los movimientos de larga distancia y cumpliendo las funciones de conexión y distribución de los viajes que acceden a la ciudad. Varios de los problemas que ha sufrido la Red Cantonal y que han afectado a su operación, se relacionan a que la planificación urbana de la Ciudad nunca respondió a una jerarquización viaria, dando como resultado una gran cantidad de calles locales que alimentan de manera directa a vías territoriales, ocasionando así una disminución en las capacidades viales, niveles de servicio y de seguridad vial. Esto se evidencia de manera directa en la vía rápida Cuenca Azogues y la Av. De las Américas, mismas que forman un anillo circular o circunvalación del área urbana de Cuenca, sin poder las mismas cumplir a cabalidad el rol para el cual fueron dispuestas, debido a que en gran parte de su trazado se encuentran enlazadas con vías de menor jerarquía, generando así una superposición de funciones al encontrarse tránsitos que realizan viajes de largo recorrido(conexión con Azogues y otros tramos de la red vial estatal),con flujos que acceden y salen directamente de los barrios.

Dentro de ésta red también existen otras vías de importancia como la Panamericana Norte y Panamericana Sur, que operan como una conexión hacia los cantones aledaños de Paute y Gualaceo al noreste; Girón al suroeste, de la mismas manera se recalca la vía Medio Ejido – San Joaquín como la prolongación urbana de la vía Cuenca-Molleturo-Naranjal que conduce hacia la provincia del Guayas.

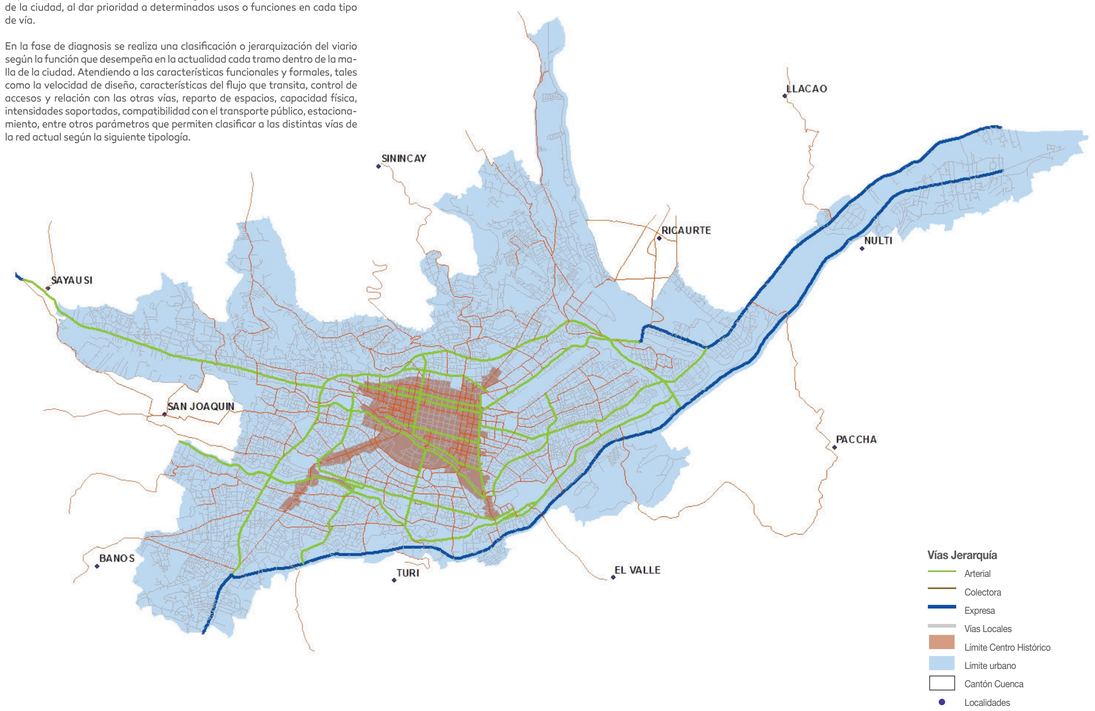
Los accesos a los centros parroquiales del cantón (que son las actuales zonas de expansión), son limitados, de baja capacidad y no están bien acondicionados al viario urbano, generando congestiones vehiculares con demoras excesivas, dificultades en la operación del transporte público y elevada accidentalidad peatonal por falta de aceras.

Por otra parte, la conectividad entre las zonas urbano-parroquiales y la zona urbana de Cuenca se realiza tanto por la Av. De las Américas como por la vía rápida Cuenca-Azogues, siendo estas incorporaciones al anillo principal de manera directa (es decir sin carriles adicionales) las que generan una elevada presión hacia estos ejes y conflictos en los nodos de incorporación hacia la zona urbana.

Jerarquía actual del viario

La jerarquización permite tener una idea global del funcionamiento del viario de la ciudad, al dar prioridad a determinados usos o funciones en cada tipo de vía.

En la fase de diagnosis se realiza una clasificación o jerarquización del viario según la función que desempeña en la actualidad cada tramo dentro de la malla de la ciudad. Atendiendo a las características funcionales y formales, tales como la velocidad de diseño, características del flujo que transita, control de accesos y relación con las otras vías, reparto de espacios, capacidad física, intensidades soportadas, compatibilidad con el transporte público, estacionamiento, entre otros parámetros que permiten clasificar a las distintas vías de la red actual según la siguiente tipología.



Vías expresas: Establecen la relación entre el sistema interurbano y el sistema vial urbano, principalmente sirve para el tráfico de paso, origen y destino distantes entre sí, la circulación se da a altas velocidades y bajas condiciones de accesibilidad, en su recorrido no se permite el estacionamiento, la carga y descarga de mercancías. Este grupo está constituido por la vía rápida Cuenca-Azogues en la que la velocidad de circulación se encuentra limitada a 90 Km/h.

Vías arteriales: Forman la red principal estructura del sistema viario urbano, especializado en viajes a escala de ciudad ya que conectan los accesos exteriores con las distintas partes de la ciudad. Es un viario urbano cuya principal función es canalizar tráficos motorizados, por lo que suele contar con 2 o más carriles en cada sentido de circulación y velocidades de circulación de encuentra limitada en 50 Km/h.

En este grupo se encuentra vías como Ave. De las Américas, Doce de Abril, Paseo de los Cañaris, Diez de Agosto, España, Gonzáles Suarez, Héroes de Verdeloma, Huayna Cápac, Larga, Ordóñez Lasso, Primero de Mayo, Solano, Unidad Nacional, 24 de Mayo entre otras.

Vías colectoras: Son las encargadas de garantizar el acceso a los barrios, distribuyendo los tráficos desde el viario arterial hacia la red local, o bien sirviendo de salida de los barrios con destino al viario principal.

Se trata pues de un viario intermedio en el que predominan los movimientos urbanos. Suelen poseer 2-1 carriles en cada sentido, la velocidad de circulación permitida es 50 Km/h.

Entre las vías colectoras podemos encontrar las conexiones a las parroquias como son el camino a Baños,Llacao, Mayancela, Ochoa León, Patamarca, Ricaurte, San Joaquín, Turi, calles como la Abelardo J. Andrade, Don Bosco, Pío Bravo, Remigio Crespo, Mariano Cueva, Del Estadio, Tejar, Escandón, Lamar, Gran Colombia, Loja, Andes, México, Paucarbamba, Gil Ramirez Dávalos, Turuhuayco, Viracochabamba, Yanahurco.

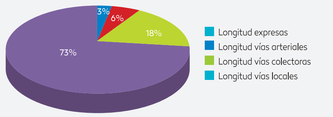
La planificación de transporte público en la ciudad considera estas vías para el paso de las diferentes rutas urbanas.

Vías locales: Están constituidas principalmente por aquellas vías donde los movimientos predominantes son o deben ser, los de acceso a los destinos finales, fundamentalmente residencia.

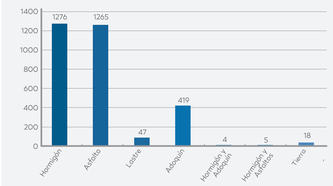
Los tráficos de paso o en tránsito deberían ser minoritarios y prevalecen los tráficos peatonales. Suelen poseer 1-2 carriles con sentido de circulación dependiente del funcionamiento de un subsistema de carácter local, con uso en laterales para estacionamiento, no siempre regulado.

A pesar de que las tres cuartas partes del viario corresponden a vías locales, la gestión de tráfico que se ha dado a las mismas, no corresponde a las condiciones de funcionamiento actuales ya que las velocidades y el reparto del espacio público no está enfocado a la prioridad peatonal.

JERARQUÍA DEL VARIO



VÍAS SEGÚN LA CAPA DE RODADURA



Características de la oferta del viario

La caracterización cuantitativa de la capacidad de las vías está influenciada por las características y dimensiones físicas de la infraestructura viaria, estas dimensiones determinan si es que el espacio por el que circulan los diferentes modos de transporte es suficiente y dará funcionalidad, uni o multimodalidad a una vía. Por esto es de importancia presentar datos sobre la infraestructura viaria.

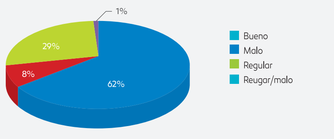
En la ciudad de Cuenca el 66% de las vías están direccionadas en doble sentido, de las cuales el 62% se encuentra en buen estado y el 8% del viario se encuentra en mal estado.

El 42% de las vías se encuentran asfaltadas y un porcentaje igual con pavimento rígido, se evidencia que un 2% del viario es en lastre en la parte urbana de la ciudad.

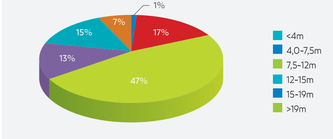
El 60% del viario de la ciudad tiene dos carriles de circulación, seguido de un 29% de las vías que tiene uno y el 11% tiene tres o más carriles de circulación.

En la zona urbana de Cuenca el 47% del viario posee una sección que varía entre 7,5-12m, seguido del 28% de las vías que tienen una sección de 12-19m para la circulación vehicular.

VÍAS SEGÚN ESTADO



SECCIÓN DE CALZADA



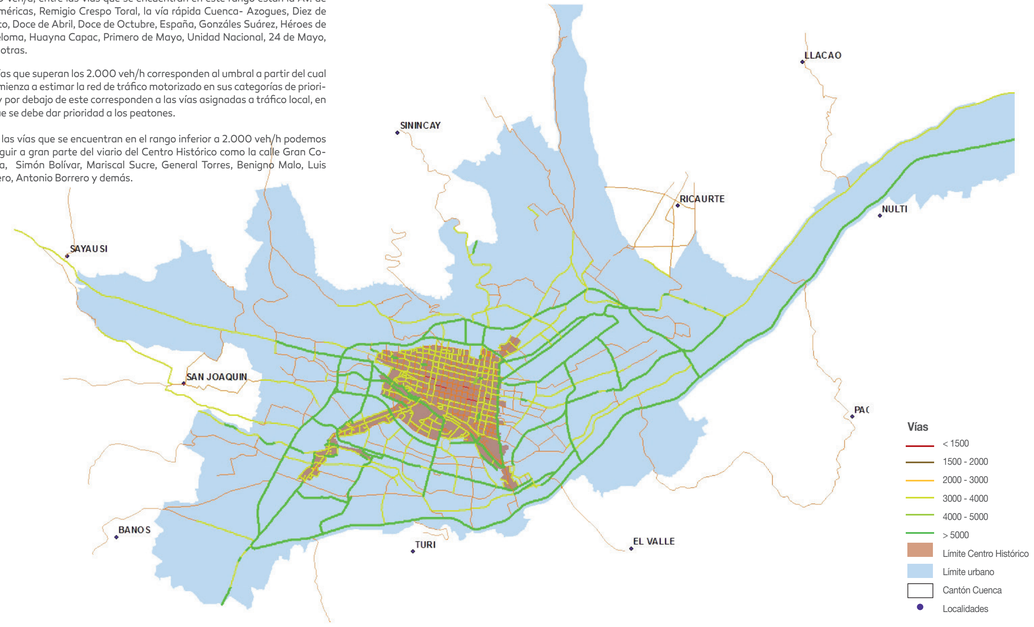
Con estos parámetros de infraestructura viaria se realizaron los cálculos de las capacidades de las vías principales en función de los correspondientes coeficientes de corrección.

La gran parte del viario básico de la ciudad, más del 78%, posee una capacidad que no supera los 4.000 veh/h.

Así mismo, se observa como casi la cuarta parte del viario, el 22% supera los 5.000 veh/d, entre las vías que se encuentran en este rango están la Av. de las Américas, Remigio Crespo Toral, la vía rápida Cuenca- Azogues, Diez de Agosto, Doce de Abril, Doce de Octubre, España, Gonzáles Suárez, Héroes de Verdeloma, Huayna Capac, Primero de Mayo, Unidad Nacional, 24 de Mayo, entre otras.

Las vías que superan los 2.000 veh/h corresponden al umbral a partir del cual se comienza a estimar la red de tráfico motorizado en sus categorías de prioridad, y por debajo de este corresponden a las vías asignadas a tráfico local, en las que se debe dar prioridad a los peatones.

Entre las vías que se encuentran en el rango inferior a 2.000 veh/h podemos distinguir a gran parte del viario del Centro Histórico como la calle Gran Colombia, Simón Bolívar, Mariscal Sucre, General Torres, Benigno Malo, Luis Cordero, Antonio Borrero y demás.

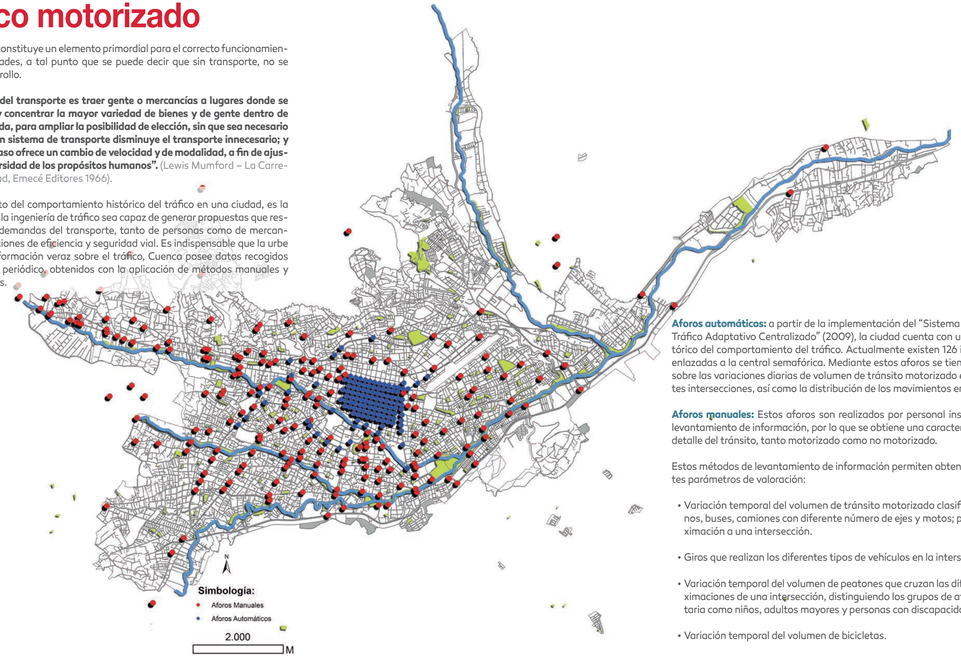


6.2 Las demandas del tráfico motorizado

El transporte constituye un elemento primordial para el correcto funcionamiento de las ciudades, a tal punto que se puede decir que sin transporte, no se produce desarrollo.

"El propósito del transporte es traer gente o mercancías a lugares donde se les necesita, y concentrar la mayor variedad de bienes y de gente dentro de un área limitada, para ampliar la posibilidad de elección, sin que sea necesario viajar. 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". (Lewis Mumford – La Carretera y la Ciudad, Emecé Editores 1966).

El conocimiento del comportamiento histórico del tráfico en una ciudad, es la base para que la ingeniería de tráfico sea capaz de generar propuestas que respondan a las demandas del transporte, tanto de personas como de mercancías, en condiciones de eficiencia y seguridad vial. Es indispensable que la urbe cuente con información veraz sobre el tráfico, Cuenca posee datos recogidos del monitoreo periódico, obtenidos con la aplicación de métodos manuales y automatizados.



Aforos automáticos: a partir de la implementación del "Sistema de Gestión de Tráfico Adaptativo Centralizado" (2009), la ciudad cuenta con un registro histórico del comportamiento del tráfico. Actualmente existen 126 intersecciones enlazadas a la central semafórica. Mediante estos aforos se tiene información sobre las variaciones diarias de volumen de tránsito motorizado en las diferentes intersecciones, así como la distribución de los movimientos en estas.

Aforos manuales: Estos aforos son realizados por personal instruido para el levantamiento de información, por lo que se obtiene una caracterización más a detalle del tránsito, tanto motorizado como no motorizado.

Estos métodos de levantamiento de información permiten obtener los siguientes parámetros de valoración:

- Variación temporal del volumen de tránsito motorizado clasificado en livianos, buses, camiones con diferente número de ejes y motos; por cada aproximación a una intersección.
- Giros que realizan los diferentes tipos de vehículos en la intersección.
- Variación temporal del volumen de peatones que cruzan las diferentes aproximaciones de una intersección, distinguiendo los grupos de atención prioritaria como niños, adultos mayores y personas con discapacidad.
- Variación temporal del volumen de bicicletas.

Con la información citada es posible realizar proyecciones de variación de la demanda de tráfico motorizado, que permiten dimensionar e identificar las medidas requeridas para una adecuada gestión de tráfico.

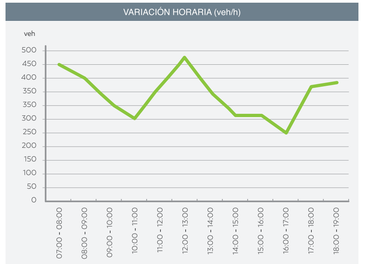
[4] *Lewis Mumford – La Carretera y la Ciudad, Emecé Editores 1966.*

La información recogida en campo se trata mediante la aplicación de criterios de ingeniería de tráfico, que permiten la cualificación y cuantificación de otros parámetros inherentes al trásito motorizado; como son:

Intensidades horarias de tráficos motorizados

Se define como intensidad de tráfico al número de vehículos que pasa por un punto o sección de vía durante determinado período de tiempo, esta medida es la **característica más relevante de la circulación vehicular.**

En cualquier tipo de vía, la intensidad de tráfico experimenta variaciones a lo largo del tiempo, observándose oscilaciones cíclicas según la escala de tiempo considerada (anual, semanal, diario, horario).



El ciclo diario, como escala temporal más acorde con las necesidades de gestión, presenta variaciones de acuerdo al **comportamiento del tráfico que depende de los usos de suelo, equipamientos y otros motivos relacionados con la vida urbana.**

Intensidad Media Diaria (IMD)

Se define como el número total de vehículos que atraviesan una determinada sección durante un año, dividido por 365 días, expresado en unidades de vehículos equivalentes[5] en los cuales se utilizaron factores de corrección para vehículos livianos, pesados y motos, según la composición de tráfico de cada intersección en específico.

En el sistema vial urbano se observan variaciones cíclicas a lo largo del día, al analizar la tendencia tanto en vías del Centro Histórico como de la periferia se observan tres períodos pico de tránsito: De 07:00 a 08:00, 13:00 a 14:00 y de 18:00 a 19:00, los que coinciden con el inicio y final de la jornada laboral así como con la pausa de medio día.


Hora Valle


Hora Pico

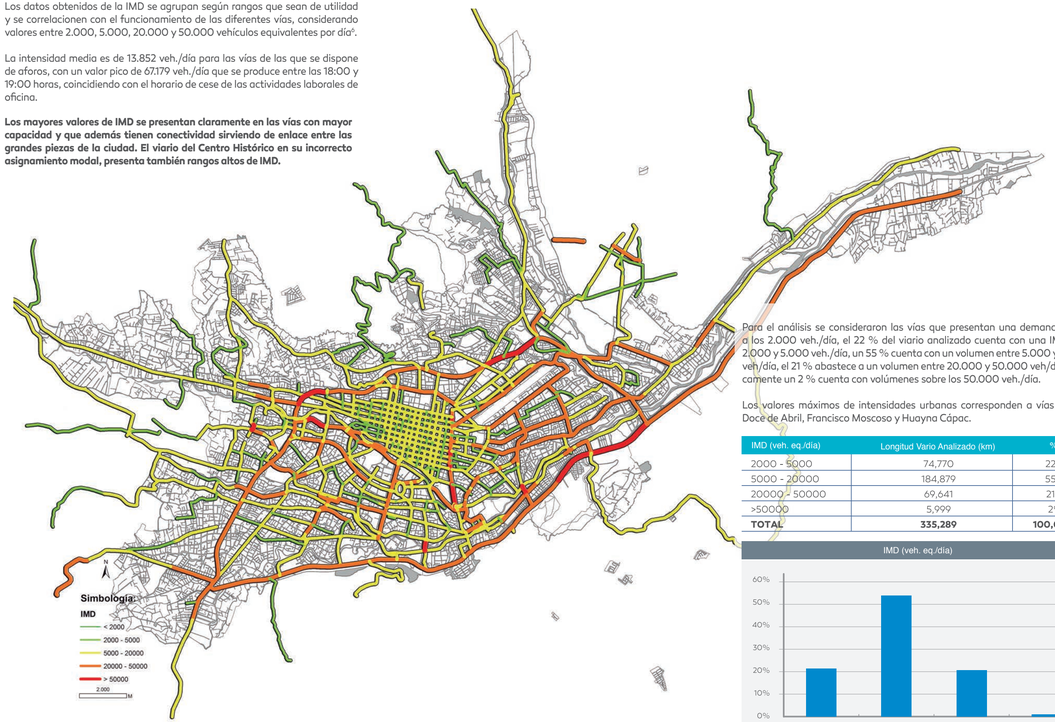
La agrupación de datos para el análisis, se realizó a partir de una IMD mayor o igual a 2.000 vehículos diarios, ya que se considera esta como el umbral a partir del cual las vías tienen un carácter poco amigable con los peatones y medios no motorizados de transporte.

[5] *Vehículo Equivalente: Unidad de diseño donde un vehículo liviano = 1.*

Los datos obtenidos de la IMD se agrupan según rangos que sean de utilidad y se correlacionen con el funcionamiento de las diferentes vías, considerando valores entre 2.000, 5.000, 20.000 y 50.000 vehículos equivalentes por día[6].

La intensidad media es de 13.852 veh./día para las vías de las que se dispone de aforos, con un valor pico de 67.179 veh./día que se produce entre las 18:00 y 19:00 horas, coincidiendo con el horario de cese de las actividades laborales de oficina.

Los mayores valores de IMD se presentan claramente en las vías con mayor capacidad y que además tienen conectividad sirviendo de enlace entre las grandes piezas de la ciudad. El viario del Centro Histórico en su incorrecto asignamiento modal, presenta también rangos altos de IMD.



Para el análisis se consideraron las vías que presentan una demanda mayor a los 2.000 veh./día, el 22 % del viario analizado cuenta con una IMD entre 2.000 y 5.000 veh./día, un 55 % cuenta con un volumen entre 5.000 y 20.000 veh/día, el 21 % abastece a un volumen entre 20.000 y 50.000 veh/día, y únicamente un 2 % cuenta con volúmenes sobre los 50.000 veh./día.

Los valores máximos de intensidades urbanas corresponden a vías como la Doce de Abril, Francisco Moscoso y Huayna Cápac.

IMD (veh. eq./día)	Longitud Vario Analizado (km)	%
2000 - 5000	74,770	22%
5000 - 20000	184,879	55%
20000 - 50000	69,641	21%
>50000	5,999	2%
TOTAL	**335,289**	**100,00%**

IMD (veh. eq./día)

[6] *Los datos correspondientes a cada intersección se han obtenido de la Central Semafórica, en períodos de aforo de 24 horas. Los datos de volumen que atraviesa una intersección se han aplicado al segmento de vía continuo a la intersección.*

Composición vehicular

Las vías de la ciudad tienen diferente composición de tráfico de acuerdo a la jerarquía, usos de suelo y otros parámetros como los puntos atractores y generadores de viajes emplazados en sus inmediaciones.

La composición vehicular se obtuvo como promedio de los porcentajes de los conteos vehiculares. La clasificación empleada es la siguiente:

• Livianos: Esta categoría es la más numerosa en el tráfico rodado de la ciudad con el 90,08 %.

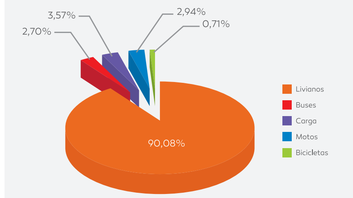
• Buses: Grupo formado en su mayoría por los buses de transporte público que circulan por la ciudad y los pocos buses intercantonales que circulan dentro del perímetro urbano. Estos se caracterizan como vehículos pesados y representan un 2.7 % del total.

• Camiones: Se consideran los vehículos de carga, ya sean camiones de dos, tres, cuatro, cinco o seis ejes y se los caracteriza como vehículos pesados. Entre los camiones de dos ejes, se diferencian los que se califican como vehículos livianos y aquellos que corresponden a vehículos pesados con una representación del 3.57 %.

• Motos: Representan un 2.49 % del tráfico motorizado rodado.

• Bicicletas: A pesar de que es un modo no motorizado de transporte, se considera como un vehículo más que debe someterse a las mismas normas de circulación que sus pares motorizados. Aunque representan apenas el 0,71% existe un gran potencial en este medio de transporte

COMPOSICIÓN VEHICULAR



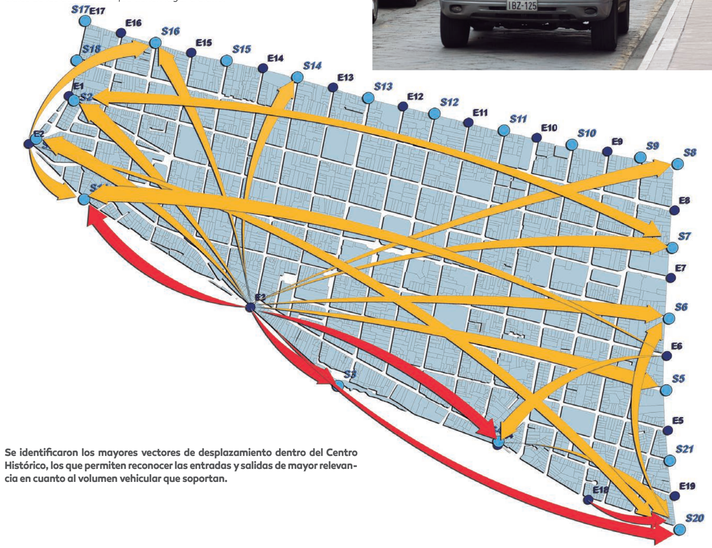
El análisis de los datos sobre la composición del tráfico en la ciudad de Cuenca es de particular importancia para desarrollar una nueva jerarquización del viario que considere las necesidades físicas, geométricas y de gestión del tráfico de cada uno de estos modos.

6.2.1 Demanda sobre el viario del Centro Histórico

Parte del viario con mayor demanda de viajes de la ciudad es el correspondiente al Centro Histórico, es necesario entender el comportamiento de los usuarios que transitan por este espacio, con el fin de mejorar las condiciones de movilidad y potenciar actividades que revitalicen esta parte de la ciudad mediante el uso del espacio público.

El estudio de compatibilización de placas y conteo vehicular en el área del Centro Histórico permite desarrollar propuestas, la asignación de prioridades modales a las vías y una mejora ambiental para los actuales y futuros residentes de esta zona, así como potenciar al máximo las cualidades turísticas y comerciales de las actividades que tienen lugar a diario.



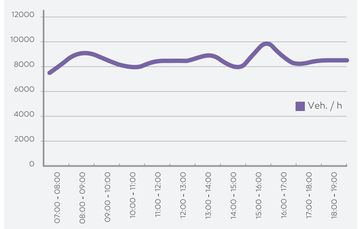


Se identificaron los mayores vectores de desplazamiento dentro del Centro Histórico, los que permiten reconocer las entradas y salidas de mayor relevancia en cuanto al volumen vehicular que soportan.

Las entradas con el mayor número de vehículos son las siguientes:

Estación	% de Entradas	# de vehículos	Bus y Carga	Taxi	Particular
La Condamine	18,3%	18376	9,5%	24,0%	66,5%
P. Córdova y Huayna Cápac	8,3%	8309	8,0%	21,9%	70,1%
Gran Colombia	8,3%	8306	7,5%	20,5%	72,0%
Mariscal Sucre	8,3%	8302	3,3%	14,0%	82,7%
Las Molinos	7,9%	7890	3,5%	18,9%	77,5%
Todos Santos - Alfonso Jerves	7,6%	7653	3,4%	23,6%	72,9%

Variación General Horaria - Entradas



Hora	Veh / h
7:00 - 8:00	7563
8:00 - 9:00	9019
9:00 - 10:00	8728
10:00 - 11:00	7942
11:00 - 12:00	8403
12:00 - 13:00	8445
13:00 - 14:00	8873
14:00 - 15:00	7931
15:00 - 16:00	9769
16:00 - 17:00	8268
17:00 - 18:00	8470
18:00 - 19:00	8539





La fluctuación en la IMD para el Centro Histórico no presenta picos importantes, lo que ratifica los grados de saturación determinados para la red viaria de la zona.

La composición vehicular en el viario del Centro Histórico es mayoritariamente vehículos privados 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%.

	Modos						% de motivo de viaje
Motivo de Viaje	Bus	Carga	Moto	Particular	Taxi	Total general	
Compra/Ocio/Diversión	1	2		31	1	35	9,13%
Estudios/Formación	3	1	1	9	1	15	2,54%
Gestiones personales	3	6	8	52	1	70	11,84%
Otros				6	1	7	2,88%
Trabajo	16	75	38	216	45	390	65,99%
Transporta a otros al trabajo/estudio/ocio	1	4	3	22	7	37	7,62%
Total general	26	89	52	365	59	591	100,00%
Porcentaje de modo de transporte	4%	15%	9%	62%	10%	100%	

Estos porcentajes indican que los motivos laborales son los que generan mayor afluencia de vehículos al área, dato que junto al tráfico mayormente compuesto por vehículos privados, nos indica que este modo de transporte es el preferido para las personas que llevan a cabo su rutina laboral en el Centro Histórico.

6.3 Adecuación oferta - demanda.

La movilidad en vehículo privado en Cuenca representa el 32% del total de viajes diarios, porcentaje que representa el 90% de la demanda motorizada privada sobre la red viaria existente.

Este requerimiento no está satisfecho con el espacio cedido al consolidar un 30% del viario urbano para ejes de características espaciales adecuadas para su naturaleza; calzadas para más de dos carriles, semáforos, puentes, pasos deprimidos, distribuciones a nivel, etc. y ha invadido espacios de residencia con su transitar exigiendo cada vez más capacidad y fluidez para su circulación.

A través del análisis del espacio del viario y los niveles de servicio, se plantea la construcción de una nueva jerarquía viaria que responda a las necesidades reales de demanda.

6.3.1 Capacidad del viario

La capacidad de una vía es el número máximo de vehículos que pueden atravesarla en un intervalo de tiempo en función de su geometría, tráfico existente y condiciones de regulación de tráfico. Por tanto, la capacidad de la red es un factor dinámico, que depende, no sólo de sus dimensiones estrictamente físicas.

Tradicionalmente, este principio excluye la circulación peatonal como sistema, aunque incorpora algún parámetro corrector, pero siempre desde el punto de vista de la penalización que supone una optimización de la capacidad viaria para tráficos motorizados.

La capacidad de una vía se ve afectada principalmente por las intersecciones a nivel donde el flujo vehicular se vuelve discontinuo, este flujo es controlado por señales de prioridad, semáforos o distribuidores.

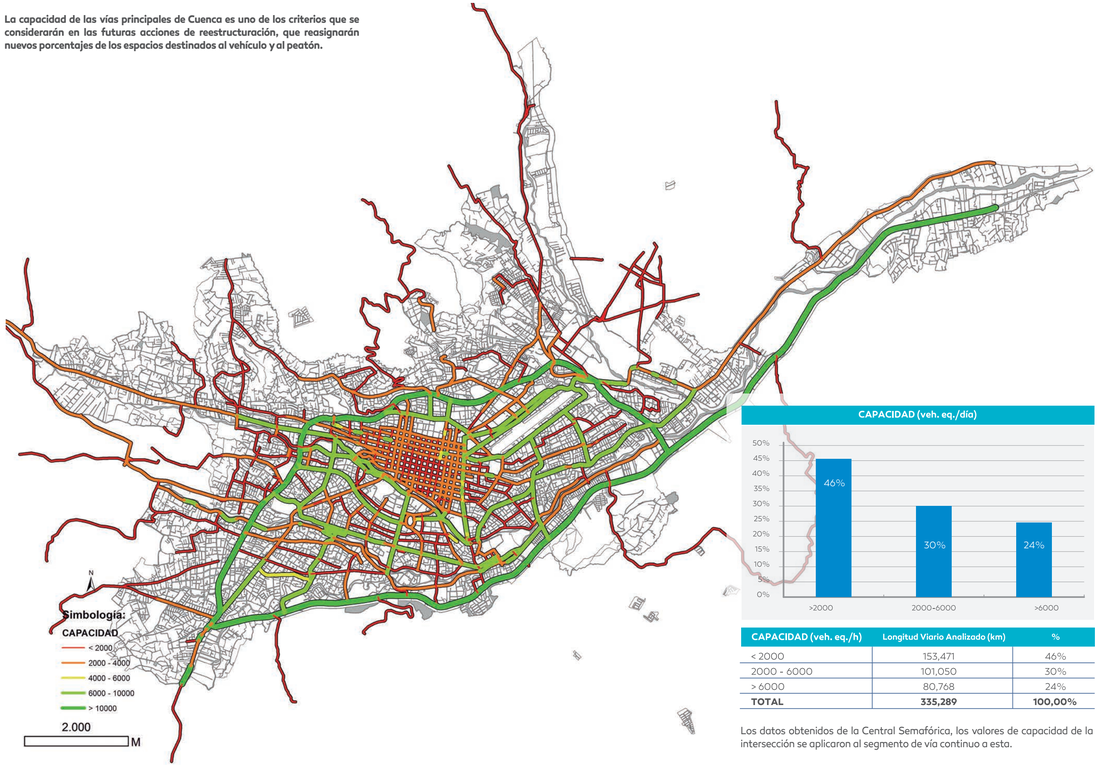
La capacidad de una intersección con semáforos debe calcularse en cada uno de los diferentes accesos a esta, ya que muy rara vez se encontraran las mismas condiciones funcionales en todos los accesos.

En las vías del Centro Histórico y en algunas arterias principales y secundarias de la ciudad, a pesar de que la capacidad y la IMD no demuestran un alto grado de saturación, se presenta un funcionamiento con niveles bajos de servicio. Esta tendencia es clara en vías donde se colocaron semáforos muy cercanos entre sí. **Además de la cercanía de los semáforos, períodos excesivos de verde desfavorecen a los peatones y al flujo vehicular transversal, en estos casos se recalcularán los períodos, evaluando el entorno a la intersección de manera que los reajustes apunten a una sostenibilidad ambiental, económica y social.**

El 46% del viario básico analizado posee una capacidad inferior a los 2.000 veh./h. Casi la cuarta parte con 24 % del viario supera los 6.000 veh./h., debido a la influencia de la Circunvalación Sur, así como vías de alta capacidad como Fray Vicente Solano, Av. De las Américas, Huayna Cápac y España.



La capacidad de las vías principales de Cuenca es uno de los criterios que se considerarán en las futuras acciones de reestructuración, que reasignarán nuevos porcentajes de los espacios destinados al vehículo y al peatón.



CAPACIDAD (veh. eq./h)	Longitud Viario Analizada (km)	%
< 2000	153,471	46%
2000 - 6000	101,050	30%
> 6000	80,768	24%
TOTAL	**335,289**	**100,00%**

Los datos obtenidos de la Central Semafórica, los valores de capacidad de la intersección se aplicaron al segmento de vía continua a esta.

6.3.2 Grado de saturación

El grado de saturación es una forma de evaluar el funcionamiento de las vías. Se determina asignando el tráfico que éstas soportan y la cantidad de vehículos que son capaces de absorber. Es un indicador del grado de aprovechamiento de la vía, es decir, evidencia situaciones como: Viario con capacidad muy baja para albergar todos los vehículos que recibe diariamente, o vías sobredimensionadas que permanecen desaprovechadas durante gran parte del día y en la que el porcentaje de espacio destinado al vehículo es excesivo e innecesario.

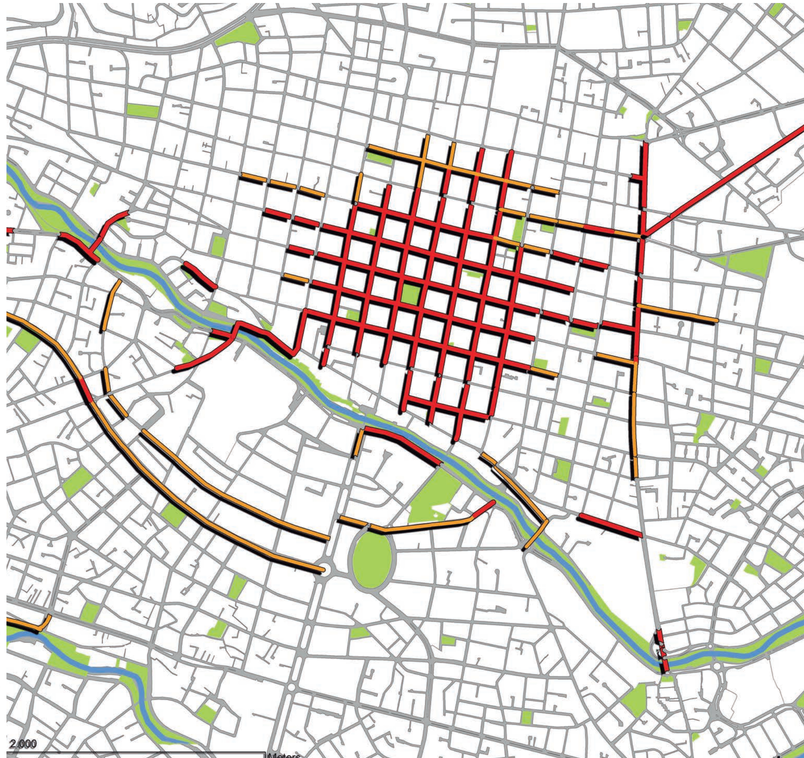
Se compararon los valores de intensidad con los resultados de las capacidades obtenidas anteriormente, de esta manera se obtiene el porcentaje de saturación en hora punta del viario principal.

Vías saturadas

La gran mayoría del viario que trabaja a niveles inaceptables de saturación es el correspondiente al área del Centro Histórico, lo cual contrasta con el carácter patrimonial y turístico de esta parte de la ciudad. El área donde se marca el viario sobresaturado es la misma donde se produce la mayoría de intercambios modales y se presenta la mayor actividad comercial y de gestión.

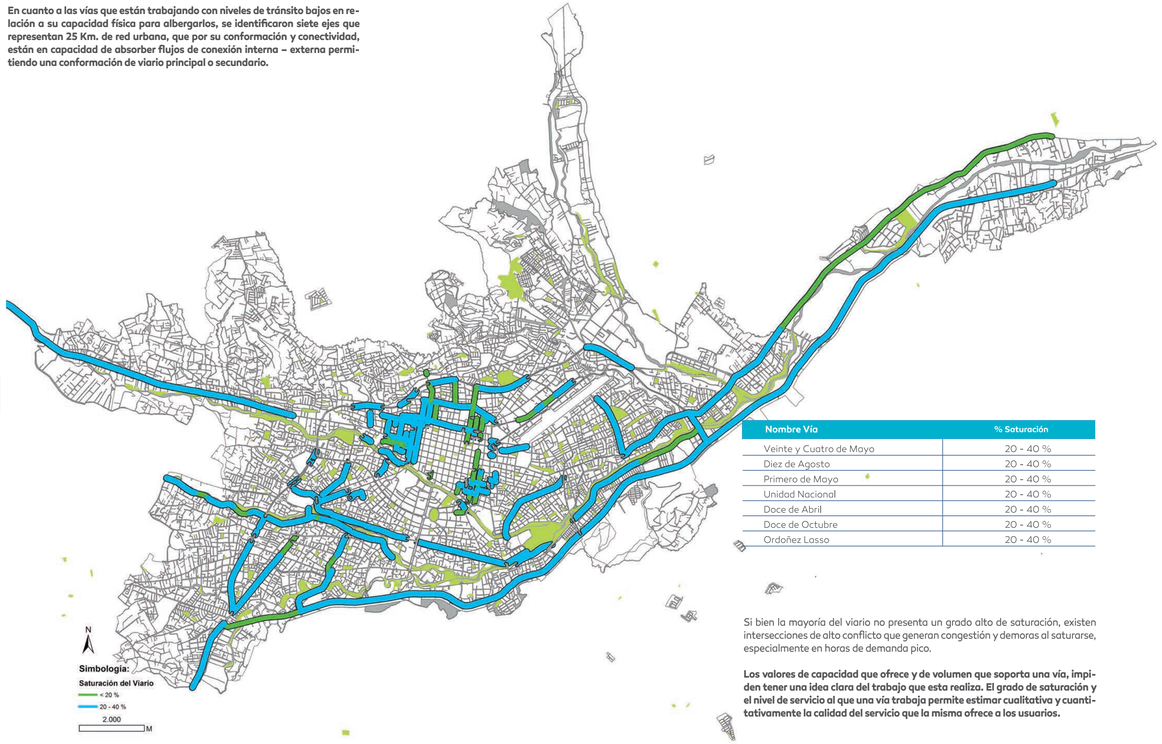
Nombre Vía	% Saturación
Antonio Vega Muñoz	80 - 100 %
Gaspar Sangurima	80 - 100 %
Mariscal Lamar	> 100 %
Gran Colombia	> 100 %
Simon Bolivar	> 100 %
Mariscal Sucre	> 100 %
Presidente Córdova	> 100 %
Honorato Vásquez	> 100 %
Calle Larga	> 100 %
Mariano Cueva	> 100 %
Hermano Miguel	> 100 %
Presidente Borrero	> 100 %
Luis Cordero	> 100 %
Benigno Malo	> 100 %
Padre Aguirre	> 100 %
General Torres	> 100 %
Tarqui	> 100 %

A pesar de que en el 86 % de la totalidad del viario de Cuenca no se supera el 60 % de grado de saturación, en horas pico se evidencian grandes congestiones en las intersecciones entre vías de afluencia, debido en su mayoría a falencias en los métodos de control de tráfico y a conflictos generados por violaciones a las señales de tránsito. Entre las calles en las que generalmente se presenta este comportamiento están las vías: Loja, España, Huayna Cápac, Remigio Crespo Toral, entre otras. Existen también vías en las que la sobresaturación de tráfico es evidente y corresponde al viario del Centro Histórico, el que colapsa en horas pico.



Vías subutilizadas

En cuanto a las vías que están trabajando con niveles de tránsito bajos en relación a su capacidad física para albergarlos, se identificaron siete ejes que representan 25 Km. de red urbana, que por su conformación y conectividad, están en capacidad de absorber flujos de conexión interna – externa permitiendo una conformación de viario principal o secundario.



Nombre Vía	% Saturación
Veinte y Cuatro de Mayo	20 - 40 %
Diez de Agosto	20 - 40 %
Primero de Mayo	20 - 40 %
Unidad Nacional	20 - 40 %
Doce de Abril	20 - 40 %
Doce de Octubre	20 - 40 %
Ordoñez Lasso	20 - 40 %

Si bien la mayoría del viario no presenta un grado alto de saturación, existen intersecciones de alto conflicto que generan congestión y demoras al saturarse, especialmente en horas de demanda pico.

Los valores de capacidad que ofrece y de volumen que soporta una vía, impiden tener una idea clara del trabajo que esta realiza. El grado de saturación y el nivel de servicio al que una vía trabaja permite estimar cualitativa y cuantitativamente la calidad del servicio que la misma ofrece a los usuarios.

6.3.3 Niveles de servicio

El nivel de servicio es una medida cualitativa de las condiciones de circulación de una determinada vía. Este parámetro tiene en cuenta el efecto de varios factores como velocidad y tiempo de recorrido, seguridad, etc.

En función de los parámetros estimados hasta ahora (intensidad de tráfico, capacidad e índice de congestión) puede estimarse el nivel de servicio del viario en función de la velocidad de viaje en un tramo de vía urbana. Las condiciones de operación de los niveles de servicio son (Cal y Mayor):

Nivel de servicio A: Representa circulación a flujo libre. Los usuarios, considerados en forma individual, están virtualmente exentos de los efectos de la presencia de otros en la circulación. Poseen una altísima libertad para seleccionar su velocidad deseada y maniobrar dentro del tránsito. El nivel general de comodidad y conveniencia proporcionado por la circulación es excelente.



Nivel de servicio B: Está aun en el rango de flujo libre, aunque se empiezan a observar otros vehículos integrantes de la circulación. La libertad de selección de la velocidad deseada continúa relativamente inafectada, aunque disminuye la libertad de maniobra. El nivel de comodidad y conveniencia es algo inferior, debido a que la presencia de otros vehículos comienza a influir en el comportamiento individual de cada uno.



Nivel de servicio C: Pertenece al rango de flujo estable, pero marca el comienzo del dominio en que la operación de los usuarios individuales se ve afectada de forma significativa por las interacciones con los demás usuarios. La selección de velocidad esta influida por la presencia de otros, y la libertad de maniobra comienza a ser restringida. El nivel de comodidad y conveniencia desciende notablemente.



Nivel de servicio D: Representa una circulación de densidad elevada, aunque estable. La velocidad y libertad de maniobra quedan seriamente restringidas, y el usuario experimenta un nivel general de comodidad y conveniencia bajo. Pequeños incrementos en el flujo generalmente ocasionan problemas de funcionamiento, incluso con formación de colas.



Nivel de servicio E: El funcionamiento esta en él, o cerca del límite de su capacidad. La velocidad de todos se ve reducida a un valor bajo, bastante uniforme. La libertad de maniobra para circular es extremadamente difícil y se consigue forzando a los vehículos a "ceder el paso". Los niveles de comodidad y conveniencia son enormemente bajos, siendo muy elevada la frustración de los conductores. La circulación es normalmente inestable, debido a que los pequeños aumentos de flujo o ligeras perturbaciones del tránsito producen colapsos.

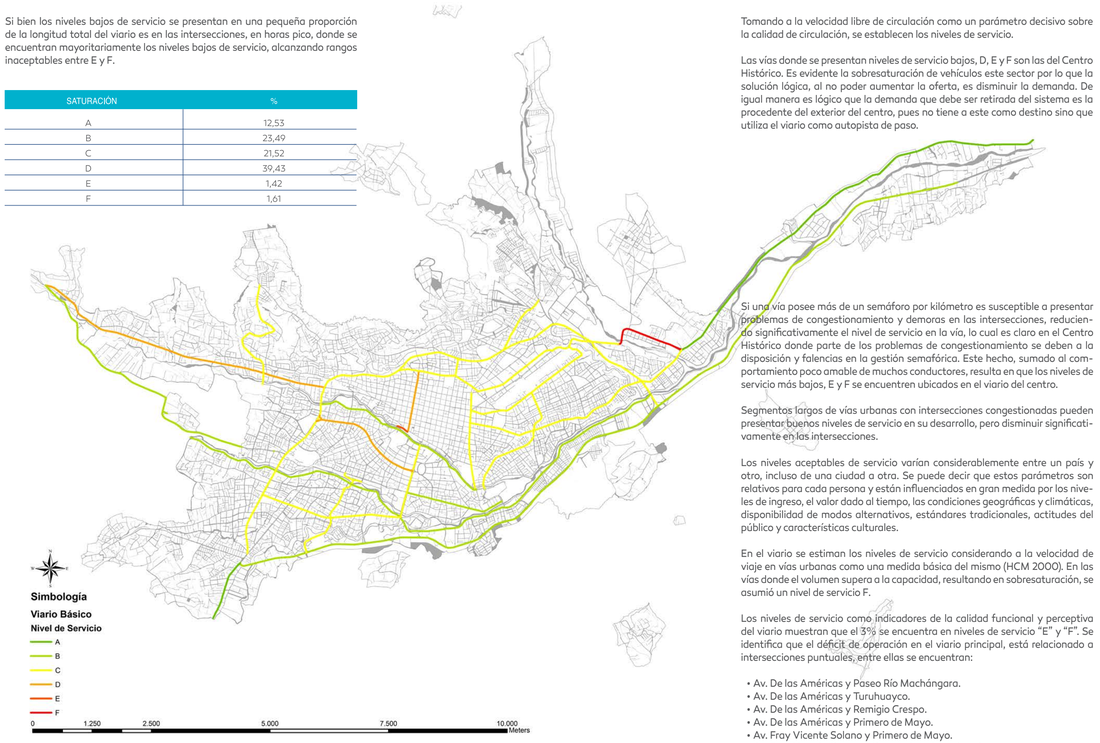


Nivel de servicio F: Representa condiciones de flujo forzado. Esta situación ocurre cuando la cantidad de tránsito que se acerca a un punto, excede la cantidad que puede pasar por él. En estos lugares se forman colas, donde la operación se caracteriza por la existencia de ondas de parada y arranque, extremadamente inestables, típicas de los "cuellos de botella".



Si bien los niveles bajos de servicio se presentan en una pequeña proporción de la longitud total del viario es en las intersecciones, en horas pico, donde se encuentran mayoritariamente los niveles bajos de servicio, alcanzando rangos inaceptables entre E y F.

SATURACIÓN	%
A	12,53
B	23,49
C	21,52
D	39,43
E	1,42
F	1,61



Tomando a la velocidad libre de circulación como un parámetro decisivo sobre la calidad de circulación, se establecen los niveles de servicio.

Las vías donde se presentan niveles de servicio bajos, D, E y F son las del Centro Histórico. Es evidente la sobresaturación de vehículos este sector por lo que la solución lógica, al no poder aumentar la oferta, es disminuir la demanda. De igual manera es lógico que la demanda que debe ser retirada del sistema es la procedente del exterior del centro, pues no tiene a este como destino sino que utiliza el viario como autopista de paso.

Si una vía posee más de un semáforo por kilómetro es susceptible a presentar problemas de congestionamiento y demoras en las intersecciones, reduciendo significativamente el nivel de servicio en la vía, lo cual es claro en el Centro Histórico donde parte de los problemas de congestionamiento se deben a la disposición y falencias en la gestión semafórica. Este hecho, sumado al comportamiento poco amable de muchos conductores, resulta en que los niveles de servicio más bajos, E y F se encuentren ubicados en el viario del centro.

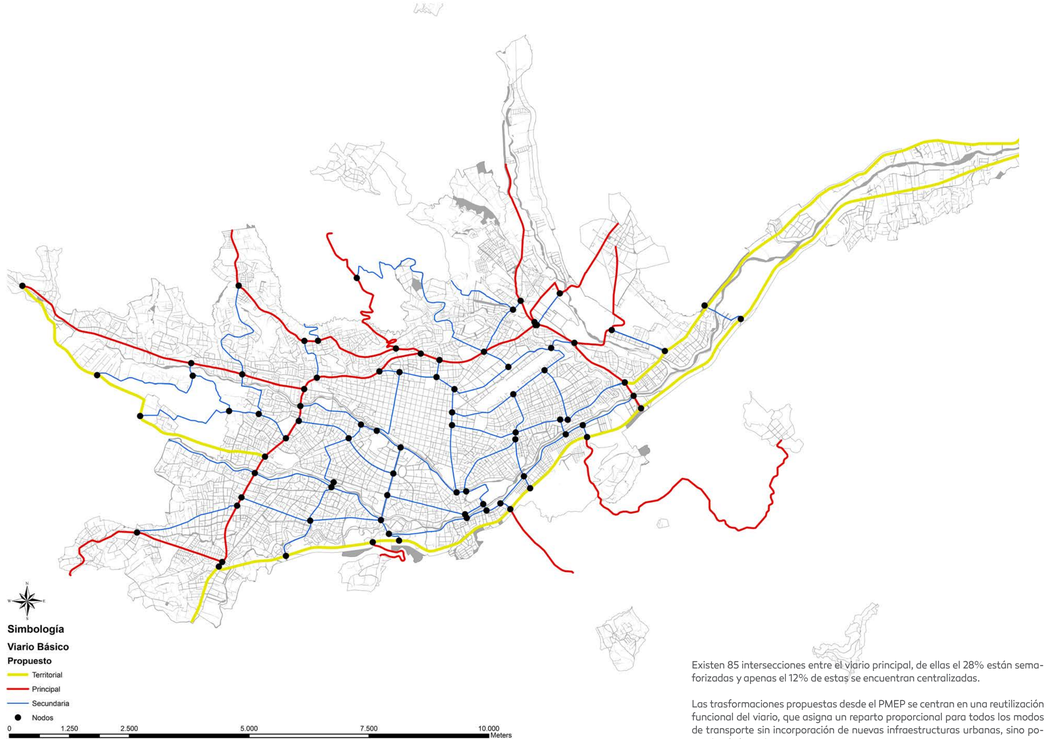
Segmentos largos de vías urbanas con intersecciones congestionadas pueden presentar buenos niveles de servicio en su desarrollo, pero disminuir significativamente en las intersecciones.

Los niveles aceptables de servicio varían considerablemente entre un país y otro, incluso de una ciudad a otra. Se puede decir que estos parámetros son relativos para cada persona y están influenciados en gran medida por los niveles de ingreso, el valor dado al tiempo, las condiciones geográficas y climáticas, disponibilidad de modos alternativos, estándares tradicionales, actitudes del público y características culturales.

En el viario se estiman los niveles de servicio considerando a la velocidad de viaje en vías urbanas como una medida básica del mismo (HCM 2000). En las vías donde el volumen supera a la capacidad, resultando en sobresaturación, se asumió un nivel de servicio F.

Los niveles de servicio como indicadores de la calidad funcional y perceptiva del viario muestran que el 3% se encuentra en niveles de servicio "E" y "F". Se identifica que el déficit de operación en el viario principal, está relacionado a intersecciones puntuales, entre ellas se encuentran:

- Av. De las Américas y Paseo Río Machángara.
- Av. De las Américas y Turuhuayco.
- Av. De las Américas y Remigio Crespo.
- Av. De las Américas y Primero de Mayo.
- Av. Fray Vicente Solano y Primero de Mayo.
- Av. Fray Vicente Solano y Diez de Agosto, entre otras.



Existen 85 intersecciones entre el viario principal, de ellas el 28% están semaforizadas y apenas el 12% de estas se encuentran centralizadas.

Las trasformaciones propuestas desde el PMEP se centran en una reutilización funcional del viario, que asigna un reparto proporcional para todos los modos de transporte sin incorporación de nuevas infraestructuras urbanas, sino potenciando las existentes.

CAPÍTULO

07

EL SISTEMA DE APARCAMIENTOS



7.1 El sistema de aparcamientos de la ciudad de Cuenca

El estacionamiento busca ofrecer al usuario un espacio físico para dejar su vehículo por determinado período de tiempo. Es considerado como una herramienta que influye en la demanda de viajes en vehículo privado por distintos motivos ya sean estos recreacionales, por estudios u otros casos, convirtiéndose en un punto de intercambio en la forma de movilización de las personas que dejan su vehículo estacionado para trasladarse a su lugar de destino.

En los últimos años, frente al incremento del parque automotor, varias ciudades del mundo tienen en la problemática de abastecer la demanda mediante la creación de nuevas infraestructuras o el aumento de plazas en vía pública, sin que esto afecte de forma negativa a la circulación vehicular de la ciudad, incentivando a la población a trasladarse en su vehículo particular en lugar de acudir al transporte público.

Un estudio de la Universidad Tecnológica de Viena muestra que las personas son más propensas a manejar cuando es más fácil acceder a un vehículo que a un transporte público (Menos cajones, mas ciudad, 2014).

Esta situación generó problemas de congestión vehicular, saturación del viario e inconformidad en la ciudadanía, producto de un sistema incorrecto de manejo de los estacionamientos pues el problema no radica necesariamente en la congestión, ocurre por la falta de oferta y gestión de la demanda.

Este es el caso de urbes como Bogotá y París que mediante mejoras en la gestión de demanda, con incrementos en las tarifas y reduciendo el número de espacios para estacionamiento, optimizaron sus sistemas de parqueo sin restringir este servicio a quienes realmente lo necesiten.

Londres es el ejemplo de una ciudad que tomó medidas para mitigar este inconveniente, realizando cobros por congestión, donde los usuarios deben pagar una tarifa para ingresar a determinadas áreas y mediante un circuito de cámaras registran y comprueban que los vehículos dentro de dicha zona hayan cancelaron su importe, caso contrario reviven una multa inmediatamente. Este sistema, sumado a un cambio ciudadano en el uso del vehículo privado y transporte público logró reducir alrededor del 30% de ingreso de los automotores en las citadas áreas.





7.1.1 Cuenca, una retrospectiva de su desarrollo urbano desde sus configuraciones vecinales

A mediados de 1990, la falta de regulación del transporte motorizado era evidente. El Centro Histórico fue la zona de mayor afección dada su alta concurrencia por la cantidad de usos de carácter administrativo, comercial, religioso y de servicios en general que en la zona convergen. Por esta razón posteriormente se concibió la idea de generar un proyecto macro a largo plazo, que brinde soluciones definitivas a los problemas urbanos asociados al transporte, iniciando las gestiones para la elaboración de un Plan Piloto de Transporte y como consecuencia la adjudicación de una parte de las competencias de tránsito y transporte . A partir de ello se generó un proceso de rectoría y gestión en varios aspectos, entre los cuales se consideró el control y administración del vía pública a través de la creación de un ***"Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado"***.

En un principio, el sistema estuvo concesionado a una empresa privada que mediante la ubicación de parquímetros en diferentes sectores del Centro Histórico, para gestionar las plazas de estacionamiento en vía. Posteriormente la Municipalidad tomó bajo su cargo la administración total del sistema e implementó una modalidad de operación no automatizada, basada en el control de las áreas tarifadas con personal que efectuaba recorridos por cuadras y que contabilizaba el tiempo que se estaciona el vehículo en las zonas o áreas establecidas para tal efecto. El control de espacio público en vía, asignado para la operación del sistema, se desarrollaba mediante el expendio de "tarjetas" en diferentes locales comerciales de la ciudad, cuya proximidad a las áreas tarifadas permite el acceso al servicio.

La definición de áreas tarifadas permitió liberar viarios de importancia para el sistema motorizado del Centro Histórico, que hasta ese momento se encontraba saturado por vehículos estacionados de manera temporal o permanente generando caos en la circulación, excesivas demoras, etc., evitando así una invasión abusiva al viario de la ciudad perjudicando al espacio público que se daba de manera indiscriminada.

"El exceso de vehículos mal estacionados se agravó hasta el nivel de encontrar una fila de vehículos estacionados en el interior del Parque Calderón, atentando contra nuestro patrimonio cultural". (Diario El Tiempo, 26 de abril de 1999).

7.2 Análisis de la oferta

Las estrategias de aparcamiento, como consecuencia de los incrementos en los viajes realizados en la ciudad en vehículo privado, son incidentes e influyentes en la elección del modo de transporte, la oferta, el costo y la accesibilidad de las áreas de estacionamiento en el principal condicionante en el uso del automóvil, tanto en Cuenca como en cualquier otra ciudad del Ecuador o del continente.

Consecuentemente la política de aparcamiento repercute en otras muchas dimensiones fundamentales del desarrollo urbano, y por tanto de la vida en la ciudad (vitalidad residencial de los barrios, calidad ambiental, dinamismo comercial, disponibilidad de espacio público, seguridad, etc.). Por ello es necesario definir estrategias que surjan de una reflexión amplia sobre el modelo de ciudad que deseamos, tanto para el cumplimiento de los estándares de calidad de vida (estándares ambientales de calidad de aire), como para satisfacción de las necesidades económicas y sociales de los ciudadanos.

La articulación de las políticas o estrategias de ordenamiento del territorio urbano deben contribuir la consecución de una distribución modal más sostenible y segura, la mejora del transporte público, el incrementos de zonas peatonales, la seguridad vial, etc. Pero además deben solventarse en el conocimiento y análisis de las distintas zonas que conforman la ciudad considerando sus características físicas y formales, y más aún las necesidades de sus residentes, visitantes y colectivos específicos (profesionales, comerciantes, personas con discapacidad, etc.).

El objetivo del presente análisis de aparcamientos es estudiar, de manera integrada, la diversidad de tipologías e infraestructuras para el estacionamiento de vehículos que existen en la ciudad, considerando criterios de rotación (demanda de uso) y de estructura (capacidad física, ubicación etc.). En una segunda fase se analizarán las distintas alternativas de intervención, gestión, potenciación y consolidación de un sistema de aparcamientos como pieza fundamental para obtener un modelo de movilidad cantonal basado en la intermodalidad.

Además se desarrollarán las líneas estratégicas de acción en relación con las políticas de comunicación y sensibilización, que faciliten una dirección clara, uniforme y coordinada, para que las políticas vinculadas con el aparcamiento contribuyan a la consolidación de una cultura de movilidad más responsable, concienciando a la ciudadanía sobre las consecuencias de los impactos sociales y ambientales del uso indiscriminado del vehículo motorizado privado en la ciudad.

"Básicamente, un vehículo circula el 5% de su vida útil, por tanto, el resto del tiempo se encuentra en reposo ocupando un espacio de vía pública que es bastante más significativo de lo que en principio parece".
(PMUS Granada, 2012).

Para el análisis y diagnóstico del sistema de aparcamientos se utilizaron como fuentes de información:

- Inventario de plazas libres elaborado por el Plan de Movilidad y Espacios Públicos, PMEP y la Dirección Municipal de Tránsito, DMT.
- Inventario de plazas administradas por el Servicio de Estacionamiento Rotativo Tarifado, SERT, y la EMOV EP.
- Datos de expendio de tarjetas de SERT.
- Informes de fiscalización de la DMT con respecto a la operación del SERT.
- Reportes de rotación y ocupación de los estacionamiento de borde administrados por la EMOV EP.
- Información del catastro urbano a nivel predial.

7.2.1 Criterios de agrupación

El criterio para el levantamiento de información, como para el análisis y diagnóstico de la misma, es el uso que se le da a la plaza de estacionamiento teniendo así períodos de carta, media y larga duración, cada uno de ellos asociado por lo general con actividades específicas como el comercio, recreación, entre otros.

Basándonos en esta valoración de tiempo de permanencia en una plaza de estacionamiento, se definen dos tipologías de estacionamiento:

- Estacionamiento LIBRE
- Estacionamiento de ROTACIÓN

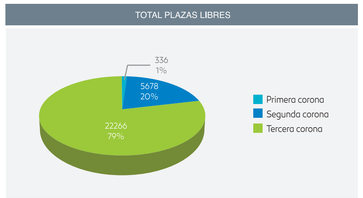


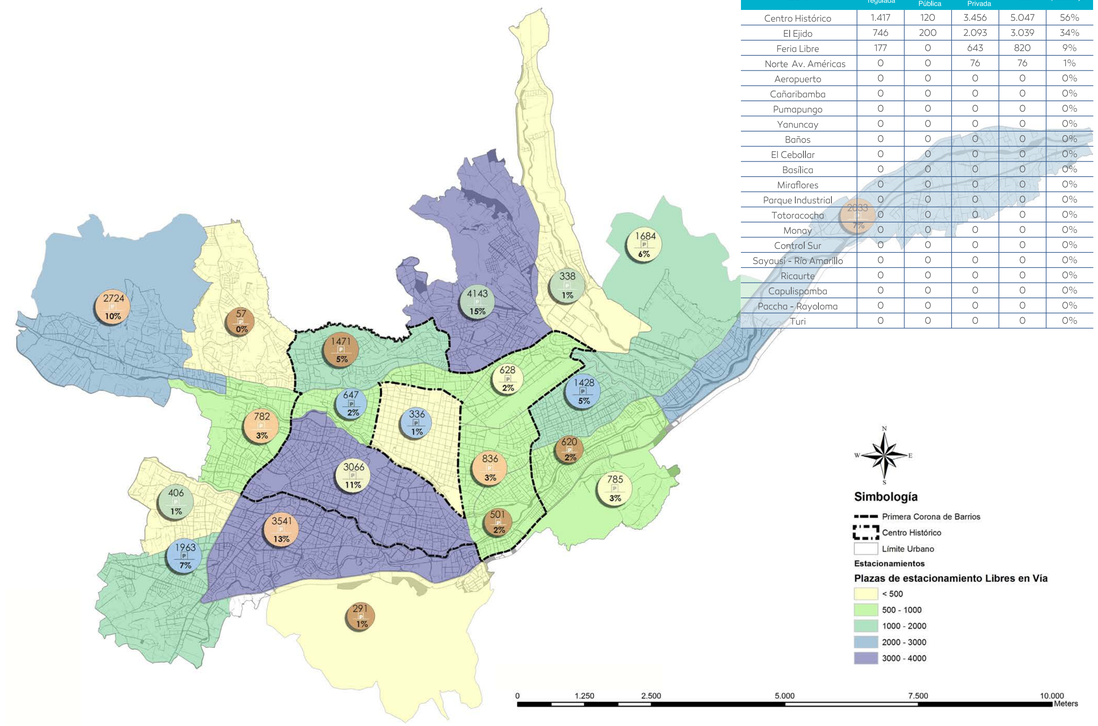
Estas plazas están ubicadas en la vía pública y no están sujetas a regulación. Pueden ser utilizadas por cualquier ciudadano durante un tiempo indefinido y sin ningún costo por ello. Generalmente están asociadas a zonas predominantemente residenciales y poseen una baja rotación por el mismo hecho de carecer de regulación.

Cuenca dispone de 28.280 plazas de estacionamiento libre en superficie (vía pública), que ocupan 31.3000 m² de suelo urbano; área que representa el 1.2% de la zona destinada a sección viaria.

El número de estacionamientos de uso libre aumenta de manera centrífuga a medida que nos alejamos del Centro Histórico.

CORONA	PLAZAS LIBRES	PORCENTAJE
PRIMERA CORONA	336	1%
SEGUNDA CORONA	5678	20%
TERCERA CORONA	22266	79%



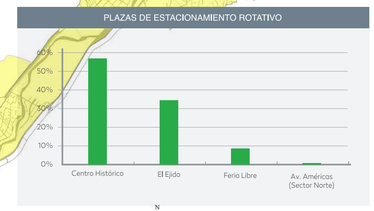


ZONA	En vía regulada	En Edificios de Titularidad Pública	En Edificios de Explotación Privada	Total	porcentaje
Centro Histórico	1.417	120	3.456	5.047	56%
El Ejido	746	200	2.093	3.039	34%
Feria Libre	177	0	643	820	9%
Norte Av. Américas	0	0	76	76	1%
Aeropuerto	0	0	0	0	0%
Cañaribamba	0	0	0	0	0%
Pumapungo	0	0	0	0	0%
Yanuncay	0	0	0	0	0%
Baños	0	0	0	0	0%
El Cebollar	0	0	0	0	0%
Basílica	0	0	0	0	0%
Miraflores	0	0	0	0	0%
Parque Industrial	0	0	0	0	0%
Totoracocha	0	0	0	0	0%
Monay	0	0	0	0	0%
Control Sur	0	0	0	0	0%
Sayausí - Río Amarillo	0	0	0	0	0%
Ricaurte	0	0	0	0	0%
Capulispamba	0	0	0	0	0%
Paccha - Rayoloma	0	0	0	0	0%
Turi	0	0	0	0	0%

Estacionamiento de rotación

El estacionamiento en vía es utilizado por usuarios que requieren de un tiempo relativamente corto para efectuar sus actividades (compras, recreación, gestiones), no siendo así el caso de los estacionamientos en edificaciones que por no tener un límite de tiempo, esta tipología es utilizada en cierta parte por varios "residentes laborales", es decir, usuarios que trabajan en la zona que por factores de tiempo, distancia o por simple comodidad prefieren utilizar su vehículo antes que un medio de transporte alternativo, disminuyendo la rotación que tiene o que debería tener este tipo de estacionamiento.

Del inventario realizado por el PMEP-DMT entre el año 2014-2015, se encuentra que el **total de plazas de rotación asciende a 8.982. De las cuales el 73% corresponde a plazas en edificación y 27 % plazas gestionadas en vía.**



Plazas reguladas por el Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado

El estacionamiento regulado en vía se concentra en tres zonas, gestionadas por el SERT: El Centro Histórico, es la zona con mayor cantidad de plazas con 1.471; seguida por El Ejido con 746 y el sector de El Arenal con 177 plazas, que representan el 0.30% del área del viario urbano.

El porcentaje de ocupación promedio del estacionamiento rotativo es de aproximadamente el 80%, habiendo calles donde el parqueo está sobresaturado y otras donde el porcentaje de ocupación es apenas del 50%. Aproximadamente el 40% de los vehículos que utilizan este sistema lo hacen por menos de 10 minutos y cerca del 15% infringe las normas del SERT, al no utilizar la tarjeta de parqueo.

La rotación vehicular para el estacionamiento rotativo es de 0.85 vehículos/hora, lo que indica que un vehículo permanece estacionado en vía un promedio de 50 minutos.

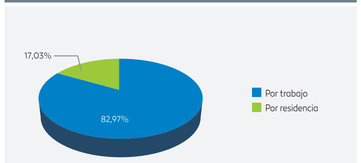
Edificios de explotación privada

El estacionamiento en edificaciones cuenta con 6.588 plazas de distribuidas entre inmuebles de explotación privada (6.268) y edificios de titularidad pública (320).

La mayor concentración se localiza en el Centro Histórico (54%), abarcando la mitad de las plazas existentes; le sigue en porcentaje El Ejido (35%) y la Feria Libre (10%); las demás zonas poseen pocas plazas o carecen de ellas.

Un dato preocupante es que alrededor del 46% de las plazas del Centro Histórico, que pertenecen a los estacionamientos de corazón de manzana, corresponden a usos ilegales o "no regulados". Se tiene una oferta de estacionamientos que genera excesivo tráfico de agitación y favorece al ingreso de vehículos privados hasta zonas urbanas excesivamente interiores y vulnerables a la presencia de transporte motorizado.

PLAZAS FIJAS DENTRO DE ESTACIONAMIENTOS DE CORAZONES DE MANZANAS











Otra particularidad dentro de los estacionamientos de "corazón de manzana", es la presencia de usuarios que por motivos laborales o carecer de un sitio de estacionamiento en su vivienda pagan una tarifa mensual al administrador del parqueadero para ocupar la denominada "plaza fija". De los 3.076 sitios existentes, 1.415 se consideran como plazas fijas, donde el 83% (1.174) están reservadas por personas que laboran en las inmediaciones del sector y el 17% (241) son ocupadas por motivos de residencia. La rotación vehicular promedio en estos estacionamientos es de 1,9 automotores por plaza por día, valor que podría incrementarse de no ser por el alto número de plazas fijas existentes, que disminuyen la capacidad de los estacionamientos.

Estacionamientos de borde/ disuasorios

Como una forma de frenar el uso del vehículo privado y para integrarlo a un nuevo modelo de movilidad, es necesario implementar "estacionamientos de borde" en ciertos lugares estratégicos de la ciudad, de tal manera que los usuarios accedan al transporte público y completen su recorrido y objetivos gracias a este medio. El parque de La Madre es un claro ejemplo de un estacionamiento de borde con 200 plazas disponibles, encontrándose a una distancia prudente del Centro Histórico, por lo que el usuario puede parquear su vehículo en este sitio de forma segura y continuar con su viaje, usando un medio de transporte alternativo. Es importante señalar que, durante el período de desarrollo de este documento, se construye el parqueadero Portal de las Artesanías, ubicado en la avenida Huayna Cápac y calle Simón Bolívar, que tendrá las características funcionales de un parqueadero de borde, con 125 plazas disponibles.

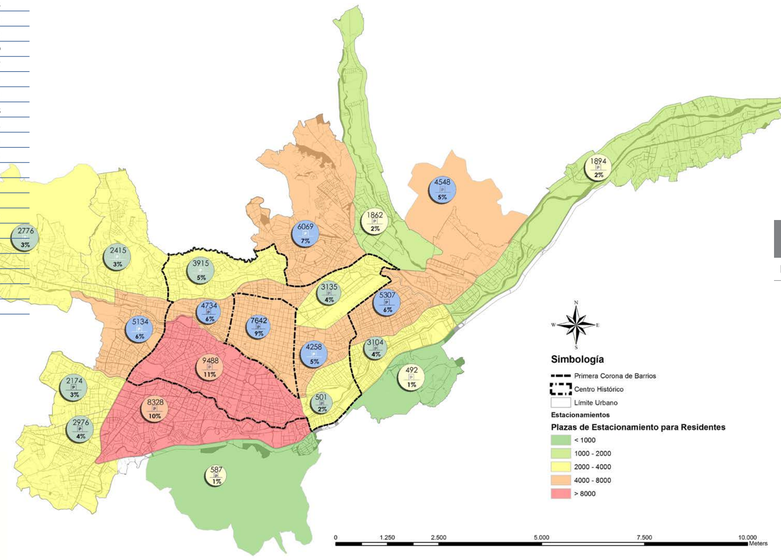
Estacionamiento de residencia

Se consideran estacionamientos residenciales aquellas plazas que sólo pueden ser utilizadas por los residentes de la zona donde se ubican. Pueden darse en edificios o en viviendas. Cuenca posee 83.376 plazas residenciales, de las cuales el 96% (80.158) pertenecen a viviendas 4% (3.218) a plazas ubicadas en edificios de residencia; por tal razón el sentido de propiedad imposibilita el uso múltiple de dichas plazas.

ZONA	PLAZAS EN EDIFICIOS	PLAZAS EN VIVIENDAS	TOTAL
El Ejido	1.057	8.431	9.488
Yanuncay	391	7.937	8.328
Centro Histórico	213	7.429	7.642
Miraflores	79	5.990	6.069
Totoracocha	9	5.298	5.307
Feria Libre	647	4.487	5.134
Norte Av Américas	148	4.586	4.734
Ricaurte	2	4.546	4.548
Cañaribamba	29	4.229	4.258
Basílica	8	3.907	3.915
Aeropuerto	53	3.082	3.135
Monay	3	3.101	3.104
Control Sur	227	2.749	2.976
Sayausí - Río	24	2.752	2.776
Pumapungo	178	2.360	2.538
El Cebollar	2	2.413	2.415
Baños	58	2.116	2.174
Capulispamba	88	1.806	1.894
Parque Industrial	1	1.861	1.862
Turi	1	586	587
Paccha - Rayoloma	0	492	492

La mayor cantidad de estacionamientos residenciales se localizan en El Ejido, con un total de 9.488 y en Yanuncay con 8.328 plazas.

En el Centro Histórico varias son utilizadas por oficinas o consultorios, por lo que las plazas de estacionamiento llegan a dividirse entre el uso laboral y residencial, cuando en realidad deberían ser destinadas preferencialmente al uso domiciliario. Todo esto justifica la existencia del fenómeno de las "plazas fijas" dentro de los estacionamientos públicos.



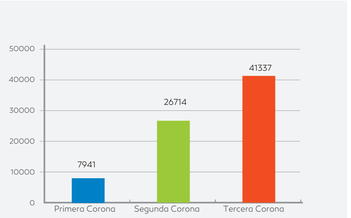
7.3. Análisis de la demanda

La demanda residencial de estacionamientos es un reflejo de la tenencia de vehículo por hogar. De acuerdo a los registros de matriculación de la EMOV EP del año 2014, el número de vehículos particulares es de 75.992.

La distribución del parque automotor en la ciudad presenta un comportamiento radial, encontrándose en la primera corona el 10% (7.941) de los vehículos de la ciudad, la segunda corona posee el 35% (26.714) y la tercera concentra el 54% (41.337).

La demanda rotacional se define mediante el cálculo de los vehículos atraídos y los viajes generados por las distintas zonas de la ciudad, a partir del levantamiento de información de plazas de parqueo disponibles y su ponderación mediante su respectivo factor de rotación.
Este tipo de demanda se presenta en la corona central y zonas aledañas a esta y son de vital importancia para recibir el impacto que genera la alta demanda de viajesen dichos sectores. Las áreas pertenecientes a la tercera corona carecen de este tipo de demanda por ser altamente residenciales, a excepción de la Feria Libre que resulta un punto de gran afluencia comercial.

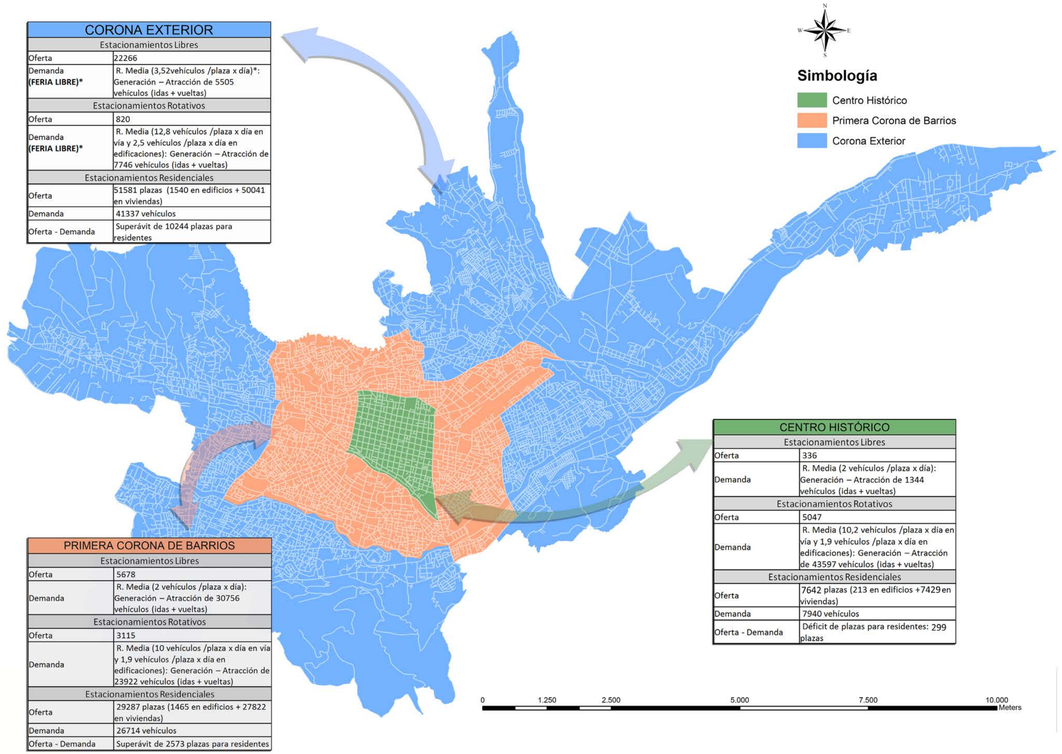
DISTRIBUCIÓN VEHICULAR POR CORONAS



CORONA EXTERIOR	
Estacionamientos Libres	
Oferta	22266
Demanda **(FERIA LIBRE)***	R. Media (3,52vehículos /plaza x día)*: Generación – Atracción de 5505 vehículos (idas + vueltas)
Estacionamientos Rotativos	
Oferta	820
Demanda **(FERIA LIBRE)***	R. Media (12,8 vehículos /plaza x día en vía y 2,5 vehículos /plaza x día en edificaciones): Generación – Atracción de 7746 vehículos (idas + vueltas)
Estacionamientos Residenciales	
Oferta	51581 plazas (1540 en edificios + 50041 en viviendas)
Demanda	41337 vehículos
Oferta - Demanda	Superávit de 10244 plazas para residentes

PRIMERA CORONA DE BARRIOS	
Estacionamientos Libres	
Oferta	5678
Demanda	R. Media (2 vehículos /plaza x día): Generación – Atracción de 30756 vehículos (idas + vueltas)
Estacionamientos Rotativos	
Oferta	3115
Demanda	R. Media (10 vehículos /plaza x día en vía y 1,9 vehículos /plaza x día en edificaciones): Generación – Atracción de 23922 vehículos (idas + vueltas)
Estacionamientos Residenciales	
Oferta	29287 plazas (1465 en edificios + 27822 en viviendas)
Demanda	26714 vehículos
Oferta - Demanda	Superávit de 2573 plazas para residentes

CENTRO HISTÓRICO	
Estacionamientos Libres	
Oferta	336
Demanda	R. Media (2 vehículos /plaza x día): Generación – Atracción de 1344 vehículos (idas + vueltas)
Estacionamientos Rotativos	
Oferta	5047
Demanda	R. Media (10,2 vehículos /plaza x día en vía y 1,9 vehículos /plaza x día en edificaciones): Generación – Atracción de 43597 vehículos (idas + vueltas)
Estacionamientos Residenciales	
Oferta	7642 plazas (213 en edificios +7429 en viviendas)
Demanda	7940 vehículos
Oferta - Demanda	Déficit de plazas para residentes: 299 plazas



ZONA	PLAZAS LIBRES	PLAZAS ROTATIVAS
Centro Histórico	1.344	43.597
El Ejido	12.264	23.633
Norte Av. Américas	2.588	289
Aeropuerto	2.512	0
Cañaribamba	3.344	0
Pumapungo	2.004	0
Feria Libre	5.505	7.746
Total	**29.561**	**75.265**

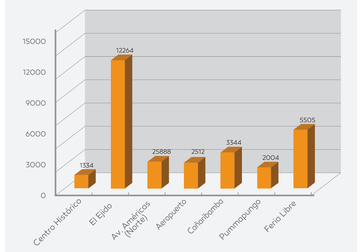
Dentro de las plazas rotativas el promedio de estacionamiento en vía es de 10,2 vehículos/plaza x día y los parqueos en edificaciones con una rotación promedio de 1,9 vehículos / plaza x día. Para la Feria Libre se tiene factor de rotación de 2,5 vehículos / plaza x día. Los sitios libres tienen una rotación de dos vehículos/plaza x día, salvo en la Feria Libre que tiene una rotación de 3,5 vehículos/plaza x día. **Las zonas con mayor capacidad de atracción y generación de viajes son el Centro Histórico y El Ejido que poseen gran aforo de estacionamientos, tanto libres como tarifados.**

Los parqueaderos en plazas libres potencian el traslado de 14.780 vehículos que, al momento de asumir el viaje de ida y vuelta de los vehículos, suponen un total de 29.561 desplazamientos.

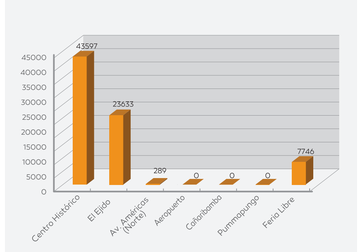
Los estacionamientos rotativos potencian la movilización de 37.632 vehículos que, al momento de contabilizar los viajes de ida y vuelta, suponen un total de 75.265 recorridos.

La generación – atracción de viajes por estacionamientos libres aumenta radialmente debido al incremento de la disponibilidad de las plazas conforme se distancia del centro. Sucede lo contrario con la generación – atracción de viajes por estacionamientos regulados, donde la corona central es el principal foco atractor.

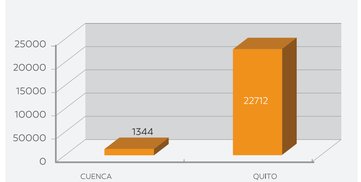
GENERACIÓN - ATRACCIÓN DE VIAJES EN VEHÍCULO PRIVADO POR LA EXISTENCIA DE ESTACIONAMIENTOS LIBRE POR ZONAS



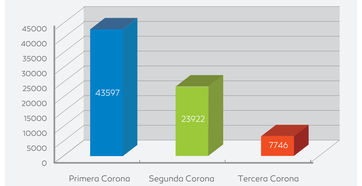
GENERACIÓN - ATRACCIÓN DE VIAJES EN VEHÍCULO PRIVADO POR LA EXISTENCIA DE ESTACIONAMIENTOS ROTATIVO POR ZONAS



GENERACIÓN - ATRACCIÓN DE VIAJES EN VEHÍCULO PRIVADO POR LA EXISTENCIA DE ESTACIONAMIENTOS LIBRES POR CORONAS



GENERACIÓN - ATRACCIÓN DE VIAJES EN VEHÍCULO PRIVADO POR LA EXISTENCIA DE ESTACIONAMIENTOS ROTATIVO POR CORONAS



7.3.1. Actividades económicas asociadas al estacionamiento

La oferta adecuada de estacionamientos es importante para mantener vivo el dinamismo comercial de cualquier zona que tenga carácter turístico, recreacional o comercial, tomando en cuenta que estas actividades pueden ser de corta y media duración y que además activan económicamente al sector.

Es necesario efectuar un análisis para conocer el comportamiento vehicular en cada una de estas tareas, en especial dentro del Centro Histórico, por ser una de las zonas más susceptibles a esta actividad. Para lograr este objetivo se realizó un levantamiento de información de los estacionamientos regulados en vía, donde se conoció el uso dado por los usuarios a las plazas existentes.

Comercio - Compras

En esta actividad, el estacionamiento ofrece un espacio que permite al usuario dejar su vehículo cerca de su destino para continuar sus actividades a pie, otorgando vitalidad al comercio de cualquier sector. Aproximadamente el 30% de las plazas de parqueo existentes en el Centro Histórico son utilizadas para esta fin, teniendo un promedio de ocupación de 30 minutos o menos.

Gestión

Es una de las actividades con mayor demanda de estacionamiento ocupando el 37% de las plazas, por la alta concentración de equipamientos en el Centro Histórico, donde los usuarios parquean su vehículo por 30 minutos aproximadamente, para desarrollar su actividad.

Recreación

En el sector recreacional existe importante interrelación con el transporte ya que el uso del vehículo privado incentiva de cierta, manera al crecimiento de esta actividad. Todo viaje en vehículo en privado empieza y termina en una plaza de estacionamiento. El porcentaje de ocupación en esta actividad es bajo (1%), sin embargo debe tomarse en cuenta que se desarrolla más durante los fines de semana, por lo que en estos días el porcentaje puede aumentar.

Laboral

Esta actividad en realidad no debería estar asociada al estacionamiento puesto que no aporta beneficio alguno en ninguna ciudad del mundo, trayendo consigo únicamente problemas de déficit de estacionamiento, congestión vehicular, etc. Además son los vehículos que parquean por motivos laborales disminuyen la eficiencia de un aparcamiento, por permanecer estáticos durante toda la jornada laboral.

Alrededor del 30% de los usuarios emplean una plaza para esta finalidad, al menos por media jornada laboral, lo que disminuye la capacidad de sitios de estacionamiento

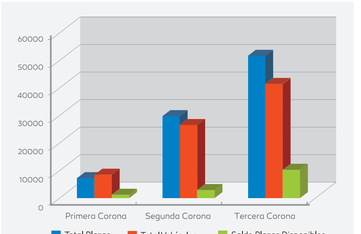
7.4 Diagnóstico

La relación oferta – demanda de estacionamientos residenciales presenta un déficit de 299 plazas, este se produce en la corona central debido a la presencia de viviendas con un funcionamiento multifamiliar donde no existe un área de parqueo domiciliario.

OFERTA - DEMANDA DE ESTACIONAMIENTOS RESIDENCIALES

CORONAS	TOTAL PLAZAS RESIDENTES	TOTAL VEHÍCULOS	SALDO PLAZAS DISPONIBLES
Primera Corona	7.642	7.941	-299
Segunda Corona	29.287	26.714	2.573
Tercera Corona	51.581	41.337	10.244

OFERTA - DEMANDA RESIDENCIAL POR CORONAS



El balance total de plazas de estacionamiento para residentes da un déficit de 299 plazas localizadas en la corona central, las cuales deben serán acogidas por las edificaciones existentes en los alrededores, quedando todavía 3.277 sitios disponibles.

Tomando en cuenta las plazas libres existentes dentro de la corona central y la primera corona de barrios y, aplicando la rotación promedio de dos vehículos / plaza x día obtenemos un total de 13.592 plazas disponibles.

Una vez abastecida la demanda interna de aparcamientos se calcula el balance total de lugares disponibles. En Cuenca se generan 285.372 viajes en vehículos privados por distintos motivos, ya sean laborales, recreacionales, de salud entre otros, lo que resulta en 285.372 vehículos en busca de una plaza de estacionamiento. Estos viajes no sólo proceden del interior de la ciudad, también existen desplazamientos provenientes de cantones vecinos, que tienen como como destino zonas como El Ejido y el Centro Histórico.

La tercera corona está lo suficientemente abastecida para recibir esta demanda de viajes, por lo que el análisis se centrará en los 192.327 desplazamientos que generan las dos primeras coronas, más el caso puntual de la Feria Libre.

ZONA	VIAJES
Centro Histórico	100.000
El Ejido	36.384
Feria Libre	13.258
Cañaribamba	10.926
Aeropuerto	10.184
Norte Av. Américas	9.414
Pumapungo	5.495
Paute - Azogues	6.666
Total	**192.327**

Sin efectuar todavía ningún reparto de asignación por motivos de viaje, a estos 192.327 vehículos en búsqueda de un sitio de aparcamiento se designaron las plazas de parqueo libre con lo que existirían 178.735 automotores sin posibilidad de estacionarse en plazas libres.

Al analizar las plazas de estacionamiento de rotación, cuya premisa es la ocupación múltiple, se tiene que la rotación promedio en los estacionamientos regulados en vía (10,2 veh./ plaza x día) y la rotación en edificaciones (1,9 veh./ plaza x día) generan una oferta efectiva de 37.035 plazas, lo que descendería el número de automotores en busca de una plaza a 141.700.



7.5. Aparcamientos para vehículos motorizados de dos ruedas: Motos y ciclomotores

Existe una tipología de estacionamiento en destino producida en grandes generadores de viajes laborales como las universidades, centros comerciales, clínicas, entre otros. Cada uno de estos tiene comportamientos diferentes y rotaciones distintas y, al ser de titularidad privada, dificultan compartirlo con el público en general. Sin embargo son de importancia ya que generan un aproximado de 6.496 plazas, situación que reduciría la demanda a 135.204 vehículos sin plaza de estacionamiento.

Al valorar una ocupación media del sistema viario a su carga máxima se estima un total de 33.000 vehículos en movimiento, que sustrayéndolos de los 135.204 anteriores, da un total de 102.204 automotores sin una plaza de estacionamiento.

Estos 102.204 vehículos se localizan habitualmente en aparcamientos sin regulación, asignados a una sobrepresión del sistema que origina el colapso del viario, llevando a soportar cargas inaceptables.

Las conclusiones para este conflicto entre demanda y oferta son simples:

- Cuenca puede abastecer la demanda interna de estacionamiento, pero el requerimiento de viajes hacia diferentes zonas ocasiona gran presión, que excede las plazas existentes, perjudicando a los residentes.
- El crecimiento del parque automotor y la escasez de suelo obstaculiza la construcción de nuevos parqueaderos, por lo que elegir nuevas infraestructuras no es una opción.
- La presión que sufre el Centro Histórico ocurre por el excesivo número de estacionamientos existentes, que incentivaron el uso del vehículo particular en especial para los "residentes laborales", que son personas que poseen una plaza fija en algún aparcamiento, debido a que su lugar de trabajo está en el sector, provocando congestión vehicular.

La alta rotación vehicular en el Centro Histórico ocurre por:

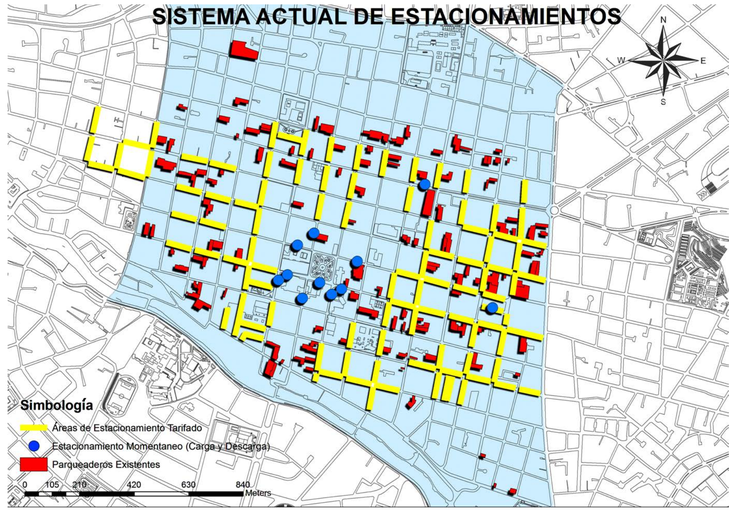
- La **ausencia de una delimitación de zonas de carga y descarga** en áreas comerciales se convierte en un problema constante para el tráfico vehicular, dado que los automóviles destinados a esta actividad ocupan áreas que deberían utilizarse con otra finalidad.
- Si bien se tiene un pensamiento respecto a la falta de estacionamientos, lo que en realidad **se necesita es una normativa que promueva un uso eficiente de estas áreas, otorgando y diferenciando las mismas para distintas tipologías de vehículos.**

La alta demanda de estacionamiento no debe entenderse como una recomendación para asignar zonas reguladas, como es el caso del Centro Histórico; esto sólo generaría un incremento en la agitación del tráfico. La mejor alternativa es la redistribución de las zonas de rotación del centro hacia sectores aledaños articulados con un sistema de movilidad sostenible y que posean mayor capacidad de espacios para asumir el impacto de esta circulación en búsqueda de una plaza de estacionamiento.

El análisis para vehículos motorizados de dos ruedas es considerado como uno de los grandes déficits metodológicos, puesto que normalmente no son valorados como un medio de transporte significativo y en consecuencia son omitidos al momento de determinar una nueva gestión de oferta de movilidad.

En el Centro Histórico las motocicletas ocupan pequeñas áreas designadas como "sitios de estacionamiento exclusivo" para este tipo de vehículo, sin embargo, al ser insuficiente el espacio otorgado ocupan lugares destinados para vehículos, como es el caso de las calles Luis Cordero y Benigno Malo en su intersección con la calle Gran Colombia, llegando a encontrarse alrededor de 30 motocicletas estacionadas a lo largo de la mañana en la primera zona y 20 en la segunda.

En otras áreas de la ciudad es innecesaria la delimitación de un área específica por la disponibilidad de estacionamiento para todo tipo de vehículo y por la menor demanda que estos poseen.





CAPÍTULO

08

EL TRANSPORTE PÚBLICO EN CUENCA



08

8.1 Evolución histórica del transporte público en Cuenca

Este capítulo se centra en el análisis y diagnóstico del modo de transporte que mayor influencia desde el punto de vista social, económico y ambiental presenta para el desarrollo de una ciudad.

Cuenca es consciente de esta situación y en ese sentido este análisis y diagnóstico permite conocer la evolución histórica y el proceso de transformación del transporte público colectivo desde sus inicios hasta la actualidad, el cual se complementa con una reflexión sobre los problemas actuales en sus diferentes componentes.

Así también se analiza el desarrollo del transporte público colectivo conjuntamente con el desarrollo urbano y se deja notar la desconexión que entre estos, y las consecuencias y repercusiones sobre la ciudad. Cuenca no presenta una relación entre estructuras de uso de suelo y transporte público; el desarrollo de baja densidad en su área urbana aumenta la duración de los viajes así como la tendencia al uso del automóvil, esto se evidencia en el reparto modal en el que los porcentajes de distribución para los modos vehículo privado y bus ascienden a 32% y 31% respectivamente. En otras palabras, la planificación del uso de suelo no a minimizado las distancias entre las diferentes zonas de la ciudad y consecuentemente no apoyó una gran participación del transporte público, por ende a una tendencia a caminar. Es necesario recordar ***"que el transporte público es el medio que puede asegurar la movilidad en una ciudad dado que la función de conectividad del espacio pública ha supuesto la utilización de la calle en una sola dirección y ha llevado a olvidar que el uso longitudinal es preponderante puesto que la conexión se da entre áreas distanciadas espacialmente"***. (MPUSTU)

A través de esquemas e índices se demuestra la carencia de coherencia en el tendido de la red de buses, dado que se cuenta con un sistema confuso, difícil de conceptualizar además que en su parte operativa es ineficiente y no rentable y a pesar de que algunas variables están dentro de los rangos internacionales que permiten concluir que un sistema funciona bien, la calidad de servicio valorada por los usuarios indica lo contrario. Ejemplo de esto es que el sistema de transporte público funciona con una velocidad comercial que está sobre el rango máximo de servicio (15-17Km/h) pero ello implica que los buses se saltan paradas, irrespetan las señales de tránsito, exceden los límites de velocidad de las vías, y que el viaje dentro del bus es inseguro y no confortable.

En este capítulo se analizan y diagnostican las variables de oferta: Intervalo mínimo, longitud de recorrido, frecuencia, flota asignada de buses, número de plazas, y de demanda: Ratio de ocupación (índice de pasajeros por kilómetro – ipk), demanda de viajes anuales, distancia media de recorrido de usuarios del transporte público relacionadas con las variables de calidad como velocidad comercial, tiempo de viaje, distancia entre paradas, tipos de paradas, edad media de la flota, longitud de carril exclusivo, cobertura SAE[1](Sistema de Ayuda a la Explotación) y canales de información, características físicas de las unidades y a las variables financieras como tarifa de pasaje y tarifa preferencial.

Para lograr un transporte eficaz, es necesario planear, estudiar, construir y administrar un nuevo modelo tanto el transporte público que vaya a la par y compagine con un modelo para transporte privado, de tal forma que permitan conectar e integrar las actividades que se desarrollan en las diferentes zonas de la ciudad, a través de un sistema de transporte sostenible que satisfaga la demanda existente y futura. A la vez el sistema de transporte público debe contribuir a la sostenibilidad del medio ambiente, con medidas que permitan en términos locales disminuir la polución del aire, el ruido y en términos globales disminuir el uso de recursos energéticos y las emisiones de gases de efecto invernadero.

Dichos sistemas deben proveer la movilización de personas y mercancías de una manera segura, confortable, conveniente, económica y compatible con la calidad de vida de nuestra sociedad; siendo indispensable un proceso de correlación con sus elementos físicos. La experiencia de otros países que pasaron por el mismo proceso que en la actualidad tiene Cuenca permite afirmar que ***"sin reconocimiento de las interacciones entre la planificación del uso del suelo, el crecimiento urbano y el desarrollo del transporte, ningún sistema de transporte sostenible podrá surgir, con respecto a criterios económicos, ambientales y sociales"***. (MPUSTU)



[1]*SAE: Sistema de Ayuda a la Explotación – Implantación de sistemas que mediante la localización continua, instantánea y automática de los móviles en una red, permiten su control, regulación y explotación, proporcionando los medios para conocer y gestionar en tiempo real la explotación de la red, y así optimizar la gestión de los recursos mejorando la calidad del servicio prestado y la información de éste, tanto a los usuarios como de cara a la gestión de la explotación.*

8.1.1 Evolución histórica del transporte público colectivo

A finales de los años 50 al expandirse la ciudad, se requieron nuevos trazados urbanísticos, dejando de lado el de damero. Lentamente se ocuparon sectores cercanos al centro, y otros más lejanos. La apertura de nuevas vías de conexión con los centros parroquiales y ciudades próximas, propició como efecto inmediato la implementación de transporte urbano a diferentes escalas, buses y tren para conectarse a los distintos sitios y ciudades.

Es así que el inicio del transporte público urbano se da aproximadamente en el año 1945 (Novillo, 2010), esto conlleva a la aparición del primer gremio de choferes profesionales en el mismo año; se identifica entonces la primera operadora de bus urbano, la empresa 12 de Abril, su servicio comenzó en 1958 con 26 socios. Posteriormente en 1960 se conforma la empresa Tomebamba con un grupo de socios que se separaron de la empresa 12 de Abril, esta empresa se conformó con 10 buses. Con el tiempo se suman nuevas empresas al servicio de transporte público de la ciudad, en 1985 se constituye la empresa Turismo Baños, en 1988 la compañía 10 de Agosto y 1991 la compañía Supertaxis Ricaurte S.A. y Uncovía Ltda.

Se llegó a conformar una flota de 669 buses que cubrían el recorrido de 31 rutas urbanas y 19 rutas interparroquiales, uniendo con estas últimas el área urbana del cantón Cuenca con sus 13 parroquias más próximas; el recorrido variaban entre 17 y 49 Km, más del 50% de las rutas cubrían distancias entre 25-35 Km.

Los intervalos de las rutas variaban de 3 a 10 minutos, durante el día no existía una ubicación fija de paradas de buses, se trataba de un servicio puerta a puerta puesto que existía un sin número de paradas informales.

En lo que respecta al costo del pasaje, dependía del tipo de servicio. Los valores eran de 1.000, 1.400 y 1.800 sucres para el servicio popular, ejecutivo y selectivo respectivamente.

A mediados de los años 90 la ciudad creció drásticamente y la operación del transporte urbano mostraba dificultades. A partir de entonces, la conflictividad en torno a este servicio se volvió una constante en la ciudad aunada al aumento de habitantes y al consecuente crecimiento del parque automotor.

El 87 % de rutas de transporte público cruzaban la urbe utilizando las calles del área central, dificultando aún más la interacción con el transporte privado. Para resolver este problema la Municipalidad planteó el denominado "Proyecto de Reordenamiento de Rutas de Transporte Urbano Público de Cuenca" el cual, a la vez, se soportó en una "Encuesta de Hogares"; el resultado de esto fue la primera etapa de reestructuración del transporte público en el año 1997. Dicha reestructuración implicó la delimitación de las vías por donde debían circular los buses, dejando libre el área central comprendida desde la calle Sucre hasta la Gran Colombia en sentido norte-sur y desde la calle Tarqui hasta la Mariano Cueva en sentido este-oeste. Se despejaron de esta forma 24 manzanas del Centro Histórico aproximadamente.


PRIMER CARRO DE LEOPOLDO PESÁNTEZ. 1967


AÑO 1976

Fuente: http://www.parroquialudo.com/Historias

Con estos antecedentes empieza la operación del transporte público en Cuenca con diferentes empresas privadas a cargo del servicio, que conformaron las rutas de acuerdo a sus apreciaciones consideréndolas como parte de su propio patrimonio, tal es el caso que existían rutas exclusivas intervenidas por una sola compañía, otras compartían el servicio entre operadoras y otras lo alternaban.

La ciudadanía identificaba tres niveles de servicio denominados: Selectivo, ejecutivo y popular, la diferencia entre estos estaba en que en el primer y segundo niveles citados los pasajeros viajaban solo sentados mientras que en el tercer nivel los pasajeros viajaban sentados yde pie. Además se distinguía el horario de prestación de servicio, los buses selectivos y ejecutivos transitaban la ciudad hasta las 22h00 y los buses populares servían a la ciudadanía sólo hasta las 19h00.

En el año 1999 la Municipalidad creó la Unidad Municipal de Tránsito[2] con la visión de realizar un cambio radical en el marco normativo, así como desarrollar propuestas técnicas concretas y viables que permitan implantar un sistema de transporte urbano eficiente y de calidad, dando pie al "Desarrollo de un Plan para Sistema de Tráfico Sustentable para una ciudad piloto", efectuado por la consultora PADECO.

La implementación del proyecto tomó fuerza en el año 2000, cuando se unificó el servicio de transporte público; en el mismo año las siete operadoras existentes, con el interés de incursionar en un proyecto de mejorar el sistema de transporte, acordaron fusionarse en una sola organización, creando de esta manera la Cámara de Transporte Urbano de Cuenca, CTC, la cual se mantiene hasta la actualidad al frente de la operación del servicio.

Además se pusieron en marcha varias iniciativas de mejora como la renovación de los buses que circulaban, utilizando para ello un nuevo modelo de "buses tipo"; empieza la reducción paulatina de las unidades de transporte urbano, estableciendo la flota vehicular en 475 buses tipo (resolución No. 0423-2004-RA con fecha 22 de julio 2004 del Consejo Nacional), flota que opera actualmente. Por otro lado se inicia por etapas la constatación física vehicular, hoy conocida como Revisión Técnica Vehicular, RTV,.


Antiguas unidades de transporte público



Bus tipo

[2]*Unidad Municipal de Tránsito (U.M.T) creada en 1999, cuando se transfirieron las competencias a la Municipalidad de Cuenca, responsabilidad que originalmente estaba en manos del gobierno Nacional.*
[3]*Sistema Integrado de Transporte – SIT: sistema que usa múltiples medios de transporte que actúan conjuntamente para desplazar usuarios a través del uso de una infraestructura, itinerario, tarifas y sistema de validación común.*

La implementación de un Sistema Integrado de Transporte[1] tardó algunos años, por lo que fue necesario actualizar el estudio realizado por PADECO. Estas actualizaciones contemplaban la troncalización del sistema y líneas alimentadoras y radiales integradas con dos estaciones de transferencia.

El SIT de buses convencionales facilitó la aplicación de varias medidas, entre ellas el sistema de pago automatizado (pago con tarjeta electrónica o pago mediante moneda) implementado en enero de 2009. Para la gestión del sistema de recaudo se crea el consorcio SIR CUENCA[4] y la implementación de carriles exclusivos para el transporte público en las calles Vega Muñoz y Sangurima.

En el año 2009 el GAD Municipal, inicia cambios de carácter administrativo, ***el Concejo Cantonal autoriza a finales de este año la creación de la Secretaría de Movilidad como una de las cinco secretarías a nivel de gobierno local y la transformación de la Unidad Municipal de Tránsito en Dirección Municipal de Tránsito actual DMT. Posteriormente en abril de 2010 se crea la Empresa Municipal de Movilidad, EMOV EP, como órgano ejecutor de las medidas y políticas de tránsito y transporte motorizado y no motorizado, quedando la DMT como instancia planificadora*** (C.Hermida, 2013). A partir de lo cual el transporte público se planifica, regula y controla por las dependencias citadas y es operado por el Consorcio CONCUENCA[5] del cual la Cámara de Transporte es responsable.

En mayo de 2012, Cuenca se convierte en el primer GAD Municipal a nivel nacional en asumir la totalidad de las competencias de tránsito y transporte acorde a lo especificado en la leyes nacionales, 13 años después de haber iniciado con la planificación y regulación en dicho ámbito. (C.Hermida, 2013)

A principios del año 2014 se implementa de manera parcial el SIT con buses convencionales atendiendo el estudio de actualización – "Estudio de Sistema Integrado de Transporte - Diseño del Plan Operacional Fase 1" – Braxton, lo que permitió poner en funcionamiento las dos terminales de transferencia de pasajeros ubicadas en la Terminal Terrestre, norte de la ciudad y la Terminal de El Arenal en el sur.







Sistema de pago por tarjeta y monedero





Carriles Exclusivos para Transporte Público.

[1]*Sistema Integrado de Transporte – SIT: sistema que usa múltiples medios de transporte que actúan conjuntamente para desplazar usuarios a través del uso de una infraestructura, itinerario, tarifas y sistema de validación común.*
[4]*Consorcio SIRCUENCA creado el 27 de enero del 2011, para la operación del sistema de recaudo referente a la administración, mantenimiento y reparación de sistemas integrados de recaudo para el transporte masivo de pasajeros.*
[5]*El 20 de octubre del 2013 se creó CONCUENCA cuyo objeto sería la operación del sistema integrado de transporte, así como del uso administración y operación de los terminales de transferencia, carriles troncales etc.*

correcciones

1996-2000

1996, Proyecto de Reordenamiento de Rutas de Transporte Urbano Público
En 1997, se hace la primera reestructuración del transporte
En 1999 se creo la UTM y se Desarrollo de un Plan para Sistema de Tráfico Sustentable para una ciudad piloto.
Inició el proceso de constatacion física de los vehículos de Transporte Público
A partir del año 2000, se unificó el servicio de transporte y se creó la Camara de Transporte

2000-2004

Determinación de la flota vehicular de buses en 475 unidades.

Se incorpora a la Revision Técnica Vehicular el transporte comercial (taxis, busetas escolares) y las unidades de Carga liviana y mixta

2004-2009

2006, actualización del estudio de transporte de 1999, por la empresa A&V Consultores, denominado "Estudio de Actualización del SIT - Sistema Integrado de Transporte de Cuenca"
2008, se implementa el sistema de pago por tarjeta electrónica.
2009, empieza la construcción de las terminales de transferencia de la Feria Libre y Terminal Terrestre

2009-2014

2010, Diseño del Plan Operacional Fase I con la Consultora BRAX-TON CIA. LTDA

2012, el Consejo Nacional de Competencias transfirió las competencias para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial a la Municipalidad de Cuenca

2014

2014, Inicia la fase de de construcción del tranvía y empezará a operar a partir del 2017.

Sucesos significativos enla organización del transopte público de Cuenca.

8.2 Un nuevo modelo de movilidad y accesibilidad

El transporte público, debe conformar la base sobre la que se articula el modelo de ciudad que queremos para las próximas décadas.

Es inevitable reconocer que la planificación de Cuenca, incrementó las distancias de desplazamiento, las mismas que pueden resolverse mediante una óptima combinación entre las redes de transporte tanto motorizadas como no motorizadas, de tal forma que permitan una concepción peatonal dentro de los espacios públicos.

El transporte público se convierte en la base de la planificación, sobre la cual se organizan todas las redes que articulan la movilidad y configuran los patrones de asignación de usos tanto urbanos como rurales dentro del cantón.

La necesidad de interpretación de la ciudad desde y para la ciudadanía, con la inclusión de la concepción barrial y parroquial, provocó que el diseño del Plan de Movilidad y Espacios Públicos, visualice un modelo de ciudad que permita entenderla de forma espontánea como un sistema de movilidad donde usos, productos y personas se relaciona de modo cómodo, eficaz y respetuoso, en un mismo espacio.

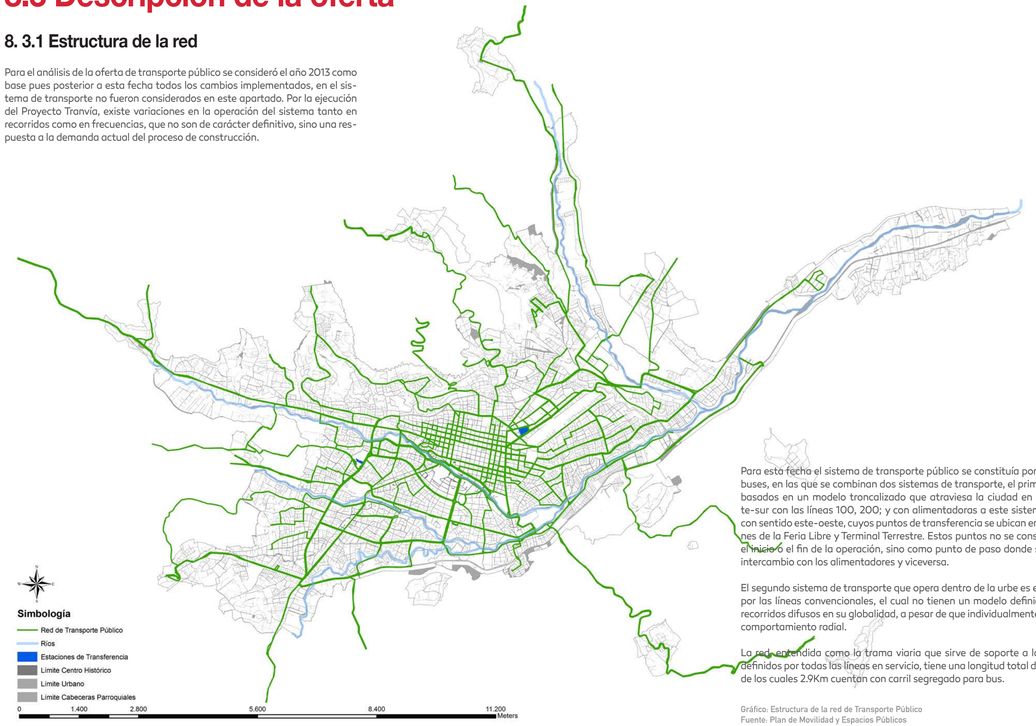
Las dimensiones, número de habitantes y configuración geométrica de Cuenca, permiten un sistema de transporte público donde la relación entre los barrios y el centro sea cubierto por trayectos radiales de viajes, con tiempos reducidos, para optimizar el modelo de tal forma de que los transbordos sean en el menor número posible.



8.3 Descripción de la oferta

8. 3.1 Estructura de la red

Para el análisis de la oferta de transporte público se consideró el año 2013 como base pues posterior a esta fecha todos los cambios implementados, en el sistema de transporte no fueron considerados en este apartado. Por la ejecución del Proyecto Tranvía, existe variaciones en la operación del sistema tanto en recorridos como en frecuencias, que no son de carácter definitivo, sino una respuesta a la demanda actual del proceso de construcción.



Para esta fecha el sistema de transporte público se constituía por 28 líneas de buses, en las que se combinan dos sistemas de transporte, el primero de estos basados en un modelo troncalizado que atraviesa la ciudad en sentido norte-sur con las líneas 100, 200; y con alimentadoras a este sistema 102 y 201 con sentido este-oeste, cuyos puntos de transferencia se ubican en las estaciones de la Feria Libre y Terminal Terrestre. Estos puntos no se consideran como el inicio o el fin de la operación, sino como punto de paso donde se efectúa el intercambio con los alimentadores y viceversa.

El segundo sistema de transporte que opera dentro de la urbe es el compuesto por las líneas convencionales, el cual no tienen un modelo definido, trazando recorridos difusos en su globalidad, a pesar de que individualmente describe un comportamiento radial.

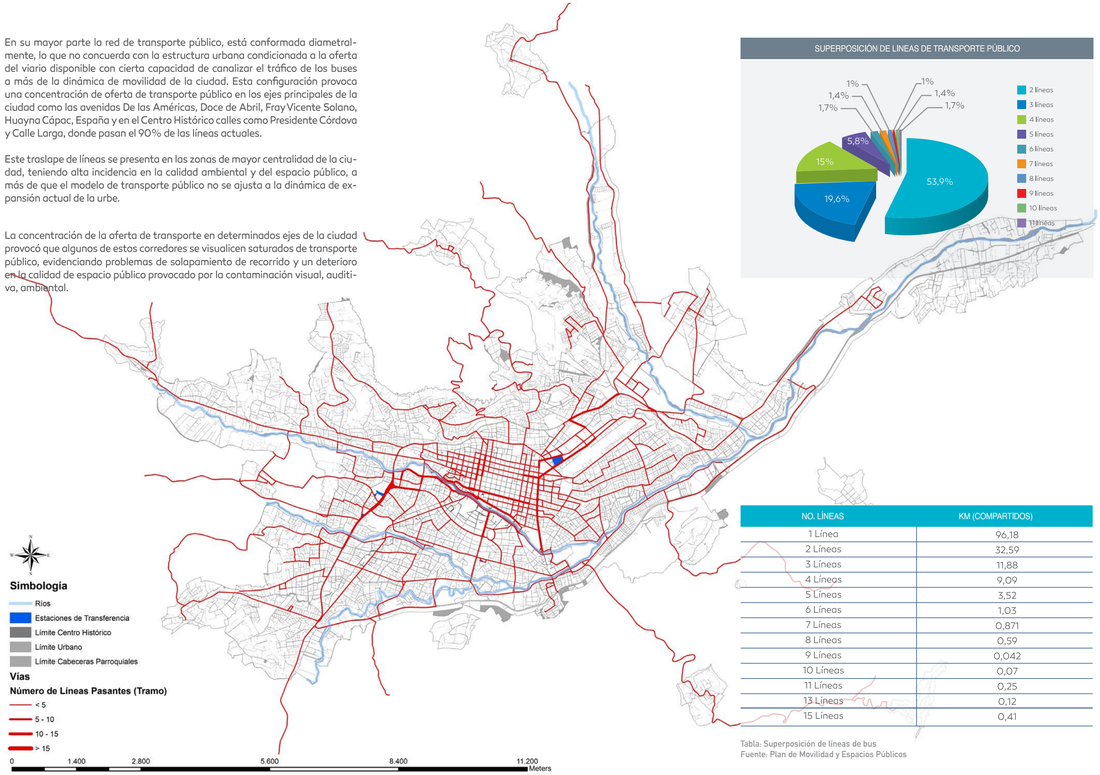
La red, entendida como la trama viaria que sirve de soporte a los itinerarios definidos por todas las líneas en servicio, tiene una longitud total de 897.42 Km, de los cuales 2.9Km cuentan con carril segregado para bus.

Gráfico: Estructura de la red de Transporte Público
Fuente: Plan de Movilidad y Espacios Públicos

En su mayor parte la red de transporte público, está conformada diametralmente, lo que no concuerda con la estructura urbana condicionada a la oferta del viario disponible con cierta capacidad de canalizar el tráfico de los buses a más de la dinámica de movilidad de la ciudad. Esta configuración provoca una concentración de oferta de transporte público en los ejes principales de la ciudad como las avenidas De las Américas, Doce de Abril, Fray Vicente Solano, Huayna Cápac, España y en el Centro Histórico calles como Presidente Córdova y Calle Larga, donde pasan el 90% de las líneas actuales.

Este traslape de líneas se presenta en las zonas de mayor centralidad de la ciudad, teniendo alta incidencia en la calidad ambiental y del espacio público, a más de que el modelo de transporte público no se ajusta a la dinámica de expansión actual de la urbe.

La concentración de la oferta de transporte en determinados ejes de la ciudad provocó que algunos de estos corredores se visualicen saturados de transporte público, evidenciando problemas de solapamiento de recorrido y un deterioro en la calidad de espacio público provocado por la contaminación visual, auditiva, ambiental.



SUPERPOSICIÓN DE LINEAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

NO. LÍNEAS	KM (COMPARTIDOS)
1 Línea	96,18
2 Líneas	32,59
3 Líneas	11,88
4 Líneas	9,09
5 Líneas	3,52
6 Líneas	1,03
7 Líneas	0,871
8 Líneas	0,59
9 Líneas	0,042
10 Líneas	0,07
11 Líneas	0,25
13 Líneas	0,12
15 Líneas	0,41

Tabla. Superposición de líneas de bus
Fuente: Plan de Movilidad y Espacios Públicos

8.3.2 Oferta actual del transporte público

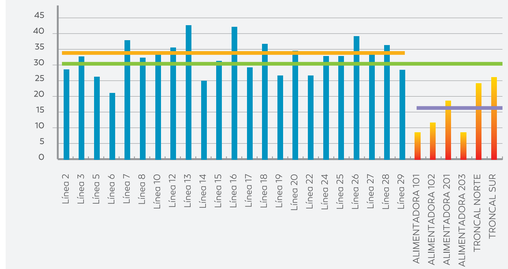
La oferta actual del transporte urbano de Cuenca está formada por 29 líneas de buses, de las cuales el 14% operó con un modelo troncal, formando parte del Sistema Integrado de Transporte en Bus, SIT, con el uso de las terminales de trasferencia; las restantes actúan en rutas convencionales aisladas y distribuidas en toda la ciudad. En la tabla a continuación se detalla la longitud en kilómetros y la frecuencia en minutos de un día típico de cada de las rutas que sirven la urbe con datos del año base, lo que permite afirmar que la longitud total del sistema es de 866,73km y la frecuencia promedio del mismo es de 7min.

LÍNEA	DENOMINACIÓN	LONGITUD DE RUTA1 (Km)	FRECUENCIA DÍA TÍPICO / min
Línea 2	TOTORACOCHA - ARENAL ALTO - TOTORACOCHA	29,87	14
Línea 3	EL LIRIO - EUCALIPTOS - EL LIRIO	37,00	6
Línea 5	LOS ANDES - EL SALADO - LOS ANDES	25,30	6
Línea 6	MAYANCELA - TURI - MAYANCELA	48,60	15
Línea 7	LOS TRIGALES - MALL DEL RIO - LOS TRIGALES	37,55	5
Línea 8	LOS TRIGALES - SAN JOAQUIN - LOS TRIGALES	33,15	8
Línea 10	PALUNCAY - LA FLORIDA - PALUNCAY	35,32	20
Línea 12	MINAS - QUINTA CHICA - MINAS	36,21	6
Línea 13	UCUBAMBA - MALL DEL RIO - UCUBAMBA	43,35	8
Línea 14	EL VALLE - FERIA LIBRE - EL VALLE	25,34	6
Línea 15	BAGUANCHI - FERIA LIBRE - BAGUANCHI	32,76	5
Línea 16	H DEL RIO - SAN PEDRO - H DEL RIO	43,45	8
Línea 17	PUNTA CORRAL - TODOS SANTOS - PUNTA CORRAL	36,23	15
Línea 18	ZONA FRANCA - AEROPUERTO - ZONA FRANCA	36,92	6
Línea 19	VISORREY - TENIS CLUB - VISORREY	27,58	10
Línea 20	RACAR - REDONDEL DE LA G. SUAREZ - RACAR	35,18	9
Línea 22	SALESIANOS - GAPAL, UDA - SALESIANOS	27,34	5
Línea 23	YANATURO - LA FLORIDA - YANATURO	29,85	15
Línea 24	COCHAPAMBA - MIRAFLORES - COCHAPAMBA	33,56	8
Línea 25	CDLA. JAIME ROLDOS - MERCADO 27 DE FEBRERO - CDLA. JAIME ROLDOS	24,30	15
Línea 26	CHECA - MERCADO 27 DE FEBRERO - CHECA	39,81	15
Línea 27	HUIZHIL - SININCAY - HUIZHIL	34,73	10
Línea 28	NARANCAY - CAPULISPAMBA - NARANCAY	39,85	5
Línea 29	BALZAY - H. DEL RIO - BALZAY	27,55	12
ALIMENTADORA 201	FERIA LIBRE- BALZAY- FERIA LIBRE	15,84	5
ALIMENTADORA 203	TERMINAL TERRESTRE- EUCALIPTOS- TERMINAL TERRESTRE	12,46	5
TRONCAL NORTE	RICAURTE- TERMINAL TERRESTRE- FERIA LIBRE	23,50	5
TRONCAL SUR	BAÑOS- FERIA LIBRE - TERMINAL TERRESTRE	24,82	5
TOTAL		**897,42**	**9**

(1) Longitud de Ruta considera el recorrido de la línea ida y vuelta

Tabla. Superposición de líneas de bus
Fuente: Plan de Movilidad y Espacios Públicos

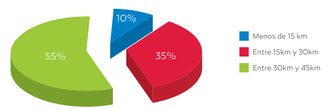
LONGITUD DE RUTA



Así también se establecieron rangos de longitud de recorrido a los efectos de identificar la eficiencia del sistema en términos del parámetro longitud, lo cual deja ver que el 55% de las líneas recorre entre 30 y 45Km, longitudes superiores a la media. Un 34% recorre entre 15 y 30Km, longitudes inferiores a la media, y solo el 10% (tres líneas de buses) recorren distancias menores a 15Km y pertenecen al SIT. Lo descrito permite concluir que las líneas de buses que conforman el sistema gastando excesivos recursos en recorrer distancias innecesarias que pueden cubrirse por otras líneas.

LONGITUD DE LÍNEAS	No DE LÍNEAS	%
Menos de 15km	3	10%
Entre 15 y 30km	10	34%
Entre 30 y 45km	16	55%
Mayor 45 km	0	0%
TOTAL	**29**	**100%**

LÍNEAS EN FUNCIÓN DE LA LONGITUD



Frecuencia del servicio

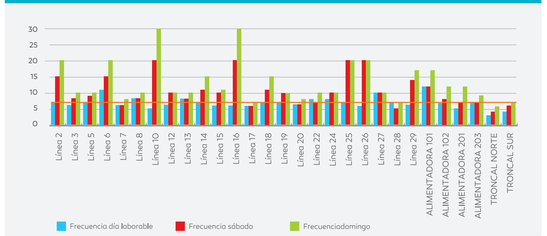
Otros parámetros que describen la oferta de transporte público es el intervalo de paso de cada una de las líneas que prestan el servicio y que permite describir la (frecuencia del servicio de transporte público), en ese sentido se consideró en función del intervalo de tiempo que presenta cada una de estas frecuencias o intervalos de paso, obteniendo una frecuencia media para el total del sistema de 7 minutos en día laborable, de 10 minutos en sábado y 13 minutos para los días domingo. En relación a análisis estadísticos para ciudades con población superior a 500.000 habitantes este parámetro oscila entre los 6 y 9min. hasta los 20-30min. para ciudades más pequeñas (Guía Técnica – Gestión Eficiente del Transporte Colectivo), por lo que se concluye que Cuenca está dentro de dichos criterios de referencia.

LÍNEAS	FRECUENCIA DÍA LABORABLE / min	FRECUENCIA SÁBADO / min	FRECUENCIA DOMINGO / min
Línea 2	7	15	20
Línea 3	6	8	10
Línea 5	7	9	10
Línea 6	11	15	20
Línea 7	6	6	8
Línea 8	8	8	10
Línea 10	5	20	30
Línea 12	6	10	10
Línea 13	8	8	10
Línea 14	6	11	15
Línea 15	6	10	11
Línea 16	6	20	30
Línea 17	6	6	7
Línea 18	7	11	15
Línea 19	7	10	10
Línea 20	6	6	8
Línea 22	8	7	10
Línea 24	8	10	10
Línea 25	7	20	20
Línea 26	6	20	20
Línea 27	10	10	10
Línea 28	7	5	7
Línea 29	6	14	17
ALIMENTADORA 101	12	12	17
ALIMENTADORA 102	7	8	12
ALIMENTADORA 201	5	7	12
ALIMENTADORA 203	7	7	9
TRONCAL NORTE	3	4	6
TRONCAL SUR	4	6	7
PROMEDIO	**7**	**10**	**13**

Gráfico 22: Número de líneas de bus

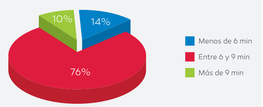
Del análisis se determina que en día laborable el 76% de las líneas de transporte público están dentro del rango normado de frecuencia que indica que un sistema es eficiente, el 14% tiene una frecuencia de paso menor a 6min y el 10% de las líneas del sistema tiene una frecuencia superior a 9min. Independientemente el fin de semana la frecuencia de transporte público disminuye en la ciudad de Cuenca, en día sábado sólo el 38% de las líneas se encuentran dentro del rango citado y en día domingo este porcentaje disminuye a un 21%; en este mismo día el 79% de las líneas supera la frecuencia de 9min y en día sábado este valor disminuye a 55%.

FRECUENCIA DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO



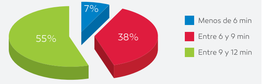
Frecuencia	No Líneas día laborable	% día laborable
Menos de 6 min	4	14%
Entre 6 y 9 min	22	76%
Más de 9 min	3	10%
	29	**100%**

% DÍA LABORABLE



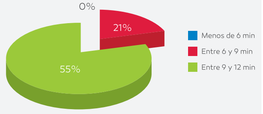
Frecuencia	No Líneas día sábado	% sábado
Menos de 6 min	2	7%
Entre 6 y 9 min	11	38%
Más de 9min	16	55%
	29	**100%**

% SÁBADO

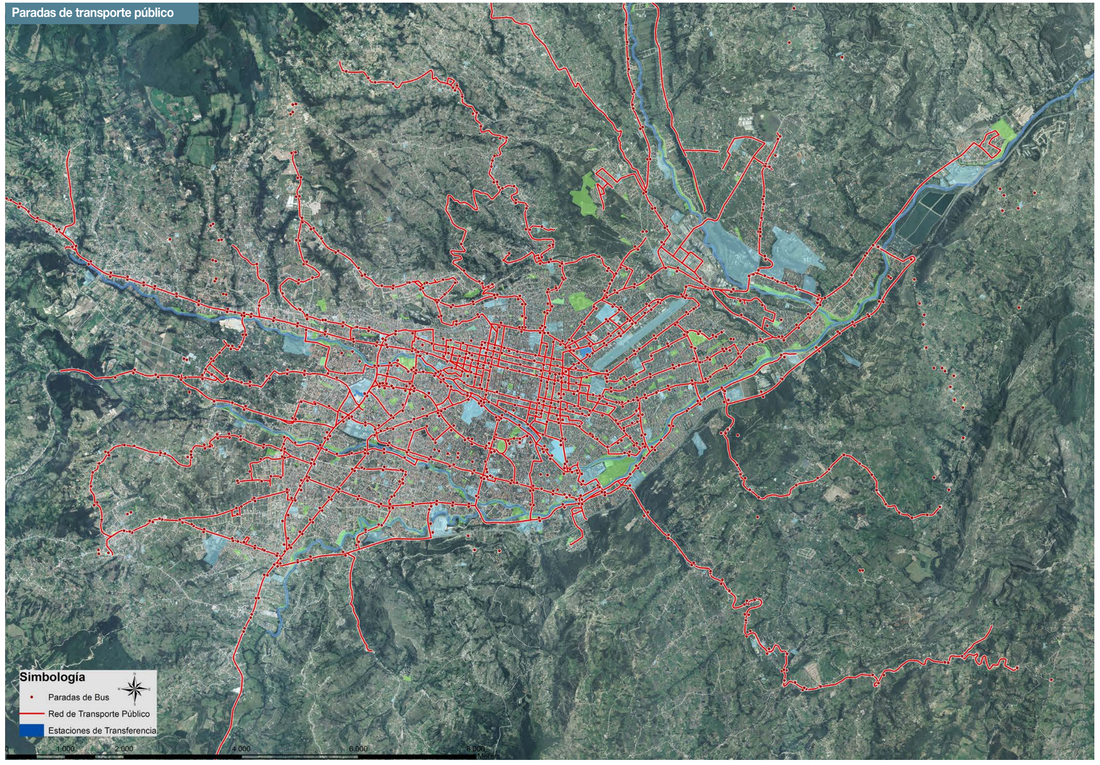


Frecuencia	No Líneas día domingo	% domingo
Menos de 6 min	0	0%
Entre 6 y 9 min	6	21%
Más de 9min	23	79%
	29	**100%**

% DOMINGO



Paradas de transporte público



Al analizar la ubicación de las paradas contrastando con sus recorridos, se observa que en algunos casos existe un separamiento corto (100m) comparado con la distancia de accesibilidad al transporte público que está justificado por la topografía del terreno. Dado que las personas tendrían que atravesar trayectos considerables con pendientes altas superiores al 9%. Otro de los casos es la carencia de veredas, si se disminuye la densidad de paradas se generarían volúmenes de usuarios en las mismas que no tienen un lugar seguro para la espera de bus. Existen paradas de bus cercanas a los equipamientos de atracción masiva tales como: Feria Libre, universidades, Terminal Terrestre y sobre ejes que permiten el acceso al Centro Histórico, como Av. Fray Vicente Solano, Tarqui, Presidente Córdova, Juan Montalvo, Huayna Cápac, Sangurima, Vega Muñoz.

La distribución de paradas por línea multiplica la oferta del número de ellas hasta un total de 2.853 repartidas según el último inventario realizado en el año 2013, el detalle de distribución se muestra en la tabla adjunta:

La línea No 27 es la que mayor número de paradas presenta, un total de 161 y la que menos tienen es la Alimentadora 101 y tiene relación con las distancias de recorrido: 34,73km y 9,50km respectivamente.

Principales Calles de Buses dentro del Centro Histórico	Distancia Promedio entre Paradas de Bus
Pío Bravo	170 m
Antonio Vega Muñoz	200 m
Gaspar Sangurima	240 m
Gran Colombia	320 m
Presidente Córdova	220 m
Calle Larga	240 m
Miguel Vélez	270 m
Coronel Talbot	170 m
Esteves de Toral	340 m
Juan Montalvo	270 m
Tarqui	130 m
Cnel. Vargas Machuca	370 m
Manuel Vega	330 m
Mariscal Lamar	440 m
Av. Héroes de Verdeloma	280 m
Av. Huayna Cápac	180 m
Distancia promedio entre paradas de bus	**261 m**

Principales Calles de Bus fuera del Centro Histórico	Distancia Promedio entre Paradas de Bus
Av. Gil Ramírez Dávalos	340 m
Av. España	300 m
Av. Hurtado de Mendoza	380 m
Av. Gonzalez Suarez	530 m
Av. Veinticuatro de Mayo	340 m
Av. Doce de Abril	330 m
Av. Diez de agosto	430 m
Av. Don Bosco	370 m
Av. Fray Vicente Solano	290 m
Av. Loja	470 m
Av. Remigio Crespo Toral	410 m
Av. Ordoñez Lazo	560 m
Av. de Las Américas	520 m
Panamericana Norte	520 m
Distancia promedio entre paradas de bus	**414 m**

LÍNEAS	NÚMERO DE PARADAS
Línea 2	116
Línea 3	112
Línea 5	101
Línea 6	43
Línea 7	151
Línea 8	104
Línea 10	88
Línea 12	151
Línea 13	131
Línea 14	92
Línea 15	131
Línea 16	148
Línea 17	75
Línea 18	107
Línea 19	91
Línea 20	114
Línea 22	110
Línea 24	134
Línea 25	11
Línea 26	140
Línea 27	161
Línea 28	75
Línea 29	89
ALIMENTADORA 101	29
ALIMENTADORA 102	44
ALIMENTADORA 201	49
ALIMENTADORA 203	95
TRONCAL NORTE 100	67
TRONCAL SUR 200	94
TOTAL	**2.853**

Gráfico 22: Número de líneas de bus



Cobertura del sistema de transporte público

Por otro lado se determinó que la cobertura del sistema de transporte público oferta un total de 1.303 paradas a las que puede acceder la ciudadanía; las mismas fueron distribuidas según los requerimientos de la población, sobre la longitud de 866,73Km que tiene la red.

Se puede decir que la cobertura espacial del servicio de transporte público respecto al territorio urbano es del 77,5%. Con buffers de diferentes radios se indica que ciertas áreas de expansión que responden al 5% restante cuentan con cobertura de servicio superior a 300m lo que originó el consecuente uso del vehículo privado y la aparición de otro tipo de transporte público denominado "mixto", que se conforma de camionetas que trasladan pasajeros y carga liviana hacia los diferentes equipamientos urbanos e incluso servicios de transporte no regulados que se dan en vehículos particulares livianos.

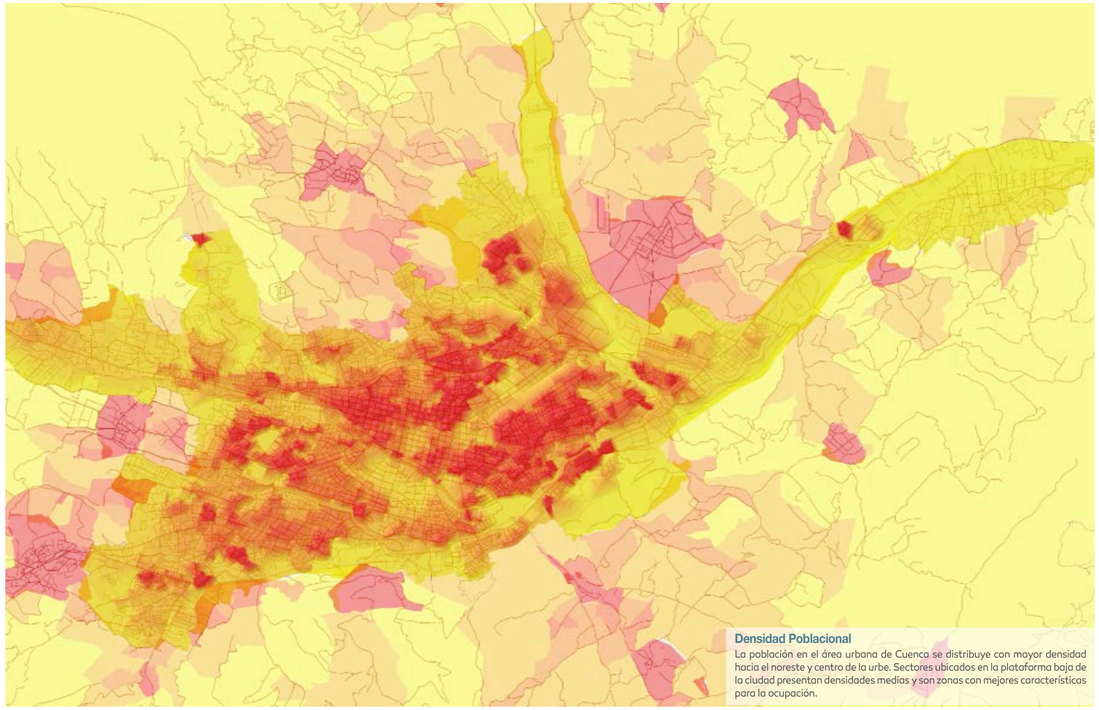
La cobertura poblacional es del 92%, ese porcentaje de población dispone de una parada de bus urbano a menos de 300m de su vivienda.



Dado que "la densidad es un buen indicador inicial de una forma urbana amigable con el transporte público" (MPUSTU) se contrastó dicha área de cobertura con el plano de densidad de la ciudad y fue posible identificar de manera visual que la cobertura espacial disminuye. Dado que existen zonas densamente pobladas que carecen de dicho servicio, fue posible identificar los lugares que corresponden a ese 8% de población no servida y que afectan a las siguientes zonas: Patamarca, Sinincay, Narancay, Rayoloma, Molinopamba y Capulispamba.

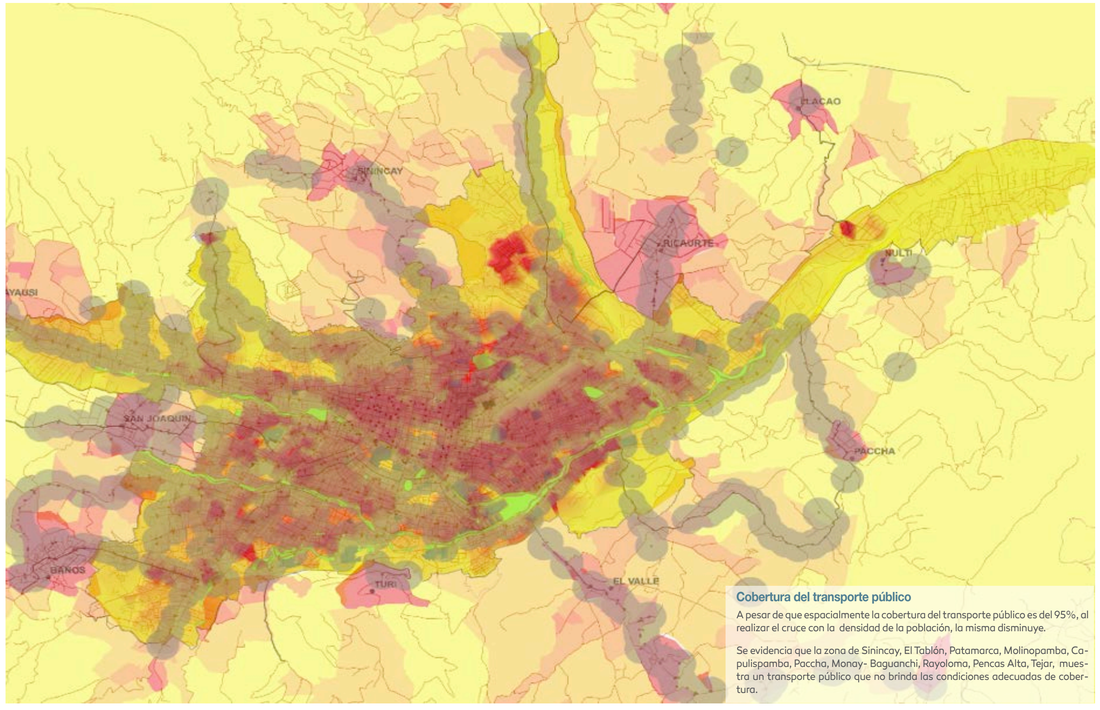
Las paradas ubicadas en la periferia de la ciudad, no presentan las mismas características que las dispuestas en la zonas urbanas, mientras más alejado al CH, las condiciones de accesibilidad a estas son deficientes, ya que no se cuenta con infraestructuras necesarias como aceras.

Lo descrito permite concluir que la accesibilidad al sistema de transporte público es deficiente.



Densidad Poblacional

La población en el área urbana de Cuenca se distribuye con mayor densidad hacia el noreste y centro de la urbe. Sectores ubicados en la plataforma baja de la ciudad presentan densidades medias y son zonas con mejores características para la ocupación.



Cobertura del transporte público

A pesar de que espacialmente la cobertura del transporte público es del 95%, al realizar el cruce con la densidad de la población, la misma disminuye.

Se evidencia que la zona de Sinincay, El Tablón, Patamarca, Molinopamba, Capulispamba, Paccha, Monay- Baguanchi, Rayoloma, Pencas Alta, Tejar, muestra un transporte público que no brinda las condiciones adecuadas de cobertura.



> El crecimiento urbano se ha dado de una manera continua, dispersa, y de baja densidad. Esto ha formado una huella urbana extensa que incluye el espacio que denominado periurbano es la frontera entre el campo y la ciudad, sin poder considerarse propiamente ninguno de los dos

(CUENCA, ciudad sostenible Plan de Acción)

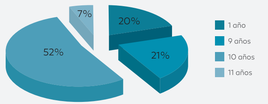
Características del parque móvil

En lo que respecta a las **características del parque automotor** se describen varios parámetros tales como:

Edad de la flota: La flota compuesta por las 475 unidades tipo I y II, ninguna de ellas con plataforma baja, tiene una edad media de 9 años. Del análisis de matriculación de Transporte Público se aprecia que el 52% de las unidades tienen 10 años de antigüedad, que representan la mitad de tiempo de vida útil definido por la Ley Nacional cuyo valor asciende a 20 años para buses urbanos; las unidades menos antiguas corresponden a las recién implementadas, alimentadoras y troncales pertenecientes al SIT, representan el 21% del total de la flota del sistema.

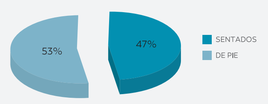
Edad Media	No de Líneas	%
1 AÑO	6	21%
9 AÑOS	6	21%
10 AÑOS	15	52%
11 AÑOS	2	7%
TOTAL	**29**	**100%**

EDAD DE LA FLOTA



Por otro lado la flota de 475 unidades tiene una capacidad de 36.560 plazas de las cuales 17.248 son sentados y 19.312 son de pie, esto atendiendo la distribución de flota en los tipos de buses que se describen en tabla y figura siguientes.

PLAZAS DISPONIBLES EN SISTEMA TP



Oferta de plazas	Número	%
SENTADOS	17248	47
DE PIÉ	19312	53
TOTAL DE PLAZAS	**36560**	**100**

Línea	Edad de la flota
ALIMENTADORA 101	1
ALIMENTADORA 102	1
ALIMENTADORA 201	1
ALIMENTADORA 203	1
TRONCAL NORTE	1
TRONCAL SUR	1
Línea 10	9
Línea 6	9
Línea 2	9
Línea 25	9
Línea 26	9
Línea 7	9
Línea 14	10
Línea 24	10
Línea 3	10
Línea 8	10
Línea 13	10
Línea 15	10
Línea 19	10
Línea 22	10
Línea 28	10
Línea 16	10
Línea 20	10
Línea 29	10
Línea 5	10
Línea 17	10
Línea 18	10
Línea 12	11
Línea 27	11
Promedio	**9**

En la tabla a continuación se identifican los tipos de buses prestadores del servicio y la capacidad de cada uno de ellos. Es del caso resaltar que en la actualidad todos los buses que operan en el sistema convencional de rutas aisladas tienen el mismo aforo de pasajeros que las unidades dispuestas como alimentadoras del Sistema Integrado de Trasporte y las unidades que operan en las troncales tanto norte como sur son buses de mayor capacidad y accesibilidad; cuentan con dos puertas para desembarque de pasajeros.





Transporte	Identificación	Capacidad Vehículo	No de unidades
Urbano	Color Azul (Tipo FTR)	32 sentados - 28 parados (total: 60 pasajeros)	181
	Color Azul (Tipo CHR)	32 sentados - 38 parados (total 70 pasajeros)	38
	Rojo y Azul (Mercedes Benz y Volskwagen)	40 sentados - 50 parados (total 90 pasajeros)	256

En lo que respecta a la capacidad de la flota según los vehículos se puede decir que la mayoría de ellos, el 54% tiene una capacidad de 90 plazas, el 38% 60 plazas y el 8% restante de 70 plazas.

Capacidad Vehículo	Número	%
32 sentados - 28 parados (total: 60 pasajeros)	181	38%
32 sentados - 38 parados (total 70 pasajeros)	38	8%
40 sentados - 50 parados (total 90 pasajeros)	256	54%
	475	**100%**

Además se puede indicar que el **número de plazas ofertadas** en la totalidad del sistema en un día laborable en función del número de expediciones[13] por día de cada ruta de bus es de **318.352 plazas por día** de las cuales **141.490 son de pie** y **176.862 sentados** asumiendo que todas las líneas de buses tienen capacidad para 50 pasajeros de pie y 40 sentados. La distribución de oferta según las líneas de buses que conforman la flota es la siguiente:

Transporte	Expediciones	Oferta Plazas Sentados/día	Oferta Plazas Pie/día	Total Plazas/día
Línea 2	56	2231	2789	5021
Línea 3	164	6567	8208	14775
Línea 5	160	6407	8008	14415
Línea 6	57	2285	2857	5142
Línea 7	196	7824	9780	17604
Línea 8	125	5000	6250	11250
Línea 10	42	1690	2113	3803
Línea 12	160	6380	7975	14355
Línea 13	125	5000	6250	11250
Línea 14	162	6467	8083	14550
Línea 15	163	6520	8150	14670
Línea 16	120	4800	6000	10800
Línea 17	56	2229	2787	5016
Línea 18	161	6453	8067	14520
Línea 19	83	3328	4160	7488
Línea 20	90	3582	4478	8060
Línea 22	200	8000	10000	18000
Línea 24	124	4950	6188	11138
Línea 25	52	2080	2600	4680
Línea 26	56	2248	2810	5058
Línea 27	83	3300	4125	7425
Línea 28	199	7960	9950	17910
Línea 29	66	2653	3317	5970
ALIMENTADORA 101	45	1800	2250	4050
ALIMENTADORA 102	108	4324	5406	9730
ALIMENTADORA 201	146	5857	7321	13179
ALIMENTADORA 203	146	5857	7321	13179
TRONCAL NORTE	196	7848	9810	17658
TRONCAL SUR	196	7848	9810	17658
TOTAL	**3.537**	**141.490**	**176.862**	**318.352**

Plazas	Número de líneas	%
MENOS DE 6.000 PLAZAS	8	28%
ENTRE 6.000 Y 12.000 PLAZAS	8	28%
ENTRE 12.000 Y 18.000 PLAZAS	13	45%
MAS DE 18.000 PLAZAS	0	0%
	29	**100%**

En un día laborable, el 45% del total de la oferta de transporte público que representan a 13 líneas de buses ofertan plazas entre 12.000 y 18.000, casi la mitad de la oferta presenta el rango más alto de plazas; el 28% que representa a ocho líneas del sistema ofertan plazas entre 6.000 y 12.000 y menor a 6.000; en la tabla y figura adjuntas se detalla la distribución de plazas de buses ofertadas.

Tarifas de transporte público

Tratando el tema económico se describen las tarifas del servicio de transporte público, con valores que se han mantenido desde el año 2.000 en este contexto se establece el valor de 0,25 centavos de dólar para las líneas urbanas y el SIT, con reducción de 50% de la tarifa normal para la tercera edad (mayores de 65 años), estudiantes y personas con discapacidad, este valor asciende a 0,12 centavos de dólar.

La tarifas preferenciales, caso de estudiante y tercera edad no demarcan restricción alguna, por lo cual los estudiantes utilizan el transporte con descuentos en todos los horarios, exceptuando el periodo de vacaciones, mes de agosto; por otro lado personas con discapacidad usan el descuento sin establecimiento del grado de discapacidad.

Las transferencias de una línea a otra que se realizan en las terminales de integración del El Arenal y la Terminal Terrestre no implican ingresos extras a los operadores.

Por otro lado se detalla a continuación la afección sobre el recaudo en cada línea de bus por las tarifas preferenciales.

COMPOSICIÓN DE LA TARIFA POR LÍNEA

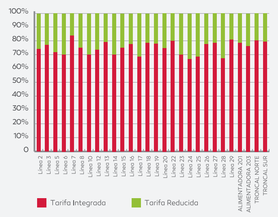


Gráfico: Composición del recaudo por línea
Fuente: Elaboración Propia

No de Línea	Tarifa Integrada	Tarifa Reducidad
Línea 2	75%	25%
Línea 3	78%	22%
Línea 5	72%	28%
Línea 6	70%	30%
Línea 7	85%	15%
Línea 8	76%	24%
Línea 10	71%	29%
Línea 12	74%	26%
Línea 13	80%	20%
Línea 14	71%	29%
Línea 15	76%	24%
Línea 16	79%	21%
Línea 17	69%	31%
Línea 18	79%	21%
Línea 19	78%	22%
Línea 20	75%	25%
Línea 22	81%	19%
Línea 23	71%	29%
Línea 24	67%	33%
Línea 25	69%	31%
Línea 26	78%	22%
Línea 27	79%	21%
Línea 28	68%	32%
Línea 29	81%	19%
ALIMENTADORA 201	79%	21%
ALIMENTADORA 203	77%	23%
TRONCAL NORTE	81%	19%
TRONCAL SUR	80%	20%
	76%	**24%**



8.4 La demanda sobre el sistema de transporte público colectivo

Para el análisis de la demanda de transporte público se consideró el año 2013 como base, debido a que todos los cambios implementados posterior a esta fecha en el sistema, por la ejecución del proyecto tranvía generan variaciones en la operación del sistema como: Recorridos, frecuencias que no son de carácter definitivo sino una respuesta a la demanda actual del proceso de construcción.

Tal como se indicó en acápites anteriores, en la actualidad el sistema de transporte público urbano está constituido por 28 buses urbanos, en las que se combinan dos sistemas de transporte. El primero de estos basado en un sistema troncal que atraviesa la ciudad en sentido noreste - sureste con las líneas 100, 200; y con las alimentadoras 102 y 201 del sistema con sentido este - oeste, que descansan sobre las terminales de transferencia ubicadas en la Feria Libre y Terminal Terrestre; estos puntos no se consideran como el inicio o el fin de la operación, sino como punto de paso donde se permite el intercambio con el alimentador y viceversa; 69 unidades operan esta parte del sistema urbano.

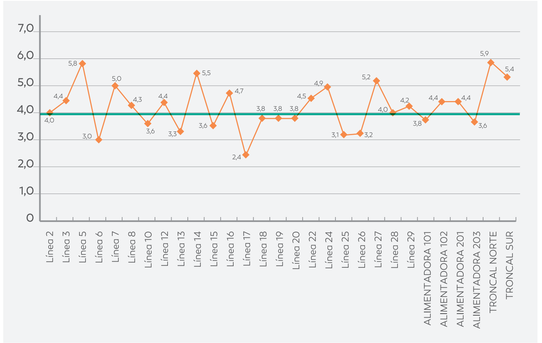
LÍNEAS	Denominación	Recorrido Flota (km/h)	Pasajeros	Pasajeros Veh-km
ALIMENTADORA 102	EUCALIPTOS - TERMINAL TERRESTRE	447482,70	7061911	5,9
TRONCAL NORTE	RICAURTE- TERMINAL TERRESTRE- FERIA LIBRE	1200952,20	7594190	5,8
Línea 5	LOS ANDES - EL SALADO - LOS ANDES	1311131,10	6171420	5,5
Línea 14	EL VALLE - FERIA LIBRE - EL VALLE	1127908,40	6814185	5,4
TRONCAL SUR	BAÑOS- FERIA LIBRE - TERMINAL TERRESTRE	1268302,00	6935365	5,2
Línea 27	HUIZHIL - SININCAY - HUIZHIL	1337542,50	11292005	5,0
Línea 7	LOS TRIGALES - MALL DEL RIO - LOS TRIGALES	2236612,93	6837545	4,9
Línea 24	COCHAPAMBA - MIRAFLORES - COCHAPAMBA	1402673,10	7967950	4,7
Línea 16	H DEL RIO - SAN PEDRO - H DEL RIO	1693758,17	10374760	4,5
Línea 22	SALESIANOS - GAPAL, UDA - SALESIANOS	2303588,00	1962240	4,4
ALIMENTADORA 201	FERIA LIBRE- BALZAY- FERIA LIBRE	416275,20	1820574	4,4
Línea 3	EL LIRIO - EUCALIPTOS - EL LIRIO	1686300,00	7367160	4,4
Línea 12	MINAS - QUINTA CHICA - MINAS	1453021,20	6329465	4,4
Línea 8	LOS TRIGALES - SAN JOAQUIN - LOS TRIGALES	1527087,00	6513790	4,3
Línea 29	BALZAY - H. DEL RIO - BALZAY	755355,33	3164915	4,2
Línea 2	TOTORACOCHA - ARENAL ALTO - TOTORACOCHA	809156,33	3264925	4,0
Línea 28	NARANCAY - CAPULISPAMBA - NARANCAY	2114504,62	8477855	4,0
Línea 20	RACAR - REDONDEL DE LA G. SUAREZ - RACAR	1310437,60	5043205	3,8
Línea 18	ZONA FRANCA - AEROPUERTO - ZONA FRANCA	1314350,40	5010720	3,8
ALIMENTADORA 101	YANATURO - TERMINAL TERRESTRE	249660,00	943890	3,8
Línea 19	VISORREY - TENIS CLUB - VISORREY	938877,33	3526630	3,8
Línea 15	BAGUANCHI - FERIA LIBRE - BAGUANCHI	916449,30	3343765	3,6
Línea 10	PALUNCAY - LA FLORIDA - PALUNCAY	452107,25	1647975	3,6
ALIMENTADORA 203	T. TERRESTRE- EUCALIPTOS- T. TERRESTRE	327238,56	1183373	3,6
Línea 13	UCUBAMBA - MALL DEL RIO - UCUBAMBA	2281104,00	7479580	3,3
Línea 26	CHECA - MERCADO 27 DE FEBRERO - CHECA	871620,00	2761955	3,2
Línea 25	CDLA. J. ROLDOS - M. 27 DE FEBRERO - CDLA. J. ROLDOS	376504,80	1185520	3,1
Línea 6	MAYANCELA - TURI - MAYANCELA	868816,80	2580915	3,0
Línea 17	PUNTA CORRAL - TODOS SANTOS - PUNTA CORRAL	277473,00	653715	2,4
TOTAL		**33.276.289,83**	**145.311.498**	**4,2**

8.4.1 Índice de pasajeros por kilómetro (IPK)

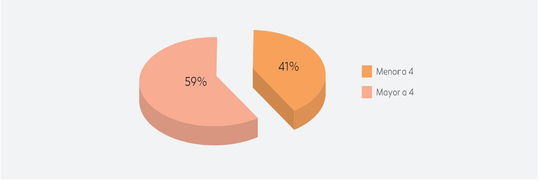
Índice de Pasajeros por Kilómetro en el sistema de transporte público es de **4,2 pasajeros/veh-km,** este parámetro aporta una visión particular sobre cada una de las líneas que determinan el sistema, dado que es un indicativo de la de la productividad del mismo en función de la adecuación entre la oferta y la demanda. En base a los estudios realizados por la Municipalidad (Braxton) el valor de este parámetro debe ser superior o igual a 4 para cubrir los costos operacionales por kilómetro del sistema.

La línea con mayor ratio de ocupación corresponde al SIT: Troncal Norte (Línea 100) con un índice de 5,9 pax/veh-Km., el sistema convencional la Línea 5 es la que mayor ratio de ocupación presenta: 5,8 pax/veh-Km. La figura adjunta también permite observar la variación de este parámetro con respecto al valor referencial 4 pax/veh-Km.

ÍNDICE DE PASAJEROS POR KILÓMETRO (pax / veh-km)



% LÍNEAS SEGÚN IPK



8.4.2 Evolución de la demanda

Para el año 2012 el Estudios de Ingeniería y Complementarios de la Red Primaria de Transporte para la ciudad de Cuenca preparado por ETS, estimaba que en la urbe se realizaban 381.992 desplazamientos diarios en transporte público.

Por otra parte se dispone de diversos datos en cuanto al volumen de pasajeros diarios de las rutas urbanas de Cuenca, a continuación se muestra una tabla comparativa:

ESTUDIOS PREVIOS	AÑO DATOS	PASAJEROS DIARIOS
Estudios de Ingeniería y Complementarios de la Red Primaria de Transporte para la ciudad de Cuenca. ETS 2012	2012	413.925
Estudio de la Red Primaria de Transporte de Cantón de Cuenca y factibilidad de su Primera Línea. Artelia-Coteba, 2010	2006	345.000
Estudio de Actualización Operacional del SIT. HABITAT, 2006	2006	394.154

Tabla: Historial de pasajeros en rutas urbanas
Elaboración Propia

Tomando como referencia el dato más reciente, procedente del estudio de ETS (2012), se observa que hay 381.992 desplazamientos y 413.925 viajes en el sistema de transporte urbano por lo que resulta que en promedio se tiene 1,08 viajes por pasajero/día.

8.4.3 Ámbitos territoriales de la demanda

El análisis territorial posibilita la descripción de los **ámbitos urbanos de demanda** explicando la distribución espacial de la misma, la distribución de la demanda de transporte en las diferentes zonas de la ciudad permite distinguir los lugares de mayor atracción y generación de viajes en transporte público.

Las zonas norte y este de la ciudad son las que mayor cantidad de desplazamientos evidencia en transporte público, a más del Centro Histórico.

Los tramos con gran demanda de pasajeros son los de la Av. De las Américas, Remigio Crespo, Doce de Abril, Fray Vicente Solano, Calle Larga, Presidente Córdova, Huayna Cápac, España, Milchichig, Centro Histórico, Ordóñez Lasso.

En lo referente a la distribución de los viajes el Centro Histórico y las zonas de Sayausí, Feria Libre, Monay, Totoracocha, son los de mayor demanda de viajes en transporte público.

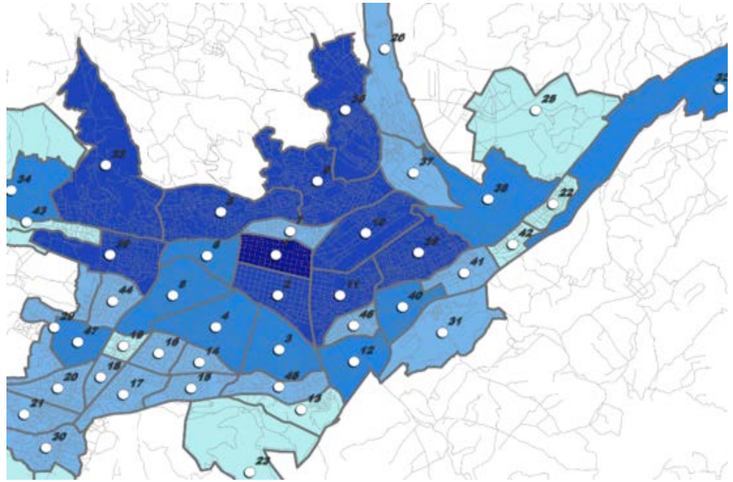
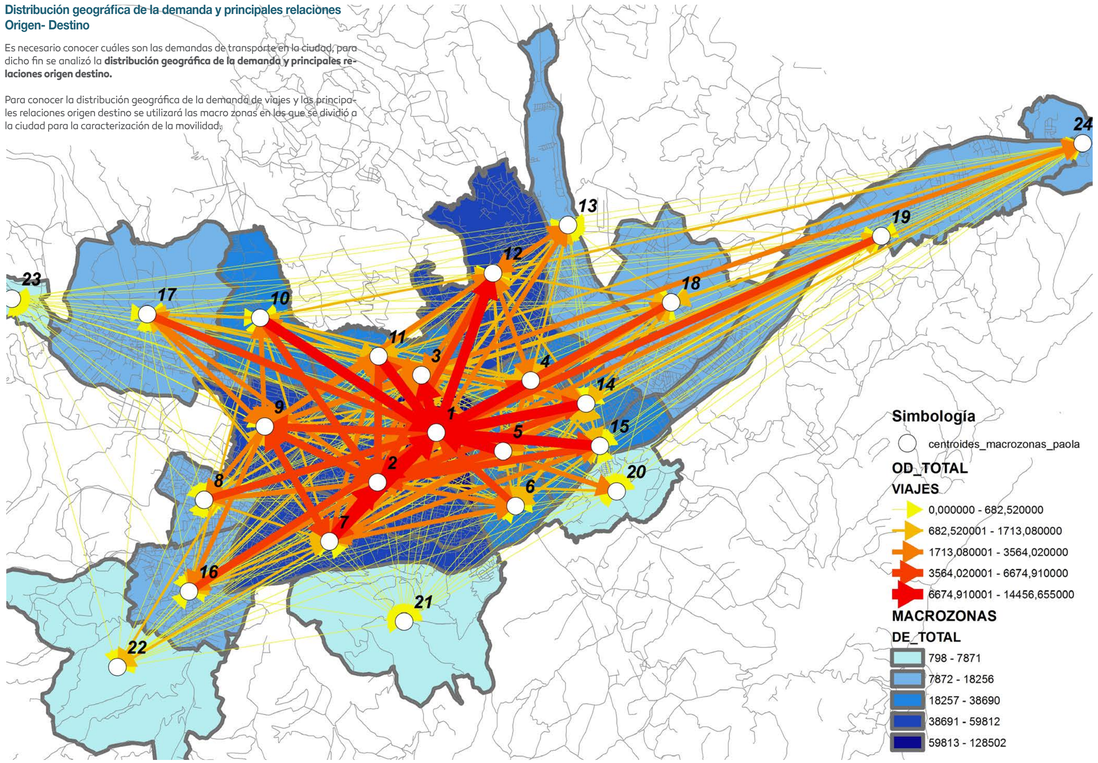


Gráfico: Distribución de la demanda de Transporte Público
Elaboración: Plan de Movilidad y Espacios Públicos.

Distribución geográfica de la demanda y principales relaciones Origen- Destino

Es necesario conocer cuáles son las demandas de transporte en la ciudad, para dicho fin se analizó la **distribución geográfica de la demanda y principales relaciones origen destino.**

Para conocer la distribución geográfica de la demanda de viajes y las principales relaciones origen destino se utilizará las macro zonas en las que se dividió a la ciudad para la caracterización de la movilidad.



Matriz origen - destino del transporte público

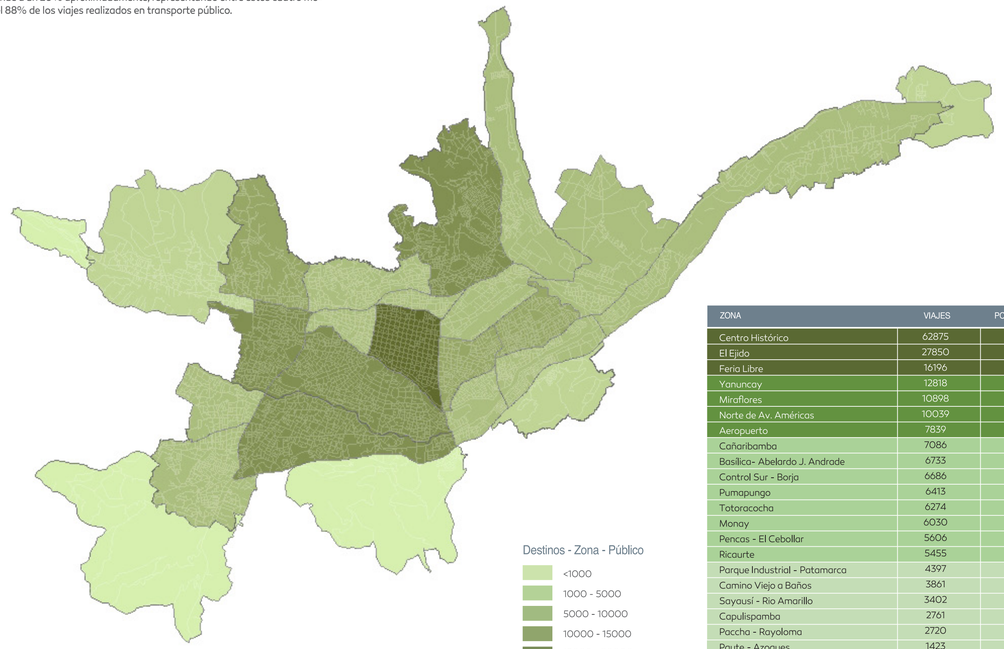
ZONAS		CENTRO HISTORICO	EL EJIDO	NORTE DE AV. AMERICAS	AEROPUERTO	CAÑARIBAMBA	PUMAPUNGO	YANUNCAY	CAMINO VIEJO A BAÑOS	FERIA LIBRE	PENCAS - CEBOLLAR	BASILICA - ABELARDO J. ANDRADE	MIRAFLORES	PARQUE INDUSTRIAL - PATAMARCA	TOTORACOCHA	MONAY	CONTROL SUR - BORJA	SAYAUSI - RIO AMARILLO	RICAURTE	CAPULISPAMBA	PACCHA - RAYOLOMA	TURI	NARANCAY	CAJAS	PAUTE - AZOGUES	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
CENTRO HISTORICO	1	39828	13194	8221	6658	3948	3298	6629	3225	4613	3141	6378	9069	1924	3929	4391	3396	2921	3126	1394	1799	147	81	0	164	131476
EL EJIDO	2	13577	15035	2315	1337	2524	1486	5251	585	3476	1501	2358	1268	436	1602	1593	1680	399	776	373	590	84	400	35	1216	59898
NORTE DE AV. AMERICAS	3	3998	2057	1999	629	536	258	683	141	1495	206	400	297	0	206	215	257	585	488	0	0	124	258	62	132	15024
AEROPUERTO	4	8911	2780	1614	5551	1853	666	2031	373	1425	897	812	2484	1389	2223	1472	810	643	1598	677	194	93	0	31	607	39134
CAÑARIBAMBA	5	9124	4793	1806	2396	5086	1461	1809	516	1305	593	1192	1220	397	1306	1370	751	92	817	398	575	0	310	26	522	37866
PUMAPUNGO	6	6218	2849	563	1105	1608	2646	1654	281	985	612	501	382	111	1389	1009	484	284	811	197	223	0	150	0	154	24214
YANUNCAY	7	11523	11645	2124	1445	1713	1878	8848	469	4037	1071	1515	736	576	974	2086	1446	596	750	781	129	305	1111	53	902	56714
CAMINO VIEJO A BAÑOS	8	5639	1982	831	324	476	334	722	262	1644	82	275	235	385	253	128	442	476	381	26	311	0	0	0	0	15208
FERIA LIBRE	9	5974	6675	2063	1066	1624	1078	4678	1763	4517	2200	2387	2573	1038	1509	1222	2662	1502	1158	1018	524	364	1264	232	2063	51154
PENCAS - CEBOLLAR	10	7725	4351	958	755	550	607	1568	139	2219	1390	1060	994	336	393	445	789	786	172	167	158	0	54	0	427	26044
BASILICA - ABELARDO J. ANDRADE	11	7955	5238	2550	574	997	558	2349	275	1989	1270	3669	886	156	3564	525	258	1128	374	293	96	0	545	0	976	36224
MIRAFLORES	12	14457	3918	2644	1949	1302	382	1931	142	2814	438	882	7871	2045	619	255	565	0	1055	124	180	0	515	80	848	45017
PARQUE INDUSTRIAL - PATAMARCA	13	2484	801	850	875	653	110	712	292	1165	336	231	1901	2928	200	488	584	0	623	51	146	0	40	0	111	15577
TOTORACOCHA	14	8495	4286	1130	1657	1827	1341	1775	296	1502	348	666	818	176	3578	1426	472	337	1128	581	330	71	132	0	506	32878
MONAY	15	8826	5155	434	973	1711	1292	1946	205	1006	331	450	166	563	1520	4026	389	249	386	358	428	68	245	0	294	31020
CONTROL SUR - BORJA	16	5317	2624	1113	314	194	202	1054	303	1393	455	191	179	591	98	242	1953	0	657	0	105	77	286	89	119	17556
SAYAUSI - RIO AMARILLO	17	4243	2031	696	202	367	251	909	433	2100	565	379	123	77	111	94	149	2729	86	43	0	0	52	104	183	15925
RICAURTE	18	6366	2107	790	1224	479	324	280	80	1372	303	607	520	421	721	384	47	166	809	505	0	61	86	84	396	18133
CAPULISPAMBA	19	3900	1844	373	845	495	507	733	77	1234	0	293	176	236	306	307	103	95	696	898	0	0	180	0	122	13421
PACCHA - RAYOLOMA	20	2214	993	78	151	495	194	157	285	474	158	95	342	146	502	498	0	36	0	136	767	21	0	36	55	7835
TURI	21	88	129	62	0	0	0	194	0	0	0	0	0	0	0	68	98	81	61	0	21	0	0	0	0	803
NARANCAY	22	234	207	72	85	57	0	506	29	669	75	81	133	40	63	245	59	52	134	0	0	0	0	0	0	2741
CAJAS	23	0	34	62	0	0	0	53	0	533	0	0	80	0	0	26	89	52	84	0	0	0	0	0	0	1014
PAUTE - AZOGUES	24	338	1198	623	363	533	154	671	0	1954	427	1046	825	54	424	294	174	172	477	122	55	0	0	0	69	9972
		177433	95924	33970	30477	29030	19028	47144	10171	43920	16400	25467	33279	14026	25490	22811	17658	13379	16647	8142	6632	1415	5709	832	9865	704848

Relacionaes con más de 15.000 viajes

Relaciones origen.destino mayores a 10.000

Relaciones origen.destino mayores a 5.000 viajes

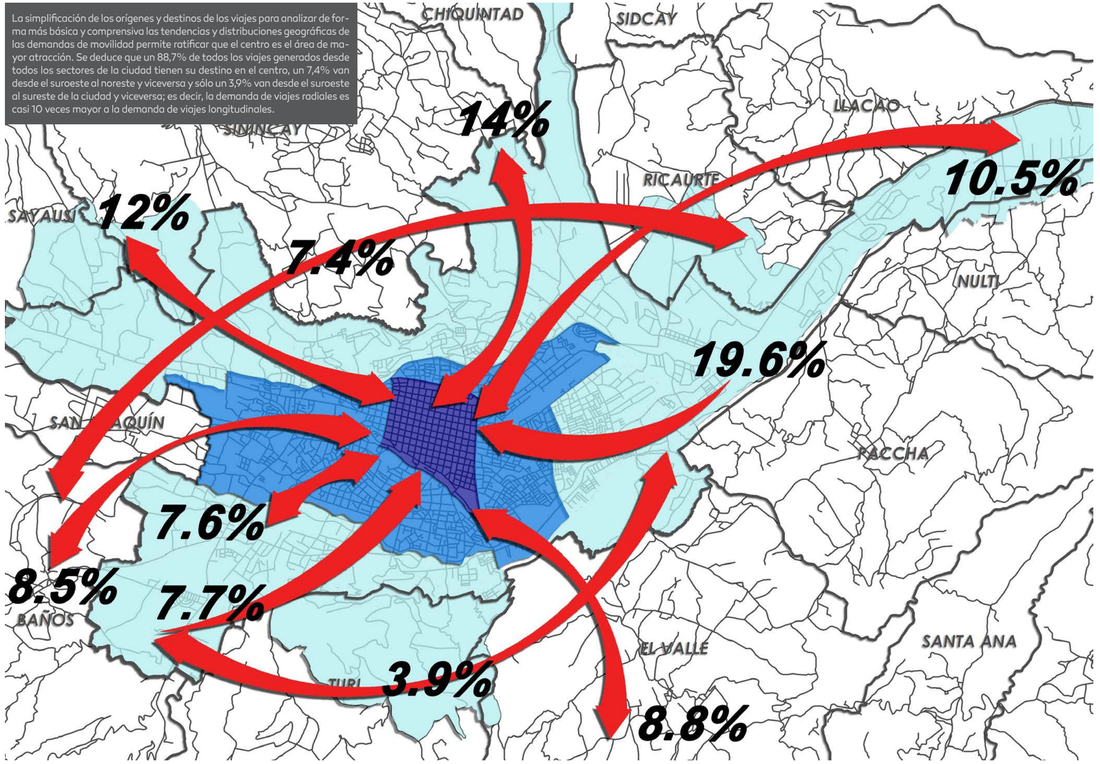
El mayor motivo de viaje en transporte público es por trabajo con un 27%, los realizados por compras, gestiones personales y estudio cada uno de estos corresponde a un 20% aproximadamente, representando entre estos cuatro motivos el 88% de los viajes realizados en transporte público.



ZONA	VIAJES	PORCENTAJES
Centro Histórico	62875	29
El Ejido	27850	13
Feria Libre	16196	7
Yanuncay	12818	6
Miraflores	10898	5
Norte de Av. Américas	10039	5
Aeropuerto	7839	4
Cañaribamba	7086	3
Basílica- Abelardo J. Andrade	6733	3
Control Sur - Borja	6686	3
Pumapungo	6413	3
Totoracocha	6274	3
Monay	6030	3
Pencas - El Ceballar	5606	3
Ricaurte	5455	3
Parque Industrial - Patamarca	4397	2
Camino Viejo a Baños	3861	2
Sayausí - Río Amarillo	3402	2
Capulispamba	2761	1
Paccha - Rayoloma	2720	1
Paute - Azogues	1423	1
Narancay	688	0
Turi	268	0
Cajas	185	0

Gráfico: Destinos en Transporte Público
Fuente: Plan de Movilidad y Espacios Públicos

La simplificación de los orígenes y destinos de los viajes para analizar de forma más básica y comprensiva las tendencias y distribuciones geográficas de las demandas de movilidad permite ratificar que el centro es el área de mayor atracción. Se deduce que un 88,7% de todos los viajes generados desde todos los sectores de la ciudad tienen su destino en el centro, 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; es decir, la demanda de viajes radiales es casi 10 veces mayor a la demanda de viajes longitudinales.

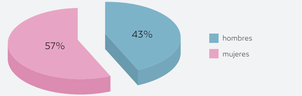


8.4.4 Caracterización de la demanda

Sexo viajero tipo

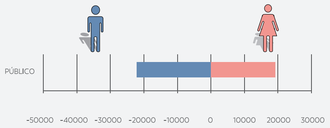
De acuerdo al género de usuario de transporte público, el 57% de ellos son mujeres y el 43% restante son varones, lo que nos permite concluir que la mujer es el usuario preferente del autobús (diferencia del 14%).

CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA



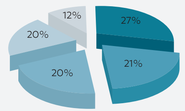
Sexo	Muestra %
Masculino	43
Femenino	57

VIAJES POR MOTIVO DE TRABAJO



CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA

Actividad principal usuario tipo



Actividad	Muestra%
Trabajo	27%
Compras	21%
Gestiones	20%
Estudios	20%
Otros	12%

Franja de edad del usuario tipo

El 49,2% de los usuarios del sistema de buses tienen entre 25 y 45 años de edad, mientras que el 37,8% tiene menos de 24 años, por lo que el 87% de los usuarios de transporte público son menores de 45 años. A medida que se sube la edad disminuye el porcentaje de usuarios, tal es así que sólo el 13% restante se encuentran entre los 45 y 65 años de edad; no se identifican usuarios mayores a 65 años; la tabla a continuación detalla lo descrito.

Edad	%
16–24 años	37,8
14–45 años	49,2
45-65 años	13
>60 años	0

Actividad principal del usuario

El motivo principal de usuario tipo es por trabajo, el porcentaje de desplazamiento corresponde al 27% del total, el segundo motivo es por razones de compras cuyo porcentaje asciende al 21%, en tercer lugar se identifican las gestiones personales con un 20%, en cuarto lugar se encuentran los estudiantes también con un 20%, y por último se identifica el motivo "otros" que representa el 12% restante.



8.5 Adecuación entre la oferta y la demanda. Parámetros de evolución del actual sistema de transporte público

A continuación se presentan a modo de resumen, las principales características de la oferta y la demanda del sistema de transporte público.

Indicador	Bus Urbano
Longitud de la red	866,73
No de Líneas sistema convencional	23 Líneas
No de líneas sistema troncalizado	6 Líneas
Km recorridos sistema convencional	764,43
Km recorridos sistema troncalizado	102,30
Velocidad Comercial	19,98
Flota de buses	475
No buses sistema convencional	382
No buses sistema troncalizado	93
No. de Plazas	36.560
Oferta plazas día laboral	318.352
Total de paradas de la red	1330

Indicador	Bus Urbano
Pasajeros (2013)	149.231.963
Pasajeros (2013) sistema convencional	125.525.325
Pasajeros (2013) sistema troncalizado	23.706.638
Pasajeros/veh-km (2013)	4,5
Pasajeros/veh-km (2013) sistema convencional	4,1
Pasajeros/veh-km (2013)	6,0
sistema troncalizado	
Principales relaciones Origen- Destino	Centro Histórico El Ejido Feria Libre

Se realiza el cálculo de los parámetros, de tal manera que permitan la comparación con los indicadores calculados por la Asociación Nacional de Transportes Urbanos Colectivos en Superficie en su "Estudio sobre el Transporte Colectivo en Autobús de las ciudades españoles (2010)", publicado en diciembre de 2011.

Características del servicio	De 250 a 500 mil habitantes	Media ciudades Españolas	Cuenca 2013
Número de Líneas	26	12,1	29,0
No. de líneas por 1000 habitantes	0,077	0,081	0,053
No. de líneas/km2 suelo urbano	0,88	0,96	0,379
Longitud de la red km	201,4	122,9	866,73
Longitud de la red por 1000 habitantes	0,66	0,774	1,65
Longitud de la red / km2 suelo urbano	7,131	9,083	11,74
Longitud líneas por 1000 habitantes	1,293	1,232	1,65
Longitud de la línea / km2 suelo urbano	16,322	14,769	11,74
Ratio longitud línea / longitud Red	1,4	1,5	0,35
Paradas Red	495,4	279,6	1303
Paradas Red por habitante	1,508	1,477	0,002
Paradas Red / km2 urbano	21,129	18,26	17,65
Suma de paradas línea	1479,7	578,7	
Paradas línea por 1000 hab	3,73	2,44	2,48
Paradas línea / km2 suelo urbano	51,242	31,551	17,65





8.6 Sistema de transporte en taxi

La modalidad de taxi está definida como "el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte masivo o colectivo, en vehículos de color amarillo denominado taxi, organizados en operadoras legalmente constituidas y autorizadas mediante permisos de operación otorgadas por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los demás organismos competentes para otorgar dichos permisos de operación", (ANT, 2009, págs. 1, Art. 2).

En lo referente a las clases de servicios, se prestará como convencional y como servicio ejecutivo.

El servicio **convencional,** "consiste en el traslado de personas desde un lugar a otro dentro del área urbana autorizada para su operación, en vehículos automotores de color amarillo, equipados para el transporte de personas, con capacidad de hasta cinco pasajeros, incluido el conductor, bajo normas técnicas y niveles de servicio determinados por la CNTTTSV, los vehículos que prestan este servicio podrán operar como ambulantes, a pedido expreso de los pasajeros en las calles", (ANT, 2009, págs. 2, Art. 9).

El taxi **ejecutivo** "es el servicio de transporte comercial que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, que consiste en el traslado exclusivo de personas en forma segura dentro de su ámbito de operación, siempre que no sea servicio de transporte masivo o colectivo, en vehículos de color amarillo, y que se lo contratará única y exclusivamente a través de los medios de telecomunicación establecidos y autorizados por cada uno de ellos", (ANT, 2009, págs. 3, Art. 10).

El taxi es considerado en el PMEP como un servicio de transporte público individual puerta a puerta, entendido como un modo de transporte urbano que contribuye a satisfacer una franja de las demandas de movilidad que no pueden satisfacerse con otros modos de transporte, esencialmente por su flexibilidad, ya que responde y se adapta a las demandas de movilidad, al poder particularizar sus recorridos.



8.5.1 Análisis de la oferta

Para la prestación de servicios de transporte en taxi, los vehículos reunirán las características técnicas de construcción, dimensiones, peso, seguridad, comodidad y mantenimiento que establezca el Reglamento del Servicio Ecuatoriano de Normalización INEN, demás instructivos, normas técnicas emitidas por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (ANT, 2009, págs. 6, Art. 28)

El Art. 29 determina que para efectuar el servicio de transporte de taxi en servicio convencional se utilizarán vehículos de color amarillo y demás especificaciones establecidas en las normas técnicas que se dictarán para el efecto.

1. Autos Sedan, Station Wagon o Hatch Back con capacidad de cinco pasajeros sentados incluido conductor, desde 1.300 cc.

2. Camionetas doble cabina con capacidad de uno a cinco pasajeros sentados incluido conductor desde 2.000 cc para la Región Amazónica y Galápagos.

Art. 30.-Los vehículos autorizados para la prestación del transporte de taxi con servicio convencional, deberán cumplir la vida útil de 15 años desde su fabricación.

Art. 31.- Ningún vehículo podrá ser modificado en sus características originales, con excepción de la implementación de sistemas de combustión aprobados y autorizados por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, CNTTTSV.

Art. 32.-Los automóviles para poder circular deberán tener el certificado de revisión técnica vehicular:

Art. 33.-Queda prohibido en los vehículos que brindan el transporte de taxi de servicio convencional:
1. Usar distintivos en forma tal que impidan leer las placas de identificación.
2. Dirigir el escape de los gases producto de la combustión hacia la superficie de la calzada o de la acera.
3. Portar objetos, poner escritos o hacer instalaciones de cualquier naturaleza que impidan la visibilidad del conductor.
4. Usar faros o reflectores de luz roja en la parte delantera del vehículo.
5. Usar faros pilotos.
6. Usar sirenas; cornetas o pitos de alarma.
7. Todos aquellos elementos externos que reduzcan la visibilidad entre ellos películas anti solares o vidrios polarizados, guardalluvias en cualquier tamaño y color, adhesivos decorativos, entre otros.
8. Aquellos sistemas de combustión que no se encuentren debidamente aprobados y autorizados por la CNTTTSV.

Art. 34.- Los vehículos deben tener instalado y visible para los pasajeros el taxímetro, revisado, sellado y autorizado por el INEN y la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 35.-En las puertas laterales delanteras en su parte exterior, llevará pintada la identificación de la operadora de transporte a la cual pertenece. En la parte superior delantera central exterior deberá incorporarse un letrero que contenga la palabra taxi; en la noche deberá estar iluminado, que deberán estar correctamente reglamentados.

Categoría	No. pasajeros incluido	Cilindraje min	Características
	5	1300 cc	-Dispone de un techo fijo elevado hasta el parabrisas trasero. -C onsta de tres pilaras A-B-C. -Tres volúmenes definidos: para el comportamiento del motor, para el habitáculo, para el comportamiento de carga. -4 puertas de acceso al habitáculo. -Una compuerta de acceso al volúmen de carga. -Consta de 5 plazas distribuidas en dos filas.
	5	1300 cc	-Consta de tres pilares A-B-C. -Dos volúmenes definidos: para el comportamiento del motor y otro parael habitáculo y compartamiento de carga. -La principal característica es la falta de cajuela visibles en la parte posterior. -Tiene 5 puertos, 4 ventanas laterales, la puerta posterior permite el acceso directo a la zona de carga. -Consta de 5 plazas distribuidas en dos filas.
	5	1300 cc	-La diferencia con un hatchback radica en que existe un pilar D y 6 ventanas laterales.
	5	2000 cc	-La camioneta doble cabina es una mezcla entre vehículo para pasajeros y uno de carga (con una plataforma trasera de carga descubierta). -Consta de 5 plazas distribuidas en dos filas.

GRÁFICA: Tipo de vehículos
FUENTE: Norma técnica de aplicación y pintura para vehículos automotores que prestan el servicio de transporte en taxi convencionales y ejecutivos

Art. 36.-En la parte posterior central del asiento delantero se colocará la identificación y fotografía del conductor, matrícula del vehículo, número de taxímetro, nombre de la operadora de transporte.

Art. 37.- El vehículo debe ser mantenido en buen estado de higiene y seguridad, y cuando el mismo no reúna estas condiciones la autoridad fijará a su titular un plazo de 15 (quince) días para repararlo, término que podrá ser prorrogado teniendo en cuenta las especiales circunstancias del caso, durante el tiempo de reparación, el vehículo no podrá prestar el servicio de transporte bajo ningún concepto.

Art. 38.-Todas las unidades habilitadas como para brindar el transporte de taxi con servicio convencional, deberán disponer de un distintivo, emitido por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, comisiones provinciales, Comisión de Tránsito del Guayas, o por los Municipios que tengan las competencias de transporte y tránsito, con su respectivo, número y código, que deberá lucirlo en: El parabrisas frontal y posterior del vehículo y en las puertas laterales exteriores.

Art. 39.-Para las nuevas operadoras, el vehículo deberá ser del año de producción en que se solicita la autorización, de conformidad con la vida útil establecido en este reglamento.

Los cupos "las compañía o cooperativa de transporte de taxi con servicio ejecutivo, los determinarán los organismos de regulación, control y administración del transporte, de acuerdo a un estudio permanente que establezca la demanda real del servicio", (ANT, 2009, págs. 10, Art. 68).

En este sentido, en la ciudad de Cuenca existen 3.553 unidades de taxi formales que ofrecen su servicio. De acuerdo al censo 2010, el cantón tiene 505.585 habitantes, de los cuales 331.888 pertenecen al área urbana y 173.697 a la zona rural.

En la zona urbana existe una relación de 10 taxis por cada 1.000 habitantes, mientras que en la zona rural es de un taxi por cada 1.000 habitantes.

Si viculamos este indicador con las principales ciudades del Ecuador, se observa que Cuenca, tiene un número medio de taxis por persona, comparando con las otras urbes.

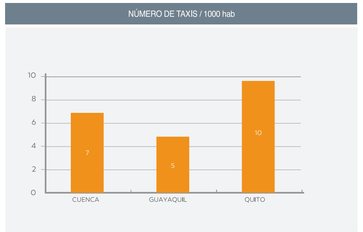


FIGURA: Número de taxis por cada 1000 habitantes
FUENTE: Elaboración propia

En comparación con los datos publicados en el año 2008 por la Asociación Nacional de Transporte Público de Brasil, la relación de taxis por cada 1.000 habitantes no supera las tres unidades.

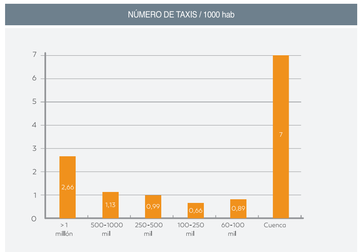


FIGURA: Número de taxis por cada 1000 habitantes ciudades de Brasil comparativa con Cuenca
FUENTE: Elaboración propia

De este análisis, en ciudades con población similar a la de Cuenca, se encuentra 1.13 taxis por cada 1.000 habitantes, siendo este indicador, seis veces menor al número de unidades designadas en la ciudad. Este dato no debe tomarse como comparativo ya que existen factores externos determinan para que la operación y el uso del taxi se realice de manera heterogénea.

Para establecer las dinámicas de transporte en taxi, se utiliza el "Estudio de demanda de Transporte comercial para Cuenca. Transporte Comercial de Taxi, 2010" y de la "Encuesta de Hogares del Estudio Red Primario de Transporte ETS, 2012"

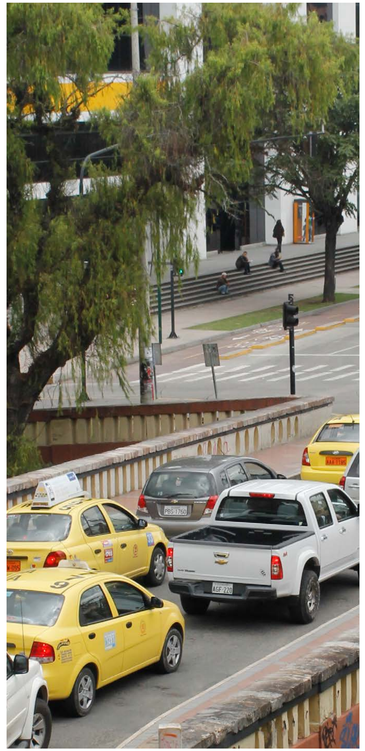
La oferta de taxis está constituida por 3.553 unidades agrupadas en 106 organizaciones, con 106 paradas formales y 32 paradas informales.

De acuerdo a la demanda de transporte en cada zona varía el número de unidades designadas para brindar el servicio, asociándose a las áreas de mayor atracción de viajes.

PARROQUIA	No. OPERADORAS	UNIDADES	% POR PARROQUIA
Baños	1	44	1%
Batán	4	181	5%
Bellavista	5	182	5%
Cañaribamba	4	136	4%
El Batán	5	181	5%
El Sagrario	5	149	4%
El Vecino	14	454	13%
Gil Ramirez Dávalos	7	253	7%
Huayna Cápac	15	498	14%
Machangara	4	133	4%
Monay	8	262	7%
Sagrario	1	19	1%
San Blas	5	145	4%
San Sebastián	6	201	6%
Sayausí	1	62	2%
Sucre	8	212	6%
Totoracocha	8	244	7%
Turi	1	38	1%
Yanuncay	4	159	4%
Total		3553	100%

TABLA: Paradas de taxis por parroquia
FUENTE: Elaboración propia

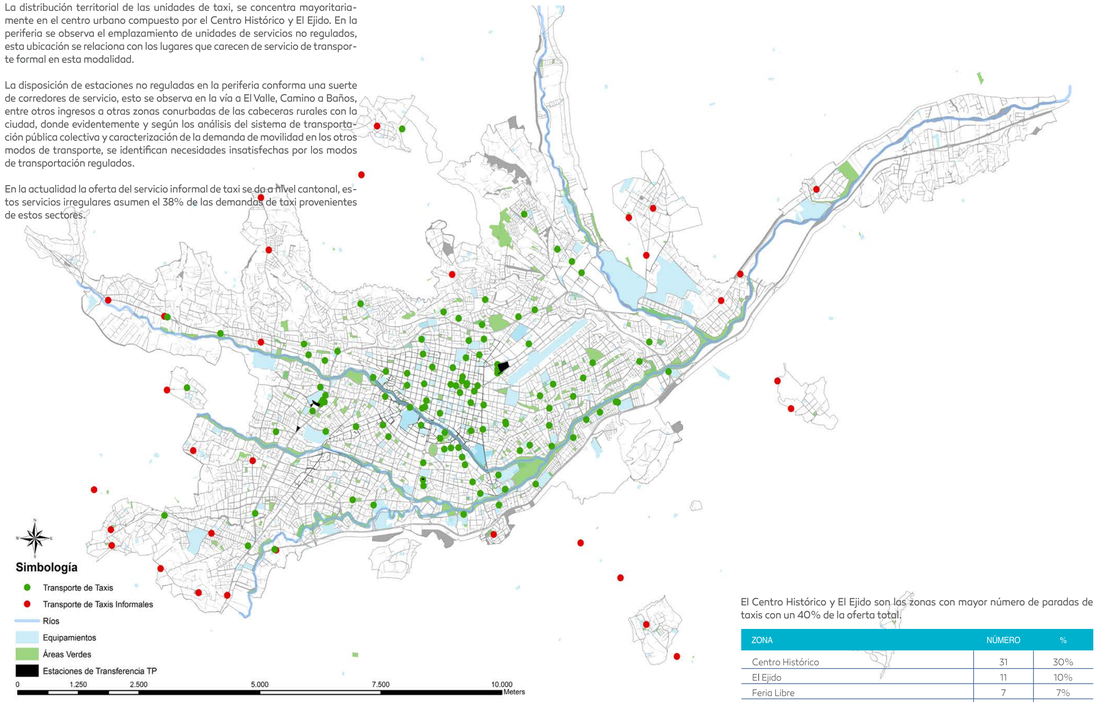
El 94.7% de las paradas de taxis reguladas, están ubicadas dentro del límite urbano, quedando cuatro compañías autorizadas para operar en las parroquias Baños, Sayausí, Turi, Quinta Chica.



La distribución territorial de las unidades de taxi, se concentra mayoritariamente en el centro urbano compuesto por el Centro Histórico y El Ejido. En la periferia se observa el emplazamiento de unidades de servicios no regulados, esta ubicación se relaciona con los lugares que carecen de servicio de transporte formal en esta modalidad.

La disposición de estaciones no reguladas en la periferia conforma una suerte de corredores de servicio, esto se observa en la vía a El Valle, Camino a Baños, entre otros ingresos a otras zonas conurbadas de las cabeceras rurales con la ciudad, donde evidentemente y según los análisis del sistema de transportación pública colectiva y caracterización de la demanda de movilidad en los otros modos de transporte, se identifican necesidades insatisfechas por los modos de transportación regulados.

En la actualidad la oferta del servicio informal de taxi se da a nivel cantonal, estos servicios irregulares asumen el 38% de las demandas de taxi provenientes de estos sectores.



El Centro Histórico y El Ejido son las zonas con mayor número de paradas de taxis con un 40% de la oferta total.

ZONA	NÚMERO	%
Centro Histórico	31	30%
El Ejido	11	10%
Feria Libre	7	7%
Terminal Terrestre	5	5%

TABLA: Paradas de taxis por parroquia de mayor demanda
FUENTE: Elaboración propia

8.5.1 Análisis de la demanda

El análisis de la demanda de desplazamientos en taxi se realiza con los datos obtenidos en la encuesta de hogares, realizada en el año 2012 para el Proyecto Tranvía y explotados por el PMEP.

Demanda de pasajeros

El 51% de los desplazamientos en taxi se da con dos pasajeros por unidad de transporte, seguido por el de cuatro pasajeros.

NO. PASAJEROS	%
2	51%
4	37%
MÁS 4	12%

TABLA: Número de pasajeros por viaje
FUENTE: Elaboración propia

NÚMERO DE PASAJEROS POR CARRERA

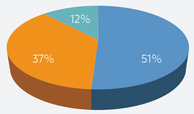


FIGURA: No de Pasajeros por carrera
FUENTE: Elaboración propia en base a Estudio de demanda de Transporte Comercial para Cuenca. Transporte comercial de taxi.

Caracterización de viajes y usuarios de taxi

Reparto Modal

Los viaje realizados en taxi corresponden al 4.3% de la movilidad total, en la ciudad de Cuenca.

DISTRIBUCIÓN MODAL

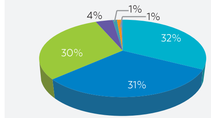


FIGURA: Reparto Modal
FUENTE: Elaboración propia en base a la Encuesta de Hogares del Estudio Red Primario de Transporte ETS, 2012

El Centro Histórico, es la zona donde se presentan mayores desplazamientos en taxi, producto de la cantidad de equipamientos tantos públicos como privados que dinamizan el área central.

Por motivo compras, los desplazamientos en taxi se distribuyen los sitios donde existen centros de abastecimiento de mayor tamaño, marcándose la primera corona de la ciudad como la de mayor importancia, seguido por los corredores Ave. De las Américas, Huayna Cápac, Ave. España, Miraflores, Felipe II, siendo estas las principales.

Por motivo salud los desplazamientos, se dan hacia las zonas donde se emplazan los equipamientos de salud más importantes como el Hospital Regional Vicente Corral Moscoso, Centro de Rehabilitación y Adicciones CRA, Sociedad de Lucha contra el Cancer SOLCA, entre otros que se sitúan en la zona de El Paraíso.

Las áreas comprendidas entre las avenidas Doce de Abril, Don Bosco, Paucarbamba y De las Américas son las de mayor incidencia para los desplazamientos en taxi por motivo estudios.

El trabajo es el mayor motivo de desplazamiento en taxi, siendo la primera y segunda corona las zonas de mayor atracción de viajes.

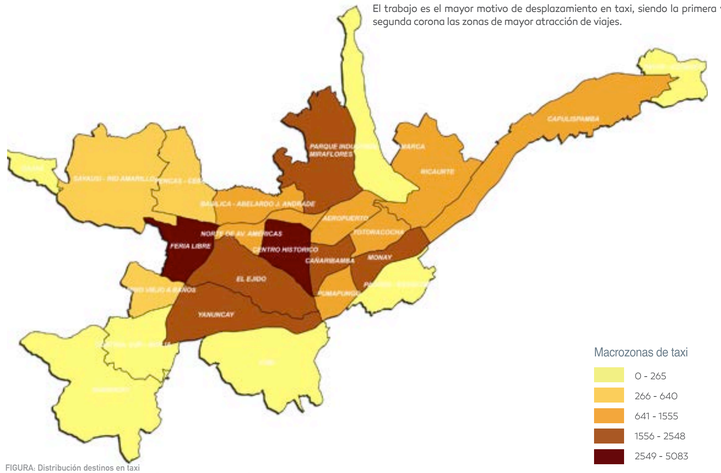


FIGURA: Distribución destinos en taxi
FUENTE: Elaboración propia en base a la Encuesta de Hogares del Estudio Red Primario de Transporte ETS, 2012

Perfil del usuario (Género – Edad – Ocupación)

El 68% de las personas que se mueven en taxi son mujeres, mientras que el 32% restante son hombres.

DISTRIBUCIÓN POR GÉNERO

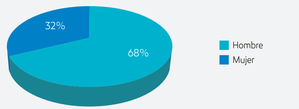


FIGURA: Distribución por edad
FUENTE: Elaboración propia en base a la Encuesta de Hogares del Estudio Red Primario de Transporte ETS, 2012

La población activa es el grupo mayoritario en los desplazamientos en taxi, siendo el 49,1% del total de los desplazamientos, seguido por las movilizaciones de las amas de casa con un 32,8% de los usuarios, lo que se relaciona con el mayoritario número de mujeres.

DISTRIBUCIÓN POR OCUPACIÓN

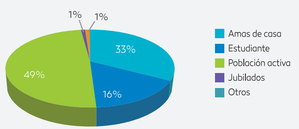


FIGURA: Distribución por ocupación
FUENTE: Elaboración propia en base a la Encuesta de Hogares del Estudio Red Primario de Transporte ETS, 2012

Motivos de viaje

En los desplazamientos en taxi los propósitos de viaje se vinculan con el regreso al hogar con un 55,5%, seguido por la movilidad no obligada, donde el 10,4% de los desplazamientos se realizan por gestiones personales y el 9,7% por compras, motivos como visita médica, ocio/ diversión y pasear/ acompañar personas/ visitas amigo familiar representan entre 2,7 y 4%.

La movilidad obligada es la que menos relevancia tiene como motivo de desplazamiento en taxi, sin embargo dentro de ella el trabajo alcanza un 10,7% mientras que los viajes para estudiar tan sólo el 3,2%.

DISTRIBUCIÓN POR MOTIVO DE VIAJE

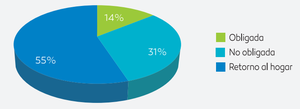


FIGURA: Distribución por motivo de viaje
FUENTE: Elaboración propia en base a la Encuesta de Hogares del Estudio Red Primario de Transporte ETS, 2012

MOTIVO DE VIAJE	VIAJES	%
Estudio / Formación	1335	3,2%
Trabajo	4464	10,7%
Obligada	5799	13,9%
Comida no por motivos de ocio	61	0,1%
Compras	4065	9,7%
Gestiones personales	4325	10,4%
Médico / Hospital	1535	3,7%
Ocio / Diversión	1134	2,7%
Pasear / Acompañar personas / Visita amigo	1656	4,0%
familiar	12776	30,6%
No obligada	16865	40,4%
Vuelta a casa desde otros motivos	6259	15,0%

FIGURA: Distribución por ocupación
FUENTE: Elaboración propia en base a la Encuesta de Hogares del Estudio Red Primario de Transporte ETS, 2012

Distribución horaria de los viajes

El desplazamiento en taxi presenta un perfil horario muy irregular, mostrando el pico de demanda desde las 09:00 hasta las 12:00, lo que se vincula con los horarios de atención de los comercios, oficinas de gestión pública, etc.

DISTRIBUCIÓN HORARIA VIAJES TAXI

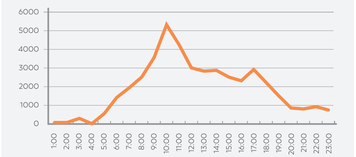


FIGURA: Distribución horaria
FUENTE: Elaboración propia en base a la Encuesta de Hogares del Estudio Red Primario de Transporte ETS, 2012

Duración del viaje

La duración de viaje en taxi se corresponde en su mayoría trayecto de entre 6-30 minutos, lo que representa el 89,5% de los viajes, en este intervalo los que se encuentran entre 15-30 minutos son los más frecuentes con un 33,8%, seguidos de los que se encuentran entre 6-10 minutos con un 32,0% de los desplazamientos.

DURACIÓN DE VIAJE

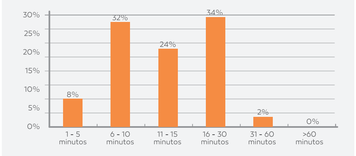


FIGURA: Duración de viaje
FUENTE: Elaboración propia en base a la Encuesta de Hogares del Estudio Red Primario de Transporte ETS, 2012

8.5.2 Tarifas

En el año 2002, la Municipalidad de Cuenca expidió el Reglamento para la instalación obligatoria de taxímetros para el servicio público de taxis en el cantón Cuenca, en el mismo año se establece la ordenanza que sanciona la falta de instalación, indebida utilización y omisión de uso de los taxímetros en el servicio público de taxis en el cantón Cuenca.

En el año 2010, se realiza el "Estudio de demanda de transporte comercial para Cuenca", en el mismo se dispone un modelo económico-financiero, que establece el cálculo de los costos fijos, variable y la determinación del costo por kilómetro recorrido por cada unidad.

En este estudio se determina la variación entre los costos oficiales de las tarifas de taxi, y los cobrados por los transportistas a la ciudadanía

DISTANCIA (KM)	TARIFAS OFICIALES	TARIFAS (2010)	DIFERENCIA
De a 4	1,39	1,9	-0,51
De 4 a 6	1,91	2,2	-0,29
De 6 a 8	2,43	2,8	-0,37
De 8 a 10	2,95	3,4	-0,45
De 10 a 12	3,47	3,1	0,37
De 12 a 15	4,26	4,5	-0,24
De 15 a 20	5,55	5,7	-0,15
De 20 a 25	6,85	7,4	-0,55
De 25 a 30	8,15	8,1	0,05
De 30 a 35	9,45	9,5	-0,05
De 35 a 40	10,75	10,4	0,35
>40	12,05	13,6	-1,55

GRÁFICO. Tarifas de taxi 2015 por distancia
FUENTE: Elaboración propia en base a datos del "Estudio de demanda de transporte comercial para Cuenca", 2010

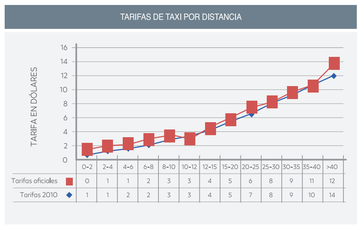


GRÁFICO. Tarifas de taxi por distancia
FUENTE. Elaboración propia en base a datos del "Estudio de demanda de transporte comercial para Cuenca", 2010



FIGURA. Tarifario de taxis desde puntos relevantes de la ciudad
FUENTE:https://www.google.com.ec/search?q=precio+taxi+aeropuerto+cuenca&biw=1600&bih=740&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0CAgQ_AUoAmoVChMIyci_IL69yAIVgR4eCh1hAAZ3#imgrc=1DgSbcjD5T_qqM%3A

Del estudio denominado "Determinación de los factores que inciden para el cálculo y fijación de la tarifa básica para los taxis convencinales que circulan en la ciudad de Cuenca y sus tarifas referenciales", realizado por la Universidad de Cuenca en el año 2014, se especifican que los costos fijos y variables que inciden en la operación del taxi, los mismo se detallan a continuación:

De acuerdo con la resolución No 145-12-06 de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre, en los numerales 2, 3 y 4, las tarifas se fijarán de la siguiente manera:

Tarifa Diurna: Aquella que transcurre en horario comprendido entre las 06:00 hasta 21:00.

Tarifa Nocturna: Aquella que transcurre en el horario comprendido entre las 21:01 hasta las 05:59



GRÁFICO. Tarifa mínima diurna

poner 1.39



GRÁFICO. Tarifa mínima nocturna

Las tarifas definitivas aprobadas por el Concejo Cantonal son las siguientes:

TARIFA DIURNA	TARIFA NOCTURNA
Carrera mínima: $ 1,39 (un dólar treinta y nueve centavos).	**Carrera mínima:** $ 1,67 (un dólar sesenta y siete centavos).
Tarifa de arranque: $ 0,55 (cincuenta y cinco centavos).	**Tarifa de arranque:** $ 0,55 (cincuenta y cinco centavos).

Kilómetro recorrido en el día 0,29 centavos y en la noche 0,39 centavos.
El tiempo de espera 0,06 centavos.

Todas las carreras de taxi que cubran una distancia superior a los siete kilómetros tendrán, a partir de esa distancia, un costo adicional de 7 centavos, que se cobra por kilómetro recorrido.

8.5.3 Diagnóstico de la movilidad en taxi

El servicio de taxi en el cantón Cuenca, se concentra principalmente en la ciudad y sus áreas centrales.

El total de viajes diarios realizados, representan el 4,1% del total urbano, que además difícilmente puede ser absorbido por otras modalidades dadas las características de los usuarios, sus necesidades de viaje tanto en lo que refiere a tiempos de traslado, comodidad y facilidades de acceso.

La distribución de carácter centrífugo de las unidades de transporte, con una menor concentración en la periferia urbana dan como resultado la aparición de servicios no regulados que se cumple en vehículos livianos (automóviles) que no proveen garantías para los usuarios. Desde el punto de vista de la oferta el principal problema identificado es la competencia que ejerce el transporte irregular, tanto por la cobertura de áreas no planificadas así como en relación a las tarifas que se cobran y los costos en los que se incurre para la tenencia legal de una unidad de transporte.

Incorporando además la circulación de unidades con servicio de taxis en el área central, una presión excesiva.

La mejora del servicio puede gestionarse a través de la aplicación de varias medidas como por ejemplo:

- Incorporación de las nuevas tecnologías (GPS, Wifi, pago electrónico con tarjeta o móvil).
- Gestión de flotas.
- Asignación eficiente de servicios.
- Colaboración entre las administraciones y las asociaciones profesionales.

8.4 Propuestas de líneas estratégicas para la integración del taxi en el nuevo modelo de movilidad

El Plan de Movilidad y Espacios Públicos fomentará el taxi como un modo de transporte para cubrir una parte de las demandas de movilidad difíciles de satisfacer con otras modalidades como:

- Modos colectivos como el autobús, por no ser viable o insostenible económicamente dar servicios tan específicos.
- Modos no motorizados, peatón-bici, por razones de dificultad o imposibilidad de movilidad para determinadas franjas de usuarios, como personas mayores dependientes, o con movilidad reducida.
- Para satisfacer la demanda de modos motorizados privados por restricciones al tránsito en las zonas más sensibles de la ciudad, donde su circulación está restringida a determinadas franjas de usuarios como residentes, acceso a hoteles, servicios, entre otros.

La potenciación de este modo de transporte se realiza mediante las siguientes líneas estratégicas de gestión de la oferta:

Fomento de la intermodalidad con el resto de modos, a través de la localización de paradas en el área de influencia de los principales intercambiadores de transporte:

- Con servicio de transporte público colectivo en autobús urbano / interurbano
- Estaciones de Intercambio de bus.
- Paradas del tranvía.
- Intercambiadores del Centro Histórico.

Relocalización y gestión de paradas en los principales centros de atracción de viajes de la ciudad, en gran parte ya cubierta actualmente:

- Zonas hospitalarias.
- Zona universitarias.
- Zonas comerciales.
- Centro Histórico.
- Fomentar y facilitar la intermodalidad entre vehículo privado y taxi en los aparcamientos disuasorios de borde o periféricos. La disuasión del uso del vehículo privado en el centro de la ciudad inducida a través de la gestión de la oferta de estacionamiento en vía pública con restricciones en la oferta de rotación y fomento del uso para residentes, proporciona una nueva fuente de usuarios potenciales de este modo de transporte. Por ello la implantación de esta nueva tipología de aparcamientos deber asociarse a la propuesta de nuevas localizaciones de paradas de taxis como el modo de transporte público individualizado más eficaz para acceder a las áreas centrales de la ciudad.

Con el objetivo de fortalecer su competitividad frente al vehículo privado particular como modo de transporte urbano, el taxi dispondrá de las mismas que el resto de servicios de transporte público ventajas y facilidades para la circulación por la ciudad, siempre y cuando no interfiera el normal tránsito de dichos servicios.

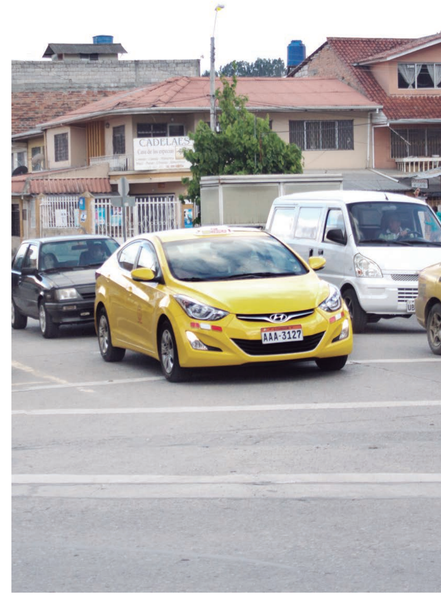
- Estas ventajas se traducirán en el acceso a las vías reservadas al transporte público colectivo y permitir el giro en aquellos puntos de restricción a tráfico vehicular general. El uso de carriles exclusivos para modos colectivos por parte de taxis estará permitido y la carga y descarga de viajes se realizará en puntos autorizados.

El taxi debe ampliar su campo de actuación y adaptarse a las nuevas demandas y necesidades de movilidad del ciudadano, cubriendo aquellas que por sus características, se difultan para otros sistemas de transporte que no sea el automóvil privado. Así las nuevas estrategias y campos de desarrollo para el sistema de transporte taxi pueden ser :

- Sistema flexible de transporte: El taxi se convertirá además, en una alternativa a los servicios tradicionales de transporte público. El autobús, en aquellos lugares donde por su dispersión, baja densidad de población, distancias, baja demanda de este tipo de servicio es inviable e insostenible, desde el punto de vista económico para la ciudad. En estos casos el taxi puede ser una alternativa, entendido como un transporte público flexible a la demanda. De estas nuevas tipologías de movilización existen experiencias en algunas ciudades europeas con sistemas de transporte flexible, que funciona a la demanda con itinerarios prefijados, convirtiéndose en un método hibrido entre el autobús tipo microbús y el taxi de carácter individual.

El taxi contribuirá de forma positiva en la generación de sinergias con el resto de propuestas del plan, dando respuesta efectiva a parte de las demandas de movilidad a mas de contribuir al cambio de modelo del sistema.

La aportación del taxi al sistema de transporte de la ciudad repercutirá positivamente en la reducción de las intensidades vehiculares en hora punta, contribuyendo en su parte alicuota a la disminución de la congestión de las vías.



revisar las abreviaturas

8.7 Transporte escolar e institucional

El transporte escolar e institucional, es aquel que brinda un **"servicio personalizado de transporte comercial para estudiantes y trabajadores, sean estos del sector público o privado, que requieren movilización desde sus hogares hasta las instituciones educativas o lugares de trabajo y viceversa, de acuerdo a la necesidad del contratante"** (ANT, 2012).

8.7.1 Análisis de la oferta

En el cantón de Cuenca registro hasta el 2015, 37 operadoras de transporte escolar e institucional, con un total de 677 unidades (DMT, 2015).

El 69 % de los permisos de operación están emitidos en el área urbana, siendo el centro de la ciudad el que posee más unidades en esta modalidad.

Las parroquias rurales que cuentan con permiso en esta modalidad son Sinincay, San Joaquín, Santa Ana, Tarqui, Baños, El Valle, Cumbe, Llacao.

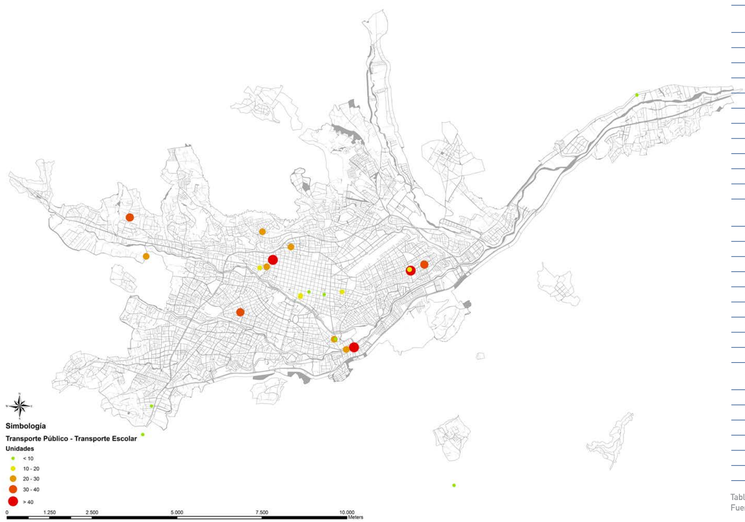


Figura: Distribucion de las unidades de transporte escolar e institucional
Fuente: DMT, 2015.

Nº	OPERADORA	CUPOS
1	Turdiantil C.A	29
2	Transañoranzas Compañia Anonima	52
3	Esturis S.A	50
4	Cateul Estudiantil e Institucional Unión y Lealtad	30
5	Emtrapervar S.A	20
6	Coop. de Transp. Estudianteil e Institucional Transfurgo-Estudiantil	33
7	Translucel Cia. Ltda	12
8	Furgocab Transportes S.A	29
9	Transtudian S.A Transporte Estudiantil	22
10	Coop. de Trans Estudiantil E Institucional Cinco Estrellas Cinellas	12
11	Transeyt Cia. Ltda	27
12	Cia. de recorridos Estudiantiles del Austro Cerestura S.A	26
13	Coop. de Trans. Estudiantil e Institucional Cuenca School	23
14	Coop. de Trans. Estudiantil e Institucional Trans Estunetas	49
15	Coop. de Trans. Estudiantil e Institucional Transcomedborja	31
16	Comtraver S.A	21
17	Transporte Estudiantil Roel- Marvi Cia. Ltda	9
18	Transporte Estudiantil Farez, Rivera, Gomez S.A Tefarigo	37
19	Compañia Mogrovejo Sarmiento Cia. Ltda	8
20	Compañia de Transporte Di Banbini S.A	10
21	School Tours S.A	18
22	C. A. de Transp. Esc. E Inst. Centro Educativo Bilingue Integral Transcebin	9
23	Furgoservicio Austral S.A	11
24	Guerra E. Alvarez C. Ltda	11
25	Transporte Illescas Serrano S.A	6
26	Zamitchi S.A	7
27	Compañia de Transporte Estudiantil Tenezaca-calle Cia. Ltda	3
28	Transaguirre Estrella Cia. Ltda	2
29	Trans Estudiantil Viasol S.A	10
30	Transmorlaqui C.A	18
31	Coop. de Transporte Estudiantil e Institucional Estured	11
32	Compañia de Transporte Escolar e Institucional Transantalucía C.A	2
33	Virgen de Las Flores C.A Virgflor	4
34	Coop. de Trans. Estudiantil E Institucional Huellas del Saber	21
35	Compañia Transtours Huyacan Río y Sol Cía. Ltda	4
36	Cía. De Trans. Escolar e Institucional Francesurco de Tarqui S.A	5
37	Cía. Transguadalupe C.A	5
TOTAL		677

Tabla. Compañías de transporte escolar e institucional
Fuente: DMT, 2015

Las compañías de transporte con mayor número de unidades están ubicadas en las parroquias Huayna Cápac, Totoracocha y en la zona rural en Sinincay. El 40% de la flota de transporte escolar e institucional tiene entre 10- 12 años, las unidades con edad inferior a los 10 años representan el 47%, 20% de estos superan los 12 años de antigüedad.

EDAD DE LA FLOTA

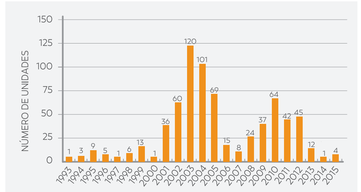


Figura: Edad de la flota
Fuente: DMT, 2015.

En cuanto a la tipología vehicular para la prestación de los servicios de transporte público, el 75% de la flota está conformada por vehículos tipo Van con capacidad de 10 a 20 pasajeros, 14% son Mini Van con una capacidad de seis a ocho pasajeros, y las unidades de mayor capacidad como microbuses (36 pasajeros) y buses (44 pasajeros) representan el 6% y el 5% respectivamente.

TIPO DE VEHÍCULO	%
Mini Van (6-8 pasajeros)	14%
Van (10-20 pasajeros)	75%
Microbús (20-36 pasajeros)	6%
Bus (36-44 pasajeros)	5%

Tabla. Tipología vehicular del servicio de transporte escolar
Fuente: Consultoría en Planificación Urbana y Trasportes J. Rodrigo Torres. Estudio de Demanda de Transporte Comercial para Cuenca, 2010.

REPARTO POR TIPO DE VEHÍCULO

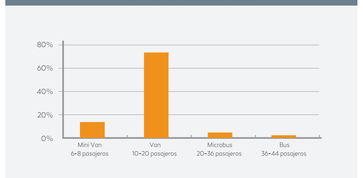


Figura: Tipología vehicular del servicio de transporte escolar
Fuente: Consultoría en Planificación Urbana y Trasportes J. Rodrigo Torres. Estudio de Demanda de Transporte Comercial para Cuenca, 2010.

8.7.1 Análisis de la demanda

Para el análisis de la demanda de transporte escolar e institucional se utilizan datos de la encuesta de hogares realizada en 2012 por el ETS, para identificar las dinámicas de movilidad en este modo, los mismos que representan el 0,6% en el reparto modal general,

8.7.2 Caracterización de los usuarios de transporte escolar e institucional

Se identifica que el 51,9% de los usuarios de transporte escolar son mujeres, mientras que el 48,1% restante son hombres, por lo que se puede decir que tanto hombres como mujeres acceden a esta modalidad sin distinción de género.

DISTRIBUCIÓN POR GÉNERO

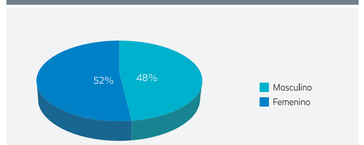


Figura: Distribución por género usuarios de transporte escolar
Fuente: Encuesta Hogares del Estudio Red Primaria de Transporte ETS. 2012

Por la edad de los usuarios de transporte escolar e institucional se identifica que el 89% tiene menos de 29 años, por lo que se relaciona directamente con la etapa de formación académica, el 10,1% de los usuarios de transporte escolar está dentro de la franja de los 25 a los 45 años (edad productiva) y el 1% entre los 46 y los 65 años. No se contabilizaron usuarios mayores a 65 años.

DISTRIBUCIÓN POR EDAD

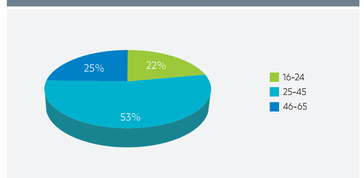


Gráfico. Distribución por edad usuarios de transporte escolar
Fuente: Encuesta Hogares del Estudio Red Primaria de Transporte ETS. 2012

Los estudiantes son el grupo mayoritario en los desplazamientos en transporte escolar e institucional con el 91,4% del total de los desplazamientos en esta modalidad, seguido de un 6,7% que representa la población activa y con un 1,9% a las amas de casa.

OCUPACIÓN	%
Ama de casa	2%
Estudiantes	91%
Población Activa	7%

Tabla. Ocupación usuarios de transporte escolar
Fuente: Encuesta Hogares del Estudio Red Primaria de Transporte ETS. 2012

8.7.3 Caracterización del viaje en transporte escolar e institucional

La duración de los viajes en esta modalidad están entre 15 y 30 minutos con un 43,7% del total, mientras que el 23,3% de 31 a 60 minutos, es decir son viajes de distancias medianas a largas por el tiempo de traslado; cabe recalcar que estos datos representan al análisis de la zona urbana del cantón.

Del análisis realizado, se identifica que el 33% de los viajes dura menos de 15 minutos, es decir, son viajes de corta distancia que podrían ser absorbidos por modos no motorizados.

DURACIÓN DEL VIAJE

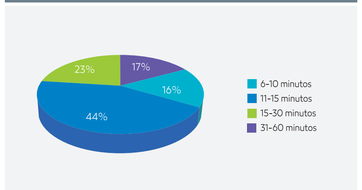


Figura: Duración de viaje transporte escolar
Fuente: Encuesta Hogares del Estudio Red Primaria de Transporte ETS. 2012

Los viajes en transporte escolar e institucional tienen dos picos, los mismos que representan la entrada y salida de las instituciones educativas. El primero de ellos entre las 05:00 y las 06:00 asociado a recoger a los estudiantes y llevarlos al centro de estudios y un pico entre las 12:00 y las 13:00 asociado al regreso al hogar desde el centro educativo.

En lo referente a los viajes vespertinos de escolar e institucional, se observan dos picos de menor jerarquía, el primero de ellos a las 18:00 y 19:00 y el segundo a las 21:00, que podrían asociarse nuevamente a llevar y traer a los estudiantes o trabajadores desde los hogares a su destino y el regreso.

FLUCTUACIÓN HORARIA

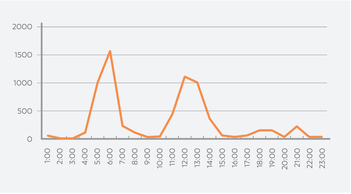


Figura: Distribución horaria viajes Transporte Escolar
Fuente: Encuesta Hogares del Estudio Red Primaria de Transporte ETS, 2012

8.7.4 Diagnóstico de la movilidad en transporte escolar e institucional

En lo referente a la demanda en esta modalidad se analizó la encuesta de hogares 2012, la misma que es de ámbito urbano, por lo que no recoge los volúmenes y necesidades de la población rural.

La problemática en el área rural del cantón se agudiza por la deficiencia de transporte público en estas zonas, a más de las distancias de recorrido de los estudiantes mucho mayor que en las zonas urbanas, por lo que se requieren estudios para el dimensionamiento de flota en los establecimientos educativos del cantón.

El nuevo modelo de organización de la educación en Ecuador, tiene la visión de constituir establecimientos de mayor capacidad denominado Unidades Educativas del Milenio, que priorizan la ubicación de acuerdo a: Nivel de pobreza de la población (atención a sectores históricamente relegados), falta de servicios educativos (satisfacer la demanda estudiantil urbana y rural) y los bajos resultados académicos en las pruebas nacionales (mejorar la calidad académica y las condiciones locales). El centralizar la ubicación de estos centros educativos, trajo como consecuencia el incremento de las distancias de recorrido de los estudiantes, para lo cual rige el acuerdo Nro. Mineduc-me-2014-00019-a:

Normativa de transporte escolar para los establecimientos del sistema educativo nacional, que exige a la institución educativa dotar de transporte escolar para cubrir las distancias de movilización de alumnos.

La distribución de las unidades de transporte escolar e institucional dentro del cantón es deficiente porque carece de un registro de las instituciones a las que da el servicio cada compañía, dificultando la planificación de acuerdo a la oferta/demanda en los centros que requieren esta prestación.

Para potenciar este tipo de modalidades, se realizan estudios permanentes que definan necesidades y variación de las dinámicas de movilidad, de tal forma de que la distribución de las unidades en el cantón, garantice el servicio de la mejor calidad.



8.8 Transporte mixto y carga liviana

Según la Resolución Nº 032-DIR-2012 ANT, en su artículo 2, Definición del servicio de transporte de carga liviana y mixta.- Es aquel que se presta a terceras personas a cambio de una compensación económica, siempre que no sea servicio de transporte público, mediante el uso de camionetas de cabina sencilla y camiones livianos con capacidad de carga menor a 3,5 toneladas, para carga liviana y/o en camionetas doble cabina menor a 3,5 toneladas con capacidad máxima de cinco pasajeros incluido el conductor, para carga mixta; organizados en operadoras legalmente constituidas y autorizadas mediante permiso de operación otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito o los Gobiernos Autónomos Descentralizados que hubieren asumido las competencias de conformidad a la Constitución y las Leyes Pertinentes.

SERVICIO	USUARIO	AMBITO DE OPERACIÓN	TIPOS DE SERVICIO	COMPETENCIA
Comercial	Personas / Mercancías	Intracantonal	Carga liviana	ANT o GAD Municipal / Metropolitano
		Intraprovincial	Carga liviana Mixto	ANT o GAD Regional

En este contexto, la Dirección Municipal de Tránsito como ente planificador remite a la EMOV EP un informe técnico de factibilidad de concesión de permiso de operación a las compañías legalmente constituidas, conforme al estudio de dimensionamiento de flota existente para el cantón Cuenca. En ninguna de estas dos modalidades de transportación comercial se encuentran establecidas tarifas, pues los viajes se negocian por mutuo acuerdo (flete).



8.8.1 Transporte mixto

Al momento existen 751 unidades operando legalmente en el área rural, esta modalidad según la ley es intraprovincial es decir podrá realizar viajes desde y hacia los cantones. Debido a que brinda servicio a las áreas rurales del cantón Cuenca, no se conceden paradas para compañía alguna en el área urbana.

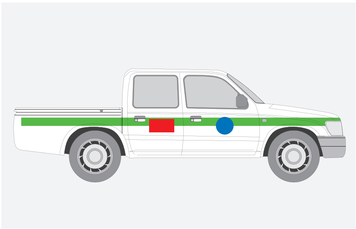




Gráfico. Vehículo tipo autorizado para operar en la modalidad de transporte mixto.

A continuación se detallan las unidades de transporte mixto según cada una de las parroquias rurales del cantón:

PARROQUIA	TOTAL UNIDADES DE TRANSPORTE MIXTO
Baños	93
Cumbe	32
Chaucha	6
Checa	9
Chiquintad	11
Llacao	25
Molleturo	18
Nulti	33
Octavio Cordero	16
Paccha	41
Quingeo	10
Ricaurte	94
San Joaquín	23
Santa Ana	28
Sayausí	34
Sidcay	13
Sinincay	76
Tarqui	56
Turi	23
El Valle	88
Victoria Del Portete	22
Total	751

Fuente: Dirección Municipal de Tránsito.



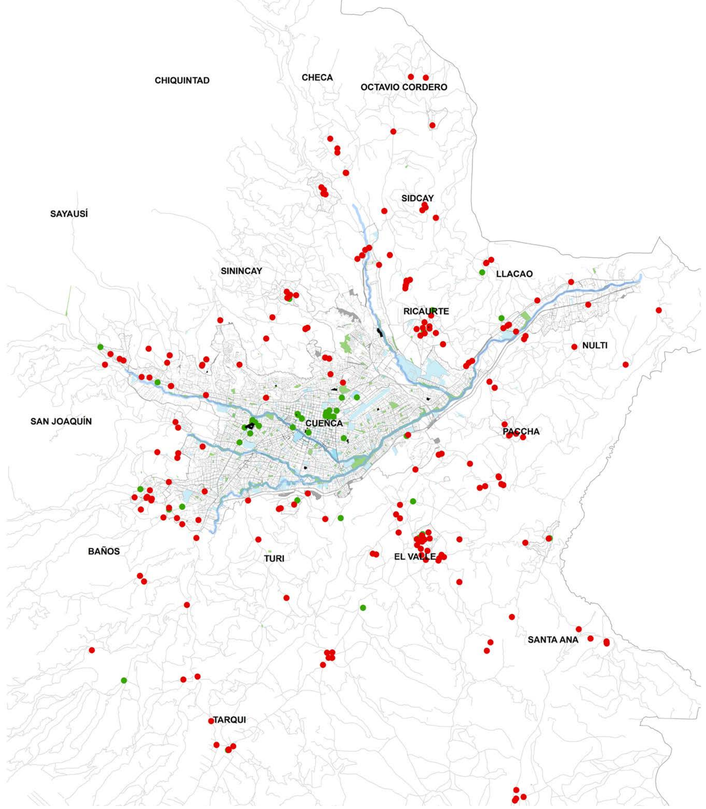


Gráfico: Paradas de Transporte mixto y registro de informales en el Cantón Cuenca.
Fuente: Plan de Movilidad y Espacios Públicos.

8.8.2 Transporte en carga liviana

Esta modalidad de transporte comercial opera en su mayor parte en el área urbana del cantón Cuenca, la misma puede transportar hasta 3,5 toneladas y un pasajero aparte del conductor. El costo del flete no está establecido y se realiza por negociación directa entre el conductor y el usuario.

A continuación se indica la cantidad de unidades de carga liviana y su distribución, de acuerdo a la zona en la que prestan servicio:

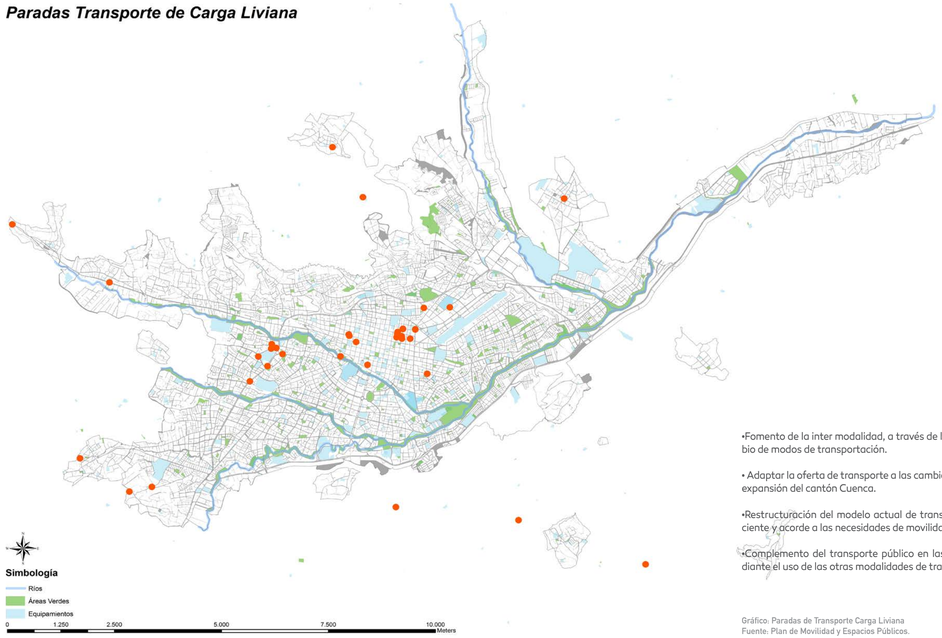
NOMBRE DE LA OPERADORA	LUGAR DE SERVICIO	TOTAL CARGA LIVIANA
Transamaritano	Narancay Alto	23
Atozhiñan	Centro de Cochapamba - frente a la capilla	No id
Transcaliente	El Chorro junto a la Escuela Alfonso Carrión	No id
Transoltours	Centro de Cumbe	10
Transchaucha	Vía principal a Chaucha	3
Transoltours	Centro de Cumbe	10
Transchaucha	Vía principal a Chaucha	3
Sin Nombre	Sector de Luz Guía	15
Sin Nombre	Centro de Molleturo	No id
Sin Nombre	Zona baja de la parroquia Molleturo	No id
Leguncoltrans	Centro de Paccha	13
Transrojas	Mercado de Ricaurte	25
Cotajario	Sector Molinopamba	No id
Comtrasbara	Sector Tennis y Golf Club	18
Sin Nombre	Sector Barabón - Camioncitos	No id
Transcabogana	Frente a la Coop. JEP	12
Transvisitacion	Centro de Sinincay	38
Transcruce de Sinincay	La Y de Sinincay El Carmen	No id
Comtransjocinto	El Salado de Sinincay	No id
Transquishpe	Sector Pan de Azucar de Sinincay	No id
Sin Nombre	Camiones 3.5 ton. con furgones para	No id
Llanuratrans	transporte de cárnicos	52
Setcarn	Entrada a Tarqui	No id
Sin Nombre	Sector zona franca - camioncitos 3.5	No id
Sin Nombre	Zona franca y nuevo camal (trans. cárnicos)	No id
Sin Nombre	Nuevo camal (furgones - transp. cárnicos)	No id
Trans Ictocruz	Camioncitos adaptados para transp. de leche	6
Transcampo	De Turia Cuenca y viceversa	17
Sin Nombre	Vía a San Juan y vía al Valle	10
Total Unidades	Camioncitos adaptados para transp. de leche	255

Fuente: Dirección Municipal de Tránsito.

Paradas de transporte de carga liviana

Para esta modalidad se identificó la necesidad de crear una ordenanza para tipificar los automotores de acuerdo al tipo de carga, para lo cual se requiere previamente generar un estudio que identifique la tipología (proponer normalización en la INEN) y dimensionamiento de la flota, basado en los índices de carga y una matriz origen – destino.

Paradas Transporte de Carga Liviana



•Fomento de la inter modalidad, a través de la creación de zonas de intercambio de modos de transportación.

• Adaptar la oferta de transporte a las cambiantes necesidades de las zonas de expansión del cantón Cuenca.

•Restructuración del modelo actual de transporte público hacia uno más eficiente y acorde a las necesidades de movilidad del cantón Cuenca.

•Complemento del transporte público en las zonas de menor demanda, mediante el uso de las otras modalidades de transporte.

Gráfico: Paradas de Transporte Carga Liviana
Fuente: Plan de Movilidad y Espacios Públicos.

CAPÍTULO

09

LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA: PEATONAL Y CICLISTA



9.1 El espacio público como soporte articulador de actividad

Si bien es cierto, el hombre prioriza la construcción de espacios para vivir en su interior dentro de los cuales transcurren actividades según lo planteado en su conceptualización y diseño; funciones asignadas a habitaciones, aulas, oficinas etc. que no se desarrollan de forma exclusiva en el interior de los edificios si no que deben articularse con otras actividades y funciones; esta articulación da origen, define y contienen a los espacios abiertos exteriores.

Las diferentes características de estos espacios articuladores otorgan distintas calidades de paisaje, a los espacios públicos generados, desde calles estrechas que únicamente dan acogida al flujo vehicular o peatonal, o remansos que brinden contrastes entre espacios de transición capaces de acoger la estancia y el encuentro entre personas garantizando el encuentro colectivo con carácter libre y gratuito, en donde la gente se siente independiente y espontánea.

El espacio público define la calidad de la ciudad, por lo que estos deben ser concebidos de manera que induzcan un uso social intenso y diverso provocando la presencia de colectivos humanos.

El espacio público no posee únicamente dimensiones espaciales, posee además una dimensión socio-cultural, pues este es un lugar de relación, identificación y contacto entre personas, su definición no viene dada por el estado jurídico bajo el cual fue concebido, sino el uso y las actividades que se desarrollan en él.

Generalmente, los espacios públicos abiertos, son resultantes del remanente del crecimiento de las estructuras urbanas pero su recualificación puede convertirlas en el principal instrumento para reordenar la ciudad, es decir, el empezar a concebir al espacio público como un sistema compuesto por una variedad de recursos de diversa definición, usos, tamaños, proporciones, tratamientos, características naturales y grados culturales, etc. que componen los recursos espaciales de la ciudad como plazas, calles, parques, etc., permite jerarquizar el territorio y planificar el crecimiento de la ciudad, son elementos que además tienen la capacidad de recomponer la lectura unitaria de la ciudad, y dotar de valor urbano a zonas desestructuradas.

Es el espacio público, el escenario en donde se desarrolla y articulan las actividades del peatón, es un espacio alrededor del cual, los servicios y actividades deben distribuirse de manera que satisfagan de manera funcional, las necesidades de los ciudadanos.

Las ciudades y en sí los barrios, desarrollaron su territorio en función de las distancias que las personas pudieran recorrer en medios no motorizados, concibiéndose de esta manera como grandes espacios peatonales.

Desde el origen de la ciudad, el espacio público fue el contexto en el que se desarrollaron las actividades culturales y sociales más representativas de la sociedad, fueron estos espacios los principales puntos de encuentro, interacción y socialización de los habitantes y visitantes, con el tiempo esta apropiación de los espacios por parte de las personas, ha perdido protagonismo dentro de la cotidianidad urbana, pues por las características dominantes de uso, conformación espacial, y seguridad que en la actualidad poseen los espacios públicos, los mismos ya no albergan gran variedad de actividades tales como el juego de los niños, la conversación entre vecinos o el descanso de peatones entre otros.

Cuenca en su conformación posee valiosas características de ciudad peatonal, por sus distancias, por su patrimonio arquitectónico y natural, por su historia, las personas caminan para realizar gran parte de sus actividades cotidianas.



9.1.1 El viario y su vinculación con el espacio público

Definición e importancia del espacio público (cohesión social y derecho a la ciudad)

La complejidad de esa gran máquina construida por el hombre, la ciudad aumentó sus demandas y necesidades, que no nacen solamente de los componentes físicos-espaciales, sino de la necesidad de la sociedad de poder interactuar, por lo tanto el proceso inicial de dar acceso desde las viviendas o residencias a los centros ceremoniales o especiales de aquellos asentamientos y conglomerados produjo un condicionamiento sobre ese espacio común por donde todos recorren el territorio se comunican en el territorio y especialmente empieza su complejidad medida en que las jerarquías de la organización social definen nuevos espacios, los espacios de las plazas de las calles de entrada, de las puertas de entrada que empiezan a especializar el significado de ese espacio, más adelante y a través del tiempo en esa clasificación el proceso de complejidad de las actividades del hombre dentro de los centros urbanos ha creado nuevas demandas funcionales que hacen que de alguna manera ese espacio tenga que ser abordado, clasificado y controlado.

El espacio público no es únicamente el espacio de la medición entre lo público y lo privado, el comprender este concepto permitirá, de alguna manera, entender las relaciones de la sociedad en él y las necesidades de vinculación entre las diferentes actividades.

Las nuevas funciones que realiza la ciudad especialmente del siglo XVII hacen que sea necesario replantear el sistema del espacio público. Ya que hasta ésta época los espacios receptaban actividades asociadas a la peatonalidad y la estancialidad y a partir de la aparición de un nuevo elemento "la máquina que transporta mercaderías", "la máquina que transporta personas" estas actividades son desplazadas para abrir espacio al vehículo automotor.

La acumulación de población en estos centros urbanos, la diversificación de los usos y por tanto la demanda de mayor espacio de desplazamiento genera una nueva visión de la calle, la avenida, del andén; en estos procesos de re-definición de actividades dentro de la ciudad y asociado a la afluencia de población de las zonas periféricas y rurales a la ciudad; la dimensión de ese espacio público empieza a distribuir funciones. La calle, como lugar para movilidad motorizada, caracterizado por el uso del vehículo como elemento de desplazamiento; el andén, como espacio donde la población a pie realiza sus recorridos y se relaciona entre las diferentes actividades y usos diferenciados.

En el proceso en el que la población se alejó y emigró del campo, aparece una nueva concepción y necesidad de lugares, denominados parques, es decir, un espacio público definido para las actividades de ocio y recreación de la población, con el también nace otra actividad importante, el deporte, con un nuevo concepto de espacio recreativo completamente nuevo pero que requiere unas condiciones espaciales que logren de alguna manera recoger a la población en grandes cantidades, distribuirla dentro de los eventos y posteriormente tener la capacidad de recepción.





Elementos que conforman el espacio público

Aunque son múltiples las funciones que cumplen los diferentes elementos que integran el espacio público, se destacan aquellas que pertenecen al ámbito de la planificación urbana y al ordenamiento territorial, entre las cuales sobresalen las siguientes:

- Es un elemento que teje, estructura y modela una ciudad, por lo que determina la forma como se relacionan sus habitantes.
- Contribuye a la conservación de recursos naturales y ecosistemas, lo cual reduce los niveles de contaminación de las ciudades y crea un medio ambiente adecuado.
- Contribuye a regular y equilibrar el transporte público.
- Genera seguridad a los ciudadanos y brinda oportunidades de valoración a las propiedades.
- Produce equidad en el desarrollo de los habitantes.
- Crea identidad en las comunidades y las ciudades.
- Contribuye a la preservación de la memoria histórica, a través de la conservación del patrimonio cultural.

Contar con espacios públicos amplios, bien iluminados, de fácil acceso, señalizados, arborizados, con un mobiliario adecuado y libre de cualquier tipo de invasión, es un factor importante para mejorar la calidad de vida en las ciudades de nuestro país y precisamente es uno de los principales retos que enfrentan los gobiernos municipales, conjuntamente con empresarios, comerciantes y demás ciudadanos.

El espacio público está integrado por lugares y elementos naturales y construidos que cumplen diferentes funciones vitales para su preservación y aprovechamiento.

La forma como se integran y articulan los diferentes elementos del espacio público da origen a las calles y sus diversas tipologías, que responden, al uso y funcionalidad principal que las caracteriza.

Naturales: Son aquellas que, aunque fueron modificadas por el hombre, conservan las funciones de preservación y conservación de los ecosistemas productores de agua y oxígeno. Estos elementos conforman la estructura ecológica principal de las ciudades, la cual delimita y condiciona su crecimiento.

Artificiales o construidos: Diseñados y desarrollados por el hombre, para facilitar actividades propias de las ciudades como las áreas integrantes de los sistemas de circulación peatonal y vehicular; las áreas articuladoras del espacio público y de encuentro como: parques urbanos, plazas, plazoletas, escenarios deportivos; escenarios culturales y de espectáculos al aire libre; las áreas para la conservación y preservación de las obras de interés público y los elementos urbanísticos, arquitectónicos, históricos, culturales, recreativos, artísticos y arqueológicos como monumentos nacionales, murales, esculturas, fuentes ornamentales los que incluyen el patrimonio de conservación cultural y arquitectónica, que contribuyen a preservar la historia y memoria colectiva de las ciudades.



Espacio público y sus distintos escenarios en la ciudad

• Su relación con la movilidad y el transporte:

El término 'movilidad' tiende a un uso impreciso en el campo de la planificación urbana. Su uso común hace referencia a una noción ampliada de infraestructuras y sistemas de transporte, en la cual se privilegian los sistemas públicos, el espacio público y los medios de transporte individuales como la bicicleta y el desplazamiento a pie. Se insinúa una gama de opciones integradas de movimiento en respuesta a los problemas de congestión y contaminación y las amenazas alrededor de la salud individual y colectiva (comunidad). Frecuentemente relaciona también el tema del desarrollo sostenible, las fuentes energéticas y los sistemas ecológicos globales.

Todo lo anterior es atractivo para la ingeniería del transporte, en el sentido de que se presta a una integración a sus esquemas funcionales y prácticas cuantitativas de análisis. Sin embargo, deja por fuera **la cuestión de la movilidad como fenómeno social.** En los últimos años la sociología realiza importantes reflexiones sobre la movilidad poco aprovechadas hasta ahora. Para Urry (2000, 2004), el concepto de movilidad está desplazando al concepto de comunidad. Señala que el transporte, entendido como una de las formas de movilidad, ha sido vital a todas las otras formas de conectarse entre personas, pero que en el nuevo milenio aparecen tecnologías que socavan la distinción entre transportación y comunicación, reconfigurando las relaciones a distancia entre las personas. Kaufman et al. (2004) Privilegian la relación y las interdependencias entre la movilidad espacial y la movilidad social, inventando el término 'motilidad' para describir "la capacidad de entidades (bienes, información o personas) de ser móviles en el espacio geográfico y social", o de acceder y apropiarse de esta capacidad en circunstancias propias; el desarrollo de esta capacidad, argumentan, se vuelve un capital en sociedades contemporáneas. Bauman (2001) desarrolla este argumento en términos de la distribución desigual de movilidad en las sociedades contemporáneas. Sus implicaciones para la planificación del transporte han sido exploradas por Sager (2005) al entender la movilidad como el potencial del desplazamiento sin límites, con profundas consecuencias para la planificación del transporte al socavar la posibilidad de proyección y predicción de patrones de movimiento

La movilidad en la planeación urbana. Se exploran nuevas maneras de entender el problema de la movilidad en las ciudades, buscando en las políticas urbanas, cómo lo entienden y expresan los planificadores en las propuestas de gestión y adecuación de la ciudad.

Se evidencian resultados como: Imposibilidad de lucha contra la congestión, inesperados crecimientos del mercado, necesidad de llevar los proyectos de infraestructura hasta la saturación, exigencia de crecimiento permanente de la demanda para cumplir con la relación costa-beneficio. Se encuentra que la propuesta de planificación de las ciudades modernas se fundamenta en la elaboración de modelos cuantitativos haciendo consideraciones a la persona como objeto de medida que busca solucionar el problema de transporte y se desconocen las variables cualitativas de la movilidad. Las limitadas variables cuantitativas producen un modelo insostenible que debe analizarse desde una perspectiva más amplia para entender el problema de la movilidad a partir de una propuesta multidimensional que incluya el aspecto socio-cultural, para acercar el problema de transporte a la movilidad.

• Su relación con el peatón

La relación del peatón con el espacio público radica en la funcionabilidad y accesibilidad a todos los lugares, es decir, que ofrezca las garantías necesarias para generar un ambiente propicio que invite al transeúnte a ocupar los espacios.

El peatón es el usuario más importante del espacio público al que se le debe privilegiar, dotar de la mejor infraestructura para que exista esa accesibilidad universal evitando la disposición de obstáculos en las aceras que además contarán con dimensiones apropiadas y garantizando cruces seguros, protegerlos con reductores de velocidad y sobre todo que sus recorridos sean amables y placenteros.

Distribución del espacio público

El espacio público en la ciudad siempre ha sido concebido como un lugar para la relación familiar, la integración social con los vecinos y como un espacio para las actividades sociales. En este concepto y según Velásquez, el espacio público es un ámbito o escenario de la conflictividad social que puede tener una función u otra, dependiendo de los pesos y contrapesos sociales[1]. En la actualidad el uso de las áreas públicas en la ciudad se encuentra en un contraste importante con la vida cotidiana de los ciudadanos, la ausencia de lugares idóneos para un correcto desarrollo social ha generado un amplio déficit de espacios públicos.

Las obras realizadas en el Centro Histórico son de gran importancia para la ciudad y son puntos que generan una centralidad sobresaliente con fuertes puntos de integración social, pero es necesario comprender que su vitalidad relaciona inevitablemente con la "Cuenca nueva", una Cuenca que crece hacia las periferias de la urbe como son: Misicata, Ochoa León, Yanuncay, Ricaurte, Turi, Rio Amarillo; zonas de la ciudad que crecen sin planificación y que son gobernados bajo el desarrollo del sector inmobiliario.

Entendido desde otra perspectiva el espacio público supone pues dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad. Se caracteriza físicamente por su accesibilidad, lo que le hace un factor de centralidad. La calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mezcladora de grupos y comportamientos; por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración culturales. Rasgos que han sobresalido en los barrios tradicionales de la ciudad como son: San Roque, Convención del 45, Todos Santos, San Sebastián, San Blas y que se han ido perdiendo por el aumento significativo de los sectores comerciales y administrativos.

Por ello es conveniente que el espacio público tenga algunas calidades formales como la continuidad en el espacio urbano y la facultad ordenadora del mismo, la generosidad de sus formas, de su diseño y de sus materiales y la adaptabilidad a usos diversos a través del tiempo[2].

En Cuenca existen alrededor de 324 Has. distribuidas en equipamientos recreativos entre los que se establecen parques, plazas y áreas verdes, generando alrededor de 1600 hab./ha. de espacios recreativos. En términos generales la distribución de los espacios públicos se construye bajo la conceptualización de espacios recreativos y no de un contexto en el que la vía y sus veredas debería ser el área por excelencia para la integración social del barrio.

La fase de diagnosis propone el estudio de aquellos elementos que son concebidos como espacios públicos para la ciudadanía y si funcionan como tal, estableciendo si su ubicación es idónea para la construcción de un elemento integrador del barrio. Por lo que será necesario identificar y definir el concepto de espacio público, encontrando las vinculaciones reciprocas entre el espacio público y la urbanización en la actualidad, porque éste se constituye históricamente y tiene distintas funciones según la ciudad y el momento histórico; para en el proceso de propuestas se pueda señalar algunas directrices y estrategias que sería interesante plantearse para la inclusión social a partir del espacio público[3].





[1] *F. Velásquez, Ciudad e Inclusión: Por el derecho a la Ciudad. Bogota, Colombia, 2004.*
[2] *J. Borja, "El espacio público: ciudad y ciudadanía," p. 415, 2003.*
[3] *F. C. Mena, "Espacio público: punto de partida para la alteridad," pp. 1–27, 2004.*

Espacio público Vs. vehículo

El factor que ha minado más que ningún otro la cohesión social de las ciudades han sido el uso indiscriminado del vehículo privado. Se estima que en el mundo existen cerca de 500 millones de vehículos. Estos erosionaron la calidad de los espacios públicos y fomentaron la expansión metropolitana.

Del mismo modo que el ascensor hizo posible el rascacielos, el coche ha permitido que los ciudadanos vivan alejados del centro de las ciudades y ha facilitado la división de las actividades cotidianas por compartimentos, separando las oficinas de las tiendas y éstas de las viviendas[4]. El proceso de expansión de la ciudad y un desmesurado consumo automotriz, así como la relación del vehículo con la comodidad y estatus social, han colaborado al incremento desmesurado del parque automotor en Cuenca, despojando al peatón y al ciudadano de sus derechos sobre el espacio público. La urbe se transformó para adaptarse a las necesidades del automóvil, a pesar de que es éste el factor capital de la contaminación, la misma contaminación de la que huyen residentes en los barrios periféricos.

El desplazamiento o la complementariedad de la socialización respecto a espacios de naturaleza diferente al espacio público tradicional, tiene como primera consecuencia la reducción de su uso voluntario y, como consecuencia, la de su uso social. Pero además tiene otras implicaciones de carácter territorial: Inicie en la organización funcional de la ciudad, aumenta la necesidad de usar el transporte privado y de grandes infraestructuras para el mismo (básica para un modelo de instalación de nuevos espacios de ocio y consumo cada vez más periféricos y que prestan poca o ninguna atención a la accesibilidad mediante transporte público), estos vehículos acaban por invadir el espacio público tradicional que no soporta la magnitud de esta presión. En definitiva, el espacio público se simplifica, se especializa y pierde vitalidad, lo cual propicia el incremento del sentimiento de miedo[5].

En Cuenca, en el año 2014, se registraron alrededor de 85.000 vehículos (EMOV EP- Matriculación Vehicular), dando una media de 6 hab./veh. lo que establece ya un fuerte dominio del vehículo sobre la ciudad, generando una nueva problemática, el ciudadano como ente no participe en los espacios comunales de la ciudad, sino al vehículo como actor principal en la construcción de más carreteras, aumento de carriles, prioridad vehicular antes que peatonal, parqueaderos, zonas invadidas por los vehículos para usarlas como estacionamientos.

El vehículo al mando del conductor se ha ido apropiando de espacios sin importar que obstaculice el paso, genere dificultad al caminante y ponga en peligro al peatón[6].



[4] *R. G. Rogers and P. Gumuchdjian, CIUDADES PARA UN PEQUEÑO PLANETA, vol. 2a. 2000.*
[5] *A. García, "MIEDO Y PRIVATIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PUBLICOS: ¿HACER O DESHACER LA CIUDAD?," pp. 209–221, 2004.*
[6] *S. Jerez and L. Torres, "Manual de diseño de infraestructura peatonal urbana," p. 206, 2011.*

Accesibilidad y seguridad

La igualdad de derechos es uno de los principios fundamentales de la sociedad contemporánea, tanto que encabeza la Declaración de Derechos del Hombre y del Ciudadano (1789): "Los hombres nacen y permanecen libres e iguales en derechos". En pro de la aplicación de este principio, las sociedades occidentales han formulado el objetivo de la equiparación de oportunidades, que goza de amplia aceptación. Así lo prueba el hecho de que fuera incorporado al Programa de Acción Mundial para las Personas con Discapacidad, de Naciones Unidas (1982): "Equiparación de oportunidades significa el proceso mediante el cual el sistema general de la sociedad tal como el medio físico y cultural, la vivienda y el transporte, los servicios sociales y sanitarios, las oportunidades de educación y trabajo, la vida cultural y social, incluidas las instalaciones deportivas y de recreo se hace accesible para todos" [7]

La accesibilidad debe estar enfocada hacia un concepto integrador de los espacios públicos en la urbe considerando:

• **Recuperación del concepto de red de espacios públicos,** como valor característico de la ciudad, diversificando, coordinando, descentralizando y re centralizando la oferta;

• **La accesibilidad a la red de espacios públicos como un objetivo administrativo**, sin restricciones para toda la población, definiéndose un nivel de acceso local mínimo por cada habitante más desfavorecido.

• La recuperación crítica de los aportes precedentes: del movimiento moderno y también de la ciudad tradicional establecida de manera más compacta;

De esta manera, integrar, preservar, enriquecer, diversificar los espacios públicos hoy, tiene sentido si se logra elevar el nivel de accesibilidad en la ciudad. Ello supone, en primer lugar, la diversificación de los tipos de movimientos y articulación de los modos de transporte que lo producen. [8]

La mayor parte de la ciudadanía puede considerarse como individuos integrados, estos circulan diariamente por un amplio territorio pues sus lugares de empleo, sus equipamientos educativos, y el tipo de comercio que interesa a sus familias, están más allá de sus barrios. Sobrepasando inclusive el sentido estricto de la necesidad y enfocando un objetivo más de prestigio, distinción, estatus social, etc. Y ya que su residencia es el punto de partida desde el cual los miembros de un hogar definen su propia ciudad en relación a una multitud de destinaciones que se alcanzan en forma creciente en automóvil. Estas categorías sociales tienen mayor experiencia en el uso estratégico de los desplazamientos, desenvolviéndose muy bien en contextos variados y disfrutando una diversidad creciente del consumo.

En tanto, fracciones importantes de la población están aún poco comprometidas con la movilidad cotidiana, sea porque por su edad no pueden conducir (ancianos y niños), siendo dependientes de otros para su acercamiento a los equipamientos, aun a los cotidianos cuando se trata de urbanizaciones de baja densidad; sea por ellas participan mal o no participan en los mercados regionales de empleo, consumen pocos bienes y servicios, y por qué su vida cotidiana es cautivada de un área limitada donde el "vecindario", acoge de alguna forma sus expectativas, permitiéndoles sobrevivir gracias a la solidaridad entre vecinos que simpatizan [8].

En el ámbito del derecho urbano, particularmente, se requiere que la normativa reconozca más categorías de espacio urbano según el criterio de su uso y accesibilidad. En esa dirección, proponemos tipificar los espacios que ya son parte de nuestra experiencia urbana de la siguiente manera: Las calles, plazas y parques que son de libre acceso como espacios públicos, las galerías comerciales al aire libre que establecen continuidad con la calle como espacios aparentemente públicos, las áreas comunes de los condominios como espacios semipúblicos, etc. [9]

En este contexto la accesibilidad y seguridad están asociadas, la seguridad, además de prevenir los riesgos catastróficos, debe proveer para que el medio físico sea utilizable por el común de la población, incluso en situaciones de emergencia. [7]



[7] D. C. Pérez, "Accesibilidad con seguridad del medio físico," 2003.
[8] M. I. Pavez, "Espacios públicos integrados y accesibilidad como objetivo cívico." 1996.
[9] E. Schlack, "Espacio público," pp. 25–27, 2007.

El espacio público como generador de identidad y convivencia ciudadana

El sistema de ciudad, compuesto por la relación de sus espacios vacíos y sus espacios llenos con equipamientos y elementos urbanos, como resultado de una sumatoria de hechos y espacios, en donde todo el tiempo acontecían distintas actividades, fue el resultado de un proceso histórico que expresaba una cultura social de compartir en la ciudad y en sus espacios, la interacción con sus calles y plazas, generando una percepción colectiva de un todo, un conjunto de elementos armónicamente ligados adaptados siempre a sus usuarios.
En la actualidad los espacios públicos, siguen siendo un motor generador de identidad urbana, especialmente a nivel barrial, sobretodo en días festivos en los que estos espacios tal como en épocas pasadas acogen actividades culturales enraizadas en la identidad de los habitantes.

• Participación social, problemática actual.

La ventaja en el proceso de transformación urbana, es la memoria urbana colectiva, pues en ella están definidos con claridad, un conjunto de usos y formas que definen claramente el modelo anhelado de ciudad y espacio público de pertenencia comunitaria.

Dentro de la dimensión de ciudad peatonal, el espacio público debe ser concebido como el soporte de las actividades de las personas, de manera que articulen sus diversas necesidades de manera equilibrada.

Contrariamente a esto, Cuenca en el desarrollo de su historia moderna, ha sufrido las secuelas de la proliferación del transporte motorizado, sus calles se han llenado de ruido, contaminación visual y ambiental, con calles con estrechas veredas o incluso sin ellas que vulneran la seguridad de los peatones, confiriendo su propio territorio al vehículo.

Los medios de transporte motorizados han invadido en gran parte el espacio público de la ciudad, relegando al peatón a un espacio relativamente muy reducido, perjudicando el normal desenvolvimiento de los peatones.

El continuo desarrollo de los procesos urbanísticos y su delicado tratamiento ligado al territorio y a sus formas de utilizarlo generaron conflictos en la relación de los diferentes sistemas de transporte y sus usuarios, además de consumir grandes porcentajes de los recursos de las diferentes gestiones de administración ciudadana para mejorar esta coexistencia, parte de esto, la iniciativa para realizar una reflexión sobre el planeamiento urbanístico que hasta ahora se cumplieron para acoger un cambio en el concepto de espacio público.

Una de las principales falencias urbanas es la desventaja de la escala de las centralidades, lo que inconscientemente al obedecer los planteamientos de dotación de equipamientos, provoca **el desvanecimiento del concepto de lo urbano, lo peatonal y la verdadera escala de barrio.**







9.2 Movilidad peatonal

9.2.1 ¿Por qué?, ¿Para qué?

Hace referencia al modo de transporte y desplazamiento no motorizado y basado en el movimiento a pie por cualquier espacio público.
Representa la base de cualquier tipo de movilidad al ser el modo más espontáneo y natural además de ser el más utilizado aunque en tiempos más cortos que otros modos de movilización que la complementan.

Hay distintos tipos de peatones en una ciudad, que presentan una variedad de requerimientos para el uso del espacio público, estos requerimientos dependen de la edad y capacidad de movilidad y la forma de ejecutarla que puede ser solos, acompañados, con sus manos libres, portando elementos o niños, etc. lamentablemente la gran mayoría de los diseños son inaceptables para el modo dominante de la movilidad urbana, veredas de dimensiones insuficientes complicadas en cada esquina por desniveles, vehículos estacionados y el intenso tráfico que resta calidad al espacio peatonal, podemos definir por lo tanto algunos inconvenientes que presenta la movilidad peatonal.

La falta de continuidad del espacio acondicionado para los peatones, dificulta la llegada a un destino específico, especialmente para los peatones con movilidad reducida. La conformación inadecuada del espacio, con veredas estrechas y obstáculos tanto fijos como móviles, pavimentos deslizantes escaleras y pendientes, en si el entorno desagradable, la falta de protección climática, la inexistencia de mobiliario de descanso, etc. son factores que desganan al ciudadano al momento de realizar su viaje a pie.
La falta de seguridad evidente en cruces donde la prioridad no es de los peatones, sumado al hecho de que los semáforos no proporcionan un tiempo exclusivo para los peatones y los pasos cebra no son respetados por los conductores de motorizados. La degradación ambiental ocasionada por la contaminación por emisiones atmosféricas y alto ruido, la contaminación visual ocasionada por tráfico intenso, forman barreras funcionales para la movilidad aniquilando y disuadiendo los contactos sociales en el espacio público.

Estos inconvenientes que presenta la movilidad son percibidos con mayor fuerza por los peatones sensibles, niños, personas de la tercera edad y personas con discapacidad permanente o temporal, para todos ellos representa un verdadero reto el salir de sus casas por diversos motivos como el riesgo por el tráfico, imposibilidad de recorridos largos de modo peatonal, desorientación por la falta de legibilidad de la composición visual urbana, la pérdida de proximidad entre la casa y el lugar de destino, que es cada vez mayor.

Con un volumen vehicular más bajo, circulando sobre las calles de la ciudad, los peatones conquistarían mayor protagonismo y por ende mayor respeto por parte de los conductores de motorizados, esto se reflejará en una disminución en los altos niveles de accidentalidad peatonal que se presentan en la actualidad.

Cuando la ciudad oferte hacia sus habitantes y visitantes mejores condiciones espaciales para la movilidad peatonal incentivando la misma, la dependencia del vehículo privado disminuirá, y por ende también el alto consumo energético y económico por parte de la población.

Esto implica además, una mejoría en la calidad de vida de los habitantes pues con una movilidad peatonal a cambio de la vehicular, se fortalece la interacción social entre vecinos y se incrementa el uso y la apropiación del espacio público de la ciudad.

En la actualidad es preocupante la disminución del interés por el ejercicio físico en todas las edades, el incremento de los modos activos de movilidad tales como la bicicleta o caminar, trae beneficios indudables para la salud al disminuir el sedentarismo que incrementa los niveles de mortalidad, estos tipos de movilidad incentivan la actividad física y reducen la hipertensión, la diabetes, ayudan a combatir el estrés, la ansiedad, la depresión, etc.

El proceso de incrementar la movilidad peatonal automáticamente produce una liberación del espacio público por la disminución de vehículos motorizados, esto devuelve al ciudadano el escenario sobre el cual desempeña un rol activo dentro de la sociedad, interactuando con sus vecinos y personas con las que comparte su espacio. El proceso de recuperación del espacio público por parte de los ciudadanos, incentiva su apropiación por parte de los mismos y como consecuencia su uso adecuado, respeto y cuidado hacia los mismos.









9.3 La bicicleta en Cuenca

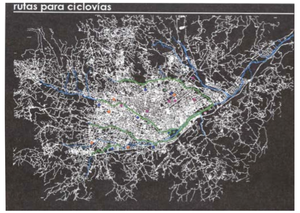
La introducción de la bicicleta como medio de transporte urbano es una opción desde hace varias décadas en Cuenca, principalmente como modo para la conexión de sectores periurbanos y rurales. Como elemento dentro de los instrumentos de planificación su introducción ha sido muy débil, provocando el desarrollo de aparentes políticas en su favor.

Ciudades ecuatorianas como Quito, presentan una larga trayectoria con relación a promoción del uso de la bicicleta, proyectos de infraestructura y recreación, sistema de transporte público en bici, en definitiva políticas a favor de este usuario. Sin embargo el incremento de usuarios de este modo de transporte es reducido.

En el caso de Cuenca ya en 1996 se implementa la primera ciclovía denominada Ciclovía Calle Quito que hasta la actualidad tiene un uso de carácter recreativo. Posteriormente en el año 2005 se desarrolóla PROPUESTA PARA EL DESARROLLO DE UNA MOVILIDAD ALTERNATIVA Y SUSTENTABLE EN CUENCA " Cuenca, se mueve contigo" cuyo objetivo general se describió como " El plan de vias para bicicleta propone luchar contra la pobreza, fortaleciendo la movilidad urbana, favorecer la seguridad vial, y reducir la contaminación en la movilidad de Cuenca mediante el impulso al empleo de la bicicleta como medio de transporte" , si bien la propuesta incluía un trazado de red urbana de carácter radial y algunos esquemas tipo de intervención el mismo no incidió en la generación de infraestructuras, pero si la incorporación de criterios dentro de la planificación del transporte.

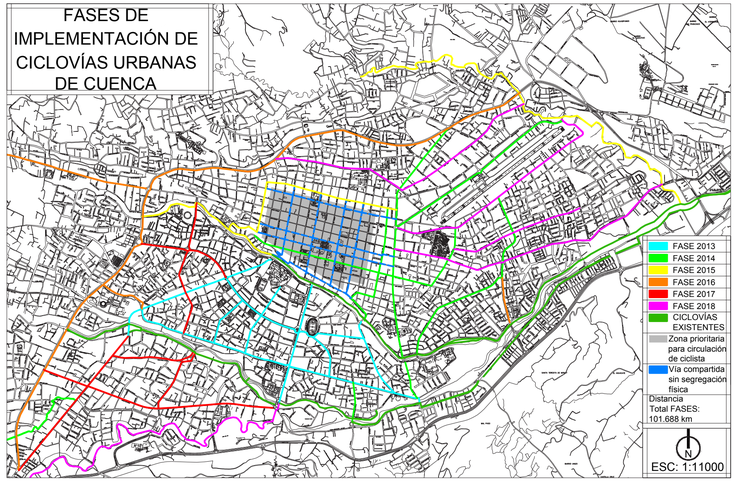
La Fase I de esta propuesta, fue ejecutada con criterios a favor de los usuarios de la bicicleta en el año 2012, propiciado por la construcción de colectores sanitarios la generación de las denominadas SENDAS DE USO COMPARTIDO, permitieron una visibilización de la bicicleta en las dinámicas urbanas.

Posteriormente en el año 2012, se desarrolla el ESTUDIO PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE CICLOVIAS URBANAS Y PROYECTO DEFINITIVO PARA FASE PILOTO Y DEL ESTUDIO PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO EN BICICLETA DE LA CIUDAD DE CUENCA- Estudio MOVERE. Cuyos contenidos en lo que respecta a trazados, diseños a detalle, serán utilizados como insumo del Plan Operativo de bicicletas, como elemento complementario al PMEP, siempre que los mismos sean acordes al modelo general planteado.



Propuesta delmplementación. Cuenca se muevo contigo. UMT 2005





A partir del año 2012 en la ciudad se incorporaron infraestructuras para bicicletas, concentrando especialmente las inversiones en el sector de El Ejido. Actualmente los ejes para bicicletas se encuentran inconexos, sin embargo y como se analizará en los apartados siguientes generaron una interesante red de circuitos ciclistas.



9.3.1 La dimensión territorial de la bicicleta en Cuenca

Desde hace algunos años la apreciación de la administración y la percepción de la sociedad cambian con respecto a la organización y priorización de los medios de transporte. La necesidad del fomento del transporte público y de los transportes no motorizados como la bicicleta y el caminar, es una reflexión que se vuelve colectiva. Es así que el cambio de una política de movilidad en las ciudades y en los ámbitos metropolitanos se articula a la necesaria complementariedad de estos tres medios, básicos para satisfacer las necesidades de accesibilidad de la población.

La bicicleta como medio de recreación y deporte está bien posicionada en Cuenca, sin embargo aún existen dificultades para su reconocimiento de esta como medio de transporte cotidiano. Siendo conveniente el fortalecimiento de los procesos ya iniciados en favor de los usuarios actuales y más aún en la dotación de facilidades para bicicleta que atraigan nuevos adeptos.

Es necesario aclarar que el objetivo desde el Plan de Movilidad y Espacios Públicos, es crear las bases necesarias para otorgar a la bicicleta un papel de mayor peso específico como un medio de transporte cotidiano en sistema de movilidad urbano y metropolitano del cantón Cuenca.

La bicicleta es una opción ideal de transporte para un gran sector de la población y repercute positivamente en la calidad ambiental y habitabilidad del espacio urbano. El modelo entonces pretende reflexionar sobre este hecho y propone una serie de criterios concretos de actuación, con los siguientes objetivos:

- Definir las características físicas funcionales para la creación efectiva de una red de itinerarios seguros en bicicleta, tanto en el ámbito urbano como en las conexiones a las cabeceras rurales, como en sus relaciones con los espacios naturales, proponiendo medidas de índole urbanístico de dotación de infraestructura y de gestión de tráfico.

- Generar una red operativa, en la mayoría de sus tramos, en el menor plazo de tiempo posible, sin menosprecio de sus principales características: Continua, segura y eficaz

- Que la bicicleta sea considerada parte del paisaje urbano y como consecuencia, que sea respetada y tan considerada tanto por los usuarios de las vías y espacio público, como de las administraciones.
Esta propuesta plantea desarrollar una red completa jerarquizada desde distintos ámbitos de territorio.

- Corredores urbanos.
- Corredores de conexión rural-urbana.
- Rutas ocio - recreativas – deportivas y turísticas.

Las distintas partes o tipologías de la Red de Bicicleta definen una **red de uso multifuncional**, que dará respuesta de forma efectiva a las demandas de movilidad y accesibilidad de los usuarios actuales y potenciales.

9.3.2 Criterios generales y directrices de actuación para la integración de la bicicleta en Cuenca

La definición de criterios y directrices de actuación, se basa en la identificación de las tipologías de usuarios de la bicicleta. En Cuenca destacan los grupos de ciclistas deportivos y recreativos, quienes significan un semillero de adeptos a la bicicleta.

Existen otros grupos especialmente de jóvenes que a combinan el uso lúdico de la bicicleta , con el transporte hacia sus lugares de estudio y tareas; perteneciendo principalmente al grupo universitario y evidentemente los usuarios fiedignos de la bicicleta de los cuales se pueden distinguir dos categorías, aquellos de naturaleza urbana que convencidos de los beneficios del uso de la bicicleta, realizan la mayor parte de sus actividades en ella y forman parte de colectivos que luchan por posicionar esta corriente y aquellos de naturaleza rural o periurbana que podría ser considerados usuarios cautivos de la bicicleta por motivos económicos.

Todas las tipologías de usuarios, según los diversos motivos de desplazamiento y uso de la bicicleta; son los potenciales usuarios de los carriles para bicicleta que se planifican, sumados a aquellos usuarios denominados "de domingo" que esperan ansiosos la consolidación de una red segura y un cambio en la conducta de los conductores.

El fomento del uso de la bicicleta está anclado a accionar varios mecanismos al mismo tiempo. Ya que la construcción de una red urbana es necesaria pero no suficiente si es que consideramos que los usuarios de la bicicleta no pueden restringir sus itinerarios únicamente a los definidos por la red, en este punto se evidencia la necesidad de generar espacios de coexistencia dentro de la ciudad que permitan completar los ejes estructurales.

- La política urbanística: Los medios no motorizados son más eficientes en las distancias cortas y medias. Para la bicicleta ello se cumple en rangos entre 0.5 Km y 5 Km , siendo el modo más eficiente en términos de tiempo. Bajo esta perspectiva el modelo urbano que incide positivamente en el uso de la bicicleta es aquel en donde el criterio de proximidad prime, apuntalado por el incremento de la densidad y la diversidad de usos.

- Los diseños urbanos: Con las acciones sobre el espacio público se define en el territorio la intención y el reparto en el uso de las vías. Cuando se extiendan las áreas de intervención urbana y se tracen nuevos ejes viales, ha de tomarse en consideración a los usuarios de la bicicleta. Para lo cual es preciso que los criterios y estrategias del PMEP sea incorporado en los planes especiales y los proyectos de intervención vial tanto de ejes nuevos como de ejes que se rediseñan y reconstruyen.

Las políticas que el PMEP desarrolle deberá además ser acogida en los planes parroquiales y en aquellos que atañen al GAD provincial y al MTOP , de manera que los distintos niveles de red de bicicletas puedan contar con la conexión de menor escala así como estén consideradas la inversiones tanto de construcción como de mantenimiento en los distintos POA y PAC.

- Medidas de pacificación del tráfico: La inseguridad vial en el caso de Cuenca, ocurre tanto por una inducción al comportamiento propiciado por las infraestructuras generadas para la circulación vehicular exclusiva, así como a una cultura que no reconoce a los modos no motorizados como componentes de la movilidad. En este sentido la generación de áreas de tráfico calmado, a partir de una nueva zonificación barrial y la incorporación de una jerarquización vial en donde priman los criterios de no motorización; es una de las estrategias más eficaces para incidir positivamente en la incursión de la bicicleta como modo de transporte.

Incorporar elementos disuasorios de la circulación a alta velocidad, como los pasos peatonales elevados, colchones de tachas, u otros elementos desarrollados por la ingeniería de tráfico; dependerán principalmente del diseño urbano que se realizará con criterios de accesibilidad universal de manera que los elementos que faciliten el acceso para unos , no se tornen excluyentes para otros usuarios.

- Relación con los medios de transporte público colectivo: La opción por un sistema de movilidad más sostenible incluye el fomento de los medios más eficientes, menos contaminantes y también más eficaces. Es aquí en donde el papel de los sistemas de transportación pública en bus y masiva como es el caso del tranvía, se torna de gran importancia para la incorporación de la bicicleta al sistema urbano.

Establecer una alianza entre estos dos sistemas, motorizado público y no motorizado, resulta la principal estrategia para el cambio del modelo de movilidad urbana y metropolitana. Y ha de consolidarse tanto desde el punto de vista de la planificación con la integración y complementariedad de ambas redes, pero también con el acercamiento entre actores y reflexión ciudadana propiciada desde la administración.

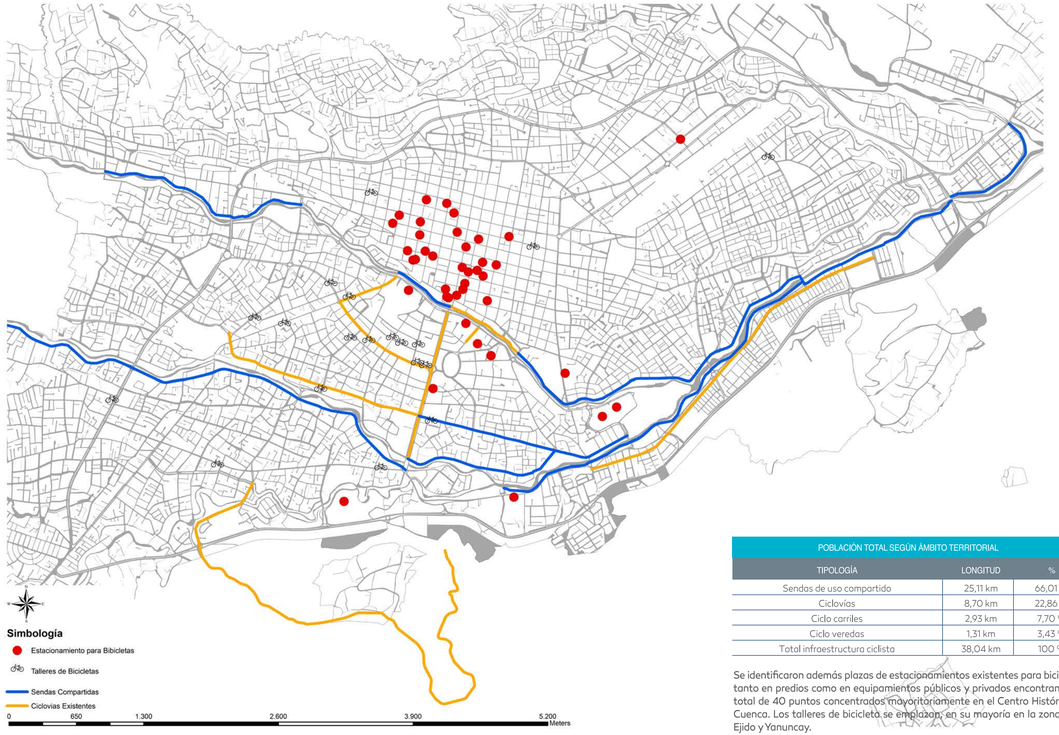
9.3.4 Oferta actual de la infraestructura (red y parqueaderos)

La ciudad de Cuenca, dispone de tramos de infraestructura ciclistas, que no facilitan una circulación continua y segura.

Las facilidades se limitan a tramos sueltos no conectados y algunos casos conectados en condiciones de inseguridad en la vía; sin posibilidad de dar una respuesta satisfactoria a las posibles demandas de movilidad ciclista que impide o dificulta el uso de este modo de transporte a una amplia gama de tipologías de usuarios potenciales que harían e este modo de transporte su medio habitual de desplazamiento tanto en el área urbana como en el entorno periurbano de corta y media distancia.

En este apartado se analizan las infraestructuras para bicicletas existentes, los proyectos en ejecución así como las ubicaciones y características de las facilidades para usuarios de la bicicleta como son los estacionamientos y mecánicas. Esto con la finalidad de establecer las medidas de actuación inmediatas para su potenciación y complementación.

Actualmente existe una oferta de 38.04 Km de ejes cicleables distribuidos según su tipología en lo siguiente:



POBLACIÓN TOTAL SEGÚN ÁMBITO TERRITORIAL		
TIPOLOGÍA	LONGITUD	%
Sendas de uso compartido	25,11 km	66,01 %
Ciclovías	8,70 km	22,86 %
Ciclo carriles	2,93 km	7,70 %
Ciclo veredas	1,31 km	3,43 %
Total infraestructura ciclista	38,04 km	100 %

Se identificaron además plazas de estacionamientos existentes para bicicletas tanto en predios como en equipamientos públicos y privados encontrando un total de 40 puntos concentrados mayoritariamente en el Centro Histórico de Cuenca. Los talleres de bicicleta se emplazan, en su mayoría en la zona de El Ejido y Yanuncay.

Inventario de infraestructuras para la movilidad en bicicleta

Dentro del área urbana de Cuenca se identifica un total de 11.63 Km de vías exclusivas para la circulación en bicicleta, con características de ciclovias segregadas del tráfico motorizado y ciclo carriles, 26.42 Km de vías de carácter compartido con peatones.

Como puede apreciarse en el mapa de infraestructuras existentes, las facilidades para la bicicleta se concentran en el área de El Ejido, permitiendo una conexión aún deficiente con el Centro Histórico hacia la zona oeste y nula con respecto a la zona este, entre estas dos plataformas.

Dentro de la planificación precedente al PMEP, se desarrollaron diseños para la implementación de un área piloto, ubicada justamente en la zona de El Ejido. Sin embargo otro ente con incidencia en la generación de infraestructura como el MTOP esta en proceso de implementación de dos corredores de carácter radial con respecto al área urbana y de carácter regional, que en su trazado a detalle ingresa al área urbana. Dichos trazados a implementar resuelven demandas de la zona noreste y suroeste, pero por su escala no llegan a conectarse con la zona piloto propuesta en el año 2012.







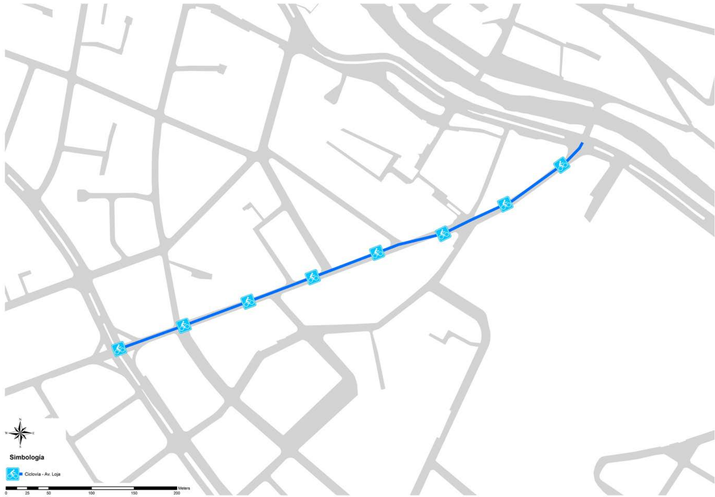
Infraestructuras Urbanas:

Tipología:	Ciclovía
Nombre:	Ciclovía Av. Loja
Longitud:	0.603 km
Ancho promedio:	1.70
Estado:	Bueno

Carril exclusivo para bicicletas, bidireccional emplazado en el lado izquierdo de la avenida

Referencia de planificación y diseño: Corresponde al eje de conexión este del área piloto del estudio MOVERE. Con respecto a los diseños originales cumple con los criterios y especificaciones a excepción en lo que respecta a coloración de la calzada.

El corredor Av. Loja proyectado continúa para terminar en el cruce de la Av. Loja con la Av. De las Américas. Se dispone de diseño definitivo del tramo Av. Doce de Abril- Av. Diez de Agosto











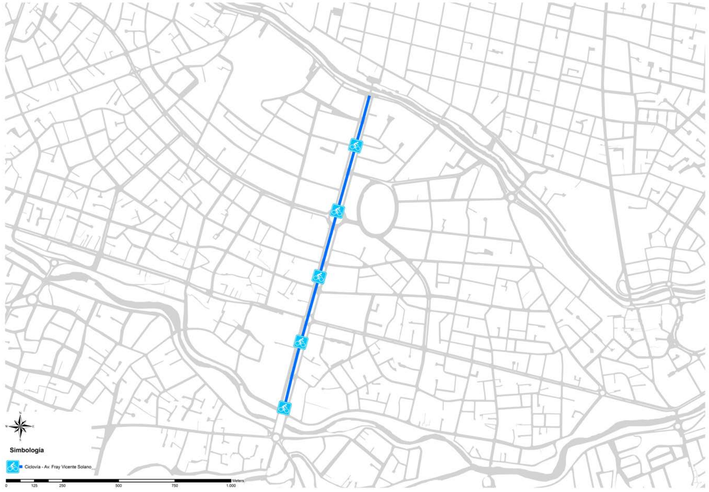




Carril exclusivo para bicicletas, bidireccional emplazado en el lado derecho de la avenida.

Referencia de planificación y diseño: Corresponde al eje de conexión central del área piloto del estudio MOVERE. Con respecto a los diseños originales cumple con los criterios y especificaciones a excepción de las conexiones con otros ejes existentes como es el caso de la Av. Remigio Crespo.

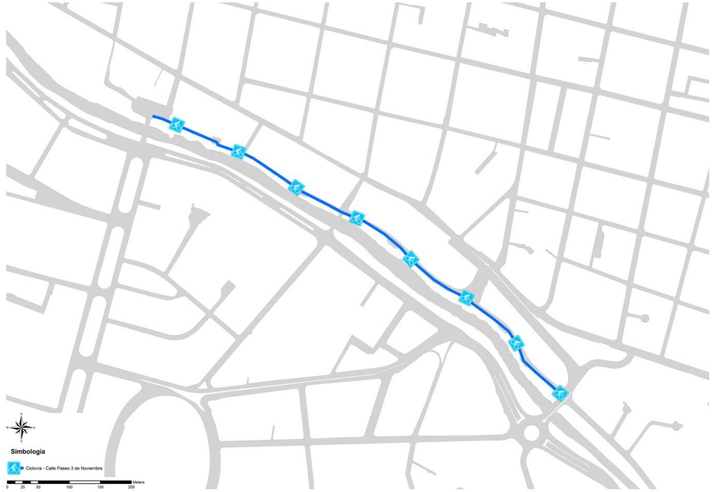
Tipología:	Ciclovía
Nombre:	Ciclovía Av. Solano
Longitud:	1.45 km
Ancho promedio:	3.00
Estado:	Bueno



Tipología:	Ciclovía
Nombre:	Paseo Tres de Noviembre
Longitud:	0.903 km
Ancho promedio:	2.20
Estado:	Bueno

Carril exclusivo para bicicletas, bidireccional emplazado en el lado derecho del Paseo Tres de Noviembre

Referencia de planificación y diseño: Corresponde al eje de conexión norte del área piloto del estudio MOVERE. Con respecto a los diseños originales cumple con los criterios y especificaciones a excepción en lo que respecta al tramo ubicado entre el puente de El Centenario y puente Mariano Moreno, donde en lugar de regular una calle genera un tramo de ciclo vereda de 0.90 mt.
El corredor proyectado continúa hacia la intersección con el puente de El Vado y tiene la potencialidad de crecer tanto al este como oeste de la ciudad, por la conexión que permite con las sendas de uso compartido existentes.















Carril exclusivo para bicicletas, bidireccional en el lateral izquierdo de la calle Federico Malo

Referencia de planificación y diseño: Corresponde al tramo de conexión propuesto dentro del proyecto de intervención del parque de La Madre. Permite la accesibilidad desde y hacia el parque en relación con la ciclovía del Paseo Tres de Noviembre.

Tipología:	Ciclovía
Nombre:	Parque de la Madre
Longitud:	0.216 km
Ancho promedio:	2
Estado:	Bueno



Tipología:	Ciclovía
Nombre:	Calle Quito
Longitud:	3.1 km
Ancho promedio:	2.0 mt
Estado:	Regular

Carril exclusivo para bicicletas, emplazado en su mayor trayecto sobre el área verde existente entre la Av. 24 de Mayo y calle Quito.

Presenta conexiones sobre quebradas existentes en cinco puntos.

Es utilizado frecuentemente como caminera y como ruta de entrenamiento de ciclistas deportivos.

Referencia de planificación y diseño: En el año 2013 se desarrolló el proyecto "Diseños complementarios de la ciclovía de la calle Quito puntos de acceso a las sendas de uso compartido en la Av. 24 de Mayo y Av. 27 de Febrero", en el cual se propone la integración de este corredor desde el tramo Hospital del Río, hasta la Universidad del Azuay, UDA. Dispone de todos los estudios de ingeniería y diseño a detalle y presupuesto.

El MTOP dentro de la planificación Estudios para la cicloruta Cuenca-Azogues-Biblián y sendas peatonales, sobre la antigua línea férrea, considera también el rediseño de esta ciclovía hasta la altura de la antigua estación del tren.

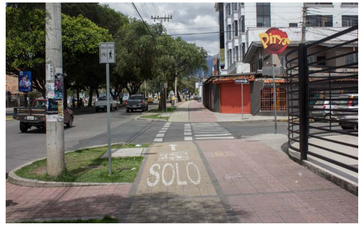








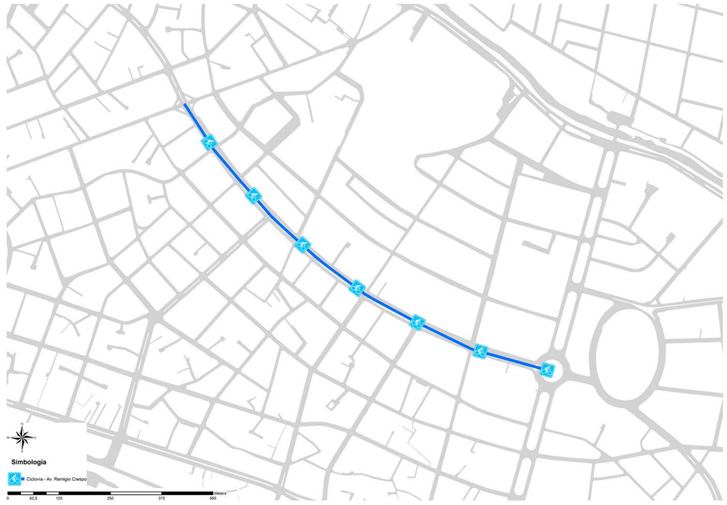




Ciclo vereda unidireccional ubicada en la vereda norte y sur de la Av. Remigio Crespo con direccionamiento de circulación igual al del tráfico vehicular

Conecta con las ciclovías de la Av. Loja y Av. Fray Vicente Solano. Se emplaza sobre la vereda con distinción en la coloración del pavimento. Posee señalización vertical y horizontal así como intersecciones con regulación semafórica para ciclistas.
Referencia de planificación y diseño: El diseño para la intervención fue provisto por la Dirección de Planificación. No corresponde al diseño planteado en el estudio MOVERE, que definía para este corredor un carril segregado en el mismo sentido del tráfico a cada lado de la avenida.

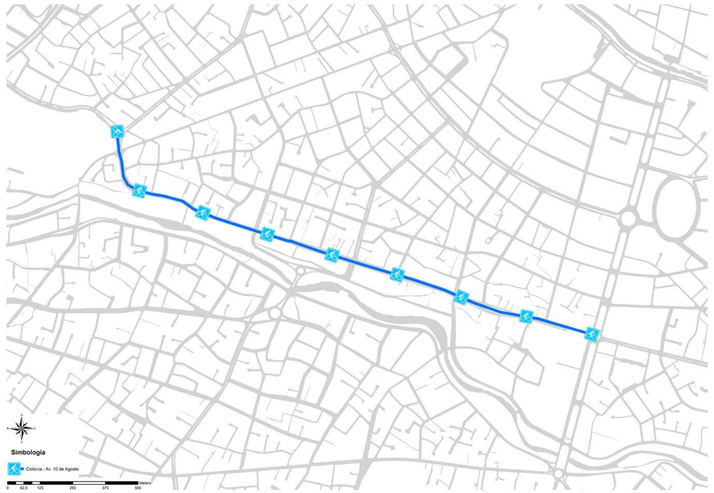
Tipología:	Ciclo vereda
Nombre:	Av. Remigio Crespo
Longitud:	1.13 km
Ancho promedio:	1.30
Estado:	Bueno



Tipología:	Ciclo carril
Nombre:	Av. 10 de agosto
Longitud:	2.02 km
Ancho promedio:	1.25
Estado:	Malo

Ciclo carril delimitado mediante pintura y tachas. Con respecto al estudio MOVERE se reservó el espacio para la futura implantación de un carril segregado con dispositivos e intervención urbana integral, considerando la reconformación de veredas

Referencia de planificación y diseño:
Con respecto al estudio MOVERE se reservó el espacio para la futura implantación de un carril segregado con dispositivos e intervención urbana integral, considerando la reconformación de veredas. Constituye el corredor sur del área piloto del estudio MOVERE. Se dispone del diseño a detalle del corredor desde la Av. Loja hasta la Av. Paucarbamba.









Sección de circulación compartida, con pendiente máxima del 2%, posee capa de rodadura en material de mejoramiento compactado

Con bordillos de confinamiento lateral no posee sistema de drenaje de agua lluvia, utilizando para tal efecto la permeabilidad del suelo así como aperturas mínimas a lo largo del bordillo en las zonas que por pendiente tienden a la acumulación de agua lluvia. Posee señalización vertical reglamentada. Los cruces con viarios transversales están resueltos con señalización y conformación de vados para acceder a las veredas.

Referencia de planificación y diseño: Responde al criterio de trazado de la Propuesta para el desarrollo de una movilidad alternativa y sustentable en Cuenca "Cuenca, se mueve contigo". Se dispone únicamente de esquemas constructivos, planos de intersecciones y esquemas de señalización desarrollados por la DMT y Fundación El Barranco.

Tipología:	**Senda de Uso Compartido**
Nombre:	**Tomebamba**
Longitud:	**4.05 km**
Ancho promedio:	**3.0 mt**
Estado:	**Regular**





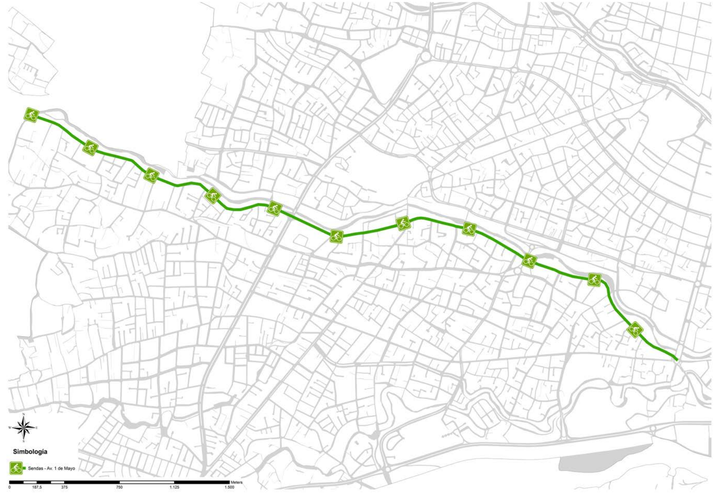


Tipología:	**Senda de uso compartido**
Nombre:	**Av. Primero de Mayo**
Longitud:	**2.2 km**
Ancho promedio:	**3.0 mt**
Estado:	**Bueno**

Sección de circulación compartida, con pendiente máxima del 2%, posee capa de rodadura en material de mejoramiento compactado.

Con bordillos de confinamiento lateral no posee sistema de drenaje de agua lluvia, utilizando para tal efecto la permeabilidad del suelo así como aperturas mínimas a lo largo del bordillo en las zonas que por pendiente tienden a la acumulación de agua lluvia. Posee señalización vertical reglamentada. Los cruces con viarios transversales están resueltos con señalización y conformación de vados para acceder a las veredas.

Referencia de planificación y diseño: Responde al criterio de trazado de la Propuesta para el dasarrollo de una movilidad alternativa y sus tentable en Cuenca "Cuenca, se mueve contigo" . Se dispone únicamente de esquemas constructivos, planos de intersecciones y esquemas de señalización desarrollados por la DMT y Fundación El Barranco.













Ciclovía segregada en toda la longitud del trazado, presenta señalización horizontal y vertical para eje bidireccional. El estado de la calzada es bueno, sin embargo se observa la falta de limpieza de carriles, lo que impide que sea utilizada

Referencia de planificación y diseño:
La planificación, construcción y diseño de esta infraestructura responde a los criterios de MTOP y Ministerio de Justicia, quienes con el apoyo del GAD Municipal construyeron el Centro de Rehabilitación Social con las vías de acceso al mismo se complementó la infraestructura segregada para bicicleta.

Tipología:	Ciclovía
Nombre:	Cuenca-Turi
Longitud:	6.20 km
Ancho promedio:	2.00 m
Estado:	Bueno



9.4. Potencialidad de la bicicleta como medio de transporte en Cuenca

9.4.1. La demanda actual de usuarios de bicicleta

El espacio urbano que conforma la ciudad de Cuenca, como el de la gran mayoría de ciudades, es desigual y poco funcional en tamaño y usos, generando dinámicas territoriales con tendencia a la concentración de actividades que definen una estructura mono-céntrica. Es decir,la ciudad reúne en su centro la mayor parte de actividades y funciones político- administrativas, donde las periferias alcanzan eficacia en labores industriales, agrícolas y artesanales, generando productos que se comercializan generalmente en la urbe.

En el caso que nos ocupa: La movilidad a través de medios no motorizados cabe destacar que los principales motivos de viaje en orden de prioridades son: Trabajo, estudios, administración y gestión comercial, ocio.

Siendo por lo tanto el Centro Histórico, el principal punto atractor de viajes.
Un ejemplo de foco generador de viajes por motivaciones laborales se encuentra en los sectores Don Bosco, Capulispamba, Paseo Río Machángara, Ochoa León, San Sebastián y Centro Histórico.

Como ejemplos de viajes motivados por objetivos comerciales, se encontramos representados focos como el Centro Histórico y El Ejido.

Por último, como ejemplo cuyo motivo de viaje es el de ocio, encontramos el sector de El Paraíso y parque de La Madre.

Zonas O-D por modo:

En la actualidad la mayor parte de los desplazamientos se producen en vehículo privado seguido por el transporte público y finalmente por el transporte no motorizado; siendo el porcentaje de desplazamientos en bicicleta inferior al 1%.

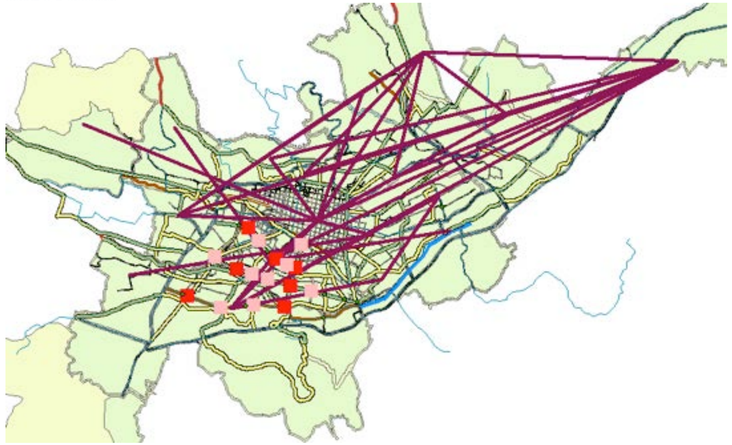
El principal foco receptor de viajes en vehículo privado es el Centro Histórico, lo que genera congestión y percepción de incomodidad tornándolo poco atractivo para el visitante o el usuario de transporte no motorizado, sin obviar la consiguiente contaminación tanto del aire como acústica y visual.
Del análisis de las matrices Origen-Destino generadas a partir de los datos obtenidos de los viajes y encuestas realizados a la ciudadanía con respecto a la bicicleta, se puede afirmar que los sectores donde se concentran mayor convergencia de viajes son:

Paseo Río Machángara, Ochoa León, San Pedro de El Cebollar, sector San Sebastián, sector Capulíspamba, sector Don Bosco, sector Misicata y Centro Histórico.

La bicicleta en Cuenca, tiene la potencialidad de captar viajes cotidianos de usuarios que en la actualidad están cautivos del uso del automóvil privado y por tanto se torna imprescindible conocer, a cierto nivel de detalle, los destinos de viaje, motivos así como los tiempos de traslado de estos usuarios de manera que las medidas de acompañamiento sean aplicadas con la mayor oportunidad posible.

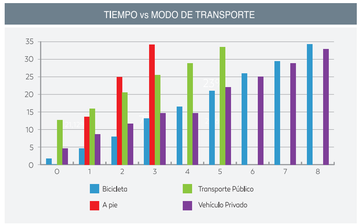
El uso de la bicicleta tiene una infinidad de ventajas frente a otros medios de transporte, con la salvedad que la energía consumida proviene del usuario de la misma. Dentro de lo que puede catalogarse como "inconvenientes" se encuentra la independencia de cualquier otro modo de transporte en **distancias cortas** de entre 5 y 10 Km., es decir, un tiempo aproximado de 40 minutos, y en pendientes entre 6 y 12% máximo, en función de las condiciones físicas del usuario.
A pesar de ello la flexibilidad que presenta para complementarse con cualquiera de las ofertas de transporte público que garantice un transporte intermodal, la posiciona nuevamente como el elemento de transporte urbano individual más eficaz.

Matriz O/D obtenida:



Edición: Plan de Movilidad y Espacios Públicos Cuenca, Agosto 2015.
Fuente: Encuesta Hogares 2014.

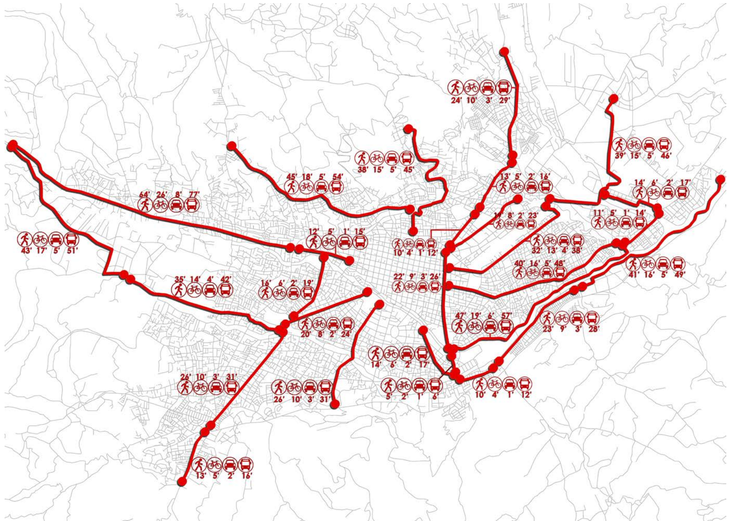
Efectividad del transporte urbano(Tpo/Distancia)



Edición: Plan de Movilidad y Espacios Públicos Cuenca. Agosto 2015.
Fuente: Matrices Origen-Destino y Encuesta de Hogares. 2014.

TRAMOS	LONGITUD (KM)	TIEMPO (MIN)			
		PIE	BICICLETA	VEHÍCULO	TRANSP. PÚBLICO
1	2,39	23,93	9,57	11,49	13,79
2	1,33	13,34	5,34	6,40	7,68
3	0,99	9,92	3,97	1,59	1,91
4	3,76	37,63	15,05	4,52	5,42
5	1,91	19,09	7,64	3,06	3,67
6	2,16	21,60	8,64	10,37	12,44
7	0,52	5,21	2,08	0,83	1,00
8	4,73	47,25	18,90	5,67	6,80
9	1,38	13,82	5,53	2,21	2,65
10	3,17	31,75	12,70	3,81	4,57
11	2,57	25,73	10,29	6,18	7,42
12	1,39	13,90	5,56	6,67	8,00
13	1,13	11,27	4,51	1,35	1,62
14	3,98	39,81	15,92	6,37	7,64
15	1,31	13,14	5,26	1,58	1,90
16	2,62	26,17	10,47	3,14	3,77
17	4,26	42,57	17,03	20,43	24,52
18	3,50	34,98	13,99	16,79	20,15
19	2,00	20,00	8,00	3,20	3,84
20	1,61	16,08	6,43	1,93	2,32
21	6,41	64,05	25,62	7,69	9,23
22	1,24	12,42	4,97	1,99	2,39
23	4,50	44,99	17,99	21,59	25,91
24	4,12	41,20	16,48	4,94	5,93
25	2,34	23,44	9,38	2,81	3,37
26	0,96	9,61	3,84	1,15	1,38
27	3,86	38,63	15,45	6,18	7,42

En Cuenca, **el tiempo promedio de desplazamiento empleado para los viajes con motivos de trabajo, en cualquier modo de transporte, es de 67 minutos.** Es por ello que una adecuada y perfectamente conectada red para bicicletas y una estratégica ubicación de parqueaderos coincidentes con estaciones y paradas establecidas de transporte público, es fundamental para el adecuado funcionamiento de estos modos de transporte en el caso de las distancias de desplazamiento superiores a 10 Km.



Demanda actual de usuarios de bicicleta

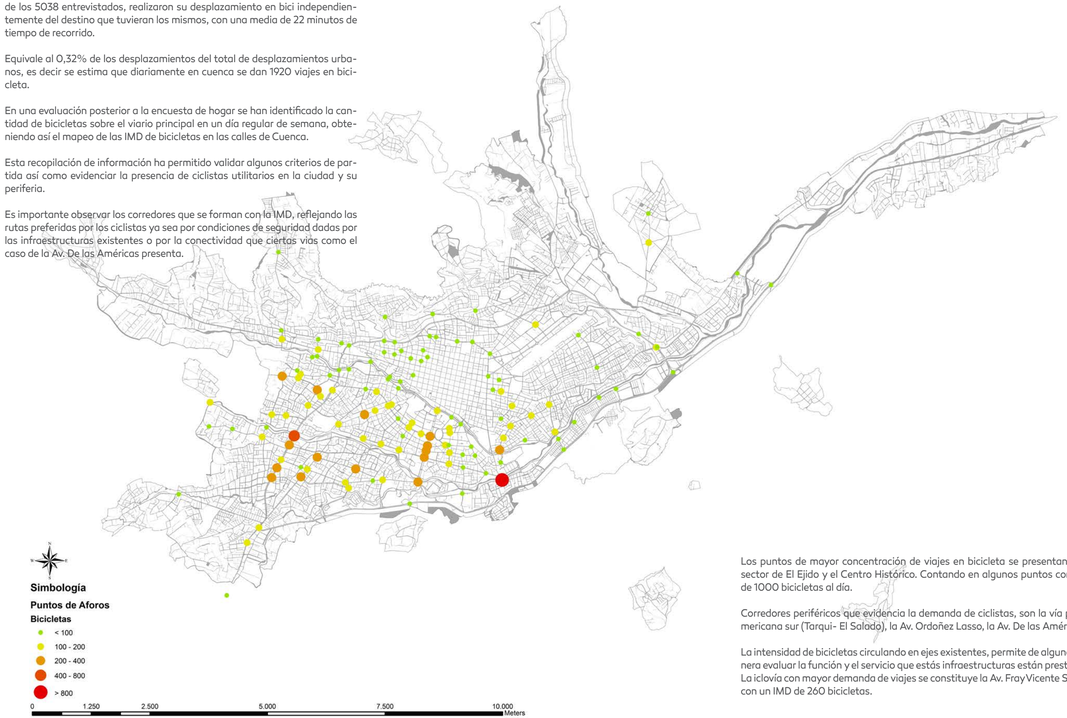
De los estudios de caracterización de la movilidad realizados, se detectó que 16 de los 5038 entrevistados, realizaron su desplazamiento en bici independientemente del destino que tuvieran los mismos, con una media de 22 minutos de tiempo de recorrido.

Equivale al 0,32% de los desplazamientos del total de desplazamientos urbanos, es decir se estima que diariamente en cuenca se dan 1920 viajes en bicicleta.

En una evaluación posterior a la encuesta de hogar se han identificado la cantidad de bicicletas sobre el viario principal en un día regular de semana, obteniendo así el mapeo de las IMD de bicicletas en las calles de Cuenca.

Esta recopilación de información ha permitido validar algunos criterios de partida así como evidenciar la presencia de ciclistas utilitarios en la ciudad y su periferia.

Es importante observar los corredores que se forman con la IMD, reflejando las rutas preferidas por los ciclistas ya sea por condiciones de seguridad dadas por las infraestructuras existentes o por la conectividad que ciertas vías como el caso de la Av. De las Américas presenta.



Los puntos de mayor concentración de viajes en bicicleta se presentan en el sector de El Ejido y el Centro Histórico. Contando en algunos puntos con IMD de 1000 bicicletas al día.

Corredores periféricos que evidencia la demanda de ciclistas, son la vía panamericana sur (Tarqui- El Salado), la Av. Ordoñez Lasso, la Av. De las Américas.

La intensidad de bicicletas circulando en ejes existentes, permite de alguna manera evaluar la función y el servicio que estás infraestructuras están prestando. La iclovía con mayor demanda de viajes se constituye la Av. Fray Vicente Solano con un IMD de 260 bicicletas.

Demanda actual de usuarios de bicicleta

La demanda potencial del uso de la bicicleta se estima en base a dos de sus diversas modalidades de uso, consideradas fundamentales tanto para la planificación de la movilidad como para la planificación territorial urbana:

• Como medio de transporte.
• Como medio de recreación y lúdico.

a. La bicicleta como medio de transporte:

Esta modalidad de desplazamiento atiende fundamentalmente a tres motivos de viajes: Trabajo, estudios y compras.

Considerando el porcentaje de viajes que se realizan por debajo de 30 minutos en el interior del área urbana, así como aquellos que responden a recorridos menores a 7 Km, se aplicaron cálculos de viajes que absorven a estas tipologías de viajes.

La estimación de demanda futura de la bicicleta como medio de transporte se calcula considerando un crecimiento de 0,5% anual en los primeros cuatro años, es decir con una demanda total de viajes correspondiente al 2% del total urbano.

Considerando tanto los motivos como modos de viajes urbano en las macrozonas de origen , y una corrección asociada principalmente a la topografía urbana, ya que esta se considera como la principal barrera a superar en terminos perceptivos[1], tenemos:

Factor pendiente = 1 (zonas urbanas con pendiente 0-3%)
= 0,5 (zonas urbanas con pendiente 3-5%)
= 0,25 (zonas urbanas con pendiente 5-12%)

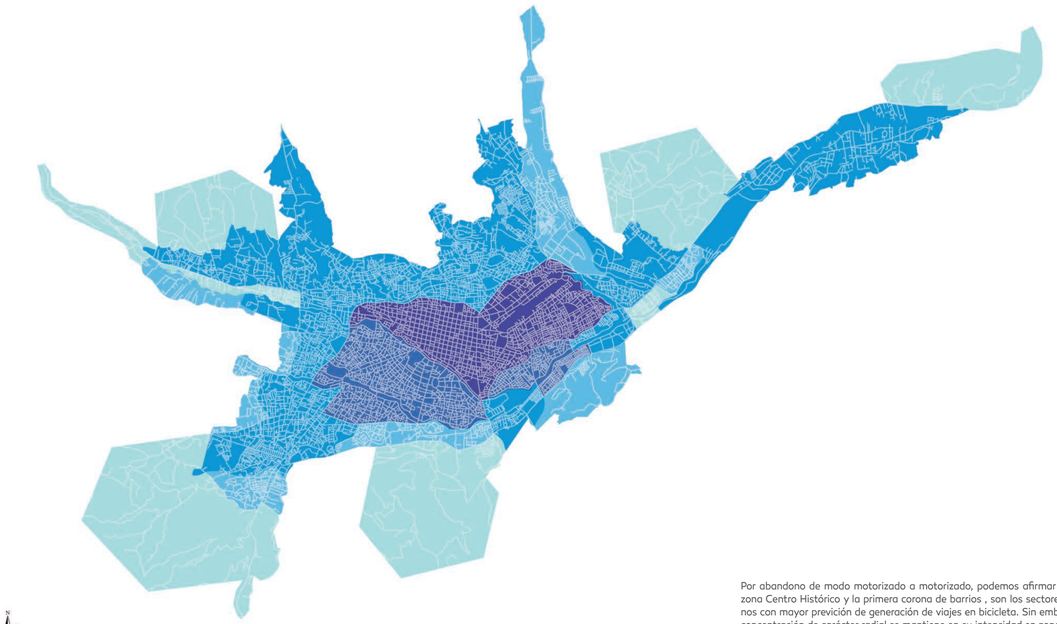
De esta manera se identificaron los sectores urbanos y periurbanos que contribuirán en términos estadísticos con la mayor o menor cuota de ciclistas urbanos.



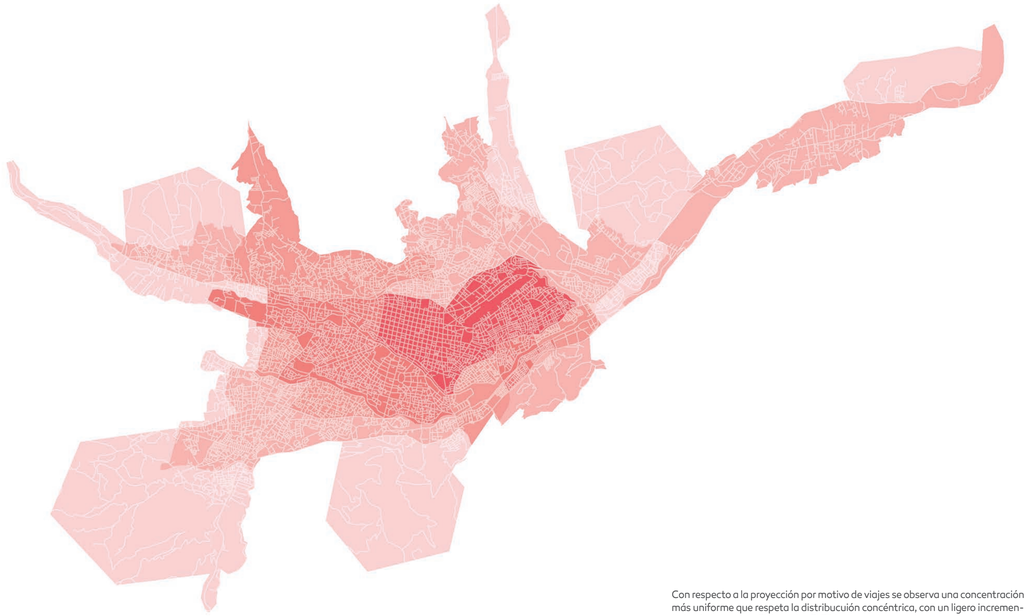




[1] *Estudio de percepciones de movilidad Urbana, PMEP, UCuencaEP, 2015*



Por abandono de modo motorizado a motorizado, podemos afirmar que las zona Centro Histórico y la primera corona de barrios , son los sectores urbanos con mayor previción de generación de viajes en bicicleta. Sin embargo, la concentración de carácter radial se mantiene en su intensidad en zonas como Yanuncay y San Sebastián, que por la conformación de conexión a través de las marginales al Tomebamba y Ordóñez Lasso facilitaría el uso de este modo de transporte.



Con respecto a la proyección por motivo de viajes se observa una concentración más uniforme que respeta la distribucuión concéntrica, con un ligero incremento hacia la zona de El Arenal y El Ejido.

b. Como medio lúdico y de recreación:

Hoy en día es un hecho que la naturaleza, salud y cultura son factores claves para el estilo de vida, el ocio y el turismo. El cantón Cuenca ofrece la posibilidad de satisfacer y fomentar los mismos basandose en estos elementos. La cantidad de colectivos en relacionón al uso de la bicicleta como medio recreativo y deportivo, evidencian de la fortaleza de este medio de transporte.

Los ciclopaseo urbanos se dan normalmente en horario nocturno en día laborable, debido a la disminución drástica de tráfico motorizado y al atractivo paisaje urbano tanto del área central patrimonial, como en las periferias urbanas con media consolidación.

Los recorridos asociados al entrenamiento de ciclistas amateur y de alto nivel, ocurren por lo general en horarios diurnos, con mayor incidencia en día de fin de semana. Estos cubren rutas rurales de gran demanda física, así como de alto valor natural.

En el área urbana el sistema conformado por las sendas de uso compartido y las ciclovías construidas, generó una importante demanda de familias que recorren, el fin de semana rutas asociadas a parques urbanos como el parque de La Madre y el Parque Inclusivo , así como a actividades de promoción del uso de la bicicleta y de la apropiacion del espacio público como la Ruta Recreativa promocionada por la EMOV EP y el progrma Bici del Barrio originado en la Prefectura del Azuay.

En este ámbito el potencial de la bicicleta puede ser aún más potente si se considera la incorporación de nuevos usuarios como adultos mayores, niños en edad dependiente y personas con discapacidad, con proyectos como la BiciNCLUSIVA promovida por la Secretaria Nacional de Discapacidades y la Dirección de Desarrollo Social del GAD Municipal de Cuenca.





CAPÍTULO

10

EXTERNALIDADES ASOCIADAS AL MODELO DE MOVILIDAD



10.1 Hacia una movilidad sostenible y segura

La estructura del Plan de Movilidad y Espacios Públicos está ligada a una propuesta efectiva de **seguridad vial,** entendida como una serie de acciones encaminadas a la disminución de la tasa de siniestralidad y accidentabilidad en las vías, la cual, se ha transformado en un factor determinante respecto a la percepción de la seguridad en la vía.

El fundamento de la seguridad vial es precautelar la vida humana, mediante factores como la equidad del uso del espacio público y la pasificación del tránsito, propendiendo a mejorar los patrones de convivencia social, a través de propuestas que garanticen la integralidad de todos los usuarios de las redes viales.

La visión integral de planificación, ejecución y control de la seguridad vial radica en la capacidad de considerar al conjunto de normas y procesos que propongan a la movilidad como una formula positiva e integral, resultado de la sumatoria del tránsito, el trasporte y la seguridad vial.

El reto, es el otorgar de carácter vinculante al proceso de **seguridad vial,** con su análogo la **cultura vial,** tomando en consideración que a pesar que estos conceptos van por la misma ruta, son divergentes en su accionar. La seguridad vial tiene injerencia sobre todos los componentes técnicos de las vías y puede accionar un cambio actitudinal mediante procesos formativos, estos parámetros deben siempre considerar el supuesto de vulnerabilidad. De igual forma a la cultura vial se la concibe como el quehacer cotidiano del usuario de la vía pública.

Esta perspectiva nos plantea que las personas son el principio y beneficiarios directos del accionar de la seguridad vial, el comportamiento de los actores del viario ha generado un sin número de aspectos dependiendo de su lugar espacial en la vía, es decir que no es lo mismo la perspectiva del usuario del transporte público que la del conductor de una unidad, a pesar de que ambos concuerdan en el espacio, el fin de uso del medio es distinto.

La referencia inicial es posesionar al ciudadano como actor directo de la vía, pero se tomará en cuenta factores como las relaciones regionales, geográficas y temporales, que dan las características propias y naturales al respecto de la región donde se ha generado el sentido de pertenencia, a pesar de corresponder a un mismo territorio nacional, los habitantes son particulares respecto de la zona donde residen.

Las estrategias a emprender deben ser puntuales, respecto a la corrección de los patrones del comportamiento vial, estas gestiones incrementarán el nivel de seguridad objetiva, con la particularidad de ser sostenibles en lo temporal, pero con acciones inmediatas a implementar. Al establecer estos parámetros y procedimientos de seguridad vial deben ser totalmente empáticos con la realidad de la ciudad, y siempre conservando la perspectiva del marco legal vigente.

La nueva apreciación de la organización territorial, generó que el Gobierno Autónomo Descentralizado, GAD, del cantón Cuenca, al asumir las competencias de Tránsito Transporte y Seguridad Vial no solo actúa sobre la integralidad de la movilidad, sino que también incide directamente sobre los usuarios de la vía. La EMOV-EP es la encargada de ejecutar las políticas públicas respecto de administración de procesos encaminados a incrementar el nivel de la seguridad vial, mediante métodos amparados en normativas establecidas en la ley vinculante. De tal forma se adopta el principio de seguridad ciudadana como un modelo de vida y de desarrollo más justo, más sustentable, más ecológico y sobre todo más humano, donde se desdibuje la ciudad de las lejanías.

La **"Plataforma de las Ciudades Emergentes y Sostenibles"**[1], desarrollada por el BID donde se analiza a 140 ciudades de Sudamérica y El Caribe, que poseen la particularidad de ser economias de rápido crecimiento y poblaciones de tamaño intermedio, dentro de este estudio se encuentra considerada la ciudad Cuenca. El estudio acoge las experiencias al respecto del desarrollo de las ciudades y resalta en la necesidad de fortalecer el proceso de movilidad y seguridad.

Conceptos básicos

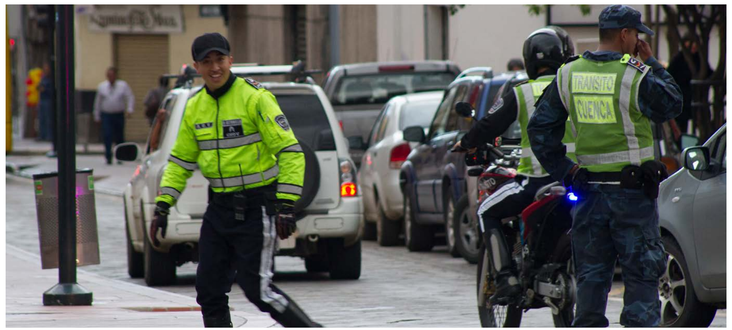
El objetivo principal de la seguridad vial es incidir sobre la reducción de la accidentalidad y mortalidad en las vías, que busca ante todo la integridad de las personas sobre factores como la velocidad de los autos.

Para lograr vías urbanas seguras es necesario intervenir en dos ámbitos: El preventivo, para evitar que se generen accidentes y el correctivo, para incidir en los factores viales que ya están generando tes

Organización Mundial de la Salud, OMS, prevé que los traumatismos por accidentes de tránsito se convertirán de aquí al año 2030 en la quinta causa de defunción más importante, con una tasa anual de mortalidad de 2,4 millones de personas. "Alrededor de 50 millones de personas sufren múltiples traumatismos o heridas no mortales y se ven disminuidas en su capacidad sensorial y motora de manera permanente o temporal".2

Es imperativo una adecuada recopilación registro de las eventualidades de tránsito, con el fin de estratificar las zonas de recurrencia, para generar registros de accidentalidad y sitios de recurrencia o **puntos negros,** a partir de casuística del evento.

Los elementos que definen el riesgo se diferencian según sus cualidades en grupos objetivos, como puede ser por el género, y subjetivos como son los usuario de la vía con la particularidad de la vulnerabilidad comprendida esta como una condición de riesgo que se tiene ante los demás usuarios de la vía, correspondiente a una lógica de jerarquización manejada desde la propuesta básica de la pirámide de la movilidad.



[1] *BID, biciudades, La Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles, 2013*
[2] *http://www.sura.com/blogs/autos/accidentes-tránsito-pandemia.aspx#sthash.WWfj874j.dpuf*

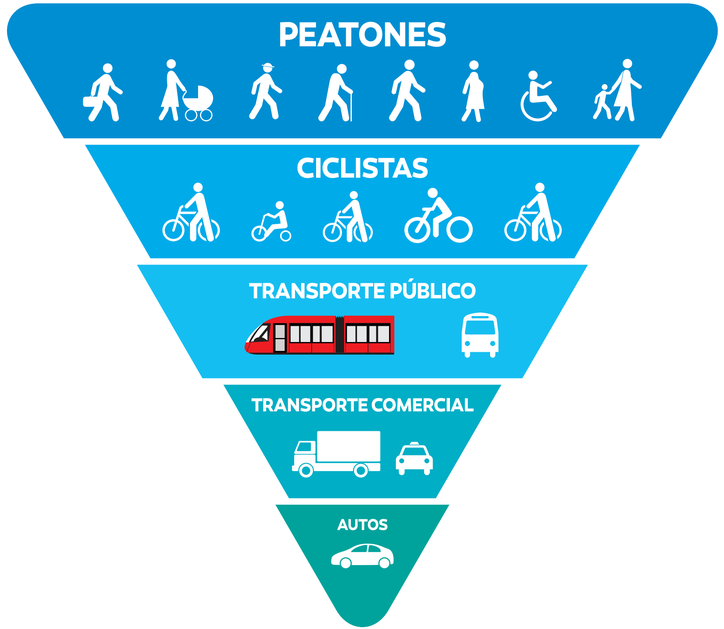


Imagen: 1.- Pirámide invertida de movilidad - EMOV-EP.- Cuenca

Accidentalidad como indicador de riesgo

La accidentabilidad, se define como la relación que existe entre el número de accidentes de tránsito con respecto a un periodo de tiempo en un territorio delimitado.

El término accidente está vinculado a un acontecimiento que sucede sin intención y que genera daño a las personas o genera un perjuicio a un bien o cosa.

Los accidentes pueden suceder por motivos diferentes y tener diversas consecuencias.

Estudios realizados por la OMS han revelado que "el Ecuador es el segundo país con mayor índice de accidentalidad de tránsito en Sudamérica con 28 muertes por cada 100.000 habitantes, es una tasa mayor a la media global, que es de 18 decesos, indicador sólo superado por Venezuela, que presenta 37,2 fallecimientos por esa causa". Los traumatismos causados en accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en los niños de 5 a 14 años y la segunda del grupo entre 15 y 44 años.

Estas cifras son símiles a los datos que maneja el INEC que identifica estos siniestros como la primera causa de fallecimiento en los hombres, y como la quinta a nivel general.

En el Ecuador cada 18 días se dan accidentes denominados siniestros de magnitud, es decir, aquellos en que hay más de 15 víctimas, ya sean heridos o muertos.

Según la ANT reporta que cada 20 minutos ocurre un accidente de tránsito en el país y cada cuatro horas alguien muere por esta causa.

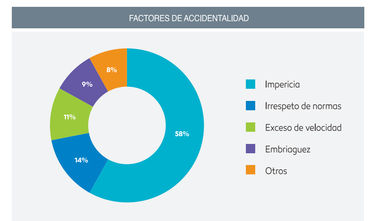


Grafico1.- factores de accidentalidad.- datos ANT

La estadista a nivel nacional revela que la ciudad de Cuenca, actualmente es la quinta ciudad con mayor accidentalidad. En contrapunto el Azuay es la provincia con la mayor tasa mortalidad a nivel nacional, con 8,95 personas por cada 100 mil habitantes; siendo los más afectados peatones, motociclistas y ciclistas.

A pesar del endurecimiento de la Ley de Tránsito, la situación con respecto a accidentabilidad no ha mejorado sustancialmente.

[3] *http://www.lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101523310/-1/Ecuador,_segundo_pa%C3%ADs_en_muertes_por_accidentes.html*

Relaciones de la seguridad vial

Al momento que se produce un accidente de tránsito, es imperativo analizar bajo qué circunstancias se ha generado, que factores intervinieron, y bajo de qué tipo de asociación se dio, siendo tres elementos los de mayor peso:

Elemento humano

El aspecto sensorial del conductor puede estar afectado, y su noción respecto al riesgo sea escasa siendo sus tiempos de reacción extensos, generando una errónea percepción para evitar una colisión, así mismo un mal conductor es un sujeto proclive a generar un accidente con el vehículo que conduce, reglas similares se pueden aplicar a un mal peatón, o ciclista. También se relacionado directamente con las imprudencias e irrespeto ante las señales de tránsito, o por causa de cansancio, para lo que se ha implantado acciones puntuales como el control de tiempo continuo de manejo de unidad de transporte de pasajeros.

Componente mecánico

Considerado como crucial, se puede dar una avería mecánica por un sin número de causas, generalmente es por el desgaste en las piezas y partes generadas por el uso, también se da por falta de mantenimiento, o por lo obsoleto del vehículo. En la actualidad por norma los vehículos poseerán de sistemas de seguridad activa y seguridad pasiva.

Infraestructura

Para lograr vías urbanas seguras es necesario intervenir en todo el proceso de la obra observando desde el proceso de planificación, ejecución hasta la puesta en funcionamiento, tomando en cuenta las siguientes aspectos:

1. Preventivo: procura evitar que se generen errores constructivos.
2. Correctivo: para corregir factores viales que ya están generando accidentes
3. Auditoria Vial: como instrumento de control y corrección

Vial-ambiental

Son los condicionantes atmosféricos como la lluvia, niebla, crecidas de los ríos, que son escenarios de la naturaleza que afectan directa sobre los usuarios de las vías.

Elementos preponderantes

En los países latinoamericanos se han incrementado sustancialmente la accidentalidad y causa de este fenómeno miles han muerto o han quedan con afecciones irreversibles. Los costos para las la sociedad en general, y el sector salud, en particular, son considerablemente altos. No obstante, a pesar de que existe un consenso generalizado en que la mayoría de estas situaciones son evitables, la falta de acato y observancia de las políticas públicas agrava aún más este creciente problema.

Los factores de riesgo o genotipos de mayor frecuencia en los accidentes son:

ENDÓGENOS

- Mala apreciación de los intervalos de tiempo, por deficiente apreciación respecto a la velocidad.
- Conocimientos insuficientes, capacitación inadecuada.
- Omisión habitual de normas de tránsito
- Estrés o problemas psicológicos.
- Aparición repentina en la vía de personas, animales u objetos.
- Distracciones dentro del vehículo (pasajeros).

EXOGENOS

- Diseño inadecuado de la vía.
- Falta de mantenimiento en la vía.
- Desconocer la situación de ciertos comportamientos de terceros.
- Distracciones fuera del vehículo (personas o vehículos).
- Limitación del tiempo por demora, atraso por congestión de tránsito.

La interrelación de estos factores da como resultado fenotipos de acciones muy tempranas, por efecto de complementos como la reducida distancia de maniobra y el exceso de velocidad; lo que da como resultado un hecho fortuito.

En conclusión los factores humanos, son los de mayor intervención en el proceso del accidente, por encima de los de infraestructura vial, del vehículo o del clima.

Factores de riesgo

El estatus de la generación de información estadística, es un proceso de peso, porque contribuye directamente a un conocimiento cierto de los tipos de percances viales, así como de las consecuencias que éstos ocasionan; tales como pérdidas prematuras de vidas humanas o lesiones graves, perjuicios materiales a terceros y costos socioeconómicos en el ámbito laboral y de salubridad pública.

El riesgo a sufrir un accidente de tránsito está en función del parámetro de exposición, esta medida corresponde a la cantidad de movimientos o desplazamientos que realizan los distintos usuarios o una población determinada dentro de un sistema fijo. Su cuantificación es útil independientemente del nivel de agregación. Dependiendo de su magnitud puede ser micro o macro, patrón con que se coadyuva a que las acciones de seguridad vial generen una sinergias con de los conductores, los vehículos, las vías y el entorno urbano. El propósito radica en estimar la medida potencial para que un accidente de tránsito ocurra. En la práctica, la exposición puede variar de acuerdo con el modo o el contexto de análisis; por ejemplo, con base en el tamaño de las localidades urbanas, el grado de motorización, la estructura de la población, y el nivel socioeconómico. Los factores de exposición son:

- **La Motorización:** influye directamente sobre la exposición al riesgo en el tráfico, esta surge de la imperiosa necesidad de viajar para acceder al trabajo, educación, actividades de ocio o compras. Los períodos de prosperidad económica tienden a asociarse con el aumento de la movilidad motorizada y claramente con la demanda de servicios de transporte. Este factor ha incrementado los volúmenes de tráfico, así como el número de accidentes y lesiones; a su vez, en contraparte hay relación directa con la reducción de peatones y ciclistas. Este es uno de los factores principales que aportan al aumento de siniestralidad en las vías; es decir, la creciente motorización a incrementa potencialmente el riesgo de sufrir accidentes de tránsito.
- **La Población:** Los diferentes grupos que componen la población de la ciudad tienen diferente capacidad de exposición al riesgo. Las poblaciones cambian con el tiempo, de tal forma que la exposición total de esa población también se modificará. En países como el nuestro de ingresos medios, los jóvenes usuarios de la carretera conforman el grupo predominante implicado en accidentes de tráfico.
- **La Densidad en las vías:** El número de kilómetros recorridos es la mejor relación de muestra, ya que tiene un gran efecto sobre el riesgo de accidentes en toda la población. Se sabe que las distancias recorridas por los vehículos reflejan el ciclo económico; en los períodos de recesión, los viajes disminuyen, tanto los relacionados con el trabajo como con el ocio; mientras que en los períodos de crecimiento económico, aumentan.



10.2 Accidentalidad en la ciudad de Cuenca

Introducción

El registró y la sistematización de datos es básico para poder visualizar el plano de accidentalidad, de esta manera accionar medidas concretas en las zonas de mayor recurrencia para procurar la reducción de estos índices, y como insumo que sirva para proyectar escenarios y elaborar propuestas que sustenten un Plan de Seguridad Vial adecuado a los requerimientos de la ciudad.

La Policía Nacional de Tránsito hasta el año 2012 compiló las reseñas de los reportes de accidentalidad. A partir de ese año, y tras la asunción de las competencias de TTSV, la EMOV-EP registra la información al respecto de la accidentalidad.

En la actualidad la Agencia Nacional de Tránsito es la institución encargada en materia de tránsito a nivel nacional, y se encuentra construyendo una propuesta para la metodología del registro a ser aplicada en la recolección de datos de accidentalidad y siniestralidad.

Lo óptimo es poder recabar la información referenciada de los percances de tránsito, actualmente se realiza la recopilación de datos mediante un formulario con el que se ha trabajado desde el 2014 donde constan los siguientes datos:

a. Ubicación geográfica Georeferenciada de los accidentes (Km., intersección o en tramo).

b. Consecuencia de los accidentes: número de lesionados y gravedad: fatal, grave, menos grave y leve.

c. Tipo de accidente (colisión, choque, atropello, entre otros.)

d. Tipo de cruce o tipo de tramo.

e. Tipo, estado de la calzada y condición.

f. Estado atmosférico.

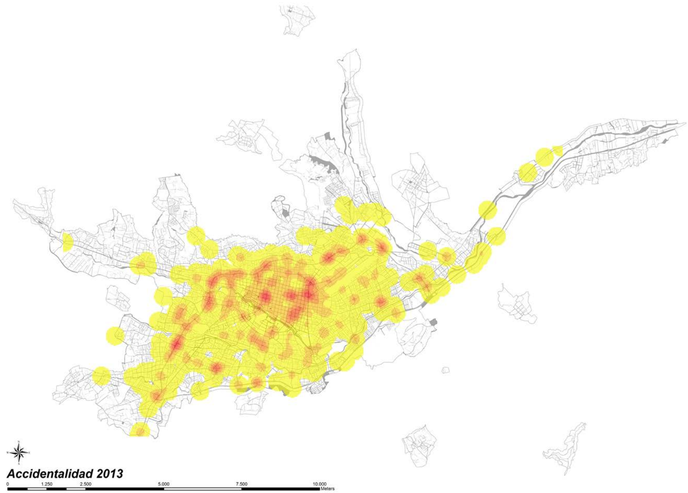
g. Luminosidad e iluminación (artificial).

10.2.1 Accidentes

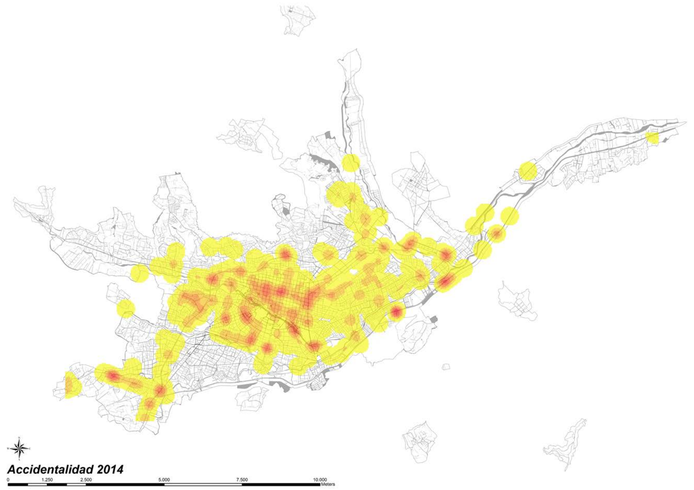
En el centro urbano de la ciudad, los vehículos que circulan de manera habitual están ocupados en promedio por 1.4 de personas, por lo tanto, el consumo energético y del espacio público es alto, generando impacto sobre los servicios, el ambiental y la sociedad, factores que desembocan en problemas relacionados con la inseguridad vial.

Para el año 2.013, según matriculación vehicular, se matriculo 79.567 vehículos; en el 2.014 fueron 84.176 vehículos matriculados, es decir que el incremento de vehículos a motor ha sido del 6% en ese período; esta relación es exclusiva a los vehículos matriculados, pero se estima que la dispersión entre los matriculados y los que ruedan es de un 20 %. Por lo que alrededor de 105.000 vehículos transitan diariamente por la ciudad. Se calcula que la proyección de crecimiento del parque automotor en la ciudad es de unos 10.000 vehículos por año, además, la ciudad tiene una elevado estadística de posesión vehicular, existiendo una media 1 vehículo por cada 5 habitantes.

En la ciudad de Cuenca hasta el año 2012, el número de accidentes de tránsito se mantuvo al margen mil eventos por año, pero ya para para el 2013 el incremento fue mayor a la tendencia.



La frecuencia promedio de accidentes por día osciló entre 2,5 y 3,5 siendo el 2013 el año de mayor accidentalidad, para el 2014 la media, es de tres accidentes de tránsito al día.



A pesar de este índice que es relativamente bajo la tendencia es creciente.

ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR FACTOR

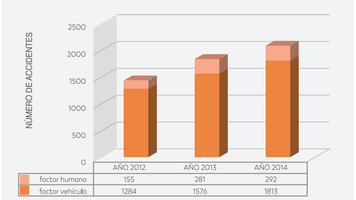


Figura: accidentes de tránsito relacionados con el factor humano y mecánico (Fiscalía Provincial del Azuay. Cuenca en Cifras 2014).

En el año 2012 el 12% del total de los accidentes fueron atribuidos al factor humano, para el 2013 fue de un 17,82%, y para el 2014 fue de un 16,10%; no atendiendo a una lógica de crecimiento, sino más bien a un aspecto conductual. En el período 2013 – 2014 el incremento del factor vehículo fue del 15%.

El incremento de accidentes por la incidencia del factor humano entre el 2012 y el 2013 fue del 45%, entre el 2013 al 2014 fue tan solo de un 4%.

Entre el 2013 y el 2014 el incremento de la accidentalidad fue de un 12%, la crecimiento vehicular en el mismo período fue del 6%, esta diferencia porcentual refleja que al existir un acelerado crecimiento (el porcentaje aconsejado es del 1,79 %) del parque automotor se ha duplicado la accidentabilidad en las vías.

HISTOGRAMA DE ACCIDENTES

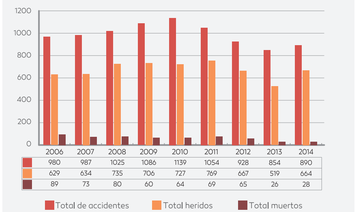


Grafico2.- Histograma de Accidentes de la Ciudad de Cuenca. EMOV-EP

Sin embargo la mortalidad a partir del 2012 disminuyó considerablemente en un 40%. Lo que puede traducirse en una disminución de velocidad de circulación vehicular, inducida por las medidas de sanción tomadas por el estado a partir de la modificación de la LOTTSV.

"Según las proyecciones para el año 2016, sin tomar en cuenta, medidas de prevención de accidentes que se implemente, la frecuencia de accidentes se elevará" (Espinoza -2015) [4]

Causas por Accidentes	2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012	
	NUM.	PARC.	NUM.	PARC.	NUM.	PARC.	NUM.	PARC.	NUM.	PARC.	NUM.	PARC.	NUM.	PARC.
EMBRIAGUEZ		%		%		%		%		%		%		%
CONDUCTOR	119	12.14	122	12.36	142	13.85	147	13.54	155	13.61	75	7.12	67	7.22
EMBRIAGUEZ PEATÓN	5	0.51	6	0.61	1	0.10	2	0.18	1	0.09	4	0.38	1	0.11
IMPERICIA IMPRUD.COND.	274	27.96	313	31.71	344	33.56	387	35.64	500	43.90	582	55.22	520	56.03
EXCESO DE VELOCIDAD	33	3.37	30	3.04	33	3.22	42	3.87	26	2.28	24	2.28	33	3.56
MAL REBASAM. INV. CARRIL	10	1.02	9	0.91	3	0.29	0	0.00	0	0.00	0	0.00	7	0.75
MAL ESTACIONAMIENTO	3	0.31	1	0.10	2	0.20	2	0.18	0	0.00	0	0.00	0	0.00
PASAR SEMÁFORO ROJO	48	4.90	53	5.37	87	8.49	34	3.13	40	3.51	8	0.76	0	0.00
IMPRUDENCIA PEATÓN	28	2.86	21	2.13	25	2.44	32	2.95	28	2.46	20	1.90	0	0.00
FACTORES CLIMÁTICOS	5	0.51	3	0.30	0	0.00	2	0.18	6	0.53	8	0.76	10	1.08
MAL ESTADO DE LA VÍA	2	0.20	0	0.00	1	0.10	6	0.55	0	0.00	3	0.28	0	0.00
NO RESPT. SEÑAL TRANS.	28	2.86	35	3.55	78	7.61	35	3.22	27	2.37	13	1.23	52	5.60
	15	1.53	9	0.91	1	0.10	9	0.83	11	0.97	17	1.61	4	0.43

10.2.2 Víctimas

Se considera como una víctima de accidente de tránsito a la, o las personas que han sufrido, una lesión de distinta magnitud, o la muerte a consecuencia de un percance en la vía; debido a una cusa fortuitita, de forma involuntaria, y de carácter casual.

En el año 2013 por cada 100 accidentes locales el 66,63 de los accidentes fueron causados por el conductor. Comparado con el año 2014 que de cada 100 accidentes locales el 41,69 de los accidentes son provocados por el conductor. Mediante estos resultados se puede observar que en el año 2014 existe una disminución de 24,94 accidentes causados por el conductor de cada 100 accidentes locales"[5].

Referente a la ciudad de Cuenca, se determina que "el índice de incremento de accidentes de tránsitos en el año 2014, con respecto al año 2013 fue del 16,14 %, lo que influye directamente en la mortalidad por esta causa"[6].

De igual forma la misma fuente revela en ese mismo año por cada 100 accidentes locales el 5,85 de los accidentes estuvieron involucrados peatones.

Cabe resaltar que el Ecuador carece de un sistema de atención pre-hospitalaria para las víctimas en accidentes de tránsito, lo que no solamente afecta directamente a la salud pública, sino que también se crea un vacío en el seguimiento del proceso clínico del lesionado en el accidente de tránsito, y poder generar criterios como la mortalidad de las víctimas en menos de un mes de hospitalización.

Según la normativa vigente en la EMOV-EP, los accidentes de tránsito se caracterizan de la siguiente forma:

•Conducir bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y / o medicamentos.

•No respetar las señales de tránsito, (horizontal, vertical, lumínicas, acústicas.)

•No ceder el derecho de vía o preferencia de paso al peatón.

•Conducir vehículos superando los límites de velocidad.

•Conducir con descuido a las condiciones de tránsito, (uso de los teléfonos móviles, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor).

•Realizar cambio brusco o indebido de carril.

•No ceder el derecho de vía o preferencia de paso a vehículos

•No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinada para el efecto.

•No respetar las señales manuales del agente de tránsito.

•No mantener la distancia lateral mínima de seguridad con respecto al vehículo que le antecede.

•No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos.

•Conducir en sentido contrario a la vía normal de circulación.

•Conducir en estado de somnolencia o malas condiciones físicas, (sueño, cansancio y fatiga).

•Dejar o recoger pasajeros en lugares no permitidos.

•Adelantar o rebasar a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos tales como: curvas, puentes, túneles, pendientes, etc.

•Peso y volumen, no cumplir con las normas de seguridad necesarias al transportar cargas.

•Mal estacionado, el conductor que detenga o estacione vehículos en sitios o zonas restringidas y de peligro, tales como zonas de seguridad, curvas puentes, túneles y pendientes.

•Peatón transita bajo influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y /o medicamentos.

•Cruza la calzada sin respetar la señalización existente (semáforos o señales manuales).

•Bajarse o subirse de vehículos en movimiento sin tomar las precauciones debidas.

•Dispositivo regulador de tránsito en mal estado de funcionamiento (semáforo).

•Malas condiciones de la vía / o configuración (iluminación y diseño).

•Presencia de agentes externo en la vía (agua, aceite, piedra, lastre, escombros, maderos, etc.).

•Falla mecánica en los sistemas y / o neumáticos (sistema de frenos, dirección, electrónico o mecánico).

•Daños mecánicos previsibles.

•Caso fortuito o fuerza mayor (explosión de neumático nuevo, derrumbe, inundación, caída de puente, árbol, presencia intempestiva e imprevista de semovientes en la vía, etc.).

•Condiciones ambientales y / o atmosféricas (niebla, neblina, granizo, lluvia).

	AÑO 2012		AÑO 2013		AÑO 2014	
CAUSA DE ACCIDENTE	CANT.	%.	CANT.	%.	CANT.	%.
Imprudencia del conductor	305	21	841	45,4	932	44
Embriaguez del conductor	140	10	255	13,4	261	12
Irrespeto a la señalización	139	9	149	8	162	8
Exceso de velocidad	92	6	102	5	88	4
Imprudencia del peatón	16	1	47	2	69	3
Impericia del conductor	431	29	29	2	30	1
Fortuito	84	6	54	3	21	1
Fallas mecánicos	10	1	17	1	18	1
Embriaguez del peatón	3	0	20	1	14	1
Indeterminada	238	16	365	19	522	24
Sin dato	4	0	1	0	3	0
Otros	2	0	9	0	14	1
	1464	100	1889	99,8	2134	100

Tabla.- accidentes de tránsito por periodo según cusa del accidente (2012-2014).

[4]ESTUDIO DE LA ACCIDENTALIDAD Y MORTALIDAD DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE CUENCA-ECUADOR / Fabricio Espinoza1, Marcos Salinas2, Henry Vele3.
[5]M. d. I. (2015). [6]FORMULACION DE INDICADORES PARA EL ANALISIS DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE CUENCA. Cuenca, Azuay, Ecuador.
[6]M. d. I. (2015). [7]FORMULACION DE INDICADORES PARA EL ANALISIS DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE CUENCA. Cuenca, Azuay, Ecuador.

"La imprudencia del conductor/a es la principal causa de los accidentes el tránsito, en el año 2014, esta presenta el 44% de las denuncias; el siguiente con el 12% el estado de embriaguez del conductor con el 8% el irrespeto a la señalización. La imprudencia tanto del conductor como del peatón son las causas de accidentes de tránsito que presenta un alto incremento respecto al 2013, 11% y 47% respectivamente" (CUENCA EN CIFRAS)[7]

Tipología:

La tipología de un accidente de tránsito está definida por todos los aspectos que influyen directamente sobre la evolución del accidente, tales como el factor vehicular y el factor humano.

De acuerdo con la información de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), el 50,09% de los accidentes se produce por impericia o imprudencia del conductor, el 13,2% por irrespeto a las normas de tránsito, el 12,31% por exceso de velocidad, el 9,73% por embriaguez, el 7,69% por condiciones externas sin determinar y el 6,99% por imprudencia de otros involucrados.



La EMOV EP registró que según la tipología de los accidentes de tránsito más comunes son:

- Estrellamiento.
- Choque lateral angular.
- Choque lateral perpendicular
- Choque frontal excéntrico.
- Choque frontal longitudinal.
- Choque por alcance.
- Colisión.
- Perdida de pista.
- Atropello.
- Perdida de pista, choque lateral estrellamiento.
- Perdida de pista, estrellamiento.
- Roce negativo.
- Roce positivo.
- Rozamiento.
- Volcamiento.

	AÑO 2012		AÑO 2013		AÑO 2014	
CAUSA DE ACCIDENTE	CANT.	%.	CANT.	%.	CANT.	%.
Imprudencia del conductor	305	21	841	45,4	932	44
Embriaguez del conductor	140	10	255	13,4	261	12
Irrespeto a la señalización.	139	9	149	8	162	8
Exceso de velocidad	92	6	102	5	88	4
Imprudencia del peatón.	16	1	47	2	69	3
Impericia del conductor	431	29	29	2	30	1
Fortuito	84	6	54	3	21	1
Fallas mecánicas	10	1	17	1	18	1
Embriaguez del peatón	3	0	20	1	14	1
Indeterminada	238	16	365	19	522	24
Sin dato	4	0	1	0	3	0
Otros	2	0	9	0	14	1
Total	1464	100	1889	99,8	2134	100

Grafico2.- Histograma de Accidentes de la Ciudad de Cuenca. EMOV-EP

Al registrar la accidentalidad y clasificarla por su la tipología, se pudo observar que en el año 2013 que el choque (lateral angular, lateral perpendicular, frontal excéntrico, por alcance, frontal longitudinal) fue el que posee mayor número eventos, ocupando un 54% de los accidentes, el segundo fue el estrellamiento, con un registro promedio anual del 14%.

"En el año 2014 el 90% de los accidentes de tránsito son choques, atropellos, estrellamientos y perdida de pista, este comportamiento es similar durante el periodo 2012-2014. La pérdida de pista en el año 2014, registra un incremento del 61%; le sigue los choques con el 15%"[8].

Según Cuenca en Cifras (2014), Los accidentes de tránsito suscitados en el periodo 2012-2014 en su mayoría son relativos al factor vehículo, es decir, aquellos, que involucran choque, estrellamiento, colisión, volcamiento, roce y rozamiento. Los inherentes al factor humano son menores e incluyen: atropello, arrollamiento y caída de pasajeros. El año 2014 registra 1.813 denuncias de accidentes relativos al factor vehículo un incremento del 15% con respecto al 2013. En lo referente al factor humano hay un incremento del 4%[9].

Las estadísticas comparativas realizada por la EMOV EP en los meses de junio a diciembre en los años 2013 y 2014, estableció que las infracciones de tránsito más comunes son:

- Personas detenidas en estado de embriaguez.
- Personas detenidas en exceso de velocidad.
- Personas detenidas sin obtener licencia.
- Vehículos informales.
- Citaciones.
- Accidentes de tránsito fiscalía.
- Personas heridas.
- Personas fallecidas.

Víctimas mortales.

El efecto más adverso a causa de un accidente de tránsito es el fallecimiento de las personas a consecuencia del mismo.

	AÑO 2012		AÑO 2013		AÑO 2014		VARIACIÓN PORCENTUAL	
TIPO DE ACCIDENTE	CANT.	%.	CANT.	%.	CANT.	%.	2012 RESPECTO 2013	2013 RESPECTO 2014
Atropello	45	58	26	45,5	25	46	-42	-4
Volcamineto	5	6	7	12	11	20	40	57
Choque	10	13	12	20,7	9	17	20	-25
Estrellamiento	13	17	10	18	8	15	-23	-20
Caida de pasajeros	1	1	2	4	0	0	100	-100
Problema pasional	1	1	0	0	0	0	-100	0
Otros	0	0	0	0	1	1	0	100
En investigación	3	4	0	0	0	0	-100	0
Total	78	100	57	100	54	100	-27	-5

Grafico2.- Histograma de Accidentes de la Ciudad de Cuenca. EMOV-EP

"En el período 2012-2014 la principal causa de muertes en accidentes de tránsito es el atropello/arrollamiento que registra un 51%. En el año 2014, los fallecidos por volcamiento ocupan el segundo lugar con el 20%[10]"

La correspondencia en el incremento del número de víctimas mortales en el año 2013 con respecto al año 2014 el incremento se dio en un 3,5 %.

ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR PERÍODO SEGÚN EL GÉNERO DE LA VÍCTIMA

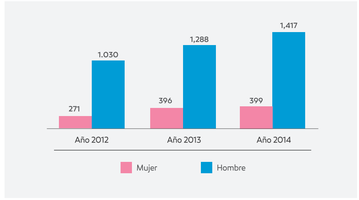


Grafico2.- Histograma de Accidentes de la Ciudad de Cuenca. EMOV-EP

"Se observa que las principales víctimas en los accidentes de tránsito son hombres. En el año 2013 termina con un incremento del 15% de víctimas y del 1% mujeres, en comparación con las cifras del año 2012"[11].

[7](CUENCA EN CIFRAS) PAG 57
[8](CUENCA EN CIFRAS) PAG 57
[9](CUENCA EN CIFRAS) PAG 55.
[10](CUENCA EN CIFRAS) PAG 61
[11](CUENCA EN CIFRAS) PAG 59

10.3 Grupos etarios y la accidentalidad



Grafico2.- Histograma de Accidentes de la Ciudad de Cuenca. EMOV-EP

"El 76 % de las victimas fallecidas por accidente de tránsito fueron hombres y el31% de los fallecidos se encontraban entre los 18 y 30 años de edad[12]"

ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR HORARIO SEGÚN DÍA DE LA SEMANA

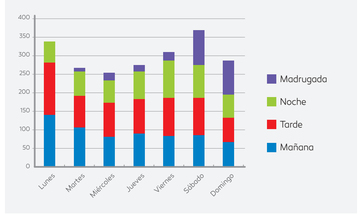


Figura.- Accidentes de tránsito por horario según dia de la semana

En el año 2014 los accidentes se suscitaron principalmente el día sábado (17%), le sigue el lunes (16%). En el horario de la mañana, tarde y noche se concentra el 87% de accidentes de tránsito[13].

La principal causa de muerte de jóvenes de entre 15 y 19 años son los accidentes de tránsito. Esa es la conclusión de un informe de la Organización Mundial de la Salud respecto a la Seguridad Vial.

Los accidentes de tránsito tiene muchas implicaciones sociales que van desde el costo económico que representa para cualquier sistema de salud la atención de lesiones por accidentes de tránsito, así como los años de vida laboral que se pierden debido a muertes prematuras, y su equivalente monetario merecen la atención de todas las instituciones públicas, y del sector privado, por el costo directo médico y no médico que se generan, costos indirectos tangibles como el pago la jubilación prematura por una incapacidad laboral adquirida a raíz de un accidente de tránsito.

Según el "Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial" publicado por la Organización Mundial de la Salud en el año 2009:

"La epidemia de traumatismos por accidentes de tráfico repercute también de forma considerable sobre la economía de muchos países, especialmente los de ingresos bajos y medianos, que con frecuencia tienen también dificultades con otras necesidades de desarrollo. Las pérdidas mundiales a causa de dichos traumatismos se estiman en US$ 518.000 millones y cuestan a los gobiernos entre el 1% y el 3% del producto nacional bruto"

Actualmente el cálculo para el Ecuador, indica que el costo puede estar entre 1% al 3% del Producto Interno Bruto (PIB)

En lo que respecta a este ámbito, solo en el año 2011 se registraron 24626 accidentes de tránsito dejando como resultado 19113 heridos, 2049 muertos lo que repercute directamente en el aspecto social y económico del país. Si consideramos que el PIB del Ecuador fue de US$ 26.608 millones en el año 2011, considerando tan solo el 1% del PIB como gasto ocasionado por accidentes de tránsito, la cifra ronda es de US$ 266,08 millones de pérdida para en la economía nacional.[14]

Pero no sólo resulta prioritario considerar los costos que significa para las instituciones de la salud, los gastos en daños materiales en vehículos involucrados en accidentes de tránsito en los que existen lesionados y los costos indirectos debido a mortalidad prematura, sino también identificar los determinantes sociales de los accidentes de tránsito cuya génesis deberá ser modificada para disminuir su ocurrencia y prevenir sus secuelas.[15]

Además un accidente de tránsito en la mayoría de casos produce consecuencias múltiples sobre la economía corporal pues está casi siempre acompañado de lesiones vasculares, cerebral, fracturas, politraumatismos, contusiones, trauma torácico, abdominal, de pelvis, etc.[16]

Pero **¿cuál es el efecto económico de los accidentes de tránsito para el Estado ecuatoriano?** Los datos de la ANT demuestran que cada muerte le cuesta al país USD 240 000 aproximadamente. En ese monto se incluyen los gastos derivados del siniestro y una estimación económica de lo que dejaría de aportar al Ecuador, en cuanto a su productividad según Observatorio Justicia Vial, las proyecciones de pérdidas económicas para este año podrían alcanzar los USD 1 000 millones.

Además la mayoría de víctimas mortales se encuentran en edad productiva (la mayor incidencia está entre los 17 y 25 años), ocasiona la pérdida de un agente productivo para la economía durante los próximos 30 años. Si hablamos de que el ingreso per cápita de los ecuatorianos a diciembre del 2013 el PIB está por los USD, a este valor lo multiplicamos por los 50 personas que fallecieron en el cantón Cuenca en el año 2013 como a causa de accidentes de tránsito, y tomando en cuenta el coeficiente temporal para la ecuación, aproximadamente el perjuicio para el sector económico fue de alrededor de USD 5 y medio millones.

Otro efecto económico derivado de un accidente vial está relacionado con el daño a los bienes de la urbe tanto públicos como particulares, daños que no son cuantificados.

Los accidentes de tránsito implican un impacto sobre la economía de un país o región. Con el fin de poder asignar inversiones públicas o privadas adecuadamente para reducir los accidentes de tránsito, es necesario medir el impacto que ocasionan.

Proyección

Según el "Estudio De La Accidentalidad Y Mortalidad De Tránsito En La Ciudad De Cuenca-Ecuador" manifiesta que:

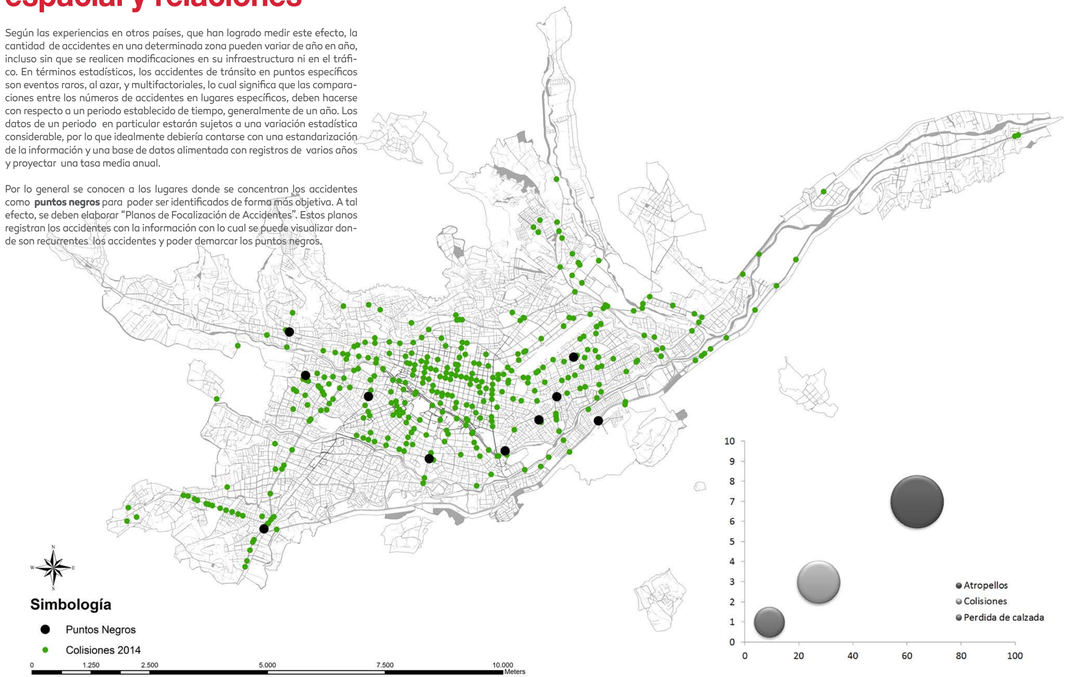
"(...)la accidentalidad en la ciudad de Cuenca se conservará prominente durante el año 2014, 2015 y 2016 con una clara tendencia al aumento el número de accidentes mensuales proporcional al tiempo, las predicciones sugieren un incremento de más del 40% de la media de accidentes mensuales respecto al período 2006-2013(...)se puede considerar que el número de muertes por accidentes de tránsito en la ciudad se mantendrá en un valor de 4 muertes por mes durante los años 2014, 2015, 2016; igualmente podemos deducir que a pesar que el número de accidentes va a incrementarse según la predicción anterior, el número de muertes por accidentes de tránsito no va a sufrir pronunciadas variaciones."[17],.

[12](CUENCA EN CIFRAS) PAG 62
[13](CUENCA EN CIFRAS) PAG 58
[14]DESARROLLO Y APLICACIÓN DE UNA METODOLOGÍA EN LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA DE ACCIDENTALIDAD EN EL ENTORNO URBANO DE LA CIUDAD DE CUENCA ECUADOR, FABRICIO ESTEBAN ESPINOZA MOLINA
[15]UNIVERSIDAD DE CUENCA Autores: Diana Bravo L., Cinthya Capelo R. y Adrián Cobos P. Página - 14 - erosiona el capital humano sino como un problema que erosiona el capital económico por lo que urge visualizar el problema en su magnitud social para|
[16]Frenk J, Bobadilla JL, Stern C, Frejka T, Lozano R.Elements for a theory of the health transition. Health TransitRev 1991; 1: 21-38.
[17]ESTUDIO DE LA ACCIDENTALIDAD Y MORTALIDAD DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE CUENCA-ECUADOR Fabricio Espinoza1, Marcos Salinas2, Henry Vele3.

10.4 Análisis de la accidentalidad: distribución espacial y relaciones

Según las experiencias en otros países, que han logrado medir este efecto, la cantidad de accidentes en una determinada zona pueden variar de año en año, incluso sin que se realicen modificaciones en su infraestructura ni en el tráfico. En términos estadísticos, los accidentes de tránsito en puntos específicos son eventos raros, al azar, y multifactoriales, lo cual significa que las comparaciones entre los números de accidentes en lugares específicos, deben hacerse con respecto a un periodo establecido de tiempo, generalmente de un año. Los datos de un periodo en particular estarán sujetos a una variación estadística considerable, por lo que idealmente debiería contarse con una estandarización de la información y una base de datos alimentada con registros de varios años y proyectar una tasa media anual.

Por lo general se conocen a los lugares donde se concentran los accidentes como **puntos negros** para poder ser identificados de forma más objetiva. A tal efecto, se deben elaborar "Planos de Focalización de Accidentes". Estos planos registran los accidentes con la información con lo cual se puede visualizar donde son recurrentes los accidentes y poder demarcar los puntos negros.



10.5 Influencia del transporte en la calidad ambiental

10.5.1 Influencia del transporte en la calidad ambiental.

En la actualidad en nuestro país y siendo más objetivos, nuestra ciudad ha tenido una mejora notable en la capacidad de adquisición de los ciudadanos con respecto a otras épocas, esta adquisición no solo ha propiciado a las familias de nuevas condiciones de vida, sino también de nuevas condiciones de movilidad; en la actualidad el incremento del parque automotor ha sido notorio, no solo en la constatación física de los vehículos, sino también por el **incremento significativo de la emisiones de gases contaminantes, ruido y partículas en suspensión, este proceso ha provocado un efecto negativo en la calidad ambiental del espacio y del entorno urbano,** donde sus mismos habitantes son los que están sufriendo las consecuencias de este crecimiento.

El hecho de que los cuencanos estemos priorizando el uso del vehículo privado ante modos y métodos de transporte alternativo, provoca un aporte de gases de efecto invernadero, partículas en suspensión y ruido, que cada vez está siendo menos controlado; si bien se han hecho intentos de mejorar esta situación con la mejora en los tipos de combustibles para vehículos, en donde se han reducido los niveles de emisión de ciertos contaminantes, pero han incrementado las emisiones de otros.

Si bien Cuenca, ha mejorado mucho el monitoreo de los vehículos a través del control anual de emisiones, durante los procesos de matriculación, y procesos de monitoreo continuo, **es necesario determinar cuáles son los modos y métodos más contaminantes de transporte,** con el fin de poder diseñar medidas y asociarlas con metodologías sostenibles de movilidad, en donde se considere que el entorno urbano tiene que ser ambientalmente amigable con los ciudadanos.

El monitoreo constituye una actividad clave para la gestión de la calidad del aire. La emisión de contaminantes atmosféricos es inherente al desarrollo de la sociedad, cuyo bienestar económico y nivel de vida, se basan en el consumo de combustibles; lo que a su vez implica la emisión de contaminantes del aire. Cuando la calidad del aire se deteriora, puede afectar a la salud pública. De acuerdo a la Organización Panamericana de la Salud (OPS. 2010), se estima que por su causa en el Ecuador fallecen 500 personas cada año.[1]

La contaminación atmosférica provocada por los flujos vehiculares, la vamos a analizar desde tres ejes y sus efectos sobre el entorno de ciudad.

Calidad del aire

Las concentraciones altas de contaminantes son muy perjudiciales para la salud humana, edificaciones y sobre todo sobre la calidad ambiental del entorno. Entre los contaminantes que podemos mencionar como los que más causan problemas están el Dióxido de azufre (SO_2), el Ozono (O_3), los Óxidos de nitrógeno (NO, NO_2, No_x), el material particulado (PM_{10}, $PM_{2.5}$) y el Monóxido de carbono (CO). Muchos de estos agentes contaminantes provocan afecciones en la salud humana, otros muy incidentes sobre edificaciones y materiales de construcción debido a que son parte fundamental en la formación de lluvias ácidas, mientras que otros agentes son formadores de ozono troposférico de características muy tóxicas.[2]

Contaminación acústica

El ruido provocado por la circulación de los vehículos dentro de un entorno urbano, es la principal causa del incremento en la contaminación acústica, siendo dos factores los que influyen en la generación de ruido al momento que los vehículos que se desplazan por las calles.

El primero se trata sobre el ruido que provoca el motor encendido de los vehículos, este ruido incrementa a como el vehículo genera se desplaza a más velocidad es decir produce mayores revoluciones; el segundo factor es el ruido provocado por la fricción entre los neumáticos y la calzada, este también depende del tipo de material de la calzada debido a que el asfalto produce menos ruido ante la fricción con el neumático que el hormigón.

El ruido en las personas puede causar problemas de índole psicológicos como alteraciones considerables de atención, disminución de la concentración y alteraciones en el carácter. Los problemas fisiológicos pueden ser disminución de la capacidad auditiva, trastornos cardiovasculares, digestivos y hormonales. Pero considerando que el ruido es una molestia generalizada para la comunidad es importante notar que la capacidad de comunicación entre las personas a causa del ruido se disminuye a tal punto que en ocasiones es casi imposible poder mantener una conversación en la calle.

Efecto Invernadero.

Básicamente es provocado por las emisiones de los vehículos, sobre todo de CO_2, este gas al interactuar con la radiación IR se convierte un factor importante con respecto al efecto invernadero, efecto contribuyente al calentamiento global y por ende al cambio climático.



[1] *Informe de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca durante el año 2014. EMOV*
[2] *Informe de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca durante el año 2014. EMOV*

Calidad del Aire

La ciudad de Cuenca cuenta con una red de monitoreo de calidad de aire, la misma que viene obteniendo datos desde el año 2008, actualmente esta red es manejada por la EMOV, además desde al año 2012 está en funcionamiento una estación automática instalada en el centro histórico de la ciudad; con esta red estamos en capacidad de obtener datos muy valiosos de la calidad del aire y sobre el estado el que se encuentra la contaminación atmosférica de la ciudad.

La Red de Monitoreo de la Calidad del Aire de Cuenca cuenta actualmente con 20 puntos de vigilancia, localizados en diferentes sitios de la ciudad, que cumplen con las recomendaciones de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (USEPA).[3]

Según los datos emitidos en el informe de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca durante el año 2014, por la EMOV, la red de monitoreo incluye:

- Una estación automática localizada en la estación que registra en tiempo real las concentraciones de CO, SO_2, NO_2, O_3 y $MP_{2.5}$. Adicionalmente registra los valores de los siguientes parámetros meteorológicos: precipitación, radiación solar global, velocidad y dirección del viento, temperatura y humedad relativa.[4]



Foto 1. Estación automática de calidad del aire y meteorología localizada en el centro histórico. . Fuente: Informe de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca durante el año 2014. EMOV.

- Una subred pasiva de muestreo de contaminantes gaseosos en las 20 estaciones que miden las concentraciones de dióxido de nitrógeno (NO_2) en muestras expuestas de 10 a 12 días consecutivos, dos veces por mes; de ozono (O_3) en muestras expuestas 10 a 12 días consecutivos, dos veces por mes; dióxido de azufre (SO_2), benceno, tolueno, etilbenceno y xilenos, en muestras expuestas durante 30 días consecutivos, una vez por mes. La técnica pasiva se basa en el principio de difusión de los gases originada en un gradiente de concentración. Los dispositivos de muestreo capturan selectivamente los contaminantes en un sustrato químico específico. Los colectores pasivos se colocan en contenedores, con el propósito de minimizar la influencia del viento y otros agentes externos; en laboratorio se realiza la desorción del contaminante y se procede a su cuantificación. Con esta técnica se determina la concentración media de los contaminantes. Los procedimientos de medición y las técnicas de laboratorio son reconocidos internacionalmente.

- Una subred de depósito de Partículas Sedimentables (PS) con 18 puntos de medición, las concentraciones se determinan mediante el análisis gravimétrico de las muestras recogidas una vez por mes, luego de 30 días consecutivos de exposición, según el método establecido en la Norma de Calidad del Aire Ambiente (NCAA).

- Una subred activa de material particulado menor a 10 micras (MP_{10}), conformada por 3 equipos semiautomáticos de alto volumen para la obtención de muestras durante 24 horas consecutivas de exposición; según lo establecido en la NCAA. El intervalo de la toma de muestras es de 6 días.[5]

COD.	NOMBRE	UBICACIÓN	CONTAMINANTES	ESCALA
MAN	Machángara	Jardines del Río y Calle Londres	O_3, NO_2, SO_2, PS, BTEX	Vecinal
EIA	Escuela Ignacio Andrade	Reino de Quito y Avenida González Suárez	O_3, NO_2, SO_2, PS, BTEX	Vecinal
EHS	Escuela Héctor Sempértegui	Camino a Ochoa León	O_3, NO_2, SO_2, PS, BTEX	Vecinal
CHT	Colegio Herlinda Toral	Altar Urco y Avenida Paseo de los Cañaris	O_3, NO_2, SO_2, PS, BTEX	Vecinal
TET	Terminal Terrestre	Avenidas Madrid y España	O_3, NO_2, SO_2, PS, BTEX	Vecinal
ECC	Escuela Carlos Crespi II	Calle De la Bandolia y Calle Del Arpa	O_3, NO_2, SO_2, PS, BTEX	Vecinal
ODO	Facultad de Odontología – Universidad de Cuenca	Avenida Pasaje de Paraíso y Avenida 10 de Agosto	O_3, NO_2, SO_2, PS, BTEX	Vecinal
EVI	Escuela Velasco Ibarra	Avenida Felipe II y Avenida Isabel Católica	O_3, NO_2, SO_2, PS, BTEX	Vecinal
MEA	Mercado "El Arenal"	Avenida R. Crespo y Avenida De las Américas	O_3, NO_2, SO_2, PS, BTEX	Vecinal
BAL	Balzay CEA – Universidad de Cuenca.	Avenida Ordóñez Lasa y Avenida Cerezos	O_3, NO_2, SO_2, PS, BTEX	Vecinal
CRB	Colegio Rafael Borja	Camino a Baños	O_3, NO_2, SO_2, PS, BTEX	Vecinal
VEG	Vega Muñoz	Vega Muñoz y Luís Cordero	NO_2, SO_2, BTEX	Microescala
CCA	Colegio Carlos Arízaga Vega	Calle J. Lavalle y Calle A. Ricaurte	O_3, NO_2, SO_2, PS, MP10, BTEX	Urbana, vecinal
MUN	Municipio	Calle Simón Bolívar y Calle Presidente Borrero	O_3, NO_2, SO_2, CO, $MP_{2.}$ $_5$, MP_{10}, PS, BTEX	Urbana, vecinal
EIE	Escuela Ignacio Escandón	Avenida Loja y Calle Ignacio de Rocha	O_3, NO_2, SO_2, PS, MP_{10}, BTEX	Urbana, vecinal
BCB	Estación de bomberos	Calle Presidente Córdova y Luís Cordero	NO_2, SO_2, PS, BTEX	Microescala
LAR	Calle Larga	Calle Larga y Borrero	NO_2, SO_2, BTEX	Microescala

Tabla 1. Código, dirección y contaminantes de las estaciones de monitoreo. Fuente: Informe de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca durante el año 2014. EMOV.

[3]Informe de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca durante el año 2014. EMOV
[4]Informe de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca durante el año 2014. EMOV
[5]Informe de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca durante el año 2014. EMOV

MP_{10}

El mayor promedio anual de MP10 (35.4 µg/m³) se registró al suroeste de la ciudad, en la estación de la Escuela Ignacio Escandón (CCA). Esta concentración no superó el valor establecido por la NCAA (50 µg/m³).

El promedio anual de las tres estaciones que registran el MP10 (Colegio Carlos Arízaga. CCA; Municipio, MUN y Escuela Ignacio Escandón, EIE) fue de 31.6 µg/m³. Este valor es mayor al valor guía que recomienda la OMS (20 µg/m³).

La concentración media del año 2014 (31.6 µg/m³) fue menor a las concentraciones medias de los años anteriores.

Los máximos promedios en 24 horas por estación se registraron el 21 de diciembre en la estación MUN (85.5 µg/m³), y el 31 de diciembre, en las estaciones CCA (71.9 µg/m³) y EIE (67.6 µg/m³). No se superó la NCAA (100 µg/m³) en ninguna de las estaciones.[6]

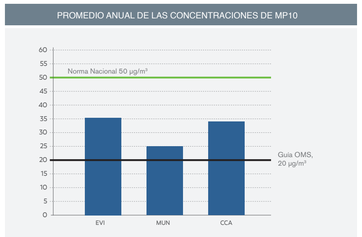


Gráfico 1. Promedio anual de las concentraciones de MP10 (µg/m³). Fuente: Informe de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca durante el año 2014. EMOV.

NO_2, CO y SO_2.

En relación al CO, todos los registros disponibles fueron menores a la concentración que establece tanto la NCAA y el valor guía de la OMS para los valores máximos horarios (30 mg/m³) y valores máximos en períodos de 8 horas (10 mg/m³).

El Dióxido de Azufre presenta concentraciones medias anuales registradas por los sensores pasivos y por la estación automática, fueron menores al valor que establece la NCAA (60 µg/m³) y al valor guía del año 2000 sugerido por la OMS (50 µg/m³).
Todos los registros de los promedios en periodos de 24 horas fueron menores a la concentración que establece la NCAA (125 µg/m³) y al valor guía que sugiere la OMS (20 µg/m³). Todos los registros de las concentraciones medias en 10 min fueron menores a la concentración que establece tanto la NCAA y el valor guía de la OMS (500 µg/m³). [7]

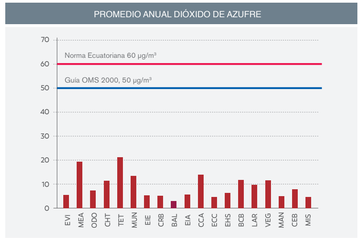


Gráfico 2. Dióxido de azufre. Promedio anual por estación (µg/m3). Fuente: Informe de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca durante el año 2014. EMOV.

Las concentraciones medias anuales registradas de Dióxido de Nitrógeno por los sensores pasivos y la estación automática fueron menores a la concentración establecida en la NCAA (40 µg/m³) y al valor guía de la OMS (40 µg/m³). Todas las concentraciones horarias registradas por la estación automática, fueron menores a la concentración que establece tanto la NCAA como la guía de la OMS (200 µg/m³).[8]

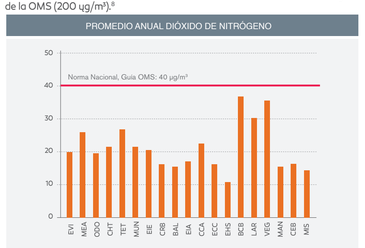


Gráfico 3. Dióxido de Nitrógeno. Promedio anual por estación (µg/m3). Fuente: Informe de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca durante el año 2014. EMOV.

Ozono

Todas las concentraciones máximas octohorarias registradas por la estación automática fueron menores a la concentración que establece la NCAA y la guía de la OMS (100 µg/m³).

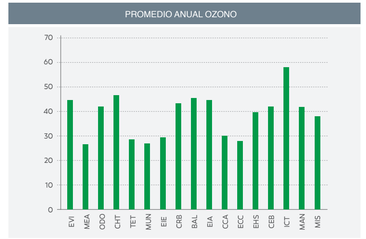


Gráfico 4. Ozono. Promedio anual por estación (µg/m³). Fuente: Informe de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca durante el año 2014. EMOV.

Conclusiones del análisis de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca

Si bien los promedios anuales en los contaminantes atmosféricos no superaron los límites establecidos por la normativa nacional y de la Organización Mundial de la Salud, hay observaciones que en ciertas épocas del año han sobrepasado estos límites, por lo que es aconsejable seguir monitoreando estos contaminantes para poder establecer medidas con respecto a posibles episodios en donde estos contaminantes sobrepasen los límites establecido y se hayan convertido en problemas serios para la salud humana.

CONTAMINANTE	FUENTE	%
Monóxido de Carbono	Tráfico Vehicular	91.9 %
Óxidos de Nitrógeno	Tráfico Vehicular	76.4 %
Dióxido de Azufre	Tráfico Vehicular	30.2 %
MP_{10}	Tráfico Vehicular	39.9 %

Tabla 2. Proporciones correspondientes a tráfico vehicular como fuentes principales de emisión. Fuente: Informe de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca durante el año 2014. EMOV.

[6]Informe de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca durante el año 2014. EMOV
[7]Informe de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca durante el año 2014. EMOV
[8]Informe de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca durante el año 2014. EMOV
[9]Informe de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca durante el año 2014. EMOV

Contaminación Acústica.

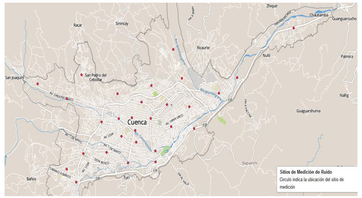
La contaminación acústica en la ciudad de Cuenca, ha sido monitoreada desde el año 2011, siendo en el año 2014 en el que se publica un estudio completo, sobre todo con mediciones de emisión de ruido por vehículos en circulación por varios puntos de la ciudad. El mapa final elaborado de ruido de la ciudad, fue elaborado bajo un convenio entre el GAD Municipal de Cuenca y la Universidad del Azuay.

Los puntos a muestrear, inicialmente se determinaron sobre la base del análisis de factores como son: el tráfico vehicular, características físicas de las vías, seguridad de la zona para mantener los equipos e instrumental necesario para el levantamiento de datos.[10]

Nº	Punto medido (sector)	Calle principal	Calle secundaria
R_01	Estadio	Del Estadio	José Peralta
R_02	Gapal	Av. 24 de mayo	Las Herrerías
R_03	Aeropuerto	Av. España	Elia Liut
R_04	Tres Puentes	Primero de Mayo	Fray Vicente Solano
R_05	Frutilados (Remigio Crespo)	Remigio Crespo	Ricardo Muñoz
R_06	Hospital regional	Av. 12 de Abril	Av. del Paraíso
R_07	Challuabamba	Autopista Cuenca Azogues	Triángulo de Challuabamba
R_08	Lagunas de oxigenación	Camino a Paccha	Ucubamba
R_09	Monumento a la familia	Av. González Suarez	Panamericana Norte
R_10	Graiman	Octavio Chacón	Cornelio Vintimilla
R_11	Camal	Camino Ochoa León	
R_12	Camino a Ochoa León	Camino a Ochoa León	
R_13	La Libertad	Camino del Tejar	De la Ortiga
R_14	Los Cerezos Alto	De los Cerezos	
R_15	Camino al Tejar	Av. Ordoñez Laza	Monseñor Leonidas Proaño
R_16	Vía a Sinincay (Miraflores)	Julio Jaramillo	Vía a Sinincay
R_17	El Ceballar	Av. del Chofer	Av. Abelardo J. Andrade
R_18	Hospital del IESS	Circunvalación Norte	Monay -Paccha
R_19	Plaza Bocatti	Paseo de los Cañaris	González Suarez
R_20	Col. Sagrados Corazones	Paseo Tres de Noviembre	Simón Bolivar
R_21	Feria libre	Av. de las Américas	Remigio Crespo
R_22	Estación de servicio Triniti (Isabel La Católica)	Lope de Vega	Gaspar de Jovellanos
R-23	Indurama	Av. de las Américas	Don Bosco
R_24	Control Sur	Av. de las Américas	Circunvalación Sur
R_25	ETAPA (Gran Colombia)	Tarqui	Gran Colombia
R_26	Cristo Rey	Luis Cordero	Juan de Salinas
R_27	Chola Cuencana	Av. Huayna Cápac, Av. España	Gaspar Sangurima
R_28	Vía Baños	Juan Larrea Guerrero	Mariano Villalobos
R_29	Bajada del Centenario	Calle Larga	Benigno Malo
R_30	Totoracocha	Totoracocha	Av. el Cóndor

Tabla 3. Sitios de monitoreo 2014. Evaluación de las emisiones de ruido en el área urbana de Cuenca y elaboración de mapa de ruido 2014. CGA - UDA.

[10]*Informe de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca durante el año 2014. EMOV*
[11]*Evaluación de las emisiones de ruido en el área urbana de Cuenca y elaboración de mapa de ruido 2014. CGA - UDA*



Mapa 1. Sitios de monitoreo 2014. Evaluación de las emisiones de ruido en el área urbana de Cuenca y elaboración de mapa de ruido 2014. CGA - UDA.

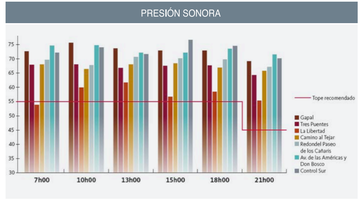
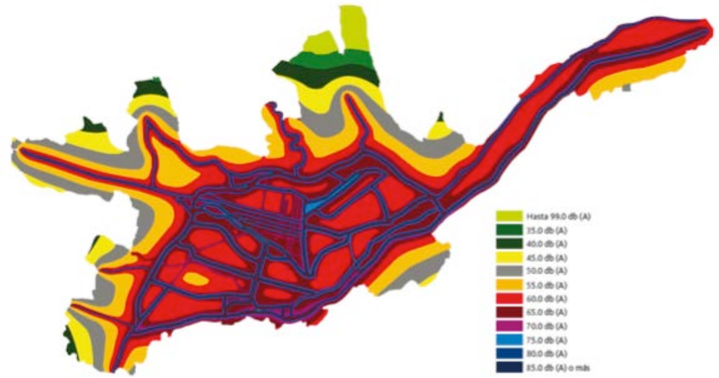


Gráfico 5. Presión Sonora – Zona Residencial Mixta. Evaluación de las emisiones de ruido en el área urbana de Cuenca y elaboración de mapa de ruido 2014. CGA - UDA.

La metodología utilizada para obtener el mapa de ruido se basa en la utilización del software de modelización, cálculo y gestión del ruido ambiental - Cadna. El propósito es poder contar con un mapa de ruido sobre la base del análisis de factores como son:

- Tráfico promedio diario
- Ancho de la calzada
- Tipo de capa de rodadura

Con la información de los volumenes de tráfico, los estudios del Sistema Integrado de transporte público, inventarios viales, se ha generado el mapa de ruido con este método, el mismo que se describe a continuación:[11]



Mapa 2. Mapa de ruido de la ciudad de Cuenca método CadnA. Evaluación de las emisiones de ruido en el área urbana de Cuenca y elaboración de mapa de ruido 2014. CGA – UDA.

Como se puede observar en el mapa las máximas emisiones de ruido se presentan en las vías de alto tráfico como son la Av. de las Américas, la autopista Cuenca – Azogues, las calles del centro histórico de Cuenca, estas emisiones son hasta de 75 db.

Las emisiones sonoras en la ciudad se concentran en las vías, en tanto que en las áreas en donde se asientan las infraestructuras la emisión de ruido disminuye a valores de hasta 60 db.

Conclusiones del Mapa de Ruido de Cuenca

- Se puede concluir que el 83% de las mediciones realizadas en el presente año 2014 están sobre la normativa establecida para las distintas zonas de uso y ocupación del suelo.
- Si se analiza por zona de uso y ocupación del suelo se tiene que para la zona hospitalaria – educativa todos los puntos de muestreo en los seis horarios analizados están incumpliendo la normativa ambiental.
- Para la zona residencial de igual manera los nueve puntos evaluados en todos los horarios están sobre los límites establecidos en el TULSMA, en la zona residencial mixta, solamente un punto en el horario de las 7h00 (R_13_LaLibertad) está bajo el límite del TULSMA que especifica que para el día la emisión máxima es de 55db.
- Para la zona comercial, los tres puntos evaluados no cumplen los límites para esta zona de uso y ocupación del suelo que son de 60 db (día) y 50db (noche).
- Para la zona denominada comercial mixta se tomaron cuatro puntos de muestreo, de los cuales el punto R_21_FerialLibre presenta niveles bajo la norma en los horarios de las 7h00, 10h00, 13h00, 15h00 y 18h00.
- Se evaluaron en la zona industrial tres puntos que representaron 18 mediciones en los seis horarios. En esta zona los dos puntos R_11_Camal y R_14_CerezosAlto, presentan emisiones bajo la norma, estos puntos medidos representan el 50% del total.

Objetivos Ambientales del Plan de Movilidad y Espacios Públicos.

Calidad del Aire

Los principales objetivos de la Red de Monitoreo de la Calidad del Aire de Cuenca son:

- Vigilar permanentemente la calidad del aire en relación al cumplimiento de la NCAA y de las guías de la OMS.
- Generar información para caracterizar la distribución espacial de la contaminación atmosférica, mediante la medición permanente de la calidad del aire en diferentes zonas de la ciudad.
- Identificar potenciales fuentes de emisión.
- Analizar la tendencia y comportamiento de la contaminación a largo plazo.
- Generar información para la calibración y posterior uso de un modelo de transporte químico, que complemente la información de la Red de Monitoreo, con una cobertura espacial y temporal de mayor alcance. Esta actividad permitirá entender mejor el comportamiento de los contaminantes del aire.
- Generar información para la evaluación, mejora continua y optimización de la Red de Monitoreo.
- Contar con información confiable para la evaluación de las actividades y políticas de gestión de la calidad del aire en la ciudad de Cuenca.[14]

Contaminación Acústica.

El control del ruido ambiental es un reto significativo en la administración Municipal, debido a que sus consecuencias se están estudiando todavía. Se consideran los siguientes aspectos estratégicos para su control a mediano plazo.

- Ordenanza para control de emisiones de ruido, cuyo borrador se encuentra elaborado, faltando ajustar temas relacionados a las nuevas reformas emitidas por el Ministerio del Ambiente, así como la socialización a la ciudadanía.
- Campaña en contra del ruido, misma que se ejecutará en el tercer trimestre del presente año, buscando la concienciación a la ciudadanía en relación al uso de la bocina, el exceso de velocidad en los automotores, así como a los comercios del casco urbano.
- Establecer períodos de actualización del mapa de ruido de la Ciudad, lo que nos permitiría conocer el comportamiento de las emisiones de ruido y los sitios con mayor impacto.
- Coordinación constante con la EMOV-EP con el fin de establecer mecanismos de control de límites de velocidad de los vehículos, el uso de bocinas y silenciadores en vehículos y motocicletas.[15]
- Incrementar controles de ruido al exterior de locales comerciales, con el apoyo de la Guardia Ciudadana.
- Planificar la red de monitoreo de ruido para la ciudad de Cuenca.
- Fortalecer los programas investigativos con Universidades y otras instituciones relacionadas, para generar estrategias de reducción de ruido y sistemas

[11]*Evaluación de las emisiones de ruido en el área urbana de Cuenca y elaboración de mapa de ruido 2014. CGA - UDA*
[14]*Evaluación de las emisiones de ruido en el área urbana de Cuenca y elaboración de mapa de ruido 2014. CGA - UDA*
[15]*Informe de la calidad del aire de la ciudad de Cuenca durante el año 2014. EMOV*
[15]*Evaluación de las emisiones de ruido en el área urbana de Cuenca y elaboración de mapa de ruido 2014. CGA - UDA*

CAPÍTULO

11

DIAGNÓSIS



11.1 Estado actual de la movilidad

El diagnostico de la movilidad en Cuenca se ha realizado considerando al 2014 como año base para la valoración de los distintos problemas.

A continuación se presenta una sintesis de los diagnósticos sectoriales, de tal forma de que permitan establecer una transversalidad entre los criterios de sostenibilidad, equidad de genero, igualdad, seguridad.





11. 2 Con respecto a la red viaria

En el cantón Cuenca la movilidad se analiza desde dos perspectivas, la primera relacionada con las necesidades de acceso a bienes, servicios y la segunda con la infraestructura de transporte que permite este acceso universal.

El análisis de la demanda de movilidad permite reconocer el modelo territorial, en el que la Cuenca urbana se consolida como centralidad no solo cantonal sino además regional.

La presión que ejercen los viajes en medios motorizados generados desde la periferia afecta a la operación de algunos ejes viales urbanos que no disponen de capacidad para asumir esa demanda, ni en circulación, ni en estacionamiento.

Algunos datos de las relaciones de movilidad, que sustentan estas afirmaciones son:

a. De la totalidad de la movilidad que se produce en Cuenca, 600.000 viajes diarios, un 60% es de carácter local y un 40% es de carácter cantonal.

b. El 70 % de estos viajes se realizan por trabajo, es decir, son viajes recurrentes todos los días y por las mismas rutas.

Respecto a la movilidad exclusivamente local, esta asume hoy un reparto de modos de transporte muy positivo pero con alto riesgo, el 64% de los viajes locales se realizan en modos públicos o peatonales y un 30 % en automóvil privado.

El 51% de los viajes que se realizan en la ciudad de Cuenca son por trabajo y/o estudio, y 35% por compras y gestiones personales.

La zona de mayor atracción urbana es la zona centro, con una cuarta parte de la totalidad de viajes atraídos, que junto a El Ejido asumen aproximadamente la mitad de todos los viajes urbanos.

El patrón de movilidad de Cuenca es radial, tanto desde el exterior como en el área urbana.

Las estrategias a mediano y largo plazo para solucionar este desequilibrio se plantean desde una reorganización de la autonomía territorial que evite la necesidad de viajes de larga distancia.

Las medidas tendientes a establecer un nuevo modelo de movilidad basado en transporte público y modos no motorizados (peatonal-ciclista) como prioridades deberán ser replicados en las distintas áreas del territorio cantonal.

El PMEP plantea estrategias multimodales para garantizar un sistema urbano que permita la permeabilidad de los viajes necesarios desde el exterior basado en un intercambio localizado en los bordes urbanos desde el vehículo privado hacia redes no motorizadas y de transporte público.

El modelo urbano actual parte de una situación donde la movilidad de proximidad se ha debilitado, configurando nuevos patrones como consecuencia de desarrollos urbanos dispersos, lo que ha provocado un desplazamiento de las funciones de centralidad asociadas a la localización de actividades económicas a la plataforma baja ubicada hacia el sur de la ciudad en El Ejido.

De acuerdo a la gestión actual del viario se determina:

- El 73% del viario jerarquizado corresponde a vías de carácter local, el 18% a colectoras, 6% a arteriales y el 3% a expresas.

- Con respecto a la capa de rodadura de las vías se determina que el 2% del viario urbano se encuentra en lastre/tierra.

- El 78% de las vías tiene una capacidad entre 1.500-3.000 vehículos/hora.

- El 52% del tráfico diario que soporta la red primaria se encuentra entre 5.000-20.000 vehículos/día, mientras un 14% del viario soporta un tráfico que supera los 40.000 vehículos/día.

En síntesis:

En la red viaria básica se encuentra que el 67% de ésta se encuentra con niveles de saturación inferiores en 60%.

El 80% de las vías del centro histórico en hora pico se encuentran en niveles por encima de su capacidad.

El 12,7% de las vías arteriales y el 13,1% de las vías colectoras analizadas superan su capacidad.

Existen intersecciones que soportan más tráfico en relación a su capacidad por lo que a futuro se deben pensar en intervenciones que faciliten la fluidez de la intersección.

En este contexto, la disposición de un modelo más organizado posibilita acercar los barrios al centro mediante un esquema diferente de transporte público y una red peatonal.

La necesidad de una nueva jerarquía viaria asume una doble disposición; la primera que permita repotenciar el viario de más capacidad hacia las zonas de mayor demanda y debe orientar la descarga de los viajes cotidianos hacia las zonas de expansión.

Este modelo se basa en la transformación de las vías de todos los niveles, de acuerdo a los siguientes criterio:

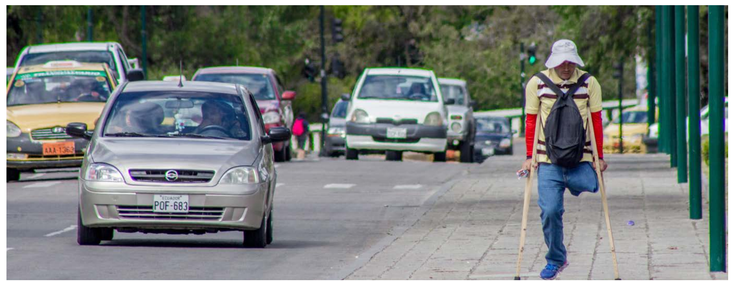
a. Organización de la totalidad del viario en dos niveles de medio y largo recorrido (viario básico o principal) y viario de proximidad (viario de barrios).

b. El viario básico con prioridad motorizada, destinado al medio y largo recorrido y regulado mediante semáforos debe acoger dos sistemas (público y privado - colectivo e individual), priorizando el público sobre el privado.

c. Se debe jerarquizar la totalidad del viario urbano desde el exterior impidiendo la utilización de los barrios como áreas de paso.

d. La zona de concentración de actividades económicas y laborales debe asumir prioridad para el transporte público.

La reorganización del viario de acuerdo a la jerarquía y funcionalidad en la que se distinga las vías en las que debe primar la conectividad y otras en las que se dará preferencia a la relación barrial haciendo que el peatón sea la prioridad.



11. 3 Con respecto a los aparcamientos

El sistema de aparcamiento de Cuenca sufre un desvalance al analizar la zona de mayor concentración o demanda de viajes, el centro urbano. Las conclusiones para este conflicto entre demanda y oferta son simples:

- Cuenca puede abastecer la demanda interna de estacionamiento pero la demanda de viajes hacia las zonas son los que ocasionan una gran presión que excede las plazas existentes perjudicando a los residentes de la zona.

- El crecimiento del parque automotor de la ciudad y la escasez de suelo no hacen viable la construcción de nuevos parqueaderos, por lo que optar por nuevas infraestructuras no es una opción.

- La presión que sufre el Centro Histórico se da por el excesivo número de parqueaderos existentes que han incentivado al uso del vehículo particular en especialmente por motivo "laboral", que son personas que tienen una plaza fija en algún parqueadero debido a que su lugar de trabajo se encuentra en el sector, provocando congestión vehicular.

La alta rotación vehicular en el Centro Histórico se da debido a:

- La **ausencia de una delimitación de zonas de carga y descarga** en áreas comerciales se convierte en un problema constante para el tráfico vehicular debido a que los vehículos que están destinados a esta actividad ocupan áreas que deberían ser utilizadas para otra finalidad.

- Si bien se percibe un déficit de estacionamientos, lo que en realidad **se necesita es una normativa que promueva un uso eficiente de estas áreas, diferenciandolas según la tipologías de vehículos.**

Un incremento en las plazas de estacionamiento agravaría la situación, debido a que un mayor número de vehículos ingresarían con este fin, aumentando la agitación del tráfico. La mejor alternativa es la redistribución de las zonas de rotación del Centro hacia zonas aledañas que posean mayor capacidad para asumir el impacto de esta circulación, permitiendo la articuladas con un sistema de movilidad sostenible.



11. 4 Con respecto al transporte público

Las principales características de la oferta y la demanda del sistema de transporte público pueden resumirse en lo siguiente:

1. La disposición geográfica de la ciudad y sus áreas de expansión es radial, cuenta con ejes viales que permiten la conexión de este tipo, además de ejes que la atraviesan discontinuamente de forma longitudinal en sentido norte-sur, este-oeste y viceversa; la actual red de transporte público recorre dichos corredores radiales pero presenta un excesivo solapamiento de líneas en los ejes longitudinales debido a dicha discontinuidad, lo que produce exceso de kilómetros recorridos, causando mayores costos de operación, congestión y deterioro de la calidad del espacio publico.

2. Actualmente el servicio de transporte público tiene un cobertura de 77,5%; el 22,5% restante cuenta con una parada de bus a una distancia superior a 300m .

3. La quinta parte del total de viajes en transporte público puede ser absorbida por los medios no motorizados puesto que son viajes que duran entre 1 y 5min, en este sentido, se debe generar y adecuar corredores peatonales y para ciclistas, de tal forma de que permitan captar a dichos usuarios.

4. Basado en el criterio de accesibilidad (distancias de 300m) se puede re distribuir la ubicación de las paradas de buses de tal forma de que mejore la cobertura en todos los sectores.

5. La restructuración del sistema de trasnporte público permitió liberar cierta área central de la ciudad (24 manzanas del Centro Histórico), sin embargo atendiendo la ubicación de los equipamientos y proyectando las adecuaciones de los corredores peatonales es posible liberar aún más dicho espacio mediante la incorporación de zonas de intercambio modal.

6. Cuenca permite una consolidación de alta densidad sobre ejes que alimentan radialmente a vías longitudinales sobre las que circulara el travia; los ejes radiales debe acondicionarse de tal forma de que brinden un sistema de calidad.

7. Las características geométricas del viario permiten la implementación de carriles exclusivos para buses, sin embargo sólo el 0,1% cuenta con carril segregado para bus; muy por debajo de los estándares internacionales: 10%.

8. La distribución de las líneas no está acorde a los movimientos de la ciudad, se ratifica que el centro de la ciudad es el punto de mayor atracción de ahí la gran concentración de líneas pasantes por el mismo, sin embargo, existe zonas no cubiertas con el sistema y otras con insuficiente oferta de trasnporte.

9. El intervalo de paso de los buses está dentro del rango recomendado para ciudades con población superior a 500.000 habitantes y es posible mejorar adecuendo la longitud de los recorridos conjuntamente con la flota en base a la demanda y distribución de viajes a lo largo del día.

10. Más de la mitad de las líneas superan la velocidad comercial máxima definida internacionalmente y, aunque esto parece ser un indicador positivo, esto se debe a que en parte de los trayectos de los recorridos se excede incluso el límite de velocidad de la vía, provocando inseguridad para los usuarios del sistema.

11. La cantidad de pasajeros transportados por vehículo por kilómetro en algunas líneas de buses está por debajo de los estándares nacionales, es inminente la necesidad de proyectar una re-distribución de la red de transporte público en la que se considere los movimientos radiales y longitudinales que existen en la ciudad.

12. A pesar de que la vida útil definida en la Ley Nacional para un bus es de 20 años, la edad de la flota refleja la necesidad de renovar las unidades de transporte tanto aspectos mecánicos como de confort.

13. Las variables de oferta, demanda y de calidad del sistema de transporte público de Cuenca está dentro y en algunos casos sobre los estándares que permiten calificar el mismo como eficiente, sin embargo el tendido de la red y la operación imposibilita a los usuarios percibir dicha eficiencia (paradas de buses no servidas, irrespeto de las señales de tránsito, exceso a límites de velocidad de las vías, viaje inseguro y no confortable dentro del bus).

14. Con la incorporación de la ruta tranviaria es estrictamente necesario hablar de una integración tarifaria que facilite la determinación de políticas en las áreas de planificación y explotación del Sistema de transporte público como un todo, así como la relación con los diferentes entes encargados de operar tanto los buses como el tranvía.

El Sistema tal como está concebido actualmente es incompatible con la próxima operación del tranvía como corredor troncal, por lo que se hace necesario el diseño de un modelo de transporte público integrado , donde todas los criterios de corredores de transporte sean la directriz para componer la matriz de la red incluyendo tranvía y buses como componentes de un mismo Sistema. Esto significa que es preciso recomponer la estructura geográfica del transporte sobre corredores de alta eficacia, es preciso revisar el actual sistema orgánico institucional de gestión planteando un sistema que compatibilice los aportes de los actuales operadores con una gestión pública, un sistema instrumental de gestión y equipamiento técnico acorde a estos nuevos requerimientos y sobre todo, iniciar un ciclo de especialización para los profesionales del cantón en coordinación con un adecuado proceso de socialización que permita a la ciudadanía tomar conocimiento



11. 5 Con respecto a la movilidad no motorizada



La movilidad no motorizada en Cuenca dentro de la planificación urbana en los ultimas años ha sido entendida unicamente como la incorporación de criterios de ciclo inclusión, los peatones no han sido considerados como elemento de la movilidad.

El espacio público como soporte articulador de la movilidad de proximidad no ha sido reconocido, al igual que los modos no motorizados como parte de la cadena intermodal.

El 30% de la movilidad cotidiana se da a pie, sin embargo en los estudios de transporte desarrollados en las últimas decadas no lo considera dentro del reparto.

En terminos generales la movilidad peatonal en Cuenca se genera en relación a viajes cotidianos de proximidad, itinerarios de menos de un kilometro son facilmente salvados. El mayor porcentaje de viajes cotidianos a pie se dan en la zona central de la ciudad, existiendo una importante relación peatonal de esta zona con los barrios perifericos del este como cañaribamba y la zona del El Ejido.

Con respecto al estado actual de la movilidad en bicicleta, se evidenacian aspectos relacionados con la percepción de seguridad, tanto en las encuestas aplicadas como en las manifestaciones de los participantes en las mesas de socialización.

- Entre el año 2012 y 2014 se ha podido observar un crecimiento de la demanda de viajes en bicicletas no solamente asociado a las infraestructuras construidas en el periodo.
- La ciudad, dispone de tramos de infraestructura ciclistas, que no facilitan una circulación continua y segura.
- La falta de continuidad de la infraestructura para ciclistas provoca inseguridad, desmotivando el uso de este modo de transporte a potenciales usuarios que harían sus desplazamientos habituales tanto en el área urbana como en el entorno periurbano.

Los procesos sociales e institucionales para impulsar este modo de transporte, han sido trascendentes para el incremento del número de usuarios.

En términos generales, se han identificado corredores en la zona sur oeste de la ciudad con mayor densidad de viajes en relación con la zona norte y este.

Los estacionamientos de bicicletas se encuentran concentrados en el área central de la ciudad, tanto en edificaciones de cáracter público como privado, en las áreas externas al centro la demanda de estacionamientos es menor, siendo las universidades las que tienen el mayor número de usuarios.

11. 6 Con respecto a la Seguridad Vial



La recolección de datos por parte de los organizamos de control y socorro no permiten un diagnóstico eficiente.

Sin embargo, de los datos analizados la mayor causas de accidentalidad en Cuenca están asociadas en términos generales al factor humano, los puntos de mayor accidentalidad en el área urbana se emplazan en la Av. de las Américas, y en varias calles del Centro Histórico. Las causas de los accidentes en estos sectores presentan relación con la saturación del tráfico, la mezcla de varias actividades en las calles, ocupación indevida de carriles, entre otros.

Los arrollamientos a peatones en el viario urbano se presentan especialmente en los tramos viales en donde existen demandas transversales que no pueden ser resueltas por la confomación y función de la vía.

La frecuencia promedio de accidentes por día osciló entre 2,5 y 3,5 siendo el 2013 el año de mayor accidentalidad, para el 2014 la media, es de tres accidentes de tránsito al día.

cuenca

I. MUNICIPALIDAD

ÍNDICE

PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS







TOMO I

CAPÍTULO 01 — 10
"PRESENTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS, UN NUEVO ENFOQUE PARA LA MOVILIDAD EN CUENCA"
Introducción 12

CAPÍTULO 02 — 14
"ANTECEDENTES ENCUADRE NORMATIVO Y LEGISLATIVO"

2.1 "L a movilidad y la planificación, procesos mundiales" 16
2.2 L a Política Nacional 17
2.3 El proceso de Cuenca 19
2.4 "N ormas legales que rigen el Plan de Movilidad y Espacios Públicos" 19

CAPÍTULO 03 — 22
"EL PLAN DE MOVILIDAD COMO UN PROCESO COMÚN"

3.1 "E l Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca, una reflexión común" 24
3.2 Proceso de comunicación 28
3.3 Participación de la academia 30
3.4 E studio de percepcion de la movilidad 33

CAPÍTULO 04 — 42
"VARIABLES CONDICIONANTES DE LA MOVILIDAD"

4.1 Territorio 44
4.2 Población 45
4.3 A ctividad económica 61
4.4 Motorización 64

CAPÍTULO 05 — 66
LAS DEMANDAS DE MOVILIDAD EN CUENCA

5.1 " Un nuevo modelo de movilidad y accesibilidad para Cuenca" 68
5.2 "Aspectos que determinan la movilidad en la ciudad" 72
5.3 C aracterísticas de la movilidad en Cuenca en día laboral o de máxima demanda 75

CAPÍTULO 06 — 100
"LA MOVILIDAD MOTORIZADA PRIVADA"

6.1 L a oferta, estructura y jerarquía actual del viario 102
6.3 A decuación oferta - demanda. 111

CAPÍTULO 07 — 118
"EL SISTEMA DE APARCAMIENTOS"

7.1 "E l sistema de aparcamientos de la ciudad de Cuenca" 120
7.2 A nálisis de la oferta 121
7.3 A nálisis de la demanda 126
7.4 Diagnóstico 129
7.5 A parcamientos para vehículos motorizados de dos ruedas: Motos y ciclomotores 130

CAPÍTULO 08 — 132
"EL TRANSPORTE PÚBLICO EN CUENCA"

8.1 "E volución histórica del transporte público en Cuenca" 134
8.2 " Un nuevo modelo de movilidad y accesibilidad" 138
8.3 Descripción de la oferta 139
8.4 "L a demanda sobre el sistema de transporte público colectivo" 152
8.5 "Adecuación entre la oferta y la demanda. Parámetros de evolución del actual siste - 159
ma de transporte público" 160
8.6 S istema de transporte en taxi 168
8.7 Transporte escolar e institucional 171
8.8 Transporte mixto y carga liviana

CAPÍTULO 09 — 174
"LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA: PEATONAL Y CICLISTA"

9.1 " El espacio público como soporte articulador de actividad" 176
9.2 Mo vilidad peatonal 184
9.3 L a Bicicleta en Cuenca 186
9.4 " Potencialidad de la bicicleta como medio de transporte en Cuenca" 201

CAPÍTULO 10 — 208
"EXTERNALIDADES ASOCIADAS AL MODELO DE MOVILIDAD"

10.1 H acia una movilidad sostenible y segura 210
10.2 A ccidentalidad en la ciudad de Cuenca 213
10.3 Grupo s etarios y la accidentalidad 217
10.4 A nálisis de la accidentalidad: distribución espacial y relaciones 218
10.5 "Influ encia del transporte en la calidad ambiental" 219

CAPÍTULO 11 — 224
"EL PLAN DE MOVILIDAD COMO UN PROCESO COMÚN"

11.1 Es tado actual de la movilidad 226
11.2 Con respecto a la red viaria 227
11.3 Con respecto a los aparcamientos 228
11.4 Con respecto al transporte público 229
11.5 Con respecto a la movilidad no motorizada 230
11.6 Con respecto a la SeguridadVial 231

TOMO II

CAPÍTULO12 — 242
"OBJETIVOS CRITERIOS Y ESTRATEGIAS"

12.1 "Objetivos y criterios del nuevo modelo demovilidad" 234
12.2 "P rincipios y bases del nuevo modelo de movilidad y accesibilidad" 235
12.3 "L a perspectiva de género en la planificación de la movilidad y el transporte" 235
12.4 "Es trategias para un territorio influenciado desde una movilidad cantonal y un fuer - 239
te componente patrimonial"
12.5 "Objetivos generales del nuevo modelo de movilidad desde criterios de sostenibili - 240
dad." 242
12.6 "L a "intermodalidad" como soporte del nuevo modelo de movilidad sostenible"
12.7 "Es trategias y oportunidades del Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca" 243

CAPÍTULO 13 — 252
"PROPUESTAS DE ACCIÓN"

13.1 S istema viario 254
13.2 S istema de movilidad motorizada privada 284
13.3 S istema integrado de transporte público 408
13.4 S istema de transporte en bicicleta 430
13.5 Red peatonal 448

TOMO III

CAPÍTULO 14 — 534
ORDENACIÓN DE UNIDADES FUNCIONALES

14.1 C uenca desde sus barrios 536
14.2 ¿ Es Cuenca una ciudad de proximidad? 541
14.3 Lo que se propone para Cuenca, una nueva visión de ciudad 542
14.4 L eyendo la ciudad 546
14.5 El análisis barrial y su metodología 548
14.6 Del análisis de cada Unidad Funcional 549
UNIDADES FUNCIONALES URBANAS 555

TOMO IV

UNIDADES FUNCIONALES RURALES 797

CAPÍTULO 15 — 930
"PROPUESTAS DE ACCIÓN"

15.1 Pl an de acción 932
15.2 Los objetivos y las líneas estratégicas 933
15.3 Las medidas 935
15.4 Las metas 936
15.5 Los proyectos 937



PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS

TOMO II

Marcelo Cabrera Palacios
ALCALDE DE CUENCA

Gerard Fernández Machado
SECRETARIO DE MOVILIDAD

Fernando Salazar Noboa
DIRECTOR MUNICIPAL DE TRÁNSITO

Alfredo Aguilar Arízaga
GERENTE DE LA EMOV EP

Pablo Sánchez Albarracín
GERENTE DE GESTION TECNICA DE MOVILIDAD

DIRECCIÓN TÉCNICA:

José Luis Cañavate Toribio

COORDINACIÓN GENERAL:

Paola Mancheno Moscoso
Carolina Ormaza Saldaña

EQUIPO DE REDACCIÓN:

Juan Diego Cueva Alvarado
Juan Bernardo Cueva Sempertegui
Javier González Morocho
Manuel Larriva Carrera
Andrés León Jaramillo
Darío Pizarro Pacheco
Sandra Pacheco Fernández
Verónica Torres Vallejo
Pablo Vásquez Flores
Gabriela Wazhima Clavijo
Sandra Washima Tola
Jéssica Pinos Sarmiento

CAPÍTULO

12

OBJETIVOS CRITERIOS Y ESTRATEGIAS



12.1. Objetivos y criterios del nuevo modelo demovilidad

El libre acceso a los bienes de la sociedad y por tanto, de la ciudad, es un derecho básico que en la actualidad no está garantizado por completo para peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y otras modalidades, así como personas con movilidad reducida. En su conjunto, la mayoría de la sociedad encuentra barreras para disfrutar plenamente de los beneficios de la ciudad. **El nuevo modelo de movilidad plantee restablecer las relaciones entre el ciudadano y el entorno en el que se desarrollan sus actividades cotidianas.**

El desequilibrio entre los patrones de crecimiento urbano y la localización de equipamientos generadores de movilidad justifican sobradamente la programación de los horizontes a corto, mediano y largo plazo, adecuando los proyectos estratégicos de gran alcance con un estricto respeto por el patrimonio histórico, natural y cultural que son la parte esencial de Cuenca.

La construcción de este nuevo modelo se aborda desde cuatro ejes transversales:

El **anhelo ciudadano** de vivir en una ciudad segura, accesible, recogida mediante los procesos de participación desde las fases iniciales del PMEP, hasta la construcción de la propuesta para continuar en el proceso posterior de implementación, gestión y actualización del mismo.

Redefinición del espacio público, desde lo conceptual como un elemento fundamental para garantizar la accesibilidad a los bienes y servicios de la ciudad a las actividades económicas, sociales y culturales hasta llegar al funcionamiento sistémico de las áreas públicas, a través de las intervenciones físicas que permitan la redistribución espacial necesaria para garantizar la habitabilidad de los espacios urbanos.

Construir una **cultura de movilidad,** mediante la generación de información para conocimiento y posterior sensibilización de los problemas de la ciudad, y la importancia del cambio de paradigmas de movilidad y precepción seguridad basados en el uso del vehículo privado.

La incorporación del criterio de **"convivencia pacífica"** en el imaginario ciudadano es una de las claves para conseguir el desarrollo adecuado de esta nueva cultura, de este nuevo modo de pensar la ciudad y las necesidades particulares y colectivas de movilidad, para así fortalecer el proceso de ofrecer a Cuenca un futuro radiante y sostenible.



12.2. Principios y bases del nuevo modelo de movilidad y accesibilidad

El PMEP de Cuenca permitirá la consecución del modelo de ciudad propuesto donde se garantice el equilibrio de los sistemas productivo, cultural, económico y social con las necesidades de desplazamiento cotidiano.

Se establecerá un modelo de movilidad que, desde las bases de la sostenibilidad, introduzca nuevos criterios de planificación urbana y establezca un proceso de retroalimentación entre estas dinámicas, hasta conseguir que se tornen en una sola.

Se construirá un modelo de movilidad que no arremeta contra lo más preciado de la ciudad, su tejido social, sino que mediante la redistribución del espacio público como eje de conexión entre áreas y servicios urbanos, defina una relación interior-exterior entre la ciudad barrial y la ciudad central-comercial propiciando que en el futuro esas funciones actualmente separadas, se tornen en una sola.

Para restablecer estas relaciones, el PMEP incorpora dos criterios principales:

- Integración de los sistemas de transporte y tránsito actuales en un **sistema de movilidad integral,** donde se incorpora al análisis técnico tradicional de flujos una nueva visión en la cual los patrones de movilidad y su causa permiten identificar con mayor claridad las demandas.

- Establecer las **escalas territoriales** que afectan a la dinámica del cantón Cuenca, desde sus ámbitos rurales, barriales y de centralidad.

La conformación del territorio supone, en muchas ocasiones, que los ríos y los barrancos que Cuenca posee son "barreras" o problemas de difícil solución, sin embargo al pensar en las escalas territoriales se evidencia que estos elementos son en realidad potencialidades para desarrollar novedosas soluciones de movilidad, que como único fin buscan la integración de las distintas áreas de la ciudad.

El tamaño de Cuenca en términos de extensión y población es otra de las potencialidades que encuentra el PMEP para redefinir las funciones de redes aisladas de transportación pública (bus, taxi, camionetas, etc.) e integrarlas con otros modos de transporte como el tranvía y las bicicletas.

El establecer zonificaciones funcionales facilita la ejecución de nuevas políticas de organización de la movilidad, donde los modos no motorizados y más vulnerables del sistema se prioricen por encima de aquellos que llevan ventaja por ser motorizados y menos sustentables.

Estas nuevas políticas se encuentran transversalizadas por criterios de:

- Universalidad, una ciudad construida por y para todos.

- Accesibilidad a la ciudad, sus espacios de encuentro, servicios en condiciones de igualdad y equidad.

- Habitabilidad urbana, desde la percepción y sensación de seguridad tanto vial como personal hasta el cambio en la cultura urbana con respecto a la movilidad y su relación con el espacio público y la ciudad que pensamos y deseamos.

- Calidad ambiental.

12.3. La perspectiva de género en la planificación de la movilidad y el transporte

Los esfuerzos por revitalizar la movilidad urbana desde la igualdad de género deben converger para crear nuevas oportunidades políticas y económicas, que apunten hacia el aumento de la cohesión social.

La Constitución de 2008 y todas las leyes que de ésta se desprenden: El Plan Nacional del Buen Vivir, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización entre otras, constituyen una oportunidad que permite direccionar el rumbo de la sociedad ecuatoriana, estableciendo la necesidad de implementar una planificación de la ciudad que nos impulse a encontrar un nuevo modo de vida basado en la inclusión, la sustentabilidad y la democracia.

El Art. 70 de la Carta Magna, establece la responsabilidad del Estado sobre la formulación y ejecución de políticas para alcanzar la igualdad entre mujeres y hombres, incorporando el enfoque de género en planes, programas y brindando asistencia técnica para su obligatoria aplicación en el sector público.

El Plan Nacional para el Buen Vivir 2013 – 2017 plantea en sus objetivos: Auspiciar la igualdad, cohesión, inclusión y equidad social y territorial, en la diversidad y prevee el marco estratégico de políticas públicas para lograrlo.

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización por su parte establece en su Art. 3 que las potestades de los Gobiernos Autónomos Descentralizados se regirán por principios de igualdad de derechos, deberes y oportunidades; respetando al mismo tiempo los principios de equidad de género. Además y conforme se dispone en el Art. 54 el GAD Municipal tiene entre sus funciones el diseño e implementación de políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales.

La administración del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Cuenca, como ente rector de las políticas públicas locales, también apuesta por un cambio de modelo de desarrollo para la ciudad que incorpore políticas de igualdad de género, con la admisión de un doble enfoque, gestión y actuación. La perspectiva de género se integrará en los planteamientos generales y en el establecimiento de medidas específicas que favorezcan la igualdad entre mujeres y hombres.

La ordenanza que regula la institucionalidad para la equidad social y de género en la Municipalidad de Cuenca, específicamente en su Art. 1 establece la conformación de mecanismos de planificación que aseguren la incorporación del enfoque en la gestión de la Corporación Municipal garantizando de esta manera la igualdad, equidad y no discriminación.

Por otro lado, el Art. 2 propone la implementación participativa de políticas, planes y programas de desarrollo con enfoque de género, en el marco de las competencias y los planes de desarrollo institucional y local; así como transversalizar el enfoque de género en la planificación integral de la Municipalidad, para garantizar la igualdad real, igualdad de oportunidades y no discriminación en razón del género.

El Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca, es un instrumento que contribuirá con soluciones que respondan efectivamente a los intereses específicos y las expectativas de las y los ciudadanos respecto a sus desplazamientos, conectividad, seguridad, accesibilidad a sus destinos, incluso a la calidad del servicio que variará en gran medida al analizar de manera pormenorizada las necesidades de las mujeres y hombres que hacen uso de los distintos servicios de transportación pública, individual y colectiva; motorizada y no motorizada.

El Plan de Movilidad y Espacios Públicos se cimienta en la participación ciudadana, es decir en la interacción institución-ciudadanía donde la primera tiene el conocimiento técnico que dirige el proceso pero que al mismo tiempo valora, se alimenta e incluye los aportes, experiencias y necesidades de hombres pero también de las mujeres de los barrios urbanos y rurales de la ciudad en los diagnósticos, propuestas y en todas las etapas de su construcción, puesto que el género no es un capítulo que se adjunta a algo elaborado. El enfoque de género debe ser considerado desde el inicio y debe ser transversal.

El Plan de Movilidad y Espacios Públicos desarrollará además los escenarios de reconversión y reequilibrio de la movilidad en general, hacia pautas de una movilidad social y ambientalmente sostenible, que facilite y mejore la calidad de vida de todas y todos las cuencanas.

Incorporación del Enfoque de Género en las Políticas Públicas y la Gestión Municipal.

Para comprender la necesidad de incorporar el enfoque de género en las políticas públicas y en la gestión del gobierno local, es necesario tener claro el significado de ciertos conceptos.

En primer lugar se partirá de la diferencia entre igualdad y equidad. La primera se refiere a la base común de derechos y responsabilidades que corresponden a todas y todos los miembros de una sociedad; en tanto que, la equidad nos obliga a plantearnos los objetivos para avanzar hacia una sociedad más justa, que permita llegar a la igualdad considerando la diversidad de las personas. ***La igualdad es ética y la equidad es política***[1].

Por otro lado es básico evidenciar la forma en que la sociedad asigna, de acuerdo al sexo de las personas, los roles y funciones. Al tener la mujer la característica de parir a las hijas/os se le atribuyen responsabilidades relativas al cuidado de los integrantes del hogar mientras que al hombre se le destinan actividades que se desarrollan en el ámbito productivo. No obstante, el sexo no tiene ninguna vinculación con los roles pues cuando nos referimos a este concepto hablamos de las características biológicas, fisiológicas, morfológicas, cromosómicas, innatas e inmodificables de las personas.

Para **Martha Lamas**, el género es:

El conjunto de ideas, representaciones, prácticas y prescripciones sociales que una cultura desarrolla desde la diferencia anatómica entre los sexos para simbolizar y construir socialmente lo que es propio de los hombres, lo masculino y lo que es propio de las mujeres lo femenino.[2]

Este concepto es sumamente claro pudiendo comprender que los seres humanos nacemos con un sexo, pero la sociedad define normas de comportamiento, modelos, que disponen cómo deben ser y qué deben hacer los hombres y las mujeres.

Estos roles asignados por el sexo de las personas generan, en primer lugar, necesidades prácticas específicas para las mujeres, derivadas justamente de la responsabilidad de cumplir con las tareas y trabajos que le son asignados. Se refieren a la situación material y a la satisfacción de demandas básicas como vivienda, servicios, alimentación, educación, salud, vestido, etc. Intereses estratégicos la ubican en una posición de subordinación frente al hombre y tienen que ver con la superación de aquellos aspectos que se constituyen en barreras estructurales para el ejercicio efectivo de sus derechos (... participación en los espacios de toma de decisiones en diferentes instancias y niveles; la erradicación de la violencia de género, uso de espacios públicos, entre otros).

Es por esta diferencia de necesidades, existente entre hombres y mujeres, que la transversalización del enfoque de género debe aplicarse en la construcción de políticas y planes puesto que de esta manera, en el sector público se desarrollen condiciones que permitan consolidar procesos de planificación que tengan como objetivo y principio la equidad de género e inclusión. Esta transversalidad apunta a cambiar la corriente principal de las estructuras institucionales desiguales en estructuras iguales y justas para hombres y mujeres.







Un plan es un instrumento que determina las políticas para el cantón y permite integrar y equilibrar demandas sociales del territorio. Los planteamientos que se definan durante su elaboración repercutirán en la población, pues definirán el modelo de desarrollo a seguir por lo tanto estas herramientas deben armonizar intereses y necesidades de toda la ciudadanía. El enfoque de género no es sólo hablar de igualdad de oportunidades de forma abstracta, sino que es necesario considerar la diversidad de la población que habita en una ciudad, ya sea por su nivel económico, capacidades físicas, sexo, orientación sexual, edad, etnia, nivel económico, territorio urbano y rural; pues viven, usan y perciben a la ciudad de forma diferente, sólo así se generarán planes y herramientas equitativas e incluyentes desde el punto de vista social y de género, que distribuya los servicios y que mejore condiciones de vida de las mujeres (Melgar, 84).

Si bien la intención de los planificadores es desarrollar herramientas que atiendan las problemáticas de la ciudadanía, no se puede afirmar que las políticas públicas son neutrales, puesto que la mayoría de los estudios de transporte en Cuenca, no han incorporado la diferenciación de las/los usuarias con criterios de género. El Plan de Movilidad y Espacio Públicos transversalizará el enfoque de género en los distintos componentes del sistema de movilidad, como usuarias/os, operadoras/es de los servicios, como peatones, ciclistas y choferes. La dimensión que el enfoque de género le atribuya al desarrollo de las políticas del PMEP permitirá que, desde la particularidad, se concrete la universalidad del nuevo modelo de ciudad y de los sistemas de movilidad que contribuyen con este modelo.

[1] *Revista Latinoamericana de Estudio Familiares. Vol. 2, enero-diciembre, 2010. pp. 98 – 116.*
[2] *Marta Lamas. Género, diferencias de sexo y diferencia sexual, en Debate feminista Vol. 10. 1999, p. 84.*

La situación de movilidad de las mujeres en Cuenca
La importancia de un enfoque diferencial

La población del área urbana de Cuenca se encuentra compuestas por 158.365 hombres que representan el 47, 72 % del total poblacional y 173.523 mujeres que representan el 52,28%. La proporción que se mantiene al analizar la movilidad es que el 53% de los viajes urbanos son efectuados por mujeres.

No obstante es básico considerar que cuando se habla sobre mujeres, no tratamos con un grupo homogéneo pues, debido a diferentes factores como edad, etnia, procedencia urbana-rural, ciclo de vida, estado civil, discapacidad, medio de transporte en el que se movilizan (mujeres que se mueven a pie, ciclistas, usuarias del transporte público), las necesidades serán diversas.

Como se mencionó en párrafos anteriores, la asignación de roles de acuerdo al sexo de las personas tiene como consecuencia una división del trabajo, ocupando a las mujeres en actividades de limpieza, comida, abastecimiento de la casa, crianza de los hijos y cuidados de otras personas dependientes. Por lo tanto, el motivo principal que ocasiona su movilidad está estrechamente vinculado con sus roles y responsabilidades de cuidado, produciendo un intenso uso del espacio donde habitan y permanecen también las personas que dependen de ellas. Su entorno más cercano, el barrio por ejemplo, es el lugar donde mayoritariamente realizan sus actividades con desplazamientos fundamentalmente peatonales.

El perfil de las mujeres que utilizan la movilidad peatonal como modo principal de desplazamiento es el de las amas de casa, niñas, adolescentes y sobre todo jubiladas, incrementándose el porcentaje al analizar la movilidad de la mujer rural.

Las mujeres durante sus desplazamientos, cargan con bultos de compras, llevan bolsos y mochilas de los niños. Es frecuente verlas acompañadas de otras personas que dependen de ellas como hijos de corta edad, ancianos con movilidad reducida, etc. En los desplazamientos suelen acarrear elementos con ruedas: Sillas, carritos de la compra o de bebé, etc.

El desarrollo de estas acciones choca con algunos problemas derivados de la necesidad de esfuerzo físico, necesario para superar las barreras de un absurdo diseño de los espacios y agravado por el uso indebido que los conductores hacen de la calle: Coches interrumpiendo los itinerarios peatonales en las esquinas o plantados sobre de los pasos cebra, estrechas aceras que no cumplen los estándares mínimos para el cruce de dos personas, escalinatas y lo que es peor, la circulación en el borde de lo que otra hora fueron carreteros y hoy se constituyen vías de acceso a las zonas conurbadas de Cuenca.

El derecho a disfrutar la ciudad, va ligado con la posibilidad de contar con mecanismos que permitan el acceso a los diferentes espacios y servicios, es decir, los medios con los que se cuenta para cubrir las distancias. Sin embargo y como dice Carmen Miralles, no se debe considerar a la velocidad del traslado como un medidor de la eficacia de un sistema de transporte, puesto que se puede caer en el riesgo de cambiar las calles, espacios tradicionales de socialización utilizada generalmente por las mujeres donde existe una relación con la acera del frente, con vías rápidas que priorizan el uso longitudinal que conecta actividades pero destruyen usos; vías que privilegien a los vehículos y no a las personas[3].

La planificación de la vialidad no considera las necesidades de las mujeres y de los hogares que se desarrollan junto a las calles, avenidas o autopistas. Las vías con gran circulación y congestionamiento vehicular carecen del número suficiente de puentes peatonales y pasos con adecuada señalización donde mujeres, niñas y ancianas crucen tranquilas sin arriesgar su vida o la de las personas que están bajo su responsabilidad. El juego de niñas y niños que es parte del cuidado de las mujeres, también se restringe. Además, considerando la velocidad a la que circulan los vehículos, la falta de lugares para estacionamiento hace que actividades de comercio ubicadas cerca de las vías y que representan labores desarrolladas generalmente por mujeres, se vean afectadas.

Las mujeres que laboran desarrollan necesidades de transportación distintas a aquellas que efectúan sus viajes para atender labores domésticas, y éstas de aquellas que además se encargan del cuidado de sus niños u otros familiares. Sin embargo, la inseguridad vial y en el espacio público la afecta en igualdad de condiciones.

En el caso de las mujeres que trabajan, cuya situación obliga a desempeñar una doble jornada (laboral y doméstica) la red de caminos y trayectos es aún más complicado, compuesta por desplazamientos en el interior del barrio, además de otros recorridos de larga distancia y de carácter motorizado que se resuelven ya sea en transporte público o en vehículo privado.

Estas complejas cadenas de viaje hacen que el tiempo empleado para transportarse aumente significativamente y que para estas usuarias sea más importante que para otros usuarios los horarios de cobertura, la puntualidad de las frecuencias y el favorecimiento de la proximidad de los servicios en las rutas.



Mujeres acompañando a sus niños a la escuela.



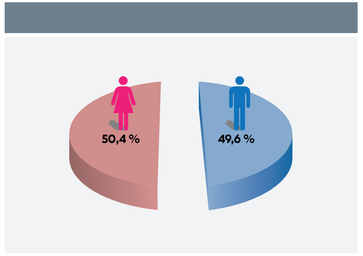
Mujeres llevando a sus hijos pequeños a cuestas mientras acompañan a otros en edad escolar; imagen que se encuentra en varios sectores de la ciudad.

[3] *Carmen Miralles-Guasch y Ángel Cebollada i Frontera, Movilidad y transporte: opciones políticas para la ciudad, Barcelona, Fundación Alternativas, 2003, p p.12-13.*

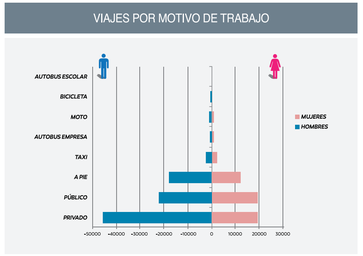


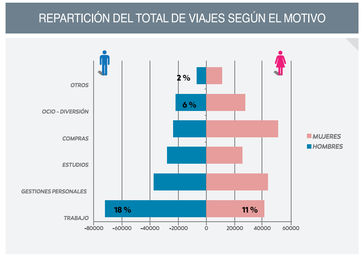
Calle Presidente Borrero, mujeres regresando de la iglesia.

Para aquellas mujeres que no tienen como primera opción el desplazamiento en autos propios la alternativa es el transporte público, más aún cuando las mujeres se mueven un tanto más que los hombres en el área urbana de Cuenca.



Las mujeres se desplazan menos por trabajo y más por compras y gestiones asociadas al cuidado familiar.





En sus desplazamientos a menudo combinan varios modos de transporte. Su "cadena de viaje" es compleja ya que asocian varios motivos en una sola salida. Realizan más desplazamientos con niñas/os. Los viajes de las mujeres mayoritariamente se efectúan fuera de la hora pico.

De acuerdo a la información del II Plan de Igualdad de Oportunidades, 7 de cada 10 mujeres en el cantón Cuenca han sido víctimas de violencia en algún momento de su vidas[4]. Considerando que muchas mujeres se trasladan a pie para llegar a sus lugares de trabajo o caminan largos tramos para tomar un bus, y que existen sectores solitarios, espacios de desconfianza como los alrededores de determinas vías, las mujeres se vean obligadas a rediseñar sus mapas mentales en la utilización del espacio público y emplear mayor tiempo de viaje.

Para muchas mujeres el uso de la bicicleta puede constituir una muy buena opción de transportare, pues les permite desplazarse por la ciudad en cualquier momento, sin pérdida de tiempo en esperas de buses o tráfico; es un medio interesante para aquellas que no poseen licencia de conducir o cuya economía es baja, como las estudiantes que no poseen vehículo o moto por ejemplo.

El uso de la bicicleta un elemento de bienestar; posibilita dejar el sedentarismo y mejorar el estado de salud, además del aporte al cuidado del medio ambiente al disminuir los índices de contaminación.

Su uso incrementa las probabilidades de encontrar más espacios de socialización. Mediante la bicicleta aumenta la participación en los espacios y vida pública.

El viento en la cara, el sentimiento de independencia, la capacidad de autonomía, de movimiento, permite a las mujeres ser ellas mismas. Cuando una está sola con su bici, pedaleando, es una persona, que vive y que es consciente de lo que la ciudad presta.[5]

La autonomía y el empoderamiento de las mujeres se trabaja también desde el simple hecho de manejar una bicicleta, pues la mujer pasa a tener un papel activo en la sociedad y se convierte en una verdadera ciudadana, dueña de su vida y de su entorno.

Un plan de movilidad debe fomentar el uso de la bicicleta pero sobre todo, considerar las diferentes necesidades de las personas que utilizan este medio, puesto que los pequeños detalles que se consideren para un planificador/a pueden significar obstáculos para una ciclista. Es básico planificar el espacio para ciclovías, espacios seguros que fomenten su utilización con pavimento en buen estado, en la medida de lo posible sin interrupciones que obliguen al ciclista a cruzar entre automóviles, libre de basura o residuos que dificulten el camino, sin obstáculos peligrosos, con señalización clara y bien ubicada, etc.

Por otro lado es vital generar una cultura sobre el uso de este instrumento, desde los mismos ciclistas así como también de las personas que se movilizan en vehículos, puesto que en muchas ocasiones, las mujeres que se trasladan en bicicleta son tildadas como ineptas para manejar y se generan insultos: "Machona", "tu lugar es en la cocina" etc. Ante esta situación prefieren dejar de manejar por temor a agresiones, críticas y falta de respeto en la vía; es importante trabajar en temas de tolerancia y respeto, entendiendo que el uso de los espacios es un derecho de todas y todos.

[4] *II Plan de Igualdad de Oportunidades entre hombres y mujeres 2006-2020*

[5] *Isabel, Porras Una mujer, una bicicleta. Trabajar nuestra autonomía é independencia a golpe de bicicleta, Santa Tecla, 2014*

12.4. Estrategias para un territorio influenciado desde una movilidad cantonal y un fuerte componente patrimonial

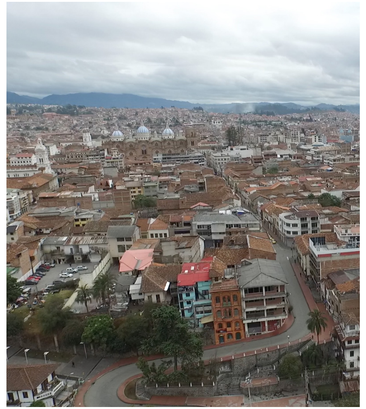
La ciudad se desarrolló tomando como punto de distribución el Centro Histórico, conformado por un trazado de cuadras perpendiculares y que es uno de los principales motivos para que Cuenca sea incluida, en el año de 1999, en el listado de la UNESCO como Patrimonio Cultural de la Humanidad.

> ***El Centro Histórico de la ciudad de Cuenca, consta de características de la época republicana, pues la mayoría de sus construcciones proceden del siglo XIX, entre las que se destacan las iglesias o templos, conventos y monasterios, museos, casas particulares y edificaciones públicas o privadas de un gran valor artístico y cultural. Además, dentro de la ciudad de Cuenca se puede encontrar vestigios de la Guapondelig Cañari y de la Tomebamba Incásica. (Plan de Ordenamiento de Cuenca, Tomo 1, Diagnóstico, 2011, p. 109)***

La ciudad está topográfica (el barranco del río Tomebamba) e hídricamente (río Tomebamba) dividida en dos plataformas. En la superior se encuentra el Centro Histórico caracterizado por una distribución en forma de damero, relacionada con edificaciones de aires coloniales y de características republicanas, mientras que la parte baja corresponde a El Ejido, que en un principio se constituyó de haciendas con grandes potreros para la ganadería y agricultura, y que se encontraba en las denominadas "afueras" de la ciudad; con el paso del tiempo y debido a la inminente expansión de la población éstas haciendas fueron divididas por los nuevos trazados viales, comenzando así el desarrollo de la denominada "ciudad moderna", diseñada con otra tipología arquitectónica y estableciendo nuevos recorridos urbanos.

En este contexto la urbe desarrolló sus características de expansión hacia las periferias de dicho damero, pero manteniendo a este punto como el centro de comercialización, administrativo, turístico, político, cultural y religioso del cantón, razón por la cual el desplazamiento de la población casi siempre está destinada hacia el casco urbano de Cuenca.

Con este antecedente es necesario establecer parámetros generales de diferenciación, constituyendo así tres zonas en la ciudad. Una zona comprendida por el Centro Histórico y El Ejido; una segunda zona comprendida por el área consolidada de la ciudad y la última zona correspondiente a la periferia urbana. Las principales características de diferenciación de estas zonas están determinadas por la función jerárquica desarrollada en las mismas, es así que en el centro se ejecutan actividades administrativas y políticas pues en él se ubican ubicados los principales equipamientos municipales, es también entendido como un destino de viajes y el espacio urbano más sensible por sus características patrimoniales. La segunda zona caracterizada por el uso de vivienda y en términos más concretos por el conjunto de barrios del entorno urbano, que con el paso del tiempo y debido al colapso del Centro Histórico como eje comercial se vio en la necesidad de generar también un uso comercial fuerte.



La última zona corresponde a las parroquias rurales del cantón, que tienen un fuerte vínculo con el abastecimiento de productos alimenticios, recalcando de esta manera la relación y dependencia con ellas.

En el transcurso de la última década dichas zonas incrementaron sus niveles de saturación en la estructura vial, en especial el Centro Histórico que se vio sobrepasado en su capacidad de albergar la demanda en horas pico del día, lo que desencadenó una serie de problemas para la urbe y su entorno más cercano. El constante crecimiento de la ciudad hacia las zonas no planificadas provocó que la dispersión sea uno de los factores incidentes en las actuales formas de movilidad. Establecer nuevos parámetros para el diseño y nuevas formas de transporte es uno de los principales componentes del PMEP.

Problemas

La movilidad motorizada y no motorizada, así como los sistemas viales e infraestructura diagnosticados en el POUC? de Cuenca identificaron de manera general y objetiva las principales problemáticas existentes, esto con el fin de entender las características funcionales actuales de la ciudad el campo de la movilidad.

Los viajes realizados en la urbe generalmente son limitados por un solo medio de transporte, lo que deriva en una inexistente movilidad intermodal, confinando así las características de sustentabilidad que pueden potencializarse.

El vehículo motorizado como transporte prioritario ha sido una de los principales conflictos con el mal uso del espacio público, la congestión vehicular y la contaminación ambiental, perjudicando al peatón que debe considerarse como el actor principal en el funcionamiento de la ciudad.

La infraestructura vial no presenta adecuados mecanismos de inclusión y equidad, desencadenando barreras de accesibilidad para personas con movilidad limitada.

Los equipamientos destinados a terminales y paradas de transporte público están conformados por espacios que carecen de conectividad adecuada, generando el funcionamiento deficiente de los sistemas viales, incrementando de esta manera la problemática en la accesibilidad al transporte público. En este contexto, la falta de conectividad y políticas de seguridad en la infraestructura de transporte contribuyen a que los equipamientos sean considerados como de alta y media peligrosidad.

Las políticas de movilidad volcaron sus estrategias en la conformación de nuevos sistemas para los desplazamientos en la ciudad, específicamente a la potenciación del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, que tiene la capacidad de dar respuesta a ciertos sectores que en la actualidad poseen altos flujos motorizados, que podrían ser remplazados por sistemas alternativos en la movilidad. En respuesta a las nuevas visiones políticas las ciclo vías ganan espacio en la ciudad, sin embargo, debido a la falta de planificación en el viario actual, estas carecen de vinculación adecuada e integral con el resto del sistemas para su correcto desplazamiento.

En la actualidad el transporte público funciona como un sistema con un servicio carente de planificación, desencadenando recorridos y trazados deficientes, incapaces de dar una respuesta apropiada a las necesidades de los usuarios.

El crecimiento desordenado de la urbe como un modelo expansivo y disperso, calabora al incremento en los costos para la dotación de servicios e infraestructura.

En la descrita serie de problemáticas latentes en Cuenca, la coordinación interinstitucional e interdepartamental también se estableció como un punto débil para colaborar en la construcción de una nueva ciudad.

El Centro Histórico como destino administrativo, político, comercial y turístico es el principal foco a tractor. Influye en este sector una cantidad importante y dañina de desplazamientos, obligando a una innecesaria congestión del viario existente. Al igual que lo recurrente en el centro, algunos usos de suelo sectorizados de la ciudad provocan saturación en la vías.

En este contexto las estrategias propuestas en el Plan de Movilidad y Espacios Públicos buscan establecer una nueva visión de la ciudad, además de una adecuada conformación y lectura de barrios.

Estrategias

Es imperiosa la necesidad de establecer respuestas funcionales para la ciudadanía, empezando por la reorganización de los elementos urbanos para que su interrelación sea eficaz. Al establecer ya una diferenciación entre las tres zonas existentes en la ciudad y tomando en cuenta la correlación y dependencia que existe entre éstas, es necesario implantar estrategias en el PMEP, que serán capaces de vincular dichas áreas y mejorarán sus características de comunicación y transporte, así como de identidad mediante la creación de espacios públicos, marcando pautas para las diferentes intervenciones en la ciudad, optimizando sus interacciones funcionales.

La ciudad debe ser entendida como un conjunto de barrios que serán capaces de funcionar como sistemas autónomos, preparados para solventar las necesidades de sus habitantes, recuperando la esencia histórica del barrio como núcleo social donde las familias utilicen sus espacios con sentido de apropiación y seguridad.

El sistema de transporte y movilidad urbana de alta calidad es pensado como una estrategia al que toda la ciudadanía tenga acceso, óptimamente vinculado con los sistemas ya existentes para acortar tiempos de movilización.

Es indispensable relacionar el uso del espacio público en la ciudad para recuperar espacio peatonal, generando una cultura de movilidad sana como mayor beneficio de la colectividad, originando espacios públicos adecuados, confortables y seguros donde el transeúnte sea el actor principal, con dimensiones peatonales manejables facilitadas por rutas apropiadas.

Reorganizar los elementos urbanos existentes para que su interrelación sea más eficaz, tomando en cuenta la lectura urbana que actualmente presenta la ciudad como evidencia de su propia historia, de los problemas que durante el tiempo presentó y de las soluciones que en su momento fueron dadas, garantizará una movilidad independientemente de la escala de cualquier intervención que se realice.

En este marco la construcción de la urbe se forjará mediante tres escalas, comenzando por el centro de Cuenca y la zona de El Ejido, un sector consolidado por usos administrativos y comerciales, razón por la cual es necesario reforzar este espacio con prioridad peatonal, estableciendo estrategias que ayuden a desahogar el exceso en el uso de vehículos motorizados.

Como escala intermedia se formará la ciudad urbana, entendida como el conjunto de barrios del entorno urbano con características y relaciones propias pero relacionados como un todo coherente. Finalmente la ciudad será delimitada por una tercera escala, la ciudad rural; este conjunto debe ser entendido desde sus partes e interpretado con una fuerte centralidad en un territorio urbano caracterizado por la demanda de accesibilidad y movilidad inducida desde sus diferentes escalas.

12.5. Objetivos generales del nuevo modelo de movilidad desde criterios de sostenibilidad.

Los objetivos generales planteados en el PMEP son:

Fortalecer el sistema transporte público, mediante el establecimiento y búsqueda de estándares de calidad en la operación, accesibilidad para todos los ciudadanos y con una gestión público-privada competitiva. De esta forma incidirá en la elección de este medio de transporte como primera opción para los viajes de media y larga duración dentro del cantón, incrementando el reparto modal en este modo. Una mejor gestión del transporte sin duda alguna se traducirá en el uso óptimo del sistema vial existente y por lo tanto en la optimización en los tiempos de viaje.

Priorizar al peatón dentro de la jerarquía de movilidad, devolviendo el espacio que por naturaleza le corresponde, el espacio público.

Garantizar un sistema de movilidad intermodal, que conceptualice a la movilidad urbana como una "cadena de viajes" que permita acceder a los servicios de la ciudad. Un método que faculte la combinación más eficiente y eficaz de los distintos modos de transporte, elegidos de manera libre y voluntaria. Un sistema que se construya en la dimensión de las necesidades de cada individuo y a su vez posibilite el acceso universal sin discrimen para ningún usuario o medio de transporte.

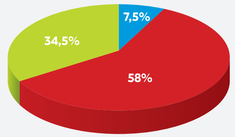
Redistribuir el espacio público con la finalidad de devolver lo público al ciudadano, recuperar los sitios destinados a los vehículos motorizados, los cuales serán entregados a las y los vecinos.

Una redistribución que permita:

a) Circulación de bicicletas.
b) Aceras en mejores condiciones para receptar los viajes a pie y la ubicación de mobiliario urbano y de movilidad (paradas de bus, tranvía, taxi, señales y dispositivos de tránsito, etc.).
c) Áreas de estacionamiento en lugares adecuados.
d) Carriles de circulación para vehículos privados en función de los requerimientos de velocidad.
e) Carriles exclusivos para circulación de vehículos de alta ocupación (buses, taxis, busetas escolares).
f) Lugares para carga y descarga de mercancías.

Cuenca articulada desde su Centro Histórico y proyectada hacia un significativo sistema metropolitano es parte de una realidad compleja, que podemos interpretar utilitariamente en tres anillos de movilidad que asumen la funcionalidad como territorio urbano del cantón. Una primera ciudad es Centro Histórico con una población aproximada de 38.487 habitantes que representa el 7.5% de la población total; una segunda ciudad en el área del casco urbano con una población 293.401 habitantes representa el 58%, y una tercera ciudad en el área rural con 173.697 habitantes representa el 34.5%, según el censo poblacional del año 2010.

HABITANTES SEGÚN ANILLO DE MOVILIDAD - NIVELES DE CIUDAD



Centro Histórico	38487
Urbano	293401
Rural	173697
TOTAL	**505585**

El Centro Histórico es el principal captador de viajes, pues en él se concentra gran número de usos y servicios, dichos viajes se los realiza desde el área periférica y rural de Cuenca (tres ciudades), por lo tanto resulta imposible separar la problemática de transporte del cantón en casos aislados y específicos, ya que entre los tres sectores se genera una unidad funcional.

Las políticas de transporte y movilidad deben contribuir al objetivo de hacer más humana la urbe, esto quiere decir que el ciudadano debe estar en el centro de todas esas políticas, recuperar el espacio público como eje integrador del convivir diario.

En cuanto a las emisiones de Gases de Efecto Invernadero, GEI, según la "Hoja de Ruta de Mitigación de Impactos Ambientales" de la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles, ICES, se estimado que en la ciudad de Cuenca las emisiones asociadas al transporte ascienden a 662.687 t CO2e, representando un 57 % de las emisiones totales. En términos de Dióxido de Carbono, CO2, representan el 60 %, mientras que el Óxido de Nitrógeno, N2O, alcanza el 68% de las emisiones totales, siendo por lo tanto el sector más contaminante.

Los porcentajes calculados radican en la proyección basada en el parque automotor del cantón y el kilometraje que recorre anualmente, según datos extraídos dentro del proceso de Revisión Técnica Vehicular. Es así que los indicadores ambientales de manera indirectan reflejan los patrones de movilidad que se presentan en Cuenca en modos motorizados.

Por lo tanto es necesario e irrenunciable considerar el eje ambiental. La ciudad debe privilegiar la movilidad de los peatones, fomentar el transporte público y el uso de medios no motorizados, así como establecer políticas encaminadas a reducir las necesidades de transporte en búsqueda de la sostenibilidad. Mediante esta línea se espera conseguir un gran ahorro energético y una considerable reducción de emisiones de GEI para el año 2025. Entre los modos analizados, el vehículo privado es el que más incidencia tiene en la emanación de gases contaminantes.

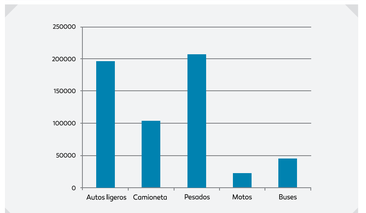


El nuevo modelo de la planificación de la movilidad sobre una base de sostenibilidad ambiental considera a la oferta urbana como parámetro de acceso modal, viarios, plazas, parques que cumplen con las características del espacio urbano, tocadas por principios de diversidad, multifuncionalidad o densidad, en el que es determinante una movilidad local basada en el concepto de proximidad e impulso de un acceso motorizado en transporte público.

Promover una funcionalidad sostenible de infraestructuras y ejes viarios permitirá desarrollar actividades más eficientes en los diferentes sistemas de transporte público, a la vez que se recuperarán como espacios de relación social por parte del ciudadano, fomentando la coexistencia entre ellos.

Las políticas de transporte y movilidad estarán estrechamente ligadas al régimen de desarrollo urbano. La ciudad privilegiará la movilidad de los peatones, los modos no motorizados y el transporte público por sobre los vehículos particulares.

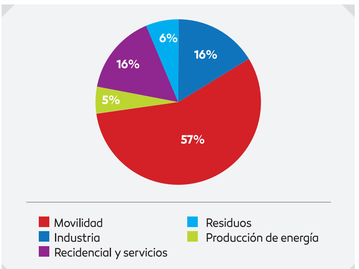
EMISIONES SECTOR MOVILIDAD (t CO2 e)



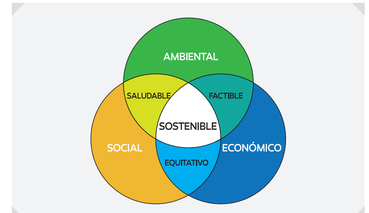
Emisión de CO2e
Fuente: BID - GAD Cuenca, Diagnóstico Resultados: La visión integrada, 2013



EMISIONES POR SECTOR (% DE t CO2 e)



Emisión por sector de CO2e
Fuente: BID - GAD Cuenca, Diagnóstico Resultados: La visión integrada, 2013



Los costos económicos, sociales y ambientales del actual modelo de movilidad basado en el uso del transporte motorizado hacen urgente el cambio hacia un tipo de movilidad más sostenible. No es precisa solamente la utilización del vehículo a motor de forma racional, que el uso de la energía sea eficiente o que se minimicen las emisiones contaminantes y el ruido, sino que debe tenerse un nivel reducido de accidentalidad vial y de muertes asociadas. Así, una movilidad sostenible será también, por definición, una movilidad segura.

12.6. La “intermodalidad” como soporte del nuevo modelo de movilidad sostenible

Las concepciones de la transportación y el tránsito tradicionalmente han desarrollado análisis “monomodales” de la movilidad, evitando además asociarlas a las relaciones con la ciudad. Los estudios tradicionales han eliminado los desplazamientos menores a ciertas distancias o tiempos de viaje debido a una visión sesgada del análisis con énfasis en los modos motorizados especialmente en el vehículo privado. Actualmente, el estudio de la movilidad exige un estudio más humano, interesándose en las relaciones generadas entre los modos y motivos de viaje y el espacio en los que estos movimientos ocurren.

El transporte multimodal promueve el desplazamiento en varias formas de transporte con la finalidad de que se utilice el transporte más adecuado para cada momento, es por tanto, el resultado del uso racional de los diferentes modos de transporte en el que la optimización del mismo se da cuando a cada uno se le asigna un tramo dentro de la cadena de manera eficiente.

El transporte intermodal se puede concebir como un sistema integrado por distintos modos, que constituyen una cadena de desplazamientos relacionados al inicio del viaje y los lugares de destino, en el que se usan al menos dos medios de transporte en la cadena. En el caso de Cuenca el incremento de la movilidad ha puesto de manifiesto la necesidad de reforzar el sistema existente de transporte, con el objetivo de eficiencia conforme a las necesidades de la demanda por lo que, en la actualidad, se contempla un flujo continuo de traslado de viajeros y mercancías, donde lo importante es el origen y destino (transporte puerta a puerta) y no la composición de la cadena, con la ventaja de entender al transporte desde un punto de vista de integración en el que se conectan redes y modos desarrollados en cadenas logísticas que engloban varias formas. Debe ser entendido como el uso del transporte más adecuado para cada momento, es por tanto, el resultado de la utilización racional de los diferentes modos de transporte donde la optimización del mismo resulta cuando a cada uno de estos modos se asigna un tramo dentro de la cadena de manera eficiente.

Intermodalidad es la combinación de varios modos de transporte en un viaje, lo que significa que tanto la lectura e interpretación de la movilidad como su análisis y su proyección a ser desarrollada en planes y proyectos debe incluir una visión holística del conjunto. Esta es la diferencia entre un plan de tráfico, de transporte y de movilidad, y su principal efecto instrumental es la concepción de la totalidad del sistema como un soporte multimodal, en el que coexisten peatones, bicicletas, buses, tranvía y automóviles.

Evidentemente esta aproximación al sistema urbano requiere una rica combinación de estrategias profesionales, que va más allá de la simple aplicación de modelos de tráfico o de explotación del transporte colectivo. El espacio público pasa a formar parte del sistema y su papel como complemento a las redes motorizadas se convierte en la piedra angular de una concepción del transporte basada en las personas sobre el artefacto.



El usuario del transporte público inicia y termina su desplazamiento siendo peatón; camina hacia la parada, toma el trasporte público hasta llegar al punto más cercano a su destino en este medio; su recorrido final lo puede realizar a pie hasta llegar al lugar de su destino final.

Al igual el usuario de vehículo privado camina hasta llegar al lugar de inicio de su viaje en vehículo, llega a un parqueadero de borde y termina su trayecto siendo peatón.

La combinación de los diferentes modos de transporte (desplazamientos a pie, en bicicleta, transporte público, transporte privado) es el fundamento del nuevo modelo de movilidad sostenible, en el que se requiere por una parte, una eficiente utilización de las infraestructuras existentes y, por otra, la instalación y ubicación adecuada de los espacios específicos donde se lleve a cabo el intercambio modal.

El aumento de transporte inequitativo entre los diferentes modos provoca desequilibrio entre ellos y por tanto un déficit en la infraestructura; en este contexto la intermodalidad, es el soporte para el transporte sin enfocarse en un modo específico, sino en la integración de todos los modos en un solo sistema.

Una concepción intermodal de los viajes posibilita un empleo óptimo de los recursos urbanos, el espacio, tiempo, seguridad y percepción del entorno.

- Mejorar el comportamiento medioambiental.
- Descongestionar el tráfico.
- Desarrollo logístico del transporte.
- Optimizar el tiempo y la calidad del viaje.

Se considera, en consecuencia, de gran importancia la integración de los diferentes modos del transporte mediante la planificación de una red que ofrezca servicios logísticos completos, que permita entender a una movilidad de una manera más equilibrada, más sostenible, que garantice los desplazamientos de las personas y que favorezca el uso racional del vehículo privado, fomentando el transporte público y demás formas alternativas de desplazamiento para conseguir, en definitiva, una ciudad más acogedora, limpia y segura.

El nuevo modelo de movilidad a implementarse tenderá a una sostenibilidad que garantice, al mismo tiempo, el crecimiento económico de la ciudad, de forma que todos los modos de desplazamiento y los usos de la movilidad tengan, sin excepción, su espacio y su tiempo.

Las estrategias a considerar para este modelo deben estar relacionadas con el entendimiento de nuestra ciudad, con sus características propias y los flujos futuros; un modelo de movilidad que sea fruto de la participación que cuente con los distintos actores sociales.

Una movilidad que vincule el espacio público como el escenario de intercambio entre los diferentes usos e intereses, donde se encuentran los peatones, usuarios de trasporte público, ciclistas, personas con movilidad reducida y todas las combinaciones posibles de actores de la movilidad; se compartirán las mismas reglas de juego y, necesariamente, deben tener en cuenta normas básicas de convivencia.

Las calles, las veredas, paradas, pasos peatonales son los lugares públicos en los que se convive con los diferentes modos por lo que el respeto entre cada uno de ellos se hace necesario para la correcta su coexistencia. El PMEP determinará las reglas de juego y las posibilidades formales que deben ser incorporadas desde el diseño urbano.



12.7. Estrategias y oportunidades del Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca

Cuenca es una ciudad de contrastes donde la modernidad y el patrimonio se funden de tal manera que su cultura, historia, tradición, arquitectura, paisajes, entre otros elementos, han sido condicionantes para que la urbe sea reconocida internacionalmente.

Su ubicación estratégica, la conectividad con otras regiones y su clima inigualable hacen de esta ciudad una de las pocas que gozan de cierta calidad de vida, con relación a otras urbes latinoamericanas.

El desarrollo urbano, desde su fundación como la Santa Ana de los Ríos de Cuenca hasta los actuales procesos de urbanización, evidencia un crecimiento continuo de la mancha urbana, expandiéndose en forma radial en la actualidad.

Pese a que la Municipalidad cuenta con procesos de planificación, la presión demográfica y el costo elevado del suelo han hecho que sobrepase su capacidad de gestión, existiendo presión urbanizadora en la periferia y provocando la proliferación de condominios, muchos de ellos cerrados, lo que genera problemas de movilidad y encarecimiento de la gestión municipal para brindar servicios básicos y dotar de vías a estos sectores.

Desde sus inicios Cuenca fue planificada como ciudad. En la época incásica fue la ciudad del Tomebamba, que como núcleo político-administrativo contaba con un centro ceremonial y alrededor de este, se ubicaban las viviendas de sus pobladores. Este espacio intermedio, donde se concentraban los miembros de la sociedad, nos da la oportunidad de interpretarlo como uno de los primeros sitios públicos de nuestra región, asentándose en la gran planicie de la terraza media de la zona, desde el cual se tiene una mejor visión del territorio.

Posteriormente con la fundación española, se establece el trazado urbano, en forma de damero, con la tipología típica de las ciudades españolas, ubicando una plaza en la cuadrícula central y alrededor de ésta todas las dependencias administrativas y políticas de la época; en aquella época otra centralidad importante la plaza en Todos Santos.

La trama ortogonal que se conserva hasta nuestros días crece significativamente, manteniéndose la misma malla de la Época Republicana, registrándose un crecimiento poblacional considerable. Se evidencia la ocupación e influencia foránea en plazas y plazoletas como la Plaza Mayor, hoy Parque Calderón; la Ramírez Dávalos actualmente San Francisco; la Hurtado de Mendoza, ahora conocida como la plazoleta de San Blas; la Miguel León, en San Sebastián; la de Santo Domingo y las ubicadas frente de la iglesia de El Carmen y La Merced. Es importante destacar que es en este período se generó la mayor parte de espacios públicos y barrios, donde su denominación e identidad estaba designada por los hitos importantes en el lugar o actividades a las que se dedicaban la mayor parte de sus residentes, que ocupaban el área del actual Centro Histórico.

Dentro de este contexto, es necesario indicar que la traza urbana de nuestra ciudad constituye una condicionante favorable para organizar el territorio, pues el tejido urbano que presenta tiene las condiciones morfológicas para generar de manera funcional conectividad entre espacios como plazas, plazoletas, parques y el viario que funcionará como un sistema integrado; es decir, se devolverá a la ciudad su condición peatonal.

En la ciudad el incremento del parque automotor inició en los años 60, período en el cual comienza un proceso de industrialización pronunciado, y por ende se integra con fuerza el automóvil.

Es importante destacar la vitalidad y las actividades que se desarrollaban en la urbe de ese entonces, los chicos jugaban en las calles, existía la multiplicidad de usos, es decir, tiendas de abarrotes, zapaterías, panaderías, estaban muy próximas a las residencias, y las encontrábamos en todos los barrios.

La identidad barrial estaba muy arraigada entre sus habitantes, que se apropiaban de su lugar de vida, transformando el entorno en función sus necesidades, siendo el barrio su territorio de coexistencia cotidiana. Este espacio, hoy en día, perdió su esencia como consecuencia del auge del automotor, que ha captado más espacio que el ciudadano.

Por lo tanto, es el momento de devolverle a la ciudad su condición humana, en la que el barrio se transforme como escenario primordial de las actividades, que sea el espacio localizable y orientador, identificable y constructor de identidad.

Los barrios y en sí, los espacios públicos que se encuentran contenidos en ellos, son los lugares de interacción ciudadana que se transforman también en sitios de estancia o de tránsito.

> “Los barrios conforman la parte más entrañable de la ciudad. Se construyen en el tiempo, se moldean con la arcilla de la vida de las gentes, desde el momento que por diversas circunstancias se encuentran frente a frente con un espacio que deben ocupar y transformar, no en pocas ocasiones en condiciones de dureza y de desigualdad, como si estuvieran inventando el primer día de la creación”
>
> Jairo Aníbal Niño



Los espacios públicos o puntos de encuentro común permitirán una aproximación a la complejidad urbana y su integralidad dentro del territorio; serán un espacio de soporte de las relaciones sociales, los residentes de un sector ofrecen alta interacción en el barrio, a partir de las múltiples movilidades y las relaciones en esta escala.

Cada barrio ha generado una identidad propia. Existen y se identifican barrios tradicionales como el de Las Herrerías, Todos Santos o la Convención del 45 y en la memoria colectiva se imprimen sus costumbres, tradiciones, y el carácter singular de sus calles que se incorporan a la vida cotidiana y forman parte de nuestro paisaje urbano.

En el imaginario social y colectivo, identificamos claramente a estos barrios, sin embargo la ordenanza que sanciona al cantón Cuenca, qué ordenanza??, divide a la ciudad en zonas de planificación donde la urbe, en el vigente Plan de Ordenamiento Urbano, está formada por 154 zonas de planeamiento que al saber del habitante común son desconocidas, que más bien ha servido para realizar la gestión política y administrativa.

La identidad de los barrios nos forma como personas, nos condiciona de cierta manera, por lo que la participación ciudadana, es valiosa y necesaria.

Cada barrio tiene su pertenencia y forma propia, desde allí buscamos que cada barrio mantenga su identidad particular.

En la actualidad vemos que estas características desaparecen paulatinamente debido al crecimiento urbano. Un ejemplo particular es el traslado de la ciudadanía hacia un centro comercial o un lugar nuevo para distracción y diversión sin embargo, a nivel social es importante considerar las consecuencias de este tipo de movilización.

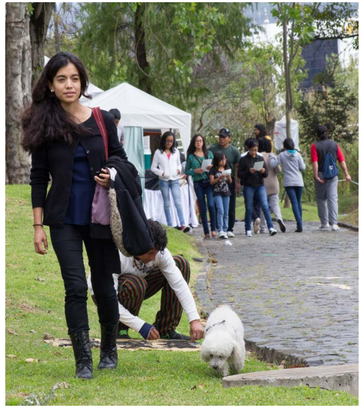
El Plan de Movilidad y Espacios Públicos pretende recategorizar el uso del espacio público, es decir, humanizarlo de tal manera que se optimice la conectividad y se aproveche el espacio público, como sitio de cohesión social. A su vez, formará un verdadero sistema que posea continuidad en el territorio, que actúe como articulador de la ciudad. Se procurará la consolidación de la estructura urbana actual, donde el espacio público actúe como elemento vinculante entre territorios y usos de suelo, donde se potencialice las zonas de recreación y estancia.

Hay que retomar la verdadera función del espacio público, como antaño, que fue el eje de la organización de la ciudad, para dejar de ser un espacio residual.

Pese a que los últimos años se desarrollaron grandes proyectos urbanos para revitalizar el espacio público, es la oportunidad idónea para pensar en adecuar las políticas de intervención y mejora la conectividad entre ellos. En el presente el trabajo realizado se refleja en la importante afluencia turística que mantiene la ciudad, por lo que la implementación de acciones para conservar el patrimonio edificado, mejorar la conectividad y devolver la vitalidad a nuestro Centro Histórico es una estrategia de acción. El centro fue declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad y es una de las zonas que más atrae al turista que nos visita, pues aquí se encuentra la mayor parte de edificaciones patrimoniales que llaman la atención al turista extranjero.

Por las intervenciones realizadas en conservación de patrimonio arquitectónico y natural de la urbe Cuenca ha recibido reconocimientos nacionales e internacionales, esta razón nos compromete aún más en trabajar en políticas de intervención para el mantenimiento y conservación del patrimonio tangible e intangible.

Cuenca, es una urbe contemporánea que aglutina una considerable proporción de la actividad económica, intercambio comercial, servicios administrativos y el turismo; condiciones que la fortalecen y encaminan al hacia el desarrollo.





12.7.1. Estrategias generales

Para mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos es importante potenciar las estrategias de una movilidad eficiente y de calidad, trabajando en la intermodalidad eficiente y que los modos de transporte optimicen su capacidad de gestión, viéndose reflejada en lo económico y en el tiempo de desplazamientos.

El nuevo modelo de ciudad que se pretende conseguir es el de una ciudad habitable y sostenible, en la que la accesibilidad y seguridad a las zonas residenciales responda a las necesidades de sus habitantes. Hay que mejorar la conectividad entre zonas a través del viario, potenciar los sistemas no motorizados, para que tanto peatones como ciclistas gocen de un espacio invite a recorrerlo y lo más importante que brinde las garantías necesarias para su uso; que no presente un peligro eminente por lo que se tendrá que implementar algún sistema de pacificación del tránsito motorizado.

El **potenciar los modos de transporte colectivo**, hará que los desplazamientos en el territorio garanticen el traslado y favorezcan las relaciones con los barrios de la urbe.

Los **estacionamientos son parte fundamental en el desarrollo de las políticas de gestión** del plan, pues tendrán que ubicarse estratégicamente para que los usuarios hagan uso de otros medios de transporte ubicados en el mismo lugar.

En la **participación ciudadana**, es importante recalcar que las medidas que se vayan a implementar se incorporen con las manifestaciones de la colectividad, de manera que ayuden a situar y mejorar los criterios de intervención y puesta en marcha del PMEP.

Con la reorganización de la actual estructura en materia de movilidad el PMEP deberá garantizar la **reactivación del Centro Histórico** en primera instancia, para que luego se vea reflejado en las otras zonas, lo importante es incorporar la multiplicidad de uso, para garantizar en las zonas la estructura comercial que le devuelva esa dinámica económica a la urbe.

La **accesibilidad** debe ser óptima de tal manera que garantice a todos los usuarios su desplazamiento a los puntos de interés.
Es fundamental analizar las iniciativas para optimizar la habitabilidad en el centro de la urbe, pues la tendencia volverá a nuestro territorio más compacto; en términos económicos hay que aprovechar las zonas que ya cuentan con determinados servicios.

Como parte de las estrategias de brindar una adecuada calidad de vida se trabajará por ganar el espacio que tradicionalmente fue utilizado por el automóvil, para mejorarlo y devolver la **calidad ambiental** que necesita el transeúnte.

Respecto a la concepción multimodal del sistema de infraestructuras:

El espacio público se puede entender como el punto de encuentro social con diferentes funciones dependiendo del actor que intervenga en él, está compuesto por condición urbana que lo relaciona con la ciudad y por otro lado de la historia que se va desarrollando en el tiempo y por tanto creando la articulación funcional.

Esta condición cambiante de la ciudad le permite tener múltiples y simultáneas funciones que, en su conjunto, suman al pasado y trascienden el tiempo lo que supone una relación con el espacio público, que se especifica y transforma históricamente.

La planificación del transporte ha estado centrada en el protagonismo del vehículo privado reflejado en el reparto del espacio público, distribuyendo las calles en mayor proporción para el transporte motorizado y dejando de lado al resto de usuarios. El incremento de transporte inequitativo entre los diferentes modos provoca un desequilibrio entre ellos y por tanto un déficit en la infraestructura.

En Cuenca la tasa de crecimiento poblacional fluctúa entre un 2%, mientras que el crecimiento del parque automotor se encuentra alrededor de un 12%, cifras consideradas alarmantes pues se planifica, cada vez más, para los automóviles y se deja de lado el verdadero sentido de la planificación de las ciudades que debe estar orientada hacia el ciudadano. El modelo de movilidad más racional debe enfocarse en que todos los habitantes puedan disfrutar del espacio público con criterios de sostenibilidad, propender a un transporte multimodal donde se disponga, sobre una misma infraestructura, de la posibilidad de transportarse en diferentes modos otorgando a cada uno de estos el espacio necesario.

La planificación, el reparto del espacio público, la distribución de usos de las calles y su diseño se asocia principalmente con las necesidades del vehículo motorizado, dejando para otros usos los espacios sobrantes. De esta forma, primero se dimensiona el espacio necesario para la circulación de vehículos, después la necesidad de estacionamiento y finalmente, se dedican zonas marginales para veredas, ciclovías, entre otros.

Se reutilizan las calles de la ciudad asignando a cada modo de transporte un lugar dentro del perfil, de tal manera de que se permita la coexistencia entre ellos con el fortalecimiento de la figura de los barrios como unidad fundamental en el desarrollo de la ciudad, lo que permite la inclusión de nuevos principios de interrelación entre los diferentes modos, fortaleciendo la cadena de desplazamientos entre ellos.

Liberar las calles de la sobrecarga que representa el exceso de tráfico motorizado y fomentar el reparto equitativo del espacio público es uno de los objetivos de la movilidad sostenible, que busca hacer de la ciudad un espacio saludable, seguro, acogedor y eficiente, en el cual los barrios se mueven a velocidad humana, donde se priorizan los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público colectivo, además de la recuperación de las calles para el disfrute de los ciudadanos.



Av. 12 de Abril y calle ..... , se observa dentro de un mismo espacio áreas para bicicleta, circulación vehicular y amplias secciones para peatones.



Calle Gran Colombia. la generación de una plataforma única en el tramo General Torres- Padre Aguirre es el ejemplo de una redistribución exitosa del viario.

El nuevo modelo de movilidad, basado en la prioridad del uso del espacio vial, otorga protagonismo a los modos no motorizados o al transporte público por encima del transporte privado. Este principio debe aplicarse racionalmente, teniendo en cuenta los usos preferentes y las dimensiones de cada una de las calles y avenidas de la ciudad. En algunos casos el uso preferente debe ser, sin duda alguna, para el transporte motorizado, pero en gran parte de las ocasiones, se efectúa una inversión de prioridades mejorando la convivencia entre modos; especialmente, el confort y la seguridad de los más vulnerables (peatones y ciclistas).

Esta concepción del espacio público debe estar relacionado con la optimización eficiente de la vía, por lo que la jerarquización del viario de la ciudad es el punto de partida para establecer la planificación de la coexistencia de los diferentes modos de transporte, basados en la funcionalidad se asignará a cada una de las arterias viales.

El análisis de la red vial permite establecer una jerarquía de usos del espacio viario que asigne a cada calle, o tramo de calle, el uso principal que se le quiere dar. Esta asignación de usos y jerarquías debe sustentarse tanto en la ocupación al momento de realizar el análisis como en los usos proyectados para el futuro. Es de hacer notar que las jerarquías documentadas para el cantón Cuenca basan sus criterios de manera sesgada a en la funcionalidad territorial, dejando de lado el tránsito y el transporte; en otros casos se plantea la óptima del tránsito per se, dejando de lado los criterios de funcionalidad urbana. Estas disfunciones en la técnica dan como resultado una "jerarquización viaria", donde únicamente se identifican las vías por denominación genérica (arteriales, colectoras y locales), mientras que en la realidad las características de funcionalidad y operación, incluso las de diseño y trazado, no se corresponden con la denominación planteada.

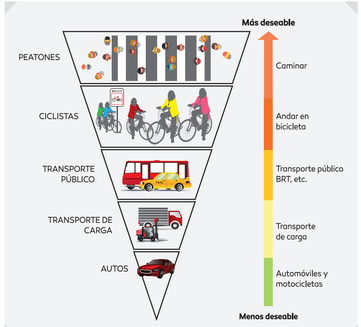
El PMEP analiza el sistema viario, reconociendo la escala territorial a la cual cada eje se pertenece. Es decir identifica la funcionalidad de conección y acceso del viario a cada espacio y servicio urbano.

Delimita la accesibilidad motorizada según los intereses de la ciudad, como un territorio eficiente y ambientalmente sostenible. Definiendo **vias de carácter primario** para un uso predominantemente motorizado, que sirva para que los trayectos de paso no invadan las zonas de habitación de la ciudad. En los ejes viarios la velocidad de circulación se dará dentro de los límites de seguridad para los usuarios de servicios aledaños; asimismo éstos deberán corresponderse con la dimensión de dichos espacios.

Define **vías de carácter secundario** donde se puedan mezclar otros usos, tanto de la movilidad como del uso del suelo; vías que por su conección entre áreas locales de la ciudad o barrios **recolecten el tráfico interior para movilizarlo, ya sean modos no motorizados y motorizados.** Vías donde el sistema de transporte público demande un espacio de movilidad no motorizada de alta calidad ambiental, que invite a realizar itinerarios intermodales.

Consolida el proceso de regeneración urbana desde la concepción de devolución de áreas estanciales de los barrios, eliminando o limitando la circulación vehicular en zonas donde lo primordial es la convivencia, la relación con el vecino, el juego de los niños, el barrio. **Calles locales** que funcionen de manera sistémica con otros sitios públicos como parques y plazas; calles donde se recepten usos compatibles con la vivienda y que se fomenten como células de una renovada Cuenca.

JERARQUÍA DE LA MOVILIDAD URBANA (PIRÁMIDE)



Emisión por sector de CO2e
Fuente: (Avellaneda, 2014)

Respecto a la integración entre planeamiento y transporte:

Cada día el diseño de muchas calles nos obliga a tomar caminos que chocan con el sentido común. Los transeúntes realizan su recorrido tomando rutas no tan directas debido a los obstáculos que impiden el desplazamiento de manera directa, por ejemplo en ciertas intersecciones encontramos "pasos peatonales" que están desplazados de la "línea de deseo" o "desire lines" (término contrapuesto por Bachelard en los años 50), siendo esta la ruta más corta para seguir su camino, pues si se quiere cumplir con la legalidad y cruzar en un lugar más seguro, hay que realizar un mayor desplazamiento.

Esto salta a nuestra reflexión por planeamiento de trasladarse de forma paralela con los criterios de movilidad y de cierta forma con sentido común, ya que el peatón es quien dibuja la línea imaginaria, la "línea del deseo" de su desplazamiento, por tanto es de suma importancia considerarla en una planificación con el análisis del comportamiento de la gente.

Al trabajar en temas de planificación urbana la observación, es una condición transcendental pues Mikael Colville-Andersen, cuenta en su blog una anécdota de una calle en Copenhague. Este ideólogo del Copenhagenize es uno de los mayores exponentes de la cultura de ciclismo urbano danesa e indica que en determinada zona, un grupo de ciclistas estaba optando por girar a la derecha e invadir la zona de la acera peatonal para acceder a las calles paralelas y evitar la gran aglomeración de ciclistas en las horas pico. A medida que observaron el comportamiento sus semejantes comprendieron que la maniobra estuvo motivada por el sentido común, y para acoplarse a esta conducta se pintó de forma temporal el "carril bici" , dándole el respetivo seguimiento.

Luego del éxito obtenido podemos afirmar, de cierta forma, que la conducta humana tiene su aplicabilidad en el diseño urbano y las líneas de deseo son grandes aliados del diseñador, evidenciadas en parques y lugares naturales donde es fácil mirar el recorrido que efectúa el peatón o ciclista.

Colville afirma que *"muchos planificadores urbanos aprovechan las nevadas para ir a visitar los caminos trazados por los viandantes en parques y zonas públicas. El manto de nieve oculta los caminos y el humano suele decantarse por la ruta más directa y práctica en lugar de la existente que normalmente promueve una ruta más circular orientada a caminar por placer. Esta información se analiza para tenerla en cuenta en caso de tener que intervenir en ese espacio público en el futuro"*.

Esta última política fue conseguida por la ciudad de Copenhague a la hora de mejorar su planificación para la movilidad ciclista, analizando el fenómeno antropológico denominado "Olifantenpaaadjes" o "camino de elefantes", término empleado para denominar a las "líneas de deseo".

En el caso de Cuenca es común ver las líneas de deseo plasmadas en la movilidad humana pues el transeúnte es quien conoce la ruta más cercana y mejor para el desarrollo de las propuesta de planificación; la tendencia debería enlorarse a un urbanismo participativo en el que el ciudadano intervenga en el proceso de construcción del espacio público, aunque en ese tema incluso la Corporación Municipal mantiene cierto tipo de experiencias en ese campo. Es necesario desarrollar estrategias que incorporen la participación ciudadana.

Por ende la planificación urbana y el transporte, tienen que ir ligados al tema de participación social

Respecto a la visión del viaje como una secuencia de modos:

El modelo territorial y productivo empleado genera un incremento sustancial de las distancias entre los orígenes y destinos, modificando el reparto modal de los desplazamientos lo que ha provocado impactos ambientales, sociales y económicos importantes como el incremento de consumo energético, la emisión de gases de efecto invernadero, niveles de contaminación atmosférica, contaminación visual y acústica, y congestión vehicular (que lleva consigo una pérdida de tiempo y aumento de estrés).

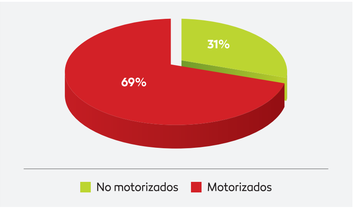
El aumento en la movilidad y sobre todo el protagonismo otorgado al ocasiona que la ocupación de la infraestructura se vea perjudicada. El espacio ocupado para movilizarse en vehículo privado es 20 veces más que el necesario versus el transporte público, por lo que, la capacidad de las vías se ve afectada.



Calle Hermano Miguel, tramo Calle Larga –Honorato Vásquez, reparto del viario con preferencia al vehículo motorizado. los peatones se ven obligados a transitar en la calzada por el estrangulamiento de vereda.

El reparto modal actual de la ciudad está basado en el transporte motorizado. En Cuenca un 69% de los desplazamientos se realizan en medios motorizados y el 31% del total de viajes en medio no motorizados.

PORCENTAJE MOTORIZADOS / NO MOTORIZADOS



Reparto modal área urbana de Cuenca

La necesidad de movilización de las comunidades o sociedades para cumplir sus actividades cotidianas y mejorar su calidad de vida en el trabajo, educación y salud obliga a la generación de un sistema de transporte urbano que permita el acceso para los sectores más desprotegidos, con estas estrategias se cumplirán los objetivos del milenio y los países en desarrollo estarán satisfechos.

Pero el simple acceso al transporte no es suficiente, es necesario permitir la intermodalidad y el establecimiento de rutas adecuadas pues el hecho de ingresar al sistema tomando dos o tres líneas de bus (duplicando o triplicando el costo) para cubrir la ruta origen-destino de estos grupos vulnerables incide en la economía de los hogares disminuyendo las probabilidades de mejoras en su calidad de vida en este ámbito. Una vez más se evidencia que las adecuaciones para lograr estos objetivos no funcionan de manera aislada. En algún punto, por más simple que este sea, requiere una concertación con el mayor número de áreas a ser desarrolladas y explotadas.

12.7.2. Estrategias particulares

Relación entre modos de transporte:

El transporte público en las ciudades medias debe asumir un "rol" dominante en las estrategias de movilidad y accesibilidad, tanto en las zonas urbanas como periurbanas y rurales. La gestión debe encaminarse a mejorar la conectividad, accesibilidad y funcionamiento del transporte público a nivel cantonal.

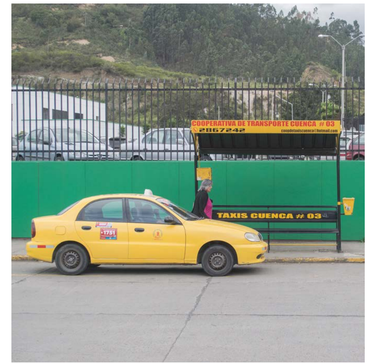
Es preciso iniciar un proceso de contribución activa para conseguir una ciudad más habitable, facilitando los medios necesarios para alcanzar una cuota elevada de absorción de las demandas actuales de movilidad y convertir a este modo de transporte en elemento clave de los desplazamientos urbanos, parroquiales y de larga distancia.

La incorporación de un eje tranviario en la zona urbana de Cuenca requiere la redefinición de las redes de transportación colectiva, tanto para alimentar el eje troncal propuesto con la incorporación del tranvía, como para mejorar la cobertura y generar nuevos circuitos urbanos e interparroquiales que permitan absorber las demandas de movilidad con la mayor eficiencia.

Para lograr la implantación de un nuevo modelo de transporte público se propone redefinir las redes de transporte publico convencional (urbano e interparroquial) para enlazarla con el eje tranviario y fomentar un funcionamiento sistémico del transporte público, que se vea alimentado además por otras modalidades de transportación pública y privada.

Para establecer un nuevo modelo de transporte público se programa:

- Organizar en un sistema la red troncal tranviaria y la red de bus convencional.
- Garantizar la cobertura de las líneas en un radio medio desde el punto de residencia a las paradas/estaciones en distancias de 250 mt. – 300 mt. considerando las condiciones de accesilidad a estos nodos de transporte.
- Mejorar los sistema peatonales, tanto en las zonas del centro urbano como las de la periferia, considerando la necesidad de integrar estos sistema de movilidad (transporte público-peatón), adecuando para ello elementos de diseño urbano como el mobiliario, vegetación, niveles, iluminación, etc.
- Optimización de la frecuencia, estableciendo para ello sistemas especiales que garanticen frecuencias adecuadas a la demandas del usuario de este modo.
- La implantación de vehículos de transporte urbano de bajo impacto ambiental compatibles con el entorno urbano será determinante para complementar la accesibilidad en el núcleo urbano.



- Reorganización del ordenamiento de la circulación al interior de la ciudad, considerando la adaptación a nuevos principios de intermodalidad e inversión de prioridades en la vía pública desde el automóvil hacia el peatón, especializando los accesos hacia cada una de las zonas homogéneas de la estructura urbana.
- Consecución de la reducción del tráfico de paso entre las diferentes piezas urbanas y favorecer el acceso los residentes a las zonas interiores, donde las prioridades corresponden al peatón y en cualquier caso se establecerán esquemas de ordenación en coexistencia con el tráfico local.

La visión de un modelo de ciudad calmada para el tráfico:

Cuenca en los últimos años ha presenciado una gran presión asociada al tráfico vehicular. Zonas que planificadas como de uso residencial, actualmente se ven invadidas por vehículos privados y líneas de transporte público que buscando evadir la "congestión" de los viarios principales como avenidas y otras arterias urbanas invaden, sin más, estrechas calles locales donde los vecinos, sus niños, mujeres y ancianos se han visto amenazados y abandonaron su espacio exterior para refugiarse en el interior de sus viviendas. Esto ha provocado además el desuso de parques locales, y el abandono de las calles y plazas de barrio, volviéndolas cada vez más inseguras y desoladas.

Recobrar la dinámica y cohesión social en los distintos rincones de Cuenca, no solo requiere la activación de sus vecinos, pues es necesario volcar todos los esfuerzos y las mejores ideas para dinamizar a la ciudad otra vez.

Generar zonas de tráfico calmado en el interior de los barrios, es una de las principales estrategias que se aplicarán para devolver el carácter de espacio público que deben tener las calles y demás espacios para el disfrute de la ciudad.

La jerarquización vial constituye una herramienta de vital importancia; a través de está definiremos con exactitud aquellas vías indispensables para el funcionamiento motorizado de la infraestructura disponible. Estos ejes que servirán para el transporte de carga, pasajeros, circulación de vehículo privado en altos flujos y a velocidades sobre los 30 km/hora; serán tratados y recuperados para dicho fin. La señalización y uso de sistemas integrados de semaforización, la ubicación de mobiliario y los usos de suelo se redefinirán para permitir una operación adecuada.

Las zonas de tráfico calmado serán de uso preferente para los modos no motorizados, esto quiere decir que peatones y bicicletas, serán los protagonistas en los recorridos de corta distancia, facilitando la convivencia y mejorando la calidad ambiental urbana.

La mezcla de usos de suelo, de comercio, vivienda, educación, salud, entre otras, permitirán mayor cobertura de servicios en zonas de proximidad, lo que acompañado con la delimitación de áreas de tráfico calmado o áreas de preferencia para peatones , incidirá positivamente en la dinamización de la economía local especialmente aquella de pequeña y media escala: La tienda de barrio, bazar, peluquería, boutiques, etc.

Este fenómeno se produce cuando existe la transformación de un espacio restringido para el peatón en un lugar en donde éste se vuelve la pieza principal, esto permite el desarrollo de mayor área para circulación peatonal que a su vez potencia el número de personas circulando por esta ruta, la cual puede acompañarse de áreas de descanso o estancia y permite disminuir drásticamente la posibilidad de sufrir accidentes de tránsito.

Estas nuevas áreas para el ciudadano, requieren una adecuada gestión de manera que se garantice la democratización del espacio; estas medidas irán acompañadas de claras políticas de gestión de estacionamiento, donde se dará prioridad a los residentes en especial a aquellos que no dispongan de áreas de parqueo al interior de sus predios.

Es necesario además identificar zonas de estacionamiento para visitantes, carga y descarga de mercancías en especial en las zonas de comercio; definir áreas de estacionamiento para bicicletas, y en el caso de viarios por los cuales deba circular transportación pública, identificar adecuadamente la ubicación de paradas y demás mobiliario auxiliar.

La concepción de una ciudad peatonal y de espacios públicos en tres niveles:

La segregación espacial para la circulación peatonal con una evidente desproporción respecto al espacio designado al vehículo motorizado, es el reflejo de un tergiversado concepto de desarrollo urbano. Las veredas estrechas, accesos vehiculares sobre las acera, obstrucciones dentro de los recorridos peatonales, delimitación de pasos cebras sin la consideración de los trayectos peatonales naturales, recubrimientos de vereda que corresponden a una visión decorativa e ineficaz del espacio público denotan la pérdida de un cultura en beneficio del peatón, cultura degradada y reemplazada por aquella de "estatus" brindada por la posesión del vehículo.

Si bien es cierto que la actividad de caminata, ya sea para movilidad cotidiana o como recreación, requiere de un espacio de ciertas características que brinde seguridad y comodidad para el disfrute de la misma puede confundirse con la única posibilidad de peatonalizar ciertos viarios o establecer esta modalidad únicamente en calles locales; el repensar el modelo de ciudad requiere en realidad identificar tres escalas de peatonalidad.

Una escala que abarque los grandes ***corredores naturales de la ciudad***, aquellos dibujados desde la cotidianidad y que nos conectan con la zona central, que en el caso de Cuenca se dibujan desde épocas anteriores como es el caso de la Av. Loja. Son corredores peatonales que han permitido conectarse entre el casco histórico y la llamada ciudad moderna mediante escalinatas que datan de decenios atrás y que ubican entre las casas de El Barranco.



Corredores peatonales de la ciudad.
Elaboración propia

Los ***espacios públicos como una escala de mayor proximidad al barrio*** y a la movilidad en el interior de las zonas de habitación; los espacios públicos donde el viario local se entremezcle con las plazas, parques y parques lineales permitiendo ese disfrute y reconfiguración del imaginario de barrio, de vecindad. Áreas peatonales no por ser "prohibidas" para el vehículo, si no por ser áreas cuya configuración que ratifique la prioridad del peatón, donde los espacios para éste se encuentren bien definidos; donde los niños y niñas puedan experimentar a la ciudad como su hogar, donde los ancianos puedan compartir y departir, donde todos podamos disfrutar plenamente de nuestro derecho a la movilidad.

La generación de ***zonas de exclusividad peatonal*** en estrecha relación con los sistemas masivos de transporte, será otra escala de desarrollo de la ciudad peatonal. Lugares en los cuales se complemente la dinámica económica y social; estos ejes peatonales permitirán el acceso a residentes al reparto de mercancías y a los servicios de asistencia (salud, bomberos, auxilio inmediato, recolección de basura) , así como la coexistencia con la bicicleta.

Los encuentros de un sistema vial de alto impacto que pueda suponer riesgo para grupos vulnerables como los peatones debe ser resuelto siempre a favor los mas débiles mediante las soluciones técnicas adecuadas como regulación, ordenación, diseño, etc.



Plataforma única calle Padre Aguirre. Se aplicaron principios de "Traffic Calming", reducción de secciones para circulación vehicular, arbolado y eliminación de barreras para modos no motorizados.

Los peatones son los grandes protagonistas en el proceso de transformación de las ciudades y por lo tanto en torno a ellos se generan los objetivos del PMEP.

El entorno construido debe contemplar la posibilidad de utilizarse por el mayor número posible de peatones a un costo mínimo, beneficiando a personas de diferentes edades y capacidades. Los criterios de diseño universal ayudarán a todas las personas con movilidad reducida ofreciendo un margen de seguridad, sin limitarse a la creación o mejora de rampas y pasamanos, si no considerando a un conjunto de elementos y su disposición adecuada, que permita al ciudadano desenvolverse en un entorno accesible y utilizable.

Desde esta visión la gestión y planificación urbana interviene a través de múltiples instrumentos complementarios como la regulación y ordenanzas; incentivos que sin pertenecer al ámbito urbanístico, establecen el marco para muchos comportamientos colectivos ligados a la accesibilidad.

Las políticas que benefician al peatón enmarcan los distintos grupos (con discapacidad, sin discapacidad, pasajeros del transporte público) y sectores vulnerables de usuarios del sistema de transporte (ciclistas); puesto que las necesidades de accesibilidad están ligadas a la seguridad vial.

La **creación de redes exclusivas para peatones y ciclistas** donde existan facilidades de incorporación a vías compartidas con vehículos, establecerá la segregación de usuarios en zonas más seguras y cómodas. La generación de **plataformas únicas en sectores con gran afluencia de peatones** enfatiza el dominio del peatón sobre el espacio público por lo que el vehículo debe transitar en ella con precaución; estas zonas pueden ser también utilizadas por los diferentes grupos de usuarios con discapacidad.

Mejoras geométricas en las intersecciones viarias con gran afluencia de peatones, como por ejemplo calmar el tráfico vehicular para reducir la probabilidad de accidentes y no poner en conflicto al usuario vulnerable, implementando extensiones de vereda que permitan el cruce peatonal con la menor longitud posible; plataformas elevadas sobre la calzada para el cruce de peatones; instalación de refugios aislados para peatones en vías demasiados anchas y de doble dirección permitiendo al peatón un cruce cómodo y seguro.

Los sistemas semafóricos contemplarán una programación en base al cruce de peatones donde sea significativo, dando el suficiente tiempo de cruzar antes de que empiecen los giros en las intersecciones. Se incluirán dispositivos sonoros para facilitar la percepción de los no videntes o personas con dificultades visuales y auditivas, además de poseer módulos de semáforos para peatones con pantallas luminosas que informen a las personas con problemas de audición.

La implementación y mantenimiento de veredas. La sección de aceras generalmente se considera variable en función de la capacidad que se desee generar a la vía; es importante que en las vías locales y ejes viales con usos de suelos comerciales y servicios las veredas se proyecten con mínimo 3 mt de ancho. Tomando en cuenta que la circulación en las mimas se da en todos los sentidos, debe incorporar elementos de sombra (que protejan del sol en especial en nuestra ciudad que recibe un gran porcentaje de rayos ultravioleta) que estimulen su uso, rutas arborizadas, equipadas con jardineras, mobilia

rio, etc. y conectadas entre sí mediante los pasos cebra, plataformas únicas, entre otras ubicadas correctamente y debidamente demarcadas a través de rampas o vados a nivel; con estas características fácilmente se incorporarán paradas adecuadas para el transporte público, que permitan por su amplitud el acceso para todo grupo de usuarios.



Calle Bolívar, tramo Borrero y Luis Cordero. el reparto de la sección vial en la lateral izquierda no es suficiente para la demanda existente.



Calle Larga, tramo Presidente Borrero y Hermano Miguel. mobiliario urbano disminuye el ancho efectivo de una acera de secciones limitadas.



Calle Padre Aguirre, tramo Plataforma única entre la calle Gran Colombia y Mariscal Lamar. la redistribución del espacio de la calzada permite una mejor circulación peatonal.

La ***supresión de barreras arquitectónicas*** para peatones y personas con discapacidad, por ejemplo eliminación de postes, reubicación de letreros, basureros, etc. en lugares en donde el ancho de la vereda no es adecuado.

Implementación de programas en beneficio de los usuarios con discapacidad permanente; consensuado con las organizaciones que los representan, los operadores del transporte y las entidades encargadas de la planificación y financiamiento. Estos contemplarán la implementación de facilidades en la infraestructura, unidades de transporte y mejora en la calidad del servicio para estos grupos y, de ser necesaria, la implementación de servicios de transporte exclusivo para quienes definitivamente no puedan movilizarse de manera autónoma, requiriendo un trato personalizado debido al tiempo y modo de operación.

Rehabilitación cultural de los desplazamientos peatonales, es importante que la comunidad se sensibilice con respecto a los usuarios con discapacidad, tomando en cuenta que cada uno de nosotros puede estar en esa situación en algún momento de nuestra vida, y que en el instante que bajamos de los vehículos, volvemos a ser peatones. Por lo tanto somos beneficiarios de las mejoras en el sistema y en la infraestructura de la ciudad así como los ciudadanos más vulnerables.

La implementación de la bicicleta en todos los sistemas de transporte.

Los problemas identificados por los habitantes en relación al tráfico, son un reflejo de los retos globales de sustentabilidad y desarrollo, vinculados de manera muy estrecha con las consecuencias de un esquema de movilidad orientado al uso del automóvil. Este modelo enraizado en nuestra sociedad reduce la oportunidad para que los habitantes disfruten plenamente de su tiempo, dinero, salud y en general de su calidad de vida.

En otras ciudades del continente (México DF, Medellín, Quito) se demostró que la bicicleta es un modo de transporte flexible y eficiente en la dinámica de movilidad urbana; ratificando los modelos aplicados con anterioridad y de gran éxito de ciudades europeas.

La accesibilidad que brinda la bicicleta, se debe a que el uso de la misma no requiere de pago de tarifas, uso de combustible, licencia o proceso de matriculación; lo que además la hace que el medio de transporte sea más económico.
r el uso de la bicicleta como un medio de transporte cotidiano, es una de las estrategias del PMEP, táctica viable y segura que además permitirá construir la ciudad para vivir mejor que todos anhelamos.

Esta estrategia no será efectiva por si sola y por tanto no busca sustituir por completo los viajes en automóvil, si no ofrecer a la ciudadanía una alternativa de movilidad intermodal a través de lacual se racionalice el uso del vehículo privado.

Los objetivos que persigue la incorporación de la bicicleta como parte del sistema de transporte urbano se basan tanto en dotar de seguridad y calidad de recorrido a los actuales ciclistas urbanos como en incrementar el número de ciclistas urbanos, es decir incrementar la demanda sobre este modo de transporte.

Para ello es necesario, sin duda alguna, hablar de la infraestructura exclusiva para ciclistas, no sin antes analizar la necesidad de cambiar la cultura a favor de estos usuarios. El cambio cultural o aceptación peatones, operadores del transporte público y comercial, etc. garantizará la definición de más rutas para este medio de transporte.

Limitar la movilidad en bicicleta a una red de infraestructuras exclusivas significa condicionar la posibilidad de incorporar de manera real a la ésta como medio de transporte de corta, media y larga distancia; es imaginar que el trazado de una infraestructura garantizará por si sola el acceso a los destinos de viaje deseado por los ciclistas.

Dentro del PMEP, de manera general se manejan criterios de convivencia entre los modos de transporte; coexistencia entre ciudadanos con libertad de elegir el medio de transporte que más les convenga. Este concepto de convivencia garantizará la libertad de escoger las rutas para cubrir los deseos de viaje de los ciclistas.

Los criterios de seguridad vial definirán la incorporación de infraestructuras segregadas de los vehículos motorizados, para la circulación de bicicletas en los principales viarios de la ciudad. Criterios que, conforme a mejores prácticas a nivel mundial, se basan en las velocidades de operación de dichos ejes y en la composición del tráfico (porcentaje de vehículos livianos, porcentaje de vehículos pesados).

La bicicleta dentro del esquema de movilidad diferente al existente logrará que recuperemos la calidad de vida y nuestro sentido de pertenencia de la ciudad.

La "congestión" identificada visualmente por todos en los diversos viarios principales (vía rápida Cuenca- Azogues, Av. De las Américas, Av. Loja, Av. Fray Vicente Solano, Av. Huayna Cápac, etc) parece indicar que la mayoría de los habitantes de Cuenca se trasladan en automóvil; sin embargo esto no es así. La realidad es que en los autos en circulación únicamente se movilizan en promedio 1.1 personas , representando apenas el 30 % del total de viajes que se efectúan diariamente en el área urbana.

Aunque más del 64% de la población se moviliza en medios de transporte público (buses urbanos e intercantonales, taxis, camionetas de transporte de carga, entre otros) y en transporte no motorizado (a pie o bicicleta) , su participación disminuye rápidamente; actualmente solo el 0,3 % de los viajes urbanos diarios se realizan en bicicleta y se desconoce la representatividad de los viajes a pie en distancias menores a 2 Km.



Ciclista urbano cotidiano

CAPÍTULO

13

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN



13.1 Sistema viario

El modelo urbano actual parte de una situación donde la movilidad de proximidad se ha debilitado y comenzado a configurar nuevos patrones como consecuencia de desarrollos urbanos dispersos. Se ha producido un crecimiento en extensión de las funciones de centralidad asociadas a la localización de actividades económicas en la plataforma baja ubicada hacia el sur de la ciudad, en El Ejido.

La solución a la necesidad de una estructura y jerarquía funcional del viario posibilitan acercar los barrios al centro mediante un esquema diferente de transporte público y de viario peatonal, pero sobre todo es urgente acometer una nueva visión del viario estructurada sobre estos modelos de geografía del transporte.

El modelo actual, basado en la utilización múltiple de las vías de todos los niveles, debe sufrir varias transformaciones en función de las cargas de tráfico y de los objetivos de una política de movilidad sostenible:
a. Organización de la totalidad del viario en dos niveles de medio y largo recorrido (viario básico o principal) y viario de proximidad (viario de barrios).

b. El viario básico con prioridad motorizada, destinado al medio y largo recorrido con regulado mediante semáforos debe **acoger dos sistemas (público y privado - colectivo e individual), priorizando el público sobre el privado.**

c. Se jerarquiza los primeros niveles del viario urbano con criterios centrífugos, **impidiendo la utilización de los barrios como áreas de paso.**

d. La zona de concentración de actividades económicas y laborales debe asumir **prioridad para el transporte público colectivo y no motorizado.**

En la actualidad, la movilidad en vehículos motorizados privados es la base del modelo en la ciudad, y todo proyecto de movilidad no motorizada (peatonal, bicicleta) se ajusta al modelo existente, lo que implica que no necesariamente se presentan las mejores opciones en favor de los peatones y ciclistas, sino las que menos afectan al tránsito motorizado.

Las estimaciones cuantitativas y cualitativas que se presentan en este apartado están dirigidas únicamente a los viajes realizados en vehículos motorizados privados, que representan un 32 % de la movilidad global que se realiza sobre el sistema vial urbano. Si bien los datos presentados, diagnostican solo este porcentaje de la movilidad global, no se puede decir que el 68 % restante no se vería afectado por las cifras de carácter negativo, ya que una intersección o una vía congestionada afectan tanto a vehículos privados como al transporte público, peatones y ciclistas. **Las estrategias propuestas para liberar de problemas al tránsito motorizado privado deberán apuntar también al beneficio de los demás modos de transporte.**

13.1.1 La nueva jerarquía

La red de infraestructura vial, su geometría y la cobertura que genera, es el principal factor de ordenación urbana. La calle como parte del sistema viario urbano constituye un espacio canal de carácter totalmente público en el que se encuentran la mayor parte de las infraestructuras de servicios y en donde se realizan gran cantidad de actividades urbanas. En este espacio físico se desarrollan todos los flujos y relaciones entre los habitantes de la ciudad, por esto es necesario establecer y asumir nuevos criterios para su ordenación.

El marcado aumento de las relaciones de movilidad que se asocian al funcionamiento cotidiano de la ciudad, invita a reflexionar en el planteamiento de las funciones vinculadas al tránsito de personas, vehículos y mercancías, así como de las funciones de parqueo de vehículos, y de carga y descarga de mercancías y bienes.

La visión de una ciudad funcional organizada sobre infraestructura vial, debe ser enriquecedora en sus metodologías, el espacio público correspondiente al viario se jerarquiza por las prioridades y políticas que se han establecido para los diferentes niveles de relaciones entre sus habitantes.

Es necesario analizar la infraestructura viaria de la ciudad como el soporte físico para la movilidad de sus habitantes desde tres puntos de vista superpuestos:

• El viario es un espacio **multifuncional,** además de ser un canal de transporte de los ciudadanos, debe ser entendido como un espacio de actividad social, comercial y de comunicación, donde las personas son el eje articulador que configura la ciudad.

• El viario es un espacio **multimodal,** que funciona como soporte de todos los sistemas de transporte y satisface las demandas de movilidad de los ciudadanos, quienes eligen el modo en que movilizarse.

• El viario es un espacio **multiescalar,** según las relaciones a las que sirve de soporte, desde las relaciones del territorio con la ciudad, las relaciones de ciudad, entre barrios, de medio recorrido y las locales o de barrio. La asignación funcional de cada vía de la ciudad se realiza de acuerdo a su referencia escalar.





Principios de Jerarquización

La ordenación del espacio viario se ha basado en un análisis funcional de la totalidad de las vías de la ciudad, entendiendo a estas como varios sistemas continuos que se definen desde la infraestructura viaria donde cada una de sus partes asume funciones específicas. Por esto, **la jerarquización del sistema viario es fundamental para una gestión equilibrada del espacio público en Cuenca.**

Todo el sistema se articula sobre dos conceptos básicos, **calles de tránsito y calles de estancia,** es decir aquellos tramos de viario donde la función primordial es la circulación y que contrastan con aquellos donde la función del peatón debe ser predominante.

Este principio ha permitido organizar la ciudad en dos niveles entre los que existirá una relación equilibrada de accesibilidad, la red básica urbana de movilidad y la red local o barrial de movilidad.

La red básica, asume los desplazamientos realizados en todos los modos de transporte, asume los viajes de media y larga distancia, de conexión con el exterior y de conectividad entre barrios y el centro.

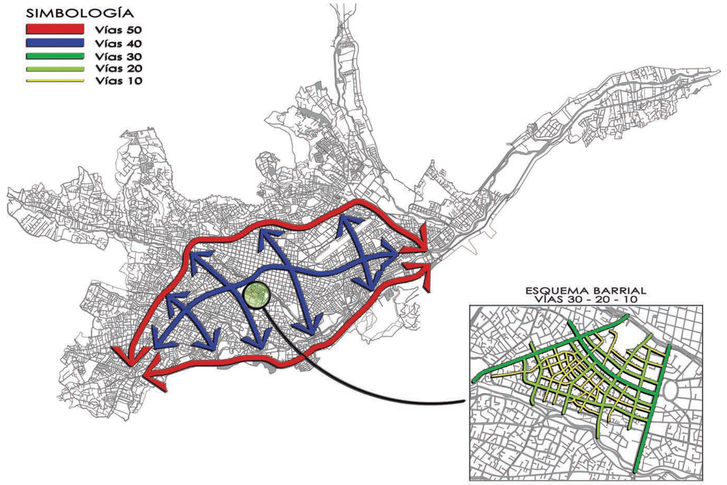
La red barrial asume la movilidad interna de los barrios basada en el principio de la cercanía. Es evidente que los recorridos de media y larga distancia requieren una participación dominante de medios motorizados de transporte, mientras que la red local prioriza los modos no motorizados.

Hasta el momento en Cuenca se ha realizado un planeamiento convencional e instintivo sobre la red viaria que ha dado respuesta solo en parte a las demandas de movilidad de los ciudadanos, **la satisfacción de las necesidades de transporte, debe realizarse, independientemente del modo utilizado** para realizar sus viajes diarios, los cuales están sujetos a diferentes prioridades.

La dominante demanda de viajes desde la periferia hacia el centro de la ciudad ha sido atendida mediante la saturación vehicular privada del viario del centro histórico. Las estrategias del PMEP garantizan liberar a este viario de todo tráfico de paso, sin dejar de atender al trafico local y optimizando la infraestructura existente para la convivencia de los diferentes modos de transporte. Al liberar al viario del centro histórico del intrusivo tráfico de paso no solo se pretende disminuir la congestión vehicular sino disminuir desequilibrios fisiológicos y psicológicos, que la contaminación visual, auditiva y ambiental generada por el exceso de vehículos, causan en las personas. Estos parámetros que rara vez son cuantificados y estudiados tienen un innegable efecto negativo en el confort de las personas que eligen el centro histórico como lugar para realizar sus gestiones personales ya sean laborales, comerciales o recreativas.

El desarrollo de la red viaria de la ciudad, ha sido orientado con prioridad a los viajes de larga distancia, lo que ha resultado en la creación de una oferta de infraestructura exclusiva para tráfico motorizado y que asigna desde una visión muy parcial los repartos del espacio urbano. Este modelo de desarrollo entrega un viario con capacidades funcionales mermadas y que genera conflictos a la hora de priorizar cualquier política de transporte sostenible. El modelo actual de viario que posee Cuenca presenta evidentes déficits multimodales y multifuncionales, se debe abrir posibilidades a nuevas redes, con diferentes jerarquías articuladas entre sí mediante mecanismos de intercambio.

La prioridad para los peatones se ha planteado como uno de los objetivos primordiales del PMEP y requiere un enfoque diferente en la asignación de los recursos del viario, los cuales serán adaptados desde el modelo actual con



transiciones lo menos traumáticas posibles para los modos de transporte que tendrán que ceder espacio. El peatón debe ser considerado como el principal protagonista de las actividades urbanas ya que dispone de las mejores condiciones para reunirse, conversar, comprar, detenerse, mirar y aprovechar todo lo que ofrece el entorno urbano de Cuenca. Al mismo tiempo el peatón es el usuario vial más vulnerable, que generalmente tiene una gran movilidad, al que no le gusta desviar su ruta hacia cruces cebra o esperar en veredas al cruce de vehículos y mucho menos utilizar pasos peatonales a desnivel, factores que influyen en gran medida en las condiciones que tendrán los niveles de jerarquía con preferencia para este modo de movilidad.

Como objetivo se plantea conseguir un cambio en la conducta de conductores y peatones que no solo aumente la seguridad vial sino que devuelva un ambiente cálido a la estancia en el espacio público de la ciudad, como con el que se cuenta en ciudades de riqueza patrimonial de países desarrollados donde en contraste con el nuestro existe una tradición cultural en los aspectos relacionados al tránsito como producto de la investigación, la experiencia, la asignación de recursos a la formación de choferes y la estricta aplicación de regulaciones para la obtención de licencias de conducir.
La disponibilidad de las personas al cambio en su comportamiento en cuanto a la movilidad es fundamental para la implementación de las propuestas y políticas producto de un estudio de reordenamiento del espacio viario disponible.

No se busca alterar el patrón geométrico actual en Cuenca, sino, incorporar nuevas prioridades para el transporte público y el aporte de peatones y ciclistas, evitando generar fricciones en la asignación de funciones a los corredores. La nueva jerarquía del viario optimiza la concentración de usos y la densidad de ocupación del suelo, de modo que sobre este descansen formas menos costosas y sustentables de desplazamiento, donde todos los medios de transporte se adapten a un nuevo esquema jerárquico funcional. El nuevo modelo plantea una alternativa a la dependencia del vehículo privado y para ello se ha clasificado cual es el espacio adecuado para este, el transporte público, la bicicleta y el peatón, y en qué condiciones es más eficiente como elemento de conectividad y en qué condiciones se debe regular su funcionamiento.

Criterios, alternativas y etapas de implementación para la nueva jerarquía del viario de Cuenca

Se ha comenzado con la separación de principios de jerarquía por modos de transporte, asignando a los modos de alto impacto urbano un modelo periférico que debe articular su jerarquía de modo adecuado desde el viario exterior hacia el central. Se ha realizado la interpretación de la jerarquía con referencia a todos los sistemas de transporte, superando la visión motorizada de la ciudad, reconociendo sistemas interrelacionados (barrios y ciudad) donde hasta el momento se han interpretado los niveles de escala urbana como globales. Esto ha permitido identificar zonas de intercambio entre el sistema exterior e interior al centro con el fin de articularlos de una manera más eficaz.

Estas zonas de intercambio de escala entre el centro y la periferia, están determinadas por un límite donde se invierten la prioridad de modos de transporte, es decir donde se potencia la accesibilidad de transporte público y no motorizado, y se localizan los parqueaderos de borde. La implementación de políticas de intermodalidad, facilita el intercambio entre modos de transporte; el cual se entiende, como la posibilidad de realizar un viaje desde su origen hasta su destino en varios modos, optimizando de esta manera la infraestructura existente con el objetivo de no saturar el espacio público con automóviles ni generar desequilibrios ambientales y sensoriales en los usuarios, que tornan la movilidad en una actividad de estrés y malestar.

Los criterios que se toman en cuenta para la generación de este modelo de red viaria son:

Primer criterio: considerar la nueva jerarquía del viario como una organización del espacio urbano. Se determinan niveles que concretan los parámetros de jerarquía en lo referente a las áreas residenciales donde los modos no motorizados reciben prioridad sobre los motorizados.

Se introduce el concepto de "calle residencial", donde los peatones reciben preferencia sobre el vehículo, además es donde se pueden realizar funciones que se han perdido del espacio público como el juego, la comunicación o simplemente el estar en este espacio, esto devuelve una escala humana a la ciudad, los barrios y sus calles.

Estos conceptos se han expresado bajo criterios de zonas libres de tráfico externo, se recoge exclusivamente el tráfico con destino en la zona, que corresponde a los residentes y servicios de cada área. No se pueden establecer niveles rígidos, pero se ha dado importancia en mantener criterios claros en cada intervalo de jerarquía, evitando superponer funciones y generar conflictos entre modos de transporte.

Segundo criterio: se plantea la jerarquización del viario como instrumento para la separación o integración de los diferentes modos, intentando establecer referencias para su coexistencia. En la proximidad al centro histórico de la ciudad se priorizan los modos públicos y no motorizados y su coexistencia. Este enfoque es diferente en las zonas más afectadas por las demandas de viajes de carácter territorial, donde la separación de modos motorizados y no motorizados se enfatiza, dando lugar a diseños que dan prioridad al vehículo privado sobre el transporte público y los viajes peatonales.

Tercer criterio: Se ha prestado especial atención a la diferenciación entre las demandas de tráfico de tránsito y tráfico de destino o residencial, para poder asignar niveles especializados para tramos de aproximación a los destinos. Se pretende evitar problemas que se originan de la incorrecta asignación de tránsitos de paso y destino sobre el mismo viario.

Cuarto criterio: la definición de los niveles inferiores de jerarquía se ha delimitado de acuerdo a la traza urbana, especialmente en el centro histórico. En los niveles barriales, donde se han priorizado los modos no motorizados, se introduce el concepto de eje barrial como elemento integrador desde el punto de vista peatonal y reconociendo la carga motorizada como una función penalizadora. En cambio en la zona de borde urbano se invierten los criterios, admitiéndose los ejes viarios como articuladores territoriales a los que hay que aportar soluciones para neutralizar su efecto de barrera para los barrios.

Quinto criterio: Evitar los tráficos motorizados en tránsito que sufren actualmente los barrios y no solo el centro histórico, introduciendo nuevas posibilidades en la organización del tráfico privado y el transporte público. Con este criterio se pretende invertir la función de eje separador provocado por una excesiva motorización hacia un eje integrador especializado que posibilita una relación más fuerte de los barrios con el centro histórico. Además se introducen nuevos esquemas para el transporte público, más ágiles y eficaces, se refuerza la capacidad del eje como soporte de actividades económicas, asociando nuevos usos que parten de la especialización del viario a las edificaciones anexas.

La reordenación de la red viaria para el vehículo motorizado privado se ha establecido sobre la base de la integración de todos los sistemas de transporte, en un marco de tres etapas de implementación, la programación temporal de estas etapas en ciclos muy precisos de tiempo no es viable ya que dependen de varios factores incontrolables.

- **Primera etapa:** reordenamiento de la accesibilidad al centro histórico de Cuenca mediante bucles de entrada y salida, que garanticen la accesibilidad motorizada privada al centro, disminuyendo los tráficos de paso: inicio de los sistemas barriales como principio urbano, que se protegen del tránsito intrusivo.

- **Segunda etapa:** se ajusta desde la anterior y se aplican medidas en el sistema de intercambio modal para evitar la presión que producen los tráficos de agitación en el viario local de los barrios y del centro histórico, este escenario debe favorecer la intermodalidad entre los sistemas de alto y bajo impacto como vehículo privado – transporte público.

- **Tercera etapa:** se parte con la configuración de la nueva jerarquía, introduciendo principios de calmado de tráfico en los niveles inferiores, la creación de áreas de accesibilidad y zonas funcionales que se protejan del tráfico ajeno al área, favoreciendo la accesibilidad de los residentes, integrando al sistema corredores peatonales donde se garantice la accesibilidad universal.

La inclusión de estas etapas de implementación requiere de la resolución de los problemas que se derivan de la ordenación de la accesibilidad en todos los niveles de la ciudad, de una manera en lo posible simultánea. Requiriéndose así el acondicionamiento de espacios para el estacionamiento de vehículos privados y bicicletas en los puntos de acceso al transporte público, los que permitan el intercambio de modos de viaje. En la actualidad se cuenta con el parqueadero del Parque de la Madre en el Sur-Este de la ciudad y el PRAC, en proceso de construcción, ubicado en la Huayna Capac y Simón Bolívar, en la zona Nor-Este, estos espacios tienen una ubicación perimetral al centro histórico y permiten una articulación entre modos de transporte.

En este nuevo modelo de jerarquía la relación entre el número de peatones y el número de vehículos debe ser un índice en constante crecimiento en todas las jerarquías de la red urbana, pero con énfasis en la red local de calles. Será adecuado el establecimiento y estudio regular de un índice peatón - vehículo que permita el monitoreo durante la fase de servicio del modelo, con el fin realizar los ajustes pertinentes.

Conceptos del nuevo modelo de jerarquía para el viario de Cuenca

- El nuevo modelo es una herramienta para establecer la estructura territorial de la ciudad y como referencia para la planificación del conjunto de modos de transporte que operan en la ciudad.

- Se han introducido nuevos principios en la concepción de la estructura del modelo, que además de ser más rica en la asignación de funciones, se convierte en un instrumento para la gestión dirigida a los diferentes modos de transporte, potenciando su capacidad instrumental y funcionalidad operativa.

- La propuesta responde al modelo de accesibilidad, antes que al de movilidad, incluyendo niveles de análisis de carácter intermodal, vinculando los sistemas no motorizados y las áreas estanciales como parte del sistema.

- Las asignaciones de funciones para el viario se han realizado para cada tramo, relacionando estas características con su nivel en la jerarquía descrita.



El nuevo sistema viario de Cuenca

La red viaria urbana se entiende como el conjunto de espacios de dominio y uso público, que se destinan a la circulación de personas y vehículos. **Una de las propiedades de la red viaria urbana es constituir el soporte de funciones de vital importancia para el funcionamiento de la movilidad que genera economías de escala urbana.**
Este enfoque pone de manifiesto condiciones importantes que han determinado las decisiones para definir cada rango de jerarquía.

La primera resuelve la necesidad de adaptar los parámetros de diseño físico y funcional de las vías, incorporando prioridades para el transporte público y el peatón, desde el punto de vista infraestructural y de la gestión operativa, por otra parte existe la necesidad de establecer niveles de ordenación mediante los circuitos externos a los barrios.

El resultado ha sido una nueva red urbana de carácter multimodal y un sistema periférico a los barrios que garantice su accesibilidad en cualquier modo de transporte.

De esta manera se han establecido una serie de criterios basados en la necesidad de delimitar los barrios, materializados en áreas funcionales, con lo cual se ha conformado la totalidad de la malla viaria.

Desde el punto de vista de la gestión de tráfico se introducen elementos de gestión y control de la nueva jerarquía, adecuada semaforización y la implementación de intersecciones que regulen las velocidades en recorridos largos dentro de la zona urbana con el motivo de disuadir los tráficos de paso.

Con la idea de establecer un sistema continuo pero compuesto sobre la base de recorridos cortos entre barrios, anexos por cercanía física y en función de la especialización de áreas de la ciudad, se deben introducir nuevos criterios de diseño:

- **Primero: la permeabilidad transversal en los ejes primarios para otros sistemas de transporte, especialmente los no motorizados.**

- **Segundo: la permeabilidad longitudinal, con un nuevo reparto físico del perfil del viario que permita la coexistencia entre modos, priorizando los no motorizados.**







Primer Nivel Urbano: Red básica

Las funciones principales de este primer nivel son el transporte, la distribución de tráficos y la accesibilidad motorizada urbana. La red básica se organiza desde el viario de conexión territorial, la red urbana principal y la red urbana secundaria de carácter colector y distribuidor. Una de los parámetros que define el rango de jerarquía asignado a una vía es la distancia de los viajes que soporta, por lo que se define como:

- **Viaje largo:** viajes realizados sobre una vía con continuidad funcional en distancias mayores a 6 km.

- **Viaje medio:** viajes realizados sobre una vía con continuidad funcional en distancias entre 3 y 6 km.

- **Viaje corto:** viajes realizados sobre una vía con continuidad funcional en distancias entre 1 y 3 km.

En estos rangos de jerarquía, el volumen de peatones es significativo, además las relativas altas velocidades de circulación de los vehículos motorizados pueden resultar en una amenaza para la seguridad de estos, por lo que dotar de veredas con anchos apropiados es clave para una movilidad eficiente de este modo no motorizado, se considera:

- La clase de vía, la velocidad de circulación de vehículos motorizados y el volumen peatonal esperado.

- La pertenencia o no del tramo de vereda a un corredor peatonal.

- Las exigencias que pueden suponer los usos de suelo y las edificaciones adyacentes al tramo de vereda.

- Los requerimientos de las infraestructuras que deban alojarse en el tramo de vereda.

- Aspectos de paisaje o urbanismo.

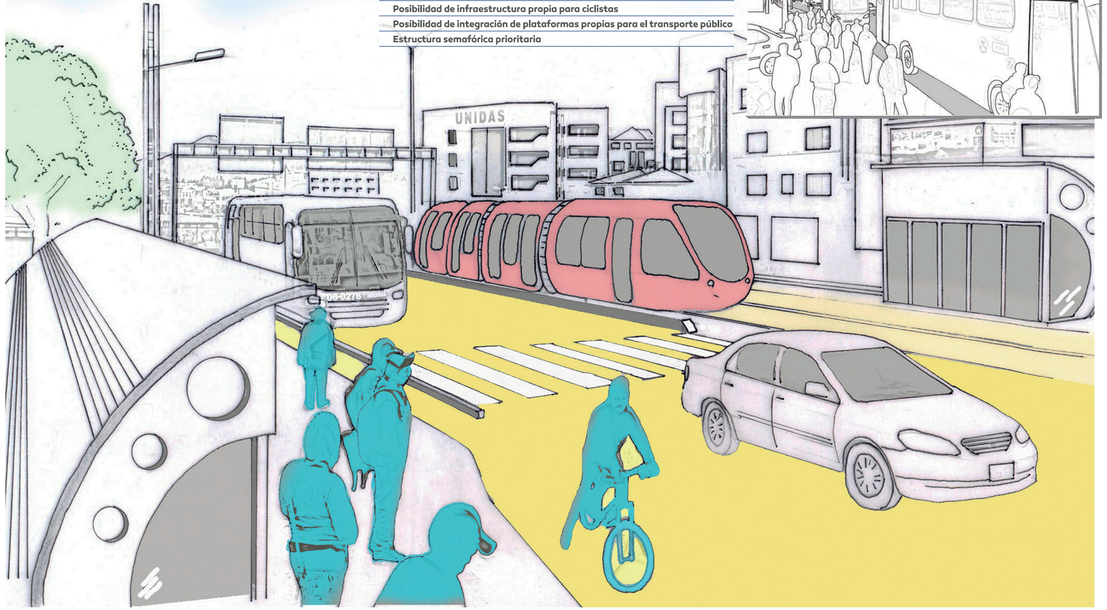
Analizando el viario existente, se define la siguiente clasificación tipológica:

VÍAS 50

Formado por el viario especializado en viajes medianos y largos a lo largo de la ciudad, así como el viario que conecta a la ciudad con otros destinos externos por medio de la red estatal. Es un viario de mayor capacidad, diseñado para velocidades altas de circulación.

Vías 50
Velocidad máxima permitida 50 km/h
Intensidades < 800 veh/h/c
4 carriles, dos por sentido
Ancho de carril 3.50 m
Plataformas de acera con un mínimo de 2,00 m libres
Distribución modal motorizado/no motorizado: 80 % / 20 %
Posibilidad de infraestructura propia para ciclistas
Posibilidad de integración de plataformas propias para el transporte público
Estructura semafórica prioritaria

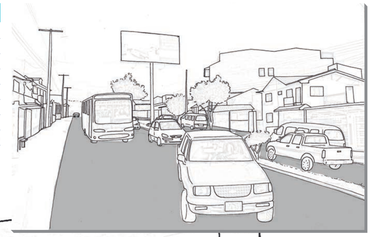




VÍAS 40

Sirve para canalizar los tráficos para el acceso a los barrios procedentes del viario principal y con destino local, o bien la salida de los barrios procedentes del viario local con destino al principal. Además permite la conectividad entre las diferentes zonas de la ciudad con el centro. En estas vías se producen agrupaciones de transito procedente de distintas zonas, es decir asumen una función colectora y al mismo tiempo deben incorporar una carga peatonal significativa. Por su función colectora y distribuidora, será en estas vías donde se produzcan los mayores niveles de congestión, por lo que su papel dentro de la red básica urbana es fundamental. Normalmente se ubican en la periferia de los barrios y funcionan como delimitadores de estos, en el caso de encontrarse una de estas vías en el interior de un barrio, no deberán resultar en una barrera para la circulación peatonal, por lo que una adecuada gestión de tráfico es necesaria para no generar un eje divisor.

Vías 40
Velocidad máxima permitida 40 km/h
Intensidades < 500 veh/h/c
Plataformas de acera con un mínimo de 2,00 m libres
Distribución modal motorizado/no motorizado: 70 % / 30 %
Posibilidad de infraestructura propia para ciclistas
2 carriles, uno por sentido
Ancho de carril 3,20 m
Posibilidad de integración de plataformas propias para el transporte público





Segundo Nivel Urbano: Red local

Estas vías tienen una intensidad de tráfico mínima, se considera el viario interior de los barrios y es recomendable que no se superen los 30 km/h. Su función principal es la distribución de los movimientos no motorizados y el acceso motorizado de los residentes, sus funciones prioritarias compaginan con actividades como la la residencia, el paseo, compras, etc.

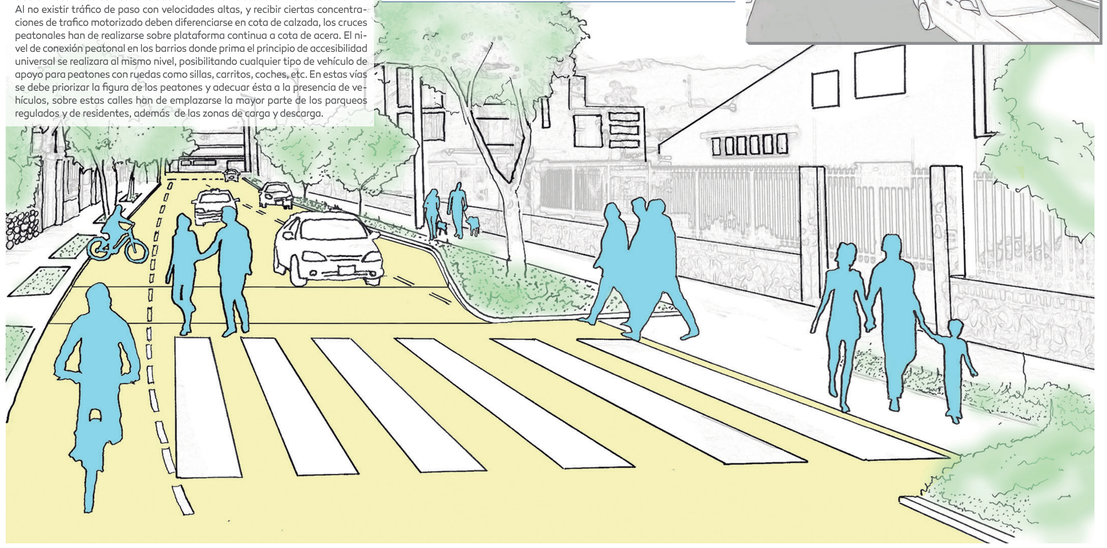
Esta red a su vez se organiza en diferentes niveles alrededor del concepto de **"calles barriales"**.

CALLES 30

• **Calles 30,** cuya función es distribuir el tráfico motorizado en el interior de los barrios y concentrar las conexiones entre la red básica urbana y la red local, estas calles están especializadas para viajes de corta distancia por lo que se consideran recorridos con continuidad funcional en distancias menores a 1.5 km. Al no existir tráfico de paso con velocidades altas, y recibir ciertas concentraciones de trafico motorizado deben diferenciarse en cota de calzada, los cruces peatonales han de realizarse sobre plataforma continua a cota de acera. El nivel de conexión peatonal en los barrios donde prima el principio de accesibilidad universal se realizara al mismo nivel, posibilitando cualquier tipo de vehículo de apoyo para peatones con ruedas como sillas, carritos, coches, etc. En estas vías se debe priorizar la figura de los peatones y adecuar ésta a la presencia de vehículos, sobre estas calles han de emplazarse la mayor parte de los parqueos regulados y de residentes, además de las zonas de carga y descarga.

Calles 30
Velocidad máxima permitida 30 km/h
Intensidad máxima de 400 veh/h
2 carriles, uno por sentido
Distribución modal motorizado / no motorizado 50 % / 50 %
Diferencia de cota en calzada
Eliminación total de circuitos de paso
Cruces peatonales a nivel
Posibilidad de infraestructura propia para ciclistas
La bicicleta puede funcionar en coexistencia
Ancho de carril 3,00 m
Plataforma de acera con un mínimo de 2,50 m





CALLES 20

• **Calles 20,** aseguran el acceso a los usos de los edificios e instalaciones, el diseño de estas calles tiene un carácter de espacio público estancial y permiten actividades como el juego o el paseo por toda el área de la calle, el acceso vehicular a estas calles será de único interés para los habitantes.

Calles 20
Velocidad máxima permitida 20 km/h
Intensidad máxima de 200 veh/h
Diseño en plataforma única
Eliminación total de circuitos de paso
El acceso puede ser controlado
La bicicleta funciona en coexistencia





CALLES 10

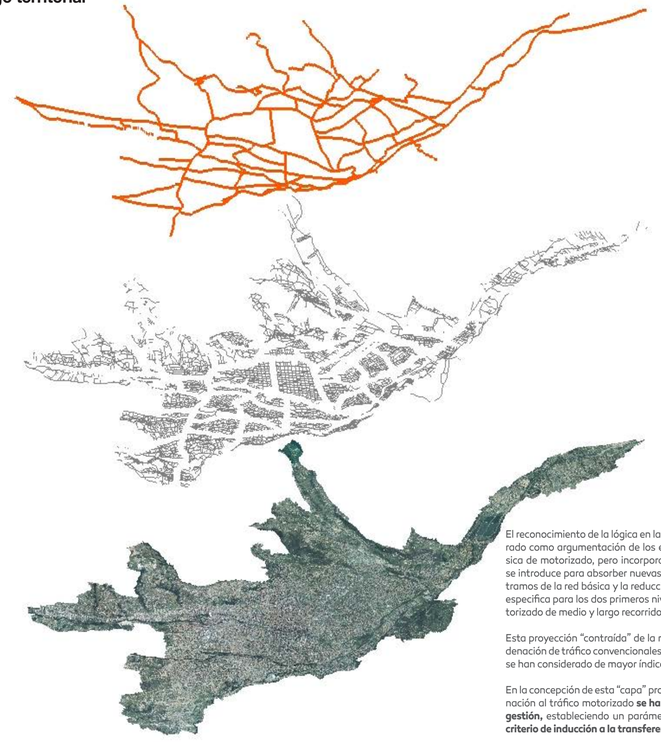
De estricto carácter peatonal, facilitan las relaciones sociales, comerciales, patrimoniales y turísticas. Toda la plataforma vial está dedicada de forma exclusiva a los peatones, ornamentación y servicios. **El acceso de vehículos será controlado** y se permitirá en casos excepcionales, como vehículos de emergencia o de transporte de bienes, para esto se deberá disponer de una franja continua que permita su tránsito. **Estas calles permiten un desarrollo favorable para el comercio y todas las actividades adyacentes, de igual manera ofrecen un espacio seguro y agradable al reducirse notablemente la contaminación ambiental, visual y acústica.**

Calles 10 o peatonales
Velocidad máxima permitida 10 km/h
Diseño peatonal
Prioridad para vecinos y servicios
Se permite la carga y descarga en situaciones y horarios regulados
La bicicleta funciona en coexistencia con limitación en la velocidad
Acceso de vehículos regulado





13.1.2 El sistema viario de rango territorial

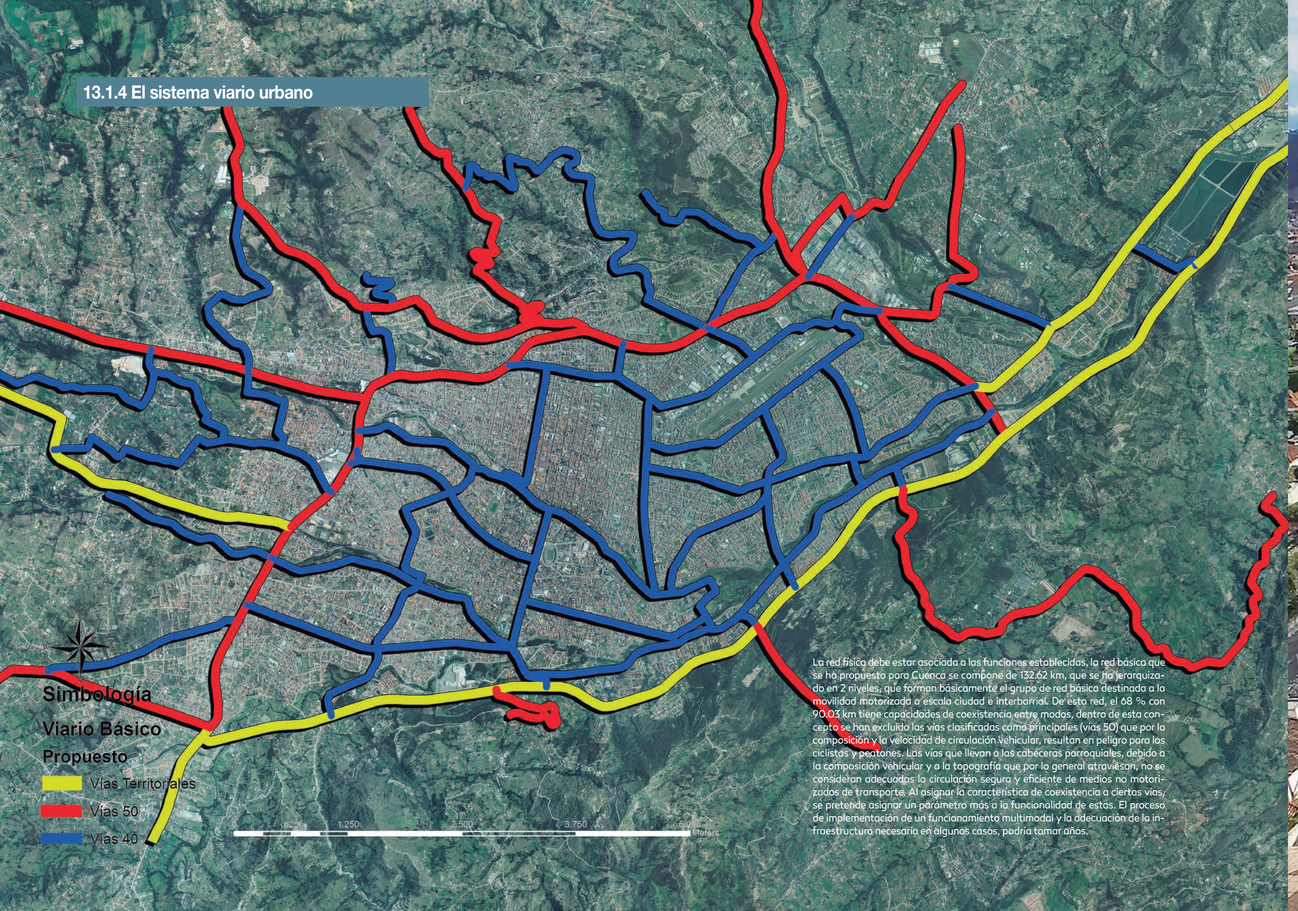


El reconocimiento de la lógica en la funcionalidad actual de la red se ha recuperado como argumentación de los enfoques para la construcción de la red básica de motorizado, pero incorporando dos nuevas visiones, la capacidad que se introduce para absorber nuevas perfilaciones de carácter multimodal en los tramos de la red básica y la reducción de los trayectos ilimitados hacia una red específica para los dos primeros niveles que serán los asignables al tráfico motorizado de medio y largo recorrido.

Esta proyección "contraída" de la red global actual recoge los principios de ordenación de tráfico convencionales, incluso con cierto énfasis en los tramos que se han considerado de mayor índice en el crecimiento de la demanda privada.

En la concepción de esta "capa" proyectada de la red heredada que será la asignación al tráfico motorizado **se ha utilizado una técnica de gestión de la congestión,** estableciendo un parámetro de máxima congestión admisible **como criterio de inducción a la transferencia modal.**

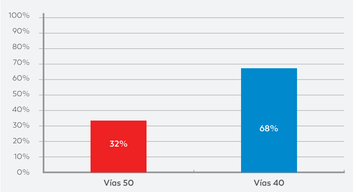
13.1.4 El sistema viario urbano



La red física debe estar asociada a las funciones establecidas, la red básica que se ha propuesto para Cuenca se compone de 132.62 km, que se ha jerarquizado en 2 niveles, que forman básicamente el grupo de red básica destinada a la movilidad motorizada a escala ciudad e interbarrial. De esta red, el 68 % con 90,03 km tiene capacidades de coexistencia entre modos, dentro de este concepto se han excluido las vías clasificadas como principales (vías 50) que por la composición y la velocidad de circulación vehicular, resultan en peligro para los ciclistas y peatones. Las vías que llevan a las cabeceras parroquiales, debido a la composición vehicular y a la topografía que por lo general atraviesan, no se consideran adecuadas la circulación segura y eficiente de medios no motorizados de transporte. Al asignar la característica de coexistencia a ciertas vías, se pretende asignar un parámetro más a la funcionalidad de estas. El proceso de implementación de un funcionamiento multimodal y la adecuación de la infraestructura necesaria en algunos casos, podría tomar años.



RED BÁSICA URBANA



RED BASICA	LONGITUD (KM)	% DE RED BASICA
Vías 50	42,59	32%
Vías 40	90,03	68%
TOTAL	**132,62**	**100,00%**

La Red Básica Urbana en sus dos niveles de Jerarquía está compuesta por los siguientes tramos:

VÍAS 50			
NOBRE DE LA VIA	**NÚMERO DE CARRILES**	**ANCHO DE CARRILES (M)**	**CAPACIDAD**
Av. De las Americas	6	4	10830
Abelardo J. Andrade	4	3	3800
Ordoñez Lasso	4	4	7220
Camino a Ricaurte	2	3	1900
Camino a Ochoa León	2	3	1900
Camino a Baños	4	3	3800
Camino a Turi	2	3	1900
Camino a Lazareto	2	3	1900
Camino a San Pedro del Cebollar	2	3	1900

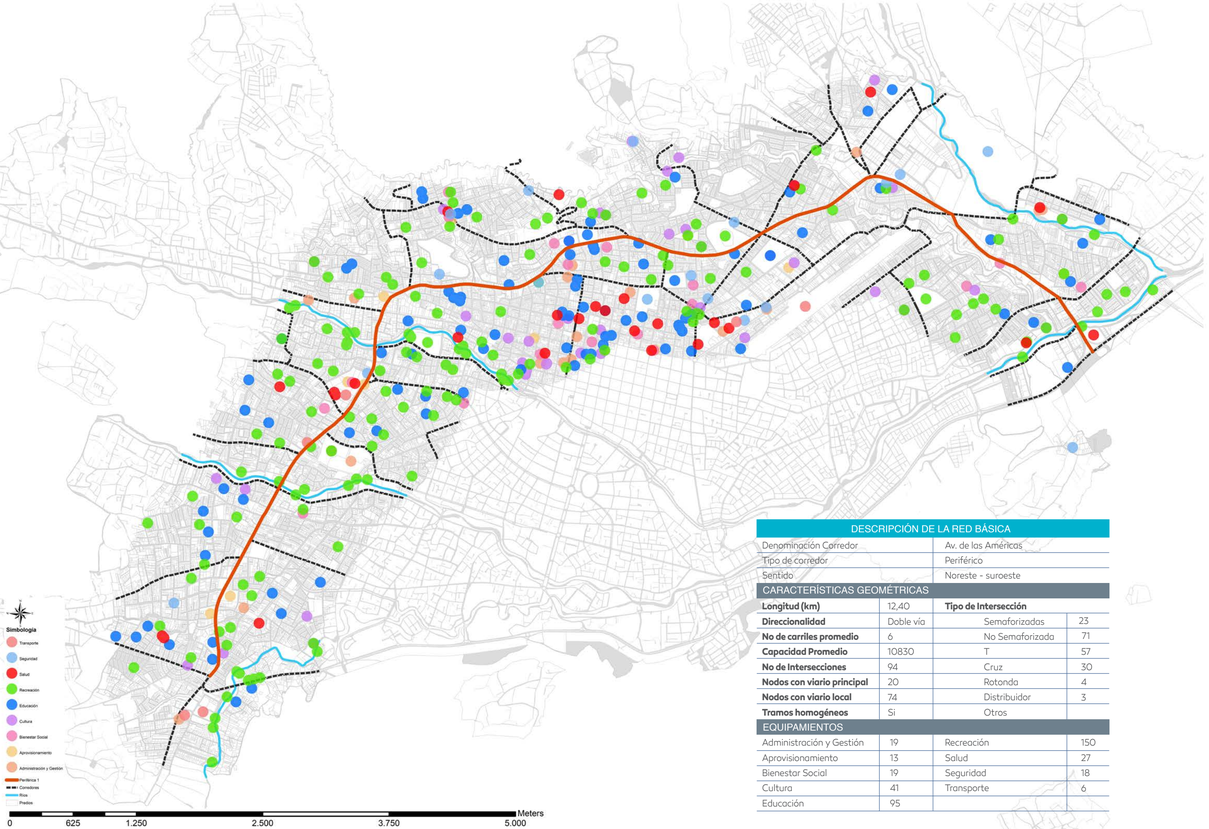
VÍAS 40			
NOBRE DE LA VIA	**NÚMERO DE CARRILES**	**ANCHO DE CARRILES (M)**	**CAPACIDAD**
HEROES DE VERDELOMA	4	3	6974
HUAYNA - CAPAC	4	3	7220
DOCE DE ABRIL	4	3	7220
PARAISO	4	3	1946
DIEZ DE AGOSTO	4	3	7220
CRESPO TORAL REMIGIO	4	3	7043
DOCE DE OCTUBRE	4	3	7220
SOLANO VICENTE FRAY	5	3	9025
PICHINCHA	4	3	3800
DOCE DE ABRIL	4	3	7220
PRIMERO DE MAYO	4	3	3610
GONZALEZ SUAREZ	4	3	3610
BOSCO DON	2	3	1900
DIEZ DE AGOSTO	4	3	7220
BARRIAL BLANCO	4	3	3800
DEL CONCIERTO	2	3	1900
DE LA TORRE CARDENAL	2	3	1900
MIRAFLORES	4	3	3800
DE LOS CANARIS PASEO	4	3	7220
HURTADO DE MENDOZA	4	3	7220
ESPANA	4	3	7220
RAMIREZ DAVALOS GIL	4	3	7220
VINTIMILLA CORNELIO	2	3	1900
VEINTE Y CUATRO DE MAYO	4	3	7220
LOS ANDES	4	3	7220
TURUHUAYCO	4	3	3800
UHLE MAX	4	3	7220
RAYOLOMA	2	3	1900
ARIZAGA VEGA CARLOS	4	3	3800
DE LOS CEREZOS	4	3	1900
PROANO LEONIDAS MONSENOR	2	3	1900
MUNOZ DANIEL	2	3	1900
CAYAMBE	2	3	1900
LLORET BASTIDAS ANTONIO	2	3	1900
GUAYAS	2	3	1900

JERARQUIZACIÓN VIARIO BÁSICO	RED BÁSICA	
	VIARIO PRINCIPAL	VIARIO SECUNDARIO
ANCHO ENTRE FACHADAS MINIMO	> 20 metros	12 - 20 metros
ANCHO DE VEREDA LIBRE	> 2,50 metros	> 2,50 metros
ANCHO DE CARRIL	3,50 metros	3,20 metros
VOLUMENES DE PEATONES	Bajo	Medio
SEÑALIZACION VERTICAL Y HORIZONTAL (*)	Si 	Si 
MODALIDAD SOPORTADA	Motorizada Privada Transporte Publico No motorizados	Motorizada Privada Transporte Publico No motorizados
LIMITADORES DE VELOCIDAD Y CONTROL DE ACCESO (*)	Semaforos Redondeles	Semaforos Redondeles
APARCAMIENTOS		
ANCHO DE CARRIL PARA PARQUEO EN PARALELO	------	------
PLATAFORMAS	Segregación Calzada - Acera	Segregación Calzada - Acera
FUNCIÓN	Ronda y conexión con Secundario. Conectividad entre las grandes piezas de la ciudad	Aproximación a destino de distribución a nivel ciudad
TIPOLOGIA DE VIAJES	Urbanos de largo recorrido a nivel ciudad	Urbanos de medio recorrido
DISTRIBUCION MODAL (%) MOTORIZADO/NO MOTORIZADO	90 / 10	70 / 30
ESCALA	Ciudad	Interbarrial
IMD - SENTIDO	Variable > 5000 veh/dia	Variable 2000 - 5000 veh/dia
IMH MÁXIMA	< 800 veh/h/c	< 500 veh/h/c
VELOCIDAD	< 50 km/h	< 40 km/h
SEMAFORIZACIÓN	Numero de fases inferior a 3 No giros a la izquierda	Numero de fasese inferior a 3

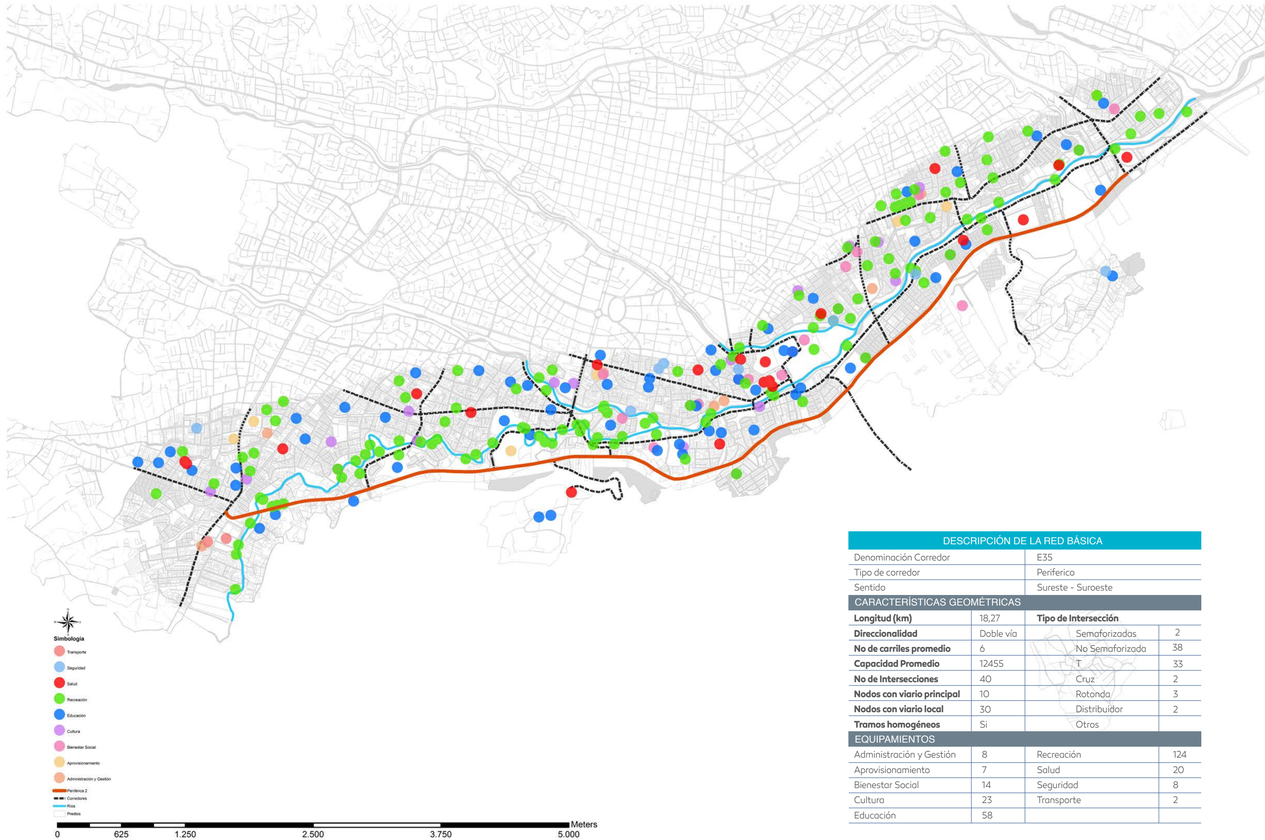
(*) Señalización especifica y Medidas especiales en entornos sensibles (Colegios, corredores escolares, universidades, Hospitales, etc)

JERARQUIZACIÓN VIARIO BÁSICO	RED DE BARRIO / CALLES LOCALES O DE BARRIO		
	EJES DE BARRIO CALLES 30	CALLES 20 Km/h	CALLES PEATONALES CALLES 10 Km/h
ANCHURA ENTRE FACHADAS MINIMO	> 10 metros	> 8 metros	> 7 metros
ANCHO DE VEREDA	> 2,50 metros	Plataforma única	Plataforma única
ANCHO DE CARRIL	3,00 metros	Plataforma única	Plataforma única
VOLUMENES DE PEATONES	Medio - Alto	Alto	Muy Alto
SEÑALIZACION VERTICAL Y HORIZONTAL (*)	Si 	Si 	Si 
MODALIDAD SOPORTADA	Transporte Publico Motorizados Locales No Motorizados	Motorizados Locales No motorizados	No motorizados
LIMITADORES DE VELOCIDAD Y CONTROL DE ACCESO (*)	Velocidad < 30 km/h Medidas de calmado de tráfico	Velocidad < 20 km/h Moviliario urbano	Velocidad < 10 km/h Control de accesos Moviliario Urbano
APARCAMIENTOS			
ANCHO DE CARRIL PARA PARQUEO EN PARALELO	2,40 metros	2,40 metros	------
PLATAFORMAS	Segregación Calzada - Acera. Unica en intersec-ciones y pasos peatonales.	Unica	Unica
FUNCIÓN	Vías de acceso a destino final. Recolección y distri-bución de tráfico local (Nunca de paso).	Tramos de inicio y fin del viaje.	Movimientos no motorizados.
TIPOLOGIA DE VIAJES	Movimientos internos a nivel de Barrio.		Movimientos locales en medios no motorizados - motorizados
DISTRIBUCIÓN MODAL (%) MOTORIZADO/NO MOTORIZADO	50 / 50	20 / 80	0 / 100
ESCALA	Barrial		
IMD - SENTIDO	Variable 2000 - 4000 veh/dia	Variable 1000 - 2000 veh/dia	--------
IMH MÁXIMA	< 300 veh/h/c	< 200 veh/h/c	--------
VELOCIDAD	< 30 km/h	< 20 km/h	< 10 km/h
SEMAFORIZACIÓN	--------	--------	--------

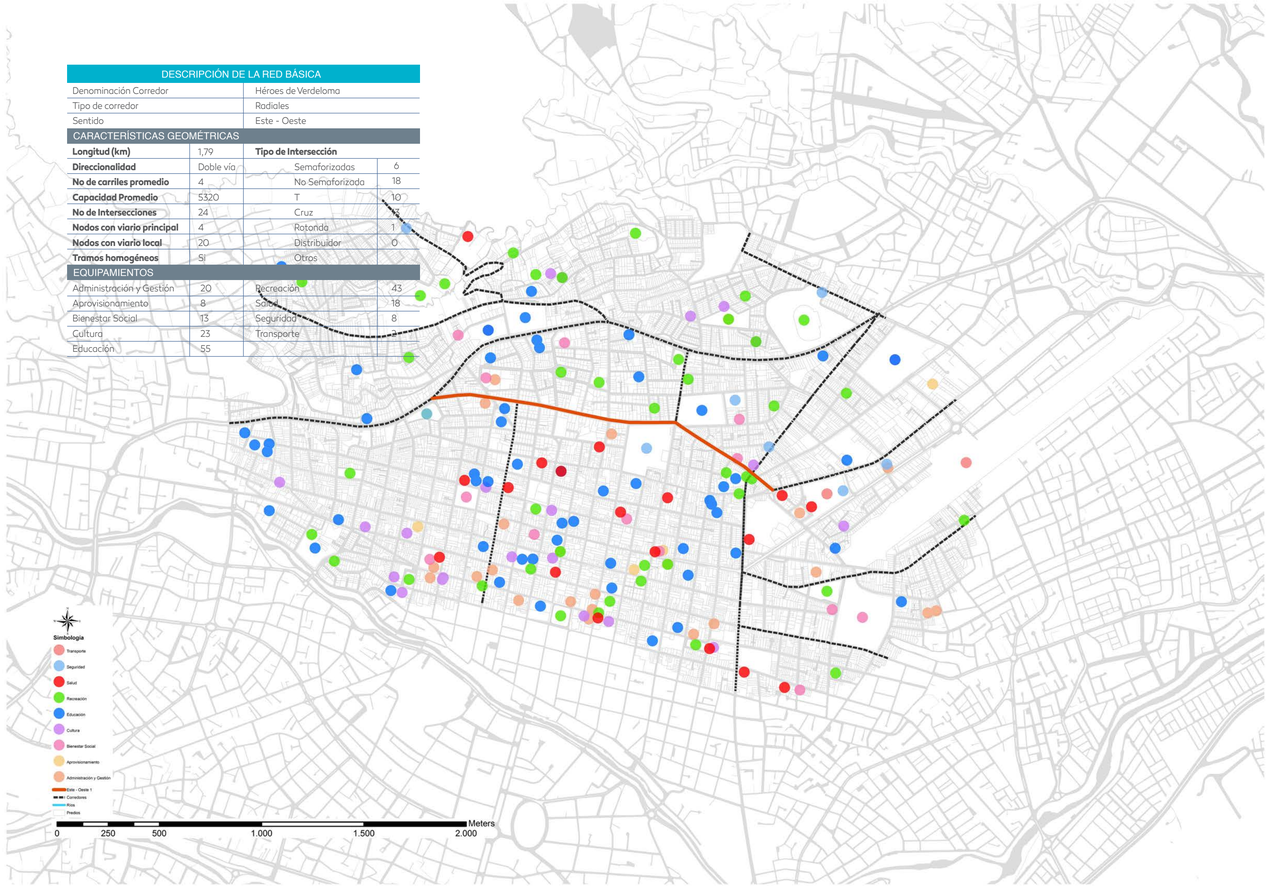
(*) Señalización especifica y Medidas especiales en entornos sensibles (Colegios, corredores escolares, universidades, Hospitales, etc)



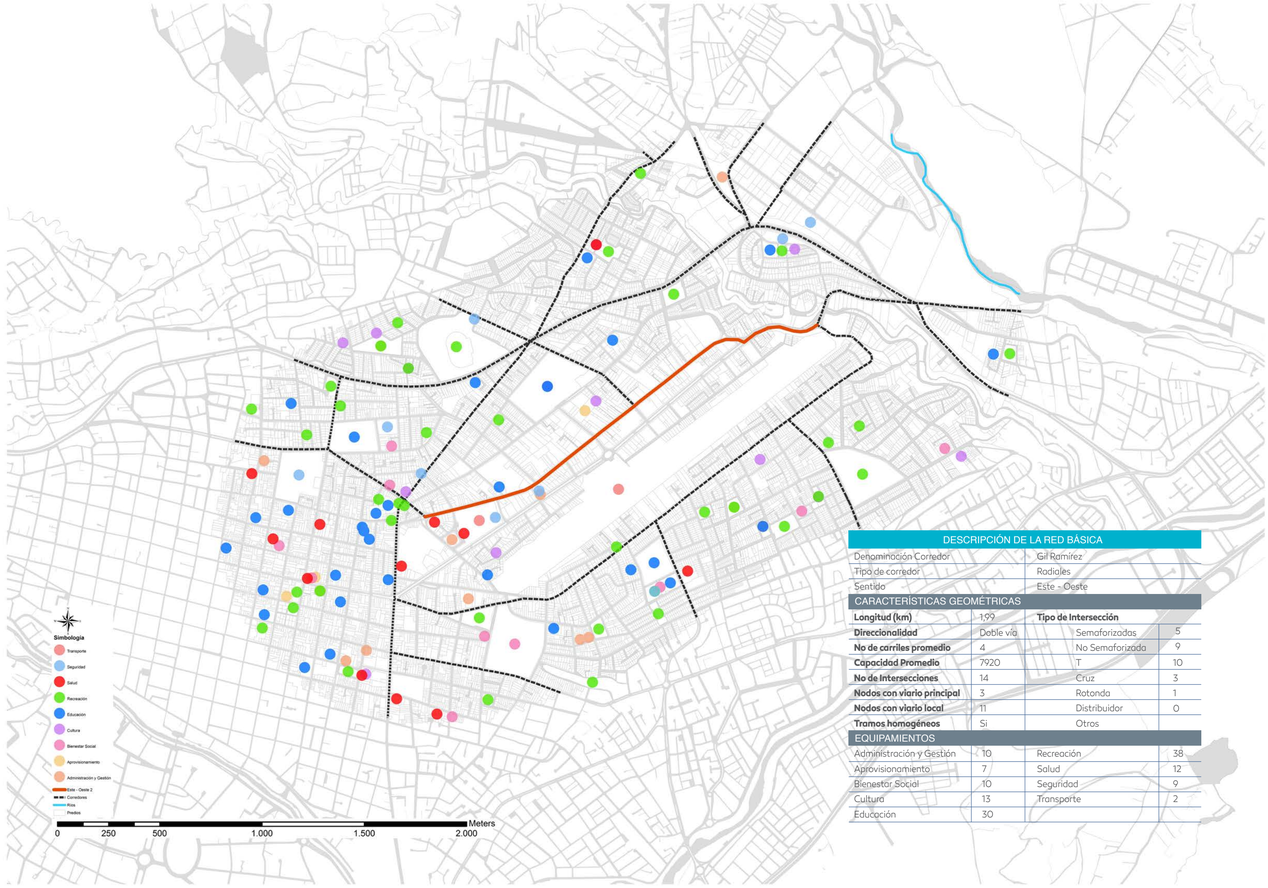
DESCRIPCIÓN DE LA RED BÁSICA			
Denominación Corredor		Av. de las Américas	
Tipo de corredor		Periférico	
Sentido		Noreste - suroeste	
CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS			
Longitud (km)	12,40	**Tipo de Intersección**	
Direccionalidad	Doble vía	Semaforizadas	23
No de carriles promedio	6	No Semaforizada	71
Capacidad Promedio	10830	T	57
No de Intersecciones	94	Cruz	30
Nodos con viario principal	20	Rotonda	4
Nodos con viario local	74	Distribuidor	3
Tramos homogéneos	Si	Otros	
EQUIPAMIENTOS			
Administración y Gestión	19	Recreación	150
Aprovisionamiento	13	Salud	27
Bienestar Social	19	Seguridad	18
Cultura	41	Transporte	6
Educación	95		



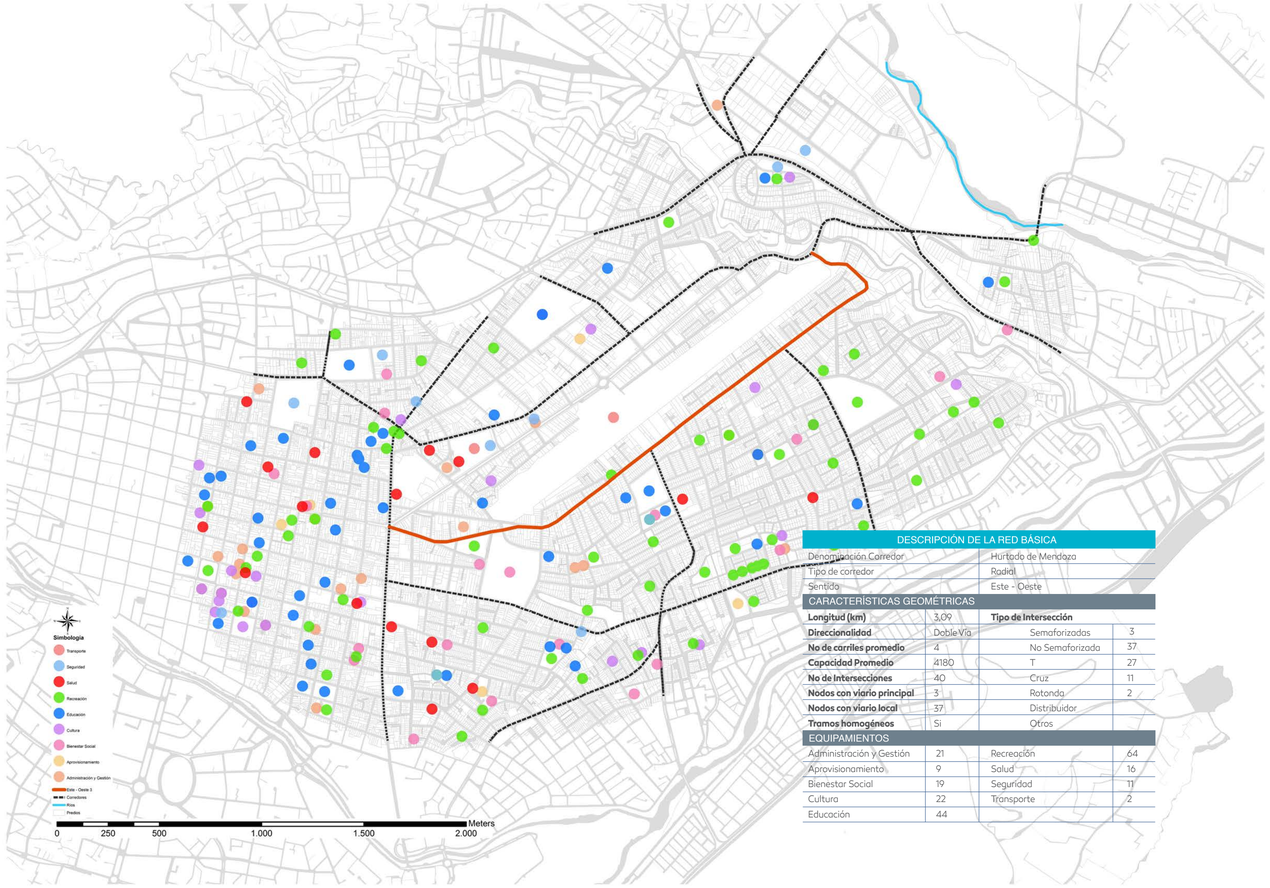
DESCRIPCIÓN DE LA RED BÁSICA			
Denominación Corredor		E35	
Tipo de corredor		Periferico	
Sentido		Sureste - Sureoeste	
CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS			
Longitud (km)	18,27	**Tipo de Intersección**	
Direccionalidad	Doble vía	Semaforizadas	2
No de carriles promedio	6	No Semaforizada	38
Capacidad Promedio	12455	T	33
No de Intersecciones	40	Cruz	2
Nodos con viario principal	10	Rotonda	3
Nodos con viario local	30	Distribuidor	2
Tramos homogéneos	Si	Otros	
EQUIPAMIENTOS			
Administración y Gestión	8	Recreación	124
Aprovisionamiento	7	Salud	20
Bienestar Social	14	Seguridad	8
Cultura	23	Transporte	2
Educación	58		



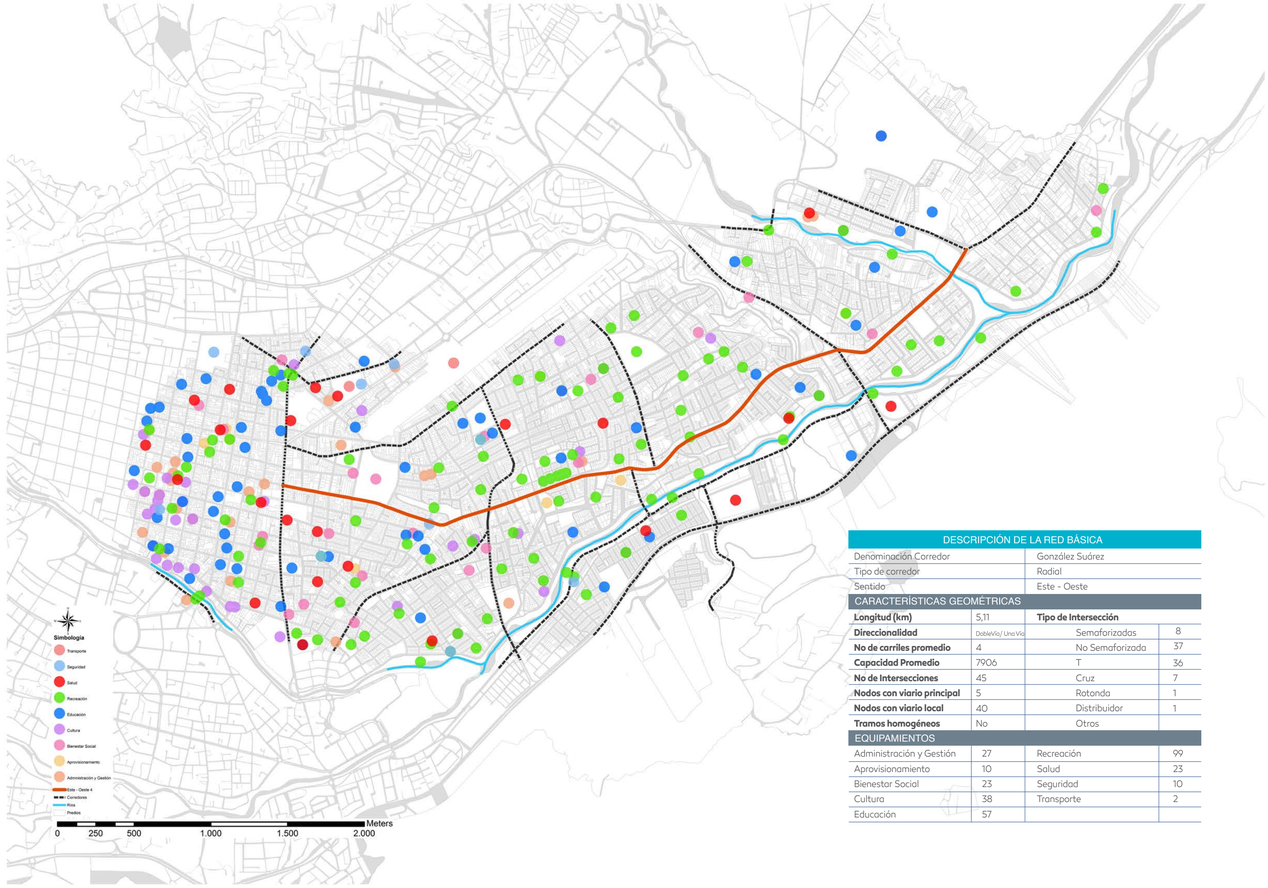
DESCRIPCIÓN DE LA RED BÁSICA			
Denominación Corredor		Héroes de Verdeloma	
Tipo de corredor		Radiales	
Sentido		Este - Oeste	
CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS			
Longitud (km)	1,79	**Tipo de Intersección**	
Direccionalidad	Doble vía	Semaforizadas	6
No de carriles promedio	4	No Semaforizada	18
Capacidad Promedio	5320	T	10
No de Intersecciones	24	Cruz	4
Nodos con viario principal	4	Rotonda	1
Nodos con viario local	20	Distribuidor	0
Tramos homogéneos	Si	Otros	
EQUIPAMIENTOS			
Administración y Gestión	20	Recreación	43
Aprovisionamiento	8	Salud	18
Bienestar Social	13	Seguridad	8
Cultura	23	Transporte	7
Educación	55		



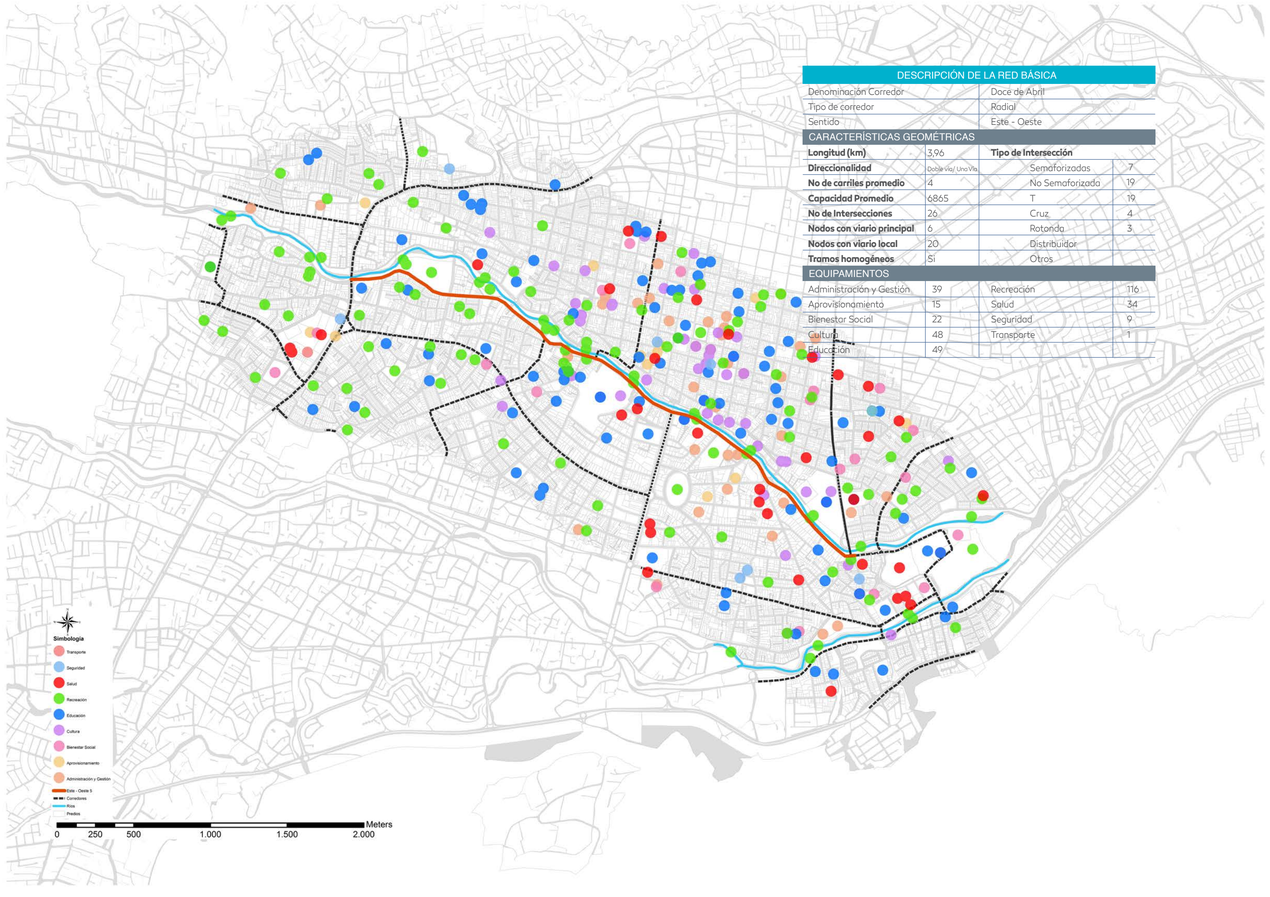
DESCRIPCIÓN DE LA RED BÁSICA			
Denominación Corredor		Gil Ramírez	
Tipo de corredor		Radiales	
Sentido		Este - Oeste	
CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS			
Longitud (km)	1,99	**Tipo de Intersección**	
Direccionalidad	Doble vía	Semaforizadas	5
No de carriles promedio	4	No Semaforizada	9
Capacidad Promedio	7920	T	10
No de Intersecciones	14	Cruz	3
Nodos con viario principal	3	Rotonda	1
Nodos con viario local	11	Distribuidor	0
Tramos homogéneos	Si	Otros	
EQUIPAMIENTOS			
Administración y Gestión	10	Recreación	38
Aprovisionamiento	7	Salud	12
Bienestar Social	10	Seguridad	9
Cultura	13	Transporte	2
Educación	30		



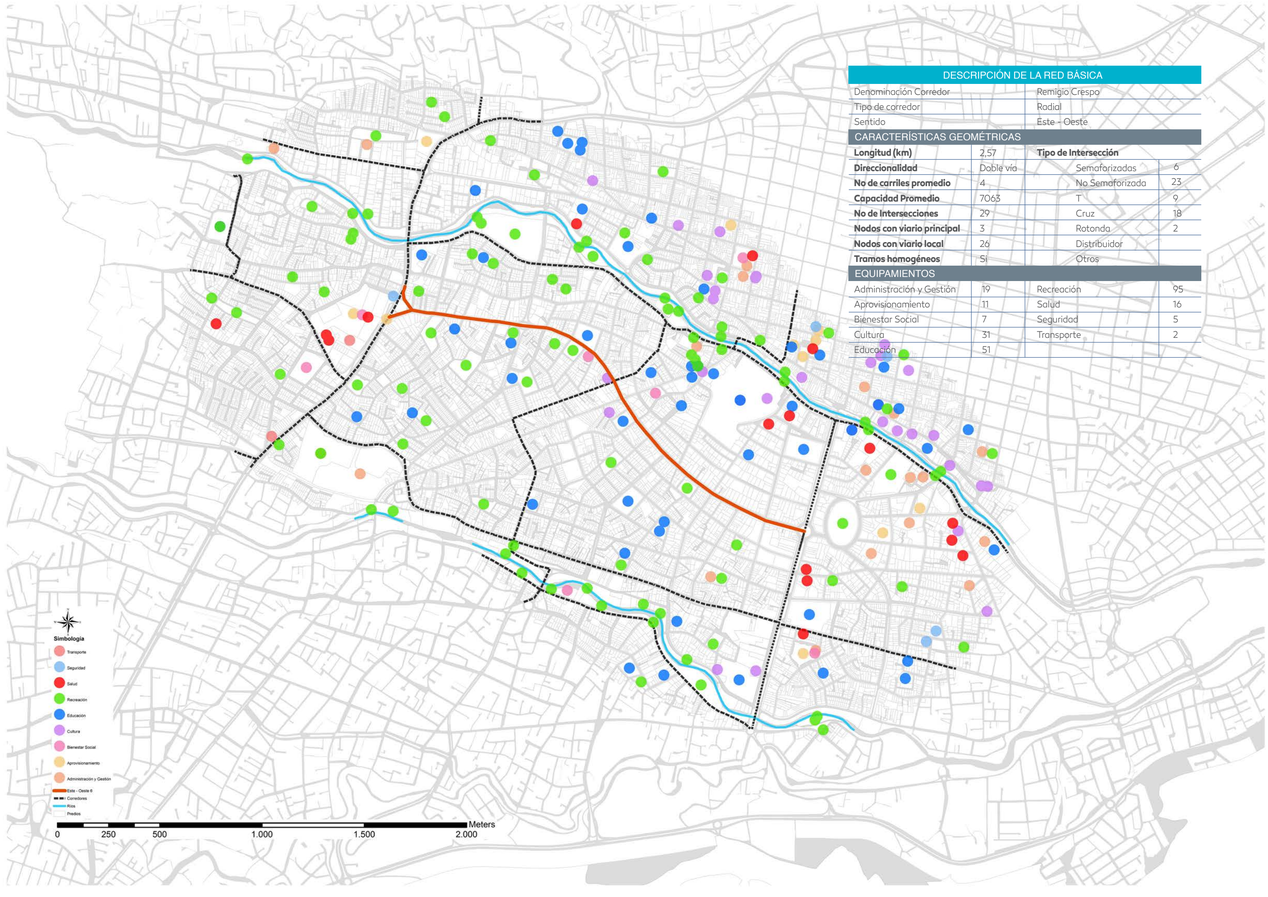
DESCRIPCIÓN DE LA RED BÁSICA			
Denominación Corredor		Hurtado de Mendoza	
Tipo de corredor		Radial	
Sentido		Este - Oeste	
CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS			
Longitud (km)	3,09	**Tipo de Intersección**	
Direccionalidad	DobleVia	Semaforizadas	3
No de carriles promedio	4	No Semaforizada	37
Capacidad Promedio	4180	T	27
No de Intersecciones	40	Cruz	11
Nodos con viario principal	3	Rotonda	2
Nodos con viario local	37	Distribuidor	
Tramos homogéneos	Si	Otros	
EQUIPAMIENTOS			
Administración y Gestión	21	Recreación	64
Aprovisionamiento	9	Salud	16
Bienestar Social	19	Seguridad	11
Cultura	22	Transporte	2
Educación	44		



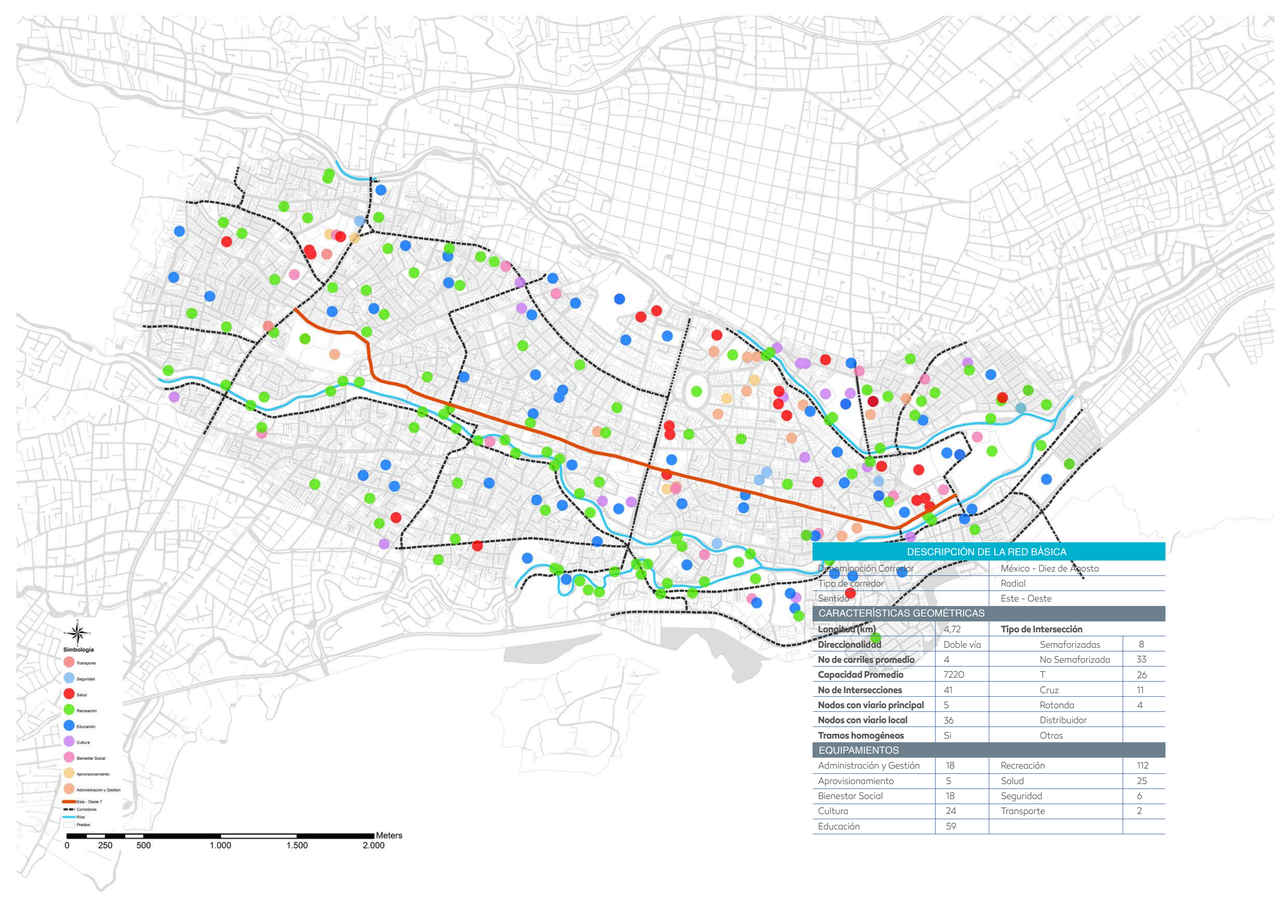
DESCRIPCIÓN DE LA RED BÁSICA			
Denominación Corredor		González Suárez	
Tipo de corredor		Radial	
Sentido		Este - Oeste	
CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS			
Longitud (km)	5,11	**Tipo de Intersección**	
Direccionalidad	DobleVia/ UnaVia	Semaforizadas	8
No de carriles promedio	4	No Semaforizada	37
Capacidad Promedio	7906	T	36
No de Intersecciones	45	Cruz	7
Nodos con viario principal	5	Rotonda	1
Nodos con viario local	40	Distribuidor	1
Tramos homogéneos	No	Otros	
EQUIPAMIENTOS			
Administración y Gestión	27	Recreación	99
Aprovisionamiento	10	Salud	23
Bienestar Social	23	Seguridad	10
Cultura	38	Transporte	2
Educación	57		



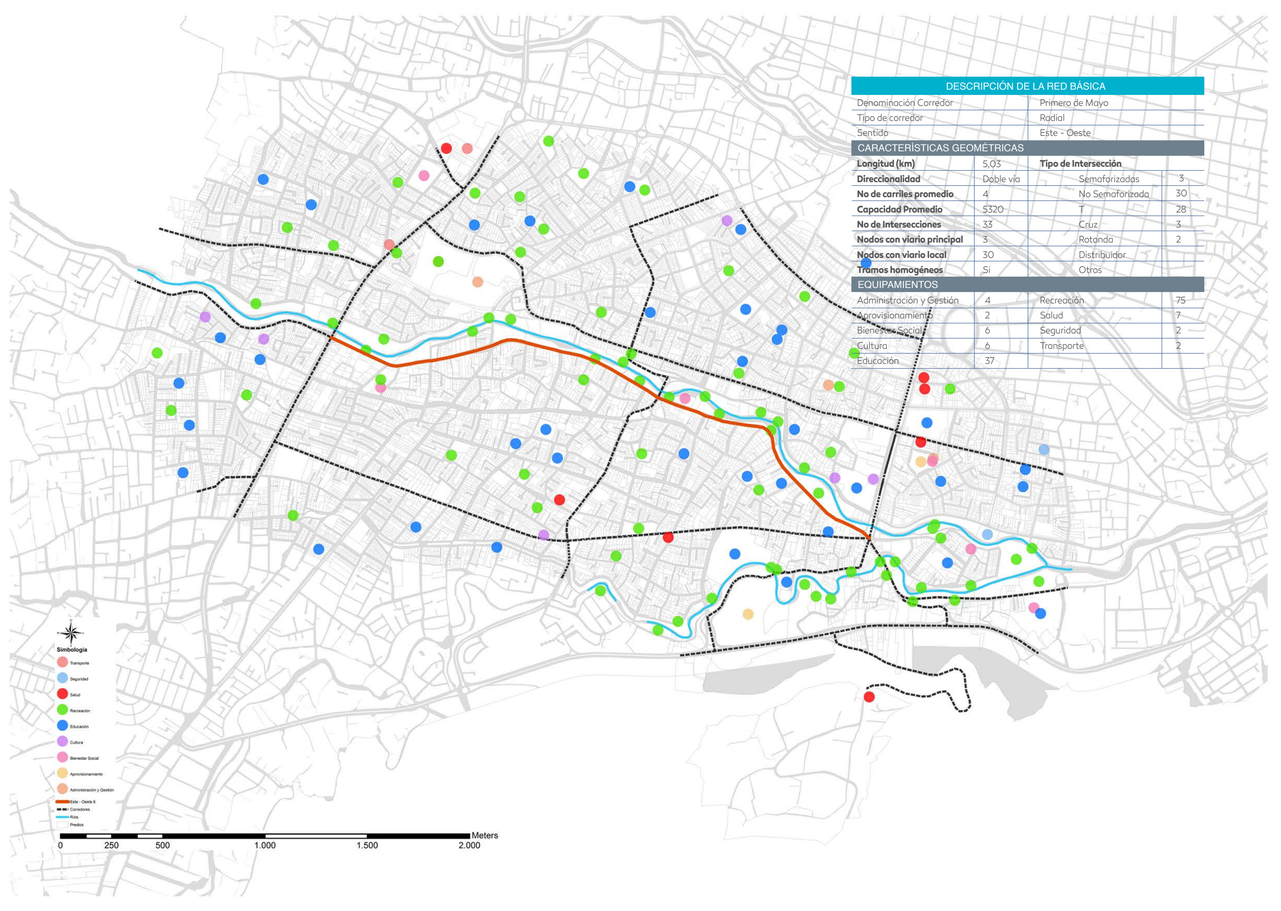
DESCRIPCIÓN DE LA RED BÁSICA			
Denominación Corredor		Doce de Abril	
Tipo de corredor		Radial	
Sentido		Este - Oeste	
CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS			
Longitud (km)	3,96	**Tipo de Intersección**	
Direccionalidad	Doble vía/ Una Vía	Semaforizadas	7
No de carriles promedio	4	No Semaforizada	19
Capacidad Promedio	6865	T	19
No de Intersecciones	26	Cruz	4
Nodos con viario principal	6	Rotonda	3
Nodos con viario local	20	Distribuidor	
Tramos homogéneos	Si	Otros	
EQUIPAMIENTOS			
Administración y Gestión	39	Recreación	116
Aprovisionamiento	15	Salud	34
Bienestar Social	22	Seguridad	9
Cultura	48	Transporte	1
Educación	49		



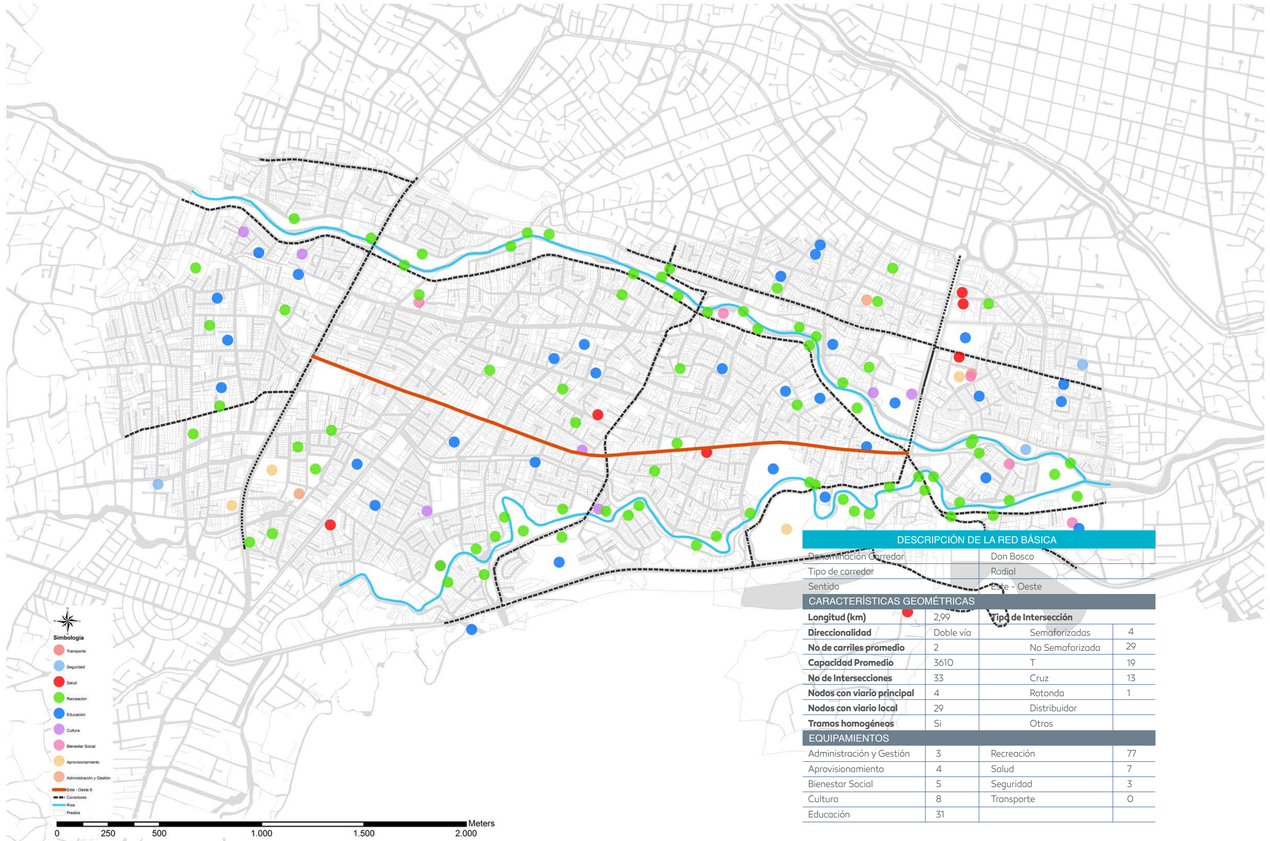
DESCRIPCIÓN DE LA RED BÁSICA			
Denominación Corredor		Remigio Crespo	
Tipo de corredor		Radial	
Sentido		Este - Oeste	
CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS			
Longitud (km)	2,57	**Tipo de Intersección**	
Direccionalidad	Doble vía	Semaforizadas	6
No de carriles promedio	4	No Semaforizada	23
Capacidad Promedio	7065	T	9
No de Intersecciones	29	Cruz	18
Nodos con viario principal	3	Rotonda	2
Nodos con viario local	26	Distribuidor	
Tramos homogéneos	Si	Otros	
EQUIPAMIENTOS			
Administración y Gestión	19	Recreación	95
Aprovisionamiento	11	Salud	16
Bienestar Social	7	Seguridad	5
Cultura	31	Transporte	2
Educación	51		



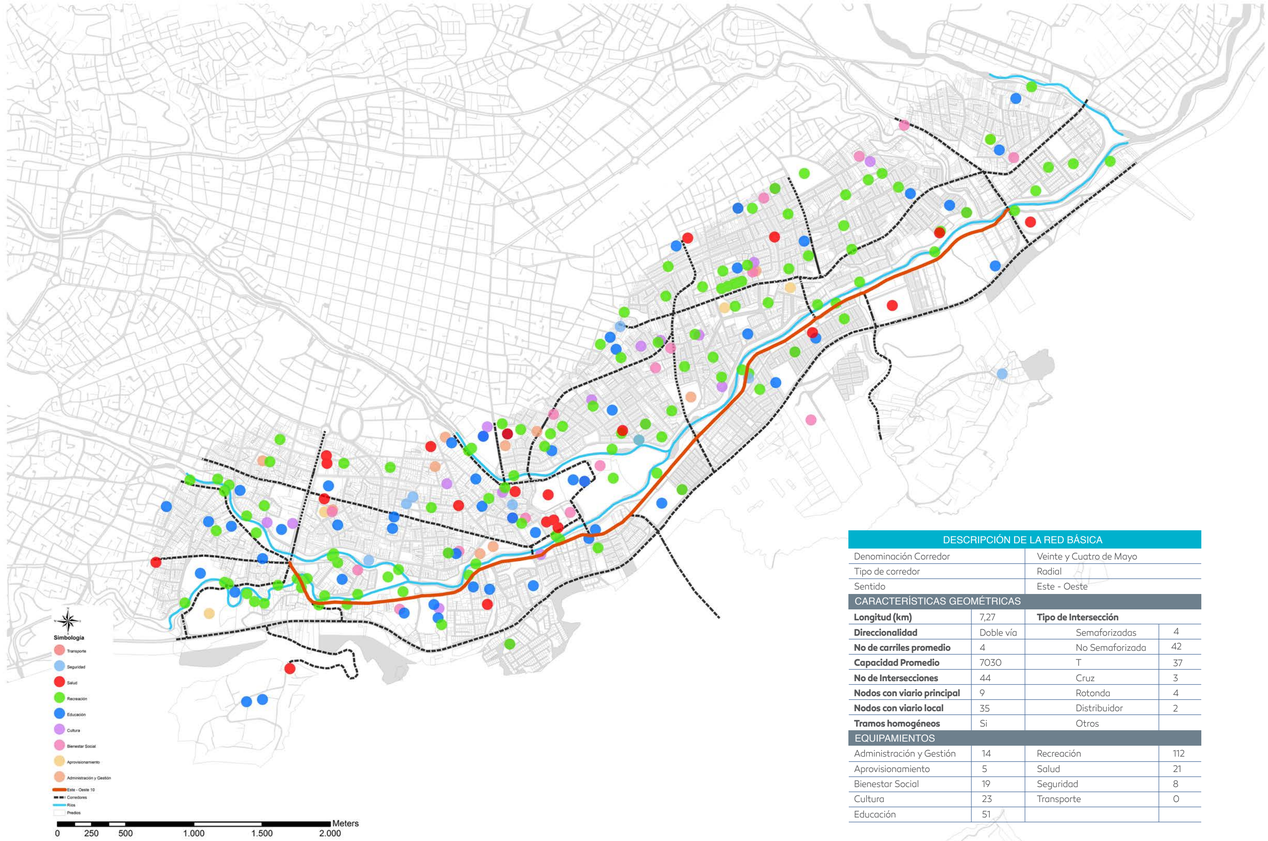
DESCRIPCIÓN DE LA RED BÁSICA			
Denominación Corredor		México - Diez de Agosto	
Tipo de corredor		Radial	
Sentido		Este - Oeste	
CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS			
Longitud (km)	4,72	**Tipo de Intersección**	
Direccionalidad	Doble vía	Semaforizadas	8
No de carriles promedio	4	No Semaforizada	33
Capacidad Promedio	7220	T	26
No de Intersecciones	41	Cruz	11
Nodos con viario principal	5	Rotonda	4
Nodos con viario local	36	Distribuidor	
Tramos homogéneos	Si	Otros	
EQUIPAMIENTOS			
Administración y Gestión	18	Recreación	112
Aprovisionamiento	5	Salud	25
Bienestar Social	18	Seguridad	6
Cultura	24	Transporte	2
Educación	59		



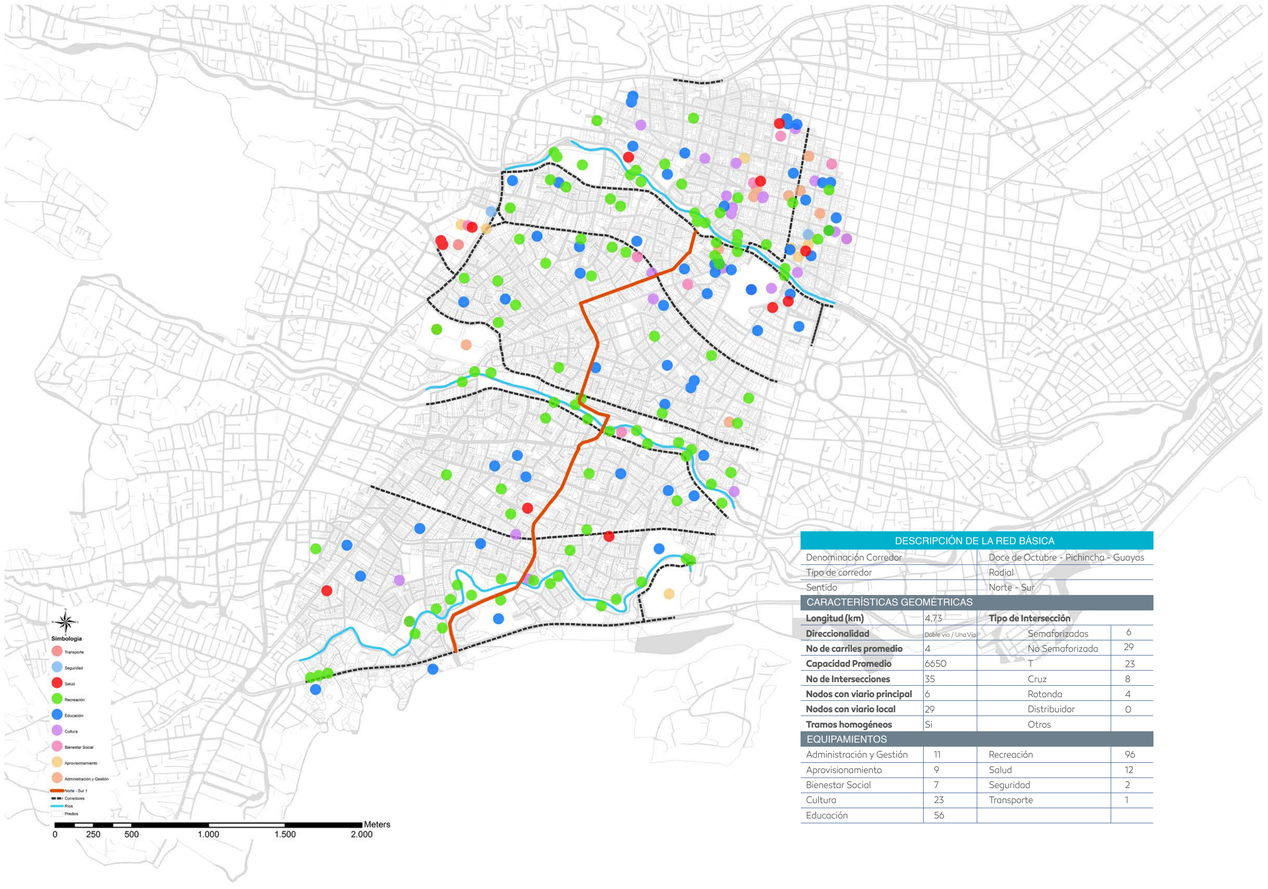
DESCRIPCIÓN DE LA RED BÁSICA			
Denominación Corredor		Primero de Mayo	
Tipo de corredor		Radial	
Sentido		Este - Oeste	
CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS			
Longitud (km)	5,03	**Tipo de Intersección**	
Direccionalidad	Doble vía	Semaforizadas	3
No de carriles promedio	4	No Semaforizada	30
Capacidad Promedio	5320	T	28
No de Intersecciones	33	Cruz	3
Nodos con viario principal	3	Rotonda	2
Nodos con viario local	30	Distribuidor	
Tramos homogéneos	Si	Otros	
EQUIPAMIENTOS			
Administración y Gestión	4	Recreación	75
Aprovisionamiento	2	Salud	7
Bienestar Social	6	Seguridad	2
Cultura	6	Transporte	2
Educación	37		



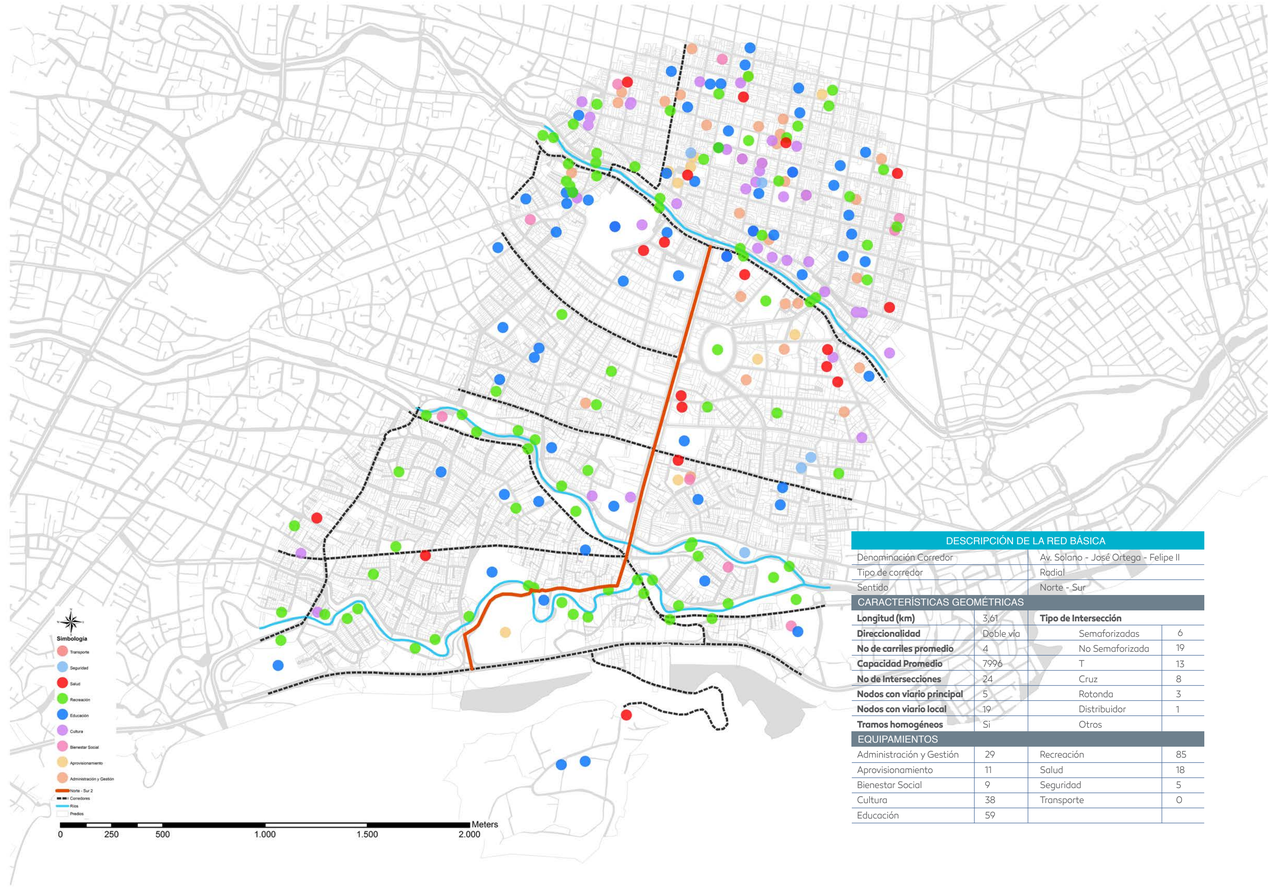
DESCRIPCIÓN DE LA RED BÁSICA			
Denominación Corredor		Don Bosco	
Tipo de corredor		Radial	
Sentido		Este - Oeste	
CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS			
Longitud (km)	2,99	**Tipo de Intersección**	
Direccionalidad	Doble vía	Semaforizadas	4
No de carriles promedio	2	No Semaforizada	29
Capacidad Promedio	3610	T	19
No de Intersecciones	33	Cruz	13
Nodos con viario principal	4	Rotonda	1
Nodos con viario local	29	Distribuidor	
Tramos homogéneos	Si	Otros	
EQUIPAMIENTOS			
Administración y Gestión	3	Recreación	77
Aprovisionamiento	4	Salud	7
Bienestar Social	5	Seguridad	3
Cultura	8	Transporte	0
Educación	31		



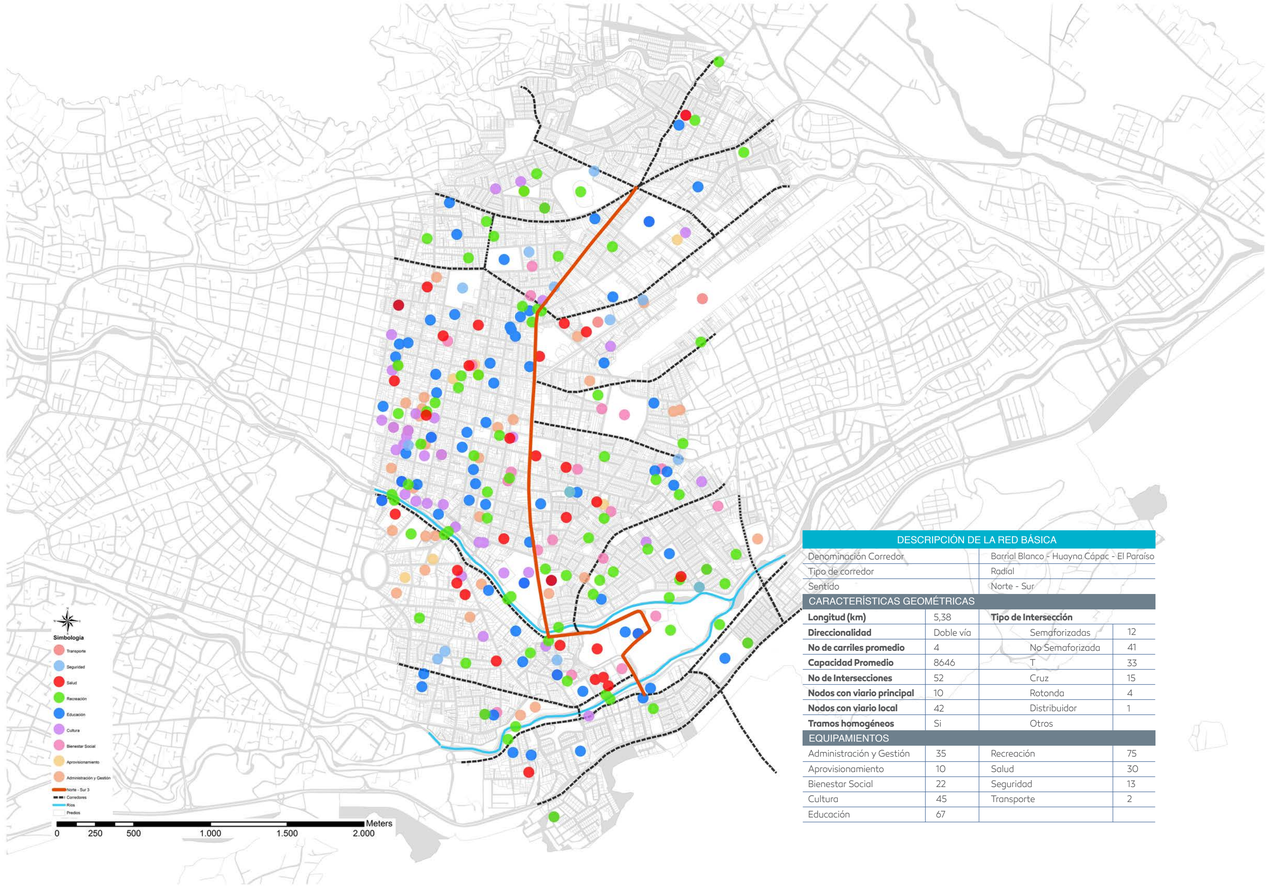
DESCRIPCIÓN DE LA RED BÁSICA			
Denominación Corredor		Veinte y Cuatro de Mayo	
Tipo de corredor		Radial	
Sentido		Este - Oeste	
CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS			
Longitud (km)	7,27	**Tipo de Intersección**	
Direccionalidad	Doble vía	Semaforizadas	4
No de carriles promedio	4	No Semaforizada	42
Capacidad Promedio	7030	T	37
No de Intersecciones	44	Cruz	3
Nodos con viario principal	9	Rotonda	4
Nodos con viario local	35	Distribuidor	2
Tramos homogéneos	Si	Otros	
EQUIPAMIENTOS			
Administración y Gestión	14	Recreación	112
Aprovisionamiento	5	Salud	21
Bienestar Social	19	Seguridad	8
Cultura	23	Transporte	0
Educación	51		



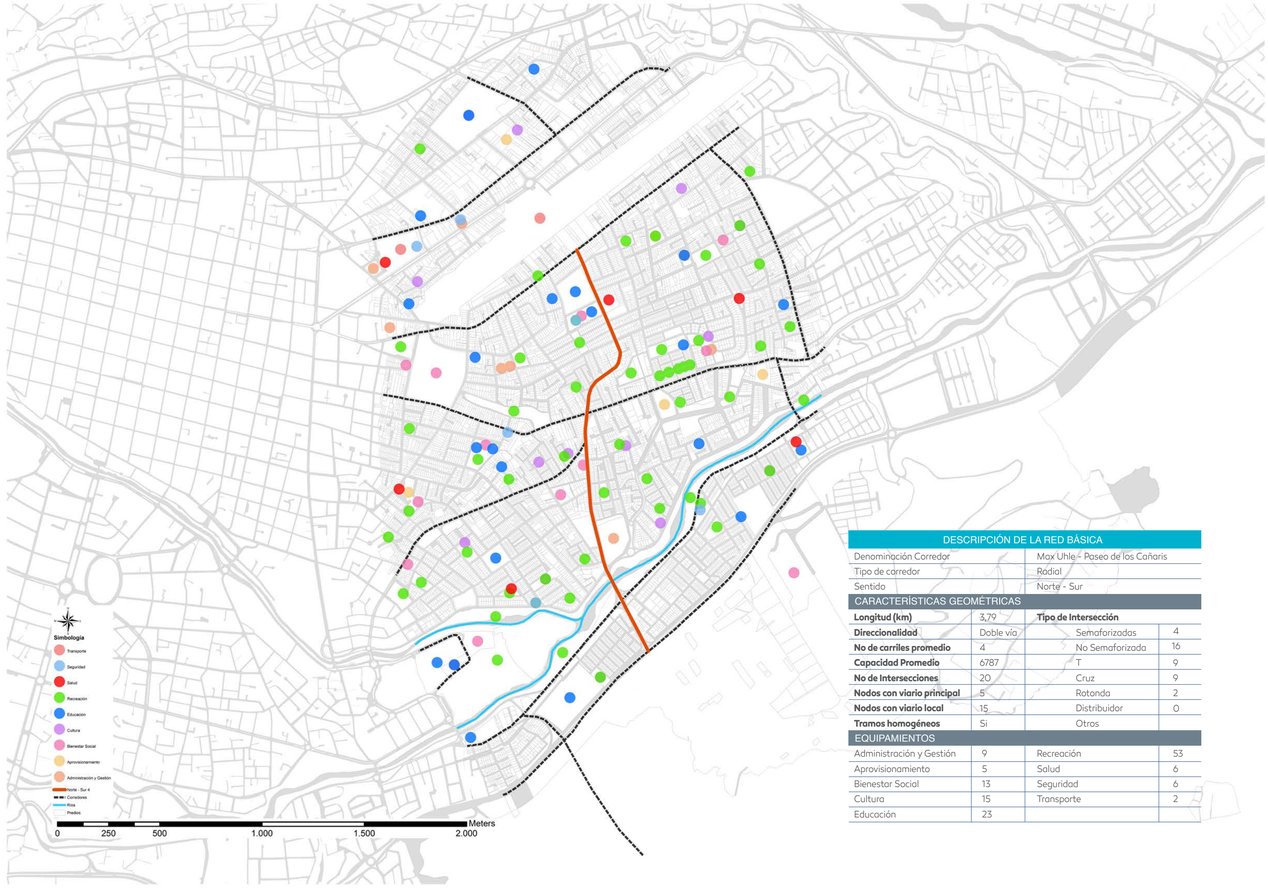
DESCRIPCIÓN DE LA RED BÁSICA			
Denominación Corredor		Doce de Octubre - Pichincha - Guayas	
Tipo de corredor		Radial	
Sentido		Norte - Sur	
CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS			
Longitud (km)	4,73	**Tipo de Intersección**	
Direccionalidad	Doble Vía / Una Vía	Semaforizadas	6
No de carriles promedio	4	No Semaforizada	29
Capacidad Promedio	6650	T	23
No de Intersecciones	35	Cruz	8
Nodos con viario principal	6	Rotonda	4
Nodos con viario local	29	Distribuidor	0
Tramos homogéneos	Si	Otros	
EQUIPAMIENTOS			
Administración y Gestión	11	Recreación	96
Aprovisionamiento	9	Salud	12
Bienestar Social	7	Seguridad	2
Cultura	23	Transporte	1
Educación	56		



DESCRIPCIÓN DE LA RED BÁSICA			
Denominación Corredor		Av. Solano - José Ortega - Felipe II	
Tipo de corredor		Radial	
Sentido		Norte - Sur	
CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS			
Longitud (km)	3,61	**Tipo de Intersección**	
Direccionalidad	Doble vía	Semaforizadas	6
No de carriles promedio	4	No Semaforizada	19
Capacidad Promedio	7996	T	13
No de Intersecciones	24	Cruz	8
Nodos con viario principal	5	Rotonda	3
Nodos con viario local	19	Distribuidor	1
Tramos homogéneos	Si	Otros	
EQUIPAMIENTOS			
Administración y Gestión	29	Recreación	85
Aprovisionamiento	11	Salud	18
Bienestar Social	9	Seguridad	5
Cultura	38	Transporte	0
Educación	59		



DESCRIPCIÓN DE LA RED BÁSICA			
Denominación Corredor		Barrial Blanco - Huayna Cápac - El Paraíso	
Tipo de corredor		Radial	
Sentido		Norte - Sur	
CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS			
Longitud (km)	5,38	**Tipo de Intersección**	
Direccionalidad	Doble vía	Semaforizadas	12
No de carriles promedio	4	No Semaforizada	41
Capacidad Promedio	8646	T	33
No de Intersecciones	52	Cruz	15
Nodos con viario principal	10	Rotonda	4
Nodos con viario local	42	Distribuidor	1
Tramos homogéneos	Si	Otros	
EQUIPAMIENTOS			
Administración y Gestión	35	Recreación	75
Aprovisionamiento	10	Salud	30
Bienestar Social	22	Seguridad	13
Cultura	45	Transporte	2
Educación	67		



DESCRIPCIÓN DE LA RED BÁSICA			
Denominación Corredor		Max Uhle - Paseo de los Cañaris	
Tipo de corredor		Radial	
Sentido		Norte - Sur	
CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS			
Longitud (km)	3,79	**Tipo de Intersección**	
Direccionalidad	Doble vía	Semaforizadas	4
No de carriles promedio	4	No Semaforizada	16
Capacidad Promedio	6787	T	9
No de Intersecciones	20	Cruz	9
Nodos con viario principal	5	Rotonda	2
Nodos con viario local	15	Distribuidor	0
Tramos homogéneos	Si	Otros	
EQUIPAMIENTOS			
Administración y Gestión	9	Recreación	53
Aprovisionamiento	5	Salud	6
Bienestar Social	13	Seguridad	6
Cultura	15	Transporte	2
Educación	23		

13.2 Sistema de movilidad motorizada privada

13.2.1 Propuesta de ordenación de circulación

Los criterios de semaforización:

Red Básica

a.- vías 50 y 40:

- Son vías que tienden a generar grandes intensidades de tráfico motorizado tipo privado, por lo cual para poder brindar un nivel de servicio adecuado se recomienda incrementar los ciclos semafóricos (recomendable 125 segundos), pudiendo el mismos disminuir en las horas de menor demanda vehicular en las que se cuenta con menores intensidades vehiculares.

- La mayor parte de éstas vías son bi direccionales, generalmente con dos o más carriles por sentido, pero los flujos son variables dependiendo de la demanda horaria, es decir si se presentan horas pico o valle, de esta manera se deben elaborar panes semafóricos adecuados para ambas franjas de intensidades.

- La coordinación de cruces semafóricos entre estas vías es fundamental para el correcto funcionamiento y fluidez en las redes viales a todos los niveles, en tal sentido se recomienda establecer olas de verde.

- Se deben establecer modificaciones de la ola de verde en virtud a la variabilidad de los flujos principales, que van de la mano con la demanda horaria (en determinados momentos el flujo principal estará en un sentido y en otro momento el flujo principal podría encontrarse en sentido opuesto al anterior).

- Ajustar las olas de verde para favorecer a la circulación vehicular sobre las vías 50 ó 40 respectivamente.

- Es necesario contar con la información de una programación semafórica (biblioteca de planes), que se adecue a todas las situaciones y horarios del tránsito en la Ciudad de Cuenca.

- Se recomienda que el número total de fases semafóricas nunca sea mayor a 3 y se eviten los giros izquierdos.

- Por motivos de seguridad es necesario crear siempre una fase dedicada exclusivamente al cruce de peatones.

- Los accesos a redondeles semaforizados, se deben realizar en ámbar intermitente, en tanto que las salidas en verde. Para los peatones se debe establecer en las rotondas pulsadores semiactuados, es decir que respeten el orden de fases y nunca romper el tiempo de ciclo semafórico.

b.- vías 30 en intersección con las vías 40 y 50:

- En las vías 30 no se requiere conformar olas de verde, por cuanto se encuentran dentro de las unidades funcionales y lo que se pretende es generar tráfico calmado, por lo que se recomienda es la coordinación simultánea, es decir que todos los cruces se encienden al mismo tiempo.

- En caso de que el transporte público circule con prioridad de fase semafórica, la coordinación entre intersecciones de vías 30 puede romperse.

- Los ciclos deberán ser más bajos (entre 90 y 110 segundos), en función a las intensidades y permitiendo la permeabilidad peatonal, obteniendo así niveles de servicio aceptables que favorezcan a todos los modos de transportación.

Red de Barrios

- La semaforización en las calles de la red de barrio (calles 30, calles 20 y calles 10), no deberá ser la forma habitual de regulación, debido a que esta red no presenta ejes continuos que deban ser semaforizados, cualquier semaforización existente será de tipo aislada.

- El ciclo de estos cruces debe ser bajo (entre 60 y 90 segundos), en caso de existir fases peatonales, se realizarán de manera actuada mediante pulsador, es decir al recibir la petición de paso el regulador la ejecuta de manera inmediata.





13.2.2 Caracterización de la nueva red viaria urbana.

Las principales funciones de la red viaria son:

- Garantizar la accesibilidad urbana al tránsito automotor de larga distancia y de conexión interurbana.
- Ser el soporte del tránsito motorizado de conexión urbana.
- Permitir en ciertos tramos el estacionamiento de vehículos.
- Integrar otros modos de transportación a las vías como: carriles exclusivos para buses, tranvía, bicicletas.
- Garantizar la accesibilidad universal y una correcta conectividad peatonal.
- Acoger espacios de actividad económica, estancial y relación social.
- Contribuir a cualificar el paisaje y el medio urbano.
- Facilitar la accesibilidad a equipamientos de gran atracción.
- Servir como referencia para la parcelación y la ubicación de la edificación.

La red viaria del Cantón Cuenca compone en su conjunto un total de 4590.31 km, de la cual la red viaria urbana propuesta para Cuenca tiene una longitud de 1198.81 km, esta deberá asociarse a las funciones establecidas y cuenta con 6 niveles viales que están estructurados en tres grupos:

- **la red territorial:** con una longitud de 40.40 km, destinada a facilitar los movimientos motorizados intra provinciales, inter cantonales e intra cantonales, se permiten velocidades superiores a los 50 km/h (la conforma la Circunvalación Sur, Medio Ejido – San Joaquín, Panamericanas Sur y Norte).
- **la red básica:** con una longitud de 142.88 km, destinada a la movilidad motorizada a la escala de ciudad e inter parroquial, la conforman todo el conjunto de vías 40 y 50 respectivamente.
- **la red de barrios:** con una longitud de 1015.53 km, de carácter local y de proximidad, que complementa los desplazamientos motorizados ordenando el interior de las unidades funcionales y articulando los desplazamientos de origen y destino, además de permitir que se desarrollen los viajes peatonales y funciones estanciales en el viario.

En el siguiente gráfico se identifican los porcentajes de cada una de las redes con respecto a la Red Viaria Urbana: Red territorial con el 4%, La Red Básica con el 12% y la red de barrios representa el 85%.

TIPO DE RED	LONGITUD (KM)	%
RED TERRITORIAL	40,40	3%
RED BÁSICA	142,88	125
RED DE BARRIOS	1.015,53	85%
TOTAL	1.198,81	100%

Gráfico 10. Modalidades de transporte por microzonas en Cuenca.

RED VIARIA

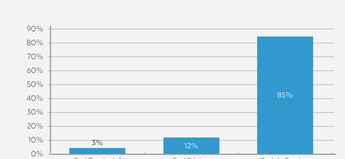


Gráfico 10. Modalidades de transporte por microzonas en Cuenca.

De la misma manera se ilustra a continuación los porcentajes que representa cada una de las tipologías de vía con respecto al total de kilómetros que conforman la red vial urbana.

TIPO DE VÍA	LONGITUD (KM)	%
VIAS TERRITORIALES	40,40	3%
VIAS 50	54,31	5%
VIAS 40	88,57	7%
VIAS 30	268,40	22%
VIAS 20	527,89	44%
VIAS 10	219,24	18%
TOTAL	1.198,81	100,00%

Gráfico 10. Modalidades de transporte por microzonas en Cuenca.

PORCENTAJE POR TIPO RESPECTO A RED VIAL

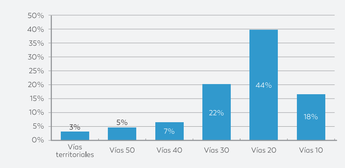


Gráfico 10. Modalidades de transporte por microzonas en Cuenca.

De la misma manera se indican en los siguientes cuadros y gráficos, los porcentajes de cada tipo de vía dentro de las redes básica y de barrios:

TIPO DE RED	LONGITUD (KM)	%
RED TERRITORIAL	40,40	3%
RED BÁSICA	142,88	125
RED DE BARRIOS	1.015,53	85%
TOTAL	1.198,81	100%

Gráfico 10. Modalidades de transporte por microzonas en Cuenca.

RED BÁSICA URBANA

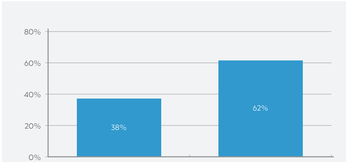


Gráfico 10. Modalidades de transporte por microzonas en Cuenca.

RED DE BARRIOS

TIPO DE VÍA	LONGITUD (KM)	%
VÍAS 30	268,40	26%
VÍAS 20	527,89	52%
VÍAS 10	219,24	22%
TOTAL	1.015,53	100,00%

Gráfico 10. Modalidades de transporte por microzonas en Cuenca.

RED DE BARRIOS

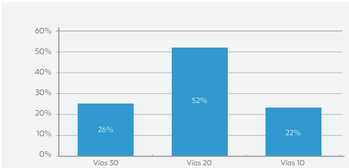


Gráfico 10. Modalidades de transporte por microzonas en Cuenca.

Existen datos de relevancia que nos indican las características del viario como son: la longitud de cada tramo vial (km), el número de carriles de circulación que determinan con otros factores, la capacidad de cada una de las vías; a continuación se indican estos datos en las principales vías por las que circulan automotores en la Ciudad de Cuenca, en cada una de las tipologías (Territoriales, 50, 40 y 30):

VÍAS 50

NOMBRES DE VÍAS	Nº CARRILES	LONGITUD (km)
DE LAS AMERICAS	6	12,74
ESPAÑA	4	3,53
REMIGIO CRESPO TORAL	4	2,90
ORDOÑEZ LASSO	4	5,47
OCTAVIO CHACON MOSCOSO	4	0,27
OCTAVIO CHACON MOSCOSO	4	0,39
DEL TORIL	4	0,81
ABELARDO J. ANDRADE	4	2,76
TARQUI	2	0,04
CAMINO A BAÑOS	4	1,95
CRUCE CARRETERO MONAY - PACCHA	2	1,81
CAMINO AL VALLE	2	0,35
CAMINO A TURI	2	0,54
CAMINO A RICAURTE	2	1,12
CAMINO A RACAR	2	1,08
CAMINO A OCHOA LEON	2	2,16
CAMINO A LAZARETO	2	1,29
BATALLON RIFLES	2	0,09
AMINO A SAN PEDRO DEL CEBOLLAR	2	1,86
CORNELIO VINTIMILLA	2	0,93

Gráfico 10. Modalidades de transporte por microzonas en Cuenca.



VÍAS 40

NOMBRES DE VÍAS	Nº CARRILES	LONGITUD (km)
FRAY VICENTE SOLANO	5	1,57
PASEO DE LOS CAÑARIS	4	2,69
MAX UHLE	4	1,08
LOS ANDES	4	1,16
LOJA	4	1,36
GIL RAMIREZ DAVALOS	4	1,83
GALAPAGOS	4	0,01
DOCE DE OCTUBRE	4	2,29
HUAYNA - CAPAC	4	2,04
DIEZ DE AGOSTO	4	4,13
HURTADO DE MENDOZA	4	3,09
UNIDAD NACIONAL	4	1,65
HEROES DE VERDELOMA	4	1,78
DOCE DE ABRIL	4	3,96
DE LOS CONQUISTADORES	6	0,50
PRIMERO DE MAYO	4	5,04
VEINTE Y CUATRO DE MAYO	4	6,69
TURUHUAYCO	4	1,15
PICHINCHA	4	0,79
PASAJE PARAISO	4	0,15
MIRAFLORES	4	1,76
FELIPE II	4	0,51
BARRIAL BLANCO	4	1,34
CARLOS ARÍZAGA VEGA	4	2,89
DEL ROLLO	2	0,13
GUAYAS	2	1,10
DE LOS CEREZOS	4	3,09
VICTOR MANUEL ALBORNOZ	2	0,42
SUBIDA A TURI	2	0,31
RAYOLOMA	2	0,33
MONSEÑOR LEONIDAS PROAÑO	2	1,24
GENERAL ESCANDON	2	0,09
GAPAL	2	0,10
FRANCISCO CISNEROS	2	0,10
DON BOSCO	2	3,08
DEL PARAISO PASAJE	2	0,38
DEL DANZANTE	2	0,10
DEL CONCIERTO	2	0,25
DE LA TORRE CARDENAL	2	0,35
DANIEL MUÑOZ	2	0,35
CAMINO A SININCAY	2	0,50
CAMINO A PATAMARCA	2	0,85
CAMINO A PACCHA	2	0,85
CAMINO A LAZARETO	2	0,22
ANTONIO LLORET BASTIDAS	2	2,29
PARAISO	3	0,75

Gráfico 10. Modalidades de transporte por microzonas en Cuenca.

VÍAS 30 EN EL CENTRO HISTÓRICO (CORREDORES DE TRANSP. PÚBLICO).

NOMBRES DE VÍAS	Nº CARRILES	LONGITUD (km)
BAJADA DE TODOS SANTOS	3	0,42
GASPAR SANGURIMA	2	2,60
LA CONDAMINE	2	0,24
JUAN MONTALVO	2	1,09
PUENTE DEL VADO	2	0,06
PIO BRAVO	2	1,30
ANTONIO VARGAS MACHUCA	2	1,49
TOMAS ORDOÑEZ	2	1,63
TARQUI	2	1,30
ANTONIO VEGA MUÑOZ	2	2,27
PRESIDENTE CORDOVA	2	1,93
CALLE LARGA	2	0,46
DANIEL ALVARADO	2	0,14
ALFONSO ANDRADE	2	0,10
ALFONSO JERVES	2	0,11
NICANOR MERCHÁN	2	0,05

Gráfico 10. Modalidades de transporte por microzonas en Cuenca.

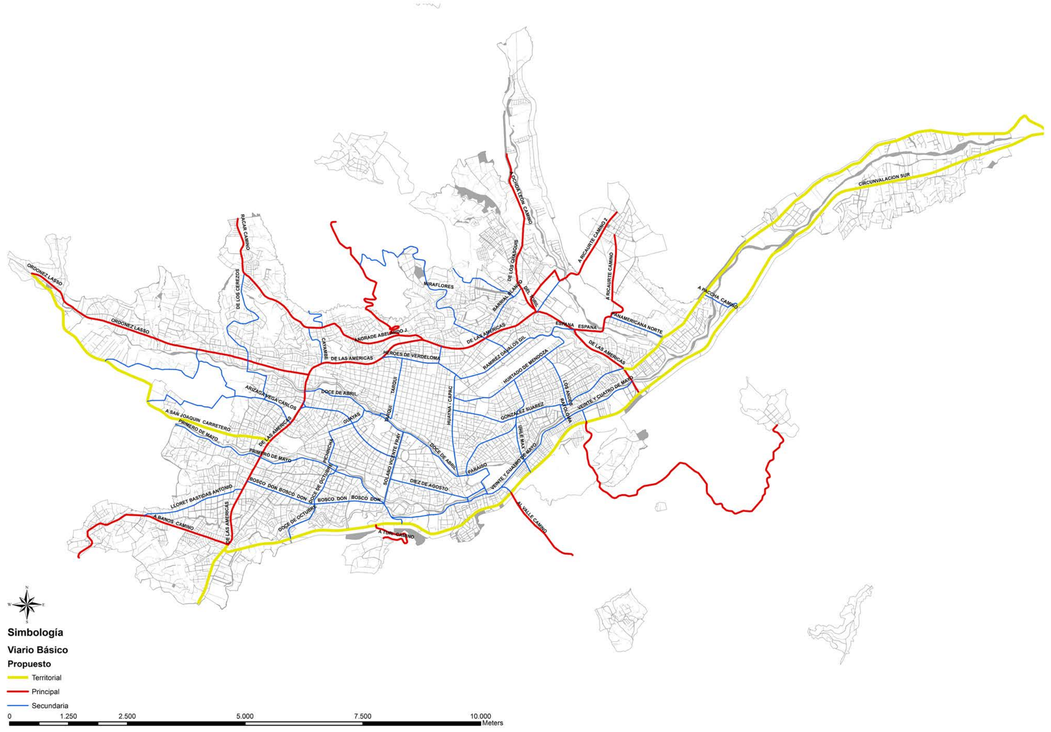
PRINCIPALES VIAS 30 EN LA SEGUNDA Y TERCERA CORONA DE CUENCA

NOMBRES DE VÍAS	Nº CARRILES	LONGITUD (km)
DE LOS CONQUISTADORES	6	0,59
PRESIDENTE LUIS CORDERO	4	0,48
CIEZA DE LEÓN	4	0,30
DOCE DE OCTUBRE	4	0,24
MEXICO	4	0,58
GIL RAMÍREZ DÁVALOS	4	0,17
TRES DE NOVIEMBRE	4	1,18
JOSÉ PERALTA	4	0,50
FLORENCIA ASTUDILLO	4	0,63
ROBERTO CRESPO TORAL	4	2,30
DE LA INDEPENDENCIA	4	0,98
DEL PARAISO PASAJE	4	0,21
DEL TORIL	4	0,65
ISABEL LA CATÓLICA	4	2,41
ELIA LIUT	4	0,34
MIRAFLORES	4	1,11
RICARDO MUÑOZ DÁVILA	4	0,68
PARAÍSO	4	0,40
EDWIN SACOTO	4	0,37
TURUHUAYCO	4	0,76
VALENCIA	4	0,10
YANA URCO	4	1,69
LOJA	4	2,95
PAUCARBAMBA	4	0,97
GUAPONDELIG	4	1,37

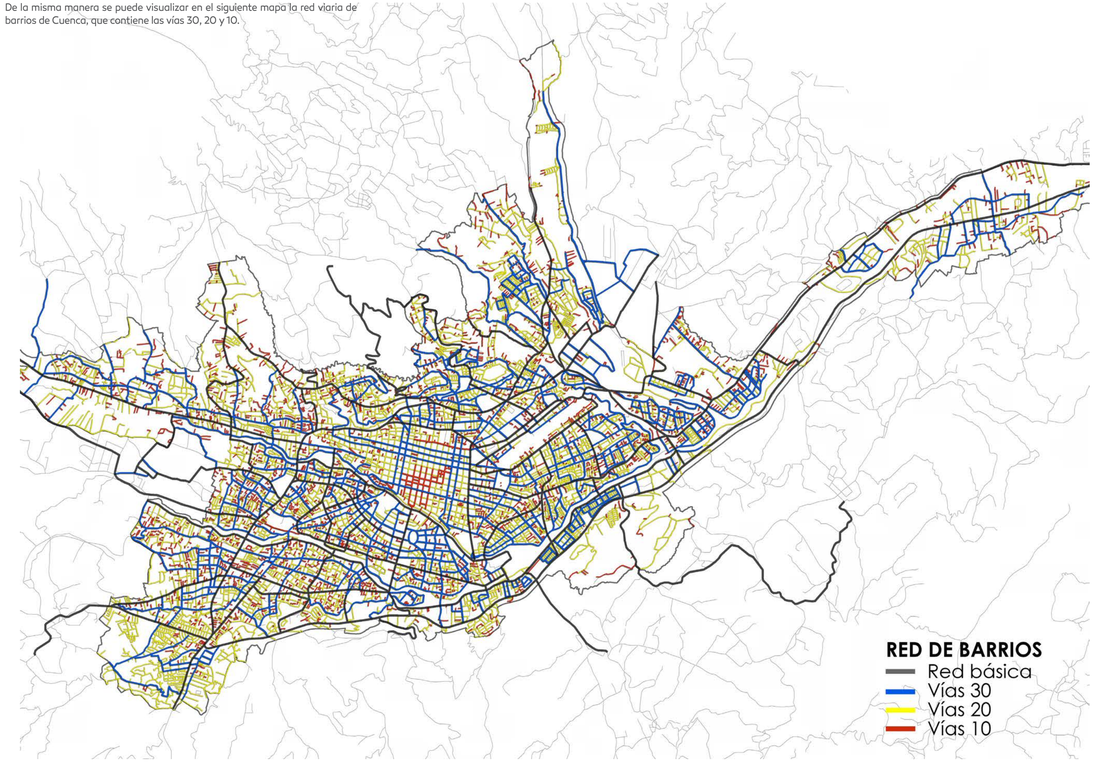
NOMBRES DE VÍAS	Nº CARRILES	LONGITUD (km)
AGUSTÍN CUEVA VALLEJO	4	1,17
VIEJA	4	1,87
BARRIAL BLANCO	4	0,99
FELIPE II	4	0,63
DEL ALTIPLANO	4	0,90
VEINTE Y SIETE DE FEBRERO	4	2,37
DEL TEJAR CAMINO	4	2,35
PUMAPUNGO	4	3,03
SEBASTIÁN DE BENALCÁZAR	4	0,53
LOS FRESNOS	3	0,35
GRAN COLOMBIA	3	1,21
DEL ESTADIO	3	0,99
LOS CEDROS	3	0,39
GALAPAGOS	3	0,74
VÍCTOR MANUEL ALBORNOZ	3	0,87
ARIRUMBA	2	0,10
DANIEL CÓRDOVA TORAL	2	0,31
DAVID DÍAS	2	0,14
PASAJE LOJA	2	0,09
PUENTE OTORONGO	2	0,07
SIMON BOLIVAR	2	0,31
LORENZO PIEDRA	2	1,60
PRESIDENTE VICENTE ROCAFUERTE	2	0,48
NUNEZ DE BONILLA	2	0,64
VIRACOCHABAMBA	2	1,04
DEL CHOFER	2	1,22
VÍA A HUISHIL	2	0,46
CAMINO A LLACAO	2	0,27
CAMINO A MAYANCELA	2	1,56
CAMINO A MISICATA	2	1,58
CAMINO A RICAURTE	2	0,35
AMAZONAS	2	0,60
CESAR CORDERO ANDRADE	2	1,06
BUERAN	2	0,70
DANIELA CAÑIZARES	2	0,13
OCTAVIO CHACON MOSCOSO	2	0,96
CONFUCIO	2	0,10
GONZALO CORDERO DÁVILA	2	0,56
LEOPOLDO DÁVILA CORDERO	2	0,66
DE LA COMPAÑÍA	2	0,85
PADRE JUAN DE VELASCO	2	0,08
DEL ACORDEON	2	0,25
DEL CONDOR	2	0,68
DEL DANZANTE	2	0,12
DUITAMA	2	0,35
CACIQUE DUMA	2	0,37
GENERAL ESCANDÓN	2	0,84
JUAN JOSÉ FLORES	2	1,04

NOMBRES DE VÍAS	Nº CARRILES	LONGITUD (km)
GAPAL	2	0,13
PEDRO LÓPEZ DE ARGUDO	2	0,64
CARMELA MALO	2	0,26
HERNÁN MALO GONZÁLEZ	2	0,41
NICANOR MERCHÁN	2	0,40
MOLLOBAMBA	2	0,23
LUIS MORENO MORA	2	1,05
FRANCISCO MOSCOSO	2	1,03
LUIS MOSCOSO	2	0,38
CARDENAL PABLO MUÑOZ VEGA	2	0,75
JOSÉ M. ORTEGA	2	0,52
SAN PABLO DEL LAGO	2	1,44
CAMILO PONCE	2	0,62
PUCARA	2	0,11
SICALPA	2	0,03
REMIGIO TAMARÍZ CRESPO	2	1,49
TOTORACOCHA	2	0,46
ELOY ALFARO	2	0,49
MIGUEL CORDERO DÁVILA	2	0,99
SAN SILVESTRE	2	0,80
OBISPO MIGUEL LEÓN	2	0,53
LUIS CORDERO DÁVILA	2	0,47
ALFONSO MORENO MORA	2	1,51
MEDARDO ANGEL SILVA	2	0,57
DEL BATAN	2	1,31
CRISTÓBAL COLÓN	2	1,30
REMIGIO ROMERO	1	0,48
ARZOBISPO SERRANO ABAD	1	0,43
TARQUI	1	0,51
LA REPUBLICA	1	0,95
ALFONSO BORRERO	1	0,34
CORONEL FRANCISCO CALDERÓN	1	0,63
IMBABURA	1	0,36
FEDERICO PROAÑO	1	0,90





De la misma manera se puede visualizar en el siguiente mapa la red viaria de barrios de Cuenca, que contiene las vías 30, 20 y 10.





Propuesta de circulación

Es la unidad funcional central, se encuentra limitada al Norte por la Av. Héroes de Verdeloma, al Sur por la Av. 12 de Abril, al este por la Av. Huayna Cápac y al Oeste por la calle Tarqui. tiene una extensión de 2,2 Kilómetros cuadrados, en esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

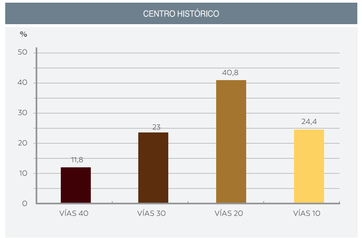
VÍAS 10.- 11,7 Kilómetros, que equivalen al 24,4% del total de vías de la zona.

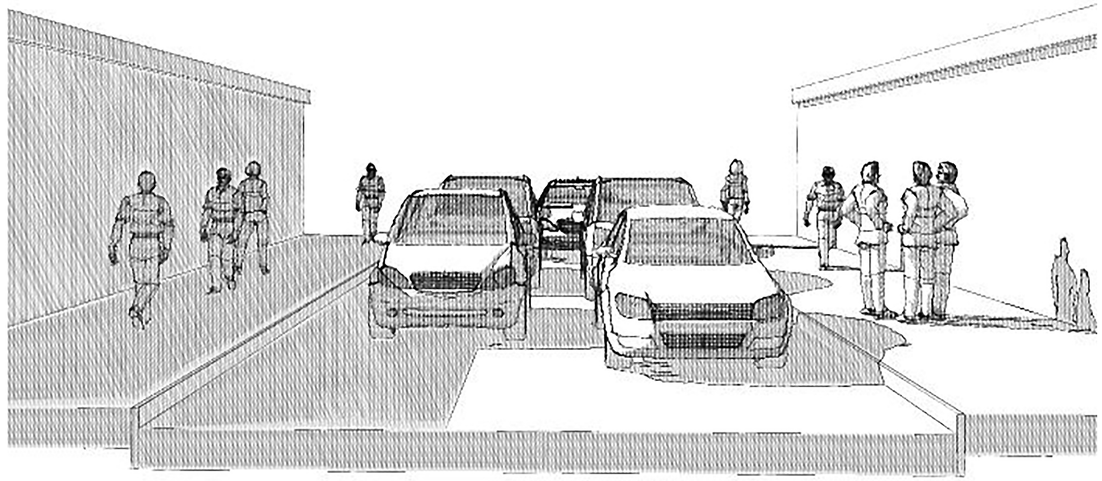
VÍAS 20.- 19,7 Kilómetros, que equivalen al 40,8% del total de vías de la zona.

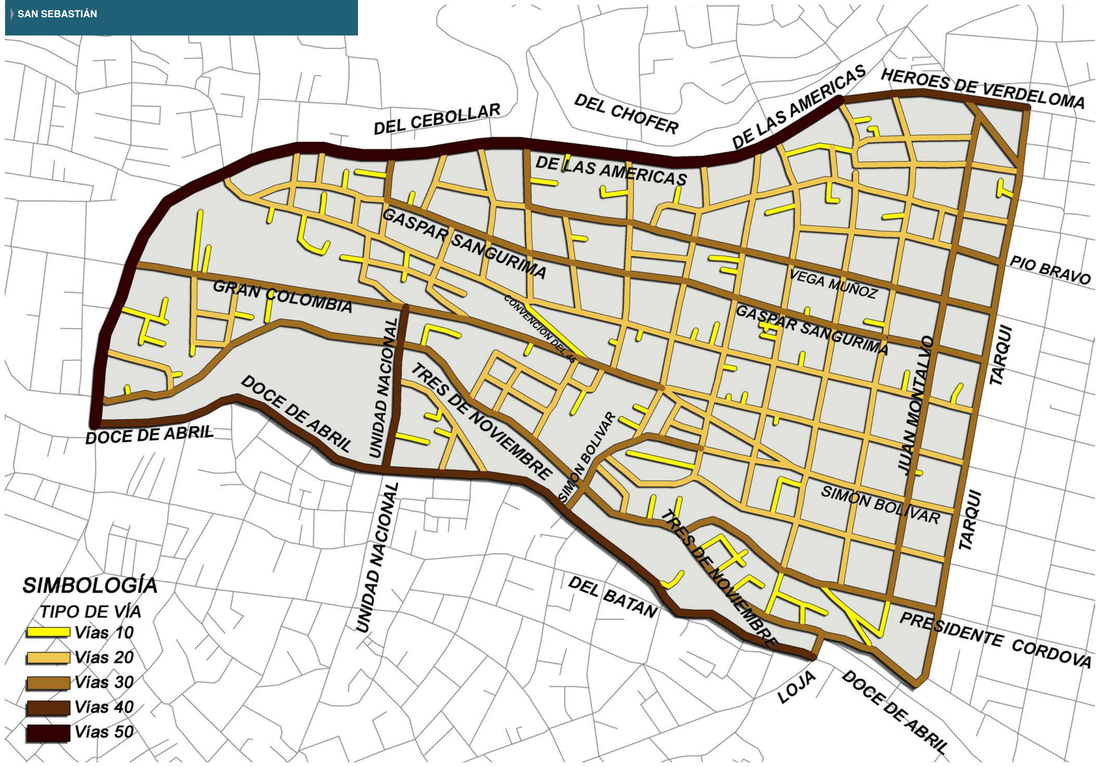
VÍAS 30.- 11,1 Kilómetros, que equivalen al 23% del total de vías de la zona.

VÍAS 40.- 5,7 Kilómetros, que equivalen al 11,8% del total de vías de la zona.

Al ser una unidad eminentemente estancial se ha priorizado la implementación de vías 10 y 20 que corresponden al 65% del total de vías en el "Centro Histórico"; se busca dotar a esta zona de espacios públicos adecuados y seguros que devuelvan su sitio al peatón en convivencia con los demás medios de transporte.







Propuesta de circulación

Esta unidad funcional, que corresponde a un barrio tradicional de la ciudad, forma parte de la primera corona de barrios que circundan el centro histórico, denominada también Ciudad Compacta, representa una zona de transición entre la ciudad central y la ciudad urbana, y de cercanía a los servicios concentrando gran parte del dinamismo de la ciudad.

Se encuentra limitada al norte por la Av. de las Américas, y Héroes de Verdeloma, hacia el sur por la Av. Doce de Abril, hacia el este por la calle Tarqui y al oeste por la Av. de las Américas, posee una extensión de 1.63 kilómetros cuadrados y una infraestructura vial de 35.4Km de longitud, que se encuentra distribuida de la siguiente forma:

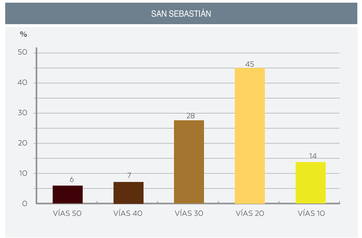
VÍAS 10.- 4.92 Kilómetros, que equivalen al 13.9% del total de vías de la zona.

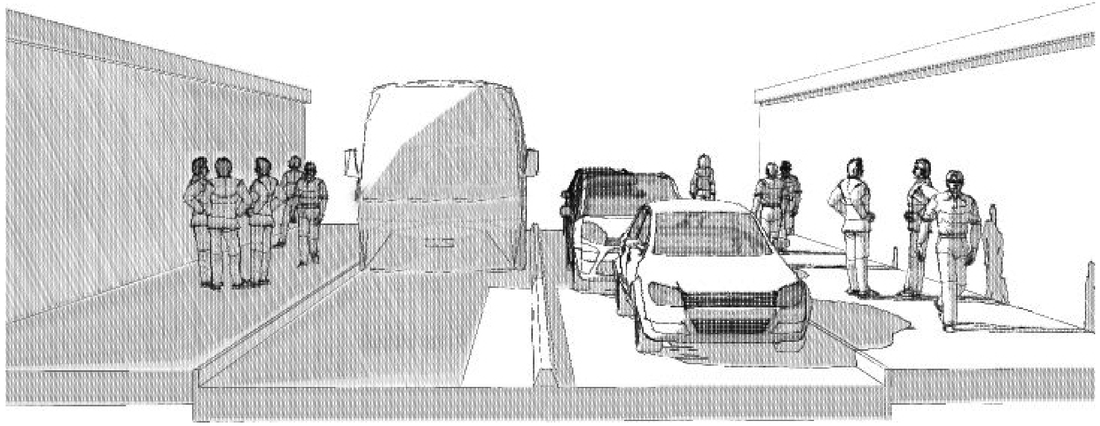
VÍAS 20.- 16 Kilómetros, que equivalen al 45.2% del total de vías de la zona.

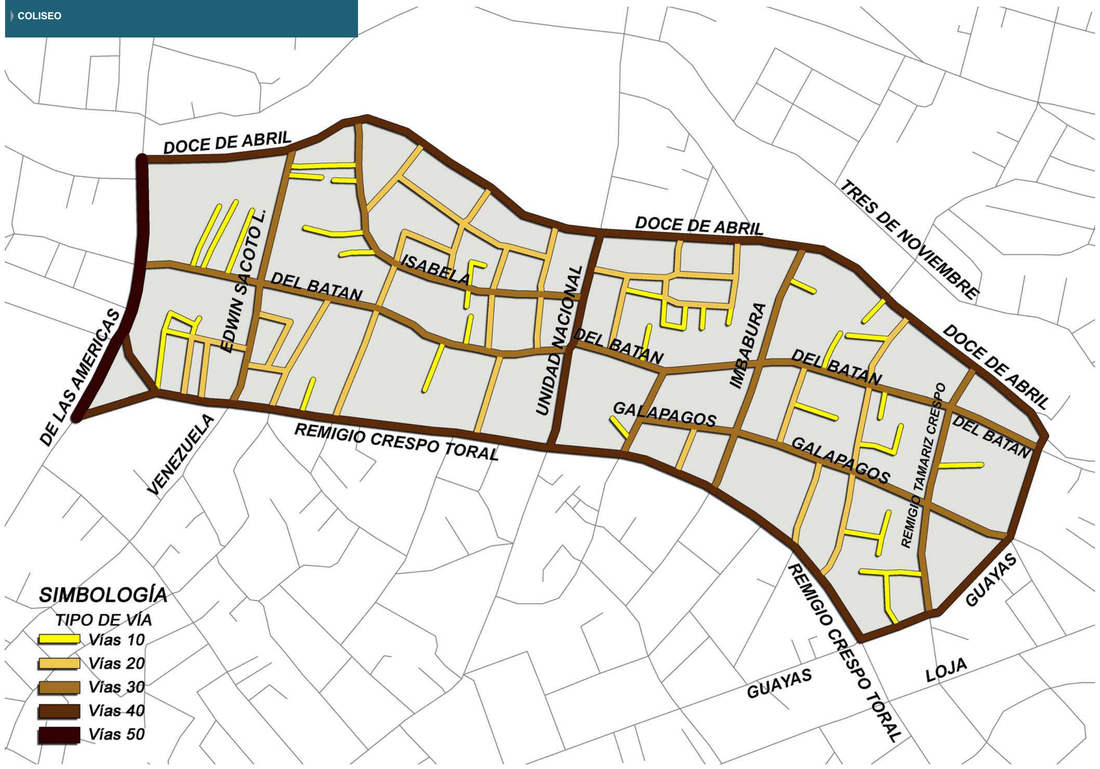
VÍAS 30.- 9.85 Kilómetros, que equivalen al 27.8% del total de vías de la zona.

VÍAS 40.- 2.57 Kilómetros, que equivalen al 7.2% del total de vías de la zona.

La diversidad funcional de esta zona, su compacidad y la diversidad de sus actores, le confieren el privilegio de adaptar su infraestructura a un urbanismo sostenible. En esta zona cobran similar importancia los diferentes tipos de transporte, por lo que la funcionalidad vial se distribuye principalmente en vías de rangos medios de velocidad permitida.







Propuesta de circulación

La unidad funcional en análisis se encuentra dentro de la ciudad compacta, es decir dentro de la primera corona alrededor del centro histórico, se encuentra limitada al Norte por la Av. 12 de Abril, al Sur por la Av. Remigio Crespo, al este por la calle Guayas y al Oeste por la Av. de las Américas, tiene una extensión de 0,46 Kilómetros cuadrados, en esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

VÍAS 10.- 2,43 Kilómetros, que equivalen al 18,2% del total de vías de la zona.

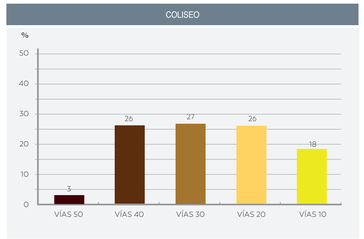
VÍAS 20.- 3,47 Kilómetros, que equivalen al 26% del total de vías de la zona.

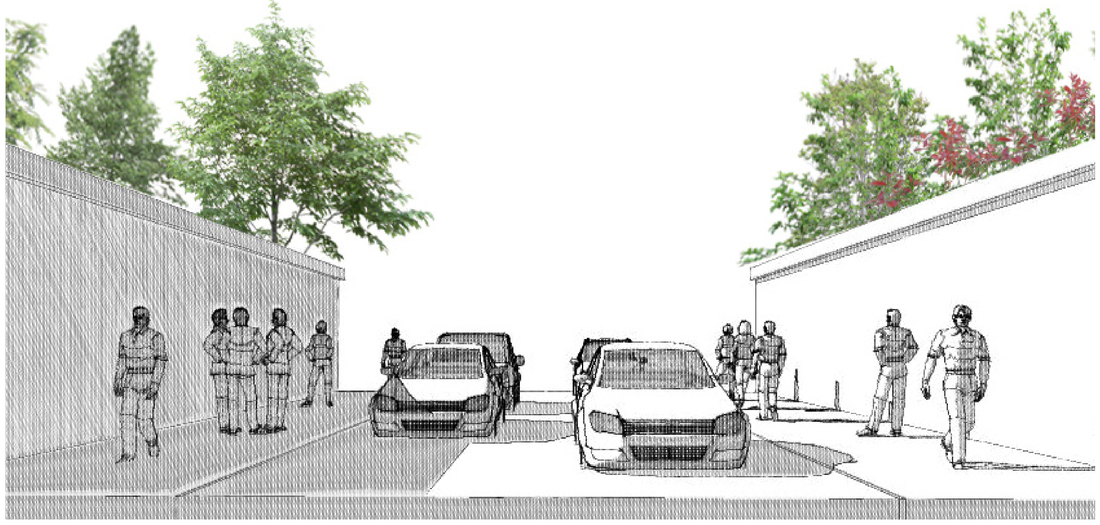
VÍAS 30.- 3,57 Kilómetros, que equivalen al 26,8% del total de vías de la zona.

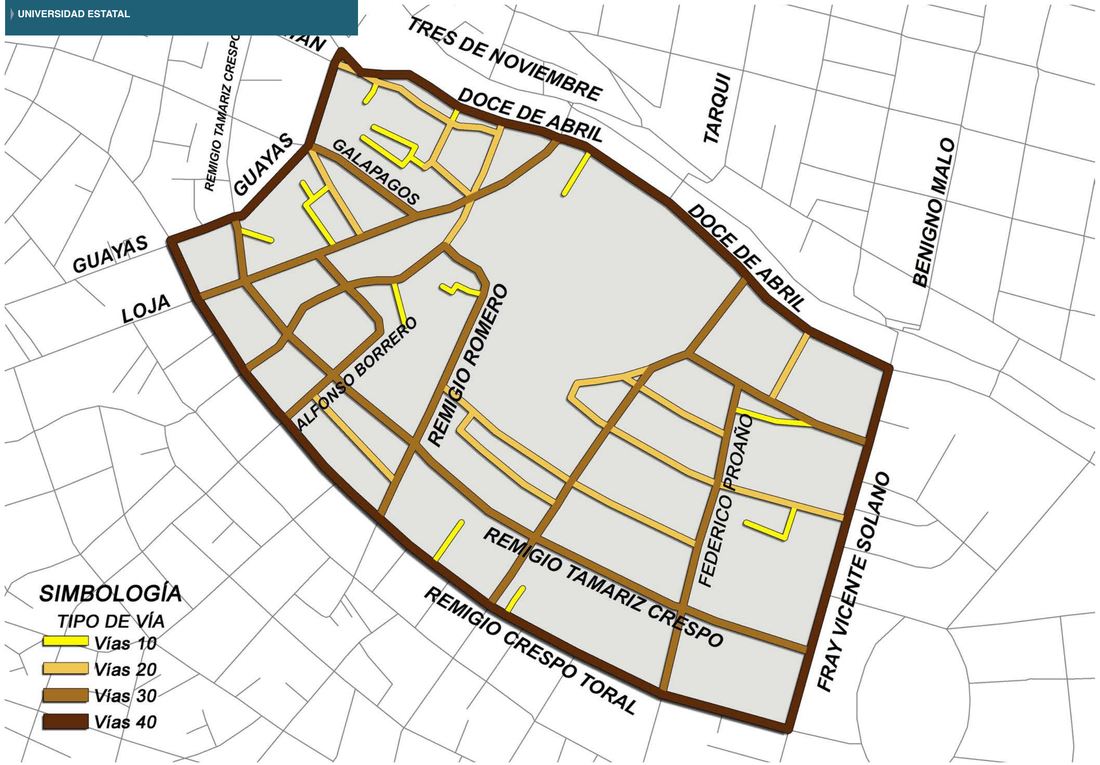
VÍAS 40.- 3,48 Kilómetros, que equivalen al 26,1% del total de vías de la zona.

VÍAS 50.- 0,38 Kilómetros, que equivalen al 2,9% del total de vías de la zona.

Ésto es una zona de gran movimiento, dentro de la misma encontramos una combinación de usos residenciales y comerciales, el equipamiento más representativo es el Coliseo de deportes "Jefferson Pérez". La distribución vial propuesta en esta zona es uniforme en cuanto a vías 20, 30 y 40; las vías 50 se encuentran en un porcentaje pequeño y corresponde a la Av. de las Américas.







Propuesta de circulación

Esta unidad funcional se emplaza dentro de la primera corona de barrios, denominada ciudad compacta y posee una extensión de 0.6 km2, y se caracteriza por contener dentro de ella, uno de los principales equipamientos educativos de la ciudad como es la Universidad de Cuenca, convirtiéndose en el principal generador de viajes hacia y desde esta unidad funcional hacia toda la ciudad. Limita al norte con la Av. Doce de Abril, hacia el sur con la Av. Remigio Crespo Toral, hacia el este con la Av. Fray Vicente Solano y hacia el oeste con la calle Guayas, posee una infraestructura vial de 11.4km de longitud, distribuida de la siguiente manera:

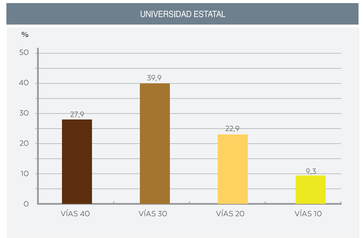
VÍAS 10.- 1 Kilómetro, que equivalen al 9.3% del total de vías de la zona.

VÍAS 20.- 2.61 Kilómetros, que equivalen al 22.9% del total de vías de la zona.

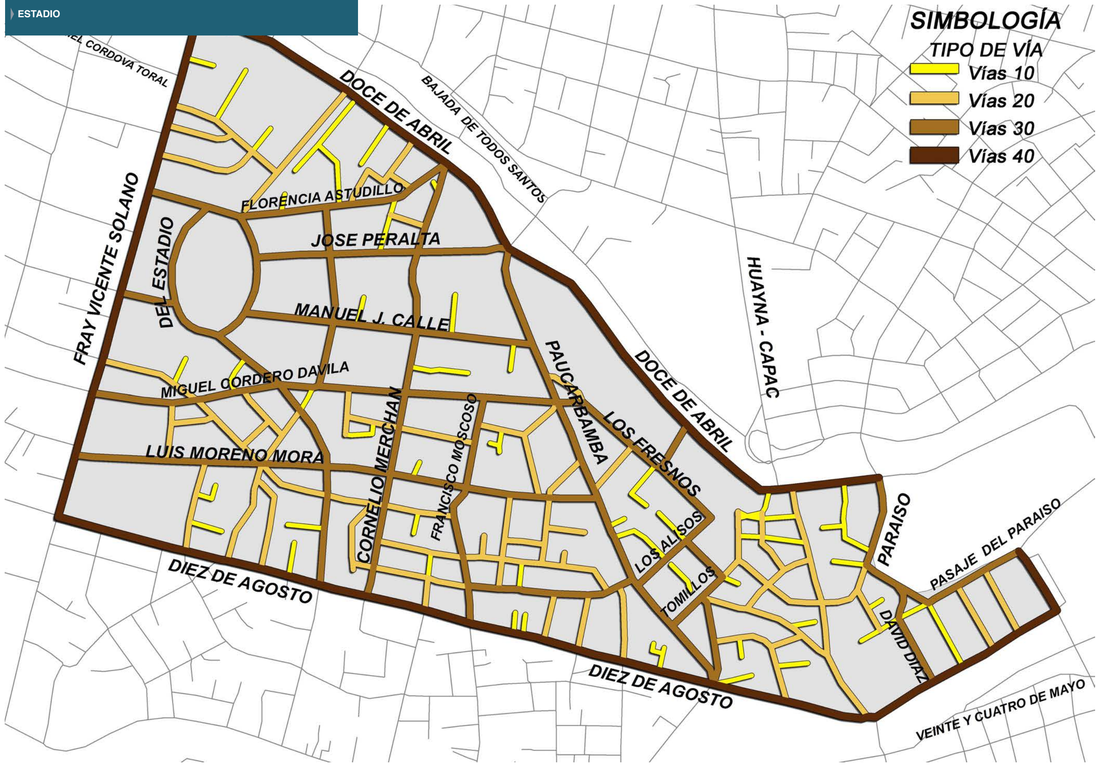
VÍAS 30.- 4.56 Kilómetros, que equivalen al 39.9% del total de vías de la zona.

VÍAS 40.- 3.18 Kilómetros, que equivalen al 27.9% del total de vías de la zona.

Esta unidad funcional se encuentra delimitada por vías con funcionalidad de corredores de transporte público, lo que las categoriza como vías 40, y hacia su interior se encuentran vías de rango inferior al tratarse de una zona con altos flujos peatonales.







Propuesta de circulación

Ésta unidad funcional es la transición que existe entre la ciudad compacta y la ciudad central, está dentro de la primera corona barrial que se teje alrededor del centro histórico, se encuentra limitada al Norte por la Av. 12 de Abril, al Sur por la Av. 10 de Agosto, al Este por el parque Paraíso y al Oeste por la Av. Fray Vicente Solano. La extensión de la unidad es de 1,32 Kilómetros cuadrados, en esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a propuesta de jerarquización vial:

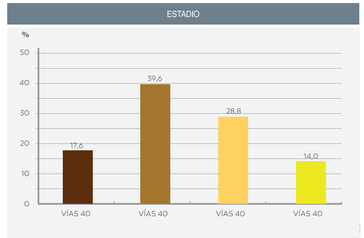
VÍAS 10.- 3,99 Kilómetros, que equivalen al 14% del total de vías de la zona.

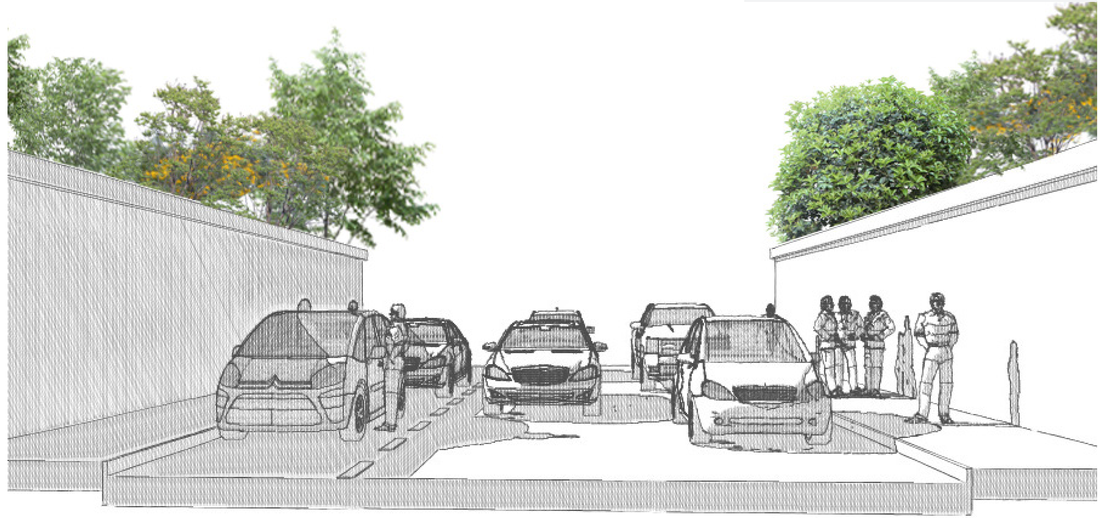
VÍAS 20.- 8,22 Kilómetros, que equivalen al 28,8% del total de vías de la zona.

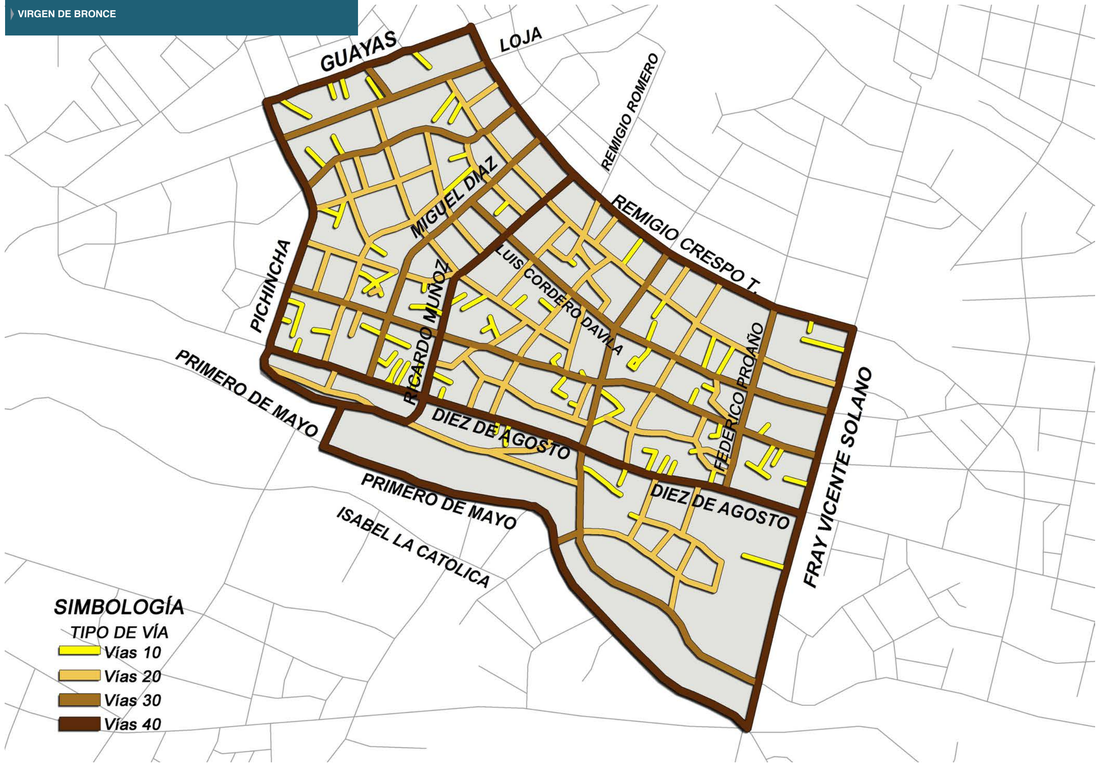
VÍAS 30.- 11,31 Kilómetros, que equivalen al 39,6% del total de vías de la zona.

VÍAS 40.- 5,04 Kilómetros, que equivalen al 17,6% del total de vías de la zona.

Ésta es una zona de gran movimiento comercial y administrativo, por las características de las vías que conforman este barrio como lo son la Av. 12 de Abril, la Av. 10 de agosto y la Av. Solano, así como la presencia del Estadio y de muchos otros equipamientos de gran importancia, en la distribución vial propuesta prevalecen las vías tipo 30, seguidas de las vías 20.







Propuesta de circulación

Esta unidad funcional se emplaza en la zona centro-sur de la ciudad, dentro de la primera corona de barrios o ciudad compacta, está delimitada y atravesada por vías de rango 40km/h, varias de las cuales tienen función de corredor de transporte público, en esta unidad predomina el uso de vivienda y se concentran equipamientos bancarios y comerciales en la zona norte de la unidad donde se encuentra delimitada por la Av. Remigio Crespo, al sur por la Av. Primero de Mayo, al este por la Av. FrayVicente Solano y al oeste por las calles Pichincha y Guayas, posee una extensión de 1.24km2 y una infraestructura vial de 28.2km de longitud distribuida de la siguiente manera:

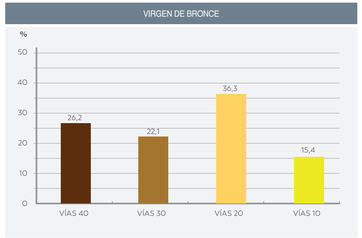
VÍAS 10.- 4.3 Kilómetros, que equivalen al 15.4% del total de vías de la zona.

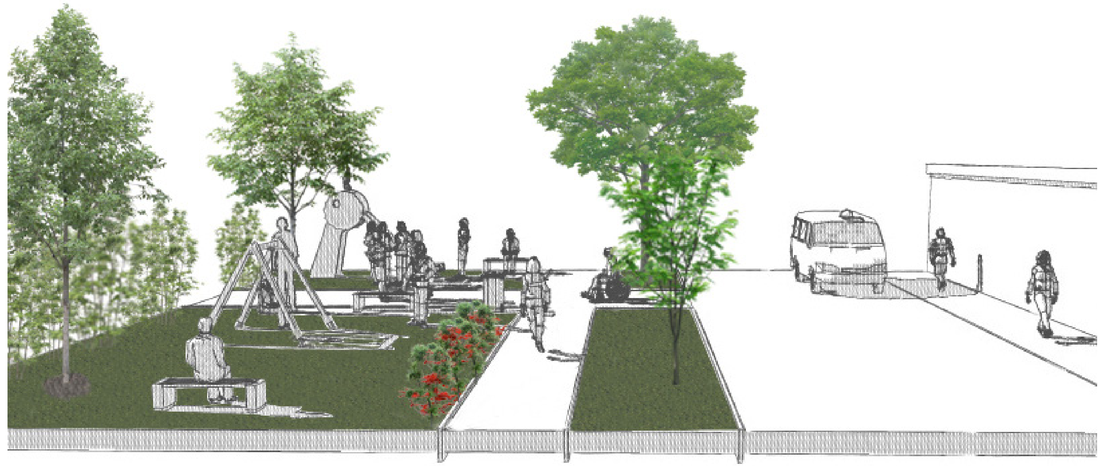
VÍAS 20.- 10.2 Kilómetros, que equivalen al 36.3% del total de vías de la zona.

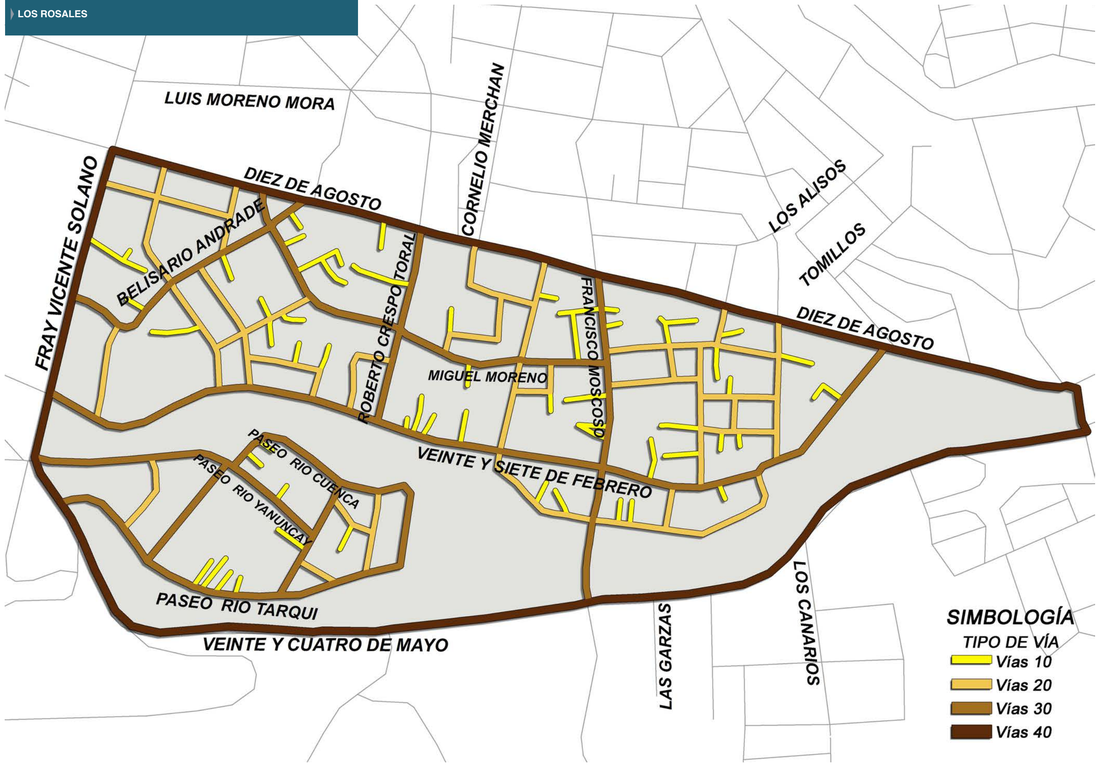
VÍAS 30.- 6.2 Kilómetros, que equivalen al 22.1% del total de vías de la zona.

VÍAS 40.- 7.4 Kilómetros, que equivalen al 26.2 % del total de vías de la zona.

El reparto vial en esta unidad funcional, es equilibrado entre vías de medio a bajo rango de velocidad permitida, debido a la dinámica funcional que posee.







Propuesta de circulación

La unidad funcional "Los Rosales" pertenece a la categoría de unidades dentro de "Ciudad Urbana", es decir ubicada en la segunda corona de barrios, es una zona en la que actualmente se ha dado un gran incremento de proyectos inmobiliarios debido a su ubicación privilegiada y su cercanía a la ciudad central; se encuentra limitada al Norte por la Av. 10 de Agosto, al sur por la Av. 24 de mayo, al este por la vía Gapal y al oeste por la Fray Vicente Solano. La extensión de la unidad es de 0,88 Kilómetros cuadrados, en esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a propuesta de jerarquización vial:

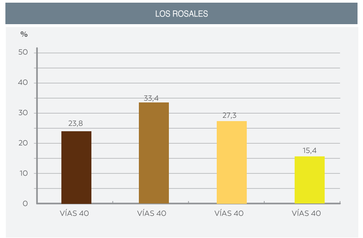
VÍAS 10.- 2,81 Kilómetros, que equivalen al 15,4% del total de vías de la zona.

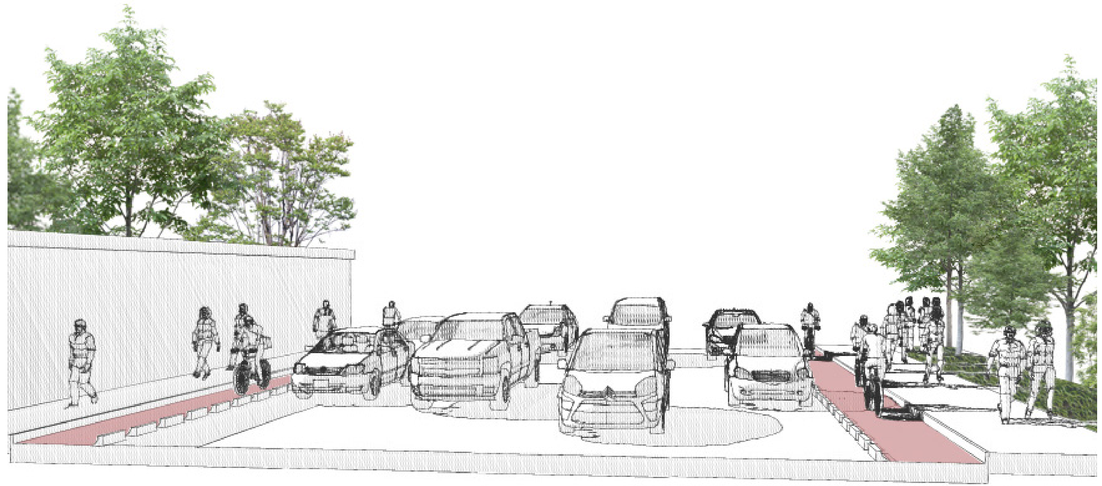
VÍAS 20.- 4,98 Kilómetros, que equivalen al 27,3% del total de vías de la zona.

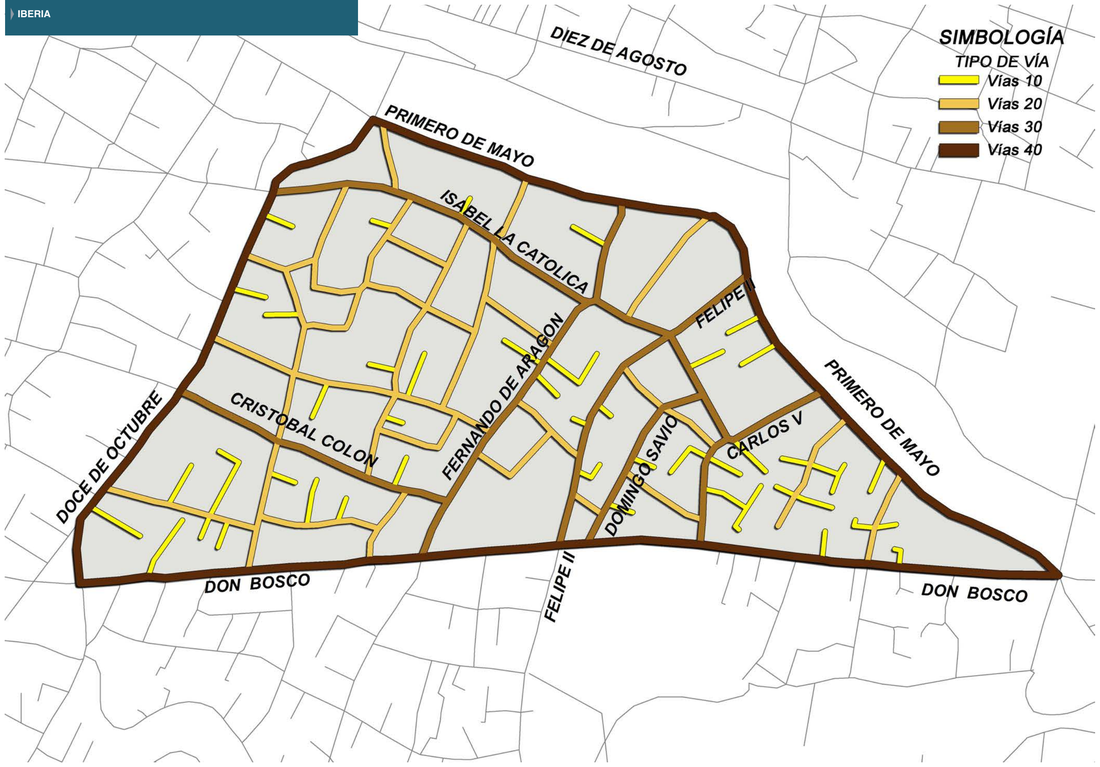
VÍAS 30.- 6,10 Kilómetros, que equivalen al 33,4% del total de vías de la zona.

VÍAS 40.- 4,35Kilómetros, que equivalen al 23,8% del total de vías de la zona.

En la unidad funcional denominada "Los Rosales" la propuesta de jerarquización vial ha determinado que las vías 30 son las que prevalecen, seguidas de las vías tipo 20 que se diferencian en muy poco de las vías 40, podríamos decir que en esta zona se desarrollarán importantes movimientos de tráfico calmado. Sobresalen como hitos de la zona los tres puentes y el mercado 27 de febrero.







Propuesta de circulación

Esta unidad funcional, se emplaza dentro del territorio denominado ciudad urbana, o la segunda corona de barrios, posee una extensión de 0.57km2 y una infraestructura vial de 13.98km de longitud. Es una zona eminentemente residencial por lo que en su interior predominan vías de rangos bajos de velocidad permitida. Está delimitada por vías de rango 40km/hora, al norte y al este por la Av. Primero de Mayo, al sur por la Av. Don Bosco, y al oeste por la Av. Doce de Octubre.

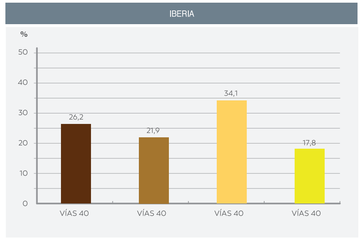
El reparto vial dentro de esta unidad figura de la siguiente manera:

VÍAS 10.- 2.48 Kilómetros, que equivalen al 17.8% del total de vías de la zona.

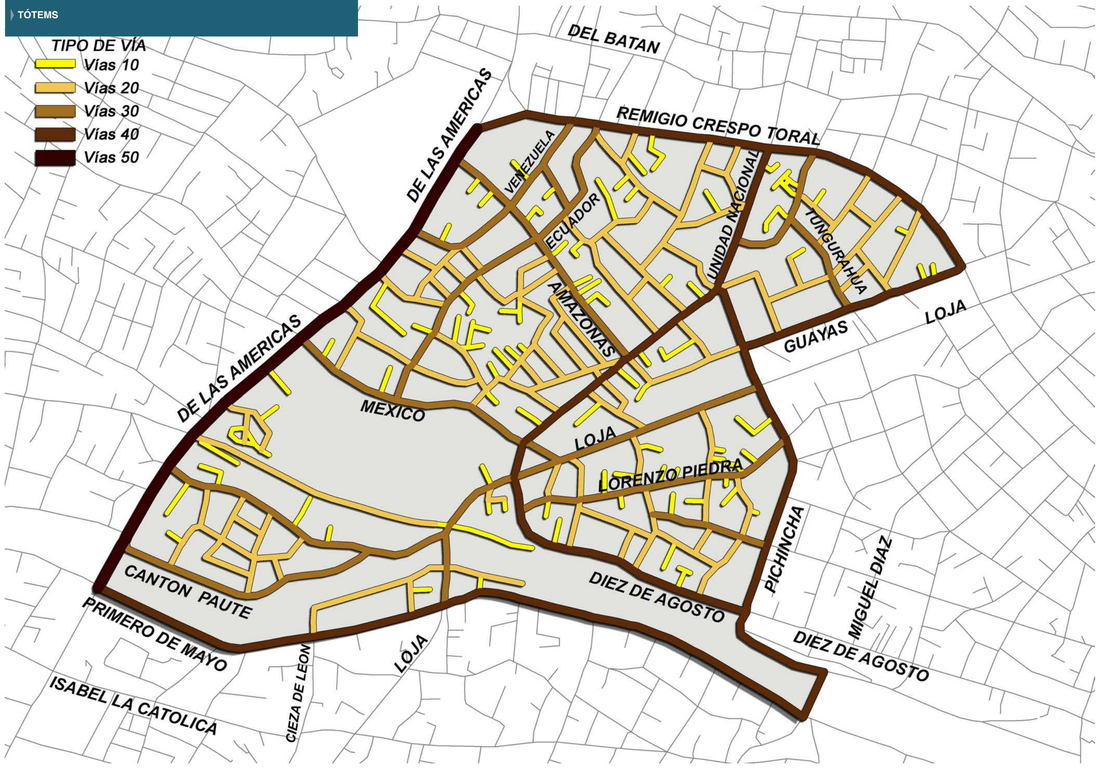
VÍAS 20.- 4.77 Kilómetros, que equivalen al 34% del total de vías de la zona.

VÍAS 30.- 3 Kilómetros, que equivalen al 22 % del total de vías de la zona.

VÍAS 40.- 3.67 Kilómetros, que equivalen al 26.2% del total de vías de la zona.







Propuesta de circulación

Esta unidad se encuentra al límite de lo que conocemos como ciudad compacta, es decir dentro de la primera corona de barrios que envuelve al centro histórico, sus límites son: al norte con la Av. Remigio Crespo, al sur con la Av. Primero de mayo, al este con la calle Pichincha y al Oeste con la av. de las Américas. La extensión de esta unidad es de 1,4 Kilómetros cuadrados; en esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a propuesta de jerarquización vial:

VÍAS 10.- 5,52 Kilómetros, que equivalen al 17,6% del total de vías de la zona.

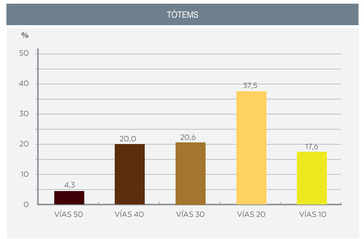
VÍAS 20.- 11,75 Kilómetros, que equivalen al 37,5% del total de vías de la zona.

VÍAS 30.- 6,45 Kilómetros, que equivalen al 20,6% del total de vías de la zona.

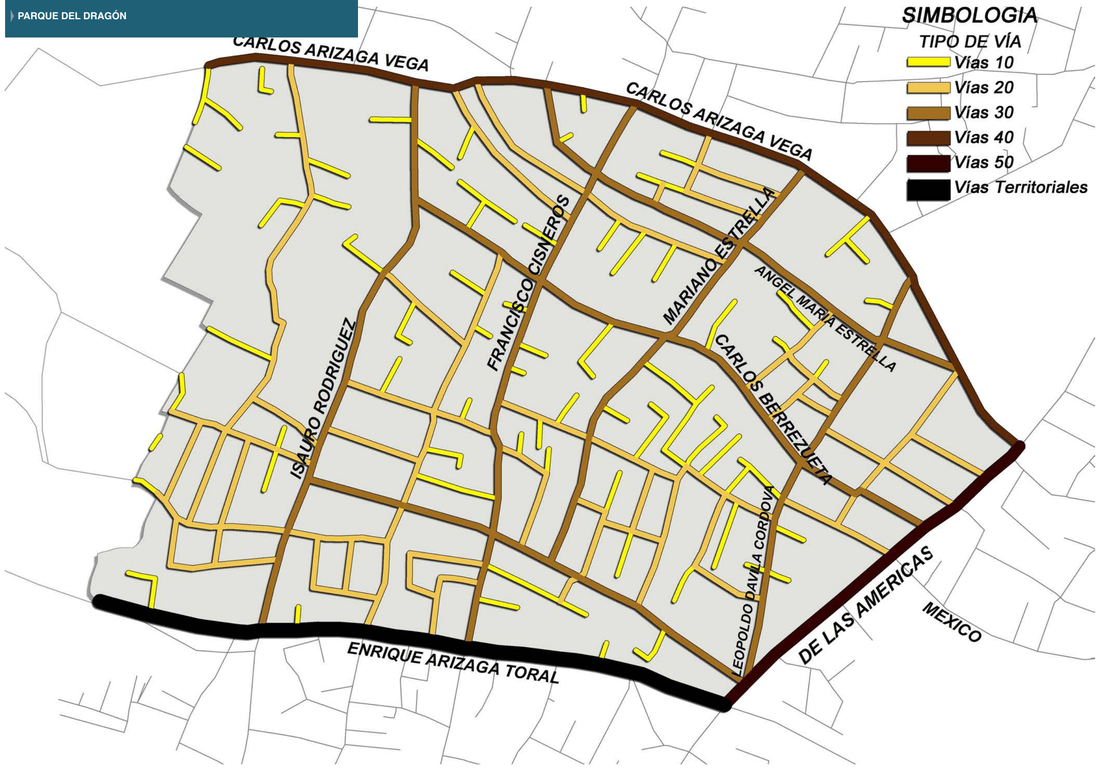
VÍAS 40.- 6,26 Kilómetros, que equivalen al 20% del total de vías de la zona.

VÍAS 50.- 1,36 Kilómetros, que equivalen al 4,3% del total de vías de la zona.

Los Tótems como unidad funcional además de contener importantes nodos de la ciudad albergan al patio de operaciones del tranvía lo que le intensifica su ya trascendental papel como generador y receptor de viajes significativos dentro de la movilidad de la ciudad; en cuanto a la propuesta de jerarquía vial generada podemos ver que prevalece de manera muy importante las vías 20, mientras que las vías 10, 30 y 40 tienen una distribución similar dentro de la zona.







Propuesta de circulación

Esta unidad funcional se emplaza dentro de la primera corona barrial o ciudad compacta, posee un territorio de 0.9km2, y una infraestructura vial de 22.18km. Es una zona eminentemente residencial con muy altos flujos de transporte, especialmente peatonal debido a la influencia que recibe por la cercanía de uno de los equipamientos comerciales más importantes de la ciudad como es la Feria Libre el Arenal.

Esta unidad se encuentra delimitada por vías de distinto rango, de rangos de velocidad de media a alta, al norte se emplaza la Av. Carlos ArízagaVega, al sur la Av. Enrique Arízaga Toral, al este la Av. de las Américas y hacia el oeste con el límite urbano de la ciudad.

Su estructura vial se distribuye priorizando las vías de carácter estancial, de la siguiente manera:

VÍAS 10.- 4.6 Kilómetros, que equivalen al 20.7% del total de vías de la zona.

VÍAS 20.- 7.7 Kilómetros, que equivalen al 34.6% del total de vías de la zona.

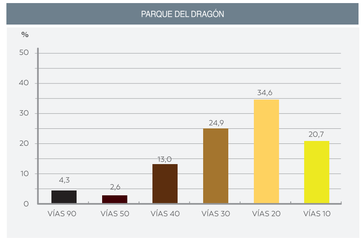
VÍAS 30.- 5.5 Kilómetros, que equivalen al 24.9% del total de vías de la zona.

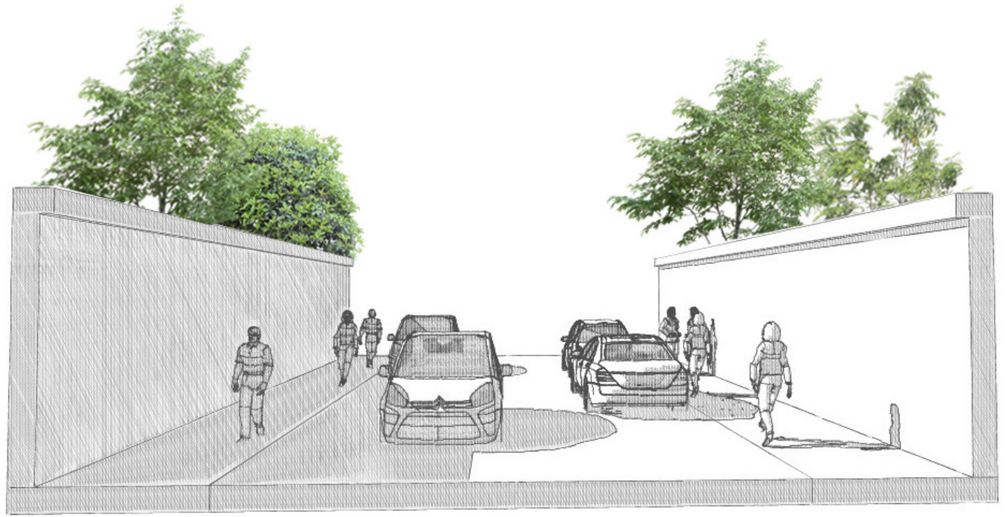
VÍAS 40.- 2.9 Kilómetros, que equivalen al 13% del total de vías de la zona.

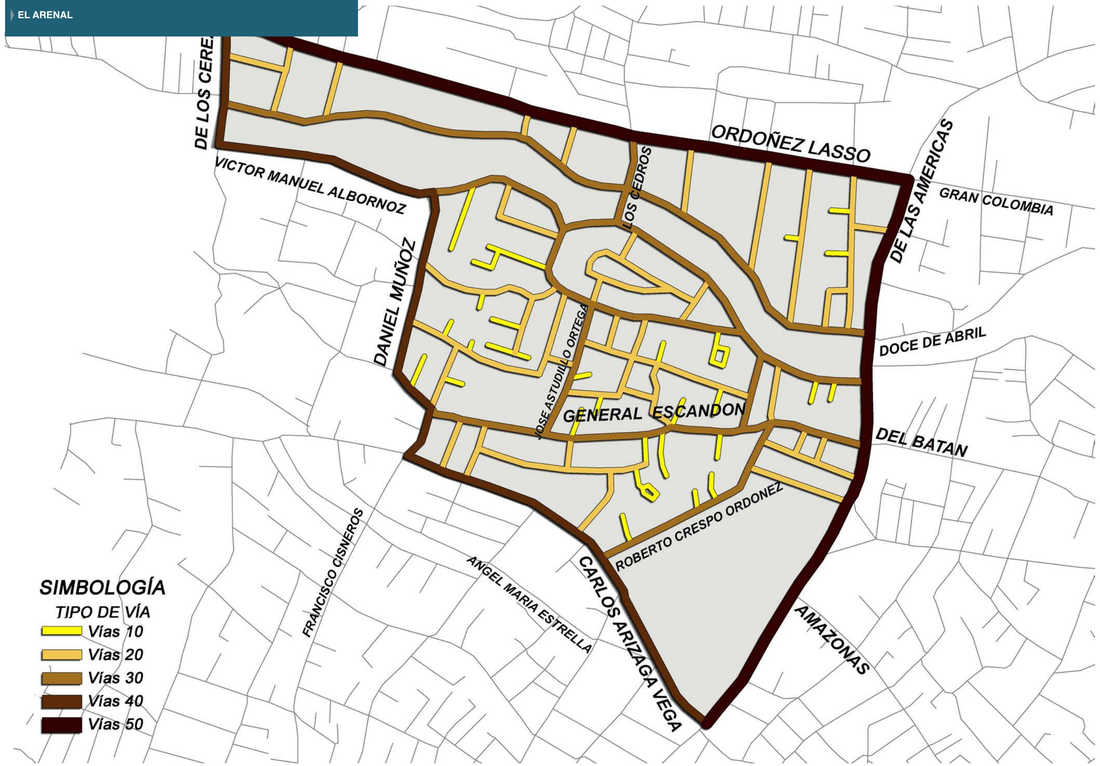
VÍAS 50.- 0.58Kilómetros, que equivalen al 2.6% del total de vías de la zona.

VÍAS 90.- 0.9 Kilómetros, que equivalen al 4.3% del total de vías de la zona.

En esta zona predominan las vías de rango inferior en cuanto a límites de velocidad, debido al uso predominante que mantiene.







Propuesta de circulación

La unidad funcional denominada "El Arenal" se encuentra dentro de lo que llamamos ciudad urbana, es decir corresponde a la segunda corona de barrios, se encuentra limitada al norte por la Av. Ordoñez Lasso, al sur por la Av. Carlos Arízaga Vega, al este por la Av. de las Américas, y al oeste por la calle Daniel Muñoz y la Av. de los Cerezos, tiene una extensión de 0,79 Kilómetros cuadrados, en esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

VÍAS 10.- 2,91 Kilómetros, que equivalen al 15,6% del total de vías de la zona.

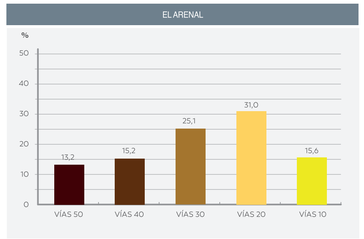
VÍAS 20.- 5,77 Kilómetros, que equivalen al 31% del total de vías de la zona.

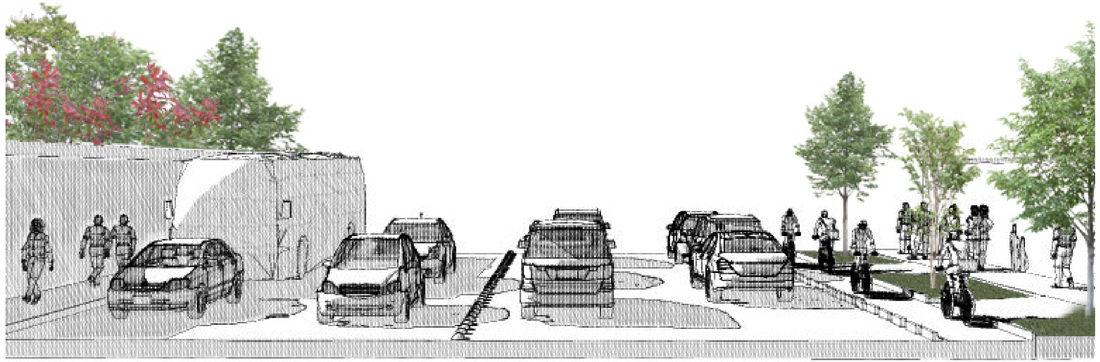
VÍAS 30.- 4,68 Kilómetros, que equivalen al 25,1% del total de vías de la zona.

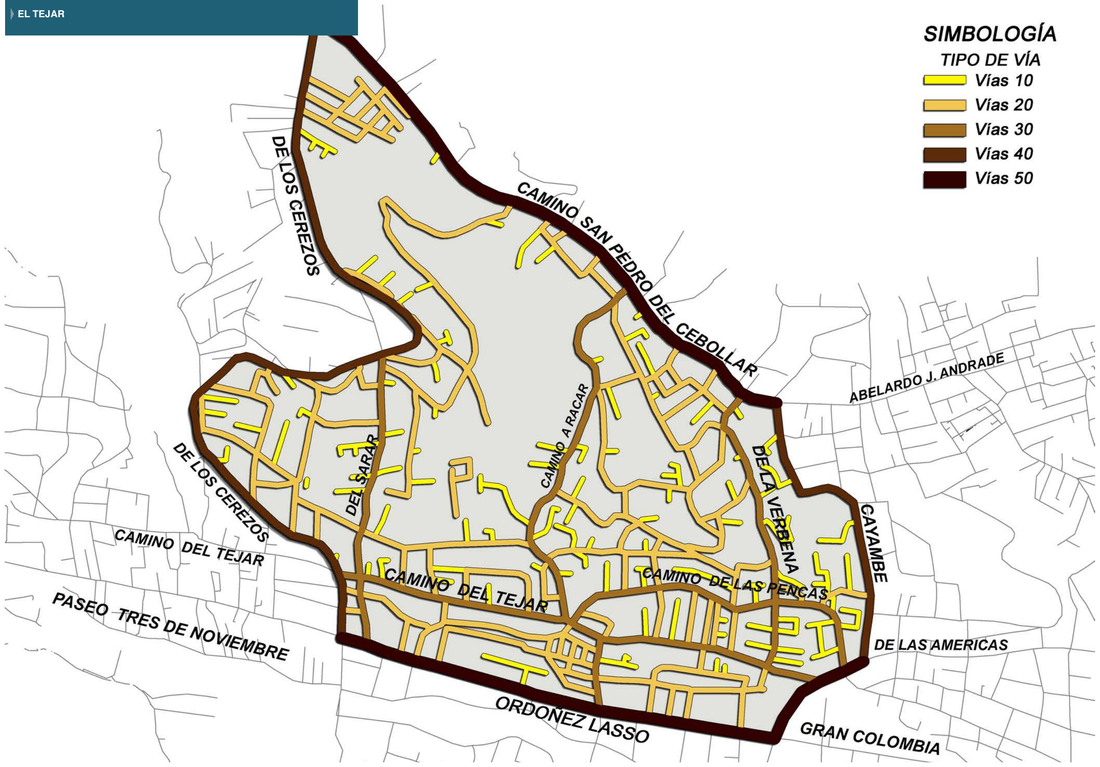
VÍAS 40.- 2,82 Kilómetros, que equivalen al 15,2% del total de vías de la zona.

VÍAS 50.- 2,45 Kilómetros, que equivalen al 13,2% del total de vías de la zona.

Dentro de la ciudad, la zona que corresponde a "El Arenal" es una de las zonas más relevantes y neurálgicas en cuanto a movilidad se refiere, aquí confluyen un gran número de viajes diarios debido a la presencia de importantes equipamientos siendo el más representativo el conocido como el "MERCADO DEL ARENAL". Es motivo por el cual en la propuesta de jerarquización vial se ha tratado de equiparar en cuanto a distribución de tipos de vías, mejorando la repartición de flujos, estando las vías 50, 40 y 10 en una distribución similar, mientras que las 20 y 30 que son las que van a soportar la mayor parte de movimientos afines al comercio en la zona en porcentajes mayores.







Propuesta de circulación

Este barrio o unidad funcional se ubica en el territorio denominado ciudad urbana correspondiente a la segunda corona de barrios, Limita hacia el norte con el camino San Pedro del Cebollar, al sur con la Ordoñez Lasso, al este con la calle Cayambe y hacia el oeste con Los Cerezos, posee una extensión de 2.20km2 y una infraestructura vial de 39.8km que prioriza las vías de carácter estancial al tratarse de una zona cuyo principal uso es la vivienda con un importante índice de densidad habitacional.

VÍAS 10.- 8.10 Kilómetros, que equivalen al 20.4% del total de vías de la zona.

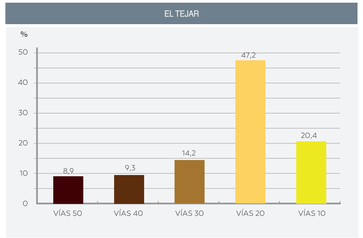
VÍAS 20.- 18.8 Kilómetros, que equivalen al 47.2 % del total de vías de la zona.

VÍAS 30.- 5.67 Kilómetros, que equivalen al 14.2% del total de vías de la zona.

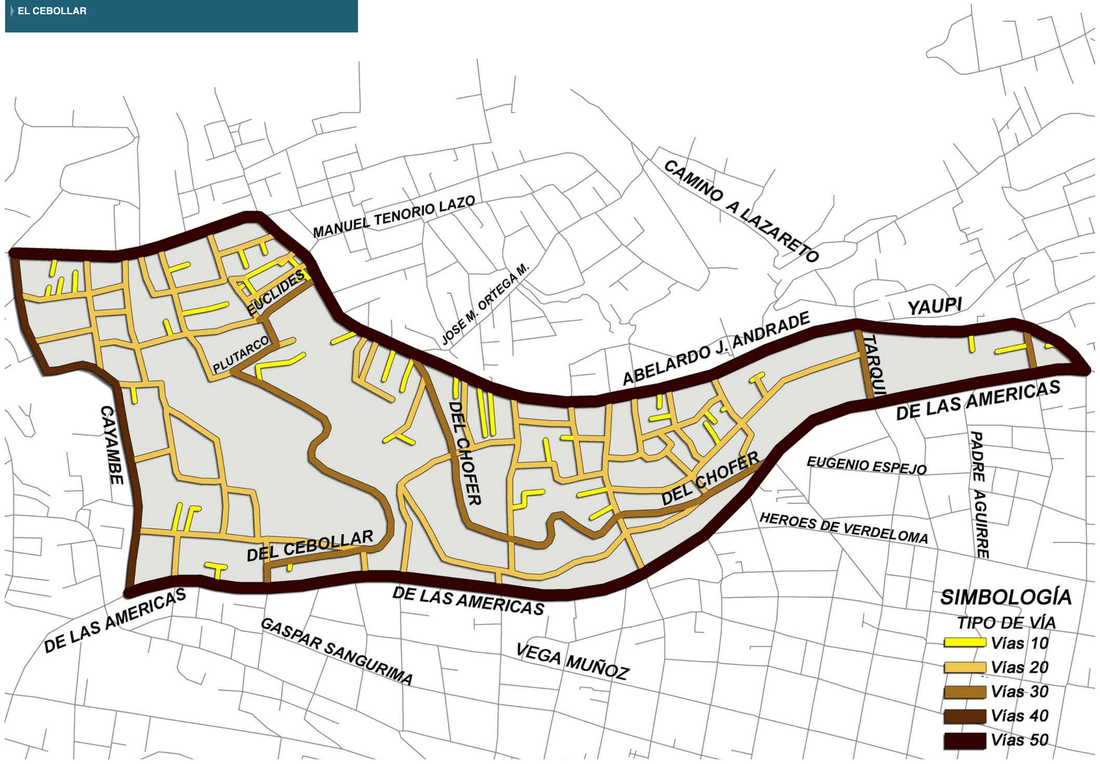
VÍAS 40.- 3.7 Kilómetros, que equivalen al 9.3% del total de vías de la zona.

VÍAS 50.- 3.5 Kilómetros, que equivalen al 8.9% del total de vías de la zona.

Las vías de alto rango de límite de velocidad, se encuentran únicamente hacia los límites de esta unidad.







Propuesta de circulación

La unidad funcional del Cebollar, ubicada en la zona centro norte del área urbana de Cuenca, se encuentra dentro de la primera corona de barrios o ciudad compacta, tiene un área de 0,95 kilómetros cuadrados y limita al norte con la Av. Abelardo J. Andrade, al sur con la Av. de las Américas y al oeste con la calle Cayambe. En esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

VÍAS 50.- 4,99 Kilómetros, que equivalen al 23,6% del total de vías de la zona.

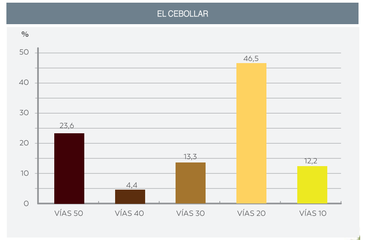
VÍAS 40.- 0,93 Kilómetros, que equivalen al 4,4% del total de vías de la zona.

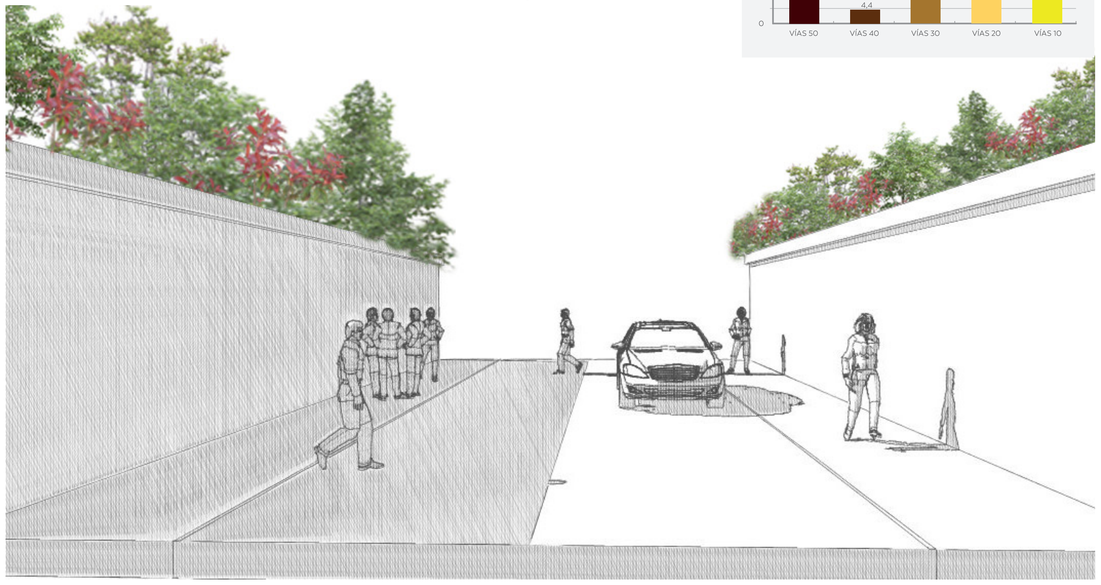
VÍAS 30.- 2,82 Kilómetros, que equivalen al 13,3% del total de vías de la zona.

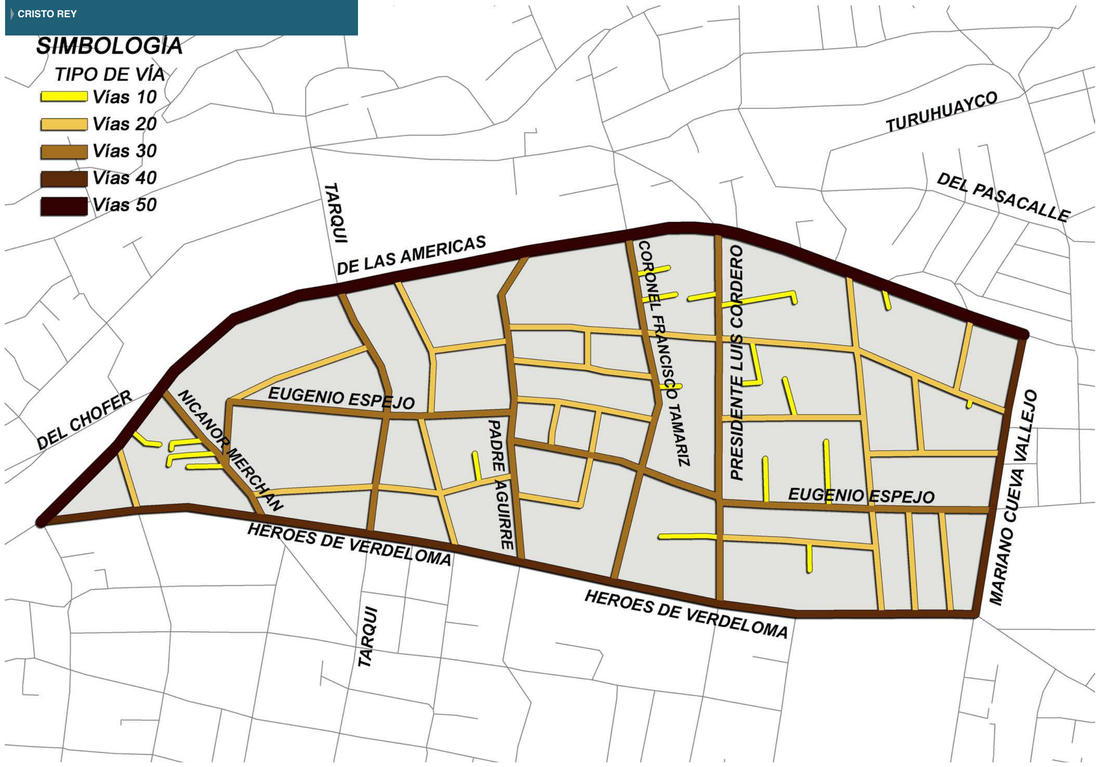
VÍAS 20.- 9,85 Kilómetros, que equivalen al 46,5% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 2,57 Kilómetros, que equivalen al 12,2% del total de vías de la zona.

Dentro de esta unidad funcional encontramos un gran centro atractor de viajes como lo es la presencia de la Universidad Católica de Cuenca, salvo por este equipamiento la zona tiene una prevalencia de uso de suelo de carácter residencial, por lo cual al momento de la propuesta de jerarquización vial y considerando las características de las vías se ha determinado que las vías 20 son las más representadas en el sector seguidos de las vías 50.







Propuesta de circulación

Esta unidad funcional o barrio se encuentra emplazada dentro de la primera corona de barrios o también denominada ciudad compacta, sus límites son: al norte y oeste Av. de las Américas, al sur Héroes de Verdeloma, hacia el este Mariano Cueva Vallejo, esta unidad tiene un área de 0.4km2 y una infraestructura vial de 11.1km distribuida de manera que predominan las vías de rango medio en cuanto a límite de velocidad:

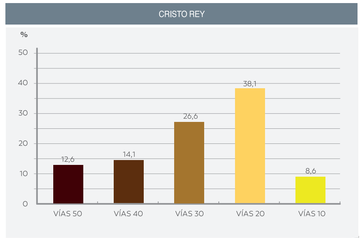
VÍAS 10.- 0.95 Kilómetros, que equivalen al 8.6% del total de vías de la zona.

VÍAS 20.- 4.2 Kilómetros, que equivalen al 38% del total de vías de la zona.

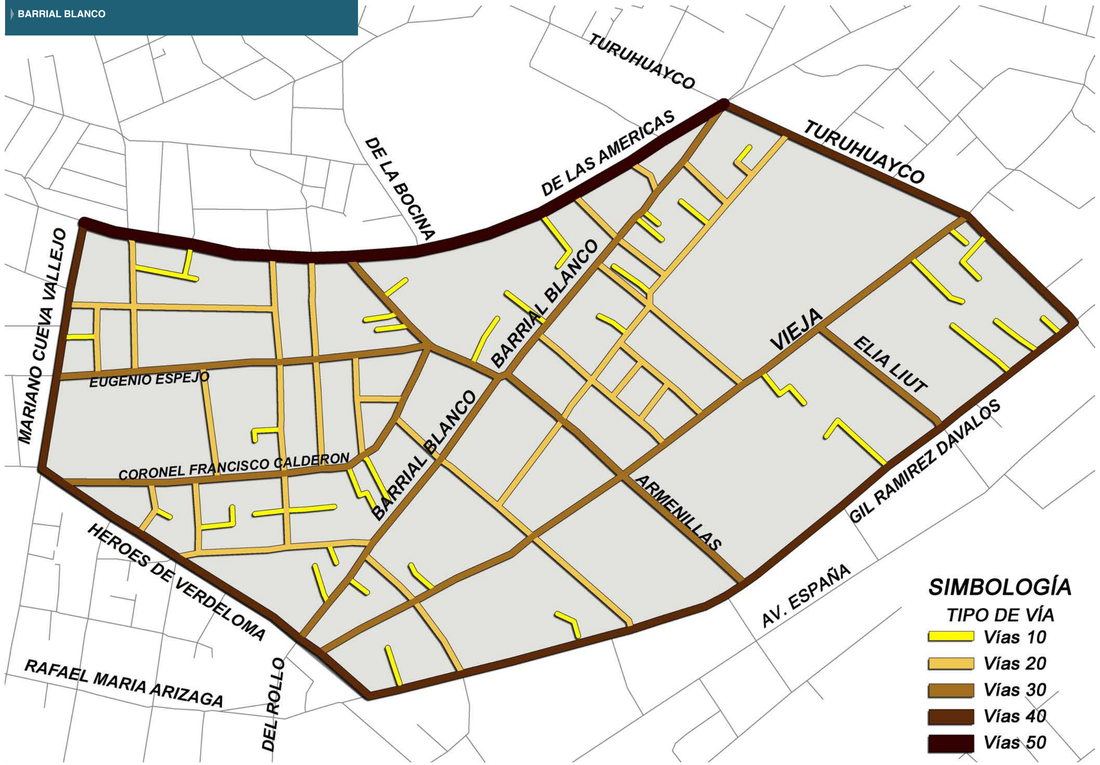
VÍAS 30.- 3 Kilómetros, que equivalen al 26.6% del total de vías de la zona.

VÍAS 40.- 1.6 Kilómetros, que equivalen al 14% del total de vías de la zona.

VÍAS 50.- 1.4 Kilómetros, que equivalen al 12.6% del total de vías de la zona.







Propuesta de circulación

La unidad funcional denominada "Barrial Blanco" está ubicada dentro de la primera corona de barrios, es decir en la denominada ciudad compacta, ubicada al norte del centro histórico de la ciudad tiene un área de 0,75 kilómetros cuadrados. Limita al norte con la Av. de las Américas, al sur con la Av. Gil Ramírez Dávalos y la Av. Héroes de Verdeloma, al este con la Av. Turuhuayco, y al oeste con la calle Mariano Cueva. En esta zona se ha determinado las siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

VÍAS 50.- 0,98 Kilómetros, que equivalen al 6,3% del total de vías de la zona.

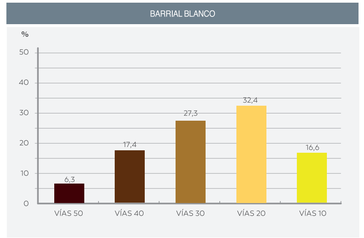
VÍAS 40.- 2,73 Kilómetros, que equivalen al 17,4% del total de vías de la zona.

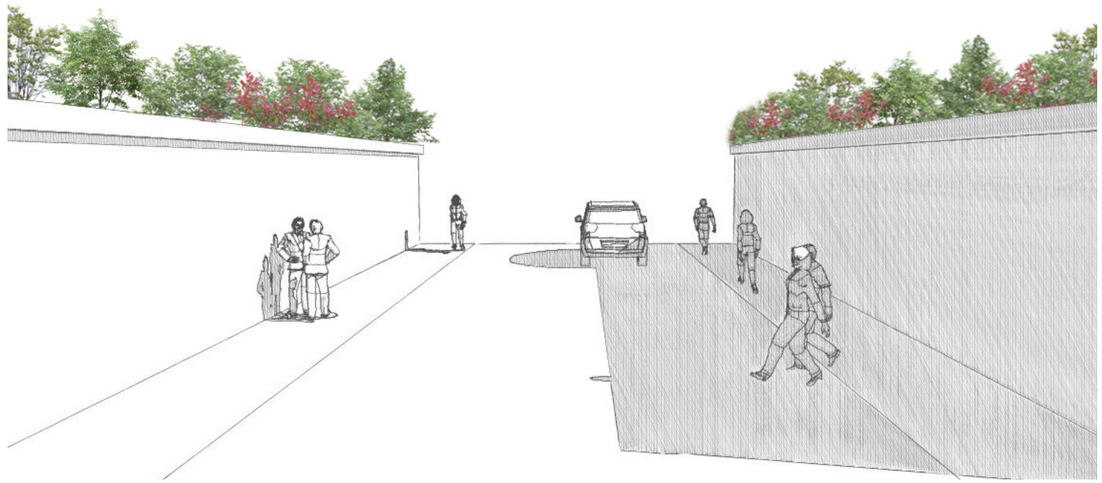
VÍAS 30.- 4,29 Kilómetros, que equivalen al 27,3% del total de vías de la zona.

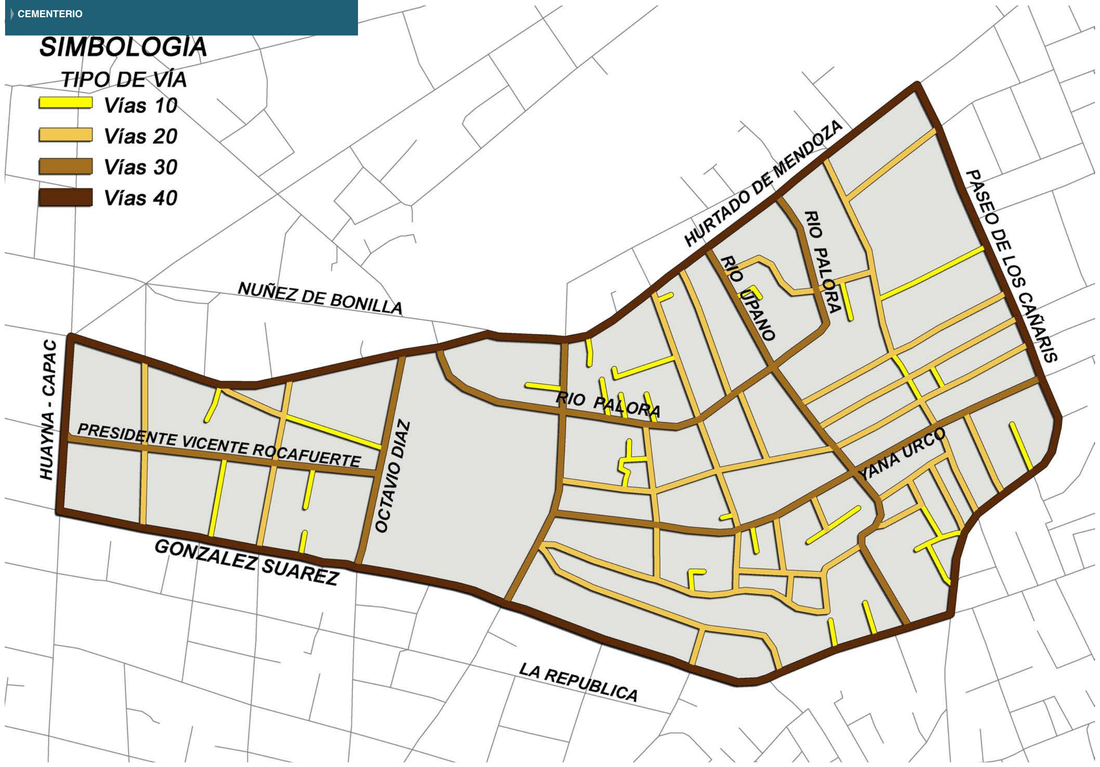
VÍAS 20.- 5,08 Kilómetros, que equivalen al 32,4% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 2,61 Kilómetros, que equivalen al 16,6% del total de vías de la zona.

En la unidad funcional en análisis se presenta una gran combinación de usos de suelo, en especial los que son de comercio de vehículos, repuestos y los de tipo residencial, hitos muy representativos de la zona son la Universidad Politécnica Salesiana y el "Centro Comercial El Vergel"; en lo que respecta a la redistribución jerárquica propuesta prevalecen las vías 20 con el 32,4 %, seguidas de las vías 30 con un 27,3%.







Propuesta de circulación

Esta unidad funcional se ubica en la zona centro – este de la ciudad, dentro de la primera corona de barrios, se caracteriza por contener dentro de su territorio un equipamiento atractor que genera un volumen importante de viajes hacia y desde este barrio como es el cementerio Municipal, posee un territorio de 0.67km2.

Este barrio está delimitado al norte por la Av. Hurtado de Mendoza, al sur por la Av. González Suarez, al este por Paseo de los Cañaris y al oeste por Huayna Cápac.

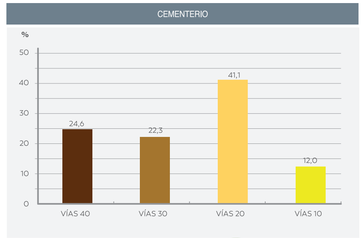
Es una zona en donde predomina el uso comercial por lo que las vías de baja velocidad se presentan en menor porcentaje con respecto a la totalidad de las mismas que corresponde a 16.2km, según se demuestra a continuación:

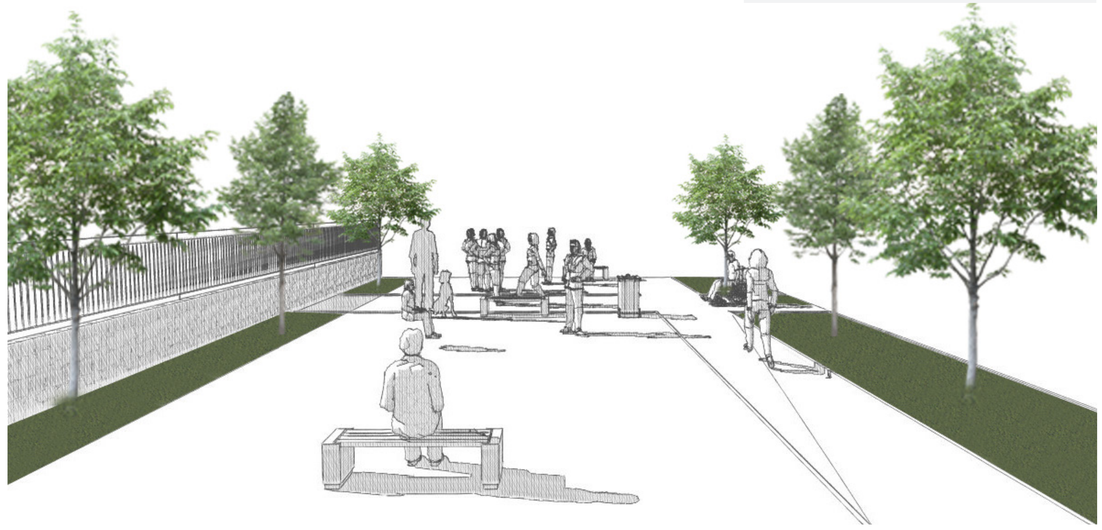
VÍAS 10.- 1.94 Kilómetros, que equivalen al 12% del total de vías de la zona.

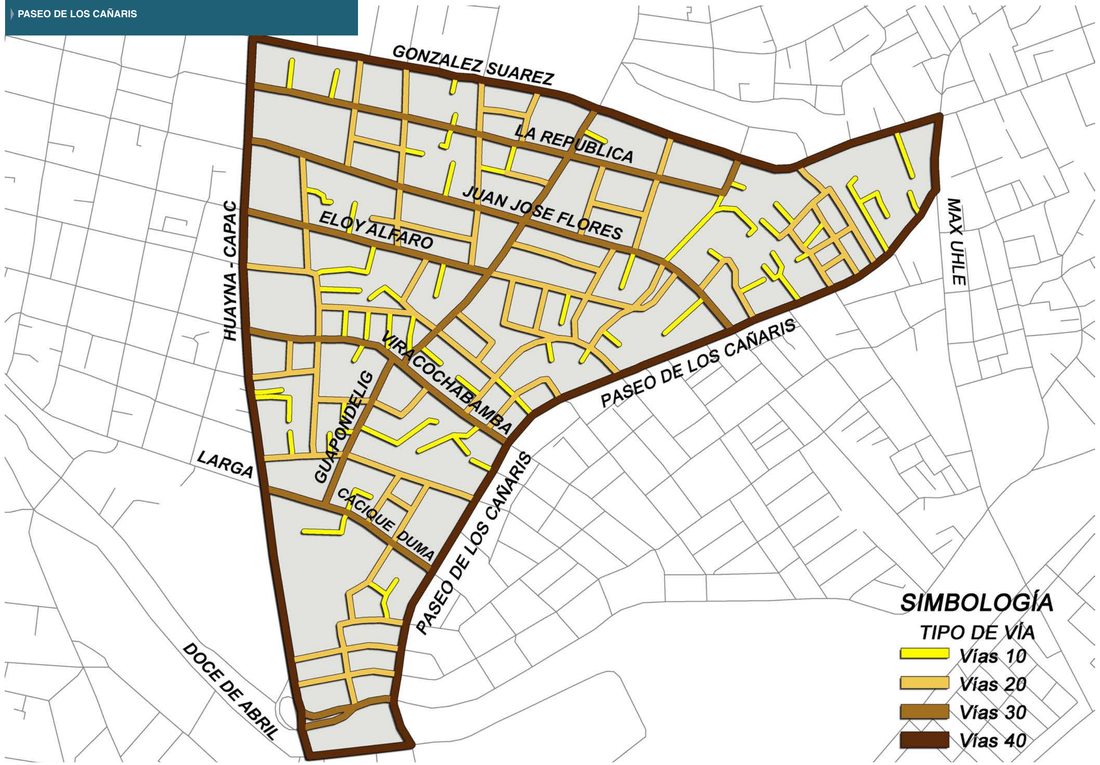
VÍAS 20.- 6.67 Kilómetros, que equivalen al 41.1% del total de vías de la zona.

VÍAS 30.- 3.61 Kilómetros, que equivalen al 22.3% del total de vías de la zona.

VÍAS 40.- 4 Kilómetros, que equivalen al 24.6% del total de vías de la zona.







Propuesta de circulación

La zona correspondiente a la Paseo de los Cañaris se encuentra ubicada al este del centro histórico, dentro de la primera corona de barrios, es decir dentro de la "ciudad compacta", tiene un área aproximada de 0,88 kilómetros cuadrados y está limitada al norte por la Av. González Suárez, al sur por la Av. 12 de Abril, al este por la Av. paseo de los Cañaris y la Av. Max Uhle y al oeste por la Av. Huayna Cápac; en esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

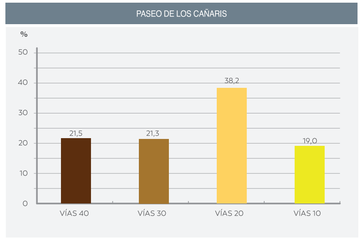
VÍAS 40.- 4,81 Kilómetros, que equivalen al 21,5% del total de vías de la zona.

VÍAS 30.- 4,76 Kilómetros, que equivalen al 21,3% del total de vías de la zona.

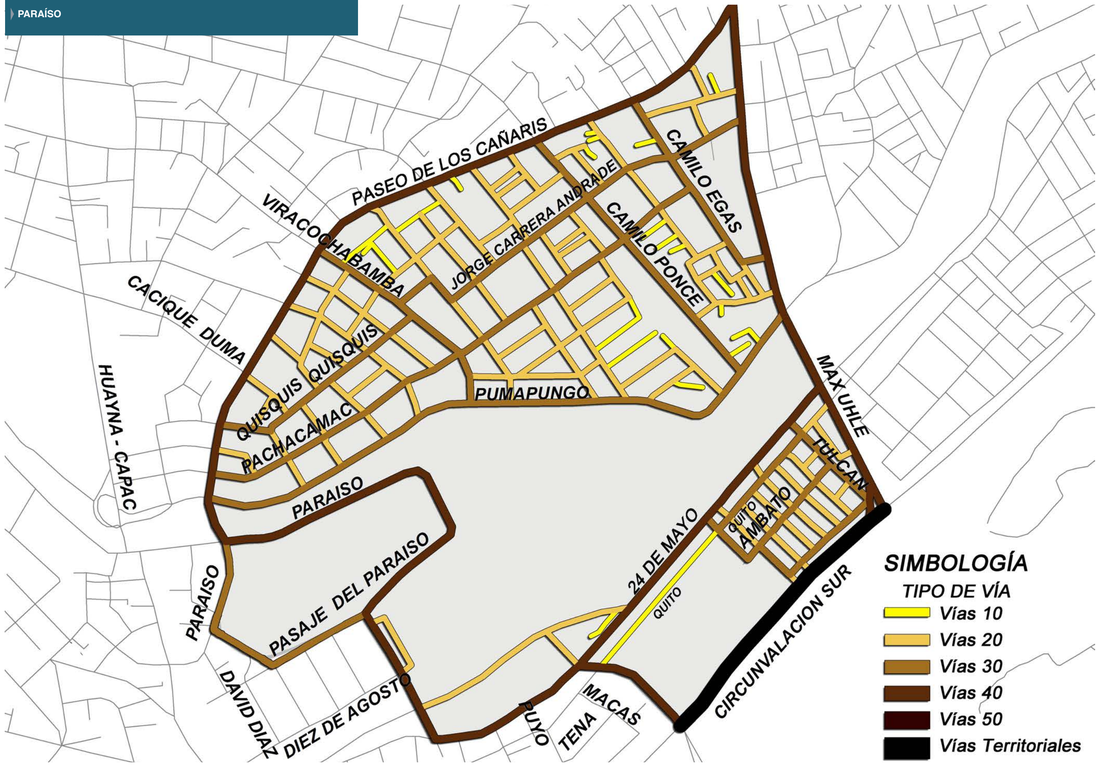
VÍAS 20.- 8,54 Kilómetros, que equivalen al 38,2% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 4,23 Kilómetros, que equivalen al 19% del total de vías de la zona.

En la zona de estudio se puede apreciar que prevalece el uso de suelo de tipo residencial combinado con una menor presencia de tipo comercial y de restaurantes en la Av. Paseo de los Cañaris, por lo tanto, al ser una unidad de tipo residencial la distribución jerárquica ha establecido la prioridad a las vías 20, es decir de carácter estancial, es decir que permiten el paseo y hasta la recreación en el área de la calle.







Propuesta de circulación

Esta unidad funcional se encuentra en la zona sureste de la ciudad, en ella se varios equipamientos o centros atractores de gran incidencia a nivel local, como son el parque de la madre que por su extensión concentra un muy alto número de usuarios para actividades recreativas y deportivas, se encuentra también el Hospital Vicente Corral Moscoso, que por su categoría de regional, representa uno de los principales equipamientos de salud, se emplazan además dentro de esta zona, las facultades de Medicina y Odontología de la Universidad de Cuenca.

Esta unidad limita al norte y este con la Av. Paseo de los Cañaris, al sur con Av. 10 de Agosto y Pasaje el Paraíso, al este con Max Uhle y Circunvalación Sur, tiene un territorio de 1.10km2 y una infraestructura vial de 24.4km distribuida de manera que predominan las vías de carácter estancial

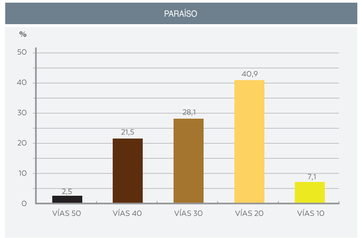
VÍAS 10.- 1.7 Kilómetros, que equivalen al 7.1% del total de vías de la zona.

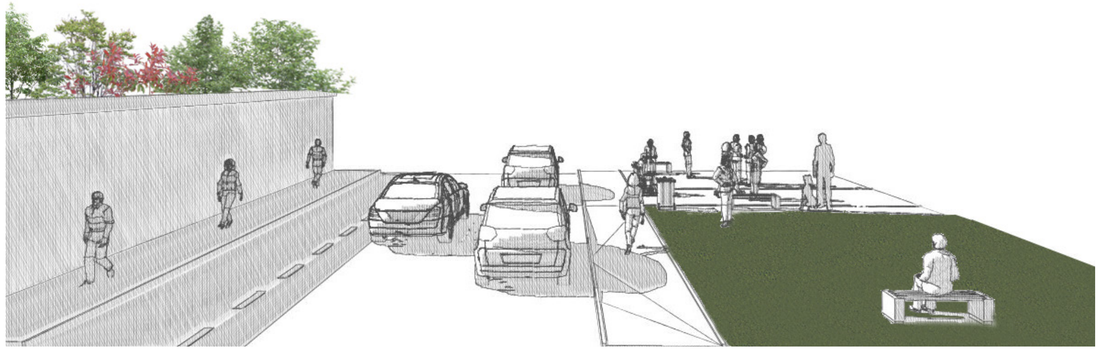
VÍAS 20.- 10 Kilómetros, que equivalen al 41% del total de vías de la zona.

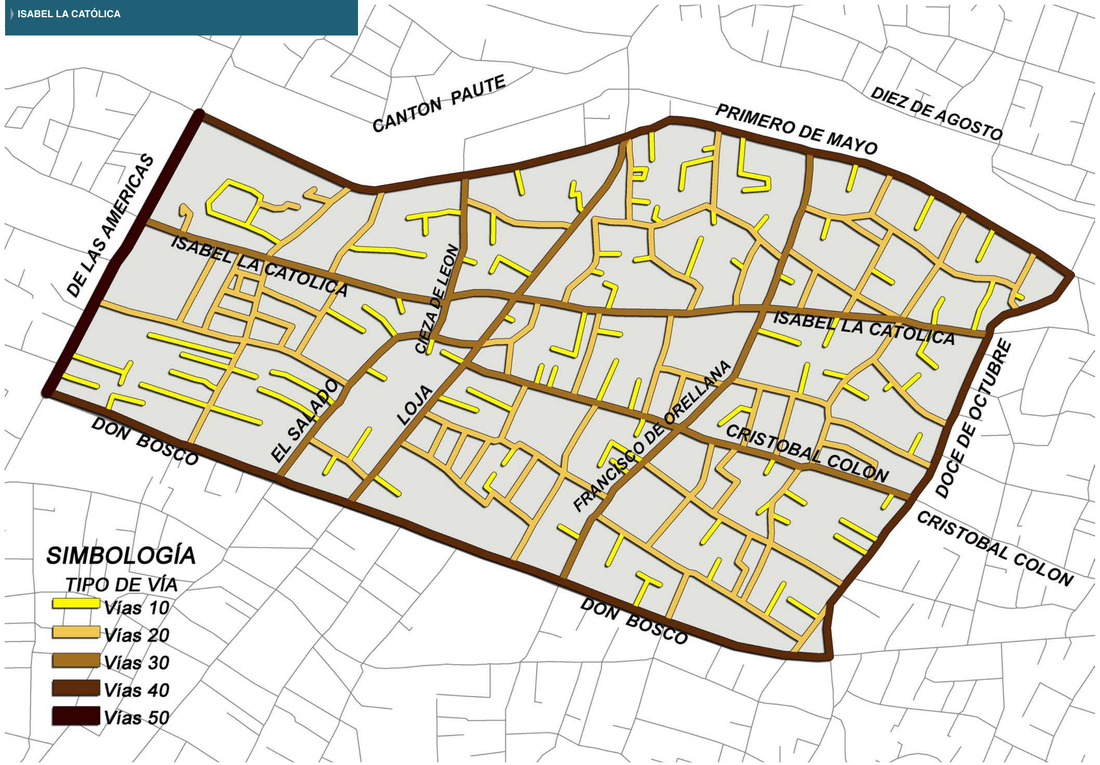
VÍAS 30.- 6.9 Kilómetros, que equivalen al 28.1% del total de vías de la zona.

VÍAS 40.- 5.2 Kilómetros, que equivalen al 21.5% del total de vías de la zona.

VÍAS 90.- 0.6 Kilómetros, que equivalen al 2.5% del total de vías de la zona.







Propuesta de circulación

Ésta unidad funcional, ubicada al suroeste de la unidad central, pertenece a la segunda corona de barrios o "ciudad urbana", tiene un área aproximada de 1,13 kilómetros cuadrados y sus límites son: al norte con la Av. Primero de mayo, al sur con la Av. Don Bosco, al este con la Doce de Octubre y al oeste con la Av. de las Américas ; en esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

VÍAS 50.- 0,57 Kilómetros, que equivalen al 2,2% del total de vías de la zona.

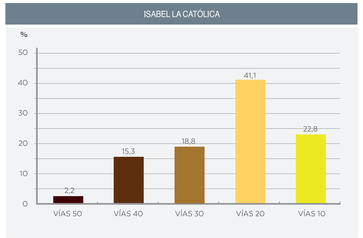
VÍAS 40.- 4,09 Kilómetros, que equivalen al 15,3% del total de vías de la zona.

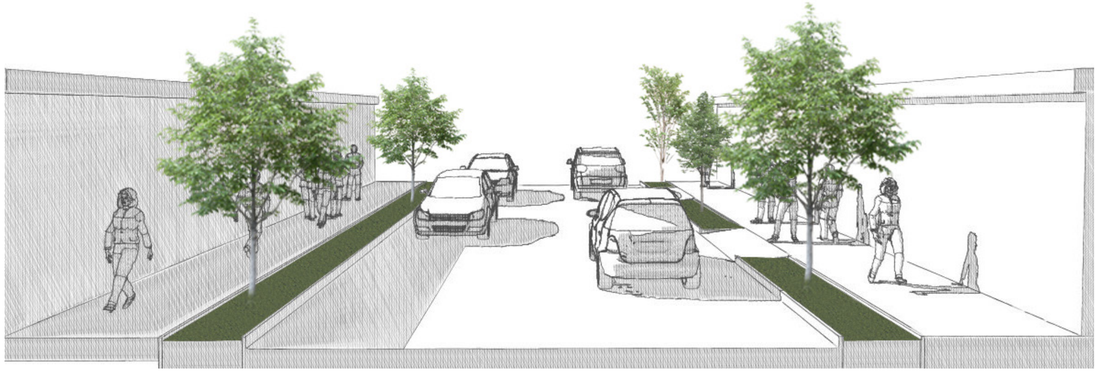
VÍAS 30.- 5,03 Kilómetros, que equivalen al 18,8% del total de vías de la zona.

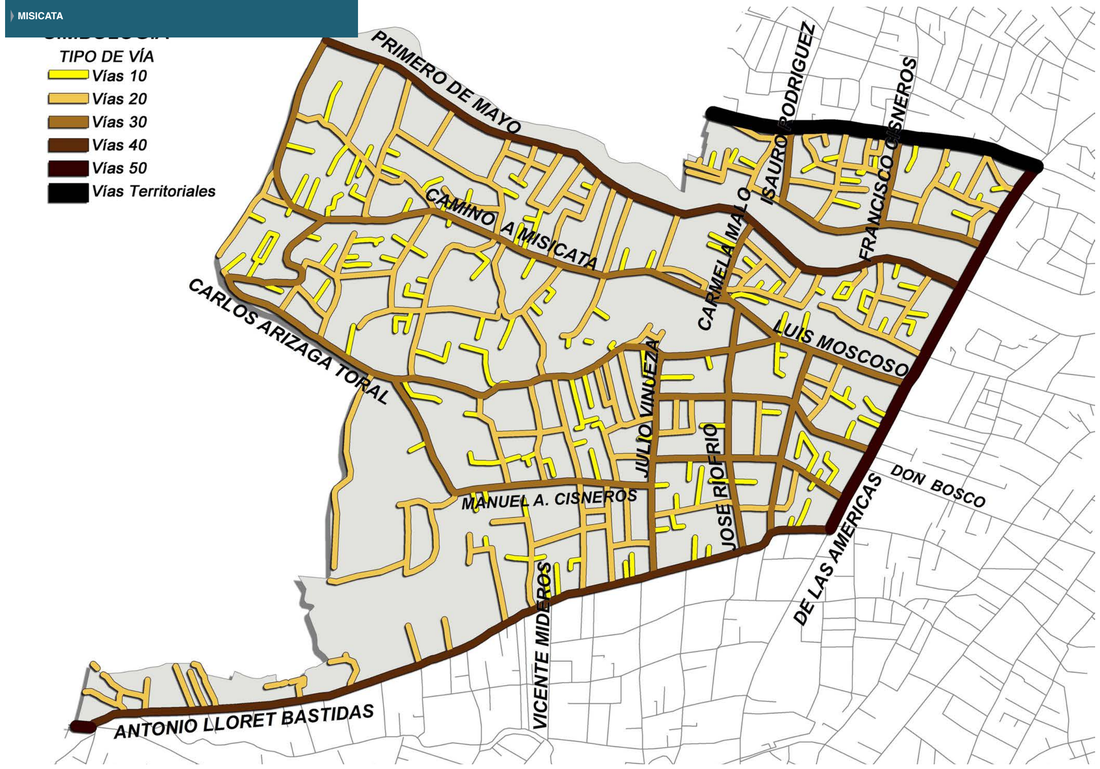
VÍAS 20.- 11,01 Kilómetros, que equivalen al 41,1% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 6,1 Kilómetros, que equivalen al 22,8% del total de vías de la zona.

En el sector es notorio el uso de suelo de tipo residencial por lo que el tipo de vía predominante según la jerarquización propuesta son las vías de tipo 20, es decir de carácter estancial con carácter recreativo en ellas, seguidas por las vías 10 que tienen carácter peatonal que buscan se facilite las relaciones sociales, patrimoniales y recreacionales en la vía.







Propuesta de circulación

Este barrio se emplaza hacia el oeste de la ciudad, pertenece a la ciudad urbana o a la segunda corona de barrios, es una zona eminentemente residencial con un alto índice de densidad poblacional, posee una extensión de 2.5km.

Limita hacia el norte con la Av. Primero de Mayo, al sur con Antonio Lloret Bastidas, al este con Av. de las Américas y al oeste con el límite urbano de la ciudad. Su estructura vial está conformada por 46.38km de vías distribuidas de la siguiente manera:

VÍAS 10.- 9.50 Kilómetros, que equivalen al 20.5% del total de vías de la zona.

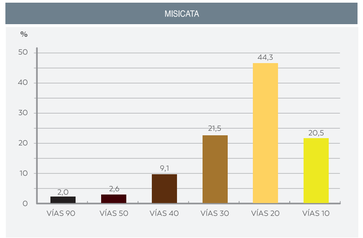
VÍAS 20.- 20.5 Kilómetros, que equivalen al 44.3% del total de vías de la zona.

VÍAS 30.- 10 Kilómetros, que equivalen al 21.5 % del total de vías de la zona.

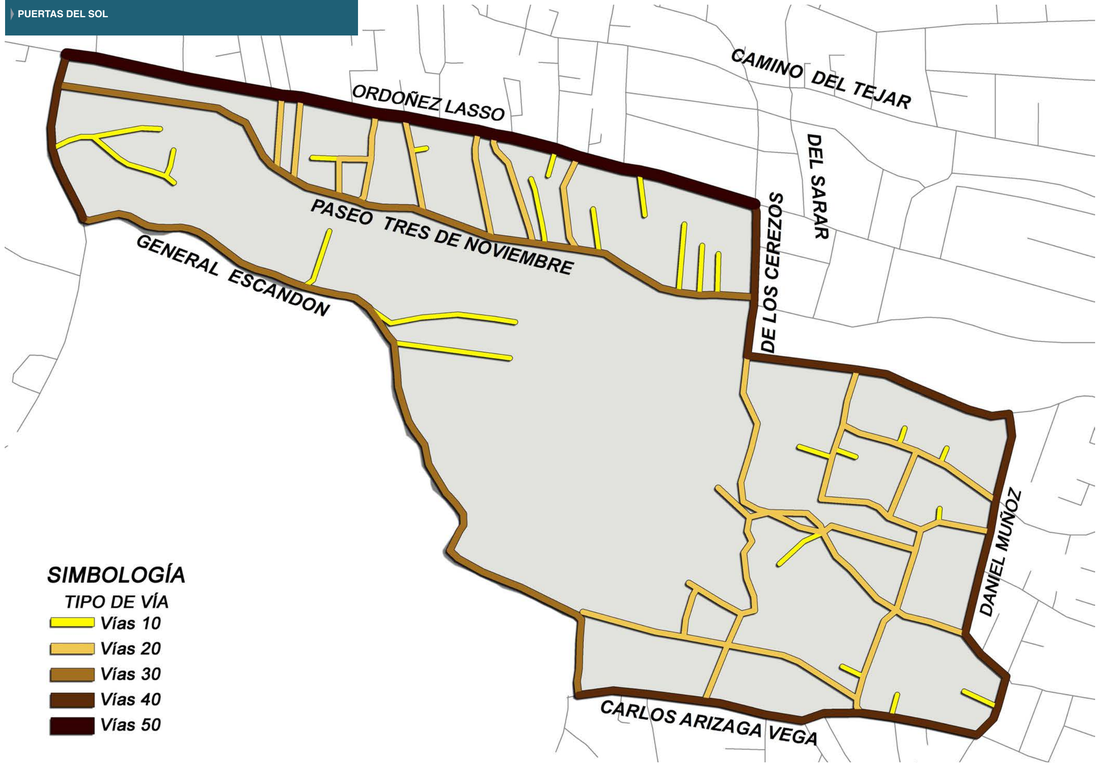
VÍAS 40.- 4.2 Kilómetros, que equivalen al 9.1% del total de vías de la zona.

VÍAS 50.- 1.2 Kilómetros, que equivalen al 2.6% del total de vías de la zona.

VÍAS 90.- 0.93 Kilómetros, que equivalen al 2% del total de vías de la zona.







Propuesta de circulación

El sector de Puertas de Sol se encuentra dentro de la primera corona de barrios, es decir, dentro de la "ciudad compacta", como hito en esta zona podemos mencionar a "La quinta de Balzay" de la Universidad de Cuenca, tiene un área de 0,73 kilómetros cuadrados y está limitada al norte por la Av. Ordoñez Lasso, al sur por la Av. Carlos Arizaga Vega, al este por la Av. Daniel Muñoz y al oeste por la Av. Monseñor Leonidas Proaño; en esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

VÍAS 50.- 1,09 Kilómetros, que equivalen al 8,7% del total de vías de la zona.

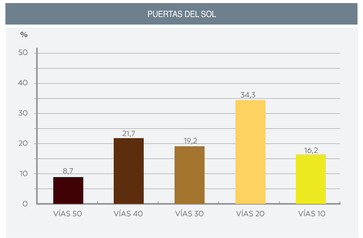
VÍAS 40.- 2,72 Kilómetros, que equivalen al 21,7% del total de vías de la zona.

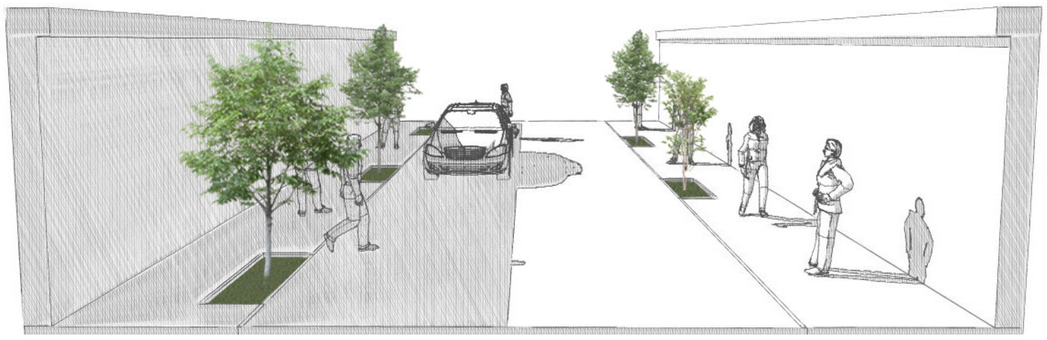
VÍAS 30.- 2,41 Kilómetros, que equivalen al 19,2% del total de vías de la zona.

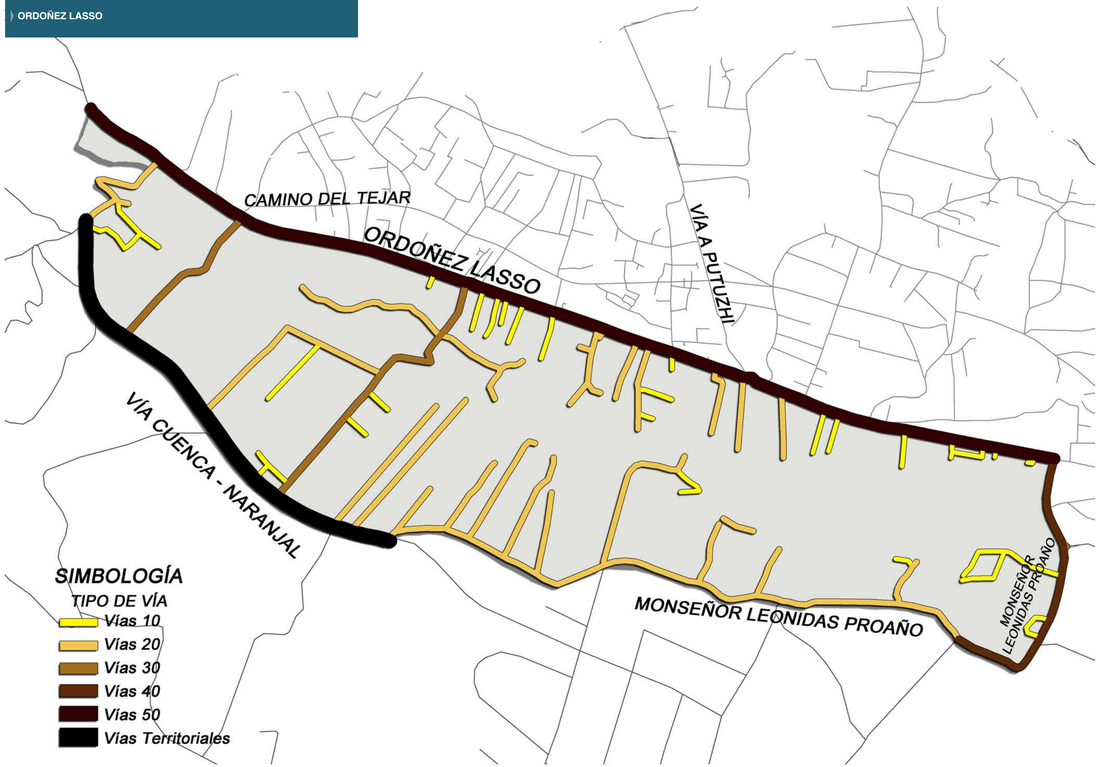
VÍAS 20.- 4,31 Kilómetros, que equivalen al 34,3% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 2,03 Kilómetros, que equivalen al 16,2% del total de vías de la zona.

La Unidad funcional en análisis es eminentemente de uso residencial por lo que se ha buscado que prevalezcan las vías tipo 20, siendo vías de carácter estancial y recreacional en donde los vehículos pueden ingresar pero la prioridad la tienen los peatones y residentes. La ubicación del sector hace que se encuentre bien servido de vías relevantes por lo que encontramos un porcentaje significativo de vías 40 cuya función es canalizar los tráficos para el acceso a los barrios y permiten la conectividad entre las zonas y el centro.







Propuesta de circulación

La unidad Ordoñez Lasso se emplaza en la zona oeste de la ciudad, con una extensión de 1.9km2, es una importante zona de crecimiento de la ciudad, limitada al norte por la Av. Ordoñez Lasso, al sur por Vía Cuenca - Naranjal y Monseñor Leonidas Proaño, hacia el este por la Monseñor Leonidas Proaño y hacia el oeste por el límite urbano de la ciudad.

Es una zona eminentemente residencial por lo que su infraestructura vial de 18.53km de longitud, se reparte otorgando prioridad a la movilidad estancial, con un mayor porcentaje de vías de rango bajo en cuanto al límite de velocidad permitida.

VÍAS 10.- 3.2 Kilómetros, que equivalen al 17.6% del total de vías de la zona.

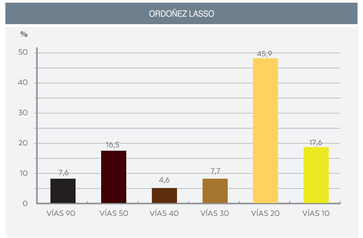
VÍAS 20.- 8.5 Kilómetros, que equivalen al 45.9 % del total de vías de la zona.

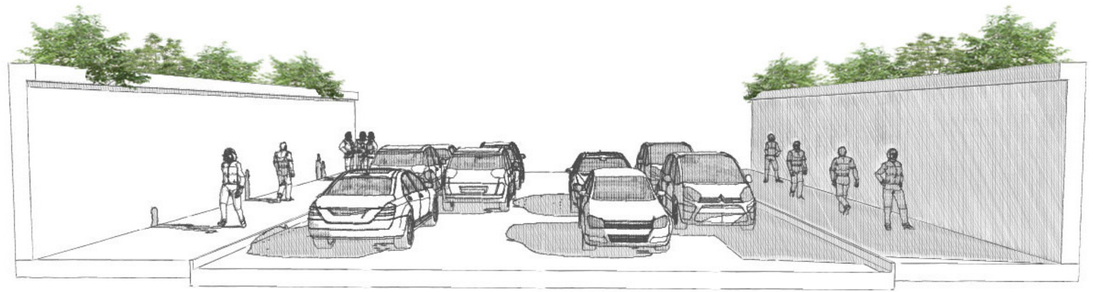
VÍAS 30.- 1.4 Kilómetros, que equivalen al 7.7 % del total de vías de la zona.

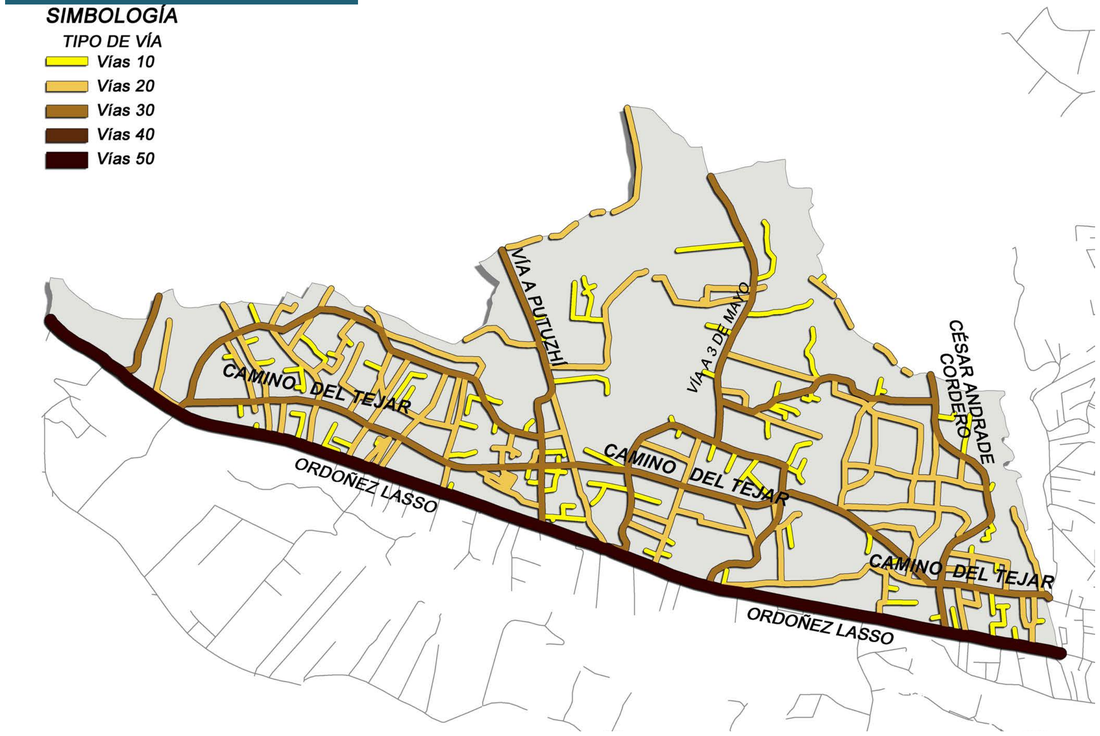
VÍAS 40.- 0.85 Kilómetros, que equivalen al 4.6 % del total de vías de la zona.

VÍAS 50.- 3 Kilómetros, que equivalen al 16.5 % del total de vías de la zona.

VÍAS 90.- 1.4 Kilómetros, que equivalen al 7.6 % del total de vías de la zona.







Propuesta de circulación

La zona de Río Amarillo se encuentra en el sector oeste del casco urbano de Cuenca, si bien es una de las zonas más alejadas y límite con el área peri – urbana forma parte de lo que conocemos como ciudad urbana; Río amarillo es una zona que al momento está ganando notoriedad en la ciudad ya que es la que se está poblando a un gran ritmo de crecimiento debido a las planificaciones proyectadas. La zona se encuentra enmarcada al norte por el límite urbano de la ciudad y al sur por la Av. Ordoñez Lasso, pudiendo decir que de este a oeste va desde la entrada a Balzay hasta el puente del Javeriano por el oeste, tiene una dimensión de 2,81 kilómetros cuadrados y en esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

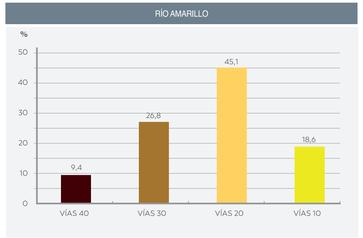
VÍAS 50.- 3,74 Kilómetros, que equivalen al 9,4% del total de vías de la zona.

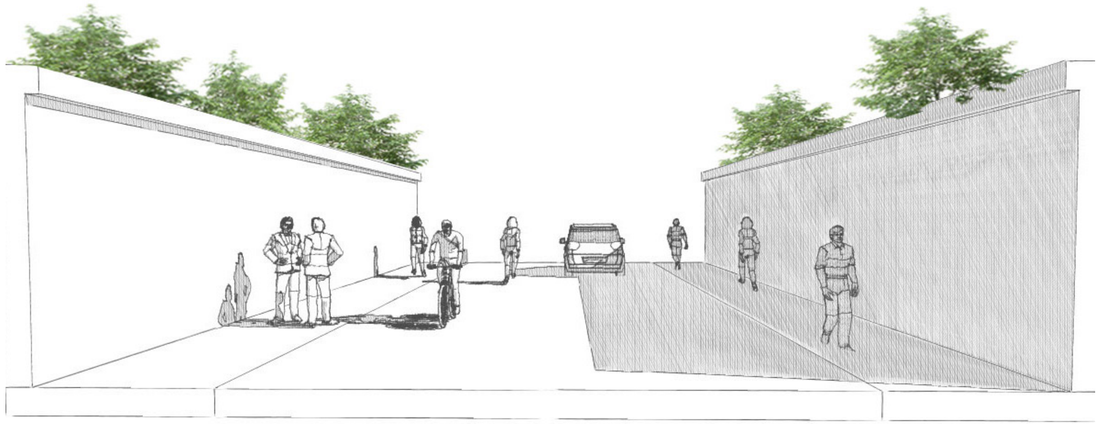
VÍAS 30.- 10,65 Kilómetros, que equivalen al 26,8% del total de vías de la zona.

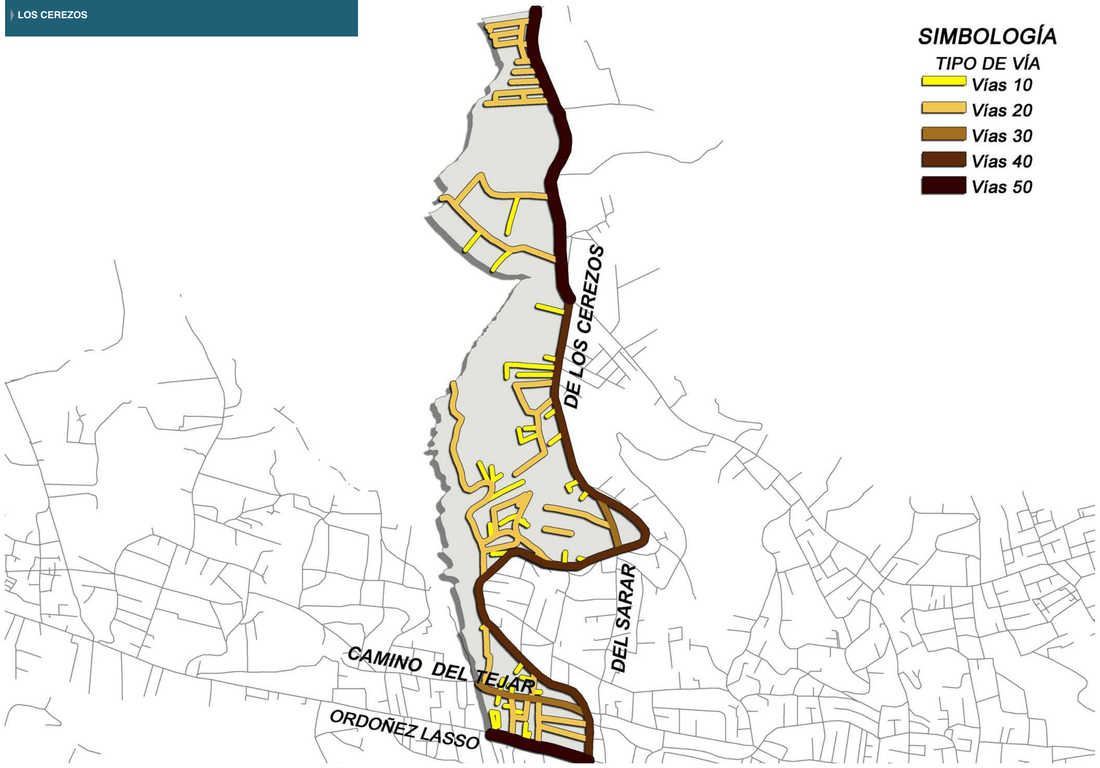
VÍAS 20.- 17,9 Kilómetros, que equivalen al 45,1% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 7,39 Kilómetros, que equivalen al 18,6% del total de vías de la zona.

Río amarillo es un sector en crecimiento y eminentemente de uso residencial por lo tanto las propuestas de reorganización vial priorizan las vías tipo 20 seguidas de las tipo 30 cuya función es distribuir el tráfico motorizado en el interior de los barrios y concentrar las conexiones entre la red básica urbana y la red local.







Propuesta de circulación

Esta unidad se emplaza en el noroeste de la ciudad, con una extensión de territorio de 1.06km2, es una zona de la ciudad que presenta un acelerado crecimiento urbano, limita al norte y al oeste por el límite urbano de la ciudad, al sur por la Av. Ordoñez Lasso, y al este por la calle de los Cerezos.

Se encuentra delimitada por vías de rango medio–alto en cuanto al límite de velocidad permitida, en su interior se emplazan predominantemente vías de bajo rango compatibles con el uso residencial que posee la misma, su estructura vial posee 16.20km de longitud repartidos de la siguiente manera:

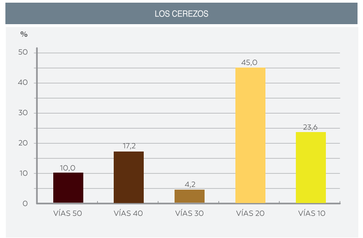
VÍAS 10.- 3.8 Kilómetros, que equivalen al 23.6 % del total de vías de la zona.

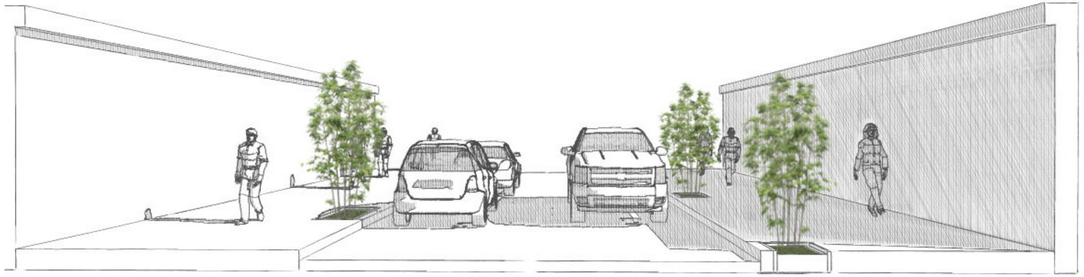
VÍAS 20.- 7.3 Kilómetros, que equivalen al 45 % del total de vías de la zona.

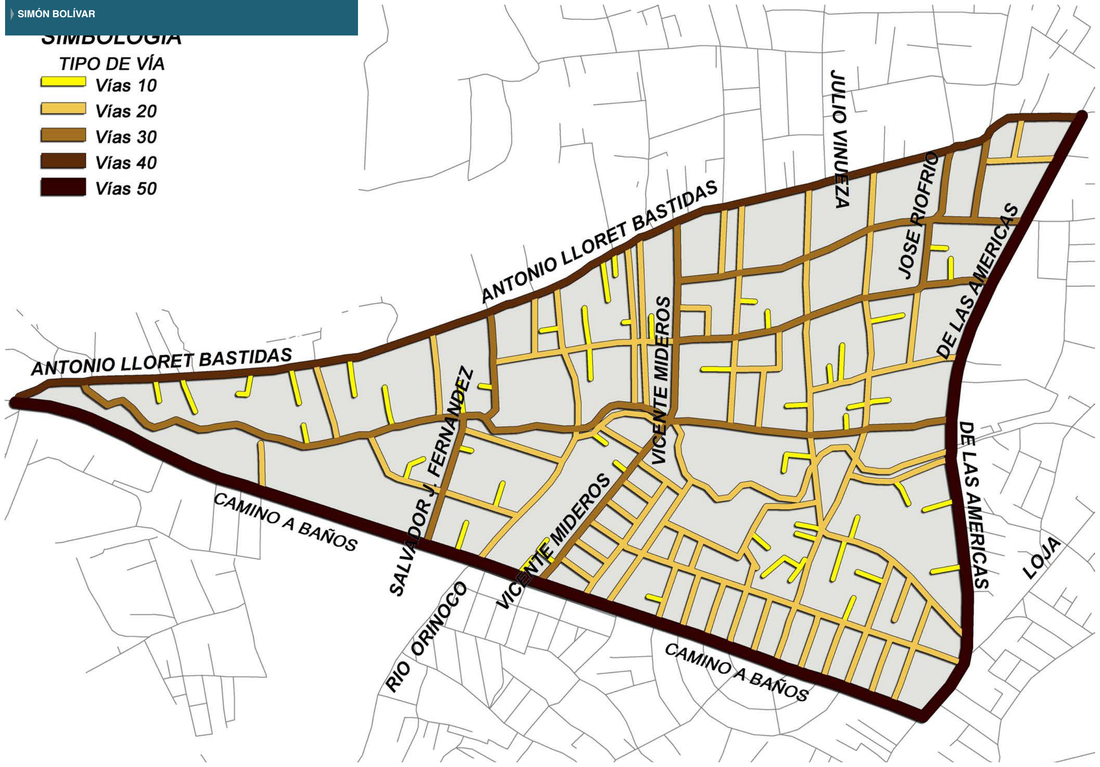
VÍAS 30.- 0.7 Kilómetros, que equivalen al 4.2 % del total de vías de la zona.

VÍAS 40.- 2.8 Kilómetros, que equivalen al 40 % del total de vías de la zona.

VÍAS 50.- 1.6 Kilómetros, que equivalen al 10 % del total de vías de la zona.







Propuesta de circulación

La unidad funcional correspondiente al barrio Simón Bolívar se encuentra al sur de la ciudad de Cuenca, pertenece al segundo anillo de barrios , es decir a la "ciudad urbana", esta zona se encuentra limitada al norte por la Av. Antonio Lloret Batidas o también llamada " Camino viejo a Baños", al sur con la Av. Ricardo Durán conocida como "Camino a Baños" y al este con la Av. de las Américas, tiene un área de 1,03 kilómetros cuadrados; en esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

VÍAS 50.- 3,14 Kilómetros, que equivalen al 12,8% del total de vías de la zona.

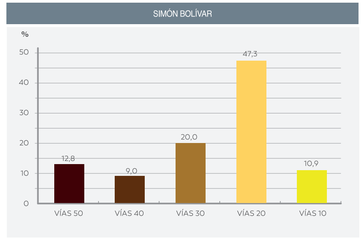
VÍAS 40.- 2,2 Kilómetros, que equivalen al 9% del total de vías de la zona.

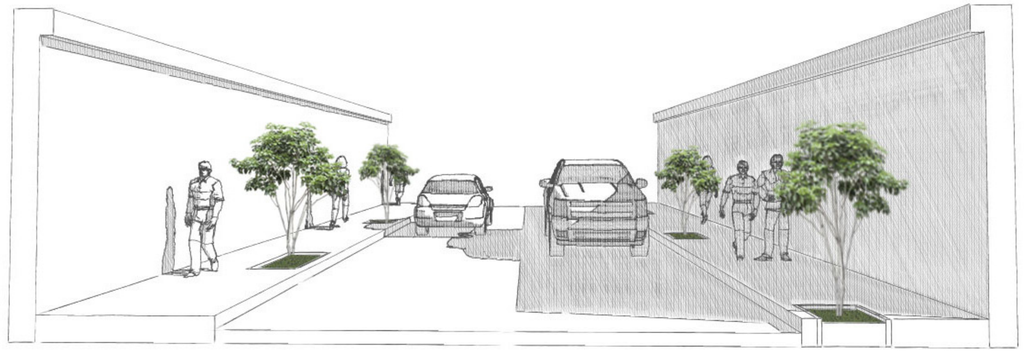
VÍAS 30.- 4,91 Kilómetros, que equivalen al 20% del total de vías de la zona.

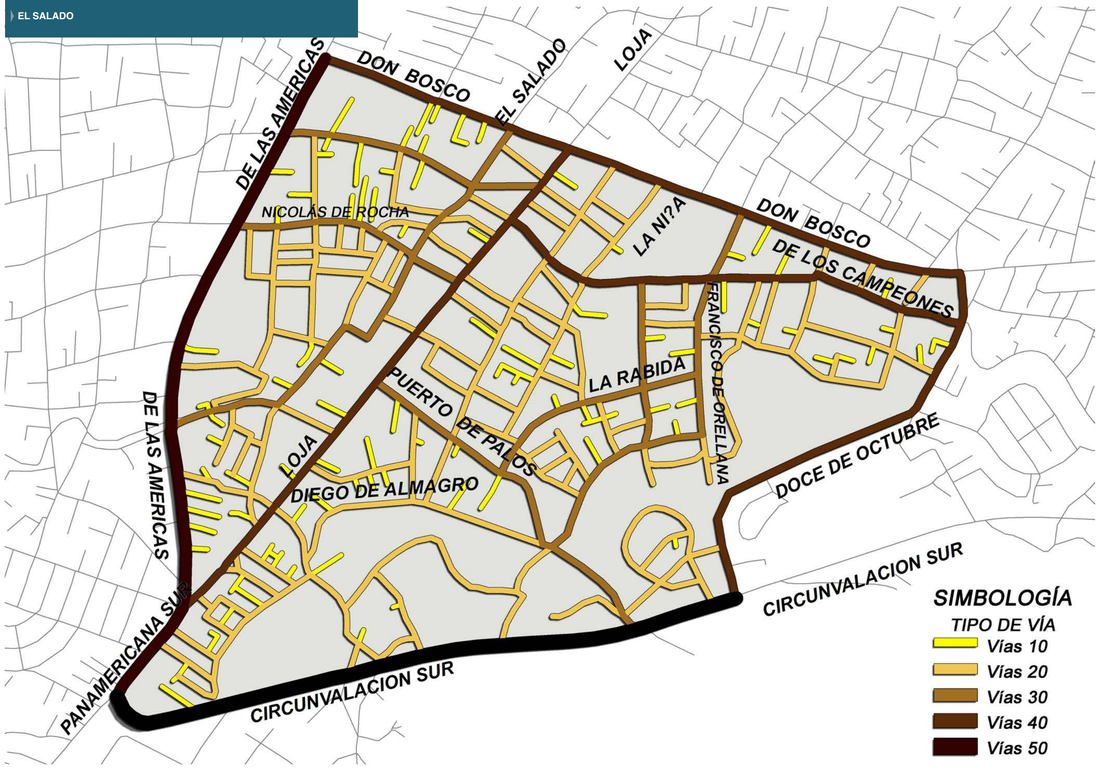
VÍAS 20.- 11,59 Kilómetros, que equivalen al 47,3% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 2,66 Kilómetros, que equivalen al 10,9% del total de vías de la zona.

Ésta es una relativamente nueva en la ciudad, la cual está culminando su proceso de conformación y en la cual prevalece el uso de suelo residencial, es por lo cual la redistribución de jerarquías viales ha determinado aquí que son las vías 20 las que tienen un papel preponderante.







Propuesta de circulación

Esta unidad funcional se emplaza en la zona suroeste de la ciudad, dentro de la segunda corona de barrios o ciudad urbana, está delimitada por la Av. Don Bosco al norte, la Circunvalación Sur hacia el sur, al este por la Av. Doce de Octubre y al oeste por la Av. de las Américas; posee un área de 1.66km2.
Esta unidad está delimitada y a la vez atravesada por calles de alto rango en cuanto a la velocidad permitida.

Predomina en esta unidad, el uso residencial, motivo por el cual, el reparto vial de sus 35.2km, prioriza las vías de carácter estancial, es decir de baja velocidad vehicular permitida, como se observa a continuación:

VÍAS 10.- 5.3 Kilómetros, que equivalen al 15 % del total de vías de la zona.

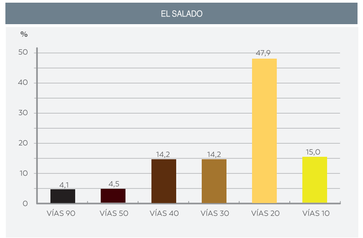
VÍAS 20.- 16.90 Kilómetros, que equivalen al 48 % del total de vías de la zona.

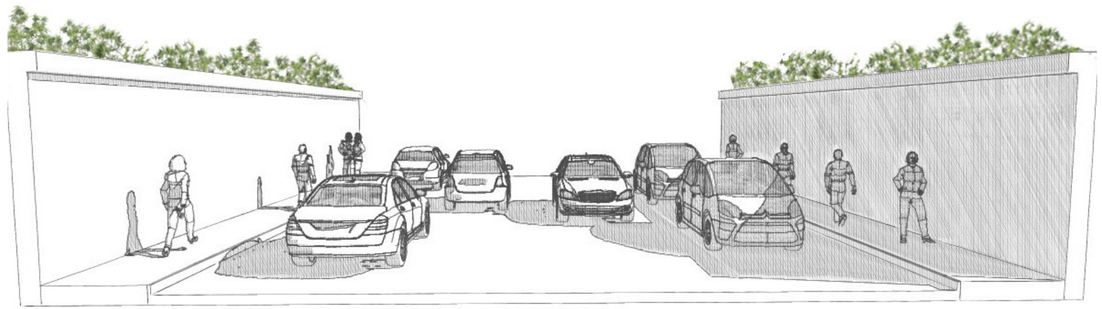
VÍAS 30.- 5 Kilómetros, que equivalen al 14.2 % del total de vías de la zona.

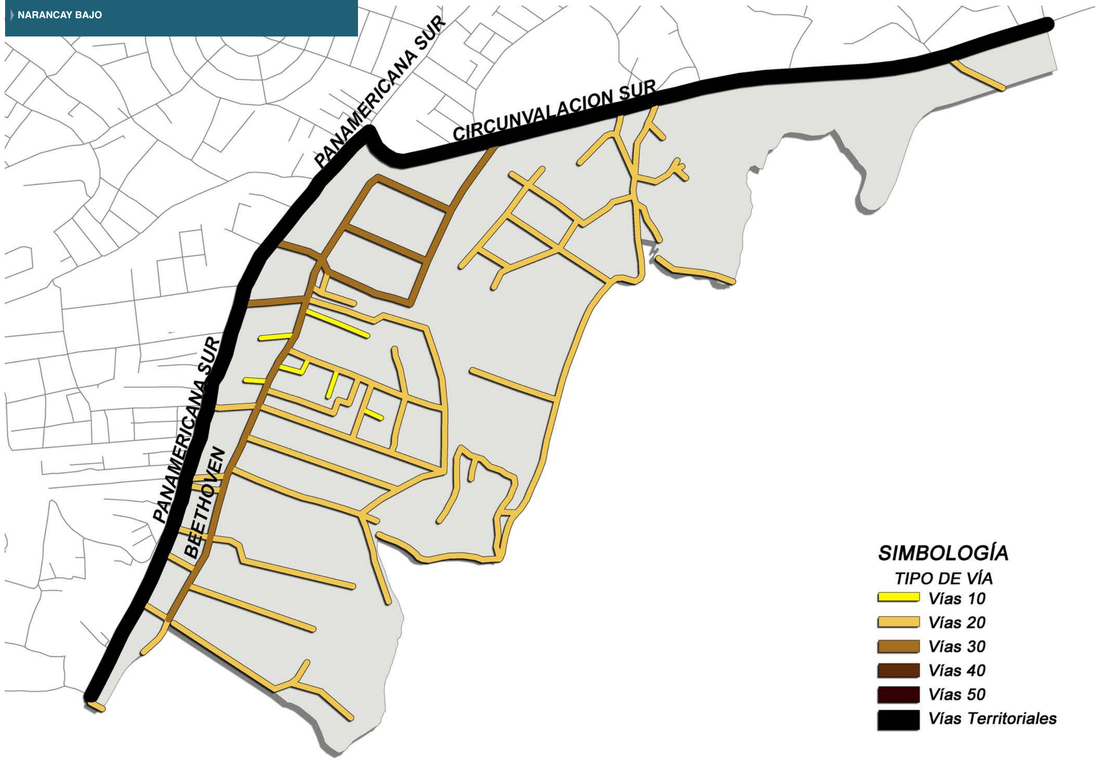
VÍAS 40.- 5 Kilómetros, que equivalen al 14.2 % del total de vías de la zona.

VÍAS 50.- 1.6 Kilómetros, que equivalen al 4.5 % del total de vías de la zona.

VÍAS 90.- 1.5 Kilómetros, que equivalen al 4.1 % del total de vías de la zona.







Propuesta de circulación

Narancay bajo se encuentra al extremo sur de la ciudad de Cuenca, formando parte de la segunda establecida de barrios, es decir corresponde a la "ciudad urbana", su área total es de 0,93 kilómetros cuadrados y está limitada al norte por la Circunvalación sur, al sur y al este por el límite urbano de la ciudad y al oeste por la panamericana norte. En esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

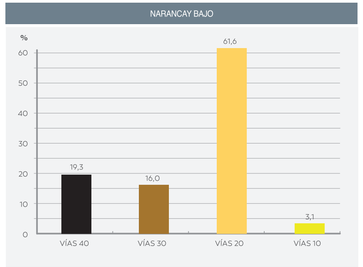
VÍAS 90.- 2,78 Kilómetros, que equivalen al 19,3% del total de vías de la zona.

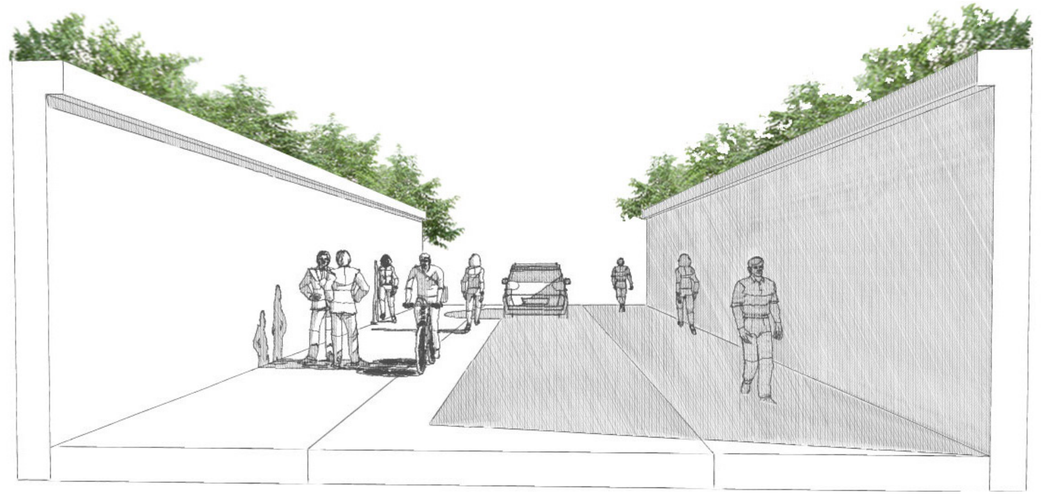
VÍAS 30.- 16 Kilómetros, que equivalen al 16% del total de vías de la zona.

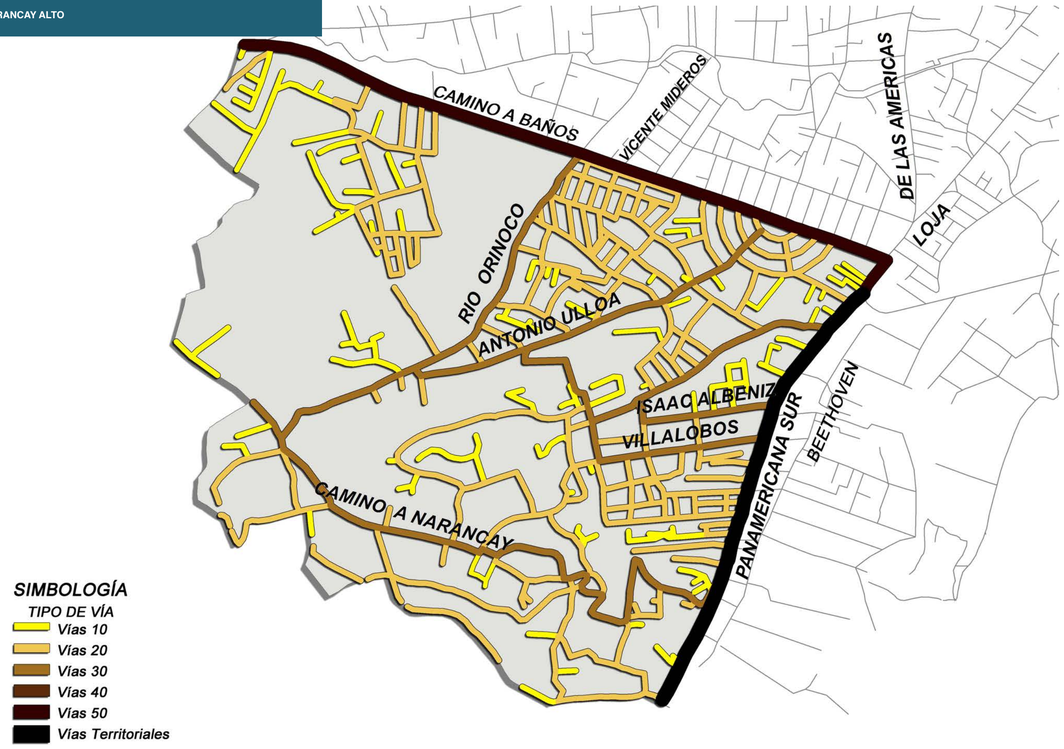
VÍAS 20.- 61,6 Kilómetros, que equivalen al 61,6% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 3,1 Kilómetros, que equivalen al 3,1% del total de vías de la zona.

Debemos resaltar que el equipamiento más relevante para la movilidad presente en Narancay bajo es el patio de operaciones del tranvía de los 4 ríos, si bien esta zona se encuentra en consolidación la propuesta de reorganización vial ha determinado que al interior de la misma la mayoría de las vías serán de tipo 20, es decir estancial.



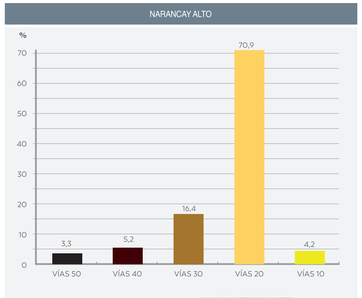


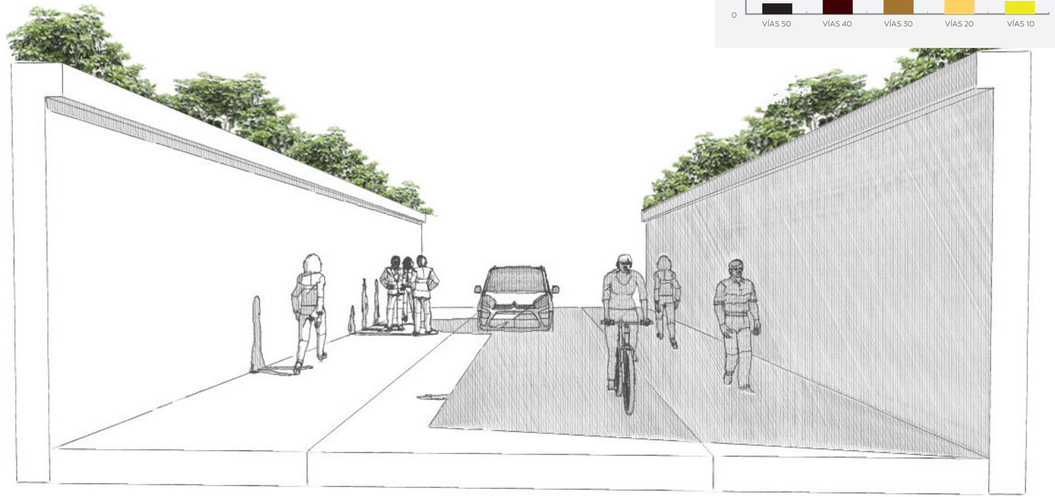


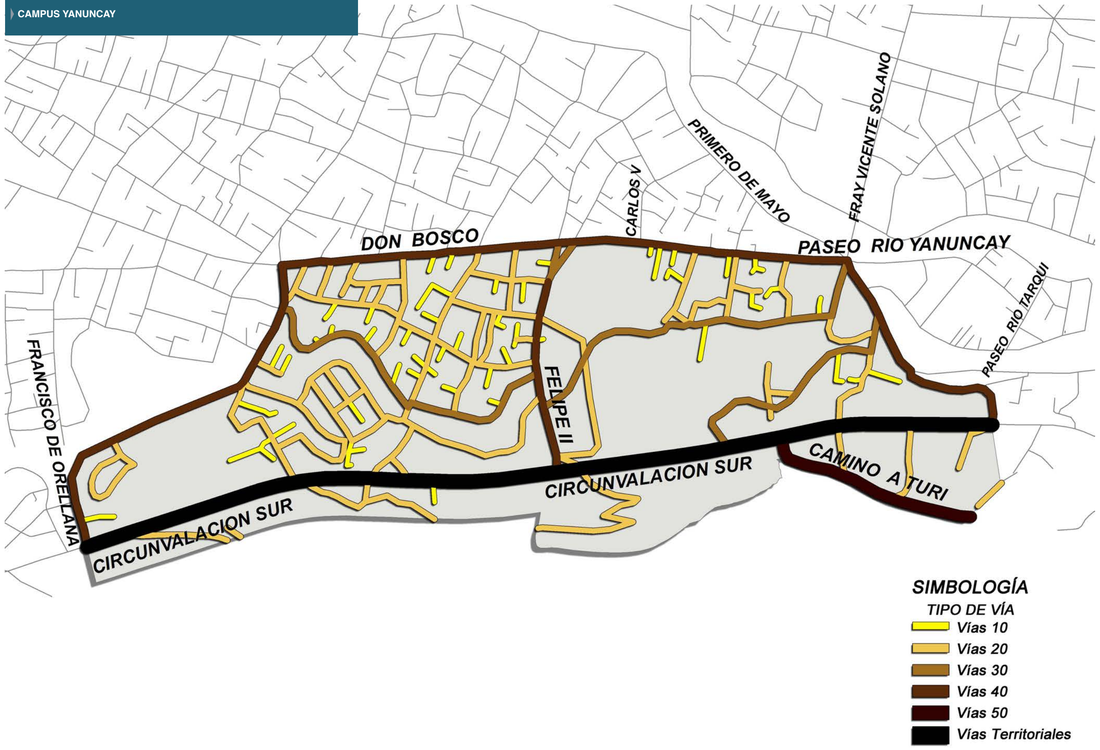
Propuesta de circulación

Esta unidad se empleza en la zona suroeste de la ciudad, dentro de la segunda corona de barrios posee una extensión de 2.3km² y limita al norte con Camino a Baños, al sur y oeste con el límite urbano de la ciudad, al este con la Panamericana Sur.

En esta unidad predominan visiblemente las vías 20, es decir de bajo rango en cuanto al límite máximo de velocidad permitida debido al uso predominante que presenta, de tipo residencial







Propuesta de circulación

Para identificar a la zona en estudio se ha escogido el nombre debido a uno de los hitos muy representativos del sector como lo es el campus de la Universidad Estatal de Cuenca el cual junto al centro comercial "Coralrío" son los más emblemáticos en la zona en mención que está al sur de la ciudad de cuenca y pertenece a la segunda corona de barrios y se encuentra limitada al norte por la Av. Don Bosco, al sur por una franja de 100 mts. paralela a la circunvalación sur, al este por la Av. 24 de mayo y la subida a Turi y por el oeste la Av. Francisco de Orellana. En esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

VÍAS 90.- 2,39 Kilómetros, que equivalen al 10,7% del total de vías de la zona.

VÍAS 50.- 0,56 Kilómetros, que equivalen al 2,5% del total de vías de la zona.

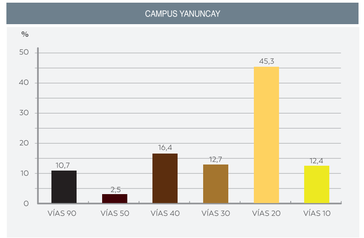
VÍAS 40.- 3,68 Kilómetros, que equivalen al 16,4% del total de vías de la zona.

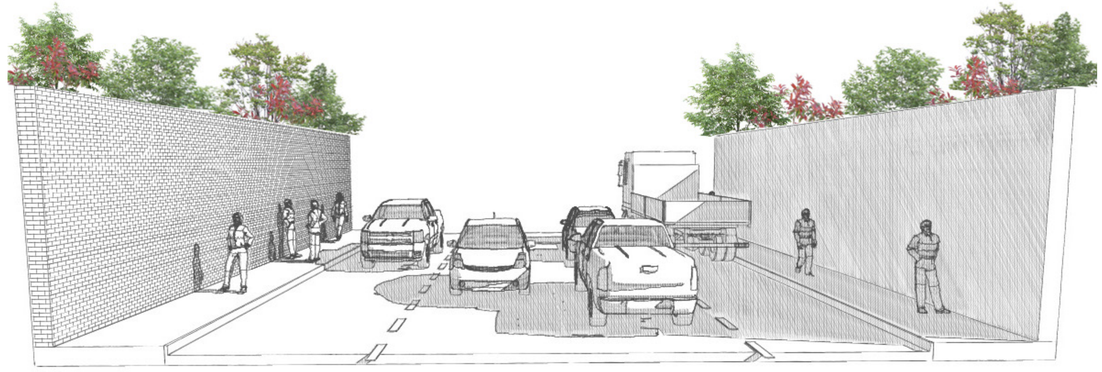
VÍAS 30.- 2,85 Kilómetros, que equivalen al 12,7% del total de vías de la zona.

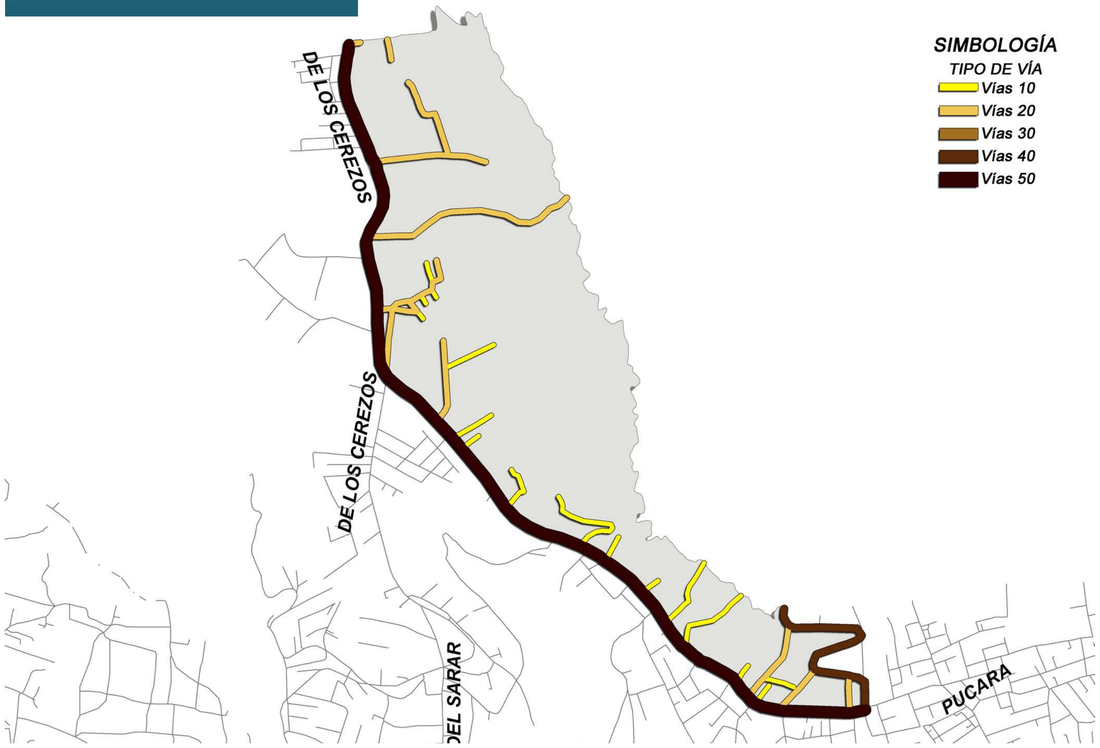
VÍAS 20.- 10,17 Kilómetros, que equivalen al 45,3% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 2,77 Kilómetros, que equivalen al 12,4% del total de vías de la zona.

Si bien existe una gran presencia de actividades comerciales en el sector combinada con residencia podemos observar claramente que la prioridad de las vías 20 están seguidas por las vías 40 cuya función es canalizar los tráficos para el acceso a los barrios y permiten la conectividad entre las zonas y el centro.







Propuesta de circulación

Esta unidad se empleza en la zona noroeste de la ciudad, dentro de la segunda corona de barrios, posee una extensión de 1,4km2, limita al norte y al este con el límite urbano de la ciudad, al sur con la Abelardo J. Andrade y al oeste por Los Cerezos.

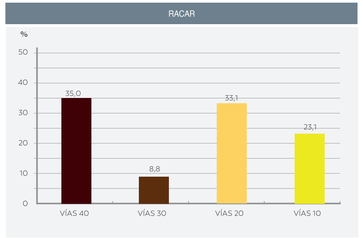
Su infraestructura vial está conformada por 9,53km de vías y calles, loa misma que se encuentra distribuida de la siguiente manera:

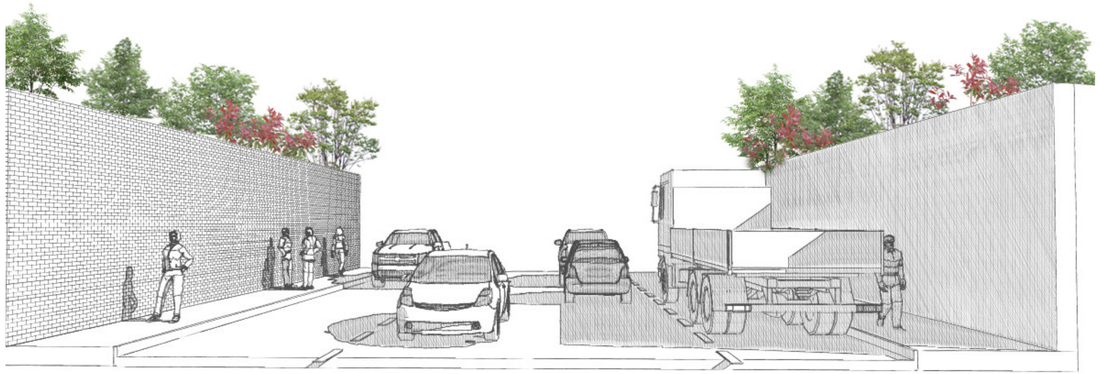
VÍAS 10.- 2,2Kilómetros, que equivalen al 23,1 % del total de vías de la zona.

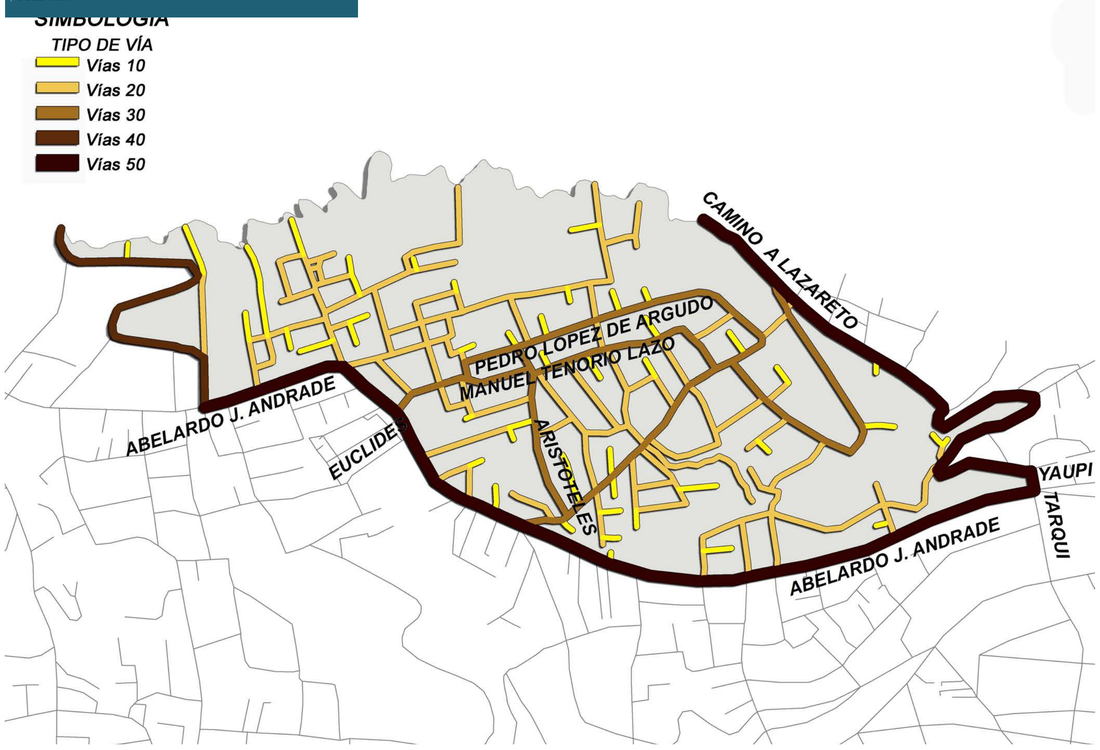
VÍAS 20.- 3,1 Kilómetros, que equivalen al 33,1 % del total de vías de la zona.

VÍAS 40.- 0,8 Kilómetros, que equivalen al 8,8 % del total de vías de la zona.

VÍAS 50.- 3,3 Kilómetros, que equivalen al 3,3 % del total de vías de la zona. La distribución vial, en esta zona es equilibrada entre vías de medio y bajo rango de límite de velocidad permitida.







Propuesta de circulación

Bellavista está ubicada al norte de la ciudad de Cuenca, está dentro de la segunda corona de barrios o ciudad urbana, se encuentra limitada al norte por el límite urbano de la ciudad de Cuenca, al sur y oeste por la Av. Abelardo J. Andrade, al este por el Camino a Lazareto, esta zona tiene un área de 0,8 kilómetros cuadrados. En esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

VÍAS 50.- 3,15 Kilómetros, que equivalen al 16,2% del total de vías de la zona.

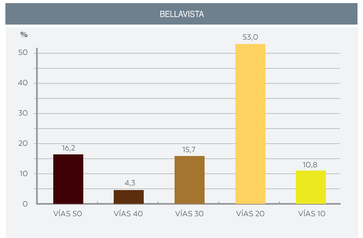
VÍAS 40.- 0,84 Kilómetros, que equivalen al 4,3% del total de vías de la zona.

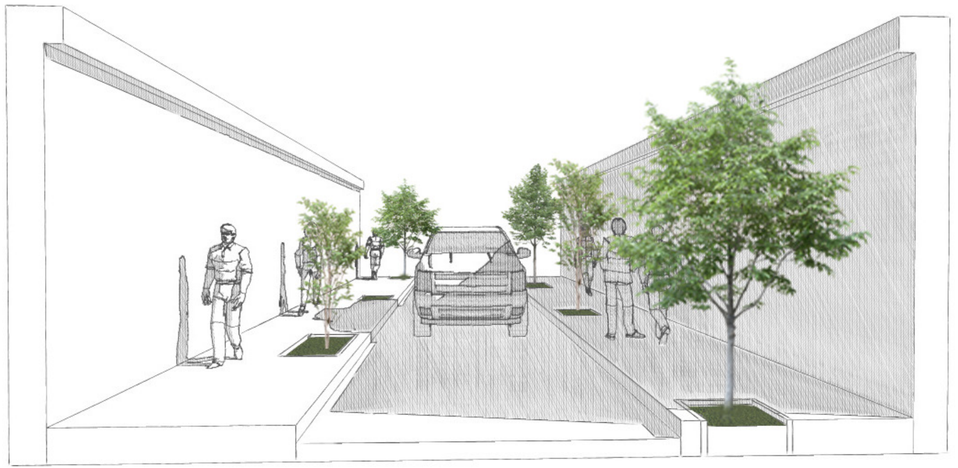
VÍAS 30.- 3,04 Kilómetros, que equivalen al 15,7% del total de vías de la zona.

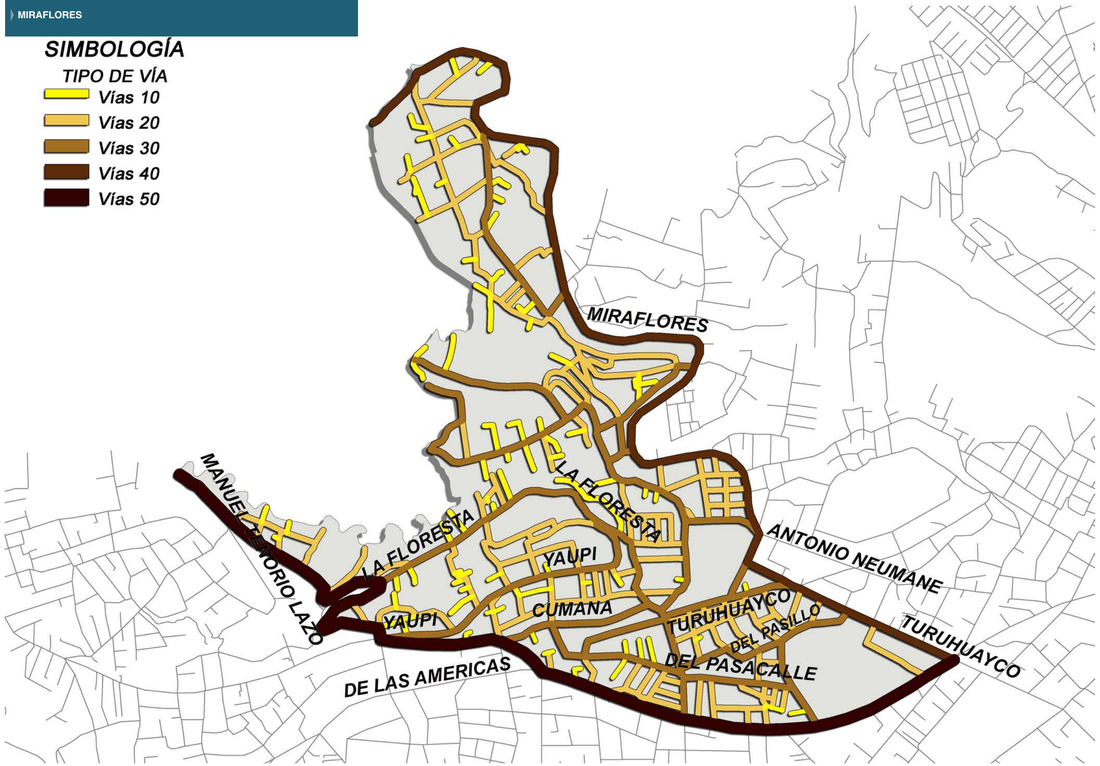
VÍAS 20.- 10,29 Kilómetros, que equivalen al 53% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 2,10 Kilómetros, que equivalen al 10,8% del total de vías de la zona.

Bellavista está en un sector donde las conexiones y el tipo de equipamientos fortalecen los tipos de usos implementados aquí y los cuales son vivienda y comercio menor, por lo tanto la reorganización de jerarquía vial ha establecido que un 53% de las vías sean tipo 20, seguido de un 16,2% que corresponde a las vías 50.







Propuesta de circulación

Esta unidad funcional, se emplaza en la zona norte de la ciudad, dentro de la segunda corona de barrios, posee una extensión de 1,72km2, y limita al norte y este con la vía a Miraflores, al sur con la Av. De las Américas, y al oeste con el límite del área urbana de Cuenca.

Se caracteriza por poseer en su territorio un importante equipamiento deportivo y recreativo como es el parque de Miraflores, generador de un importante volumen de movilidad tanto motorizada como no motorizada. Está delimitada por vías de alto rango en cuanto al límite de velocidad permitida, mientras que en su interior se priorizan vías de bajo rango y con importante conectividad. Posee 41km de vías y calles, distribuidas de la siguiente manera:

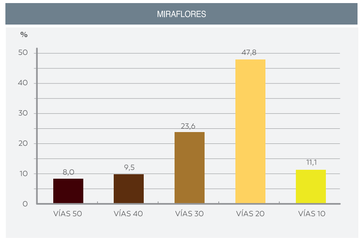
VÍAS 10.- 4,5 Kilómetros, que equivalen al 11,1 % del total de vías de la zona.

VÍAS 20.- 19,6 Kilómetros, que equivalen al 47,8 % del total de vías de la zona.

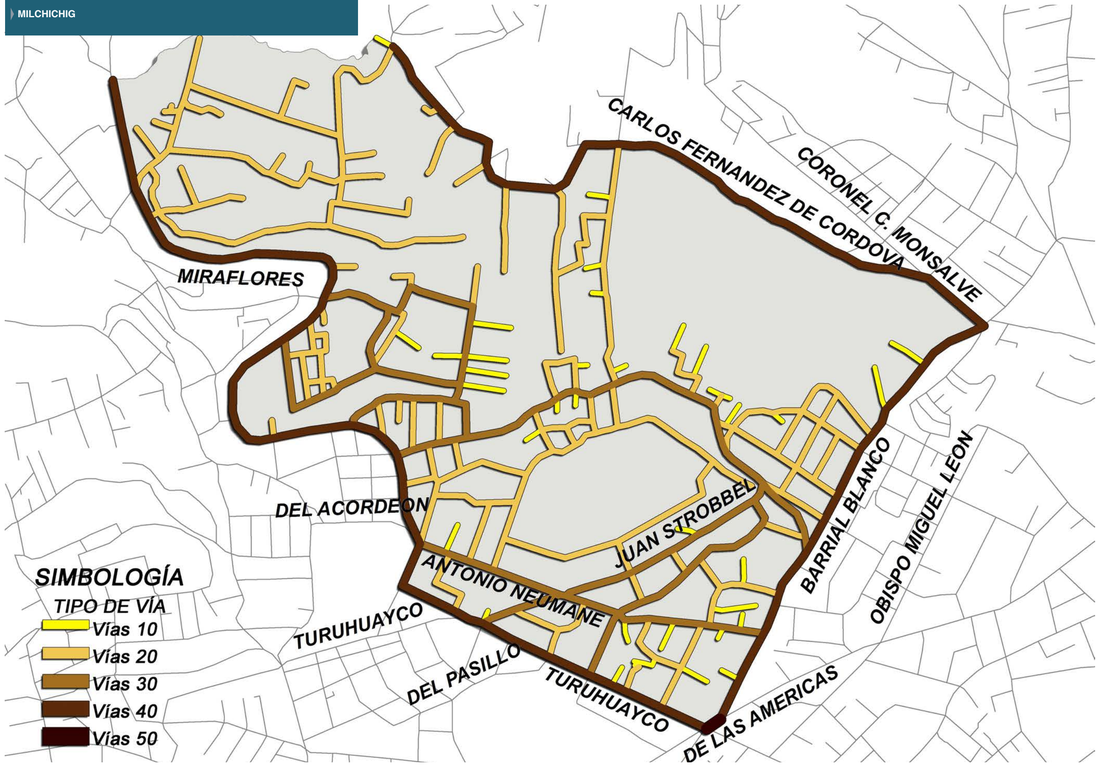
VÍAS 30.- 9,6 Kilómetros, que equivalen al 23,6 % del total de vías de la zona.

VÍAS 40.- 4 Kilómetros, que equivalen al 9,5 % del total de vías de la zona.

VÍAS 50.- 3,3 Kilómetros, que equivalen al 8 % del total de vías de la zona.







Propuesta de circulación

La zona de Milchichig se encuentra en la parte noreste de la ciudad, pertenece a la segunda corona de barrios, es decir a la ciudad urbana, tiene una extensión de 1,42 kilómetros cuadrados y limita al norte con la calle Carlos Fernández de Córdova, al sur con la Av. de las Américas, al este con la Barria Blanco, y al oeste con la Av. Turuhuayco y el camino a Miraflores, en esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

VÍAS 50.- 0,03 Kilómetros, que equivalen al 0,1% del total de vías de la zona.

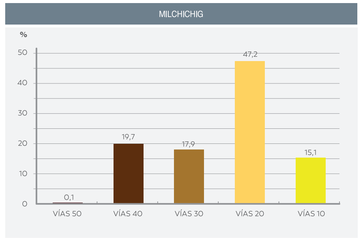
VÍAS 40.- 5,36 Kilómetros, que equivalen al 19,7% del total de vías de la zona.

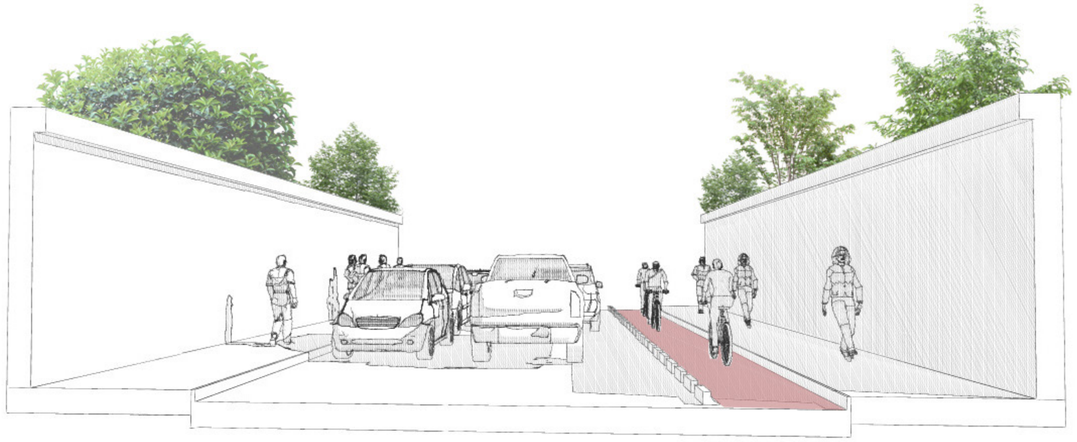
VÍAS 30.- 4,86 Kilómetros, que equivalen al 17,9% del total de vías de la zona.

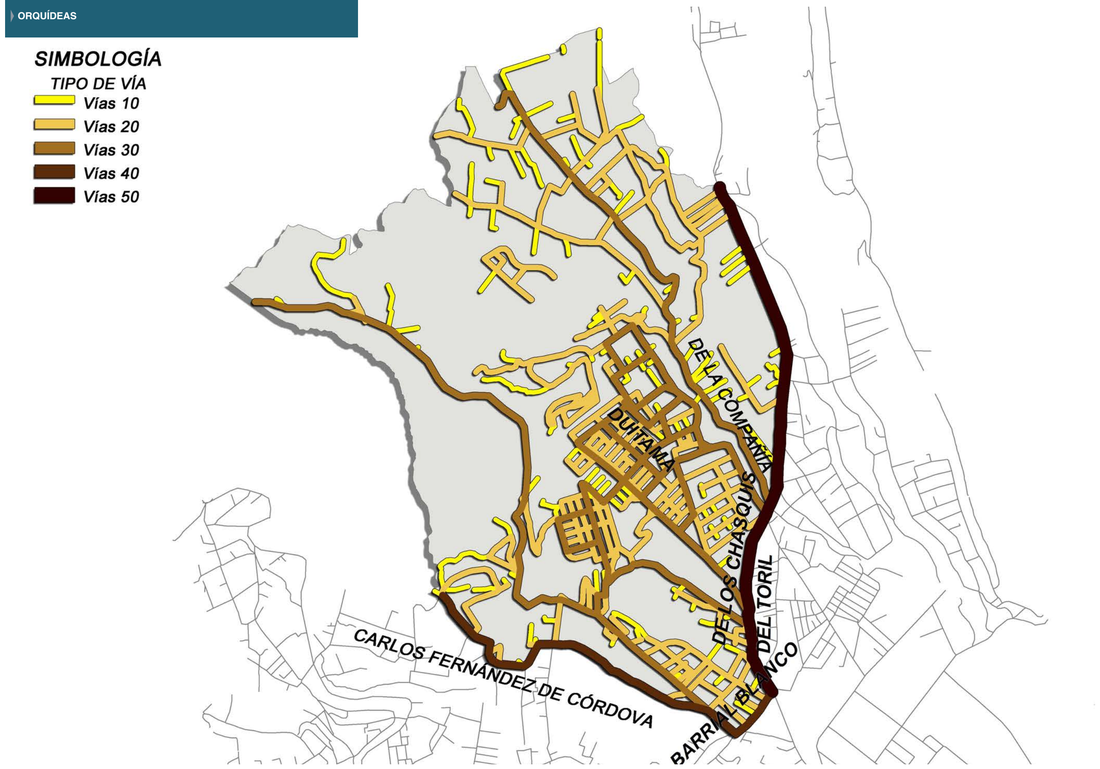
VÍAS 20.- 12,85 Kilómetros, que equivalen al 47,2% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 4,11 Kilómetros, que equivalen al 15,1% del total de vías de la zona.

La zona en análisis está en crecimiento, podemos encontrar como uso principal la vivienda y el comercio menor, la propuesta de distribución jerárquica vial ha establecido que las vías tipo 20 tienen gran representatividad, seguidos por la vía tipo 40.







Propuesta de circulación

Esta unidad se ubica en la zona norte de la ciudad dentro dela segunda corona de barrios, limitada al norte y al oeste por el límite urbano de la ciudad, al sur por la calle Carlos Fernández de al este por El Toril, posee una extensión de 4km2, lo que la conforma como la unidad de mayor extensión.

Su infraestructura vial está conformada por una longitud de 53,7km de vías y calles, distribuidas de la siguiente manera.

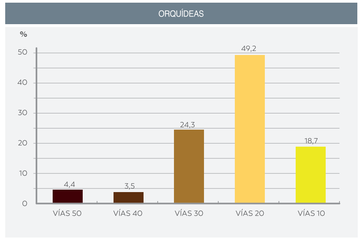
VÍAS 10.- 10 Kilómetros, que equivalen al 18,7 % del total de vías de la zona.

VÍAS 20.- 26,4 Kilómetros, que equivalen al 49,2 % del total de vías de la zona.

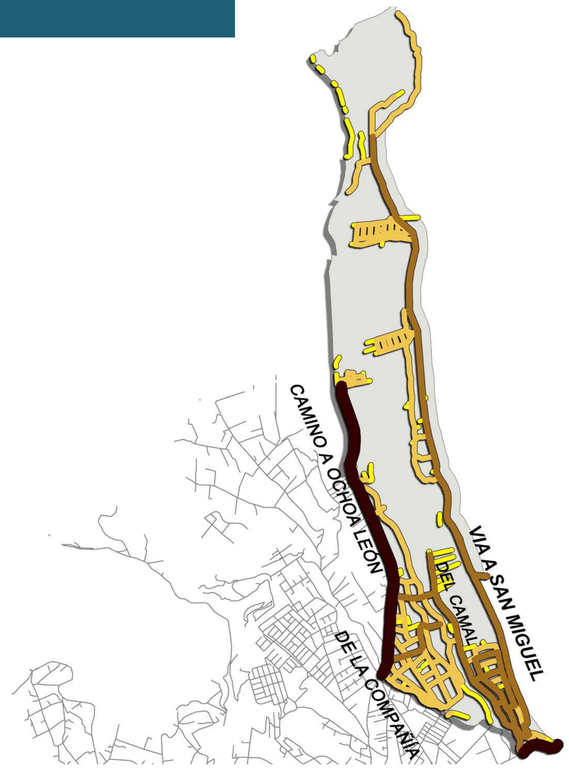
VÍAS 30.- 13 Kilómetros, que equivalen al 24,3 % del total de vías de la zona.

VÍAS 40.- 1,9 Kilómetros, que equivalen al 3,5 % del total de vías de la zona.

VÍAS 50.- 2,3 Kilómetros, que equivalen al 4,4 % del total de vías de la zona. Se trata de una zona eminentemente residencial, por lo que se priorizan las vías de bajo rango de velocidad permitida y está delimitada por vías de rango alto.







SIMBOLOGÍA

TIPO DE VÍA

- Vías 10
- Vías 20
- Vías 30
- Vías 40
- Vías 50

Propuesta de circulación

La zona de Ochoa león se encuentra al noreste de la ciudad, es el límite con zonas periurbanas de Cuenca, aquí podemos encontrar usos de suelo ya compatibles con la agricultura y ganadería, su extensión es de 3,15 kilómetros cuadrados, sus límites son, al norte con Chiquintad y Sidcay, al sur con la zona funcional de la Uncovía, al este la vía a San Miguel y al oeste el camino a Ochoa León. En esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

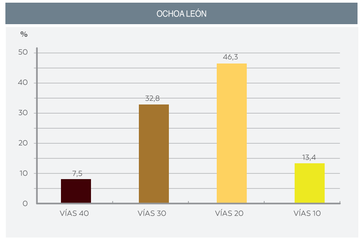
VÍAS 50.- 2,40 Kilómetros, que equivalen al 7,5% del total de vías de la zona.

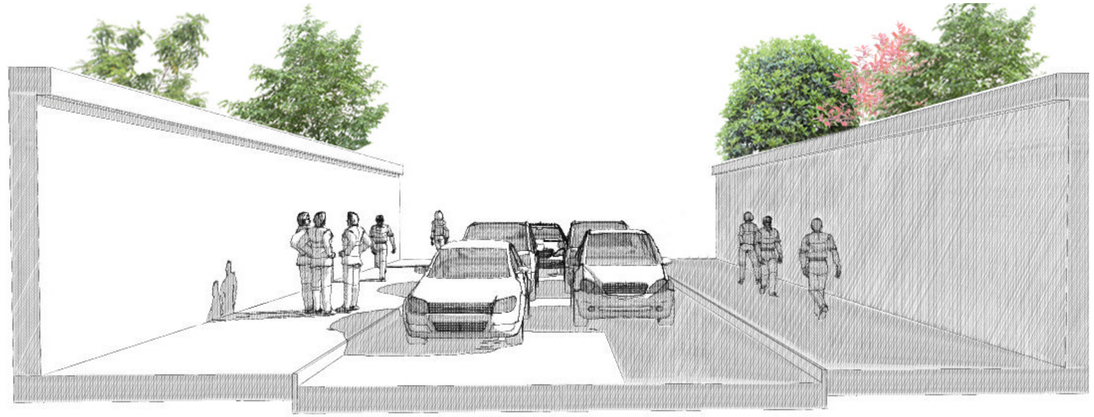
VÍAS 30.- 10,49 Kilómetros, que equivalen al 32,8% del total de vías de la zona.

VÍAS 20.- 14,85 Kilómetros, que equivalen al 46,3% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 4,29 Kilómetros, que equivalen al 13,4% del total de vías de la zona.

Debido a que esta zona sirve de unión con partes más alejadas del cantón como lo son las parroquias de Chiquintad y de Sidcay, podemos encontrar que las vías 30 tienen un considerable porcentaje en relación a las vías 10 y 50 pero menor que el de las vías tipo 20 que ocupan el 46,3 %.







Propuesta de circulación

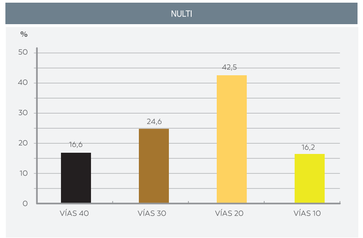
Se encuentra emplazada en la zona noreste de la ciudad, posee una extensión de 2,72km2, y está delimitada al norte y oeste por la Circunvalación Sur y hacia el sur y este, por el límite del territorio urbano de la ciudad de Cuenca.
Se encuentra delimitada por una vía de alto rango, y posee un su interior otras de rango medio y bajo, su red vial está conformada por 31,8km de esta infraestructura, distribuidas de la siguiente manera:

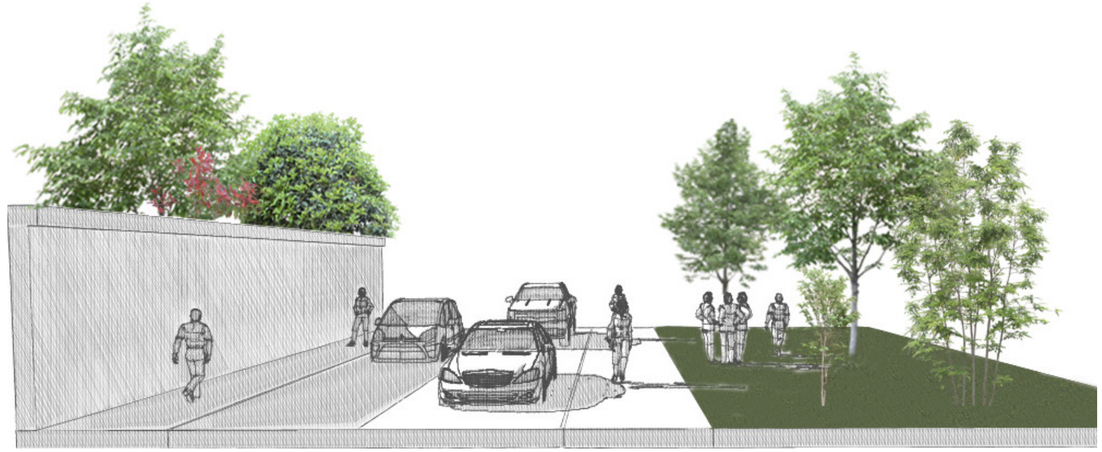
VÍAS 10.- 5,2 Kilómetros, que equivalen al 16,2 % del total de vías de la zona.

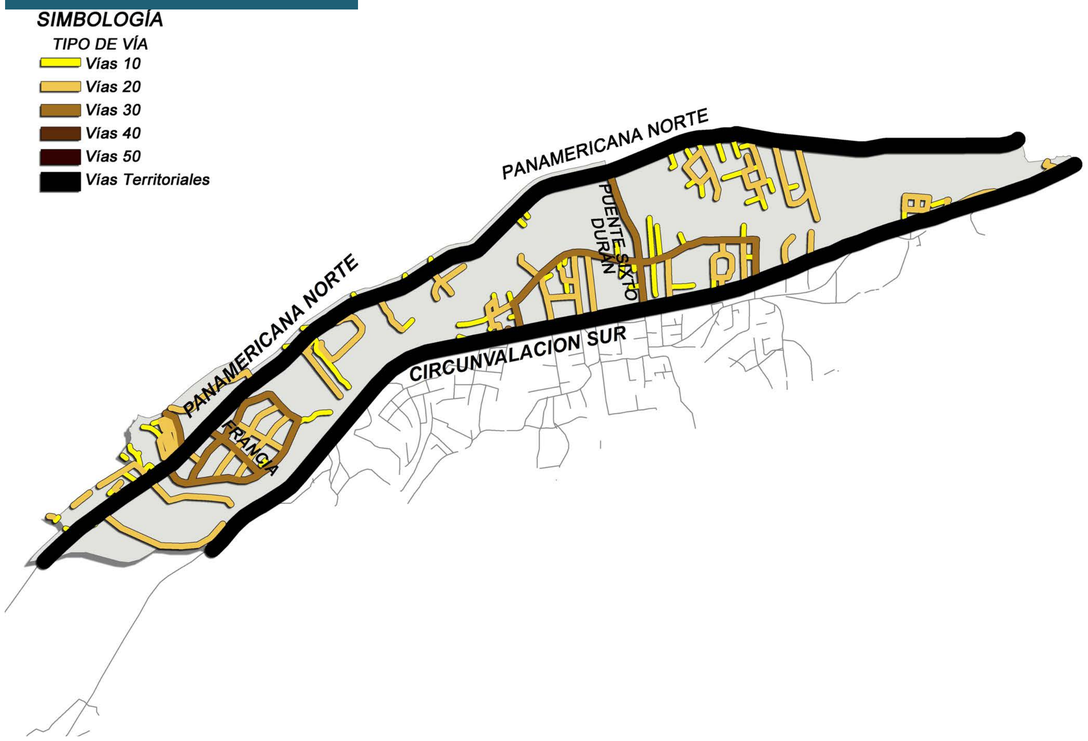
VÍAS 20.- 13,5 Kilómetros, que equivalen al 42,5 % del total de vías de la zona.

VÍAS 30.- 7,8 Kilómetros, que equivalen al 24,6 % del total de vías de la zona.

VÍAS 90.- 5,2 Kilómetros, que equivalen al 16,6 % del total de vías de la zona.







Propuesta de circulación

Capulispamba es una de las zonas urbanas más alejadas de la ciudad, se encuentra al este de la ciudad y pertenece a la segunda corona de barrios, aquí podemos encontrar gran variedad de tipos de usos de suelo, como el Industrial, el comercio menor y la vivienda, Capulispamba tiene una extensión de 3,96 kilómetros cuadrados y se encuentra limitada al norte por la panamericana norte, al sur por la circunvalación, al este con el límite urbano de la ciudad y al oeste con la zona de Ucubamba, en esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

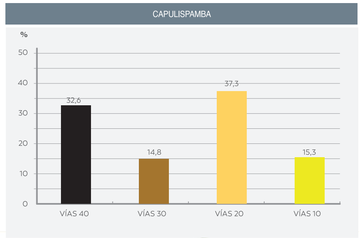
VÍAS 90.- 12,23 Kilómetros, que equivalen al 32,6% del total de vías de la zona.

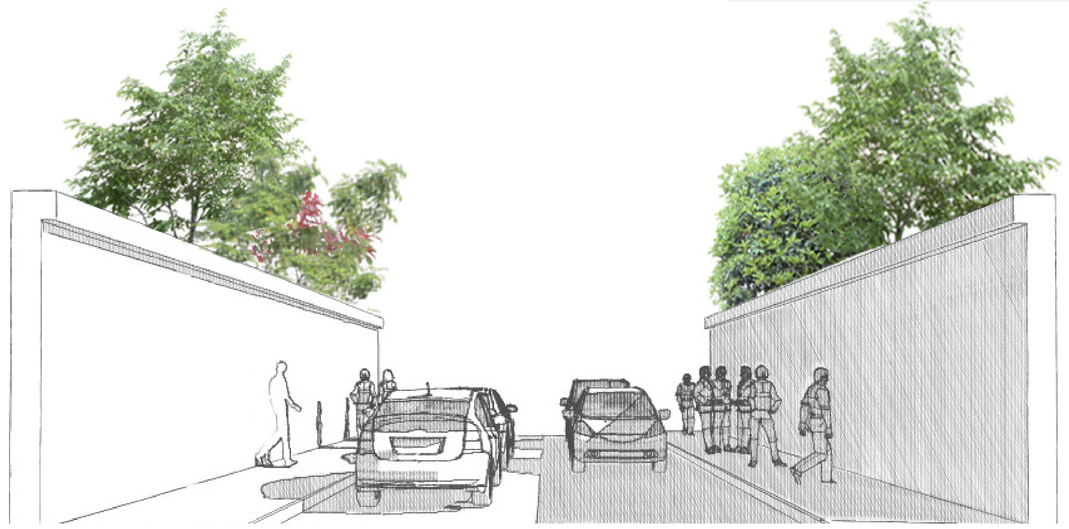
VÍAS 30.- 5,54 Kilómetros, que equivalen al 14,8% del total de vías de la zona.

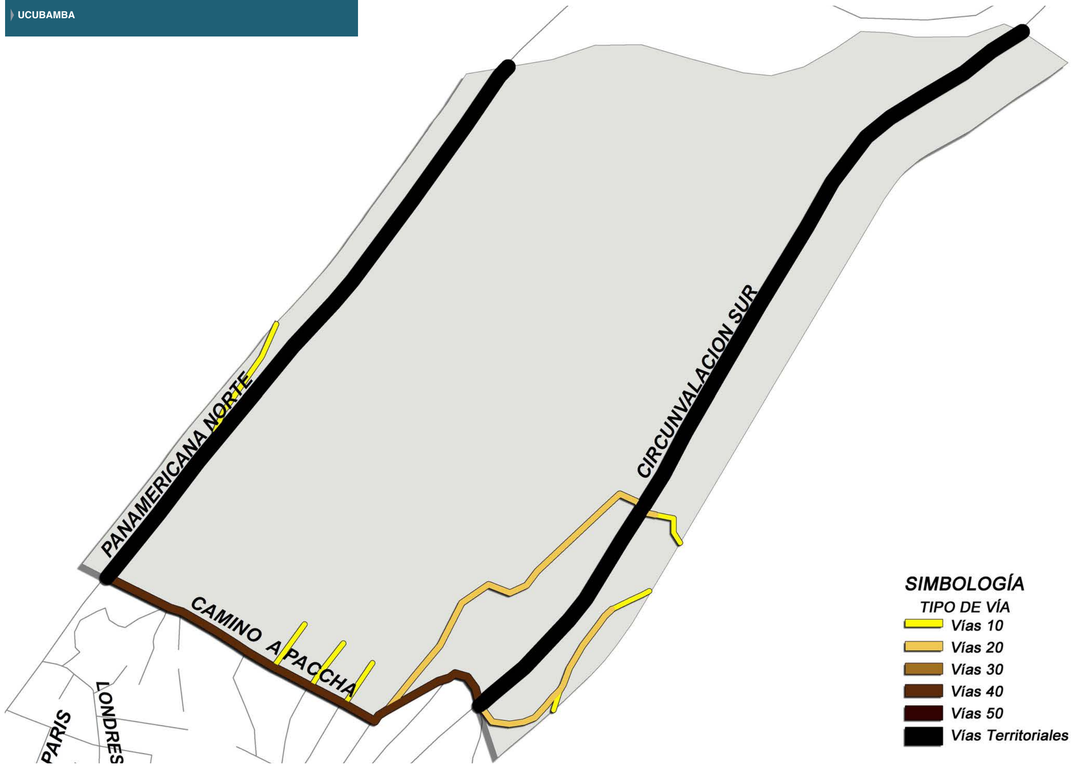
VÍAS 20.- 14 Kilómetros, que equivalen al 37,3% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 5,74 Kilómetros, que equivalen al 15,3% del total de vías de la zona.

La zona en estudio al encontrarse al extremo de la ciudad y ser una de las puertas de salida se encuentra atravesada por un porcentaje representativo correspondiente al 32,6% de vías 90 o territoriales, están son vías que conectan a la ciudad con el resto del país.







Propuesta de circulación

Se encuentra en la zona noreste de la ciudad, dentro de la segunda corona de barrios, tiene un área de 1,24km2, y se encuentra delimitada al norte por el límite urbano de la ciudad, posee una infraestructura vial de 5,75km distribuidos de la siguiente manera:

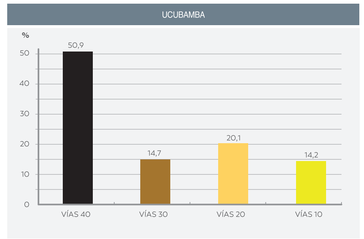
VÍAS 10.- 0,8 Kilómetros, que equivalen al 14,2 % del total de vías de la zona.

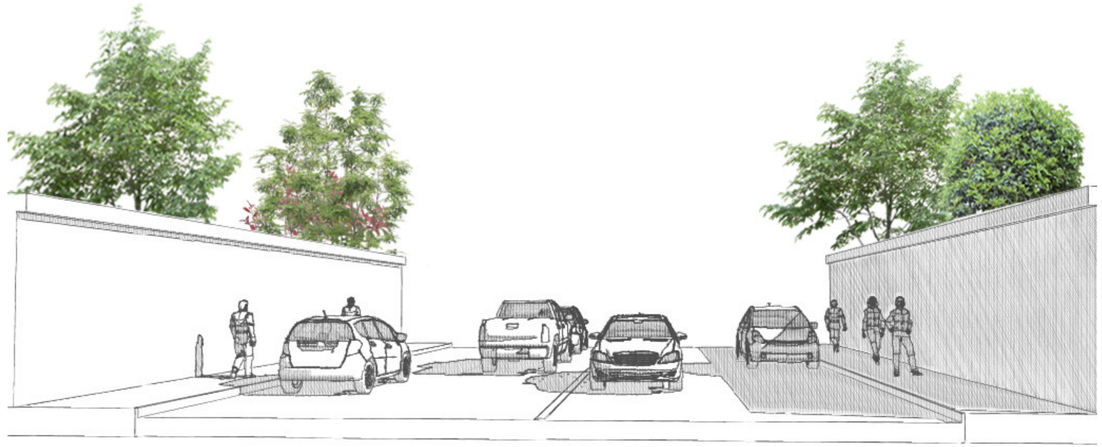
VÍAS 20.- 1,15 Kilómetros, que equivalen al 20,1 % del total de vías de la zona.

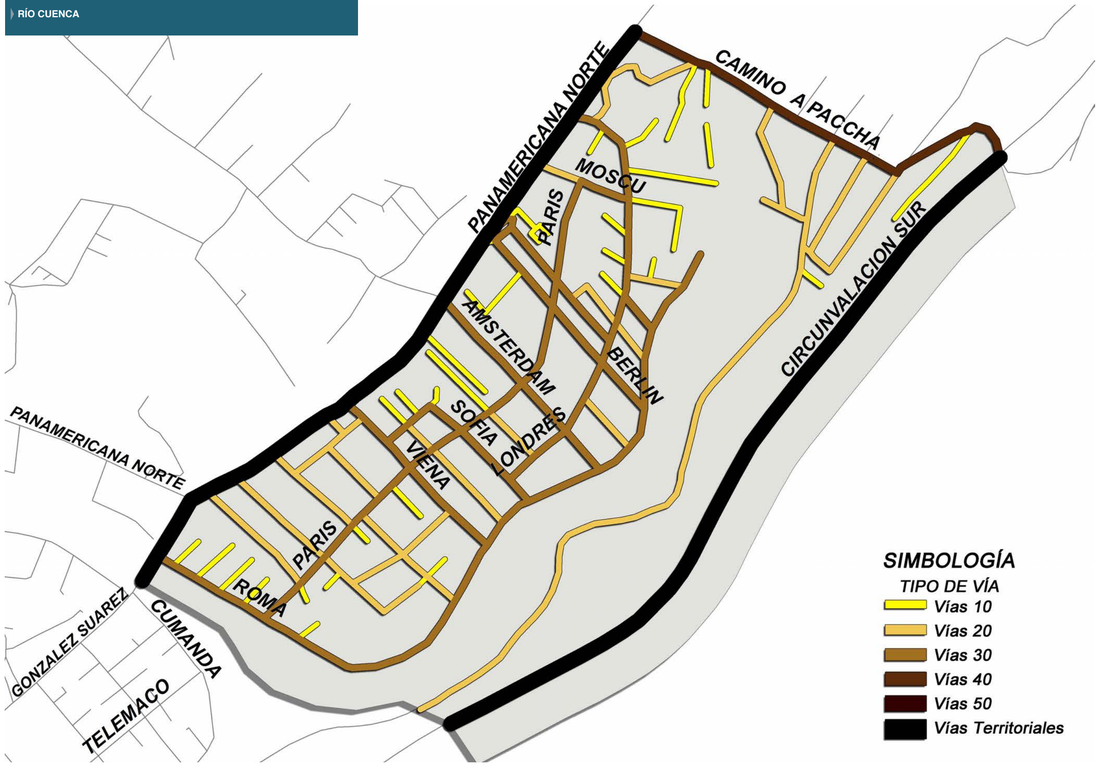
VÍAS 40.- 0,84 Kilómetros, que equivalen al 14,7 % del total de vías de la zona.

VÍAS 90.- 2,93 Kilómetros, que equivalen al 50,9 % del total de vías de la zona.

Al tratarse de una zona poco urbanizada, se observa prácticamente la inexistencia de infraestructura vial en el interior de la unidad, y vías de alto orden que la limitan.







Propuesta de circulación

La zona del río Cuenca es una de las zonas que se encuentra en plena conformación, siendo una de las zonas nuevas de la ciudad, la misma tiene una extensión de 1,16 kilómetros cuadrados y se encuentra limitada al norte por la panamericana Norte, al sur por la Circunvalación, al este por el camino a Paccha y al oeste por la calle Roma, en esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

VÍAS 90.- 3,04 Kilómetros, que equivalen al 16,2% del total de vías de la zona.

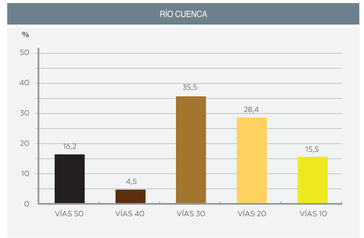
VÍAS 40.- 0,84 Kilómetros, que equivalen al 4,5% del total de vías de la zona.

VÍAS 30.- 6,67 Kilómetros, que equivalen al 35,5% del total de vías de la zona.

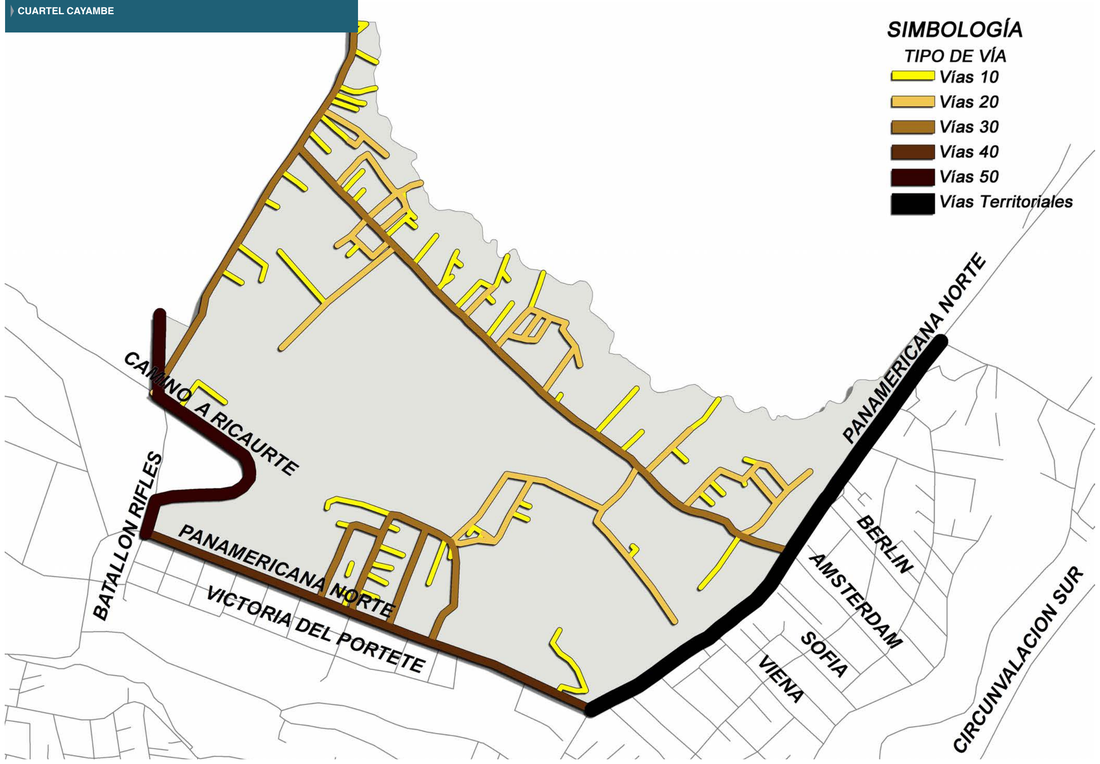
VÍAS 20.- 5,35 Kilómetros, que equivalen al 28,4% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 2,91 Kilómetros, que equivalen al 15,5% del total de vías de la zona.

Esta zona acoge en su mayor parte usos como vivienda y de comercio menor , es una zona en conformación avanzada y podemos ver se encuentra atravesada por vías territoriales como lo son la Panamericana Norte y la Circunvalación que corresponden al 16,2 % del total viario, mientras que las vías 30 tienen un gran porcentaje equivalente al 35,5%; las vías 30 son aquellas cuya función es distribuir el tráfico motorizado en el interior de los barrios y concentrar las conexiones entre la red básica urbana y la red local.







Propuesta de circulación

Se emplaza en la zona noreste de la ciudad, dentro de la segunda corona de barrios, posee un área de 1,45km2, en gran parte de su territorio se encuentra emplazado un importante equipamiento de seguridad, como es el cuartel que lleva el mismo nombre.

Se encuentra delimitada por vías de alto rango como son, al norte y oeste con el límite urbano de la ciudad, al sur con Victoria del Portete y al este por la Panamericana Norte, es atravesada por otras vías de rango medio. Su red vial está conformada por 16,7km de vías y calles, repartidas como se indica a continuación:

VÍAS 10.- 4,5 Kilómetros, que equivalen al 26,7 % del total de vías de la zona.

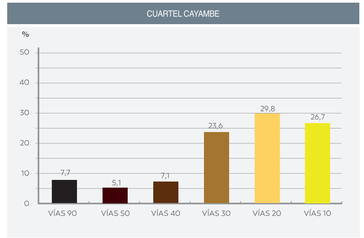
VÍAS 20.- 5 Kilómetros, que equivalen al 29,8 % del total de vías de la zona.

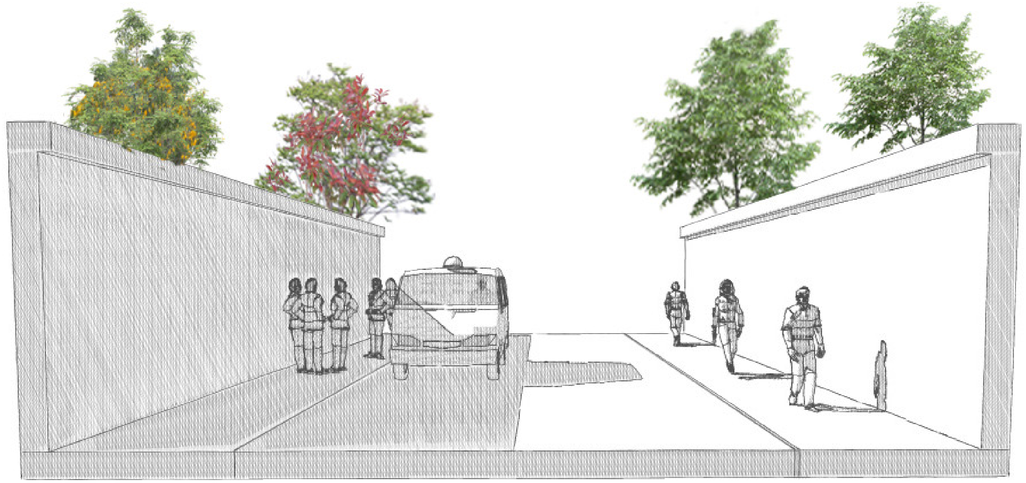
VÍAS 30.- 3,9 Kilómetros, que equivalen al 23,6 % del total de vías de la zona.

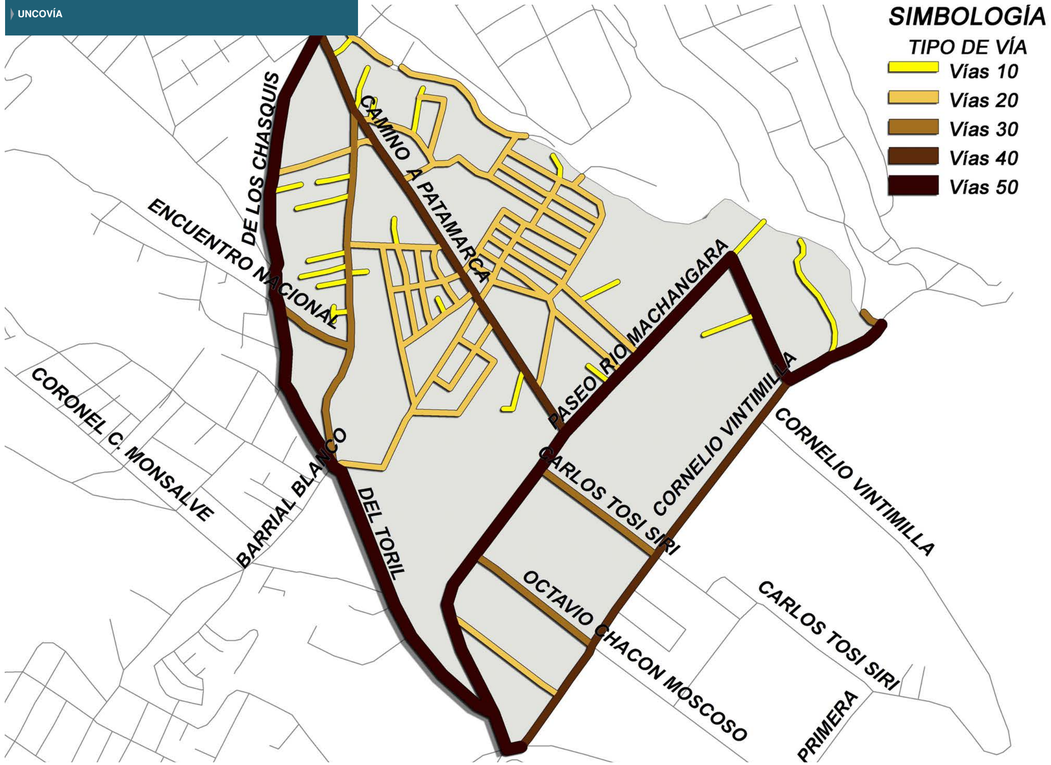
VÍAS 40.- 1,19 Kilómetros, que equivalen al 7,1 % del total de vías de la zona.

VÍAS 50.- 0,85 Kilómetros, que equivalen al 5,1 % del total de vías de la zona.

VÍAS 90.- 1,3 Kilómetros, que equivalen al 7,7 % del total de vías de la zona.







Propuesta de circulación

La unidad funcional denominada "Uncovía" se encuentra en el centro norte de la segunda corona de barrios o ciudad urbana, tiene una extensión de 0,48 kilómetros cuadrados y está limitada al norte con la unidad de Ochoa León, al sur y este con la Av. del Toril y al oeste con la Av. Cornelio Vintimilla, en esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

VÍAS 50.- 2,96 Kilómetros, que equivalen al 21,8% del total de vías de la zona.

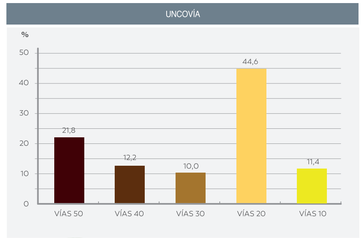
VÍAS 40.- 1,66 Kilómetros, que equivalen al 12,2% del total de vías de la zona.

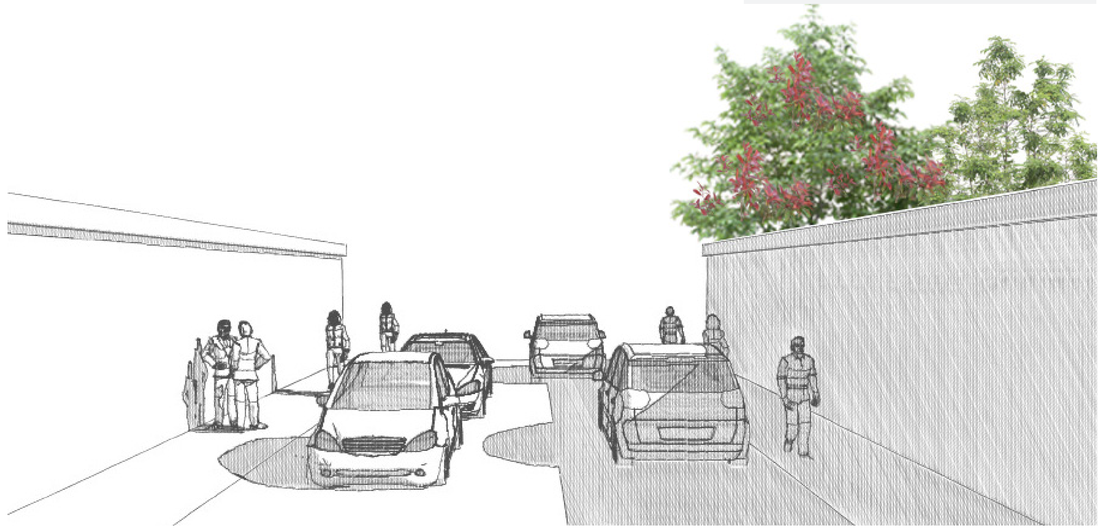
VÍAS 30.- 1,36 Kilómetros, que equivalen al 10% del total de vías de la zona.

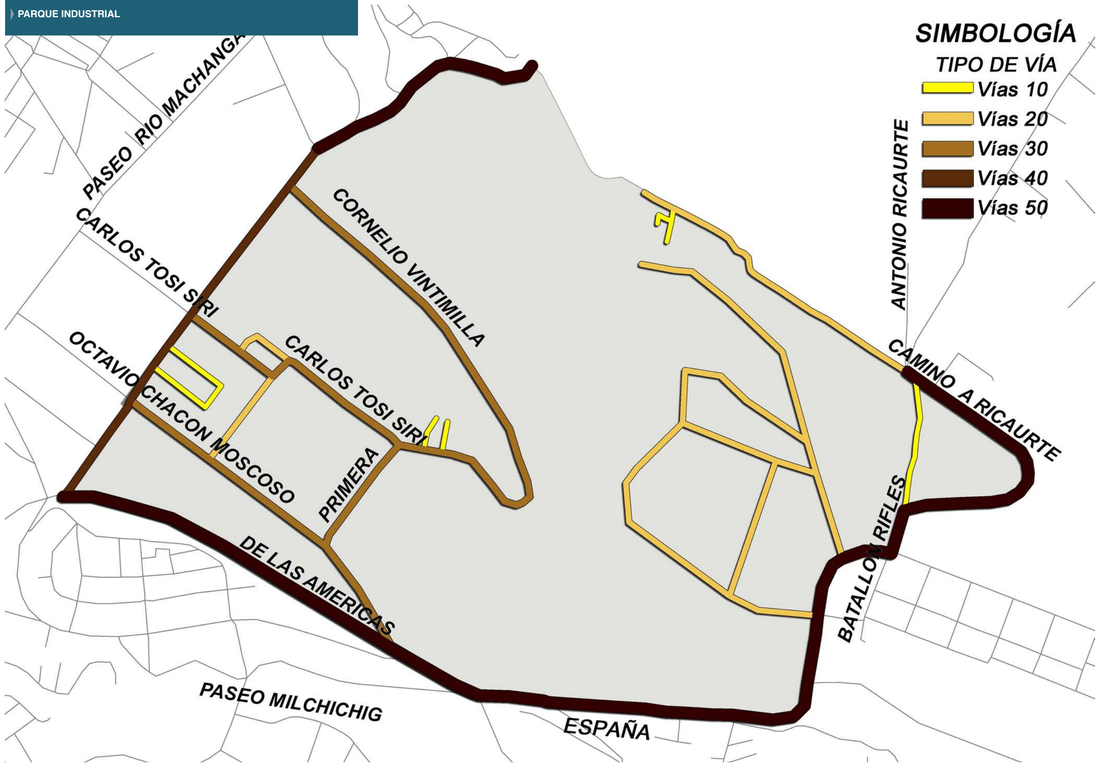
VÍAS 20.- 6,06 Kilómetros, que equivalen al 44,6% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 1,54 Kilómetros, que equivalen al 11,4% del total de vías de la zona.

Tomando en cuenta los usos de suelo que se combinan en esta zona como son las de producción, comercio grande y pequeño, vivienda e industria, la propuesta de reorganización vial ha considerado que las vías tipo 20 que son de carácter estancial son aquellas a las que hay que darle prioridad, acompañadas por un 21,8% de las vías 50 que son aquellas conformadas por viario especializado en viajes medianos y largos en toda la ciudad, así como conectoras de la ciudad con destinos externos por medio de la red estatal.







Propuesta de circulación

Se emplaza hacia el noreste de la ciudad, dentro de la segunda corona de barrios, tiene un territorio de 1,49km2 y limita al norte con Cornelio Vintimilla, al sur con Av. De las Américas y Av. España, al este con Camino a Ricaurte. Esta unidad se caracteriza por concentrar el mayor porcentaje de suelo de uso industrial de la ciudad, lo que genera un índice muy alto de viajes desde y hacia la misma, especialmente de tráfico pesado, convirtiéndose en una zona muy sensible por la necesidad de armonizar los diferentes medios de transporte al interior de esta unidad barrial.

Su infraestructura vial está conformada por 10,98 km de vías y calles distribuidas de la siguiente manera:

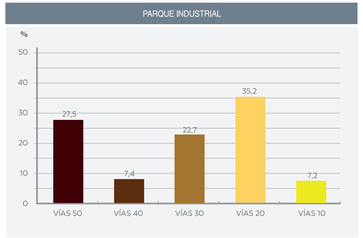
VÍAS 10.- 0,78 Kilómetros, que equivalen al 7,2 % del total de vías de la zona.

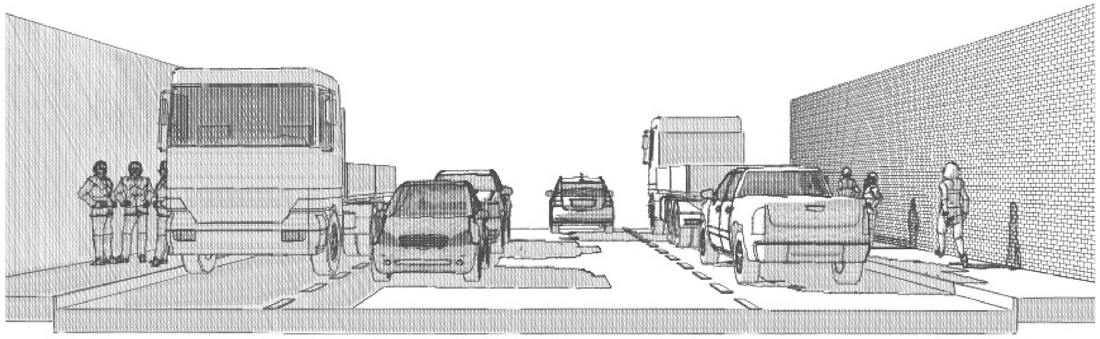
VÍAS 20.- 3,86 Kilómetros, que equivalen al 35,2 % del total de vías de la zona.

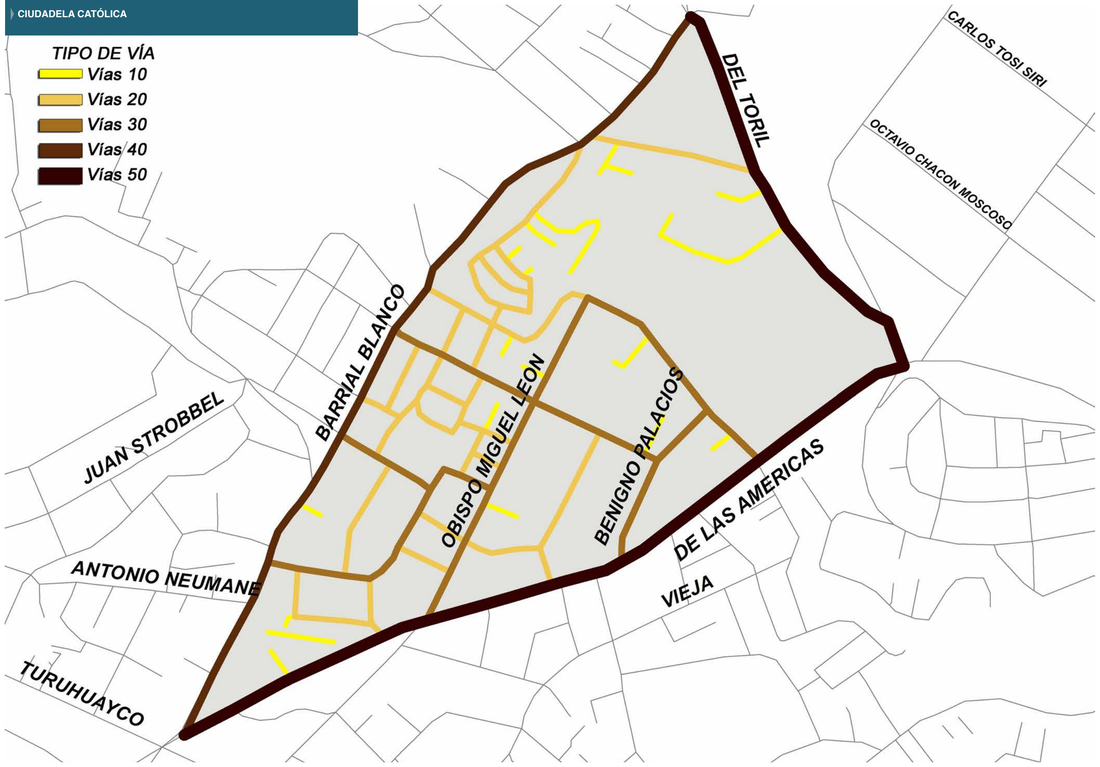
VÍAS 30.- 2,49 Kilómetros, que equivalen al 22,7 % del total de vías de la zona.

VÍAS 40.- 0,81 Kilómetros, que equivalen al 7,4 % del total de vías de la zona.

VÍAS 50.- 3 Kilómetros, que equivalen al 27,5 % del total de vías de la zona.







Propuesta de circulación

La ciudadela católica está ubicada dentro de la corona de la segunda corona barrial, es decir en lo que hemos denominado ciudad urbana, esta zona tiene un área de 0,42 kilómetros cuadrados y se encuentra limitada al norte y oeste por la Barrial blanco, al sur por la Av. de las Américas y al oeste por la Av. del Toril, en esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

VÍAS 50.- 1,80 Kilómetros, que equivalen al 18,9% del total de vías de la zona.

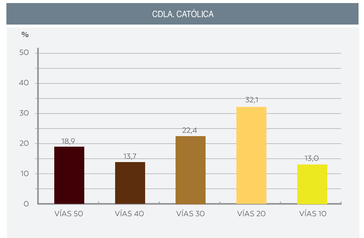
VÍAS 40.- 1,30 Kilómetros, que equivalen al 13,7% del total de vías de la zona.

VÍAS 30.- 2,13 Kilómetros, que equivalen al 22,4% del total de vías de la zona.

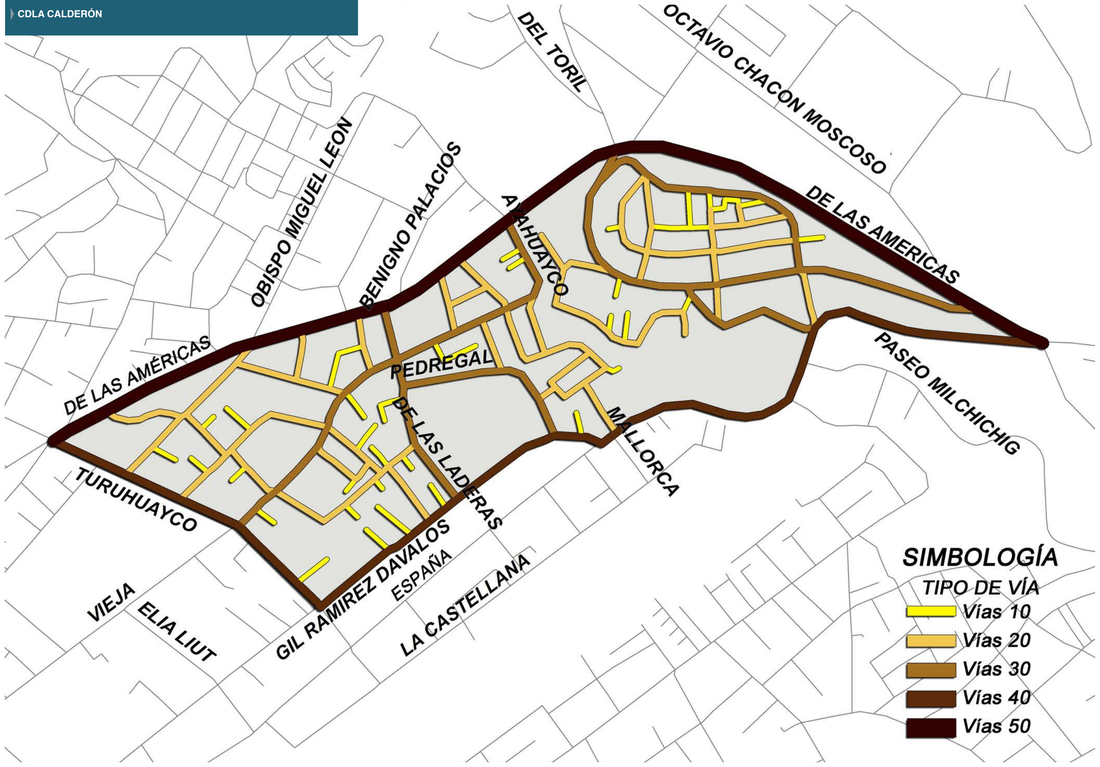
VÍAS 20.- 3,05 Kilómetros, que equivalen al 32,1% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 1,23 Kilómetros, que equivalen al 13% del total de vías de la zona.

Respecto a esta zona en la que prevalece el uso de suelo compatible con vivienda y comercio menor la propuesta de reorganización jerárquica ha contemplado que son de mayor relevancia en el sector las vías 20, las vías 30 y las vías 50 como lo es la Av. de las Américas.







Propuesta de circulación

Esta unidad se emplaza dentro de la primera corona de barrios, tiene un área de 0,61km2 y está delimitada al norte y este por Av. De las Américas, al sur con Gil Ramírez Dávalos, al oeste con Turuhuayco.

Posee 15,31 km de vías distribuidas de la siguiente manera:

VÍAS 10.- 2,16 Kilómetros, que equivalen al 14,1 % del total de vías de la zona.

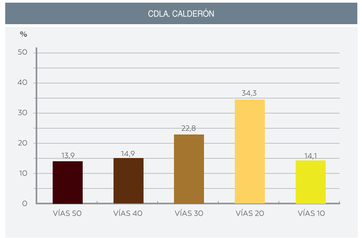
VÍAS 20.- 5,24 Kilómetros, que equivalen al 34,3 % del total de vías de la zona.

VÍAS 30.- 3,48 Kilómetros, que equivalen al 22,8 % del total de vías de la zona.

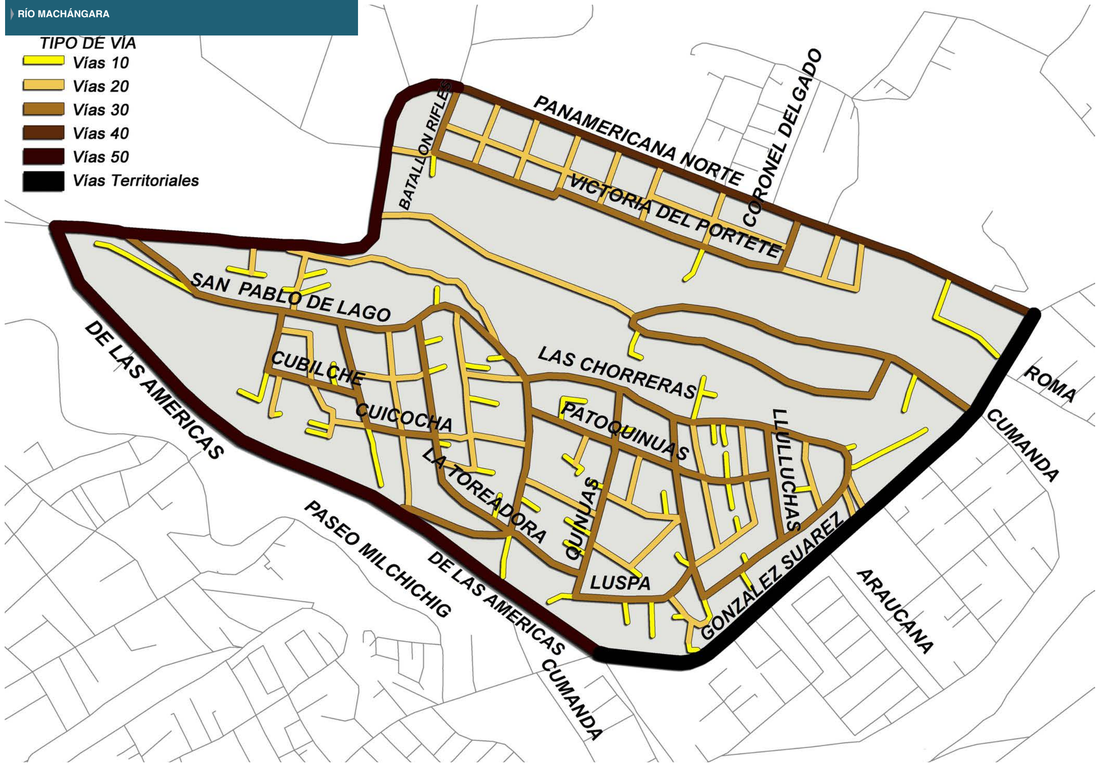
VÍAS 40.- 2,28 Kilómetros, que equivalen al 14,9 % del total de vías de la zona.

VÍAS 50.- 2,13 Kilómetros, que equivalen al 13,9 % del total de vías de la zona.

Predominan en esta unidad barrial, las vías 20 en cuanto a l rango de velocidad máxima permitida.







Propuesta de circulación

La zona correspondiente a Río Machángara es una zona ubicada al este de la ciudad formando parte de la segunda corona de barrios y en la que prevalece la vivienda y el comercio a gran y pequeña escala, tiene un área de 1,09 kilómetros cuadrados y se encuentra limitada al norte por la panamericana norte, al sur por la Av. de las Américas, al este por la González Suárez y al oeste por la Av. de las Américas y la Panamericana Norte, en esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

VÍAS 90.- 1,12 Kilómetros, que equivalen al 5,1% del total de vías de la zona.

VÍAS 50.- 2,38 Kilómetros, que equivalen al 10,8% del total de vías de la zona.

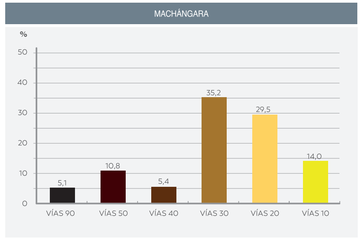
VÍAS 40.- 1,19 Kilómetros, que equivalen al 5,4% del total de vías de la zona.

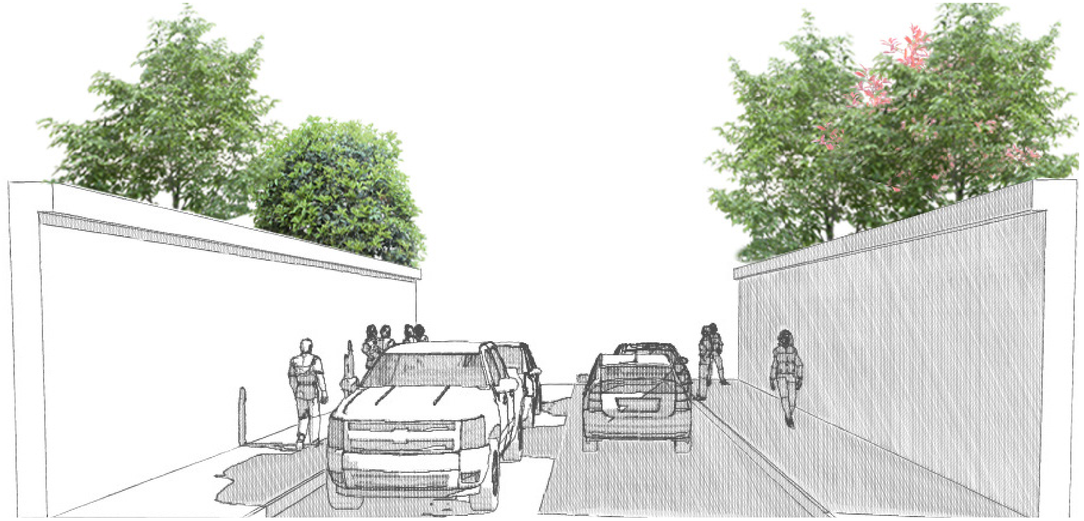
VÍAS 30.- 7,76 Kilómetros, que equivalen al 35,2% del total de vías de la zona.

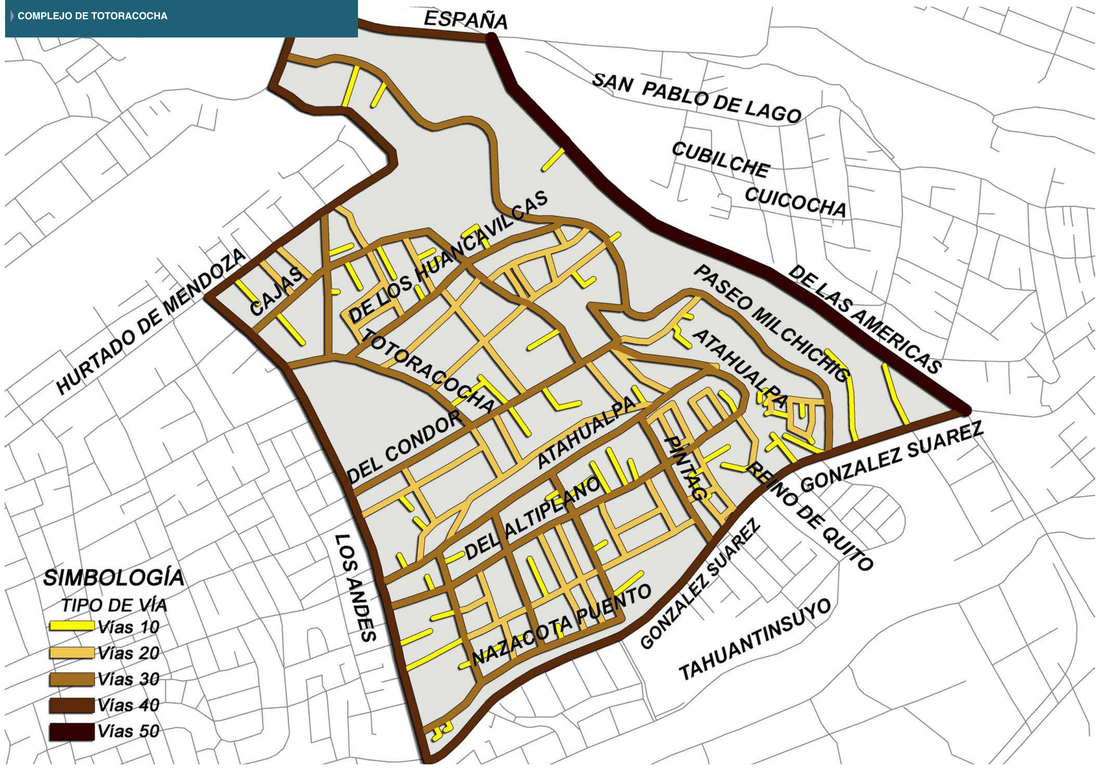
VÍAS 20.- 6,49 Kilómetros, que equivalen al 29,5% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 3,08 Kilómetros, que equivalen al 14% del total de vías de la zona.

Las vías 30 son aquellas vías cuya función es distribuir el tráfico motorizado en el interior de los barrios y concentrar las conexiones entre la red básica urbana y la red local, estas vías son especializadas para viajes a corta distancia por lo que se consideran recorridos con continuidad funcional, en la zona en análisis corresponden a un porcentaje frente al total viario del 35,2% seguido de cerca por las vías 20 a las que les corresponde el 29,5%.







Propuesta de circulación

La unidad funcional correspondiente al Complejo Deportivo se le identifica claramente dentro del sector de Totoracocha, está inmerso en la segunda corona de barrios es decir en la ciudad urbana, el área es de 1,22 kilómetros cuadrados y se encuentra limitada al norte por la Av. España y la Av. Hurtado de Mendoza, al sur la Av. González Suárez, al este con la Av. De las Américas y al oeste la Av. De Los Andes. En esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

VÍAS 50.- 1,36 Kilómetros, que equivalen al 4,8% del total de vías de la zona.

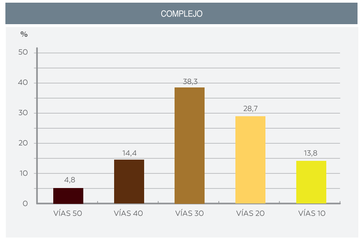
VÍAS 40.- 4,07 Kilómetros, que equivalen al 14,4% del total de vías de la zona.

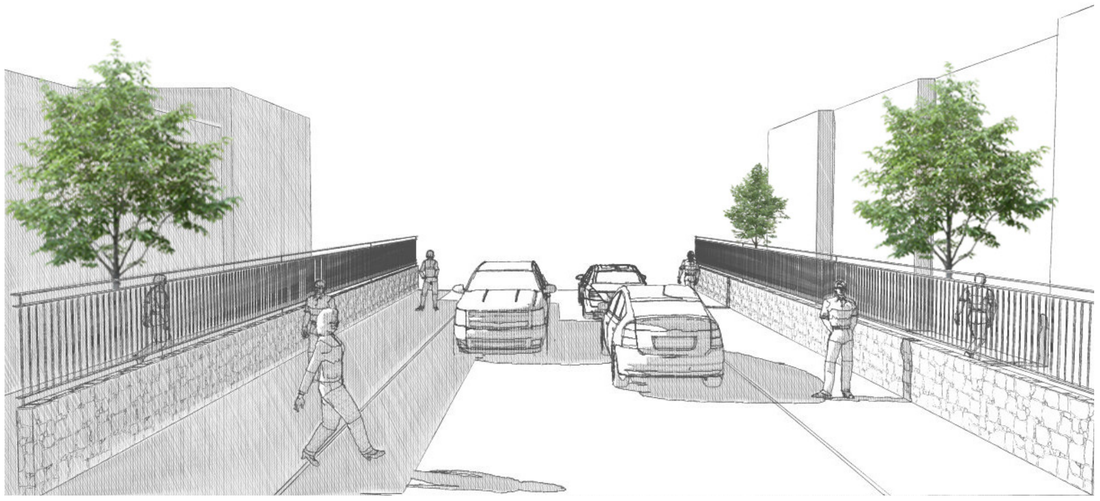
VÍAS 30.- 10,83 Kilómetros, que equivalen al 38,3% del total de vías de la zona.

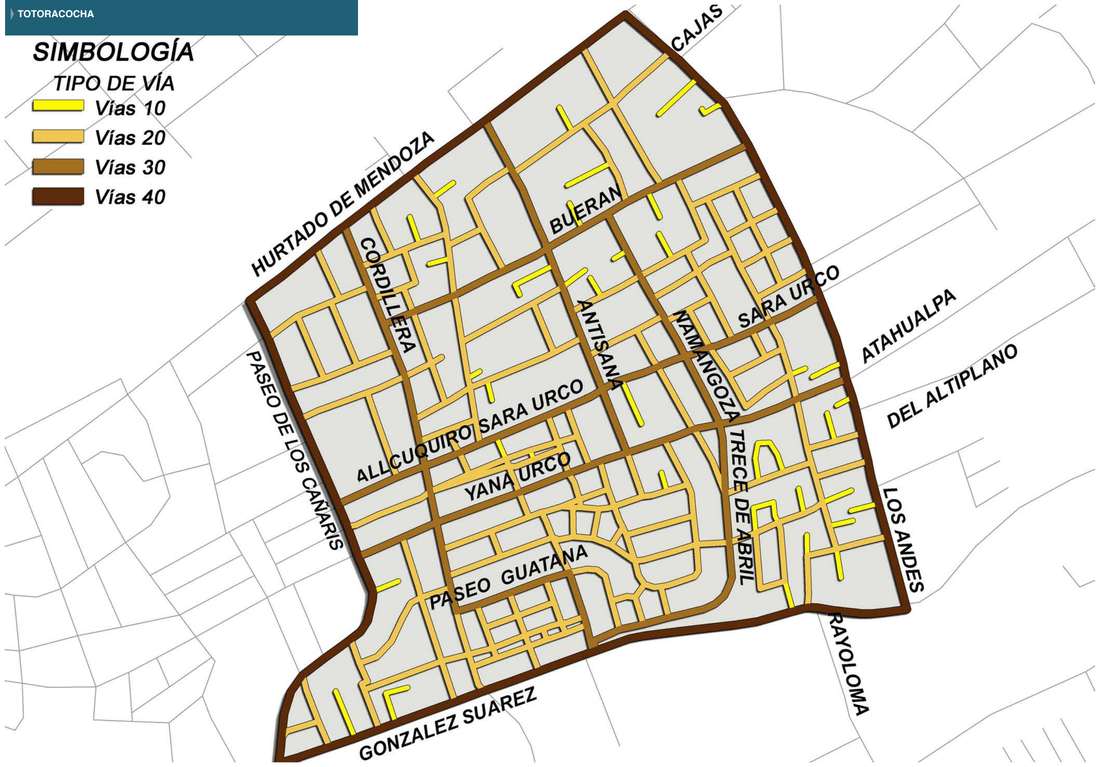
VÍAS 20.- 8,11 Kilómetros, que equivalen al 28,7% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 3,9 Kilómetros, que equivalen al 13,8% del total de vías de la zona.

En esta zona que tiene una gran representatividad en cuanto a movilidad debido a su alta densidad, encontramos que prevalece el uso de suelo como lo es el de vivienda combinado con pequeño comercio, por las características del sector en estudio la propuesta de redistribución jerárquica vial ha dotado al sector de una gran porcentaje de vías tipo 30 que son las encargadas de distribuir el tráfico al interior de los barrios y de las vías tipo 20 que son de carácter estancial.







Propuesta de circulación

La zona de Totoracocha es una zona consolidada en la que encontramos que se ha dado un proceso de densificación muy considerable y la que genera y recibe viajes importantes a diario; esta zona tiene un área de 0,85 kilómetros cuadrados y limita al norte con la Av. Hurtado de Mendoza, al sur con la Av. González Suárez, al este con la Av. de los Andes y al oeste con la Paseo de los Cañaris, en esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

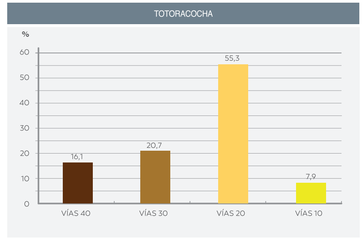
VÍAS 40.- 4 Kilómetros, que equivalen al 16,1% del total de vías de la zona.

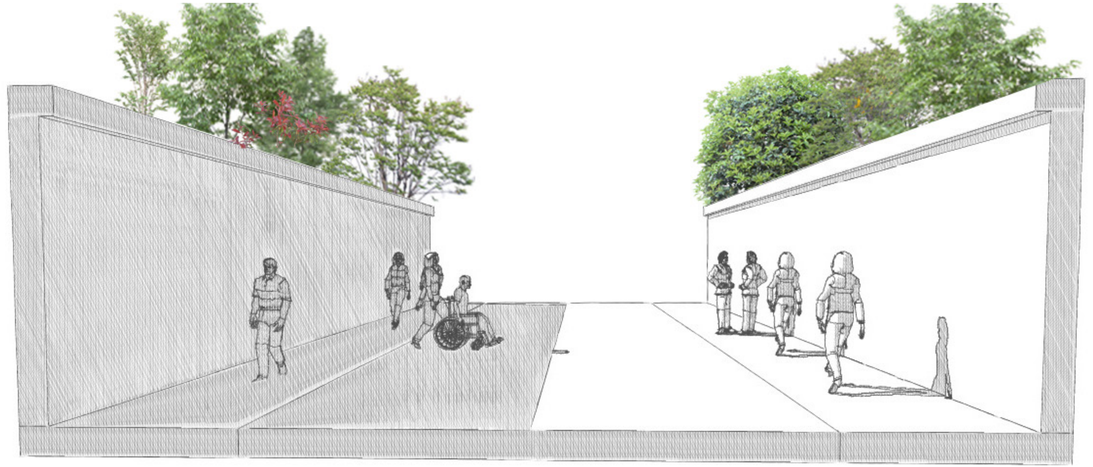
VÍAS 30.- 5,14 Kilómetros, que equivalen al 20,7% del total de vías de la zona.

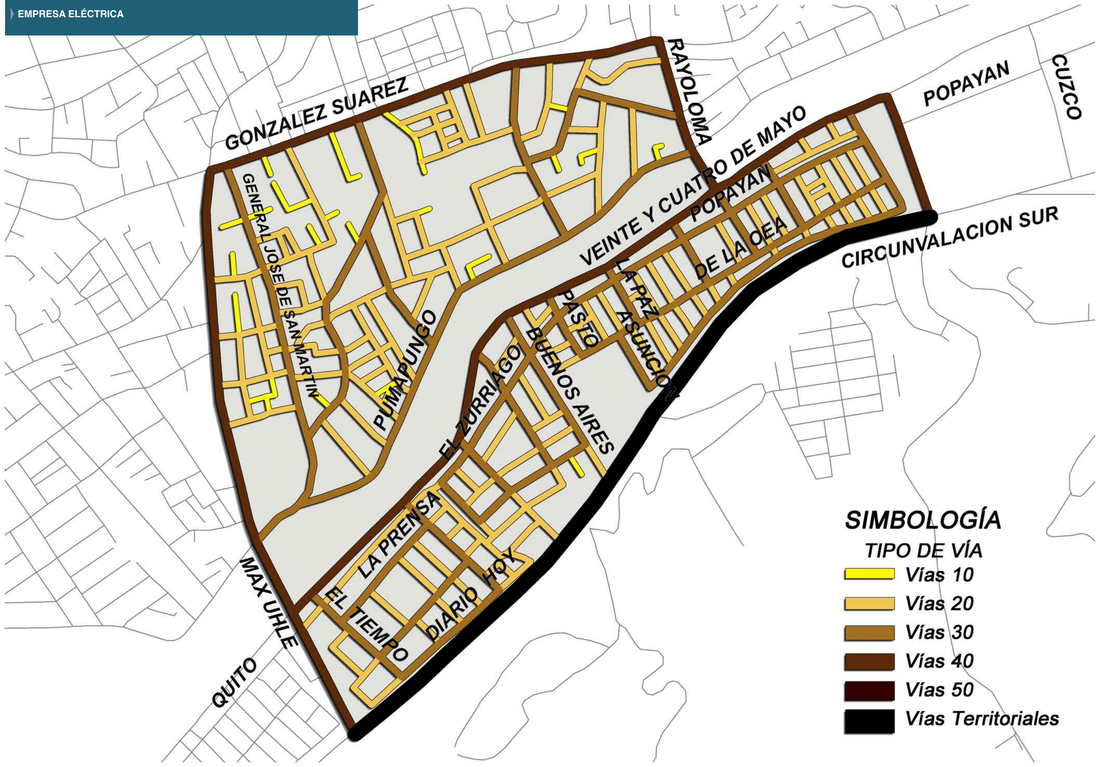
VÍAS 20.- 13,74 Kilómetros, que equivalen al 55,3% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 1,95 Kilómetros, que equivalen al 7,9% del total de vías de la zona.

En esta zona que tiene una gran representatividad en cuanto a movilidad debido a su alta densidad encontramos que prevalece el uso de suelo como lo es el de vivienda combinado con pequeño comercio, nuevamente podemos ver que las vías de tipo 20 de carácter estancial por el tema residencial toma un papel preponderante frente a los otros tipos de vía.







Propuesta de circulación

La zona correspondiente a la Empresa Eléctrica está ubicada en la segunda corona de barrios conocida como la ciudad urbana, tiene un área de 1,1 kilómetros cuadrados y toma su nombre ya que dentro de la misma podemos encontrar el equipamiento más representativo como lo es la Empresa Eléctrica, sus límites son al norte con la Av. González Suárez, al este la vía a Rayoloma y al oeste la Max Uhle. En esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

VÍAS 90.- 1,63 Kilómetros, que equivalen al 5,4% del total de vías de la zona.

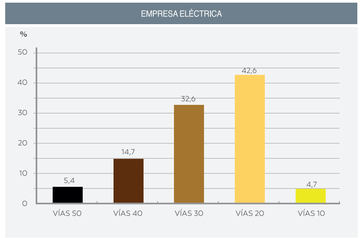
VÍAS 40.- 4,4 Kilómetros, que equivalen al 14,7% del total de vías de la zona.

VÍAS 30.- 9,9 Kilómetros, que equivalen al 32,6% del total de vías de la zona.

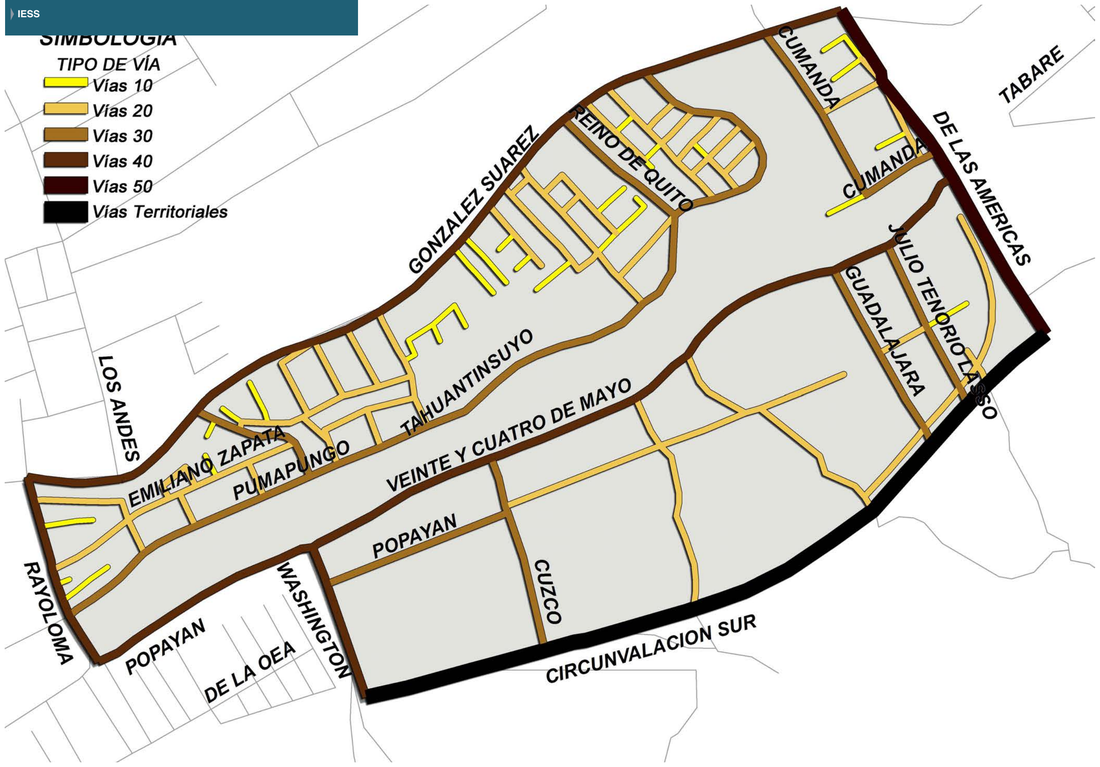
VÍAS 20.- 12,98 Kilómetros, que equivalen al 42,6% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 1,44 Kilómetros, que equivalen al 4,7% del total de vías de la zona.

En esta zona podemos encontrar al uso de vivienda combinado con el de comercio menor y mayor debido a dos grandes centros comerciales en la zona, al ser una zona donde prevalece el aspecto residencial la redistribución jerárquica vial ha considerado que las vías tipo 30 y 40 tienen preponderancia en el sector.







Propuesta de circulación

El hospital del IESS es uno de los más importantes hitos y equipamientos dentro de la ciudad por lo que da el nombre a esta zona funcional, se encuentra al este de la ciudad de Cuenca dentro de la segunda corona de barrios o conocida como ciudad urbana, tiene una extensión de 0,97 kilómetros cuadrados y se encuentra limitada al norte por la González Suárez, al sur por la Circunvalación, al este por la Av. de las Américas y al oeste por la vía a Rayaloma, en esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

VÍAS 90.- 1,31 Kilómetros, que equivalen al 7,1% del total de vías de la zona.

VÍAS 50.- 0,63 Kilómetros, que equivalen al 3,5% del total de vías de la zona.

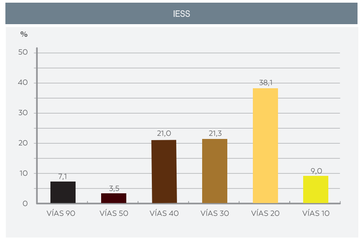
VÍAS 40.- 3,86 Kilómetros, que equivalen al 21% del total de vías de la zona.

VÍAS 30.- 3,91 Kilómetros, que equivalen al 21,3% del total de vías de la zona.

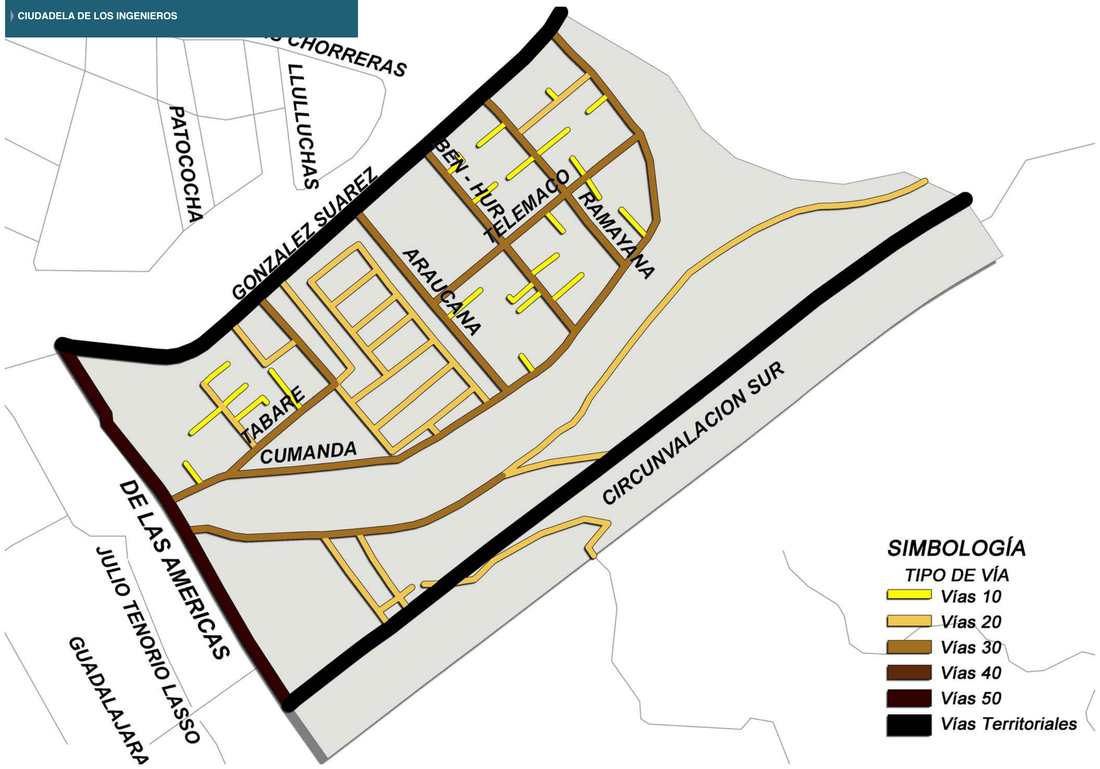
VÍAS 20.- 7,01 Kilómetros, que equivalen al 38,1% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 1,65 Kilómetros, que equivalen al 9% del total de vías de la zona.

Por la ubicación de la zona podemos ver que se encuentra a la salida de la ciudad y por es atravesada por viario estatal de gran importancia como lo es la Circunvalación sur, como en la mayoría de zonas la redistribución de vías ha buscado que prevalezcan las vías tipo 20 pero también podemos distinguir que las vías 30 y 40 tienen una gran relevancia.







Propuesta de circulación

La ciudadela de los ingenieros se encuentra al sur este de la ciudad de Cuenca, dentro de lo que conocemos como la segunda corona de barrios o ciudad urbana, tiene un área de 0,68 kilómetros cuadrados, sus límites son al norte la Av. González Suárez, al sur la Circunvalación Sur, al este con el río Machángara y al oeste con la Av. De las Américas. En esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

VÍAS 90.- 2,2 Kilómetros, que equivalen al 19,4% del total de vías de la zona.

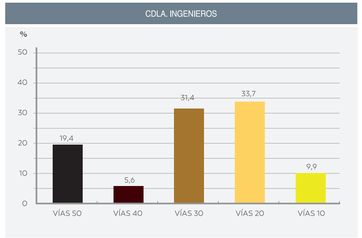
VÍAS 50.- 0,63 Kilómetros, que equivalen al 5,6% del total de vías de la zona.

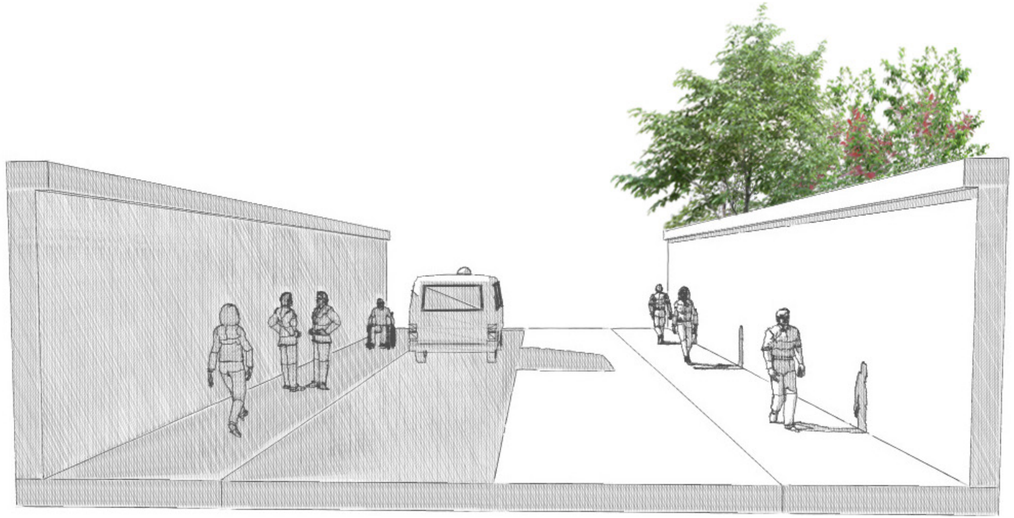
VÍAS 30.- 3,55 Kilómetros, que equivalen al 31,4% del total de vías de la zona.

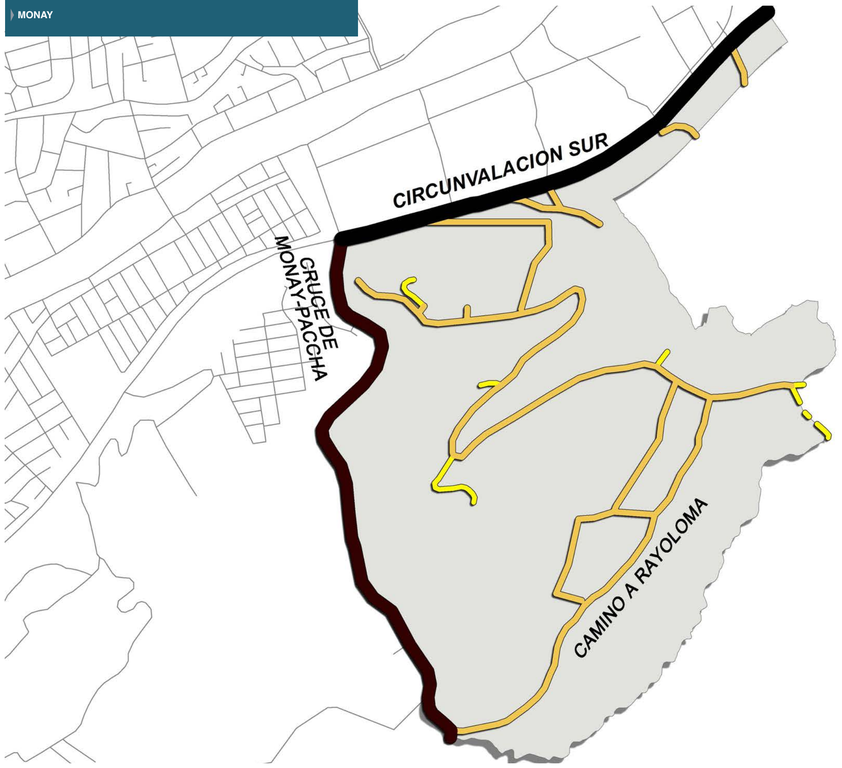
VÍAS 20.- 3,81 Kilómetros, que equivalen al 33,7% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 1,12 Kilómetros, que equivalen al 9,9% del total de vías de la zona.

Esta zona a pesar de ser residencial por excelencia tiene presencia de vías de gran jerarquía ya que está a la salida de la ciudad, pero podemos ver que dominan las vías 20 y las vías 30 en la redistribución jerárquica; consideramos una zona con grandes aptitudes para convertirse en una zona estancial y recreacional.







SIMBOLOGÍA

TIPO DE VÍA

- Vías 10
- Vías 20
- Vías 30
- Vías 40
- Vías 50
- Vías Territoriales

Propuesta de circulación

La unidad funcional denominada Monay se encuentra al sur este de la ciudad, corresponde a la segunda corona de barrios lo que quiere decir que está dentro de la ciudad urbana, ésta es una zona compatible con el uso de suelo de vivienda y tiene un área de 1,39 kilómetros cuadrados, limita al norte con la circunvalación sur, al sur con el camino a Rayoloma, al este con el límite urbano de la ciudad y al oeste con la vía a Monay. En esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

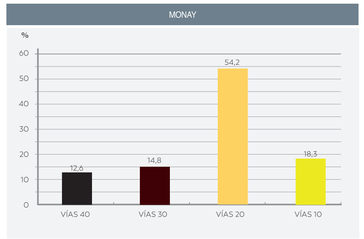
VÍAS 90.- 1,31 Kilómetros, que equivalen al 12,6% del total de vías de la zona.

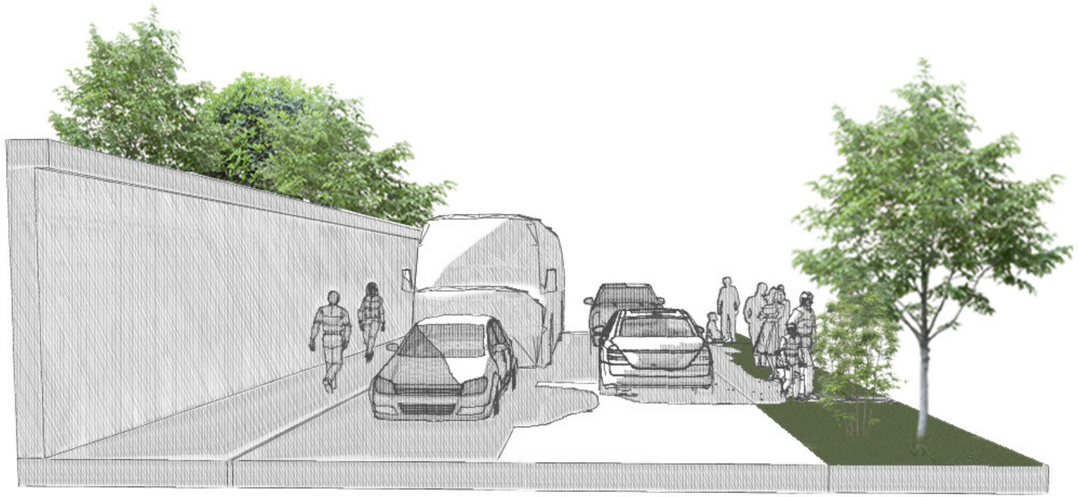
VÍAS 50.- 1,54 Kilómetros, que equivalen al 14,8% del total de vías de la zona.

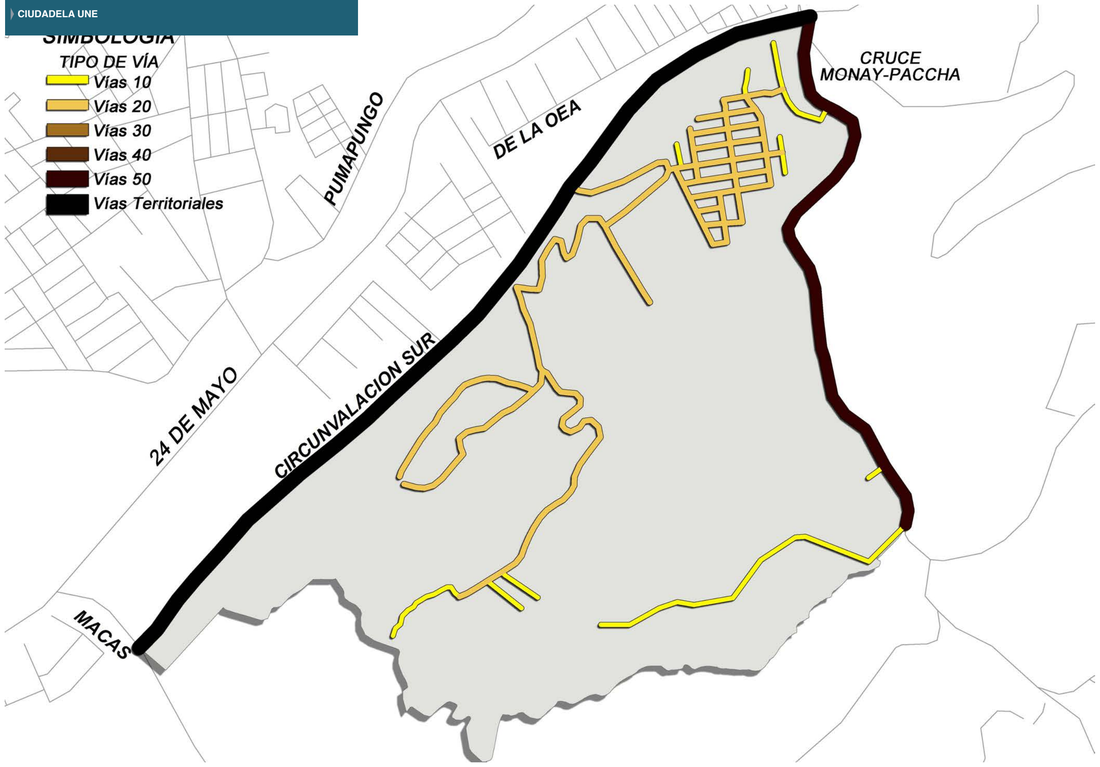
VÍAS 20.- 5,63 Kilómetros, que equivalen al 54,2% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 1,9 Kilómetros, que equivalen al 18,3% del total de vías de la zona.

Debido a la ubicación de la zona en estudio la misma se encuentra atravesada por vías de tipo territorial como lo es en este caso la Circunvalación Sur y prevalecen las vías tipo 20 representadas principalmente por el camino a Rayoloma, recordemos que las vías tipo 20 son de tráfico calmado y de carácter estancial.







Propuesta de circulación

La zona denominada como Ciudadela UNE toma su nombre de la ciudadela que podemos encontrar al extremo noreste de la misma, se encuentra dentro de la segunda corona de barrios o ciudad urbana, ésta unidad tiene un área de 1,48 kilómetros cuadrados y limita al norte con la Circunvalación, al sur con el límite urbano de la ciudad de Cuenca, al este con la vía Monay – Baguanchi y al oeste con la calle Macas. En esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

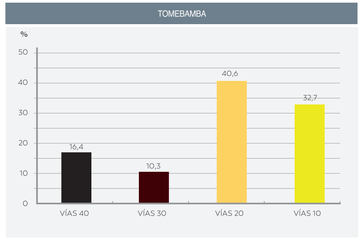
VÍAS 90.- 2,24 Kilómetros, que equivalen al 16,4% del total de vías de la zona.

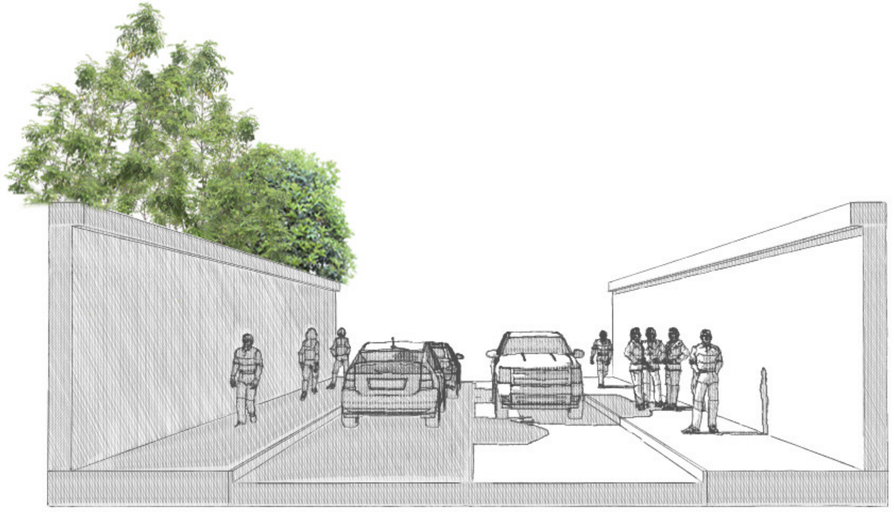
VÍAS 50.- 1,41 Kilómetros, que equivalen al 10,3% del total de vías de la zona.

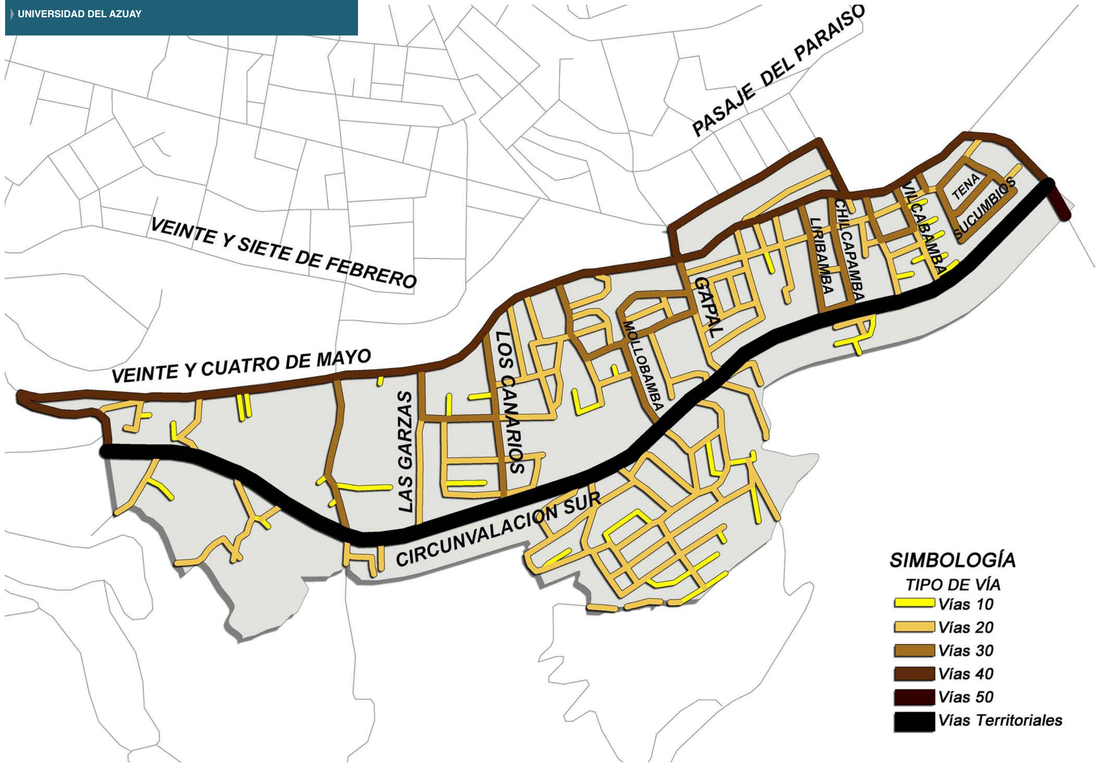
VÍAS 20.- 5,54 Kilómetros, que equivalen al 40,6% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 4,47 Kilómetros, que equivalen al 32,7% del total de vías de la zona.

En la zona de la "Ciudadela UNE" vemos que por la tipología y ubicación del sector en análisis no existen vías 30 y vías 40, pero con un elevado porcentaje de vías tipo 20; la ausencia de ciertas vías, así como el desfase entre unos tipos y otros se debe a que por la topología del sector el mismo es una zona poco densificada y se encuentra aún en desarrollo.







Propuesta de circulación

La Unidad funcional correspondiente a la Universidad el Azuay toma el nombre del equipamiento más emblemático de la zona, el hecho que la Universidad se encuentre en este sector juega un papel preponderante en la movilidad del sector ya que genera la mayoría de viajes desde y hacia la zona, su área es de 1,3 kilómetros cuadrados, sus límites son al norte el límite urbano de la ciudad y la calle William Shakespeare, al sur la Av. 24 de mayo, al este el Camino al Valle y al oeste la subida a Turi. En esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

VÍAS 90.- 2,63 Kilómetros, que equivalen al 10,6% del total de vías de la zona.

VÍAS 50.- 0,08 Kilómetros, que equivalen al 0,3% del total de vías de la zona.

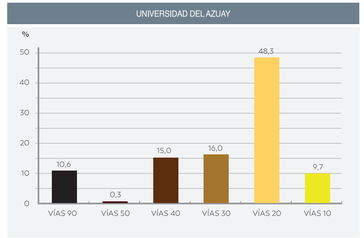
VÍAS 40.- 3,77 Kilómetros, que equivalen al 15% del total de vías de la zona.

VÍAS 30.- 3,97 Kilómetros, que equivalen al 16% del total de vías de la zona.

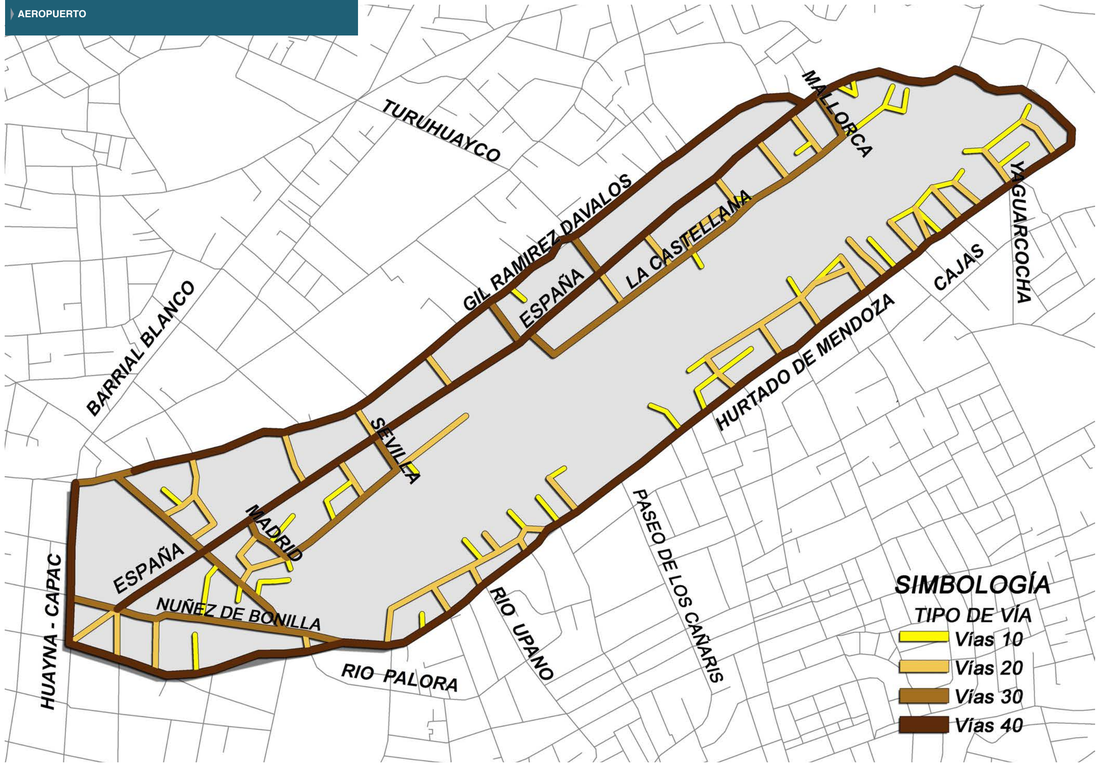
VÍAS 20.- 11,97 Kilómetros, que equivalen al 48,3% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 2,39 Kilómetros, que equivalen al 9,7% del total de vías de la zona.

Esta zona al ser un gran generador y aglutinador de viajes se encuentra servida por vías de relevancia y sus características han sido determinantes al momento de realizar la propuesta de jerarquización vial en la que notamos que después de las vías de tipo 20 las más representativas son las vías 30 cuya función es distribuir el tráfico motorizado en el interior de los barrios y concentrar las conexiones entre la red básica urbana y la red local, estas vías son especializadas para viajes a corta distancia por lo que se consideran recorridos con continuidad funcional.







Propuesta de circulación

La zona correspondiente al aeropuerto es una de las que mayor número de viajes genera y recibe, se encuentra ubicada dentro de la primera corona de barrios, es decir en la ciudad compacta, al este del centro histórico, esta zona está conformada en su mayor parte por el área del aeropuerto en sí, tiene un área total de 1,2 kilómetros cuadrados; se encuentra limitada al norte por la Av. Gil Ramírez Dávalos, al sur por la Av. Hurtado de Mendoza, al este por la Av. Hurtado de Mendoza y al oeste por la Av. Huayna Cápac. En esta zona se ha determinado los siguientes datos en cuanto a redistribución vial:

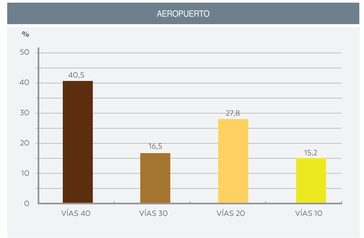
VÍAS 40.- 7,67 Kilómetros, que equivalen al 40,5% del total de vías de la zona.

VÍAS 30.- 3,12 Kilómetros, que equivalen al 16,5% del total de vías de la zona.

VÍAS 20.- 5,26 Kilómetros, que equivalen al 27,8% del total de vías de la zona.

VÍAS 10.- 2,87 Kilómetros, que equivalen al 15,2% del total de vías de la zona.

Por las características especiales de la zona, así como por el tipo de usos de suelo que se implantan como lo son los de comercio de vehículos, los de comercio a gran escala, y el aeropuerto, hace que esta zona tenga poco uso en cuanto a vivienda, es por lo tanto que en la zona del aeropuerto encontramos un predominante porcentaje de vías tipo 40 que sirven para canalizar los tráficos para el acceso a los barrios procedentes del viario principal y con destino local, o bien la salida de los barrios procedentes del viario local con destino al principal.





13.2.3. El estacionamiento como estrategia intermodal

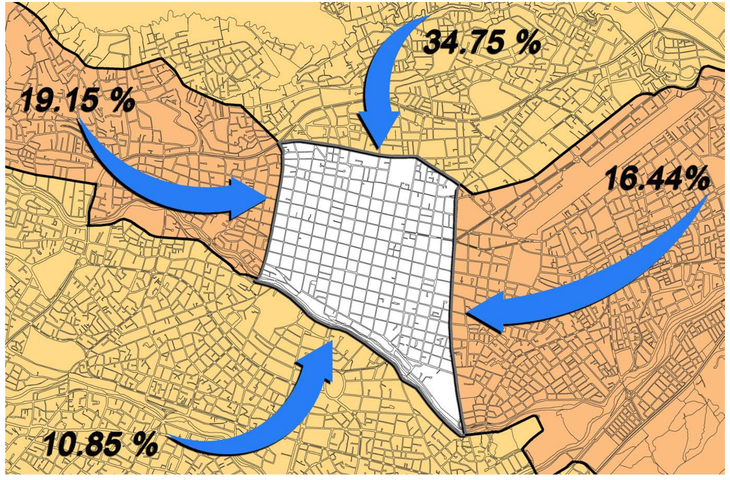
Debido a la dinámica de movilidad de la ciudad las zonas con mayor atracción de viajes son el Centro Histórico y El Ejido. El primero presenta mayores complicaciones debido a su traza urbana compuesta por un viario de menor capacidad que en el resto de la ciudad, pues posee la mayor concentración de equipamientos, además de la presión externa al que es sometido debido al ingreso de los automotores, sin que este sea su destino.

La demanda actual de aparcamientos es elevada y está provocada por los desplazamientos laborales atraídos a la zona (65 %). Todo parte de una distribución modal del estacionamiento, tomando en consideración los distintos motivos por los cuales los ciudadanos se movilizan al Centro Histórico como la gestión, el turismo y el comercio, actividades dinamizadoras del sector por lo que deben priorizar la asignación de plazas, tanto para clientes como para carga y descarga de mercancías, embarque y desembarque de turistas.

La demanda laboral debe atenderse mediante alternativas efectivas y disuasorias de los viajes que ingresan al Centro Histórico, tomando en cuenta que ocupa el espacio público de manera inadecuada, ya que los automóviles permanecen estáticos durante la jornada laboral.

La correcta distribución y asignación de las plazas de estacionamiento influirá fundamentalmente en un nuevo modelo de movilidad para la ciudad.
Como información de base para una correcta asignación del estacionamiento se consideró la cantidad y el porcentaje de entradas hacia al centro desde sus cuatro límites, teniendo alrededor de 100.000 viajes, dentro de los cuales el 75% corresponde a desplazamientos en vehículo privado.

DISTRIBUCIÓN DE VEHÍCULOS POR ZONA		
ZONA	PORCENTAJE	NO. VEHÍCULOS
Norte	35%	26.250
Oeste	19%	14.250
Este	16%	12.000
Sur	11%	8.250



Como se observa, la mayor cantidad de entradas al centro tiene su origen en la zona norte de la ciudad con un 34.75% del total de los viajes, seguida por la zona oeste con un 19.15%, la zona este con 16.44% y la zona sur con 10.85%. El porcentaje restante son viajes al interior del centro, que no son representativos en consideración a la proporción de entradas externas a la zona, siendo además los viajes externos al sector los que provocan la congestión vehicular.

Una vez identificada la distribución vehicular debe conocerse la distribución de traslados por motivos; circunstancia esencial para conocer la demanda de cada tipo y tomar decisiones concernientes a cada caso.

DISTRIBUCIÓN DE VIAJES HACIA EL CENTRO POR MOTIVO	
Trabajo	66%
Paso	15%
Ocio - Compras	14%
Gestión	6%

Los viajes laborales son los de mayor porcentaje con el 66%, lo que significa que, más de 40.000 vehículos ingresan a la zona por este motivo, siendo el principal agente de congestión del Centro Histórico. De estos 40.000 vehículos alrededor de 2.800 son estacionados ya sea en la vía o en alguna edificación, lo que disminuye la dinámica de comercio de la zona, quitando una plaza a un potencial comprador. Estos automotores deben reubicarse para un mejor funcionamiento, ofertando la opción de dejar el vehículo en zonas marginales o disuasorias, para que el ciudadano continúe su viaje utilizando un medio de movilización alternativo, cualquiera que fuese este.

En este contexto, la propuesta de estacionamiento se concentra en tres tipos de demanda:

- Demanda residencial.
- Demanda comercial.
- Demanda laboral.

Demanda residencial

Acorde al diagnóstico, la zona de mayor fragilidad, que presenta la única corona con déficit es el Centro Histórico por la gran cantidad de viviendas multifamiliares que carecen de un área de estacionamiento propia. Por esta razón la ciudadanía optó por el alquiler de una plaza fija, en especial en los estacionamientos de "corazón de manzana" dada su abundancia.

De acuerdo a levantamientos de información en campo, el déficit residencial rodea los 300 vehículos/día los cuales, dependiendo de la zona, serán reubicados en edificios de parqueo que cumplan la normativa que los rige. Si la distancia para acceder a uno de estos estacionamientos es lejana, se optará por la utilización de los corazones de manzana que sean estrictamente necesarios (sólo en estos casos), abasteciendo así al déficit residencial y entregando a los residentes un lugar seguro donde albergar su vehículo.

Para la correcta reubicación de estas plazas se utilizó información existente sobre el número y ubicación de plazas residenciales, localizadas dentro de los corazones de manzana, identificando áreas de mayor vulnerabilidad en este aspecto.



Los viajes laborales son los de mayor porcentaje con el 66%, lo que significa que, más de 40.000 vehículos ingresan a la zona por este motivo, siendo el principal agente de congestión del Centro Histórico. De estos 40.000 vehículos alrededor de 2.800 son estacionados ya sea en la vía o en alguna edificación, lo que disminuye la dinámica de comercio de la zona, quitando una plaza a un potencial comprador. Estos automotores deben reubicarse para un mejor funcionamiento, ofertando la opción de dejar el vehículo en zonas marginales o disuasorias, para que el ciudadano continúe su viaje utilizando un medio de movilización alternativo, cualquiera que fuese este.

En este contexto, la propuesta de estacionamiento se concentra en tres tipos de demanda:

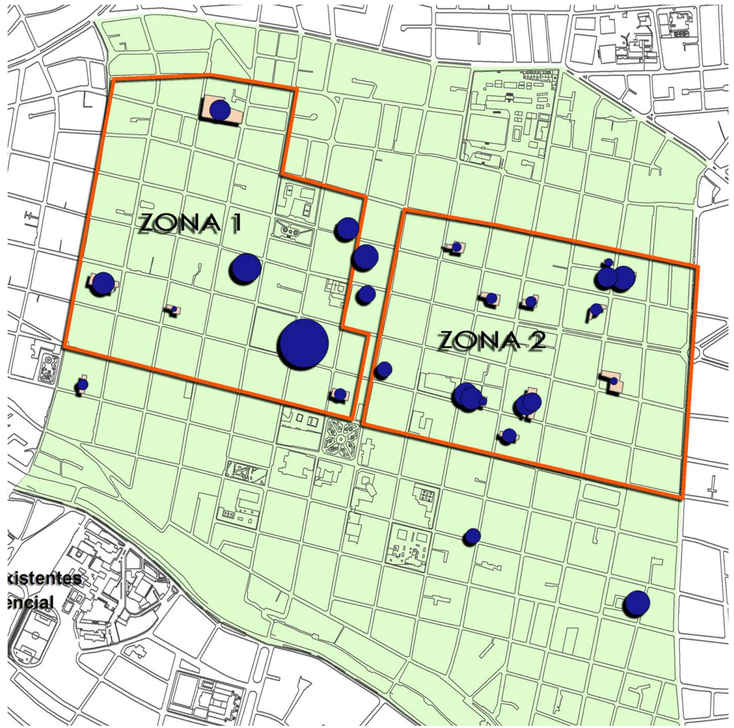
- Demanda residencial.
- Demanda comercial.
- Demanda laboral.

Demanda residencial

Acorde al diagnóstico, la zona de mayor fragilidad, que presenta la única corona con déficit es el Centro Histórico por la gran cantidad de viviendas multifamiliares que carecen de un área de estacionamiento propia. Por esta razón la ciudadanía optó por el alquiler de una plaza fija, en especial en los estacionamientos de "corazón de manzana" dada su abundancia.

De acuerdo a levantamientos de información en campo, el déficit residencial rodea los 300 vehículos/día los cuales, dependiendo de la zona, serán reubicados en edificios de parqueo que cumplan la normativa que los rige. Si la distancia para acceder a uno de estos estacionamientos es lejana, se optará por la utilización de los corazones de manzana que sean estrictamente necesarios (sólo en estos casos), abasteciendo así al déficit residencial y entregando a los residentes un lugar seguro donde albergar su vehículo.

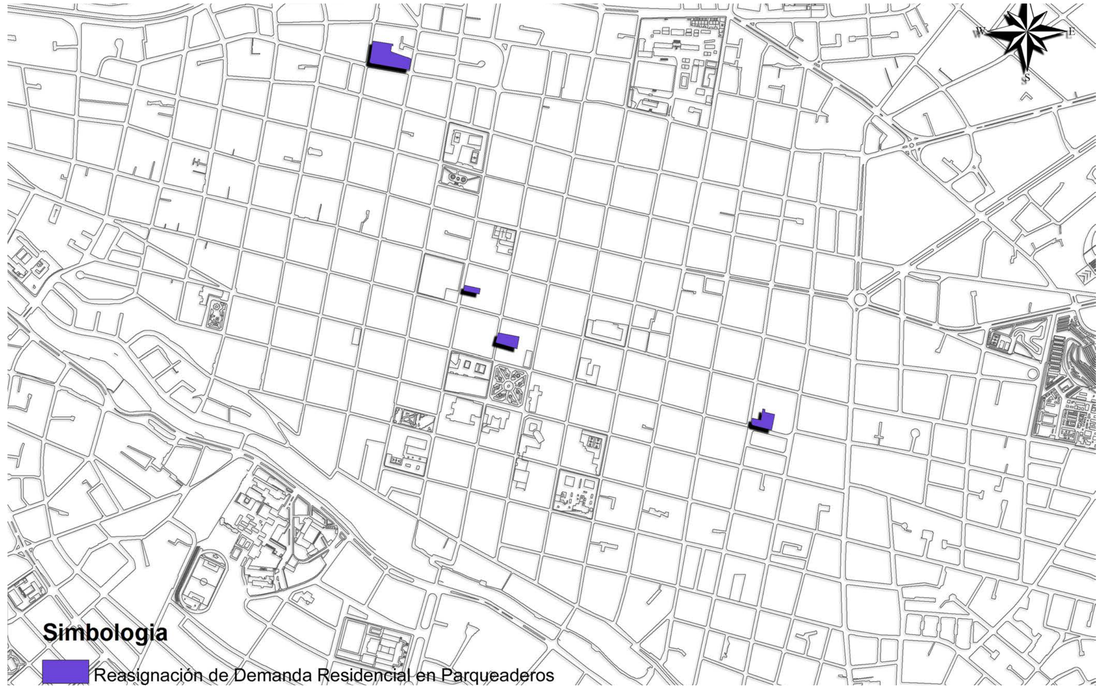
Para la correcta reubicación de estas plazas se utilizó información existente sobre el número y ubicación de plazas residenciales, localizadas dentro de los corazones de manzana, identificando áreas de mayor vulnerabilidad en este aspecto.
El sector con mayor déficit de estacionamiento residencial es el norte del Centro Histórico, que inicia en la calle Gran Colombia, llegando a dividirse en dos micro zonas en base al déficit encontrado en cada una de ellas.



En la zona 1 el 56% y en la zona 2 el 47% de las plazas existentes en parqueaderos son ocupadas por residentes, lo que permite redistribuir las mismas en menor número de parqueaderos, aprovechando al máximo su capacidad.

En la zona 1, debe asignarse los estacionamientos de mayor capacidad, salvo el caso puntual de un parqueadero ubicado a gran distancia de los demás.
En la zona 2, se considerará que los estacionamientos que crucen por el trazado del tranvía, es decir por las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar, no son aptos para este uso ya que ocasionarían congestionamiento, entrando en conflicto el tranvía con los vehículos privados.

En el caso de la zona 2, el déficit residencial se localiza prácticamente en su totalidad en la zona este del Centro Histórico y puede abastecerse sin problemas, utilizando aparcamientos cercanos a la zona, cubriendo la totalidad de la demanda residencial.



De esta manera se cubre la demanda residencial en el Centro Histórico, descongestionando considerablemente el viario mediante el uso de los edificios de estacionamiento estrictamente necesarios.

Demanda comercial

Abastecer adecuadamente la demanda comercial es un punto clave para que el centro continúe con su dinámica característica, sin embargo con una relocalización de las plazas de parqueo en sectores cercanos a las zonas de mayor afluencia del lugar se influirá en la asignación de las mismas, tomando en consideración el porcentaje de vehículos que ingresan por las distintas zonas.

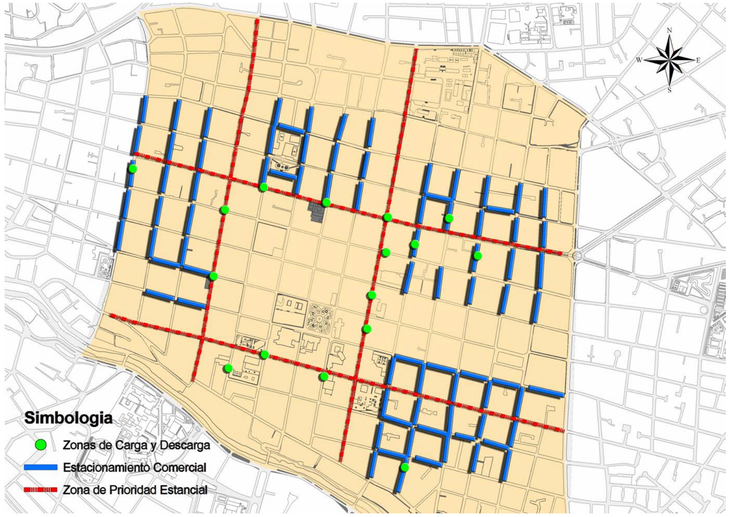
Un factor que actúa de manera positiva es la gran rotación que tiene esta actividad (10 vehículos / plaza x día), siendo actividades con una duración promedio de 50 minutos, esto nos permite potencializar las zonas de estacionamiento destinadas a esta actividad y así brindar un número inferior al que se requeriría con una baja rotación.

Además debe considerarse la existencia de zonas prioritariamente peatonales, sin querer decir con esto que no se tendrá la presencia del vehículo.

En base a la distribución de las entradas hacia el Centro Histórico, la zona con mayor ingreso y por ende mayor demanda requerida es la zona norte con un 34.75% del total de los viajes, lo que significa que por actividades comerciales y de ocio se tiene una demanda de 5.106 vehículos/día, lo mismo sucede con las otras zonas pero en menor escala.

DISTRIBUCIÓN DE VIAJES HACIA EL CENTRO POR COMPRAS Y GESTIÓN

ZONA	OCIO - COMPRAS	GESTIÓN	TOTAL
Norte	3.552	1.554	5.106
Oeste	1.928	844	2.772
Este	1.624	710	2.334
Sur	1.116	488	1.604



Considerando 14 vehículos por cuadra y teniendo en cuenta la alta rotación con las plazas en vía, puede abastecerse la demanda comercial y de gestión de manera que el dinamismo del Centro Histórico se mantenga intacto. Así, la zona norte necesita 35 cuadras, la zona oeste de 19, la zona este de 17 y la zona sur de 11, estando todas las zonas lo suficientemente cubiertas y a una distancia cercana de los principales equipamientos del sector. Además fueron ubicadas de manera que no intervengan con la redistribución del tránsito para evitar que el Centro Histórico sea utilizado como una vía de paso.

Otro aspecto importante es la asignación de zonas específicas de carga y descarga para el abastecimiento de los centros comerciales, tiendas, supermercados, entre otros puntos específicos donde pueda desarrollarse esta actividad en horarios estrictos que no afecten la circulación del viario.

También debe considerarse la existencia de zonas de embarque y desembarque de pasajeros en sectores hoteleros, brindando espacios exclusivos donde los conductores estacionen momentáneamente para dinamizar esta actividad.

Al dejar las plazas necesarias para las actividades descritas anteriormente, el espacio público incrementa, dando lugar a un ambiente donde coexistan los medios, priorizando al peatón.

Demanda laboral

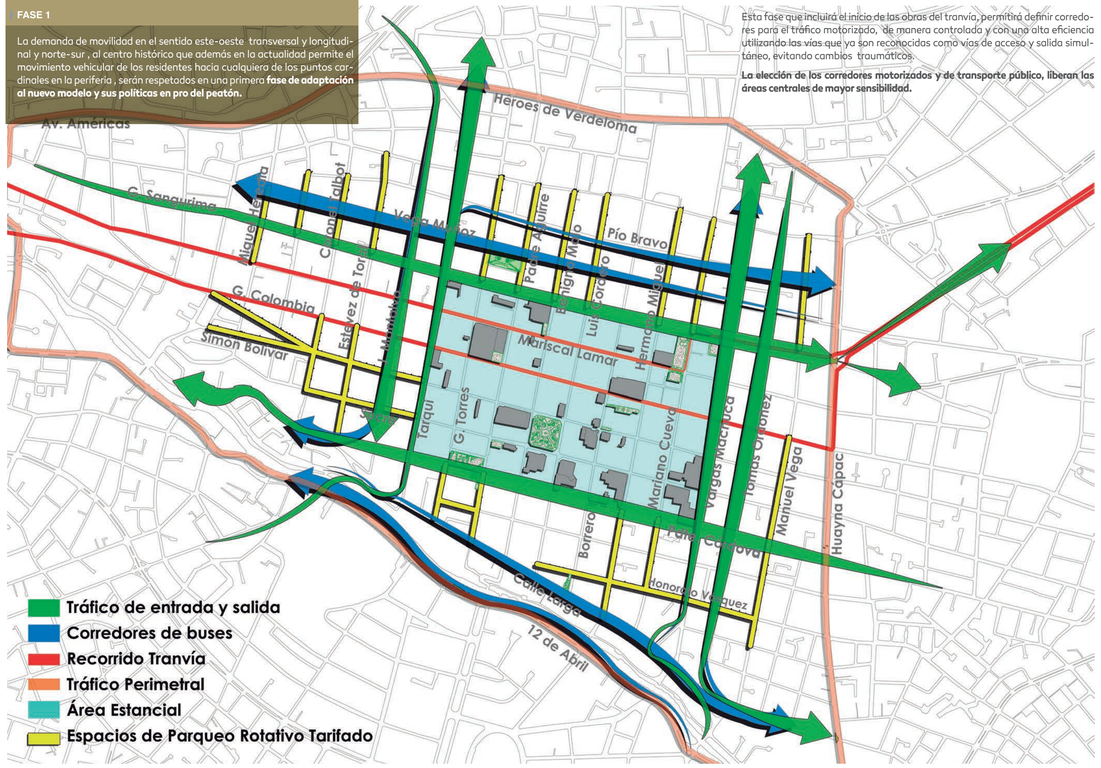
Esta demanda puede denominarse como no deseable, porque es una actividad donde el vehículo permanece estático durante el período de trabajo, disminuyendo la rotación vehicular y restándole plazas a las actividades realmente necesarias y que vigorizan al sector. La preferencia del usuario por un medio de transporte privado perdió fuerza en los últimos años, frente al fuerte incremento de estacionamientos privados, lo que incentivó el uso del vehículo como medio de transporte prioritario y le restó fuerza al transporte público que debería tomarse como la principal herramienta de transporte de la ciudad.

FASE 1

La demanda de movilidad en el sentido este-oeste transversal y longitudinal y norte-sur , al centro histórico que además en la actualidad permite el movimiento vehicular de los residentes hacia cualquiera de los puntos cardinales en la periferia , serán respetados en una primera **fase de adaptación al nuevo modelo y sus políticas en pro del peatón.**

Esta fase que incluirá el inicio de las obras del tranvía, permitirá definir corredores para el tráfico motorizado, de manera controlada y con una alta eficiencia utilizando las vías que ya son reconocidas como vías de acceso y salida simultáneo, evitando cambios traumáticos.

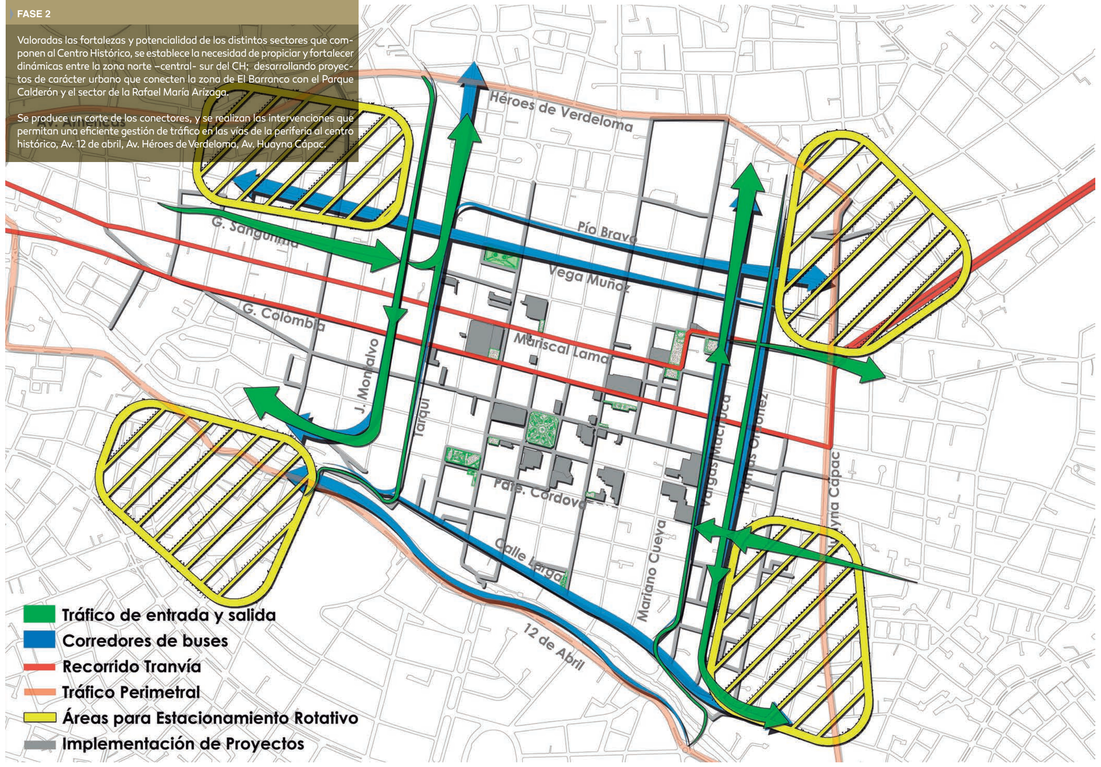
La elección de los corredores motorizados y de transporte público, liberan las áreas centrales de mayor sensibilidad.



FASE 2

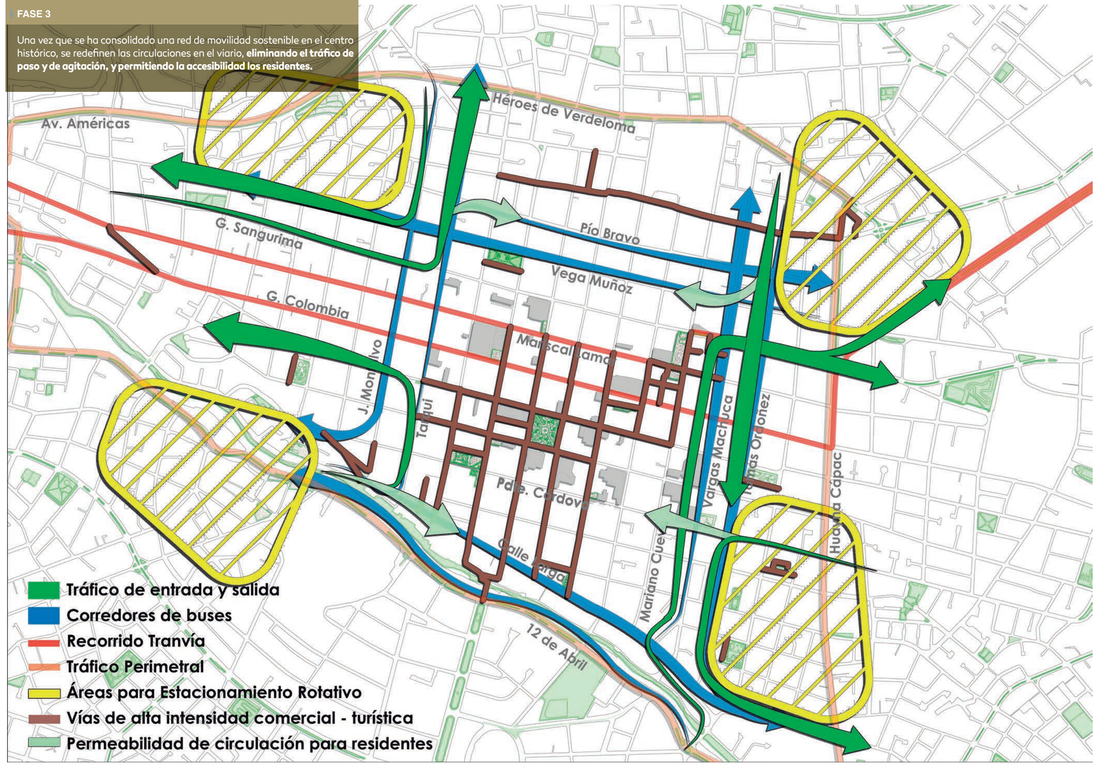
Valoradas las fortalezas y potencialidad de los distintos sectores que componen el Centro Histórico, se establece la necesidad de propiciar y fortalecer dinámicas entre la zona norte –central- sur del CH; desarrollando proyectos de carácter urbano que conecten la zona de El Barranco con el Parque Calderón y el sector de la Rafael María Arizaga.

Se produce un corte de los conectores, y se realizan las intervenciones que permitan una eficiente gestión de tráfico en las vías de la periferia al centro histórico, Av. 12 de abril, Av. Héroes de Verdeloma, Av. Huayna Cápac.



FASE 3

Una vez que se ha consolidado una red de movilidad sostenible en el centro histórico, se redefinen las circulaciones en el viario, **eliminando el tráfico de paso y de agitación, y permitiendo la accesibilidad los residentes.**



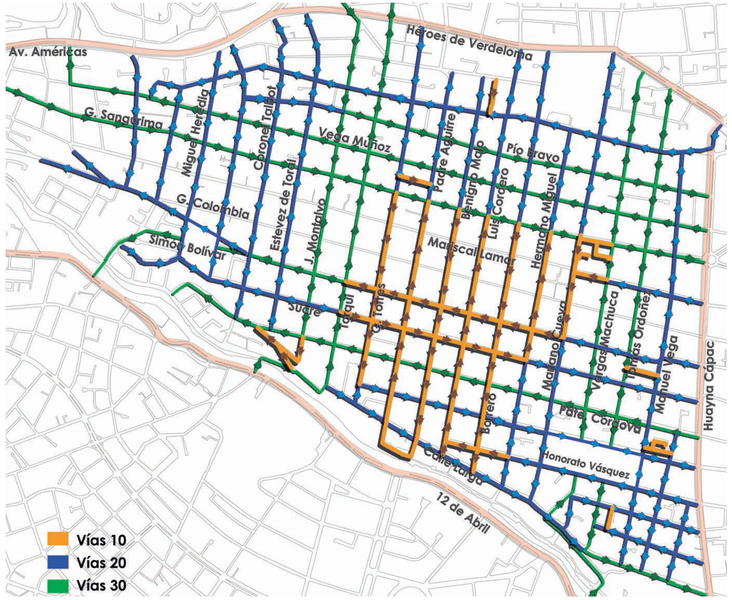
Áreas residenciales con acceso prioritario

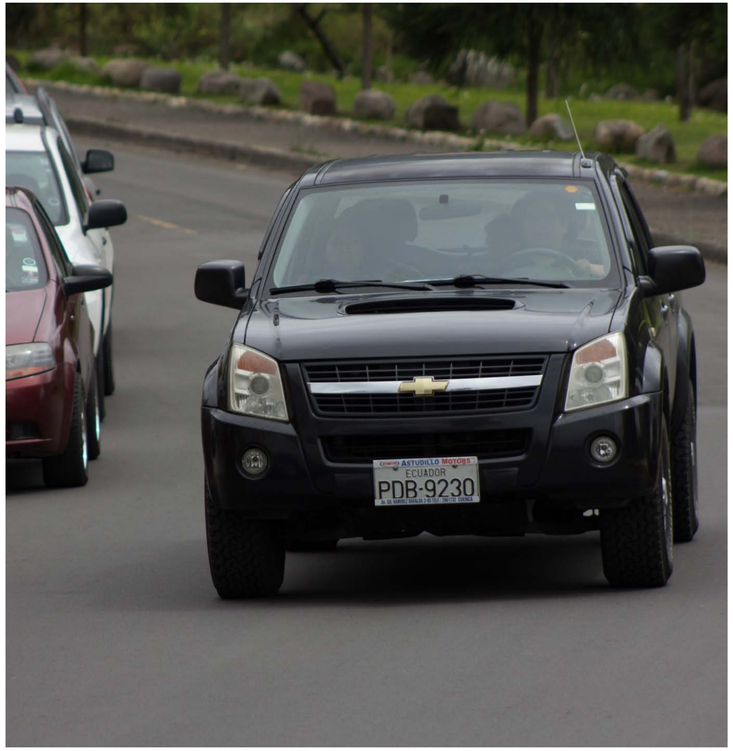
El modelo de organización del territorio barrial, desarrollado para todas las áreas funcionales de la ciudad, se aplica para el centro histórico; ratificando en primer lugar la condición de área patrimonial.

Distribuir hacia su periferia en los viarios que forman parte de la Red viaria principal , el trafico motorizado de paso; constituye la clave para redefinir la circulación interior que permitan a los residentes del CH, acceder y conectar con el resto de la ciudad, mejorando las condiciones de habitabilidad.

La circulación motorizada interna se garantiza a través de la conformación de redes locales que permiten la capilarización del tráfico, desde vías motorizadas internas que cumplen las funciones de colección y distribución.

Varias calles que no forman parte de la red vial, corresponden a áreas que siempre han funcionado localmente y están asociadas a plazas, parques, calles de retorno, calles interiores, se encuentran tramos dispersos con respecto al área central en donde se conforma una red de calles 10 , esos tramos dispersos asociados a plazas más que a viario tradicional, se denominan áreas 10.





Debe considerarse que existen alrededor de 2.800 los vehículos que ingresan al centro y permanecen estacionados durante toda la jornada laboral, usando una plaza en vía o en edificación por lo que es necesario relocalizar a esta demanda.

DISTRIBUCIÓN DE VIAJES HACIA EL CENTRO POR MOTIVO LABORAL QUE SE ESTACIONAN EN LA ZONA

ZONA	TRABAJO
Norte	1.213
Oeste	658
Este	554
Sur	381

La prioridad en este caso es otorgarles plazas ubicadas en edificios y en arterias externas al centro, por lo que se debe tomar en cuenta la capacidad viaria para absorber este tipo de demanda.

Existe dificultad en el abastecimiento de la zona norte, la cual tiene mayor requerimiento y es muy difícil abastecerla sólo con plazas en vía. Se estima que del 100% plazas necesarias se pudiera cubrir el 63% localizándolas en la vía, por lo que fuese necesaria la construcción de un estacionamiento de borde con capacidad suficiente para cubrir la demanda faltante.

La zona oeste no pude ser simplemente abastecida con el estacionamiento en vía, teniendo todavía un déficit de 250 sitios, por lo que este sector requiere de la implementación futura de un parqueadero de borde para dar abasto a los vehículos en búsqueda de una plaza.

La demanda en la zona este, estará satisfecha con la operación del parqueadero municipal del zPortal Regional de Artesanías de Cuenca, PRAC, con una capacidad de 125 autos.

La zona sur está suficientemente surtida para receptar la demanda laboral existente mediante los parqueaderos municipales del sector, teniendo un déficit de 50 plazas que pueden absorberse con facilidad por las vías de dicha zona.

Así, este nuevo modelo de estacionamiento, complementado con una potenciación del transporte público de la ciudad, se convertirá en el eje de cambio en la movilidad de la ciudadanía, apuntalando un transporte más eficiente y dinamizando los espacios públicos.

13.3 Sistema integrado de transporte público

13.3.1 El transporte público es la base sobre la cual se articula la movilidad de Cuenca

La configuración del transporte público (2013), describe un modelo compuesto por dos sistemas, el primero constituido por un modelo troncal que atraviesa la ciudad en sentido Norte-Sur y con alimentadoras a este sistema con sentido Este- Oeste, cuyos puntos de transferencia se ubican en las estaciones de la Feria Libre y Terminal Terrestre, estos puntos no se consideran como el inicio o el fin de la operación, sino como punto de paso en donde se realiza el intercambio.

El segundo sistema de transporte operando dentro de la ciudad es el compuesto por las líneas convencionales, el cual no tienen un modelo definido, describiendo recorridos difusos en su globalidad, a pesar de que individualmente describe un comportamiento diametral.

El modelo de transporte aplicado en Cuenca, requiere un proceso de modernización, en la que se contemple la restructuración de las rutas, de forma tal de que se garantice la eficiencia tanta en la explotación como en la operación del sistema, más aún con la incorporación del tranvía en el corto plazo, mismo que tendrá incidencia en la movilidad a nivel urbano.

De ello, la necesidad de una nueva fórmula más eficaz y eficiente de transporte público que evite el solapamiento de los recorridos y los elevados costos de explotación, derivados de soluciones poco eficientes cuyos efectos se han propagado hasta la actualidad.

El presente estudio reconoce las dinámicas de expansión urbana y de movilidad, las mismas que deben ser cubiertas con el transporte público, convirtiéndose en uno de los procesos más interesantes de modernización del modelo de transporte, en el que la incorporación del tranvía cobran un papel importante para el planteamiento cambios profundos en el sistema, esta transformación, está enfocada en prestar un servicio lo más eficiente posible.

Para este proceso de trasformación del transporte público en Cuenca, se ha considerado diferentes etapas que permitan realizar cambios profundos, causando las menores molestias a los ciudadanos con el objetivo de hacer de Cuenca un cantón más habitable.

Después del análisis de la situación actual realizado en el documento de diagnóstico, así como en la Encuesta de Movilidad realizada el presente año, dentro de las actuaciones del PMEP, se concluye que el Servicio de Transporte Público de Cuenca, adolece de las siguientes debilidades:

VIAJES EN TRANSPORTE PÚBLICO

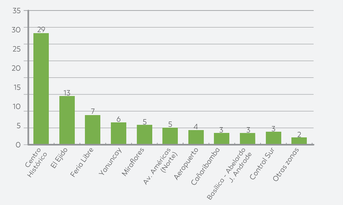


Gráfico: Viajes en Transporte Público
Fuente: Elaboración PMEP

ZONA	PRIVADO	PORCENTAJES
Centro Historico	62.875	29
El Ejido	27.850	13
Feria Libre	16.196	7
Yanuncay	12.818	6
Miraflores	10.898	5
Norte De Av. Américas	10.039	5
Aeropuerto	7.839	4
Cañaribamba	7.086	3
Basilica - Abelardo J. Andrade	6.733	3
Control Sur - Borja	6.686	3
Pumapungo	6.413	3
Totoracocha	6.274	3
Monay	6.030	3
Pencas - Cebollar	5.606	3
Ricaurte	5.455	3
Parque Industrial - Patamarca	4.397	2
Camino Viejo A Baños	3.861	2
Sayausí - Río Amarillo	3.402	2
Capulispamba	27.61	1
Paccha - Rayoloma	2.720	1
Paute - Azogues	1.423	1
Narancay	6838	0
Turi	268	0
Cajas	185	0

Gráfico: Zonas de demanda de Transporte Público
Fuente: Elaboración PMEP

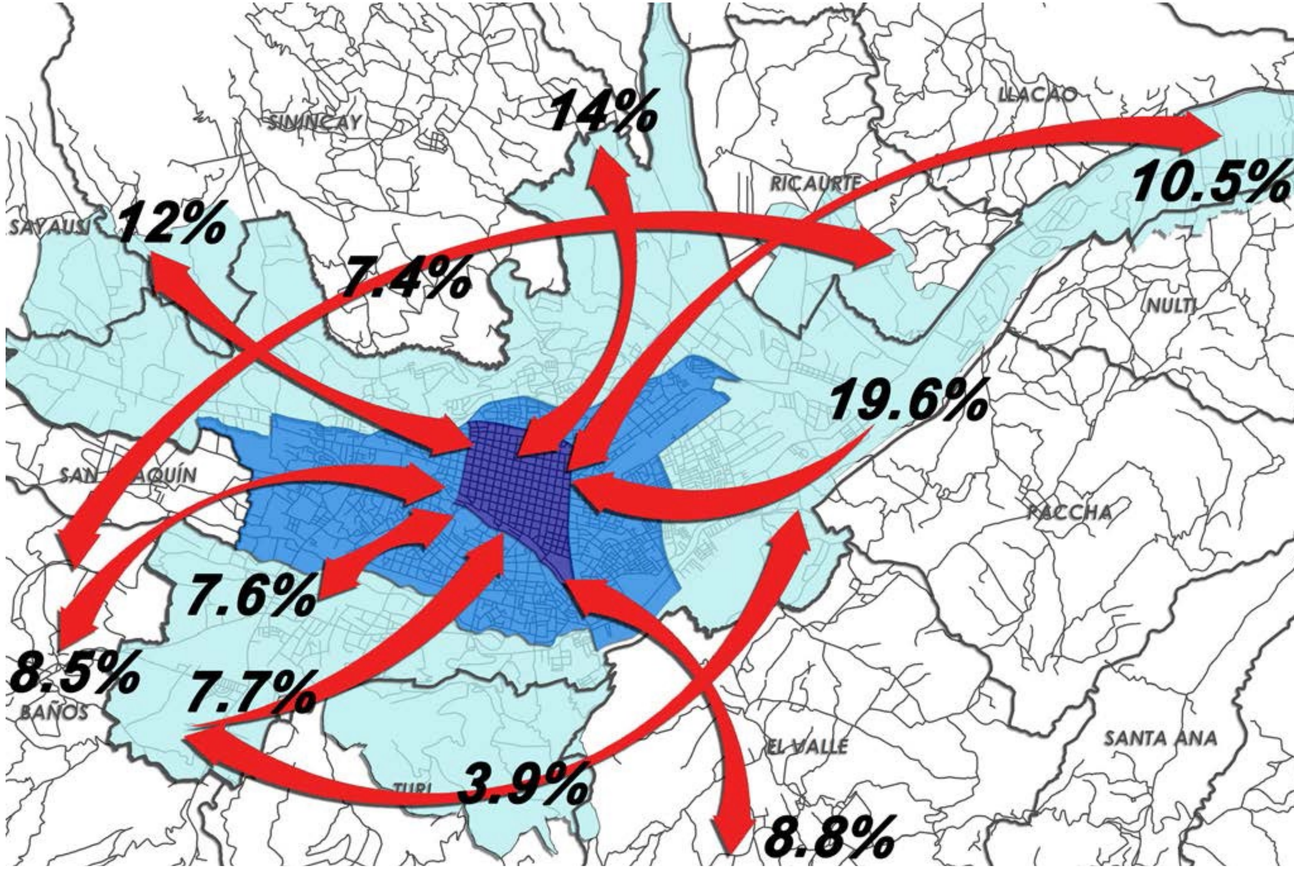
1. En lo referente a la configuración de la red de transporte (2013), esta obedece a la relación del Centro Histórico como principal atractor de viajes, lo que provoca una saturación en esos corredores.

2. En el análisis de los movimientos origen-destino de Cuenca se deduce que las principales relaciones se encuentran en los desplazamientos entre las zonas del Centro Histórico con Miraflores, Aeropuerto, Totoracocha, Monay, Cañaribamba, Yanuncay, El Ejido, Pencas-Cebollar, Basílica-Abelardo J. Andrade, el Norte de la Av. de las Américas, Camino Viejo a Baños, Control Sur-Borja, Ricaurte y Feria Libre lo que demuestra la gran atracción de viajes que tiene el Centro Histórico; además se puede observar la relación entre las zonas del El Ejido con Yanuncay, Feria Libre, Basílica-Abelardo J. Andrade y Monay, siendo esta otra zona de gran atracción de viajes.

3. Alrededor del 40% de las líneas transportan volúmenes inferiores a 10000 pasajeros/ día, lo que dificulta en gran medida la optimización de la red, de tal manera de que se planifique una red de transporte más eficiente económicamente y que optimice el servicio.

4. El excesivo recorrido de las rutas actuales, provocan que el sistema sea vulnerable y que agentes externos a la operación tengan una incidencia directa en la misma, perjudicando a usuarios y operadores del sistema al no cumplir con horarios y frecuencias determinadas.

5. La distribuciones geográficas de las demandas de movilidad lo cual permite ratificar que el centro es el área de mayor atracción, se deduce que un 88,7% de todos los viajes generados desde todos los sectores de la ciudad tienen su destino en el Centro, 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; es decir, la demanda de viajes radiales es casi 10 veces mayor a la demanda de viajes longitudinales.



13.3.1 Criterios generales de reordenación

La restructuración de la red de transporte público en Cuenca conlleva una serie de criterios generales que han de implementarse como punto de partida.

Integración de redes

La red de transporte público debe hacer uso de la red viaria principal, y en lo posible debe hacerlo de manera segregada respecto al vehículo privado, minimizando las interferencias, de tal manera de que pueda mejorar su velocidad comercial.

Cobertura

La red ha de ser accesible a la población, de modo de que ésta ha de estar situada a menos de 300m de una parada de bus, el hecho de que el transporte público circule por los ejes principales, permite la conexión entre los barrios del tal forma de que brinde una mayor cobertura tanto territorial como poblacional.

Paradas

En lo referente a las paradas del transporte público, se situarán en lo posible en las ubicaciones actuales, de tal forma de que se mantenga la cobertura actual y se incremente de acuerdo a la nueva configuración de la red de transporte.
Se debe considerar que con una distancia homogénea entre las paradas y priorizando su ubicación en los principales nodos de atracción y generación de viajes, se racionaliza el número de las mismas, manteniendo la conexión y maximizando la cobertura.

Conexión

La nueva red debe extenderse por todo el territorio manteniendo, brindando conexión máxima pudiéndose llegar a cualquier punto del territorio.

Conectividad

La red diseñada debe permitir que el usuario tenga a su alcance el máximo número de posibilidad de intercambios dentro del sistema de transporte público, mediante estaciones intermodales que maximicen y optimicen la conectividad de la red.

Accesibilidad

La red de transporte público tiene que ser accesible para el ciudadano, la duración de los desplazamientos que en este se realicen debe ser competitiva con los tiempos de trayecto del vehículo privado.

13.3.2 Nueva ordenación propuesta

En la nueva ordenación del transporte público, se considera un cambio de modelo de forma de que se optimice la red y se recupere la habitabilidad de la ciudad, desde la perspectiva de la sostenibilidad.

Esta nueva red debe ser pensada y planificada como una verdadera red integrada por los distintos modos y sistemas existentes en el cantón, de manera de que respuestas a las nuevas necesidades, con el objetivo de conseguir un verdadero sistema de transporte público.

La ordenación del transporte persigue el cumplimiento de los siguientes objetivos:

1. Adecuar el transporte público en bus a la puesta en marcha del tranvía, de tal forma de que el modelo brinde un transporte integral para Cuenca.

2. Proponer medidas para adaptar la red actual de buses a la situación futura de transporte, considerando que el modelo debe castigar lo menos posible a la ciudadanía, es decir, el número de transbordos propuestos para la red debe estar dentro de los rangos aceptables.

3. Estudiar el funcionamiento del sistema de transporte público con la incorporación del tranvía, de tal manera de que se realicen los ajustes necesarios a la red.

Para ello como primera fase, se ha esbozado una nueva configuración de la red de transporte, iniciando con la red urbana y periurbana que es la que está sometida a la mayor presión, en la que se describen los corredores de mayor potencia para el sistema de transporte público, para luego configurar el sistema cantonal que complemente a la red urbana.



13.3.3 Red de Transporte Público

PRINCIPIOS DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

La ciudad está conformada por dos patrones geométricos que deben formar la estructura del transporte público del cantón, el primero de carácter ortogonal que conforma la estructura central de la ciudad y el segundo de carácter radial que constituye el modelo de expansión urbana, el mismo que absorbe los recorridos territoriales, mediante trazados directos.

La base de la nueva malla propuesta es una retícula a la que acometen elementos radios de dispersión de las parroquias al área central.

La escala de la pieza central, determina en definitiva la vocación como zona de intercambio para los modos motorizados de media y larga distancia, en los que se debe incluir el Transporte Público, esto significa que en el caso de Cuenca los modelos radiales o trasversales utilizados hasta hoy, deben hibridar de tal forma de que se optimice la ventaja de ambos

CRITERIOS DE TRASNVERSALIDAD

Los corredores trasversales permiten la conexión directa entre los orígenes y destinos de los viajes, sin la realización de trasbordos, el inconveniente de estos se presenta cuando distorsiones funcionales como el tráfico, la ejecución de obras, producen inconvenientes en la operación, estos se reproducen a la totalidad de recorridos y trasladan el problema al funcionamiento total de la red.

Los corredores radiales, tienen el inconveniente de que generan significativos transbordos, la ventaja de este modelo es que los inconvenientes en los recorridos no se proyectan problemas al resto de la red.

La articulación de las redes, se la puede realizar mediante un sistema de viarios periféricos, en el caso de Cuenca para la conjunción de las redes se ha optado por aprovechar el corredor tranviario, que se complemente las dos tipologías, de tal forma los transbordos no superen el 10% del total de viajes.

Por último, los conectores trasversales Norte - Sur y Este – Oeste, que representan un menor número de desplazamientos, han sido recogidos en los corredores planteados por el plan.

En la construcción del modelo de transporte se han identificado tres tipos de corredores:

•Estables y fijos: En estas se consideran los corredores de mayor demanda, dentro de estos se considera la ruta del Tranvía.

•Frecuentes: Estos corredores corresponden a las radiales de corta y media distancia, en las zonas consolidadas de la ciudad.

• Ocasionales: Estos corredores responden a las transformaciones urbanas, representan un híbrido del TP y transporte individual.

La conformación de los corredores intracantonales, corresponden a las radiales provenientes desde las parroquias que descansan en el límite urbano, y

CORREDORES INTRACANTONALES:

• Sayausí: Este corredor corresponde al proveniente del cantón Molleturo, hasta el límite del área urbana, con una extensión aproximada de 47,57km.

• San Joaquín: Permite la conexión desde Chaucha y San Antonio, con un recorrido aproximado de 60, 6km, al centro parroquial de San Joaquín, siendo este el que representa el recorrido más extenso.

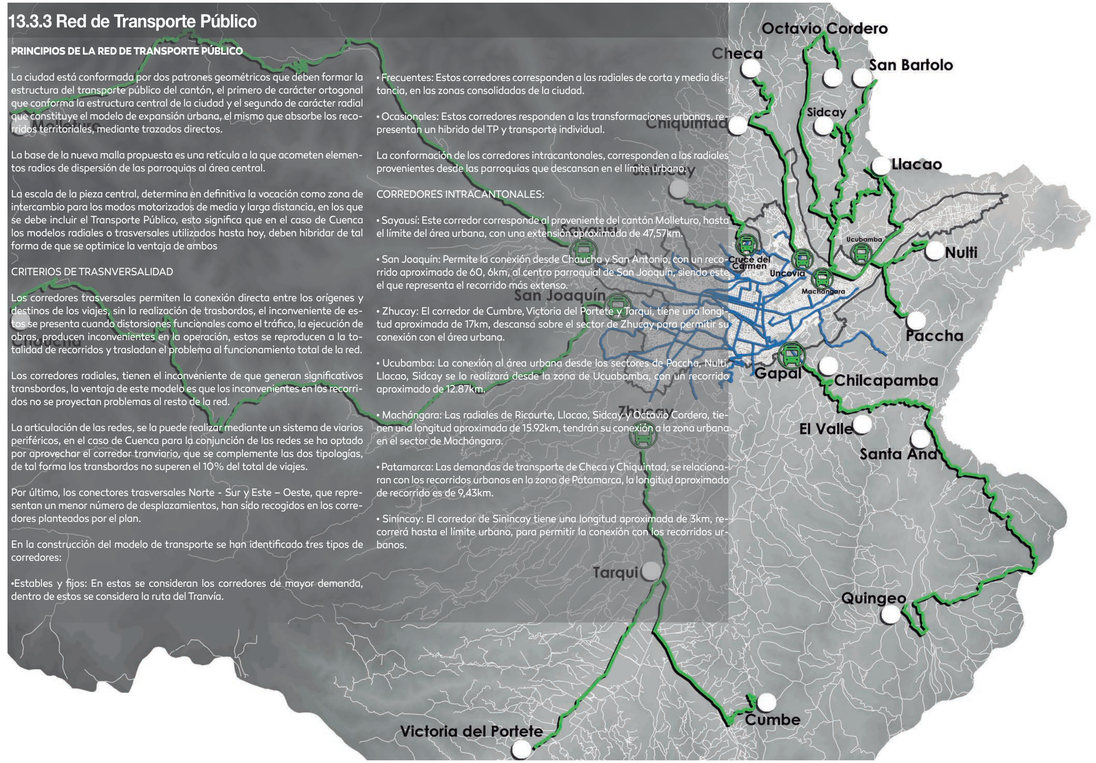
• Zhucay: El corredor de Cumbre, Victoria del Portete y Tarqui, tiene una longitud aproximada de 17km, descansa sobre el sector de Zhucay para permitir su conexión con el área urbana.

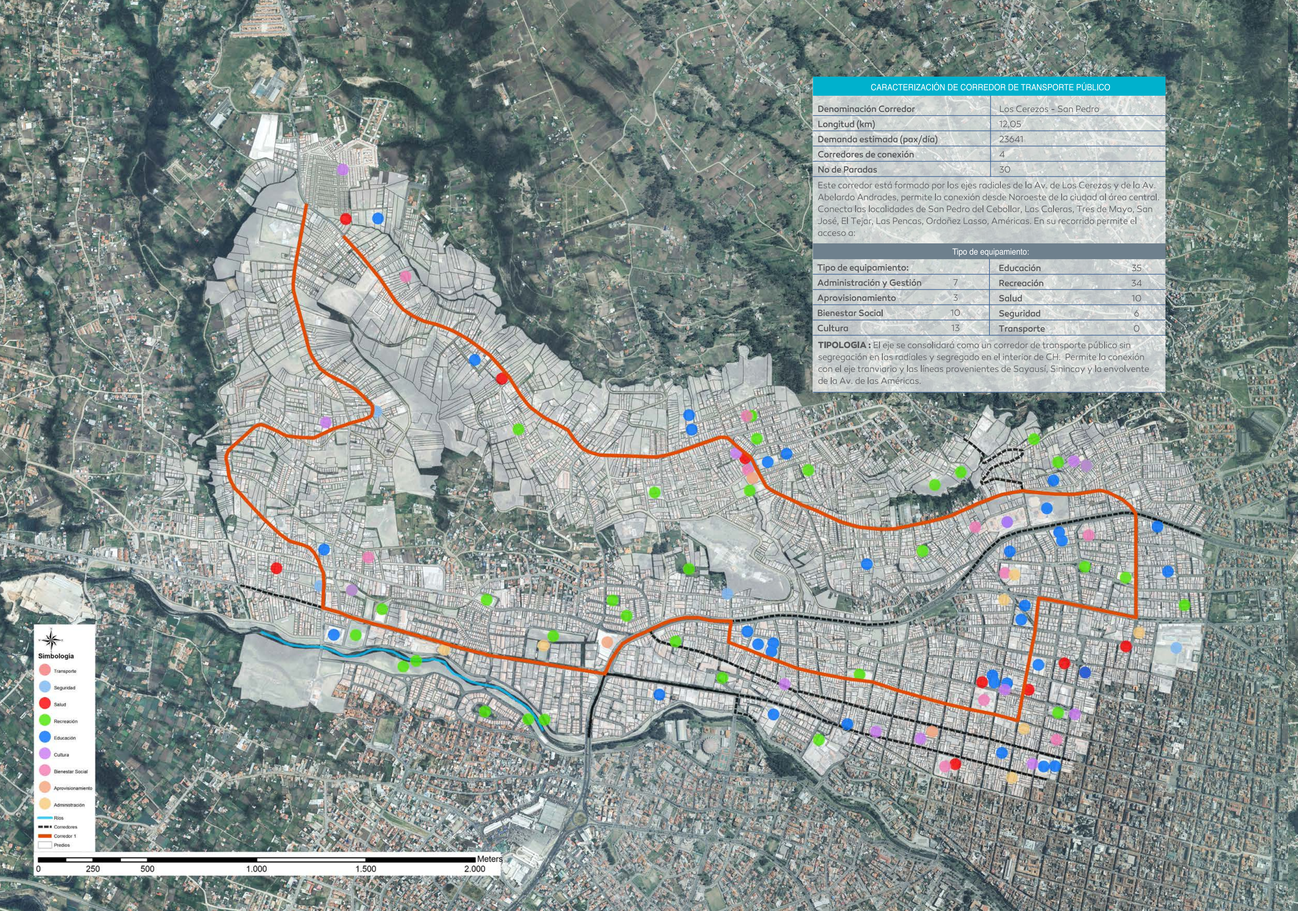
• Ucubamba: La conexión al área urbana desde los sectores de Paccha, Nulti, Llacao, Sidcay se lo realizará desde la zona de Ucubamba, con un recorrido aproximado de 12.87km.

• Machángara: Las radiales de Ricaurte, Llacao, Sidcay y Octavio Cordero, tienen una longitud aproximada de 15.92km, tendrán su conexión a la zona urbana en el sector de Machángara.

• Patamarca: Las demandas de transporte de Checa y Chiquintad, se relacionaran con los recorridos urbanos en la zona de Patamarca, la longitud aproximada de recorrido es de 9,43km.

• Sinincay: El corredor de Sinincay tiene una longitud aproximada de 3km, recorrerá hasta el límite urbano, para permitir la conexión con los recorridos urbanos.



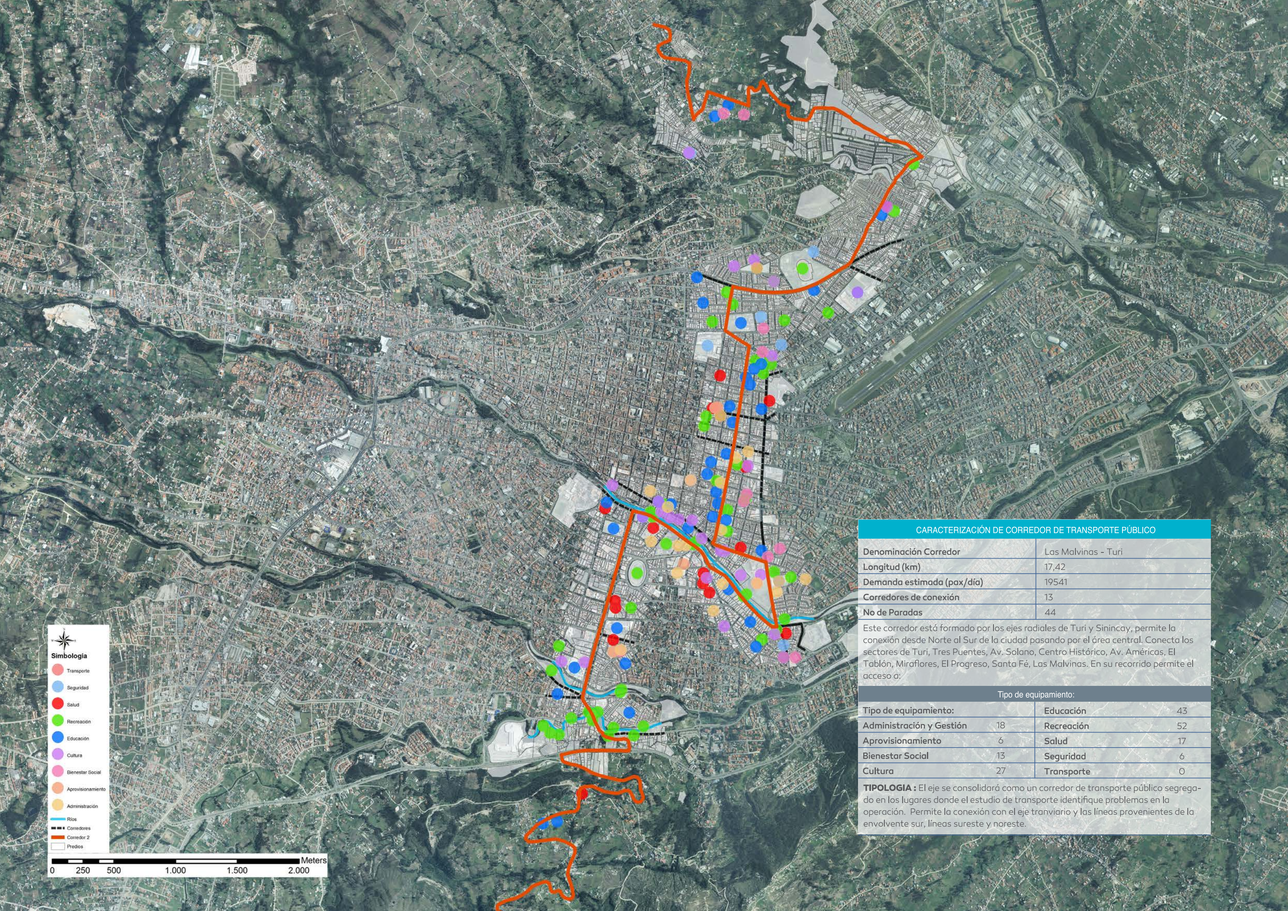


CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO	
Denominación Corredor	Las Cerezos - San Pedro
Longitud (km)	12,05
Demanda estimada (pax/día)	23641
Corredores de conexión	4
No de Paradas	30

Este corredor está formado por los ejes radiales de la Av. de Las Cerezas y de la Av. Abelardo Andrades, permite la conexión desde Noroeste de la ciudad al área central. Conectas las localidades de San Pedro del Cebollar, Las Caleras, Tres de Mayo, San José, El Tejar, Las Pencas, Ordoñez Lasso, Américas. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		**Educación**	35
Administración y Gestión	7	**Recreación**	34
Aprovisionamiento	3	**Salud**	10
Bienestar Social	10	**Seguridad**	6
Cultura	13	**Transporte**	0

TIPOLOGIA : El eje se consolidará como un corredor de transporte público sin segregación en las radiales y segregado en el interior de CH. Permite la conexión con el eje tranviario y las líneas provenientes de Sayausí, Sinincay y la envolvente de la Av. de las Américas.

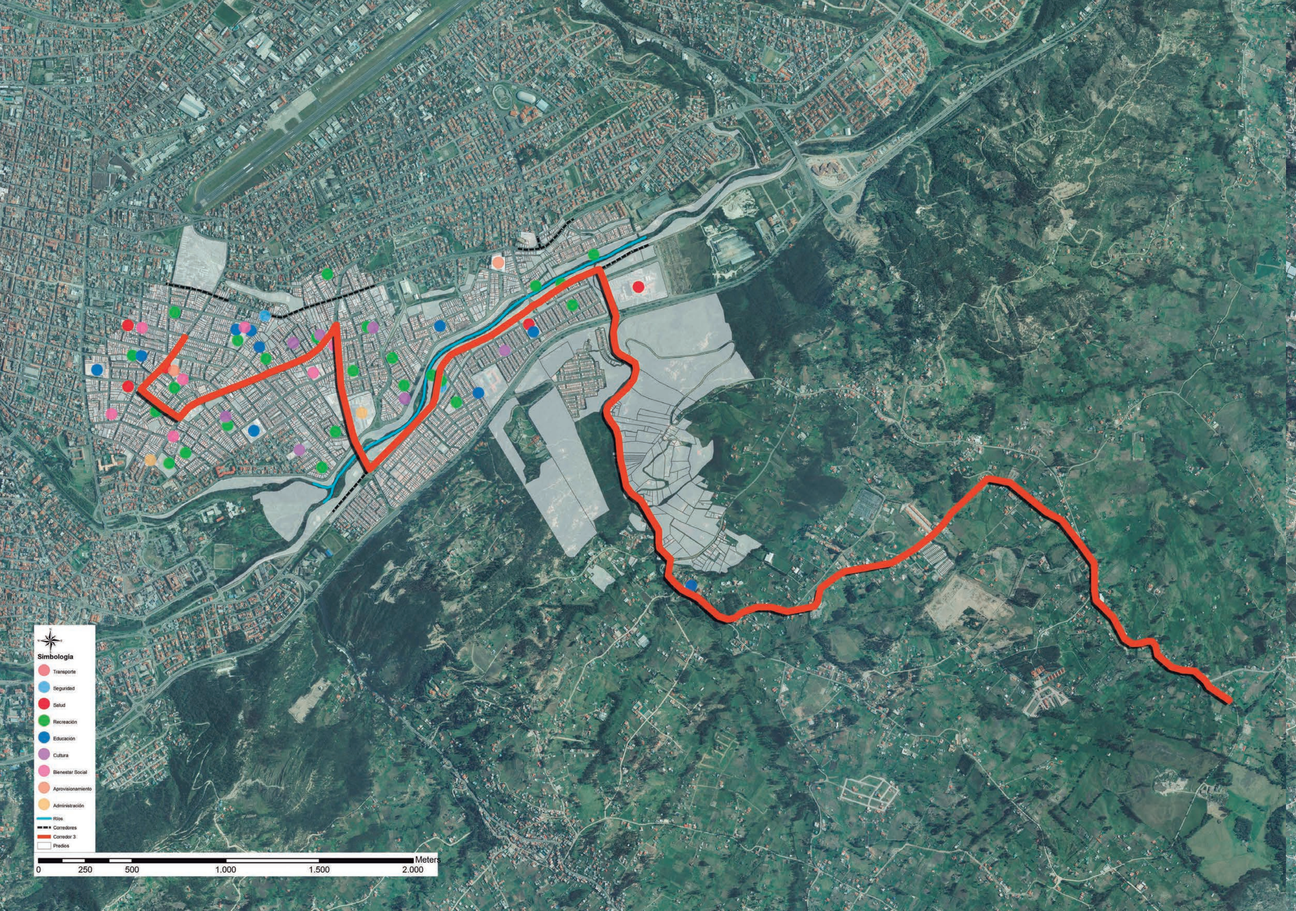


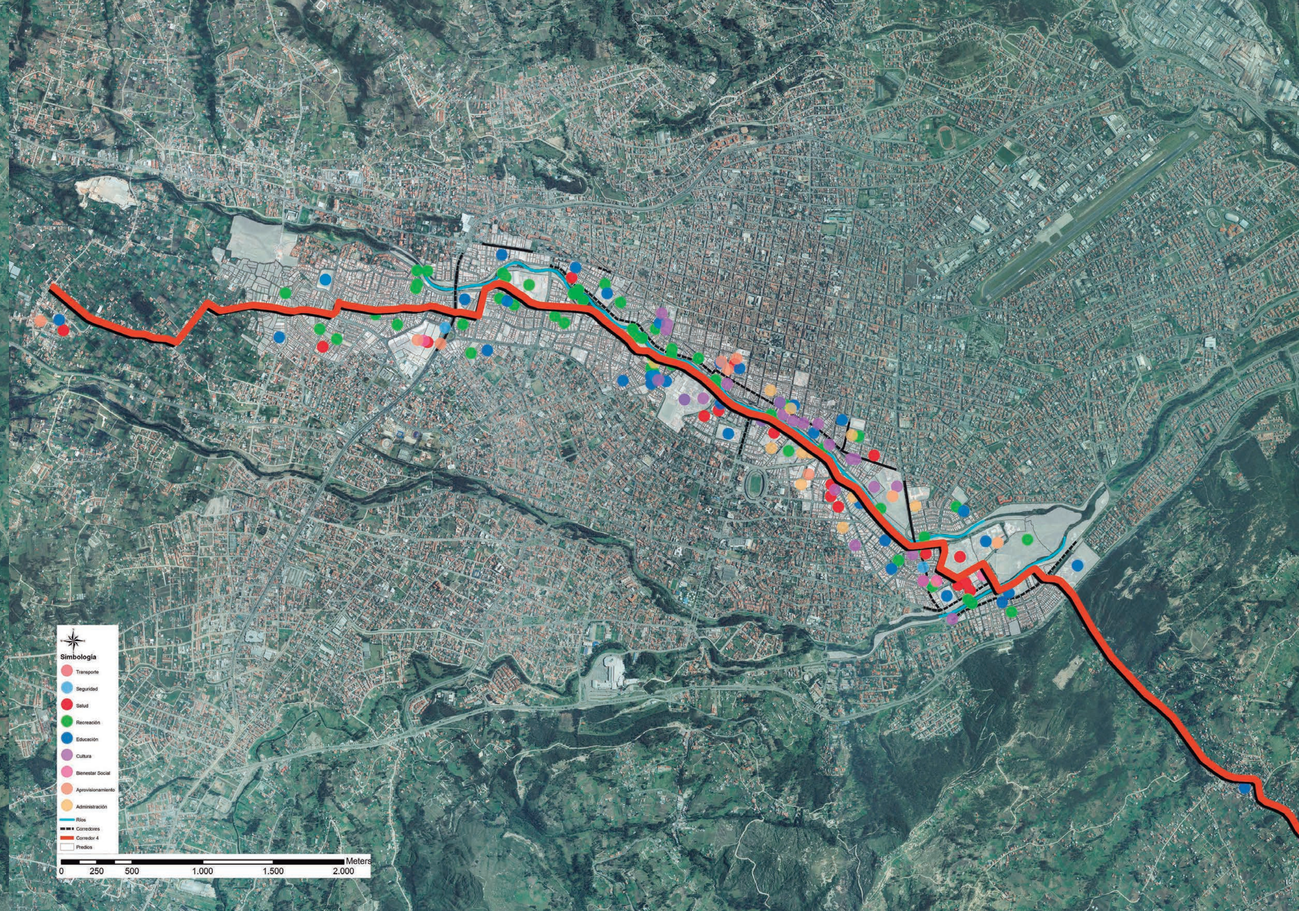
CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO	
Denominación Corredor	Las Malvinas - Turi
Longitud (km)	17,42
Demanda estimada (pax/día)	19541
Corredores de conexión	13
No de Paradas	44

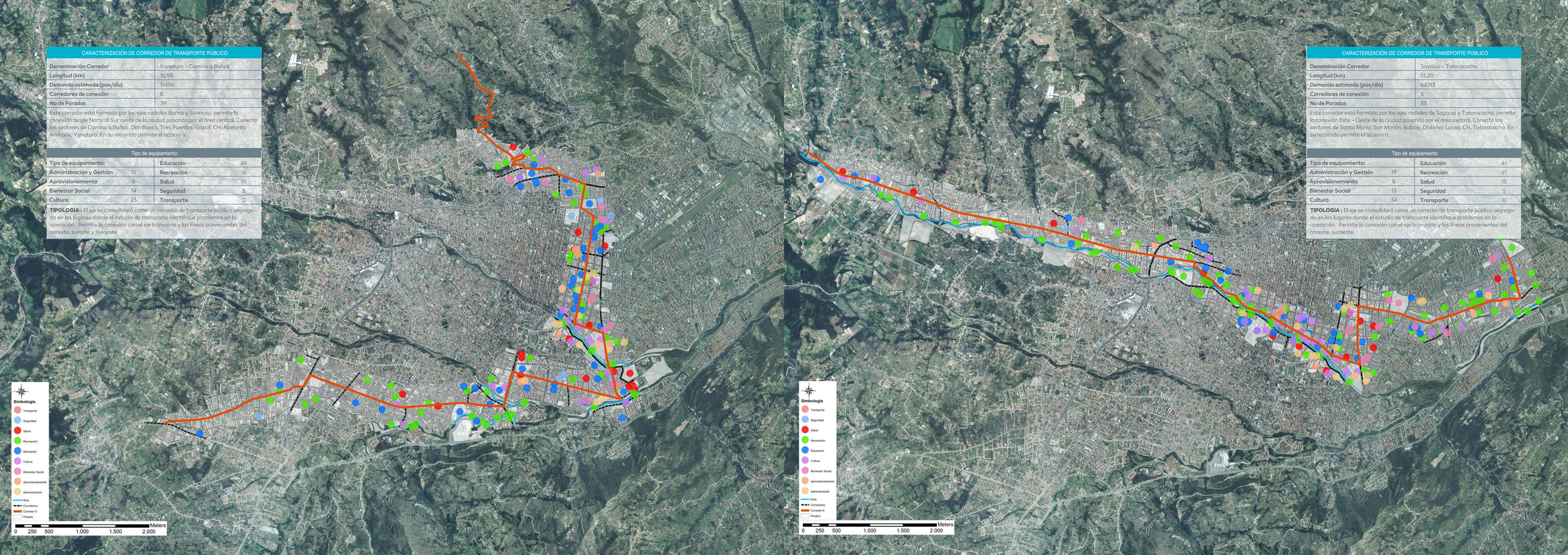
Este corredor está formado por los ejes radiales de Turi y Sinincay, permite la conexión desde Norte al Sur de la ciudad pasando por el área central. Conecta los sectores de Turi, Tres Puentes, Av. Solano, Centro Histórico, Av. Américas, El Tablón, Miraflores, El Progreso, Santa Fé, Las Malvinas. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		**Educación**	43
Administración y Gestión	18	**Recreación**	52
Aprovisionamiento	6	**Salud**	17
Bienestar Social	13	**Seguridad**	6
Cultura	27	**Transporte**	0

TIPOLOGIA : El eje se consolidará como un corredor de transporte público segregado en los lugares donde el estudio de transporte identifique problemas en la operación. Permite la conexión con el eje tranviario y las líneas provenientes de la envolvente sur, líneas sureste y noreste.


Simbología
Transporte
Seguridad
Salud
Recreación
Educación
Cultura
Bienestar Social
Aprovisionamiento
Administración
Ríos
Corredores
Corredor 3
Predios
Meters
0
250
500
1.000
1.500
2.000


Simbología
Transporte
Seguridad
Salud
Recreación
Educación
Cultura
Bienestar Social
Aprovisionamiento
Administración
Ríos
Corredores
Corredor 4
Predios
Meters
0
250
500
1.000
1.500
2.000



CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO	
Denominación Corredor	Yanaturo - Camino a Baños
Longitud (km)	15,58
Demanda estimada (pax/día)	11496
Corredores de conexión	8
No de Paradas	39

Este corredor está formado por los ejes radiales Baños y Sinincay, permite la conexión desde Norte al Sur oeste de la ciudad pasando por el área central. Conecta los sectores de Camino a Baños, Don Bosco, Tres Puentes, Gapal, CH, Abelardo Andrade, Yanaturo. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		Educación	49
Administración y Gestión	15	Recreación	16
Aprovisionamiento	6	Salud	19
Bienestar Social	14	Seguridad	8
Cultura	23	Transporte	0

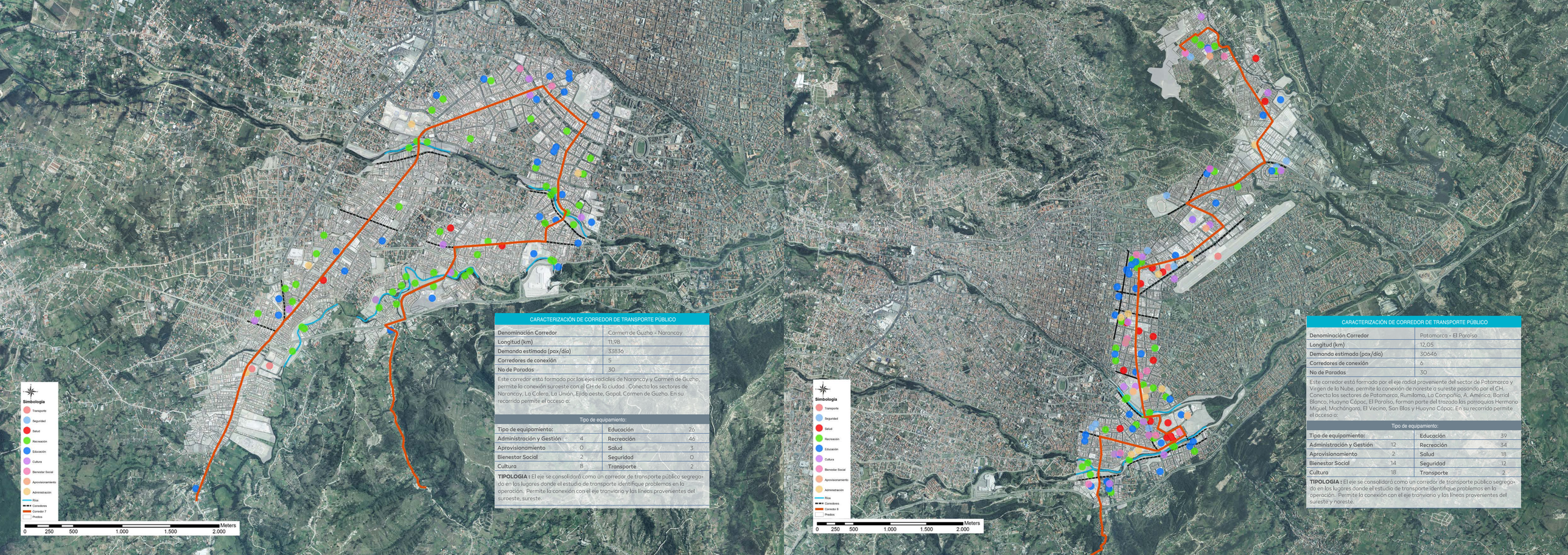
TIPOLOGIA : El eje se consolidará como un corredor de transporte público segregado en los lugares donde el estudio de transporte identifique problemas en la operación. Permite la conexión con el eje tranviario y las líneas provenientes del noreste, sureste y suroeste.

CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO	
Denominación Corredor	Sayausí - Totoracocha
Longitud (km)	13,20
Demanda estimada (pax/día)	64213
Corredores de conexión	5
No de Paradas	33

Este corredor está formado por los ejes radiales de Sayausí y Totoracocha, permite la conexión Este - Oeste de la ciudad pasando por el área central. Conecta los sectores de Santa María, San Martín, Balzay, Ordoñez Lasso, CH, Totoracocha. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		Educación	41
Administración y Gestión	19	Recreación	91
Aprovisionamiento	8	Salud	15
Bienestar Social	13	Seguridad	5
Cultura	34	Transporte	0

TIPOLOGIA : El eje se consolidará como un corredor de transporte público segregado en los lugares donde el estudio de transporte identifique problemas en la operación. Permite la conexión con el eje tranviario y las líneas provenientes del noreste, suroeste.



CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO	
Denominación Corredor	Carmen de Guzho – Narancay
Longitud (km)	11,98
Demanda estimada (pax/día)	33836
Corredores de conexión	5
No de Paradas	30

Este corredor está formado por los ejes radiales de Narancay y Carmen de Guzho, permite la conexión suroeste con el CH de la ciudad . Conecta los sectores de Narancay, La Calera, La Unión, Ejido oeste, Gapal, Carmen de Guzho. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		**Educación**	26
Administración y Gestión	4	**Recreación**	46
Aprovisionamiento	0	**Salud**	3
Bienestar Social	2	**Seguridad**	0
Cultura	8	**Transporte**	2

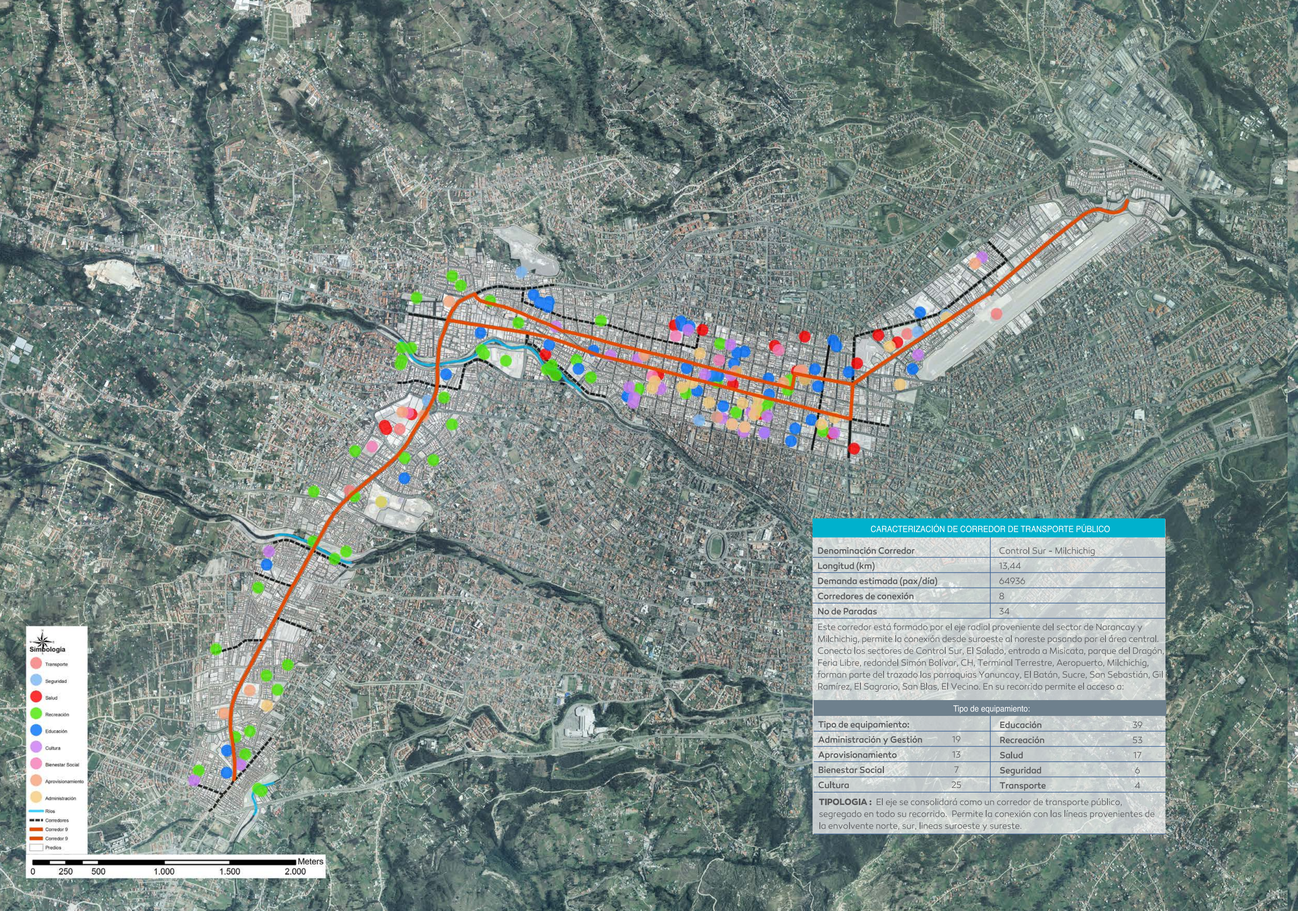
TIPOLOGIA : El eje se consolidará como un corredor de transporte público segregado en los lugares donde el estudio de transporte identifique problemas en la operación. Permite la conexión con el eje tranviario y las líneas provenientes del suroeste, sureste.

CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO	
Denominación Corredor	Patamarca - El Paraíso
Longitud (km)	12,05
Demanda estimada (pax/día)	30646
Corredores de conexión	6
No de Paradas	30

Este corredor está formado por el eje radial proveniente del sector de Patamarca y Virgen de la Nube, permite la conexión de noreste a sureste pasando por el CH. Conecta los sectores de Patamarca, Rumiloma, La Compañía, A. América, Barrial Blanco, Huayna Cápac, El Paraíso, forman parte del trazada las parroquias Hermano Miguel, Machángara, El Vecino, San Blas y Huayna Cápac. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		**Educación**	39
Administración y Gestión	12	**Recreación**	34
Aprovisionamiento	2	**Salud**	18
Bienestar Social	14	**Seguridad**	12
Cultura	18	**Transporte**	2

TIPOLOGIA : El eje se consolidará como un corredor de transporte público segregado en los lugares donde el estudio de transporte identifique problemas en la operación. Permite la conexión con el eje tranviario y las líneas provenientes del sureste y noreste.

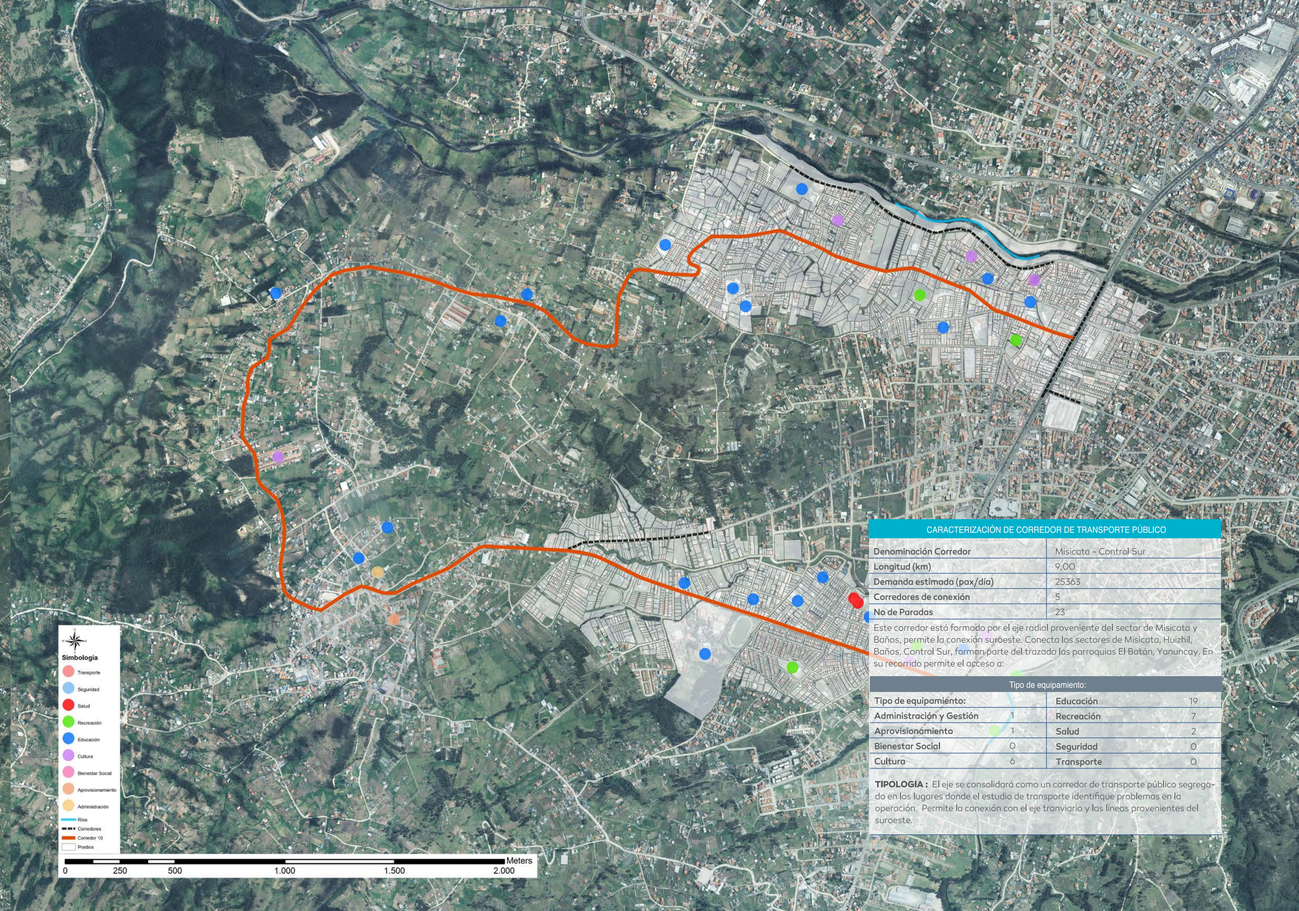


CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO	
Denominación Corredor	Control Sur - Milchichig
Longitud (km)	13,44
Demanda estimada (pax/día)	64936
Corredores de conexión	8
No de Paradas	34

Este corredor está formado por el eje radial proveniente del sector de Narancay y Milchichig, permite la conexión desde suroeste al noreste pasando por el área central. Conecta los sectores de Control Sur, El Salado, entrada a Misicata, parque del Dragón, Feria Libre, redondel Simón Bolívar, CH, Terminal Terrestre, Aeropuerto, Milchichig, forman parte del trazado los parroquias Yanuncay, El Batán, Sucre, San Sebastián, Gil Ramírez, El Sagrario, San Blas, El Vecino. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		Educación	39
Administración y Gestión	19	Recreación	53
Aprovisionamiento	13	Salud	17
Bienestar Social	7	Seguridad	6
Cultura	25	Transporte	4

TIPOLOGIA : El eje se consolidará como un corredor de transporte público, segregado en todo su recorrido. Permite la conexión con las líneas provenientes de la envolvente norte, sur, líneas suroeste y sureste.

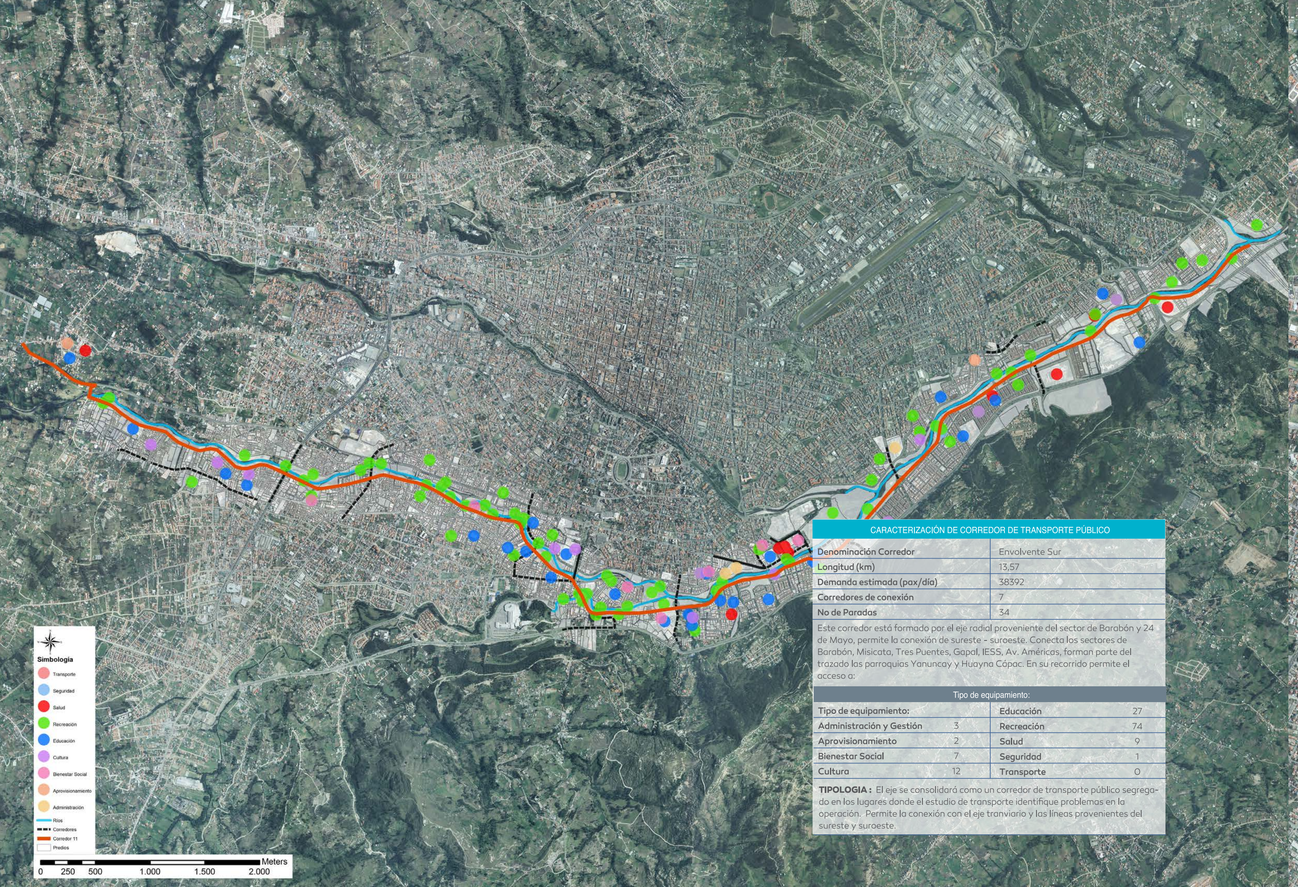


CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO	
Denominación Corredor	Misicata - Control Sur
Longitud (km)	9,00
Demanda estimada (pax/día)	25363
Corredores de conexión	5
No de Paradas	23

Este corredor está formado por el eje radial proveniente del sector de Misicata y Baños, permite la conexión suroeste. Conecta los sectores de Misicata, Huizhil, Baños, Control Sur, forman parte del trazado los parroquias El Batán, Yanuncay. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		Educación	19
Administración y Gestión	1	Recreación	7
Aprovisionamiento	1	Salud	2
Bienestar Social	0	Seguridad	0
Cultura	6	Transporte	0

TIPOLOGÍA : El eje se consolidará como un corredor de transporte público segregado en los lugares donde el estudio de transporte identifique problemas en la operación. Permite la conexión con el eje tranviario y las líneas provenientes del suroeste.

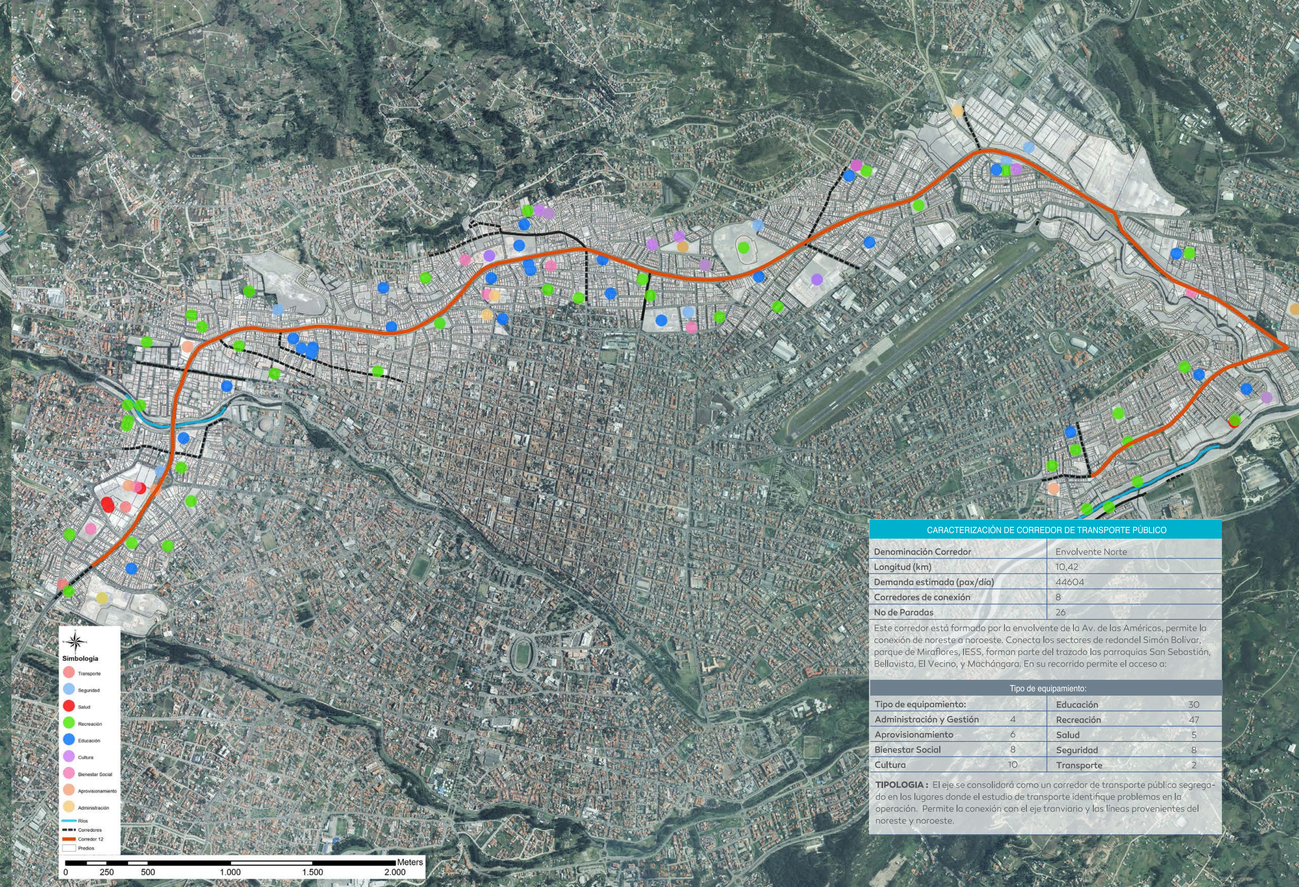


CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO	
Denominación Corredor	Envolvente Sur
Longitud (km)	13,57
Demanda estimada (pax/día)	38392
Corredores de conexión	7
No de Paradas	34

Este corredor está formado por el eje radial proveniente del sector de Barabón y 24 de Mayo, permite la conexión de sureste - suroeste. Conecta los sectores de Barabón, Misicata, Tres Puentes, Gapal, IESS, Av. Américas, forman parte del trazado las parroquias Yanuncay y Huayna Cápac. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		Educación	27
Administración y Gestión	3	Recreación	74
Aprovisionamiento	2	Salud	9
Bienestar Social	7	Seguridad	1
Cultura	12	Transporte	0

TIPOLOGIA : El eje se consolidará como un corredor de transporte público segregado en los lugares donde el estudio de transporte identifique problemas en la operación. Permite la conexión con el eje tranviario y las líneas provenientes del sureste y suroeste.



CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO	
Denominación Corredor	Envolvente Norte
Longitud (km)	10,42
Demanda estimada (pax/día)	44604
Corredores de conexión	8
No de Paradas	26

Este corredor está formado por la envolvente de la Av. de las Américas, permite la conexión de noreste a noroeste. Conecta los sectores de redandel Simón Bolívar, parque de Miraflores, IESS, forman parte del trazado las parroquias San Sebastián, Bellovista, El Vecino, y Machángara. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		Educación	30
Administración y Gestión	4	Recreación	47
Aprovisionamiento	6	Salud	5
Bienestar Social	8	Seguridad	8
Cultura	10	Transporte	2

TIPOLOGIA : El eje se consolidará como un corredor de transporte público segregado en los lugares donde el estudio de transporte identifique problemas en la operación. Permite la conexión con el eje tranviario y las líneas provenientes del noreste y noroeste.

13.3.3 Puntos de intercambio modal

Los principios de intermodalidad y multimodalidad

La coherencia del sistema de redes que se ha propuesto para la ciudad de Cuenca se basa en dos formas de entender las relaciones entre las funcionalidades de las redes:

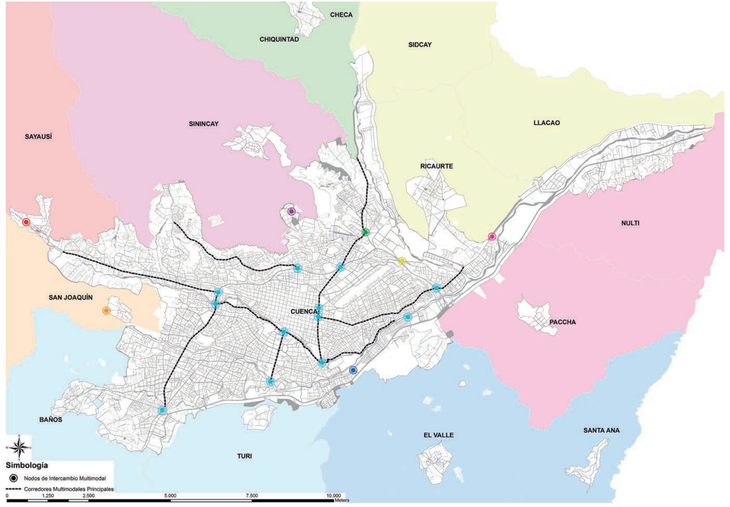
- La intermodalidad es la capacidad que tienen los trayectos ser analizados y proyectados en varios modos de transporte, lo que supone de partida que el tramo asignado a los sistemas de mayor impacto y mayor costo deben tender a ser minimizado. Esta visión es muy interesante porque, de partida, invierte tal como se ha recogido en el punto anterior, los criterios de trabajo; ya no se pretende alargar el recorrido del vehículo hasta el punto mas cercano al destino, sino optimizar el rendimiento del sistema motorizado en su utilización de la red básica. Esto supone en lógica que se pretende incrementar el recorrido en modos no motorizados para la creación un gran espacio público de la ciudad soporte de los tramos inicial y final de los viajes. Naturalmente este concepto tiene su mas optima utilización en el sistema de intercambio entre redes o en el sistema de intercambio entre escalas como veremos un poco mas adelante.

- La multimodalidad es la capacidad de un tramo de vial de acoger varios modos de transporte simultáneamente en su desarrollo lineal. Este aspecto es aplicable fundamentalmente a los primeros niveles de la red básica, aunque no es imprescindible, ya que se trata del viario asignado para desplazamientos a media y larga distancia que dispone de modo natural de mayor desarrollo en numero de carriles. Evidentemente, como el intercambio entre redes y entre escalas del territorio se realiza inevitablemente (y deseablemente) sobre este nivel será una condición inexcusable en su diseño que acoja mecanismos de intercambio (nodos) que también demandan un consumo de recursos espaciales, pero que ofrecen una excelente oportunidad para otros desarrollos urbanos como potenciadores de la dinámica estratégica de usos.

Estos dos principios ajustan el funcionamiento de cada red y de todas las relaciones entre ellas.







La red de intercambiadores

Sobre la visión tradicional de redes como sistemas continuos articuladas mediante nodos se realiza una ultima interpretación de estos puntos mas allá de su carácter adimensional propio de un elemento de red. Aunque el constructo utilizado para la lectura del sistema deba ser la interpretación en puntos geométricos, en la realidad su manifestación dista mucho de serlo, ya que son concentraciones de flujos y encuentros de sistemas de infraestructuras que generan una dinámica potencial alta para comenzar a absorber usos urbanos complejos como el equipamental, el institucional y sobre todo excelentes oportunidades para entender la estructura funcional urbana de otra forma; la función debe dar sentido a la forma.

Existen varios niveles de intercambiadores y deben proyectarse en varios modelos urbanos de diseño con capacidad para nuevos enfoques en la gestión del espacio público y de la arquitectura que la conforma. De hecho, la localización, la lógica, la gestión y la proyección de estos sistemas de intercambio asumen la capacidad real que el nuevo sistema de redes esta proponiendo para la ciudad de Cuenca.

Como mínimo estamos hablando de los siguientes modelos de intercambiadores desde el punto de vista de su lógica geográfica:

- Periféricos son los nodos que realizan intercambio entre las redes extraurbanas de cualquier modo de transporte y las urbanas. Ejemplos de estos son las Estaciones intermodales de buses y las terminales del tranvía.

- Básicas de la red son los nodos pertenecientes a la red básica cuya función es intercambiar entre modos en los trayectos de la red básica. Un ejemplo son los intercambios entre el tranvía y el bus. Están asignados al concepto de multimodalidad y forman parte de este sistema.

- Relación entre escalas, corresponden al cambio ente el sistema urbano y el barrial y están asignadas al concepto de intermodalidad. Un ejemplo son las paradas de bus en los tramos finales de acceso al centro o a los barrios.

La concepción como proyectos de estos sistemas desde su lógica geográfica debe ser considerada como microsistemas urbanos complejos que poseen varias dimensiones para su gestión:

- Son, o pueden ser localizaciones estratégicas de usos puntuales expresadas en proyectos singulares de edificaciones o conjuntos de ellas;

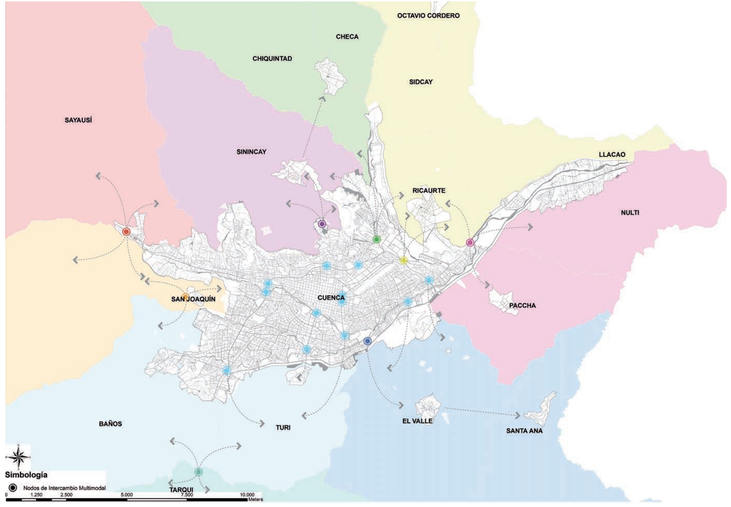
- Son, o pueden ser tramos viarios asignados a los puntos geográficos marcados en la red incluyendo los tramos de esta que se estimen necesarios;

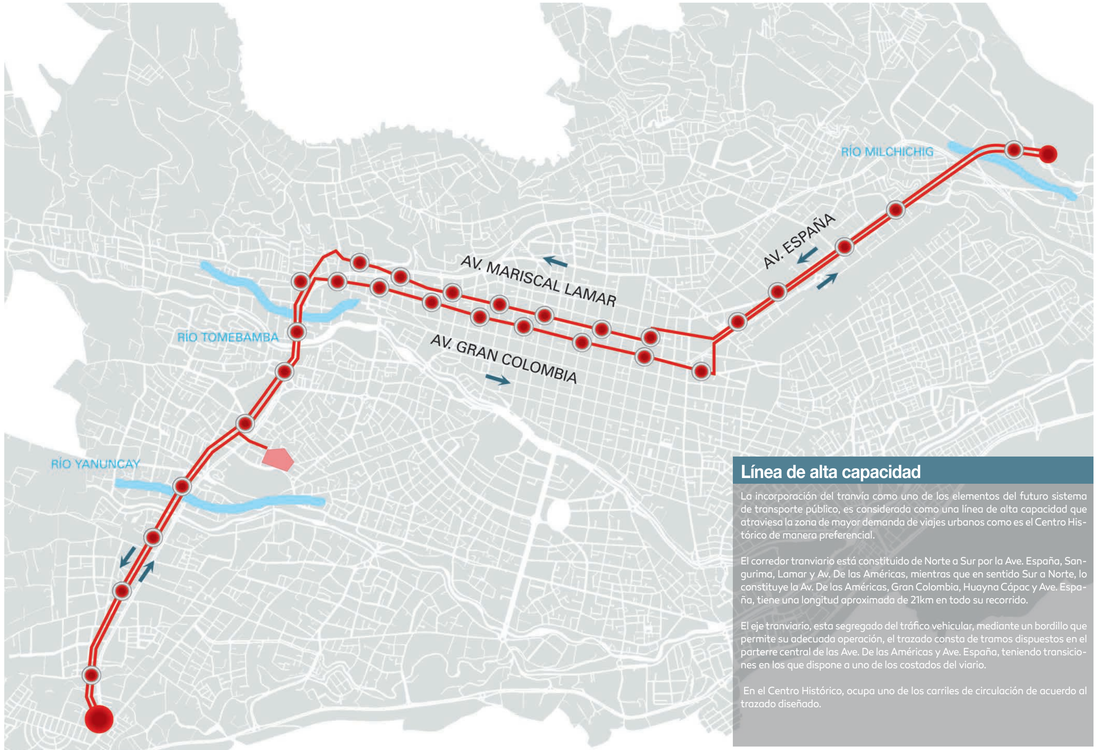
- Son, o pueden ser pequeñas zonas incluyendo las microredes de viales (de varios sistemas o escalas) que conforman conjuntos urbanos que requieren un diseño conjunto;

- Todos ellos suponen la base o soporte de comienzo de otras redes a escalas inferiores como la peatonal de centro, por ejemplo.









Línea de alta capacidad

La incorporación del tranvía como uno de los elementos del futuro sistema de transporte público, es considerada como una línea de alta capacidad que atraviesa la zona de mayor demanda de viajes urbanos como es el Centro Histórico de manera preferencial.

El corredor tranviario está constituido de Norte a Sur por la Ave. España, Sangurima, Lamar y Av. De las Américas, mientras que en sentido Sur a Norte, lo constituye la Av. De las Américas, Gran Colombia, Huayna Cápac y Ave. España, tiene una longitud aproximada de 21km en todo su recorrido.

El eje tranviario, esta segregado del tráfico vehicular, mediante un bordillo que permite su adecuada operación, el trazado consta de tramos dispuestos en el parterre central de las Ave. De las Américas y Ave. España, teniendo transiciones en las que dispone a uno de los costados del viario.

En el Centro Histórico, ocupa uno de los carriles de circulación de acuerdo al trazado diseñado.



Modelo de transporte público

Después de realizado el diagnóstico, análisis y caracterización de la situación actual del transporte público, en la primera fase se ha realizado la propuesta de red a nivel de corredores, quedando pendiente la segunda fase del estudio, que consiste en la modelización del transporte de manera que permita la restructuración del sistema, en el que es necesario considerar los siguientes aspectos:

• Ajustar el modelo de transporte público (2013) al nuevo escenario en el que incluya la operación de los buses y el tranvía.
• Definición de los escenarios de la propuesta de red.
• Evaluación de los impactos que tendrá sobre la red en bus, la incorporación del tranvía.
• Escenarios y propuesta de reordenación de la red de transporte público como un sistema de transporte integrado.
• Evaluación de las propuestas de reordenación sobre el escenario base.
• Simulación y evaluación de las alternativas en los escenarios sin la incorporación del tranvía.
• Simulación y evaluación de las alternativas en los escenarios con la incorporación del tranvía.

Generalidades para la construcción del modelo

Para la modelización del transporte público se debe considerar:

1. El viario principal definido por el PMEP con la definición detallada de todas sus propiedades, la misma que ha sido completada y depurada, en la misma si dispone de una base de datos que contiene las características más importantes del sistema de transporte. Los principales elementos de esta red son de dos tipos: segmentos (arcos) a los cuales se asocian una capa tipo puntos (nodos), los datos de velocidad de circulación de los modos de transporte actuales y futuros, la capacidad de los vehículos deben ser cargados en cada uno de los arcos de la red.

2. Un sistema de rutas que definan rutas y paradas.
La construcción del modelo de transporte público, está constituido por varias fases.
• Fase 1: Recopilación de información base sobre la red de transporte público (velocidades, itinerarios, paradas, características operativas), esta fase se encuentra detallada en el capítulo de diagnóstico del transporte público.
• Fase 2: Creación de un sistema de rutas en el que se tenga toda la información recopilada, esta fase ya se encuentra realizada por el equipo del PMEP.
• Fase 3: Análisis de la zonificación y conectividad de la red construida; la zonificación y conectividad ha sido ya discutida, por lo que en la actualidad se cuenta con una zonificación confiable.
• Fase 4: Preparación de la matriz origen destino, después del análisis de la información de las matrices se recomienda realizar la modelación con la matriz operacional 2011, que es la más estable.
• Fase 5: La calibración del modelo, esta etapa no se encuentra realizada, por lo que se deberá considerar las conclusiones del diagnóstico de transporte público para que la calibración sea adecuada.
• Fase 6: Asignación de los diferentes escenarios propuestos.

Se recomienda que el error de calibración no sobrepase el 5%, en lo referente a transbordos se debe considerar el escenario óptimo cuando este no exceda el 15%, por lo que se deberán realizar los escenarios necesarios hasta obtener un modelo que garantice la eficiencia en su operación.

Descripción de escenarios

Para la determinación del nuevo modelo de transporte público de Cuenca, se recomienda la evaluación de un mínimo de tres escenarios en los que se pueda evaluar:

ESCENARIO BASE
MATRIZ 2011

ESCENARIO 1
RED FUTURA SIN TRANVÍA

ESCENARIO 1
RED FUTURA CON TRANVÍA

El escenario base, representa la red actual de transporte, sobre la cual se modelará el comportamiento de la red actual y permitirá la calibración de la demanda de transporte público, evaluada a partir de la matriz operacional del año 2011.

El escenario 1 y 2, reproducen el modelo con la nueva red propuesta, tomando como variable la incorporación del tranvía de tal forma de que permita el análisis de la mejor opción de integración operacional entre los buses y el tranvía.

Impacto ambiental asociado al sistema de transporte público

La incorporación del tranvía a la red de transporte público, permitirá la reducción del número de vehículos que circulan por los principales ejes de la urbe.

Los sistemas de transporte se consideran en la actualidad como los mayores responsables de la concentración de contaminantes en el aire, principalmente CO, CO_2, Hidrocarburos, NO_2, Ozono, plomo y otras partículas en suspensión.

EMISIÓN DE CONTAMINANTES POR MODOS

BASE = 100 (COCHE INDIVIDUAL SIN CATALIZADOR)

Consumo de espacio	100	100	10	8	1	6
Consumo de energía primaria	100	100	30	0	405	34
CO_2	100	100	29	0	420	30
Monóxidos de nitrógeno	100	15	9	0	290	4
Hidrocarburos	100	15	8	0	140	2
CO	100	15	2	0	93	1
Contaminación atmósferica total	100	15	9	0	250	3
Riesgo inducido de accidente	100	100	9	2	12	3

* Coche con catalizador. Hay que recordar que la técnica del catalizador sólo es eficaz cuando el motor está caliente. En distancias cortas en ciudad no se puede contar con un verdadero efecto benéfico anticontaminación.
Fuente: Informe UPI, Heidelberg, 1989, citado por el Ministerio de Transportes de Alemania.

Propuestas respecto del sistema Cantonal

La integración del taxi en el nuevo modelo de movilidad

El Plan de Movilidad y Espacios Públicos fomentará el taxi como un modo de transporte para cubrir una parte de las demandas de movilidad que son difíciles de satisfacer con otras modalidades como son:

• Modos colectivos como el autobús, por no ser viable o insostenible económicamente dar servicios tan específicos.

•Modos no motorizados, peatón-bici, por razones de dificultad de movilidad o imposibilidad de movilidad para determinadas franjas de usuarios como personas mayores dependientes, o personas con movilidad reducida.

La **potenciación de este modo de transporte** se realiza a partir de las siguientes líneas estratégicas de gestión de la oferta:

Fomento de la **intermodalidad con el resto de modos**, a través de la localización de paradas en el área de influencia de los principales intercambiadores de trasnporte.

- Con servicio de **transporte público colectivo en autobús** urbano / intercantonal:
• Estaciones de Intercambio de Bus
• Paradas del Tranvía
• Intercambiadores del Centro Histórico

- Relocalización y gestión de Paradas en los principales centros de atracción de viajes de la ciudad, en gran parte ya cubierta actualmente:
• Zonas Hospitalarias
• Zona Universitarias
• Zonas Comerciales
• Centro Histórico

Fomentar y facilitar la intermodalidad entre vehículo privado y taxi en los aparcamientos disuasorios de borde o periféricos. La disuasión del uso del vehículo privado en el centro de la ciudad inducida a través de la gestión de la oferta de estacionamiento en vía pública con restricciones en la oferta de rotación y fomento del uso para residentes, proporciona una nueva fuente de usuarios potenciales de este modo de transporte. Por ello la implantación de esta nueva tipología de aparcamientos deber estar asociada a la propuesta de nuevas localizaciones de paradas de taxis como modo de transporte público individualizado más eficaz de acceder a las áreas centrales de la ciudad.

Con el objetivo de fortalecer su competitividad frente al vehículo privado particular como modo de transporte urbano, el taxi dispondrá de las mismas ventajas y facilidades de circulación por la ciudad que el resto de servicios de transporte público, siempre y cuando no interfiera el normal tránsito de dichos servicios

Estas ventajas se traducirán en permitir el uso de los carriles reservados al transporte público colectivo y permitir el giro en aquellos puntos de restricción a tráfico vehicular general. El uso de carriles reservados para modos colectivos por parte del taxis estará permitido y la carga y descarga de viajes se deberá realizar en puntos autorizados para tal finalidad.

El taxi debe ampliar su campo de actuación y adaptarse a las nuevas demandas y necesidades de movilidad del ciudadano cubriendo aquellas que, por sus características, son difícil de cubrir con otros sistemas de transporte que no sea el vehículo automóvil privado. Así las nuevas estrategias y campos de desarrollo para el sistema de transporte Taxi pueden ser:

- Sistema flexible de transporte: El taxi se debe convertir, además, en una alternativa a los servicios tradicionales de transporte público en autobús en aquellos lugares donde por su dispersión, baja densidad de población, distancias, baja demanda de este tipo de servicio lo hace inviable e insostenible desde el punto de vista económico para la ciudad.

-En estos casos el taxi puede ser una alternativa entendido éste como un **transporte público flexible a la demanda.** De estas nuevas tipologías de transporte existen experiencias en algunas ciudades europeas con sistemas de transporte flexible que funcionan a la demanda con itinerarios prefijados convirtiéndose en un sistema híbrido entre el autobús tradicional tipo microbús y el taxi de carácter individual.

El taxi debe contribuir de forma positiva a generar sinergias con el resto de propuestas del plan dando respuesta efectiva a parte de las demandas de movilidad y contribuir al cambio de modelo del sistema.

La aportación del taxi al sistema de transporte de la ciudad debe repercutir positivamente tanto en la reducción de las intensidades vehiculares en hora punta, contribuyendo en su parte alícuota a la disminución de la congestión de las vías.

El servicio de carga liviana como complemento al sistema

Estrategias:

Para esta modalidad se ha identificado la necesidad de crear una ordenanza para tipificar los automotores de acuerdo al tipo de carga, para lo cual se requiere previamente generar un estudio que identifique la tipología (proponer normalización en la INEN) y dimensionamiento de la flota basados en los índices de carga y una matriz origen – destino.

• Fomento de la inter modalidad, a través de la creación de zonas de intercambio de modos de transportación.
• Adaptar la oferta de transporte a las cambiantes necesidades de las zonas de expansión del Cantón Cuenca.
• Restructuración del modelo actual de transporte público hacia uno más eficiente y acorde a las necesidades de movilidad del Cantón Cuenca.
• Complemento del transporte público en las zonas de menor demanda, mediante el uso de las otras modalidades de transporte.

El transporte escolar

Para potenciar este tipo de modalidades, se deben realizar estudios permanentes que permitan definir las necesidades y la variación de las dinámicas de movilidad, de tal forma de que la distribución de las unidades en el cantón, garantice el servicio de la mejor calidad.



13.4 Sistema de transporte en bicicleta

El modelo urbano actual parte de una situación donde la movilidad de proximidad se ha debilitado y comenzado a configurar nuevos patrones como consecuencia de desarrollos urbanos dispersos. Se ha producido un crecimiento en extensión de las funciones de centralidad asociadas a la localización de actividades económicas en la plataforma baja ubicada hacia el sur de la ciudad, en El Ejido.

La solución a la necesidad de una estructura y jerarquía funcional del viario posibilitan acercar los barrios al centro mediante un esquema diferente de transporte público y de viario peatonal, pero sobre todo es urgente acometer una nueva visión del viario estructurada sobre estos modelos de geografía del transporte.

El modelo actual, basado en la utilización múltiple de las vías de todos los niveles, debe sufrir varias transformaciones en función de las cargas de tráfico y de los objetivos de una política de movilidad sostenible:
a. Organización de la totalidad del viario en dos niveles de medio y largo recorrido (viario básico o principal) y viario de proximidad (viario de barrios).

b. El viario básico con prioridad motorizada, destinado al medio y largo recorrido con regulado mediante semáforos debe **acoger dos sistemas (público y privado - colectivo e individual), priorizando el público sobre el privado.**

c. Se jerarquiza los primeros niveles del viario urbano con criterios centrífugos, **impidiendo la utilización de los barrios como áreas de paso.**

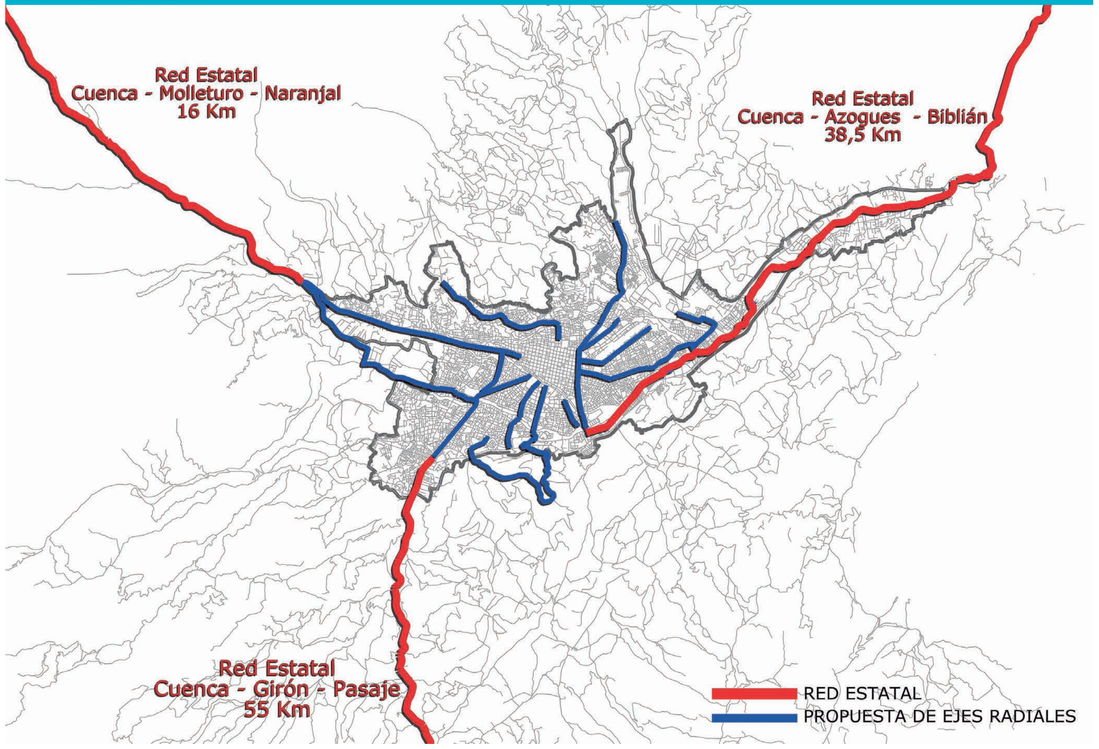
d. La zona de concentración de actividades económicas y laborales debe asumir **prioridad para el transporte público colectivo y no motorizado.**

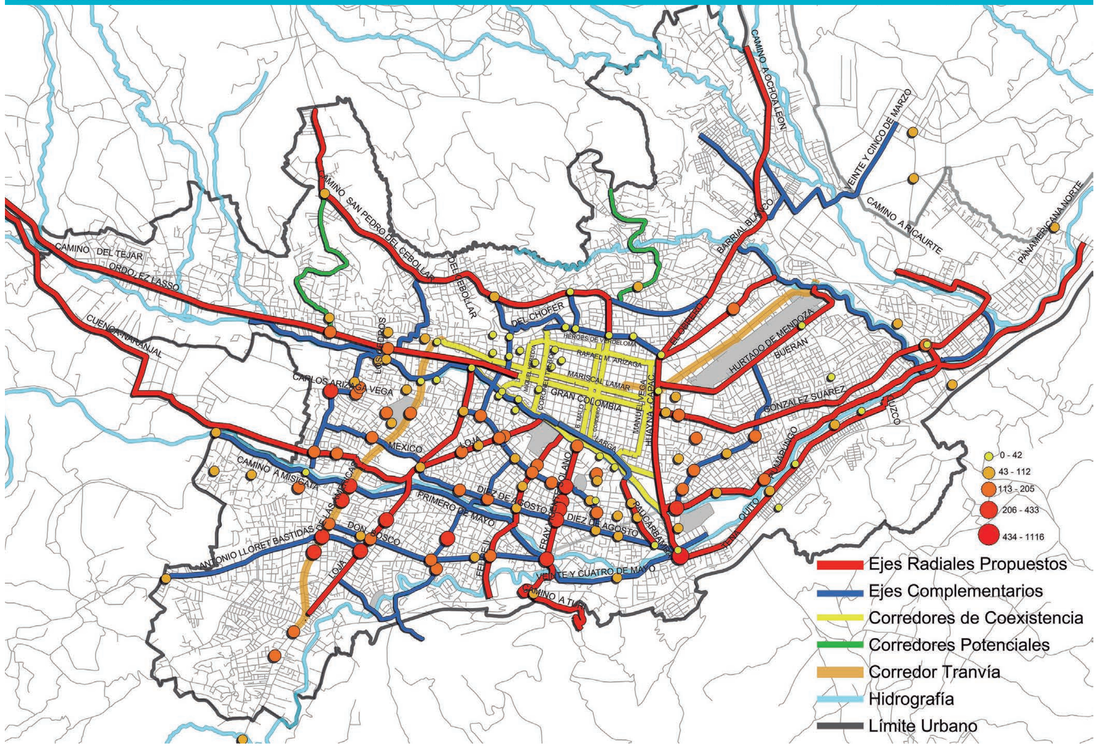
En la actualidad, la movilidad en vehículos motorizados privados es la base del modelo en la ciudad, y todo proyecto de movilidad no motorizada (peatonal, bicicleta) se ajusta al modelo existente, lo que implica que no necesariamente se presentan las mejores opciones en favor de los peatones y ciclistas, sino las que menos afectan al tránsito motorizado.

Las estimaciones cuantitativas y cualitativas que se presentan en este apartado están dirigidas únicamente a los viajes realizados en vehículos motorizados privados, que representan un 32 % de la movilidad global que se realiza sobre el sistema vial urbano. Si bien los datos presentados, diagnostican solo este porcentaje de la movilidad global, no se puede decir que el 68 % restante no se vea afectado por las cifras de carácter negativo, ya que una intersección o una vía congestionada afectan tanto a vehículos privados como al transporte público, peatones y ciclistas. **Las estrategias propuestas para liberar de problemas al tránsito motorizado privado deberán apuntar también al beneficio de los demás modos de transporte.**






Red Estatal
Cuenca - Molleturo - Naranjal
16 Km
Red Estatal
Cuenca - Azogues - Biblián
38,5 Km
Red Estatal
Cuenca - Girón - Pasaje
55 Km
RED ESTATAL
PROPUESTA DE EJES RADIALES


CAMINO SAN PEDRO DE CEBOLLAR
CAMINO DEL TEJAR
ORDOÑEZ LASSO
CUENCA-NARANJAL
LAS CEBOLLAS
DEL CHOFER
CAMINO A CHOLA LEÓN
VIENTE Y CINCO DE MARZO
CAMINO A RICAURTE
PANAMERICANA NORTE
BARREAL ESTE
HUAYNACAPAC
HURTADO DE MENDOZA
BUERAN
GONZALEZ SUAREZ
LOJA
CARLOS ARIZAGA VEGA
MARISCAL LAMAR
GRAN COLOMBIA
MARISCAL ANTONIO JOSÉ DE SUCRE
MÉXICO
CAMINO A MISICATA
PRIMERO DE MAYO
DIEZ DE AGOSTO
DIEZ DE AGOSTO
ANTONIO LLORET BASTIDAS
DOCE DE ABRIL
QUITO
CUATRO DE NOVIEMBRE
CUATRO DE MAYO
CAMINO A TURI
0 - 42
43 - 112
113 - 205
206 - 433
434 - 1116
Ejes Radiales Propuestos
Ejes Complementarios
Corredores de Coexistencia
Corredores Potenciales
Corredor Tranvía
Hidrografía
Límite Urbano

Corredor ciclable Av. Loja

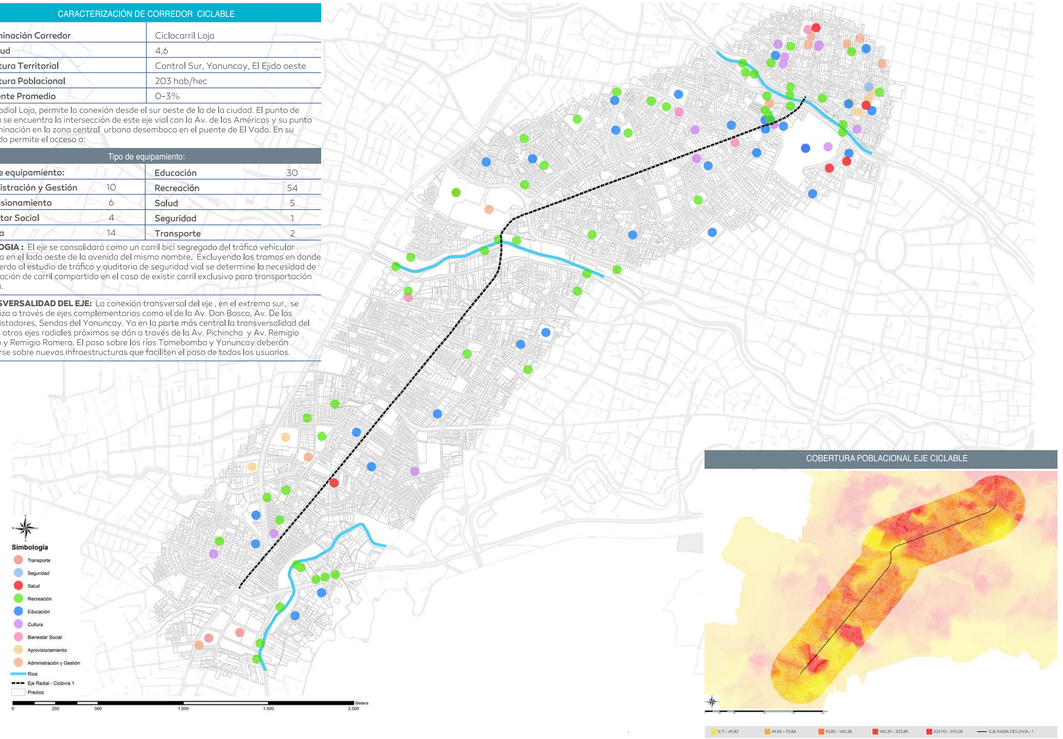
CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR CICLABLE	
Denominación Corredor	Ciclocarril Loja
Longitud	4,6
Cobertura Territorial	Control Sur, Yanuncay, El Ejido oeste
Cobertura Poblacional	203 hab/hec
Gradiente Promedio	0-3%

El eje radial Loja, permite la conexión desde el sur oeste de la de la ciudad. El punto de partida se encuentra la intersección de este eje vial con la Av. de las Américas y su punto de terminación en la zona central urbana desemboca en el puente de El Vado. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		**Educación**	30
Administración y Gestión	10	**Recreación**	54
Aprovisionamiento	6	**Salud**	5
Bienestar Social	4	**Seguridad**	1
Cultura	14	**Transporte**	2

TIPOLOGIA : El eje se consolidará como un carril bici segregado del tráfico vehicular ubicada en el lado oeste de la avenida del mismo nombre. Excluyendo los tramos en donde de acuerdo al estudio de tráfico y auditoria de seguridad vial se determine la necesidad de delimitación de carril compartido en el caso de existir carril exclusivo para transportación pública.

TRANSVERSALIDAD DEL EJE: La conexión transversal del eje , en el extremo sur, se garantiza a través de ejes complementarios como el de la Av. Don Bosco, Av. De los Conquistadores, Sendas del Yanuncay. Ya en la parte más central la transversalidad del eje con otros ejes radiales próximos se dán a través de la Av. Pichincha y Av. Remigio Crespo y Remigio Romero. El paso sobre los ríos Tomebamba y Yanuncay deberán diseñarse sobre nuevas infraestructuras que faciliten el paso de todos los usuarios.



COBERTURA POBLACIONAL EJE CICLABLE

Corredor ciclable Unidad Nacional

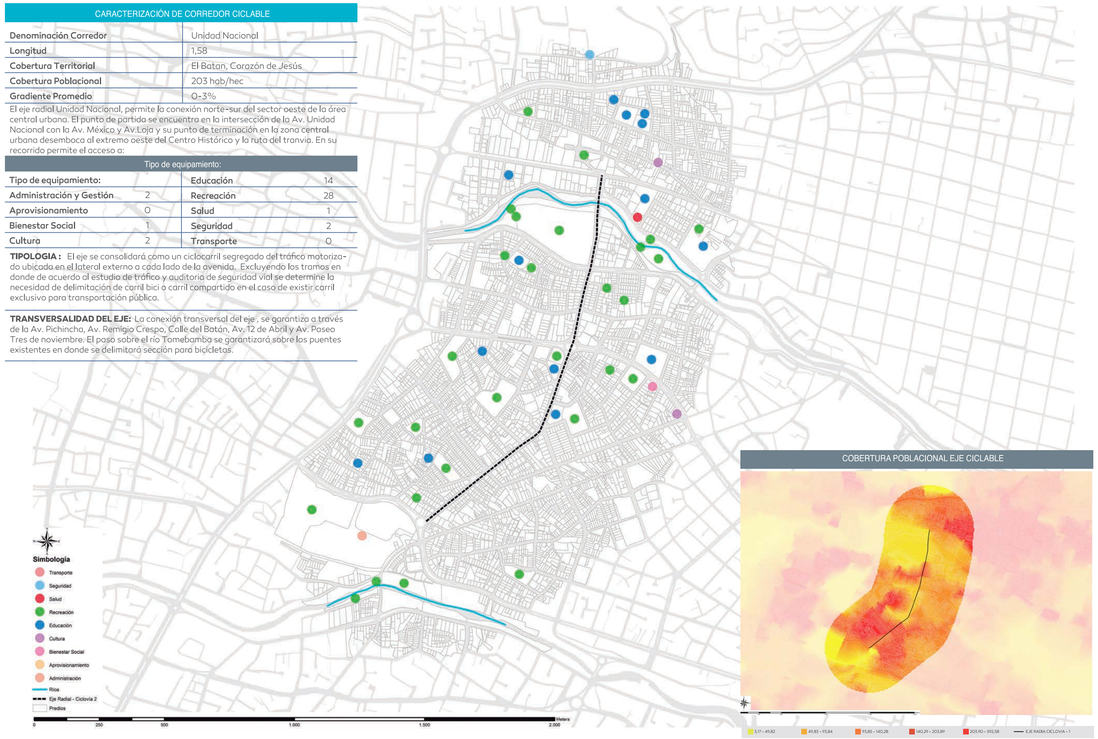
CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR CICLABLE	
Denominación Corredor	Unidad Nacional
Longitud	1,58
Cobertura Territorial	El Batán, Corazón de Jesús
Cobertura Poblacional	203 hab/hec
Gradiente Promedio	0-3%

El eje radial Unidad Nacional, permite la conexión norte-sur del sector oeste de la área central urbana. El punto de partida se encuentra en la intersección de la Av. Unidad Nacional con la Av. México y Av Loja y su punto de terminación en la zona central urbana desemboca al extremo oeste del Centro Histórico y la ruta del tranvía. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		**Educación**	14
Administración y Gestión	2	**Recreación**	28
Aprovisionamiento	0	**Salud**	1
Bienestar Social	1	**Seguridad**	2
Cultura	2	**Transporte**	0

TIPOLOGIA : El eje se consolidará como un ciclocarril segregado del tráfico motorizado ubicada en el lateral externo a cada lado de la avenida. Excluyendo los tramos en donde de acuerdo al estudio de tráfico y auditoria de seguridad vial se determine la necesidad de delimitación de carril bici o carril compartido en el caso de existir carril exclusivo para transportación pública.

TRANSVERSALIDAD DEL EJE: La conexión transversal del eje , se garantiza a través de la Av. Pichincha, Av. Remigio Crespo, Calle del Batán, Av. 12 de Abril y Av. Paseo Tres de noviembre. El paso sobre el río Tomebamba se garantizará sobre los puentes existentes en donde se delimitará sección para bicletas.



COBERTURA POBLACIONAL EJE CICLABLE

Corredor ciclable Agustín Cueva - Felipe II

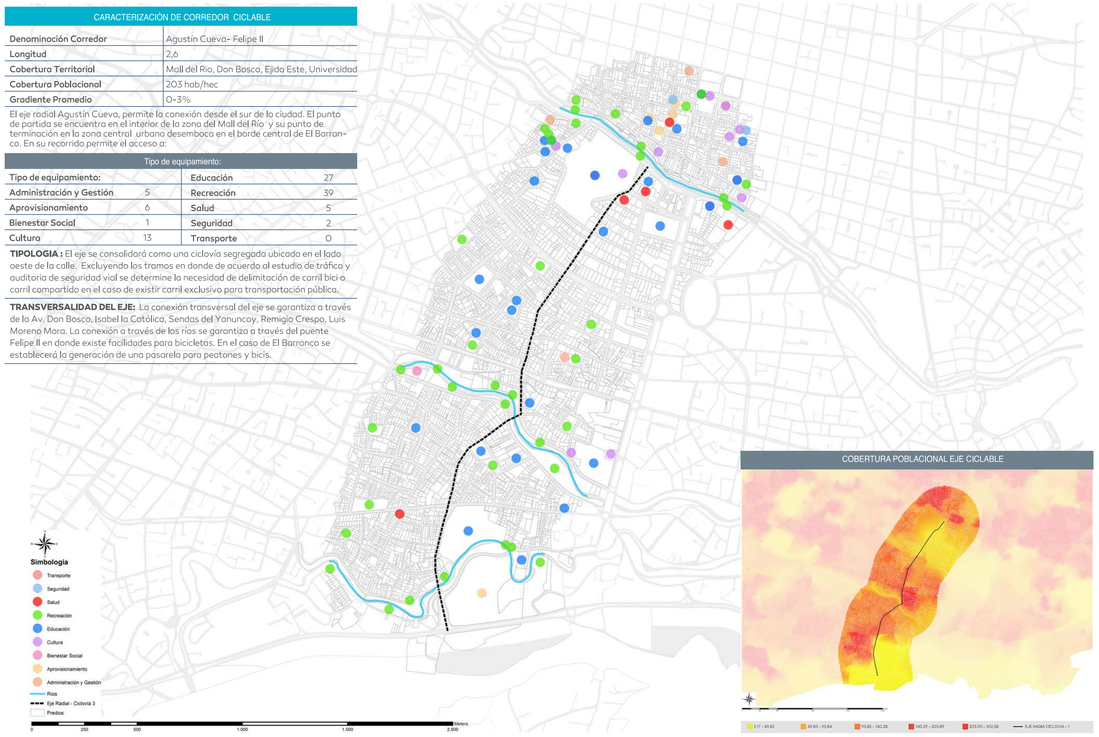
CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR CICLABLE	
Denominación Corredor	Agustín Cueva- Felipe II
Longitud	2,6
Cobertura Territorial	Mall del Rio, Don Bosco, Ejido Este, Universidad
Cobertura Poblacional	203 hab/hec
Gradiente Promedio	0-3%

El eje radial Agustín Cueva, permite la conexión desde el sur de la ciudad. El punto de partida se encuentra en el interior de la zona del Mall del Río y su punto de terminación en la zona central urbana desemboca en el borde central de El Barranco. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		**Educación**	27
Administración y Gestión	5	**Recreación**	39
Aprovisionamiento	6	**Salud**	5
Bienestar Social	1	**Seguridad**	2
Cultura	13	**Transporte**	0

TIPOLOGIA : El eje se consolidará como una ciclovía segregada ubicada en el lado oeste de la calle. Excluyendo los tramos en donde de acuerdo al estudio de tráfico y auditoria de seguridad vial se determine la necesidad de delimitación de carril bici o carril compartido en el caso de existir carril exclusivo para transportación pública.

TRANSVERSALIDAD DEL EJE: La conexión transversal del eje se garantiza a través de la Av. Don Bosco, Isabel la Católica, Sendas del Yanuncay, Remigio Crespo, Luis Moreno Mora. La conexión a través de los ríos se garantiza a través del puente Felipe II en donde existe facilidades para bicicletas. En el caso de El Barranco se establecerá la generación de una pasarela para peatones y bicis.



COBERTURA POBLACIONAL EJE CICLABLE

Corredor ciclable Av. Ordóñez Laso

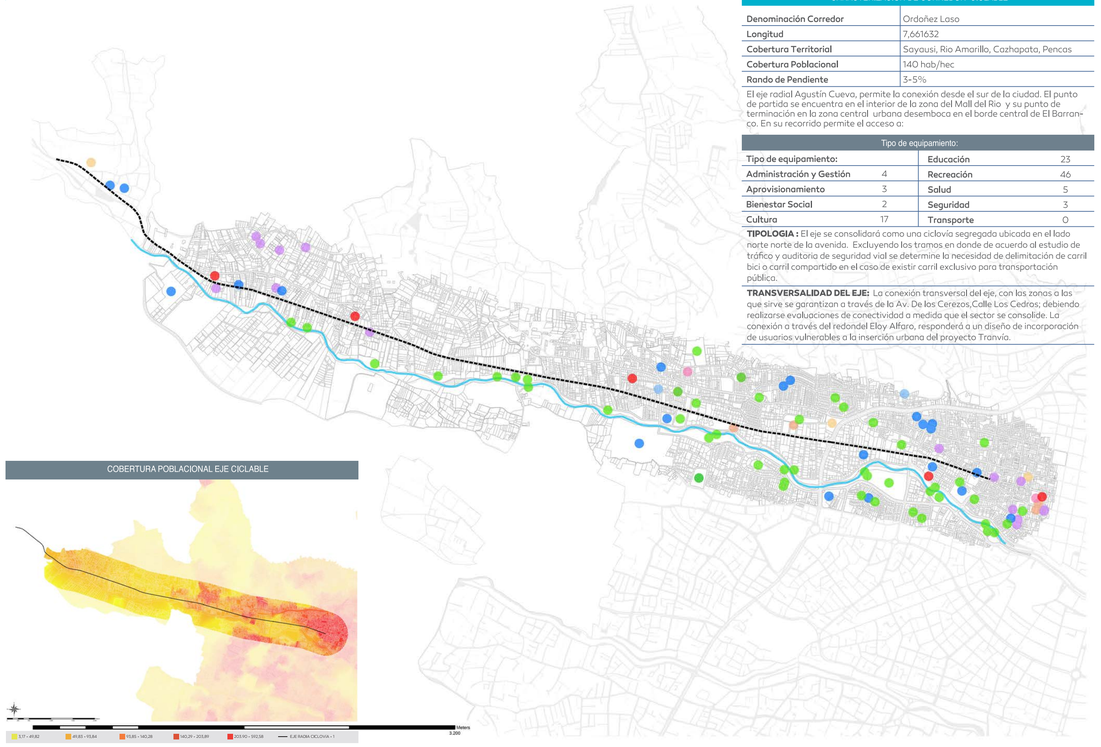
CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR CICLABLE	
Denominación Corredor	Ordoñez Laso
Longitud	7,661632
Cobertura Territorial	Sayausi, Rio Amarillo, Cazhapata, Pencas
Cobertura Poblacional	140 hab/hec
Rando de Pendiente	3-5%

El eje radial Agustín Cueva, permite la conexión desde el sur de la ciudad. El punto de partida se encuentra en el interior de la zona del Mall del Río y su punto de terminación en la zona central urbana desemboca en el borde central de El Barranco. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		**Educación**	23
Administración y Gestión	4	**Recreación**	46
Aprovisionamiento	3	**Salud**	5
Bienestar Social	2	**Seguridad**	3
Cultura	17	**Transporte**	0

TIPOLOGIA : El eje se consolidará como una ciclovía segregada ubicada en el lado norte norte de la avenida. Excluyendo los tramos en donde de acuerdo al estudio de tráfico y auditoria de seguridad vial se determine la necesidad de delimitación de carril bici o carril compartido en el caso de existir carril exclusivo para transportación pública.

TRANSVERSALIDAD DEL EJE: La conexión transversal del eje, con las zonas a las que sirve se garantizan a través de la Av. De los Cerezos, Calle Los Cedros; debiendo realizarse evaluaciones de conectividad a medida que el sector se consolide. La conexión a través del redondel Eloy Alfaro, responderá a un diseño de incorporación de usuarios vulnerables a la inserción urbana del proyecto Tranvía.



COBERTURA POBLACIONAL EJE CICLABLE

Corredor ciclable Abelardo J. Andrade

CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR CICLABLE	
Denominación Corredor	Abelardo J. Andrade
Longitud	5,0
Cobertura Territorial	San Pedro, Ceballar, Lazareto, Universidad Católica
Cobertura Poblacional	140 hab/hec
Rando de Pendiente	5-12%

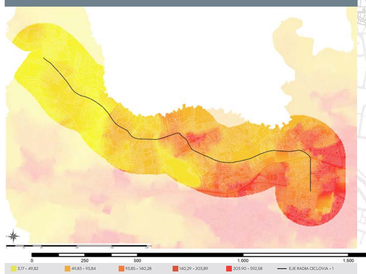
El eje radial Abelardo J. Andrade, permite la conexión de la zona norte del area urbana. El punto de partida se encuentra en el interior del sector "Mutualista Azuay" y su punto de terminación en la zona central urbana desemboca al norte del Centro Histórico en la Av. de las Américas. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		**Educación**	22
Administración y Gestión	3	**Recreación**	21
Aprovisionamiento	1	**Salud**	9
Bienestar Social	7	**Seguridad**	5
Cultura	7	**Transporte**	0

TIPOLOGIA : El eje se consolidará como un carril bici segregado ubicado a cada lado de la vía. Excluyendo los tramos en donde de acuerdo al estudio de tráfico y auditoría de seguridad vial se determine la necesidad de delimitación de ciclovía uni o bidireccional o carril compartido en el caso de existir carril exclusivo para transportación pública.

TRANSVERSALIDAD DEL EJE: La conexión transversal del eje, se da a través del eje complementario de los Cerezos, Avenida del Chofer. La conexión en la Av. De las Américas se realizará a nivel, a través de demarcación de áreas para bicicletas "blue boxes" en el cruce Américas- Juan Montalvo. O se podrá realizar a través de las escalinatas que conectan con la Basilica de la Universidad Católica en donde se emplazará un paso elevado para no motorizados.

COBERTURA POBLACIONAL EJE CICLABLE



Corredor ciclable Barrial Blanco

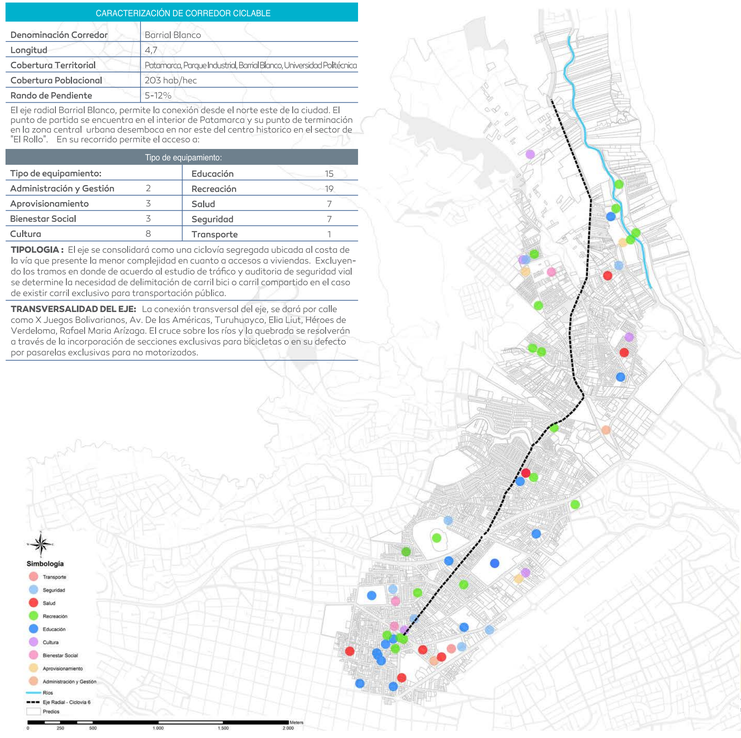
CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR CICLABLE	
Denominación Corredor	Barrial Blanco
Longitud	4,7
Cobertura Territorial	Patamarca, Parque Industrial, Barrial Blanco, Universidad Politécnica
Cobertura Poblacional	203 hab/hec
Rando de Pendiente	5-12%

El eje radial Barrial Blanco, permite la conexión desde el norte este de la ciudad. El punto de partida se encuentra en el interior de Patamarca y su punto de terminación en la zona central urbana desemboca en nor este del centro historico en el sector de "El Rollo". En su recorrido permite el acceso a:

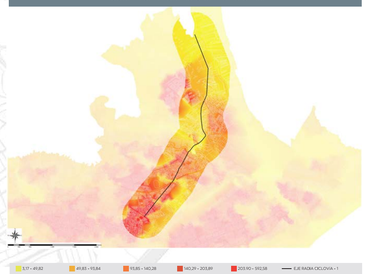
Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		**Educación**	15
Administración y Gestión	2	**Recreación**	19
Aprovisionamiento	3	**Salud**	7
Bienestar Social	3	**Seguridad**	7
Cultura	8	**Transporte**	1

TIPOLOGIA : El eje se consolidará como una ciclovía segregada ubicada al costa de la vía que presente la menor complejidad en cuanto a accesos a viviendas. Excluyendo los tramos en donde de acuerdo al estudio de tráfico y auditoria de seguridad vial se determine la necesidad de delimitación de carril bici o carril compartido en el caso de existir carril exclusivo para transportación pública.

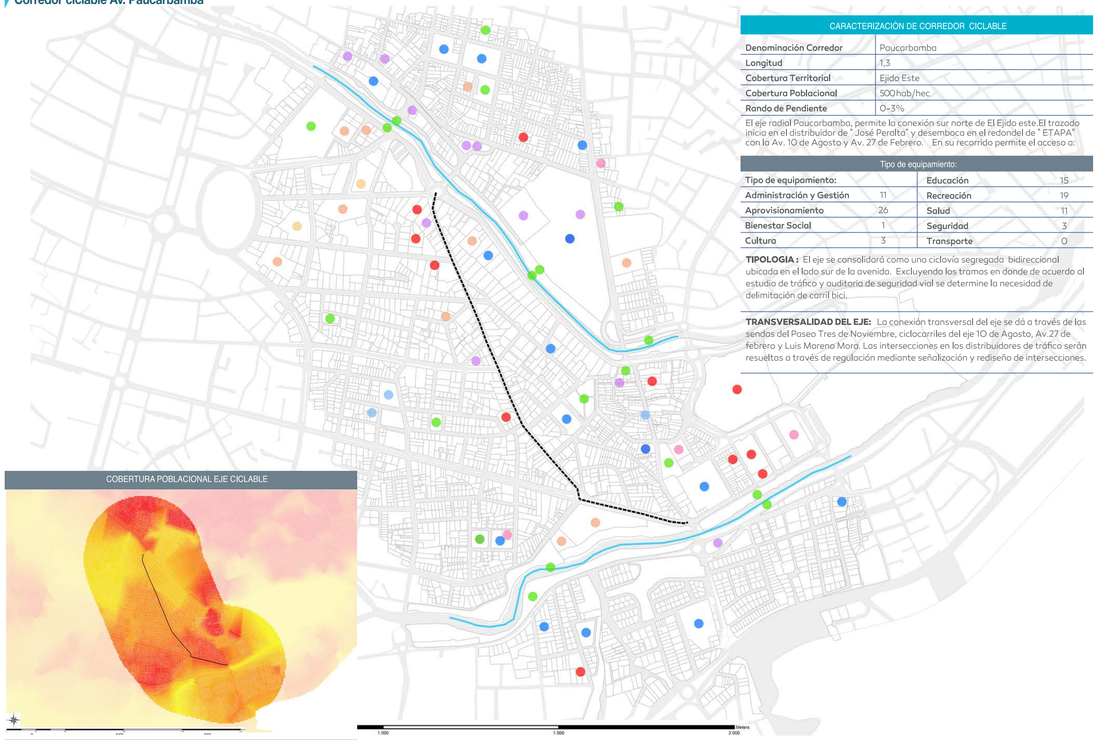
TRANSVERSALIDAD DEL EJE: La conexión transversal del eje, se dará por calle como X Juegos Bolivarianos, Av. De las Américas, Turuhuayco, Elia Liut, Héroes de Verdeloma, Rafael Maria Arizaga. El cruce sobre los ríos y la quebrada se resolverán a través de la incorporación de secciones exclusivas para bicicletas o en su defecto por pasarelas exclusivas para no motorizados.



COBERTURA POBLACIONAL EJE CICLABLE



Corredor ciclable Av. Paucarbamba



CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR CICLABLE	
Denominación Corredor	Paucarbamba
Longitud	1,3
Cobertura Territorial	Ejido Este
Cobertura Poblacional	500 hab/hec.
Rando de Pendiente	0-3%

El eje radial Paucarbamba, permite la conexión sur norte de El Ejido este. El trazado inicia en el distribuidor de " José Peralta" y desemboca en el redondel de " ETAPA" con la Av. 10 de Agosto y Av. 27 de Febrero. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		Educación	15
Administración y Gestión	11	Recreación	19
Aprovisionamiento	26	Salud	11
Bienestar Social	1	Seguridad	3
Cultura	3	Transporte	0

TIPOLOGIA : El eje se consolidará como una ciclovía segregada bidireccional ubicada en el lado sur de la avenida. Excluyendo los tramos en donde de acuerdo al estudio de tráfico y auditoria de seguridad vial se determine la necesidad de delimitación de carril bici.

TRANSVERSALIDAD DEL EJE: La conexión transversal del eje se dá a través de las sendas del Paseo Tres de Noviembre, ciclocarriles del eje 10 de Agosto, Av. 27 de febrero y Luis Moreno Mora. Las intersecciones en los distribuidores de tráfico serán resueltas a través de regulación mediante señalización y rediseño de intersecciones.

COBERTURA POBLACIONAL EJE CICLABLE

Corredor ciclable 24 de Mayo - Pumapungo

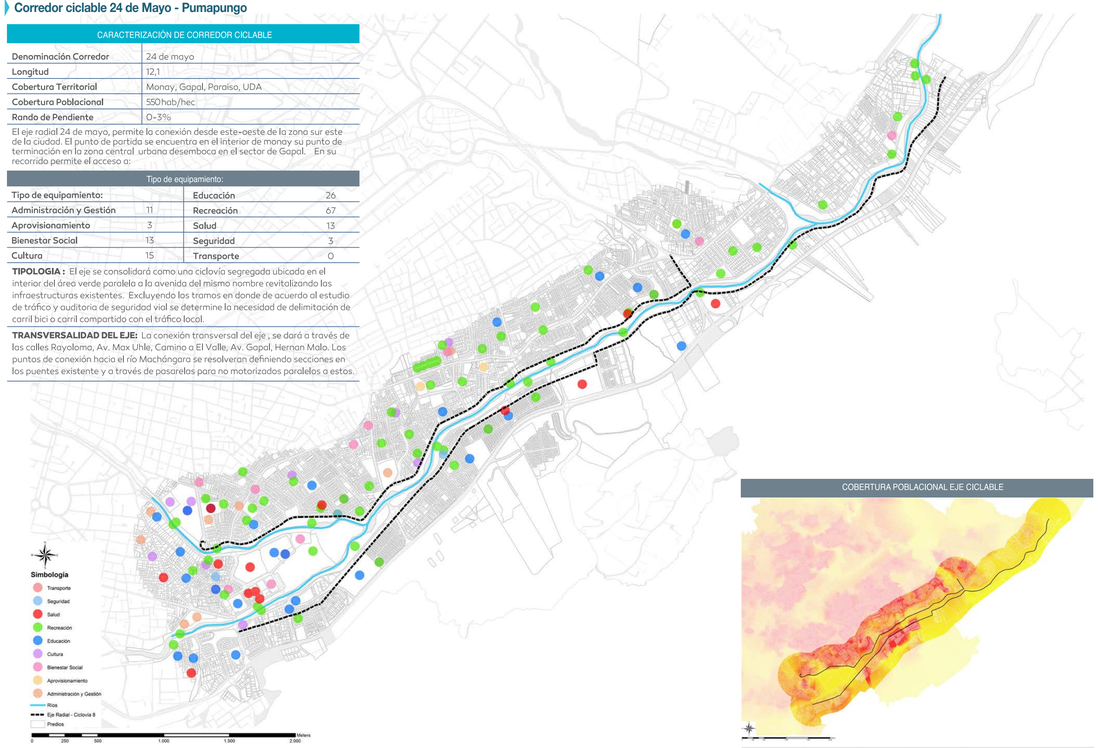
CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR CICLABLE	
Denominación Corredor	24 de mayo
Longitud	12,1
Cobertura Territorial	Monay, Gapal, Paraíso, UDA
Cobertura Poblacional	550 hab/hec.
Rando de Pendiente	0-3%

El eje radial 24 de mayo, permite la conexión desde este-oeste de la zona sur este de la ciudad. El punto de partida se encuentra en el interior de monay su punto de terminación en la zona central urbana desemboca en el sector de Gapal. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		Educación	26
Administración y Gestión	11	Recreación	67
Aprovisionamiento	3	Salud	13
Bienestar Social	13	Seguridad	3
Cultura	15	Transporte	0

TIPOLOGIA : El eje se consolidará como una ciclovía segregada ubicada en el interior del área verde paralela a la avenida del mismo nombre revitalizando las infraestructuras existentes. Excluyendo los tramos en donde de acuerdo al estudio de tráfico y auditoria de seguridad vial se determine la necesidad de delimitación de carril bici o carril compartido con el tráfico local.

TRANSVERSALIDAD DEL EJE: La conexión transversal del eje , se dará a través de las calles Rayoloma, Av. Max Uhle, Camino a El Valle, Av. Gapal, Hernan Malo. Los puntos de conexión hacia el río Machángara se resolveran definiendo secciones en los puentes existente y a través de pasarelas para no motorizados paralelos a estos.



COBERTURA POBLACIONAL EJE CICLABLE

Corredor ciclable Av. González Suárez

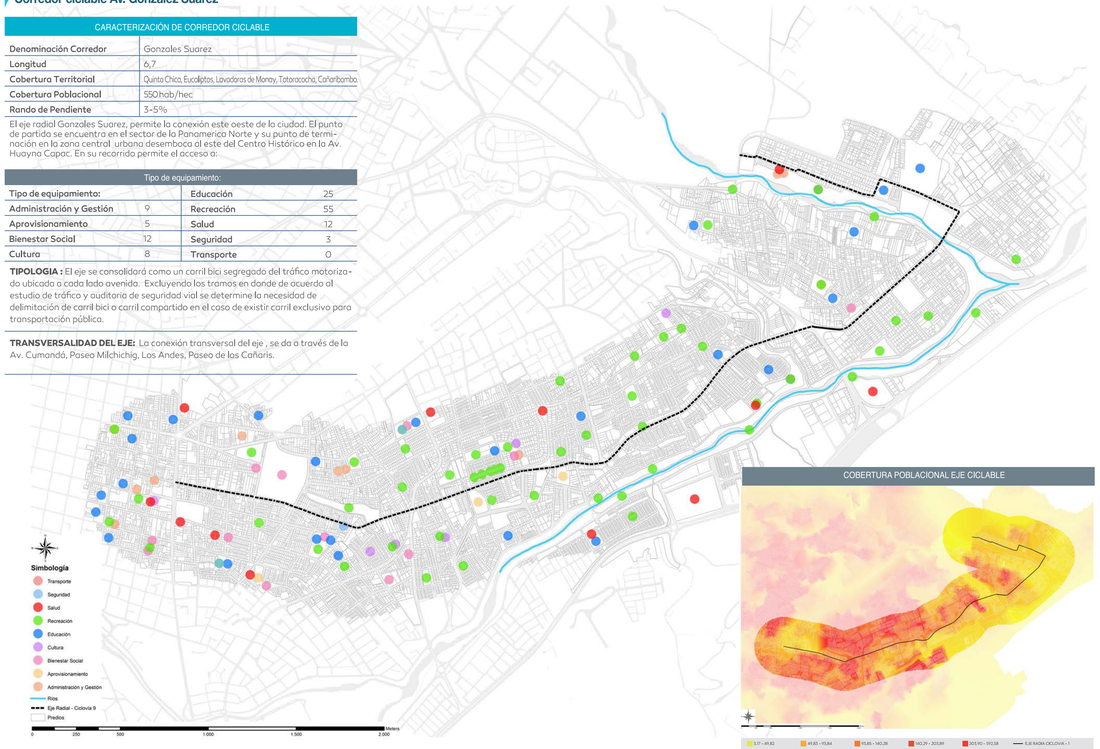
CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR CICLABLE	
Denominación Corredor	Gonzales Suarez
Longitud	6,7
Cobertura Territorial	Quinta Chica, Eucaliptos, Lavaderos de Monay, Totoracocha, Cañaribamba
Cobertura Poblacional	550 hab/hec
Rando de Pendiente	3-5%

El eje radial Gonzales Suarez, permite la conexión este oeste de la ciudad. El punto de partida se encuentra en el sector de la Panamerica Norte y su punto de terminación en la zona central urbana desemboca al este del Centro Histórico en la Av. Huayna Capac. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		**Educación**	25
Administración y Gestión	9	**Recreación**	55
Aprovisionamiento	5	**Salud**	12
Bienestar Social	12	**Seguridad**	3
Cultura	8	**Transporte**	0

TIPOLOGIA : El eje se consolidará como un carril bici segregado del tráfico motorizado ubicada a cada lado avenida. Excluyendo los tramos en donde de acuerdo al estudio de tráfico y auditoria de seguridad vial se determine la necesidad de delimitación de carril bici o carril compartido en el caso de existir carril exclusivo para transportación pública.

TRANSVERSALIDAD DEL EJE: La conexión transversal del eje , se da a través de la Av. Cumandá, Paseo Milchichig, Las Andes, Paseo de los Cañaris.



COBERTURA POBLACIONAL EJE CICLABLE

Corredor ciclable Calle Vieja

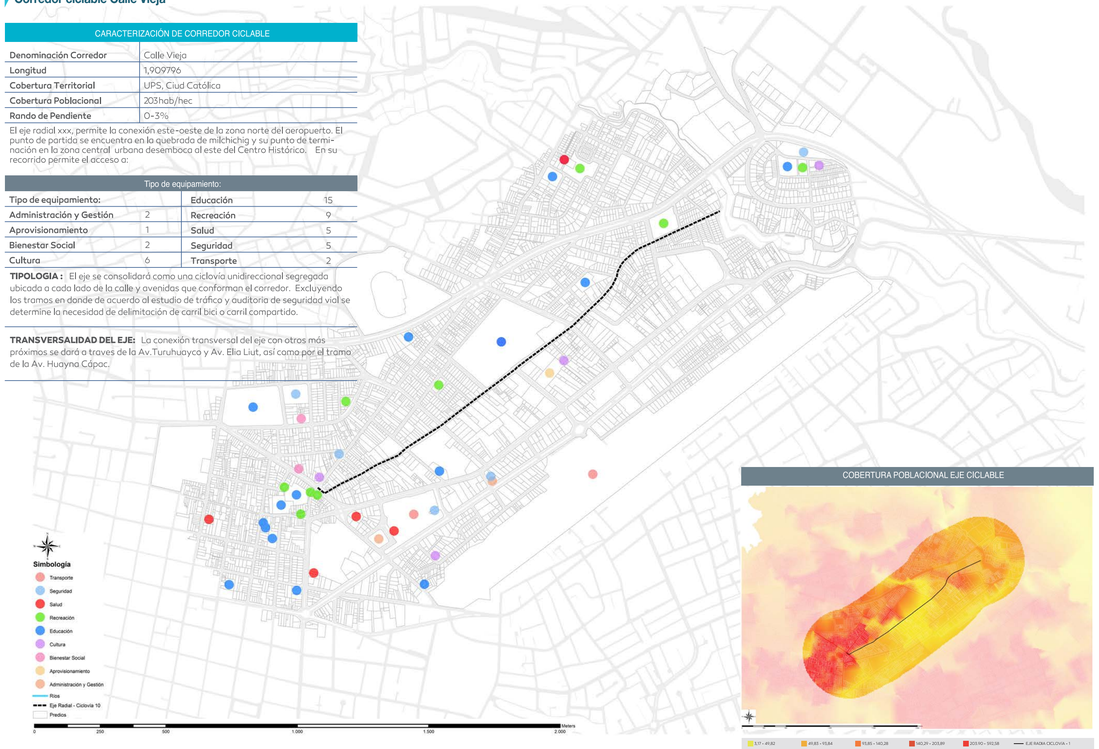
CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR CICLABLE	
Denominación Corredor	Calle Vieja
Longitud	1,909796
Cobertura Territorial	UPS, Ciud Católica
Cobertura Poblacional	203 hab/hec
Rando de Pendiente	0-3%

El eje radial xxx, permite la conexión este-oeste de la zona norte del aeropuerto. El punto de partida se encuentra en la quebrada de milchichig y su punto de terminación en la zona central urbana desemboca al este del Centro Histórico. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		**Educación**	15
Administración y Gestión	2	**Recreación**	9
Aprovisionamiento	1	**Salud**	5
Bienestar Social	2	**Seguridad**	5
Cultura	6	**Transporte**	2

TIPOLOGIA : El eje se consolidará como una ciclovía unidireccional segregada ubicada a cada lado de la calle y avenidas que conforman el corredor. Excluyendo los tramos en donde de acuerdo al estudio de tráfico y auditoria de seguridad vial se determine la necesidad de delimitación de carril bici o carril compartido.

TRANSVERSALIDAD DEL EJE: La conexión transversal del eje con otras más próximos se dará a traves de la Av. Turuhuayca y Av. Elia Liut, así cama por el trama de la Av. Huayna Cápac.



COBERTURA POBLACIONAL EJE CICLABLE

Corredor ciclable Av. Hurtado de Mendoza

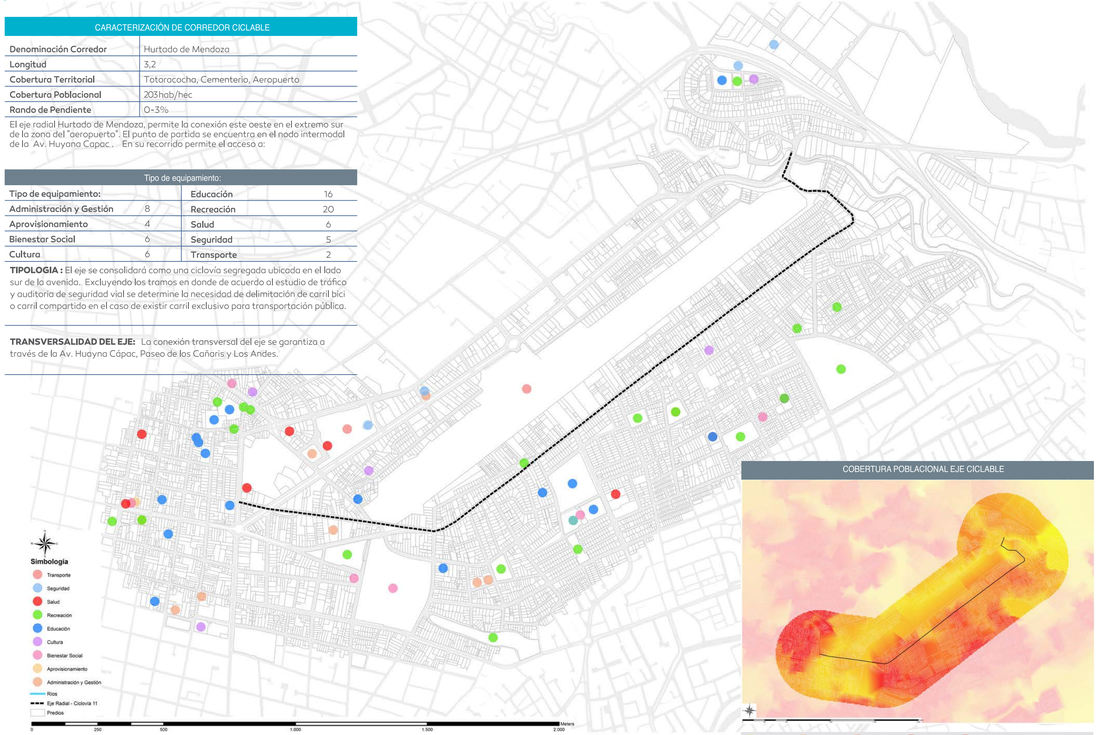
CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR CICLABLE	
Denominación Corredor	Hurtado de Mendoza
Longitud	3,2
Cobertura Territorial	Totoracocha, Cementerio, Aeropuerto
Cobertura Poblacional	203hab/hec
Rando de Pendiente	0-3%

El eje radial Hurtado de Mendoza, permite la conexión este oeste en el extremo sur de la zona del "aeropuerto". El punto de partida se encuentra en el nodo intermodal de la Av. Huyana Capac . En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		**Educación**	16
Administración y Gestión	8	**Recreación**	20
Aprovisionamiento	4	**Salud**	6
Bienestar Social	6	**Seguridad**	5
Cultura	6	**Transporte**	2

TIPOLOGIA : El eje se consolidará como una ciclovía segregada ubicada en el lado sur de la avenida.. Excluyendo los tramos en donde de acuerdo al estudio de tráfico y auditoria de seguridad vial se determine la necesidad de delimitación de carril bici o carril compartido en el caso de existir carril exclusivo para transportación pública.

TRANSVERSALIDAD DEL EJE: La conexión transversal del eje se garantiza a través de la Av. Huayna Cápac, Paseo de los Cañaris y Los Andes.



COBERTURA POBLACIONAL EJE CICLABLE

Corredor ciclable Av. Huayna Cápac

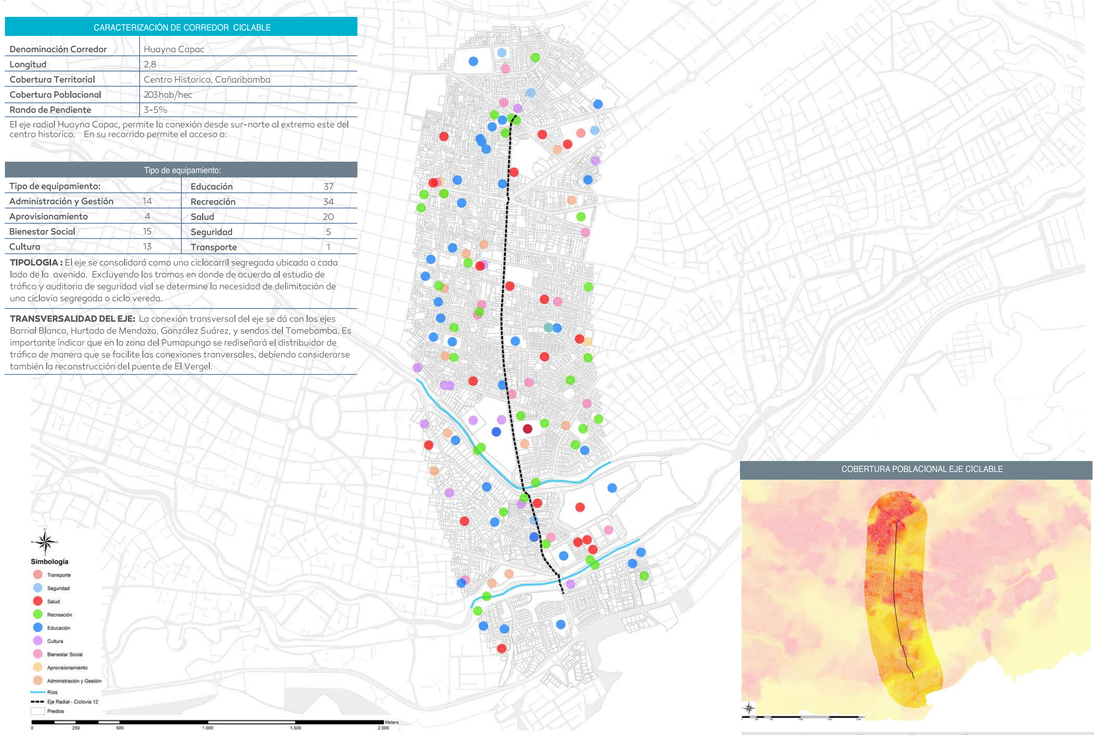
CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR CICLABLE	
Denominación Corredor	Huayna Cápac
Longitud	2,8
Cobertura Territorial	Centro Historico, Cañaribamba
Cobertura Poblacional	203hab/hec
Rando de Pendiente	3-5%

El eje radial Huayna Capac, permite la conexión desde sur-norte al extremo este del centro historico. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		**Educación**	37
Administración y Gestión	14	**Recreación**	34
Aprovisionamiento	4	**Salud**	20
Bienestar Social	15	**Seguridad**	5
Cultura	13	**Transporte**	1

TIPOLOGIA : El eje se consolidará como una ciclocarril segregada ubicada a cada lado de la avenida. Excluyendo los tramos en donde de acuerdo al estudio de tráfico y auditoria de seguridad vial se determine la necesidad de delimitación de una ciclovía segregada o ciclo vereda.

TRANSVERSALIDAD DEL EJE: La conexión transversal del eje se dá con los ejes Barrial Blanco, Hurtado de Mendoza, Gonzalez Suárez, y sendas del Tomebamba. Es importante indicar que en la zona del Pumapungo se rediseñará el distribuidor de tráfico de manera que se facilite las conexiones tranversales, debiendo considerarse también la reconstrucción del puente de El Vergel.



COBERTURA POBLACIONAL EJE CICLABLE

Corredor ciclable Av. Solano

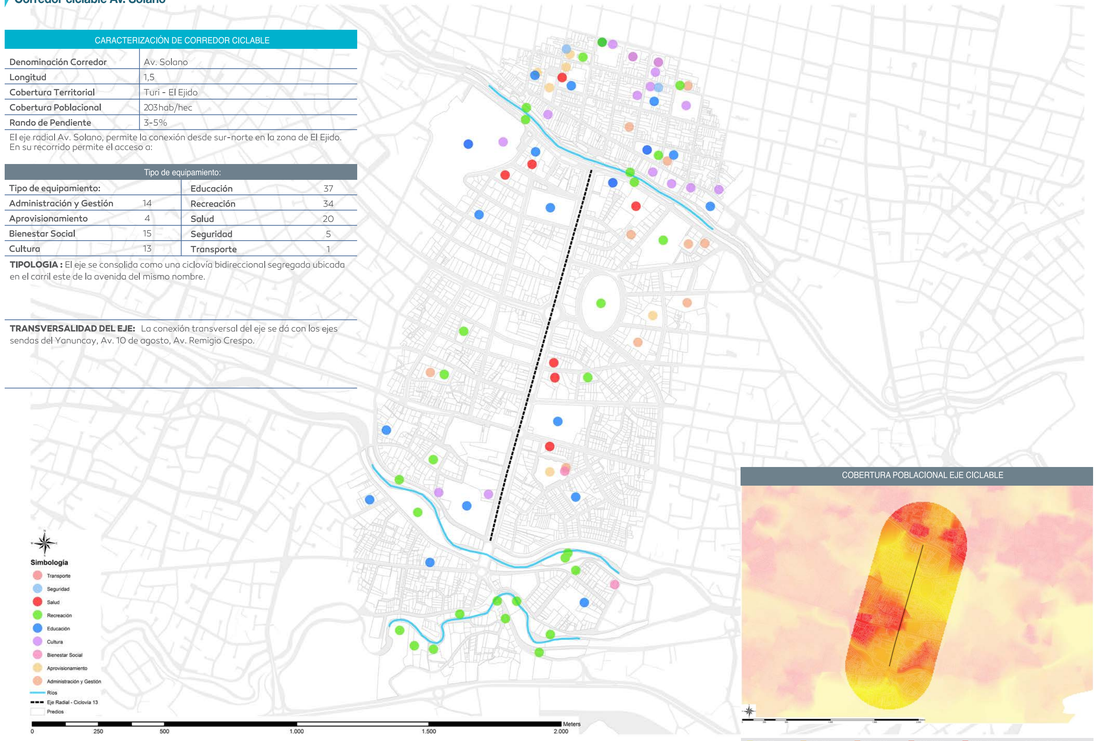
CARACTERIZACIÓN DE CORREDOR CICLABLE	
Denominación Corredor	Av. Solano
Longitud	1,5
Cobertura Territorial	Turi - El Ejido
Cobertura Poblacional	203hab/hec
Rando de Pendiente	3-5%

El eje radial Av. Solano, permite la conexión desde sur-norte en la zona de El Ejido. En su recorrido permite el acceso a:

Tipo de equipamiento:			
Tipo de equipamiento:		Educación	37
Administración y Gestión	14	Recreación	34
Aprovisionamiento	4	Salud	20
Bienestar Social	15	Seguridad	5
Cultura	13	Transporte	1

TIPOLOGIA : El eje se consolida como una ciclovía bidireccional segregada ubicada en el carril este de la avenida del mismo nombre.

TRANSVERSALIDAD DEL EJE: La conexión transversal del eje se dá con los ejes sendas del Yanuncay, Av. 10 de agosto, Av. Remigio Crespo.



COBERTURA POBLACIONAL EJE CICLABLE



13.5 Red peatonal

13.5.1 Movilidad a pie

La movilidad peatonal hace referencia al modo de transporte y desplazamiento no motorizado y basado en el movimiento a pie por cualquier espacio público, representa la base de cualquier tipo de movilidad al ser el modo más espontáneo y natural además de ser el más utilizado y complemento de otros modos de movilización.

La ciudad está conformada por diferentes tipos de peatones, que presentan una variedad de requerimientos para el uso del espacio público, estos requerimientos dependen de la edad y capacidad de movilidad y la forma de ejecutarla que puede ser solos, acompañados, con sus manos libres, portando elementos o niños, etc. El diseño de la estructura peatonal de la ciudad no se aplica únicamente a peatones atléticos con la capacidad de cruzar pasos de manera veloz, lamentablemente la gran mayoría de los diseños son inaceptables para la el modo dominante de la movilidad urbana, veredas de dimensiones insuficientes complicadas en cada esquina por desniveles, vehículos estacionados y el intenso tráfico que resta calidad al espacio peatonal, podemos definir por lo tanto algunos inconvenientes que presenta la movilidad peatonal.

La falta de continuidad del espacio acondicionado para los peatones, dificulta la llegada a un destino específico, especialmente para los peatones con movilidad reducida. La conformación inadecuada del espacio, con veredas estrechas y obstáculos fijos y móviles, pavimentos deslizantes escaleras y pendientes, falta de protección climática, inexistencia de mobiliario de descanso, falta de tiempo exclusivo para los peatones en los cruces sanforizados y pasas cebras, degradación ambiental ocasionada por la contaminación por emisiones atmosféricas, alto ruido, contaminación visual ocasionada por tráfico intenso forman barreras funcionales para la movilidad, aniquilando y disuadiendo los contactos sociales en el espacio público e interfiriendo en la movilidad peatonal. Estos inconvenientes que presenta la movilidad son percibidos con mayor fuerza por los peatones sensibles, niños, personas de la tercera edad, mujeres embarazadas y personas con discapacidades permanentes o temporales; para todos ellos representa un verdadero reto el salir de sus casas por diversos motivos imposibilitando recorridos de corto y mediano alcance contribuyendo a la pérdida de proximidad entre la casa y el lugar de destino, estableciendo un crecimiento cada vez mayor de esta brecha.

El incremento de la movilidad peatonal, y por ende la reducción de la movilidad motorizada trae consigo un beneficio de carácter ambiental indiscutible, mejora la calidad del aire y del ambiente con la disminución de vibraciones, contaminación atmosférica, acústica y visual, que no afectan únicamente la salud de los habitantes sino además al patrimonio arquitectónico de la ciudad. Con un volumen vehicular más bajo, circulando sobre las calles de la ciudad, los peatones conquistarían mayor protagonismo y por ende mayor respeto por parte de los conductores de motorizados, esto se reflejará en una disminución en los altos niveles de accidentalidad peatonal que se presentan en la actualidad. Cuando la ciudad oferte hacia sus habitantes y visitantes mejores condiciones espaciales para la movilidad peatonal incentivando la misma, la dependencia del vehículo privado disminuirá, y por ende también el alto consumo energético y económico por parte de la población. Esto implica además, una mejoría en la calidad de vida de los habitantes pues con una movilidad peatonal a cambio de la vehicular, se fortalece la interacción social entre vecinos y se incrementa el uso y la apropiación del espacio público de la ciudad.

En la actualidad es preocupante la disminución del interés por el ejercicio físico en todas las edades, el incremento de los modos activos de movilidad tales como la bicicleta o caminar, ya que estos son capaces de atraer beneficios indudables para la salud al disminuir el sedentarismo. El proceso de incrementar la movilidad peatonal automáticamente produce una liberación del espacio público por la disminución de vehículos motorizados, esto devuelve al ciudadano el escenario sobre el cual desempeña un rol activo dentro de la sociedad, interactuando con sus vecinos y personas con las que comparte su espacio. El proceso de recuperación del espacio público por parte de los ciudadanos, incentiva su apropiación por parte de los mismos y como consecuencia su uso adecuado, respeto y cuidado hacia los mismos.



Ciudades Peatonales

Las ciudades han crecido de manera muy acelerada en los últimos tiempos, en respuesta principalmente a factores comerciales, este crecimiento para nada homogéneo la ha convertido en una ciudad de zonas fragmentadas y privadas de vida pública, segregando a gran parte de la población, especialmente a los sectores de bajos recursos.

Esta fragmentación, se observa en las nuevas áreas planificadas que en general presentan una pérdida de escala barrial provocando una reducida accesibilidad peatonal a los diferentes equipamientos servicios e infraestructura además de una reducción de intercambios sociales y económicos de menor escala.

El desarrollo urbano de los últimos tiempos, ha propiciado la concentración de la mayor parte de desplazamientos humanos no solo dentro sino alrededor de las ciudades, con lo que los medios de transporte motorizados personales y colectivos se han convertido en la referencia y durante muchos años han sido la solución prioritaria en la ciudad, influyendo así de manera radical en su diseño y el del territorio contiguo. Mientras la ciudad siga creciendo, crecerá con ella la saturación conseguida por el tráfico vehicular y con esto las consecuencias medioambientales, los problemas de salud y la dependencia energética, con todo esto, la convivencia "pacífica" que existe entre los distintos medios de transporte está llegando al límite.

Con este panorama, es coherente pensar en nuevas alternativas o incluso reinventar la movilidad peatonal, en bicicleta y otros modos sostenibles, pues con esta problemática se asocia la pérdida de densidad y el distanciamiento interno de la ciudad, que dificulta la cobertura de cualquier servicio generando la necesidad de mayores traslados y por ende, la dependencia del automóvil con los respectivos problemas de tráfico, contaminación y disminución de la productividad.

En la actualidad se invierte un gran porcentaje de recursos económicos al desarrollo de proyectos urbanos orientados a dar solución al transporte motorizado y un porcentaje muy bajo a proyectos que promuevan la movilidad peatonal. Surge por ello, la necesidad de generar herramientas que de manera sencilla y económica faciliten la implementación de soluciones específicas en la ciudad y en los barrios para resurgir la movilidad peatonal transformando la ciudad en un espacio más sustentable y equitativo.



Estructura de la red peatonal

Una red peatonal, es la constituida por una serie de espacios públicos destinados en su totalidad o en mayor jerarquía al uso peatonal, estos espacios proporcionan un acceso universal, es decir sin barreras arquitectónicas a cada uno de los usos en ellos implementados.

La red peatonal está constituida por áreas estanciales o espacio público libre de edificaciones, ubicado junto a la red viaria, estos cumplen con la función de incentivar la estancia temporal de los peatones en la vía pública, valorizando el espacio urbano ya que dotan de escenarios apropiados para la relación e intercambio social entre personas. Otro componente de la red peatonal, es el trayecto peatonal, que es la articulación de las áreas estanciales que vinculan entre sí los principales puntos atractores de viajes peatonales tales como equipamientos, zonas de concentración e intercambiadores que conectan al viario de la ciudad. Estos trayectos peatonales pueden responder a recorridos históricos, a recorridos en contacto con zonas verdes o a recorridos con facilidades para peatones y/o ciclistas.

Coexistencia de la red peatonal con otras redes

No se puede restar importancia a ningún tipo de movilidad que se desarrolle en la ciudad, pues a pesar de que el transporte motorizado es el factor con mayor incidencia en los problemas que presenta la movilidad peatonal, éste es de vital importancia para el funcionamiento urbano, pues la movilidad motorizada satisface algunas necesidades no viables mediante la movilidad a pie.

Es indispensable por lo tanto brindar las facilidades funcionales para el correcto ejercicio de los diferentes sistemas de movilidad, es por esto que sin restar importancia a los medios motorizados, se pretende potencializar la movilidad peatonal dados los beneficios que presenta sobre los demás sistemas, sumado a esto, la vulnerabilidad que presentan los peatones en el desempeño de esta actividad, sobretodo en espacios que no ofrecen las condiciones adecuadas especialmente en el ámbito de la seguridad.



13.5.2 Cuenca, una ciudad peatonal

La percepción de la composición espacial de Cuenca, tanto en sus componentes geográficos como urbanos, está dentro de la retentiva de sus habitantes y visitantes como un escenario ideal para ser recorrida a pie, su cultura e historia reflejadas en cada rincón de la ciudad, motivan a que la misma sea caminada.

La infraestructura de la que es dotada constantemente la ciudad, estimula también grandes dinámicas de movilidad en todo su territorio, pues se han ejecutado ya proyectos que descentralizan muchas funciones y/o servicios con resultados positivos.

El clima que posee la ciudad de Cuenca, es sin duda una de las ventajas más grandes, un ambiente fresco que estimula que largos trayectos sean recorridos de modo peatonal, a esto se suma el paisaje natural que se puede encontrar en sus parques y jardines pero sobretodo en las riberas de los ríos que con sus áreas de protección enmarcan estos importantes espacios naturales por donde los peatones disfrutan de su recorrido con el sonido relajante del agua y la brisa fresca que en estos espacios se puede sentir.

La composición arquitectónica es también un factor positivo e importante para la peatonalidad de la ciudad, espacios en donde coexisten edificaciones históricas o de características antiguas que contrastan con otras de rasgos modernos, otorgan dinamismo a cualquier recorrido al restar monotonía al paisaje construido, la topografía de la ciudad aporta además facilidades de movilidad en gran parte de su territorio, al estar conformada por tres terrazas prácticamente planas en cuyo interior, el peatón no asume obstáculos geográficos.

La característica social de los habitantes de Cuenca, es sin duda una de las principales estimulaciones para la movilidad peatonal, la calidez de la gente provoca encuentros afectivos en el espacio público, el detenerse para saludar, extender una mano, un abrazo, entablar una conversación, etc. al ser una ciudad relativamente pequeña en donde mucha gente se conoce entre sí, las caminatas se convierten en verdaderas actividades sociales.

La conformación barrial de cuenca favorece la concepción de centralidades dentro de estas unidades espaciales, estas centralidades que cumplen una función atractora muchas veces no únicamente a nivel barrial sino de ciudad. Estos espacios, por sus características espaciales, ambientales, de uso, etc. generan fuertes atracciones que dinamizan la funcionalidad urbana y generan sentido de identidad y apropiación por parte de los habitantes.

Una vez que se han identificado los valores que demuestran que un alto porcentaje de movilidad de la ciudad se realizan a pie, surge la necesidad de identificar las calles y/o vías por las que las personas prefieren o son convenientes para caminar, identificar además las características que les acreditan tales niveles de preferencia y que muestran factores de potencialización importantes.

Devolver al peatón, un espacio público óptimo sobre el cual movilizarse, es uno de los principales objetivos del plan de movilidad, para ello es necesario aplicar una metodología que exteriorice la red viaria de Cuenca, que brinda una función de red peatonal, para de esta manera aplicar y proyectar actuaciones que la potencialicen como corredores peatonales.





La red peatonal de Cuenca – Metodología

Uno de los principales objetivos del plan de movilidad y espacios públicos de Cuenca, es potenciar los medios de transporte alternativos y amigables como caminar, para lograrlo se requiere consolidar una red de ejes peatonales y la adecuación del espacio público de manera que facilite el desplazamiento de los peatones de una manera segura, accesible y confortable. Para definir la red peatonal de Cuenca, se parte de la identificación de los centros atractores de la ciudad, es decir la identificación de equipamientos y/o zonas que ejercen una importante atracción de movilidad peatonal, se clasifican en las siguientes categorías:

• Gestión: este grupo lo conforman entidades estatales y municipales en las que las personas realizan trámites de manera frecuente. se consideran tambien los servicios de salud ya quegeneran grandes atracciones peatonales, esto se fortalece con la mejora que presenta en la actualidad la atención médica de carácter público.

• Transporte: El equipamiento de transporte que reúne gran cantidad de peatones en el sitio mismo de su funcionamiento, ésta categoría se ve fuertemente reforzada por la red de paradas de buses existentes en la ciudad, que es el sitio en donde se realiza el intercambio modal, y desde donde las personas necesariamente se movilizan a pie, ya sean distancias muy cortas o largas.

• Educación: La oferta educacional, en especial la universitaria de la ciudad es muy amplia, acogiendo incluso a gran número de estudiantes de otros cantones y provincias, genera por lo tanto una de las principales redes peatonales de la ciudad por su intensidad de uso.

• Comercio: La ciudad se encuentra dotada de varios mercados de abasto de productos de primera necesidad además de centros comerciales con una extensa gama de ofertas comerciales.

• Recreación y Patrimonio: Estos equipamientos y espacios, generan importantes atracciones peatonales considerando especialmente la gran cantidad de personas que realizan deporte y caminatas en los márgenes de los ríos. Además de aquellos recorridos con características históricas y patrimoniales.

Sobre cada categoría, se identifican los vías aledañas de cada centro atractor sobre las que las personas se movilizan de forma peatonal, y se establece un nivel apreciativo del volumen de peatones que transitan por ellas.

• Flujo alto

• Flujo medio

• Flujo bajo

PERCEPCIÓN DE FLUJOS. Para la determinación de los flujos y sus niveles se trabajó a nivel de percepción dependiendo de la micro red analizada.

• FLUJO PEATONAL BAJO
Es aquel en el que la vía analizada en ciertos momentos se encuentra totalmente despejada, es decir no es transitada por peatones, o transitan por ella un número muy bajo de ellos, es intermitente.

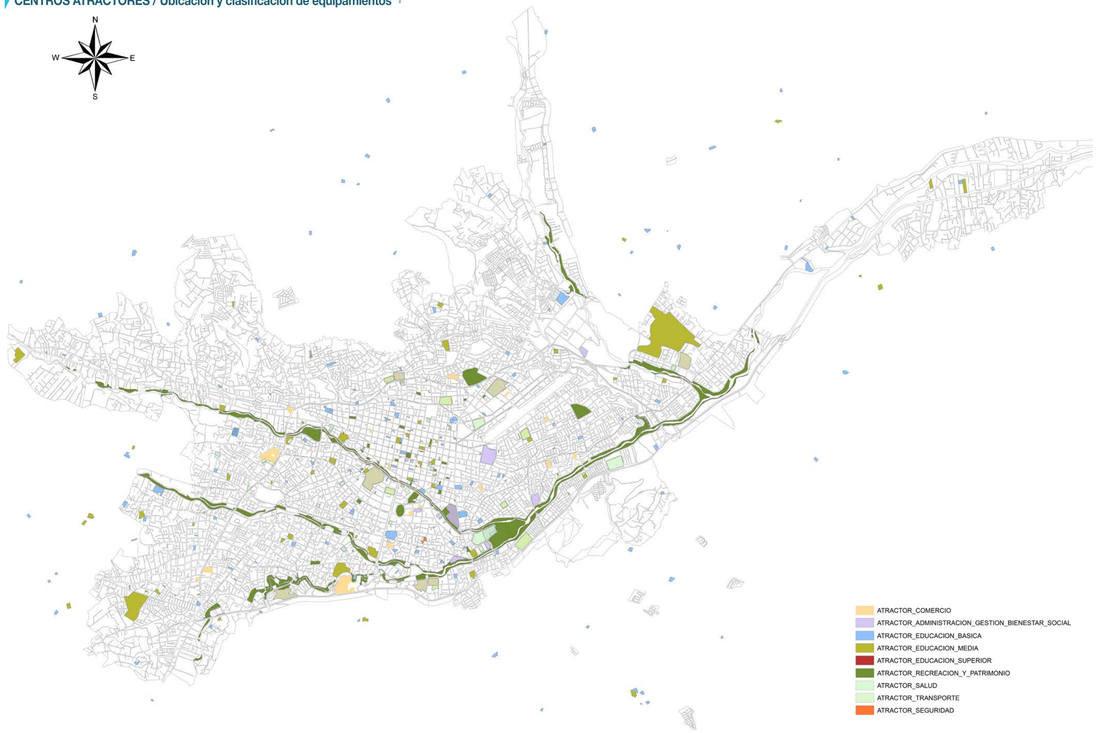
• FLUJO PEATONAL MEDIO
Flujo disperso y constante de personas caminando independientemente sobre la vía, su carga se la considera media.

• FLUJO PEATONAL ALTO
Se percibe como masas de personas en movimiento constante, a pesar que se mueven de manera independiente, generan la apariencia de grupos; un factor que nos sirve de indicador para identificar al peáton como obstaculo en la acera para otros peatones.





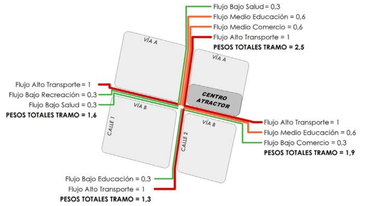
CENTROS ATRACTORES / Ubicación y clasificación de equipamientos



La información obtenida define el funcionamiento de las microredes peatonales de la ciudad con una jerarquía de escala local, es decir la red vial que da servicio a los peatones que tienen como destino ciertos centros atractores homogéneos, es por lo tanto que se establecen 5 microredes: Gestión, Transporte, Educación, Comercio y Recreación y Patrimonio.

Debemos tomar en cuenta que la finalidad es definir los corredores peatonales, y considerando que existe interacción entre centros atractores homogéneos de la misma microred y aplicando criterios de proximidad se procedió a generar conexiones evidentes entre estos subsistemas dependiendo de su cercanía.
Se han aplicado pesos a cada uno de los rangos establecidos de la siguiente manera:

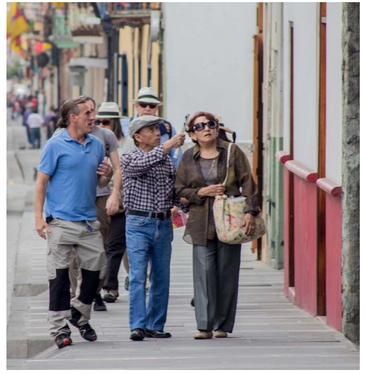
Flujo alto = 1
Flujo medio = 0.6
Flujo bajo= 0.3



La superposición de todas estas micro redes generadas constituyen la red peatonal general de la ciudad; tomando en cuenta que algunas vías sostienen a varias micro redes y sus distintos flujos. Los valores totales reflejan la presión peatonal que soporta cada una de las vías que forman parte del sistemas.







Los criterios que intervienen en la jerarquización de esta red son:

• **Intensidad de uso de la calle:** Una arteria peatonal que soporte un flujo peatonal constante, ya sea por sus características espaciales o funcionales, debe sin duda brindar características de seguridad y confortabilidad en cualquier momento del día.

• **Capacidad de la calle:** La capacidad física de la calle debe albergar diferentes modos de movilidad permitiendo el óptimo desenvolvimiento de cada una de ellos.

• **Superposición de Funciones:** La capacidad de la vía se ve potencializada al momento en que la misma cubre un mayor número de funciones o sirve de ruta para acceder a un mayor número de destinos.

• **Coherencia de la red:** La red obtenida, debe presentar una funcional conexión entre sus componentes, pues los mismos a más de cumplir una función independiente, forman parte de una red íntegra que da cobertura al mayor porcentaje de movilidad peatonal de la ciudad.

• **Conectividad urbana:** La red peatonal debe facilitar en todo momento y espacio, el intercambio modal para cualquier peatón, especialmente para los más vulnerables, debe prever además futuros y funcionales enlaces con posibles ampliaciones de la red. Debe facilitar además una armónica coexistencia con la red vehicular de la ciudad.







El equipamiento de transporte se encuentra diseminado alrededor de los límites del centro histórico de la ciudad, el más cercano a esta área es justamente el más grande e importante por su carácter de terminal intercantonal, éste centro atractor ubicado al noreste de la ciudad, genera un fuerte movimiento en la zona tanto peatonal como motorizado, el flujo peatonal que se observa es en su mayoría de paso, pues es una zona de alta cobertura comercial. La mayor afluencia de los usuarios de este equipamiento es motorizada, ya que generalmente estas personas traen consigo algún tipo de carga en sus brazos, el terminal cuenta además con un parqueadero tarifado que generalmente se encuentra con su capacidad saturada. En las vías circundantes al Terminal Terrestre de Cuenca, se ubican las oficinas de las empresas de transporte en las que se realizan envíos y recepción de encomiendas, lo que genera también un alto Movimiento, esto sumado a la gran cantidad de paradas de bus que equipan estas calles, como se observa en el siguiente plano.

El acceso del terminal terrestre de Cuenca, hacia la Av. España, soporta una altísima concentración peatonal, lo mismo ocurre en el carril opuesto, esto por la presencia de importantes paradas de bus, cubiertas por varias líneas de transporte. Este punto de la vía se muestra como un importante cruce peatonal, lo que presenta un fuerte conflicto debido al alto flujo vehicular que soporta.

Hacia el Oeste de la ciudad, se encuentra ubicada la estación de transferencia, que al emplazarse junto a otros centros atractores de gran importancia, generan un altísimo flujo peatonal en la zona lo que la convierte en una zona conflictiva por el alto flujo vehicular que además presenta.

Los días miércoles y sábado estos flujos se incrementan considerablemente debido a la alta afluencia comercial que presenta el mercado el Arenal, adyacente a esta estación de transporte.

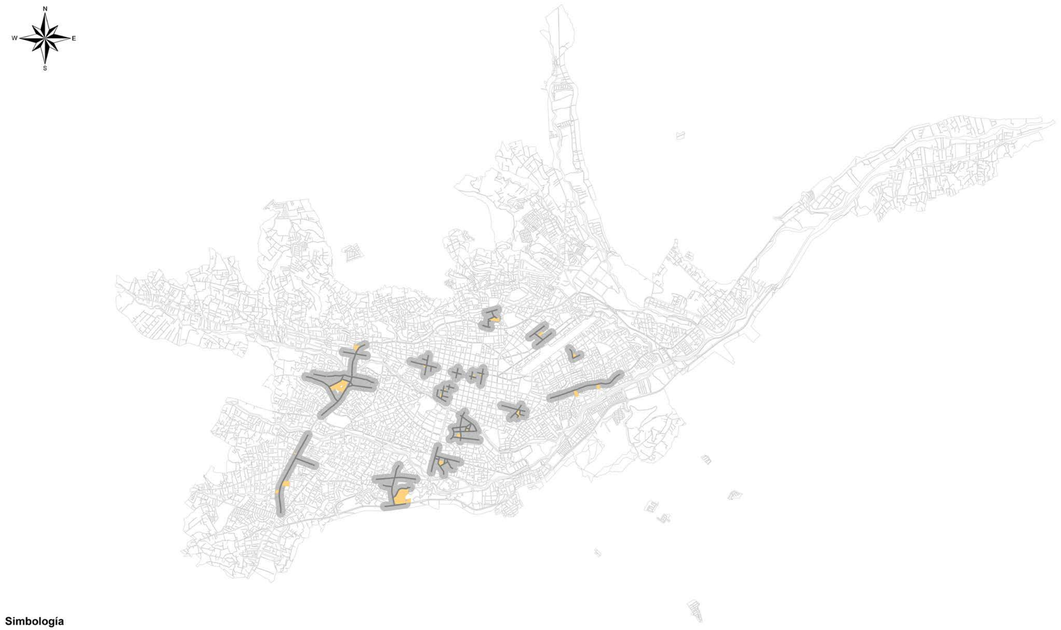
Hacia el sur, en la misma zona, se ubica una parada de buses interparroquiales, que presenta también una fuerte afluencia peatonal por dos motivos, la cercanía con el mercado el Arenal y la estación de transferencia, y al igual que esta última, la contigüidad con la Av. De las Américas, una de las principales arterias viales de la ciudad.

En el sur de Cuenca, tenemos otra estación de buses interparroquiales, que al estar ubicada frente a un centro de abastecimiento que es el mercado 27 de Febrero, genera un muy alto movimiento peatonal, además de su cercanía con la Av. Solano y la Av. 10 de Agosto, que están equipadas de paradas de bus con una cobertura de algunas líneas de servicio público.

En general se observa que la micro red de cercanía correspondiente a los centros atractores de transporte, se encuentran notablemente fortalecidos con paradas de buses, lo que facilita la continuidad en el transporte de los usuarios. La conectividad que presenta esta micro red entre sus diferentes componentes, se encuentra notablemente interrumpida por el centro histórico de la ciudad, lo que impide una conexión directa entre sí.

La micro red generada tiene varios puntos de concurrencia con los límites de las unidades funcionales de la ciudad, lo que potencializa estas redes en la jerarquización de la red general por la cobertura que brinda hacia varios centros funcionales.





Los principales centros de comercio de la ciudad de Cuenca se encuentran dispersos sobre el territorio, estos centros atractores generan altos flujos peatonales muy próximos a ellos, pues al estar gran parte de ellos estratégicamente ubicados junto a las redes de servicio de transporte público y dotados de estacionamientos vehiculares, sobretodo los grandes centros comerciales, las personas acceden a estos sitios por medio motorizado.

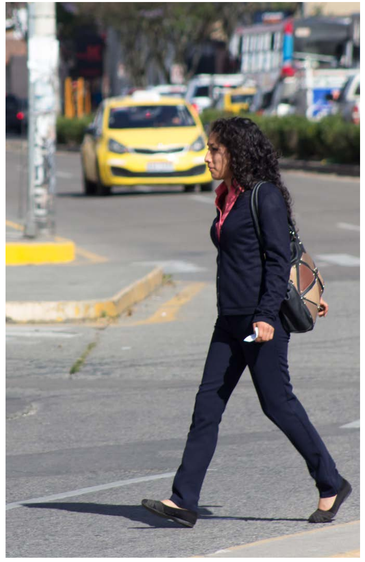
Los usuarios que retornan de estos lugares, especialmente desde los mercados, lo hacen generalmente con carga o bultos en sus manos que dificultan un transporte peatonal, por esta razón, estos centros no generan flujos peatonales de considerable distancia.

Los flujos peatonales generados se dan de manera localizada en las inmediaciones de estos centros, inducen la aparición de grandes conflictos de movilidad en algunas zonas, el más notable es el generado en la feria libre el Arenal, junto a la Av. de las Américas que además de soportar un intenso tráfico vehicular soporta un altísimo flujo peatonal, pues según datos obtenidos en un estudio realizado por la Dirección de Tránsito, por la Av. de las Américas, en el tramo correspondiente a este centro de abasto, circulan por hora un promedio de 7359 peatones, de un conteo realizado por un lapso de 10,5 horas durante los días lunes, miércoles y sábado en horario de 6:30 – 8:00, 12:30 – 13:30 y 17:00 – 18:00.

Hacia el sur, sobre la misma Av. en el tramo del Supermercado Coralcentro, dentro del mismo estudio la DMT ha obtenido el dato de un promedio de 785 peatones por hora, de un conteo realizado durante un período de 18 horas los días miércoles, sábado y domingo en horarios de 10:00 – 12:00 y 14:00 – 18:00.

La dinámica que se genera en el centro histórico, por los mercados que aquí se sitúan, es de igual manera de desorden, pues estos centros en su gran mayoría, no cuentan con parqueaderos que faciliten la carga y descarga de productos.

La microred peatonal generada por estos equipamientos, presenta varios puntos de coincidencia con los límites de las unidades funcionales de la ciudad, por lo que se observa además que su área de influencia deja sin cobertura a muy pocas unidades, estas áreas además se presentan dispersas.





SUBRED DE PROXIMIDAD / Centros atractores de Administración, Gestión y Bienestar Social



El equipamiento de administración y gestión de la ciudad, se encuentra concentrado en el centro y área del ejido este, hacia el centro se observa que la microred generada es incluso compartida, el Municipio de Cuenca ha iniciado un proyecto de descentralización de puntos de recaudación de impuestos, creando puntos de pago distribuidos regularmente en el territorio urbano y parroquial, la acogida que ha tenido este proyecto ha disminuido la incidencia de ciudadanos al centro histórico para realizar este tipo de trámites.

Las microredes generadas por estas actividades, están equipadas por numerosas paradas de bus, lo que fortalece la intensidad peatonal en estas zonas, se observa también convergencias entre estas microredes y ejes viales que marcan los límites de algunas unidades funcionales.

El área de influencia de las microredes identificadas, se observa fuertemente consolidada hacia la zona del centro y ejido este, esto fortalece la movilidad peatonal del área en donde se genera la mancha.
El principal equipamiento de Bienestar Social de la ciudad, se encuentra concentrado hacia el área este de la misma, distribuido de norte a sur, de ellos el mayor generador de viajes tanto peatonales como vehiculares, es el cementerio municipal, complementado por la sala de velaciones que se emplaza contiguamente.

La Av. Gonzalez Suarez, en la que se encuentra el principal acceso al cementerio, es una de los principales ejes conectores del centro histórico con la zona este de la ciudad, lo que la convierte potencialmente en un corredor por la conectividad que genera.

Se puede observar que todas las vías inmediatas a este centro atractor, están equipadas con numerosas estaciones de bus, es una zona además cubierta por varias líneas de servicios.

Con la finalidad de construir una red mas fuerte en el ámbito de la gestión, ha sido necesario adjuntar la microred de salud a esta. El equipamiento de salud de mayor cobertura de la ciudad de Cuenca, se encuentra concentrado hacia la zona sur, este y oeste de la ciudad, hacia el este se ubica el hospital del Seguro Social, colindante con la Circunvalación Sur, por su considerable distancia con el centro de la ciudad, a este equipamiento el mayor porcentaje de usuarios accede por medio motorizado privado o público, lo que genera una gran concentración peatonal en las vías circundantes que están dotadas de paradas de buses.

Hacia el este del Hospital del Seguro social, se agrupan un subcentro de salud, el Hospital Regional Vicente Corral Moscoso y el hospital SOLCA, forman parte del equipamiento hospitalario más importante del cantón, por su capacidad de cobertura atraen a usuarios de otros cantones e incluso de otras provincias, esto se refuerza con el asentamiento en los sectores aledaños, de oferta de servicios comerciales inherentes a la salud, y servicios alimenticios debido al gran volumen de usuarios que frecuentan el lugar.

En esta zona, se observa una concentración de equipamientos de distinta categoría, pues a éstos se suma la presencia de la facultad de medicina de la Universidad de Cuenca, el parque del Paraíso, que con su extensión tiene un considerable radio de cobertura, las márgenes del río Tomebamba con el puente del vergel y una pasarela peatonal.

Por todos estos motivos esta zona es de muy alto flujo peatonal, reforzado además por la presencia de paradas de bus con varias líneas de cobertura, cabe recalcar que se observa a un porcentaje considerable de personas que no solo transitan por el sitio, sino que usan los alrededores como áreas de estancia, estas personas en su mayoría no son de la ciudad y tienen que esperar largas jornadas durante la ejecución de las diligencias médicas que realizan en estos centros.

Hacia el sur de la ciudad, se encuentra emplazada la Clínica Monte Sinaí, que genera además un gran movimiento peatonal, esto se ve reforzado por la presencia de parqueaderos en la zona además de algunas paradas de bus especialmente en las avenidas Solano, Remigio Crespo y 10 de Agosto, que por su jerarquía ejercen la función de grandes conectores entre diferentes zonas de la ciudad.

La micro red de cercanía, originada por la infraestructura hospitalaria de la ciudad, presenta una dispersión radial con respecto al centro histórico de cuenca, pero a pesar de esta dispersión mantiene un óptimo nivel de conectividad de sus componentes por emplazarse junto a vías de alta jerarquía.

Al oeste se ubica la fundación materno infantil Pablo Jaramillo, institución que por su carácter social y la cercanía con el mercado El Arenal, genera una fuerte atracción peatonal, Esta zona presenta la concentración de varios equipamientos de gran importancia, sumado a los anteriormente citados, se emplaza la estación de transferencia, lo que consolida a esta zona como un fuerte centro atractor tanto vehicular como peatonal.

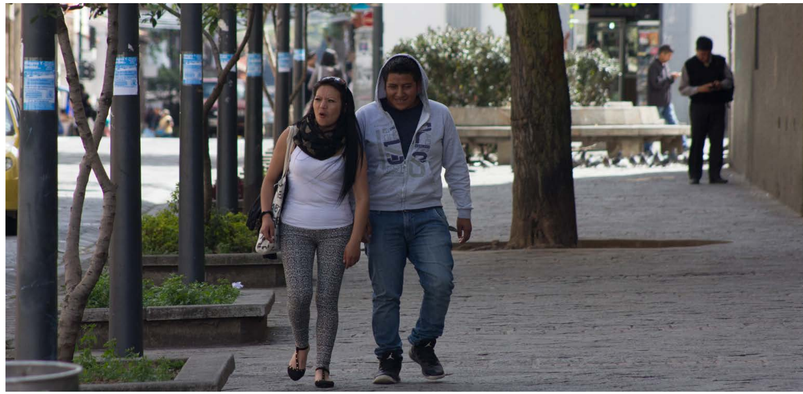
Como se observa en los planos anteriores, de los límites de las zonas funcionales de la ciudad y el área de influencia de la microred, las zonas del norte tienen cobertura hospitalaria mediante infraestructura médica de menor jerarquía, es decir centros o sub centros de salud, la infraestructura médica de especialidades se concentra en la zona sur de la ciudad y la microred peatonal que generan cubre un buen porcentaje de la red viaria de la zona del ejido especialmente.

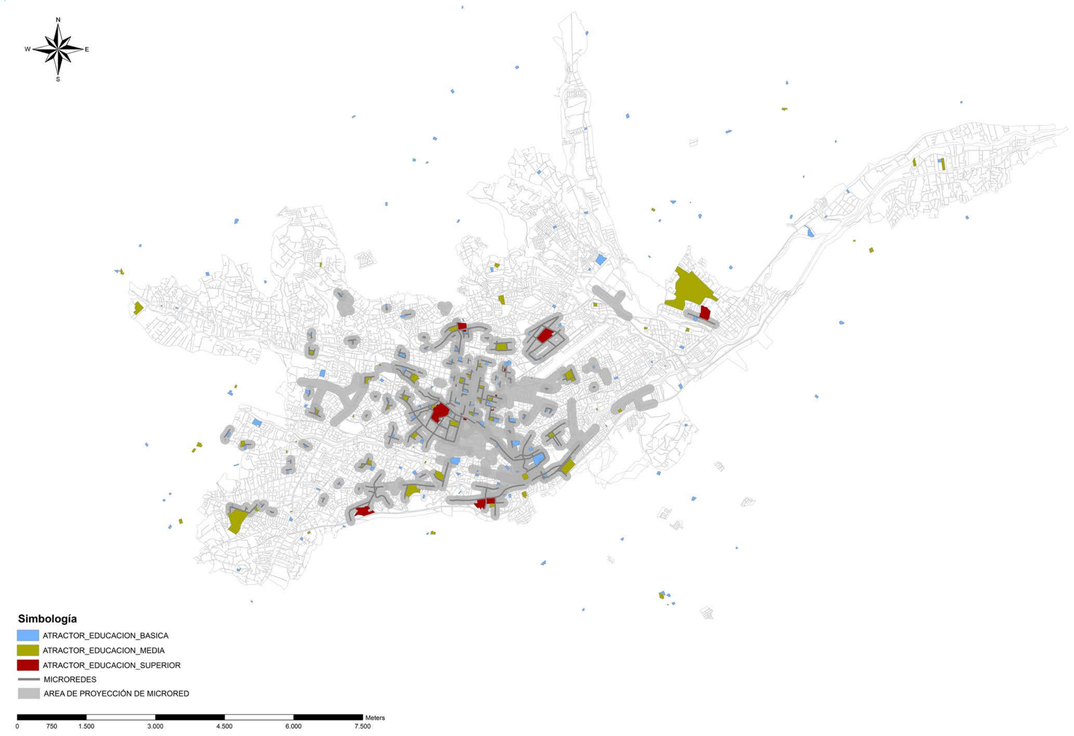
En este ámbito los equipamientos de seguridad forman parte de los centros atractores de bienestar social. Los dos mayores equipamientos de seguridad de la ciudad, se ubican en la zona del ejido este, y se observa que no generan un flujo peatonal considerable, pues su mayor afluencia se genera a través de medios motorizados, ya que lo circunda una amplia zona dotada de estacionamientos, que se observan saturados en la mayoría de tiempo.

El bajo flujo peatonal que atraviesa la zona, es más bien de paso, por lo que se concluye que la pequeña red identificada, no corresponde a una ruta de acceso a los equipamientos analizados.

Este equipamiento se encuentra cercano a tres paradas de buses, lo que genera un movimiento peatonal leve hacia esta zona, pues el mayor volumen se moviliza en sentido opuesto hacia la universidad del Azuay, la conexión peatonal por esta vía es hacia la calle Roberto Crespo y zona del estadio.

La cobertura de equipamientos de seguridad en la ciudad de Cuenca está dada principalmente por unidades de policía comunitaria que están distribuidas en las diferentes parroquias, los equipamientos de mayor jerarquía como los que han sido motivo de análisis y la microred que generan, tienen un área de cobertura localizada en la zona ejido de la ciudad.







El equipamiento educativo de Cuenca se encuentra distribuido sobre su territorio de manera equilibrada, constituyen estos equipamientos los centros atractores generadores del mayar y más intenso flujo tanto peatonal como vehicular, más aún al ser Cuenca una ciudad equipada por varios centros educativos de este nivel, gran parte de las universidades cuenta con amplios parqueaderos para quienes se movilizan en transporte privado, existe gran cantidad de usuarios que lo hacen en transporte pública, en bicicleta y a pie.

En el norte de la ciudad se emplazan algunas facultades de la universidad Católica de Cuenca, que al estar ubicadas junto a la Av. De las Américas en un tramo que no está cubierto por líneas de bus, se puede observar en el plano en el que se muestra la ubicación de las paradas de bus cercanas, que este equipamiento no cuenta con estaciones inmediatas.

Según datos obtenidos por la dirección de Tránsito, por este sector atraviesa un promedio de 775 peatones por hora, resultado de un conteo realizado durante un lapso de 18 horas distribuidas en los días martes viernes y sábado en horarios de 6:00 – 7:00, 12:30 – 13:30 y 18:00 - 20:00

La Universidad cuenta con instalaciones con frente a los dos sentidos de la Av. De las Américas, esto genera una conexión que físicamente resulta en un gran conflicto por el cruce de esta avenida que soporta un volumen vehicular muy elevado.

Al noreste de la ciudad se encuentra la Universidad Politécnica Salesiana, que acoge un promedio de 6000 estudiantes, este equipamiento genera fuertes flujos peatonales a lo largo de todas las vías que la circundan a pesar de que gran cantidad de usuarios se movilizan hacia este sitio en transporte privado, pues la universidad cuenta con amplios parqueaderos, sumados a otros de carácter privado que abastecen parte de la demanda de estacionamiento, sumado al hecho de que en algunas calles de la zona es permitido el estacionamiento.

Al este de la ciudad se emplaza la escuela Hernán Cordero Crespo, que comparte sus instalaciones con el colegio Ecuador, por lo que el flujo que genera este equipamiento es en varias horas del día, esto genera conflictos de movilidad en horas pico, momento en que los peatones tienen mucha dificultad para atravesar hacia el norte la av. Gran Colombia, y al sur la Av. Tres de Noviembre. Las instalaciones que acogen a estas unidades educativas, forman parte del proyecto de repotenciación implementado por el Ministerio de Educación, mediante el cual se ejecutarán obras de remodelación y construcción de bloques de aulas y laboratorios y espacios necesarios con el objetivo de mejorar la calidad de la educación pública, este proceso de repotenciación generará un incremento de usuarios y por ende, mayor índice de atracción y generación de viajes. En el Ejido se presenta la concentración más intensa de infraestructura educativa de la ciudad, que presenta además una conectividad directa entre sí, por el acceso directo cn la Av. Doce de Abril, se encuentra emplazada en esta zona la sede principal de la universidad de Cuenca y hacia el este el tradicional colegio Benigno Malo, además de las instalaciones de ciencias de la Hospitalidad de la universidad de Cuenca, todos estos centros concentran una población estudiantil muy elevada.

La universidad de Cuenca, se emplaza cerca de la Av. Loja en su conexión con el centro histórico de Cuenca a través del puente del Vado y la escalinata frente al acceso principal de la universidad, esto genera un altísimo flujo peatonal no solo con la universidad como origen o destino, ya que esta zona soporta además un alto flujo de paso.

El colegio Benigno Malo por su lado, se emplaza cerca del puente del centenario, otra conexión directa con el Centro Histórico, lo que fortalece la escala peatonal de esta zona que además está equipada por un gran número de paradas de bus y una cobertura de servicio de varias líneas.

Hacia el este de estos centros educativos se encuentra la escuela Panamá, que por su alto número de alumnado y su emplazamiento junto a la Av. Remigio Crespo y su cercanía con la Av. Loja, genera alta concentración y flujos peatonales que principalmente se reparten por estas vías de alta jerarquía.

Hacia el sureste de la ciudad, se ubica el colegio César Dávila que está dentro del proyecto de repotenciación del Ministerio de Educación por lo que se considera como un potencial generador de viajes peatonales. El Colegio Manuela Garaicoa situado en el mismo sector posee también un alto número de alumnado que realiza gran cantidad de viajes peatonales para llegar o salir de este establecimiento y será potencializado ya que forma parte del proyecto de construcción de Unidades Educativas del Milenio.

La facultad de medicina y odontología de la Universidad de Cuenca que generan un alto movimiento tanto vehicular como peatonal en la zona, el estacionamiento sobre la vía está permitido en las calles aledañas en donde se concentra un elevado número de vehículos privados.

El principal flujo peatonal se da en la Av. Doce de Abril, desde y hacia el Vergel en donde se concentran además gran cantidad de paradas de bus con una cobertura de servicio de una amplia variedad de líneas de transporte público.

En el Sur de la ciudad se emplaza la Universidad del Azuay, que concentra una gran población estudiantil y genera por lo tanto un alto número de viajes de los cuales el mayor porcentaje es en vehículo privado, por lo que el amplio parqueadero que posee la universidad no abastece la demanda de los usuarios, se observa por lo tanto saturación en estacionamientos particulares de la zona y en estacionamientos en vía de las calles aledañas en donde es permitido el estacionamiento.

El acceso en transporte público es considerable aunque en porcentaje muy inferior al acceso en vehículo privado, se observan pocas paradas que equipan la zona y generan flujos peatonales, el más importante desde la av. 24 de Mayo frente a la universidad y otros hacia el este por la misma avenida junto al puente de Gapal, y por la calle Francisco Moscoso hacia la Av. Diez de Agosto.
Para el análisis de las redes peatonales generadas por este tipo de equipamientos, se han considerado a más de las redes universitarias, los colegios y escuelas que generan también un alto número de viajes a pie.

Al cruzar la información de la microred generada por los equipamientos educativos, con los límites de las zonas funcionales de la ciudad, observamos coincidencias en algunos tramos, lo que potencializa estas redes en su peatonalidad ya que su área de cobertura incide en más de una unidad funcional.

En el plano de las áreas de influencia de las microredes identificadas, podemos verificar la concentración en la zona del ejido, mientras que en el resto del territorio de la ciudad, los mismos se encuentran dispersos.

Al suroeste se emplaza la escuela de Artes de la Universidad de Cuenca, que genera flujos peatonales desde la Av. Don Bosco por la ubicación de paradas de bus, el flujo de atracción hacia este equipamiento no es muy intenso pero se intensifica por los peatones que habitan en la zona y usan esta ruta como paso para ir al centro u otras áreas de la ciudad.

SUBRED DE PROXIMIDAD / Centros atractores de recreación y patrimonio



El equipamiento recreativo de la ciudad de Cuenca, se encuentra distribuido de forma proporcionada sobre la misma, el mayor porcentaje de equipamiento recreativo corresponde a márgenes de protección de los ríos de la ciudad, los mismos que están equipados de parques lineales y mobiliario para el ejercicio físico, Cuenca es una ciudad en donde gran cantidad de personas caminan no solamente para movilizarse a un destino específico, pues mucha gente camina como actividad deportiva y recreativa y son justamente estos espacios verdes junto a los ríos los favoritos para realizar estas actividades, se observa por lo tanto especialmente en las mañanas altos flujos peatonales que recorren estos senderos.

Cuenca está dotada además de importantes centros deportivos que generan una gran atracción a usuarios, así hacia el norte se ubica el parque Miraflores, en donde se encuentra un complejo atlético para los deportistas de esta rama, genera por lo tanto un fuerte movimiento peatonal que se fortalece por su emplazamiento junto a la Av. De las Américas, en donde la dirección de tránsito ha realizado un estudio sobre las condiciones peatonales de esta zona, obteniendo mediante conteos, un promedio de 302 peatones/hora, la muestra obtenida es de 12 horas de conteo.

Hacia el noreste se encuentra el complejo deportivo de Totoracocha, equipamiento que genera una fuerte concurrencia de personas especialmente hacia las horas de la tarde y noche, el traslado del mayor porcentaje de usuarios de este espacio, se da mediante transporte público, lo que genera importantes flujos peatonales desde y hacia las numerosas paradas de bus que lo rodean.

El espacio adyacente al río Tomebamba, constituye sin duda la ruta funcional más agradable de la ciudad, pues atraviesa importantes centros atractores que la fortalecen como una microred de flujo intenso y continuo, el factor más incidente en esta categorización es el hecho de constituirse como parte del límite natural del centro histórico junto con el barranco, atraviesa además importantes zonas y espacios públicos como el parque de la madre y a través de éste la zona del estadio, el puente roto, el centro arqueológico de Pumapungo, la universidad de Cuenca, toda esta zona está además dotada de paradas de bus con varias líneas de cobertura.

Hacia la Av. Doce de Abril, paralela al río Tomebamba, el estacionamiento vehicular no es permitido con excepción del tramo de la facultad de medicina en el extremo este de la vía, así que cobran gran importancia los parqueos tanto públicos como privados emplazados en la zona de incidencia de esta arteria vial que conecta de manera longitudinal, algunas de las principales vías transversales de la ciudad como la Huayna Cápac, Av. Solano y Av. Loja

Las áreas de incidencia de los espacios deportivos y recreativos de la ciudad y de las microredes peatonales que generan, especialmente las de los márgenes de protección de los ríos que atraviesan la ciudad, cubren gran parte del territorio urbano como se observa en el plano anterior

Las plazas y parques ubicados dentro del área histórica de Cuenca no cumplen la función de centros atractores, pues forman parte de la red de espacios públicos sobre los cuales los peatones ejercen su movilidad tanto activa como pasiva desde o hacia uno de los centros atractores o destino específico.

Hacia el sur se encuentra el río Yanuncay, cuyas áreas de protección son una de los principales ejes de recorrido para caminatas recreativas y deportivas de la ciudad ya que sus márgenes están dotadas de parques lineales y mobiliario para acondicionamiento físico, posee además espacios en donde se realizan actividades deportivas como bailo terapia, que las personas combinan con la caminata.



Sobre los márgenes de protección del río Tarqui, se emplaza el parque inclusivo y el circo social, equipamiento recreativo que genera una fuerte atracción de ciudadanía a nivel cantonal, esta zona presenta por lo tanto un fuerte movimiento tanto vehicular como peatonal a pesar de que no se emplazan otros centros atractores en el sector y más bien predomina la vivienda.

El equipamiento cultural de Cuenca está compuesto principalmente por museos, los cuales generan un nivel muy bajo de atracción y viajes con estos destinos, especialmente peatonales.

Estos centros culturales se ubican en distintos puntos de la calle Larga que pos si misma, acoge un alto flujo peatonal por sus condiciones físicas y de conectividad entre el ejido y el centro histórico.

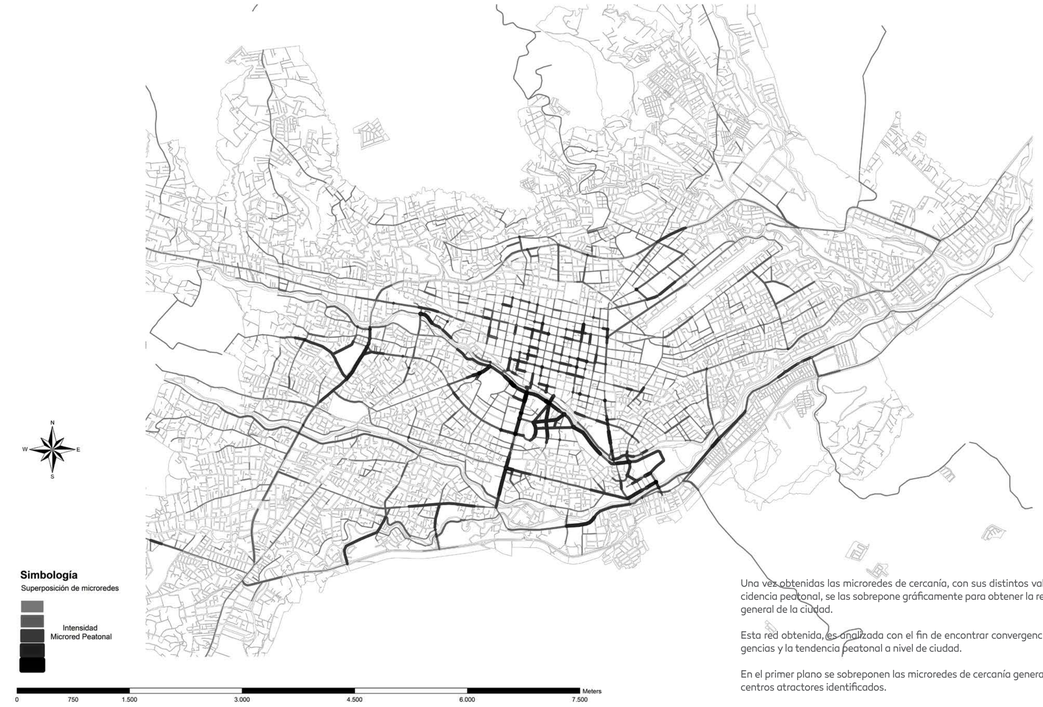
Se puede concluir que la oferta cultural de la ciudad hacia sus habitantes y visitantes es muy limitada, de esta, se ha priorizado el museo Remigio Crespo ya que el mismo forma parte de un proyecto a ejecutarse en un corto plazo, para la conclusión de su restauración y el Complejo Cultural del Banco Central del que forma parte el museo de Pumapungo por ser uno de los más grandes de la ciudad y por el gran contenido histórico que presenta, el museo se encuentra ubicado además junto al complejo arqueológico de ruinas incásicas más importante de la ciudad, Pumapungo.

El complejo cultural, se emplaza en una zona de alto movimiento, gran parte de este, generado por la cantidad de paradas de bus y líneas de servicio que cubren el sector, especialmente la Av. Huayna Cápac.

Las características de este centro cultural lo potencializan como un fuerte centro atractor no solo para turistas y visitantes sino para habitantes de la ciudad. Es imprescindible por lo tanto motivar constantemente un proceso de valoración y apropiación por parte de la población hacia la historia y cultura propias, y propiciar el uso en mayor proporción de estos equipamientos.

Se observa que el área de influencia de estos centros atractores y la de la microred generada, cubre un sector específico dentro del territorio de la ciudad, y los dos principales ejes generados coinciden con límites de las unidades funcionales.

RED DE PROXIMIDAD PEATONAL / Superposición de las subredes



Una vez obtenidas las microredes de cercanía, con sus distintos valores de incidencia peatonal, se las sobrepone gráficamente para obtener la red peatonal general de la ciudad.

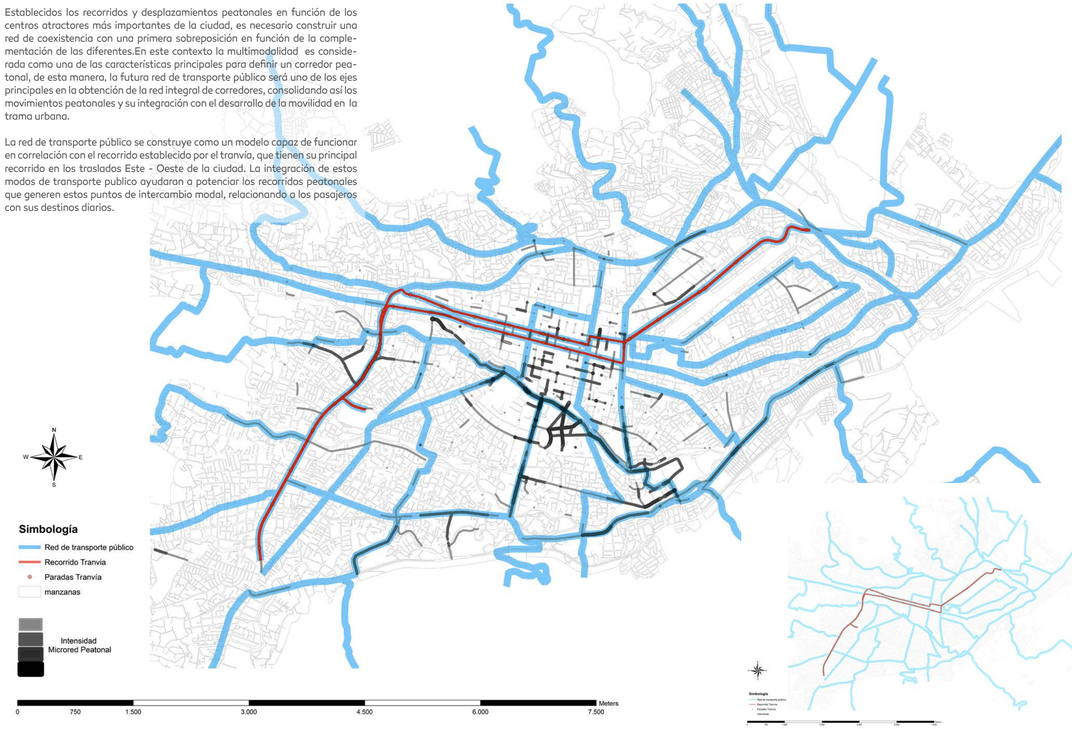
Esta red obtenida, es analizada con el fin de encontrar convergencias y divergencias y la tendencia peatonal a nivel de ciudad.

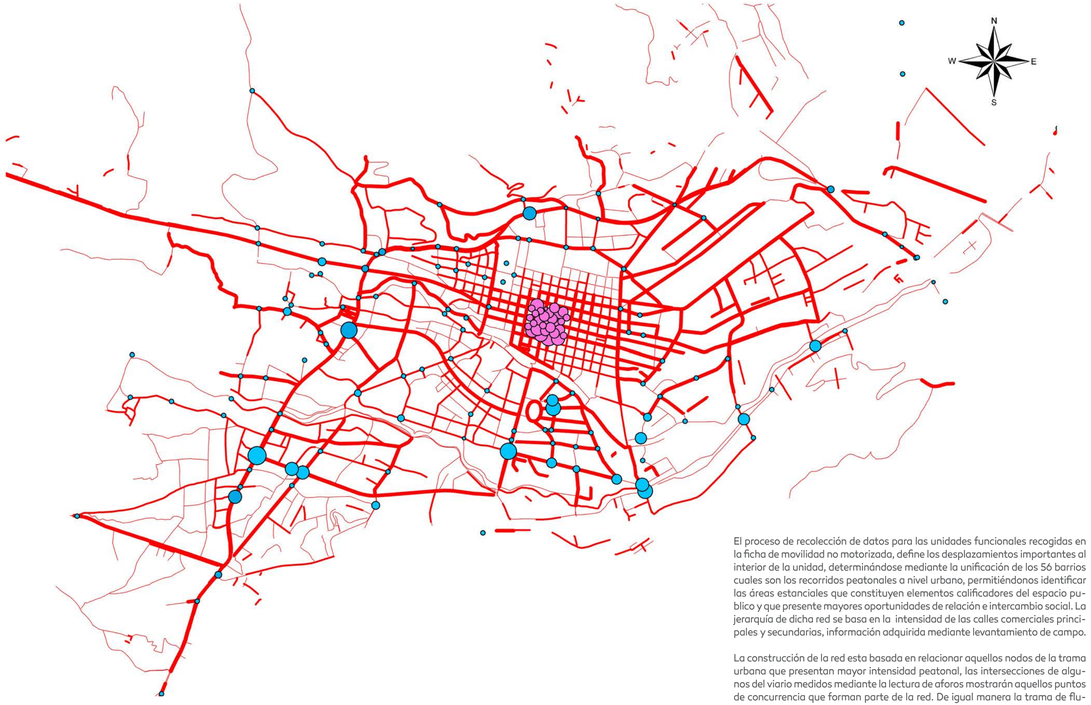
En el primer plano se sobreponen las microredes de cercanía generadas por los centros atractores identificados.

RED DE PROXIMIDAD PEATONAL / Coexistencia de la red peatonal con la red de transporte público urbano

Establecidos los recorridos y desplazamientos peatonales en función de los centros atractores más importantes de la ciudad, es necesario construir una red de coexistencia con una primera sobreposición en función de la complementación de las diferentes.En este contexto la multimodalidad es considerada como una de las características principales para definir un corredor peatonal, de esta manera, la futura red de transporte público será uno de los ejes principales en la obtención de la red integral de corredores, consolidando así los movimientos peatonales y su integración con el desarrollo de la movilidad en la trama urbana.

La red de transporte público se construye como un modelo capaz de funcionar en correlación con el recorrido establecido por el tranvía, que tienen su principal recorrido en los traslados Este - Oeste de la ciudad. La integración de estos modos de transporte publico ayudaran a potenciar los recorridos peatonales que generen estos puntos de intercambio modal, relacionando a los pasajeros con sus destinos diarios.





El proceso de recolección de datos para las unidades funcionales recogidas en la ficha de movilidad no motorizada, define los desplazamientos importantes al interior de la unidad, determinándose mediante la unificación de los 56 barrios cuales son los recorridos peatonales a nivel urbano, permitiéndonos identificar las áreas estanciales que constituyen elementos calificadores del espacio público y que presente mayores oportunidades de relación e intercambio social. La jerarquía de dicha red se basa en la intensidad de las calles comerciales principales y secundarias, información adquirida mediante levantamiento de campo.

La construcción de la red esta basada en relacionar aquellos nodos de la trama urbana que presentan mayor intensidad peatonal, las intersecciones de algunos del viario medidos mediante la lectura de aforos mostrarán aquellos puntos de concurrencia que forman parte de la red. De igual manera la trama de flujos peatonales responde a la matriz de origen-destino que existe en la ciudad, consolidando lo que se denominara como la red peatonal.



RED DE PROXIMIDAD / Intensidad de la red peatonal- lineas origen-destino



RED DE PROXIMIDAD / Jerarquia de la Red en la ciudad

La red urbana peatonal, se construye mediante la consolidación y estructuración de las determinantes mencionadas, así como su coherencia con el resto de corredores urbanos propuestos.

La jerarquía en la red peatonal parte de las cualidades existentes en los corredores y que puedan ser potenciados a partir de:

Cualidades históricas: En relación al espacio público y el entorno construido que presenta características patrimoniales o un valor importante frente al imaginario colectivo.

Atractivo: Aquellas características estéticas, que prevea de sensación de agrado e interés por el entorno construido.

Conveniencia: Son las cualidades que generan una circulación peatonal más sencilla y directa.

Confortabilidad: Se busca la protección del peatón frente a inclemencias del tiempo, ruido, estacionamiento indiscriminado y la relativa comodidad del pavimento

Coherencia: Relaciona la capacidad de ser comprensible y con una facilidad de lectura para el diseño del corredor peatonal.

Continuidad axial: La existencia de una continuidad y adecuada legibilidad en la creación del corredor, fomentando una red urbana continua.

Seguridad: En relación a la protección de los peatones respecto al tráfico motorizado y a la vigilancia natural del itinerario.



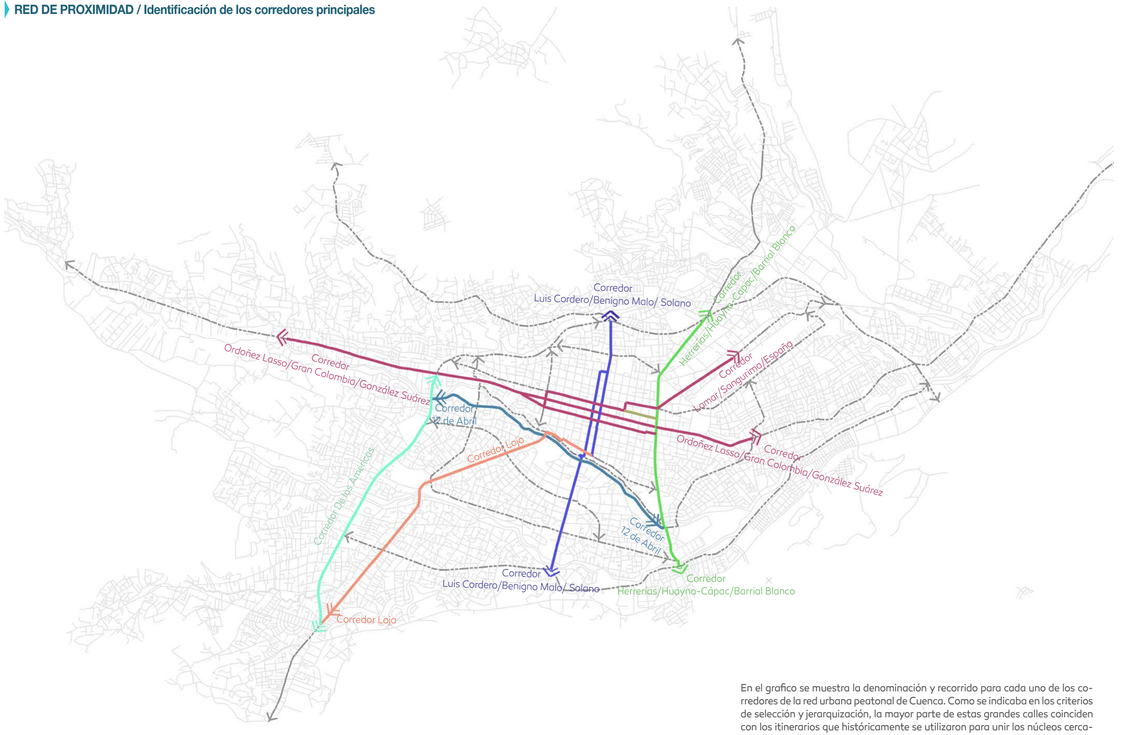
En base a establecer y potenciar las cualidades que presenten algunas de las vias de la red urbana, se divide a esta en corredores principales y corredores de enlace.

Corredores Principales: Red Peatonal con características radiales y que consolida la creación de circuitos urbanos fortaleciendo recorridos peatonales de primer orden y vinculando de manera directa las diferentes redes de transporte.

Corredores de Enlace: Constituyen recorridos de segundo orden que vinculan a los corredores principales.

La jerarquía de la red urbana de Cuenca, permite establecer una primera fase de intervención en la ciudad, logrando en un futuro la consolidación de la red como un elemento único sin ningún tipo de discriminación de jerarquía a nivel urbano. Por lo tanto se han diseñado líneas estratégicas que garanticen la protección de los itinerarios de condiciones climatológicas extremas mediante una orientación adecuada o su acondicionamiento (incremento del arbolado y elementos vegetales, elementos de sombra y estanciales, etc). Adecuar el diseño y acondicionamiento a las funciones concretas de usos que se cumplan en cada tramo del corredor, conectándolos allí donde la presencia de otros usuarios pueda reducir la sección libre para el tránsito de peatones. Otorgar de variedad, mediante la alternancia de tramos lineales y ensanchamientos, evitando el uso de tramos rectos demasiado largos, que pueden constituir un factor psicológico que disuada de su utilización, y mediante la utilización de diseños y acondicionamientos diversos, que introduzcan contrastes.

Para finalmente establecer la máxima continuidad posible en los puntos de encuentro con el viario principal, priorizando las aceras sobre las bandas de estacionamiento o elevando la calzada del viario hasta el nivel de la acera, si fuese preciso.



En el grafico se muestra la denominación y recorrido para cada uno de los corredores de la red urbana peatonal de Cuenca. Como se indicaba en los criterios de selección y jerarquización, la mayor parte de estas grandes calles coinciden con los itinerarios que históricamente se utilizaron para unir los núcleos cercanos o lejanos a la ciudad.

Clasificación e identificación de los corredores peatonales de Cuenca

La red urbana peatonal de Cuenca esta constituida por 24 corredores peatonales con una longitud total de 102.75 km., divididos en 6 corredores principales con una extensión de en 34.14 Km. y 18 corredores de enlace que alcanzan los 68.61 Km.

Los 6 corredores principales en la ciudad están denominados de la siguiente manera:

01. CORREDOR LUIS CORDERO/BENIGNO MALO/ SOLANO
Corredor que atraviesa de norte a sur la urbe de la ciudad y relaciona las tres terrazas generales que conforman topográficamente la ciudad, es uno de los corredores con mayor flujo peatonal debido a que atraviesa el área turística y comercial del Centro Histórico, al norte comienza en la intersección de la Av. De las Americas y Luis Cordero y continua su recorrido hasta la Calle Rafael María Arizaga, punto en el que el corredor complementa su recorrido hacia el sur con la calle Benigno Malo hasta llegar a la Calle Larga, permitiendo al corredor desarrollar su continuidad por la Av. Fray Vicente Solano hasta el Redondel Carlos Cueva Tamariz.

02. CORREDOR ORDOÑEZ LASSO/GRAN COLOMBIA/GONZALEZ SUAREZ
Este corredor da continuidad al recorrido oeste-este de la ciudad, al igual que el corredor Benigno Malo presenta importantes características de concentración comercial y turística, debido a su integración con el Centro Histórico, al Oeste comienza su recorrido en la intersección de la Av. Ordoñez Lasso y Paseo Tres de Noviembre, continuando por la Gran Colombia hasta la Coronel Talbot en donde existe una integración paralela con las calles Simón Bolivar al sur y la Mariscal Lamar al norte, logrando una composición integral del corredor peatonal con las características de uso comerciales del Centro Histórico, al Este el corredor establece una conformación en dos sentidos, la primera es otorgarle una continuidad hacia la González Suarez hasta su intersección con la Paseo de los Cañaris y la segunda es establecer una relación directa con el recorrido que generara el Tranvía.

03. CORREDOR 12 DE ABRIL
El corredor debe su continuidad que generan 3 de los equipamientos mas importantes de la ciudad y que tienen una cobertura de caracteristicas regionales, Coliseo Mayor de Deportes Jefferson Perez, Universidad Estatal De Cuenca y Hospital Regional Vicente Corral Moscoso, la presencia de estos atractores urbanos, construye una serie de desplazamientos peatonales que deben garantizarse y potenciarse a nivel de ciudad.

04. CORREDOR BARRIAL BLANCO/HUAYNA-CAPAC/HERRERÍAS
Conformado en su mayoría por la Av. Huayna-Capac, que es uno de los viarios con una sección importante en la ciudad, se caracteriza por disponer de usos de tipo comercial, histórico y educativo, además de contar con un numero máximo de 12 líneas de buses en todo su recorrido, conectando la zona Nor-Este de la ciudad con la Sur-Este, por lo tanto su estructura se establece como un atractor peatonal urbano a potenciarse.

05. CORREDOR DE LAS AMÉRICAS
La Av. de las Américas es considerado uno de los principales corredores viales de la urbe y el ingreso por excelencia desde la parte sur hacia el interior de la ciudad , su distribución interna logra recorrer la parte norte de la ciudad. El corredor empieza en la parte sur en la intersección con la Av. Loja y continua su recorrido hasta la Gran Colombia, funcionando paralelamente con el recorrido del Tranvia, estableciendo un sistema multimodal.

06. CORREDOR LOJA
Históricamente la Av. de Loja ha sido el punto de ingreso hacia la ciudad desde la región sur del pais, su relación directa con el Centro Histórico convierten a este viario en uno de los trayectos con mas concentración vehicular y peatonal, su continuidad lineal y su contexto arquitectónico en algunos tramos la dan características únicas a este recorrido, su trayectoria comienza en la intersección de la Av. Loja y Av. De las Américas, continuando hasta el Puente del Vado y la Calle Condamine para terminar en la Calle Larga.

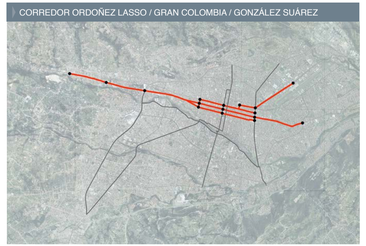
CORREDOR LUIS CORDERO / BENIGNO MALO / SOLANO



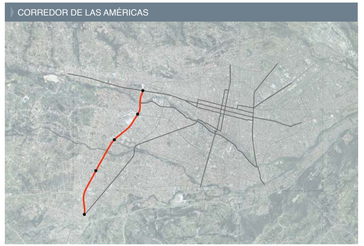
CORREDOR BARRIAL BLANCO / HUAYNA-CÁPAC / HERRERÍAS



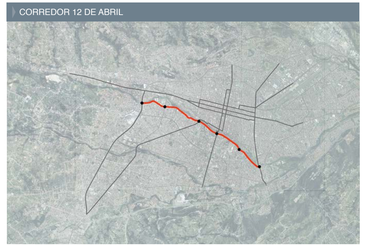
CORREDOR ORDOÑEZ LASSO / GRAN COLOMBIA / GONZÁLEZ SUÁREZ



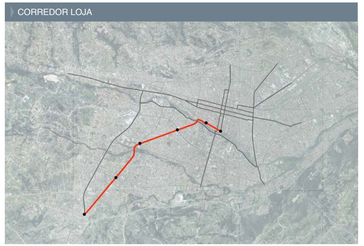
CORREDOR DE LAS AMÉRICAS



CORREDOR 12 DE ABRIL



CORREDOR LOJA

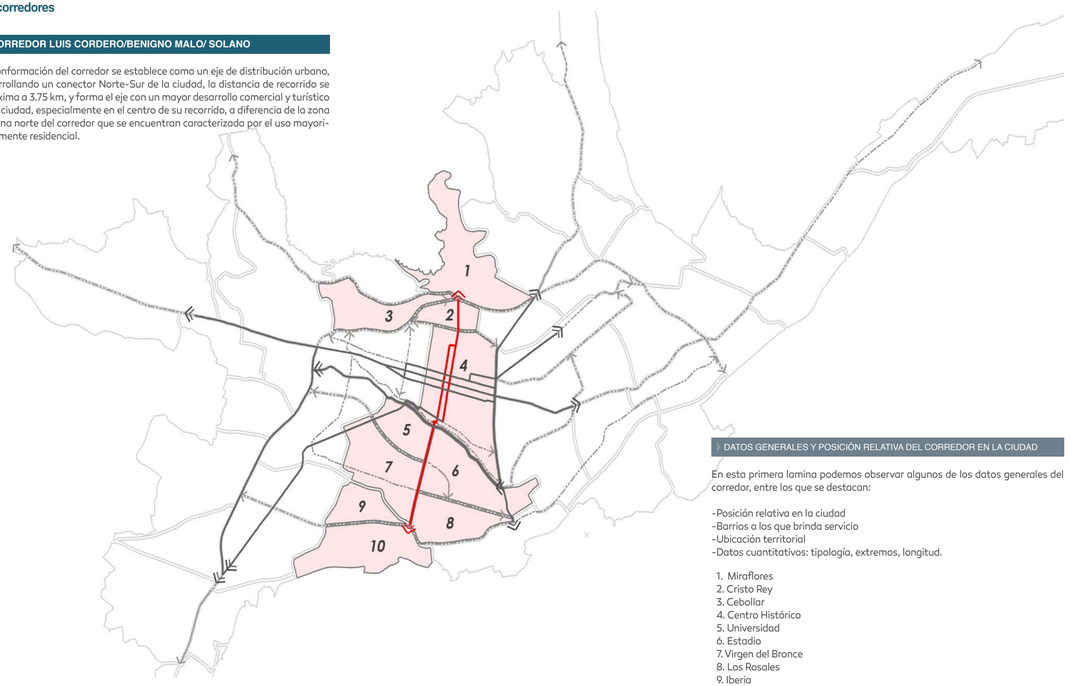


13.5.3 Los corredores de la red principal peatonal de Cuenca

Metodología empleada para la obtención de las propuestas para los corredores

CORREDOR LUIS CORDERO/BENIGNO MALO/ SOLANO

La conformación del corredor se establece como un eje de distribución urbano, desarrollando un conector Norte-Sur de la ciudad, la distancia de recorrido se aproxima a 3.75 km, y forma el eje con un mayor desarrollo comercial y turístico de la ciudad, especialmente en el centro de su recorrido, a diferencia de la zona externa norte del corredor que se encuentran caracterizada por el uso mayoritariamente residencial.



DATOS GENERALES Y POSICIÓN RELATIVA DEL CORREDOR EN LA CIUDAD

En esta primera lamina podemos observar algunos de los datos generales del corredor, entre los que se destacan:

-Posición relativa en la ciudad
-Barrios a los que brinda servicio
-Ubicación territorial
-Datos cuantitativos: tipología, extremos, longitud.

1. Miraflores
2. Cristo Rey
3. Cebollar
4. Centro Histórico
5. Universidad
6. Estadio
7. Virgen del Bronce
8. Los Rosales
9. Iberia
10. Campus Yanuncay



Análisis descriptivo de los usos y equipamientos del corredor

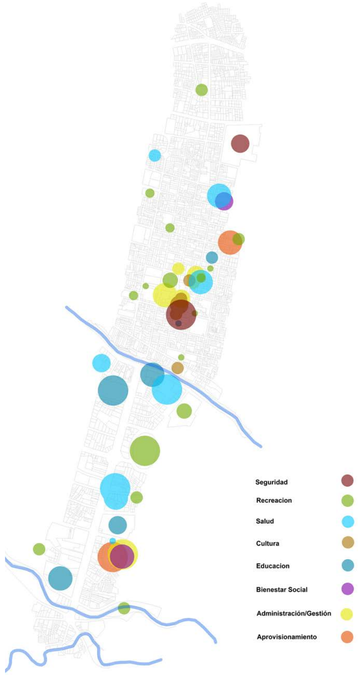
El primer análisis en el corredor identificado es establecer y valorar cual es el grado general de dotación y atracción peatonal que posee en función de las edificaciones o manzanas destinadas a equipamientos o servicios a nivel de barrios cercanos y a nivel de ciudad, materializando así uno de los criterios de jerarquización de la red peatonal de la ciudad de Cuenca.

Una de las cualidades que se repiten en los corredores peatonales es la intensidad de uso creciente a medida que estos se aproximan al centro de la ciudad, ya que este se consolida como un centro administrativo y turístico. Lo que se diagnostica como una aspecto negativo para los extremos del corredor, en donde actualmente existen usos monofuncionales con características residenciales predominantes.

En el grafico se exterioriza el desequilibrio en función de los usos de suelo que existen en la zona norte del corredor. A diferencia de la zona central y sur de la ciudad, donde se muestra un fuerte incremento de puntos atractores que generan fuertes desplazamientos peatonales.









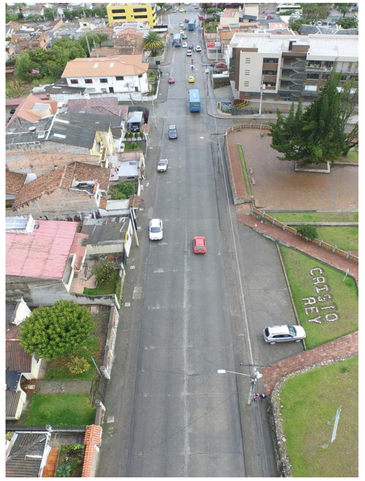




Análisis descriptivo de la morfología e infraestructura del corredor

Mediante este análisis se observa a la calle como consecuencia de acontecimientos en la ciudad. Detectando elementos tales como barreras visuales y arquitectónicas, centros atractores, edificios singulares, falta de continuidad entre los diferentes barrios con los que se relacionan, así como establecer si el corredor es considerado una barrera a nivel urbano.

El siguiente grafico representa aquellos espacios publicos que pueden ser parte de las estrategias para potenciar a estos como un corredor urbano de integración urbana.







- Límites impermeables. Grandes muros en fachadas
- Cerramientos con fachadas permeables
- Espacios públicos que acompañen la calle
- Edificios o urbanizaciones en altura
- Equipamientos
- Linea de transporte público
- Red básica
- Calle 10 de la red de barrio
- Calle 20 de la red de barrio
- Calle 30 de la red de barrio
- Ejes de ciclovías existentes
- Fuentes hidrográficas existentes
- Relación con el área urbana
- Tranvía



Análisis descriptivo del espacio y los tramos del corredor

El análisis formal y funcional del corredor forma parte del tercer factor de análisis en la metodología, la finalidad es la establecer los lugares en los que la calle se extiende mas allá de sus limites y coincide con espacios publicos como parques, plazas, suelos no urbanizables, redondeles, vacios urbanos, entre otros.

La división en tramos para el corredor se establece como estrategia para un diagnostico mas especifico del corredor, su división esta en función del viario principal y de aquellos hitos representativos que se encuentran en la continuidad del corredor, ademas se establece como determinante importante una extensión máxima de cada tramo no mayor a 1.500m, ya que según hemos establecido en la variable para la construcción de las unidades funcionales, esta es considerada la distancia idónea para un recorrido de aproximadamente 20 minutos.







Diagnosis teórica. El clima, los usos, la accesibilidad, la seguridad, la calle y las aceras

Para realizar el diagnóstico de cada uno de los corredores, se ha diseñado la tabla adjunta, en la que se valoran una serie de indicadores cualitativos y cuantitativos con el fin de diagnosticar el estado actual del corredor en estudio y definir a partir de los datos obtenidos un proyecto urbano para la calle en la que se palien las deficiencias detectadas para el peatón en este diagnóstico.

Se realiza una evaluación para el corredor atendiendo a seis características o indicadores principales:

Clima
Sensación fresca / sensación calurosa / protección de la lluvia
Atendiendo a las cualidades ambientales de la calle se evalúa el corredor para diagnosticar si se trata de una calle calurosa, fresca o que ofrezca al viandante la posibilidad de protegerse frente a la lluvia.

Usos
Tiendas / bares / unidades educativas / bancos / equipamientos/servicio automotriz/ comercio menor/servicios tecnológicos / hoteles
Atendiendo a las dotaciones o diversidad de usos de la misma. La calle que esté lo suficientemente dotada, será más utilizada peatonalmente participando de una sociabilidad mayor.

Accesibilidad.
Accesibilidad general / discontinuidad peatonal
Se detectan discontinuidades peatonales incluyendo barreras arquitectónicas y se realiza una valoración general del estado accesible de la calle para personas con movilidad reducida.

Seguridad.
Iluminación general / zonas oscuras / fronteras opacas
Desde el punto de vista de la seguridad personal, se examinan lugares estancialmente inseguros para la integridad física, debido principalmente a falta de iluminación o carencia de vías de escape.

Calle.
Anchura de viario / altura de los edificios / sinuosidad de la calle
Evaluación de sus características físicas de anchura, altura de edificios o directriz para diagnosticar si el corredor es muy sombreado, si se encuentra altamente utilizado por vehículos motorizados o si su recorrido es monótono.

Aceras.
Anchura de aceras / número de aceras / arbolado
Diagnosis de las bandas peatonales existentes penalizando principalmente la insuficiencia de anchura, la existencia de una sola acera utilizable o la carencia de elementos arbóreos.

Para cada uno de ellos se hace una valoración en la escala del 1-3 siendo 1: inadecuado para el peatón y 3: adecuado peatonalmente, aplicándolo a cada uno de los tramos en los que se ha dividido el corredor. En cada uno de los indicadores principales estudiados, se definen 4 intervalos de valoración identificados con las letras A, B, C y D que corresponden a un gradiente de intervención siendo A y B de urgencia y C y D no urgente. De la sumatoria de estos valores se obtiene una valoración general por tramos de la necesidad o no de actuación; y de la sumatoria de los tramos una valoración general del estado del corredor completo.

Valoración del corredor LUIS CORDERO/BENIGNO MALO/ SOLANO

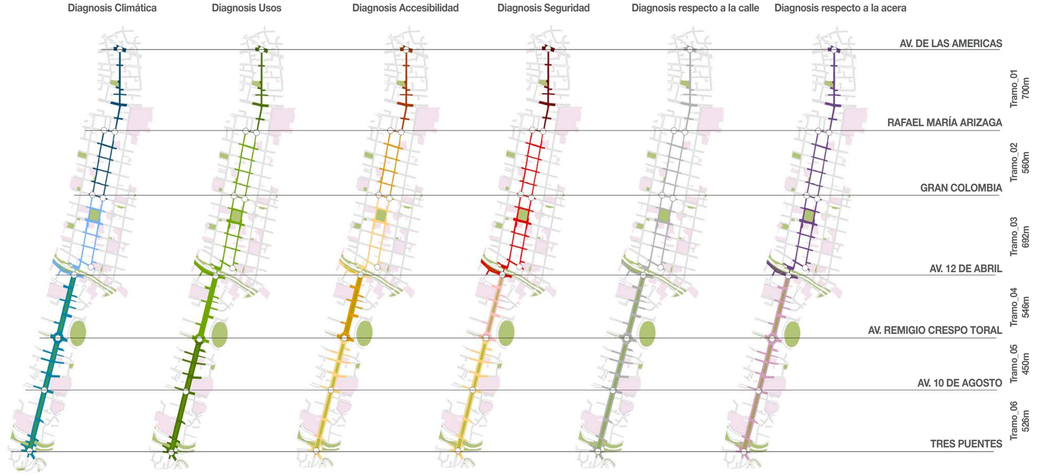
				tramos						
				t1	t2	t3	t4	t5	t6	
3	A	CLIMA	sensacion fresca	1	2	2	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
4 - 6	B		sensacion calurosa	2	1	2	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
7 - 8	C		proteccion de la lluvia	1	2	2	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D									
				4	5	6	3	3	3	
				B	B	C	A	A	A	
		USOS	tiendas	1	2	2	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			bares	1	2	3	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			unidades educativas	1	1	1	2	2	2	1:baja, 2:media, 3:alta
9	A		bancos	1	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
10-17	B		equipamientos	1	3	1	2	2	2	1:baja, 2:media, 3:alta
18-26	C		servicio automotriz	1	0	0	0	0	1	1:baja, 2:media, 3:alta
27	D		comercio menor	1	2	3	2	2	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			servicios tecnologicos	1	2	3	2	0	0	1:baja, 2:media, 3:alta
			hoteles	1	1	2	0	0	0	1:baja, 2:media, 3:alta
				9	14	8	11	9	9	
				A	B	B	B	A	A	
2	A	ACCESIBILIDAD	accesibilidad general	3	2	3	2	3	3	1:baja, 2:media, 3:alta
3	B									
4 - 5	C		discontinuidad peatonal	3	1	2	1	2	2	1:general, 2:parcial, 3:puntual
6	D									
				6	3	5	3	5	5	
				A	B	C	B	C	C	
3	A	SEGURIDAD	iluminacion general	1	2	2	3	3	2	1:baja, 2:media, 3:alta
4 - 6	B		zonas obscuras	1	1	1	2	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
7 - 8	C		fronteras opacas	1	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D									
				3	4	4	6	5	4	
				A	B	B	C	B	B	
3	A	CALLE	anchura del viario	1	2	2	1	1	1	1: >3carriles, 2: 2-3 carriles, 3: carril unico
4 - 6	B		altura de los edificios	2	2	2	2	2	2	1: > 5 plantas, 2: 5 - 2 plantas, 3: < 2 plantas
7 - 8	C		sinuosidad	1	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D									
				4	5	5	4	4	4	
				B	B	B	B	B	B	
3	A	ACERAS	anchura	2	2	2	3	3	3	1: <= 1m, 2:1-2m, 3:>2m
4 - 6	B		numero	2	2	2	3	3	3	1:una banda, 2: 2 bandas, 3: 3 bandas
7 - 8	C		arbolado	1	1	1	2	2	2	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D									
				5	5	5	8	8	8	
				B	B	B	C	C	C	
				31	36	33	35	34	33	

A	intervencion alta	prioritario
B	intervencion moderada	prioritario
C	intervencion media	no prioritario
D	intervencion debil	no prioritario

Valoración general del tramo	minimo	23	21 < 31 <46	tramo 1: URGENTE
			21 < 36 <46	tramo 2: URGENTE
	medio	46	21 < 33 <46	tramo 3: URGENTE
			21 < 35 <46	tramo 4: URGENTE
	maximo	69	21 < 34 <46	tramo 5: URGENTE
			21 < 33 <46	tramo 6: URGENTE

Valoración general del corredor	minimo	138		
	medio	276	138< 202 <414	valoracion general: URGENTE
	maximo	414		

Análisis descriptivo de la morfología e infraestructura del corredor



A	Arbolado de pequeño porte Alta radiacion solar Inexistencia de elementos de sombra	A	Inexistencia de servicios o equipamientos	A	Discontinuidad peatonal Barreras arquitectónicas	A	Altos muros opacos Falta de Iluminación	A	Alto número de carriles rodados Escasez de pasos peatonales	A	Aceras insuficientes Escasez de mobiliario urbano Aceras deterioradas
B	Arbolado de pequeño porte Alta Radiacion Solar	B	Existencia de pocos servicios	B	Barreras arquitectónicas	B	Falta de Iluminación	B	Alto numero de carriles rodados	B	Aceras Insuficientes Aceras deterioradas

Diagnosis Gráfica, traducción de la diagnosis teórica al plano

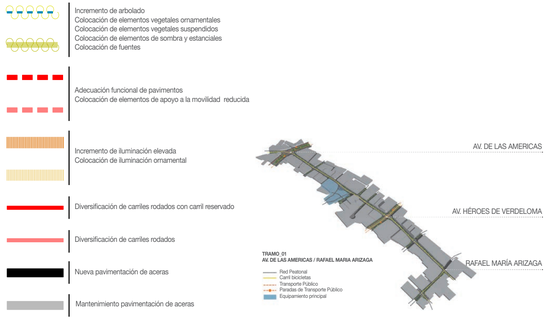
Los datos obtenidos en la tabla anterior se pasan al plano en planta del corredor. Los colores utilizados para cada una de las distintas diagnosis parciales se corresponden a los colores utilizados en los gradientes de cada uno de los indicadores principales de la tabla, observándose así los tramos diagnosticados favorablemente y para cuales se recomienda intervención.

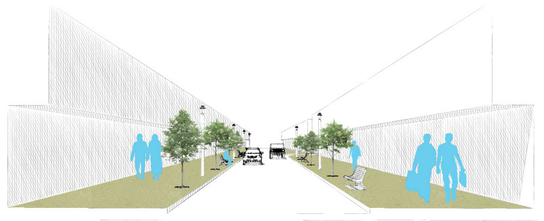
Proyecto urbano del corredor

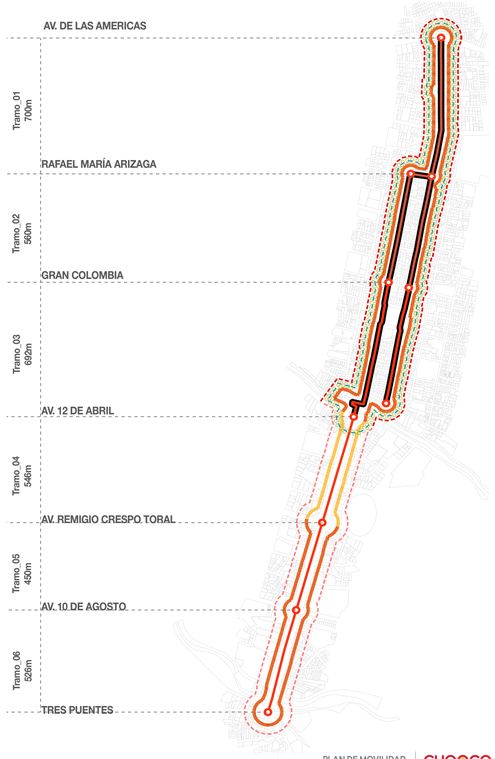
A una mayor escala, se interpretan los datos obtenidos en la diagnosis y se propone una serie de actuaciones concretas para definir el proyecto urbano del corredor.

A excepción de los usos, todos los indicadores principales (clima, accesibilidad, seguridad, calle y aceras) poseen una correspondencia directa con unos criterios de proyecto, que serán evaluados en la tabla siguiente.

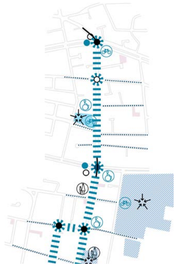
Para el indicador usos, la valoración A o B, que indica inexistencia o falta de diversidad funcional en la calle, se recomienda utilizar políticas de fomento de implantación de pequeño comercio, de apertura de nuevos negocios, apertura de colegios en lugares desprovistos, etc...







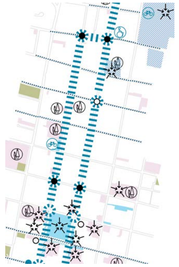
Estrategias para los tramos del corredor



Tramo_01:

Av. de las Américas - Calle Rafael María Arizaga





Tramo_02:

Calle Rafael María Arizaga - Calle Gran Colombia

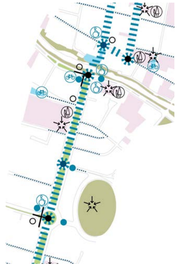




Tramo_03:

Calle Gran Colombia - Calle Larga - Av. 12 de Abril

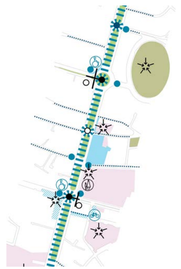




Tramo_04:

Av. 12 de Abril - Av. Remigio Crespo Toral

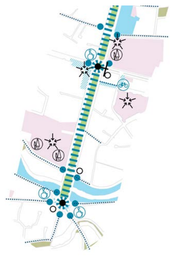




Tramo_05:

Av. Remigio Crespo Toral - Av. 10 de Agosto





Tramo_06:

Av. 10 de Agosto - Tres Puentes - Redondel Carlos Cueva Tamariz





Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales



Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y extremo de tramo



Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y mejora de accesibilidad peatonal



Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y mejora de accesibilidad peatonal y extremo de tramo



Recualificación de vías pertenecientes a corredores peatonales



Recualificación de vías pertenecientes a la red peatonal de 2º orden



Apertura de pasos peatonales a través de barreras



Recualificación y puesta en carga de espacios públicos

Espacio susceptible de recalificación y puesta en carga

Señalización de itinerarios

Mejora de la continuidad peatonal en cruces



Nuevo aparcamiento de bicicletas



Mejora de accesibilidad para personas con movilidad reducida



Unidades Educativas



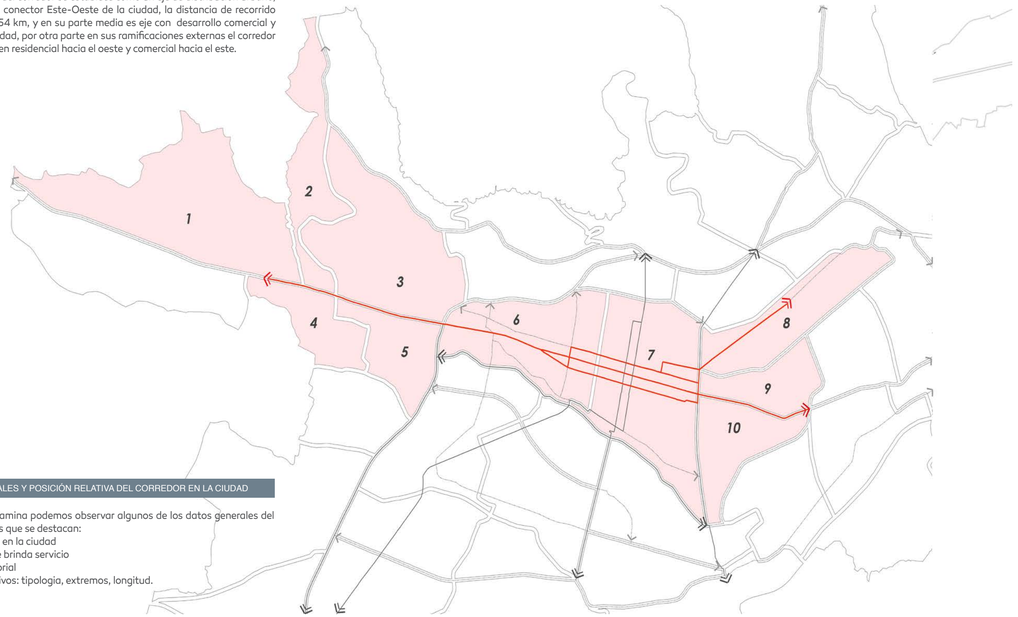
Equipamientos

Recomendaciones para los tramos del corredor

Además de las acciones físicas anteriores, se indican una serie de recomendaciones para cada una de los tramos del corredor relativas a adecuaciones espaciales y señalización de itinerarios, recualificación de vías, acciones de apertura de discontinuidades, mejora de continuidad, de accesibilidad y puesta en carga de espacios.

CORREDOR ORDOÑEZ LASSO/GRAN COLOMBIA/ GONZÁLEZ SUÁREZ/AV. ESPAÑA

La conformación del corredor se establece como un eje de distribución urbano, desarrollando un conector Este-Oeste de la ciudad, la distancia de recorrido se aproxima a 8.54 km, y en su parte media es eje con desarrollo comercial y turístico de la ciudad, por otra parte en sus ramificaciones externas el corredor convierte su uso en residencial hacia el oeste y comercial hacia el este.



DATOS GENERALES Y POSICIÓN RELATIVA DEL CORREDOR EN LA CIUDAD

En esta primera lamina podemos observar algunos de los datos generales del corredor, entre los que se destacan:
-Posicion relativa en la ciudad
-Barrios a los que brinda servicio
-Ubicación territorial
-Datos cuantitativos: tipologia, extremos, longitud.

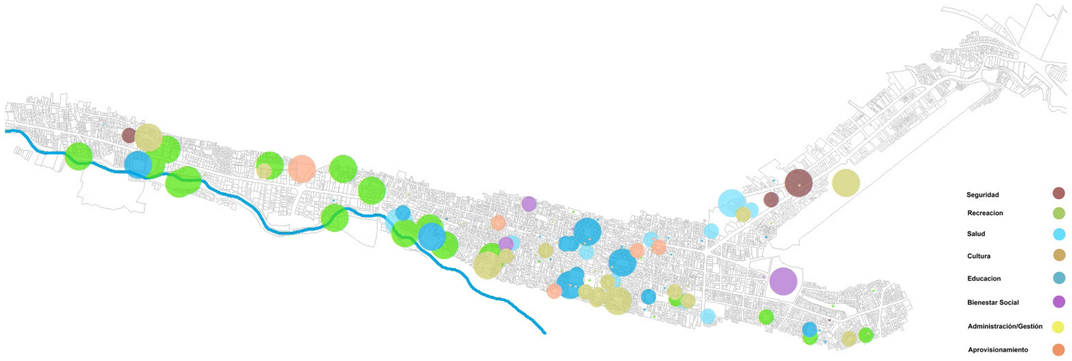
1. Putushi
2. Cerezos
3. El Tejar
4. Puertas del Sol
5. El Arenal
6. San Sebastiàn
7. Centro Histórico
8. Aereopuerto
9. Cementerio
10. Paseo de los Cañaris



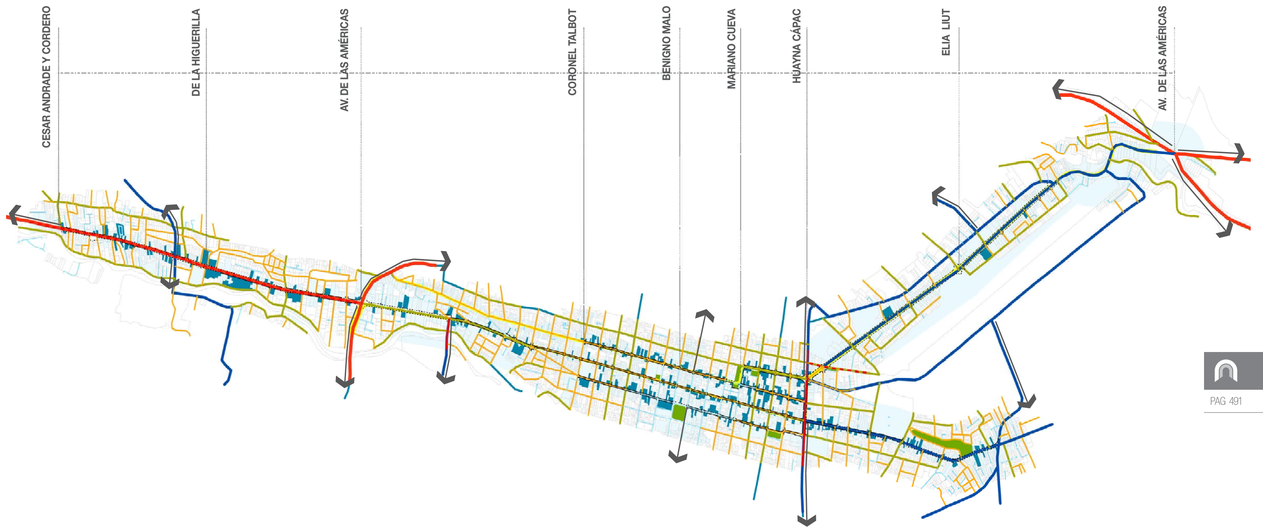
Análisis descriptivo de los usos y equipamientos del corredor



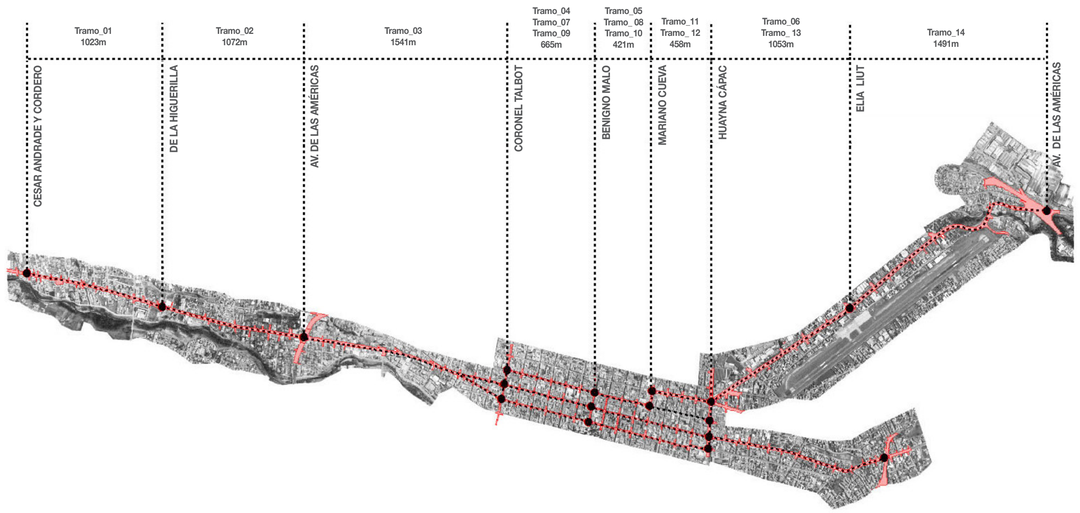




Análisis descriptivo de la morfología e infraestructura del corredor



- Límites impermeables. Grandes muros en fachadas
- Cerramientos con fachadas permeables
- Espacios públicos que acompañen la calle
- Edificios o urbanizaciones en altura
- Equipamientos
- Linea de transporte público
- Red básica
- Calle 10 de la red de barrio
- Calle 20 de la red de barrio
- Calle 30 de la red de barrio
- Ejes de ciclovías existentes
- Fuentes hidrográficas existentes
- Relación con el área urbana
- Tranvia



A	intervencion alta	prioritario
B	intervencion moderada	prioritario
C	intervencion media	no prioritario
D	intervencion debil	no prioritario



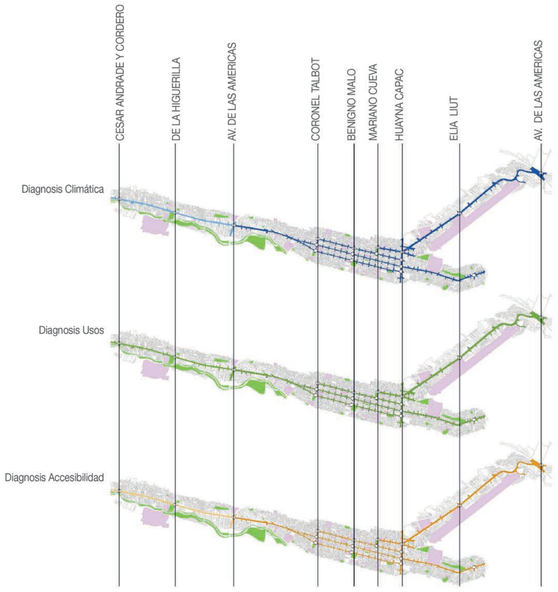
valoración del corredor ordoñez lasso - gran colombia - gonzalez suarez - av. españa

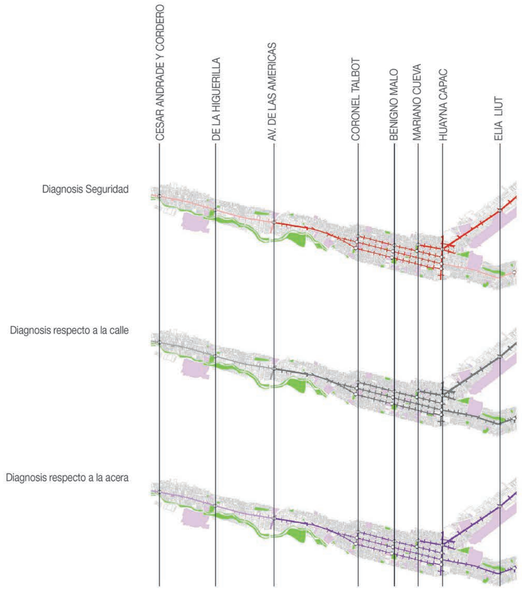
				tramos													
				t1	t2	t3	t4	t5	t6	t7	t8	t9	t10	t11	t12	t13	t14	
3	A	CLIMA	sensacion fresca	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
4-6	B		sensacion calurosa	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
7-8	C		proteccion de la lluvia	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D																	
				7	7	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
				C	C	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
9	A	USOS	tiendas	2	1	1	3	2	2	3	2	2	2	2	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
10-17	B		bares	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
18-26	C		unidades educativas	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
27	D		bancos	1	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			equipamientos	1	1	2	2	1	1	1	2	1	2	1	1	3	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			servicio automotriz	3	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			comercio menor	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1:baja, 2:media, 3:alta
			servicios tecnologicos	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			hoteles	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1:baja, 2:media, 3:alta
				14	11	13	15	15	13	13	15	12	13	12	11	15	11	
				C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	
2	A	ACCESIBILIDAD	accesibilidad general	2	2	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
3	B			3	3	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1:general, 2:parcial, 3:puntual
4-5	C		discontinuidad peatonal															
6	D																	
				5	5	2	2	2	2	4	4	2	2	2	2	2	2	
				C	C	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
3	A	SEGURIDAD	iluminacion general	3	3	3	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
4-5	B		zonas obscuras	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
6-8	C		fronteras opacas	2	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D																	
				7	6	5	5	5	7	3	3	3	3	3	3	3	3	
				C	C	A	A	A	C	A	A	A	A	A	A	A	A	
3	A	CALLE	anchura del viario	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1:<3carriles, 2:2-3 carriles, 3:carril unico
4-5	B		altura de los edificios	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1:>5 plantas, 2:5-2 plantas, 3:<2 plantas
6-8	C		sinuosidad	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D																	
				6	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
				C	C	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
3	A	ACERAS	anchura	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1:<= 1m, 2:1-2m, 3:>2m
4-5	B		numero	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1:una banda, 2: a bandas, 3:3 bandas
6-8	C		arbolado	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D																	
				6	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
				C	C	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
				45	41	29	33	31	31	29	31	26	27	26	25	29	25	

Valoración general del tramo	minimo	21	21 <	45	<48	tramo 1: URGENTE
			21 <	41	<48	tramo 2: URGENTE
			21 <	29	<48	tramo 3: URGENTE
			21 <	31	<48	tramo 4: URGENTE
			21 <	31	<48	tramo 5: URGENTE
	medio	48	21 <	31	<48	tramo 6: URGENTE
			21 <	29	<48	tramo 7: URGENTE
			21 <	31	<48	tramo 8: URGENTE
			21 <	26	<48	tramo 9: URGENTE
	maximo	69	21 <	27	<48	tramo 10: URGENTE
			21 <	26	<48	tramo 11: URGENTE
			21 <	25	<48	tramo 12: URGENTE
			21 <	29	<48	tramo 13: URGENTE
			21 <	25	<48	tramo 14: URGENTE

Valoración general del corredor	minimo	294	294<	426	<966	valoracion general: URGENTE
	medio	672				
	maximo	966				

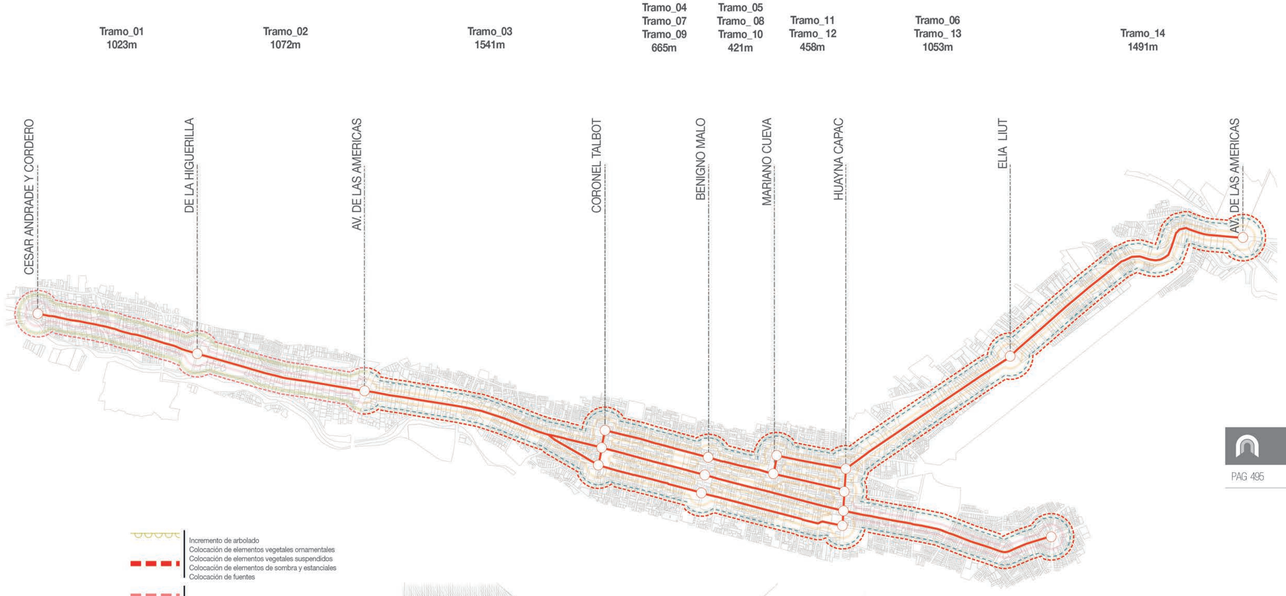
Análisis descriptivo de la morfología e infraestructura del corredor

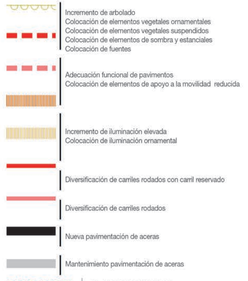


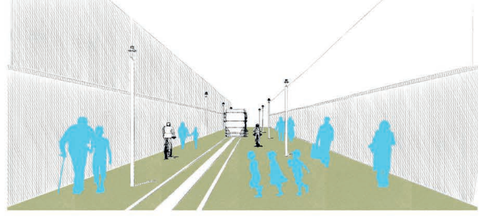


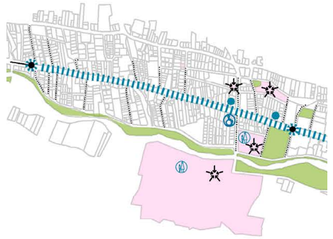
Diagnosis gráfica, traducción de la diagnosis teórica al plano

A	Arbolado de pequeño porte Alta radiacion solar Inexistencia de elementos de sombra	A	Inexistencia de servicios o equipamientos	A	Discontinuidad peatonal Barreras arquitectónicas	A	Altos muros opacos Falta de Iluminación	A	Alto número de carriles rodados Excasez de pasos peatonales	A	Aceras insuficientes Escasez de mobiliario urbano Aceras deterioradas
B	Arbolado de pequeño porte Alta Radiacion Solar	B	Existencia de pocos servicios	B	Barreras arquitectónicas	B	Falta de Iluminación	B	Alto numero de carriles rodados	B	Aceras Insuficientes Aceras deterioradas





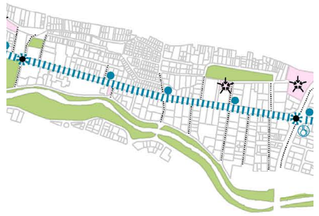




Tramo_01:

Cesar Andrade y Cordero - De la higuerilla

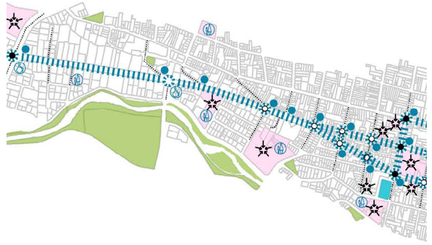




Tramo_02:

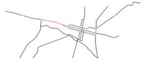
De la Higuerilla - Av. de las Américas





Tramo_03:

Av. de las Américas - Coronel Talbot



- Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales
- Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y extremo de tramo
- Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y mejora de accesibilidad peatonal
- Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y mejora de accesibilidad peatonal y extremo de tramo

- Recualificación de vías pertenecientes a corredores peatonales
- Recualificación de vías pertenecientes a la red peatonal de 2° orden
- Apertura de pasos peatonales a través de barreras
- Recualificación y puesta en carga de espacios públicos
- Espacio susceptible de recalificación y puesta en carga
- Señalización de itinerarios
- Mejora de la continuidad peatonal en cruces

- Nuevo aparcamiento de bicicletas
- Mejora de accesibilidad para personas con movilidad reducida
- Unidades Educativas
- Equipamientos

Recomendaciones para los tramos del corredor







Tramo_04:

Coronel Talbot - Benigno Malo



Tramo_07:

Coronel Talbot - Benigno Malo



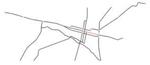
Tramo_09:

Coronel Talbot - Benigno Malo



Tramo_05:

Benigno Malo - Av. Huayna Cápac



Tramo_08:

Benigno Malo - Av. Huayna Cápac

- Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales
- Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y extremo de tramo
- Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y mejora de accesibilidad peatonal
- Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y mejora de accesibilidad peatonal y extremo de tramo

- Recualificación de vías pertenecientes a corredores peatonales
- Recualificación de vías pertenecientes a la red peatonal de 2° orden
- Apertura de pasos peatonales a través de barreras
- Recualificación y puesta en carga de espacios públicos
- Espacio susceptible de recalificación y puesta en carga
- Señalización de itinerarios
- Mejora de la continuidad peatonal en cruces

- Nuevo aparcamiento de bicicletas
- Mejora de accesibilidad para personas con movilidad reducida
- Unidades Educativas
- Equipamientos

Recomendaciones para los tramos del corredor



Tramo_10:

Benigno Malo - Av. Huayna Cápac



Tramo_11:

Mariscal Lamar - Gaspar Sangurima

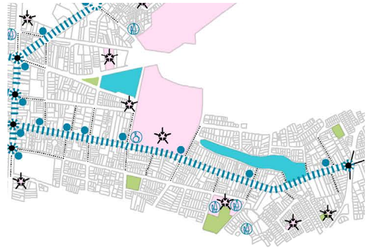


Tramo_12:

Mariano Cueva - Av. Huayna Cápac



- Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales
- Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y extremo de tramo
- Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y mejora de accesibilidad peatonal
- Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y mejora de accesibilidad peatonal y extremo de tramo
- Recualificación de vías pertenecientes a corredores peatonales
- Recualificación de vías pertenecientes a la red peatonal de 2° orden
- Apertura de pasos peatonales a través de barreras
- Recualificación y puesta en carga de espacios públicos
- Espacio susceptible de recalificación y puesta en carga
- Señalización de itinerarios
- Mejora de la continuidad peatonal en cruces
- Nuevo aparcamiento de bicicletas
- Mejora de accesibilidad para personas con movilidad reducida
- Unidades Educativas
- Equipamientos



Tramo_06:

Av. Huayna Cápac - Paseo de los Cañaris

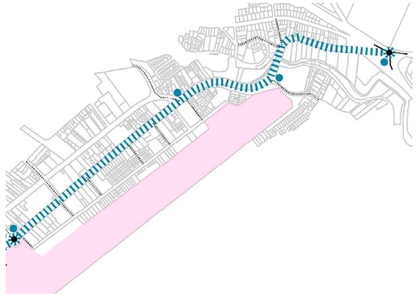




Tramo_13:

Av. Huayna Cápac - Elia Liut





Tramo_14:

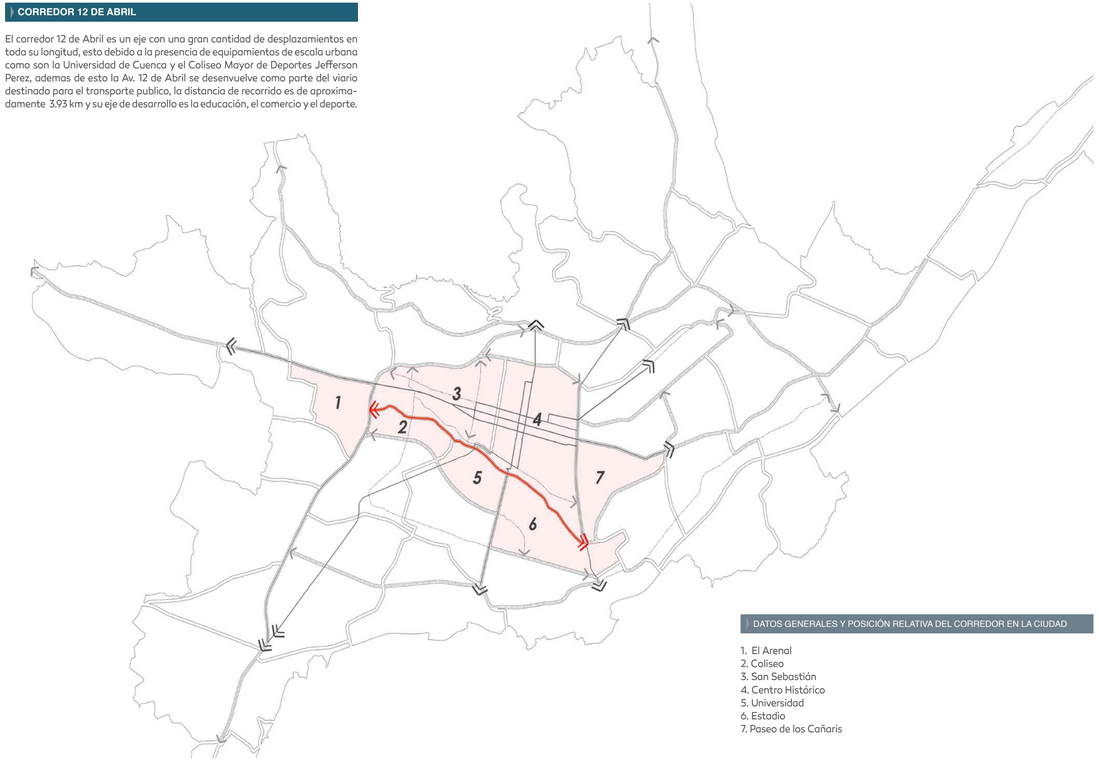
Elia Liut - Av. de las Américas



- Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales
- Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y extremo de tramo
- Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y mejora de accesibilidad peatonal
- Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y mejora de accesibilidad peatonal y extremo de tramo
- Recualificación de vías pertenecientes a corredores peatonales
- Recualificación de vías pertenecientes a la red peatonal de 2° orden
- Apertura de pasos peatonales a través de barreras
- Recualificación y puesta en carga de espacios públicos
- Espacio susceptible de recalificación y puesta en carga
- Señalización de itinerarios
- Mejora de la continuidad peatonal en cruces
- Nuevo aparcamiento de bicicletas
- Mejora de accesibilidad para personas con movilidad reducida
- Unidades Educativas
- Equipamientos

CORREDOR 12 DE ABRIL

El corredor 12 de Abril es un eje con una gran cantidad de desplazamientos en toda su longitud, esto debido a la presencia de equipamientos de escala urbana como son la Universidad de Cuenca y el Coliseo Mayor de Deportes Jefferson Perez, ademas de esto la Av. 12 de Abril se desenvuelve como parte del viario destinado para el transporte publico, la distancia de recorrido es de aproximadamente 3.93 km y su eje de desarrollo es la educación, el comercio y el deporte.



DATOS GENERALES Y POSICIÒN RELATIVA DEL CORREDOR EN LA CIUDAD

1. El Arenal
2. Coliseo
3. San Sebastián
4. Centro Histórico
5. Universidad
6. Estadio
7. Paseo de los Cañaris

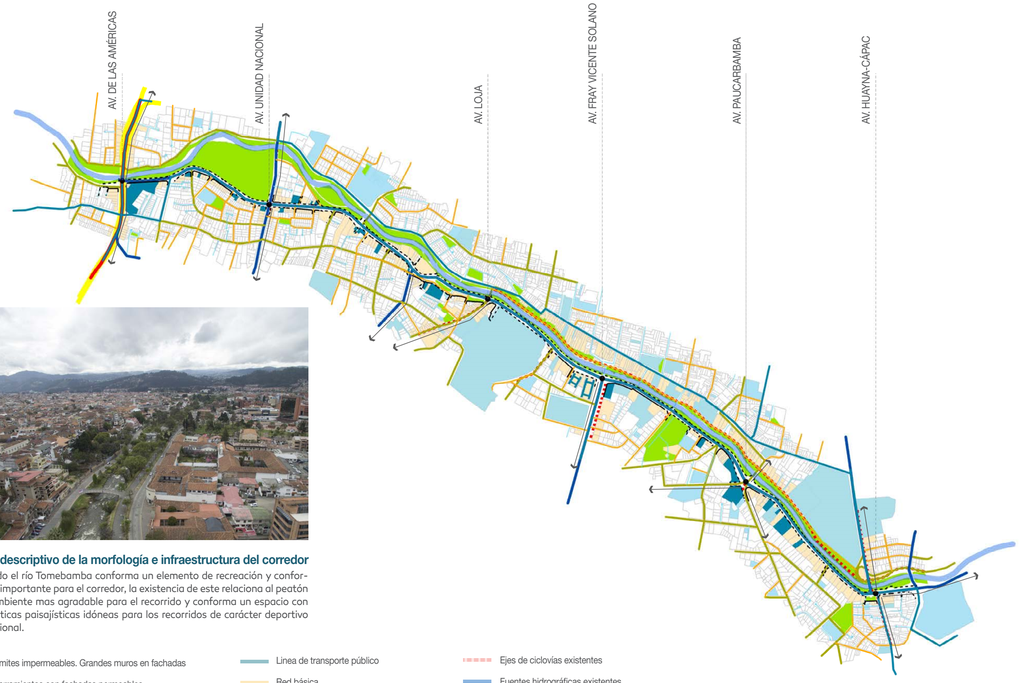


Análisis descriptivo del espacio y los tramos del corredor



El corredor 12 de Abril muestra un importe numero de usos en el campo de la recreación y áreas verdes, esto debido a la presencia del Río Tomebamba, que es un elemento hidrográfico que acompaña al corredor en todo su recorrido, seguido de esto los centros atractores de educación y salud son los equipamientos con mas presencia en el corredor.

Como parte la estructura de usos de suelo existe una equilibrada presencia de equipamientos en el corredor.



Análisis descriptivo de la morfología e infraestructura del corredor

Por un lado el río Tomebamba conforma un elemento de recreación y confortabilidad importante para el corredor, la existencia de este relaciona al peatón con un ambiente mas agradable para el recorrido y conforma un espacio con características paisajísticas idóneas para los recorridos de carácter deportivo y recreacional.

- Límites impermeables. Grandes muros en fachadas
- Cerramientos con fachadas permeables
- Espacios públicos que acompañen la calle
- Edificios o urbanizaciones en altura
- Equipamientos
- Linea de transporte público
- Red básica
- Calle 10 de la red de barrio
- Calle 20 de la red de barrio
- Calle 30 de la red de barrio
- Ejes de ciclovías existentes
- Fuentes hidrográficas existentes
- Relación con el área urbana
- Tranvía

Análisis descriptivo del espacio y los tramos del corredor

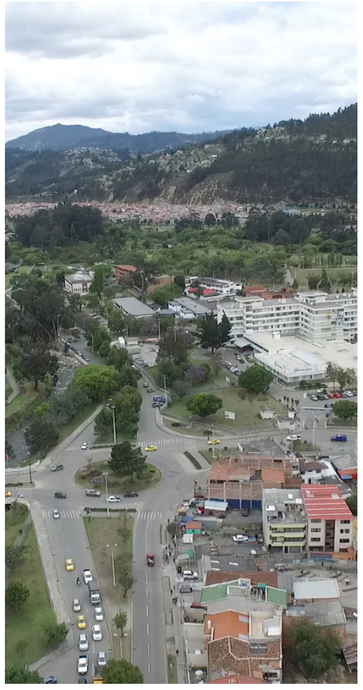






Los elementos del viario que consolidan e integran a este corredor con el resto de la urbe y son los encargados de generar la división por tramos del corredor.

Diagnosis teórica. El clima, los usos, la accesibilidad, la seguridad, la calle y las aceras.



A	intervencion alta	prioritario
B	intervencion moderada	prioritario
C	intervencion media	no prioritario
D	intervencion debil	no prioritario

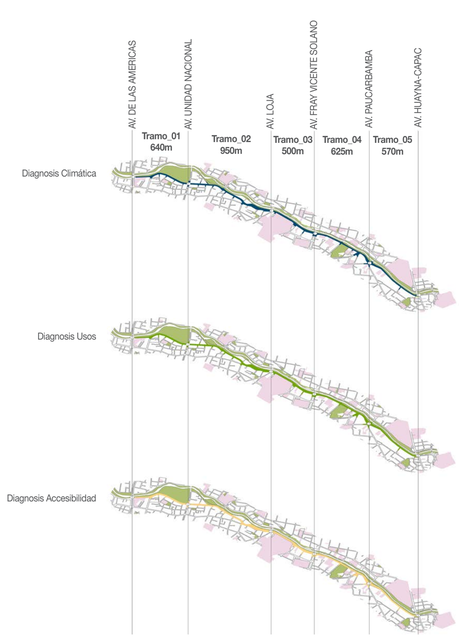
Valoración del corredor 12 DE ABRIL

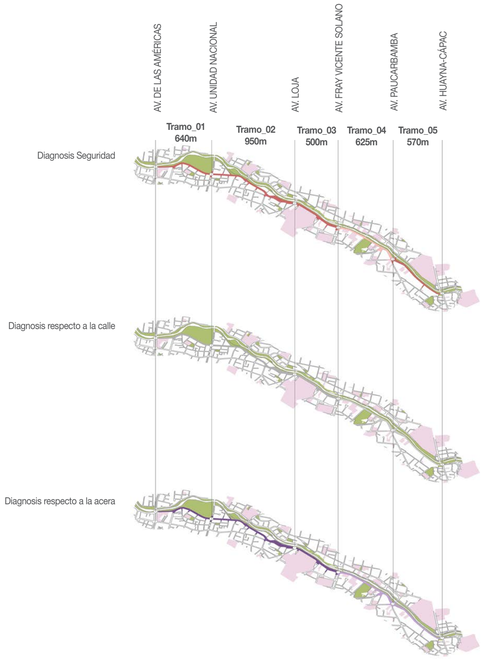
				tramos					
				t1	t2	t3	t4	t5	
3	A	CLIMA	sensacion fresca	2	2	2	2	2	1:baja, 2:media, 3:alta
4 - 6	B		sensacion calurosa	2	2	2	2	2	1:baja, 2:media, 3:alta
7 - 8	C		proteccion de la lluvia	1	2	1	1	2	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D			5	6	5	5	6	
				B	B	B	B	B	
9	A	USOS	tiendas	2	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
10-17	B		bares	1	3	2	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
18-26	C		unidades educativas	3	1	3	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
27	D		bancos	1	1	1	2	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			equipamientos	3	1	3	3	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			servicio automotriz	2	2	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			comercio menor	1	2	1	1	2	1:baja, 2:media, 3:alta
			servicios tecnologicos	1	1	2	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			hoteles	1	2	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
				15	14	10	12	10	
				B	B	B	B	B	
2	A	ACCESIBILIDAD	accesibilidad general	2	2	2	2	2	1:baja, 2:media, 3:alta
3	B								
4 - 5	C		discontinuidad peatonal	2	2	2	2	2	1:general, 2:parcial, 3:puntual
6	D								
				4	4	4	4	4	
				C	C	C	C	C	
3	A	SEGURIDAD	iluminacion general	2	2	3	2	2	1:baja, 2:media, 3:alta
4 - 6	B		zonas obscuras	1	2	1	2	2	1:baja, 2:media, 3:alta
7 - 8	C		fronteras opacas	2	1	2	2	2	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D			5	5	5	7	6	
				B	B	B	C	B	
3	A	CALLE	anchura del viario	2	2	2	2	2	1: >3carriles, 2: 2-3 carriles, 3: carril unico
4 - 6	B		altura de los edificios	2	2	2	3	3	1: > 5 plantas, 2: 5 - 2 plantas, 3: < 2 plantas
7 - 8	C		sinuosidad	2	2	2	2	2	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D			6	6	6	7	7	
				B	B	B	C	C	
3	A	ACERAS	anchura	2	2	2	2	2	1: <= 1m, 2:1-2m, 3:>2m
4 - 6	B		numero	1	2	2	2	2	1:una banda, 2: 2 bandas, 3: 3 bandas
7 - 8	C		arbolado	2	2	2	3	3	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D			5	6	6	7	7	
				B	B	B	C	C	
				40	41	36	42	40	

Valoración general del tramo	minimo	23	21 <	40	<46	tramo 1: URGENTE
			21 <	41	<46	tramo 2: URGENTE
	medio	46	21 <	36	<46	tramo 3: URGENTE
			21 <	42	<46	tramo 4: URGENTE
	maximo	69	21 <	40	<46	tramo 5: URGENTE

Valoración general del corredor	minimo	115				
	medio	230	115<	199	<345	valoracion general: URGENTE
	maximo	345				

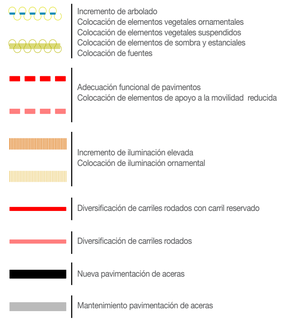
Análisis descriptivo de la morfología e infraestructura del corredor

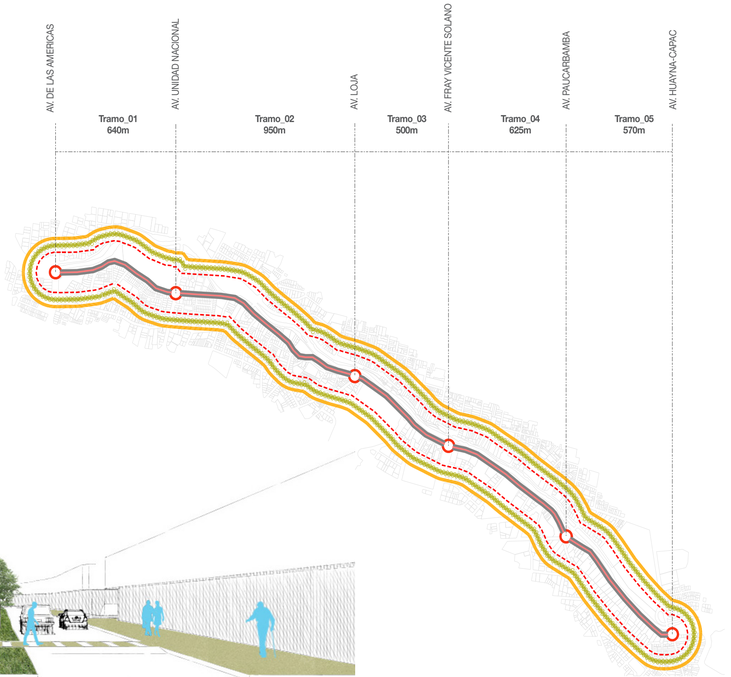


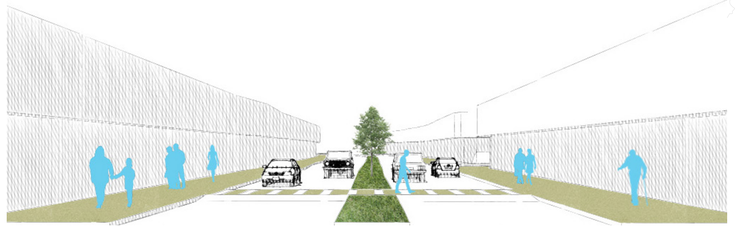


A	Arbolado de pequeño porte Alta radiacion solar Inexistencia de elementos de sombra	A	Inexistencia de servicios o equipamientos	A	Discontinuidad peatonal Barreras arquitectónicas	A	Altos muros opacos Falta de iluminación	A	Alto número de carriles rodados Escasez de pasos peatonales	A	Aceras insuficientes Escasez de mobiliario urbano Aceras deterioradas
B	Arbolado de pequeño porte Alta Radiacion Solar	B	Existencia de pocos servicios	B	Barreras arquitectónicas	B	Falta de iluminación	B	Alto numero de carriles rodados	B	Aceras insuficientes Aceras deterioradas

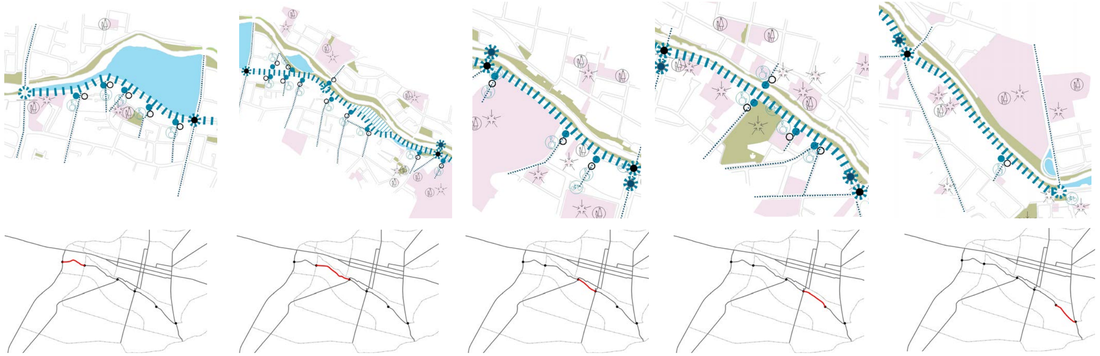
Proyecto urbano del corredor







Estrategias para los tramos del corredor



Tramo_01:

Av. de las Américas - Av. Unidad Nacional

Tramo_02:

Av. Unidad Nacional - Av. Loja

Tramo_03:

Av. Loja - Av. Fray Vicente Solano

Tramo_04:

Av. Fray Vicente Solano - Av. Paucarbamba

Tramo_05:

Av. Paucarbamba - Av. Huayna - Cápac

Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales

Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y extremo de tramo

Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y mejora de accesibilidad peatonal

Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y mejora de accesibilidad peatonal y extremo de tramo

Recualificación de vías pertenecientes a corredores peatonales

Recualificación de vías pertenecientes a la red peatonal de 2° orden

Apertura de pasos peatonales a través de barreras

Recualificación y puesta en carga de espacios públicos

Espacio susceptible de recalificación y puesta en carga

Señalización de itinerarios

Mejora de la continuidad peatonal en cruces

Nuevo aparcamiento de bicicletas

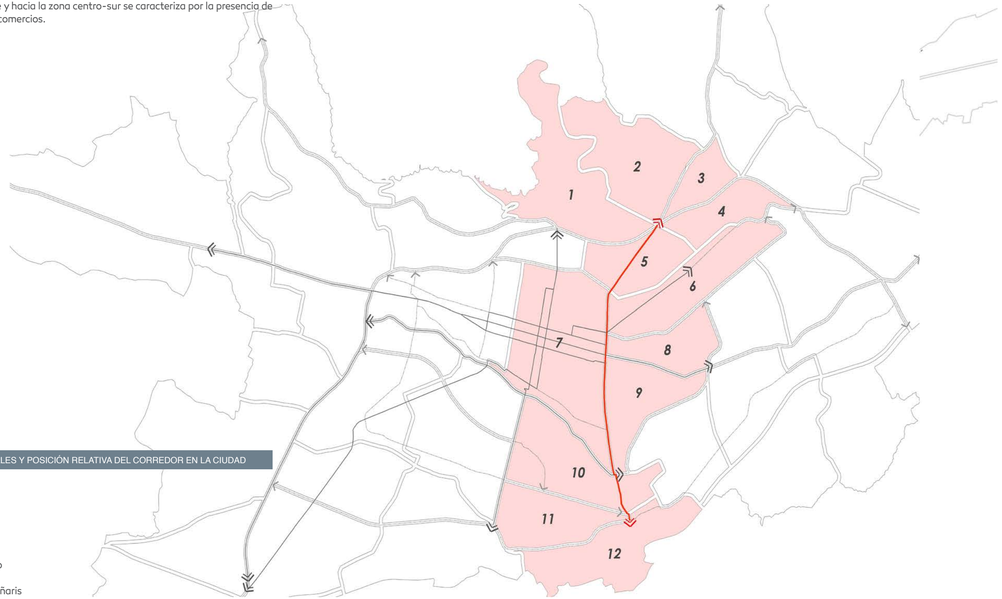
Mejora de accesibilidad para personas con movilidad reducida

Unidades Educativas

Equipamientos

CORREDOR BARRIAL BLANCO/HUAYNA CÁPAC/HERRERÍAS

La conformación del corredor se establece como un eje de distribución urbano, desarrollando un conector Norte-Sur hacia la zona Este de la ciudad, la distancia de recorrido se aproxima a 3.73 km, y forma un eje netamente residencial hacia el norte y hacia la zona centro-sur se caracteriza por la presencia de equipamientos y comercios.



DATOS GENERALES Y POSICIÓN RELATIVA DEL CORREDOR EN LA CIUDAD

1. Miraflores
2. Río Milchichig
3. La Católica
4. Calderón
5. Barrial Blanco
6. Aereopuerto
7. Centro Histórico
8. Cementerio
9. Paseo de los Cañaris
10. Estadio
11. Los Rosales
12. Universidad del Azuay



Análisis descriptivo de los usos y equipamientos del corredor





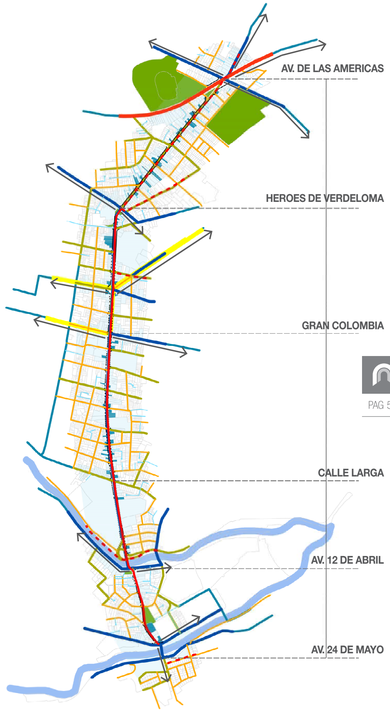






Análisis descriptivo de la morfología e infraestructura del corredor

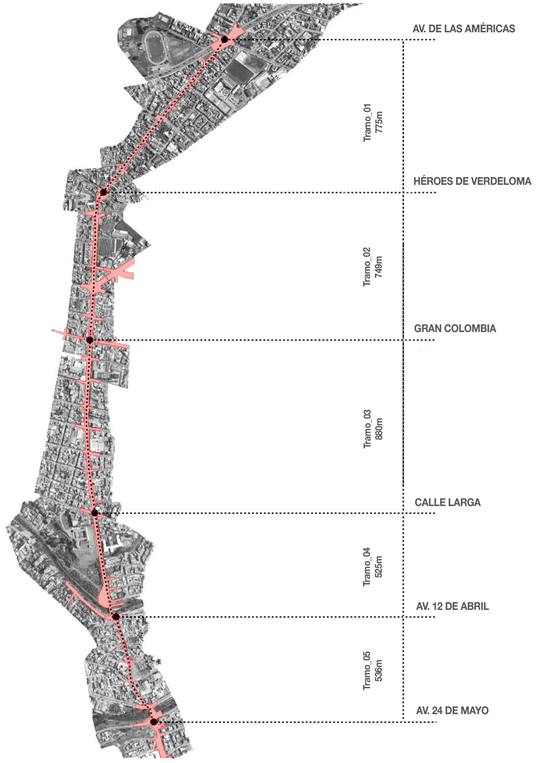




- Límites impermeables. Grandes muros en fachadas
- Cerramientos con fachadas permeables
- Espacios públicos que acompañen la calle
- Edificios o urbanizaciones en altura
- Equipamientos
- Línea de transporte público
- Red básica
- Calle 10 de la red de barrio
- Calle 20 de la red de barrio
- Calle 30 de la red de barrio
- Ejes de ciclovías existentes
- Fuentes hidrográficas existentes
- Relación con el área urbana
- Tranvía

Análisis descriptivo del espacio y los tramos del corredor





Diagnosis teórica. El clima, los usos, la accesibilidad, la seguridad, la calle y las aceras



A	intervencion alta	prioritario
B	intervencion moderada	prioritario
C	intervencion media	no prioritario
D	intervencion debil	no prioritario

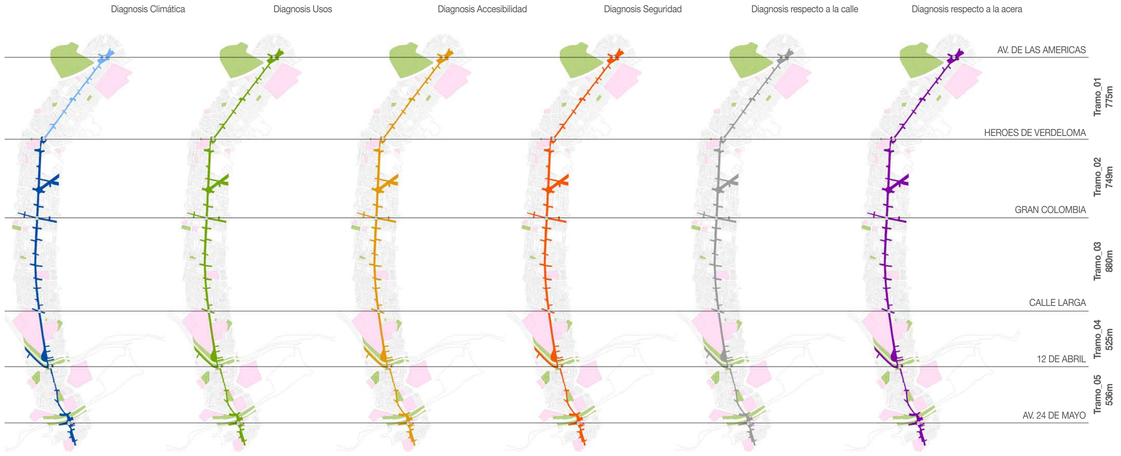
valoración del corredor barrial blanco huana-cápac herrerías

				I1	I2	I3	I4	I5	
3	A	CLIMA	sensacion fresca	2	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
4 - 6	B		sensacion calurosa	2	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
7 - 8	C		proteccion de la lluvia	3	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D			7	3	3	3	3	
				C	A	A	A	A	
9	A	USOS	tiendas	3	1	2	1	3	1:baja, 2:media, 3:alta
10-17	B		bares	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
18-26	C		unidades educativas	1	2	2	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
27	D		bancos	1	3	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			equipamientos	1	1	2	3	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			servicio automotriz	1	1	1	1	3	1:baja, 2:media, 3:alta
			comercio menor	3	2	3	1	3	1:baja, 2:media, 3:alta
			servicios tecnologicos	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			hoteles	1	3	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
				13	15	14	11	15	
				C	C	C	C	C	
2	A	ACCESIBILIDAD	accesibilidad general	2	2	2	2	2	1:baja, 2:media, 3:alta
3	B								
4 - 5	C		discontinuidad peatonal	2	2	2	2	2	1:general, 2:parcial, 3:puntual
6	D			4	4	4	4	4	
				B	B	B	B	B	
3	A	SEGURIDAD	iluminacion general	3	2	3	3	2	1:baja, 2:media, 3:alta
4 - 5	B		zonas obscuras	1	2	1	1	2	1:baja, 2:media, 3:alta
6 - 8	C		fronteras opacas	1	2	1	1	2	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D			5	6	5	5	6	
				B	B	B	B	B	
3	A	CALLE	anchura del viario	2	1	1	1	2	1: >3carriles, 2: 2-3 carriles, 3: carril unico
4 - 5	B		altura de los edificios	2	2	2	2	2	1: > 5 plantas, 2: 5 - 2 plantas, 3: < 2 plantas
6 - 8	C		sinuosidad	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D			5	4	4	4	5	
				B	B	B	B	B	
3	A	ACERAS	anchura	2	2	2	2	2	1: <= 1m, 2:1-2m, 3:>2m
4 - 5	B		numero	1	1	1	1	1	1:una banda, 2: a bandas, 3: 3 bandas
6 - 8	C		arbolado	1	3	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D			4	6	4	4	4	
				B	B	B	B	B	
				38	38	34	31	37	

Valoración general del tramo	minimo 21	21 < 37 <48	tramo 1:	URGENTE
		21 < 31 <48	tramo 2:	URGENTE
	medio 48	21 < 34 <48	tramo 3:	URGENTE
		21 < 38 <48	tramo 4:	URGENTE
	maximo 69	22 < 38 <49	tramo 5:	URGENTE

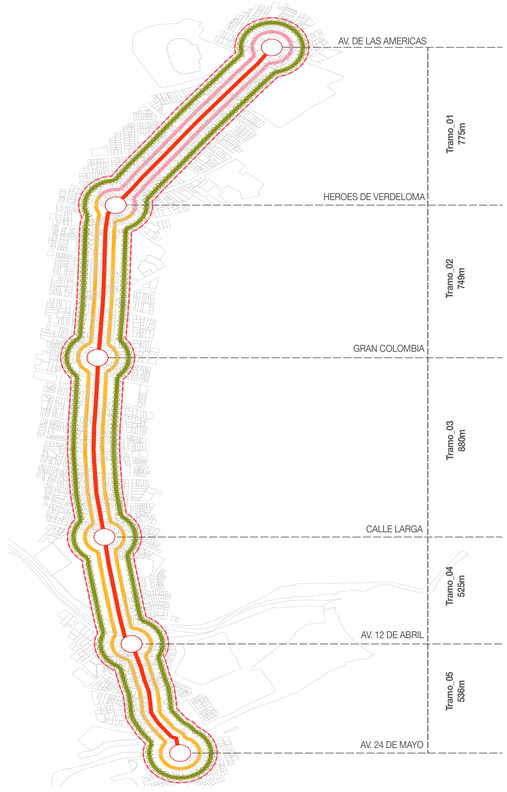
Valoración general del corredor	minimo 105 medio 240 maximo 345	126< 178 <414	valoracion general:	URGENTE

Análisis descriptivo de la morfología e infraestructura del corredor



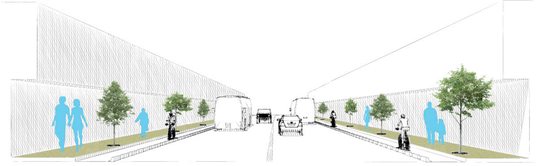
A	Arbolado de pequeño porte Alta radiacion solar Inexistencia de elementos de sombra	A	Inexistencia de servicios o equipamientos	A	Discontinuidad peatonal Barreras arquitectónicas	A	Altos muros opacos Falta de Iluminación	A	Alto número de carriles rodados Escasez de pasos peatonales	A	Aceras insuficientes Escasez de mobiliario urbano Aceras deterioradas
B	Arbolado de pequeño porte Alta Radiacion Solar	B	Existencia de pocos servicios	B	Barreras arquitectónicas	B	Falta de Iluminación	B	Alto numero de carriles rodados	B	Aceras Insuficientes Aceras deterioradas

Diagnosis gráfica, traducción de la diagnosis teórica al plano

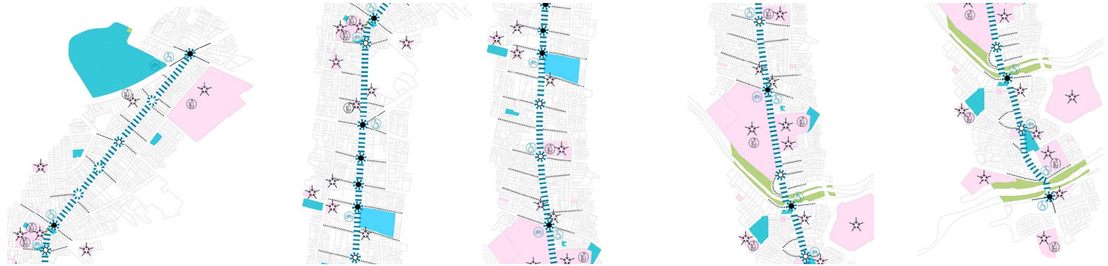


Proyecto urbano del corredor

- Incremento de arbolado
  Colocación de elementos vegetales ornamentales
  Colocación de elementos vegetales suspendidos
  Colocación de elementos de sombra y estanciales
  Colocación de fuentes
- Adecuación funcional de pavimentos
  Colocación de elementos de apoyo a la movilidad reducida
- Incremento de iluminación elevada
  Colocación de iluminación ornamental
- Diversificación de carriles rodados con carril reservado
- Diversificación de carriles rodados
- Nueva pavimentación de aceras
- Mantenimiento pavimentación de aceras

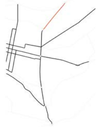


Estrategias para los tramos del corredor



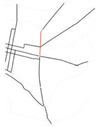
Tramo_01:

Av. de las Américas - Av. Héroes de Verdeloma



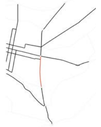
Tramo_02:

Av. Héroes de Verdeloma - Calle Gran Colombia



Tramo_03:

Calle Gran Colombia - Calle Larga



Tramo_04:

Calle Larga- - Av. 12 de Abril



Tramo_05:

Av. 12 de Abril - Av. 24 de Mayo



Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales

Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y extremo de tramo

Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y mejora de accesibilidad peatonal

Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y mejora de accesibilidad peatonal y extremo de tramo

Recualificación de vías pertenecientes a corredores peatonales

Recualificación de vías pertenecientes a la red peatonal de 2° orden

Apertura de pasos peatonales a través de barreras

Recualificación y puesta en carga de espacios públicos

Espacio susceptible de recalificación y puesta en carga

Señalización de itinerarios

Mejora de la continuidad peatonal en cruces

Nuevo aparcamiento de bicicletas

Mejora de accesibilidad para personas con movilidad reducida

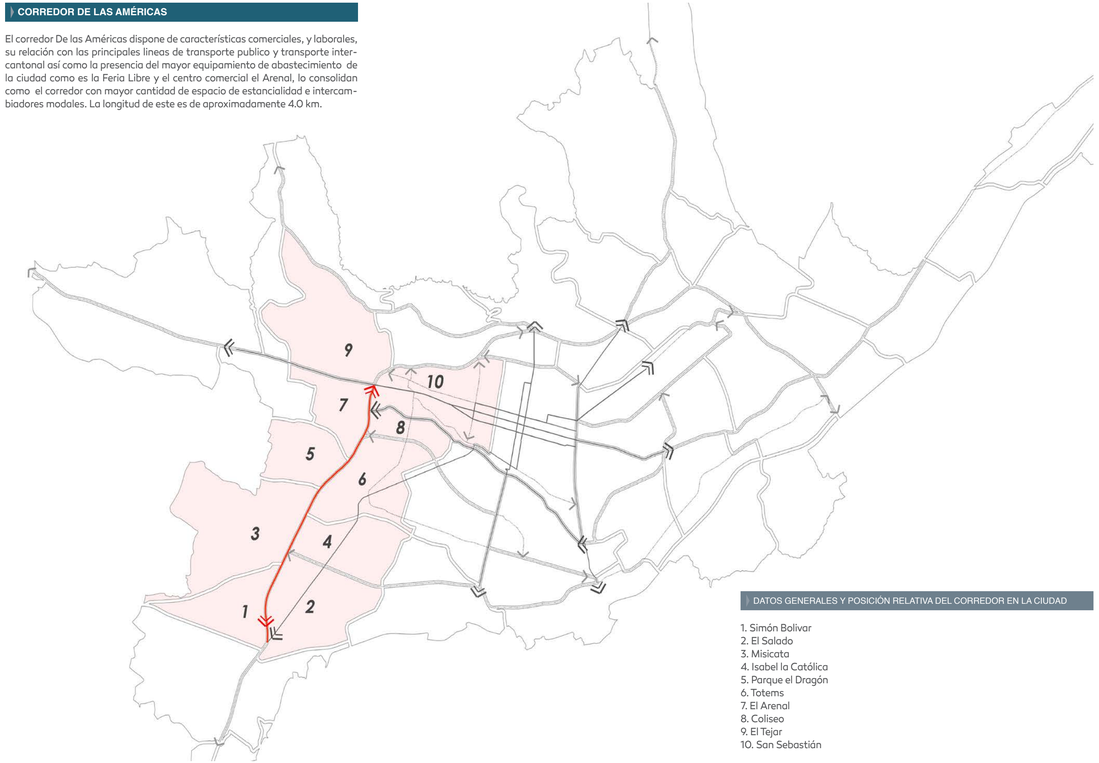
Unidades Educativas

Equipamientos



CORREDOR DE LAS AMÉRICAS

El corredor De las Américas dispone de características comerciales, y laborales, su relación con las principales lineas de transporte publico y transporte intercantonal así como la presencia del mayor equipamiento de abastecimiento de la ciudad como es la Feria Libre y el centro comercial el Arenal, lo consolidan como el corredor con mayor cantidad de espacio de estancialidad e intercambiadores modales. La longitud de este es de aproximadamente 4.0 km.



DATOS GENERALES Y POSICIÓN RELATIVA DEL CORREDOR EN LA CIUDAD

1. Simón Bolivar
2. El Salado
3. Misicata
4. Isabel la Católica
5. Parque el Dragón
6. Totems
7. El Arenal
8. Coliseo
9. El Tejar
10. San Sebastián

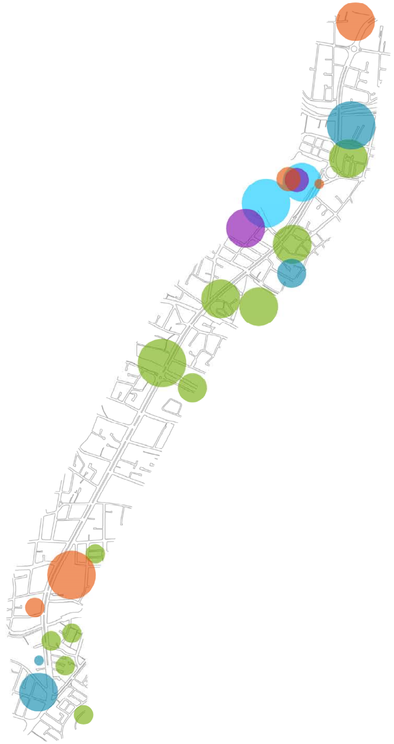


Análisis descriptivo de los usos y equipamientos del corredor

El corredor peatonal esta compuesto mayoritariamente por usos de suelo comerciales, la presencia al norte del centro comercial Plaza de las Américas, al sur el centro comercial Coral Centro y la Feria Libre al centro hacen de este un espacio para los desplazamientos de características laborales. En el grafico se muestra una ausencia de equipamientos de importancia en la zona centro sur del corredor.

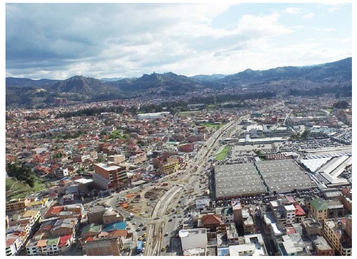




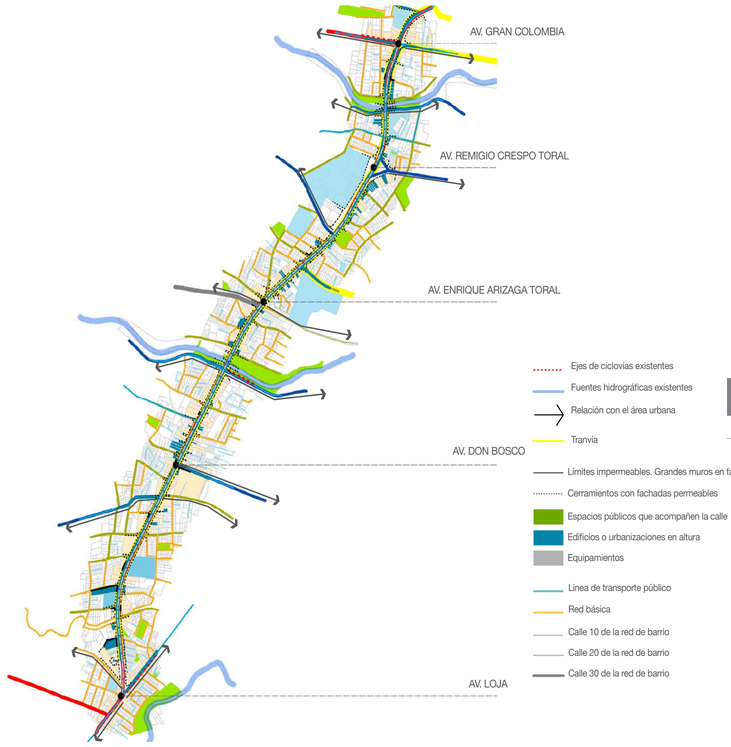


Análisis descriptivo de la morfología e infraestructura del corredor

La características de viario principal que tiene la Av. De las Américas lo con
solidan como un elemento con una sección transversal importante, capas d
albergar una serie de modos de transporte, ya sean estos motorizados o n
motorizados, ayudando a generar una integracion modal completa.









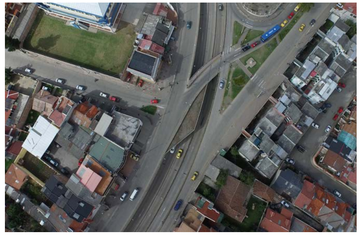












A	intervencion alta	prioritario
B	intervencion moderada	prioritario
C	intervencion media	no prioritario
D	intervencion debil	no prioritario

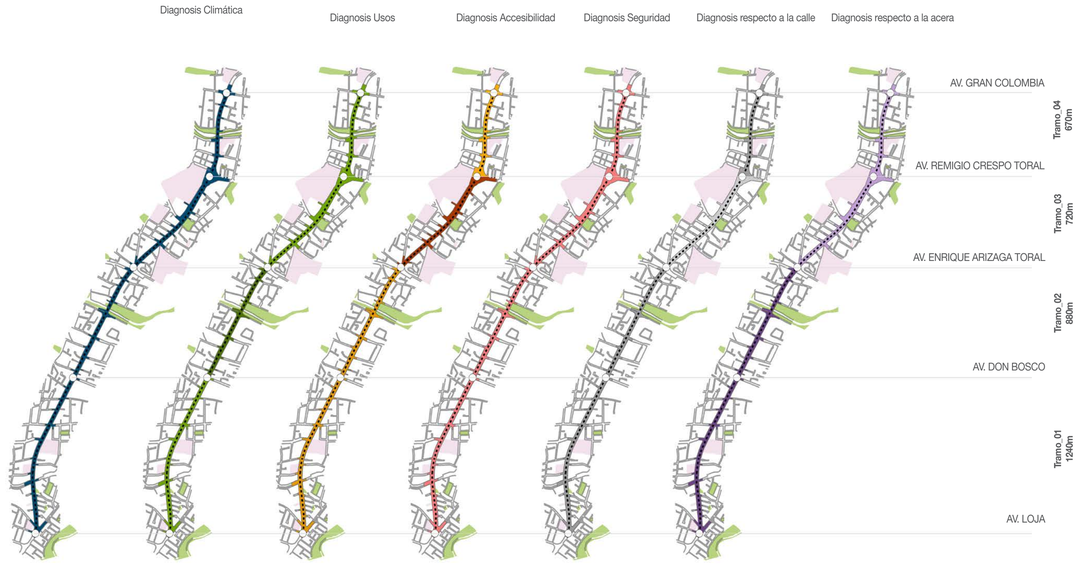
Valoración del corredor DE LAS AMERICAS

				tramos t1	t2	t3	t4	
3	A	CLIMA	sensacion fresca	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
4 - 6	B		sensacion calurosa	2	3	2	2	1:baja, 2:media, 3:alta
7 - 8	C		proteccion de la lluvia	1	1	2	1	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D			4	5	5	4	
				B	B	B	B	
9	A	USOS	tiendas	3	2	3	2	1:baja, 2:media, 3:alta
10-17	B		bares	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
18-26	C		unicidades educativas	1	2	1	2	1:baja, 2:media, 3:alta
27	D		bancos	1	1	1	2	1:baja, 2:media, 3:alta
			equipamientos	1	1	3	2	1:baja, 2:media, 3:alta
			servicio automotriz	1	1	2	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			comercio menor	2	2	3	2	1:baja, 2:media, 3:alta
			servicios tecnologicos	1	1	2	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			hoteles	1	1	2	1	1:baja, 2:media, 3:alta
				12	12	9	14	
				B	B	A	B	
2	A	ACCESIBILIDAD	accesibilidad general	2	1	2	2	1:baja, 2:media, 3:alta
3	B							
4 - 5	C		discontinuidad peatonal	1	1	1	1	1:general, 2:parcial, 3:puntual
6	D							
				3	2	3	3	
				B	A	B	B	
3	A	SEGURIDAD	iluminacion general	2	2	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
4 - 6	B		zonas obscuras	2	1	2	2	1:baja, 2:media, 3:alta
7 - 8	C		fronteras opacas	2	2	2	2	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D							
				6	5	5	5	
				B	B	B	B	
3	A	CALLE	anchura del viario	2	2	2	2	1: >3carriles, 2: 2-3 carriles, 3: carril unico
4 - 6	B		altura de los edificios	2	2	2	2	1: > 5 plantas, 2: 5 - 2 plantas, 3: < 2 plantas
7 - 8	C		sinuosidad	1	4	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D							
				5	8	5	5	
				B	C	B	B	
3	A	ACERAS	anchura	3	3	3	3	1: <= 1m, 2:1-2m, 3:>2m
4 - 6	B		numero	2	2	2	2	1:una banda, 2: 2 bandas, 3: 3 bandas
7 - 8	C		arbolado	2	2	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D							
				7	7	6	6	
				C	C	B	B	
				37	39	33	37	

Valoración general del tramo	minimo	23	21 < 37 <46	tramo 1:	URGENTE
	medio	46	21 < 39 <46	tramo 2:	URGENTE
	maximo	69	21 < 33 <46	tramo 3:	URGENTE
			21 < 37 <46	tramo 4:	URGENTE

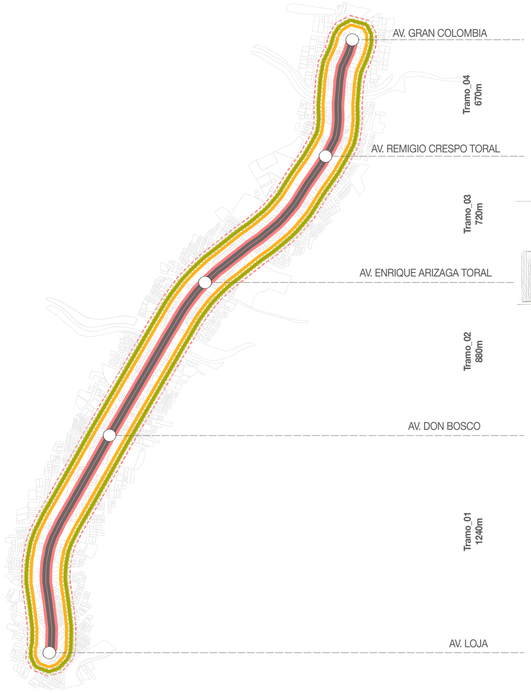
Valoración general del corredor	minimo	92			
	medio	184	92< 146 <184	valoracion general:	URGENTE
	maximo	276			

Análisis descriptivo de la morfología e infraestructura del corredor

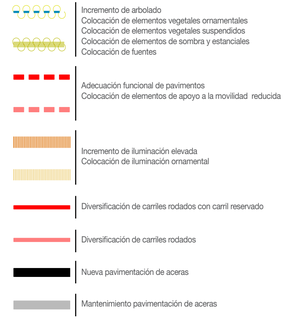


A	Arbolado de pequeño porte Alta radiacion solar Inexistencia de elementos de sombra	A	Inexistencia de servicios o equipamientos	A	Discontinuidad peatonal Barreras arquitectónicas	A	Altos muros opacos Falta de Iluminación	A	Alto número de carriles rodados Escasez de pasos peatonales	A	Aceras insuficientes Escasez de mobiliario urbano Aceras deterioradas
B	Arbolado de pequeño porte Alta Radiacion Solar	B	Existencia de pocos servicios	B	Barreras arquitectónicas	B	Falta de Iluminación	B	Alto numero de carriles rodados	B	Aceras insuficientes Aceras deterioradas

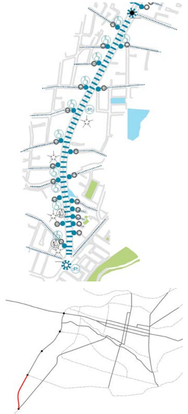
Proyecto urbano del corredor





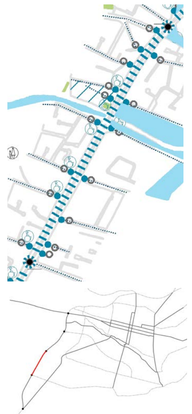


Estrategias para los tramos del corredor



Tramo_01:

Av. Loja - Av. Don Bosco



Tramo_02:

Av. Don Bosco - Av. Enrique Arizaga Toral



Tramo_03:

Av. Enrique Arizaga Toral - Av. Don Bosco



Tramo_04:

Av. Don Bosco - Av. Gran Colombia

Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales

Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y extremo de tramo

Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y mejora de accesibilidad peatonal

Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y mejora de accesibilidad peatonal y extremo de tramo

Recualificación de vías pertenecientes a corredores peatonales

Recualificación de vías pertenecientes a la red peatonal de 2° orden

Apertura de pasos peatonales a través de barreras

Recualificación y puesta en carga de espacios públicos

Espacio susceptible de recalificación y puesta en carga

Señalización de itinerarios

Mejora de la continuidad peatonal en cruces

Nuevo aparcamiento de bicicletas

Mejora de accesibilidad para personas con movilidad reducida

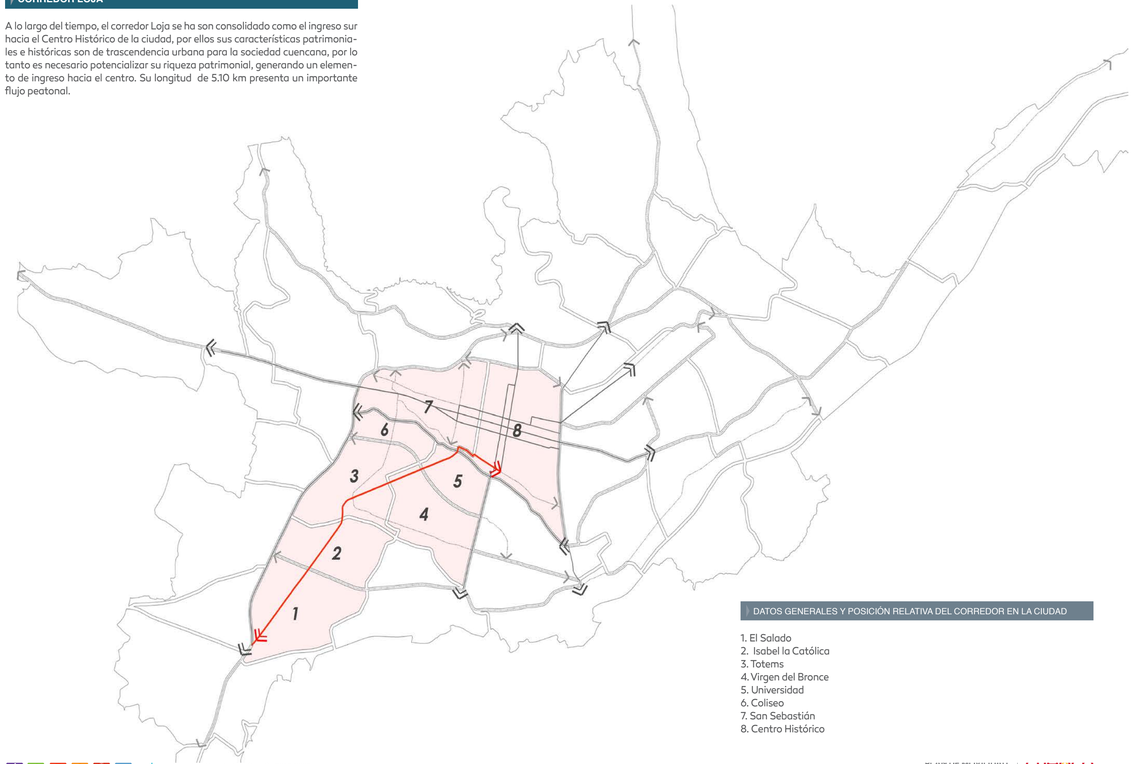
Unidades Educativas

Equipamientos



CORREDOR LOJA

A lo largo del tiempo, el corredor Loja se ha son consolidado como el ingreso sur hacia el Centro Histórico de la ciudad, por ellos sus características patrimoniales e históricas son de trascendencia urbana para la sociedad cuencana, por lo tanto es necesario potencializar su riqueza patrimonial, generando un elemento de ingreso hacia el centro. Su longitud de 5.10 km presenta un importante flujo peatonal.



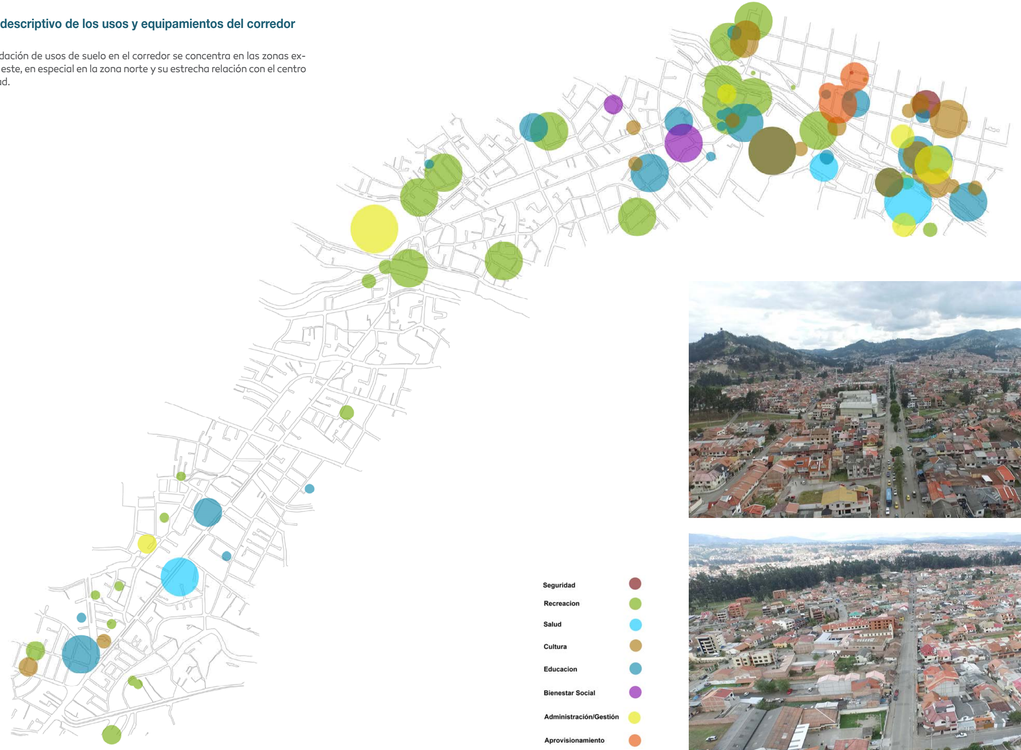
DATOS GENERALES Y POSICIÒN RELATIVA DEL CORREDOR EN LA CIUDAD

1. El Salado
2. Isabel la Católica
3. Totems
4. Virgen del Bronce
5. Universidad
6. Coliseo
7. San Sebastián
8. Centro Histórico

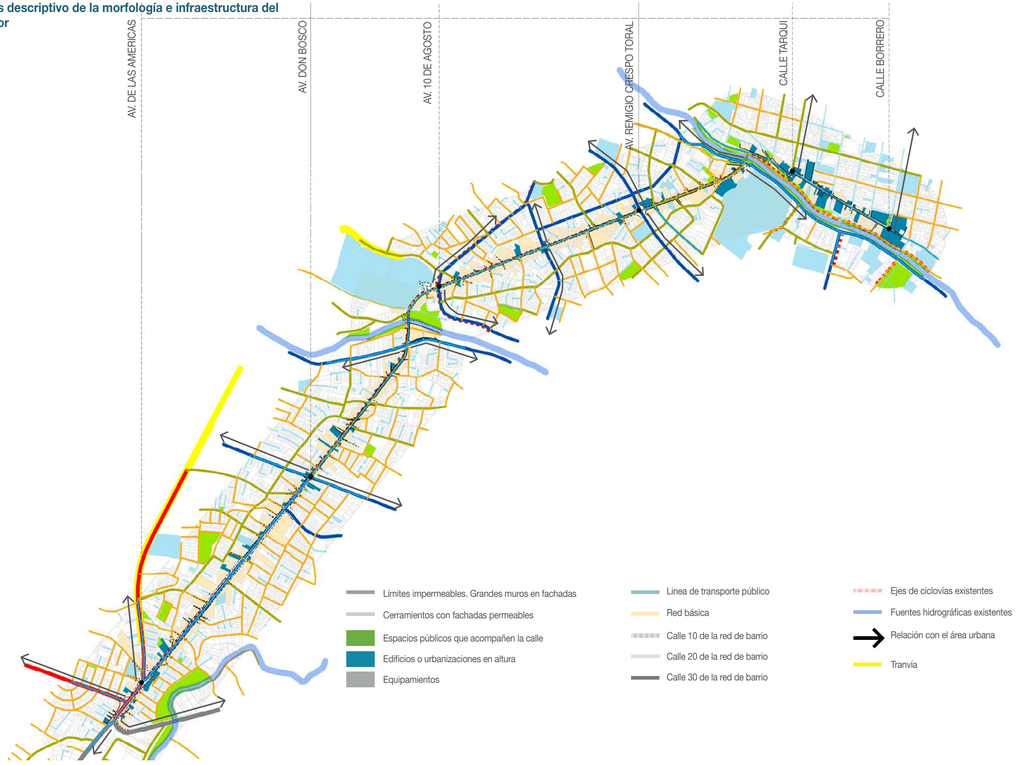


Análisis descriptivo de los usos y equipamientos del corredor

La consolidación de usos de suelo en el corredor se concentra en las zonas extremos de este, en especial en la zona norte y su estrecha relación con el centro de la ciudad.

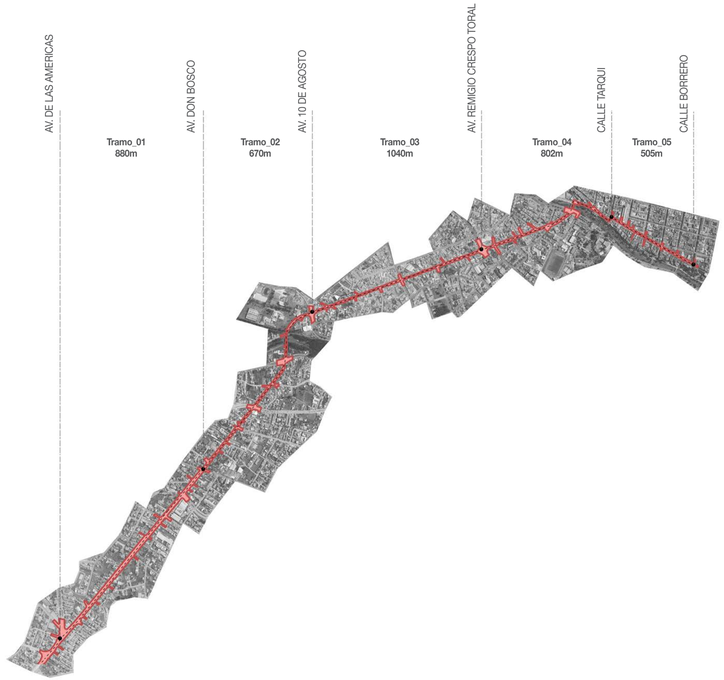


Análisis descriptivo de la morfología e infraestructura del corredor













A	intervencion alta
B	intervencion moderada
C	intervencion media
D	intervencion debil

prioritario	
prioritario	
no prioritario	
no prioritario	

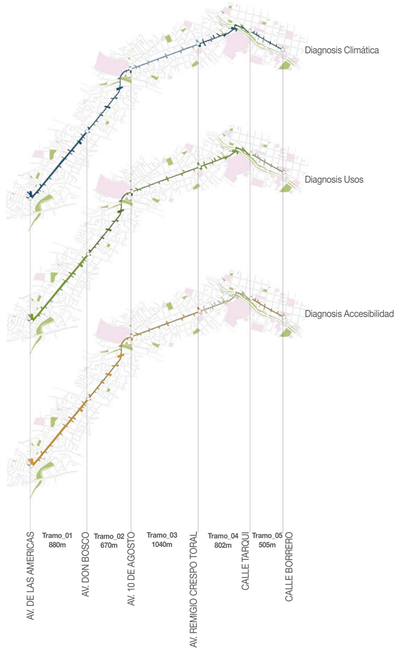
Valoración del corredor LOJA

				tramos					
				t1	t2	t3	t4	t5	t6
3	A	CLIMA	sensacion fresca	1	2	3	2	2	2	1:baja, 2:media, 3:alta
4 - 6	B		sensacion calurosa	3	2	2	2	1	3	1:baja, 2:media, 3:alta
7 - 8	C		proteccion de la lluvia	2	2	3	1	2	1	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D			6	6	8	5	5	6	
				B	B	C	B	B	B	
9	A	USOS	tiendas	2	2	2	2	2	2	1:baja, 2:media, 3:alta
10-17	B		bares	1	2	1	2	3	3	1:baja, 2:media, 3:alta
18-26	C		unidades educativas	1	1	1	1	3	1	1:baja, 2:media, 3:alta
27	D		bancos	1	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			equipamientos	1	2	2	1	3	3	1:baja, 2:media, 3:alta
			servicio automotriz	1	3	2	2	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			comercio menor	2	2	2	2	1	2	1:baja, 2:media, 3:alta
			servicios tecnologicos	1	1	1	1	2	2	1:baja, 2:media, 3:alta
			hoteles	1	1	1	1	1	3	1:baja, 2:media, 3:alta
				11	15	7	13	17	18	
				B	B	A	B	B	C	
2	A	ACCESIBILIDAD	accesibilidad general	2	2	2	2	3	2	1:baja, 2:media, 3:alta
3	B									
4 - 5	C		discontinuidad peatonal	2	2	2	2	3	2	1:general, 2:parcial, 3:puntual
6	D									
				4	4	4	4	6	4	
				C	C	C	C	D	C	
3	A	SEGURIDAD	iluminacion general	2	2	1	1	3	2	1:baja, 2:media, 3:alta
4 - 6	B		zonas obscuras	2	1	2	2	2	1	1:baja, 2:media, 3:alta
7 - 8	C		fronteras opacas	1	2	2	2	1	2	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D									
				5	5	5	5	6	5	
				B	B	B	B	B	B	
3	A	CALLE	anchura del viario	2	2	3	2	2	2	1: >3carriles, 2: 2-3 carriles, 3: carril unico
4 - 6	B		altura de los edificios	2	2	2	2	2	2	1: > 5 plantas, 2: 5 - 2 plantas, 3: < 2 plantas
7 - 8	C		sinuosidad	2	2	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D			6	6	6	5	5	5	
				B	B	B	B	B	B	
3	A	ACERAS	anchura	2	2	1	2	2	2	1: <= 1m, 2:1-2m, 3:>2m
4 - 6	B		numero	2	2	1	2	2	2	1:una banda, 2: 2 bandas, 3: 3 bandas
7 - 8	C		arbolado	1	1	1	1	2	1	1:baja, 2:media, 3:alta
9	D			5	5	3	5	6	5	
				B	B	A	B	B	B	
				37	41	33	37	45	43	

Valoración general del tramo	minimo	23	21 <	37	<46	tramo 1: URGENTE
			21 <	41	<46	tramo 2: URGENTE
	medio	46	21 <	33	<46	tramo 3: URGENTE
			21 <	37	<46	tramo 4: URGENTE
	maximo	69	21 <	45	<46	tramo 5: URGENTE
			21 <	43	<46	tramo 6: URGENTE

Valoración general del corredor	minimo	138				
	medio	276	138<	236	<276	valoracion general: URGENTE
	maximo	414				

Análisis descriptivo de la morfología e infraestructura del corredor





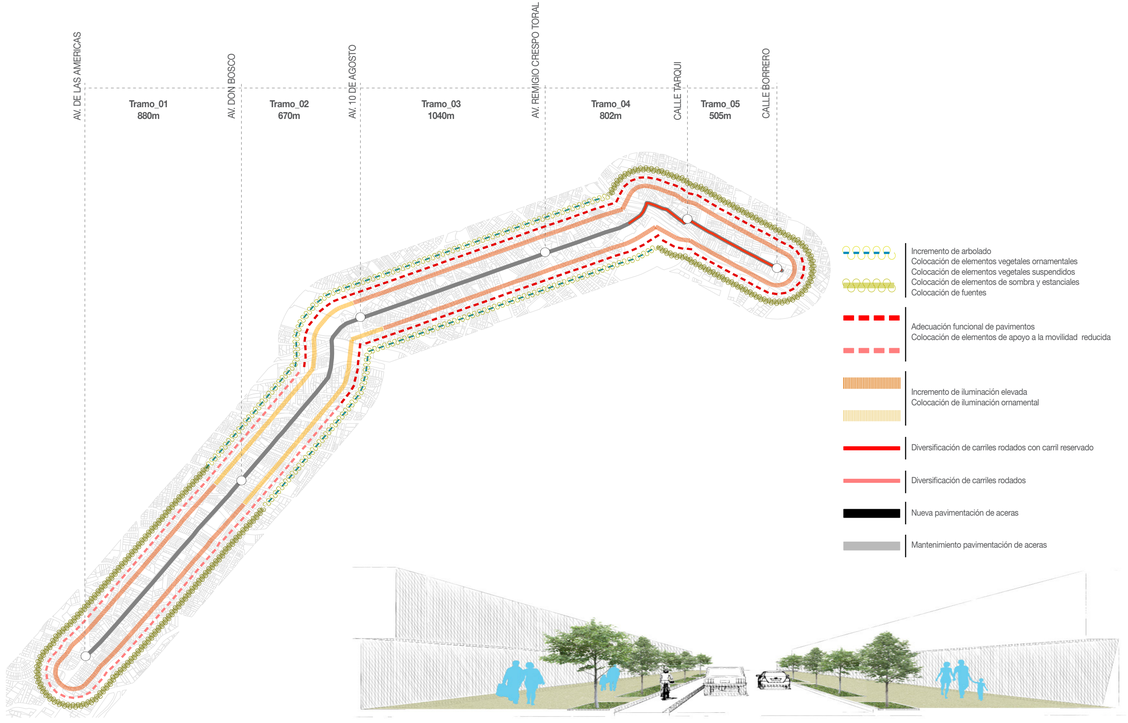
Diagnosis Seguridad

Diagnosis respecto a la calle

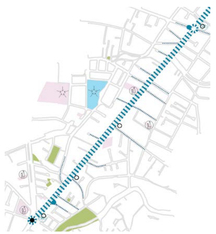
Diagnosis respecto a la acera

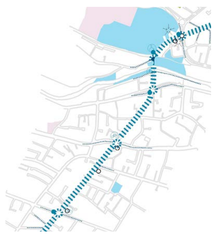
A	Arbolado de pequeño porte Alta radiacion solar Inexistencia de elementos de sombra	A	Inexistencia de servicios o equipamientos	A	Discontinuidad peatonal Barreras arquitectónicas	A	Altos muros opacos Falta de iluminación	A	Alto número de carriles rodados Escasez de pasos peatonales	A	Aceras insuficientes Escasez de mobiliario urbano Aceras deterioradas
B	Arbolado de pequeño porte Alta Radiacion Solar	B	Existencia de pocos servicios	B	Barreras arquitectónicas	B	Falta de iluminación	B	Alto numero de carriles rodados	B	Aceras Insuficientes Aceras deterioradas

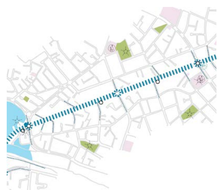
Proyecto urbano del corredor



Estrategias para los tramos del corredor













Tramo_01:

Av. De las Americas - Av. Don Bosco



Tramo_02:

Av. Don Bosco - Av. 10 de Agosto



Tramo_03:

Av. 10 de Agosto - Av. Remigio Crespo Toral



Tramo_04:

Av. Remigio Crespo Toral - Calle Tarqui



Tramo_05:

Calle Tarqui - Calle Borrero

Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales

Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y extremo de tramo

Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y mejora de accesibilidad peatonal

Adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y mejora de accesibilidad peatonal y extremo de tramo

Recualificación de vías pertenecientes a corredores peatonales

Recualificación de vías pertenecientes a la red peatonal de 2° orden

Apertura de pasos peatonales a través de barreras

Recualificación y puesta en carga de espacios públicos

Espacio susceptible de recalificación y puesta en carga

Señalización de itinerarios

Mejora de la continuidad peatonal en cruces

Nuevo aparcamiento de bicicletas

Mejora de accesibilidad para personas con movilidad reducida

Unidades Educativas

Equipamientos

Corredores de Enlace

Para el desarrollo de los corredores de enlace, las propuestas de intervención y las lineas estratégicas se basaran en la relación que existe entre los recorridos urbanos principales, fomentando la interacción recreacional, exponenciando-los como elementos de la tramo urbana peatonal.

En este contexto el corredor de enlace Ceballar - Río Tomebamba ejemplifica las propuestas que podrían generarse en dichos corredores.

La propuesta del corredor de enlace nace con la iniciativa de crear un sistema de áreas verdes dentro del perímetro consolidado de Cuenca, el cual vincule las diferentes cotas de altura que configuran la ciudad, creando polos de atracción a lo largo de su extensión desde la zona alta de la urbe (El Ceballar) hasta su zona baja (Río Tomebamba, Paseo 3 de Noviembre), a través de la recuperación de diferentes sitios degradados identificados de gran valor paisajístico y potencial para uso comunitario. Esto con el objetivo principal de establecer una nueva idea de espacio público que responda a la preocupación de generar áreas verdes para la ciudad, que apoye al entorno construido, revitalice su contexto e invite a la comunidad cuencana a participar activamente de los diferentes programas y proyectos gestionados por el actual GAD Municipal (Tranvía, Convención del 45, Ruta recreativa, Cinturón verde, etc.); además de impulsar una relación entre la familia, la sociedad y el medio ambiente, promoviendo la sustentabilidad y sostenibilidad como paradigmas de las ciudades que consideran a la comunidad y la naturaleza como pilares fundamentales para su desarrollo.









cuenca
I. MUNICIPALIDAD

ÍNDICE

PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS







TOMO I

CAPÍTULO 01 — 10
"PRESENTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS, UN NUEVO ENFOQUE PARA LA MOVILIDAD EN CUENCA"
Introducción 12

CAPÍTULO 02 — 14
"ANTECEDENTES ENCUADRE NORMATIVO Y LEGISLATIVO"

2.1 "L a movilidad y la planificación, procesos mundiales" 16
2.2 L a Política Nacional 17
2.3 El proceso de Cuenca 19
2.4 "N ormas legales que rigen el Plan de Movilidad y Espacios Públicos" 19

CAPÍTULO 03 — 22
"EL PLAN DE MOVILIDAD COMO UN PROCESO COMÚN"

3.1 "E l Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca, una reflexión común" 24
3.2 Proceso de comunicación 28
3.3 Participación de la academia 30
3.4 E studio de percepcion de la movilidad 33

CAPÍTULO 04 — 42
"VARIABLES CONDICIONANTES DE LA MOVILIDAD"

4.1 Territorio 44
4.2 Población 45
4.3 A ctividad económica 61
4.4 Motorización 64

CAPÍTULO 05 — 66
LAS DEMANDAS DE MOVILIDAD EN CUENCA

5.1 " Un nuevo modelo de movilidad y accesibilidad para Cuenca" 68
5.2 "Aspectos que determinan la movilidad en la ciudad" 72
5.3 C aracterísticas de la movilidad en Cuenca en día laboral o de máxima demanda 75

CAPÍTULO 06 — 100
"LA MOVILIDAD MOTORIZADA PRIVADA"

6.1 L a oferta, estructura y jerarquía actual del viario 102
6.3 A decuación oferta - demanda. 111

CAPÍTULO 07 — 118
"EL SISTEMA DE APARCAMIENTOS"

7.1 "E l sistema de aparcamientos de la ciudad de Cuenca" 120
7.2 A nálisis de la oferta 121
7.3 A nálisis de la demanda 126
7.4 Diagnóstico 129
7.5 A parcamientos para vehículos motorizados de dos ruedas: Motos y ciclomotores 130

CAPÍTULO 08 — 132
"EL TRANSPORTE PÚBLICO EN CUENCA"

8.1 "E volución histórica del transporte público en Cuenca" 134
8.2 " Un nuevo modelo de movilidad y accesibilidad" 138
8.3 Descripción de la oferta 139
8.4 "L a demanda sobre el sistema de transporte público colectivo" 152
8.5 "Adecuación entre la oferta y la demanda. Parámetros de evolución del actual siste - 159
ma de transporte público" 160
8.6 S istema de transporte en taxi 168
8.7 Transporte escolar e institucional 171
8.8 Transporte mixto y carga liviana

CAPÍTULO 09 — 174
"LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA: PEATONAL Y CICLISTA"

9.1 " El espacio público como soporte articulador de actividad" 176
9.2 Mo vilidad peatonal 184
9.3 L a Bicicleta en Cuenca 186
9.4 " Potencialidad de la bicicleta como medio de transporte en Cuenca" 201

CAPÍTULO 10 — 208
"EXTERNALIDADES ASOCIADAS AL MODELO DE MOVILIDAD"

10.1 H acia una movilidad sostenible y segura 210
10.2 A ccidentalidad en la ciudad de Cuenca 213
10.3 Grupo s etarios y la accidentalidad 217
10.4 A nálisis de la accidentalidad: distribución espacial y relaciones 218
10.5 "Influ encia del transporte en la calidad ambiental" 219

CAPÍTULO 11 — 224
"EL PLAN DE MOVILIDAD COMO UN PROCESO COMÚN"

11.1 Es tado actual de la movilidad 226
11.2 Con respecto a la red viaria 227
11.3 Con respecto a los aparcamientos 228
11.4 Con respecto al transporte público 229
11.5 Con respecto a la movilidad no motorizada 230
11.6 Con respecto a la SeguridadVial 231

TOMO II

CAPÍTULO12 — 242
"OBJETIVOS CRITERIOS Y ESTRATEGIAS"

12.1 "Objetivos y criterios del nuevo modelo demovilidad" 234
12.2 "P rincipios y bases del nuevo modelo de movilidad y accesibilidad" 235
12.3 "L a perspectiva de género en la planificación de la movilidad y el transporte" 235
12.4 "Es trategias para un territorio influenciado desde una movilidad cantonal y un fuer - 239
te componente patrimonial"
12.5 "Objetivos generales del nuevo modelo de movilidad desde criterios de sostenibili - 240
dad." 242
12.6 "L a "intermodalidad" como soporte del nuevo modelo de movilidad sostenible"
12.7 "Es trategias y oportunidades del Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca" 243

CAPÍTULO 13 — 252
"PROPUESTAS DE ACCIÓN"

13.1 S istema viario 254
13.2 S istema de movilidad motorizada privada 284
13.3 S istema integrado de transporte público 408
13.4 S istema de transporte en bicicleta 430
13.5 Red peatonal 448

TOMO III

CAPÍTULO 14 — 534
ORDENACIÓN DE UNIDADES FUNCIONALES

14.1 C uenca desde sus barrios 536
14.2 ¿ Es Cuenca una ciudad de proximidad? 541
14.3 Lo que se propone para Cuenca, una nueva visión de ciudad 542
14.4 L eyendo la ciudad 546
14.5 El análisis barrial y su metodología 548
14.6 Del análisis de cada Unidad Funcional 549
UNIDADES FUNCIONALES URBANAS 555

TOMO IV

UNIDADES FUNCIONALES RURALES 797

CAPÍTULO 15 — 930
"PROPUESTAS DE ACCIÓN"

15.1 Pl an de acción 932
15.2 Los objetivos y las líneas estratégicas 933
15.3 Las medidas 935
15.4 Las metas 936
15.5 Los proyectos 937



PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS

TOMO III

Marcelo Cabrera Palacios
ALCALDE DE CUENCA

Gerard Fernández Machado
SECRETARIO DE MOVILIDAD

Fernando Salazar Noboa
DIRECTOR MUNICIPAL DE TRÁNSITO

Alfredo Aguilar Arízaga
GERENTE DE LA EMOV EP

Pablo Sánchez Albarracín
GERENTE DE GESTION TECNICA DE MOVILIDAD

DIRECCIÓN TÉCNICA:

José Luis Cañavate Toribio

COORDINACIÓN GENERAL:

Paola Mancheno Moscoso
Carolina Ormaza Saldaña

EQUIPO DE REDACCIÓN:

Juan Diego Cueva Alvarado
Juan Bernardo Cueva Sempertegui
Javier González Morocho
Manuel Larriva Carrera
Andrés León Jaramillo
Darío Pizarro Pacheco
Sandra Pacheco Fernández
Verónica Torres Vallejo
Pablo Vásquez Flores
Gabriela Wazhima Clavijo
Sandra Washima Tola
Jéssica Pinos Sarmiento

CAPÍTULO

14

ORDENACIÓN DE UNIDADES FUNCIONALES



14.1. Cuenca desde sus barrios

La calidad de una ciudad está determinada por el equilibrio entre su estructura funcional y formal, expresada en la escala definida por sus barrios y por sus vecindarios.

Los barrios poseen características propias que los distinguen de otros territorios; sus dimensiones y el acceso a los distintos puntos de interés que poseen deben recorrerse a pie. Son fácilmente reconocibles e identificables unos de otros, de ahí que los criterios de identidad los definen, son lugares donde las actividades cotidianas se garantizan, se desarrollan, se vinculan y brindan cierta continuidad con el resto del territorio.

El barrio se constituye como la primera unidad funcional dentro de la escala de ciudad, a partir de la cual se generan políticas urbanas donde existe gran ambigüedad conceptual, sobre la que varios autores han emitido diversos puntos de vista.

Ricardo Tapia afirma (TAPIA, 2013): "El concepto de barrio ha sido tradicionalmente concebido desde el urbanismo como una unidad territorial dotada con ciertas características propias y distintivas que marcan una relación de particularidad frente al conjunto de la ciudad.(...) Entre éstas la conformación de una fisonomía y una morfología determinada que define su individualidad, la

> "Si haces más calles tendrás más autos, si haces más espacio para las personas tendrás más vida pública"
>
> Jah Gehl



Plazoleta de El Vado.

conjunción de una o más actividades prioritarias que permiten el desarrollo de una cierta autonomía funcional, y por último el establecimiento de relaciones sociales significativas entre sus habitantes y el territorio que ocupan".

Diversos escritores distinguen estas unidades territoriales, que conforman la escala urbana, por su capacidad para sostener una calidad de vida, funcionalidad, aporte en la continuidad de la malla urbana englobando sus núcleos o centralidades: accesibilidad en función de su dimensión, fácilmente identificable y la identidad que distingue una de otra.

En las ciudades se producen pequeñas conformaciones o aglomeraciones urbanas que, de acuerdo a la población que albergan y los desplazamientos mínimos que se realizan en su interior, se denominarían"vecindarios", estos se definen como las unidades mínimas reconocibles en el espacio urbano, que garantizan homogeneidad morfológica y social. Este carácter de unidad elemental del sistema urbano hace que sea el umbral mínimo para la existencia de las relaciones sociales más cercanas; tiene una población comprendida entre 1500 y 2000 habitantes en relación a unas 500 viviendas, los desplazamientos peatonales no superan los cinco minutos y su ámbito de influencia se estima en 200 metros. (Hernández-Aja, 2007).

Otros autores definen a la vecindad como aquella unidad espacial identificable, donde los habitantes pueden ser capaces de velar por sus intereses, pudiendo organizarse socialmente y sus residentes se reconocen. El grupo humano que habita en este espacio no supera los 1500 habitantes, aunque el límite idóneo son los 500 vecinos. (Christopher Alexander, 1980).

El subsecuente escalón urbano es el barrio, unidad territorial que se determina como zona distingo de una designación, y coincide o no con una división administrativa. *"Es un conglomerado humano de 7000 habitantes, y todos los individuos no tienen voz efectiva, pero si tienen un líder, existe la relación social, pero no de familiaridad, no todos sus residentes le son muy conocidos, sus límites están bien definidos y gozan de características que las hacen reconocibles por su pobladores, así como los que viven fuera"*. (Hernández-Aja, 2007).

Al barrio lo podemos definir también como el espacio de pertenencia del individuo, donde puede sentirse parte de un colectivo social; es la primera unidad urbana con capacidad de variedad que genera condiciones necesarias para el desarrollo de la vida cotidiana, su población oscila entre los 5000 y 15000 habitantes, en un ámbito de 1000m de radio, equivalente a un recorrido de 15 minutos a pie. (Hernández-Aja, 2007).

El barrio – ciudad es el primer ámbito con capacidad de contener la complejidad y variedad propia del hecho urbano; permite la existencia de distintas formas de vida y culturas. Debe contener las dotaciones necesarias para el desarrollo de sus pobladores, incluido algún equipamiento de rango de ciudad que suponga un foco de atracción e identidad para el resto de la urbe. Cuenta una población comprendida entre 20000 y 50000 habitantes, en él el individuo es capaz de generar sentimientos de identidad y arraigo, es decir, se identifica con su territorio. Su ámbito es de 2000m de radio de influencia considerados en un recorrido de 30 minutos a pie. (Hernández-Aja, 2007)

La ciudad se define por su oposición a lo rural, está integrada por unidades urbanas o escalas territoriales menores como los barrios y vecindarios, corresponde a un territorio estructurado con un elevado grado de organización social. Es el espacio capaz de recoger la suma de grupos, usos y actividades que logran una diversidad óptima, de tal manera, que su tamaño no impida su comprensión como objeto, su población oscila entre los 100000 y 200000 habitantes. (Hernández-Aja, 2007).

Por encima de la ciudad se encuentra la metrópoli y el área metropolitana, que necesitan de formas de articulación y participación política que garanticen la calidad y personalidad de aquellas piezas menores. (Hernández-Aja, 2007). Metrópoli, que tiene sentido en relación con sus colonias, es un mosaico de subculturas que están fuertemente articuladas, con valores propios nitidamente delineados y diferenciados de los demás.

Los primeros barrios tradicionales o vecindarios se originaron en el Centro Histórico, lugar que se distinguían por las actividades que desarrollaban sus residentes, el sentido de pertenencia estaba ligado a la tradición y cultura. Cada barrio se diferenciaba por los elementos simbólicos que poseía y los rasgos que se mantienen en el tiempo, conservándose en la memoria ciudadana.

La figura instrumental del Plan de Movilidad y Espacios Públicos, PMEP, debe recuperar este diálogo y para ello ha propuesto dentro de sus objetivos mejorar la movilidad y calidad de vida en los distintos barrios, mediante el análisis y la definicion de estratégias capaces de generar esa ciudad de proximidad a escala humana recuperándola, racionalizándola y volviéndola más operativa en la ciudad, expresada en esa unidad denominada "barrio".

La diferencia entre "vencindario" y "barrio" en Cuenca plantea cierta confusión pues su sistema barrial, no responde a una división política o administrativa, históricamente estas unidades se han organizado por motivos sociales, religiosos o por el simple hecho de vivir en comunidad.



Parque de la Madre

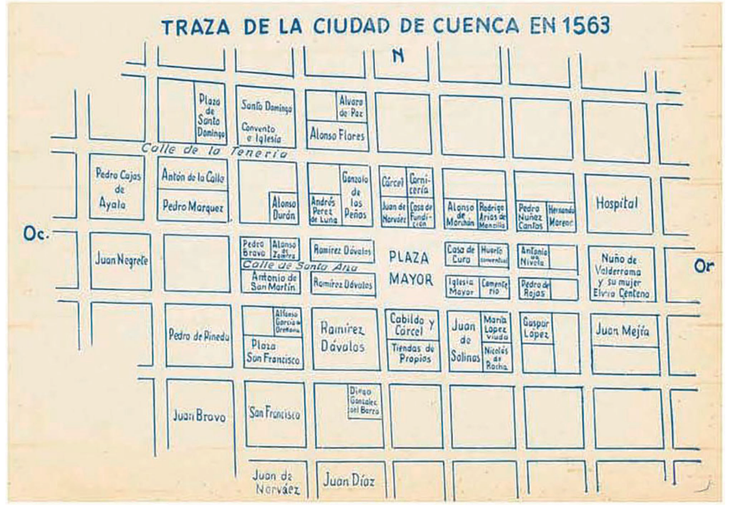
14.1.1 Cuenca, una retrospectiva de su desarrollo urbano desde sus configuraciones vecinales.

Desde su fundación, Cuenca desarrolló su tejido urbano en forma de damero. La manzana conformaba su estructura urbana, la topografía que caracteriza a la ciudad definió gran parte de las zonas ubicadas especialmente al borde como El Vado, en este lugar la manzana ortogonal se adaptó a los límites naturales del barranco.

"Al inicio de la Colonia la población se agrupó en 17 manzanas con 25 vecinos... La ciudad se estructuró con una manzana para la Plaza Central, dos manzanas para su fundador Gil Ramírez, una para la Iglesia, el Convento y el Cementerio; otra para el Cabildo, la cárcel, carnicería y la casa fundacional, una manzana más para el convento de San Francisco, otras para el hospital y la tienda de propios, y las restantes a los vecinos de aquella época.

La manzana se consideró como la unidad básica urbana y de expansión para la nueva ciudad, la medida que se consideró fue la cuadra, que equivalía a unas 100 varas, unidades de longitud española, y que correspondían a unos 83,59m; las calles median 105m x 10m de ancha "de manera que puedan ir por ella dos carretas sin que ninguna de las dos se detenga". (Cabildos, 1557)

Con esta conformación socio - espacial del territorio se evidenciaban dos anillos concéntricos, el primero a partir de un núcleo conformado en la plaza central de la ciudad y los españoles; y un segundo definido por los propios habitantes del lugar, que estructuraban las jerarquías en la naciente ciudad.



Traza de la Ciudad de Cuenca en 1963. libro Planos e Imágenes de Cuenca. Albornoz 2008

Con la expansión de la ciudad, se implantaron las costumbres y la religión de origen español, consecuentemente se reemplazaron los lugares sagrados o "huacas" por la "cruz católica", estos sitios eran importantes en la cultura indígena, posiblemente fueron hitos para la observación astronómica.

Los asentamientos indígenas se ubicaron alrededor de las cruces, al este en San Blas y al oeste San Sebastián originando los "barrios de indios" que determinaron los límites de la ciudad a inicio de la Colonia, esta ubicación se debió más a motivos étnicos que económicos, pues se desalojaron a los indígenas del centro para ubicar a los mestizos que realizaban labores artesanales, originando posteriormente los "barrios tradicionales" pues el Cabildo obligó a los pobladores que se dedicaban a un mismo oficio, a agruparse en una determinada zona.

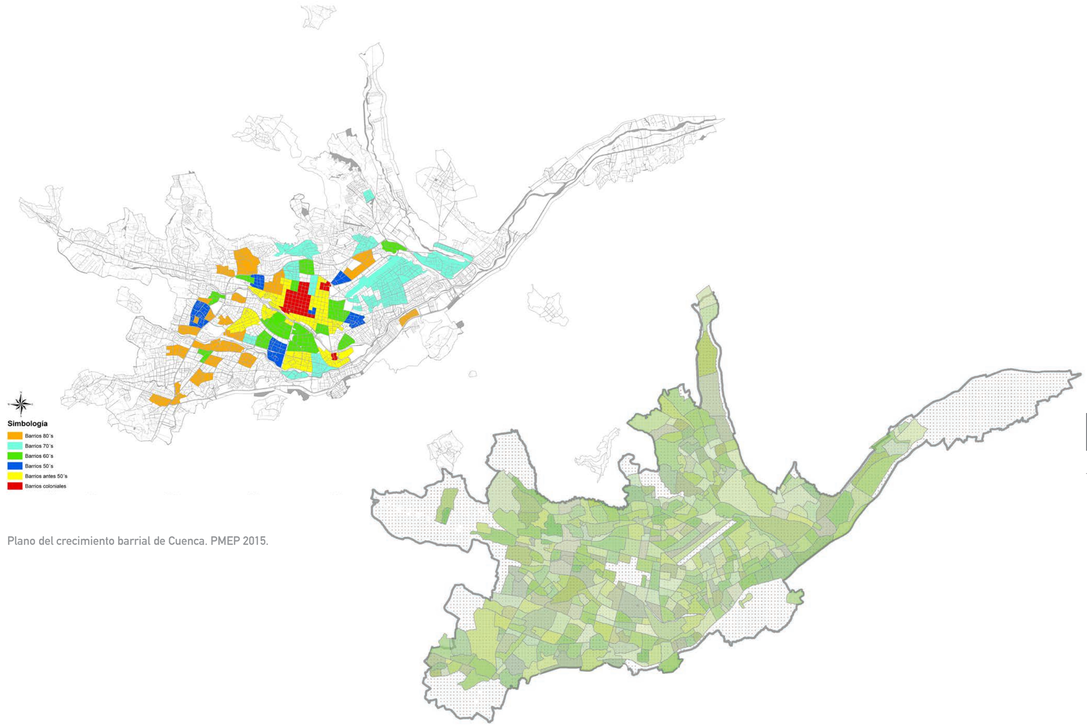
La organización espacial y diversificación de actividades en un área establecida influyó en la economía de la urbe, dando origen a la especialización de funciones, la formalidad y la denominación de los sitios de residencia y de actividad comercial o artesanal.

Luego de la independencia hacia 1860, con la producción de la cascarilla, Cuenca tuvo una economía próspera. Se densifica la ciudad, se consolida de cierta forma en sentido este – oeste y de norte a sur hasta la ribera del río Tomebamba. A finales del siglo XVIII se observa una eficiente diversificación de usos, pues ya no se ubican los artesanos en un solo lugar. Los barrios renuevan sus actividades; es el caso de San Sebastián que recibe a todo tipo de artesanos, tal vez por su ubicación estratégica en la salida hacia la Costa; es así que los barrios dedicados a una actividad específica se adaptaron a las nuevas tendencias que requería la localidad.

En la época de transición a la vida republicana, la cohesión social se mantuvo por la diversificación de actividades que se generaron para favorecer la vida cotidiana de la naciente república. La religión contribuyó también en el sentido de reunir al pueblo en base a las tradiciones católicas muy arraigadas para ese entonces, en el que la estructura política y social empezaba a conformarse nuevamente.

A finales de siglo XIX y comienzos del XX, la producción artesanal con paja toquilla se extiende por la ciudad cambiando su estructura barrial y trasfiriendo cierta importancia a los lugares donde se ubicaban las casas de los exportadores, se menciona a la calle Rafael María Arízaga como sitio estratégico de la urbe, en esta zona se instauró la escuela de tejedores. (Acosta, 2014).

Las condiciones sociales, espaciales y laborables transformaron el concepto de organización popular, si bien una buena parte de la población mantuvo su carácter religioso de gremios y cofradías, sus integrantes tenían diferentes oficios. Gran parte de la población cuencana se dedicaba a la cestería y a tejer sombreros de paja toquilla, cualquier otra actividad quedó relegada a un segundo plano. El concepto de barrio artesanal se vio afectado pues la generalización de esta actividad para toda la ciudad, influyó en la estructura barrial.



Plano del crecimiento barrial de Cuenca. PMEP 2015.

Plano de los barrios tradicionales de Cuenca. PMEP 2015.



Para 1960 la población llegó a 71000 habitantes, manifestándose un lento crecimiento; el centro de la ciudad empieza a densificarse y se continúa con la subdivisión de las parcelas. Tardiamente llega en los años 60 el proceso de industrialización, los pobladores se transforman en asalariados de las industrias nacientes, provocando un cambio físico de los asentamientos urbanos periféricos al núcleo tradicional de la ciudad, se inicia con mayor fuerza el proceso de expansión urbana.

En la década de los 70, con la finalidad de organizar la ciudad en base a criterios de zonificación, dimensionamiento, vialidad, equipamientos y densidades, se puso en marcha una estructuración urbana con la implementación del segundo Plan de Desarrollo Urbano, aprobado en 1971, a partir del cual la ciudad se organiza en células barriales de 8000 habitantes, servidas por un espacio verde y un equipamiento educacional.

Surgen nuevos barrios y se consolidan los existentes como Luis Cordero y María Auxilidadora en el centro, hacia la periferia San Marcos, Cristo Rey y La República; mientras que zonas como la ciudadela Calderón, Fátima, Tres Tiendas, Tandacatu, Cañaribamba, Balzay, no alcanzaron su consolidación. Hacia el oeste se acentúa la ocupación residencial en la avenida Ordóñez Lasso y la calle Gran Colombia hasta la intersección de la calle Convención del 45.

"El desarrollo de nuevos barrios se evidencia en un 73% de actuaciones originadas por el sector privado, un 14% son barrios fomentados por iniciativa de programas estatales, un 9% de barrios generados por organismos comunitarios y por último un 4% por asentamientos irregulares. Para esta década existe un total de 123 barrios conformados".
(Cevallos-Villavicencio, 1995).

En 1990 Cuenca contaba con 195.000 habitantes, los núcleos barriales se subdividen en barrios o vecindarios de manera que el radio de acción permita mejorar la relación entre vecinos y gestionar, de mejor manera, las obras de infraestructura urbana que necesita cada sector.

La consolidación barrial originada en diferentes épocas carece de una marcada diferencia social en su población. Los estratos socio económicos son diversos y se puede indicar que la ciudad en términos generales, goza de cierto grado de cohesión social.

En la actualidad cantón Cuenca cuenta con una población de 505.000 habitantes y un área cantonal de 3086 Km² y una área urbana de 72.32 Km² que ocupa el 2.34% del territorio. Sólo en el área urbana se registran alrededor de 360 barrios reconocidos, que fueron conformándose en el tiempo por diversos motivos. Su sistema barrial no responde a una división política o administrativa, algunos de ellos son resultado de la subdivisión barrial. La gran mayoría de estas unidades territoriales denominadas "barrios" son vecindarios o células básicas de estructuración urbana de dimensiones pequeñas y que para su funcionamiento necesitan vincularse con otros sectores, para satisfacer sus necesidades y actividades cotidianas.

14.2. ¿Es Cuenca una ciudad de proximidad?

A partir de la década de los 60 con el despegue industrial muchas ciudades evidenciaron un cambio socio económico significativo y Cuenca no es la excepción, mucha gente se trasladó del campo a la ciudad.

Esta migración asociada con el creciente número de vehículos reflejó un cambio, convirtiéndose la urbanización en un proceso de gran velocidad. En esa época los planes urbanísticos, que tenían una visión de ciudad basada en la generación de grandes infraestructuras para los vehículos y la zonificación de usos, generaron más problemas que soluciones. *"La modernidad hizo que algunas características propias de las ciudades como el barrio, la proximidad de usos, las tradiciones, el comercio en las calles, las actividades cotidianas y lo mejor, el no tener que desplazarse grandes distancias para satisfacer sus necesidades básicas disminuyan paulatinamente"*. (Wanner, 2013).

La instauración de las grandes infraestructuras provocó la dispersión en las ciudades, un problema evidente no sólo en Cuenca, sino también en otras urbes de Latinoamérica, incidiendo en un desarrollo urbano disperso con los consiguientes problemas para la dotación de servicios básicos y equipamientos e implementación de lugares de trabajo distantes de las zonas donde se reside.





2.1 ¿Qué es una ciudad de proximidad?

Los espacios urbanos que conforman la gran mayoría de ciudades son desiguales y antifuncionales en tamaños y usos, generando dinámicas territoriales con tendencia a la concentración de actividades que definen una estructura mono-céntrica, es decir ciudades que convergen en su centros la mayor parte de actividades y funciones político - administrativas formalizando estructuras difusas y multicéntricas donde las periferias alcanzan un creciente protagonismo. La contraposición de algunos autores, entre ellos (JACOBS, 1961), analizan estos modelos urbanos y lo que implica mantenerlos.

La aparición de la proximidad como concepto se ha vinculado siempre a entornos urbanos compactos, puesto que se requiere de características morfológicas que permitan tener, lo más cerca posible, el máximo de destinos potenciales.

Estas dinámicas de proximidad favorecen la aglomeración espacial de las actividades, mantienen el uso intensivo del sitio y exigen las relaciones sociales. En los años 60, la activista social Jane Jacobs analizó a las ciudades como conglomerados de barrios con una población social diversa, que requieren mantener la calle tradicional, la vida de barrio y las distancias cortas.

Hay tres desafíos urbanos en la organización de la ciudad próxima, relacionados con el espacio público, la movilidad y el suelo útil en todo su contexto.

Es necesario entonces trabajar con un modelo equilibrado de residencias y actividades para generar una transformación paulatina de reorganización urbanística, pretendiendo ordenar la movilidad mediante el funcionamiento adecuado de las piezas urbanas, barrios o unidades funcionales que conforman el territorio.

El objetivo es dotar a la ciudad de sistemas peatonales dentro de sus unidades funcionales que permitan recorrerla de forma continua, sin interrupciones, en un ambiente confortable, seguro y accesible.



14.3. Lo que se propone para Cuenca, una nueva visión de ciudad



En el Plan de Movilidad y Espacios Públicos se plantea el análisis de la ciudad, partiendo de los criterios de proximidad vistos desde sus vecinos.

En este proceso se analizan las medidas de proximidad funcional aceptables en una ciudad, de ahí, el afán por recuperar una pieza urbana: Los barrios, como unidades positivas que permiten redibujarse, refuncionalizarse y nuevamente volverse operativas en la ciudad.

El modelo actual de la urbe mantiene una fuerte tendencia a la dispersión pues no establece una vinculación real del territorio que se articule de forma directa. Dentro de este contexto, se necesita recuperar la ciudad, generando barrios o unidades funcionales en las que su estructura formal y funcional goce de identidad propia; que posean cierta autonomía política; descentralizados, complejos internamente y articulados entre sí, que permitan una continuidad en el territorio. Estas piezas urbanas serám a escala humana, de manera que aporten al desarrollo de las actividades básicas de la vida y con su percepción y apropiación del entorno faciliten la recuperación de esa ciudad accesible, en la que los espacios públicos recobran su calidad de vida y el ciudadano tiene la prioridad.

El PMEP busca la relación entre la movilidad de proximidad y el barrio, más allá de la relación física de tiempos y distancias que se deriva de la propia definición de estos. La influencia real de la movilidad se concibe en la manera de sentir y apropiarse de las calles y las plazas de manera que se instaure el proceso de ciudad próxima o de cercanía, y se adecúe a una escala de funcionamiento relacionada intrínsecamente con los criterios de "proximidad", considerando como un instrumento para este fin. Se replantea leer la ciudad de una manera diferente.

En el proceso de construcción de la ciudad próxima, el principio clave es siempre la distancia, elemento trascendental para reorganizar la estructura de la urbe.

La cuestión debatida en las últimas décadas es ¿cómo definir los parámetros para extraer el modelo óptimo de estas unidades funcionales o barrios?

La pura intuición del usuario, la lectura del vecino puso sobre el tablero todas las respuestas:

- Su dimensión física equivale a un recorrido de 20 minutos a pie, si se considera que un transeúnte camina aproximadamente unos 1500m a una velocidad de 4Km/h.
- Cada pieza se localiza de forma única, a la vez que se articula y conecta con otras, que en conjunto forman un sistema o ciudad.
- Tienen límites definidos, su morfología urbana, su identidad y el componente social hacen que adopten ciertas características que las distinguen de otras unidades.
- Son elementos urbanos con usos variados en las que predomina la función residencial, se complementan con equipamientos y servicios de barrio, en algunos casos también acoge a equipamientos y servicios de la escala urbana, incluso en algunos casos a nivel territorial.
- La red de movilidad urbana y territorial no atraviesa estas unidades, es decir, el interior de estas piezas son lugares ajenos a los flujos motorizados de mayor escala que no tienen por destino el barrio.
- Son unidades perfectamente conectadas y se vinculan al resto del territorio con un transporte público eficiente.

14.3.1 Localización de la unidad funcional

La ubicación de la unidad funcional juega un papel importante dentro del contexto de la ciudad, es decir, su articulación y vinculación con la trama urbana y el resto del territorio.

Su localización es única y puede marcar una referencia en el resto del territorio. Los asentamientos humanos, que se emplazaron antiguamente en cerros, obedecen a motivos defensivos o la ubicación próxima a una bahía por motivos comerciales. Refiriéndonos concretamente a Cuenca, citando al barrio de Las Herrerías, que se encuentra en la zona sur estratégicamente ubicado en la entrada antigua de la ciudad, ahí se asentó un grupo de artesanos que realizaban actividades en la forja del hierro, especialmente para cambiar los herrajes de los caballos para movilizarse al sur del país. De acuerdo a su localización también puede generar una transición hacia otra zona, o ser un barrio de estancia.



14.3.2 Límites

Denominado como la división física, o simbólica que marca una separación entre dos territorios. Son esas rupturas generalmente lineales de la estructura urbana que se evidencian en un territorio, estas barreras o limitaciones del área, tienen que ver con las propias características que delimitan el espacio y de cierta forma separan una región de otra y/o funcionan como un elemento de vinculación.

El concepto de límites puede volverse un factor de dificultad, pues podrían ser difusos y se hacen más claros a medida que un barrio tenga la capacidad de autodefinirse, de manera que lo distingan tanto sus residentes como los que viven fuera. Estos pueden ser naturales, artificiales o socio- culturales.

Límites o bordes naturales.- Hacen referencia a elementos naturales, forman parte de la estructura de la ciudad constituyendo importantes rasgos organizadores para el trazado, lo forman accidentes geográficos como cauces de agua, ríos, quebradas o barrancos, que son parte del soporte físico del territorio. En la ciudad, los ríos delimitan zonas; el río Tomebamba delimita al Centro Histórico y la parte nueva a "El Ejido".

Denominado como la división física, o simbólica que marca una separación entre dos territorios, son esas rupturas generalmente lineales de la estructura urbana que se evidencian en un territorio. Estas barreras o limitaciones del área, tienen que ver con las propias características que delimitan al espacio y de cierta forma separan una región de otra y/o funcionan como un elemento de vinculación.



Límites artificiales.- Son las intervenciones antrópicas definidas por infraestructuras como sendas o vías de comunicación, representados por calles, avenidas, pasos elevados, etc. Lo constituyen también zonas o grandes equipamientos infranqueables como una zona militar o un aeropuerto; en definitiva marcan claramente la transición de un espacio a otro.

Límites socio - económicos.- Las características socio - económicas determinan también los límites entre un lugar y otro, originados por la identidad del grupo humano que se asienta en un territorio, o el sentido de pertenencia que le confieren a la localidad donde se habita, donde se apropia y lo hace particular de otro.

14.3.3 Dimensión

Es el criterio más importante para definir a las unidades funcionales, las distancias juegan un rol trascendental en los desplazamientos. Los barrios deben ser transitables a pie.

Un peatón en términos de distancia y de tiempo en aproximadamente 5 minutos recorre 400m, en 10 minutos hasta 800m, en 20 minutos 1600 m y 30 minutos entre 1600 y 2000 m. (Cuevas, 2013).

La dimensión física equivalente a 1500 metros de diagonal sobre su perímetral contenedora, es la longitud promedio que debería tener una unidad funcional o barrial en Cuenca, pues la mayor parte de su territorio se desarrolla en un valle, y su topografía es una condicionante positiva que influye en los recorridos a pie, los 1500m suponen recorrido aproximado de 20 minutos desde los hogares.



14.3.4 Morfología

Corresponde a la forma y distribución en el espacio del viario y la consecuente repartición de los edificios urbanos y su parcelario, que determina el patrón urbano de una unidad territorial. Los elementos a analizar, se centran en:

La disposición y el trazado de las calles del barrio:

En qué zonas son amplias y rectas, dónde se estrechan y se hacen irregulares, etc.

- En la tipología ortogonal[1], también denominada damero, reticular o en cuadrícula; característica en los barrios del Centro Histórico, las calles son rectas y se cruzan perpendicularmente. Esta tipología clásica de las ciudades españolas de la época cristiana medieval, entramado originario de Grecia y Roma fue posteriormente trasmitida a las colonias americanas.



- En otras ciudades como en el caso de Barcelona, se utilizó en los nuevos ensanches urbanos que organizaron el crecimiento de las ciudades europeas del siglo XIX, en plena Revolución Industrial.



- La tipología radio-concéntrica2: Están organizados entorno a un punto central destacado de la ciudad generalmente una plaza desde donde parten las calles principales en forma de radios. Las edificaciones se aglomeran alrededor de un espacio y las calles principales partirán desde el espacio central hacia un límite preestablecido, río Yanuncay.



- La tipología irregular[3]: En los barrios donde la trama urbana no precede a ningún patrón las calles son sinuosas, estrechas inclusive de diferente sección en los distintos tramos de su recorrido.



- La tipología lineal[4], generada en los corredores urbanos que conectan a las cabeceras parroquiales. Tiene una forma alargada en su orígenes, generalmente es consecuencia de una conexión vial de escala territorial interurbana.

El tipo de parcelario

Define la parcela o una porción de terreno legalmente conformada o dividida y determina una forma o actuación de desarrollo urbanístico en una determinada zona.



[1]Época de los griegos. Hipodamo de mileto conocido como plano hipodámico.
[2]Origen medieval… castillo…. suncity, paris, victoria gasteiz, lüdenscheid, Mosci, Canberra-australia
[3]Mayoría de cascos históricos….Toledo, Montevideo, Lima
[4]Madrid.

El tipo de edificaciones

Es otro elemento importante, vinculado con el tipo de parcelario por la forma que adquiere su planta y altura de dicha edificación, los materiales constructivos empleados y la respuesta a una tipología específica de una etapa histórica de la ciudad.







14.3.5 Población

Es el grupo de personas que ocupan un área o espacio geográfico y en base al análisis de cómo los ciudadanos ocupan el espacio, se considera el funcionando del barrio.
Estas son algunas de las observaciones que ayudan a diagnosticar la calidad del espacio urbano:

- Puntos de concentración infantil.
- Punto de concentración joven.
- Punto de concentración adulta.
- Punto de concentración del adulto mayor.



3.6 Vocación

De una forma más general influye en la caracterización del barrio, pues las funciones o actividades predominantes en la zona contribuyen en la definición de su tipología.

3.7 Identidad

Al hacer referencia a la identidad como elemento que define a los barrios, los acontecimientos relevantes, históricos, biográficos entre otros reflejan cómo el lugar de donde venimos y la forma cómo nos involucramos son a su vez parte de lo que somos y de los vínculos sociales que se desarrollan en el tiempo con nuestros vecinos.



3.8 Hitos

Son objetos físicos claramente definidos, utilizados como referencia que son visibles desde la mayor parte de ángulos en el territorio como: Una edificación, monumento, señal, colina, montículo, plaza, etc. Que permiten ser reconocidos por sus residentes y por los que viven fuera.



14.4 Leyendo la ciudad

14.4.1 Unidades funcionales del área urbana de Cuenca.

El objetivo de esta zonificación es conformar un modelo de unidad ideal, condicionada por factores que infieren en su conformación como la delimitación del espacio físico, tamaño, morfología, variedad de funciones y actividades y su vinculación e identificación dentro de todo el territorio.



La ciudad de proximidad y sus escalas

La distancia se indica como el elemento fundamental para estructurar estas unidades funcionales, por tanto, su relación con el centro urbano genera coronas de conformación.

Estas piezas son en su mayor parte homogéneas y sus características tienen identidad propia asociadas a su localización central, pertenecientes a una corona intermedia o dispersas en su área periférica.

El centro es el origen, la esencia de la ciudad, es un elemento con cierta autonomía que conforma la primera corona de barrios y que está impregnado de esa función de centralidad, con una primera vinculación de distancias, donde existen desplazamientos en interzonales.

En el resto de las coronas se aprecia variedad en los modelos caraterizados por una mezcla de piezas lineales, ortogonales, indistintas, en cada territorio con configuraciones más abiertas, o más irregulares.



Para la construcción del modelo urbano accesible y funcional se consideraron las variables que generan los viajes peatonales, desde un origen hacia sus destinos en las tres escalas que caracterizan a Cuenca.

• El centro, que corresponde al Centro Histórico asociado al centro político y administrativo, es el mayor polo de atracción de viajes de la ciudad y constituye la centralidad histórica consolidada en la Colonia y a principios de la vida republicana. Tiene autonomía dominante y es el espacio común que comparten todos los ciudadanos, es un espacio atractivo. No podemos obviar la influencia que tiene con la primera corona de barrios, su red peatonal extensa, en este sector encontramos bienes y servicios para el beneficio de toda la colectividad.

• La urbana, conformado por dos coronas de barrios que abarcan la mayor parte del área de la ciudad consolidada de Cuenca; se generaron considerándo al Centro Histórico como la Unidad Funcional Central.

La primera corona de barrios tiene una estrecha relación con el Centro Histórico en cuanto a desplazamientos, actividades sociales y laborales.

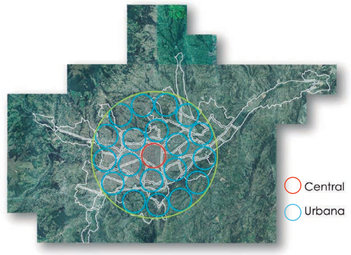
La primera corona de barrios se ubica inmediatamente seguido al centro, considerándose como criterio para conformar la zona, los 1500m de distancia que tendría esta franja.

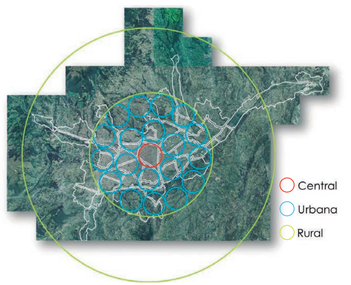
La segunda corona de barrios, que se conforma a partir de los 2250m de radio, considerados desde el punto central de la ciudad.

Una tercera corona se compone de pequeñas conformaciones satelitales producto de la implantación de condominios en áreas de expansión o en áreas de carácter rural donde predomina el corredor lineal.

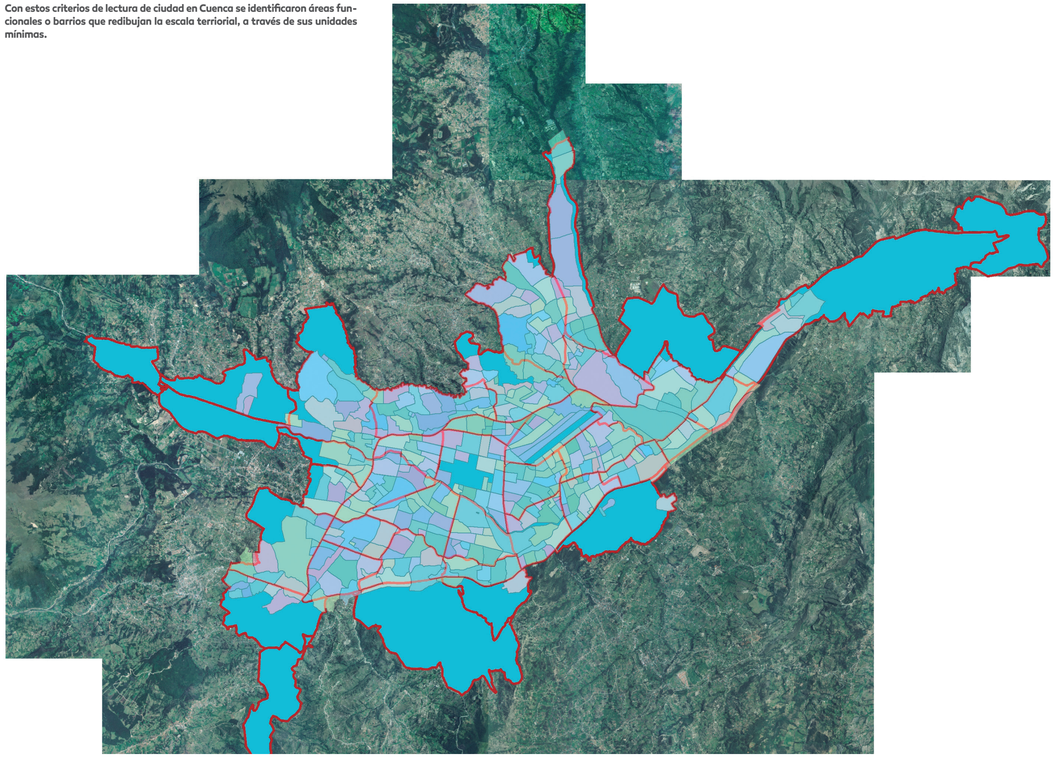
Es importante considerar que el creciente consumo de la tierra y la disminución de la densidad poblacional en la áreas urbanas en expansión, generan dispersión con los consiguientes problemas de movilidad, recursos y servicios que consecuentemente derivan en problemas de demanda de infraestructuras de transporte, costos de cobertura de servicios y la pérdida de los ecosistema.

• La rural, conformado por un territorio complejo de 21 parroquias rurales y un territorio muy fragmentado.





Con estos criterios de lectura de ciudad en Cuenca se identificaron áreas funcionales o barrios que redibujan la escala terriorial, a través de sus unidades mínimas.



14.5. El análisis barrial y su metodología

14.5.1 Un metodo de códigos para compartir la lectura de los barrios

Considerando que las ciudades compactas son más eficaces que las ciudades difusas y que un barrio tiene la capacidad de ofertar servicios propios expresado en este documento como "unidad funcional autónoma" se caracteriza por poseer una basta y equilibrada distribución de usos, y que no requieren desplazamientos obligados, se estima prioritario identificar las particularidades del funcionamiento de cada una de las unidades barriales definidas en la ciudad de Cuenca, desde una perspectiva más humana, lo cual permite reconocer problemas existentes con los modos de transporte no motorizados, brindándoles en el análisis igual importancia que los modos motorizados, que hasta la presente fecha han constituido la prioridad en el mundo de la movilidad urbana.

Con este objetivo, se ha desarrollado una metodología específica que se adapta a las particularidades de la ciudad de Cuenca como área de estudio. El propósito es identificar aspectos que podrían mejorar la movilidad y conectividad interior y exterior, pero principalmente la calidad de vida de sus habitantes.

Este estudio se ha realizado mediante la exploración del territorio, el análisis de la movilidad de sus habitantes y visitantes, de cómo se percibe el espacio desde sus usuarios, implicando la relación que guardan dichos elementos con la forma de desplazarse y el vínculo que mantiene con el resto de la ciudad.

El análisis se ha determinado desde los criterios:



• La relación de la movilidad en el interior de la Unidad Funcional o Barrio



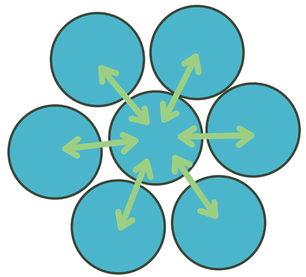
Es importante la relación de la movilidad entre la Unidad Funcional o Barrio con la Ciudad.

Cada unidad responde a una ubicación específica que puede ser central, urbana o periurbana y el viario que lo atraviesa, hace de elemento articulador e integrador con el resto del territorio, es la infraestructura que conecta al barrio con el resto de la urbe y soporta al transporte público influyendo en la movilidad urbana.

En este contexto es importante analizar:

- La definición de los límites de las unidades funcionales en relación a los bordes que lo determinan, la relación y continuidad que generan las calles principales, la proximidad a centros atractores de mayor jerarquía o conglomerado urbano.
- La vinculación con el resto del territorio de cada unidad funcional, vista desde la situación geográfica de la pieza urbana.
- La relación existente del viario, los corredores y el transporte público que lo afectan.

La correcta evaluación de esta visión urbana, donde se implican criterios de movilidad, requiere asumir unos protocolos o lenguaje común de modo que el trabajo realizado sea útil para identificar el modelo propuesto, pero al mismo tiempo pueda ser revisado, adaptado y actualizado a las cambiantes condiciones de una ciudad dinámica como Cuenca, siempre en el marco de un respaldo académico valido para el diálogo con la ciudadanía, es decir, se ha tratado de diseñar un lenguaje universal en el que todos los actores puedan intercambiar percepciones y propuestas.



Aproximación a la movilidad en el interior de cada Unidad Funcional o Barrio.

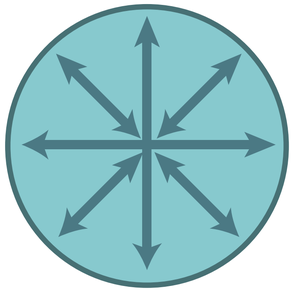
El estudio de la movilidad en el interior de las unidades funcionales tienen por objeto analizar la importancia de los atractores de movilidad a nivel de barrio, donde se localizan estas centralidades (colegios, escuelas, áreas comerciales, centros de salud, paradas de bus, etc.) la influencia que estas ejercen y el significado que dan las calles y las plazas de su entorno. También busca determinar los flujos no motorizados y motorizados y el desplazamiento de las personas hacia los equipamientos que generan movilidad dese otras partes de la ciudad hacia el interior de los barrios.

Para acceder a estas unidades funcionales en condiciones de tiempo y calidad se han abordado las siguientes perspectivas de análisis:

- Actividad Social
- Espacio Público y Centralidades
- Dinámica Peatonal
- Accesibilidad Motorizada

Evidentemente, tan importantes son las dinámicas generadas desde estos usos como las interacciones provocadas entre ellos, que sin llegar a ser motivos independientes generan flujos y lógicas de viajes que no podrían ser incorporadas de otro modo.

Al potenciar la multiplicidad de usos cotidianos se genera movilidad de proximidad a la vez que se activa la dinámica peatonal y la vinculación del espacio público como las calles, parques, plazas y plazoletas que forma parte activa en la vida social de las unidades.



14.6. Del análisis de cada Unidad Funcional

6.1 Introducción para el análisis y diagnosis

Actividad Social

Para el análisis de la actividad social en estas unidades funcionales se considera el nivel de actividad y la percepción que tienen de su entorno los habitantes y visitantes del barrio. Se analizan los puntos focales de concentración de niños, jóvenes, adultos y adultos mayores.



Espacio Público, Centralidades Y Equipamientos

> "El espacio público es el lugar donde cualquier persona tiene derecho a circular y a estar, es un área sin restricciones de carácter privado, es el lugar donde las personas interactúan y donde se hace ciudad."

La importancia del espacio público radica en que este debe considerarse como la extensión de las viviendas de la población hacia el exterior, su mal acondicionamiento físico o funcional obstaculizará el normal desenvolvimiento de la vida urbana. Se han incorporado en los análisis barriales la privatización parcial o funcional provocada por una desproporcionada asignación al vehículo privado, ya que impide la utilización universal de partes de la ciudad.

Identificación general de los espacios públicos en Cuenca:

Lugar de encuentro: espacios públicos donde la colectividad se reúne, como plazas, parques, esquinas, etc.

Parques y jardines: Son lugares singulares en los itinerarios peatonales y en muchos casos actúan como centros atractores para el ocio y el deporte.

Plazas: Al igual que los parques y jardines, constituyen lugares singulares en los itinerarios peatonales; además de servir para el tránsito, aglutinan funciones sociales y comerciales, al tiempo que pueden ser reguladores climáticos y ambientales.

Esquinas: Constituyen las intersecciones de las vías, que concentran población, son espacios estanciales y de transición.

Estos sitios que favorecen el encuentro social.

Lugar de espera: espacios públicos donde la gente permanece por un tiempo determinado de forma transicional como paradas de taxis o parada de buses.

Parada de transporte público: Constituyen puertas de acceso peatonal a los barrios con grandes concentraciones peatonales.

Lugares de Recreación Pasiva: espacios públicos donde se realizan actividades de descanso y reposo como áreas verdes, miradores, orillas de los ríos.

Lugares de Recreación Activa: espacios públicos que se utilizan para la diversión y/o actividades deportivas, como canchas y parques.

Canchas: Constituyen las áreas deportivas, que concentran un número considerable de personas, tiene una dinámica particular, es el punto de reunión de muchos de sus residentes que se reúnen para hacer deporte.

Los Equipamientos son el conjunto de edificaciones y espacios, de predominantemente uso público, en los que se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo, o bien, en las que se proporcionan a la población servicios de bienestar social, administración, gestión y de apoyo a las actividades económicas. Se trata en esencia de algo compartido y esta es su principal cualidad.

Los equipamientos son grandes atractores de viajes, especialmente si se trata de los de mayor jerarquía.

Estos atraen modos motorizados, generando problemas de contaminación ambiental, y dificultad de movilización peatonal, penalizando de modo casi irreversible su capacidad de conexión con otros espacios. Los equipamientos que se encuentran al interior de los barrios, o en el entorno circundante a estos, son en un principio la base de la construcción de las nuevas relaciones que pueden posibilitar un tráfico calmado respetuoso con una seguridad espacial para mejorar la permeabilidad urbana de los espacios.

Cabe indicar que los equipamientos educativos atraen a un flujo considerable de personas jóvenes y niños, alrededor de estos equipamientos se ubican servicios y comercios que complementan las actividades que ahí se desarrollan. Son lugares con gran afluencia de personas en ciertos horarios, y muchas veces sus usuarios se trasladan a grandes distancias para concurrir al centro.

El concepto de centralidad ha sido interpretado de modo excesivamente homogéneo hacia un gradiente de macroescalas, el urbanismo apoyado en una excesiva dominancia del edificio sobre el espacio intermedio ha proyectado criterios de centralidades acumuladas, obviando al incalculable valor de las microcentralidades que son sitios atractores de viajes, y según su condición la influencia que ejerce puede ser a nivel vecinal, barrial o de ciudad. La singularidad de éstas responde al tipo de actividad que en ella se realiza, así como a las facilidades para acceder a ellas utilizando distintos modos de transporte. Por la general son puntos donde se concentran actividades, confluyen distintas rutas o son puntos donde se ubican equipamientos de educación, salud, abastecimiento, gestión, administración y/o transporte como colegios, escuelas, bancos, centros comerciales.

Centros Atractores Urbanos o Territoriales: Atraen flujos desde toda la ciudad, o desde fuera de la unidad funcional, gran parte de los flujos generados dependen del vehículo motorizado. Estos atractores son generalmente equipamientos y servicios como hospitales, centros educativos de jerarquía mayor (universidades, unidades educativas), juzgados, centros comerciales, instituciones de administración y gestión.

Centros Atractores Locales: Atraen flujos desde el propio barrio o sus proximidades. Se produce de modo natural un fomento a su accesibilidad peatonal mediante restricciones al tráfico motorizado y la mejora de la distribución urbana. Son generalmente equipamientos de jerarquía menor que tiene como objetivo, el brindar cobertura y servicios a una escala de proximidad, estos podrían ser consultorios, centros de salud, supermercados, institutos educativos de cobertura barrial, etc.

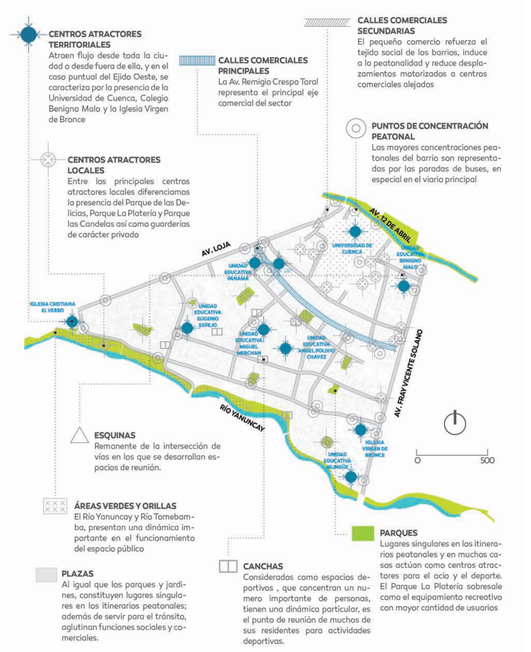
Su relevancia dentro del tejido urbano se encuentra marcada por condiciones intrínsecas como sus características formales y funcionales, y extrínsecas como el tipo de actividades que se desarrollan a lo largo de su eje y en las áreas aledañas. En ese sentido se identifica:

Calles comerciales principales: Constituyen las centralidades urbanas que concentran grandes flujos peatonales, de cierto modo, en algunos casos funcionan como ejes o grandes atractores territoriales debido a la especialización de usos que presentan.

Estos espacios públicos deberán gozar de calidad ambiental, espacial y funcional.

Calles con pequeño comercio: Aquí se concentran los pequeños comercios que tienen como finalidad brindar servicios al barrio, son comercios de menor jerarquía como las tiendas, zapaterías, fruterías, panaderías, papelerías, etc.; estos se encuentran muy próximos a las residencias y tiene la función de suplir las necesidades básicas de sus habitantes para evitar los grandes desplazamientos hacia centros comerciales o grandes centros de abastecimiento.

Las calles como espacio público se convierten en el sitio propicio para el intercambio social y fomentar la cohesión social, es decir, un lugar de encuentro



El pequeño comercio refuerza el tejido social de los barrios, induce a los recorridos peatonales y reduce desplazamientos motorizados.

Puntos de concentración de peatones: Son localizadad en puntos singulares de concentración social como paradas de transporte público, ciertas esquinas o cruces con gran intensidad peatonal, accesos a colegios, universidades, bancos, centros de salud, hospitales, en escencia son espacios que posibilitan la interacción ciudadana.

Estos espacios, son incompatibles con vehículos motorizados a altas velocidades, por lo que se deben analizar sus condiciones espaciales y de compatibilidad con la circulación motorizada.

Para su buen funcionamiento requiere un adecuado diseño urbanistico y ambiental.

Flujos peatonales principales: La concentración de desplazamientos realizados en espacios públicos que ocupan los transeúntes para procurar su mejora.

El itinerario peatonal deberá gozar de características que contribuyan a mejorar los desplazamientos como pavimentos en buen estado, adecuado espacio físico, sin obstáculos, calidad ambiental, accesibilidad universal, etc.

Ocupación estancial: Define el nivel de ocupación de personas en lugares públicos.

Barreras: Elementos o sistemas que presentan una opacidad a los flujos de cualquier tipo de recorrido, no permiten una permeabilidad urbana, son infraestructuras o elementos naturales que aíslan a los barrios o partes de los mismos, con sus respectivas consecuencias negativas. El desarrollo y economía local de los barrios podrían verse afectados por la falta de visibilidad de ciertas áreas que se ven desfavorecidas e inclusive podrían fomentar la marginalidad o segregación espacial.

Se propenderá a mejor las condiciones para integrar el territorio y generar nuevas conexiones para vincular zonas.

Accesibilidad Motorizada

Nodos de la red principal: Son puntos estratégicos de la ciudad a los que se puede ingresar y son también los puntos de mayor intensidad de los que parte o los que se encamina el tráfico; sobre todo son puntos de confluencia de sendas, o puntos de transición de una estructura a otra, pueden ser elementos como una plaza cercana, un distribuidor de tráfico.

Son las intersecciones entre las vías de la red principal de tráfico motorizado; en general estos puntos concentran elevados flujos motorizados con frecuentes colapsos en la hora pico, generan discontinuidad y de cierta forma limita el trayecto, son además lugares de alto riesgo para el peatón, con presencia de contaminación acústica, visual y atmosférica interfiere en el normal desenvolvimiento de las actividades lúdicas, comerciales, o estanciales, que se producen en sus proximidades.

Estos nodos deberán reducirse en número, y en el interior de los barrios tendrán que desaparecer por todos los aspectos negativos que generan.

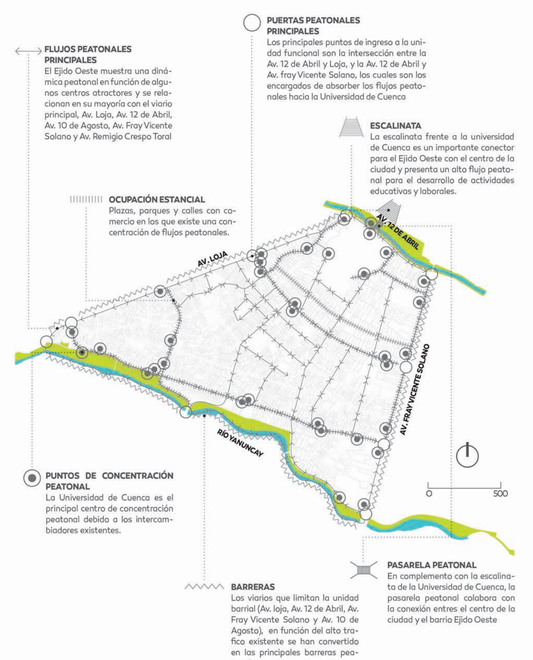
Puerta de acceso motorizado: Es la intersección entre una vía perimetral o borde del barrio con una vía de acceso.

Este número de puertas debe reducirse procurándose determinar los accesos a partir de los cuales los vehículos se distribuyan por el interior de cada barrio o hacia la calle peatonal.

La red viaria: Según el nivel de jerarquía de las vías urbanas, ha sido clasificado en base a su funcionalidad y grado de participación en los diferentes desplazamientos.

RED BASICA: Constituida por vías exteriores al barrio, que son de dos tipos:

- Vías Interurbanas que conectan la ciudad con las parroquias rurales u otras ciudades
- Vías Urbanas que conectan en la ciudad los distintos barrios.



RED BARRIAL: constituidas por el viario al interior del barrio, entre estas tenemos:

Ejes Barriales: Recogen el tráfico de las calles locales, generalmente con plataformas peatonales elevadas (aceras) y velocidad máxima de circulación 30km/h. Según los casos pueden existir aparcamientos y doble sentido de circulación

Calles Locales: Viario que conduce a los predios, son calles con plataforma continua, coexistencia de tráfico rodado y tráfico peatonal; según el caso puede tener aparcamientos y/o doble sentido de circulación. Su velocidad máxima de circulación 20km/h

Calles Peatonales: Calle con plataforma continua, velocidad máxima de circulación10km/h y acceso restringido a residentes y carga/descarga.

Diagnóstico

La valoración cualitativa del espacio público como calles, plazas, parques, etc: identificará la problemática tanto funcional como espacial, en definitiva las condicionantes que impiden o limitan una movilidad de proximidad, y la utilización de los distintos modos de transporte para vincularse con el resto del territorio.

Se analizará los elementos urbanos presentes en la planificación actual, que impiden que se tenga una escala adecuada en los recorridos de las personas, de manera que estos espacios sean agradables para motivar los desplazamientos a pie.



Problemas espaciales o formales

Se vinculan directamente al espacio que se dispone para un recorrido, en relación a su estado o acondicionamiento. Dentro de esta problemática el análisis contiene:

• **Lugar de encuentro infrautilizado o deteriorado.-** son espacios públicos de encuentro social donde su potencial se ve disminuido por la presencia del vehículo, entre otros, son lugares como plazas y parques que requieren mejoras, así como también los cruces o esquinas donde existe una actividad social importante, son espacios susceptibles a ser convertidos en lugares estanciales.

• **Intercambiador o Paradas mal acondicionadas.-** Son lugares destinados al intercambio modal (paradas de transporte público, aparcamientos, etc...), su diseño urbano no ofrece las condiciones óptimas para un correcto funcionamiento, está mal acondicionados para acoger a los transeúntes en el tiempo que les toma para ocupar su medio de transporte, en cuanto a la materialidad poseen pavimentos duros, son acumuladores de calor y/o están deteriorados, iluminación deficiente, lugares desprovistos de mobiliario urbano como bancas, a veces con diseños ergonómicos inadecuados y en otros casos son inexistentes.

• **Calles poco amables.-** lugares poco amables para el peatón debido a su diseño, sus dimensiones no están acordes a la función que realizan, falta mobiliario urbano, alumbrado público para brindar seguridad al peatón, ausencia de arbolado viario o jardinería, el diseño e implementación del mobiliario no contribuye a mejorar el espacio, son espacios públicos en los que el diseño urbano priorizó al automotor y como consecuencia se ha producido calles con espacio peatonal insuficiente para su intensidad de uso, convirtiéndose en lugares hostiles, y en cierto punto infrautilizados, no hay armonía entre la altura de los edificios y la anchura de las vías.

• **Espacio peatonal insuficiente.-** Aceras con dimensiones insuficientes o material de la calzada deteriorado.



Problemas Funcionales

Los problemas funcionales generan gran dificultad en el recorrido o trayecto peatonal como si fueran barreras. En las zonas próximas a las centralidades del barrio o en donde se concentran grandes flujos peatonales demandan un especial cuidado, se evidencian problemas de calles con baja calidad ambiental, y el espacio público no ofrece las garantías necesarias para la accesibilidad universal, tornándose un problema mayor para aquellas personas con movilidad reducida.

Entre los principales problemas funcionales tenemos:

Baja calidad ambiental: Vía poco agradable para el peatón por la contaminación acústica, atmosférica y/o visual provocada por tráfico motorizado.

Dificultades de accesibilidad para personas con movilidad reducida: no se garantiza una accesibilidad universal de todos los ciudadanos a todos los espacios, dificultad en el acceso a las tramas urbanas

Atracción de vehículos: Se considera a los puntos que generan gran atracción de vehículos hacia el interior de los barrios, pudiendo ser estos, escuelas, colegios, aparcamientos, supermercados, gasolineras, etc. Aumentan los flujos motorizados en el interior de los barrios

Gran discontinuidad peatonal: se consideran a los puntos focales que dificultan el tránsito peatonal entre los barrios y entre las zonas interiores del barrio, se ubican en las intersecciones de la red principal de tráfico motorizado; generalmente se evidencia la presencia de grandes rotondas que se vuelven una limitante, existe una evidente ausencia de pasos peatonales, semáforos, etc.

Discontinuidad peatonal menor: Su periodicidad en la trama viaria dificulta el tránsito peatonal a lo largo de avenidas y calles principales debido a la atención constante al vehículo motorizado y a las sucesivas interrupciones en la calzada. Y aunque son intersecciones menores que tienen como máximo, una vía de las que se cruza, que pertenece a la red principal de tráfico motorizado.

Barreras: son todos esos elementos tangibles o intangibles que interrumpen un itinerario peatonal, estas pudieran ser: vías, vallas, vacíos y fronteras sociales. que interrumpen los itinerarios peatonales.



UNIDADES FUNCIONALES URBANAS

CENTRO HISTÓRICO



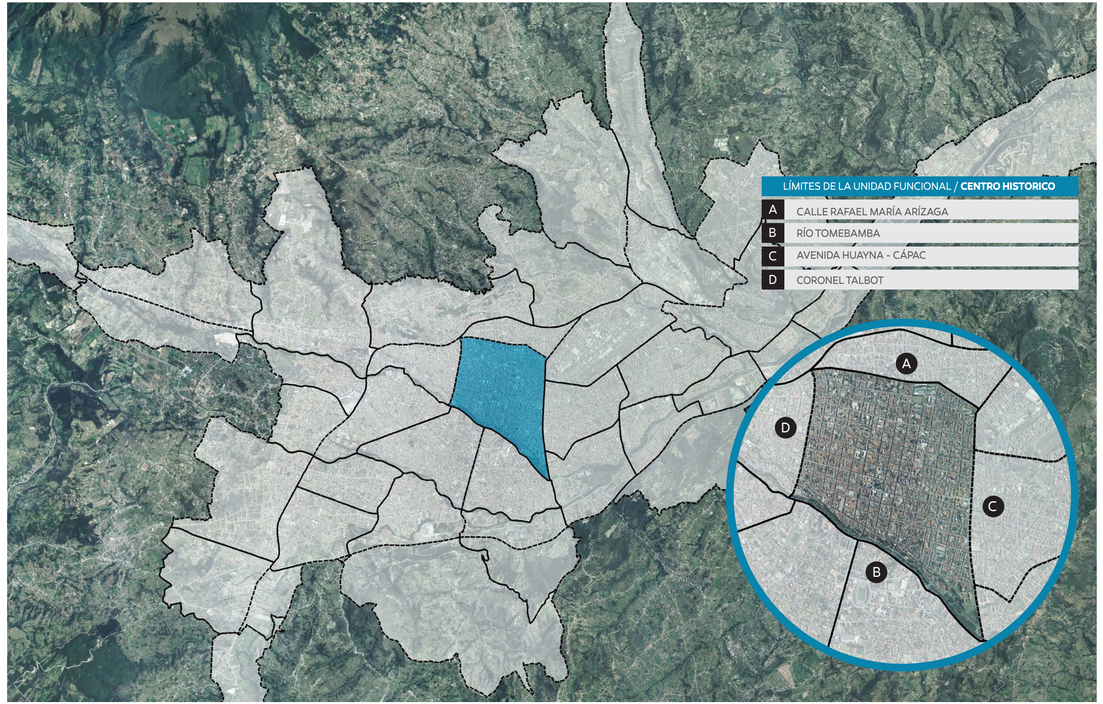
Considerando que las ciudades compactas son más eficaces que las ciudades difusas y que un barrio con capacidad de ofertar servicios propios expresado en este documento como "unidad funcional autónoma" se caracteriza por poseer una vasta y equilibrada distribución de usos y que no requieren desplazamientos obligados, se estima prioritario identificar las particularidades del funcionamiento de cada una de las unidades barriales definidas en la ciudad de Cuenca desde una perspectiva más humana, lo cual permite reconocer problemas existentes con los modos de transporte no motorizados, brindándoles en el análisis igual importancia que los modos motorizados que, hasta la presente fecha, constituyen la prioridad en el mundo de la movilidad urbana.

Con este objetivo se desarrolla una metodología específica que se adapta a las particularidades del centro de Cuenca. El propósito es identificar aspectos que podrían mejorar la movilidad y conectividad interior y exterior, pero principalmente la calidad de vida de sus habitantes.

Este estudio se realizó mediante la exploración del territorio y el análisis de la movilidad de sus habitantes y visitantes; de cómo se percibe el espacio desde sus usuarios, implicando la relación que guardan dichos elementos con la forma de desplazarse de un destino a otro y el vínculo que mantiene con el resto de la urbe.

La correcta evaluación de esta visión urbana del centro, donde se implican criterios de movilidad, requiere asumir unos protocolos o lenguaje común, de modo que el trabajo realizado en este período sea útil para identificar el modelo propuesto, pero que al mismo tiempo pueda ser revisado, adaptado y actualizado a las cambiantes condiciones de una ciudad dinámica como Cuenca, siempre en el marco de un respaldo académico válido para el diálogo con la ciudadanía, es decir, se trata de diseñar un lenguaje universal en el que todos los actores puedan intercambiar percepciones y propuestas.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **CENTRO HISTÓRICO**







LÍMITES E IDENTIDAD

VÍAS SINGULARES

Los referentes viales más importantes corresponden a las calles que circundan el parque Abdón Calderón, así como también las que forman parte de las rutas de transporte público.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Entre los principales, se encuentran los mercados Diez de Agosto y Nueve de Octubre, ejerciendo una fuerte influencia sobre el tejido urbano.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

El río Tomebamba y su barranco, son referentes urbanos que marcan el fin de la ciudad histórica y el inicio de la ciudad moderna planificada a mediados del siglo XX.

PARQUES

Son equipamientos complementarios al uso residencial, en el área del Centro Histórico existe un déficit de estos. Los pocos existentes se identifican hacia el extremo sureste.

EDIFICIOS

El área central esta cargada de edificaciones consideradas hitos urbanos, entre las más importantes esta la Catedral Vieja y de la Inmaculada Concepción.

PLAZAS

El núcleo fundacional o parque Abdón Calderón es el principal referente de la ciudad, es un sitio cargado de historia e identidad, calificado como lugar de encuentro por excelencia.

LÍMITE BARRIOS TRADICIONALES

Forman parte de la memoria histórica colectiva de la ciudadanía, pero principalmente constituyen referentes de identidad y apropiación.

MONUMENTOS

Generalmente se ubican en espacios públicos como plazas y en varios casos dan nombre al sitio en el cual se emplazan, por ejemplo: Picota del Rollo.

LÍMITE VIARIO

Las avenidas Héroes de Verdeloma, Huayna Cápac y Doce de Abril son ejes viales que por los flujos vehiculares que soportan, constituyen claros límites de la Unidad Funcional.



SÍNTESIS

Emplazada hacia la orilla derecha del río Tomebamba, límite natural del Centro Histórico que conjuntamente con El Barranco conforman un paisaje de singulares características que constituye uno de los principales atractivos de la urbe.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Su influencia supera los límites de la unidad funcional, en este caso tenemos equipamientos de carácter administrativo como el GAD Municipal del cantón Cuenca, Gobernación del Azuay.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Por el tipo de comercio que se desarrolla en ciertos ejes y la afluencia de gente hacia éstos, se identificaron como ejes viales comerciales secundarias a las calles Manuel Vega, Tomás Ordóñez, etc. Centros comerciales alejados.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Estan en las principales puertas de acceso a los barrios e intercambiadores modales como paradas de buses

PLAZAS

Constituyen lugares singulares en los itinerarios peatonales, son sitios de reunión y encuentro. Además, articulan los espacios públicos de la estructura urbana. Por ejemplo, la plaza de San Francisco, plazoleta de El Carmen de la Asunción (de Las Flores) y el parque Abdón Calderón (este último con una función más semejante al de una plaza), consolidan un recorrido articulado de espacios públicos dispuestos en sentido diagonal, que refuerzan un eje de crecimiento marcado por la disposición de equipamientos de relevante importancia.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

El Centro Histórico tiene una fuerte vocación comercial, dentro de los principales ejes que se identifican están las calles Mariscal Lamar, Gran Colombia, Simón Bolivar, Mariscal Sucre, entre otras.

ESQUINAS

Son remanentes de la intersección de vias en los que se desarrollan espacios de reunión.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Las riberas del río Tomebamba son áreas cargadas de valor, son espacios en donde el contexto construido se funde con el medio natural, conformando un paisaje de singulares características. Tienen un fuerte potencial peatonal, pero poco aprovechado.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Son elementos de menor jerarquia pero que por sus características permiten fortalecer los vínculos barriales, en esta categoría han sido calificadas algunas iglesias y espacios públicos.

PARQUES

Lugares singulares en los itinerarios peatonales y en muchos casos actúan como centros atractores para el ocio y el deporte. Se procurará el calmado de tráfico y la mejora de las condiciones espaciales en su perímetro y en los principales itinerarios de acceso.



SÍNTESIS

Debido a sus características se identifica dentro del límite de Centro Histórico tres centralidades que ejercen un rol constitutivo en el tejido urbano. La primera y de mayor importancia es la que se genera alrededor del parque Abdón Calderón.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Determinados por equipamientos educativos y de recreación infantil coincide principalmente con la ubicación de este tipo equipamientos

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Espacios destinados mayoritariamente a la confluencia de adultos, tiene como principales puntos de concentración los usos educativos, administrativos y comerciales.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Aquellos espacios que presentan características singulares para la confluencia de personas de la tercera edad, se consideran en su mayoría equipamientos de recreación, culturales y religiosos. lugares como la Catedral de la Inmaculada Concepción, parque Abdón Calderón y plaza de San Francisco, son áreas que presentan una mayor concentración de población adulta mayor.

ALTA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD

La composición social de los sectores aledaños a los equipamientos de abastecimiento, contribuyen a que estas áreas sean percibidas como inseguras. Áreas con intenso movimiento nocturno como el sector de La Merced, también presentan problemas de seguridad, asociados a la comercialización de estupefacientes y el expendio de bebidas alcohólicas.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

En general son aquellos espacios de recreación y educación existentes en la Unidad Funcional vinculados con centros educativos y equipamientos recreativos como plazas y parques.



SÍNTESIS

Los principales puntos de concentración de población (infantil, adolescente, adulta y adulta maya) están asociados a equipamientos administrativos, recreacionales, educativos, abastecimiento, etc.

MOVILIDAD MOTORIZADA

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Intersección entre vías de la red principal de tráfico motorizado; en general estos puntos concentran elevados flujos rodados con frecuentes colapsos en hora punta, son lugares de riesgo para el peatón, que los percibe además como discontinuidades o fronteras y en algunos casos, su contaminación acústica, visual y atmosférica interfiere en las actividades lúdicas, comerciales, o simplemente estanciales, que se producen en sus proximidades. Su número habrá de reducirse, procurando su desaparición en el interior de los barrios, al interior de la Unidad Funcional se identifican siete nodos que generan grandes discontinuidades que interfieren en la dinámica de movilidad peatonal.

VIARIO SECUNDARIO

Es la red viaria encargada de distribuir el tráfico vehicular desde el viario principal hacia el interior de la Unidad Funcional. En esta categoría fueron registradas calles como: la Pío Bravo, Mariscal Lamar, Juan Jaramillo, entre otros.



PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Intersección entre una vía perimetral y una vía interna, perteneciendo como máximo una de ellas a la red principal; aunque suponen una discontinuidad menor que los "nodos" su frecuencia impide largos recorridos desentendidos del cruce con vehículos. Este número de puertas habrá de reducirse procurándose determinados accesos a partir de los cuales los vehículos se distribuyan por el interior de cada barrio

VIARIO PRINCIPAL

Conformado por el sistema viario con mayor cantidad de flujo vehicular y que tienen como principal función la distribuir del tráfico entre distintos sectores de la ciudad. Calles como la Presidente Córdova, Calle Larga, Gaspar Sangurima, Antonio Vega Muñoz, Tarqui y Vargas Machuca, fueron registradas bajo esta categoría por la función que cumplen en el viario.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Guardan estrecha relación con las calles de carácter comercial, pues constituyen fuertes atractores de flujos peatonales. También los recorridos identificados se encuentran relacionados con la ubicación de equipamientos y edificaciones de importante valor.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Puntos donde se concentran las máximas intensidades de flujos peatonales para acceder a los barrios. Suelen ser lugares de encuentro social, estratégicos para la mejora de la visibilidad y accesibilidad al barrio.



BARRERAS

Aíslan barrios o partes de los mismos con consecuencias negativas, tales como la falta de visibilidad de áreas que se ven desfavorecidas en cuanto su desarrollo económico,e incluso, el fomento de la marginalidad.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Plazas, parques y calles con comercio en los que existe una concentración de flujos peatonales.

ESCALINATA

Escaleras amplias y construidas en espacios públicos, diseñada para conectar puntos ubicados a diferentes niveles, son puntos con altos flujos peatonales.

PASARELA PEATONAL

Puentes que permiten la vinculación urbana, son de uso exclusivo del peatón y los ciclistas.

SÍNTESIS

A pesar de las características formales del viario, el Centro Histórico de Cuenca presenta saturación de algunos ejes viales como de las calles Antonio Vega Muñoz, Gaspar Sangurima, Presidente Córdova, Calle Larga, Tarqui y Vargas Machuca.

SÍNTESIS

Los principales flujos peatonales guardan estrecha relación con ejes comerciales y atractores locales y territoriales, así como también con los recorridos de algunas rutas de transporte público.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

La calidad ambiental del Centro Histórico se encuentra comprometida principalmente por los altos flujos vehiculares que soporta su estructura viaria, siendo los ejes viales más afectados los de las calles Antonio Vega Muñoz, Gaspar Sangurima, Presidente Córdova y Calle Larga.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

El 80% de intersecciones no permiten una accesibilidad universal.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

El 75% de intersecciones entre ejes viarios principales generan grandes conflictos peatonales.



BARRERAS

La estructura urbana del área central coadyuva a que ésta sea percibida como una totalidad, delimitada por grandes ejes viales ubicados hacia sus extremos. Sin embargo, aunque físicamente no se aprecian elementos divisorios, las intensidades medias diarias vehiculares que soportan ciertos ejes viales conllevan a que éstos en determinadas horas y días de la semana pudiesen ser concebidos como barreras.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

El 80% de intersecciones en el Centro Histórico dificultan el tránsito peatonal debido a la prioridad otorgada a la circulación motorizada, la intensidad vehicular y el diseño del sistema semafórico.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Los principales atractores de viajes vehiculares se sitúan en las inmediaciones del parque Abdón Calderón por la fuerte oferta laboral, también cerca de los centros de abastecimiento y unidades educativas.

PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Más del 50% de aceras poseen secciones reducidas que no guardan coherencia con los flujos peatonales que soportan.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

El 90% de los lugares destinados al intercambio modal son espacios reducidos para la cantidad de usuarios, poco amables y mal acondicionados. No permiten un acceso universal.



LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Los espacios públicos que aún no son intervenidos en el Centro Histórico y estan deteriorados son la plaza de San Francisco y el pasaje Pedro Toulop.

CALLES POCO AMABLES

El 40% de vías del Centro Histórico se identifican con espacios poco amables para el peatón, pues a pesar de poseer espacios amplios para su circulación, en su diseño aún denotan la primacía del vehículo.

SÍNTESIS

Más del 50% de las vías que limitan el Centro Histórico poseen baja calidad ambiental, son percibidas como peligrosas por sus características formales y por la intensidad de uso que poseen. Se distinguen como elementos divisorios.

SÍNTESIS

Se etiquetaron como "calles poco amables" vías que a pesar de haber sido intervenidas para acondicionarlas como plataforma única, aún en su diseño segregan el espacio del peatón, quizás esto se debió a que éstas actuaciones no correspondieron a un plan integral.

EJIDO ESTE



Se sitúa en la terraza baja de la ciudad, empezó a densificarse desde la implementación del Plan de Desarrollo de 1947, su morfología responde a una distribución viaria radio concéntrica, en un inicio, con parcelas de grandes dimensiones en las que se emplazaban viviendas unifamiliares con grandes áreas verdes, consolidándose como una una zona residencial.

En la actualidad su parcelario cambió; algunos de los predios de mayores dimensiones que alojaban a viviendas unifamiliares, hoy acogen a edificaciones de altura destinadas a usos diversos como la gestión, administración, comercio y vivienda, actividades que ya no caben en el Centro Histórico, y que por su proximidad a él actualmente se emplazan en El Ejido.

Se evidencia un flujo peatonal muy dinámico entre el Centro Histórico y esta zona, por una vinculación fuertemente desarrollada por motivos de viaje principalmente los de trabajo y gestión.

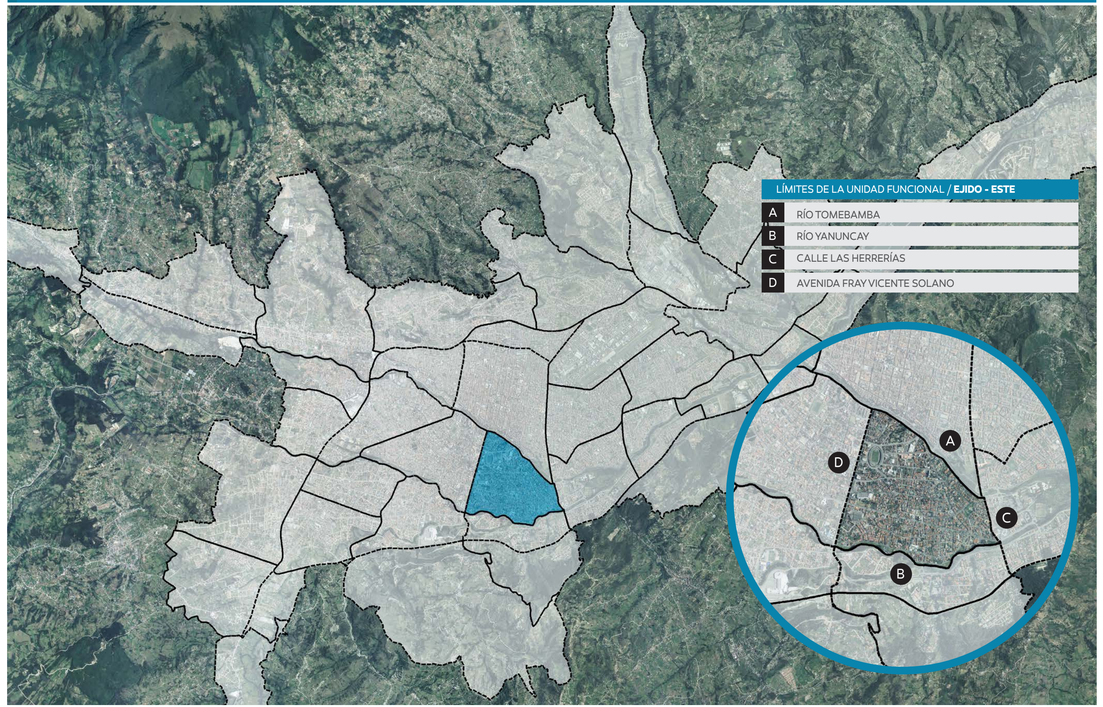
Esta zona se percibe como un barrio vivo con gran actividad, donde se combinan diversos usos y equipamientos en mayor proporción que otros barrios, ubicados en la primera corona.

Por su capacidad para acoger varios usos esta zona atrae grandes flujos vehiculares concentrados en la parte norte del área de estudio; hacia el sector sur los usos residenciales aún se conservan.

Por los flujos peatonales y vehiculares que presenta la zona, su carácter es más estancial, a pesar de que algunos de sus viarios sirven de conectores con otros sectores.

La problemática más evidente es la calidad ambiental del viario que no presenta las condiciones adecuadas para que los itinerarios peatonales se desarrollen en condiciones de confort, pues las áreas peatonales (veredas) carecen mantenimiento para contar con un escenario óptimo que el incremento del uso de los modos no motorizados.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **EJIDO ESTE**







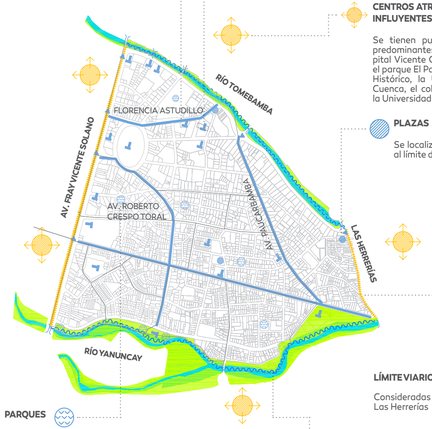
LÍMITES E IDENTIDAD

VÍAS SINGULARES

Como parte de estas vías están Florencia Astudillo, Av. Diez de Agosto, Av. Roberto Crespo Toral, Av. Paucarbamba.

EDIFICIOS

Existen edificios de gestión, deportivos como el estadio; recreacionales y educativos.



CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Se tienen puntos interiores predominantes como el hospital Vicente Corral Moscoso, el parque El Paraíso, el Centro Histórico, la Universidad de Cuenca, el colegio Bilingüe y la Universidad del Azuay.

PLAZAS

Se localiza la plazoleta de El Vergel al límite de la unidad.

LÍMITE VIARIO

Consideradas Av. Fray Vicente Solano y Las Herrerías

PARQUES

Dentro de los más representativos se encuentran el parque de La Madre y el parque de El Vergel, que son áreas verdes dentro de la unidad.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

Tanto al norte como al sur la unidad está delimitada por los ríos Tomebamba y Yanuncay, respectivamente.

SÍNTESIS

La unidad está limitada al norte por el río Tomebamba, al sur el río Yanuncay, al este la calle de Las Herrerías y al oeste la Av. Fray Vicente Solano.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Estos son centros comerciales, equipamientos de salud, de abastecimiento, deportivos, centros educativos de segundo nivel, comerciales y culturales.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

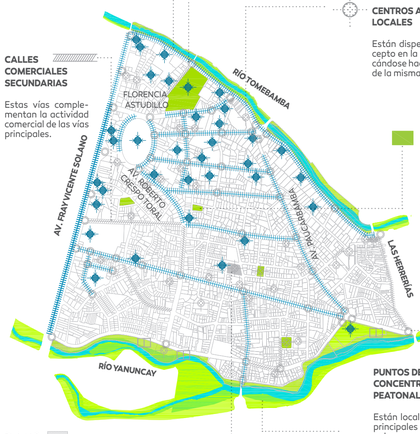
Están distribuidas en la unidad, concentrándose mayormente hacia la parte norte donde se agrupan los centros atractores.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Están dispersos en la unidad excepto en la parte central, densificándose hacia la parte norte y sur de la misma.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Estas vías complementan la actividad comercial de las vías principales.



PARQUES

Se distinguen los parques : De La Madre, de Las Chirimoyas, de El Vergel y Santa Anita que atraen gran cantidad de población por las actividades que ofrecen.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Están localizados a lo largo de las vías principales dentro de la Unidad Funcional.

PLAZAS

Dentro de la unidad se distinguen tres plazas ubicadas cerca de equipamientos recreacional, de emergencia y de culto.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Podemos encontrar dentro de las áreas verdes los parques: De La Madre, Sagitario, Las Chirimoyas, Santa Anita y de El Vergel y las márgenes de los ríos Tomebamba y Yanuncay.

SÍNTESIS

Los centros atractores territoriales están concentrados en la parte norte de la unidad, desvaneciéndose hacia el sur donde son prácticamente nulos.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

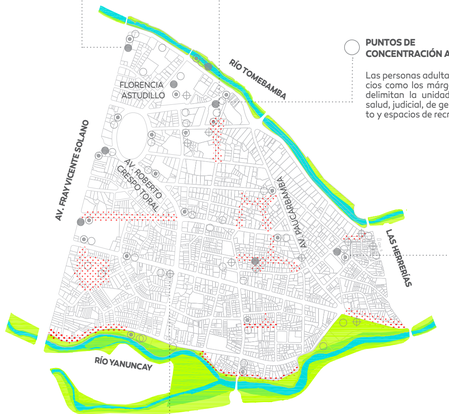
La población infantil se concentra en centros educativos, recreacionales como parques y áreas verdes como las orillas del río Tomebamba.

ALTA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD

Esta percepción se encuentra en la calle Cornelio Merchán entre la Av. José Peralta y Av. Manuel J Calle, Luis Moreno Mora hasta la Roberto Crespo Toral, mercado 27 de Febrero, Av. Diez de Agosto hasta la Av. Paucarbamba, dos tramos de la Av. 27 de Febrero y pequeñas calles residenciales.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Las personas adultas se reunen en espacios como los márgenes de los ríos que delimitan la unidad, equipamientos de salud, judicial, de gestión, abastecimiento y espacios de recreación y deporte.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Los adultos mayores por su parte se concentran en edificaciones de salud, culto, recreación y de gestión.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Los jóvenes se reúnen alrededor de áreas de recreación, centros comerciales, equipamiento deportivo, educativo y lugares de alimentación.

SÍNTESIS

Los puntos de concentración se encuentran mayormente agrupados al norte de la unidad, siendo los espacios de recreación los que mayor grupos de población atraen

MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO PRINCIPAL

Las calles consideradas como vías principales son Av. Doce de Abril, Av. Fray Vicente Solano y Av. Diez de Agosto

VIARIO SECUNDARIO

Como parte del viario secundario están: Florencia Astudillo, Av. del Estadio, Av. José Peralta, Av. Manuel J Calle, Roberto Crespo Toral, Av. Paucarbamba y Las Herrerías

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Estos puntos están localizados en las intersecciones tanto del viario principal como del secundario, siendo los más representativos los ubicados en la Av. Fray Vicente Solano, Av. Diez de Agosto, Av. Doce de Abril y Av. Paucarbamba.



PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Localizadas en la Av. Fray Vicente Solano, Av. Doce de Abril y Las Herrerías.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Estos flujos están presentes en vías como Av. Fray Vicente Solano, Federico Malo, Alfonso Cordero, Av. José Peralta, Av. Manuel J Calle, Roberto Crespo Toral, Miguel Cordero Dávila, Av. Paucarbamba, Las Herrerías, Av. Diez de Agosto, Av. Francisco Moscoso

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Son puntos identificados principalmente en la Av. Fray Vicente Solano pero que también se encuentran a lo largo de la Av. Doce de Abril, Las Herrerías y la Av. 27 de Febrero.

PASARELA PEATONAL

Se localizan dos pasarelas peatonales al norte de la unidad en la Av. Doce de Abril como elementos de conexión con el Centro Histórico.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Av. Fray Vicente Solano, Av. Doce de Abril, Florencia Astudillo, Roberto Crespo Toral, Luis Moreno Mora, Miguel Cordero Dávila, Av. Diez de Agosto, Las Herrerías, F. Carrasco, y Av. 27 de Febrero.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Están distribuidos en la Av. Fray Vicente Solano, Alfonso Cordero, Av. Paucarbamba, Av. Diez de Agosto y el margen del río Tomebamba.

BARRERAS

Las calles consideradas como barreras son la Av. Fray Vicente Solano, Av. Doce de Abril, Av. Paucarbamba, Av. Diez de Agosto, Florencia Astudillo y la orilla del río Yanuncay.

SÍNTESIS

El viario principal está conformado por tres calles que rodea la unidad y la atraviesa longitudinalmente lo que secciona la unidad en dos partes diferenciando de manera marcada la movilidad de las mismas.

SÍNTESIS

Esta unidad presenta grandes flujos peatonales distribuidos y con mayor concentración en la zona norte de la misma, pese a que algunas de estas vías están reconocidas como barreras también.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

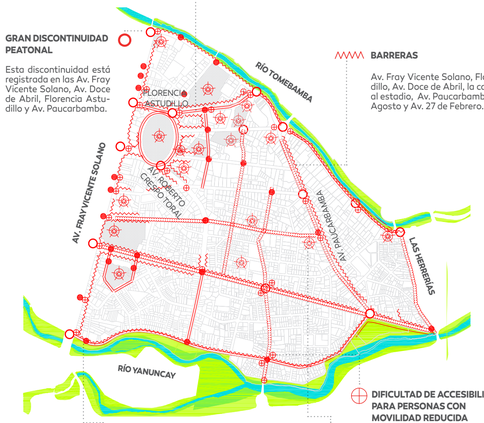
Las calles que presentan está característica son Av. Paucarbamba, Florencia Astudillo, Alfonso Cordero, Cornelio Merchán, Luis Moreno Mora, Av. Diez de Agosto, Las Herrerías, Ramírez, Adolfo Torres, Roberto Crespo Toral y Francisco Moscoso.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Esta discontinuidad está registrada en las Av. Fray Vicente Solano, Av. Doce de Abril, Florencia Astudillo y Av. Paucarbamba.

BARRERAS

Av. Fray Vicente Solano, Florencia Astudillo, Av. Doce de Abril, la calles aledañas al estadio, Av. Paucarbamba, Av. Diez de Agosto y Av. 27 de Febrero.



DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Se presenta en la Av. Fray Vicente Solano, Av. Doce de Abril, Alfonso Cordero, Luis Moreno Mora, Av. Diez de Agosto y Av. 27 de Febrero debido a la calidad espacial.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Estos puntos están densificados en la parte norte de la Unidad Funcional, siendo menores en la parte central,y nulos en la parte sur, por la ubicación de los equipamientos.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Este impedimento se presenta en la Av. Fray Vicente Solano, Av. Doce de Abril, Av. Paucarbamba, Av. Diez de Agosto, Florencia Astudillo, Francisco Moscoso, Av. 27 de Febrero y Roberto Crespo Toral.

PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

En las calles Tadeo Torres, Alfonso Cordero, Cornelio Merchán, Av. Manuel J Calle, Miguel Cordero Dávila y parte de la Luis Moreno Mora, Adolfo Torres, Ramírez, De las Retamas, Del Sigzal, De las Acacias, Del Arupo y Las Herrerías.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Estos intercambiadores mal ubicados y con espacio reducido en algunos casos se encuentran en la Av. Fray Vicente Solano, Florencia Astudillo, Av. Manuel J Calle, Av. Doce de Abril y Av. Diez de Agosto



LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Detectados en la calle Florencia Astudillo, Cornelio Merchán, Luis Moreno Mora y la Av. Del Estadio.

CALLES POCO AMABLES

Son identificadas por su baja calidad espacial, acústica y ambiental, las siguientes calles Florencia Astudillo, Av. Del Estadio, Av. José Peralta, Av. Paucarbamba, parte de la Luis Moreno Mora y la Francisco Moscoso, Av. Diez de Agosto y Av. 27 de Febrero.

SÍNTESIS

La mayor cantidad de problemas funcionales se localizan hacia el norte, sin embargo también están presentes en las principales vías de la unidad.

SÍNTESIS

En esta unidad los principales problemas espaciales como sitios reducidos y mal acondicionados para el peatón provocan que el uso del vehículo aumente.

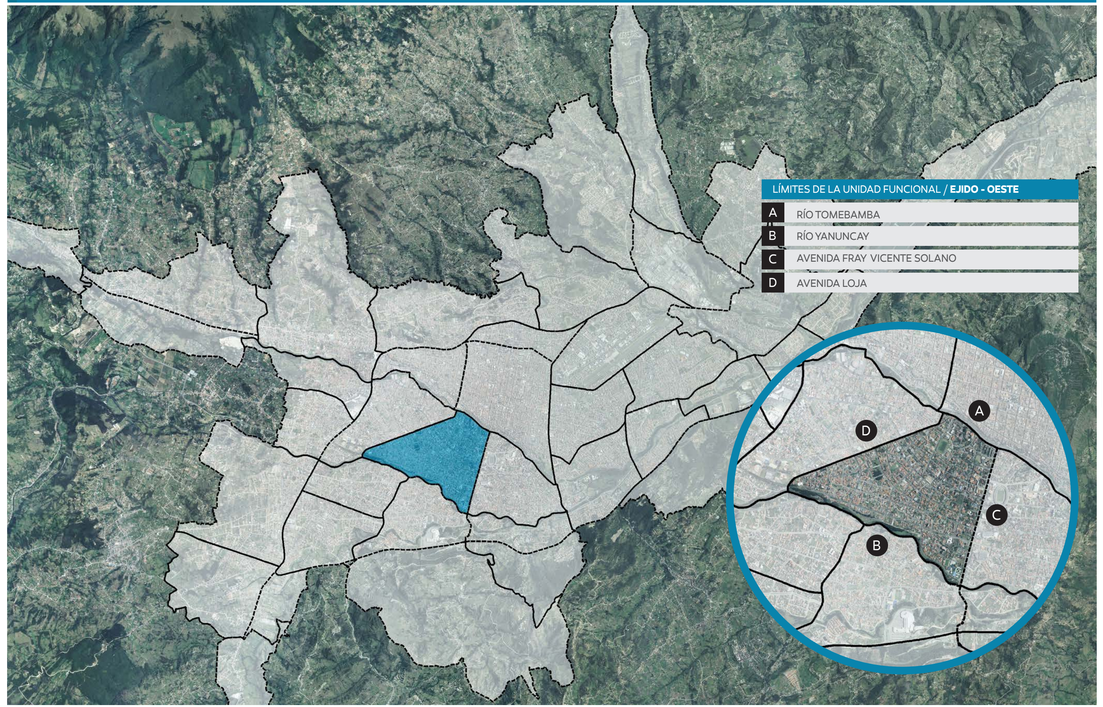
EJIDO OESTE

La delimitación de la Unidad Funcional, UF, fue establecida sobre el análisis de la conformación e integración de espacios con características similares y capacidad de ser reconocidos como un sistema autónomo. En este contexto, considerando las características formales de los espacios destinados al flujo vehicular y peatonal y la función que cumplen en la estructura vial, se determinaron como límites de la Unidad Funcional los ejes viarios: Av. Doce de Abril, Av. Fray Vicente Solano, Av. Primero de Mayo y cerrando el polígono mediante la Av. Loja, conformando de esta manera el barrio Ejido Oeste.

Esta UF abarca dentro de su perímetro la Universidad de Cuenca, considerada el principal centro de educación superior a nivel local y regional, así como también otros equipamientos educativos importantes com olos colegios Benigno Malo, Bilingüe, Miguel Merchán, Unidad Educativa Panamá y Unidad Educativa Eugenio Espejo, y edificio del Servicio De Rentas Internas, SRI, que por sus características constituyen elementos de atracción local y territoriales. Son los encargados de recibir y generar los principales flujos de desplazamiento interno. En la estructura vial de la UF destaca la presencia de las avenidas Remigio Crespo y Diez de Agosto, que receptan altos flujos vehiculares generados principalmente por el comercio y por las necesidades de desplazamiento en sentido oeste-este, respectivamente.

Por la cantidad de equipamientos educativos emplazados en esta UF y el prestigio de los mismos, se podría afirmar que el barrio se consolida como un sector destinado a la educación. El comercio es el uso identificado como el segundo generador de viajes, seguido en menor medida por el uso residencial.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **EJIDO OESTE**







LÍMITES E IDENTIDAD

PLAZAS

El principal espacio destinado como plazas son: La Plaza del Farol.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Edificaciones o espacios públicos y privados que generan desplazamientos desde la unidad funcional hacia el exterior. En la Av. Fray Vicente Solano se encuentran los mayores centros atractores.

LÍMITE BARRIOS TRADICIONALES

Sectores de la ciudad que por su antigüedad y trascendencia se mantienen en el imaginario colectivo.

LÍMITE VIARIO

Espacios urbanos lineales que por sus características vehiculares, delimitan sectores de la ciudad. En el caso de El EjidoOeste los límites son Av. Loja, Av. Doce de Abril, Av. Fray Vicente Solano y el río Yanuncay.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

La presencia del río Tomebamba al norte y el río Yanuncay al sur, determinan los límites de la UF.

MONUMENTOS

Son estructuras construidas en honor de a personajes o evento de características trascendentales para la ciudad.

EDIFICIOS

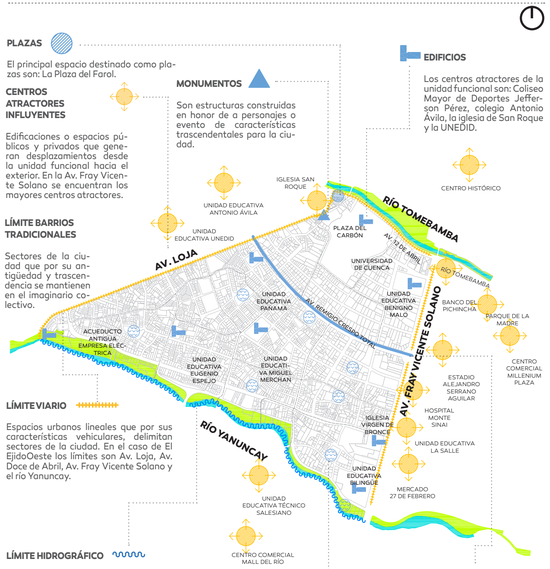
Los centros atractores de la unidad funcional son: Coliseo Mayor de Deportes Jefferson Pérez, colegio Antonio Ávila, la iglesia de San Roque y la UNEDID.

PARQUES

Lugares singulares en los itinerarios peatonales y en muchos casos actúan como centros a tractores para el ocio y el deporte, generalmente considerados como hitos sobresalientes del sector.

VÍAS SINGULARES

Son vías que disponen de características históricas, comerciales, administrativas o artesanales, son hitos representativos del sector. En este caso la Av. Remigio Crespo Toral es el viario mas representativo.



SÍNTESIS

La Unidad Funcional se consolida como un barrio con una fuerte interacción viaria, el importante flujo vehicular existente generó barreras en su interacción con otros barrios del sector, la presencia de un gran número de equipamientos influyentes determinan alta movilidad vehicular y peatonal desde el interior hacia el exterior.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

El pequeño comercio refuerza el tejido social de los barrios, induce a la peatonalidad y reduce desplazamientos motorizados a centros comerciales alejados.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Las mayores concentraciones peatonales del barrio son representadas por las paradas de buses, en especial en el viario principal.

CANCHAS

Considerados como espacios deportivos que concentran un número considerable de personas. Tienen una dinámica particular, son el punto de reunión de muchos de sus residentes para actividades deportivas.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

La presencia del río Yanuncay y río Tomebamba, presentan una dinámica importante en función del espacio público.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Entre los principales centros atractores locales diferenciamos la presencia de los parques Las Delicias, La Platería, Las Candelas así como guarderías de carácter privado.

ESQUINAS

Remanente de la intersección de vías en los que se desarrollan espacios de reunión.

PARQUES

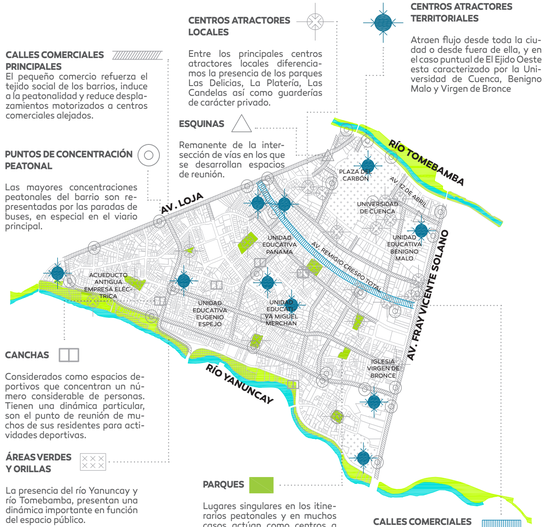
Lugares singulares en los itinerarios peatonales y en muchos casos actúan como centros a tractores para el ocio y el deporte. El parque La Platería presenta como el equipamiento con alta recepción peatonal

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Atraen flujo desde todo la ciudad o desde fuera de ella, y en el caso puntual de El Ejido Oeste esta caracterizado por la Universidad de Cuenca, Benigno Malo y Virgen de Bronce

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

El pequeño comercio refuerza el tejido social de los barrios, induce a la peatonalidad y reduce desplazamientos motorizados a centros comerciales alejados.



SÍNTESIS

La Unidad Funcional se caracteriza por la presencia de un numero importante de unidades educativas, la presencia de la Universidad de Cuenca genera una centralidad territorial importante no solo para la unidad funcional sino también para la ciudad.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

En el caso de la UF los mayores puntos de concentración adulto son la Universidad de Cuenca y equipamientos de culto.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Los equipamientos de educación secundarios son los elementos con mayor concentración juvenil, entre los que se destacan el colegio Miguel Merchán y la Unidad Educativa Eugenio Espejo.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Representado por todos los centros educativos de la UF.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Los establecimientos de culto se consolidan como los edificios con mayor concentración de adultos mayores, destacándose la Virgen de Bronce.

ALTA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD

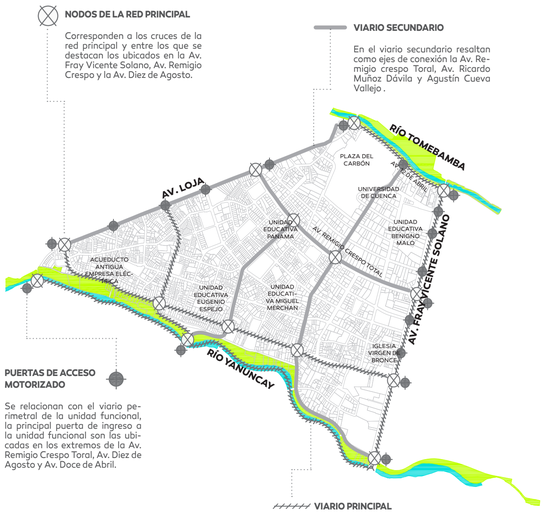
La Universidad de Cuenca y sus alrededores es el elemento con mayor percepción de inseguridad.



SÍNTESIS

Generalmente se muestran como consecuencia a la presencia de una centralidad del barrio, en este caso la zona circundante a la Universidad de Cuenca, colegio Benigno Malo y clínica Santa Inés son los elementos que concentran una mayor cantidad en términos de actividad social.

MOVILIDAD MOTORIZADA



NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Corresponden a los cruces de la red principal y entre los que se destacan los ubicados en la Av. Fray Vicente Solano, Av. Remigio Crespo y la Av. Diez de Agosto.

VIARIO SECUNDARIO

En el viario secundario resaltan como ejes de conexión la Av. Remigio crespo Toral, Av. Ricardo Muñoz Dávila y Agustín Cueva Vallejo .

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Se relacionan con el viario perimetral de la unidad funcional, la principal puerta de ingreso a la unidad funcional son las ubicadas en los extremos de la Av. Remigio Crespo Toral, Av. Diez de Agosto y Av. Doce de Abril.

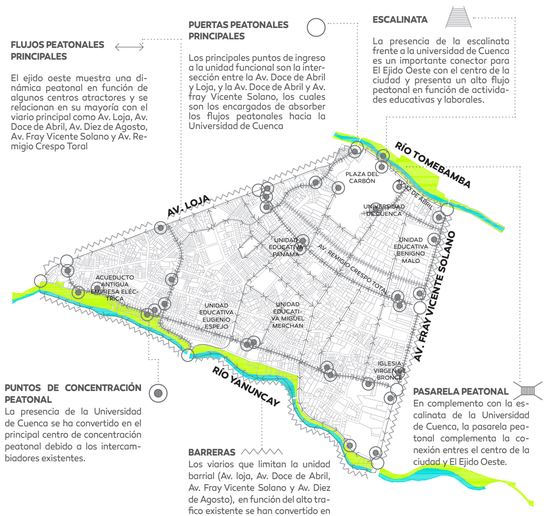
VIARIO PRINCIPAL

Al interior del barrio se caracterizan como viario principal las vías de límite de la unidad funcional y dos vías de gran tráfico interno como son la Av. Pichincha y la Av. Diez de Agosto.

SÍNTESIS

La movilidad motorizada en términos barriales se presenta como un proceso de desplazamiento periférico en la unidad funcional, sin embargo la presencia de la Av. Remigio Crespo Toral al interior, demarca un fuerte flujo vehicular.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA



FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

El ejido oeste muestra una dinámica peatonal en función de algunos centros atractores y se relacionan en su mayoría con el viario principal como Av. Loja, Av. Doce de Abril, Av. Diez de Agosto, Av. Fray Vicente Solano y Av. Remigio Crespo Toral

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Los principales puntos de ingreso a la unidad funcional son la intersección entre la Av. Doce de Abril y Loja, y la Av. Doce de Abril y Av. fray Vicente Solano, los cuales son los encargados de absorber los flujos peatonales hacia la Universidad de Cuenca

ESCALINATA

La presencia de la escalinata frente a la universidad de Cuenca es un importante conector para El Ejido Oeste con el centro de la ciudad y presenta un alto flujo peatonal en función de actividades educativas y laborales.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

La presencia de la Universidad de Cuenca se ha convertido en el principal centro de concentración peatonal debido a los intercambiadores existentes.

BARRERAS

Los viarios que limitan la unidad barrial (Av. loja, Av. Doce de Abril, Av. Fray Vicente Solano y Av. Diez de Agosto), en función del alto tráfico existente se han convertido en las principales barreras peatonales.

PASARELA PEATONAL

En complemento con la escalinata de la Universidad de Cuenca, la pasarela peatonal complementa la conexión entres el centro de la ciudad y El Ejido Oeste.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Plazas, parques y calles con comercio en los que existe una concentración de flujos peatonales.

SÍNTESIS

Debido a la presencia de varios equipamientos y servicios en la unidad barrial, los flujos y desplazamientos peatonales son constantes en el sector, sobre todo en la Av. Remigio Crespo Toral, Av. Loja y Av. Doce de abril, pero también son evidentes barreras hacia el exterior del barrio, ocasionados por un fuerte movimiento vehicular.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Por el alto tráfico vehicular del sector se observa que el 65% del viario presenta un problema de baja calidad ambiental.

BARRERAS

Las barreras que existen para una adecuada relación peatonal al interior y exterior de la unidad funcional, se presentan en el 45% del eje viario, en especial en aquellos viarios que cruzan la unidad funcional como son la Av. Remigio Crespo Toral y la Av. Diez de Agosto

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Representan el 80% de los cruces del viario al interior de la unidad funcional.



GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Identificados en el 80% de los cruces con los ejes viarios principales y que generan conflictos peatonales.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Debido a la oferta de educación que existe en el sector se observa un alto numero de centros atractores de vehículos, destacándose la Universidad de Cuenca, Unidad Educativa Bilingüe, Iglesia Cristiana El Verbo, así como algunos servicios a lo largo de la Av. Remigio Crespo Toral.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

La problemática en función de la accesibilidad se presenta en el 70% de los cruces del viario existente

SÍNTESIS

En virtud de las problemáticas existente en el sector, la baja calidad ambiental en las avenidas con grandes flujos vehiculares y las barreras que estas generan tanto al interior como el exterior de la unidad funcional, se considera estos focos como los factores de mayor preocupación barrial.

PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Aceras con dimensiones insuficientes o pavimento deteriorado.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Todos los intercambiadores de la UF carecen de las características necesarias para la utilización de peatones.



LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

La mayoría de los parques de la unidad funcionales presentan deterioro, destacándose los parques de La Concordia, Las Candelas y San Marcos.

CALLES POCO AMABLES

En la UF se destacan algunos elementos del viario que no disponen de secciones adecuadas para el peatón.

SÍNTESIS

La prioridad en términos de movilidad motorizada generados en el desarrollo viario de la UF, es también la principal causa para un diseño poco consecuente con los desplazamientos peatonales, provocando la presencia de espacios peatonales insuficientes en la mayor parte de las calles y avenidas existentes en el barrio.

COLISEO MAYOR

El barrio Coliseo Mayor es una de las 10 unidades funcionales que rodean al Centro Histórico. Sus límites son determinados por algunas de las vías importantes del sistema vial principal de la ciudad, encargadas de consolidar a este sector como un centro destinado a los usos de suelo residenciales, deportivos y comerciales. La red vial principal que delimita la zona es un conjunto de arterias con alto tráfico vehicular donde se desarrollaron comercios de diferente índole.

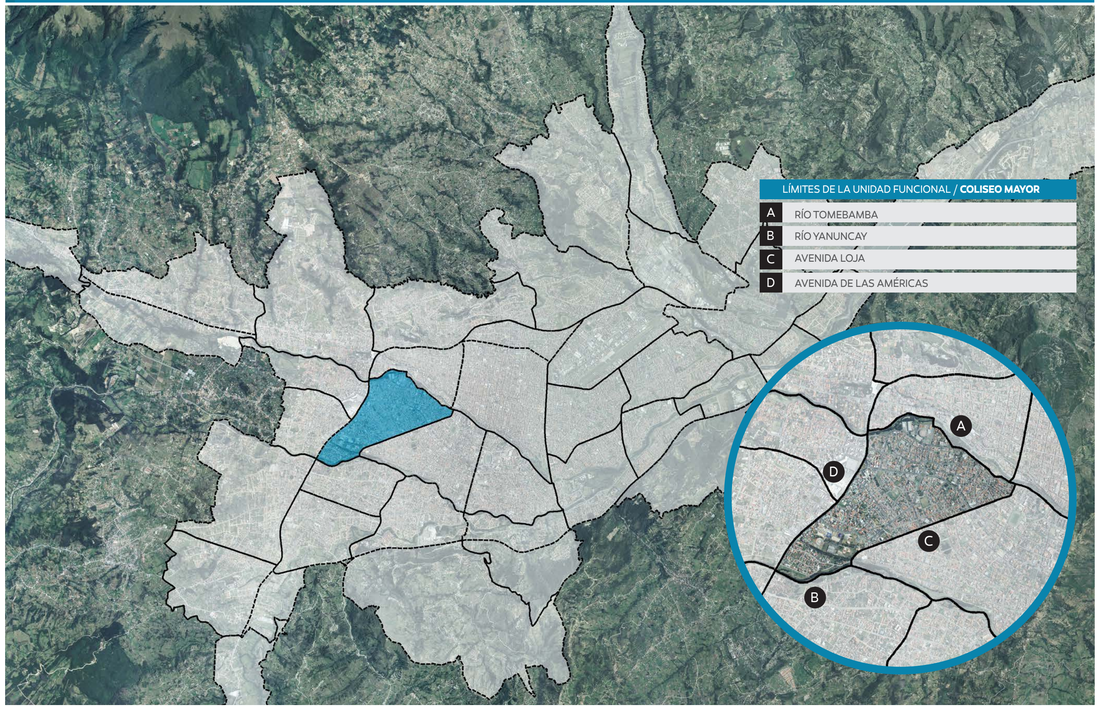
El límite oeste de la UF, la Av. De las Américas, es el principal eje vial de la ciudad y es el encargado de dirigir y distribuir el tráfico en la dirección nor-este y sur-oeste, por lo tanto se convirtió en una fuerte barrera para los cruces peatonales. La Av. Loja al este, se caracteriza por conducir el tráfico del sur de la ciudad al Centro Histórico, generando un flujo vehicular importante que por su sección vial no crea una barrera peatonal significativa. La Av. Tres de Noviembre al norte y la Av. Primero de Mayo en el límite sur, son estructuras encargadas de recolectar el viario local y distribuirlo hacia las avenidas con mayor jerarquía. La presencia de la Av. Unidad Nacional como eje central del barrio se suma a las ya mencionadas Av. De las Américas y Av. Loja en el proceso de conducir el tráfico de un extremo a otro de la ciudad, llevando a la unidad funcional a convertirse en una zona de paso.

Entre los principales centros atractores del sector se encuentran el Coliseo Mayor de Deportes Jefferson Pérez, seguido por la Piscina Olímpica, los dos ubicados al noroeste de la UF. Estos equipamientos conforman un importante foco generador de viajes peatonales y vehiculares hacia el interior de la UF.

La movilidad peatonal del sector está caracterizada por los recorridos internos y externos hacia los centros educativos y los espacios comerciales, en el caso de los movimientos internos el desplazamiento principal se encuentra en la Av. Unidad Nacional y Av. Remigio Crespo Toral.



UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **COLISEO MAYOR**







LÍMITES E IDENTIDAD

VÍAS SINGULARES

Al interior de la UF, se destacan la Av. Doce de Abril, Av. Remigio Crespo Toral, Av. México y Av. Unidad Nacional.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Los principales centros que generan desplazamientos al exterior de la UF son: Centro comercial El Arenal, colegio Sagrados Corazones, colegio Ecuador, Universidad de Cuenca y Unidad Educativa Eugenio Espejo

LÍMITE BARRIOS TRADICIONALES

Sectores de la ciudad que por su antigüedad y trascendencia se mantienen en el imaginario colectivo.

MONUMENTOS

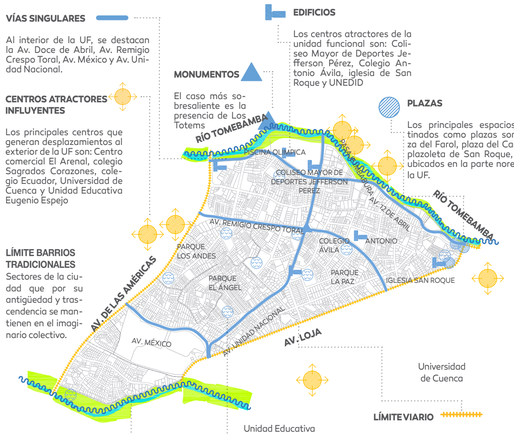
El caso más sobresaliente es la presencia de Los Totems

EDIFICIOS

Los centros atractores de la unidad funcional son: Coliseo Mayor de Deportes Jefferson Pérez, Colegio Antonio Ávila, iglesia de San Roque y UNEDID

PLAZAS

Los principales espacios destinados como plazas son: Plaza del Farol, plaza del Carbón y plazoleta de San Roque, todos ubicados en la parte noreste de la UF.



LÍMITE HIDROGRÁFICO

La presencia del río Tomebamba al norte y el río Yanuncay al sur, determinan los límites de la UF.

PARQUES

Los principales puntos atractores para recreación en la UF son los parques Los Andes, El Ángel y La Paz.

LÍMITE VIARIO

Está limitada al oeste con la Av. De las Américas, un viario de gran flujo vehicular y que relaciona el norte y sur de la ciudad, al este la Av. Loja con una característica histórica y de un flujo vehicular mediano.

SÍNTESIS

Los límites están definidos por el viario principal y la existencia de los ríos Tomebamba y Yanuncay, la presencia de algunos centros atractores exteriores generan flujos del interior al exterior del barrio, destacándose en este caso la existencia del centro comercial El Arenal, Feria Libre, así como la Universidad de Cuenca.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES LOCALES

A nivel interno los principales centros atractores locales son generalmente los parques: Los Andes, El Ángel y La Paz.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Entre los principales centros atractores de la UF se encuentran Coliseo Mayor de Deportes Jefferson Perez, colegio Antonio Ávila e iglesia de San Roque.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

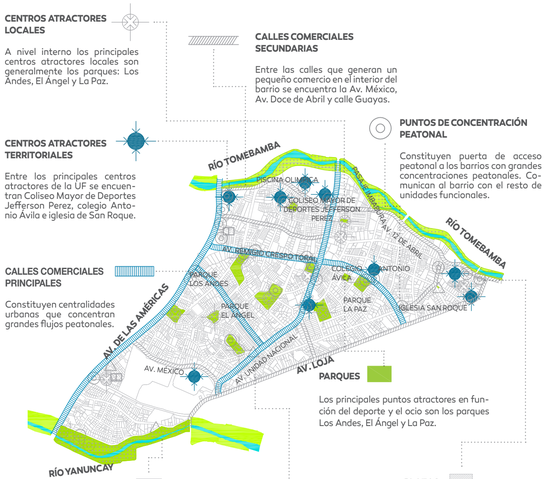
Constituyen centralidades urbanas que concentran grandes flujos peatonales.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Entre las calles que generan un pequeño comercio en el interior del barrio se encuentra la Av. México, Av. Doce de Abril y calle Guayas.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Constituyen puerta de acceso peatonal a los barrios con grandes concentraciones peatonales. Comunican al barrio con el resto de unidades funcionales.



PARQUES

Los principales puntos atractores en función del deporte y el ocio son los parques Los Andes, El Ángel y La Paz.

PLAZAS

Actualmente la plazoleta del Farol debe su constante uso a la ubicación cercana a la Universidad de Cuenca pues sirve como espacio para el intercambio modal.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Espacios libres que están relacionados con espacios de esparcimiento y recreación familiar, en general no disponen de mobiliario urbano.

ESQUINAS

La interacción de algunos ejes viales generaron puntos de interés para el espacio público, uno de los importantes es el ubicado en la Av. Doce de Abril y Pasaje Imbabura.

SÍNTESIS

El espacio público constituido por parques, plazas y áreas verdes en la UF forman parte de un sistema interno que establece algunas centralidades; las unidades educativas y su ubicación, provocan desplazamientos y recorridos tanto del interior y exterior del barrio.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Todos los parques y centros educativos en la unidad funcional son puntos de atracción infantil, destacándose entre esto el parque de Los Andes y los parques lineales ubicados en las riberas del río Yanuncay.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

En el caso de la unidad funcional, Coliseo Mayor, los puntos de concentración son mayoritariamente por los usos comerciales que se producen en esta. En este sentido la Av. De las Américas y su connotación comercial son los principales nodos destinados a este tipo de concentración.

ALTA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD

Debido a la alta demanda de usos que soporta la Av. De las Américas es un foco perceptual de inseguridad.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

El parque lineal de Yanuncay, los parques como el de Los Andes, La Paz y en conjunto con el Coliseo Mayor de Deportes son los principales puntos de concentración joven.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Además de los parques y plazas, las iglesias de San Roque y de las Madres Corredentoras se convirtieron en los principales nodos para este tipo de concentración.

SÍNTESIS

Los equipamientos de recreación, educación y culto se muestran como los principales concentradores en la UF, sin embargo la presencia de un equipamiento urbano de gran magnitud como el Coliseo Mayor de Deportes y su colindante la Piscina Olímpica, generan un desplazamiento vehicular y peatonal importante a nivel de actividad social.

MOVILIDAD MOTORIZADA



VIARIO SECUNDARIO

El tráfico al interior de la unidad está compuesto principalmente por la Av. México, Av. Amazonas y calle Del Batán que en algunos casos se convierte en una vía en doble sentido, contribuyendo a la descongestionar la Av. Doce de Abril.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

En la periferia de la unidad, la Av. De las Américas es el principal generador de nodos, al interior la Av. Unidad Nacional y su relación con la Av. Doce de Abril y Av. Remigio Crespo Toral con los puntos con un alto flujo vehicular.

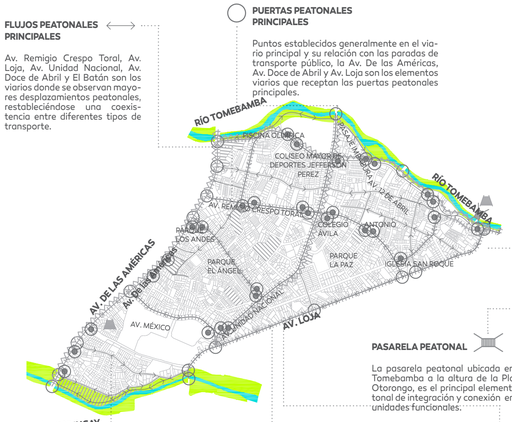
VIARIO PRINCIPAL

El viario principal está constituido por la Av. De las Américas, Av. Doce de Abril, Av. Remigio Crespo y Av. Unidad Nacional.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Los ingresos hacia el interior de la unidad se encuentran principalmente en la Av. De las Americas.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA



FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Av. Remigio Crespo Toral, Av. Loja, Av. Unidad Nacional, Av. Doce de Abril y El Batán son los viarios donde se observan mayores desplazamientos peatonales, restableciéndose una coexistencia entre diferentes tipos de transporte.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Puntos establecidos generalmente en el viario principal y su relación con las paradas de transporte público, la Av. De las Américas, Av. Doce de Abril y Av. Loja son los elementos viarios que receptan las puertas peatonales principales.

PASARELA PEATONAL

La pasarela peatonal ubicada en el río Tomebamba a la altura de la Plaza del Otorongo, es el principal elemento peatonal de integración y conexión entre las unidades funcionales.

BARRERAS

El viario principal que limita la UF está conformado por la Av. De las Américas y Av. Doce de Abril que corresponde a una fuerte barrera para el desplazamiento peatonal, mientras que al interior la Av. Unidad Nacional y Av. Remigio Crespo Toral también forman barreras sobresalientes.
En cuanto a la hidrografía, la existencia de los ríos Tomebamba y Yanuncay presentan fuertes desvinculaciones peatonales con las unidades funcionales adyacentes.

ESCALINATA

Al interior de la UF no existe una presencia dominante de escalinatas, ya que presenta una topografía regular.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Los parques, plazas y viarios conforman por sus usos puntos estanciales para el peatón, entre el viario principal se encuentran la Av. De las Américas, Av. Unidad Nacional, Av. Remigio Crespo Toral, Av. Doce de Abril y Av. Loja .

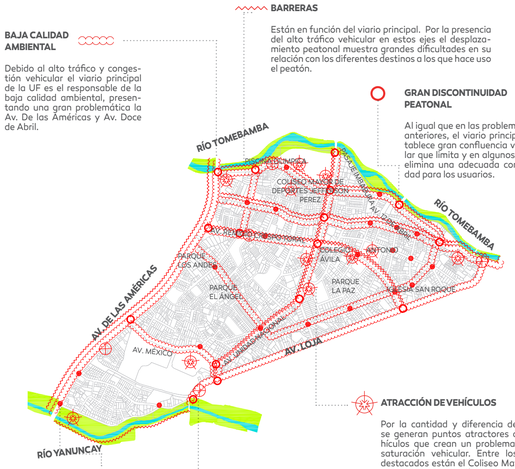
SÍNTESIS

El viario principal está conformado por arterias de sección y tráfico vehicular importante, y que son parte de la red principal urbana de la ciudad entre las que se encuentran las avenidas De las Américas, Doce de Abril, Remigio Crespo Total y Unidad Nacional.

SÍNTESIS

Los desplazamientos peatonales al interior y exterior del barrio son de coexistencia con el viario principal, esto debido al comercio que existe aquí, lo que ha provocado una fuerte estancialidad en: Av. De las Américas, Av. Doce de Abril, Av. Unidad Nacional y Av. Loja.

PROBLEMAS FUNCIONALES



BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Debido al alto tráfico y congestión vehicular el viario principal de la UF es el responsable de la baja calidad ambiental, presentando una gran problemática la Av. De las Américas y Av. Doce de Abril.

BARRERAS

Están en función del viario principal. Por la presencia del alto tráfico vehicular en estos ejes el desplazamiento peatonal muestra grandes dificultades en su relación con los diferentes destinos a los que hace uso el peatón.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Al igual que en las problemáticas anteriores, el viario principal establece gran confluencia vehicular que limita y en algunos casos elimina una adecuada continuidad para los usuarios.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Por la cantidad y diferencia de usos se generan puntos atractores de vehículos que crean un problema en la saturación vehicular. Entre los más destacados están el Coliseo Mayor de Deportes, Piscina Olímpica y los centros educativos.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Al igual que el viario principal, en el viario secundario las intersecciones muestran un conflicto importante para el desplazamiento peatonal, si bien no se presenta como una problemática fuerte, deberá ser tomada en cuenta para posteriores intervenciones.

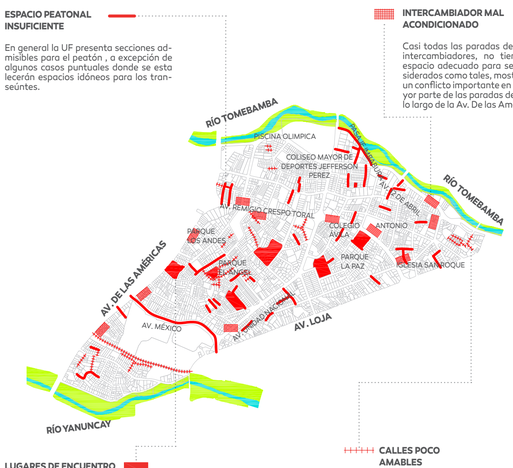
DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Algunos de los tramos en el sistema viario carecen de las garantías necesarias para un persona con movilidad reducida.

SÍNTESIS

La gran concentración de tráfico en el viario principal desencadenó una serie de problemáticas, entre ellas las de carácter funcional al interior del barrio. Se muestra una baja calidad ambiental en casi todo el viario, convirtiéndose también en una barrera con características segregadoras al exterior e interior de la UF.

PROBLEMAS ESPACIALES



ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

En general la UF presenta secciones admisibles para el peatón , a excepción de algunos casos puntuales donde se esta lecerán espacios idóneos para los transeúntes.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Casi todas las paradas de bus o intercambiadores, no tienen el espacio adecuado para ser considerados como tales, mostrando un conflicto importante en la mayor parte de las paradas de bus a lo largo de la Av. De las Américas.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Los parques muestran algunas mejoras puntuales en su infraestructura, pero es necesaria una integración de estos con todo el sistema de espacio públicos.

CALLES POCO AMABLES

En general todo el viario principal se presenta como calles poco amables o que establecen al vehículo como el principal actor del espacio público. El mapa muestra las vías que se encuentran en un estado grave y que necesitan una intervención urgente.

SÍNTESIS

La problemática espacial en la UF Coliseo Mayor muestra una serie de espacios y puntos que necesitan intervención de carácter primordial, principalmente en los intercambiadores o paradas de bus, lo que contribuiría a la creación de espacio público como eje de integración social.

SAN SEBASTIÁN

La Unidad Funcional San Sebastián cuenta con características singulares en su conformación. La estrecha relación con el Centro Histórico la convierte en un barrio con una riqueza histórica y tradicional importante para la ciudad. Está delimitada por un sistema viario importante caracterizado por consolidar a la UF como un conjunto urbano de atracción donde se desarrollan actividades de tipo comercial. Al norte y oeste la Av. De las Américas es considerada como una barrera vial para una correcta relación peatonal y funcional con las unidades funcionales de la zona norte de la ciudad, sin embargo, es el sistema vial encargado de distribuir el tráfico vehicular desde los extremos de la urbe.
Al sur la Av. Tres de Noviembre es un eje vial que cumple con la función de llevar y traer el tráfico proveniente del centro hacia los sectores occidentales de la ciudad, vinculados inclusive con el eje vial de la Av. De las Américas, por otro lado el límite este, si bien está caracterizado por la calle Coronel Talbot, que a través de la historia ha sido sinónimo del límite de la ciudad patrimonial, sin embargo esta diferenciación es imperceptible en la actualidad pues la ciudad ha generado nuevos límites urbanos. Por lo tanto podríamos considerar que el límite este, en cierta medida, es una prolongación del Centro Histórico.

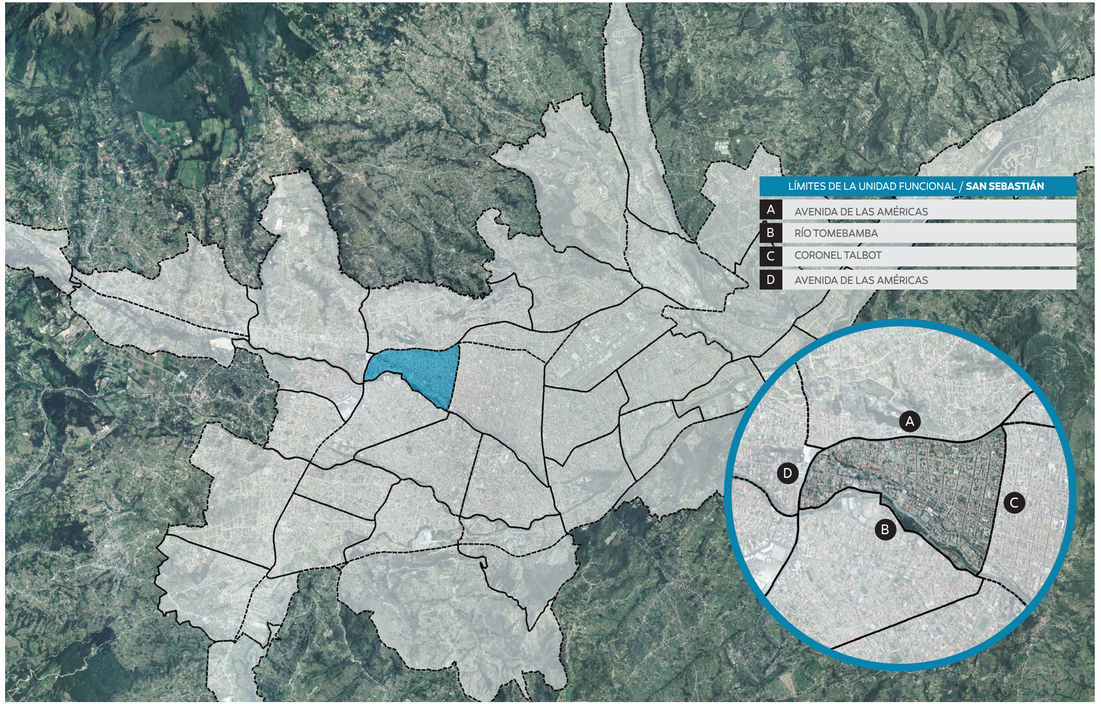
Algunas de las centralidades son de índole educativo y religioso. Entre los principales centros atractores en la rama de educación se encuentran la Unidad Educativa Ecuador y Unidad Educativa Sagrados Corazones, siendo la última el equipamiento que actualmente genera un alto movimiento vehicular, a tal punto de crear una saturación del tráfico en las horas pico.

Los desplazamientos peatonales en el sector están formados especialmente en el límite este de la UF, ya que su relación directa con el área histórico-comercial de la urbe colaboran con los itinerarios peatonales de la UF.

La falta de un adecuado espacio para el peatón, así como una inapropiada infraestructura vial pueden considerarse como la principal problemática funcional del sector, seguida su vez por un considerable número de intercambiadores con mobiliario inexistente, mal acondicionados o en mal estado.



UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **SAN SEBASTIÁN**







LÍMITES E IDENTIDAD

VÍAS SINGULARES

El barrio San Sebastián forma parte del Centro Histórico de la ciudad, y se encuentra relacionado mediante el viario de la Av. Gran Colombia y calle Mariscal Lamar, dibujadas a nivel de ciudad como vías de gran trascendencia.

LÍMITE BARRIOS TRADICIONALES

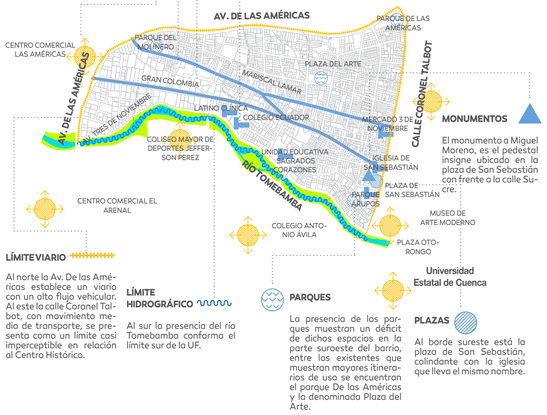
Sectores de la ciudad que por su antigüedad y trascendencia se mantienen en el imaginario colectivo.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

La Universidad de Cuenca y el centro comercial El Arenal son algunos de los centros atractores de mayor importancia.

EDIFICIOS

Entre los edificios emblemáticos de la UF San Sebastián se encuentran el Museo de Arte Moderno, Unidad Educativa Sagrados Corazones, colegio Ecuador, iglesia de San Sebastián y mercado 3 de Noviembre.



MONUMENTOS

El monumento a Miguel Moreno, es el pedestal insigne ubicado en la plaza de San Sebastián con frente a la calle Sucre.

LÍMITE VIARIO

Al norte la Av. De las Américas establece un viario con un alto flujo vehicular. Al este la calle Coronel Talbot, con movimiento medio de transporte, se presenta como un límite casi imperceptible en relación al Centro Histórico.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

Al sur la presencia del río Tomebamba conforma el límite sur de la UF.

PARQUES

La presencia de los parques muestran un déficit de dichos espacios en la parte suroeste del barrio, entre los existentes que muestran mayores itinerarios de uso se encuentran el parque De las Américas y la denominada Plaza del Arte.

PLAZAS

Al borde sureste está la plaza de San Sebastián, colindante con la iglesia que lleva el mismo nombre.

SÍNTESIS

El límite hidrográfico al sur de la UF se presenta como una barrera en la mayoría de sus tramos, al norte el viario presenta las mismas características debido a su alto flujo vehicular.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES LOCALES

La UF San Sebastián dispone de cuatro parques que conforman los centros atractores locales de la zona.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Existen varios elementos atractores con características urbanas, entre los que se destacan el mercado 3 de Noviembre, iglesia de San Sebastián, Museo de Arte Moderno, colegio Sagrados Corazones y colegio Ecuador. En el ámbito de la salud la Latino Clínica es el elemento con mayor atracción en la unidad.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Se encuentran en estrecha relación con el mercado 3 de Noviembre y forman un complemento de este equipamiento.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Las concentraciones peatonales se encuentran en su mayoría en el viario principal, Av. De las Américas, Av. Tres de Noviembre y Gran Colombia.



CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Formados por tres viarios importantes de la ciudad, Av. De las Américas, Av. Tres de Noviembre y Gran Colombia.

ESQUINAS

Existen dos elementos formados por calles históricas que conforman las esquinas más representativas de los barrios, calle Convención del 45 y Baltazara de Calderón.

PARQUES

Los elementos de recreación y ocio importantes en el barrio son parque De las Américas, Plaza del Arte, parque Arupos y parque del Molinero.

PLAZAS

La plaza San Sebastián es el elemento de mayor trascendencia en la UF.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Las riberas del río Tomebamba constituyen el elemento más representativo en la UF.

SÍNTESIS

Los parques existentes en la zona establecen elementos que no satisfacen las necesidades de sus habitantes, en especial en la zona suroeste de la UF San Sebastián.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

El elemento más representativo para la concentración adulta son los parques y la plaza e iglesia de San Sebastián.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

La concentración infantil en el barrio se encuentra identificada por la presencia de parques.

ALTA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD

Por la alta presencia de personas en los parques y plazas del barrio , la percepción de inseguridad es frecuente en estos puntos, en especial en la Plaza del Arte.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Además de los parques, la existencia del colegio Sagrados Corazones y colegio Ecuador, la Av. Tres de Noviembre absorbe una gran cantidad de concentración juvenil.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

La iglesia y plaza de San Sebastián es el equipamiento con mayor concentración para los adultos mayores.

SÍNTESIS

Los unidades educativas existentes en el barrio se establecen como los puntos de mayor concentración, sin embargo son también los equipamientos que más se identifican con la percepción de la inseguridad de sus habitantes.

MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO SECUNDARIO

Debido a la presencia de grandes estructuras viales que rodean al barrio, las vías interiores se consolidan como viario secundario, entre las que se destacan las calles Abraham Sarmiento, Miguel Heredia y Daniel Alvarado.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

La presencia de un viario principal limitando la UF establece varios puntos de ingreso al barrio.



PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Los ingresos hacia el interior de la unidad se encuentran principalmente en la Av. De las Américas.

VIARIO PRINCIPAL

Ademas de las vías periféricas de la unidad, existen dos vías importantes que atraviesan el barrios, calle Mariscal Lamar y Gran Colombia.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

El viario principal de la unidad funcional también alberga la mayoría de desplazamientos peatonales, mostrando un incremento de éstos en el sector este del barrio mientras más se acerca al centro de la ciudad.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

La mayoría de puertas de ingreso se encuentran en la zona este de la unidad funcional en el límite más cercano al Centro Histórico.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Además de los parques y plazas que se encuentran en la unidad funcional, las paradas de buses y algunas calles comerciales del viario muestran estancialidad.



BARRERAS

La presencia del río Tomebamba y de la Av. De las Américas se muestran como las dos barreras más significativas del barrio.

ESCALINATA

La diferencia de niveles existente entres la zona norte y sur de la unidad funcional, es salvada por la presencia de una importante escalinata ubicada en la Plaza del Otorongo.

PASARELA PEATONAL

La presencia hidrográfica del río Tomebamba, constituye una barrera para su vinculación con la zona sur de la unidad, por lo que la presencia de algunos puentes ayudan a su integración, sin embargo, el único elemento peatonal que relaciona las dos orillas del rio es el ubicado en la Plaza del Otorongo.

SÍNTESIS

El viario principal está conformado por vías de sección y tráfico vehicular importante y que son parte de la red principal urbana de la ciudad, entre las que se encuentran las avenidas De las Américas, Doce de Abril, Remigio Crespo Toral y Unidad Nacional.

SÍNTESIS

La directa relación que tienen la UF San Sebastián con el Centro Histórico es la principal generadora de desplazamientos peatonales en el barrio, su concentración en la zona este, muestra la dependencia que existe hacia el centro.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

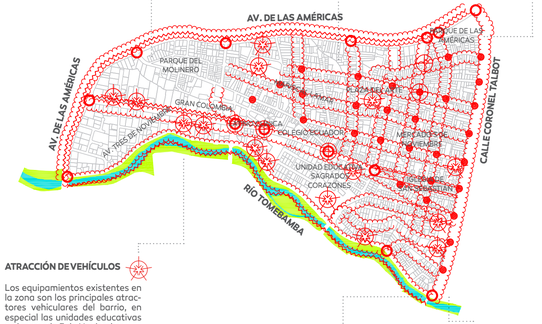
El viario principal presenta los mayores problemas de baja calidad, en especial la Av. De las Américas, Gran Colombia y Av. Tres de Noviembre.

BARRERAS

Al exterior la Av. De las Américas, Av. Tres de Noviembre y al interior la Gran Colombia, son los viarios que muestran discontinuidad para desplazarse al interior y exterior de la UF.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

La presencia de barreras establece también una fuerte problemática en la discontinuidad peatonal.



ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Los equipamientos existentes en la zona son los principales atractores vehiculares del barrio, en especial las unidades educativas y el mercado 3 de Noviembre.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

El viario carece de las condiciones adecuadas para los grupos vulnerables de la ciudad y en algunos casos es una barrera difícil de superar para las personas con discapacidad.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

La problemática referida a la discontinuidad peatonal crece mientras más se acerca a la zona céntrica de la ciudad, esto debido a los altos flujos vehiculares existentes en este sector

SÍNTESIS

Las barreras internas generadas por los altos flujos vehiculares son las principales problemáticas del barrio, estos elementos generan además fuerte discontinuidad peatonal.

PROBLEMAS ESPACIALES

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Todos los intercambiadores existentes en el barrio se encuentran en condiciones poco adecuadas para los transeuntes y usuarios del transporte público.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Gran parte del viario principal como la calle Mariscal Lamar y Gran Colombia presentan espacio peatonal insuficiente.



LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

La Plaza del Arte es el espacio público con mayores dificultades.

CALLES POCO AMABLES

La calle Gaspar Sangurima es el viario que muestra espacios considerados como calles poco amables.

SÍNTESIS

La principal problemática del sector se encuentra en la falta de un adecuado espacio peatonal, la ubicación e infraestructura de todos los intercambiadores no colaboran con una óptima integración del transporte público y los usuarios.

CRISTO REY



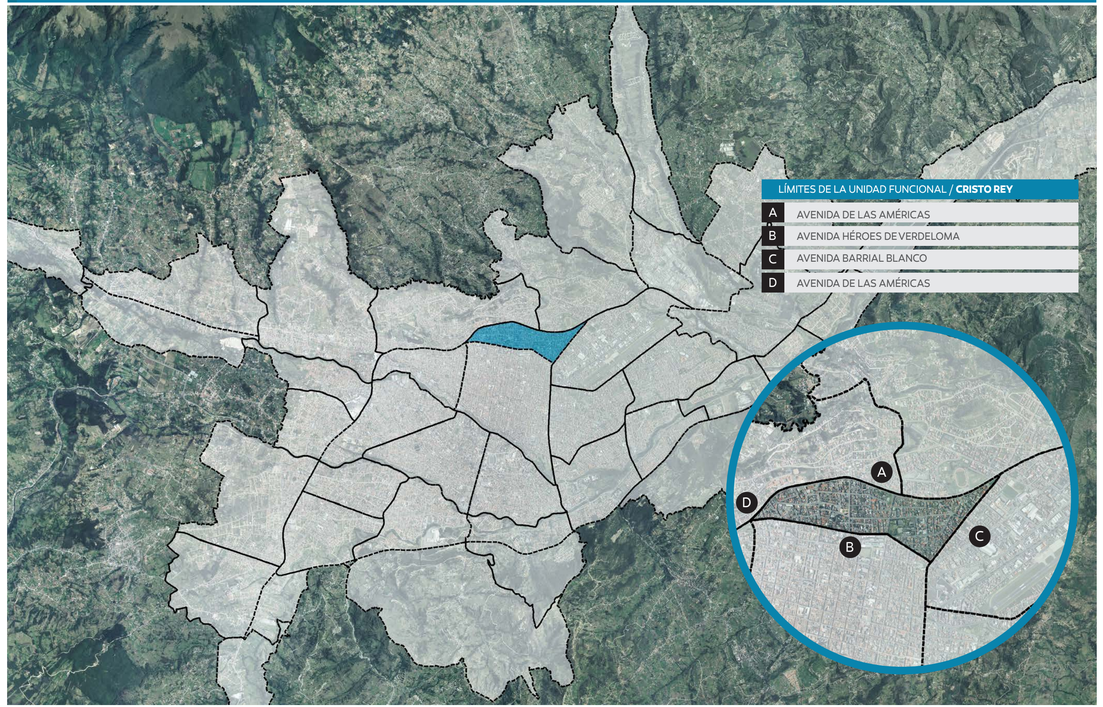
Conformada por algunos barrios tradicionales de la ciudad de Cuenca, entre los que se destacan el Barrial Blanco, Cristo Rey, Las Peñas y La Merced. Sin embargo, se ha convertido en un barrio de conexión entre las áreas externas del norte y el centro de la ciudad. Su conformación de límites se establece al norte y oeste con la Av. De las Américas; un viario con un fuerte movimiento vehicular que es una barrera importante en términos de desplazamientos peatonales. Al sur la Av. Héroes de Verdeloma es un eje comercial destinado a la venta de vehículos y repuestos automotrices, consolidándose como un eje vial con un alto flujo vehicular.

Por otro lado la Av. Barrial Blanco, al este de la Unidad Funcional, se desarrolla como un viario tradicional y de conexión con la Av. De las Américas, sin embargo, este límite no es perceptual en los moradores del sector, ya que el Barrial Blanco se relaciona con un vecindario más grande al establecido en laUF. Los espacios públicos están conformados por parques infantiles con espacios deportivos; las centralidades se caracterizadan por la existencia de la Unidad Educativa Manuel J. Calle, Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Cuenca e iglesia Cristo Rey, también se considera la gran demanda comercial que existen en la Av. Héroes de Verdeloma.

La movilidad peatonal de la unidad se caracteriza por generar desplazamiento de paso por las vías Mariano Cueva, Presidente Córdova y Tarqui; estos se relacionan con los desplazamientos peatonales por razones de estudio o trabajo convirtiéndolos en ejes de ocupación estancial para el peatón. Una singularidad perceptual existente en la zona este, y que se encuentra en la imagen histórica colectiva de la ciudadanía, es sin duda la inseguridad, desencandenando en la zona cierto nivel restrictivo de la ciudadanía.

La problemática funcional se produce por la existencia de vías con un gran flujo vehicular y en el caso de la Av. Barrial Blanco una problemática perceptual, cambiando a estas zonas en ejes viales con baja calidad ambiental, que además son barreras para un desplazamiento peatonal adecuado. El uso de esta UF como un elemento articulador de la ciudad y la jerarquía vial en el sentido norte-sur que existe, han sido las responsables de generar discontinuidad peatonal.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **CRISTO REY**







LÍMITES E IDENTIDAD

VÍAS SINGULARES

Cristo Rey es uno de los barrios rodeado y atravesado por vias singulares, entre ellas la Av. De las Américas, Av. Héroes de Verdeloma y Av. Barrial Blanco

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Los principales centros influyentes para generar viajes internos y externos son los centros educativos universitarios: Universidad Católica de Cuenca y Universidad Politécnica Salesiana. Sin embargo, el parque Miraflores también se establece como un equipamiento atractor importante.

LÍMITE VIARIO

Cristo Rey limita con tres viarios principales: Av. De las Americas, Av. Héroes de Verdeloma y Av. Barrial Blanco.

PARQUES

Existe un déficit de áreas verdes y parques en la unidad funcional, la existencia de los parques : Parque de Los Héroes, parque Cristo Rey y parque Fray Jodoco Ricke.

MONUMENTOS

El monumento sobresaliente en el barrio es el mismo que le da su nombre y se ubica en la plaza frontal a la iglesia.

LIMITE BARRIOS TRADICIONALES

El barrio Cristo Rey y Barrial Blanco son algunos de los barrios con importantes características tradicionales y que supieron sobrellevar el paso del tiempo.

EDIFICIOS

La UF está representada por tres edificios importantes, iglesia Cristo Rey, colegio Manuel J. Calle y CDTI; elementos que inclusive tienen trascendencia de carácter urbano.

PLAZAS

La plaza Cristo Rey ubicada frente a la iglesia del mismo nombre sirve de ingreso hacia este equipamiento y anteriormente era un mirador importante hacia el centro de la ciudad.



SÍNTESIS

El conjunto de elementos que conforman la iglesia, parque y plaza Cristo Rey se consagran como el hito más importante del barrio, los parques y plazas del sector que se planificaron como espacios con características de vecindario en la actualidad no llegan a satisfacer las necesidades de la UF.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Puntos ubicados en el viario que corresponden a paradas de buses, principalmente en la calle Mariano Cueva y Luis Cordero.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Los cinco equipamientos del barrio que originan centralidad son el CDTI, Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Cuenca, iglesia y parque Cristo Rey, colegio Manuel J. Calle y Subzona Policía Azuay N°1.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Ubicadas en el viario principal en las que se destacan el comercio destinado a la compra y venta de vehículos y talleres automotrices

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Además de los parques, en la UF no existen áreas verdes y orillas.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

La existencia de varios negocios automotrices y pequeños talleres de industria son los principales generadores de calles comerciales secundarias, entre las que se destacan la calle Armenillas, Luis Cordero, General Torres y Mariano Cueva.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

La UF San Sebastián dispone de cuatro parques que conforman los centros atractores locales de la zona.

PARQUES

El déficit de parques en la unidad funcional se muestra como una de los principales problemáticas en función del espacio público.

PLAZAS

La plaza Cristo Rey es el único elemento con características de trascendencia.

ESQUINAS

Existen varios espacios con características estanciales de esquina, pero que no muestran una trascendencia importante para el barrio.



SÍNTESIS

Las centralidades se caracterizan por la existencia de cinco equipamientos importantes, sin embargo las particularidades comerciales de los barrios generan importantes flujos para el desplazamiento motorizado.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Registrados principalmente en la Universidad de Católica de Cuenca y los parques de la UF.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

La presencia de los parques y plaza de Cristo Rey albergan a la población infantil.

ALTA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD

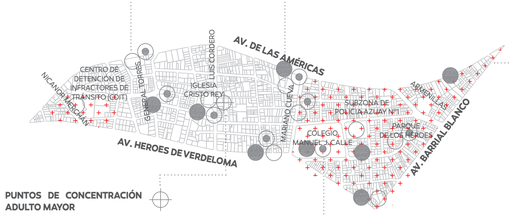
Los habitantes muestran alta preocupación en cuanto a la percepción de su seguridad en las zonas adyacentes a la Av. Barrial Blanco.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

El iglesia Cristo Rey es un atractor local y territorial para los adultos mayores.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

El colegio Manuel J. Calle es el equipamiento con mayor presencia de jóvenes.



SÍNTESIS

Los altos niveles de inseguridad que son percibidos por los habitantes del barrio en la zona comprendida entre la Av. Barrial Blanco y calle Mariano Cueva conforman una estructura interna con características "herméticas" muy fuertes.

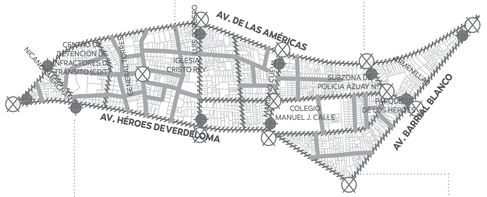
MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO SECUNDARIO

Las vías al interior de la UF se caracterizan por establecer vínculos entre las vías de mayor jerarquía.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Los nodos que se forman con el viario principal y secundario de la unidad funcional generan varios puntos conflictivos en sus intersecciones.



PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Los ingresos hacia el interior de la unidad se encuentran principalmente en las calle sLuis Cordero, Nicanor Merchán y Mariano Cueva.

VIARIO PRINCIPAL

Además de las vías periféricas de la unidad, existen tres vías importantes que atraviesan el barrio y que conectan a los desplazamientos desde el norte al sur y viceversa, calles Nicanor Merchán, Luis Cordero y Mariano Cueva.

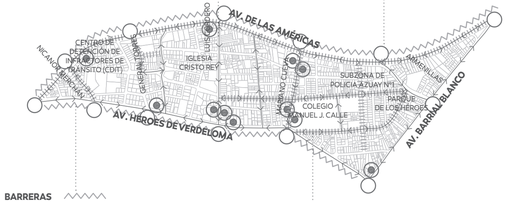
MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Además de las características peatonales que presenta el viario periférico de la UF, al interior existe un fuerte flujo peatonal que se dirige de norte a sur.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Debido a los desplazamientos peatonales en la dirección norte-sur, las puertas principales se ubican en la Av. De las Américas y Av. Héroes de Verdeloma.



BARRERAS

El viario que limita la UF también genera grandes conflictos en la relación con las unidades funcionales adyacentes.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Las líneas de transporte público generan varios puntos estanciales al interior del barrio.

SÍNTESIS

El barrio Cristo Rey está compuesto por una estructura vial importante para la conexión norte-sur de la ciudad, funcionando como articulador de los desplazamientos.

SÍNTESIS

La característica de barrio articulador entre la zona norte y sur de la ciudad que tiene la unidad funcional, le provee de una importante frecuencia en el transporte público, lo que genera desplazamientos peatonales hacia el interior y exterior del barrio, sobre todo en la conexión norte-sur.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BARRERAS

La presencia de la Av. De las Américas al norte y Av. Heroes de Verdeloma al sur del barrio causan los mayores conflictos peatonales, provocando barreras en la movilidad no motorizada.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

En el límite de la UF el viario principal presenta los mayores problemas de baja calidad, en especial la Av. De las Américas, Av.Héroes de Verdeloma y Av. Barrial Blanco, mientras que al interior las calles Nicanor Merchán, Luis Cordero y Mariano Cueva son elementos que reciben grandes flujos vehiculares y aportan significativamente a esta problemática.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Al igual que en barreras, la presencia de este viario no presenta continuidad para el desplazamiento de los peatones



DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Al interior de la unidad, la presencia de flujos vehiculares, dificulta la continuidad del peatón.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Los equipamientos existentes en la zona son los principales atractores vehiculares del barrio, sobresaliendo el CDTI, Subzona de Policía y Universidad Católica de Cuenca.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

La diferencia de nivel entre calzada y acera en la mayoría del viario, además de carecer de vados, establece una deficiente continuidad y accesibilidad.

PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

El viario existente en el sector oeste del barrio presenta calles estrechas que no disponen de adecuados espacios para el peatón.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Los intercambiadores construidos para la espera de las diferentes unidades de transporte público carecen de las condiciones adecuadas para el usuario y transeúnte que se encuentra en las aceras.



LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Con la reubicación del Centro de Rehabilitación Social es necesario establecer nuevos usos para este predio.

CALLES POCO AMABLES

La percepción de inseguridad en la zona este del barrio, provoca un concepto de calle poco amable en sus vías, especialmente en la Av. Barrial Blanco.

SÍNTESIS

La baja calidad ambiental y la discontinuidad peatonal provocadas por el viario principal son las problemáticas de mayor importancia.

SÍNTESIS

Las calles poco amables y los intercambiadores mal acondicionados son algunas de las problemáticas con mayor demanda en la UF, siendo necesaria la intervención prioritaria en estas temáticas.

BELLAVISTA



Bellavista, se encuentran en la periferia de la primera corona de barrios y está en relación directa con las parroquias rurales del norte de la ciudad, el límite sur del barrio está conformado por la Av. De las Américas, uno de los ejes principales de la ciudad y es el máximo concentrador de viajes ya que el ingreso a este viario, garantiza una conexión directa con el resto de la urbe. Tanto es así que los límites este y oeste del barrio también desembocan en la Av. De las Américas.

Por el límite norte la presencia de la quebrada de Milchichig y la diferencia topográfica que esta genera son los elementos que conforman el cierre barrial. Como los principales centros influyentes del sector se destacan algunos establecimientos educativos, así como de equipamientos de recreación. La unidad barrial es identificada con algunos centros poblados al norte, sobre todo por la presencia de la Basílica de la Santísima Trinidad, equipamiento religioso que es un hito a nivel cantonal.

La Basílica, jun to con la Facultad de Odontología de la Universidad Católica de Cuenca, son consideradas las principales centralidades en la Unidad Funcional, ya que también son los encargados de recibir gran cantidad de movimientos peatonales y vehiculares, sin embargo, la presencia de la zona de tolerancia en el límite sur-oeste del barrio, origina algunos procesos particulares en función de los desplazamientos vehiculares y peatonales. La importante confluencia nocturna hacia estos puntos crea grandes conflictos vehiculares, así como una problemática en términos de seguridad y sanidad.

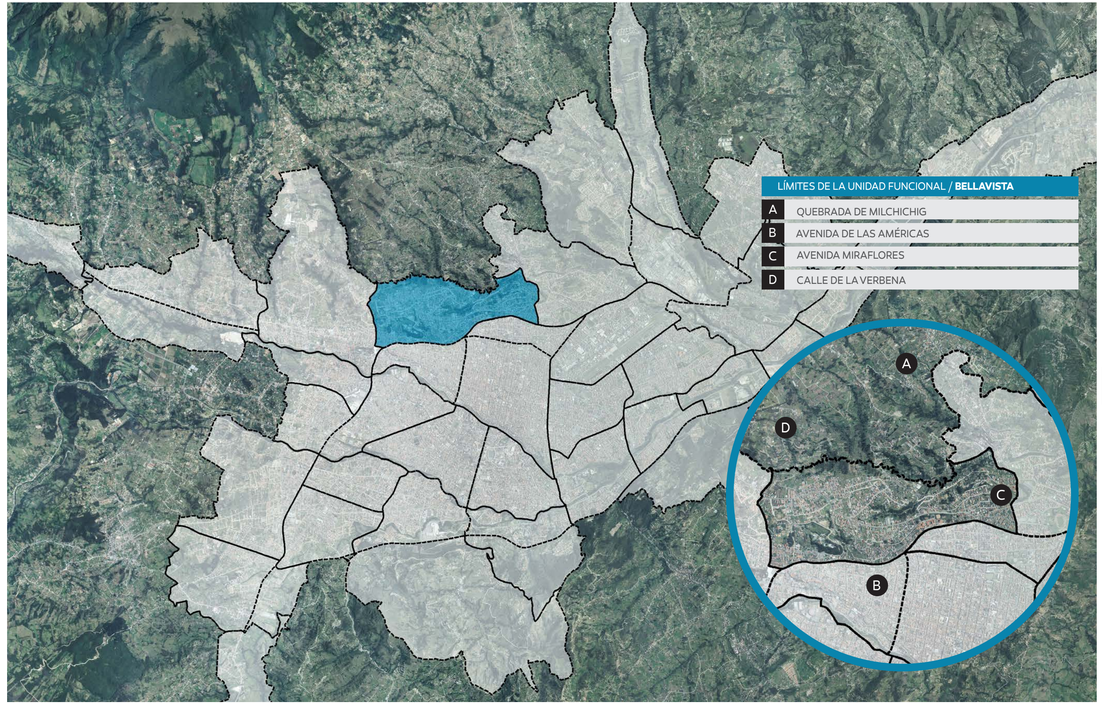
Al interior de la UF se observa la presencia de la Av. Abelardo J. Andrade como un eje divisorio y de distribución, complementado por un conjunto de vías secundarias que se encargan de distribuir el tráfico a nivel residencial.

La distribución, en función de los itinerarios peatonales que existen en el sector, está relacionada en mayor escala con los destinos laborales, educativos y en menor número para el aprovisionamiento de víveres y los servicios comerciales en general, La Av. Abelardo J. Andrade es el principal eje vial para la recepción de flujos peatonales, convitiéndose en el distribuidor norte del transporte público.

En función de las características citadas y debido a su relación con las zonas rurales de la ciudad, los problemas funcionales son evidentes respecto a una ausencia espacial para el peatón, originando también la presencia de calles poco amables.

El alto flujo vehicular que exige el sector en términos de transporte público genera un número importante de intercambiadores, los mismos que en algunos casos responden a una improvisada infraestructura creada por los propios usuarios, por lo tanto la presencia de adecuados espacios para el peatón es deficiente y en algunos casos inexistente.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **BELLAVISTA**







LÍMITES E IDENTIDAD

VÍAS SINGULARES

La Av. Abelardo J. Andrade, Av. Del Cebollar y Av. Del Chofer se presentan como parte del viario singular de la UF.

LIMITE BARRIOS TRADICIONALES

Sectores de la ciudad que por su antigüedad y trascendencia se mantienen en el imaginario colectivo.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Los principales centros atractores se desarrollan a lo largo de la Av. De las Américas, entre los que se destacan el centro comercial Plaza de las Américas, parque de Las Américas y Universidad Católica de Cuenca.

EDIFICIOS

Los edificios de la Facultad de Odontología y la Basílica de la Santísima Trinidad son los dos equipamientos que sobresalen en la identificación del sector.



LIMITE VIARIO

Al sur de la UF la Av. De las Américas es el principal límite barrial, al este la Av. Miraflores y al oeste la calle de La Verbena completan el límite viario

LIMITE HIDROGRÁFICO

Al norte el principal límite está caracterizado por la presencia de la quebrada de Milchichig.

PARQUES

Existe una distribución equilibrada de los parques, sin embargo sus dimensiones e infraestructura generan un déficit para los habitantes.

SÍNTESIS

Los límites de la Unidad Funcional son parte del viario principal de la zona norte de la ciudad y consolidan un barrio periurbano de Cuenca, si bien la quebrada de Milchichig se muestra como una elemento importante al norte, no presenta características fuertes de barrera.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Los equipamientos de educación y salud resaltan en la parte este de laUF, con la presencia de la Facultad de Odontología de la Universidad Católica de Cuenca y el hospital Mariano Estrella, mientras que la zona suroeste tiene una centralidad de carácter especial por la presencia de la "zona de tolerancia".

PARQUES

Existen varios parques, sin embargo sus dimensiones no satisfacen la demanda de los habitantes del barrio.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

La Av. Del Cebollar y la calle Tiopuyo, se desarrollan como sistemas comerciales secundarios en su estructura se destacan pequeñas zonas de talleres y de abastecimiento para el barrio.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Debido a la conexión que tiene la Av. Abelardo J. Andrade con las zonas periféricas de la ciudad y en especial el sector de Racar generan varios puntos de concentración peatonal que sirven como paradas de bus.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Los principales centros atractores en el barrio están relacionados con centros educativos y parques.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

La Av. De las Américas genera desplazamientos comerciales por la presencia de áreas comerciales automotrices, además la Av. Abelardo J. Andrade y Av. Del Chofer que son de diferentes usos comerciales.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Las áreas verdes más representativas son las ubicadas a lo largo de la quebrada Milchichig.

SÍNTESIS

A pesar de la dinámica que tiene la Unidad Funcional no existe una marcada identidad y centralidad local de la misma, los desplazamientos de los habitantes de los barrios se encuentran enfocados hacia la ciudad.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

La existencia de centros educativos infantiles en toda la UF son los principales puntos de concentración infantil seguidos por la presencia de los parques.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Lo equipamientos de educación universitaria y de recreación tienen mayores concentraciones para personas adultas, destacándose la Facultad de Odontología de la Universidad Católica de Cuenca.

ALTA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD

La presencia de la zona de tolerancia al suroeste conlleva una percepción alta de inseguridad, generando gran hermeticidad con respecto a este sector.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

En la Unidad Funcional Bellavista la concentración de jóvenes se vincula con la existencia de colegios, parques y zonas de recreación.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Los equipamientos de culto son los principales centros de concentración para adultos mayores, especialmente los fines de semana.

SÍNTESIS

Si bien toda la estructura social se desarrolla mayoritariamente en las zonas de recreación y educación, la zona de tolerancia es una de los puntos atractores, tanto peatonales como vehiculares, que necesitan intervención urgente en su composición y distribución espacial.

MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO SECUNDARIO

El viario interno de Bellavista está compuesto por estructuras viales residenciales conectadas al viario principal de la Av. Abelardo J. Andrade, Av. Del Cebollar y Av. Del Chofer.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

La interacción vial que existe entre el viario secundario y principal construye varios nodos a lo largo de la Av. Abelardo J. Andrade, destacándose entre estos el originado por la Av. Del Chofer.



PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Los principales ingresos a la unidad funcional se encuentran en la Av. De las Américas.

VIARIO PRINCIPAL

Además de las vías periféricas de la unidad funcional, el viario interno constituido por la Av. Abelardo J Andrade, Av. Del Chofer y Av. Del Cebollar forman la red principal del barrio.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Los desplazamientos peatonales principales se generan a lo largo del viario principal, debido a la presencia del transporte público.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Ubicadas principalmente en las Av. Abelardo J. Andrade debido a su característica de generador de viajes.



BARRERAS

Las barreras más sobresalientes en la unidad funcional están formadas por la Av. De las Américas al sur y la quebrada Milchichig al norte.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Esta característica barrial se encuentra principalmente en la Av. Abelardo J Andrade.

ESCALINATA

Las diferencias topográficas de la unidad funcional están salvadas mediante la presencia de escalinatas.

SÍNTESIS

El diagnostico de motorización en la unidad funcional nos muestra una fuerte dependencia de la población hacia el centro de la ciudad, mediante la conexión que existe entre la Av. Abelardo J. Andrade y la Av. De las Américas, por lo que esto nos demuestra que la Av. Abelardo J. Andrade es un fuerte elemento divisorio de este barrio.

SÍNTESIS

Debido a las dimensiones de la unidad funcional, la relación del peatón con sus desplazamientos se genera a partir de la Av. Abelardo J. Andrade y la presencia del transporte público.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

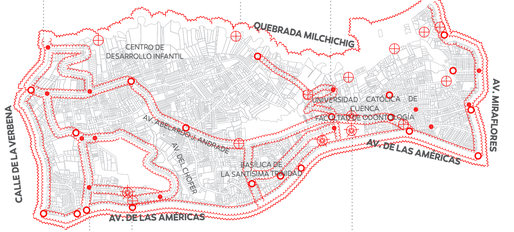
El gran movimiento vehicular en las vías periféricas e internas contribuyen a la baja calidad ambiental del barrio.

BARRERAS

La Av. De las Américas al sur y la quebrada Milchichig al norte son las principales barreras para una óptima conexión note sur.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Al interior del barrio la presencia de la Av. Abelardo J Andrade genera los mayores conflictos en la continuidad peatonal.



DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

En general el viario interior presenta algunos puntos de discontinuidad peatonal.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

La falta de elementos como vados, rampas y plataformas evita una continuidad para los peatones.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Además de los equipamientos existentes en la unidad funcional, la presencia de la zona de tolerancia genera importantes desplazamientos a este sector.

PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Si bien la Av. Abelardo J. Andrade dispone de una buena sección vial, algunos tramos necesitan espacios adecuados para el peatón.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Los intercambiadores ubicados en la Av. Abelardo J. Andrade son los que más presentan problemas en el acondicionamiento de los intercambiadores.



LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

La zona de tolerancia es uno de los lugares con mayores problemas de deterioro.

CALLES POCO AMABLES

La falta de un adecuado espacio para el peatón y los altos flujos vehiculares en el viario se presentan como calles poco amables.

SÍNTESIS

La principal problemática es la presencia de viarios que carecen de las garantías necesarias para los desplazamientos no motorizados.

SÍNTESIS

Los espacios infrautilizados en áreas verdes, parques y viario son los elementos que más problemáticas espaciales presentan, entre ellos la zona de tolerancia que posee mayores dificultades y que necesita una inmediata intervención.

AEROPUERTO



Es una de las unidades funcionales atractoras de mayor flujo vehicular y peatonal en la ciudad, en ella se sitúan dos infraestructuras de importancia como la Terminal de Transporte Terrestre y el Aeropuerto, se ubica también aquí el campus de la universidad Politécnica Salesiana, un centro comercial y dos sitios de abastecimiento para la construcción como principales destinos de viajes, así como comercios de compra y venta de vehículos, además de algunas industrias.

El aeropuerto de servicio regional, es una infraestructura infranqueable que no permite una permeabilidad urbana dentro de los límites de la Unidad Funcional, que divide de cierta forma al barrio en dos áreas desconectadas.

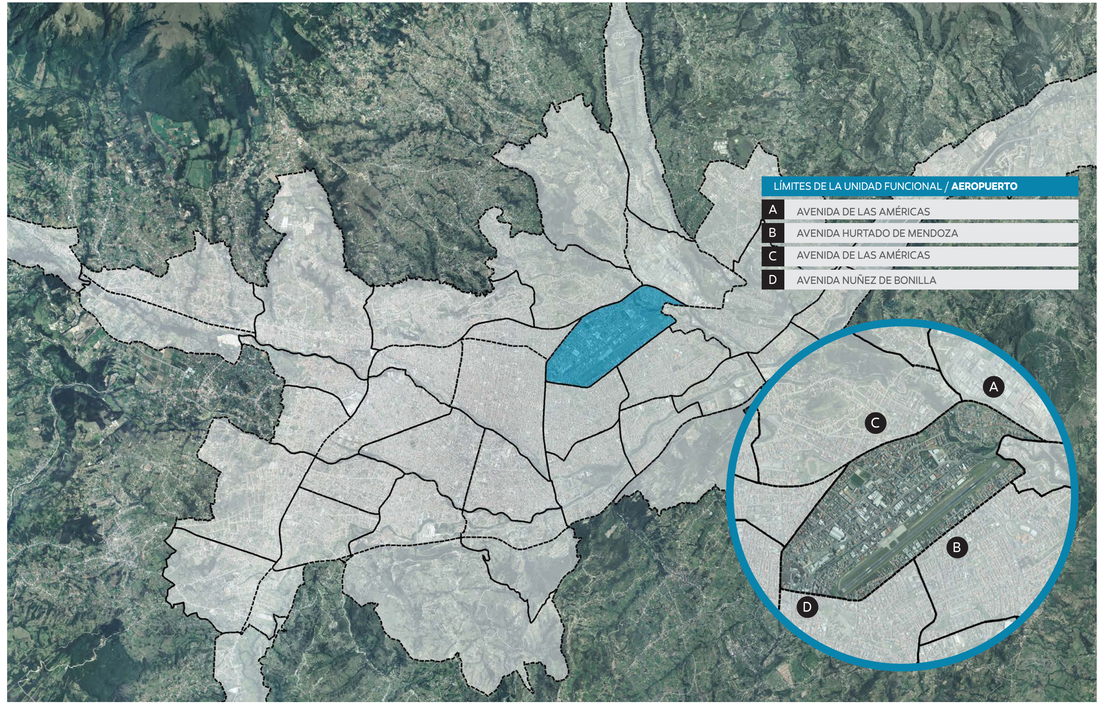
Las avenidas España y Gil Ramírez Dávalos soportan un volumen de tráfico intenso tanto por las actividades comerciales y de transporte que ahí se desarrollan, actúan como ejes de vinculación tanto hacia el Centro Histórico como a otras zonas de la ciudad.

A pesar de contar con alta intensidad de flujos peatonales debido a que la zona es un lugar de transición a fuentes de empleo. Por su proximidad a la zona industrial su potencial se ve disminuido por las condiciones ambientales desfavorables, posee escasez de arbolado viario, contaminación acústica y atmosférica.

Es importante indicar que el lugar presenta importante dinámica y actividad comercial durante el día por los usos concentrados en la mayor parte del territorio; en la noche hay zonas que se convierten en áreas peligrosas tornándose inseguras, sumadas a la falta de iluminación de ciertas vías.

Los usos residenciales se encuentran en menor proporción, encontrándose en áreas menos transitadas y la percepción de inseguridad aumenta por la noche por la falta de usos cotidianos casi inexistentes en el barrio, así como también el bajo número de las áreas recreativas.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **AEROPUERTO**







LÍMITES E IDENTIDAD

VÍAS SINGULARES

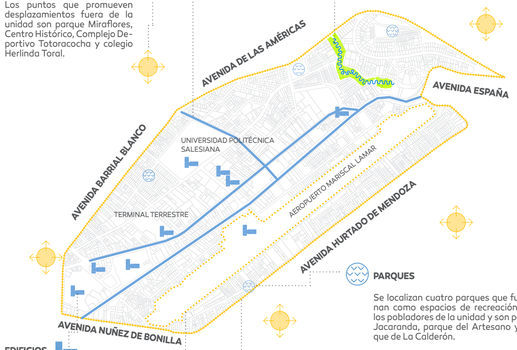
Son denominadas como vías singulares la Av. España, Av. Gil Ramírez Dávalos y Turuhuaico por encontrarse cerca de equipamientos de administrativos, educativos y comerciales importantes.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Los puntos que promueven desplazamientos fuera de la unidad son parque Miraflores, Centro Histórico, Complejo Deportivo Totoracocha y colegio Herlinda Toral.

LIMITE HIDROGRÁFICO

Al interior de la unidad se encuentra un fragmento del río Milchichig convirtiéndose en una barrera física.



PARQUES

Se localizan cuatro parques que funcionan como espacios de recreación para los pobladores de la unidad y son parque Jacaranda, parque del Artesano y parque de La Calderón.

EDIFICIOS

Dentro de los encontrados tenemos edificios de carácter educativo, comercial, textil y de transporte como el aeropuerto Mariscal Lamar y la Terminal Terrestre.

LÍMITE INFRANQUEABLE

Se considera al aeropuerto Mariscal Lamar por sus características en la unidad

LÍMITE VIARIO

Está generado por las vías que bordean la unidad, las cuales son: Av. Huayna Cápac, Núñez de Bonilla, Av. Hurtado de Mendoza, Av. España, Av. De las Américas y Av. Barrial Blanco.

SÍNTESIS

Los límites son: Al norte a Av. Barrial Blanco, al sur la Av. Hurtado de Mendoza, al este la Av. De las Américas y por el oeste la Av. Núñez de Bonilla.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

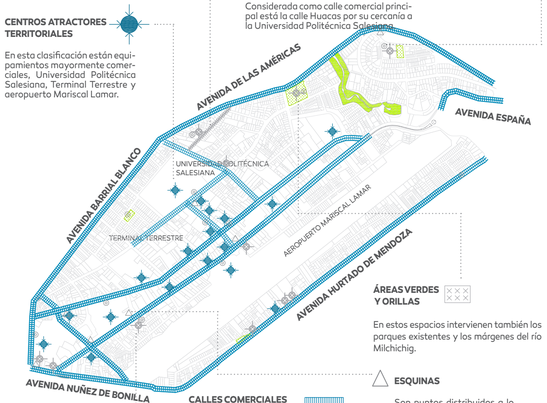
Están ubicados en las cercanías de los principales equipamientos y áreas de recreación dentro de la unidad.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Considerada como calle comercial principal está la calle Huacas por su cercanía a la Universidad Politécnica Salesiana.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

En esta clasificación están equipamientos mayormente comerciales, Universidad Politécnica Salesiana, Terminal Terrestre y aeropuerto Mariscal Lamar.



ÁREAS VERDES Y ORILLAS

En estos espacios intervienen también los parques existentes y los márgenes del río Milchichig.

ESQUINAS

Son puntos distribuidos a lo largo de la calle Elia Liut y Sebastián de Benalcázar, y en la Av. Huayna Cápac y Av. De las Américas.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Están identificadas calles como Av. De las Américas, Av. Barrial Blanco, Av. Huayna Cápac, Av. Núñez de Bonilla, Av. Hurtado de Mendoza, Av. España, Av. Gil Ramírez Dávalos, Sebastián de Benalcázar, Turuhaico, Elia Liut y Calle Vieja.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Conformados por escuela Juan Montalvo, Bancos, parque Jacaranda, parque del Artesano, gasolineras y comercios menores.

SÍNTESIS

Debido a la característica especial de esta unidad por la presencia de laTerminal Terrestre y aeropuerto Mariscal Lamar éstos son los grandes atractores de población.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Lugares como la escuela Juan Montalvo, parque de La Calderón, parque Jacarandá, parque del Artesano y Terminal Terrestre reúnen población infantil debido a las actividades que en éstos se desarrollan.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Encontrados en los parque de la unidad, comercios menores, Centro Comercial Miraflores, Pasamanería, aeropuerto Mariscal Lamar y Terminal Terrestre.

ALTA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD

Debido a sus características estas zonas son consideradas inseguras; el sector de la Av. de la Independencia y la Calle Vieja y los tramos aledaños al Aeropuerto y Terminal Terrestre.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Estos puntos están localizados en comercios menores, parques y aeropuerto Mariscal Lamar.

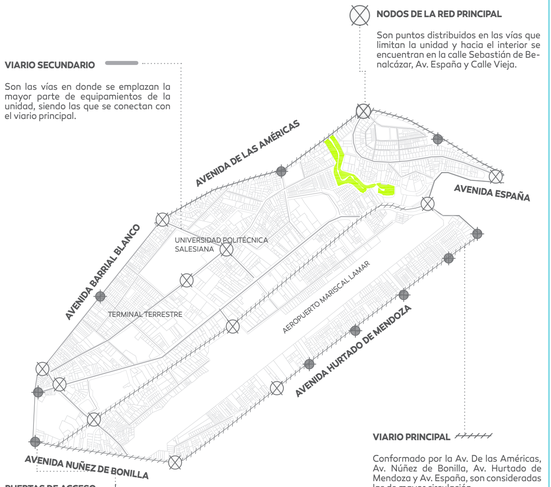
PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Se localizan en los parques, escuela Juan Montalvo, Universidad Politécnica Salesiana, Centro Comercial Miraflores, Pasamanería SA, aeropuerto Mariscal Lamar y Terminal Terrestre.

SÍNTESIS

Los espacios de mayor concentración en general son los parques existentes al interior de la unidad barrial.

MOVILIDAD MOTORIZADA



VIARIO SECUNDARIO

Son las vías en donde se emplazan la mayor parte de equipamientos de la unidad, siendo las que se conectan con el viario principal.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Son puntos distribuidos en las vías que limitan la unidad y hacia el interior se encuentran en la calle Sebastián de Benalcázar, Av. España y Calle Vieja.

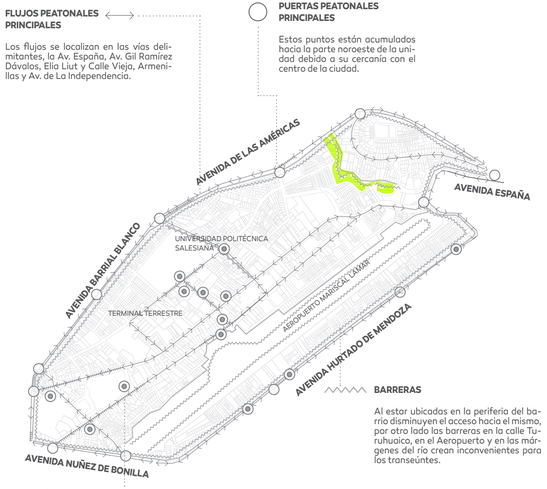
VIARIO PRINCIPAL

Conformado por la Av. De las Américas, Av. Núñez de Bonilla, Av. Hurtado de Mendoza y Av. España, son consideradas las de mayor circulación.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Estos puntos se encuentran en las arterias que rodean el barrio, tomando en cuenta que en la Av. Hurtado de Mendoza existe mayor presencia.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA



FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Los flujos se localizan en las vías delimitantes, la Av. España, Av. Gil Ramírez Dávalos, Elia Liut y Calle Vieja, Armenillas y Av. de La Independencia.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Estos puntos están acumulados hacia la parte noroeste de la unidad debido a su cercanía con el centro de la ciudad.

BARRERAS

Al estar ubicados en la periferia del barrio disminuyen el acceso hacia el mismo, por otro lado las barreras en la calle Turuhuaico, en el Aeropuerto y en las márgenes del río crean inconvenientes para los transeúntes.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Debido a la conformación espacial esta unidad presenta pocos espacios de ocupación estancial localizados en pequeños tramos en la Av. De las Américas, Av. Huayna-Cápac y Av. Hurtado de Mendoza.

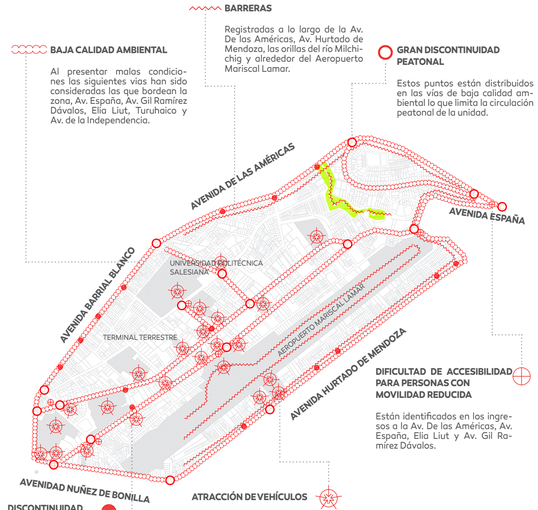
SÍNTESIS

El viario principal de esta unidad funcional es de gran importancia ya que distribuye los flujos vehiculares hacia los distintos sectores de la ciudad y visceversa.

SÍNTESIS

Los flujos peatonales provocados por los equipamientos se ven disminuidos debido a la presencia de barreras y escasos espacios de ocupación estancial.

PROBLEMAS FUNCIONALES



BARRERAS

Registradas a lo largo de la Av. De las Américas, Av. Hurtado de Mendoza, las orillas del río Milchichig y alrededor del Aeropuerto Mariscal Lamar.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Al presentar malas condiciones las siguientes vías han sido consideradas las que bordean la zona, Av. España, Av. Gil Ramírez Dávalos, Elia Liut, Turuhaico y Av. de la Independencia.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Estos puntos están distribuidos en las vías de baja calidad ambiental lo que limita la circulación peatonal de la unidad.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Están identificados en los ingresos a la Av. De las Américas, Av. España, Elia Liut y Av. Gil Ramírez Dávalos.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Estos sitios son generados por equipamientos educativos, comerciales, textiles y de transporte que poseen parqueaderos.

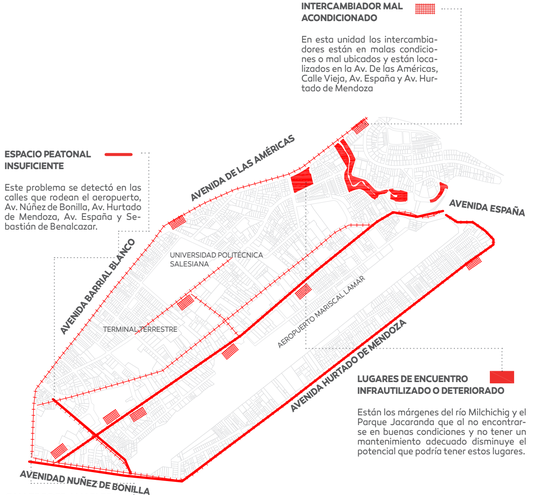
DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

En la periferia de la unidad están dispuestos en las vías de borde, y en el interior en la Av. Hurtado de Mendoza y Av. España.

SÍNTESIS

A causa de la baja calidad ambiental y la atracción vehicular, los peatones han sido desplazados cada vez más.

PROBLEMAS ESPACIALES



INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

En esta unidad los intercambiadores están en malas condiciones o mal ubicados y están localizados en la Av. De las Américas, Calle Vieja, Av. España y Av. Hurtado de Mendoza

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Este problema se detectó en las calles que rodean el aeropuerto, Av. Núñez de Bonilllo, Av. Hurtado de Mendoza, Av. España y Sebastián de Benalcazar.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Están los márgenes del río Milchichig y el Parque Jacaranda que al no encontrarse en buenas condiciones y no tener un mantenimiento adecuado disminuye el potencial que podría tener estos lugares.

CALLES POCO AMABLES

Debido a sus veredas en mal estado y estrechas son Av. De las Américas, Av. Barrial Blanco, Av. Huayna-Cápac, Av. Núñez de Bonilla, Av. Hurtado de Mendoza, Av. España, Av. Hurtado de Mendoza, Av. Gil Ramírez Dávalos, Sebastián de Benalcázar, Av. Elia Liut y Calle Vieja.

SÍNTESIS

Al tener espacios poco agradables, descuidados y sin mantenimiento se generan lugares con poca afluencia de la población.

CEMENTERIO

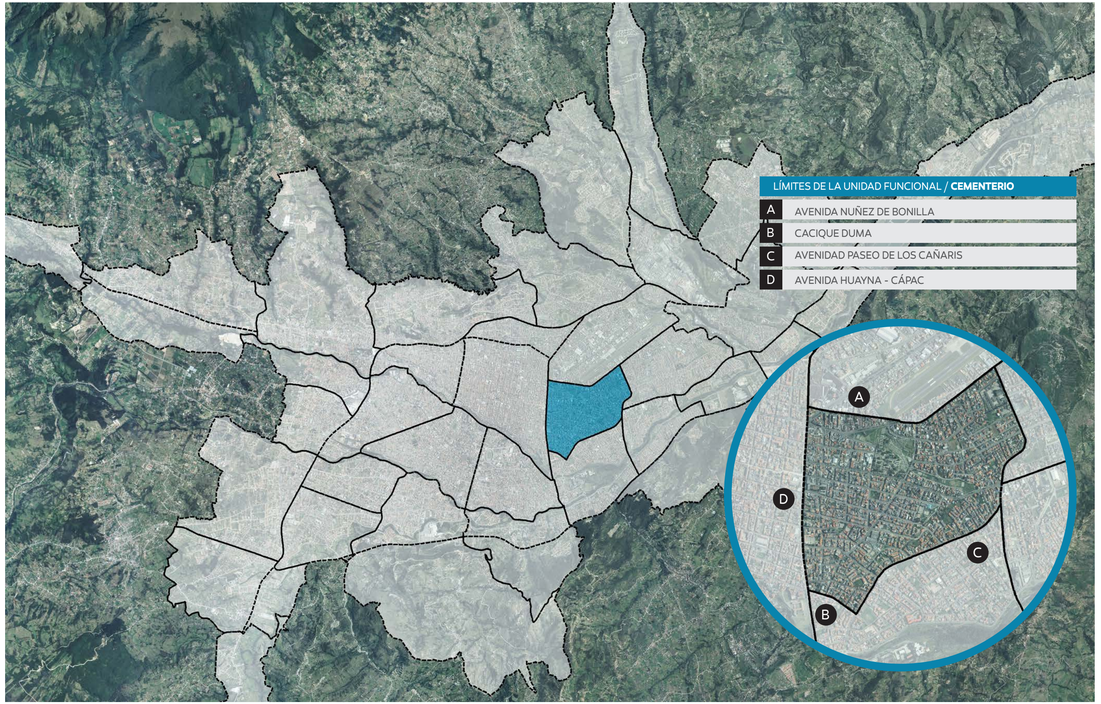


Es una zona residencial en mayor porcentaje; a pesar de su proximidad al Centro Histórico no concentra equipamientos que atraigan viajes al sector, es un barrio de transición a otras zonas y los viajes desde y hacia éste se vinculan con otros equipamientos cercanos ubicados fuera de la Unidad Funcional, que influyen en su dinámica como la zona comercial del mercado Nueve de Octubre, la zona industrial, el Aeropuerto y la Terminal Terrestre.

La población se concentra en las áreas recreativas como los parques Corazón de María, La República, el Víctor Aguilar, La Unión, Machinaza y Banco de la Vivienda, son espacios escazos que requieren el mejoramiento de su diseño urbano.

Los equipamientos educativos concentran un número considerable de personas como elos colegios Herlinda Toral y Atenas del Ecuador, y las esuelas Teresa Valsé, Manuela Cañizares y Julio Abad Chica, repartidos de forma homogénea en el territorio.

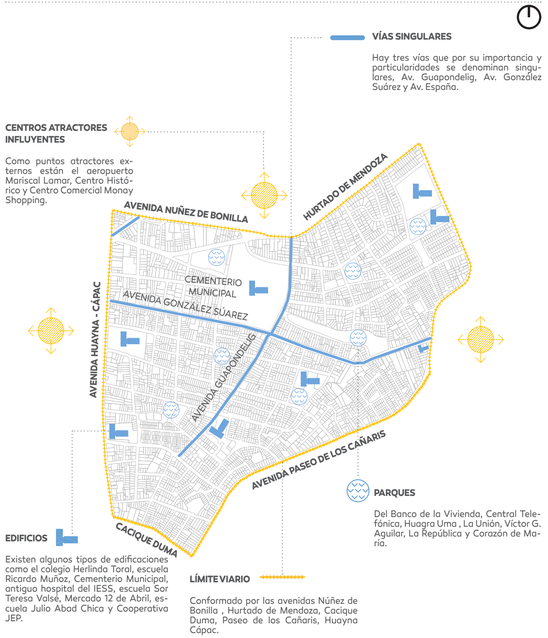
UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **CEMENTERIO**







LÍMITES E IDENTIDAD



VÍAS SINGULARES

Hay tres vías que por su importancia y particularidades se denominan singulares, Av. Guapondelig, Av. González Suárez y Av. España.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Como puntos atractores externos están el aeropuerto Mariscal Lamar, Centro Histórico y Centro Comercial Monay Shopping.

PARQUES

Del Banco de la Vivienda, Central Telefónica, Huagra Uma , La Unión, Víctor G. Aguilar, La República y Corazón de María.

EDIFICIOS

Existen algunos tipos de edificaciones como el colegio Herlinda Toral, escuela Ricardo Muñoz, Cementerio Municipal, antiguo hospital del IESS, escuela Sor Teresa Valsé, Mercado 12 de Abril, escuela Julio Abad Chica y Cooperativa JEP.

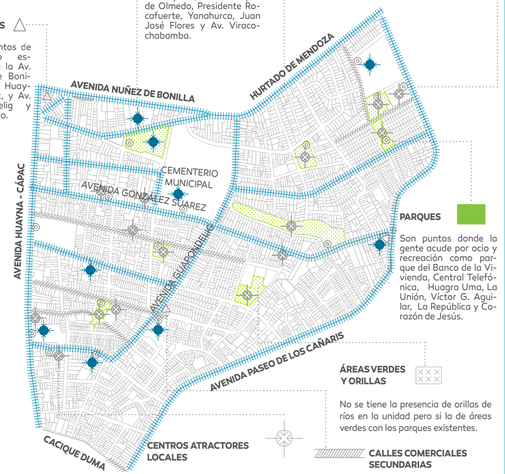
LÍMITE VIARIO

Conformado por las avenidas Núñez de Bonilla , Hurtado de Mendoza, Cacique Duma, Paseo de los Cañaris, Huayna Cápac.

SÍNTESIS

Este barrio limita al norte con la Av. Núñez de Bonilla y Av. Hurtado de Mendoza, al sur con la calle Cacique Duma, al este Av. Paseo de los Cañaris y al oeste Av. Huayna-Cápac.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES



CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Secretaría del Agua, parque La Unión, Cementerio Municipal, colegio Herlinda Toral, clínica Médica del Sur, Cooperativa JEP, escuela Sor Teresa Valsé, clínica La Paz y mercado 12 de Abril.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Por los tipos de equipamientos que existen son Av. Núñez de Bonilla, Av. Hurtado de Mendoza, Av. Paseo de los Cañaris, Av. Huayna-Cápac. Av. Gonzáles Suárez, Av. Guapondelig, Av. España, José Joaquín de Olmedo, Presidente Rafaguerte, Yanahurco, Juan José Flores y Av. Viracochabamba.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Ubicados en parques, Cementerio Municipal, Colegio Herlinda Toral, Escuela Ricardo Muñoz, escuela Sor Teresa Valsé, mercado 12 de Abril y antiguo hospital del IESS por los servicios que ofrecen a la población.

ESQUINAS

Estos puntos de encuentro están entre la Av. Núñez de Bonilla y Av. Huayna-Cápac, y Av. Guapondelig y Eloy Alfaro.

PARQUES

Son puntos donde la gente acude por ocio y recreación como parque del Banco de la Vivienda, Central Telefónica, Huagra Uma, La Unión, Víctor G. Aguilar, La República y Corazón de Jesús.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

No se tiene la presencia de orillas de ríos en la unidad pero si la de áreas verdes con los parques existentes.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Escuela Ricardo Muñoz, parque del Banco de la Vivienda, parque Central Telefónica, parque Huagra Uma, iglesia Corazón de Jesús, parque Corazón de María, parque Víctor G. Aguilar, escuela Manuela Cañizares y comercios menores.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Esta red de vías complementa las principales Río Malacatus, Ayapungo, La República, Eloy Alfaro, Jaime Roldós y Cacique Duma.

SÍNTESIS

Por la presencia de centros atractores, calles comerciales y parques esta unidad presenta una gran concentración peatonal.

ACTIVIDAD SOCIAL



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Los espacios de mayor concentración infantil son las unidades educativas y los parques del barrio.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

La población adulta acude a parques, gasolinera, Cementerio Municipal, mercado 12 de Abril y Av. Huayna-Cápac.

ALTA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD

Esta percepción está ligada a calles desoladas o espacios conglomerados en Av. Núñez de Bonilla, Av. Hurtado de Mendoza, Paseo de los Cañaris, Av. Guapondelig y mercado 12 de Abril.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Los jóvenes se reúnen en espacios como parques, unidades educativas, gasolinera y Cementerio Municipal.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Los adultos mayores frecuentan sitios como algunos centros educativos y parques.

SÍNTESIS

La concentración de población se da en los parques existentes en la unidad ya que son los únicos espacios verdes para actividades de recreación.

MOVILIDAD MOTORIZADA



NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Distribuidos en las vías de borde y en la intersección entre la Av. González Suárez y Av. Guapondelig.

VIARIO SECUNDARIO

Como viario secundario se consideran la mayoría de vías interiores que conectan de una u otra manera a las principales.

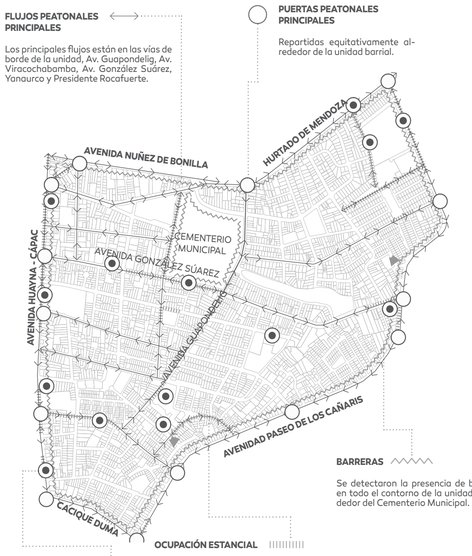
VIARIO PRINCIPAL

Son Av. Núñez de Bonilla, Av. Hurtado de Mendoza, Cacique Duma, Av. Paseo de los Cañaris y Av. Huayna-Cápac, las que absorben el flujo vehicular más alto.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Están localizados en la Av. Huayna-Cápac y Paseo de los Cañaris.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA



FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Los principales flujos están en las vías de borde de la unidad, Av. Guapondelig, Av. Viracochabamba, Av. González Suárez, Yanaurco y Presidente Rocafuerte.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Repartidas equitativamente alrededor de la unidad barrial.

BARRERAS

Se detectaron la presencia de barreras en todo el contorno de la unidad y alrededor del Cementerio Municipal.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Ubicada en tramos de la Av. Paseo de los Cañaris y Av. Huayna-Cápac, en Av. González Suárez, Río Malacatus, Octavio Díaz, Av. Viracochabamba y Cacique Chamba.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Localizados en las cercanías a los equipamientos más importantes de la unidad.

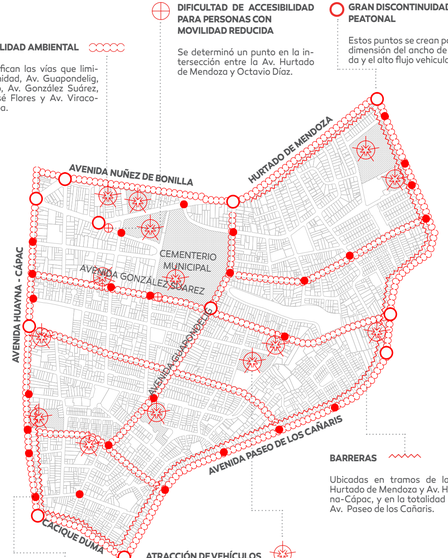
SÍNTESIS

Los mayores flujos vehiculares están en el viario principal, es decir en el contorno de la unidad lo que beneficia flujo al interior de misma.

SÍNTESIS

En esta unidad existen una gran cantidad de flujos peatonales, sin embargo debido a la calidad espacial la ocupación estancial es menor.

PROBLEMAS FUNCIONALES



BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Se identifican las vías que limitan la unidad, Av. Guapondelig, Yanaurco, Av. González Suárez, Juan José Flores y Av. Viracochabamba.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Se determinó un punto en la intersección entre la Av. Hurtado de Mendoza y Octavio Díaz.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Estos puntos se crean por la gran dimensión del ancho de la calzada y el alto flujo vehicular.

BARRERAS

Ubicados en tramos de la Av. Hurtado de Mendoza y Av. Huayna-Cápac, y en la totalidad de la Av. Paseo de los Cañaris.

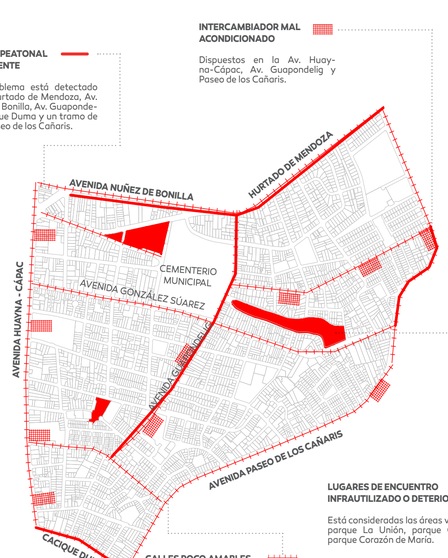
ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Generados por equipamientos educativos, de salud, abastecimiento y de culto.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

En su mayoría estos puntos están ubicados en lugares donde existe baja calidad ambiental.

PROBLEMAS ESPACIALES



ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Este problema está detectado en Av. Hurtado de Mendoza, Av. Núñez de Bonilla, Av. Guapondelig, Cacique Duma y un tramo de la Av. Paseo de los Cañaris.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Dispuestos en la Av. Huayna-Cápac, Av. Guapondelig y Paseo de los Cañaris.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Está consideradas las áreas verdes como parque La Unión, parque Gualaquiza, parque Corazón de María.

CALLES POCO AMABLES

Son las vías que limitan la unidad, Av. Guapondelig, Yanhaurco, González Suárez y Av. Viracochabamba.

SÍNTESIS

La baja calidad ambiental es el principal problema funcional de la unidad, que está producida principalmente por el flujo vehicular alto.

SÍNTESIS

Los problemas espaciales de este barrio se dan por la falta de espacio y mantenimiento adecuado en aceras y el mobiliario insuficiente.

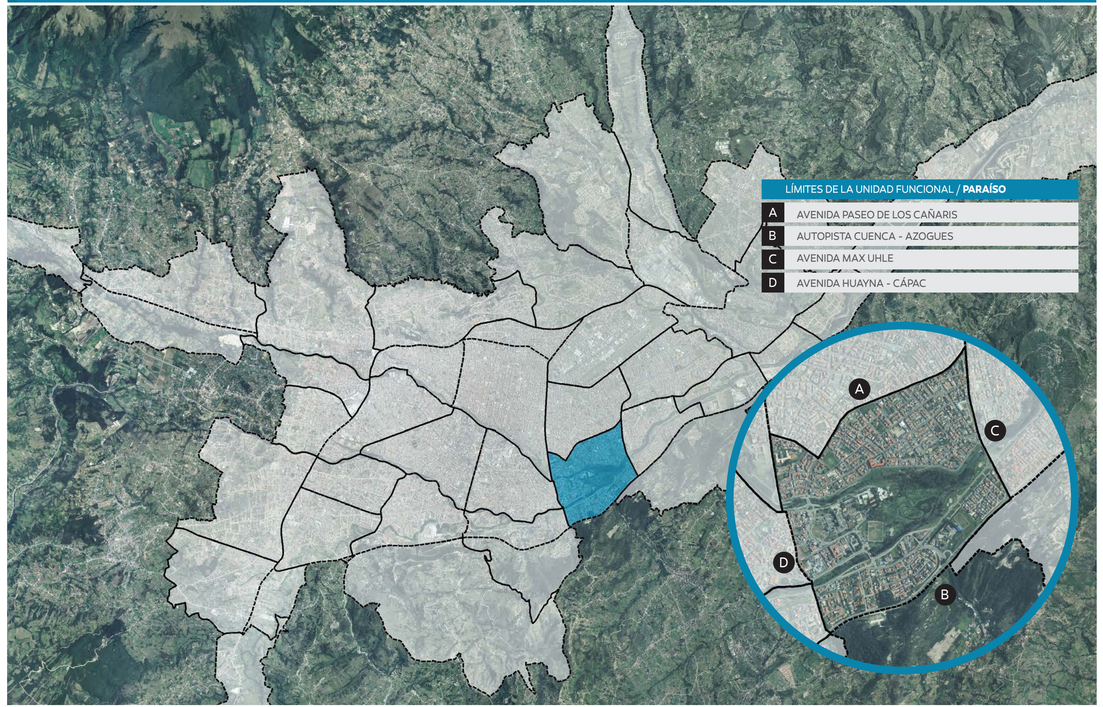
PARAÍSO



Esta Unidad Funcional cuenta con características singulares en su configuración espacial, en la parte central del barrio la cruzan los ríos Tomebamba y Yanuncay. Esta zona no se vincula mayormente con el Centro Histórico, aunque dentro de ella está uno de los vecindarios tradicionales de Cuenca: Las Herrerías, con una riqueza histórica y tradicional importante.

Esta Unidad Funcional está delimitada por un importante sistema viario que consolidan la zona.

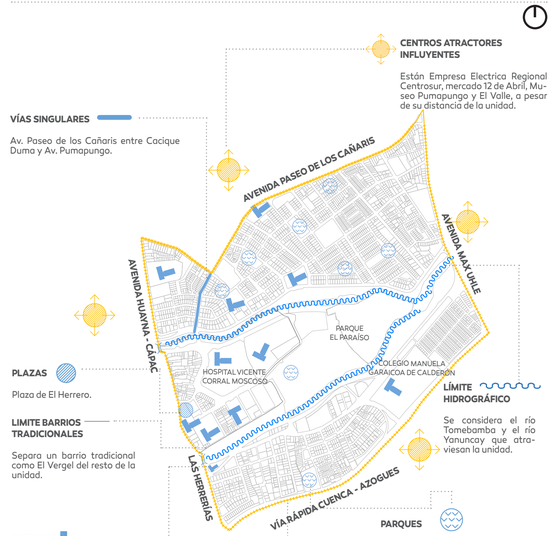
UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **PARAÍSO**







LÍMITES E IDENTIDAD



CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Están Empresa Electrica Regional Centrosur, mercado 12 de Abril, Museo Pumapungo y El Valle, a pesar de su distancia de la unidad.

VÍAS SINGULARES

Av. Paseo de los Cañaris entre Cacique Duma y Av. Pumapungo.

PLAZAS

Plaza de El Herrero.

LIMITE BARRIOS TRADICIONALES

Separa un barrio tradicional como El Vergel del resto de la unidad.

EDIFICIOS

Se encuentran edificios de departamentos, hospital Vicente Corral Moscoso, Facultad de Medicina, Facultad de Odontología, Escuela de Enfermería, Mueso de las Artes del Fuego, Centro de Salud N°1, Subsecretaría Regional Zona 6, escuela Aurelio Aguilar, colegio César Dávila Andrade, colegio Daniel Córdova, colegio Manuela Garaicoa de Calderón y Quinta Bolívar.

LÍMITE VIARIO

Está dado por Av. Paseo de los Cañaris y Cacique Duma, Vía Rápida Cueca-Azogues, Av. Max Uhle, Av. Huayna-Cápac y Las Herrerías.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

Se considera el río Tomebamba y el río Yanuncay que atraviesan la unidad.

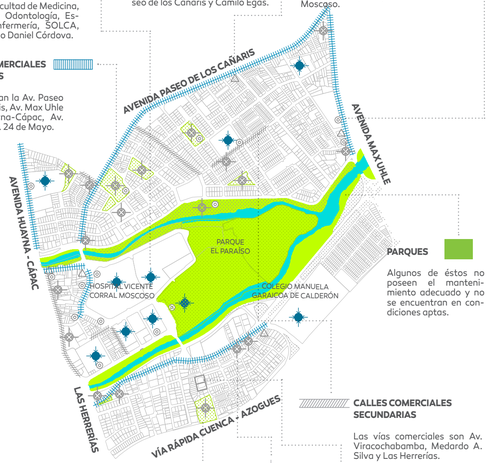
PARQUES

Están parque El Paraíso, parque del Jardín, parque Cdla. El Paraíso, parque Paraíso III, parque La Prensa, parque Cdla. Álvarez, parque de Uzho y parque Guaiquiza.

SÍNTESIS

La unidad está limitada hacia el norte por la Av. Paseo de los Cañaris y Cacique Duma, al sur por la vía rápida Cueca-Azogues, al este la Av. Max Uhle y al oeste por la Av. Huayna-Cápac y Las Herrerías.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES



CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Son Centro de Salud N°1, colegio César Dávila Andrade, ADINEA, hospital Vicente Corral Moscoso, Facultad de Medicina, Facultad de Odontología, Escuela de Enfermería, SOLCA, CRA y colegio Daniel Córdova.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Se encuentran la Av. Paseo de los Cañaris, Av. Max Uhle y Av. Huayna-Cápac, Av. Paraíso y Av. 24 de Mayo.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Entre estos espacios están los parques y márgenes de los ríos Tomebamba y Yanuncay.

ESQUINAS

Ubicada entre la Av. Doce de Abril y Las Herrerías, Av. Paraíso y Av. Paseo de los Cañaris, Av. 24 de Mayo y vía a El Valle, Av. Max Uhle y Pasaje Perezpata, y Av. Paseo de los Cañaris y Camilo Egas.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Dentro de estos centros están Plaza Bocatti, comercios menores, parques, escuela Aurelio Aguilar, plaza de El Herrero y orilla del río Tomebamba.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Se encuentran en parques, unidades educativas, comercios, la orilla del río Tomebamba y hospital Vicente Corral Moscoso.

PARQUES

Algunos de éstos no poseen el mantenimiento adecuado y no se encuentran en condiciones aptas.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Las vías comerciales son Av. Viracochabamba, Medardo A. Silva y Las Herrerías.

CANCHAS

Se identifica una cancha en el sur de la unidad barrial.

SÍNTESIS

Existe gran cantidad de centros atractores distribuidos en la unidad barrial por lo que se genera a la vez varios puntos de concentración peatonal.

ACTIVIDAD SOCIAL



ALTA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD

En la unidad se identifican los márgenes de los ríos Tomebamba y Yanuncay.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Los adultos se concentran en áreas verdes, equipamientos de salud y comercios menores.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Se reúne en lugares como parques y equipamientos educativos.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Los sitios de encuentro de este sector de la población son hospitales, centro de salud y áreas verdes.

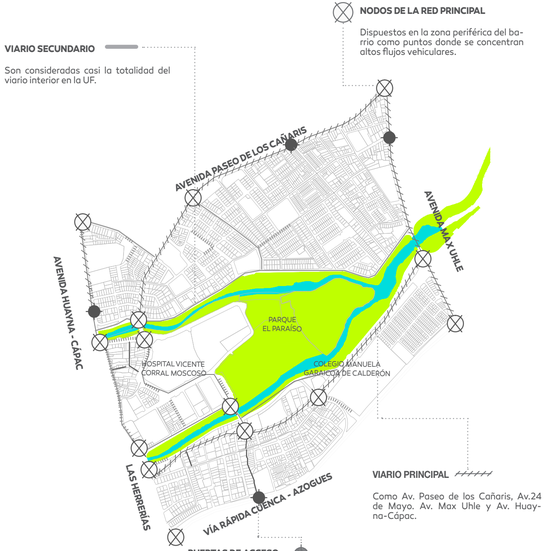
PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

La población joven se encuentra en parques, instituciones educativas de segunda y tercer nivel, localidades de alimentación y salud.

SÍNTESIS

En este barrio la actividad social se produce mayormente en las áreas verdes existentes, sin embargo los orillas de los ríos tienen una alta percepción de inseguridad.

MOVILIDAD MOTORIZADA



VIARIO SECUNDARIO

Son consideradas casi la totalidad del viario interior en la UF.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Dispuestos en la zona periférica del barrio como puntos donde se concentran altos flujos vehiculares.

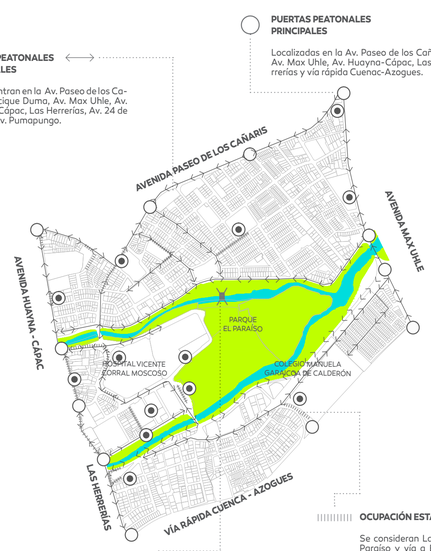
VIARIO PRINCIPAL

Como Av. Paseo de los Cañaris, Av.24 de Mayo, Av. Max Uhle y Av. Huayna-Cápac.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Son puntos localizados en cada vía limitante de la unidad cuya discontinuidad se da en menor grado.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA



FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Se encuentran en la Av. Paseo de los Cañaris, Cacique Duma, Av. Max Uhle, Av. Huayna-Cápac, Las Herrerías, Av. 24 de Mayo y Av. Pumapungo.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Localizadas en la Av. Paseo de los Cañaris, Av. Max Uhle, Av. Huayna-Cápac, Las Herrerías y vía rápida Cuenac-Azogues.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Se consideran Las Herrerías, Av. Paraíso y vía a El Valle, por los equipamientos cercanos a las mismas.

PASARELA PEATONAL

Es un punto de unión al interior de Parque El Paraíso sobre el río Tomebamba.

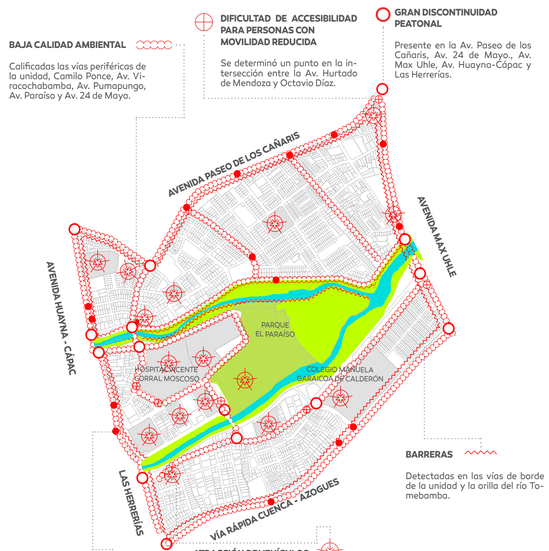
SÍNTESIS

La mayor cantidad del viario de la unidad está destinado al transporte motorizado debido a las facilidades para la circulación vehicular.

SÍNTESIS

Se generan grandes flujos peatonales a lo largo de las vías principales pese a la imponente presencia del vehículo en la zona.

PROBLEMAS FUNCIONALES



BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Calificadas las vías periféricas de la unidad, Camilo Ponce, Av. Viracochabamba, Av. Pumapungo, Av. Paraíso y Av. 24 de Mayo.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Se determinó un punto en la intersección entre la Av. Hurtado de Mendoza y Octavio Díaz.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Presente en la Av. Paseo de las Cañaris, Av. 24 de Mayo., Av. Max Uhle, Av. Huayna-Cápac y Las Herrerías.

BARRERAS

Detectadas en las vías de borde de la unidad y la orilla del río Tomebamba.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Se encuentra en las vías en el contorno del barrio, además en la Av. Viracochabamba y Av. Pumapungo.

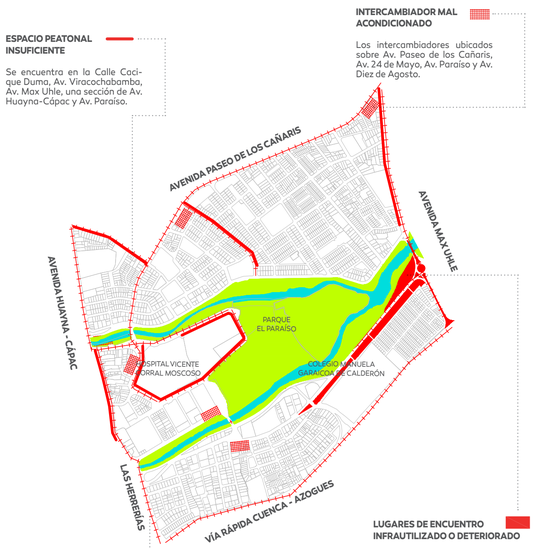
ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

La mayor cantidad de puntos de atracción vehicular se encuentran en la zona oeste de la UF.

SÍNTESIS

Existe una elevada presencia de vías con baja calidad ambiental en la unidad funcional así como de barreras que limitan la presencia peatonal.

PROBLEMAS ESPACIALES



ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Se encuentra en la Calle Cacique Duma, Av. Viracochabamba, Av. Max Uhle, una sección de Av. Huayna-Cápac y Av. Paraíso.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Los intercambiadores ubicados sobre Av. Paseo de los Cañaris, Av. 24 de Mayo, Av. Paraíso y Av. Diez de Agosto.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Se localiza el área verde ubicada a lo largo de la Av.24 de Mayo.

CALLES POCO AMABLES

Son Av. Paseo de los Cañaris, Av. Paraíso, Av. Huayna-Cápac, Las Herrerías, Av. Max Uhle y Vía Rápida Cueca-Azogues.

SÍNTESIS

El principal problema espacial de esta unidad son las calles poco amables por las malas condiciones en las que se encuentran las vías.

IBERIA



Esta Unidad Funcional es considerada parte primordial de la ciudad, tanto por su ubicación en el conjunto urbano como por la presencia de atractores de influencia a nivel cantonal, provincial y en ciertos casos regional, como el Mall del Río, el Campus Yanuncay de la Universidad de Cuenca y el colegio Técnico Salesiano, que generan dentro del barrio un intenso movimiento peatonal y vehicular.

El Mall del Río y su entorno se consolidan como un atractor territorial con altos flujos peatonales como vehiculares. Gracias a la variedad de funciones se convirtió en uno de los focos principales de la ciudad; la población del cantón y de otras zonas acuden al mismo ya sea por distracción, o para adquirir bienes y servicios lo que causa grandes problemas de movilidad como la intensidad y tráfico vehicular, especialmente en fines de semana y feriados.

El campus Yanuncay de la Universidad de Cuenca, donde se emplazan las facultades de Artes e Ingeniería Agropecuaria, convierte la unidad en un atractor de estudiantes locales y nacionales. Sin embargo, este lugar no es un espacio de gran confluencia de vehículos privados, ya que los estudiantes prefieren usar el transporte público o bicicletas, con lo que la movilidad del barrio no es un problema.

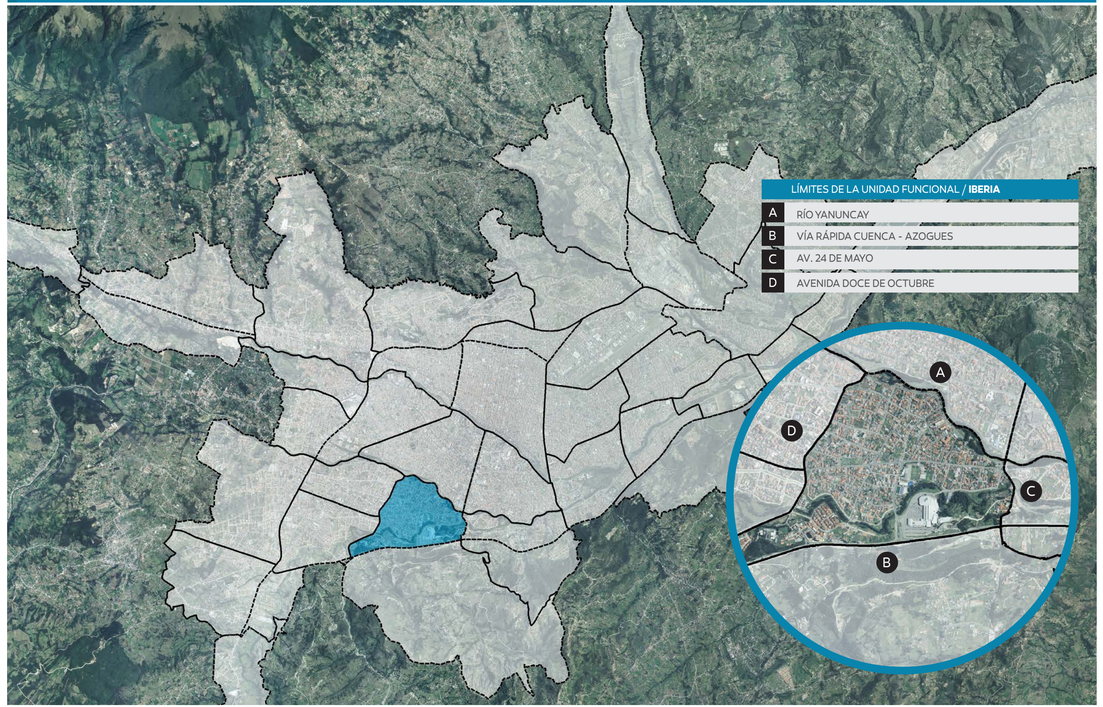
Debido a la gran cantidad de estudiantes que acuden al colegio Técnico Salesiano se genera caos vehicular, con la que la Av. Don Bosco se satura al no estar diseñada para gran capacidad, sumándose la característica de vía colectora de salida e ingreso hacia la ciudad de Cuenca.

Además la arteria carece de carriles de estacionamiento, a pesar de ello la población aparca en zonas prohibidas congestionando el tráfico vehicular. Los habitantes del barrio hacen uso de la iglesia de la citada institución educativa, por ello en los días sábado y domingo el problema es aún mayor.

Dentro del sector existen dos ejes viales principales, la Av. Don Bosco y la Av. Primero de Mayo. La primera tiene alta intensidad de uso peatonal, la cual se ve afectada fuertemente debido a la presencia del vehículo. En la segunda, si bien existe flujo vehicular, la movilidad peatonal no está afectada pues este eje se ubica al margen del río Yanuncay.

En general la unidad carece de equipamientos, exceptuando los de recreación y educación primaria y secundaria (en gran cantidad). Además aunque contiene gran cantidad de áreas verdes, estas no se encuentran adecuadas para su uso.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **IBERIA**







LÍMITES E IDENTIDAD

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Constituidos por el Centro Educativo Los Andes, el colegio Fray Vicente Solano y el colegio Bilingüe.

EDIFICIOS

- Quinta Lucrecia.
- Campus Yanuncay .
- Universidad de Cuenca.
- Mall del Río.
- Colegio Técnico Salesiano.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

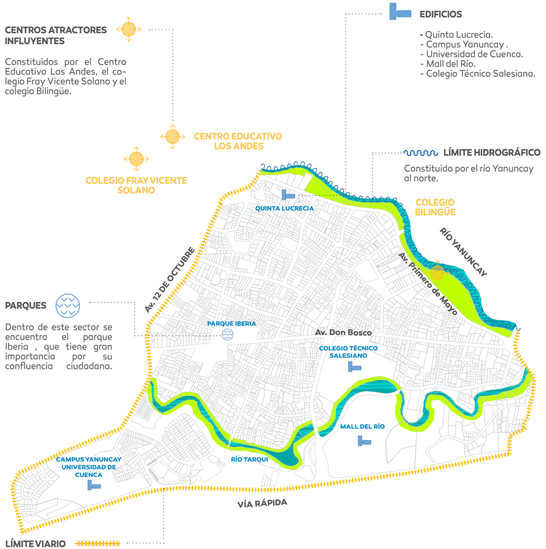
Constituido por el río Yanuncay al norte.

PARQUES

Dentro de este sector se encuentra el parque Iberia , que tiene gran importancia por su confluencia ciudadana.

LÍMITE VIARIO

Constituido por la Av. Primero de Mayo, Av. 12 de Octubre y vía rápida Cuenca - Azogues.



SÍNTESIS

Este sector está limitado al norte por la Av. Primero de Mayo, sur por la vía rápida Cuenca - Azogues, al oeste por la Av. 12 de Octubre.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Calles con comercio principalmente de abastecimiento a viviendas.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Calles con un nivel de comercio alto que a más de abastecer a la vivienda, también surte al sector productivo.

CANCHAS

Dentro de la unidad es la única cancha pública pero se encuentra en un muy mal estado.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Campus Yanuncay de la Universidad de Cuenca y el Mall del Río.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Conformado por el Campus Yanuncay gracias a su extensa área verde y las márgenes de los ríos Tarqui y Yanuncay.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Son lugares que atraen a la población del sector en mayor cantidad.

PARQUES

La unidad cuenta con el parque Iberia y tres adicionales que no tienen nombre.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

La orilla del río Yanuncay es un punto de concentración peatonal importante ya que ahí se desarrollan varias actividades deportivas.

SÍNTESIS

En cuanto a espacio público esta unidad se ve caracterizada por el parque Iberia que atrae un gran número de población por las diversas actividades efectuadas en su interior, así como la margen del río Yanuncay donde se realizan actividades deportivas.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTA

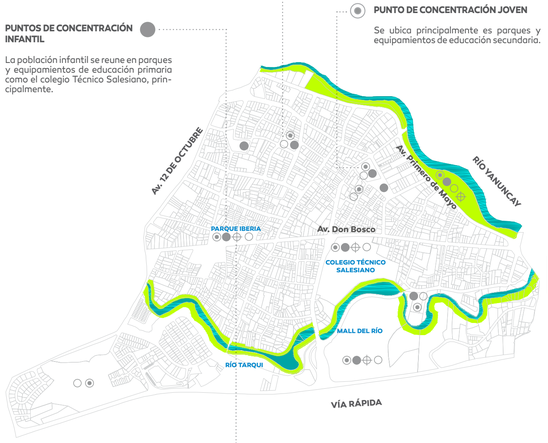
La población adulta se concentra en los parques y equipamientos de educación primaria, secundaria y superior.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

La población infantil se reune en parques y equipamientos de educación primaria como el colegio Técnico Salesiano, principalmente.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Se ubica principalmente es parques y equipamientos de educación secundaria.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Se concentra en parques y equipamientos de aprovisionamiento como el parque Iberia y el Mall del Río.

SÍNTESIS

En el sector la actividad social se desarrolla en su mayoría en espacios de recreación tales como parques, orillas de ríos y el Mall del Río, etc.

MOVILIDAD MOTORIZADA

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Conformada por las intersecciones entre la Av. Primero de Mayo y Doce de Octubre, Doce de Octubre y Cristobal Colón, Av. Don Bosco y Doce de Octubre; Av. Don Bosco y Fray Luis de León; Av. Don Bosco y Fernando de Aragón; Av. Don Bosco y Felipe II; Felipe Segundo y vía rápida Cuenca - Azogues; Primero de Mayo y Carlos Quinto; Primero de Mayo y Fray Luis de León.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Son los principales ingresos de vehículos motorizados hacia el sector.

VIARIO SECUNDARIO

Constituida por la Av. Don Bosco, Av. Primero de Mayo, Av. Felipe II y la Av. Doce de Octubre.



VÍA PRINCIPAL (EXPRESA)

Vía rápida Cuenca - Azogues.

SÍNTESIS

En general el sector posee vías en buen estado y de características adecuadas, exceptuando un número muy bajo de vías afectadas por diversos factores.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

PUERTAS DE CONCENTRACIÓN ADULTA

Dentro de la unidad barrial las puertas principales peatonales estan conformadas por los Tres Puentes, la intersección entre la Av. Doce de Octubre y Primero de Mayo y Felipe II.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

La concentración petonal se desarrolla principalmente en paradas de buses, parques, equipamientos educativos y la margen del río Yanuncay, esto ocaciona dificultades de movilidad peatonal.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

La unidad barrial cuenta con zonas de ocupación estancial siendo las principales paradas de buses y la margen del rio Yanuncay.



ESCALINATA

Escalinata pública.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Son recorridos de gran intensidad generada por la población.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

La concentración petonal se desarrolla principalmente en paradas de bus, parques, equipamientos educativos y la margen del río Yanuncay, esto causa dificultades de movilidad peatonal.

SÍNTESIS

Los accesos principales peatonales son de este a oeste por la Av. Don Bosco y en sentido norte - sur por la Av. Felipe II y 12 de Octubre.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Vías de la unidad barrial donde se produce contaminación ambiental y acústica que impide al peatón transitar en estas zonas.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Son puntos donde el tránsito peatonal se afecta parcialmente por la presencia del vehículo dentro de la unidad barrial, el peatón se ve obligado a buscar rutas con menor circulación vehicular.

BARRERAS

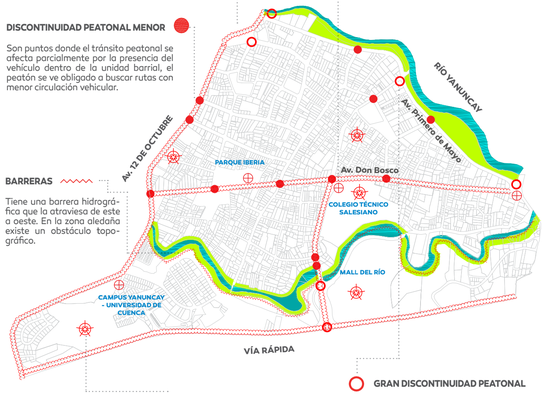
Tiene una barrera hidrográfica que la atraviesa de este a oeste. En la zona aledaña existe un obstáculo topográfico.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Entre los más importantes están:
Campus Yanuncay-Universidad de Cuenca.
Mall del Río.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

La dificultad de accesibilidad para personas con discapacidad es generalizada en la unidad barrial pero se identificaron las más críticas, dado que son accesos a espacios públicos y equipamientos



GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Se constituye por las intersecciones de la red principal en donde el tránsito peatonal se ve afectado de manera muy fuerte gracias a la presencia masiva de vehículos.

SÍNTESIS

Los problemas funcionales de la unidad se generan principalmente por la baja calidad ambiental en la red vial principal y la gran presencia vehicular que afecta de manera considerable, con lo que el tránsito peatonal disminuyó en gran cantidad.

PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

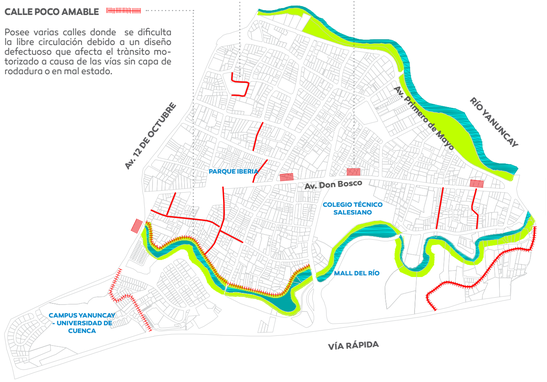
Dentro de la unidad barrial existen varias zonas donde el peatón necesita espacio por donde circular de manera segura, debido a falta de aceras.

CALLE POCO AMABLE

Posee varias calles donde se dificulta la libre circulación debido a un diseño defectuoso que afecta el tránsito motorizado a causa de las vías sin capa de rodadura o en mal estado.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

La zona cuenta con intercambiadores mal acondicionados en su totalidad, provocando el congestionamiento de peatones e interrupción del tráfico.



SÍNTESIS

Las vías con espacio insuficiente y mal acondicionadas afectan el desarrollo peatonal por la falta de seguridad, dando paso a un incremento del uso del vehículo.

FÁTIMA



Esta Unidad Funcional se destaca por su componente histórico y las actividades que dentro de ella se desarrollan. Se determinan dos grandes atractores principales a nivel local: Av. Don Bosco y la Av. Primero de Mayo que generan gran flujo peatonal. Estos puntos permitieron que la unidad se desarrolle en torno a sus actividades complementarias tales como lavanderías, oficinas, peluquerías, parqueaderos, entre otras.

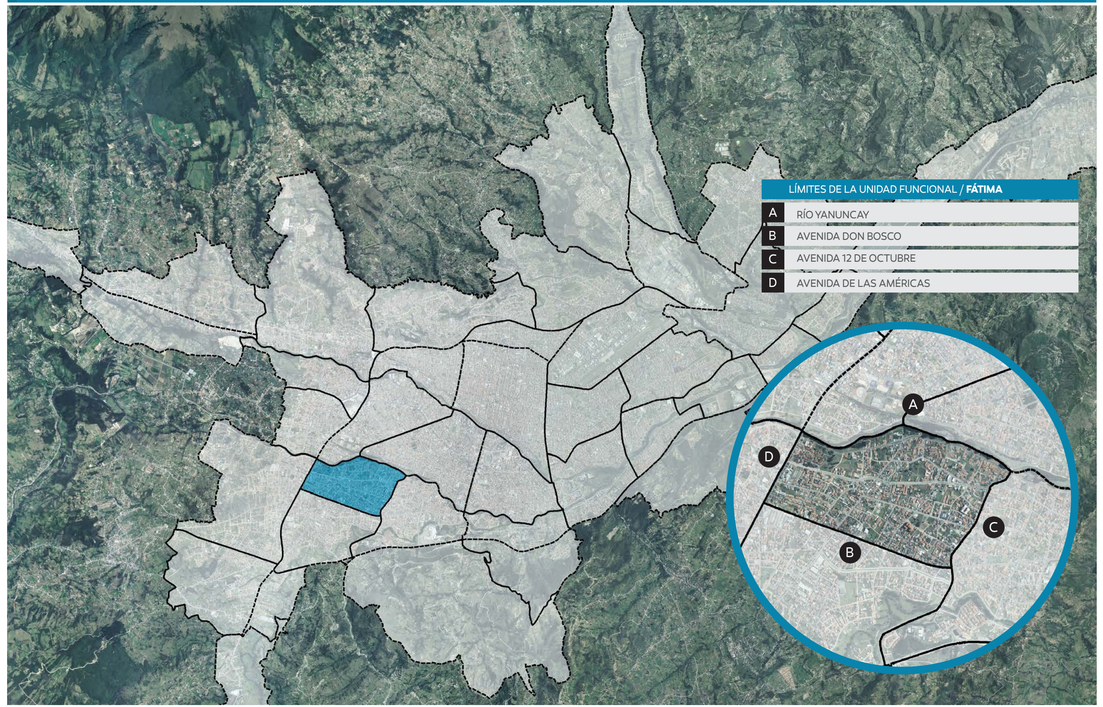
La Av. Don Bosco se constituye como una franja de comercio importante; en ella se generó na serie de puestos de venta de comida típica. Es importante resaltar que esta actividad económica produce diversas fuentes de trabajo como pequeños restaurantes de comida típica. La generación de estos puestos de venta responde a una tradición que posee gran acogida, no solo por personas del barrio sino también del resto de la ciudad.

En la Av. Primero de Mayo existe un flujo peatonal importante porque está trazada a lo largo del río Yanuncay, generando un amplio espacio en su orilla lo que permite la circulación de las personas. Este aspecto se logró gracias al tratamiento y manejo del espacio, dotando a la población de infraestructura adecuada para el ocio: Camineras y juegos infantiles brindando gran calidad espacial al área verde. La concurrencia con frecuencia ocurre en las tardes y los fines de semana. Respecto a la Av. De las Américas y la Av. 12 de Octubre son ejes comerciales por los cuales la población transita para adquirir bienes y servicios.

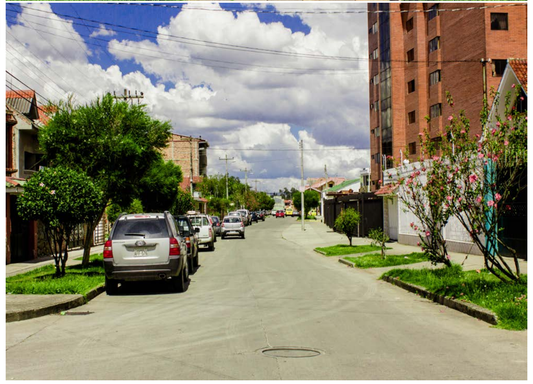
De su estructura interna se puede destacar la Av. Loja, una de las primeras vías del trazado de Cuenca, que constituía el ingreso y salida de la ciudad. Por esta razón, en un tramo se encuentran edificaciones con valor histórico. El tramo de la Av. Loja, ubicado entre la Av. Don Bosco y Primero de Mayo, tiene una sección vial angosta que dificulta la accesibilidad peatonal y se convierte en una vía poco amable.

Es importante denotar la existencia de un equipamiento religioso: La iglesia de Fátima que fue construida en 1897 y genera toda una estructura social y en gran medida es el detonante para la conformación de asentamientos poblados, es así que por la presencia de esta iglesia se observa el trazado de la vía como acceso a la ciudad.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **FÁTIMA**







LÍMITES E IDENTIDAD

LÍMITE HIDROGRÁFICO

Río Yanuncay. Ubicado en el límite norte y junto a el se encuentra la Av. Primero de Mayo.

EDIFICIOS

La Agencia Nacional de Tránsito se emplaza en la calle El Salado y la Av. Don Bosco. Esta edificación proporciona identidad al sector porque es conocida por los pobladores y sirve como referencia de ubicación dentro de la ciudad.

PLAZAS

Esta plaza no tiene nombre, se encuentra en la calle Hernán Cortez; es un espacio utilizado por los pobladores de las manzanas aledañas.

VÍAS SINGULARES

Av. Primero de Mayo, cerca de la margen del río, y la Av. Loja que atraviesa la unidad en sentido norte-sur.



LÍMITE VIAL

La Av. De las Américas está en el límite oeste y se considera una vía principal, que atraviesa Cuenca. Presenta gran conflicto vehicular.

Av. Don Bosco, ubicada en el límite sur. Se considera como una vía principal por su alta circulación vehicular. En ella existe gran cantidad de comercios que atraen a la población.

Av. 12 de Octubre en el límite este; tiene elevado tráfico vehicular que es más intenso en las horas pico y en las noches debido a la variedad de usos de suelo vinculados a la recreación.

PARQUES

Parque El Escritor. Este parque se ubica entre la intersección de las calles Menéndez Pidál y Felipe León.

Parque Pamplona I. Se emplaza entre la calle Lope de Vega y Miguel de Unapuno, posee área verde, juegos infantiles y una cancha.

Parque Pamplona II. Ubicado entre las calles Jiménez Juan Ramón y Cristóbal Colón; cuenta con área verde, juegos infantiles y una cancha.

EQUIPAMIENTOS INFLUYENTES

Existen tres atractores influyentes:
- Estación de servicio.
- Parque Iberia.
- Campus de la Universidad de Cuenca.

SÍNTESIS

Definido por tres límites viales y un límite hidrográfico, formado por el río Yanuncay y paralelo a la avenida Primero de Mayo.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CALLES COMERCIALES PRINCIALES

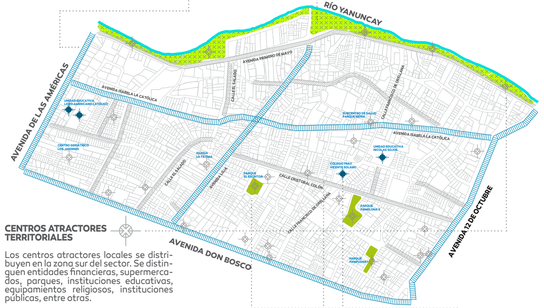
Las principales calles comerciales dentro de la unidad barrial están directamente relacionadas con las vías con mayor tráfico vehicular y peatonal. Estas son:

- Av. De las Américas.
- Av. Don Bosco.
- Av. 12 de Octubre.
- Av. Loja .
- Av. Isabel la Católica.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Orilla del Río Yanuncay. Dentro del sector de estudio se establecen dos tramos de área verde: Desde la Av. De las Américas hasta la avenida Loja y desde la Av. Loja hasta la Av. 12 de Octubre.

El primer tramo posee pocas intervenciones en relación al segundo, que posee mobiliario urbano, comerías y vegetación nueva.



CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Los centros atractores locales se distribuyen en la zona sur del sector. Se distinguen entidades financieras, supermercados, parques, instituciones educativas, equipamientos religiosos, instituciones públicas, entre otras.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Las calles comerciales secundarias son:
- Avenida Primera de Mayo.
- Calle Colón.
- Calle El Salado.
- Fray Gaspar de Carvajal.
- Hernán Cortez.
- Fray Bartolomé de las Casas.
- Pío Baroja- Parque Pamplona II.

PARQUES

Ubicados en la parte sureste del sector:
- Parque El Escritor.
- Parque Pamplona I.
- Parque Pamplona II.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Dentro de la zona de estudio se encontraron cuatro atractores vehiculares:
- Centro Educativo Nicolas Sojos.
- Colegio Fray Vicente Solano.
- Unidad Educativa Liceo Andrade Católico.
- Artesa Cerámicas

SÍNTESIS

Se establecen varios atractores locales y territoriales, emplazados en su mayoría en la zona norte que es la más cercana a las vías de comercio principal y secundario.

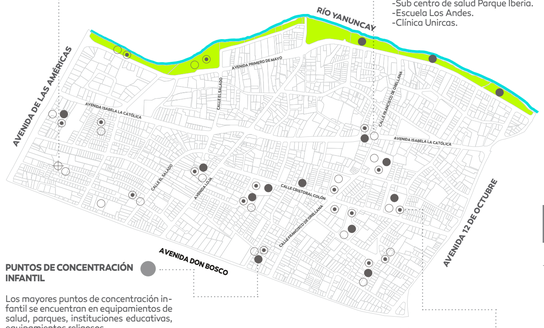
ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN DE ADULTO MAYOR

El punto de mayor concentración de adultos mayores es el centro geriátrico Los Jardines.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTA

Geriátrico Los Jardines.
-Orillas del río Yanuncay.
-Unidad Educativa Liceo Americano Católico.
-Cancha sintética La Canchita.
-Agencia Nacional de Tránsito.
-Iglesia Fátima.
-Parque El Escritor.
-Iglesia Evangélica.
-Colegio Fray Vicente Solano.
-Sub centro de salud Parque Iberia.
-Escuela Los Andes.
-Clínica Unircas.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Los mayores puntos de concentración infantil se encuentran en equipamientos de salud, parques, instituciones educativas, equipamientos religosos.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN JOVEN

-Iglesia Evangélica.
-Unidad Educativa Liceo Americano Católico.
-Sub centro de salud Parque Iberia.
-Escuela Los Andes.
-Parque El Escritor.
-Iglesia Fátima.
-Orillas del río Yanuncay.
-Cancha sintética La -Canchita.
-Colegio Fray Vicente Solano.
-Cancha de Voleiball.
-Parque Pamplona II.
-Parque Pamplona I.

SÍNTESIS

Existen varios puntos de concentración de población adulta, joven e infantil; relacionados con la presencia de equipamientos educativos, recreativos, de salud y de gestión.

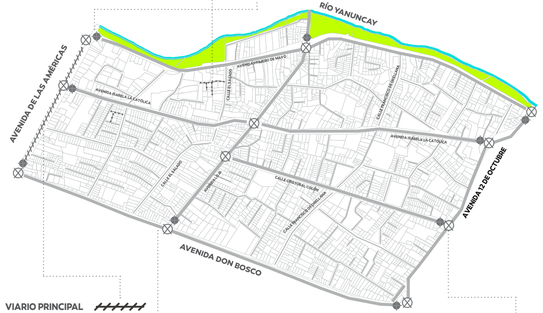
MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO PEATONAL

Posee pocas vías peatonales que no tienen nombre y están, en su mayoría, en estado regular y malo.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Las puertas de acceso motorizado se ubican en las intersecciones de las vías de alto tráfico vehicular:
- Av. De las Américas.
- Av. Primero de Mayo.
- Av. Loja.
- Av. Isabela la Católica.
- Av. 12 de Octubre.
- Av. Don Bosco y.
- Calle Cristóbal Colón.



VIARIO PRINCIPAL

Avenida De las Américas.

VIARIO SECUNDARIO

El viario secundario está conformado por:
- Av. Primero de Mayo.
- Av. Isabel la Católica.
- Av. 12 de Octubre.
- Av. Don Bosco.
- Calle Cristóbal Colón.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Se identificaron 11 nodos de la red principal, relacionas con las vías de mayor jerarquía y sus intersecciones:
- Av. De las Américas.
- Av. Primero de Mayo.
- Av. Loja.
- Av. Isabel la Católica.
- Av. 12 de Octubre.
- Av. Don Bosco.
- Calle Cristóbal Colón

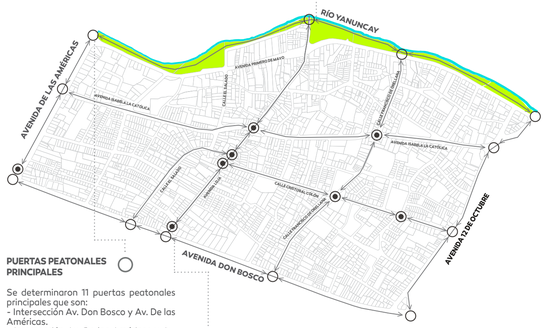
SÍNTESIS

Existen varios puntos que permiten el acceso considerados como nodos de la red principal, que se relacionan directamente con la jerarquía de las vías.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Los flujos peatonales se relacionan con los puntos de concentración peatonal, y a su vez con los equipamientos educativos y de salud o paradas de bus.



PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Se determinaron 11 puertas peatonales principales que son:
- Intersección Av. Don Bosco y Av. De las Américas.
- Intersección Av. De las Américas y Av. Isabel la Católica.
- Intersección Av. De las Américas y Av. Don Bosco.
- Intersección Av. Don Bosco y Av. Loja.
- Intersección Av. Don Bosco y calle Francisco de Orellana.
- Intersección Av. Don Bosco y Av. 12 de Octubre.
- Intersección Av. 12 de Octubre y calle Cristóbal Colón.
- Intersección Av. 12 de Octubre y Av. Isabel la Católica.
- Intersección Av. 12 de Octubre y Av. Primero de Mayo.
- Intersección Av. Primero de Mayo y calle Francisco de Orellana.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Los puntos de concentración se disponen en los alrededores de las unidades educativas del centro de la zona de estudio, también en la intersección de la Av. Isabel la Católica y la calle Francisco de Orellana, aquí se emplaza el subcentro de salud.
Otros puntos de concentración son las paradas de bus en la avenida Don Bosco.

SÍNTESIS

Los flujos peatonales están, en su mayoría, en las calles de comercio principal como la avenida Don Bosco, la Av. De las Américas, 12 de Octubre y Av. Loja; así también en vías que conectan puntos importantes como las escuelas o el sub centro de salud, en donde la acumulación de la población es evidente.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BARRERAS

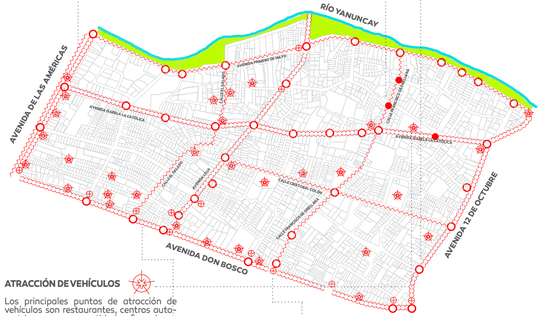
- Avenida De las Américas.
- Avenida Primero de Mayo.
- Calle El Salado.
- Calle Cristóbal Colón.
- Calle Francisco de Orellana.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

- Avenida De las Américas
- Avenida Loja.
- Avenida 12 de Octubre.
- Avenida Don Bosco.
- Avenida Isabel la Católica.
- Avenida Primero de Mayo.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Vías que presentan menor continuidad peatonal, debido al escaso tráfico vehicular.



ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Los principales puntos de atracción de vehículos son restaurantes, centros automotrices, parques, entidades financieras, supermercados, establecimientos educativos, Agencia Nacional de Tránsito.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

La dificultad de acceso para personas con movilidad reducida es generalizada en la unidad barrial. Los más críticos son los son ingresos a espacios públicos y equipamientos.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

- Avenida De las Américas.
- Avenida Don Bosco.
- Avenida Isabel la Católica.
- Avenida 12 de Octubre.

SÍNTESIS

Se observa gran cantidad de problemas funcionales tanto en la periferia como en el interior de la unidad. En su mayoría se encuentra en las vías con mayor comercio, siendo éstas de mayor jerarquía.

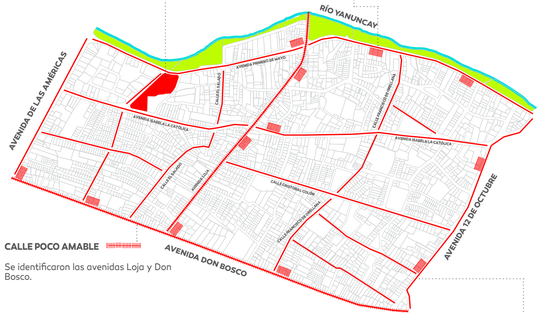
PROBLEMAS ESPACIALES

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADOS O DETERIORADOS

Este espacio se empleza entre la Av. Primero de Mayo y la Av. Isabel la Católica y la calle Gaspar de Carvajal.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Estos intercambiadores están en mal estado, no presentan ningún tipo de infraestructura que permita al peatón esperar el transporte público. El espacio donde se localizan dificulta la circulación peatonal de manera libre porque obstaculizan la acera.



CALLE POCO AMABLE

Se identificaron las avenidas Loja y Don Bosco.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

- Avenida 12 de Octubre.
- Calle Cristóbal Colón.
- Avenida Isabel la Católica.
- Calle Francisco de Orellana.
- Calle El Salado.
- Avenida Primero de Mayo.
- Calle Lope de Vega.
- Calle Miguel de Unamuno.
- Calle Gaspar de Carvajal.
- Calle Miguel Cabello Balboa.

SÍNTESIS

Se identifican problemas espaciales en vías, aceras e infraestructura que impiden la ciurculación peatonal de manera eficiente, especiamente a personas con movilidad reducida.

NARANCAY ALTO



Ubicada al sur de la ciudad, los límites de la Unidad Funcional están claramente marcados por la Av. Ricardo Durán, Panamericana Sur y el Camino al Cementerio. Tiene importantes focos locales como las estaciones de servicio Terpel y Mobil Narancay, que a más de ser atractores locales son territoriales. Al ubicarse en los límites de la ciudad los ciudadanos que viajan hacen uso de este servicio.

Existe gran flujo vehicular por las vías principales del área de estudio, donde se sitúan comercios provocando congestión.

La UF está fuertemente marcada por la topografía que divide al barrio en una zona claramente afianzada y la otra en proceso de consolidación, ubicándose en la parte más alta de la formación montañosa con su infraestructura vial poco tratada, siendo el material de la calzada el lastre.

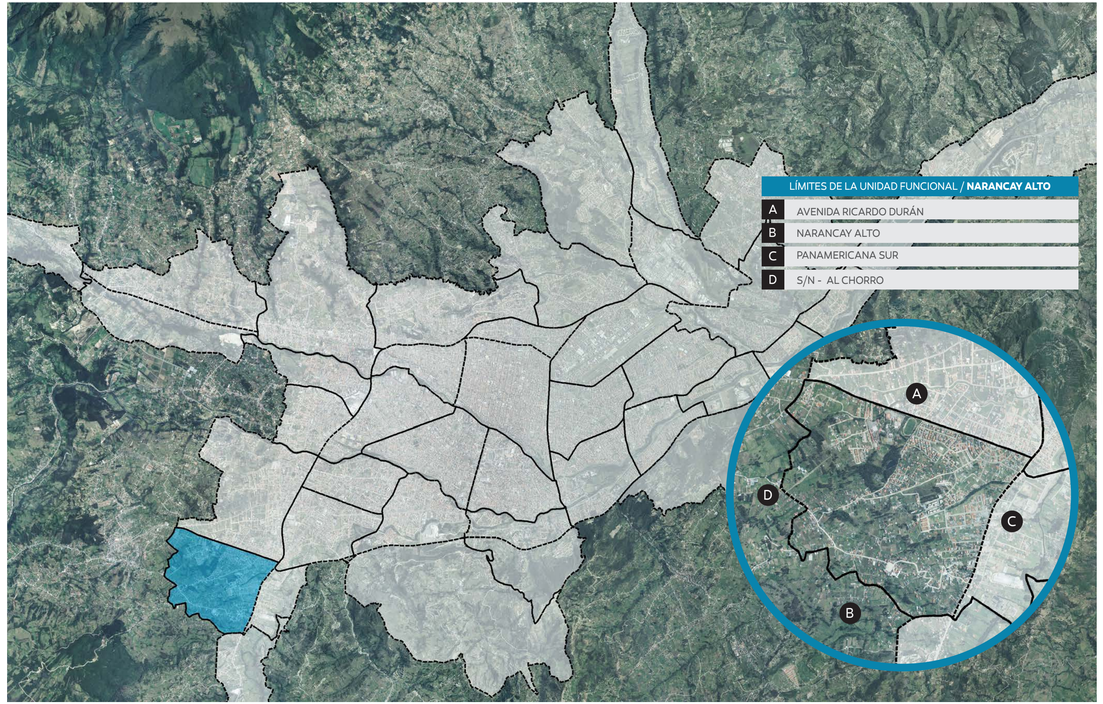
Posee un gran atractor territorial: La Unidad Educativa Borja, que de alguna manera la identifica. Este equipamiento genera gran flujo vehicular provocando tráfico en las horas pico.

En lo referente a los espacios públicos se encuentran descuidados, por lo que sus habitantes no pueden utilizarlos adecuadamente.

La población se traslada desde la UF hacia otros destinos por motivos de trabajo o estudio, observándose claramente en horas pico que la población regresa a su lugar de residencia. La movilización en automóvil la realizan especialmente los habitantes de la Av. Ricardo Durán o la Panamericana Sur; pero para el sector en proceso de consolidación, ubicado en la parte alta de la unidad barrial, se da la movilización a pie, ya que no existe transporte público para esta zona.

La UF no es homogénea, puesto que está claramente marcada por dos grandes vías: Av. Ricardo Durán y Panamericana Sur, donde se desarrolla el comercio y actividades que brindan el servicio a la población. La parte alta (Narancay Alto), se caracteriza por ser una zona rural que carece de una dinámica comercial, la infraestructura vial no está en buen estado y necesita transporte público.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **NARANCAY ALTO**







LÍMITES E IDENTIDAD

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

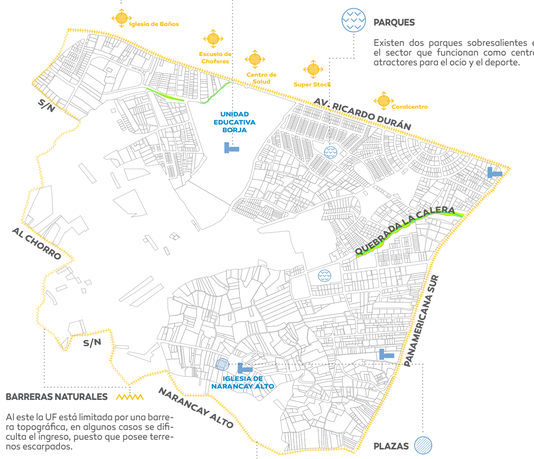
Entre los principales atractores influyentes que generan desplazamientos se encuentran: Iglesia de Baños, Super Stock, Coralcentro, Escuela de Choferes, Centro de Salud.

EDIFICIOS

Como hitos del sector se consideran: La Unidad Educativa Borja, las estaciones de servicio y la iglesia de Narancay Alto; son de gran importancia por su funcionamiento y clara identificación.

PARQUES

Existen dos parques sobresalientes en el sector que funcionan como centros atractores para el ocio y el deporte.



BARRERAS NATURALES

Al este la UF está limitada por una barrera topográfica, en algunos casos se dificulta el ingreso, puesto que posee terrenos escarpados.

LÍMITE VIARIO

Está limitada por dos grandes vías: La Av. Ricardo Durán y la Panamericana Sur.

PLAZAS

La plaza de Narancay Alto es el hito más importante del barrio; posee valores culturales que identifican los moradores.

SÍNTESIS

La unidad está delimitada hacia el norte por la Av. Ricardo Durán, al sur por Narancay Alto, al este por la Panamericana Sur y al oeste por la calle Al Chorro.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Hay dos atractores territoriales, la Unidad Educativa Borja y la empresa PROPARTES.

CANCHAS

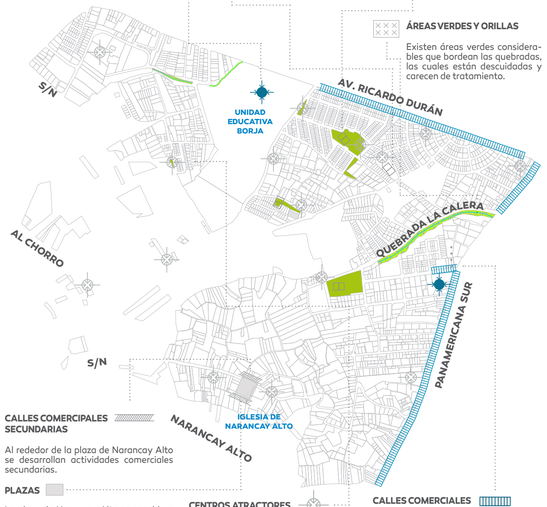
Las canchas del sector agrupan a población de todas las edades, en especial los fines de semana.

PARQUES

La unidad barrial cuenta con gran número de parques pero pocos están en condiciones óptimas para que los usuarios disfruten de ellos.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Existen áreas verdes considerables que bordean las quebradas, las cuales están descuidadas y carecen de tratamiento.



CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Al rededor de la plaza de Narancay Alto se desarrollan actividades comerciales secundarias.

PLAZAS

La plaza de Narancay Alto se considera un espacio importante para los moradores del sector puesto que en ella se realizan distintas festividades religiosas o culturales.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Los atractores locales en su mayoría son parques, canchas, iglesias y espacios de intercambio.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

En la Av. Ricardo Durán y la Panamericana Sur se desarrollan actividades comerciales que dinamizan al sector.

SÍNTESIS

Los atractores locales captan flujos pequeños de la UF, en estos se encuentran los equipamientos recreativos, culto y de servicios.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

La población adulta se agrupa en equipamientos recreativos y espacios de servicio.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

La concentración infantil se observa en los parques y en los equipamientos educativos que existen en la unidad barrial.



PUNTO DE CONCENTRACIÓN JOVEN

La concentración joven se agrupa en equipamientos de ocio para desarrollar actividades deportivas.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN DE ADULTO MAYOR

La concentración adulto mayor frecuenta en los equipamientos de culto.

SÍNTESIS

La población se concentra en su mayoría en los equipamientos, en ellos pueden desarrollarse actividades educativas, de recreación y de servicios.

MOVILIDAD MOTORIZADA

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

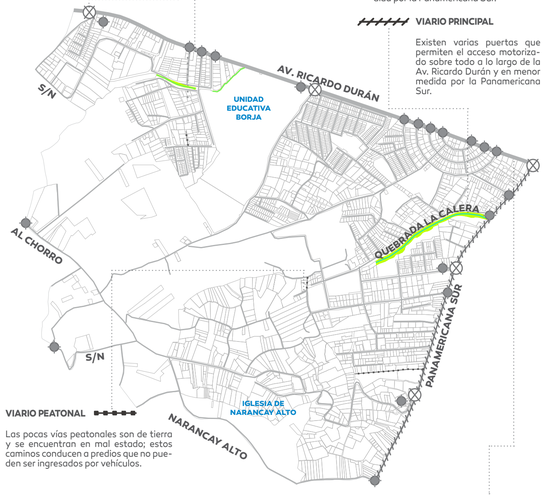
La intersección de la Av. Ricardo Durán y Panamericana Sur es el principal nodo de la red ya que existe congestión vehicular en diferentes horas del día, a diferencia del resto de nodos.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Existen varias puertas que permiten el acceso motorizado, sobre todo a lo largo de la Av. Ricardo Durán y en menor medida por la Panamericana Sur.

VIARIO PRINCIPAL

Existen varias puertas que permiten el acceso motorizado sobre todo a lo largo de la Av. Ricardo Durán y en menor medida por la Panamericana Sur.



VIARIO PEATONAL

Las pocas vías peatonales son de tierra y se encuentran en mal estado; estas caminos conducen a predios que no pueden ser ingresados por vehículos.

VIARIO SECUNDARIO

La Av. Ricardo Durán posee un tráfico alto pues conecta la parroquia Baños con la ciudad de Cuenca.

SÍNTESIS

El sector está atravesado por dos vías importantes para la ciudad, la Panamericana Sur y Av. Ricardo Durán, en éstas los automotores transitan a gran velocidad y los flujos vehiculares que receptan son altos a lo largo del día.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

BARRERAS

Se han considerado barreras a las vías de alto tráfico como: Av. Ricardo Durán y Panamericana Sur, además de las quebradas que atraviesan la unidad barrial.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

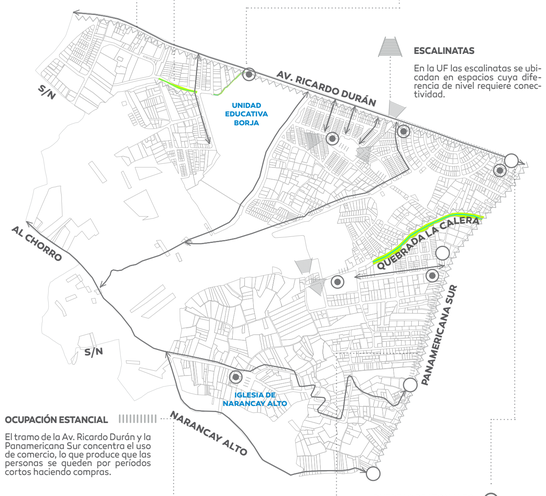
Los desplazamientos se producen hacia las paradas de bus, no hay espacios adecuados para la movilización de los peatones, en especial en las calles que necesitan capa de rodadura.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

La mayoría de concentraciones peatonales se producen en los equipamientos o en las paradas de bus.

ESCALINATAS

En la UF las escalinatas se ubicadan en espacios cuya diferencia de nivel requiere conectividad.



OCUPACIÓN ESTANCIAL

El tramo de la Av. Ricardo Durán y la Panamericana Sur concentra el uso de comercio, lo que produce que las personas se queden por periodos cortos haciendo compras.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Presenta cuatro puertas de ingreso en mal estado, son calles de tierra sin mantenimiento.

SÍNTESIS

La UF necesita espacios estanciales para los peatones, la mayoría de calles no poseen aceras pues son actualmente de lastre.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

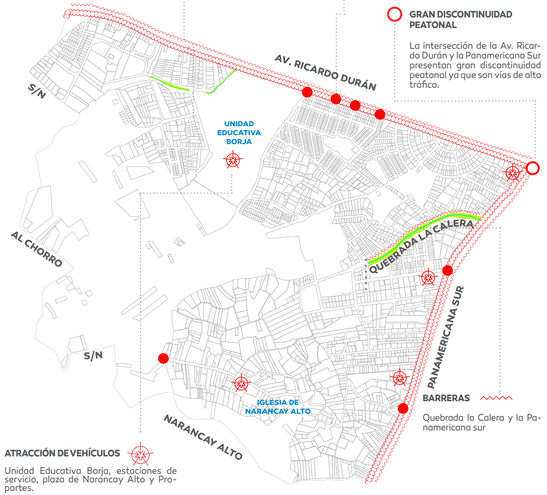
Se considera a la Av. Ricardo Durán y la Panamericana Sur. Cabe recalcar que ninguna vía ofrece las condiciones óptimas, la Av. Ricardo Durán y la Panamericana Sur son las más evidentes.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Se observa en las intersecciones donde hay conflictos vehiculares.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

La intersección de la Av. Ricardo Durán y la Panamericana Sur presentan gran discontinuidad peatonal ya que son vías de alto tráfico.



ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Unidad Educativa Borja, estaciones de servicio, plaza de Narancay Alto y Propartes.

BARRERAS

Quebrada la Calera y la Panamericana sur

SÍNTESIS

La Av. Ricardo Durán y la Panamericana Sur, no gozan de calidad ambiental, puesto que las vías son poco agradables, por la contaminación acústica y visual por el excesivo tráfico motorizado.

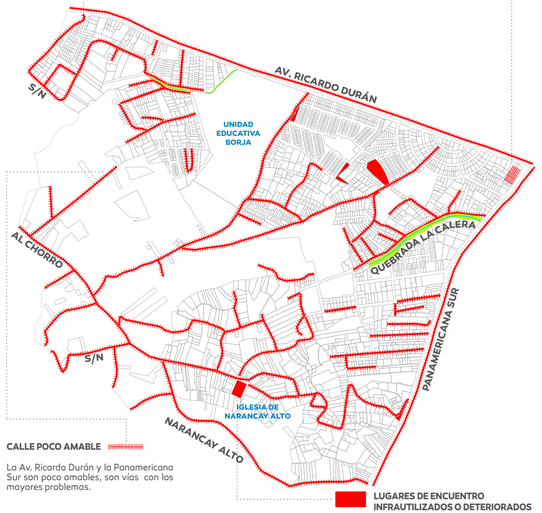
PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Las más destacadas son la Av. Ricardo Durán, la Panamericana Sur y las vías de tierra como la subida a Narancay Alto, ya que los peatones tienen espacio reducido para circular en ellas.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Parada de bus, entre la Av Ricardo Durán y Panamericana Sur.



CALLE POCO AMABLE

La Av. Ricardo Durán y la Panamericana Sur son poco amables, son vias con los mayores problemas.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADOS O DETERIORADOS

Parques y la plaza de Narancay Alto.

SÍNTESIS

En la mayor parte del territorio se encuentran vías de tierra, es decir sin capa de rodadura que se deterioran mucho más en la época de invierno, dificultando la movilidad.

MISICATA

La Unidad Funcional se localiza al sur de la ciudad de Cuenca. Presenta fuertes determinantes que configuran el barrio, como la Av. De las Américas que recorre y delimita la UF por el este; el río Yanuncay que delimita el sector al norte junto a la Av. Primero de Mayo y la Av. Ricardo Durán conocida como la Vía a Baños, que demarca la zona en el sur. Hacia el oeste la topografía propia de la ciudad, conforma el límite que envuelve al barrio.

En cuanto a su estructura se destaca la presencia de la quebrada de El Salado, próxima a la Av. Ricardo Durán, definida como una barrera que divide al territorio de forma horizontal. También son ejes horizontales principales el Camino Viejo a Baños y la vía a Misicata, que atraviesan el barrio de este a oeste y se convierten en las arterias de mayor importancia en el interior de la unidad barrial.

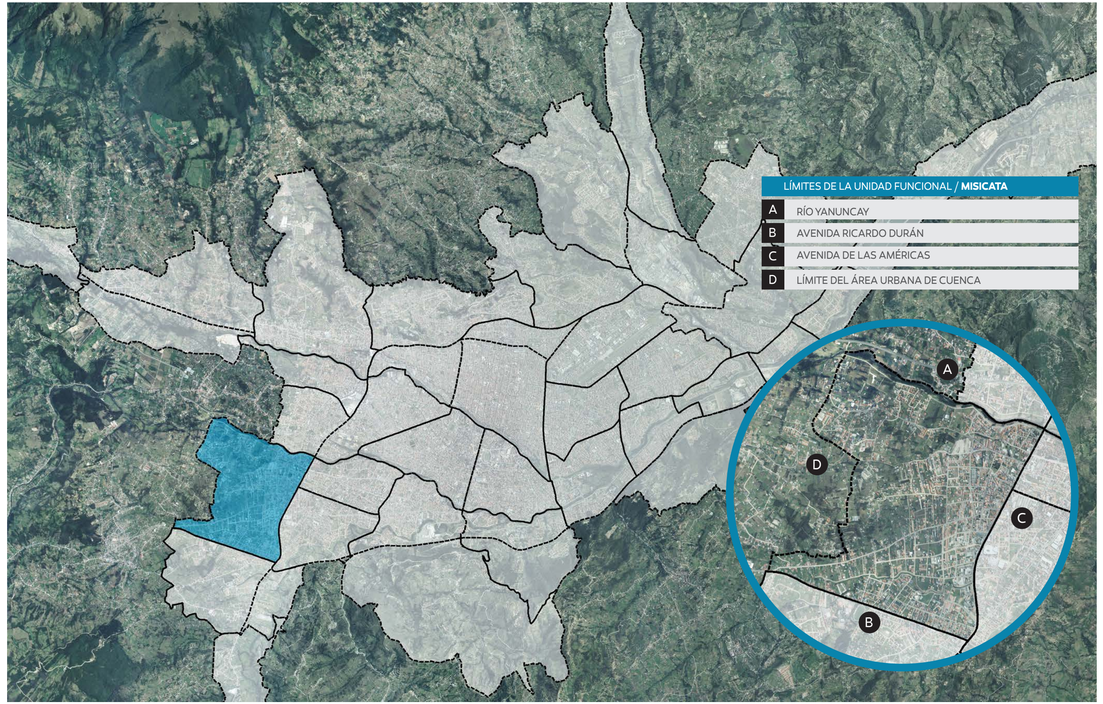
Las áreas consolidadas se ubican hacia las vías principales: Av. De las Américas, Av. Ricardo Durán y Av. Primero de Mayo, mientras que el área construida se esparce hacia el oeste de la unidad barrial, a medida que se levanta la topografía y aparecen vías de tierra que constituyen pequeños senderos formados por la necesidad de traslado de la población para salvar la pendiente.
En general, la infraestructura de la zona, se mantiene en estado regular. Existen vías en la parte alta del barrio que requieren aceras, pero al no existir mayor flujo vehicular no presentan problemas para el peatón. La gran circulación de automóviles ocurre en las vías del límite del área de estudio. La concentración de la población está en las vías principales, por donde se moviliza el transporte público y se encuentran los comercios.

En este barrio se desarrollan actividades relacionadas con comercio y vivienda. La Av. De las Américas, por su carácter jerárquico, es un eje que concentra locales comerciales, los mismos que a medida que se adentran en el barrio disminuyen en número. Otros ejes que agrupan menor comercio son la Av. Ricardo Durán, Camino Viejo a Baños, vía a Misicata; y en menor medida la Av. Primero de Mayo, principalmente en la zona próxima a la Av. De las Américas. En el interior del barrio predomina el uso destinado a vivienda.

En esta UF se encuentran dos equipamientos destinados al culto, que caracterizan los sectores del barrio donde se emplazan: La iglesia Santa Marianita de El Arenal que está junto a la plaza; y la iglesia de Misicata aledaña a una plaza sin intervención, ambas cuentan con una cancha pública y una casa comunal. Es importante la presencia de equipamientos educativos en la unidad. Además cuenta con un centro de salud y una Unidad de Policía Comunitaria, UPC. Por otro lado, el espacio público en general es infrautilizado; hay sitios que requieren atención, para poder cumplir su función de sitios de recreación.

La quebrada de El Salado es un elemento que caracteriza la zona, sin embargo su área verde no es aprovechado y sucede lo mismo en las orillas del río Yanuncay.
Finalmente un factor determinante en el funcionamiento actual del barrio, son las obras del Proyecto del Tranvía, que modifican la dinámica de la UF.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **MISICATA**







LÍMITES E IDENTIDAD

MONUMENTOS

La Cruz "Y" de Misicata es un punto de referencia dentro del sector.

PLAZAS

- Plaza S/N ubicada junto a la iglesia de Misicata, es un lugar que tiene potencial para aportar al barrio.
- Plaza S/N junto a la iglesia Santa Marianita de El Arenal.

BARRERAS NATURALES

Topografía propia de la ciudad que por sus características, delimita la UF.

PARQUES

- Parque S/N ubicado en las calles Juan Pío Montúfar y Cantón Buena Fe.
- Parque S/N junto a la quebrada de El Salado.
  Parque S/N ubicado en la calle Gertrudis Esparza.
- Parque S/N junto al Centro de Salud.
- Parque S/N junto a la quebrada de El Salado.
- Parque Bolívar en la calle 2 de Agosto.

LIMITE HIDROGRÁFICO

Formado por el río Yanuncay.

LIMITE VIARIO

Constituido por la Av. Ricardo Durán, Av. De las Américas, calle Ciudad de Cuenca y Calle S/N.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

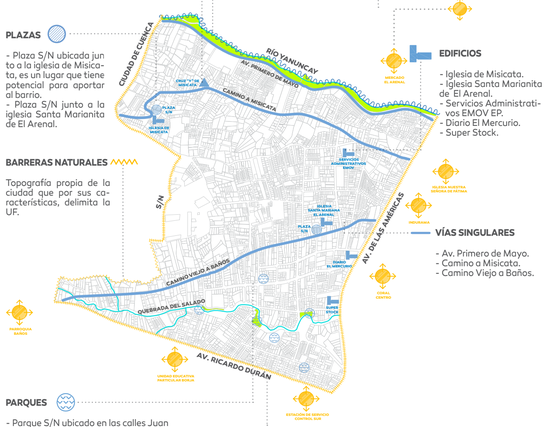
- Mercado El Arenal.
- Iglesia Nuestra Señora de Fátima.
- Indurama.
- Coral Centro.
- Estación de servicio Control Sur.
- Unidad Educativa Particular Borja.
- Parroquia Baños.

EDIFICIOS

- Iglesia de Misicata.
- Iglesia Santa Marianita de El Arenal.
- Servicios Administrativos EMOV EP.
- Diario El Mercurio.
- Super Stock.

VÍAS SINGULARES

- Av. Primero de Mayo.
- Camino a Misicata.
- Camino Viejo a Baños.



SÍNTESIS

La Unidad Funcional está delimitada hacia el norte por el río Yanuncay junto a la Av. Primero de Mayo, hacia el este se encuentra la Av. De las Américas. La Av. Ricardo Durán, demarca la zona en el sur y hacia el oeste la topografía propia de la ciudad, conforma un límite que envuelve al barrio.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

ESQUINAS

La Cruz "Y" de Misicata es un referente dentro del sector.

PLAZAS

- Plaza S/N ubicada junto a la iglesia de Misicata, es un lugar que tiene potencial para aportar al barrio.
- Plaza S/N junto a la iglesia Santa Marianita de El Arenal.

CANCHAS

Cuenta con ocho canchas que funcionan como puntos de reunión de los residentes para actividades deportivas.

PARQUES

- Parque S/N ubicado en las calles Juan Pío Montúfar y Cantón Buena Fe.
- Parque S/N junto a la quebrada de El Salado.
- Parque S/N ubicado en la calle Ger trudis Esparza.
- Parque S/N junto al Centro de Salud.
- Parque S/N junto a la quebrada de El Salado.
- Parque Bolívar en la calle 2 de Agosto.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Constituidas por las márgenes de protección del río Yanuncay y la quebrada de El Salado.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

- Iglesia Santa Marianita de El Arenal.
- Servicios Administrativos EMOV EP.
- Iglesia de Misicata.
- Unidad Educativa Porvenir.
- Unidad Educativa San Agustín.
- Colegio República Febres Cordero.
- Escuela Joel Monroy.
- Unidad Educativa CEDEI.
- Unidad Educativa Ciudad de Cuenca.
- Unidad Educativa Juan Pablo II.
- Unidad Educativa San Juan de Jerusalén.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

- Super Stock.
- Mega Tienda del Sur.
- Diario El Mercurio.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

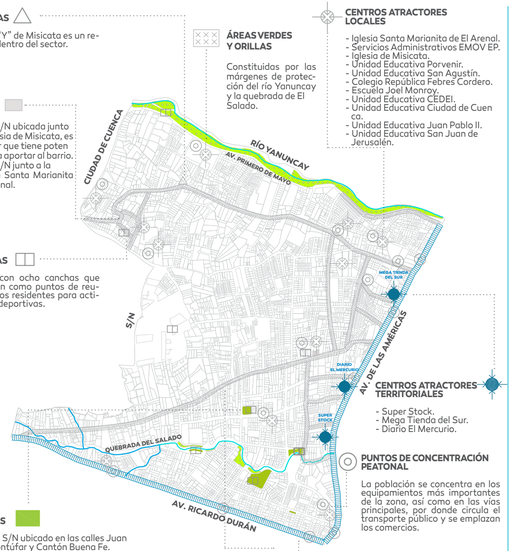
La población se concentra en los equipamientos más importantes de la zona, así como en las vías principales, por donde circula el transporte público y se emplazan los comercios.

CALLES CON PEQUEÑO COMERCIO

Constituyen calles con comercio principalmente de abastecimiento a viviendas como la Av. Primero de Mayo, el Camino a Misicata, Camino Viejo a Baños, entre otras.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Centralidades urbanas como la Av. De las Américas y la Av. Ricardo Durán.



SÍNTESIS

La Av. De las Américas concentra un mayor número de locales comerciales, al igual que la Av. Ricardo Durán; pero la actividad comercial disminuye a medida que se adentran los locales en el barrio.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

La concentración de población adulto mayor se desarrolla en los lugares destinados a servicios administrativos, de salud y culto.
- Centro de salud Carlos Elizalde.
- Diario El Mercurio.
- Servicios Administrativos EMOV EP.
- Plaza S/N.
- Parque S/N.
- Cancha S/N.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

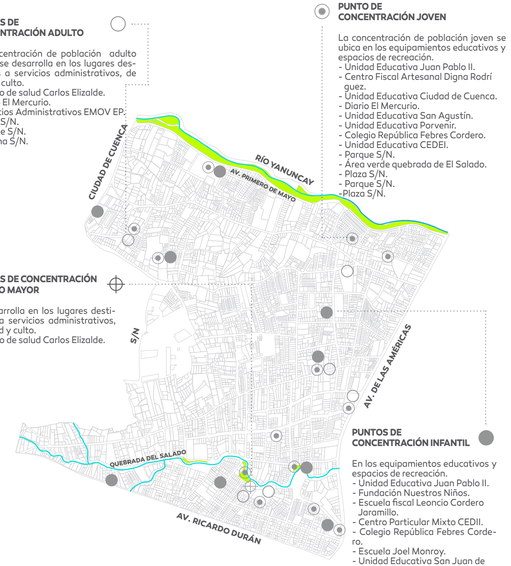
Se desarrolla en los lugares destinados a servicios administrativos, de salud y culto.
- Centro de salud Carlos Elizalde.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN JOVEN

La concentración de población joven se ubica en los equipamientos educativos y espacios de recreación.
- Unidad Educativa Juan Pablo II.
- Centro Fiscal Artesanal Digna Rodríguez.
- Unidad Educativa Ciudad de Cuenca.
- Diario El Mercurio.
- Unidad Educativa San Agustín.
- Unidad Educativa Porvenir.
- Colegio República Febres Cordero.
- Unidad Educativa CEDEI.
- Parque S/N.
- Área verde quebrada de El Salado.
- Plaza S/N.
- Parque S/N.
- Plaza S/N.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

En los equipamientos educativos y espacios de recreación.
- Unidad Educativa Juan Pablo II.
- Fundación Nuestros Niños.
- Escuela fiscal Leoncio Cordero Jaramillo.
- Centro Particular Mixto CEDIL.
- Colegio República Febres Cordero.
- Escuela Joel Monroy.
- Unidad Educativa San Juan de Jerusalén.
- Parque S/N.
- Unidad Educativa CEDEI.



SÍNTESIS

La concentración de población infantil y joven se emplaza en los equipamientos educativos y espacios de recreación.
Por otra parte la aglomeración de población adulta y adulto mayor se ubica en los lugares destinados a servicios administrativos, de salud y culto.

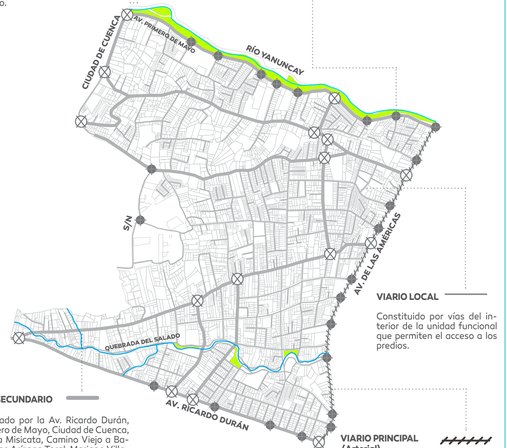
MOVILIDAD MOTORIZADA

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Intersecciones entre las vías de la red principal de la UFI como la Av. De las Américas, Av. Ricardo Durán, Av. Primero de Mayo, Ciudad de Cuenca, Camino a Misicata, Camino Viejo a Baños, Carlos Arizaga Toral, Mariano Villalobos, Vicente Mideros, Tarquino Cordero y Carmela Malo.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Intersecciones entre una vía interna de la UF con una vía perimetral como la Av. De las Américas, Av. Ricardo Durán, la Av. Primero de Mayo y Calle S/N.



VIARIO LOCAL

Constituido por vías del interior de la unidad funcional que permiten el acceso a los predios.

VIARIO SECUNDARIO

Conformado por la Av. Ricardo Durán, Av. Primero de Mayo, Ciudad de Cuenca, Camino a Misicata, Camino Viejo a Baños, Carlos Arizaga Toral, Mariano Villalobos, Vicente Mideros, Tarquino Cordero y Carmela Malo.

VIARIO PRINCIPAL (Arterial)

Conformado por la Av. De las Américas.

SÍNTESIS

La Av. De las Américas es límite y también vía principal de la Unidad Funcional; al igual que la Av. Primero de Mayo y la Av. Ricardo Durán. Además son ejes horizontales principales el Camino Viejo a Baños y la Vía a Misicata, que atraviesan el barrio de este a oeste, y se convierten en las arterias de mayor importancia en el interior de la unidad barrial.

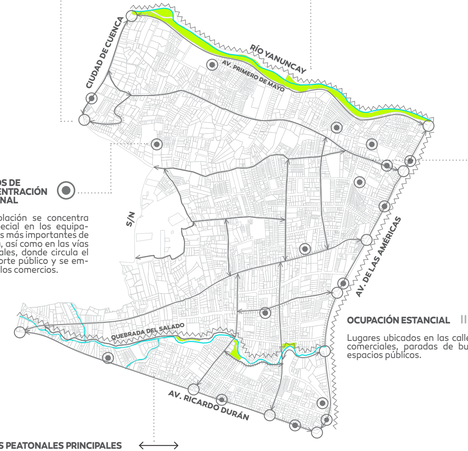
MOVILIDAD NO MOTORIZADA

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Intersecciones entre vías del interior de la UF con las calles principales como la Av. De las Américas, Av. Ricardo Durán, Av. Primero de Mayo y Ciudad de Cuenca.

BARRERAS

Constituidas por el río Yanuncay, quebrada de El Salado y Av. De las Américas.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

La población se concentra en especial en los equipamientos más importantes de la zona, así como en las vías principales, donde circula el transporte público y se emplazan los comercios.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Lugares ubicados en las calles con comerciales, paradas de buses y espacios públicos.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Recorridos peatonales cotidianos y de mayor intensidad en las vías principales, donde circula el transporte público, se emplazan los equipamientos y los comercios.

SÍNTESIS

La población se concentra en especial en los equipamientos más importantes de la zona, así como en las vías principales, por donde circula el transporte público y se emplazan los comercios; además por estas vías se desarrollan los flujos peatonales principales.

PROBLEMAS FUNCIONALES

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Se da en las intersecciones que dificultan de manera puntual el tráfico peatonal, entre la Av. De las Américas, Av. Ricardo Durán, Av. Primero de Mayo, Ciudad de Cuenca, Calle S/N, Manuel Altura Cisneros, Julio Vinueza, Camino a Misicata, Camino Viejo a Baños, Carlos Arizaga Toral, Mariano Villalobos, Vicente Mideros, Tarquino Cordero y Carmela Malo.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

- Super Stock.
- Servicios Administrativos EMOV EP.
- Unidad Educativa San Agustín.
- Unidad Educativa Porvenir.
- Colegio República Febres Cordero.
- Unidad Educativa CEDEI.
- Escuela Joel Monroy.
- Escuela Fiscal Leoncio Cordero Jaramillo.
- Diario El Mercurio.
- Unidad Educativa Ciudad de Cuenca.
- Unidad Educativa Juan Pablo II.
- Unidad Educativa San Juan de Jerusalén.
- Mega Tienda del Sur.



DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

En Intersecciones menores entre las vías Av. De las Américas, Ciudad de Cuenca, Calle S/N, Manuel Altura Cisneros, Julio Vinueza, Camino a Misicata, Camino Viejo a Baños, Carlos Arizaga Toral, Tarquino Cordero y Carmela Malo.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

En el caso de la UF estudiada, son las vías con un flujo vehicular alto que provocan gran contaminación acústica, atmosférica y/o visual como la Av. De las Américas, Av. Ricardo Durán, Av. Primero de Mayo, Ciudad de Cuenca, Camino a Misicata, Camino Viejo a Baños, Carlos Arizaga Toral, Mariano Villalobos, Vicente Mideros, Tarquino Cordero y Carmela Malo.

BARRERAS

Constituyen barreras en la unidad funcional el río Yanuncay y la Av. De las Américas pues el alto tráfico impide una conectividad.

SÍNTESIS

La infraestructura de la zona, en general se mantiene en estado regular. El mayor flujo vehicular se da en las vías principales del área de estudio, lo que provoca alta contaminación acústica, atmosférica y/o visual. Los principales atractores vehiculares son los equipamientos educativos.

PROBLEMAS ESPACIALES

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADOS O DETERIORADOS

Espacios necesitados de mejoras que pueden ser convertidos en lugares estanciales como:
- Parque Bolívar.
- Parque S/N.
- Áreas verdes quebrada de El Salado.
- Parque S/N.
- Cancha S/N.
- Cancha S/N.
- Plaza S/N.
- Áreas verdes río Yanuncay.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Conformado por paradas de transporte público mal acondicionadas, poco amables para acoger a los transeúntes durante el tiempo de espera. Se ubican en la Av. De las Américas, Av. Ricardo Durán y Camino a Misicata.



CALLE POCO AMABLE

Calles con espacio peatonal insuficiente para su intensidad de uso, poco amables para el peatón debido a un diseño atento primordialmente a la circulación motorizada, vías sin capa de rodadura o en mal estado.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Aceras con dimensiones insuficientes o pavimento deteriorado como la Av. Primero de Mayo, Gertrudis Esparza, Calle S/N, Cantón Buena Fe, Paseo del Salado, Cantón Mejía, Manuela Cañizares, Carlos Arizaga Toral y Camino Viejo a Baños.

SÍNTESIS

Las áreas consolidadas se ubican hacia las vías principales, pero el área construida se esparce hacia el lado oeste de la unidad barrial a medida que se levanta la topografía; y aparecen vías de tierra que requieren aceras.

RÍO TARQUI



Al sur de la ciudad, hacia el límite urbano, atravesada por el río Tarqui se encuentra esta Unidad Funcional, la cual pasa por un proceso de urbanización.

En su interior se identifican cuatro barrios reconocidos por la comunidad: El Salado, Los Sauces, Elia Liut y las Riveras de Tarqui.

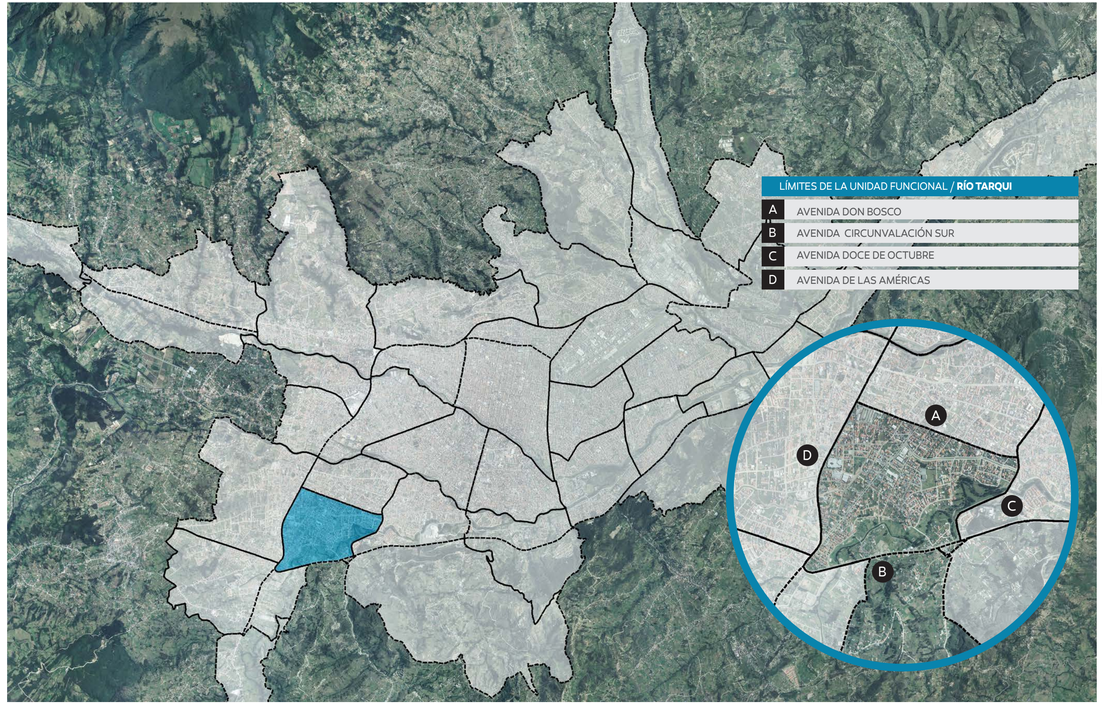
Si bien es cierta esta unidad se define por su carácter residencial, también cuenta con elementos atractores de tipo comercial y de servicios; algunos de ellos de gran importancia por la cantidad de población que atrae hacia la Av. Don Bosco.

También están presentes comercios a gran escala que se constituyen como atractores territoriales donde acude la ciudadanía. La Av. Loja también cruza el sector y adquiere protagonismo tanto por su historia como por los usos comerciales que recepta, en especial sitios de abastecimiento a pequeña escala, como tiendas de barrio y restaurantes.

Dentro de esta zona existen edificios y lugares usados como referencia por su importancia entre estos: Indurama y el edificio del diario El Tiempo. Además posee dos parques de considerable extensión y conocidos por la mayoría de los habitantes: "Riveras del Tarqui" y el recientemente equipado Parque Inclusivo.

Respecto a su estructura vial, presenta diferentes tipos de arterias, siendo las más representativas: La Av Don Bosco, como colectora por recoger tráfico de varias vías locales; la Av. De las Américas, considerada como arterial por atravesar la urbe; la Av. Circunvalación Sur, considerada como expresa y la Av. Doce de Octubre, también colectora, es el último límite del sector. Como parte de la estructura vial está la Av. Loja que divide la zona en dos partes; por sus características es una vía secundaria y considerada puerta de acceso a Cuenca.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **RÍO TARQUI**







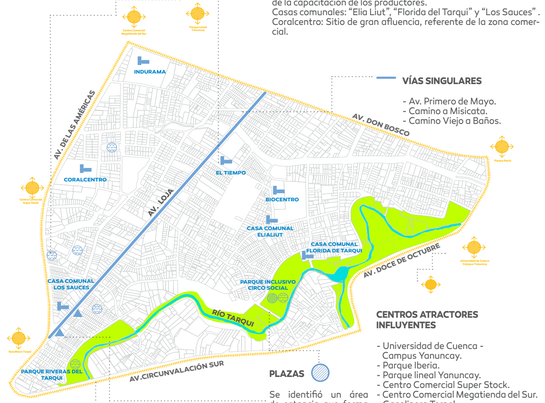
LÍMITES E IDENTIDAD

PARQUES

En este sector existen varios parques barriales con juegos infantiles y y canchas, sin embargo cuenta también con equipamientos más completos (por su tamaño) como el Parque Inclusivo y el parque Riveras del Tarqui.

EDIFICIOS

Indurama: Edificio de referencia del sector.
Estación de servicio "El Arenal" : Única de este tipo.
El Tiempo: Edificio de uno de los diarios más importantes de la ciudad.
Biocentro: Realiza el acopio y comercialización de hortalizas de la Red Agroecológica del Austro, entidad que también se encarga de la capacitación de los productores.
Casas comunales: "Elia Liut", "Florida del Tarqui" y "Los Sauces" .
Coralcentro: Sitio de gran afluencia, referente de la zona comercial.



VÍAS SINGULARES

- Av. Primero de Mayo.
- Camino a Misicata.
- Camino Viejo a Baños.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

- Universidad de Cuenca - Campus Yanuncay.
- Parque Iberia.
- Parque lineal Yanuncay.
- Centro Comercial Super Stock.
- Centro Comercial Megatienda del Sur.
- Gasolinera Terpel.

PLAZAS

Se identifió un área de estancia que forma parte del Parque Inclusivo.

LÍMITE VIARIO

Av. Don Bosco: Presenta gran movimiento vehicular y peatonal, especialmente hacia la zona donde se iencuentra con la Av. De la Américas.
Avenida Doce de Octubre: Por las características y vegetación presente en esta vía existe la presencia de deportistas.
Av. Circunvalación Sur: Planteada como paso lateral a la ciudad. No tiene gran movimiento peatonal.
Avenida De las Américas: Una de las vías de mayor importancia y conflictividad por el transito que a diario soporta.

MONUMENTOS

Sirven para la ubicación de un punto dentro de la ciudad, en este sector se identificaron dos:
- Busto Dr. Antonio Borrero Vega.
- S/N.

SÍNTESIS

Sector donde existen edificios y parques para su referencia, sin embargo es fácil notar que la mayoría de ellos se encuentran hacia la periferia, cercanos a la Av. De las Américas.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES LOCALES

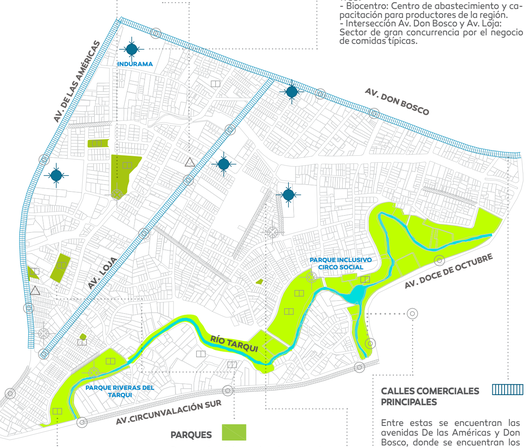
Son sitios de importancia para el sector, entre ellos las casas comunales y parques barriales.

ESQUINAS

Lugares donde se reúne la gente, de forma especial en locales comerciales.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

- Indurama: Empresa de electrodomésticos.
- Coralcentro: Sitio de abastecimiento a gran escala.
- El Tiempo: Diario de importancia en la región austral, presente en la ciudad desde 1955.
- Biocentro: Centro de abastecimiento y capacitación para productores de la región.
- Intersección Av. Don Bosco y Av. Loja: Sector de gran concurrencia por el negocio de comidas típicas.



CANCHAS

Espacios donde se desarrolla actividad deportiva, la mayoría de ellos ubicados en los parques barriales.

PARQUES

Parques barriales y dos de mayor importancia por su tamaño.

CALLES CON PEQUEÑO COMERCIO

En ellas se emplazan tiendas barriales para abastecimiento de las viviendas de la localidad.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Entre estas se encuentran las avenidas De las Américas y Don Bosco, donde se encuentran los comercios más grandes y en mayor cantidad.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN VEHICULAR

Concentración de peatones de manera momentánea, paradas de bus.

SÍNTESIS

El sector posee espacios deportivos y de recreación, en su mayoría vinculados entre sí, se emplazan hacia la periferia del sector, por tanto la zona central carece de este tipo de equipamientos.

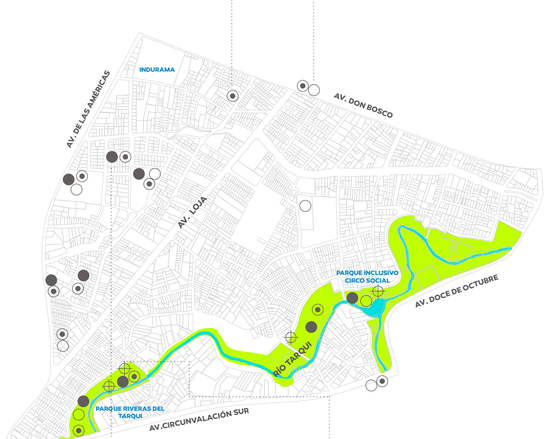
ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTO DE CONCENTRACIÓN JOVEN

La población joven se concentra principalmente hacia las áreas de recreación.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

La población adulta se concentra en los sitios de servicio, ya sea por abastecimiento o actividades vinculadas a capacitación en el caso del Biocentro.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

La población infantil se agrupa en su mayoría en las áreas de recreación, parques donde hacen uso de los juegos infantiles.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

La población adulta mayor se aglomera hacia las áreas de estancia en los parques, rveras del río Tarqui y Parque Inclusivo.

SÍNTESIS

La concentración de la población está en su mayoría en concordancia con los atractores locales y territoriales, así como con las áreas de recreación como parques y canchas localizados hacia las orillas del río Tarqui.

MOVILIDAD MOTORIZADA

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

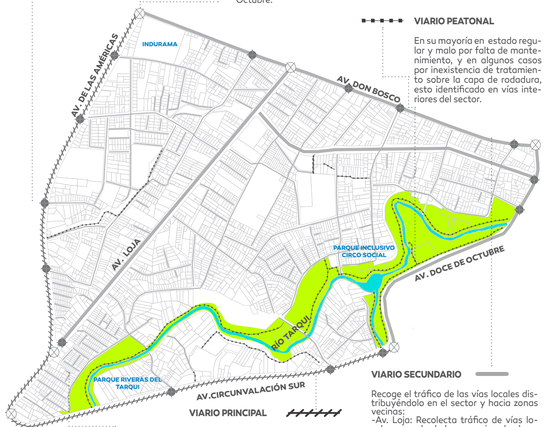
Son vías que permiten el acceso vehicular hacia los diferentes predios del sector; en casos particulares como el de la Av. Loja no es solo un acceso hacia la zona, sino a la ciudad.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Dentro de los tramos viales principales se identificaron los siguientes:
- Av. De las Américas, en las intersecciones con la Av. Circunvalación Sur, con la Av. Loja y con la Av. Don Bosco.
- Av. Circunvalación Sur, en las intersecciones con la Av. De las Américas y la Av. Doce de Octubre.
- Av. Don Bosco, en las intersecciones con la Av. Loja y La Av. Doce de Octubre.

VIARIO PEATONAL

En su mayoría en estado regular y malo por falta de mantenimiento, y en algunos casos por inexistencia de tratamiento sobre la capa de rodadura, esto identificado en vías interiores del sector.



VIARIO PEATONAL

Vías que en su mayoría están en estado regular y malo por falta de mantenimiento y tratamiento sobre la capa de rodadura, esto identificado en vías interiores del sector.

VIARIO PRINCIPAL

Según su función y estructura se identificaron las siguientes:
-Av. De las Américas, vía de alto tráfico vehicular considerada una de las principales para la ciudad.
-Av. Circunvalación Sur, concebida como vía rápida y periférica que con el pasar del tiempo adquirió otras características donde incluso llega el trasporte de carácter público urbano.

VIARIO SECUNDARIO

Recoge el tráfico de las vías locales distribuyéndolo en el sector y hacia zonas vecinas:
-Av. Loja: Recolecta tráfico de vías locales, no solo de la zona, sino desde su inicio en la intersección con la Av. De las Américas hasta El Vado, donde el tráfico es repartido hacia El Ejido o el Centro Histórico.
-Av. Don Bosco: Vía de carácter comercial que recoge varias vías locales, siendo una importante vía colectora de la zona.
-Av. de Los Conquistadores: Recoge el tráfico desde las vías locales especialmente desde la parte alta del sector.

SÍNTESIS

Su estructura vial está conformada por varias jerarquías, siendo las más importantes la Av. De las Américas, la Av. Don Bosco.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Se refiere a paradas de buses a lo largo de las vías principales que facilitan el acceso a los diferentes servicios y comercios.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Zonas de estancia temporal ya sea en la vía ,en el caso de los negocios de comida en la Av. Don Bosco, o en áreas verdes como en los parques del sector.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Son el resultado de observar el movimiento peatonal y los senderos más comunes en el sector, muchos de ellos vinculados a las centralidades existentes.



PUERTAS PRINCIPALES

Accesos hacia los predios desde las vías principales (que cruzan de forma lateral) al sector, se destaca el acceso por la Av. Loja.

ESCALINATA

Paso peatonal que conecta de manera principal la Av. Circunvalación Sur con la Av. Loja y la Av. De las Américas.

PASARELA PEATONAL

Puentes que permiten el tránsito peatonal sobre el río Tarqui.

SÍNTESIS

El sector está cubierto en su gran mayoría por paradas de bus, sin embargo éstas no presentan las mejores condiciones para su desarrollo, también se identifican los principales pasos peatonales relacionados de manera directa a equipamientos y servicios.

PROBLEMAS FUNCIONALES

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

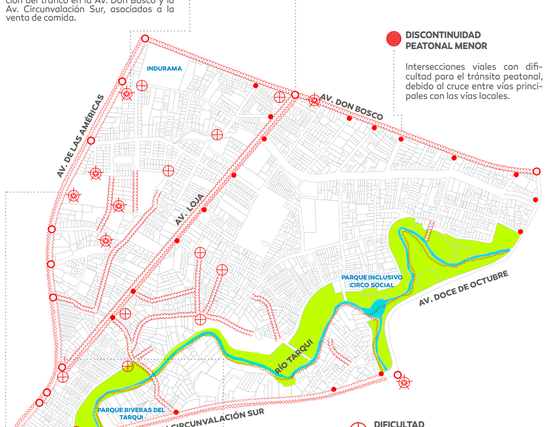
Estos puntos están relacionados en su mayoría con la Av. De las Américas donde existe comercio a gran escala.
Se identificaron al menos tres puntos de estacionamiento vinculados a bodegas-de un centro comercial.
Existen conflictos dados por la detención del tráfico en la Av. Don Bosco y la Av. Circunvalación Sur, asociados a la venta de comida.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Las grandes discontinuidades peatonales ocurren específicamente en las intersecciones de las vías principales.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Intersecciones viales con dificultad para el tránsito peatonal, debido al cruce entre vías principales con las vías locales.



BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Vías donde transita todo tipo de vehículos emitiendo gases y ruidos fuertes, volviéndolas de baja calidad ambiental.
Así mismo se muestran aquellas que requieren los tratamientos adecuados sobre la calzada.

BARRERAS

Para este caso se consideraron vallas, vías de alto tráfico vehicular y el río Tarqui que no permiten la fácil y directa circulación peatonal.

DIFICULTAD ACCESIBILIDAD

En general el espacio público, incluidas las vías de la ciudad, impiden un traslado de manera universal, afectando principalmente a personas con discapacidad, sin embargo se marcaron algunos puntos con mayor complicación.

SÍNTESIS

En general, la infraestructura de la zona se mantiene en estado regular. El mayor flujo vehicular ocurre en las vías principales del área de estudio, lo que provoca alta contaminación acústica, atmosférica y/o visual. Los principales atractores vehiculares son los equipamientos educativos.

PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

En algunos tramos del sector las vías en algunos carecen de espacio peatonal suficiente en aceras e inclusive no cuentan con ellas para facilitar la circulación peatonal, especialmente las ubicadas hacia el interior del sector donde existen vías de tierra.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADOS O DETERIORADOS

Espacios subutilizados o que presentan degradación:
-Parque barrial Los Sauces: Ocupado por materiales constructivos, actualmente solo está habilitada la cancha deportiva.

-En base a la necesidad de los peatones se crearon senderos sin planificación, por tanto requieren camineríos. En el parque Riveras del Tarqui se observa que el área verde fue degradada por esta acción.

-Parque infantil deteriorado e infrautilizado cerca del Parque Inclusivo ".



CALLE POCO AMABLE

Calles con espacio peatonal insuficiente para su intensidad de uso, poco amables para el peatón debido a un diseño atento primordialmente a la circulación motorizada, vías sin capa de rodadura o en mal estado.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Son paradas de bus que necesitan mobiliario urbano necesario para la comodidad de los usuarios, en la mayoría de paradas de bus solo existen letreros de señalización.

SÍNTESIS

Entre los problemas espaciales están la falta de tratamiento de las calzadas que no presentan condiciones adecuadas, por lo que se catalogan como calles poco amables para el peatón.

PARQUE EL DRAGÓN

Emplazada en la zona sureste de la ciudad, se caracteriza por tener varios equipamientos educativos como la escuela fiscal mixta Víctor Albornoz Cabanilla, el colegio Hermano Miguel, el colegio Miguel Moreno y la Escuela de Conducción ANETA, que generan gran circulación peatonal y a la vez flujos vehiculares altos, ya que los usuarios utilizan principalmente el transporte público para su movilización. El colegio Miguel Moreno se encuentra en rehabilitación arquitectónica, por ello sus estudiantes fueron reubicados a otro espacio hasta que finalizar los trabajos en la infraestructura , y puedca utilizarse nuevamente.
Una de las principales vías que limita este barrio es la Av. De las Américas que tiene gran dinámica por el variado comercio que se presenta a lo largo de este eje , es además una vía que conecta varios barrios de la ciudad.

Al mismo tiempo, se constituye como una barrera para la circulación peatonal. En la actualidad en esta arteria se emplazan los rieles del Tranvía de Cuenca, lo que que genera grandes dificultades en la movilidad de las personas. Otra de las avenidas de importancia que limita el barrio es la Carlos Arízaga Vega, aledaña a ésta se encuentra el Mercado Mayorista de El Arenal, conocido comúnmente como Feria Libre, equipamiento que por su escala no solo local sino regional, genera conflictos de gran magnitud, desde problemas en la movilidad hasta inseguridad para los habitantes. La saturación del uso comercial en la zona genera caos vehicular, que hace poco legible a esta avenida como límite de la Unidad Funcional.

El rio Yanuncay se muestra como un elemento que aporta identidad y conforma un límite hidrográfico. Sus orillas están descuidadas y necesitan mantenimiento, sin embargo es un gran atractor de la población ya que las familias llevan a sus hijos a jugar en las amplias áreas verdes.

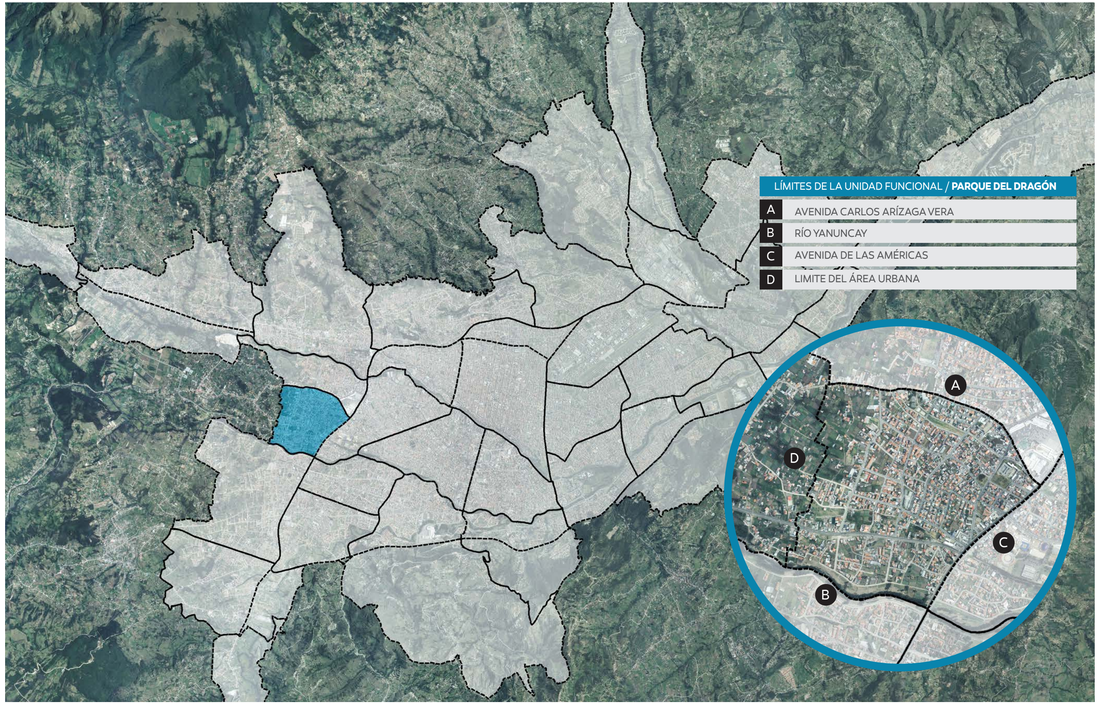
En cuanto a su estructura interna existen tres vías que caracterizan la zona, la vía Cuenca Molletura Naranjal, la calle Francisco Cisneros y la calle Isauro Rodríguez, donde existen grandes flujos vehiculares, comercio menor y otros usos de suelo como tiendas de abastos, recicladoras, y en gran cantidad mecánicas y almacenes de venta de materiales de construcción.

De manera general en el interior del barrio predomina el uso residencial y el pequeño comercio, concentrando alta densidad poblacional y diversidad de edades de sus habitantes.

Existen pequeños parques de los cuales el más cocido es el Prque El Dragón, pero el mismo es poco utilizado ya que tiene cerramiento y pocas veces se encuentra abierto al público, en este aspecto hay una gran falta de equipamientos. Así también existe un insuficiente espacio para la circulación peatonal debido a la prioridad que se da a los vehículos motorizados, sumándose a esto la falta de mantenimiento de las vías puesto que su capa de rodadura es inexistente. La unidad funcional tiene dos equipamientos de culto la iglesia Jesús del Gran Poder y la iglesia Cristo del Consuelo, esta última en rehabilitación, ambas tienen mayor concurrencia de personas adultas y adultas mayores; la zona carece de equipamientos de salud lo que produce mayor movilidad de las personas hacia la zona centro-norte de la ciudad para acceder a los servicios de salud.



UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **PARQUE DEL DRAGÓN**







LÍMITES E IDENTIDAD

LÍMITE VIARIO

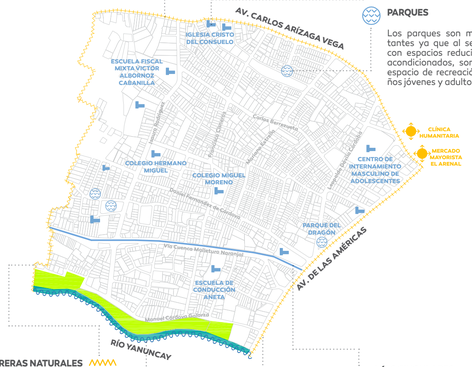
Los límites viarios del sector están claramente definidos; se constituyen por dos grandes avenidas que conectan a la ciudad con diversos sectores: La Av. Carlos Arízaga Vega y la Av. De las Americas.

EDIFICACIONES

Las edificaciones sobresalientes en el sector son de culto y educación, dentro de las mismas la iglesia Cristo del Consuelo al igual que el colegio Miguel Moreno, (actualmente en reconstrucción) representan un hito para la UF.

PARQUES

Los parques son muy importantes ya que al ser escasos, con espacios reducidos y mal acondicionados, son el único espacio de recreación para niños jóvenes y adultos.



BARRERAS NATURALES

Las barreras naturales se constituyen por una línea imaginaria que atraviesa un área verde y de cultivo regional y soporta grandes flujos vehiculares.

VÍAS SINGULARES

La vía Cuenca-Molleturo-Naranjal aporta identidad, sirve de enlace regional y soporta grandes flujos vehiculares.

BARRERAS TOPOGRÁFICAS

Presenta topografía pronunciada que limita y dificulta la circulación de los peatones.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

El río Yanuncay aporta gran identidad y es por ello que es un límite claramente legible.

SÍNTESIS

Esta Unidad Funcional está limitada por dos grandes avenidas, al norte la avenida Carlos Arízaga Vega, y al este la avenida De las Américas, que en la actualidad soporta el emplazamiento de las rieles del Tranvía de Cuenca, que se muestra como una barrera para el flujo peatonal.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Atraen grandes flujos de personas, el Centro de Internamiento Masculino Adolescente, la Escuela de Conducción ANETA, el salón de recepciones Jardines de San Joaquín y la empresa de madera Edimca.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Ubicados en su mayoría hacia la periferia o en los equipamientos atractores locales. Son puerta de acceso peatonal a los barrios con grandes concentraciones peatonales.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Constituyen espacios con considerables flujos peatonales y vehiculares, el comercio principal es la venta de repuestos y vehículos, materiales de construcción y restaurantes. En menor escala panaderías, farmacias y tiendas de abastos.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Los centros atractores locales hacen referencia a equipamientos educativos, de culto, parques o áreas verdes considerados de recreación para la población; generan una dinámica dentro de la UF a pesar de presentar falta de mantenimiento.



PARQUES

Los parques son de gran importancia, pues son el espacio de ocio y deporte para la población, sin embargo los existentes no cubren toda la demanda que requiere este sector y carecen de adecuado acondicionamiento.

ESQUINAS

Se conforman por la intersección de vías principales donde se concentra la ciudadanía.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Existen dos grandes áreas verdes de las cuales la que más sobresale es la conformada por las orillas del río Yanuncay. A pesar de carecer de mantenimiento y camineríos, mobiliario, además de una correcta iluminación, es muy concurrido por las familias especialmente los fines de semana.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

El comercio que se da en éstas calles es principalmente en tiendas de abastos que suplen las necesidades de los hogares cercanos, facilitando así el aprovisionamiento diario de las familias del sector.

CANCHAS

Existen dos canchas sintéticas de uso privado y tres canchas de cemento dentro de los colegios Hermano Miguel y Miguel Moreno y la escuela fiscal mixta Víctor Albornoz Cabanilla que son de uso exclusivo para los estudiantes, mientras que las que se encuentra dentro de parques o áreas verdes, son de uso público.

SÍNTESIS

Las arterias principales son las que generan mayor comercio como la Av. Carlos Arízaga Vega con comerciantes informales, la Av. De las Américas y el tramo de la vía Cuenca - Molleturo - Naranjal.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

La población infantil se concentra principalmente en los equipamientos educativos y de recreación como parques y orillas de ríos, sin embargo se observa frecuentemente a niños jugando en las calles porque los equipamientos y áreas verdes existentes carecen de los requerimientos para uso ciudadano.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

La población de adultos y jóvenes predominan dentro de la UF y se concentran en los principales equipamientos y centros atractores locales y territoriales.



PUNTO DE CONCENTRACIÓN JOVEN

La población joven al igual que la población infantil, se concentra en centros educativos, áreas verdes y parques donde buscan espacios de ocio, deporte y recreación.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Se agrupa frecuentemente en equipamientos de culto, parques y áreas verdes, buscando espacios de ocio y descanso.

SÍNTESIS

La concentración de población se da hacia la periferia de la unidad, en equipamientos culturales, religiosos y especialmente en parques y espacios de recreación, existiendo pocos puntos de concentración en la parte central.

MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO LOCAL

Son vías por las cuales se accede a predios y viviendas, su tráfico principal viene de puntos dentro del mismo barrio.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Constituidos por intersecciones conflictivas, especialmente en horas pico donde se concentra el mayor tráfico vehicular. En la Av. De las Américas estos nodos se agravan por la congestión vehicular, que a su vez representa un peligro para la circulación peatonal.
Al congestionarse esta vía, que es una de las principales de la UF, se da una mayor circulación hacia el resto de calles, por lo que sirven de desfogue del tráfico generado.



PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Son intersecciones que dan paso al ingreso hacia el interior de la unidad funcional, presentan una discontinuidad menor que los nodos, las entradas más significativas se dan por la vía Cuenca Molleturo Naranjal, por la calle Francisco Cisneros.

VIARIO SECUNDARIO

Estas vías tienen una mayor cantidad de flujo vehicular y distribuyen el tráfico desde las vías locales hacia distintos sectores de la ciudad, las principales dentro de la unidad funcional es la calle Isauro Rodríguez y la calle Francisco Cisneros.

VÍA PRINCIPAL

Constituyen vías de mayor flujo vehicular, articulan grandes áreas urbanas generadoras de tráfico, sirven de enlaces zonales, regionales nacionales y son soporte del tráfico de paso, las principales son: la via Cuenca Molleturo Naranjal y la Av. de las Américas, las mismas soportan altos flujos vehiculares.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Se constituyen por los desplazamientos efectuados por la mayoría de peatones para realizar diferentes actividades.
Existen grandes áreas del sector donde falta el espacio ó vía de circulación para peatones y discapacitados, lo cual dificulta considerablemente su movilidad.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Constituyen accesos hacia los barrios con grandes concentraciones peatonales o se conforman por la existencia de algún equipamiento, una de los más notorios se da en el parque El Dragón, hito dentro de la UF, y se ubica en una avenida con gran afluencia de transeúntes.



PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Se presentan en las intersecciones de las avenidas principales con calles secundarias con mayor flujo peatonal, como son la Av. De las Américas y la Av .de Carlos Arízaga Vega.

BARRERAS

La barrera más significativa es la topografía presente en el territorio y las avenidas saturadas de circulación vehicular, siendo inexistentes las arterias peatonales.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

La ocupación estancial se da por la presencia de comercio, equipamientos o espacios de recreación donde la gente se concentra y permanece por largos periodos de tiempo.

SÍNTESIS

La movilidad motorizada es la que mayor prioridad tiene dentro del sector, predomina el viario secundario, por lo que al interior de la unidad funcional el uso principal es el residencial.

SÍNTESIS

Los flujos principales en esta UF se efectúan desde los equipamientos educativos o comerciales hacia las avenidas principales y constituyen flujos de salida e ingreso que realizan diariamente los peatones.

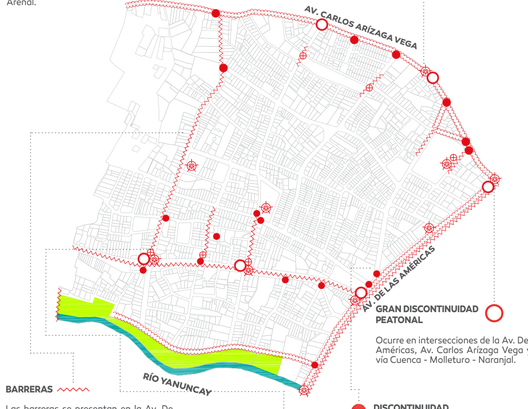
PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Vías que son afectadas por el intenso flujo vehicular que produce gran contaminación tanto atmosférica y acústica, en algunos casos la saturación de comercio y transporte público causa caos y desorden produciendo malos olores como es el caso del tramo de la Av. Carlos Arízaga Vega, cercano al mercado El Arenal.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Focos de atracción de vehículos hacia el interior de la UF tales como la vía Cuenca - Molleturo - Naranjal, así también como el colegio Miguel Moreno y la gasolinera de la Av. De las Américas y Av. Mexico.



GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Ocurre en intersecciones de la Av. De las Américas, Av. Carlos Arizaga Vega y la vía Cuenca - Molleturo - Naranjal.

BARRERAS

Las barreras se presentan en la Av. De las Américas, en la vía Cuenca - Molleturo - Naranjal y en las calles Isauro Rodríguez, Francisco Cisneros entre otras, que presentan topografía pronunciada y grandes flujos vehiculares que impiden la libre circulación de las personas.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

Dentro de la trama urbana el ascenso de las calles Isauro Rodríguez, Mariano Estrella y Francisco Cisneros causa dificultad para la accesibilidad de todo tipo de personas hacia el centro de la UF.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Se presenta en cruces de las avenidas principales con calles locales, como la Av. De las Américas y calle Daniel Fernández de Córdova, calle Leopaldo Dávila Córdoba, no son tan representativas por presentar un flujo vehicular menor, pero presentan mayor prioridad al vehículo.

SÍNTESIS

El mal acondicionamiento de ciertas vías causa malestar a la población. En invierno las calles de tierra dificultan la movilidad y en verano el polvo generado es un factor negativo, a esto se suma la inseguridad al transitar en las mismas.

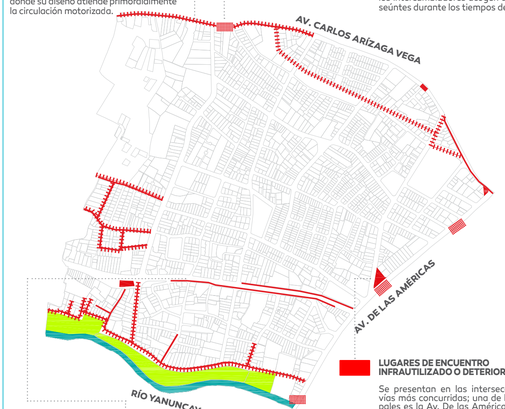
PROBLEMAS ESPACIALES

CALLE POCO AMABLE

Calles que causan malestar a la población, en algunos casos sin capa de rodadura, su material se constituye de tierra como la calle Manuel Córdova Galarza, o en otros casos son infrautilizadas como es el caso del tramo de la Av. Carlos Arízaga Vega cercano al mercado El Arenal, donde su diseño atiende primordialmente la circulación motorizada.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Los intercambiadores existentes se encuentran mal ubicadas y causan mayor congestión en el tráfico vehicular, particularmente los que se encuentran hacia la Av. De las Américas; caracterizados por ser espacios poco amables. Todos los intercambiadores acogen a los transeúntes durante los tiempos de espera.



LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Se presentan en las intersecciones de vías más concurridas; una de las principales es la Av. De las Américas y la Av. Carlos Arízaga Vega, donde la gente se concentra para acceder al mercado El Arenal.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Aceras con espacio insuficiente paralos peatones donde su sección es de aproximadamente 75 cm y su estado material está en deterioro; en algunos tramos no existe el espacio para la acera, como en la calle Manuel Córdova Galarza.

SÍNTESIS

Los paradas de buse dentro de la UF se ubican en las avenidas limitantes, internamente son escasas y las existentes están mal ubicadas y el mobiliario es inadecuado o inexistente.

CEBOLLAR



La unidad barrial abarca una gran superficie . Está en el área periurbana de Cuenca. Forman parte del sector la Av. Ordoñez Lasso, calle Camino Del Tejar, la Av. De Los Cerezos y Av. Abelardo J. Andrade, ejes importantes dentro de la zona; por estas vías se tiene acceso al transporte pública y es donde se desarrolla con más fuerza el comercio.

La Av. Ordoñez Lasso es un eje considerable de ingreso y salida de la ciudad tanto para vehículos como para peatones, sin embargo está deteriorada por la baja calidad ambiental, falta de espacio peatonal, dificultad de accesibilidad para los peatones y la gran discontinuidad peatonal. Estos problemas se dan por irrespeto a la línea de fábrica establecida por la municipalidad y la legislación vigente.

Como focos atractores territoriales más destacados se encuentran:

Centro comercial Plaza de las Américas, la Dirección de Trabajo y Servicio Público de Cuenca, hotel Oro Verde, hotel Pinar del Lago, Agencia Nacional de Tránsito, Colegio Nacional Ciudad de Cuenca, Centro Educativo Santa Ana y centro comercial Coral Racar.

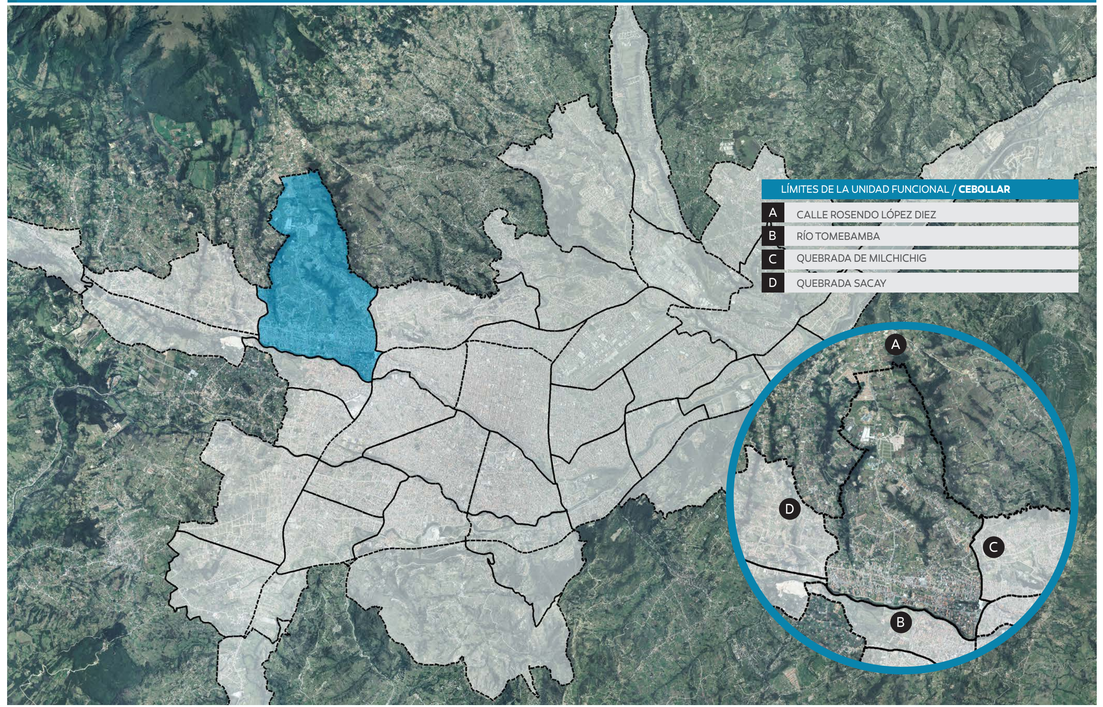
Entre los equipamientos de educación más relevantes están: Colegio Nacional Ciudad de Cuenca, Unidad Educativa Bilingüe Las Pencas, Unidad Educativa Santa Ana y colegio Madrid.

La zona cuenta con pocos equipamientos de salud, tan solo algunas farmacias y el centro de salud San Pedro del Cebollar.

Los equipamientos de seguridad son: Un UPC en la Av. De los Cerezos frente a la Agencia Nacional de Tránsito.

La mayoría de las paradas de bus están deterioradas y carecen de la infraestructura necesaria para un adecuado uso ciudadano.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **CEBOLLAR**







LÍMITES E IDENTIDAD



EDIFICIOS

- Centro comercial Coral Racar.
- Iglesia San Pedro del Cebollar.
-Centro comercial Plaza de las Américas.
-Dirección Nacional de Trabajo y Servicio Público de Cuenca.
-Hotel Oro verde.
-Hotel Pinar del Lago.
-Agencia Nacional de Tránsito.
-Iglesia Virgen del Milagro.
-Colegio Nacional Ciudad de Cuenca.

LÍMITE VIARIO

-Norte: Calle Rosendo López Diez.
-Este: Calle de La Verbena.
-Oeste: Vía a Río Amarillo. calle María Auxiliadora.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

-Sur: Río Tomebamba.
-Este: Quebrada Milchichig.
-Oeste: Quebrada Sacay.

SÍNTESIS

Los límites de la unidad barrial son al norte por la vía Rosendo López Diez, al sur por el río Tomebamba, al este por la quebrada Milchichig y la calle de La Verbena. Mientras que al oeste el límite está conformado por la quebrada Sacay, la calle María Auxiliadora y la vía a San José de Balzay.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

A los cuales llegan personas de todo el territorio, por motivos de comercio, académicos y de trabajo:

-Centro comercial Racar.
-Centro Comercial Plaza de Las Américas.
-Hotel Oro Verde.
-Hotel Pinar del Lago.
-Agencia Nacional de Tránsito.
-Papelería Monsalve.
-Centro Educativo Madrid.
-Centro Educativo Santa Ana.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Los puntos de mayor concentración peatonal se presentan en las paradas de bus.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

-Centro de salud San Pedro del Cebollar.
-Centro Educativo Einstein.
-Iglesia San Pedro del Cebollar.
-Iglesia Virgen del Milagro.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Espacios con uso compatible a la vivienda que abastecen al sector:
-Av. Abelardo J. Andrade.
-Calle Camino del Tejar.

CANCHAS

El sector cuenta con canchas mayoritariamente en la zona sur, no así en la zona norte que carece de canchas y parques.

MIRADOR

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

El sector carece de áreas verdes, no así la zona sur que dispone de vegetación en la orilla del río Tomebamba.

PARQUES

-Parque del Tejar.
-Parque Colegio Nacional Ciudad de Cuenca.

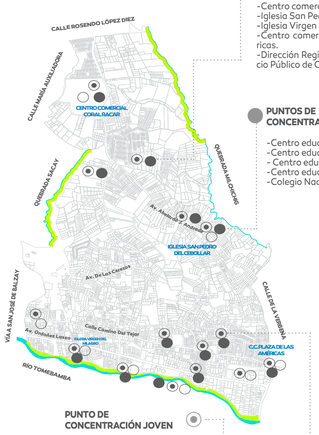
CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Por la presencia de vías de mayor jerarquía se localizan comercios relacionados al automóvil:
-Av. Ordoñez Lasso.

SÍNTESIS

Existen varios atractores unos de carácter local como el centro de salud de San Pedro, el centro eductivo Einstein y las iglesias. Así también los territoriales sobre todo los comerciales, los hoteles y algunos centros educativos.

ACTIVIDAD SOCIAL



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

-Centro comercial Coral Racar.
-Iglesia San Pedro del Cebollar.
-Iglesia Virgen del Milagro.
-Centro comercial Plaza de Las Américas.
-Dirección Regional de Trabajo y servicio Público de Cuenca.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

-Centro educativo Madrid.
-Centro educativo Santa Ana.
- Centro educativo Einstein.
-Centro educativo Las Pencas.
-Colegio Nacional ciudad de Cuenca.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN JOVEN

-Centro comercial Coral Racar.
-Centro educativo Madrid.
-Centro educativo Santa Ana.
-Centro educativo Einstein.
-Iglesia Virgen del Milagro.-
Colegio Nacional Ciudad de Cuenca.
-Centro comercial Plaza de las Américas.
-Centro educativo Las Pencas.
-Dirección Regional de Trabajo y Servicio Público de Cuenca.

SÍNTESIS

La agrupación peatonal acurre su mayoría en los equipamientos: Educativos, aprovisionamiento y recreación. Como un punto importante de concentración peatonal de jóvenes, niños y adultos está la orilla del río Tomebamba.

MOVILIDAD MOTORIZADA



PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Principales entradas del automóvil al sector de estudio

VIARIO PRINCIPAL

-Av. Abelardo J. Andrade.
-Av. De Los Cerezos.
-Av. Ordoñez Lasso.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

En las intersecciones de las vías que circundan la zona de estudio con otras arterias principales o avenidas.

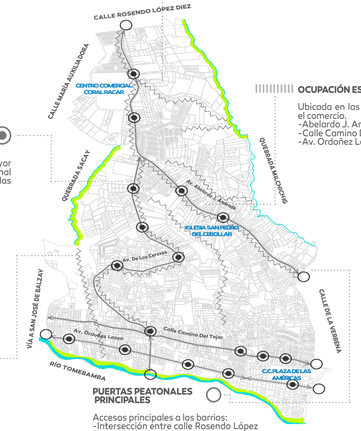
VIARIO SECUNDARIO

Llevan el flujo vehicular del sector de un lado al otro.
-Calle camino del Tejar.

SÍNTESIS

El sector se compone de acuerdo a la siguiente jerarquía: Viario principal: Av. Abelardo J. Andrade, Av. De los Cerezos y Av. Ordoñez Lasso. Viario secundario: Calle Camino del Tejar.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA



FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Recorridos cotidianos y de mayor intensidad por los pobladores de la unidad.
-Abelardo J. Andrade.
-Av. De los Cerezos.
-Calle Camino Del Tejar.
-Av. Ordoñez Lasso.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Los puntos con mayor concentración peatonal ocurren en las paradas de buses.

BARRERAS

-Av. Abelardo J. Andrade.
-Av. De los Cerezos.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Ubicada en las vías que abastecen el comercio,
-Abelardo J. Andrade.
-Calle Camino Del Tejar.
-Av. Ordoñez Lasso.

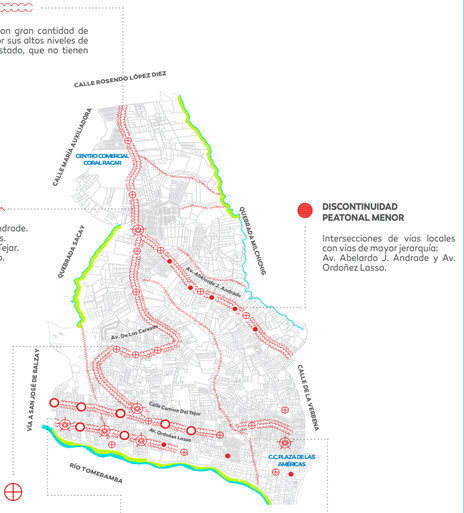
PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Accesos principales a los barrios:
-Intersección entre calle Rosendo López Diez y Av. De los Cerezos.
-Intersección entre la Av. Abelardo J. Andrade y calle de La Verbena.
-Intersección entre calle camino del Tejar y calle de La Verbena.
-Intersección entre Av. Ordoñez Lasso y Av. De los Cerezos.
-Intersección entre Av. Ordoñez Lasso y calle de La Verbena.

SÍNTESIS

Las paradas de bus son los puntos de mayor concentración peatonal y la mayor ocupación estancial se observó en la Av. Abelardo J. Andrade, calle camino Del Tejar y la Av. Ordoñez Lasso.

PROBLEMAS FUNCIONALES



BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Incluyen las vías con gran cantidad de tráfico vehicular por sus altos niveles de ruido, y en mal estado, que no tienen capa de rodadura.

BARRERAS

-Av. Abelardo J. Andrade.
-Av. De Los Cerezos.
-Calle Camino del Tejar.
-Av. Ordoñez Lasso.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Intersecciones de vías locales con vías de mayor jerarquía: Av. Abelardo J. Andrade y Av. Ordoñez Lasso.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

En La Av. Abelardo J. Andrade, Av. De los Cerezos, calle Camino del Tejar y Av. Ordoñez Lasso.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

A lo largo de las vías Camino del Tejar y Av. Ordoñez Lasso

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Principalmente en la intersección de La Av. Abelardo J. Andrade con La Av. De los Cerezos. En la intersección de la calle Camino del Tejar con la Av. De los cerezos.

SÍNTESIS

El mayor problema es la falta de continuidad peatonal debido a las barreras y carencia de accesibilidad.

PROBLEMAS ESPACIALES



INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Todas las paradas de bus se encuentran en mal estado y no cuentan con la infraestructura ni la señalización necesaria.

CALLE POCO AMABLE

En su mayoría no disponen de veredas.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Veredas con espacio insuficiente para la circulación de transeuntes.

SÍNTESIS

La mayoría de problemas espaciales ocurren por la presencia de vías mal acondicionadas que carecen del espacio suficiente para los peatones, no cuentan con capa de rodadura y tienen pendientes muy pronunciadas.

EL ARENAL



Esta unidad es parte fundamental de la ciudad de Cuenca, por su ubicación y la presencia de grandes atractores que concentran a la población, como el Centro Comercial El Arenal, Clínica Humanitaria y la Estación de Transferencia El Arenal. A estos espacios la población llega en automotores privados, lo que genera un sin número de conflictos entre usuarios, transeúntes y tráfico vehicular.

El Centro Comercial y mercado mayorista El Arenal se consolida como el mayor centro de abastecimiento de la urbe, donde se expenden productos al por mayor y por menor, con lo cual la dinámica peatonal y vehicular es muy intensa.

La presencia de la Av. De las Américas y la Av. Carlos Arízaga Vega, incrementa los citados problemas. Por estas circula un alto tráfico vehicular, sobre todo por la primera que sirve como una vía arterial, así en ambas es evidente la inseguridad y la difícil movilización de la población.
La Clínica Humanitaria funciona a través de la Fundación Pablo Jaramillo y se convierte en un punto focal que atrae a un elevado número de personas de bajo recursos, la gran mayoría mujeres embarazadas. Su ubicación es problemática, al estar cercana al Centro Comercial El Arenal, por lo tanto su accesibilidad es irregular tanto en vehículo privado como en transporte público, por el bajo número de aparcamientos existentes en el exterior de la casa de salud, sin embargo cuenta con un parqueadero colindante que conecta directamente al centro de abastecimiento.

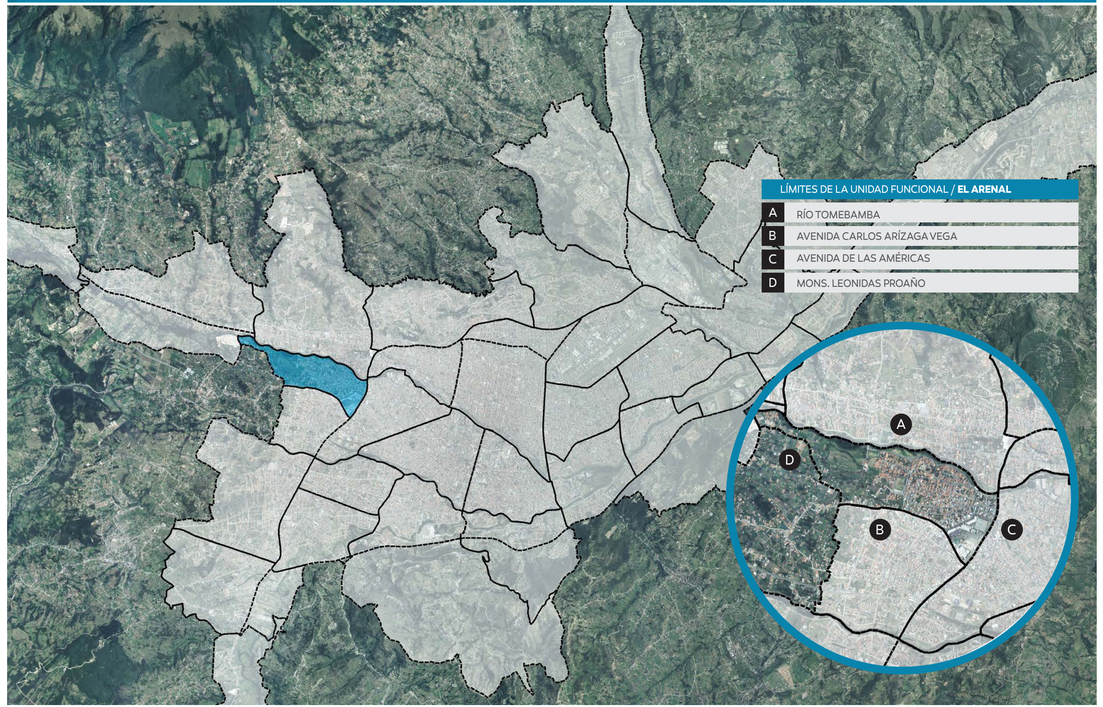
Por otro lado, la Estación de Transferencia El Arenal se encuentra como foco atractor del sector, es un equipamiento que funciona como distribuidor del transporte hacia la ciudad.

La Av. Carlos Arízaga Vega es eminentemente comercial, hacia la zona alta cercana a San Joaquín, existen varios restaurantes de comida típica de la ciudad que atrae a gran número de ciudadanos, principalmente los fines de semana, con la cual se produce elevado movimiento peatonal y vehicular, sin embargo los establecimientos carecen de accesibilidad segura, lo que causa caos y aparcamientos en la vía. La unidad requiere aceras, lo que dificulta la seguridad de los ciudadanos del sector como también de los visitantes.

Dentro del sector se encuentra la ciudadela Puertas del Sol, lugar de uso residencial. Aunque se visualiza como un lugar tranquilo existe un alto grado de inseguridad por la cercanía a la Feria Libre. Su potencialidad es el río Tomebamba, que se constituye como el límite de la Unidad Funcional, es el lugar donde se desarrollan distintas actividades en los parques lineales y canchas de uso deportivo.

En general la unidad se podría considerar en dos zonas, la primera donde se encuentra la parte más consolidada, residencial y comercial del sector. La zona alta se identifica de manera contraria y por su cercanía a la parroquia San Joaquín se observan grandes lotes de terreno, usados en su mayoría para la agricultura y ganadería.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **EL ARENAL**







LÍMITES E IDENTIDAD

MIRADOR

El mirador ubicado en la zona norte de la unidad es un elemento representativo debido a su cercanía a las escalinatas, donde existe importante circulación de personas.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

Constituido por el río Tomebamba.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Hotel Oro Verde y Plaza Las Américas.

PARQUES

El Parque Lineal es considerado un espacio importante debido a las diferentes actividades que en él se desarrollan, ya sean deportivas o recreativas.

LÍMITE VIARIO

Constituido por la Av. De las Américas, la Av. Carlos Arízaga Vega y la calle Monseñor Leonidas Proaño.

EDIFICIOS

El Centro Comercial El Arenal forma el hito más importante dentro de esta unidad barrial. Gran parte de la población recurre a este lugar por abastecimiento. Además se destacan, entre otras edificaciones importantes, la Quinta Balzay junto al nuevo campus de la Universidad de Cuenca y el Complejo Deportivo Cazhapata.



SÍNTESIS

La Unidad Funcional está delimitada al norte, por el río Tomebamba, al sur con la Av. Carlos Arízaga Vega, al este con la Av. De las Américas y al oeste por la vía Monseñor Leonidas Proaño.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

PARQUES

Cuenta con tres parques : En la zona norte el Parque Lineal constituye un importante espacio público con áreas deportivas y juegos infantiles, generalmente usado por jóvenes, adultos y niños. También se encuentra el parque dentro de Puertas de Sol utilizado por moradores cercanos especialmente niñas, sin embargo requiere el equipamiento necesario. En la zona sur existe un parque infantil pequeño, que no se encuentra en buenas condiciones.

CANCHAS

Existen varias canchas deportivas ubicadas en la zona norte, dos en el área verde de las orillas del río y otras ubicadas en el parque de Puertas de Sol.

MIRADOR

En la unidad se cuenta con un mirador en la zona norte, cercano a San Joaquín. Existe una cruz en el sitio, la cual es visitado por sus moradores.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Constituidos por las márgenes de protección del río Tomebamba.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Conformados por el Centro Comercial El Arenal, Cazhapata, la Clínica Humanitaria, la Quinta Balzay, la Universidad de Cuenca, el Centro de Investigaciones Forenses y los restaurantes de comida típica a lo largo de la Av. Carlos Arízaga Vega.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

La unidad barrial se caracteriza por el comercio localizado en la Av. De las Américas, en el Centro Comercial El Arenal y en la Av. Carlos Arízaga Vega por los restaurantes de comida típica que atraen gran flujo vehicular y peatonal.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

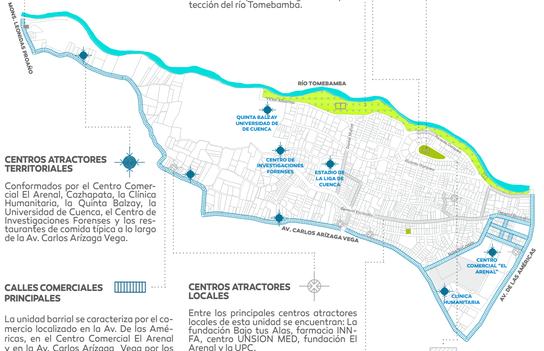
Entre los principales centros atractores locales de esta unidad se encuentran: La fundación Bajo tus Alas, farmacia INNFA, centro UNSION MED, fundación El Arenal y la UPC.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Constituyen calles con comercio en menor medida que en la Av. Carlos Arízaga Vega y la Av. De las Américas y sus alrededores, principalmente en la zona residencial de la unidad barrial.

PLAZAS

Las tres plazas en el sector se distribuyen en la zona este, la plaza principal está junto al Centro Comercial El Arenal, mientras que las otras dos en una zona residencial.



SÍNTESIS

En referencia al espacio público la unidad posee el parque lineal como un sitio deportivo y de recreación para la población de diferentes edades, además de dos parques infantiles de menor tamaño que se encuentran descuidados.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

La población adulta se concentra principalmente en los equipamientos de gestión, educación superior y de abastecimiento.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Existe población joven en los espacios de recreación, educación y equipamientos de abastecimiento, como también en la Av. Carlos Arízaga Vega, en los establecimientos de comida típica.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

La concentración infantil se ubica principalmente en la guardería municipal dentro del Centro Comercial El Arenal, las fundaciones, el parque de Puertas de Sol, la Estación de Transferencia y Clínica Humanitaria

PUNTO DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Los adultos mayores se concentran en el Centro Comercial El Arenal y sus alrededores, generalmente en la Estación de Transferencia y la Clínica Humanitaria.



SÍNTESIS

Los espacios públicos como parques, canchas, equipamientos concentran la mayor actividad social, se ubican en la periferia de la Unidad Funcional, generando inseguridad en la entrada y salida de peatones y vehículos.

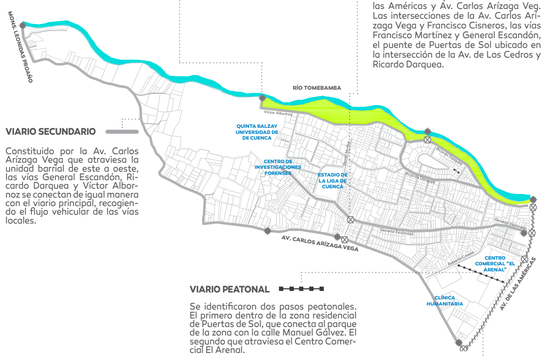
MOVILIDAD MOTORIZADA

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Se ubican en las periferias, en las intersecciones de vías de gran importancia y flujos motorizados. Las principales puertas están en la Av. De las Américas.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Formados por las intersecciones de la Av. De las Américas y Ricardo Darquea, Av. De las Américas y General Escandón, Av. De las Américas y Eduardo Arias, Av. De las Américas y Av. Carlos Arizaga Veg. Las intersecciones de la Av. Carlos Arizaga Vega y Francisco Cisneros, las vías Francisco Martínez y General Escandón, el puente de Puertas de Sol ubicado en la intersección de la Av. de Los Cedros y Ricardo Darquea.



VIARIO SECUNDARIO

Constituido por la Av. Carlos Arizaga Vega que atraviesa la unidad barrial de este a oeste, las vías General Escandón, Ricardo Darquea y Víctor Albornoz se conectan de igual manera con el viario principal, recogiendo el flujo vehicular de las vías locales.

VIARIO PEATONAL

Se identificaron dos pasos peatonales. El primero dentro de la zona residencial de Puertas de Sol, que conecta al parque de la zona con la calle Manuel Gálvez. El segundo que atraviesa el Centro Comercial El Arenal.

VIARIO PRINCIPAL

El viario principal está conformado por la Av. De las Américas.

SÍNTESIS

En esta Unidad Funcional el sistema de movilidad motorizada está conformado por una vía arterial (Av. De las Américas), por vías colectoras (Av. Carlos Arizaga Vega, General Escandón, Víctor Albornoz y Ricardo Darquea) que forman el viario principal y el viario secundario.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

ESCALINATA

Escalinata junto al mirador.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Intersección entre la Av. De las Américas y General Escandón, Av. De las Américas y Eduardo Arias, el paso peatonal subterráneo El Arenal, las intersecciones entre las vías Av. De las Américas, Av. Carlos Arizaga Vega; Av. Carlos Arizaga Vega y Francisco Cisneros, Av. Carlos Arizaga Vega e Isaura Rodríguez, y los puentes de Puertas de Sol, Quinta Balzay y de la vía Monseñor Leonidas Proaño.

PASARELA PEATONAL

Ubicada junto al Centro Comercial El Arenal, de gran flujo peatonal.



BARRERAS

Constituidas por las vías Av. De las Américas y la Av. Carlos Arizaga Vega. Además existe una barrera en el parque de la Av. General Escandón que impide el paso peatonal en ciertas horas del día y la noche.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Entre los principales puntos de concentración peatonal se tiene al equipamiento de abastecimiento mayor en la ciudad y sus alrededores, como también el parque lineal

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Los principales recorridos y de mayor intensidad se presentan en la zona este, donde se encuentra el Centro Comercial "El Arenal"

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Se presenta en el parque lineal gracias al mobiliario y zonas de recreación, que invita a los pobladores y visitantes a disfrutar del lugar. En otros sectores esta ocupación se concentra en las calles principalmente con comercio.

SÍNTESIS

En la Unidad Funcional, por concentrar un equipamiento de gran importancia para la ciudad, la movilidad no motorizada tiene una gran dinámica, sobre todo en el desarrollo de las actividades diarias, así como en las comerciales, evidenciándose grandes flujos peatonales.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Vías que atraen grandes flujos vehiculares tanto privados como públicos, por lo que provocan alta contaminación acústica, visual y atmosférica.

BARRERAS

La principal barrera en la unidad funcional es la Av. De las Américas.



DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

En general la zona presenta dificultades de accesibilidad, en especial en los espacios públicos y equipamientos, debido a la falta de aceras y condiciones adecuadas para la circulación de personas con distapacidad.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Constituidas por intersecciones de vías con gran flujo vehicular donde se da preferencia al auto, dificultando la circulación peatonal dentro del barrio.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Los puntos detectados en la unidad muestran aceras en estado deteriorado lo que dificulta al peatón su circulación; además se empeora la situación con la ausencia de pasos peatonales.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

El principal atractor de vehículos en la unidad es el Centro Comercial El Arenal, que genera gran concentración de autos en la zona este.

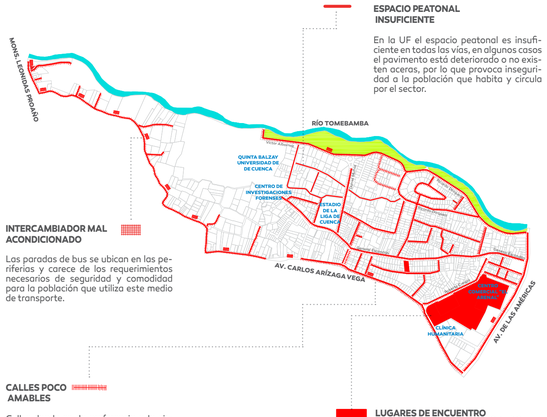
SÍNTESIS

El inadecuado acondicionamiento de ciertas vías causa malestar a la población ya que en invierno las calles de tierra dificultan la movilidad y en verano el polvo generado es un factor negativo, a esto se suma la inseguridad de transitar en las mismas.

PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

En la UF el espacio peatonal es insuficiente en todas las vías, en algunos casos el pavimento está deteriorado o no existen aceras, por lo que provoca inseguridad a la población que habita y circula por el sector.



INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Las paradas de bus se ubican en las periferias y carece de los requerimientos necesarios de seguridad y comodidad para la población que utiliza este medio de transporte.

CALLES POCO AMABLES

Calles donde se da preferencia a la circulación motorizada, vías de tierra o con pavimento deteriorado, con espacio peatonal insuficiente, ausencia de vegetación y mobiliario.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Constituidos por las plazas ubicadas al interior de Puertas de Sol y El Arenal, mirador y las áreas adyacentes al Centro Comercial El Arenal, lugares deteriorados y que necesitan ser potenciados.

SÍNTESIS

Se identificaron intercambiadores que en su mayoría se encuentran en la Av. Carlos Arizaga Vega, mal acondicionados o muy cerca de la vía, lo que provoca inseguridad para los transeúntes.

ORDÓÑEZ LASSO



Esta Unidad Funcional es una zona de evidente crecimiento poblacional, con la presencia de viviendas, negocios y varios centros atractores que generan embotellamientos en diferentes puntos a lo largo de la Av. Ordóñez Lasso, principalmente en horas punta.

El área de estudio esá dividida por el río Tomebamba, determinando el sector norte y sur. Destaca la zona de San Joaquín junto a la vía Cuenca-Molleturo-Naranjal, donde se evidencia una diferencia social con respecto al sector norte, esto se puede determinar según los tamaños de los lotes, espacio vacante y la tipología de vivienda existente.

Como ya se mencionó es una zona de expansión del cantón por lo que existe gran porcentaje de suelo vacante, así como también algunas vías planificadas, por esta misma razón casi todas las calles son de tierra y no tienen aceras a excepción de las vías de acceso a equipamientos y urbanizaciones privadas.

En lo referente a las actividades y concentración de población, existe mayor flujo de personas adultas y niños por la Av. Ordóñez Lasso por el alto número de locales comerciales, mientras que en la zona sur no se evidencia mayor movimiento peatonal ya que la circulación de esta zona se efectúa a través de vehículos particulares.

Al estar ubicada en una parte alejada del Centro Histórico o consolidado de Cuenca, no existen muchos equipamientos ni espacios públicos.

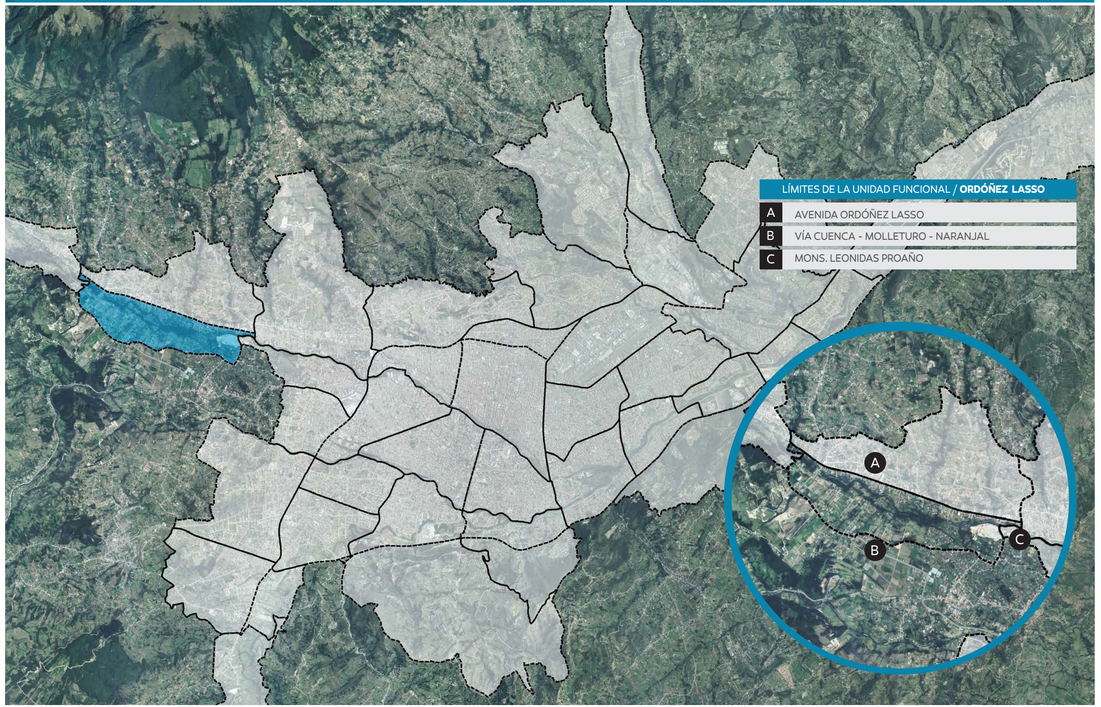
Tan sólo se encuentran tres centros educativos que son grandes atractores de población no sólo del sector sino también externa.

La zona tiene varios problemas funcionales y espaciale, concentrados en el sector norte. La Av. Ordóñez Lasso es una de las principales arterias viales del cantón, y una de las puertas de entrado a la ciudad de Cuenca y la parroquia Sayausí. Es de gran flujo vehicular, además de presentar malas condiciones, resulta ser muy estrecha y no cuenta con aceras en todo su extensión, y si las hay están deterioradas y son ocupadas como zonas de parqueadero para los distintos locales comerciales. También se debe mencionar los diferentes intercambiadores mal acondicionados en todo el sector.

La zona norte se encuentra en constante proceso de estudio y planificación, por todos los problemas de funcionamiento que observados en los últimos años.

Uno de los planes que se encuentra aprobado y en ejecución es el ensanchamiento de la Av. Ordóñez Lasso que pretende dar solución a toda la infraestructura de servicios, como agua potable, alcantarillado, iluminación y telecomunicaciones.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **ORDOÑEZ LASSO**







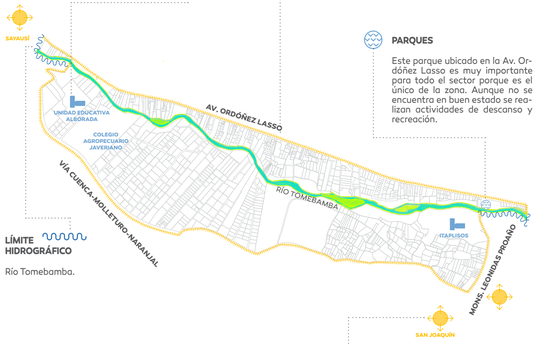
LÍMITES E IDENTIDAD

EDIFICIOS

Las edificaciones que se consideran importantes para el sector son la fábrica Italpisos y la Unidad Educativa Santa Ana.

LÍMITE VIARIO

Una de las principales vías que la conforman es la Av. Ordóñez Lasso, de gran importancia en el cantón y una de las puertas de entrada a la ciudad de Cuenca y de la parroquia Sayausí. También está vía Cuenca-Molleturo-Naranjal, de alto tráfico vehicular.



PARQUES

Este parque ubicado en la Av. Ordóñez Lasso es muy importante para todo el sector porque es el único de la zona. Aunque no se encuentra en buen estado se realizan actividades de descanso y recreación.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

Río Tomebamba.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Cercanas a la Unidad Funcional se encuentran las parroquias Sayausí y San Joaquín, centros poblados en cuyos trayectos existen comercio de aprovisionamiento al por menor, para la población residente del sector.

SÍNTESIS

La Unidad Funcional se delimita por infraestructura viaria importante no sólo para el sector sino para la ciudad ya que es el punto de ingreso hacia Cuenca desde otras parroquias, ciudades y provincias.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES LOCALES

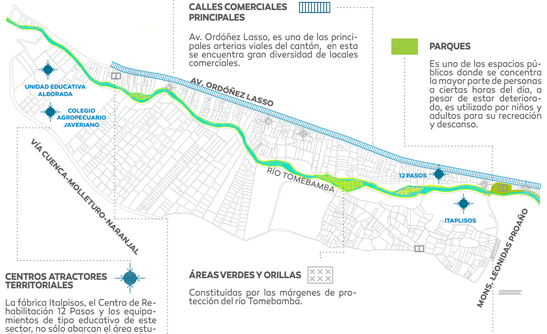
Existen varios centros de abastecimiento y recreación y también la presencia de establecimientos religiosos.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Av. Ordóñez Lasso, es una de las principales arterias viales del cantón, en esta se encuentra gran diversidad de locales comerciales.

PARQUES

Es uno de los espacios públicos donde se concentra la mayor parte de personas a ciertas horas del día, a pesar de estar deteriorado, es utilizado por niños y adultos para su recreación y descanso.



CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

La fábrica Italpisos, el Centro de Rehabilitación 12 Pasos y los equipamientos de tipo educativo de este sector, no sólo abarcan el área estudiada sino a nivel de ciudad e incluso fuera de la misma.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Constituidas por las márgenes de protección del río Tomebamba.

CANCHAS

Existen algunos espacios deportivos, no se encuentran en buen estado ni cuentan con los espacios y mobiliario adecuado.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

En la calle Monseñor Leonidas Proaño hay algunos locales comerciales que sirven a la población de la parte sur del sector.

SÍNTESIS

Los centros atractores de esta zona se concentran en la parte norte, con la presencia de locales comerciales, restaurantes y centros religiosos que sirven a los habitantes.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTO DE CONCENTRACIÓN JOVEN

La población joven se ubica los espacios de recreación, también en los establecimientos de educación como el colegio Santa Ana y el colegio Agropecuario Javeriano.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

La población adulta se concentra principalmente en los equipamientos de culto y centros de abastecimiento.
-Capilla
-12 Pasos



PUNTO DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Presencia de personas dedicadas a la agricultura, en la zona de San Joaquín.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Principalmente en los centros educativos y áreas de recreación.

SÍNTESIS

La población se concentra en la parte norte de la Unidad Funcional, donde hay más movimiento y actividades de comercio y recreación, principalmente de niños, jóvenes y adultos.

MOVILIDAD MOTORIZADA

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Ingreso principal al sector, por la Av. Ordóñez Lasso.

VIARIO PRINCIPAL

Av. Ordóñez Lasso, es una de las principales arterias viales del cantón y una de las puertas de ingreso a la ciudad de Cuenca y la parroquia Sayausí.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Los nodos del sector son espacios donde se conectan o confluyen varias vías importantes para la movilidad de la zona.



VIARIO PRINCIPAL (Expresa)

Cuenca-Molleturo-Naranjal, vía de alto tráfico de vehículos livianos y pesados.

VIARIO PEATONAL

Estas vías son senderos de movilizacón para evitar otras vias con flujos vehiculares elevados.

VIARIO SECUNDARIO

La calle Monseñor Leonidas Proaño es el punto de conexión desde la Av. Ordóñez Lasso con la zona de San Joaquín.

VIARIO LOCAL

La mayor parte de estas calles no tienen nombre, son calles de tierra, exceptuando las vías de ingreso a urbanizaciones privadas.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Acceso desde el sector de Sayausí.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

El flujo peatonal se da principalmente a lo largo de la Av. Ordóñez Lasso y la calle Monseñor Leonidas Proaño por la presencia de comercio y vivienda.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

En la Av. Ordóñez Lasso a la altura de la entrada al sector Río Amarillo, existe una parada de bus, donde se concentra una cantidad considerable de población.



BARRERAS

La Av. Ordóñez Lasso y la autopista constituyen una barrera peatonal importante en el sector.

PASARELA PEATONAL

Al estar atravesado por el río Tomebamba hay algunos puentes que son considerados como pasarelas peatonales, que conectan la parte norte y sur del sector.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Estos son los puntos principales de concentración en donde existen áreas verdes, zonas de recreación y también paradas de bus.

SÍNTESIS

El sector cuenta con vías de importante jerarquía como la Av. Ordóñez Lasso y la vía Cuenca-Molleturo-Naranjal, estas reciben mayor flujo de vehículos livianos y pesados por ser de acceso a Cuenca.

SÍNTESIS

La movilidad no motorizada se concentra en la parte norte, es decir por la Av. Ordóñez Lasso y la entrada a la parroquia San Joaquín.

PROBLEMAS FUNCIONALES

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Al ser una zona comercial, en ciertos tramos existen zonas de abastecimiento, recreación y educación, donde el vehículo invade el espacio designado para el peatón como zonas de estacionamiento.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

La Av. Ordóñez Lasso es una vía poco agradable para el sector por el excesivo tráfico motorizado, la contaminación acústica, atmosférica y visual.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Las veredas no se encuentran en condiciones óptimas para los desplazamientos peatonales, además en ciertos tramos no existe continuidad.



BARRERAS

Las vías principales con alto tráfico vehicular, son barreras para la movilidad del peatón, al igual que el río Tomebamba que es una barrera de comunicación.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

No se dispone de un entorno, para ser utilizado en condiciones de comodidad, seguridad e igualdad para todas las personas y, en particular, para aquellas que tienen discapacidad.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Existen áreas que si bien tienen aceras con pavimento rígido o cuentan con el espacio suficiente para el peatón, poseen discontinuidad impidiendo la correcta movilización de personas.

SÍNTESIS

La Av. Ordóñez Lasso constituye el eje principal de movilidad en el sector tanto vehicular como peatonal, siendo de gran conflicto por el alto tráfico a varias horas del día.

PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

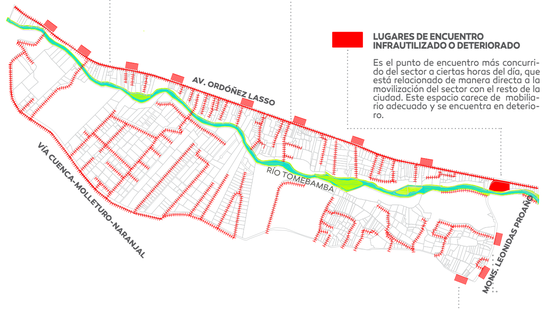
A lo largo de la Av. Ordóñez Lasso, se carece de espacio para el peatón. Al ser una vía sumamente comercial los vehículos utilizan el poco espacio que existe como estacionamientos.

CALLE POCO AMABLE

Las calles son de tierra casi en su totalidad y requieren aceras, lo que dificulta la movilidad, y no es seguro para el peatón.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Es el punto de encuentro más concurrido del sector a ciertas horas del día, que está relacionado de manera directa a la movilización del sector con el resto de la ciudad. Este espacio carece de mobiliario adecuado y se encuentra en deterioro.



INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

La mayor parte de los intercambiadores están en mal estado y existe espacio insuficiente en todo el sector principalmente a lo largo de la Av. Ordóñez Lasso.

SÍNTESIS

El principal problema es la infraestructura vial y las calles poco amables que casi en su totalidad necesitan algún tipo de tratamiento en su capa de rodadura, o se encuentran en mal estado sin el área suficiente destinada para el peatón.

PUTUSHÍ



Ubicado en una de las entradas principales de Cuenca, (noroeste) la Av. Ordoñez Lasso. El área de estudio se consolida a través de esta y las vías interparroquiales: Buenos Aires, La Libertad y San Miguel de Putushi. Los límites están enmarcados por la avenida Ordoñez Lasso hacia el sur, al norte y en los otros sentidos por algunas barreras viales y naturales.

En la Av. Ordoñez Lasso existen variedad de comercios, siendo la vía principal con este uso, además de circulación vehicular y atracción de peatones que genera un gran dinamismo en el sector. En cuanto a la tipología de las edificaciones, existenpequeñas urbanizaciones, siendo casi el 40% destinado al uso de viviendas, canchas, escuelas e iglesia.

La vialidad está en muy mal estado, las vías secundarias son lastradas, carece de veredas y existen calles que fueron abiertas y en la actualidad tienen uso peatonal, ya que su estado no permite el acceso vehicular.

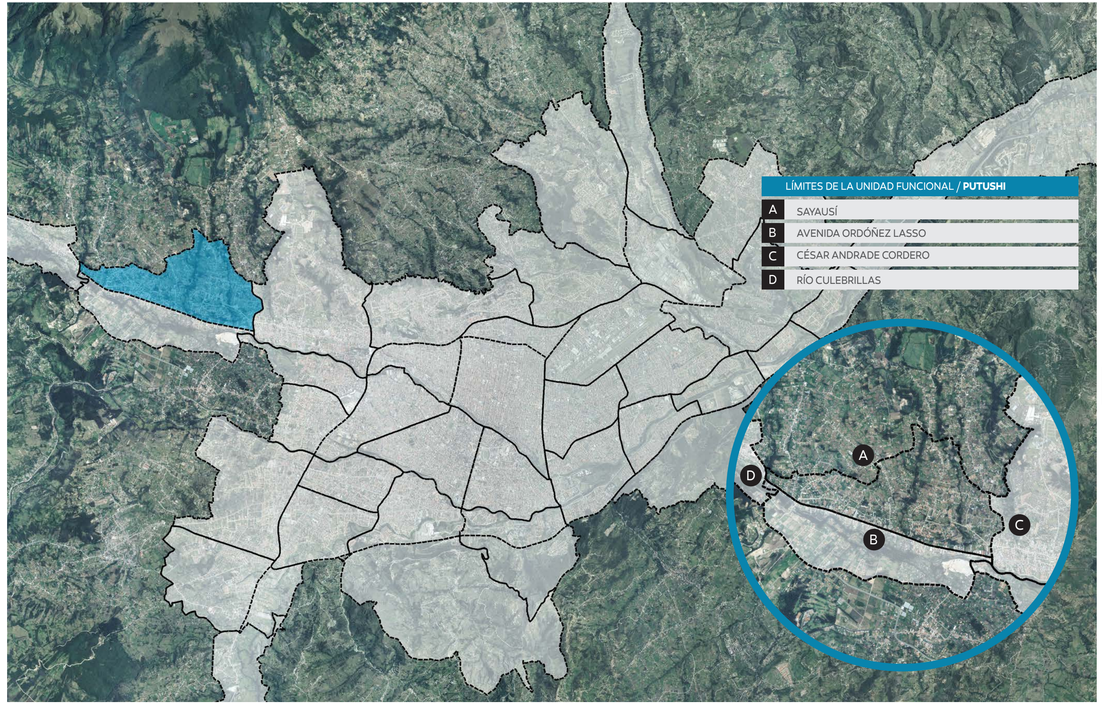
Estas características generaron un problema para las personas con discapacidad y para los usuarios de vehículos motorizados. Las paradas de bus son usadas por la población, sin embargo se encuentran en mal estado.

Los habitantes de la zona tienden a concentrarse en esquinas formadas con las uniones de las vías parroquiales y la Av. Ordóñez Lasso, en estas también se localizan comercios ocasionando atracción vehicular.

En cuanto a los equipamientos existen dos escuelas que dan cobertura al sector, también se encuentran varias canchas dispersas por la Unidad Funcional. Una iglesia en la parte sur, considerada como un hito del área de estudio.
La zona carece de equipamientos como parques o plazas importantes.

El sector atraviesa un proceso de densificación, sobre todo en la Av. Ordoñez Lasso que genera la confluencia de todo tipo de comercio y por tanto gran atracción peatonal y vehicular. Se destaca también la presencia de urbanizaciones, la zona restante se presenta como un área rural y dispersa con una dinámica poblacional poca caracterizada.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **PUTUSHÍ**







LÍMITES E IDENTIDAD

BARRERAS NATURALES

Al norte existen barreras conformadas por bosques y una pronunciada topografía.

BARRERAS HIDROGRAFICAS

Al oeste se presenta como barrera el río Culebrillas.

BARRERAS SOCIOECONÓMICAS

Al norte existe una barrera socio económica definida por urbanizaciones privadas.

LÍMITE VIARIO

El sector contiene el mayor porcentaje de barreras viales como: Av. Ordóñez Lasso, César Andrade y Cordero y otras calles S/N.

MOMUMENTOS

Monumentos como:
Iglesia San Miguel de Putushí.
Iglesia S/N.



CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Encontramos atractores influyentes como: Colegio Ciudad de Cuenca, parroquial Sayausí, casa comunal San José de Balzay y fábrica de cerámica.

EDIFICIOS

Se rescata una edificación de construcción contemporánea.

SÍNTESIS

El sector está limitado en un importante tramo por: Av. Ordóñez Lasso, César Andrade y Cordero y otras vías S/N, lo definen también barreras hidrográficas, topográficas y límites naturales (árboles de eucalipto).

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

El comercio secundario se desarrolla en vías como:
Camino del Tejar.
San Miguel de Putushí.
Libertad.
Calles S/N.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Iglesia San Miguel de Putushí, Minimarket, Unidad Educativa Jesús Vázquez Ochoa, estaciones de servicio.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

El comercio principal se produce en la Av. Ordóñez Lasso.



ESQUINAS

Se identificaron tres esquinas a lo largo de la Av. Ordóñez Lasso en las intersecciones con la vía Libertad y dos en el camino a San Miguel de Putushí.

CANCHAS

El sector posee varias canchas dispersas, algunas son privadas.

SÍNTESIS

La unidad necesita espacios públicos centralizados como plazas o parques, sin embargo las canchas sintéticas y canchas barriales son las que atraen gran cantidad de población.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTO DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Concentrados en las iglesias, canchas, escuelas y paradas de bus.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Esta población se concentra en las paradas de buses, conchas, iglesias y escuelas.



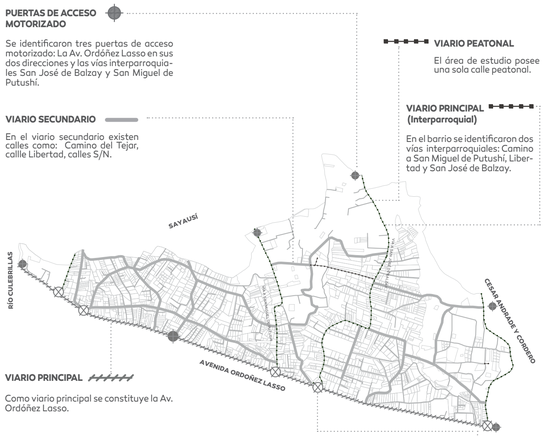
PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Mayormente se concentran en las escuelas y parada de buses.

SÍNTESIS

La concentración de adultos se presenta en las paradas de bus, iglesias y canchas al igual que la población joven. La mayor cantidad de niñas se observó en las escuelas, esquinas e iglesias. En general se puede decir que la principal concentración de personas se ubica a lo largo de la Av. Ordóñez Lasso y las canchas del sector.

MOVILIDAD MOTORIZADA



PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Se identificaron tres puertas de acceso motorizado: La Av. Ordóñez Lasso en sus dos direcciones y las vías interparroquiales San José de Balzay y San Miguel de Putushí.

VIARIO PEATONAL

El área de estudio posee una sola calle peatonal.

VIARIO SECUNDARIO

En el viario secundario existen calles como: Camino del Tejar, caille Libertad, calles S/N.

VIARIO PRINCIPAL (Interparroquial)

En el barrio se identificaron dos vías interparroquiales: Camino a San Miguel de Putushí, Libertad y San José de Balzay.

VIARIO PRINCIPAL

Como viario principal se constituye la Av. Ordóñez Lasso.

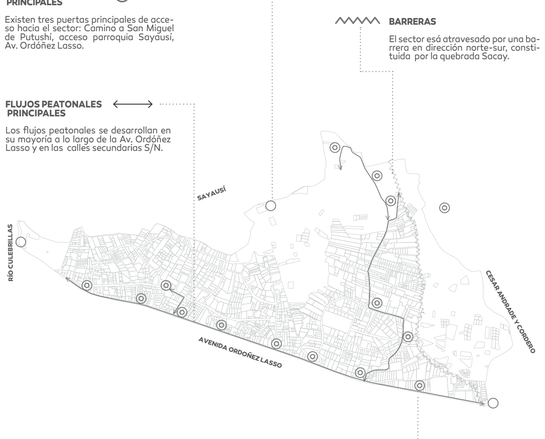
NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Estos se encuentran a lo largo de la Av. Ordóñes Lasso.

SÍNTESIS

En algunas vías los vehículos dejaron de circular y pasaron a ser usadas solamente por peatones, esto a causa de la falta de mantenimiento y mal estado que poseen.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA



PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Existen tres puertas principales de acceso hacia el sector: Camino a San Miguel de Putushí, acceso parroquia Sayausí, Av. Ordóñez Lasso.

BARRERAS

El sector esá atravesado por una barrera en dirección norte-sur, constituida por la quebrada Sacay.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Los flujos peatonales se desarrollan en su mayoría a lo largo de la Av. Ordóñez Lasso y en las calles secundarias S/N.

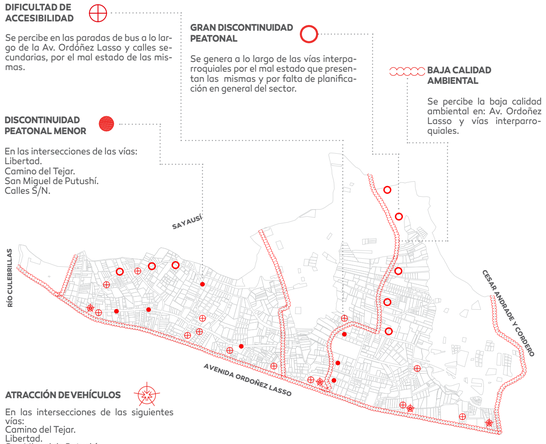
PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Los puntos de concentración peatonal se desarrollan a lo largo de la Av. Ordóñez Lasso en las paradas de bus, canchas, escuelas e iglesias.

SÍNTESIS

Existen tres puertas principales para ingresar al barrio. La primera situada al noroeste en la Av. Ordóñez Lasso, desde la parroquia Sayausí; en el norte por el camino San Miguel de Balzay y al sureste por la misma Av. Ordóñez Lasso. Los puntos de concentración peatonal se constituyen por todas las paradas de bus y esquinas a lo largo de la avenida principal. Por el barrio atraviesa la quebrada Sacay, que es una barrera para la movilidad peatonal.

PROBLEMAS FUNCIONALES



DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

Se percibe en las paradas de bus a lo largo de la Av. Ordóñez Lasso y calles secundarias, por el mal estado de las mismas.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Se genera a lo largo de las vías interparroquiales por el mal estado que presentan las mismas y por falta de planificación en general del sector.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Se percibe la baja calidad ambiental en: Av. Ordoñez Lasso y vías interparroquiales.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

En las intersecciones de las vías:
Libertad.
Camino del Tejar.
San Miguel de Putushí.
Calles S/N.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

En las intersecciones de las siguientes vías:
Camino del Tejar.
Libertad.
San Miguel de Putushí.
Calles S/N.
San José de Balzay.

SÍNTESIS

En el barrio existe gran dificultad de accesibilidad especialmente en las paradas de bus y vías interiores, por el mal estado de las mismas (sin veredas, lastradas), provocando discontinuidad peatonal.

PROBLEMAS ESPACIALES



CALLE POCO AMABLE

Todas las calles que conforman el sector pueden catalogarse como poco amables por su estado de deterioro, carencia de aceras, señalización y pavimento.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Se genera en todas las paradas de bus por el mal estado y poco espacio para el peatón.

SÍNTESIS

En el sector todas las calles son poco amables por el mal estado tanto de la capa de rodadura, como de las aceras. Los intercambiadores mal acondicionados son varios, debido a la falta de señalización y espacio, poniendo en riesgo a los usuarios de las mismas. Además la falta de aceras en el viario evita una circulación peatonal adecuada e incrementa el peligro para la población.

PARQUE INDUSTRIAL



Se ubica al norte de la ciudad de Cuenca y está conformado por tres zonas: i) Cuartel Cayambe, ii) Uncovía y iii) Parque Industrial, considerándose una zona estratégica en la urbe pues concentra la producción industrial de la región.

El Parque Industrial constituye un atractor regional. Sin embargo se convirtió en una zona desfavorable, por las actividades que se desarrollan en la misma.
La saturación de industrias y el crecimiento urbano hacia el norte ocasionan problemas de movilidad ya que se emplean calles como lugares de estacionamiento, debido a la carencia de los mismos.

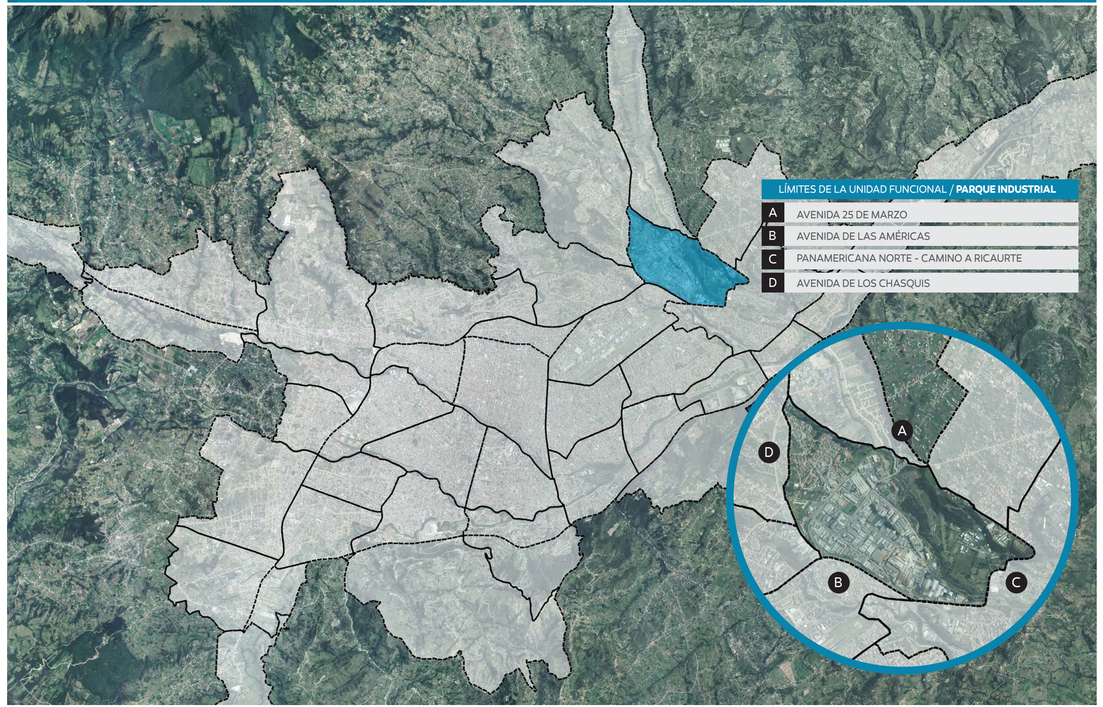
A pesar de estar limitado por el río Machángara, del cual se podría obtener un alto potencial para espacios públicos, no beneficia a la zona al ser uno de los principales focos de contaminación, situación que afecta la calidad de vida de los residentes.

El cuartel ocupa gran parte del barrio, se establece como un equipamiento de seguridad y se encuentra abierto al público en ciertas ocasiones, por lo que se desarrollan eventos deportivos y de recreación.

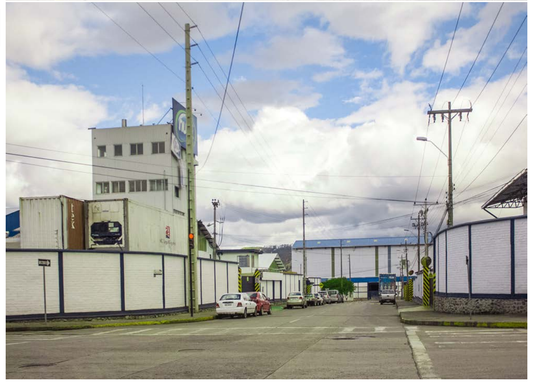
En la ciudadela Uncovía el uso del suelo corresponde en su mayoría a zonas residenciales divididas de noroeste a sureste por el camino a Patamarca, que constituye el eje vial principal, lo cual produce una fuerte dinámica comercial no planificada causante de una baja calidad ambiental en los principales puntos de encuentro.

Al ser una zona residencial el flujo peatonal es menor y debido al estado de las vías se genera una incomodidad para el peatón. Además, la falta de equipamientos y espacios de recreación amplios, sumado a la proximidad al Parque Industria causa inconformidad en sus habitantes.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **PARQUE INDUSTRIAL**







LÍMITES E IDENTIDAD

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Destaca un parque de mayor magnitud dentro del barrio, actualmente el terreno pertenece a Cartopel, sin embargo en él se desarrolla una gran parte las actividades recreativas de la zona.

BARRERAS NATURALES

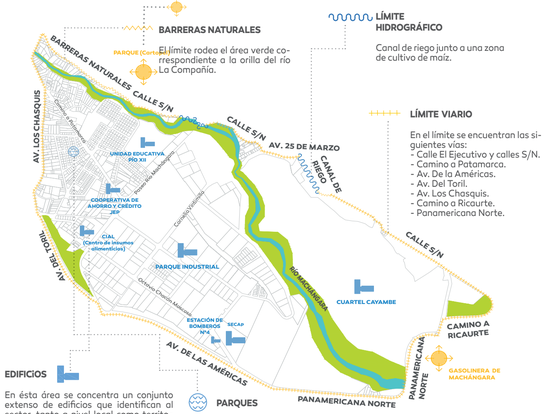
El límite rodea el área verde correspondiente a la orilla del río La Compañía.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

Canal de riego junto a una zona de cultivo de maíz.

LÍMITE VIARIO

En el límite se encuentran las siguientes vías:
- Calle El Ejecutivo y calles S/N.
- Camino a Patamarca.
- Av. De la Américas.
- Av. Del Toril.
- Av. Los Chasquis.
- Camino a Ricaurte.
- Panamericana Norte.



EDIFICIOS

En ésta área se concentra un conjunto extenso de edificios que identifican al sector, tanto a nivel local como territorial, entre ellos resaltan:
- Parque Industrial.
- Cuartel Cayambe.
- SECAP.
- CIAL.
- Cooperativa JEP.
- Estación de Bomberos N°4.
- Escuela particular Pío XII y casa de retiros Santo Domingo de Guzmán.

PARQUES

El único que podría ser considerado dentro de este tipo, es una cancha que sirve tanto como espacio de ocio, como de deporte y es aquí en donde la población se reúne para los diferentes eventos como bailoterapias y fiestas del barrio.

SÍNTESIS

La mayor parte del sector está delimitado por vías. Hacia el norte con vías locales y colectoras, además de barreras naturales e hidrográficas como el río Machángara y en la zona sur limita con vías de mayor jerarquía, entre ellas arteriales y expresas.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Compuesto principalmente por tiendas que abastecen a las zonas residenciales
- Calle Paseo Río Machángara.
- Cimarrones.
- Calle S/N.

PARQUES

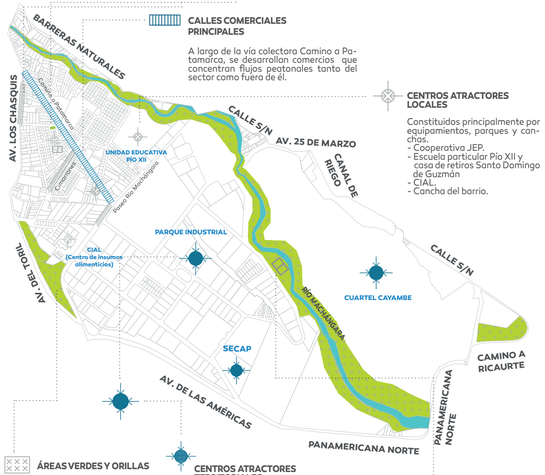
En el área residencial se localiza un parque infantil S/N de carácter público.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

A largo de la vía colectora Camino a Patamarca, se desarrollan comercios que concentran flujos peatonales tanto del sector como fuera de él.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Constituidos principalmente por equipamientos, parques y canchas.
- Cooperativa JEP.
- Escuela particular Pío XII y casa de retiros Santo Domingo de Guzmán
- CIAL.
- Cancha del barrio.



ÁREAS VERDES Y ORILLAS

- En la escalinata junto a la Av. Del Toril se encuentra un área verde que actualmente carece de uso.
- A lo largo del río Machángara.
- En gran parte del Cuartel Cayambe.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Alto flujo peatonal y vehicular es atraído al sector ya sea por razones de estudio o trabajo
- Parque Industrial.
- SECAP.
- Cuartel Cayambe.

CANCHAS

Las canchas en el sector son escasas, únicamente se identifican dos de carácter público. La primera ubicada en la zona residencial y la otra junto a la orilla del río Machángara.

SÍNTESIS

En la zona hay déficit de espacios públicos, la mayor parte de canchas existentes son de carácter privado, y es aquí en donde acude una gran parte de la población de este sector.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

- Parque Infantil
- Escuela particular Pío XII y casa de retiros Santo Domingo de Guzmán.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

- Escuela particular Pío XII y casa de retiros Santo Domingo de Guzmán.
- Canchas.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

- CIAL.
- Escuela particular Pío XII y casa de retiros Santo Domingo de Guzmán.
- Cooperativa JEP.
- SECAP.
- Canchas.
- Paradas de buses.

SÍNTESIS

Se observa que en la zona norte existe mayor concentración de ciudadanos, en comparación con el sur. Los habitantes acuden a lugares recreativos, zonas de administración, comercio, educación y paradas de buses. Por otro lado en la zona central, que corresponde al Parque Industrial, se desarrolla otro tipo de estancia relacionada al trabajo.

MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO SECUNDARIO

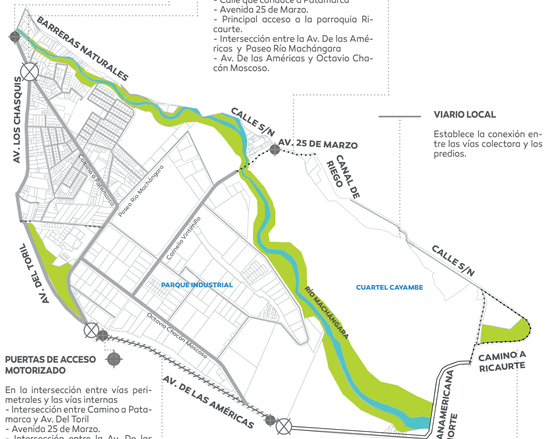
Llevan el flujo vehicular de los centros de empleo y de servicio siendo una trama vial de menor jerarquía.
- Vía Cornelio Vintimilla.
- Av. Los Chasquis.
- Av. del Toril.
- Vía Camino a Patamarca.
- Vía Paseo Río Machángara.
- Vía Octavio Chacón Moscoso.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Principalmente en los puntos de ingreso a los barrios y a la zona industrial
- Calle que conduce a Patamarca
- Avenida 25 de Marzo.
- Principal acceso a la parroquia Ricaurte.
- Intersección entre la Av. De las Américas y Paseo Río Machángara
- Av. De las Américas y Octavio Chacón Moscoso.

VIARIO PRINCIPAL (Interparroquial)

Se presentan dos redes que comunican la parroquia Ricaurte con los otros sectores.
- Camino a Ricaurte.
- Av. 25 de Marzo.



VIARIO LOCAL

Establece la conexión entre las vías colectora y los predios.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

En la intersección entre vías perimetrales y las vías internas
- Intersección entre Camino a Patamarca y Av. Del Toril
- Avenida 25 de Marzo.
- Intersección entre la Av. De las Américas y Paseo Río Machángara.
- Intersección entre Av. De las Américas y Panamericana Norte.

VIARIO PRINCIPAL

- Av. De las Américas.

VÍA EXPRESA

Localizada en el límite sur del sector, ésta permite establecer relaciones entre las diferentes áreas urbanas a nivel regional.

VIARIO PEATONAL

- Vía que permite el ingreso o salida de la Parroquia Ricaurte.
- Vías que se conectan con las escalinatas.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Calle Camino a Patamarca, en la cual se desarrolla gran actividad comercial, constituyéndose como una de las principales vías para el transporte público de la zona. Escuela particular Pío XII y casa de retiros Santo Domingo de Guzmán.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

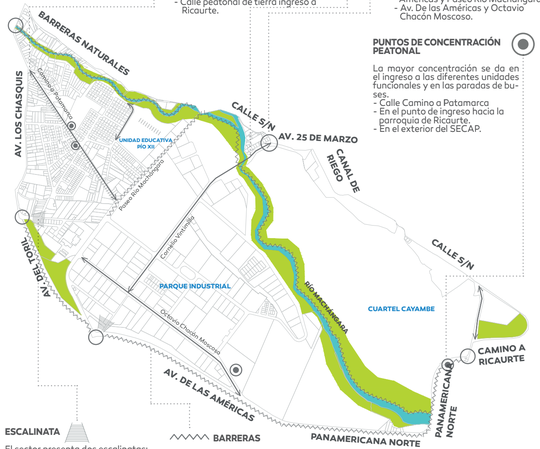
Constituyen principalmente las vías comerciales, rutas de bus e ingresos a los barrios o parroquias.
- Calle Camino a Patamarca.
- Calle Cimarrones, la cual permite el acceso a la Unidad educativa Pío XII.
- Calle Cornelio Vintimilla.
- Calle Octavio Chacón Moscoso.
- Calle peatonal de tierra ingreso a Ricaurte.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Principalmente en los puntos de ingreso a los barrios y a la zona industrial.
- Calle que conduce a Patamarca.
- Avenida 25 de Marzo.
- Principal acceso a la parroquia Ricaurte.
- Intersección entre la Av. De las Américas y Paseo Río Machángara
- Av. De las Américas y Octavio Chacón Moscoso.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

La mayor concentración se da en el ingreso a las diferentes unidades funcionales y en las paradas de buses.
- Calle Camino a Patamarca
- En el punto de ingreso hacia la parroquia de Ricaurte.
- En el exterior del SECAP.



ESCALINATA

El sector presenta dos escalinatas: La primera comunica a la Av. del Toril con la zona residencial, perteneciente a la Uncovia.
La segunda conecta a la Av. De las Américas y se proyecta hacia la calle Octavio Chacón Moscoso.

BARRERAS

En gran parte se presentan en el límite viario del sector, comprendido por:
- Av. del Toril.
- Av. De las Américas.
- Panamericana Norte.
- Paseo Río Machángara.
- A lo largo del Río Machángara.

SÍNTESIS

El sector está conformado por vías que van desde expresas hasta peatonales. Las vías locales están ubicadas en el área residencial del barrio. En la zona existen únicamente dos vías peatonales, que a pesar de estar en mal estado, son usadas por un alto alto porcentaje de personas.

SÍNTESIS

La circulación peatonal se interrumpe debido al alto tráfico vehicular generado en la zona comercial e industrial. El Camino a Ricaurte pueden potenciarse como flujo peatonal, debido a que es la única vía de acceso-salida peatonal.

PROBLEMAS FUNCIONALES

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

- Intersección entre Av. Del Toril y camino a Patamarca.
- Intersección entre Av. Del Toril y la calle que comunica con el Barrial Blanco.
- Vía de acceso a Ricaurte.
-Intersección entre Panamericana Norte y Av. De las Américas.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Prevalece en vías con alto tráfico vehicular y aquellas en mal estado:
- Calle Paseo Río Machángara.
- Av. Del Toril.
- Ingreso al SECAP, vía Octavio Chacón Moscoso.
- Puente en el río Machángara.
- La vía peatonal, con la cual se accede a la parroquia Ricaurte.
- Vía Cornelio Veintimilla.
- En el barrio San José de las Playas de Ricaurte.
- Vía Camino a Patamarca.



BARRERAS

El río, las vías y el cuartel generan las principales barreras peatonales.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

- Vía Paseo Río Machángara
- Vía principal del barrio El Ejecutivo.
- Vía Cornelio Vintimilla.
- Vía Octavio Chacón Moscoso.
- Intersección entre la calle peatonal S/N y la vía Camino a Ricaurte.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

- Al Parque Industrial y áreas con locales comerciales y equipamientos, confluye un gran número de vehículos.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

Se localiza en los diferentes puntos de ingreso hacia el barrio.

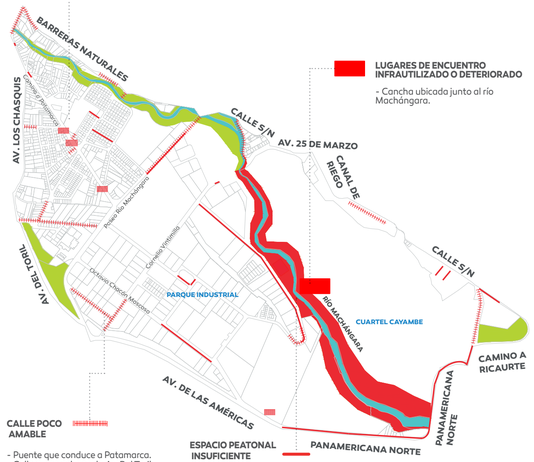
PROBLEMAS ESPACIALES

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Paradas de buses que no disponen de espacio y mobiliario suficiente.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

- Cancha ubicada junto al río Machángara.



CALLE POCO AMABLE

- Puente que conduce a Patamarca.
- Calle que conduce a la Av. Del Toril.
- Vía peatonal de Ricaurte.
- Vía junto al río Machángara.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Por la presencia de veredas muy angostas:
- En la vía Cornelio Veintimilla.
- Calle Paseo Río Machángara.
- Calle Octavio Chacón Moscoso.
- Panamericana Norte.

SÍNTESIS

La gran discontinuidad peatonal se presenta por la frecuencia con la que transitan los vehículos, principalmente en vías colectoras, expresos y arteriales.

SÍNTESIS

En su mayoría el sector presenta calles poco amables y espacio peatonal insuficiente, que obliga a los peatones a caminar fuera de la acera.

MACHÁNGARA



Ubicado en la zona noreste de la ciudad, está conformado por las zonas que la población asocia como barrios. Estos son: San Francisco, Ciudadela Kennedy y Quinta Chica, cada uno con elementos diferentes con los que la población los identifica.
El primero se encuentra localizado en Ricaurte y su denominación obedece a la presencia de una capilla donde se organizan reuniones y diversos programas tanto religiosos como sociales.
El barrio de la Ciudadela Kennedy nació a partir de la construcción de la urbanización llamada como el ex presidente de los Estados Unidos John F. Kennedy.
Finalmente el último barrio, que en sus inicios se asentó en las propiedades de la señora Hortensia Matta, estáconformado como un asentamiento que recibió el nombre de Quinta Chica por parte de sus pobladores.

El barrio cuenta principalmente con atractores territoriales como el colegio militar Abdón Calderón y el barrio San Francisco y sus alrededores, ubicado dentro del cuartel Cayambe, y también consta dentro de esta clasificación. En la zona se emplaza la Facultad de Agronomía y Veterinaria de la Universidad Católica de Cuenca, que por motivos de estudio, atrae a jóvenes de diversos sectores, tanto cantonales como provinciales.

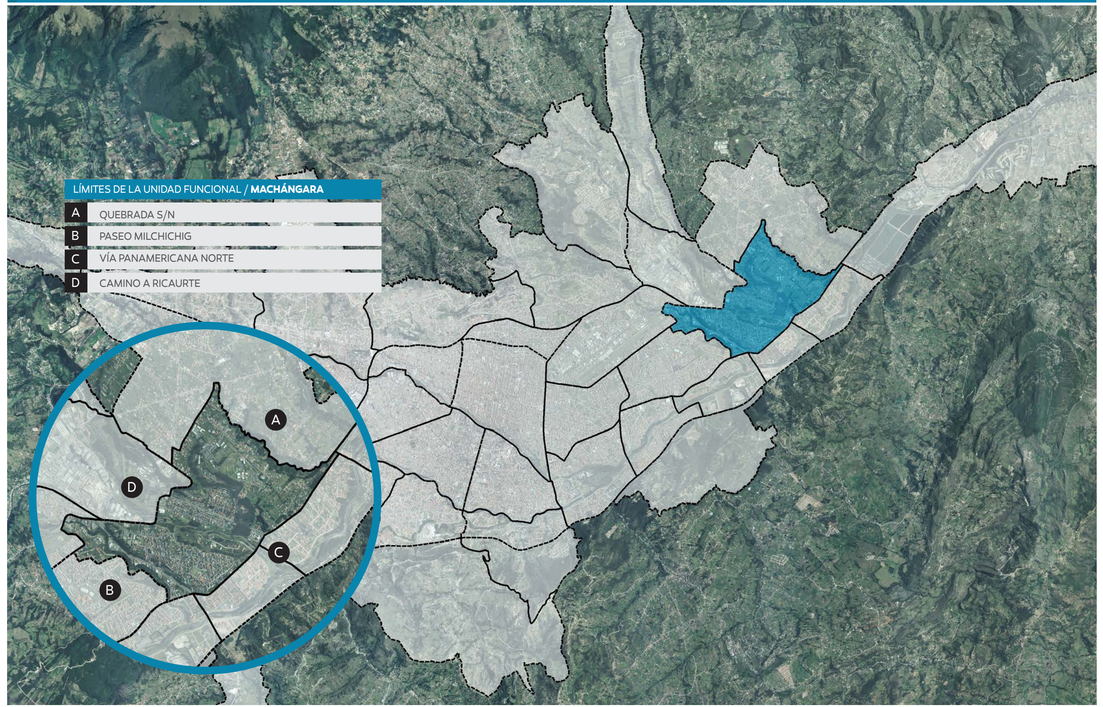
Existen también diversos atractores locales: El parque de la Cdla. Kennedy (muy conocido en este sector) situado a lo largo del río Machángara. Aquí confluye gran cantidad de personas, sobre todo por el número de canchas, parques infantiles y áreas verdes que alberga.

La vía Panamericana Norte es uno de los principales ingresos a la ciudad y se constituye como un elemento atractor, debido a que en ella se desarrollan actividades comerciales donde la población acude con frecuencia, también se encuentra la iglesia de Quinta Chica, donde los habitantes se congregan cuando se celebran las misas.

A lo largo de los tramos se identifican zonas con muy baja calidad ambiental, que afectan en algunos casos a los parques infantiles cercanos y que merecen ser objeto de intervención. Además la presencia de la vía Panamericana Norte genera contaminación acústica y ambiental, propiciando inseguridad y malas condiciones para los ciudadanos que transitan o viven cerca.

Con respecto al tráfico motorizado, se destaca la presencia de la Av. De las Américas, vía principal que lleva gran tráfico vehicular, dificultando la movilidad de los peatones. El resto de vías de la unidad barrial se catalogan como secundarias , con poca cantidad de vías peatonales.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **MACHÁNGARA**







LÍMITES E IDENTIDAD

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

PARQUE INDUSTRIAL.

EDIFICACIONES

Destacan el Cuartel Cayambe, el colegio militar Abdón Calderón, la capilla de San Francisco, así como la Asociación de Volqueteros que son conocidos territorialmente. Además está mayormente dotado de edificaciones educativas las cuales son reconocidas facilmente por sus habitantes.
- Unidad Educativa Juan Stiehle.
- Unidad Educativa Mario Risini.
- Unidad Educativa Kennedy.
- Unidad Educativa Cazadores de los Ríos.
- Colegio Gabriel Cevallos.

MONUMENTOS

- Se encuentran monumentos como iglesias que le dan identidad y nombre a ciertas zonas.
- Iglesia del Divino Niño de la Kennedy, junto a la Cdla. Kennedy.
- Iglesia de Quinta Chica.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

- Quebrada S/N , la cual separa este sector de los demás unidades barriales



PARQUES

En éste sector la zona norte carece de áreas verdes, no así la zona de la Cdla. Kennedy que posee extensa vegetación a lo largo del río Machángara. Los parques existentes son:
- Parque S/N, ubicado, en la zona nor te del sector.
- Parque de la Kennedy, ubicado a lo largo del río Machángara.
- Parque S/N, ubicado junto a la Uni dad Educativa Juan Stiehle.
- Parque S/N, u bicado junto a la Uni dad Educativa Mario Risini.
- Parques S/N, ubicados a lo largo del río Milchichig.

LÍMITE VIARIO

El sector mayormente está rodeado de límites viarios importantes, tales como :
- Panamericana Norte.
- Av. Gonzales Suárez.
- Av. De las Américas.
- Av. España.
- Av. Hurtado de Mendoza.
- Paseo Milchichig.
- Camino a Ricaurte.

SÍNTESIS

Este sector dispone una extensa área donde los barrios tradicionales se localizan en terrazas de diferentes alturas, separadas por los ríos Machángara y Milchichig.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Espacios con usos compatibles con la vivienda que abastecen al sector:
- Coordillera del Cóndor.
- Calle San Pablo de Lago.
- Calle Pataquinaos.
- Av. Hurtado de Mendoza.
- Camino a Ricaurte.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Por la presencia de vías de mayor jerarquía se localizan comercios relacionado con automóvil:
-Panamericana Norte.
-Av. De las Américas.
Av. España.
-Av. González Suarez.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Mayormente se ubican en los parques y canchas del sector, son los lugares a los cuales la población confluye con frecuencia. Son además establecimientos educativos en donde la población se reúne con fines académicos.



CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

A los cuales llegan personas de todo el territorio, por motivos académicos, y de trabajo:
-Colegio Militar Abdón Calderón.
-Cuartel Cayambe.
-Puente Fabián Alarcón.
-Facultad de Agronomía, Minas, Veterinaria y Ecología de la Universidad Católica de Cuenca.

PARQUES

Para el tamaño de este sector los parques que se encontraron fueron pocos, a excepción del parque la Kennedy a lo largo del río Machángara el cual abastece de manera óptima a gran parte de la zona norte.

CANCHAS

El sector está mayormente dotado de espacios deportivos como canchas. Están mayormente concentradas a lo largo del río Machángara y del río Milchichig.

SÍNTESIS

El sector de estudio está abastecido por atractores locales que en su mayoría son canchas y establecimientos educativos.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Mayormente se concentran en parques infantiles y escuelas.
- Unidad educativa Juan Stiehle
- Mario Risini.
- Cazadores de los Ríos.
- Centro de desarrollo infantil San Francisco.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

En parques infantiles y escuelas:
- Unidad educativa Juan Stiehle
- Mario Risini.
- Cazadores de los Ríos.
- Centro de desarrollo infantil San Francisco.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN JOVEN

- Colegio Gabriel Cevallos .
- Colegio Militar Abdón Calderón.
- Canchas.
- Unidad Académica de Ingeniera Agronómica, Minas, Veterinaria y Ecología.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Mayormente en equipamientos como canchas e iglesias.
- Canchas.
- Iglesia de los testigos de Jehová.
- Iglesia de Quinta chica.

SÍNTESIS

La población se reúne para actividades recreativas en las canchas y parques existentes, distribuidas a lo largo del sector. Por la presencia de establecimientos educativos se toman como puntos de concentración infantil y joven.

MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO PRINCIPAL (Interparroquial)

Camino a Ricaurte, entrada principal a Ricaurte, la cual comunica con otras parroquias colindantes con ésta.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Principales entradas al barrio de estudio a través de automóviles.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Se encuentran redondeles e intersecciones de las vías que circundan la zona de estudio con otras vías principales como avenidas.

VIARIO PRINCIPAL (EXPRESA)

Es uno de los principales accesos al sector, además lo atraviesa hasta llegar al puente Fabián Alarcón.

VIARIO PRINCIPAL (Arterial)

-Av. Américas
-Av. España
-Av. Gonzales Suárez

VIARIO SECUNDARIO (Colectora)

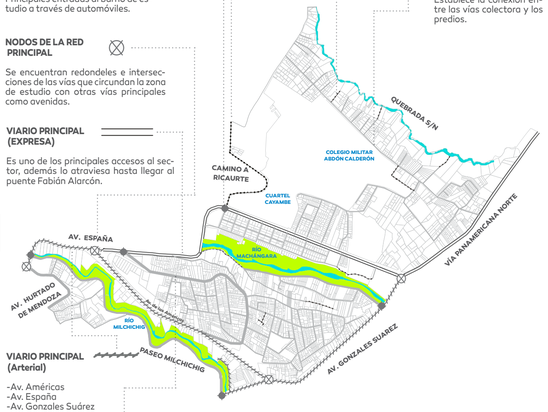
Llevan el flujo vehicular del sector de un lado a otro:
-Av. Hurtado de Mendoza
-Vía Paseo Milchichig
-Vía San Pablo de Lago

VIARIO PEATONAL

- Vía que permite el ingreso o salida de la Parroquia Ricaurte.
- Vías que se conectan con las escalinatas.

VIARIO LOCAL

Establece la conexión entre las vías colectora y los predios.



MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Lo comprenden principalmente los accesos principales a Ricaurte, Quinta Chica, ciudadela Kennedy.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Accesos principales a los barrios que en su mayoría tienen pendientes pronunciadas.

PASARELA PEATONAL

Teniendo en cuenta la presencia de los ríos Machángara, Milchichig así como de la quebrada S/N, se han encontrado sólo dos pasarelas peatonales.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

El puente Fabián Alarcón el cual reúne gente de todo el territorio para dirigirse a sus hogares o para salir a otros cantones o provincias. También está el parque de la Kennedy que frecuentemente acoge población por su variado número de canchas.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

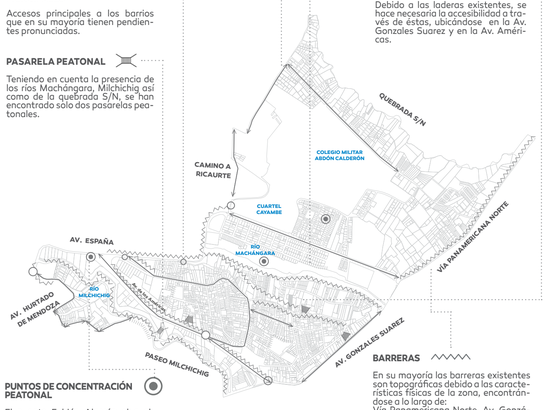
Ubicada en los parques existentes.

ESCALINATA

Debido a las laderas existentes, se hace necesaria la accesibilidad a través de éstas, ubicándose en la Av. Gonzales Suarez y en la Av. Américas.

BARRERAS

En su mayoría las barreras existentes son topográficas debido a las características físicas de la zona, encontrándose a lo largo de:
Vía Panamericana Norte, Av. Gonzáles Suarez, Av. Américas
Vía Paseo Milchichig.



SÍNTESIS

Esta unidad está atravesada por la vía Panamericana Norte, así como por viarios principales conformados en su mayoría por avenidas, los cuales llevan gran tráfico hacia el interior de esta unidad. Las vías peatonales son escasas y en muy mal estado ya que han sido formadas por la necesidad de la población de movilizarse.

SÍNTESIS

Debido a las laderas existentes como barreras la presencia de escalinatas se hace necesaria para garantizar una adecuada circulación y vinculación peatonal hacia las diferentes zonas del sector.

PROBLEMAS FUNCIONALES

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Intersecciones de vías locales con vías de mayor jerarquía, con mayor discontinuidad en el Camino a Ricaurte, Panamericana Norte, Av. Hurtado de Mendoza, Av. Gonzales Suárez, Av. De las Américas.

BARRERAS

Perímetro del Cuartel Cayambe que ocupa gran parte de la zona norte, los ríos Machángara y Milchichig así como las laderas a lo largo de la vía Panamericana Norte y la Av. De las Américas.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Principalmente a lo largo de la Panamericana Norte y la Av. España donde existe la presencia de redondeles.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

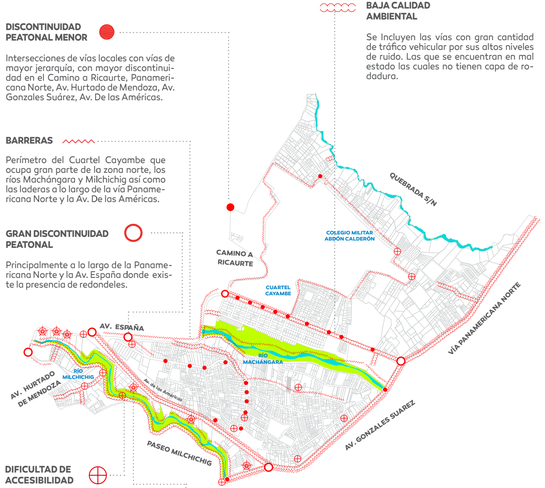
Principalmente las entradas a las unidades barriales presentan problemas.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Se Incluyen las vías con gran cantidad de tráfico vehicular por sus altos niveles de ruido. Las que se encuentran en mal estado las cuales no tienen capa de rodadura.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Entrada a Ricaurte por la presencia de una gasolinera y de el Banco Regional Rumiñahui. A lo largo de la Av. De las Américas.



SÍNTESIS

El sector tiene varios problemas respecto a la baja calidad ambiental, como por ejemplo la presencia del alto tráfico en el sector que produce contaminación acústica y ambiental.

PROBLEMAS ESPACIALES

CALLE POCO AMABLE

- Puente que conduce a Patamarca
- Calle que conduce a la Av. Del Toril.
- Vía peatonal de Ricaurte.
- Vía junto al río Machángara.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

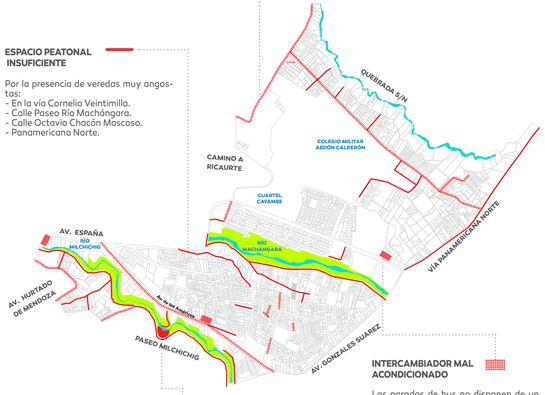
Por la presencia de veredas muy angostas:
- En la vía Cornelio Veintimilla.
- Calle Paseo Río Machángara.
- Calle Octavio Chacón Moscoso.
- Panamericana Norte.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

- Cancha ubicada junto al río Machángara.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Las paradas de bus no disponen de un espacio de refugio cuando el clima es lluvioso o muy caluroso.



SÍNTESIS

Los problemas que predominan son la falta de espacios peatonales en las vías, con atención en la parte norte del sector. La vía que llega al colegio militar carece de veredas para garantizar la seguridad peatonal.

TOTORACOCHA



Dentro de esta Unidad Funcional se emplaza uno de los barrios tradicionales de Cuenca, por lo que se identifica con el mismo nombre

En la zona de estudio existen varios centros de atracción como el Complejo Deportivo de Totoracocha, también parques, iglesias y centros educativos. La presencia de estos atractores causa diferentes repercusiones sobre la forma de uso y legibilidad del barrio.

El Complejo Deportivo Totoracocha es un foco atractor muy importante, especialmente en las festividades de la ciudad, aquí se realizan ferias que permiten a un gran número de personas de distintas procedencias y profesiones encontrarse e intercambiar productos y cultura.
Por lo general, se caracteriza por centralizar un grupo de mercados ambulantes en sus instalaciones, donde se venden productos alimenticios y artesanales, también se suelen ofrecer espectáculos de música y baile. Cerca de este atractor existe gran cantidad de población que se moviliza principalmente en medios motorizados y como segunda modalidad en transporte público. Existe gran número de aparcamientos que inciden en el aumento del tráfico, ocasionando límites poco permeables al tránsito peatonal.

El parque Guatanã es otro de los atractores dentro del sector, pertenece a la ciudadela Las Retamas; posee juegos extremos y novedosos. Se consolida como un espacio de fuerte dinámica peatonal, alimentada por la cercanía y la consiguiente presencia de estudiantes que viven en el barrio y se desplazan a pie a sus centros de estudio.

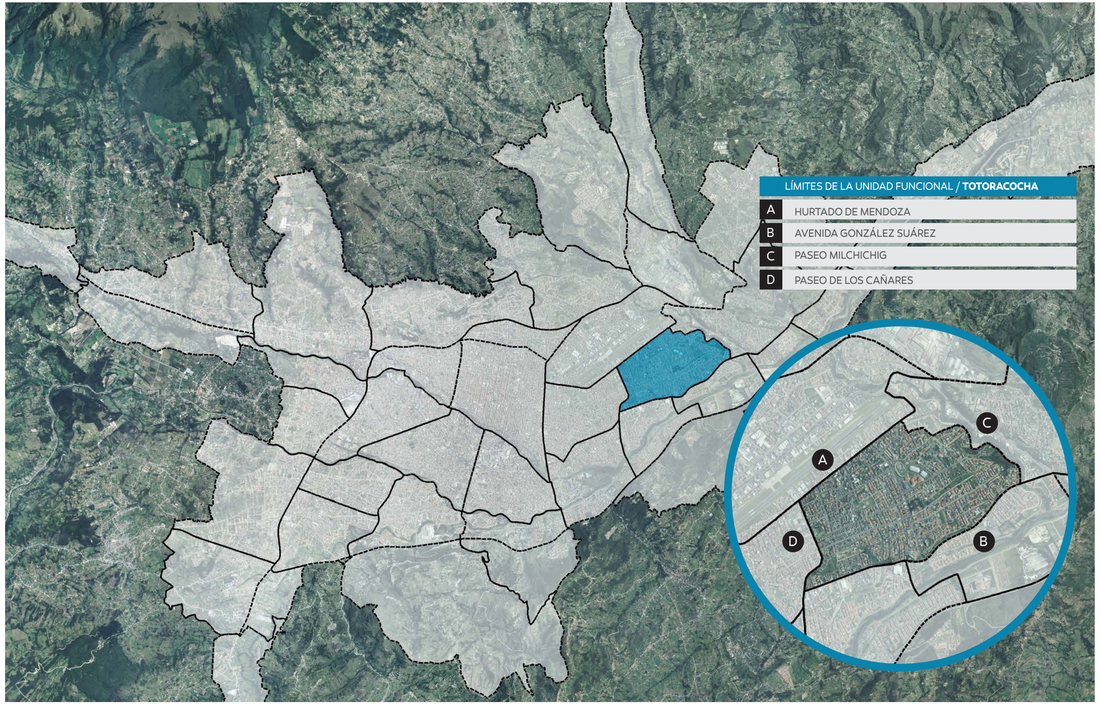
Existe también el parque Curiquingue, con un concepto diferente al parque Guatanã; es un lugar de actividades más pasivas que alberga desde niños hasta adultos mayores, aquí también se desarrollan diversos programas para todo el barrio.

El mercado de Totoracocha ,que funciona los días viernes, abastece a todo el barrio lo que genera un alto porcentaje de accesibilidad motorizada y también no motorizada; la presencia de vehículos ponen en riesgo al peatón.

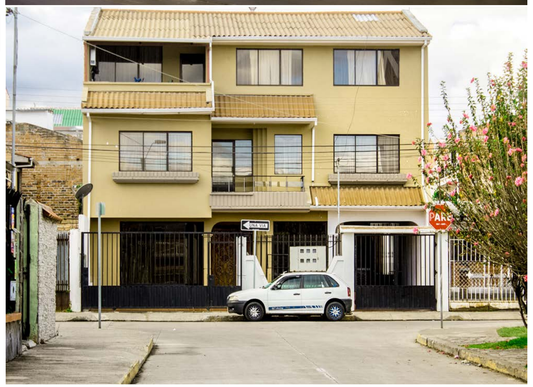
Existen varias instituciones, entre ellas las unidad educativa Abelardo Tamariz Crespo una de las primeras de la zona.

Está Unidad Funcional se presenta como un barrio residencial y de recreación, donde los pobladores son unidos y tratan de resolver los inconvenientes generados. Tiene varias necesidades, la primordial es la pavimentación de algunas calles como la Paseo de Milchichig y la implementación de aceras. La seguridad en este centro barrial ha mejorado, sin embargo existen lugares peligrosos para el tránsito peatonal. Los parques de la zona requieren adecuaciones, además de arborizar ciertos sectores que componen la UF.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **TOTORACOCHA**







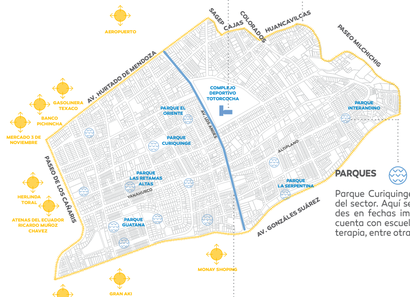
LÍMITES E IDENTIDAD

EDIFICIOS

Complejo Deportivo Totoracocha: Edificación que atrae flujos desde toda la ciudad y fuera de ella, generando movimientos peatonales y vehiculares.

LÍMITE VIARIO

El sector 13 esta delimitado por barreras viales.



PARQUES

Parque Curiquinge es el más grande del sector. Aquí se realizan festividades en fechas importantes, además cuenta con escuelas de fútbol, baile-terapia, entre otras.

VÍAS SINGULARES

Av. Los Andes: Vía singular que posee características comerciales, es un hito del barrio donde la población se concentra para distintos fines.

SÍNTESIS

Esta delimitado por barreras viales como se observa en el plano, sin embargo dentro del sector existe una vía de carácter principal: La Av. Los Andes que divide al barrio en dos. La zona oeste es un área dinámica, mientras que el este es más residencial.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CANCHAS

La cancha s/n, funciona casi todos los días de la semana excepto los jueves, cuando se arman carpas para la venta de los productos de primera necesidad, ya que los viernes funciona el mercado.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Av. Hurdato de Mendoza: En esta vía se concentran la mayor parte de locales comerciales que generan grandes flujos ,tanto peatonales como vehiculares.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Las áreas verdes existentes sirven de espacios para el ocio y recreación.

PARQUES

- Parque Curiquingue.
- Guatana.
- Interandino.
- El Oriente.
- La Serpentina.
- Las Retamas Altas.



CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Mercado Totoracocha, que funciona los viernes. Concentra elevada circulación peatonal y vehicular, atrae población de todo el sector.

CALLES CON PEQUEÑO COMERCIO

En la calle Buerán existen algunos locales comerciales generados por la cercania a varios equipamientos de la zona.

SÍNTESIS

En la Av. Hurdato de Mendoza se concentra la mayor parte de locales comerciales, por lo ocasiona elevados flujos tanto peatonales como vehiculares.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTO DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Al ser un equipamiento de abastecimiento la mayor concentración es de población adulta mayor.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Alrededor de los equipametnos recreativos y de educación.



PUNTO DE CONCENTRACIÓN JOVEN

- Colegio Gabriel Cevallos .
- Colegio militar Abdón Calderón.
- Canchas.
- Unidad Académica de Ingeniería Agronómica, Minas, Veterinaria y Ecología de la Universidad Católica.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Al ser un equipamiento de abastecimiento la mayor concentración es de población adulta

SÍNTESIS

La actividad social en este sector es variada ya que alrededor de los parques se tiene concentración infantil, joven, adulto y de adulto mayor.

MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO PRINCIPAL (Arterial)

Se identificaron las siguientes vías arteriales:
- Av. Hurtado de Mendoza
- Av. Gonzáles Suárez
- Paseo de los Cañaris.
- Av. Los Andes.

VIARIO LOCAL

Poseen menor sección y la cantidad de tráfico es mínima en ciertos casos.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Conforma una intersercción con la red de mayor tráfico motorizado, en general estos puntos aglomeran elevados flujos. Son lugares de riesgo para el peatón, que los percibe además como discontinuidades o fronteras y, en algunos casos, su contaminación acústica, visual y atmósferica interfiere en las actividades lúdicas, comerciales, o simplemente estanciales.



PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Así como esta intersección es una puerta principal de acceso peatonal también es una puerta de acceso motorizado ya que conecta vías de gran dinámica comercial.

VIARIO SECUNDARIO

Las vías colectoras tienen caracteristicas similares en cuanto a la cantidad de tráfico que circula, la sección y el tipo de material.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

OCUPACIÓN ESTANCIAL

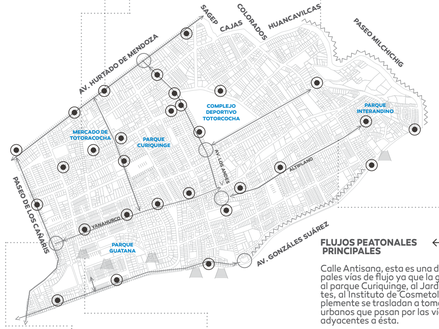
La Av. Hurtado de Mendoza por poseer locales comerciales, parques y algunos atractores locales a lo largo de la via.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Las paradas de buses se convierten en puntos de concentración de la población que necesita acceder a este servicio.

BARRERAS

La topografía que existe en esta zona forma una barrera de comunicación entre estos dos barrios.



FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Calle Antisana, esta es una de las principales vías de flujo ya que la gente acude al parque Curiquinge, al Jardín de Infantes, al Instituto de Cosmetología o simplemente se trasladan a tomar los buses urbanos que pasan por las vías adyacentes a ésta.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

La calle Yanahurco se considera como una puerta de ingreso a la unidad, además conecta la zona con el sector vecino y sobre ésta se emplanzan varios comercios que dinamizan el área.

ESCALINATA

Comunica directamente el sector con el barrio vecino, ya que el próximo acceso es distante.

SÍNTESIS

Por la general los nodos de red principales son aquellos que conforman una intersercción con el viario que soporta mayor tráfico motorizado; estos puntos son lugares de riesgo para el peatón.

SÍNTESIS

La calle Yanahurco es una puerta de ingreso a la unidad, además conecta la zona con el sector vecino y sobre ésta se emplanzan varios comercios que dinamizan el área.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

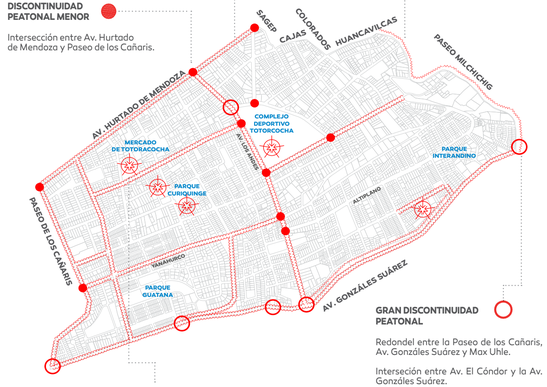
Av. Hurtado de Mendoza y la Av. Gonzáles Suárez encabezan este aspecto. Las demás vías que presentan el mismo problema poseen esta baja calidad por la contaminación tanto acústica como visual, generada por el tráfico y actividades desarrolladas en las mismas.

BARRERAS

Esta barrera topográfica interrumpe ciertas actividades peatonales.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Intersección entre Av. Hurtado de Mendoza y Paseo de los Cañaris.



GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Redondel entre la Paseo de los Cañaris, Av. Gonzáles Suárez y Max Uhle.

Interseción entre Av. El Cóndor y la Av. Gonzáles Suárez.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Complejo Deportivo Totoracocha y los equipamientos presentes en el sector atraen flujo vehicular, por las actividades efectuadas en cada uno de ellos.

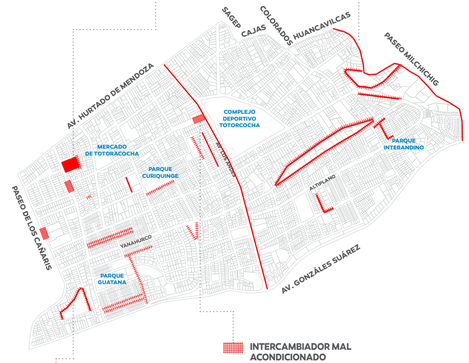
PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

La mayoría de las vías señaladas son angostas y carecen de veredas.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Identificado como el parque cerca del mercado de Totoracocha.



INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Parada de bus de la línea N° 2, requiere moviliario y señalización necesaria.

CALLE POCO AMABLE

Esta vía no posee veredas, se encuentra en mal estado y con escasa iluminación, además una parte de esta vía tiene pendientes muy elevadas.

SÍNTESIS

La Av. Hurtado de Mendoza y la Av. González Suárez encabezan la lista de vías que presentan problemas; en general poseen baja calidad ambiental por la contaminación tanto acústica como visual generada por el tráfico y por las actividades que se realizan en las mismas.

SÍNTESIS

La mayoría de las vías tienen espacio peatonal insuficiente, no cuentan con aceras o las secciones son muy reducidas.

MONAY

El barrio Monay está limitado por dos vías principales de la ciudad, una de ellas es la Av. González Suarez y la segunda de mayor jerarquía la vía rápida Cuenca-Azogues. Esto genera considerable flujo vehicular en el sector y con ello problemas de circulación y riesgo para el peatón.

Es una zona consolidada de la ciudad, gran parte de sus predios están ocupados con diferentes emplazamientos. Presenta alto tráfico vehicular y peatonal por su cercanía al hospital del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, IEES, siendo éste un gran atractor regional. La Empresa Eléctrica Regional Centrosur también se presenta como equipamiento importante dentro del sector.

En este barrio se encuentra el río Tomebamba, lo que representa un limitante para el movimiento peatonal, pero a menor escala. Debido al poco espacio patonal y deficiente tratamiento de las calzadas este elemento natural acasiona la interacción peligrosa entre el peatón y el automóvil en lugares de encuentro inevitable como los puentes.

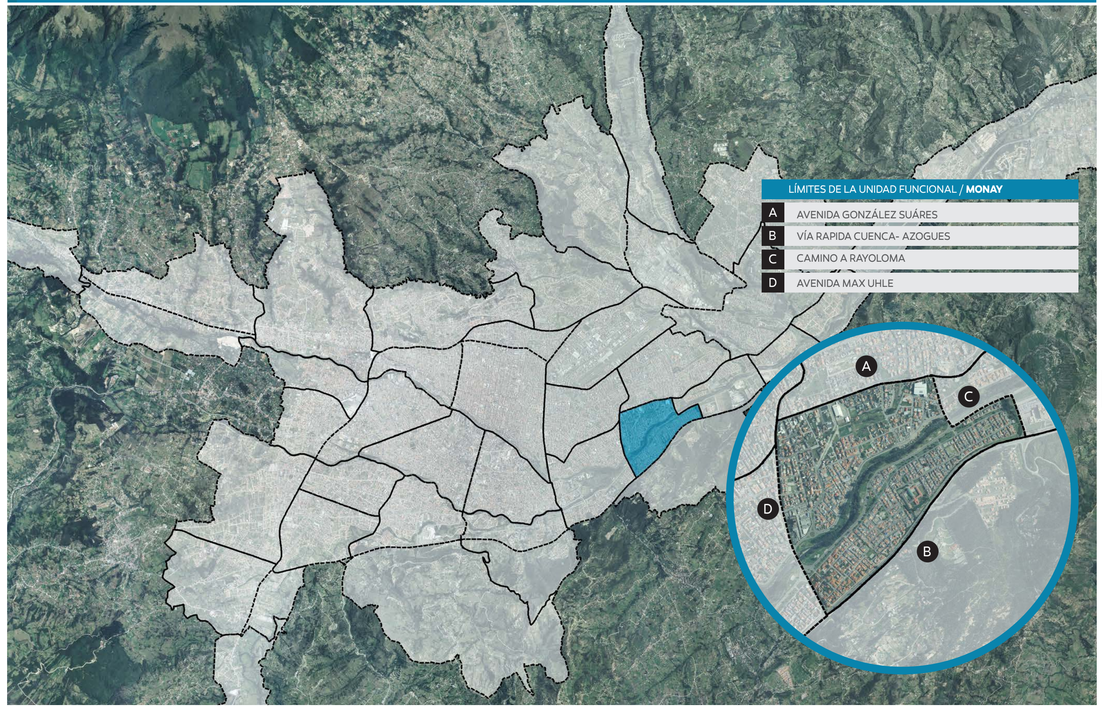
En la Av. González Suarez existen centros de atracción a nivel de ciudad, algunos de ellos son de carácter comercial y entidades bancarias, que produce gran concurrencia vehicular. En la Av. Max Uhle hay gran cantidad de comercio menor, que genera una importante interacción peatonal.

Existen varias vías locales que tienen espacio peatonal insuficiente, incluso en unos casos este espacio es inexistente, lo que lleva a un problema de peligro para el peatón. En su totalidad las aceras representan un limitante para quienes tienen movilidad reducida.

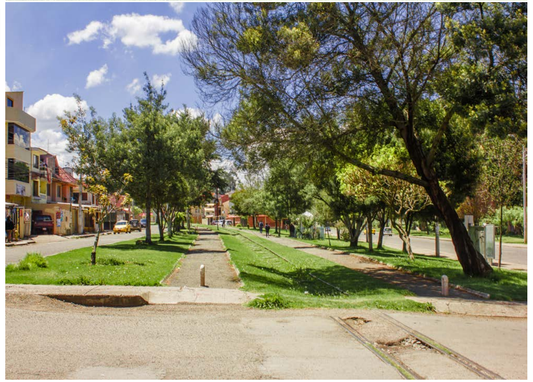
En general la movilidad e interacción entre el vehículo y peatón es de carácter riesgoso. En ciertos tramos la calidad de las vías es mala, inclusive sin aceras. Existen importantes corredores de comunicación peatonal, pero el problema se genera al momento de cruce de vías de gran concurrencia vehicular como la Max Uhle.



UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **MONAY**







LÍMITES E IDENTIDAD

LÍMITE VIARIO

Vías de gran jerarquía en la ciudad, con alto flujo vehicular. Bordeando al sector se encuentra la vía rápida Cuenca – Azogues, una vía expresa que comunica la ciudad a la red principal vehicular en la Sierra. En el lado opuesto del sector cruza la Av. González Suárez que es una de carácter principal.

EDIFICIOS

Edificaciones de carácter comercial como Gran Akí, Monay Shopping y Plaza Bocatti identifican a sus habitantes circundantes como pertenecientes a esta unidad, de la misma manera que la Empresa Eléctrica Regional Centrosur, siendo un equipamiento de gestión y administración. Además el Seminario San León Magno conforma parte de la historia de la unidad barrial.



CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Fuera de este sector se encuentran equipamientos como el colegio Manuela Garaicoa de Calderón, Campo Santo Santa Ana y el hospital del IEES.

VÍAS SINGULARES

Son vías que disponen de características históricas, comerciales, administrativas o artesanales, son hitos representativos del sector

SÍNTESIS

El sector está rodeado por importantes vías para la ciudad, generando una dinámica vehicular considerable dentro de su identidad. En la zona se emplazan distintas edificaciones, la mayoría de carácter comercial.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Presentan grandes y pequeños centros de comercio y entidades bancarias: Banco del Austro, Banco Pichincha, Banco de Guayaquil, Cooperativa JEP, Cooperativa CAJA y Cooperativa Jardín Azuayo, que generan gran dinámica por su atracción poblacional.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

En la calle Buerán existen algunos locales comerciales, por la cercanía a varios equipamientos de la zona.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Se emplazan comercios de carácter menor como bazares, abacerías y farmacias, que sirven para el abastecimiento del área inmediata a su ubicación.



ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Orillas del río Tomebamba y la quebrada paralela al Camino a Rayoloma.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

En la unidad existen centros educativos como la escuela Iván Salgado y el colegio César Andrade y Cordero, que representan atractores vehiculares y peatonales importantes.

CANCHAS

La cancha s/n, funciona casi todos los días de la semana excepto los jueves cuando se arman carpas para la venta de los producto de primera necesidad, ya que los viernes funciona el mercado.

PARQUES

Esta unidad cuenta con 10 parques barriales con importante afluencia de usuarios de diversas edades, la frecuencia de uso se da especialmente los fines de semana. Muchos de ellos tienen un estado regular.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

En esta unidad se presentan cadenas comerciales de gran alcance y equipamientos de gestión y administración a donde llegan pobladores de la ciudad y sus alrededores.

SÍNTESIS

En lo referente al comercio la dinámica del barrio se genera entorno a la Av. González Suárez, cuenta con varios establecimientos que atraen población, entre ellos el supermercado Gran Akí, Plaza Bocatti y Monay Shopping. En la Av. Max Uhle se emplaza una importante cantidad de comercios pequeños de abastecimiento menor de vivienda como bazares, abacerías, etc.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTO DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

En menor cantidad se encuentra en centros comerciales.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Principalmente en el colegio César Andrade y Cordero, además de lugares de comercio.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Principalmente en la escuela Iván Salgado, así como en lugares de comercio y recreación como parques y las orillas del río Tomebamba.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Mayormente en equipamientos tanto de recreación como de gestión, también en lugares de comercio masivo como Monay Shopping, Gran Akí.

SÍNTESIS

Los peatones se conglomeran mayoritariamente en espacios públicos como parques, orillas del río Tomebamba, Empresa Eléctrica Centro Sur, también se reúnen en espacios de comercio importantes como El Gran Akí y Monay Shopping.

MOVILIDAD MOTORIZADA

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

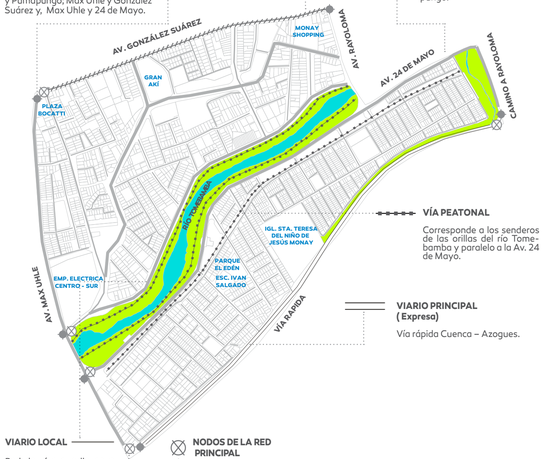
En la Av. González Suárez existen dos intersecciones definidas como ingreso al sector, con las siguientes calles: Rayoloma, y Av. Max Uhle; vía rápida Cuenca - Azogues y Camino a Rayoloma; Max Uhle y vía rápida Cuenca - Azogues; Max Uhle y Pumapungo; Max Uhle y Gonzalez Suárez y, Max Uhle y 24 de Mayo.

VIARIO PRINCIPAL (Arterial)

Av. González Suárez.

VIARIO SECUNDARIO

En este sector las vías colectoras cuentan con mayor sección, permiten un flujo vehicular correcto. Entre las más importantes: Av. 24 de Mayo, Av. Max Uhle, Av. González Suárez, Av. Pumapunga.



VÍA PEATONAL

Corresponde a los senderos de las orillas del río Tomebamba y paralelo a la Av. 24 de Mayo.

VIARIO PRINCIPAL (Expreso)

Vía rápida Cuenca – Azogues.

VIARIO LOCAL

Red de vías que llevan a cada predio a su ocupante, en la unidad existen cierta cantidad en buen estado pero también un gran porcentaje que se encuentra en mal estado.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Vía rápida Cuenca - Azogues y Camino a Rayoloma; vía rápida Cuenca - Azogues y Av. Max Uhle; Av González Suarez y Av. Max Uhle; Av. Pumapunga y Av. Max Uhle; Av. Max Uhle y Av. 24 de Mayo

SÍNTESIS

Los nodos principales más importantes de la red viaria corresponden al redondel ubicado entre las avenidas González Suarez y Max Uhle, también el redondel entre la vía rápida Cuenca – Azogues y camino a Rayoloma.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

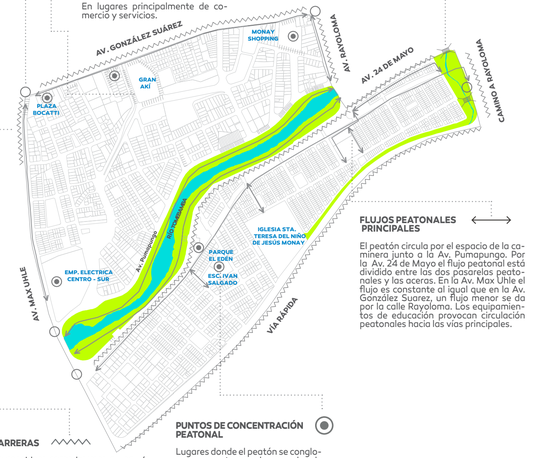
Dentro de estos están puntos focales por donde el peatón ingresa al sector, considerándose uno de ellos la zona de desembarco masivo de pasajeros en el hospital del IESS.

PASARELA PEATONAL

Los cruces de puente en la Av. Max Uhle y Pumapungo, calle Rayoloma y Av. 24 de Maya y en la Av. 24 de Mayo y Camino a Rayoloma.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

En lugares principalmente de comercio y servicios.



FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

El peatón circula por el espacio de la caminera junto a la Av. Pumapunga. Por la Av. 24 de Mayo el flujo peatonal está dividido entre las dos pasarelas peatonales y las aceras. En la Av. Max Uhle el flujo es constante al igual que en la Av. González Suarez, un flujo menor se da por la calle Rayoloma. Los equipamientos de educación provocan circulación peatonales hacia las vías principales.

BARRERAS

Se considera como barrera a una vía que presenta un grado de inseguridad para el paso del peatón. Se identifican la Av. González Suarez, Camino a Rayoloma, Av. 24 de Mayo, vía rápida Cuenca - Azogues y un tramo de la Av. Max Uhle.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Lugares donde el peatón se conglomera, en este caso las paradas de bus.

SÍNTESIS

Existen flujos peatonales importantes por los dos puentes que conectan la parte sur con la norte de la unidad, principalmente el movimiento de estudiantes de centros educativos cercanos.

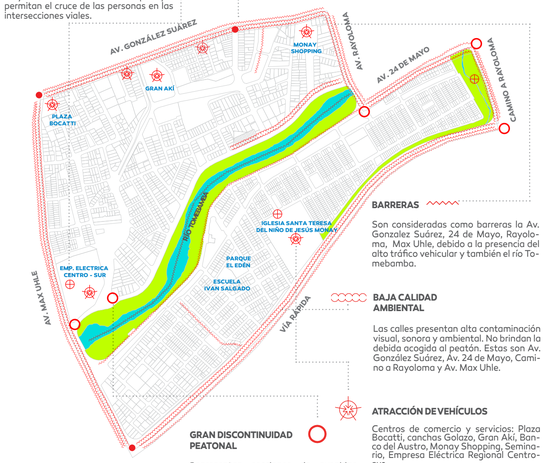
PROBLEMAS FUNCIONALES

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

Gran parte de la UF carece de las condiciones adecuadas para la movilidad de la población, sobre todo para los ciudadanos con movilidad reducida. Las aceras que tienen el espacio suficiente necesitan un mantenimiento adecuado; en la mayoría no se encontraron rampas que permitan el cruce de las personas en las intersecciones viales.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Representan en su mayoría intersecciones donde el flujo vehicular y peatonal es inadecuado, como en el encuentro de la Av. Gonzalez Suárez y Max Uhle; Max Uhle y vía rápida Cuenca - Azogues.



BARRERAS

Son consideradas como barreras la Av. Gonzalez Suárez, 24 de Mayo, Rayoloma, Max Uhle, debido a la presencia del alto tráfico vehicular y también el río Tomebamba.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Las calles presentan alta contaminación visual, sonora y ambiental. No brindan la debida acogida al peatón. Estas son Av. Gonzalez Suárez, Av. 24 de Mayo, Camino a Rayoloma y Av. Max Uhle.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Centros de comercio y servicios: Plaza Bocatti, canchas Galaza, Gran Akí, Banco del Austro, Monay Shopping, Seminario, Empresa Eléctrica Regional Centro-sur.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Representan secciones de avenidas muy grandes, donde el peatón no tiene protección para cruzar. Entre ellas están las intersecciones de las avenidas Pumapungo y Max Uhle, 24 de Mayo y Rayoloma, vía rápida Cuenca Azogues y Camino a Rayoloma.

SÍNTESIS

Los problemas que afectan a la movilidad del peatón se ocasionan debido a las secciones amplias de las vías, donde los ciudadanos están en riesgo por las altas velocidades del tráfico vehicular, en especial la Av. Gonzales Suárez y la Av. 24 de Mayo.

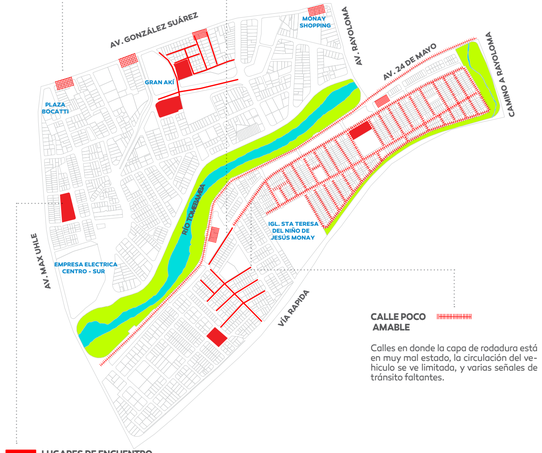
PROBLEMAS ESPACIALES

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

En su mayoría los intercambiadores mal acondicionados son paradas de buses que no presentan condiciones adecuadas para brindar el refugio que se necesita en ese espacio.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Calles en donde las aceras son inexistentes o también son de una sección muy inferior a lo que necesita el peatón para circular sin peligro.



CALLE POCO AMABLE

Calles en donde la capa de rodadura está en muy mal estado, la circulación del vehículo se ve limitada, y varias señales de tránsito faltantes.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Parques en mala condición, no infrautilizados pero si mal acondicionados.

SÍNTESIS

La mayoría de las vías señaladas con espacio peatonal insuficiente no cuentan con aceras para peatones o las secciones son reducidas.

IESS



Se ubica en el conjunto urbano de la ciudad. Está conformado por varias urbanizaciones y es considerado como una zona residencial tranquila. Posee atractores importantes como el hospital del Instituto Ecuatoriana de Seguridad Social, IESS, las camineras a orillas del río y algunos establecimientos educativos, que generan en ciertas horas un alto tráfico peatonal.

La franja noroeste está compuesta por zonas residenciales, además de la presencia de comercio. La zona suroeste coincide con el equipamiento del hospital; cubre la mayor parte del territorio la fábrica de cerámicas Andina.

El hospital del IESS, conocido como El Seguro, es un foco atractor de gran número de usuarios que llegan a éste principalmente por medios motorizados. Tiene una buena accesibilidad para el vehículo privado, dispone del espacio suficiente de aparcamientos. Otra manera de acceder al Seguro es a través del transporte público dotado de una cantidad necesaria de parada de bus, al ingreso del equipamiento y cercanos a éste, que contribuye al aumento de tráfico rodado en la ciudad.

Existe gran afluencia peatonal en ciertas horas, esto ocurre en las camineras e instituciones educativas entre las 07:00 y 08:00, manteniéndose nula hasta el período ente las 12:00 y 13:00. En el tiempo restante la confluencia en el sector es muy baja, ya que está conformado por urbanizaciones.

Con respecto a las camineras a orillas del río, carecen de alumbrado provocando inseguridad para el peatón y dejando estos espacios sin uso por las noches.

Este sector está dividido por el río Cuenca, la falta de puentes peatonales para comunicar los dos tramos del sector es un problema para la comunidad, por la necesidad de caminar hasta la calle Rayoloma o la Av. De las Américas para acceder a los equipamientos del otro tramo.

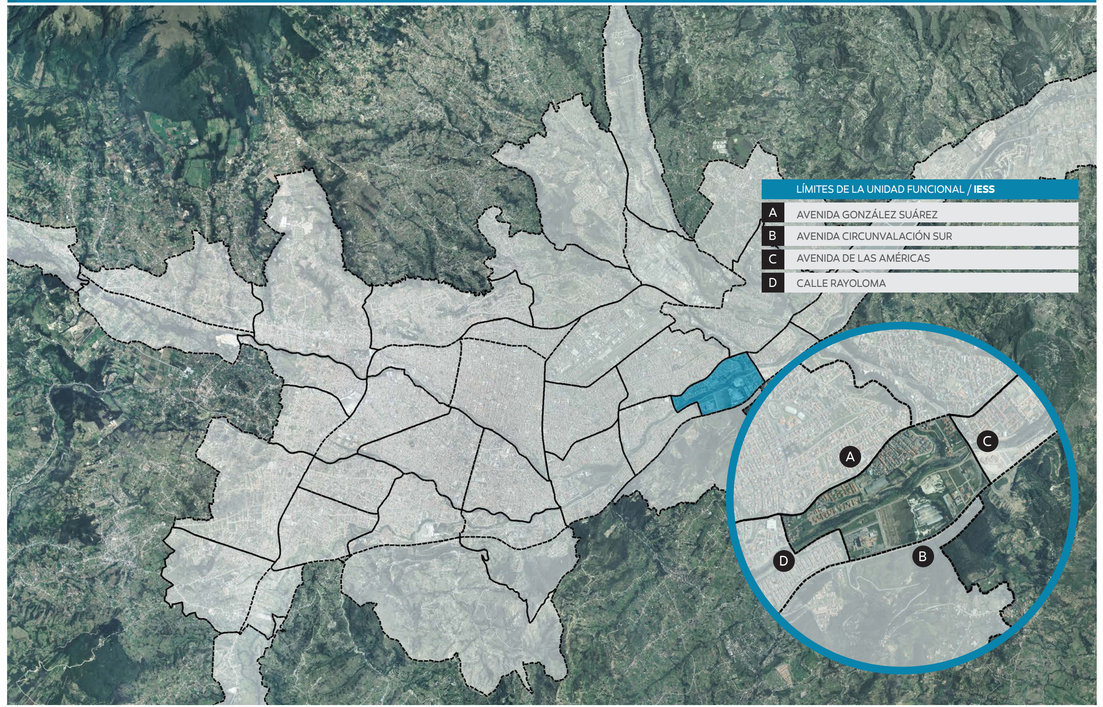
Los parques se encuentran en mal estado, carecen del mobiliario necesario y por éste motivo son zonas peligrosas por la noche.

En general el barrio tiene carácter residencial y los usos afines a la vivienda son limitados, con respecto a la reducida cantidad de calles con comercio que en su mayoría se ubican cerca a los equipamientos de gran atracción.
La falta de puentes peatonales para comunicar los dos tramos del sector es un problema para la comunidad, por la necesidad de caminar hasta la calle Rayoloma o la Av. De las Américas para acceder a los equipamientos del otro tramo.

Con respecto a los parques existentes, se encuentran en mal estado, no tienen el mobiliario necesario y por éste motivo son zonas peligrosas por la noche.

En general el barrio tiene carácter residencial y los usos afines a la vivienda son limitados, con respecto a la reducida cantidad de calles con comercios que en su mayoría se ubican cerca a los equipamientos de gran atracción.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **IESS**







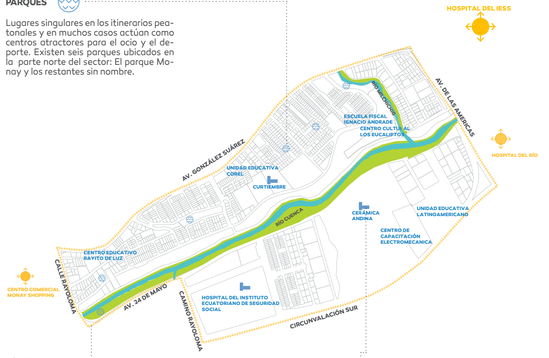
LÍMITES E IDENTIDAD

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Constituidos por el Hospital del Río y el Centro Comercial Monay Shopping.

PARQUES

Lugares singulares en los itinerarios peatonales y en muchos casos actúan como centros atractores para el ocio y el deporte. Existen seis parques ubicados en la parte norte del sector: El parque Manay y los restantes sin nombre.



LÍMITE VIARIO

Límite generado por la confluencia de vehículos, delimitando así el sector:
Av. González Suárez.
Camino a Rayoloma.
Av. 24 de Mayo.
Calle a Rayoloma.
Circunvalación Sur.
Av. De las Américas.

EDIFICIOS

Edificaciones, centros atractores o equipamientos que influyen en el funcionamiento del sector. Se emplaza: El hospital del IESS, la Curtiembre y a fábrica de Cerámica Andina.

SÍNTESIS

Con respecto a los límites existe una barrera vial en el contorno del sector. Al norte con la Av. Gonzáles Suárez, al este la Av. De las Américas, al sur la Circunvalación Sur y la Av. 24 de Mayo, al oeste con la calle Rayoloma y el Camino a Rayoloma.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Zonas libres, sin mobiliario destinados al descanso, como la orilla del río Cuenca.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

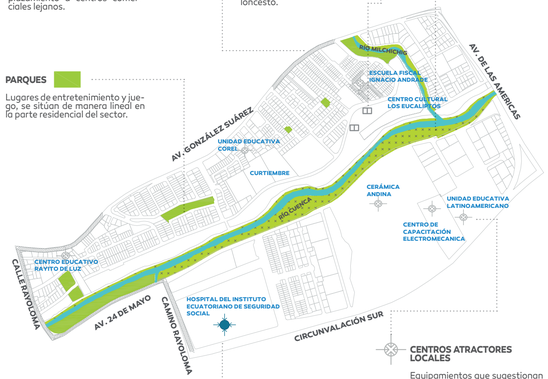
El pequeño comercio especialmente de abacerías provee a la unidad barrial, evitando el desplazamiento a centros comerciales lejanos.

CANCHAS

Lugares diseñados para ciertos deportes como el fútbol y baloncesto.

PARQUES

Lugares de entretenimiento y juego, se sitúan de manera lineal en la parte residencial del sector.



CENTROS ATRACTORES LOCALES

Equipamientos que sugestionan flujos peatonales y vehiculares de los sectores aledaños.
-Centro Educativo Rayito de Luz.
-Unidad Educativa Corel.
-Escuela fiscal Ignacia Andrade.
-Cerámica Andina.
-Centro de Capacitación Electromecánica.
-Unidad Educativa Latinoamericano.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Equipamientos que atraen flujos vehiculares y peatonales de todas partes de la ciudad a fuera de ella, como el hospital del IESS.

SÍNTESIS

La presencia del hospital del IESS incrementa la afluencia de las personas de otros sectores.

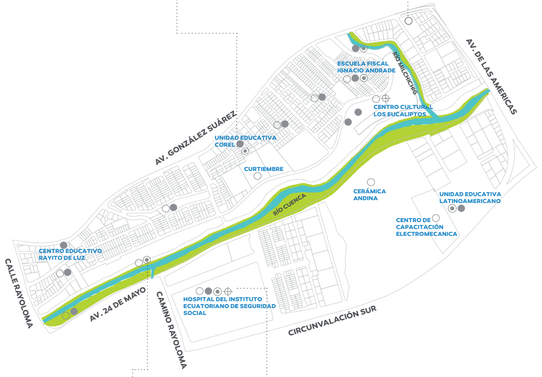
ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Áreas determinadas como los establecimientos educativos y zonas de recreación infantil del sector.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Se consideran equipamientos administrativos, recreativos, salud y comerciales. La población adulta de la unidad barrial se concentra en los parques, el hospital del IESS, la Curtiembre, la fábrica de Cerámica Andina y el Centro de Capacitación Electromecánico.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Lugares que presentan características afines a las personas jóvenes como las canchas y establecimientos educativos del barrio.

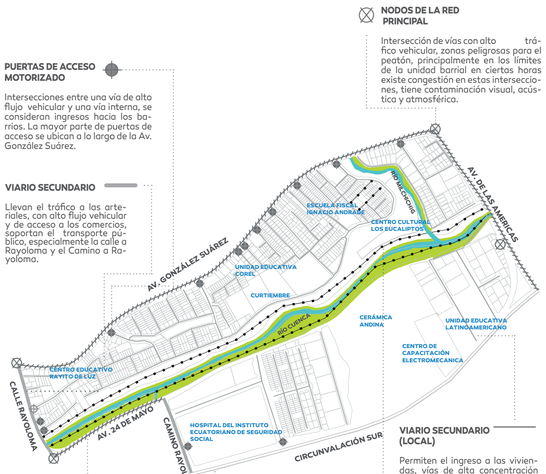
PUNTO DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Espacios con características amigables para las personas de la tercera edad, suelen ser equipamientos religiosos, culturales y de salud, en este caso el Centro Cultural Los Eucaliptos y el hospital del IESS.

SÍNTESIS

La mayor concentración peatonal de todas las edades ocurre en el hospital del IESS, seguido de los equipamientos educativos. La actividad social se genera en forma lineal en la parte norte de la unidad barrial, presenta mayor densidad en la parte noreste.

MOVILIDAD MOTORIZADA



NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Intersección de vías con alto tráfico vehicular, zonas peligrosas para el peatón, principalmente en los límites de la unidad barrial en ciertas horas existe congestión en estas intersecciones, tiene contaminación visual, acustica y atmosférica.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Intersecciones entre una vía de alto flujo vehicular y una vía interna, se consideran ingresos hacia los barrios. La mayor parte de puertas de acceso se ubican a lo largo de la Av. González Suárez.

VIARIO SECUNDARIO

Llevan el tráfico a las arteriales, con alto flujo vehicular y de acceso a las comercios, soportan el transporte público, especialmente la calle a Rayoloma y el Camino a Rayoloma.

VIARIO PRINCIPAL

Son vías que parten de las expresas y cruzan la ciudad, tienen un alto flujo vehicular, semaforización. Se consideran las Av. González Suárez, Av. 24 de Mayo y Av. De las Américas.

VIARIO PRINCIPAL (Expreso)

Envuelven la ciudad, no se permite el acceso directo a los predios, son vías obligadas del tráfico de paso en las ciudades, como la Circunvalación Sur.

VIARIO SECUNDARIO (LOCAL)

Permiten el ingreso a las viviendas, vías de alta concentración peatonal, la velocidad es restringida. Las vías locales abundan en la unidad barrial.

VIARIO SECUNDARIO PEATONAL

Presencia única del peatón, se busca la integridad de las personas, como se da en las camenerias a orillas del río Cuenca.

SÍNTESIS

La unidad barrial está conformado en su mayoría por vías locales que dan ingreso a las viviendas, los problemas de la red principal se presentan en la Av. De las Américas, Av. González Suárez y calle Rayoloma, todas vías limítrofes.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

BARRERAS

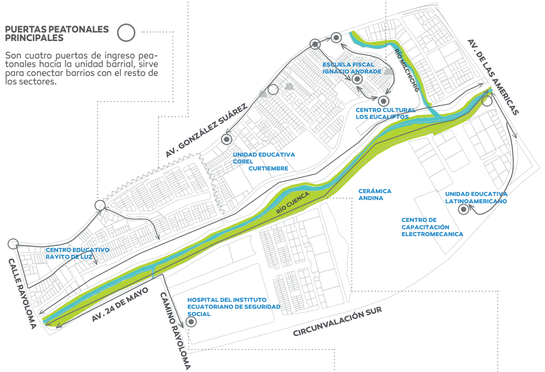
Fomenta el desprendimiento de la unidad barrial, con consecuencias negativas entre la comunidad, especialmente con las urbanizaciones privadas.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Son cuatro puertas de ingreso peatonales hacia la unidad barrial, sirve para conectar barrios con el resto de los sectores.

ESCALINATA

Conectan lugares a diferentes alturas, para mantener la continuidad barrial.



FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Se observa el desplazamiento peatonal, con respecto a la Unidad Educativa Corel, escuea Ignacio Andrade, Centro Cultural Los Eucalíptos. Con mayor frecuencia al hospital del IESS y en las camineras a orillas del río Cuenca.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Lugares donde existe mayor presencia y confluencia de personas, son de carácter social, educativo y de salud.

SÍNTESIS

Los flujos peatonales se dan hacia la periferia del sector, la mayoría comienza en las paradas de buses y se direccionan al interior del barrio de una manera más dispersa.

PROBLEMAS FUNCIONALES

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

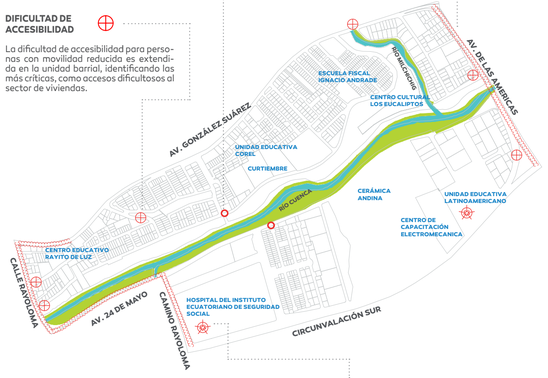
Intersecciones de la red principal de tráfico motorizado que dificultan el tránsito peatonal del barrio, como la ausencia de semáforos y pasos peatonales.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

La dificultad de accesibilidad para personas con movilidad reducida es extendida en la unidad barrial, identificando las más críticas, como accesos dificultosos al sector de viviendas.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Está constituido por vías que sobrellevan un alto tráfico vehicular, en este caso el sistema viario esá conformado por Av. González Suárez, Av. 24 de Mayo, Camino a Rayoloma, calle Rayoloma y Av. De las Américas, y provocan gran contaminación acústica, atmosférica y visual.



ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

El principal punto de atracción vehicular en el barrio es el hospital del IESS.

SÍNTESIS

Los principales problemas funcionales van en torno a la discontinuidad peatonal y accesibilidad, afectada por la intensidad del tráfico vehicular, por la falta de tiempo de cruce para el peatón en los semáforos y señalización peatonal insuficiente.

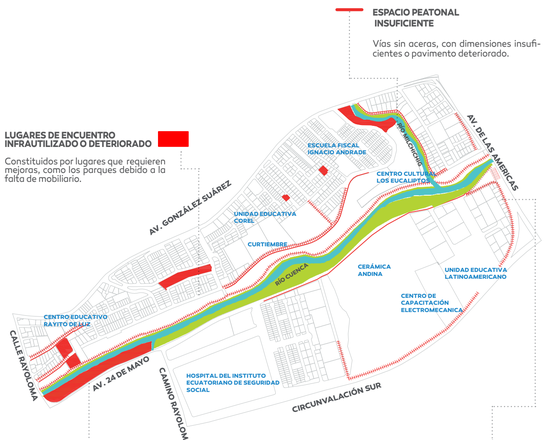
PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Vías sin aceras, con dimensiones insuficientes o pavimento deteriorado.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Constituidos por lugares que requieren mejoras, como los parques debido a la falta de mobiliario.



CALLE POCO AMABLE

Calles con espacios insuficientes o inexistentes para la circulación peatonal, poco amables para el peatón debido a su diseño atento a la circulación motorizado, vías con capa de rodadura en mal estado.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Paradas de transporte público mal acondicionadas, con iluminación deficiente, lugares de asientos inexistentes, espacios poco amables para la espera de los usuarios.

SÍNTESIS

Los problemas que presenta la unidad barrial son las vías con espacios peatonales insuficientes, capa de rodadura deteriorada, ausencia de señalización y prioridad al vehículo.

CDLA. INGENIEROS



Esta zona es conocida como Cdla. de los Ingenieros. Es uno de los sectores residenciales de la ciudad, consolidado en la década de 1990. Al encontrarse dentro del área de expansión de la ciudad se convirtió en un sector básicamente de descanso. Sin embargo, la zona puede calificarse como estratégica por la importancia de las vías que la rodean: Circunvalación Sur (vía rápida) por el sur; la Av. González Suárez al norte, y por el occidente la Av. De las Américas, tres de las más importantes que existen en Cuenca.

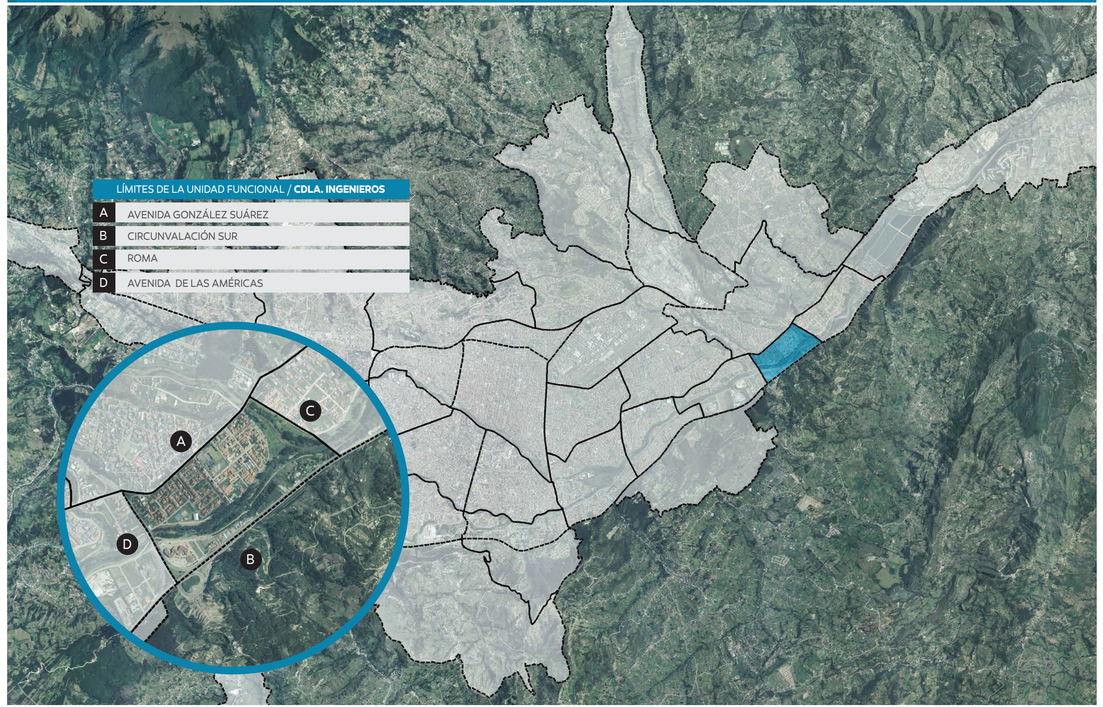
Precisamente por esta ubicación estratégica, metros antes de la intersección entre la vía rápida Cuenca - Azoques y la Av. De las Américas se inserta un núcleo atractor de importancia regional y el más importante del sector: El Hospital Universitario del Río. Otros núcleos atractores de influencia territorial son la Escuela de Baloncesto, ubicado en el Colegio de Ingenieros, y el IV Centro Activo en donde se emplaza un Centro de Alto Rendimiento, sin embargo estos elementos no generan un impacto importante en el sector. El primero debido a su ubicación (cerca de una puerta de la zona), y el segundo por su infrautilización. En cuanto al Hospital del Río, no causa conflictos porque está aislado y cerca de la puerta sur de la Unidad Funcional, separado por el río Tomebamba de la zona más densamente habitada.

Al noreste de la Av. González Suárez se genera actividad comercial (no planificada), que ocasiona una dinámica vehicular y peatonal diferente a lo acostumbrado, convirtiéndose en sitio de abasto para el sector y como tiendas de paso para usuarios que van hacia el norte. A pesar de esto, el sector residencial está protegido debido a las barreras naturales e infraestructura que lo rodean, por lo que de cierta manera se encuentra aislado de la ciudad.

El río Tomebamba divide al sector 16 en dos: El norte, en el cual existe una densidad importante de habitantes; y el sur, que se conserva como área verde, agrícola y de equipamientos.

En cuanto a su estructura interna, existe un eje principal que recoge la mayor parte del tránsito de la urbanización: La Av. Cumandá, caracterizada por acoger una importante intensidad peatonal por encontrarse a orillas de los ríos Machángara y Tomebamba, haciendo de ésta una vía muy agradable por las sensaciones que provoca su recorrido.
La parte más cuestionable de la UF es la división interna de la zona residencial, provocada por la construcción de varias urbanizaciones privadas que cortan sensiblemente al sector, imposibilitando la integración social y una adecuada circulación peatonal. En cuanto a servicios, se puede decir que se encuentra con una buena prestación de infraestructuras y equipamientos (exceptuando educativos).

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **CDLA. INGENIEROS**







LÍMITES E IDENTIDAD

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

No existe gran cantidad de centros atractores influyentes cercanos. Pueden citarse:
- Complejo Deportivo Totoracocha.
- Monay Shopping.
- Hospital del IESS.

PARQUES

Existen una cantidad considerable de parques que dan identidad al sector.
- Parque Urbano Ecológico.
- IV Centro Activo.
- Parque Calle. Los Ingenieros.
- Colegio de los Ingenieros.

BARRERAS NATURALES

Orillas de ríos.

LIMITE HIDROGRAFICO

Parte del río Cuenca.



LÍMITE VIARIO

- Norte: Av. González Suárez.
- Sur: Circunvalación.
- Este: Calle Roma.
- Oeste: Av. De las Américas.

EDIFICIOS

Entre los edificios de importancia destacan Estancia Rosario (privado) y el Hospital Universitario del Río.

SÍNTESIS

Los límites de la Unidad Funcional son de tipo vial, siendo tres de los cuatro de gran tráfico vehicular por ser importantes ejes viales de la ciudad.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

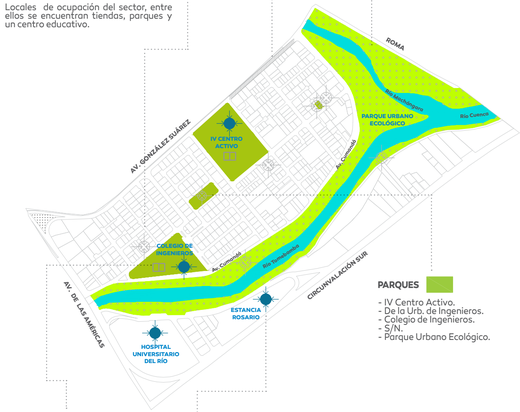
Al norte de la Av. González Suárez se genera actividad comercial.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Locales de ocupación del sector, entre ellos se encuentran tiendas, parques y un centro educativo.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Gran cantidad debido a la presencia de los ríos Machángara y Tomebamba.



PARQUES

- IV Centro Activo.
- De la Urb. de Ingenieros.
- Colegio de Ingenieros.
- S/N.
- Parque Urbano Ecológico.

CANCHAS

- IV Centro Activo.
- Colegio de Ingenieros.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Existen algunos de importancia, como son:
- IV Centro Activo.
- Colegio de Ingenieros.
- Estancia Rosario.
- Hospital del Río.

SÍNTESIS

El sector cuenta con amplias áreas de espacios públicos, en especial las de los parques, por su emplazamiento en la intersección de los ríos Machángara y Tomebamba.

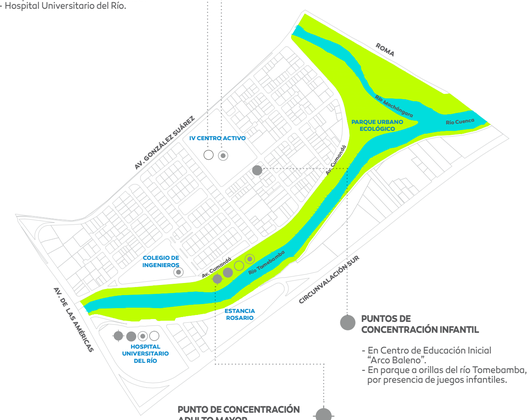
ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

- IV Centro Activo.
- Parque Orillas del río Tomebamba.
- Hospital Universitario del Río.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

- IV Centro Activo.
- Orillas de río Tomebamba.
- Colegio de Ingenieros.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

- En Centro de Educación Inicial "Arco Baleno".
- En parque a orillas del río Tomebamba, por presencia de juegos infantiles.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Las máquinas de aeróbicos y el parque ubicados a orillas del río Tomebamba, constituyen atractores para los adultos mayores.

SÍNTESIS

En la Unidad Funcional solamente el Hospital Universitario del Río representa un núcleo atractor de importancia permanente, mientras que el Colegio de Ingenieros y Estancia Rosario se convierten en núcleos importantes de atracción puntual.

MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO PEATONAL

Paralelo a Av. Cumandá.

VIARIO PRINCIPAL (Arterial)

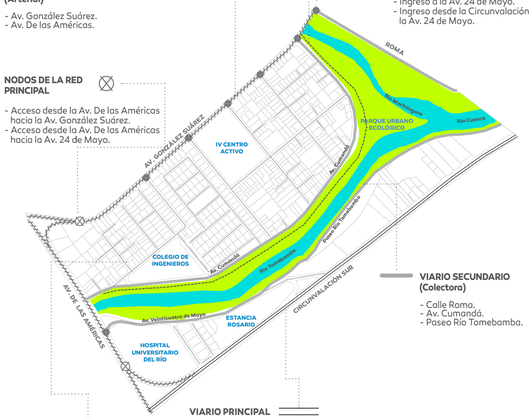
- Av. González Suárez.
- Av. De las Américas.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

- Acceso desde la Av. De las Américas hacia la Av. González Suárez.
- Acceso desde la Av. De las Américas hacia la Av. 24 de Mayo.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

- Ingreso a la calle Roma.
- Ingreso norte a la Av. Cumandá.
- Ingreso a la calle Ramayana.
- Ingreso a la calle Ben-Hur.
- Ingreso a la calle Araucana.
- Ingreso a la calle Tabaré.
- Ingreso sur a la Av. Cumandá.
- Ingreso a la Av. 24 de Mayo.
- Ingreso desde la Circunvalación a la Av. 24 de Mayo.



VIARIO SECUNDARIO (Colectora)

- Calle Roma.
- Av. Cumandá.
- Paseo Río Tomebamba.

VIARIO PRINCIPAL (Expresa)

- La Circunvalación Sur o vía rápida Cuenca-Azogues.

VIARIO LOCAL

Todas las vías interiores del sector, exceptuando las citadas en otras categorías.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

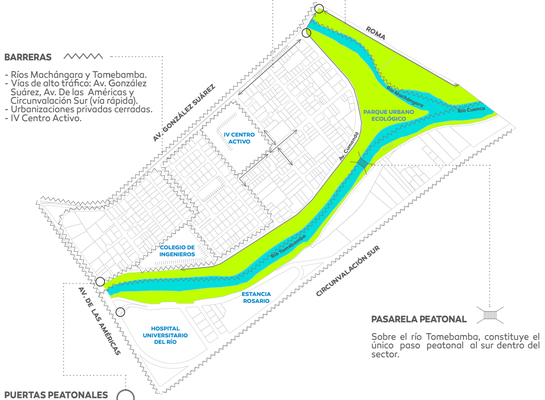
- Parte de la Av. González Suárez.
- Orillas de río, paralelas a Av. Cumandá y calle Roma.
- Hacia Centro de Educación Inicial Arca Baleno.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

- IV Centro Activo.
- Colegio de Ingenieros.
- Parques a orillas del río e interiores de la UF.
- Parte de la Av. González Suárez (presencia de comercio).

BARRERAS

- Ríos Machángara y Tomebamba.
- Vías de alto tráfico: Av. González Suárez, Av. De las Américas y Circunvalación Sur (vía rápida).
- Urbanizaciones privadas cerradas.
- IV Centro Activo.



PASARELA PEATONAL

Sobre el río Tomebamba, constituye el único paso peatonal al sur dentro del sector.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

- Hacia Av. Cumandá. (acceso norte y sur).
- Hacia calle Roma.
- Hacia Av. 24 de Mayo: (Hospital Universitario del Río).

SÍNTESIS

La circulación motorizada no presenta inconvenientes dentro del sector, exceptuando la vía Paseo Río Tomebamba, que es de tierra y está en mal estado.

SÍNTESIS

La movilidad no motorizada dentro de la Unidad Funcional puede realizarse sin problemas debido a que la mayoría de vehículos que ingresan corresponden a los de los residentes únicamente, facilitando las movilidades alternativas a las motorizadas.

PROBLEMAS FUNCIONALES

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

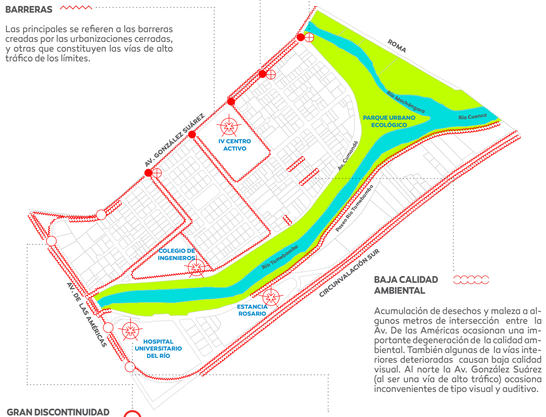
La presencia de discontinuidades peatonales en la Av. González Suárez es constante, debido al desnivel que presenta, sumado al alto tráfico.

BARRERAS

Las principales se refieren a las barreras creadas por las urbanizaciones cerradas, y otras que constituyen las vías de alto tráfico de los límites.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

- Acceso a calle Ramayana (presencia de gradas).
- Acceso hacia vía peatonal paralela a Av. Cumandá, que lleva a Parque Ecológico.



BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Acumulación de desechos y maleza a algunos metros de intersección entre la Av. De las Américas ocasionan una importante degeneración de la calidad ambiental. También algunas de la vías interiores deterioradas causan baja calidad visual. Al norte la Av. González Suárez (al ser una vía de alto tráfico) ocasiona inconvenientes de tipo visual y auditivo.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

- Entre la unión de la Av. 24 de Mayo y la Av. De las Américas.
- Entre la Unión de la Av. De las Américas y la Av. González Suárez.
- Entre la unión de la Av. De las Américas y la Circunvalación Sur (vía rápida Cuenca-Azogues).

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

- IV Centro Activo.
- Colegio de Ingenieros.
- Hospital Universitario del Río.
- Estancia Rosario.

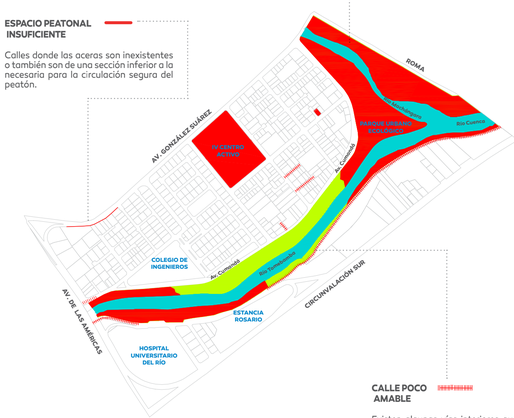
PROBLEMAS ESPACIALES

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

- IV Centro Activo.
- Parque Ecológico Urbano.
- Orillas del río.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Calles donde las aceras son inexistentes o también son de una sección inferior a la necesaria para la circulación segura del peatón.



CALLE POCO AMABLE

Existen algunas vías interiores que presentan problemas, además de tramos de las vías de acceso al sector, bajo el paso a desnivel de la Av. De las Américas. Otra de las vías poco amables de es el Paseo Río Tomebamba.

SÍNTESIS

Los problemas urbanos más recurrentes de la Unidad Funcional tienen que ver con la discontinuidad peatonal y las barreras que constituyen las vías de alto tráfico que rodean y a la vez delimitan al sector.

SÍNTESIS

Debido a su planificación , la Unidad Funcional, presenta pocos problemas espaciales; entre los señalados la mayoría son de fácil solución.

RÍO CUENCA



Esta unidad barrial se ubica al noreste de la ciudad, es un sector nuevo por lo que todavía existen varios lotes vacantes, así como calles de tierra. Las viviendas más antiguas son aquellas que fueron planeadas como quintas.

En el análisis se hace referencia a dos zonas, ya que el río Cuenca actúa como un eje divisorio del sector.

La primera se encuentra al norte, caracterizada por el uso residencial, posee un equipamiento cultural. La mayoría de la población se moviliza en vehículo privado, debido a que el transporte público solo cruza el límite. En esta zona también se encuentra la unión del río Machángara con el río Tomebamba formando el río Cuenca. En los márgenes de estos ríos se emplaza un parque lineal conformando una concentración peatonal.

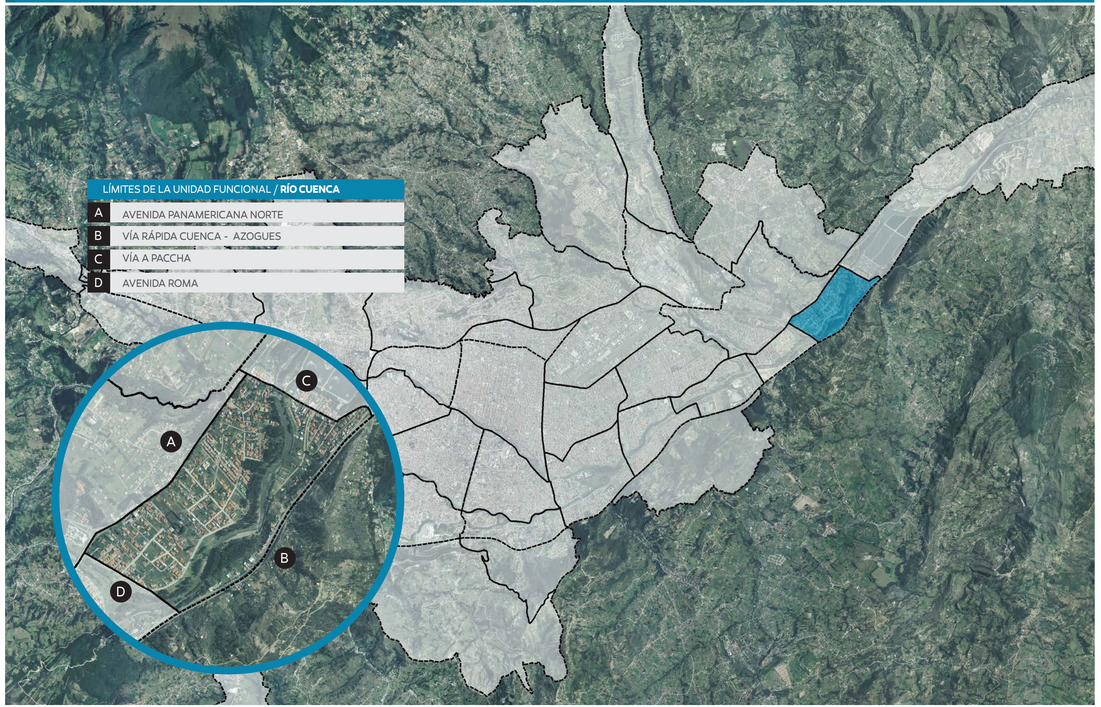
La segunda zona es Ucubamba, definida por el río Cuenca; en sus orillas la población converge para realizar actividades recreativas y deportivas. Al encontrarse limitada por una vía interparroquial presenta alta concentración vehicular, ya que también tiene salida a la vía rápida Cuenca-Azogues. Gran parte de sus vías aún son senderos de tierra, lo que dificulta el acceso para los residentes.

Existe cercanía con las Lagunas de Oxigenación de Tratamiento de Aguas, que son un fuerte elemento atractor a nivel territorial que concentra diariamente gran cantidad de trabajadores.

La Unidad Funcional está afectada por varios problemas. El principal es la falta de equipamientos, situación que propicia que los habitantes recorran grandes distancias, lo que causa movilidad innecesaria. A esto se suma la falta de mantenimiento vial que dificulta el traslado de sus habitantes.

Es importante mencionar que la unidad carece de un servicio de transporte público eficiente, por ello se incrementó el uso del vehículo privado. Algunos aspectos positivos del sector son las grandes áreas verdes y el tráfico calmado al interior, lo que hace del mismo un lugar ideal para vivir.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **RÍO CUENCA**







LÍMITES E IDENTIDAD

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

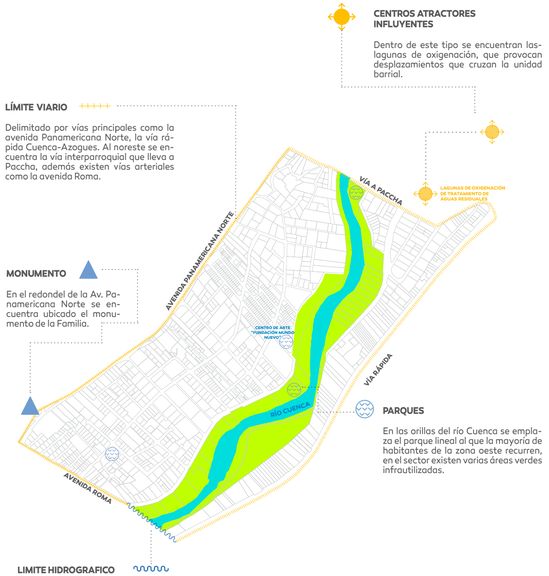
Dentro de este tipo se encuentran las lagunas de oxigenación, que provocan desplazamientos que cruzan la unidad barrial.

LÍMITE VIARIO

Delimitado por vías principales como la avenida Panamericana Norte, la vía rápida Cuenca-Azogues. Al noreste se encuentra la vía interparroquial que lleva a Paccha, además existen vías arteriales como la avenida Roma.

MONUMENTO

En el redondel de la Av. Panamericana Norte se encuentra ubicado el monumento de la Familia.



PARQUES

En las orillas del río Cuenca se emplaza el parque lineal al que la mayoría de habitantes de la zona oeste recurren, en el sector existen varias áreas verdes infrautilizadas.

LIMITE HIDROGRAFICO

El río Cuenca atraviesa el sector y se convierte en un límite interno.

SÍNTESIS

El sector está delimitado por varias vías importantes y en un tramo de la parte sur por el río Cuenca, que además es un elemento que proporciona identidad a la unidad.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

PARQUES

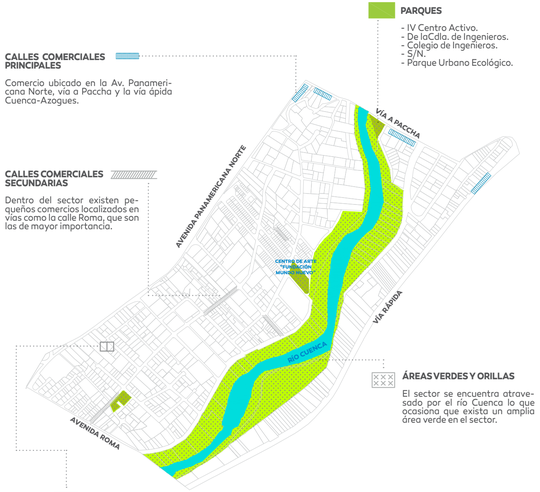
- IV Centro Activo.
- De la Cdla. de Ingenieros.
- Colegio de Ingenieros.
- S/N.
- Parque Urbano Ecológico.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Comercio ubicado en la Av. Panamericana Norte, vía a Paccha y la vía ápida Cuenca-Azogues.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Dentro del sector existen pequeños comercios localizados en vías como la calle Roma, que son las de mayor importancia.



ÁREAS VERDES Y ORILLAS

El sector se encuentra atravesado por el río Cuenca lo que ocasiona que exista un amplia área verde en el sector.

CANCHAS

Se encuentra ubicada en la zona Oeste y corresponde a la Escuela de fútbol Alfaro Moreno.

SÍNTESIS

En esta Unidad Funcional no existen centros atractores territoriales, tampoco atractores locales, sin embargo con la construcción de la reciente Escuela de Fútbol es probable que agrupe mayor cantidad de población y posiblemente se convierta en un atractor.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTO DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Se concentran exclusivamente en las paradas de bus y en los parques.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

En el parque Ucubamba, al igual que en las escalinatas, junto a locales de abastecimiento y en el parque lineal.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTA

La población adulta de esta UF se concentra en paradas de bus, parques y los tres comercios más importantes del sector.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Existe concentración de población joven en las áreas recreativas (parque lineal, parque de Ucubamba), al igual que fuera de los locales comerciales.

SÍNTESIS

En el sector los puntos de concentración peatonal son pocos debido a que existe gran cantidad de urbanizaciones que impiden la interacción de la población, además de esto la falta de equipamientos también contribuye en este aspecto.

MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO LOCAL

Son vías de tierra, algunas no tienen nombre, permiten la accesibilidad a los predios y sirven como aparcamiento para los vehículos de los residentes del sector.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Se identificaron tres nodos en los puntos de intersección entre vías importantes.

VIARIO PRINCIPAL (Interparroquial)

La Av. Panamericana, La vía a Paccha, la vía rápida Cuenca-Azogues.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Se evidenciaron pocos accesos hacia el sector, especialmente por la Av. Panamericana Norte y por la vía a Paccha.



VIARIO PEATONAL

Son senderos que la población implementó por la necesidad de acceder a sus predios y que en muchos casos son lotes interiores.

VIARIO SECUNDARIO

La Av. Roma es una vía colectora importante, puesta que es el principal de ingreso y salida de vehículos.

VIARIO PRINCIPAL

Limitando al sector se encuentra la vía rápida Cuenca-Azogues y la Av. Panamericana Norte.

SÍNTESIS

En el sector existe una vía expresa: La vía rápida Cuenca-Azogues, vías interparroquiales (vía a Paccha, Av. Panamericana Norte), viario secundario (Av. Roma), vías locales y vías peatonales.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

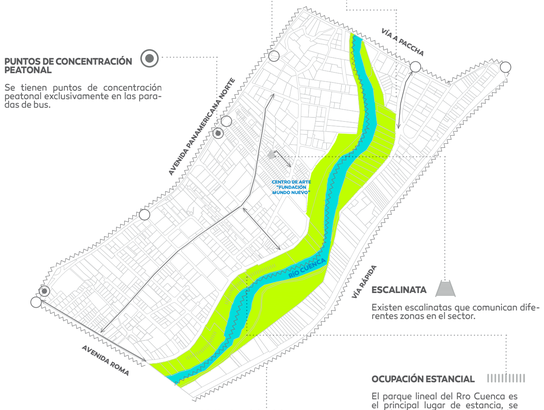
Existen pocos accesos hacia el barrio. Para la zona oeste se ubica en la Av. Roma y para la zona este en la vía a Paccha.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

A lo largo de las vías donde se ubica el aprovisionamiento existe un importante flujo peatonal. Este no se concentra en un punto pues la población se dispersa, tal es el caso de la Av. Roma y la calle Amsterdam.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Se tienen puntos de concentración peatonal exclusivamente en las paradas de bus.



ESCALINATA

Existen escalinatas que comunican diferentes zonas en el sector.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

El parque lineal del Rro Cuenca es el principal lugar de estancia, se puede observar que existe un alto porcentaje de familias que recurren a este lugar.

BARRERAS

Al estar el sector rodeado de vías de una importante jerarquía se convierten en una barrera para el peatón. El río también representa una barrera, divide la unidad impidiendo que se pueda circular de un lado al otro.

SÍNTESIS

En la Unidad Funcional no se observa un gran movimiento peatonal porque la movilidad en su mayoría es motorizada; al no encontrarse equipamientos cerca del sector la población realiza grandes desplazamientos.

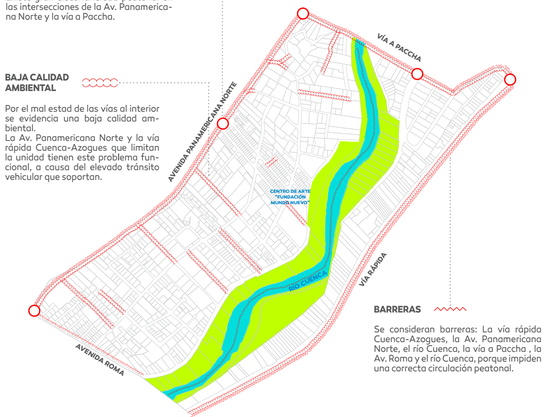
PROBLEMAS FUNCIONALES

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Existe gran discontinuidad peatonal en las intersecciones de la Av. Panamericana Norte y la vía a Paccha.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Por el mal estado de las vías al interior se evidencia una baja calidad ambiental.
La Av. Panamericana Norte y la vía rápida Cuenca-Azogues que limitan la unidad tienen este problema funcional, a causa del elevado tránsito vehicular que soportan.



BARRERAS

Se consideran barreras: La vía rápida Cuenca-Azogues, la Av. Panamericana Norte, el río Cuenca, la vía a Paccha , la Av. Roma y el río Cuenca, porque impiden una correcta circulación peatonal.

SÍNTESIS

El sector está rodeado de una vialidad principal convertida en barrera para el desarrollo de las actividades del peatón. No cuenta con las condiciones adecuadas para la circulación del mismo.

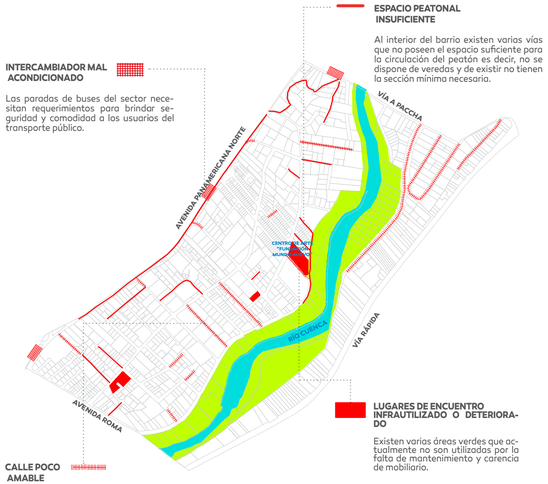
PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Al interior del barrio existen varias vías que no poseen el espacio suficiente para la circulación del peatón es decir, no se dispone de veredas y de existir no tienen la sección mínima necesaria.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Las paradas de buses del sector necesitan requerimientos para brindar seguridad y comodidad a los usuarios del transporte público.



LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Existen varias áreas verdes que actualmente no son utilizadas por la falta de mantenimiento y carencia de mobiliario.

CALLE POCO AMABLE

Existen varias calles de tierra que no permiten el tránsito adecuado tanto de vehículos como de peatones.

SÍNTESIS

El sector posee varios problemas como intercambiadores mal acondicionados en vías de gran jerarquía que carecen del espacio necesario.

CAPULISPAMBA



Está delimitado por la vía rápida Cuenca Azogues, la Panamericana Norte, Challuabamba y via a Nulti. Se encuentra en la ciudad al noreste, cerca de la salida a Azogues y cuenta con un área de 71,2 Has. Por encontrarse a las afueras de la ciudad carece de servicios que puedan favorecer la zona. También es un sector de difícil acceso para los peatones.

En cuanto a los atractores locales, como territoriales, están el Cuartel Dávalos, la pista de motos y fábricas en general.

El sector está conformado por sub-zonas: Nulti, Challaubamba y Capulispamba, que no corresponden a hitos ni barrios tradicionales de la ciudad, sin embargo ganaron espacio, porque su terreno está destinado para densificación.

Estos barrios no presentan gran dinámica peatonal, son más bien puntos de afluencia de vehículos debido a su carácter industrial.

En el sector existe una zona industrial y de bodegas, como también de viviendas; cuenta con pocos servicios hacia la ciudad y la circulación vehicular es alta. Un gran porcentaje de las vías no son pavimentadas, además existe espacio peatonal insuficiente, dificultad de accesibilidad y gran discontinuidad peatonal.

El descuido y el rápido crecimiento ocasionan que sea muy complicado establecer la construcción de veredas. La expansión y construcción de edificaciones avanza frecuentemente.

El sector tiene pocos equipamientos, que no abastecen a toda la población. Se observa falta de espacios de recreación, de reunión y las pocas paradas de bus se encuentran deterioradas y requieren infraestructura necesaria para su adecuado uso.

No es una unidad homogénea. Es un punto donde atravesado por vías importantes, segregando así a la población, más aun hacia la zona de Chaullabamba.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **CAPULISPAMBA**







LÍMITES E IDENTIDAD

LÍMITE VIARIO

- Vía Paccha.
- Vía rápida Cuenca Azogues.
- Panamericana Norte.
- Julia Bernal.

BARRERAS NATURALES

Zona arbolada que coincide con el límite administrativo

PLAZAS

La plaza se encuentra frente al Cuartel Dávalos, junto a la Iglesia del sector.



LIMITE HIDROGRAFICO

S/N

PARQUES

Parque lineal de Capulispamba.

MONUMENTO

Monumento Cuartel Dávalos.

EDIFICIOS

- Fábrica Adelca.
- Fábrica de cuero.
- Iglesia Capulispamba.
- Lagunas de Oxigenación de Aguas Residuales.
- Centro de Revisión Técnica Vehicular livianas Capulispamba.
- Cuartel Dávalos.

SÍNTESIS

Los límites del sector son la vía Panamericana Norte, parte de la vía rápida Cuenca Azogues y un límite natural.

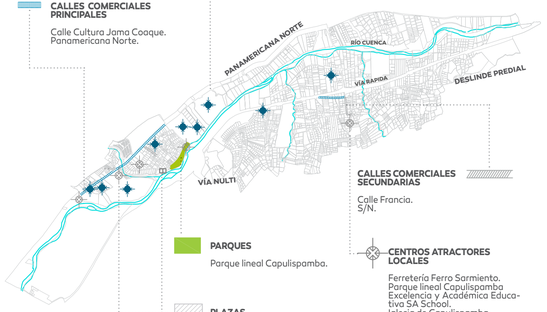
ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Fábrica Adelca.
Pista de motos.
Cuartel Dávalos.
Fábrica de cuero.
Centro de distribución Cóndor.
Gasolineras.
Colegio Alemán Stiehle de Cuenca.
Centro de Revisión Técnica Vehicular.
Capulispamba.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Calle Cultura Jama Coaque.
Panamericana Norte.



CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Calle Francia.
S/N.

PARQUES

Parque lineal Capulispamba.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Ferretería Ferro Sarmiento.
Parque lineal Capulispamba
Excelencia y Académica Educativa SA School.
Iglesia de Capulispamba.
Escuela American School.

PLAZAS

Funciona como centro local atractor, a la vez es un punto importante del barrio.

CANCHAS

Canchas de uso múltiple.

SÍNTESIS

En la zona suroeste, en la vía Panamericana Norte existe gran cantidad de comercios donde el asentamiento está más consolidado. Las zonas residenciales provocan la presencia de escuelas.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTA

Canchas de Voley.
Fábrica Adelca.
Centro de Revisión Técnica Vehicular.
Capulispamba.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Colegio Alemán Stiehle de Cuenca.
Parada de bus.
Plaza.

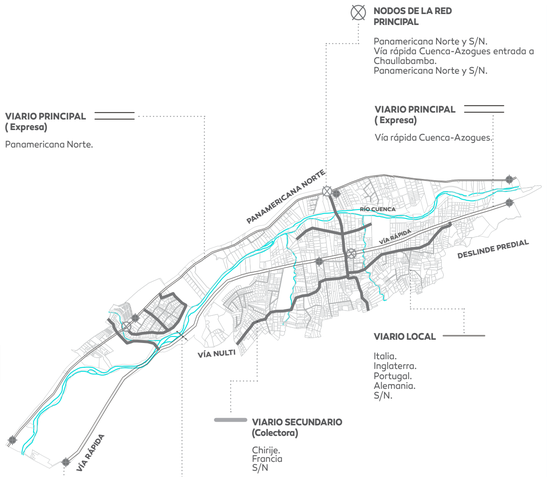
PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Plaza.
Escuela American School.

SÍNTESIS

La actividad social se genera al suroeste por la presencia de escuelas, canchas, industrias, plazas etc., y al este el colegio Alemán Stiehle de Cuenca genera un lugar de concentración para jóvenes.

MOVILIDAD MOTORIZADA



NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Panamericana Norte y S/N.
Vía rápida Cuenca-Azogues entrada a Chaullabamba.
Panamericana Norte y S/N.

VIARIO PRINCIPAL (Expresa)

Panamericana Norte.

VIARIO PRINCIPAL (Expresa)

Vía rápida Cuenca-Azogues.

VIARIO LOCAL

Italia.
Inglaterra.
Portugal.
Alemania.
S/N.

VIARIO SECUNDARIO (Colectora)

Chirije.
Francia
S/N

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Panamericana Norte.
Vía rápida Cuenca Azogues.
Vía a Ricaurte.
S/N-Puerta de acceso a los predios y viviendas en Chaullabamba.

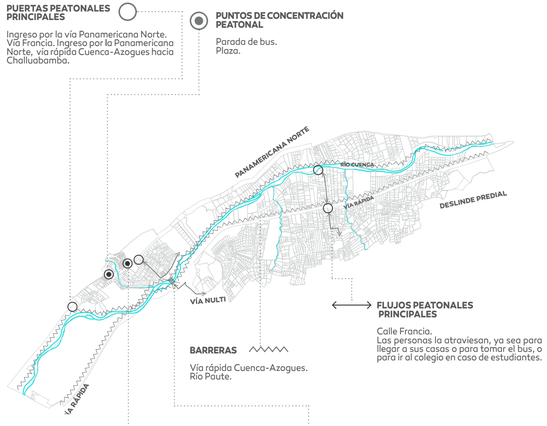
VIARIO PEATONAL

S/N.

SÍNTESIS

Las puertas de acceso al sector se dan por dos de las grandes vías, la Panamericana Norte y la vía rápida Cuenca Azogues. Esto provoca que se formen nodos con el viario secundario.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA



PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Ingreso por la vía Panamericana Norte.
Vía Francia. Ingreso por la Panamericana Norte, vía rápida Cuenca-Azogues hacia Challuabamba.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Parada de bus.
Plaza.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Calle Francia.
Las personas la atraviesan, ya sea para llegar a sus casas o para tomar el bus, o para ir al colegio en caso de estudiantes.

BARRERAS

Vía rápida Cuenca-Azogues.
Río Paute.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Parada de bus, por ser un punto de la llegada de los habitantes.

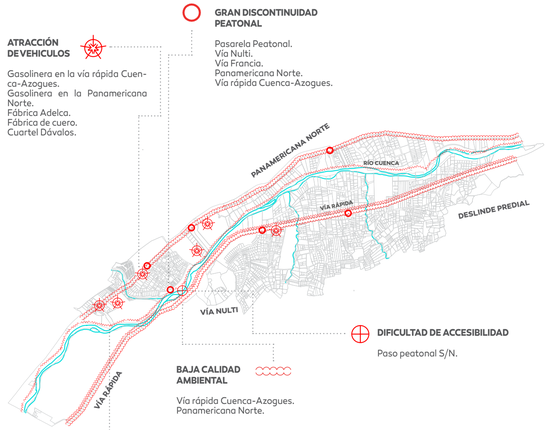
PASARELA PEATONAL

S/N

SÍNTESIS

Los puntos de concentración peatonal ocurren en las paradas de bus y la plaza que genera ocupación estancial en el sector.

PROBLEMAS FUNCIONALES



ATRACCIÓN DE VEHICULOS

Gasolinera en la vía rápida Cuenca-Azogues.
Gasolinera en la Panamericana Norte.
Fábrica Adelca.
Fábrica de cuero.
Cuartel Dávalos.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Pasarela Peatonal.
Vía Nulti.
Vía Francia.
Panamericana Norte.
Vía rápida Cuenca-Azogues.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

Paso peatonal S/N.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Vía rápida Cuenca-Azogues.
Panamericana Norte.

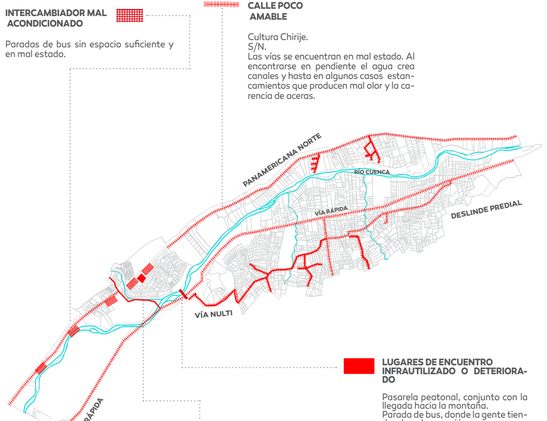
BARRERAS

Río Paute.
Vía rápida Cuenca Azogues.

SÍNTESIS

La atracción vehicular se da por la presencia de industrias, gasolineras y en especial por el Centro de Revisión Técnica Vehicular Capulispamba.

PROBLEMAS ESPACIALES



INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Paradas de bus sin espacio suficiente y en mal estado.

CALLE POCO AMABLE

Cultura Chirije.
S/N.
Las vías se encuentran en mal estado. Al encontrarse en pendiente el agua crea canales y hasta en algunos casos estancamientos que producen mal olor y la carencia de aceras.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Pasarela peatonal, conjunto con la llegada hacia la montaña.
Parada de bus, donde la gente tiende a la aglomeración.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Cultura Chirije.
S/N.

SÍNTESIS

La pasarela peatonal sobre la vía rápida Cuenca Azogues está en condiciones precarias y pone en riesgo a la población que requiere utilizarla. Es catalogado como un lugar infrautilizado.

RAYOLOMA



Esta Unidad Funcional se ubica en la periferia de Cuenca.Su referente sobresaliente a nivel de ciudad es la Funeraria y Camposanto Santa Ana. Los barrios dentro de esta UF son: Rayoloma, El Aguacate, Santa Teresita y Bello Horizonte, el cual es un proyecto de urbanización.

Existen varias zonas consolidadas por toda la unidad. Al norte el barrio Bello Horizonte es el más consolidado, en la zona sur está el barrio El Aguacate, con menor grado de consolidación, desarrollándose en forma lineal.

Al este se encuentra Rayoloma, que tiene un grado de consolidación mayor al anterior y se desarrolla de forma lineal; por último en la zona oeste se ubica el barrio Santa Teresita ocupado de manera dispersa, con pendientes fuertes en el terreno.

Dentro de esta UF no existen áreas verdes destinadas a la recreación de la población, los únicos espacios públicos son las canchas ubicadas en Rayoloma, sin embargo no son usadas para actividades deportivas, las cuales se desarrollan en canchas privadas (ubicadas en esta zona) y en la cancha del barrio Santa Teresita usadas por la general los fines de semana.

En cuanto a su estructura, constituyen ejes principales de esta unidad la vía Monay-Baguanchi-Paccha, que atraviesa el sector en sentido norte-sur, por ésta circulan vehículos a gran velocidad, la ausencia de espacios para los peatones es una característica de esta vía.

La calle Alfonso Figueroa Terreros sigue la dirección este-oeste, al ser un eje principal las edificaciones se implanten a lo largo de la vía. A continuación y siguiendo la misma dirección se encuentra la calle del barrio El Aguacate hasta el extremo este. Otra vía relevante es la de acceso a los barrios Santa Teresita, Bello Horizonte y a la Funeraria y Camposanto Santa Ana. Debido a su jerarquía de viario principal y a pesar de ser un límite, la Circunvalación Sur toma importancia por el considerable número de vehículos que transitan a gran velocidad.

En cuanto a la movilidad de los peatones se pueden resaltar las principales vías de acceso al barrio Rayoloma, la calle Alfonso Figueroa Terreros y la vía al Barrio Santa Teresa. Estas calles carecen de las condiciones adecuadas para la circulación peatonal.

Otro punto a destacar es que el transporte público que llega al barrio Rayoloma; hace su recorrido únicamente el sábado hasta medio día, por lo que los ciudadanos deben acceder a pie hasta la vía Monay-Baguanchi-Paccha para poder abordar el transporte público.

La gran parte de esta UF tiene características de ocupación rural, pes a única zona en donde se concentran viviendas con una trama definida es en el barrio Bello Horizonte.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **RAYOLOMA**







LÍMITES E IDENTIDAD

EDIFICIOS

La iglesia del barrio Rayoloma es un referente donde acude la población todos los domingos para celebraciones religiosas y clases de catecismo.
La Funeraria y Camposanto Santa Ana es un referente a nivel de ciudad. La población en general ubica a esta unidad barrial por este cementerio.

LÍMITE VIARIO

Al norte con la Circunvalación Sur.
Al sur la vía Monay-Baguanchi-Paccha y la vía del barrio El Aguacate.
Al este la vía a Rayoloma.
Al oeste la vía a El Valle.

BARRERAS NATURALES

Se identifican límites naturales y topográficos hacia el lado este y oeste, debido a la pendiente y la densa vegetación.



MIRADOR

Posee un diseño poco trabajado y actualmente se lo usa como parada de bus; a pesar de ello desde este punto se tiene una visual muy amplia e interesante de la ciudad.

LIMITE HIDROGRAFICO

Limitada por quebradas hacia el lado sur, este y oeste.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

El hospital de IESS es un atractor influyente a nivel de región, se encuentra próximo a esta UF.

SÍNTESIS

Esta Unidad Funcional se ubica en la periferia del límite urbano de la ciudad. Al ser una zona poco con solidada los usos que se dan son agrícolas; las pendientes del terreno son pronunciadas por lo que el trazado vial es irregular.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES LOCALES

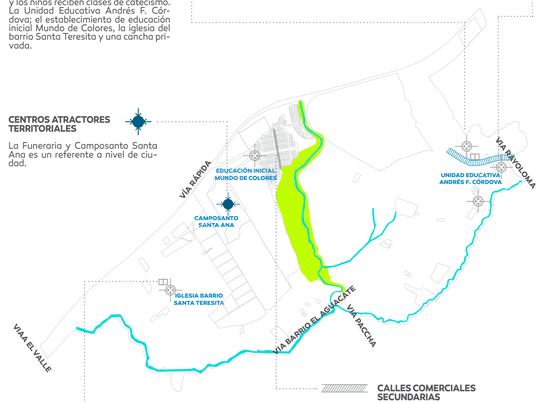
Como atractores locales dentro de esta UF están: La Iglesia de Rayoloma, un espacio en el cual la población de todas las edades se reúne para celebrar misas y los niños reciben clases de catecismo. La Unidad Educativa Andrés F. Córdova; el establecimiento de educación inicial Mundo de Colores, la iglesia del barrio Santa Teresita y una cancha privada.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

La Funeraria y Camposanto Santa Ana es un referente a nivel de ciudad.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Por la vía a Rayoloma se presenta la mayor cantidad de tráfico peatonal de este barrio y donde existe gran cantidad de locales comerciales.



CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Urbanización Bello Horizonte

CANCHAS

Dentro de esta UF se identifican las canchas del barrio Rayoloma y la cancha del barrio Santa Teresita.

SÍNTESIS

Los atractores territoriales son equipamientos. Las zonas en donde se concentran los comercios, en relación a esta unidad ,son el barrio Rayoloma y la urbanización Bello Horizonte.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

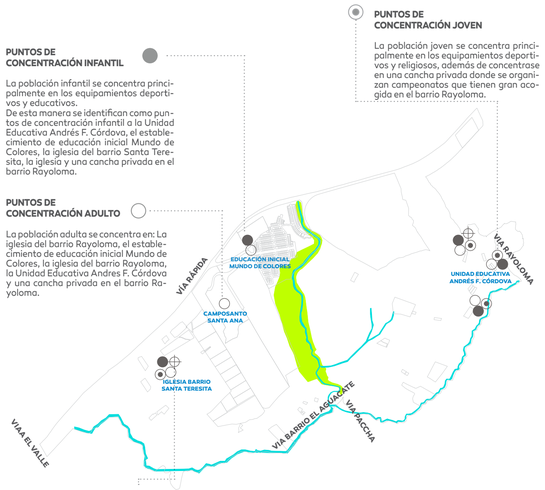
La población infantil se concentra principalmente en los equipamientos deportivos y educativos.
De esta manera se identifican como puntos de concentración infantil a la Unidad Educativa Andrés F. Córdova, el establecimiento de educación inicial Mundo de Colores, la iglesia del barrio Santa Teresita, la iglesia y una cancha privada en el barrio Rayoloma.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

La población adulta se concentra en: La iglesia del barrio Rayoloma, el establecimiento de educación inicial Mundo de Colores, la iglesia del barrio Rayoloma, la Unidad Educativa Andres F. Córdova y una cancha privada en el barrio Rayoloma.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

La población joven se concentra principalmente en los equipamientos deportivos y religiosos, además de concentrase en una cancha privada donde se organizan campeonatos que tienen gran acogida en el barrio Rayoloma.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Se concentran principalmente en los equipamientos religiosos ubicados en el barrio Rayoloma y en el barrio Santa Teresita.

SÍNTESIS

La población se concentra principalmente en los equipamientos deportivos y religiosos, siendo estós los que atraen población de todas las edades.

MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO PRINCIPAL (Interparroquial)

La vía Monay-Baguanchi-Paccha es la más importante porque comunica con otros asentamientos y la atraviesa permitiendo elevado tráfico vehicular.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

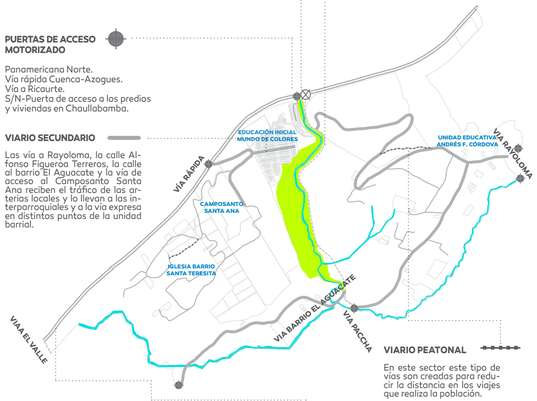
La intersección entre la Circunvalación Sur y la vía Monay-Baguanchi-Paccha forma un nodo que además constituye una circunvalación importante a lo largo de la vía expresa.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Panamericana Norte.
Vía rápida Cuenca-Azogues.
Vía a Ricaurte.
S/N-Puerta de acceso a los predios y viviendas en Chaullabamba.

VIARIO SECUNDARIO

Las vía a Rayaloma, la calle Alfonso Figueroa Terreros, la calle al barrio El Aguacate y la vía de acceso al Camposanto Santa Ana reciben el tráfico de las arterias locales y lo llevan a las interparroquiales y a la vía expresa en distintos puntos de la unidad barrial.



VIARIO PEATONAL

En este sector este tipo de vías son creadas para reducir la distancia en los viajes que realiza la población.

VIARIO PRINCIPAL (Expreso)

Limitada en su lado norte por la Circunvalación Sur.

SÍNTESIS

Las vías más importantes son: La Circunvalación Sur, que corresponde al viario principal y la vía a Paccha que representa una barrera que atraviesa esta Unidad Funcional de norte a sur ,dividiéndola por la mitad.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

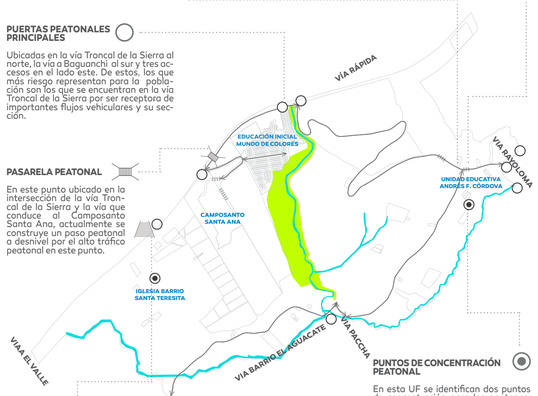
Los principales flujos peatonales ocurren por la vía a Rayoloma, la calle Alfonso Figueroa Terreros, la vía del barrio El Aguacate, la vía rápida Cuenca-Azogues y el ingreso al Camposanto Santa Ana.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Ubicadas en la vía Troncal de la Sierra al norte, la vía a Baguanchi al sur y tres accesos en el lado este. De estos, los que más riesgo representan para la población son los que se encuentran en la vía Troncal de la Sierra por ser receptora de importantes flujos vehiculares y su sección.

PASARELA PEATONAL

En este punto ubicado en la intersección de la vía Troncal de la Sierra y la vía que conduce al Camposanto Santa Ana, actualmente se construye un paso peatonal a desnivel por el alto tráfico peatonal en este punto.



ESCALINATA

Facilita el acceso de los habitantes de este sector a sus predios, aunque la Troncal de la Sierra representa un peligro para los usuarios de estas escalinatas, ya que deben atravesar la misma salvando su amplia sección y el tráfico en la misma.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Como puntos estanciales en esta unidad barrial están: La Unidad educativa Andrés F. Córdova, la iglesia del barrio Rayoloma y el establecimiento de educación inicial Mundo de Colores.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

En esta UF se identifican dos puntos de concentración para los peatones, uno de ellos es una cancha privada ubicada en el barrio Rayoloma y la cancha pública del barrio Santa Teresita.

SÍNTESIS

Es necesario implementar espacios públicos con dimensiones y diseño adecuados para la recreación, ya que esta Unidad Funcional es muy extensa y cuenta con un reducido número de los mismos.

PROBLEMAS FUNCIONALES

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

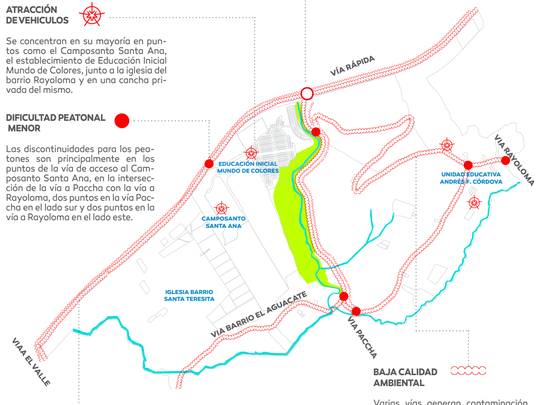
En la Intersección entre la vía rápida Cuenca-Azogues y la vía Monay-Baguanchi-Paccha se ubica un redondel que dificulta la circulación peatonal; por estas vías circula gran cantidad de vehículos y la intersección no favorece a la movilidad peatonal.

ATRACCIÓN DE VEHICULOS

Se concentran en su mayoría en puntos como el Camposanto Santa Ana, el establecimiento de Educación Inicial Mundo de Colores, junto a la iglesia del barrio Rayoloma y en una cancha privada del mismo.

DIFICULTAD PEATONAL MENOR

Las discontinuidades para los peatones son principalmente en los puntos de la vía de acceso al Camposanto Santa Ana, en la intersección de la vía a Paccha con la vía a Rayoloma, dos puntos en la vía Paccha en el lado sur y dos puntos en la vía a Rayoloma en el lado este.



BARRERAS

La Circunvalación Sur al tener la jerarquía de vía expresa se constituye como una barrera que impide a los peatones trasladarse adecuadamente e interrumpe el desarrollo de sus actividades cotidianas. La vía a Paccha presenta condiciones similares en menor intensidad ya que es una vía interparroquial.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Varias vías generan contaminación ambiental sobre todo por no presentar capa de rodadura, creando grandes cantidades de polvo por el paso de los vehículos, estas son: vía a Rayoloma, la Calle Alfonso Figueroa Terreros y la calle del Barrio El Aguacate, Circunvalación Sur y vía a Paccha.

SÍNTESIS

Los principales generadores de contaminación ambiental son las vías que conforman el viario principal, así como la falta de tratamiento en las vías que corresponden al viario secundario.

PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

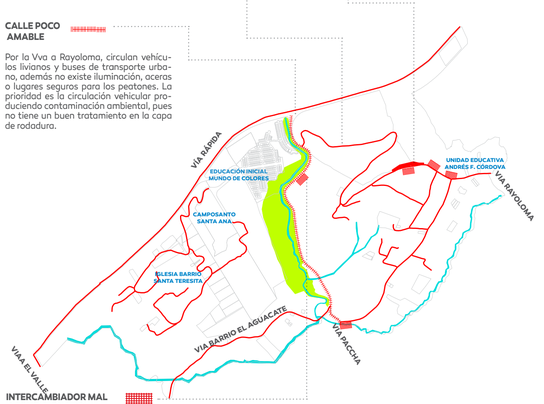
Varias vías necesitan espacio para la circulación del peatón o presentan capacidad reducido, sobre todo las de carácter local y colectoras.

CALLE POCO AMABLE

Por la Vva a Rayoloma, circulan vehículos livianos y buses de transporte urbano, además no existe iluminación, aceras o lugares seguros para los peatones. La prioridad es la circulación vehicular produciendo contaminación ambiental, pues no tiene un buen tratamiento en la capa de rodadura.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

El mirador situado en el barrio Rayoloma, se usa actualmente como intercambiador; sin embargo sus condiciones físico espaciales no son las más adecuadas.



INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Existen paradas que presentan condiciones inadecuadas para los usuarios del transporte público, en cuanto a espacio y ausencia de mobiliario lo cual hace que muestren cierto nivel de inseguridad.

SÍNTESIS

En esta Unidad Funcional el principal problema es el estado del viario secundario, sumándose el mal estado de los intercambiadores del transporte público por la falta de mobiliario y de espacio en general, en su mayoría solo cuentan con señalización.

JARDÍN BOTÁNICO



Se ubica al sur de Cuenca y se caracteriza por la presencia del río Yanuncay que recorre todo el límite norte de la unidad, y a su vez se une con el río Tarqui, generando en el punto de confluencia el Jardín Botánico de Cuenca. Además en la estructura interna, existen dos ejes viales importantes: La Av. 24 de Mayo y la vía rápida Cuenca – Azogues, que por su misma jerarquía presentan una cantidad considerable de automóviles lo que hace poco amable la circulación peatonal.

Respecto a las áreas verdes y espacios de ocio y recreación, son limitadas, sin embargo las márgenes del río Yanuncay permiten desarrollar dichas actividades. Otro espacio que podría ser utilizado y que concentra personas es la antigua Estación de Tren que en la actualidad constituye un espacio degradado e infrautilizado, del cual se desaprovechan sus potencialidades.

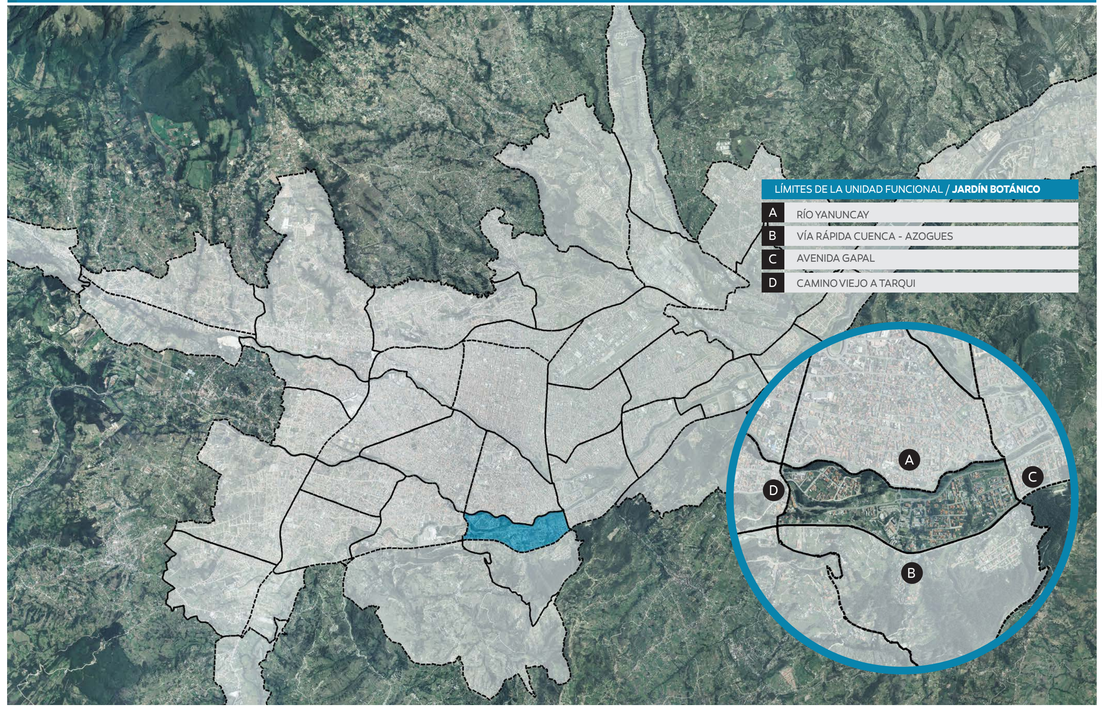
El área de estudios está dividida al noroeste por el río Tarqui y al sureste por la quebrada s/n, que a su vez se constituye como una barrera socioeconómica ya que la conformación del barrio cambia con respecto al tipo de edificaciones y la vida comunitaria.

En lo referente a espacios públicos y equipamientos el barrio no tiene mayor diversidad. Sin embargo posee un equipamiento privado importante como la Universidad del Azuay, que de alguna manera identifica a esta unidad barrial, además constituye un foco tractor de influencia territorial, debido a que concentra personas de la ciudad de Cuenca y de provincias adyacentes.
Los usuarios de este equipamiento generalmente acceden mediante modos motorizados por la facilidad de acceso para esta modalidad de desplazamiento. Estos flujos generan el aumento del tráfico en la ciudad y no fomenta la actividad peatonal en la zona, propiciando lugares poco permeables para los peatones

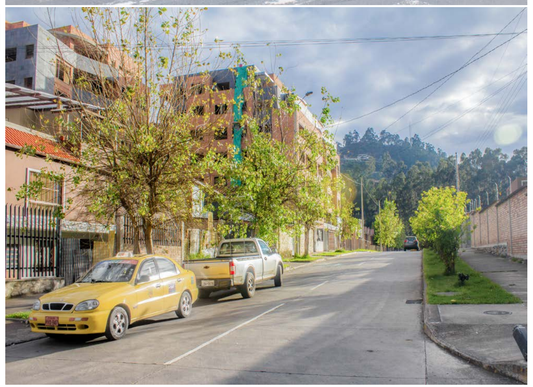
Otro equipamiento educativo es la Unidad Educativa Fe y Alegría que constituye un atractor territorial y concentra población infantil, joven y adulta.

En general el barrio tiene un carácter residencial y los usos afines a la vivienda son limitados, esto se sustenta por la reducida cantidad de calles con comercio, las mismas que en su mayoría se ubican cerca de los equipamientos de educación.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **JARDÍN BOTÁNICO**







LÍMITES E IDENTIDAD

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Constituidos por el colegio Bilingüe y la estación de bomberos.

MONUMENTOS

La presencia del monumento al Dr. Carlos Cueva Tamariz ubicado en el redondel entre las avenidas 24 de Mayo y Fray Vicente Solano.

PARQUES

El barrio está identificado por cuatro parques: El Chiñún, el Jardín Botánico, la antigua estación del tren y el parque Alberto Astudillo Montero.

LIMITE HIDROGRAFICO

Río Yanuncay.



BARRERAS NATURALES

En la unida barrial existen dos barreras de carácter topográfico.

LÍMITE VIARIO

Constituido por la vía rápida Cuenca-Azogues, la Av. Gapal y el Camino Viejo a Tarqui.

EDIFICIOS

Universidad del Azuay.

SÍNTESIS

La unidad barrial está delimitada por el rio Yanuncay al norte, la vía rápida Cuenca-Azogues al sur, Camino Viejo a Tarqui al este y la Av. Gapal al oeste.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

PARQUES

La unidad cuenta con cuatro parques: El Chiñún, Alberto Astudillo Montero, parque de la antigua estación del tren y el futuro Jardín Botánico de Cuenca.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Conformados por el futuro Jardín botánico de Cuenca, la Universidad del Azuay y la Unidad Educativa Fe y Alegria.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

En esta categoría se encentran las canchas privadas, la escuela Huayna Cápac y una clinica.



CANCHAS

Es la única cancha pública en la unidad.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Constituyen calles con comercio principalmente de abastecimiento a la vivienda excepto los emplazados hacia la vía rápida Cuenca- Azogues.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Constituidas por las márgenes de protección de los ríos Tarqui y Yanuncay y el área libre de la antigua estación del tren.

SÍNTESIS

En la referente a espacio pública la unidad cuenta con cuatro parques claramente identificados. El parque de la antigua estación del tren y el futuro jardín botánico de Cuenca tienen gran potencial que no está siendo aprovechado.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

La población adulta se concentra en los parques y equipamientos de educación primaria, secundaria y superior.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Por lo general los jóvenes se concentran en los parques y equipamientos de educación secundaria y superior.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

La población infantil se concentra en parques y equipamientos de educación primaria.

SÍNTESIS

Los espacios públicos como parques, canchas y equipamientos educativos concentran la actividad social de la Unidad Funcional. No existen puntos claros de concentración de adulto mayor.

MOVILIDAD MOTORIZADA

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

La intersección entre las vías Circunvalación Sur y la vía Monay-Baguanchi-Paccha forman este nodo que además constituye una circunvalación importante a lo largo de la vía expresa.

VIARIO SECUNDARIO (Colectora)

Constituida por la Av. 24 de Mayo que atraviesa la unidad barrial y es la red viaria encargada.



VIARIO PRINCIPAL

El viario principal está conformado por cuatro vías (Av. Fray Vicente Solano, calle Hernán Malo, calle Los Canarios y calle Mollobamba).

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Se ubican en las intersecciones de las vías arteriales (Av. Fray Vicente Solano, calle Hernán Malo, calle Los Canarios y calle Mollobamba) con la expresa vía rápida Cuenca-Azogues y las intersecciones del viario principal y secundario.

VIARIO PRINCIPAL (Expresa)

Vía rápida Cuenca - Azogues.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Intersección entre las vías Av. Fray Vicente Solano y Av. 24 de Mayo que permite acceder y atravesar el barrio de oeste a este; el puente Asunción y la intersección de la Av. 24 de Mayo y Av. Gapal.

PASARELA PEATONAL

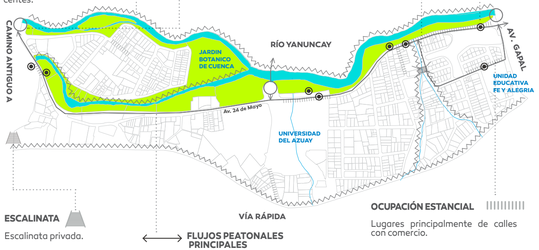
Debido a la presencia de estos elementos la población improvisó una pasarela peatonal en mal estado que pone en riesgo a quienes transitan por ella, en su mayoría son los niños de la escuela Huayna Cápac.

BARRERAS

Dificultan la circulación continua del peatón y obstaculizan la conexión con las unidades funcionales adyacentes.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Paradas de bus.



ESCALINATA

Escalinata privada.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Recorridos cotidianos y de mayor intensidad por pobladores de la unidad y estudiantes.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Lugares principalmente de calles con comercio.

SÍNTESIS

El sistema de movilidad motorizada de la Unidad Funcional está constituido por tres nodos principales, también posee siete puertas de acceso motorizado que permiten la entrada y salida de automotores al barrio.

SÍNTESIS

En cuanto a los flujos peatonales responden principalmente a los recorridos diarios de la población de la zona, que son más notorios a las horas punta en la zona este, provocados por los equipamientos de este sector.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BARRERAS

Las barreras están constituidas por elementos que interrumpen los itinerarios peatonales como vacíos y fronteras sociales.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Constituidas por intersecciones de la red principal, que dificultan de manera puntual el tráfico peatonal del barrio ya sea por la ausencia de paso de peatones y/o semáforos, o por la existencia de grandes redondeles y pasos peatonales mal diseñados.

ATRACCIÓN DE VEHICULOS

Los focos de atracción de vehículos en el barrio son principalmente los equipamientos de educación, que aumentan los flujos motorizados al interior del barrio.



DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

La dificultad de accesibilidad para personas con movilidad reducida es generalizada, se identificaron las más críticas dado que son accesos a espacios públicos y equipamientos.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Considera vías que soportan elevados flujos vehiculares tanto privados como de transporte público, que provocan alta contaminación acústica, atmosférica y/o visual.

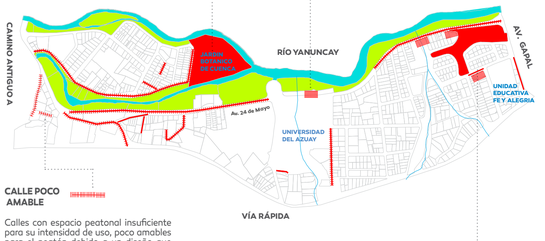
PROBLEMAS ESPACIALES

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Constituidos por lugares subutilizados que necesitan mejoras como la estación antigua del tren y el Jardín Botánico de Cuenca.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Conformado por paradas de transporte público mal acondicionadas, con iluminación deficiente, poco ergonómicos, poco amables para acoger a los transeúntes durante el tiempo de espera.



CALLE POCO AMABLE

Calles con espacio peatonal insuficiente para su intensidad de uso, poco amables para el peatón debido a un diseño que atenta primordialmente a la circulación motorizada, vías sin capa de rodadura o en mal estado.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Vías sin aceras, con dimensiones insuficientes o pavimento deteriorado.

SÍNTESIS

Los problemas funcionales ocurren por las barreras naturales (ríos y quebradas), que interrumpen los itinerarios peatonales.

SÍNTESIS

Las vías con espacio peatonal insuficiente y en malas condiciones, e intercambiadores mal acondicionados generan dificultad e inseguridad para la circulación peatonal.

MIRAFLORES



Esta Unidad Funcional es una de las más importantes de la ciudad de Cuenca, tanto por la presencia de uno de los equipamientos deportivos y recreativos más grandes, como por ser una zona de expansión en las últimos años.

El parque de Miraflores es reconocido por todos los cuencanos. A este lugar, el 31 de enero de 1985, llegó el Papa Juan Pablo II. A partir de este acontecimiento se inicia la expansión de la ciudad hacia esta zona, en su mayoría con programas de vivienda.

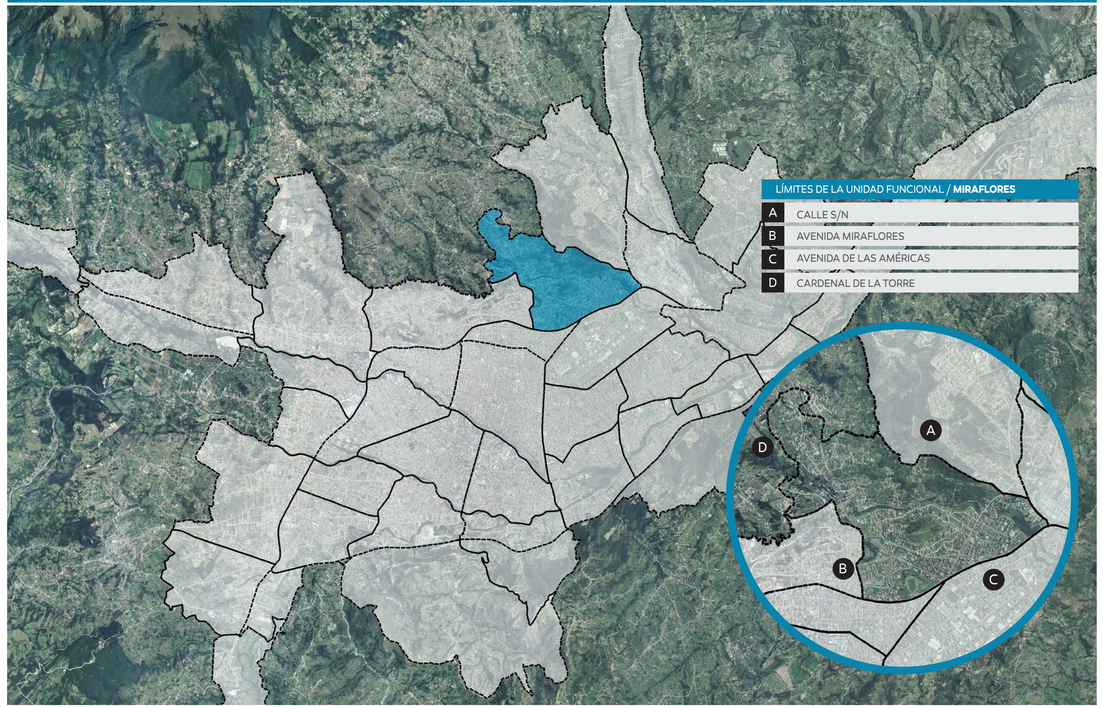
En cuanto a la mobilidad motorizada, está abastecida por el servicio público, que circula por calles principales o que llega a lugares estratégicos dando al usuario la facilidad de trasladarse a sus hogares o a su lugar de destino. En relación al tráfico vehicular, existen zonas donde el caos se hace presente y es muy peligroso transitar tanto peatonal como vehicularmente, ya sea por intersecciones inseguras o por calles demasiado estrechas, como por ejemplo la intersección de la calle del Concierto con la calle Del Acordeón.

Dentro del sector existen ejes vehiculares importantes que conectan el área urbana del cantón Cuenca con la zona rural. Estos ejes se caracterizan por la elevada intensidad vehicular, tanto pública como privada, y en su mayoría por la falta de espacio para el peatón.

Esta UF tiene equipamientos importantes para el desarrollo de la población, como escuelas, parques, plazas, etc.; sin embargo, los parques o plazas están en estado regular a malo por lo que la gente los utiliza muy poco. También se puede observar la falta de algunos equipamientos importantes: Salud y administración y gestión.

En relación al uso de suelo, esta zona es de uso residencial, disperso en su mayoría, observando suelo rústico. Dentro de esta unidad barrial el uso de suelo complementario es el comercio de aprovisionamiento al por menor, lservicios personales y afines a la vivienda.
El uso de suelo cambia en relación a la cercanía con el centro de la ciudad y con el Parque Industrial, dando como resultado el comercio a mayor escala y la producción.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **MIRAFLORES**







LÍMITES E IDENTIDAD

PARQUES

En el sector de Miraflores se pueden encontrar varias parques, la mayoría en estado regular. Son utilizado por niños del sector.

BARRERAS NATURALES

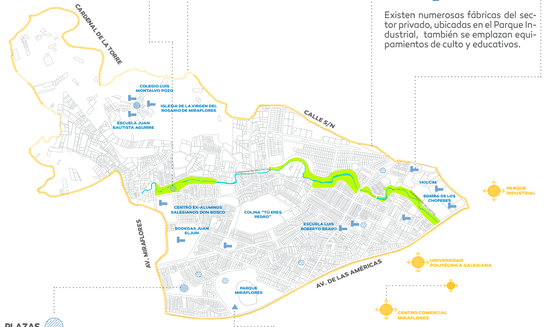
Las barreras naturales encontradas en el sector son pocas, siendo divisiones de predios o bosques.

LÍMITE VIARIO

Entre los más importantes la Av. De las Américas, seguido de la Av. Miraflores.

EDIFICIOS

Existen numerosas fábricas del sector privado, ubicadas en el Parque Industrial, también se emplazan equipamientos de culto y educativos.



PLAZAS

En la unidad barrial existen dos plazas.

MONUMENTO

Monumento a Juan Pablo II.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Son atractroes por la actividad que en ellos se desarrolla.

SÍNTESIS

La unidad barrial esta delimitada al sur por la Av. De las Américas, al este por la Av. Miraflores, al oeste por el Parque Industrial y al norte por una calle S/N.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Se encuentran en las calles principales del sector como la calle del Cardenal o aquellas alrededor del paque. Sirven para el abastecimiento de la unidad barrial.

CANCHAS

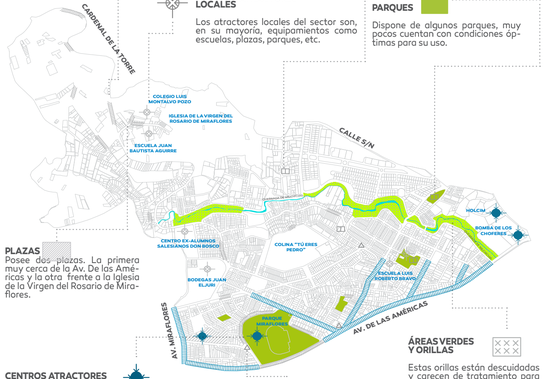
Las canchas dan una cobertura de casi todo el sector, donde se agrupa la población de todas las edades, en especial los fines de semana.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Los atractores locales del sector son, en su mayoría, equipamientos como escuelas, plazas, parques, etc.

PARQUES

Dispone de algunos parques, muy pocos cuentan con condiciones óptimas para su uso.



PLAZAS

Posee dos plazas. La primera muy cerca de la Av. De las Américas y la otra frente a la Iglesia de la Virgen del Rosario de Miraflores.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

El parque de Miraflores, Parque Industrial y una plaza multiuso son considerados atractores territoriales.

ESQUINAS

En el sector se encuentran varias esquinas que se conforman por cruces de vias.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Estas orillas están descuidadas y carecen de tratamiento para utilizarlas de manera adecuada.

SÍNTESIS

Dentro de la unidad barrial los atractores territoriales captan flujos tanto vehiculares como peatonales, ya que el sector se caracteriza por ser residencial en su mayoría.

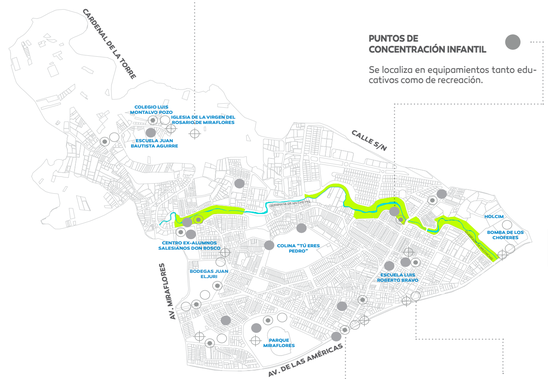
ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

La concentración adulto mayor se ubica en plazas, equipamientos de culto y funerario.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Se localiza en equipamientos tanto educativos como de recreación.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

La concentración de adultos se encuentra en su mayoría en paradas de bus y equipamientos de gestión.

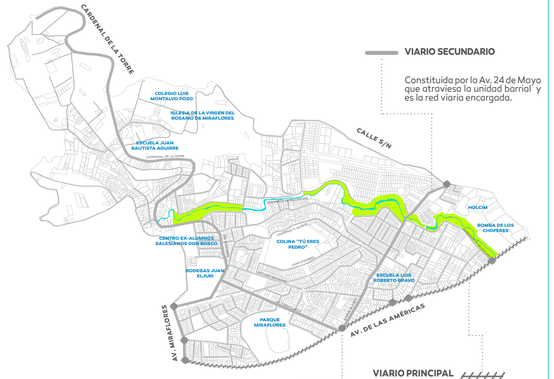
PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Se ubica en paradas de bus, parques y equipamientos educativos.

SÍNTESIS

Dentro del sector la concentración de la población se da en los equipamientos. La mayor concurrencia se da en los educativos y los de recreación, que están en estado regular.

MOVILIDAD MOTORIZADA



VIARIO SECUNDARIO

Constituida por la Av. 24 de Mayo que atraviesa la unidad barrial y es la red viaria encargada.

VIARIO PRINCIPAL

Av. De las Américas.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Se encuentran en la Av. De las Américas, vía importante para la ciudad.

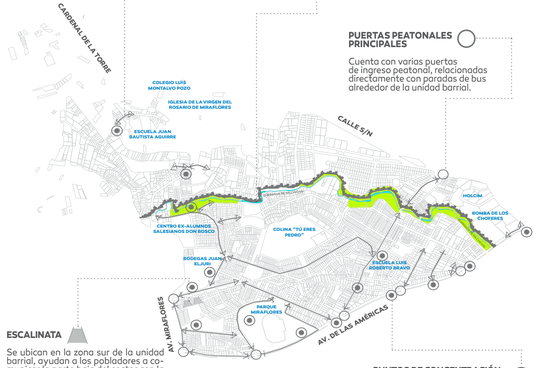
MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Los flujos peatonales se dan desde y hacia las paradas de bus, es el medio de transporte más utilizado para la movilización en el sector.

BARRERAS

La quebrada de Milchichig, que cruza toda la unidad barrial.



PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Cuenta con varias puertas de ingreso peatonal, relacionadas directamente con paradas de bus alrededor de la unidad barrial.

ESCALINATA

Se ubican en la zona sur de la unidad barrial, ayudan a los pobladores a comunicar la parte baja del sector con la alta.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Dentro del sector los puntos de concentración peatonal se dan en equipamientos y paradas de bus

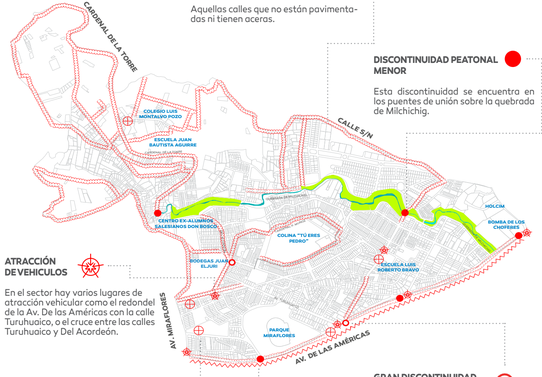
PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Aquellas calles que no están pavimentadas ni tienen aceras.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Esta discontinuidad se encuentra en los puentes de unión sobre la quebrada de Milchichig.



ATRACCIÓN DE VEHICULOS

En el sector hay varios lugares de atracción vehicular como el redondel de la Av. De las Américas con la calle Turuhuaico, o el cruce entre las calles Turuhuaico y Del Acordeón.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

Dentro del sector se ubican lugares que no cuentan con rampas para personas con movilidad reducida.

BARRERAS

Se considera como barrera a la Av. De las Américas.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

La Av. De las Américas, que cuenta con alto tráfico vehicular.

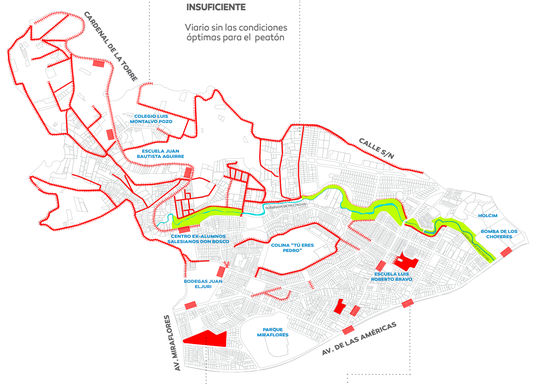
PROBLEMAS ESPACIALES

CALLE POCO AMABLE

Vías de tierra y sin aceras.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Viario sin las condiciones óptimas para el peatón



LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADOS O DETERIORADOS

Plaza y parques en mal estado o que cumplen otra función.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Paradas de bus en malas condiciones, son no aptas para su función.

SÍNTESIS

La unidad barrial tiene una vía importante: La Av. De las Américas, también cuenta con viario secundario que ayuda al tránsito vehicular desde, hacia y dentro del sector.

SÍNTESIS

Debe considerarse que la quebrada de Milchichig atraviesa toda la Unidad Funcional y representa una barrera para la movilidad.

SÍNTESIS

En la unidad barrial se determinan varios problemas funcionales entre esos el más relevante es la falta de la capa de rodadura tanto en vías como aceras, otro punto importante es el caos vehicular sobre todo en hora pico, en el sector de la Av. De las Américas y la Av. Turuhuaico.

SÍNTESIS

En la unidad barrial existen muchas vías que carecen de las condiciones óptimas para su uso, son vías de tierra que no cuentan con aceras. Dan un aspecto de descuido al sector. Las paradas de bus están en mal estado y requieren un adecuado mantenimiento.

OCHOA LEÓN



Esta Unidad Funcional se emplaza en la parte norte de la ciudad de Cuenca y se consolida a través de las vías interparroquiales Chiquintad, Checa y Saymirín. Los límites están enmarcados por el río La Compañía hacia el sur, por algunas barreras naturales al norte y el viario en los otros sentidos.

Está constituida por una serie de vencidarios divididos por el río Machángara.

En cuanto a la tipología de las edificaciones, existen pequeñas urbanizaciones privadas, siendo casi el 60% destinado al uso de viviendas, canchas, escuelas e iglesias.

Los equipamientos y los centros atractores territoriales como el Camal Municipal se ubican hacia el sur de la unidad. Al norte son muy escasos, esto obliga a que exista mayor dependencia de la ciudad de Cuenca. Para acceder a estos servicios y equipamientos la población se desplaza caminando y en vehículo privado, debido a que no existe un sistema de transporte público eficiente.

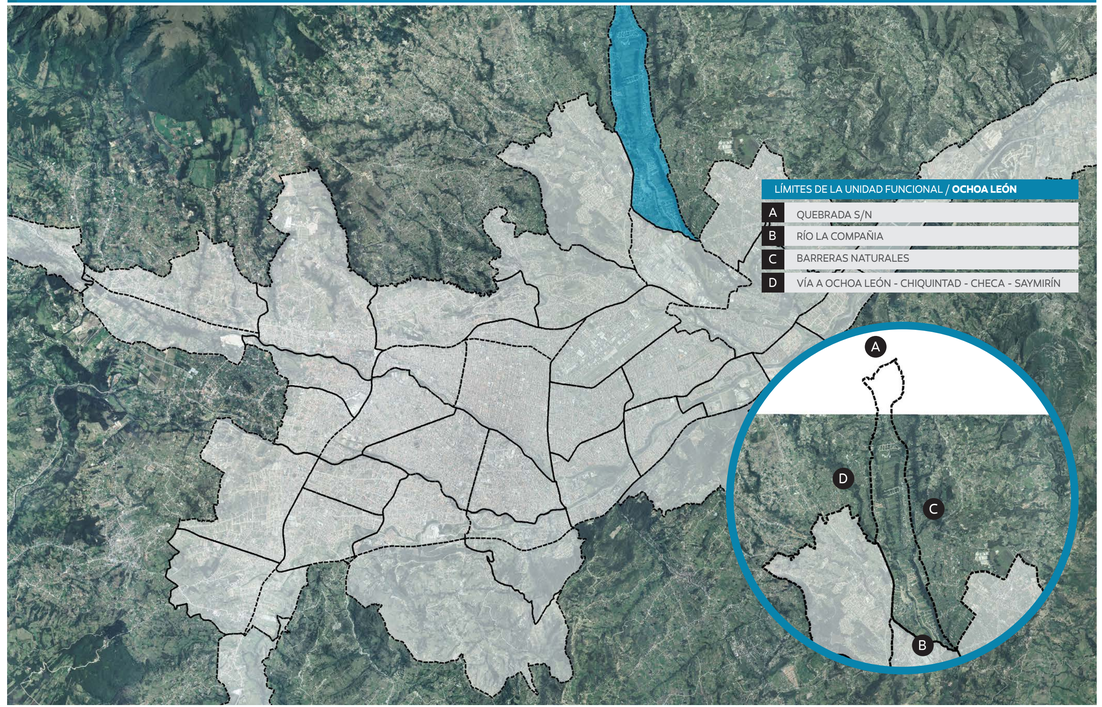
Las dos grandes vías de acceso que conectan a estas parroquias rurales con la parte urbana no están en buen estado. Las vías secundarias están simplemente lastradas, no poseen veredas, algunas fueron abiertas por la necesidad de acceso a las viviendas de la zona, funcionando como vías peatonales para cruzar desde un barrio al otro, ya que su estado no permite el acceso vehicular.

Estas características generaron un gran problema para la circulación de los peatones en especial para las personas con capacidad reducida y de igual manera para la accesibilidad motoriza. Las paradas de bus son bastante usadas por la población, pero no se encuentran en buen estado.

El punto más importante de esta unidad barrial es el Camal Municipal, ubicado en el barrio La Compañía, donde los días jueves se concentra gran cantidad de población por la feria de ganado. Otros puntos importantes son la Escuela de Policía del Austro y el Hospital de la Mujer y el Niño.

En general el sector presenta varios problemas de movilización, especialmente para el peatón, limitando un adecuado desarrollo de sus actividades y generando además situaciones de riesgo. El mayor problema es la carencia de transporte público, ya que no da cobertura a todo el sector.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **OCHOA LÉON**







LÍMITES E IDENTIDAD

EDIFICIOS

La Escuela de Policía del Austro es uno de los equipamientos más importantes, se destacan otras edificaciones como: La Estación de Servicio Patamarca y El Camal Municipal.

PARQUES

El parque Barrial de Ochoa León constituye un importante espacio sobre el cual se desarrollan actividades deportivas y de recreación de los habitantes del sector, las cuales se ejecutan también en los parques Corazón de Jesús y San Andrés.

BARRERAS NATURALES

La zona de estudio cuenta con barreras topográficas que constituyen tramos de la delimitación hacia el Este y Oeste.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Entre los principales centros atractores influyentes que generan desplazamientos desde este sector hacia el exterior están: El Parque Industrial, Centro de Revisión Técnica Vehicular Mayancela y la Planta de Agua Potable de Tixán.

LÍMITE VIARIO

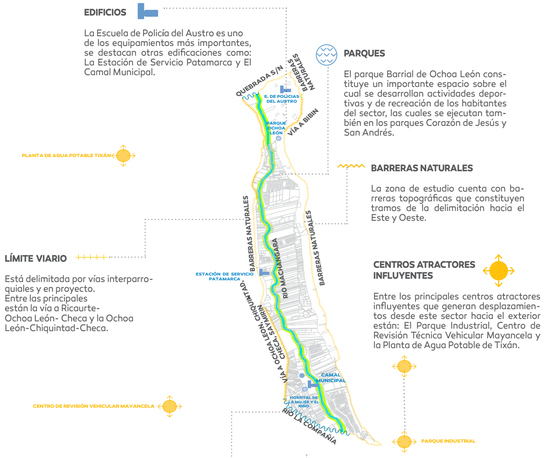
Está delimitada por vías interparroquiales y en proyecto.
Entre las principales están la vía a Ricaurte-
Ochoa León- Checa y la Ochoa León-Chiquintad-Checa.

PLAZAS

La Plaza del Camal es un espacio que refleja la vida en comunidad, porque se reúnen personas de todas las edades para realizar actividades de comercio unicamente los jueves.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

El sector está delimitado al sur por el río La Compañía y al norte por una quebrada S/N.



SÍNTESIS

Este sector se delimita al este por infraestructura viaria y al oeste con vías interparroquiales; al sur el río La Compañía y algunos senderos, y por el norte con una quebrada S/N.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Se considera la Estación de Servicio de Patamarca.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

El Camal Municipal, la Escuela de Policia delAustro y el Hospital de la Mujer y el Niño constituyen atractores territoriales por la confluencia de la población local y cantonal.

CANCHAS

En este sector se tienen como espacios exclusivamente deportivos a las canchas del barrio Ochoa León, San Andrés, San Miguel, Los Angeles, Corazón de Jesús, la cancha de voley Patamarca, entre otras.

PARQUES

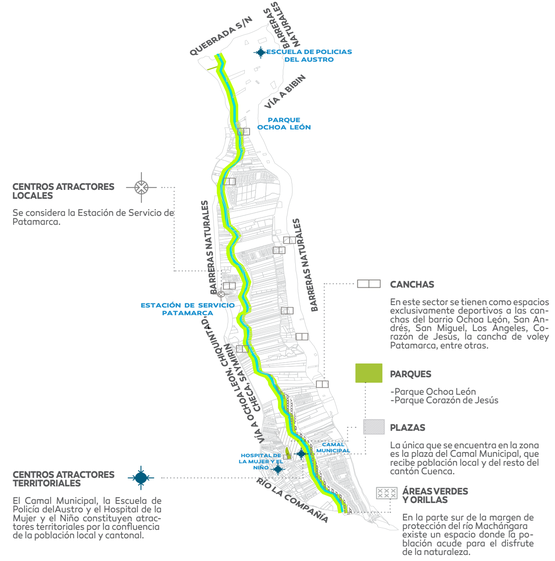
-Parque Ochoa León
-Parque Corazón de Jesús

PLAZAS

La única que se encuentra en la zona es la plaza del Camal Municipal, que recibe población local y del resto del cantón Cuenca.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

En la parte sur de la margen de protección del río Machángara existe un espacio donde la población acude para el disfrute de la naturaleza.



SÍNTESIS

Esta Unidad Funcional dispone de tres centros atractores territoriales: Educativo, de salud y el Camal Municipa. Como atractor local está la estación de servicio Patamarca.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

La confluencia de infantes se presenta en los equipamientoseducativos y en los parques: Escuela Vicente León Picón y la escuela Héctor Sempertegui Garcia.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Se da con gran intensidad en la plaza del Camal Municipal, así como en las iglesias y las canchas deportivas.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Ocurren mayoritariamente en las canchas deportivas y en los parques.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Tiene como principales puntos de concentración las canchas deportivas y la plaza del Camal Municipal.



SÍNTESIS

La concentración de esta Unidad Funcional se da en las escuelas, parques, iglesias y en lotes abandonados; sin embargo la plaza del Camal Municipal es el principal punto de atracción y concentración.

MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO SECUNDARIO

Conecta a las dos vías interparroquiales y se ubica en Ochoa León.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

El ingreso a este sector se da por cuatro accesos: Dos al norte y dos al sur

VIARIO PRINCIPAL (Interparroquial)

Sirven para conectar a las parroquias rurales con el área urbana de Cuenca.



VIARIO PEATONAL

Reservada exclusivamente para el tránsito peatonal con acceso motorizado permitido a residentes. La mayoría de ellas están en los barrios y casi todas son de tierra.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Se observaron tres nodos, el primero se forma del cruce entre las vías Ochoa León - Chiquintad y una vía local. El segundo y tercero resultan del cruce de la vía colectora S/N con las interparroquiales.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA



OCUPACIÓN ESTANCIAL

La Plaza del Camal es utilizada por las personas que se reúnen los días jueves para realizar el mercado y comercio en general.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Uno de los principales puntos de concentración peatonal se da en la Plaza del Camal donde la gente se reúne para realizar todo tipo de comercio.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Se observó que los principales flujos de las personas ocurren de norte a sur, mientras que en el sentido este-oeste existe una dispersión donde el flujo de personas se da únicamente para cruzar desde un lugar a otro.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Las puertas de ingreso peatonal están en tres puntos principales: Uno al norte y dos al sur.

PROBLEMAS FUNCIONALES

ATRACCIÓN DE VEHICULOS

Se da hacia el interior del barrio La Compañía, donde funciona el Camal, congestionando el sector los días jueves.



DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Generalmente la discontinuidad se da en las vías donde existe un cambio de pendiente, dificultando la circulación constante del peatón.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Se da en las intersecciones con falta de semaforización entre vías principales con locales, donde circula el transporte público, vehículos privados, pesados, bicicletas y peatones. No existe una sectorización para cada tipo de movilidad aumentando la inseguridad del peatón.

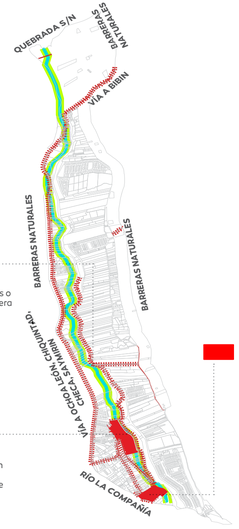
BAJA CALIDAD AMBIENTAL

La plaza del Camal y sus vías aledañas presentan contaminación atmosférica producida por los vehículos y los desechos de los animales.

PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Aceras con dimensiones insuficientes o pavimento deteriorado, no existe acera para el peatón.



LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Los lugares mas deteriorados son la plaza del Camal y un lote abandonado que actualmente es utilizado como parque.

CALLE POCO AMABLE

Las calles del sector son de tierra y en muchos de los casos estan en mal estado, esto dificulta el tránsito sobre todo cuando llueve.

SÍNTESIS

En esta Unidad Funcional se identificó una jerarquia vial constituida por vías interparroquiales, una vía colectora, vías locales y peatonales, que ayudan a la población a acceder a sus predios y a la plaza del Camal los días jueves.

SÍNTESIS

Por contener uno de los atractores más importantes de la ciudad como es el Camal Municipal, esta Unidad Funcional presenta importantes flujos peatonales, sobre todo los días de feria cuando concurre población de todo cantón.

SÍNTESIS

A causa del emplazamiento del Camal existe congestión vehicular los días jueves de feria. Esto ocurre por ser un equipamiento de alcance cantonal, lo que genera gran afluencia peatonal y malestar en la vecindad.

SÍNTESIS

Dentro de los problemas espaciales existentes están: El alto porcentaje de vías en mal estado, la auscencia de veredas que aumentan la inseguridad del peatón y la contaminación ambiental provocada por el Camal.

PATAMARCA



Esta Unidad Funcional está ubicada a las afueras de la ciudad, detrás del Parque Industrial y abarca los barrios conocidos como Los Trigales y Patamarca. En la zona no se encontraron atractores territoriales que incidan en la movilización de la población. En conjunto el sector se presenta como un territorio apacible, caracterizado por sus zonas residenciales y pequeños comercios, sobre todo en áreas como El Tablón, Playitas, Hermano Miguel y Los Trigales.

El centro Santa Hermano Miguel posee un dispensario médico, oficina de apoyo familiar, despacho parroquial y en sus inmediaciones también funciona la Unidad Educativa Isabel Moscoso Dávila y el centro de albergue para adultos mayores. Por las citadas características este establecimiento es considerado de importancia en la zona de estudio.

El sector cuenta con múltiples áreas de recreación, que en su mayoría son infrautilizados por la falta de mantenimiento.

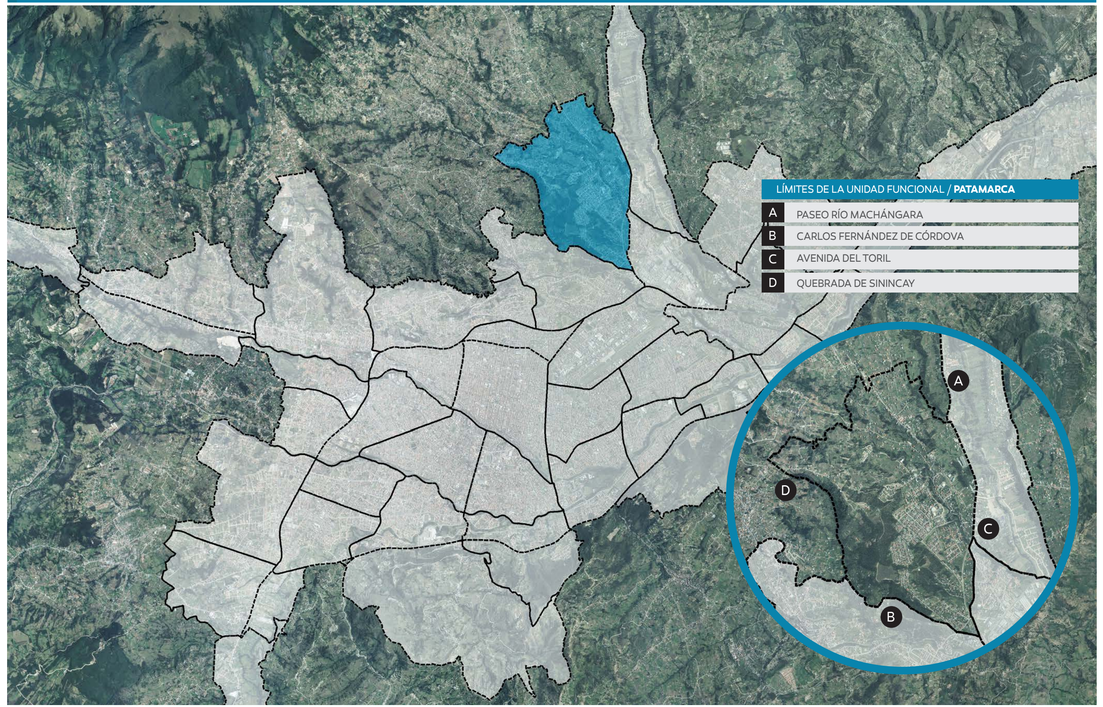
Respecto a su estructura vial, existen dos arterias principales que cruzan el sector: La vía a Patamarca y vía a La Compañía. Estas se encuentran en buen estado pero con insuficiente espacio peatonal, la prioridad tiene el vehículo dejando de lado al transeúnte. Las vías restantes, en su mayoría están deterioradas, carecen de aceras y generan inconvenientes tanto para la circulación peatonal como vehicular.

En las calles Duitama, Vicente F. Alvarado y San Silvestre existen pequeños comercios locales que atraen a la población para adquirir diversos productos.

Las paradas de bus no son las adecuadas. En ciertos casos no existe mobiliario y en otros se situan en nodos conflictivos, como por ejemplo el intercambiador en la Unidad Educativa Carlos Rigoberto Vintimilla. Se identificó la inexistencia de líneas de transporte público hacia la parte noroeste del sector, donde existen partes abandonadas y las vías se convirtieron en botaderos de escombros.

El sector como tal es un lugar tranquilo, no presenta violencia, pero tiene problemas en el viario en cuanto a material, alumbrado público, etc., posee gran cantidad de áreas verdes que requieren adecuaciones para su apropiado uso. La carencia de un Centro de Salud hace que la población migre a diferentes casas de salud en la ciudad.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **PATAMARCA**



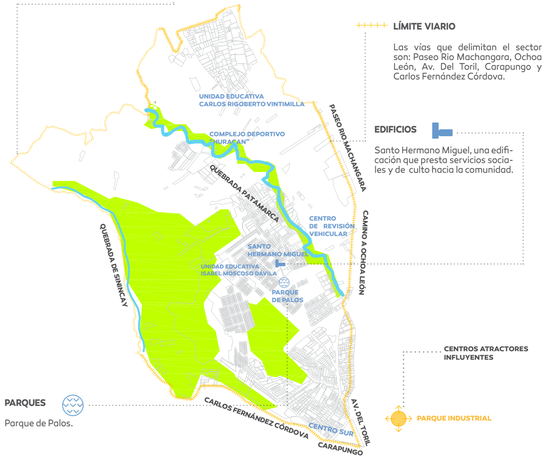




LÍMITES E IDENTIDAD

BARRERAS NATURALES

En la unida barrial existen barreras de carácter topográfico.



LÍMITE VIARIO

Las vías que delimitan el sector son: Paseo Río Machangara, Ochoa León, Av. Del Toril, Carapungo y Carlos Fernández Córdova.

EDIFICIOS

Santo Hermano Miguel, una edificación que presta servicios sociales y de culto hacia la comunidad.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

PARQUE INDUSTRIAL

PARQUES

Parque de Palos.

SÍNTESIS

La unidad barrial está delimitada por barreras topográficas: Al norte la Av. Del Toril y al sur Carapungo. Al este la vía Carlos Fernández de Córdova y la quebrada Sinincay y al oeste por la vías Paseo Machangara y Ochoa León.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CANCHAS

En el sector existen alrededor de nueve canchas públicas, que son los principales puntos de concentración.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Constituyen áreas verdes y márgenes de protección de la quebrada Patamarca.

PARQUES

El sector posee cinco parques: Hércules, Artemisa, De Palos y dos parques que no tienen nombre pero cuentan con mobiliario urbano.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

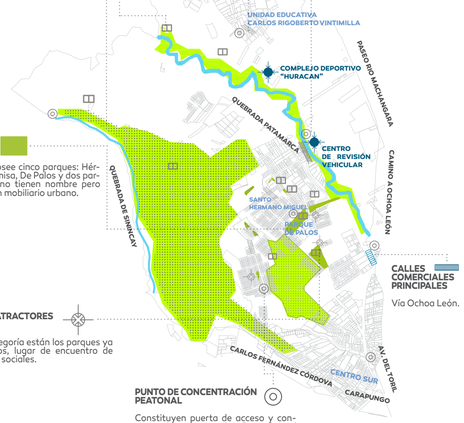
En esta categoría están los parques ya mencionados, lugar de encuentro de actividades sociales.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Constituyen calles con pequeños comercios de abastecimiento hacia la población e induce a la peatonalidad.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Conformados por el Complejo Deportivo Huracán y Centro de Revisión Técnica Vehicular.



CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Vía Ochoa León.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Constituyen puerta de acceso y concentraciones peatonales. Comunican al barrio con el resto de UF.

SÍNTESIS

En la unidad se presentan dos atractores territoriales: El Complejo Deportivo Huracán y Centro de Revisión Vehicular. Tiene calles de comercio secundario ubicadas cerca de los equipamientos y paradas de bus de mayor concentración peatonal.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

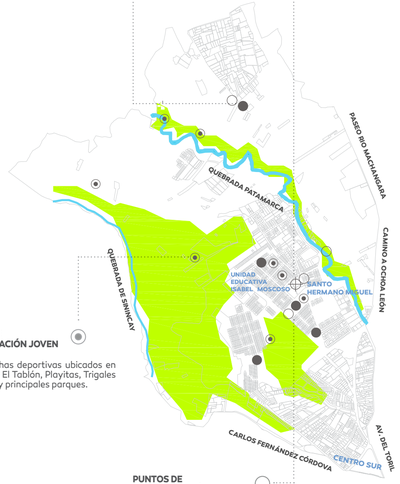
Principalmente son espacios verdes con mobiliario recreacional donde existe mayor movimiento infantil, entre ellos los parques De Palos y Hércules.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

En las canchas deportivas ubicados en los sectores El Tablón, Playitas, Trigales Alto y Bajo y principales parques.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Constituye principalmente la edificación Hermano Miguel, ubicada junto a la Unidad Educativa Isabel Moscoso Dávila.



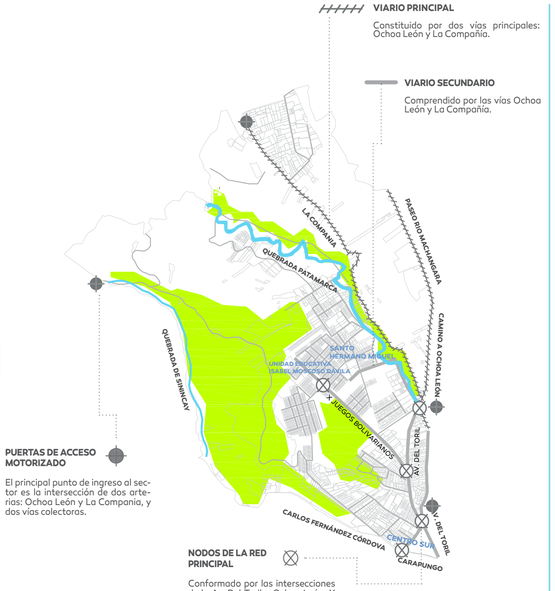
PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Parque de Palos y las Unidades Educativas Isabel Moscoso Dávila y Carlos Rigoberto Vintimilla, además el Centro de Revisión Técnica Vehicular.

SÍNTESIS

Los principales espacios de concentración joven e infantil son las áreas recreacionales y los puntos de concentración adulta y adulta mayor son los espacios de salud .

MOVILIDAD MOTORIZADA



VIARIO PRINCIPAL

Constituido por dos vías principales: Ochoa León y La Compañía.

VIARIO SECUNDARIO

Comprendido por las vías Ochoa León y La Compañía.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

El principal punto de ingreso al sector es la intersección de dos arterias: Ochoa León y La Compañía, y dos vías colectoras.

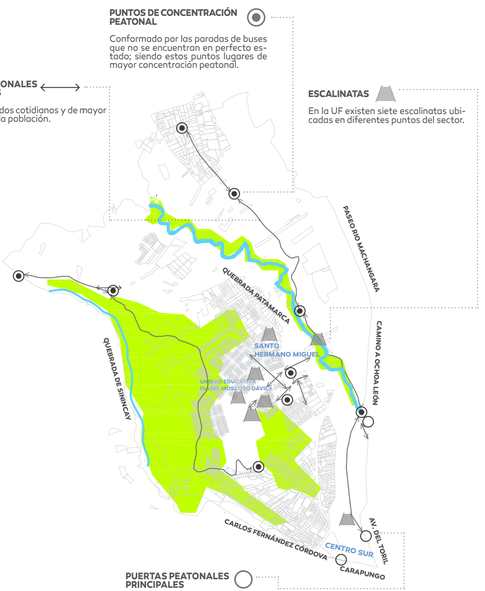
NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Conformado por las intersecciones de la Av. Del Toril y Ochoa León; X Juegos Bolivarianos y San Silvestre.

SÍNTESIS

El principal punto de ingreso a la Unidad Funcional es la intersección de las vías Ochoa León y La Compañía, frecuentemente en horas punta se produce un embotallamiento vehicular, que hace del lugar un riesgo para el peatón.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Conformado por las paradas de buses que no se encuentran en perfecto estado; siendo estos puntos lugares de mayor concentración peatonal.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Son los recorridos cotidianos y de mayor intensidad de la población.

ESCALINATAS

En la UF existen siete escalinatas ubicadas en diferentes puntos del sector.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

El punto de mayor intensidad para acceder a la UF es la intersección de las vías Ochoa León y Av. Del Toril.

SÍNTESIS

Los puntos de mayor intensidad peatonal son las paradas de buses de la Unidad Funcional, sin embargo el sector El Tablón carece de recorrido de buses por lo que, el mayor movimiento es peatonal.

PROBLEMAS FUNCIONALES

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Por lo general son vías que presentan dificultad de circulación para los peatones por estar pavimentadas y en otros casos no existen veredas.

BARRERAS

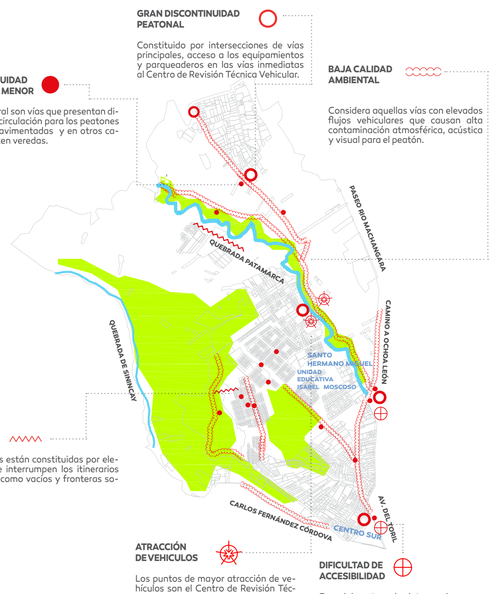
Las barreras están constituidas por elementos que interrumpen los itinerarios peatonales como vacíos y fronteras sociales.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Constituido por intersecciones de vías principales, acceso a los equipamientos y parqueaderos en las vías inmediatas al Centro de Revisión Técnica Vehicular.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Considera aquellas vías con elevados flujos vehiculares que causan alta contaminación atmosférica, acústica y visual para el peatón.



ATRACCIÓN DE VEHICULOS

Los puntos de mayor atracción de vehículos son el Centro de Revisión Técnica Vehicular y su vía adyacente, que aumenta el nivel de flujo vehicular en el sector.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

Especialmente en las intersecciones de vías. Para el ingreso de personas con movilidad reducida a la UF.

SÍNTESIS

El sector en general posee vías en malas condiciones, deterioradas y en algunos casos, con restos de material de obra, lo que causa confluencia de los peatones. Las lugares de concentración son utilizados como botaderos de basura, situación estéticamente da una mala apariencia al lugar.

PROBLEMAS ESPACIALES

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

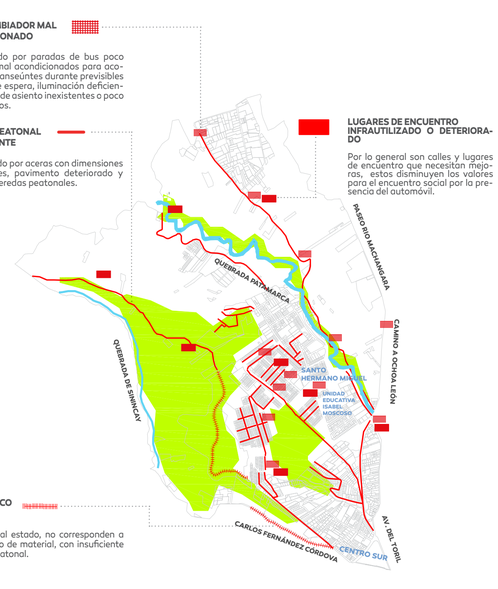
Conformado por paradas de bus poco amables, mal acondicionados para acoger a los transeúntes durante previsibles tiempos de espera, iluminación deficiente, lugares de asiento inexistentes o poco ergonómicos.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Conformado por aceras con dimensiones insuficientes, pavimento deteriorado y calles sin veredas peatonales.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Por lo general son calles y lugares de encuentro que necesitan mejoras, estos disminuyen los valores para el encuentro social por la presencia del automóvil.



CALLE POCO AMABLE

Vías en mal estado, no corresponden a ningún tipo de material, con insuficiente espacio peatonal.

SÍNTESIS

La Unidad Funcional está constituida en gran parte por calles poco amables, espacio peatonal insuficiente, pavimentos deteriorados, iluminación deficiente y en algunos casos vías no pavimentadas que dificultan la circulación de transeúntes y automóviles, esto hace que sean poco transitables y se conviertan en botaderos de escombros.

COLINAS DEL VERGEL



Esta Unidad Funcional está ubicada al sur de la ciudad, junto a la cabecera parroquial Turi. Delimitada por la vía rápida Cuenca- Azogues, el barrio Colinas del Vergel, la vía a Turi, el camino a Turi e Icto Cruz.

El espacio está condicionado por barreras viales como la vía rápida Cuenca – Azogues y barreras topográficas que ocupan aproximadamente el 70% de la superficie del sector y que dificultan una adecuada implantación, tanto de equipamientos como de vivienda .

Se produce una expansión hacia el oeste, donde existen mejores condiciones de suelo. Sin embargo, al este se presenta la consolidación en una parte del espacio debido a la topografía.

Al interior de la unidad se emplazan los barrios: La Asunción, Colinas del Vergel e Icto Cruz, los cuales en el transcurso del tiempo fueron marcados y tachados por la sociedad a consecuencia del peligro, desolación e inseguridad.

Posee también amplios espacios verdes con diferentes tipos de vegetación, formando un gran bosque. Icto Cruz es un punto de atracción territorial con gran afluencia de ciclistas y deportistas, pero carece de la infraestructura adecuada.

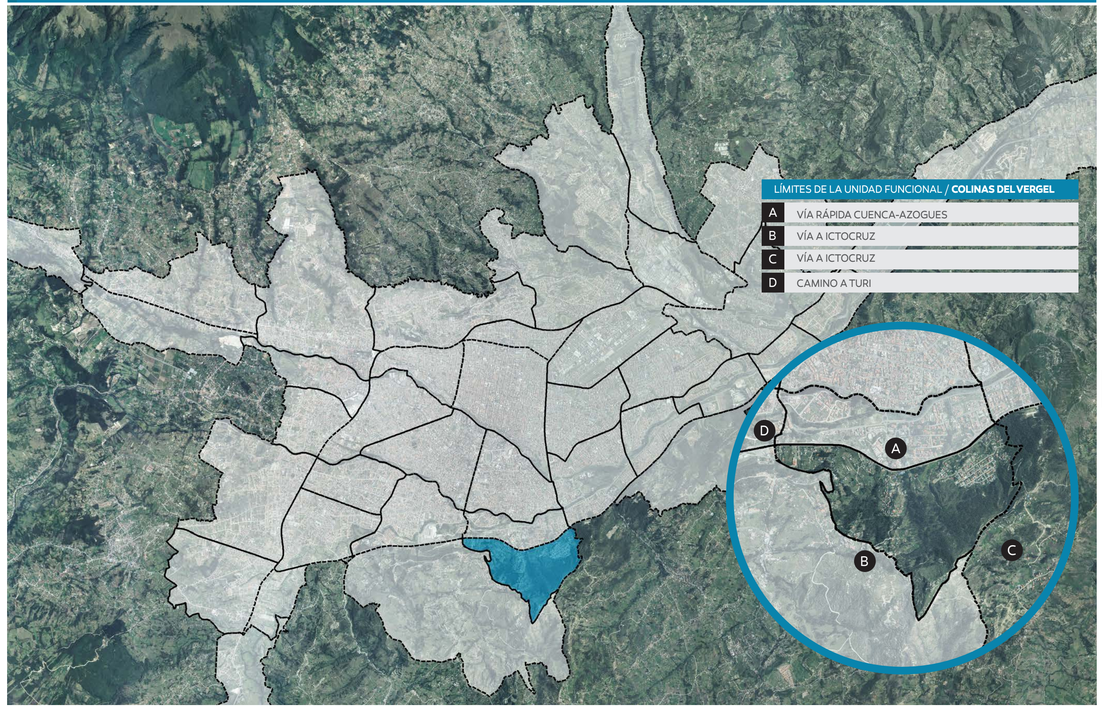
En la zona no existe producción de servicios a nivel local y mucho menos para el resto de la ciudad, por lo que los habitantes acuden a sectores distantes para realizar sus actividades.

Respecto al sistema vial, el 70% de requiere pavimento, por lo tanto el flujo vehicular es bajo; el espacio peatonal es insuficiente y se destaca una gran discontinuidad de transeúntes. Al parecer esta situación ocurre por la falta de delimitación de los predios donde las edificaciones no respetan las líneas de fábrica establecidas, imposibilitando la construcción de aceras.

Algunos espacios de recreación o reunión para la población necesitan intervención arquitectónica, lo que provoca que se generen lugares infrautilizados.

La mayoría de las paradas de bus están deterioradas y no cuentan con la infraestructura necesaria.

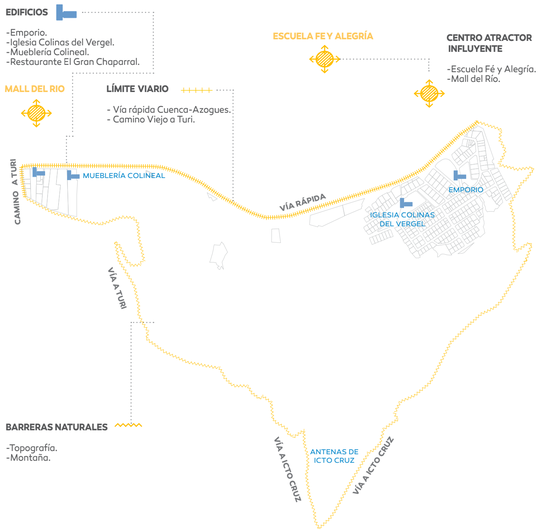
UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **COLINAS DEL VERGEL**







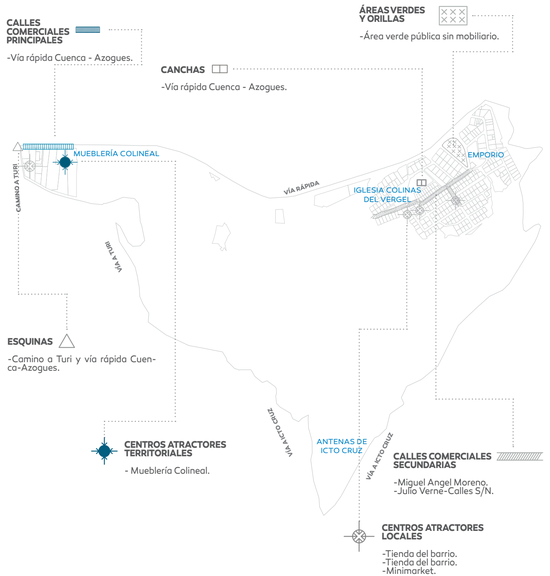
LÍMITES E IDENTIDAD



SÍNTESIS

El sector limita hacia el oeste con una barrera natural, al este con el Camino Viejo a Turi, al norte con la vía rápida Cuenca - Azogues, y al sur con un límite natural y las antenas de Icto Cruz.

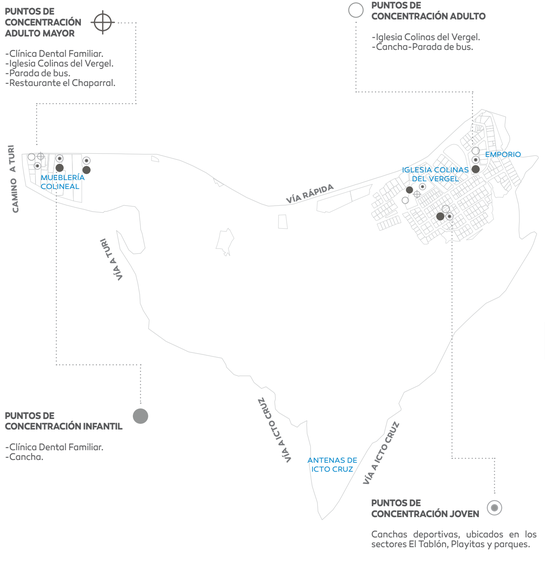
ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES



SÍNTESIS

El sector no cuenta con un eje fuerte de comercio debido a la falta de consolidación de la zona; aunque en la vía rápida Cuenca - Azogues existen más espacios con usos comerciales.

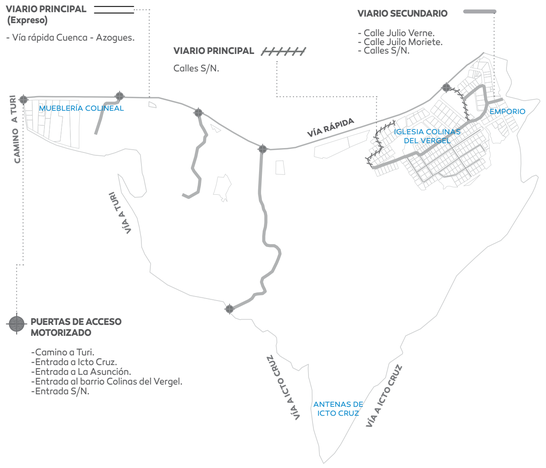
ACTIVIDAD SOCIAL



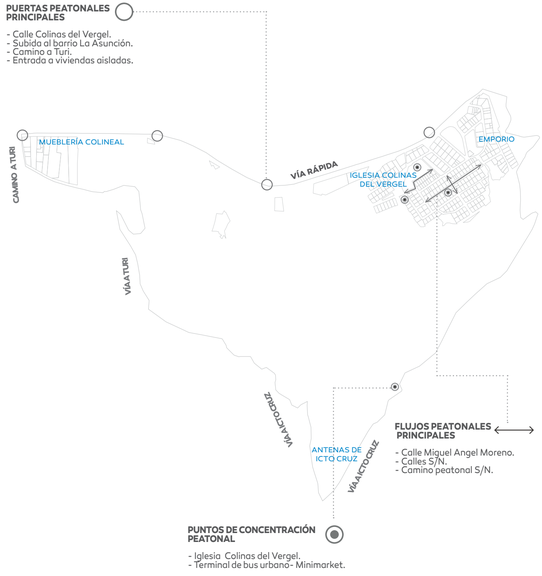
SÍNTESIS

Los espacios que concentran mayor población son las edificaciones que albergan diferentes tipos de usos, por ejemplo la fábrica Emporio con oficina de arquitectura y la mueblería Colineal que incluye en su mismo predio un hotel.

MOVILIDAD MOTORIZADA



MOVILIDAD NO MOTORIZADA



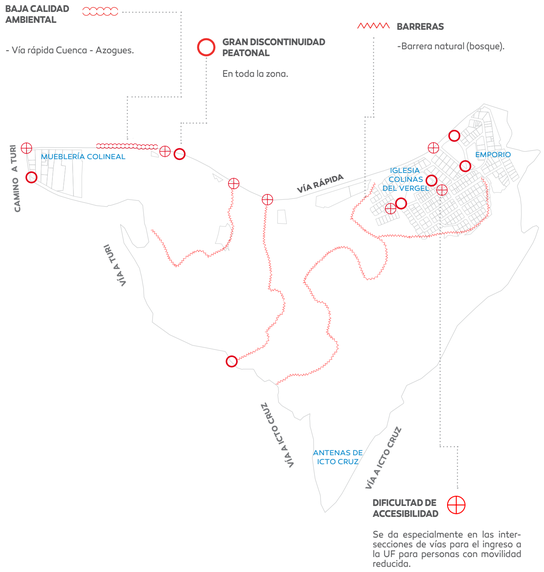
SÍNTESIS

Las puertas principales se ubican hacia la vía rápida Cuenca - Azogues, las vías colectoras están separadas por una barrera natural que divide al sector en varias partes.

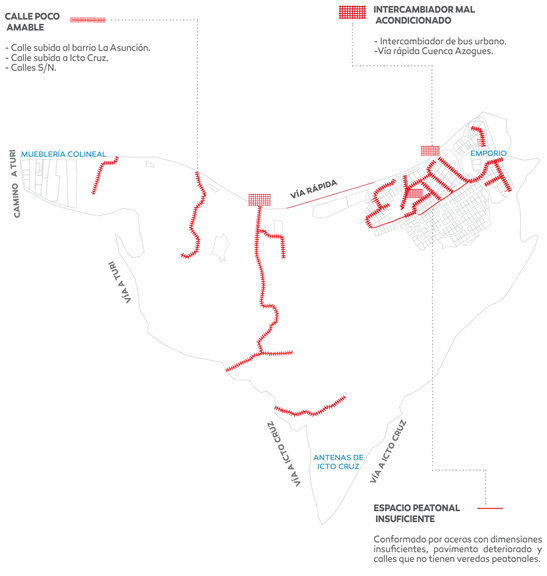
SÍNTESIS

Las principales puertas y movimientos peatonales se ubican hacia la vía rápida Cuenca - Azogues, debido a que en esos puntos se encuentran locales comerciales, la parada de bus, la iglesia y la entrada principal aTuri.

PROBLEMAS FUNCIONALES



PROBLEMAS ESPACIALES



SÍNTESIS

En su mayoría el estado o ausencia de aceras impide la continuidad peatonal, por lo que la circulación ciudadana carece de fluidez.

SÍNTESIS

Los problemas funcionales se presentan por la falta de infraestructura. Existe un gran porcentaje de calles poco amables, es difícil y peligroso transitar de manera peatonal.

NARANCAY BAJO



La unidad barrial está localizada al sur, fuera del límite urbano del cantón. Por su ubicación posee fuertes características como la presencia de la vía Panamericana Sur, que atraviesa la zona de estudio, de la misma forma que el río Tarqui y diversas quebradas. Así también, la vía a San Pablo que recorre todo el límite este. Varias zonas poseen una fuerte topografía, por lo que la lectura en conjunto del barrio tiene limitantes y particularidades que condicionan el desarrollo de la población.

Respecto a su estructura interna, el barrio es atravesado longitudinalmente por dos ejes: La vía Panamericana Sur y el río Tarqui. La primera es de gran flujo vehicular por su misma jerarquía, sin embargo hacia el norte se manifiesta una importante intensidad de circulación peatonal, lo que la convierte en un tipo de barrera y vía poco amable para los transeúntes. El río Tarqui dispone de un amplio extensión de área verde, no obstante está infrautilizada porque carece de tratamiento adecuado para su aprovechamiento.

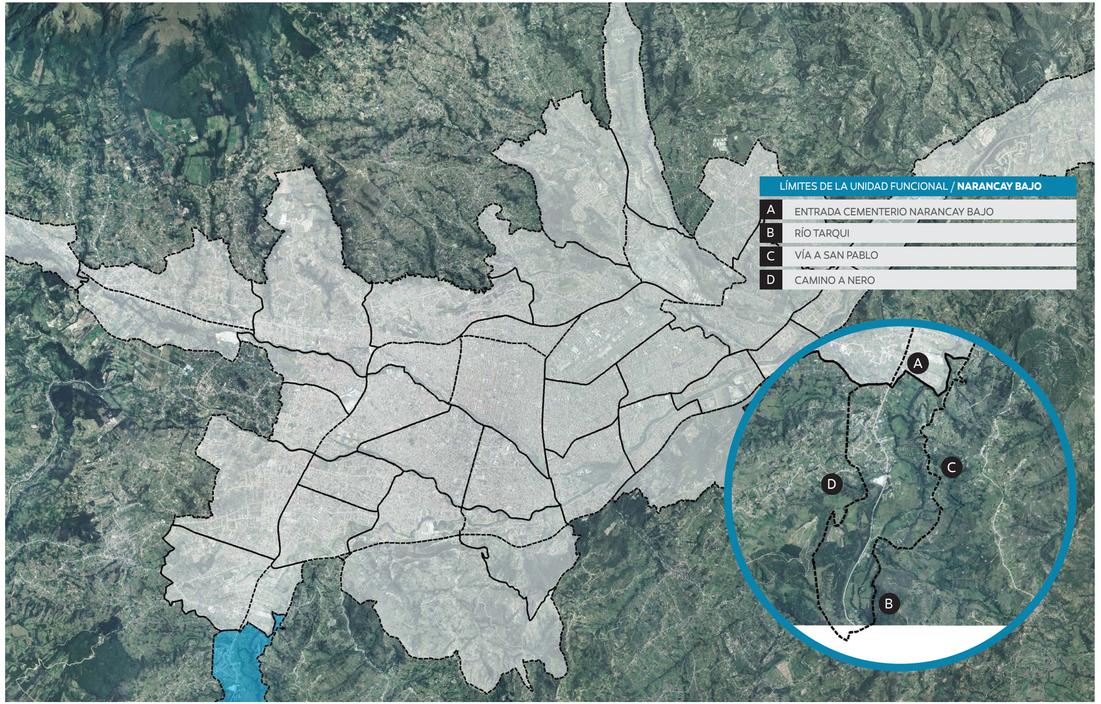
Las dos zonas conformadas por estos ejes presentan características diferentes. Al noroeste de la Panamericana Sur se encuentra la zona más consolidada y poblada, aquí se evidencia mayor concentración de equipamientos de educación y culto, así como diferentes atractores. En general en la unidad barrial no existe mayor cantidad de espacios públicos, de recreación y equipamientos.
En la otra zona, hacia el oeste de la Panamericana y del río Tarqui predominan áreas agrícolas, así como viviendas vernáculas construidas principalmente con técnicas en tierra, como el adobe. Las vías se constituyen como estrechos y largos senderos formados por la necesidad de traslado de la población para salvar las pendientes pronunciadas y los límites hidrográficos y naturales, así como la disposición de escalinatas y pasarelas peatonales.

La vía Panamericana Sur presenta una dinámica comercial que disminuye a medida que se aleja de la ciudad. Se identifican atractores territoriales que consisten en algunas fábricas de diferente tipo, así como espacios en los que se formaron zonas privadas residenciales. También se evidencia la carencia de infraestructura y servicios básicos para la población, lo que afecta la imagen visual del conjunto.

En las zonas más alejadas a la Panamericana Sur, se identifica una estructura rural, grandes zonas de pastoreo y cultivos, caracterizada por una red vial con caminos de tierra como El Cautivo, vía a San Pablo, Camino a Nero, Camino a Las Praderas, Camino al Cementerio de Narancay Alto y varias vías sin nombre que conectan a la unidad con otros asentamientos poblados más alejados. Sin embargo, estas vías aunque no cuentan con infraestructura adecuada, son agradables al peatón por su bajo flujo vehicular y en otros casos por la atractiva vista hacia la ciudad.

La gran mayoría de la unidad barrial se encuentra aún en proceso de consolidación, es un sector destinado al comercio, con presencia de áreas verdes, zonas agrícolas desaprovechadas formadas como potenciales áreas de conservación y aprovechados para las actividades que estas favorecen.

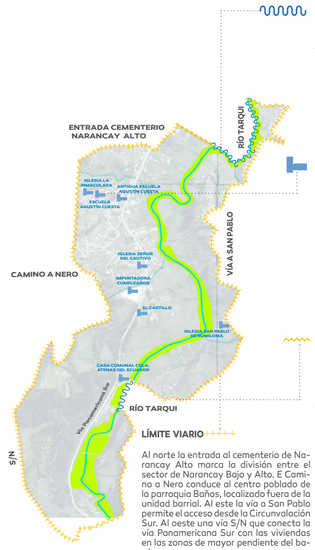
UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **NARANCAY BAJO**







LÍMITES E IDENTIDAD



LÍMITE HIDROGRÁFICO

Río Tarqui, uno de los cuatro ríos de Cuenca. Atraviesa longitudinalmente toda la unidad barrial, la mayor parte de sus aguas están destinadas a la ganadería y cultivos y sus orillas se cubren con pequeños bosques y matorrales nativos.

EDIFICIOS

Existen varias edificaciones reconocidas como puntos de referencia de ubicación en el barrio:
- Iglesia La Inmaculada de Narancay Bajo.
- Actual escuela Agustín Cuesta V.
- Antigua escuela Agustín Cuesta V.
- Iglesia Señor del Cautivo.
- Importadora Cumpleaños.
- Edificación conocida popularmente como El Castillo.
- Iglesia San Pablo de Rumiloma.
- Casa Comunal de la Cdla. Atenas del Ecuador de Narancay Bajo.

BARRERAS NATURALES

Son zonas de bosques en fuertes pendientes, con flora introducida predominando el eucalipto y el pino, mientras que en zonas cercanas a la orilla del río Tarqui se identifica vegetación nativa del sector.

LÍMITE VIARIO

Al norte la entrada al cementerio de Narancay Alto marca la división entre el sector de Narancay Bajo y Alto. E Camino a Nero conduce al centro poblado de la parroquia Baños, localizado fuera de la unidad barrial. Al este la vía a San Pablo permite el acceso desde la Circunvalación Sur. Al oeste una vía S/N que conecta la vía Panamericana Sur con las viviendas en las zonas de mayor pendiente del barrio.

SÍNTESIS

La unidad barrial al encontrarse en una zona en el límite urbano de la ciudad de Cuenca, presenta una serie de barreras naturales e hidrográficas, así como socioeconómicas y diferentes tipos de límites viarios.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

- Fábrica de partes para vehículos.
- Fábrica de pantalones.
- TPC Construcciones, fábrica de productos en acero para la construcción.
- Importadora Cumpleaños.
- Banco del Perno.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Cooperativas de transporte y equipamientos atractores localizados en la entrada al Camino a Nero.

En la zona central y este de la unidad barrial:
- Iglesia Señor del Cautivo.
- Iglesia San Pablo de Rumiloma.
- Cancha del sector San Pablo de Rumiloma.
- Iglesia S/N en el Camino a Las Praderas.

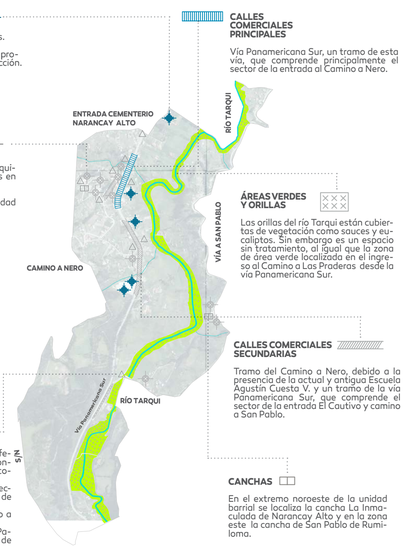
ESQUINAS

La vía Panamericana Sur, en diferentes puntos, es en una zona concurrida por diversos servicios y comercio:
- Panamerica Sur y S/N e intersección con la entrada al Cementerio de Narancay Alto.
- Entrada a El Cautivo y camino a San Pablo.
- Entrada al Camino a Nero y Panamericana Sur (cooperativas de transporte de alquiler).
- Camino a Las Praderas y calle S/N en la Cdla. Atenas del Ecuador.

Cerca a la escuela Agustín Cuesta V. exusten dos esquinas que concentran población infantil y joven, son lugares de venta de comida y juegos electrónicos.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Vía Panamericana Sur, un tramo de esta vía, que comprende principalmente el sector de la entrada al Camino a Nero.



ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Las orillas del río Tarqui están cubiertas de vegetación como sauces y eucalipto. Sin embargo es un espacio sin tratamiento, al igual que la zona de área verde localizada en el ingreso al Camino a Las Praderas desde la vía Panamericana Sur.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Tramo del Camino a Nero, debido a la presencia de la actual y antigua Escuela Agustín Cuesta V. y un tramo de la vía Panamericana Sur, que comprende el sector de la entrada El Cautivo y camino a San Pablo.

CANCHAS

En el extremo noroeste de la unidad barrial se localiza la cancha La Inmaculada de Narancay Alto y en la zona este la cancha de San Pablo de Rumiloma.

SÍNTESIS

Las zonas de espacio público en la unidad barrial están determinadas por las esquinas dado que el barrio carece de parques, plazas u otros espacios de este tipo.

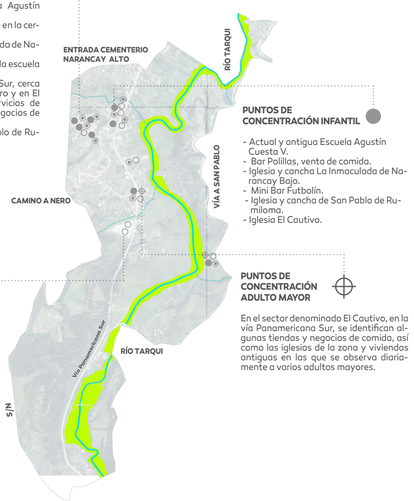
ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

- Actual y antigua Escuela Agustín Cuesta V.
- Bar Polillas, venta de comida en la cercanía a la escuela.
- Iglesia y cancha La Inmaculada de Narancay Bajo.
- Mini Bar Futbolín, cercano a la escuela y a la cancha.
- Hacia la vía Panamericana Sur, cerca de la entrada al Camino a Nero y en El Cautivo, existen algunos servicios de internet, papelería, bazar y negocios de venta de comida, tiendas.
- Iglesia y cancha de San Pablo de Rumiloma.
- Iglesia El Cautivo.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

- TPC Construcciones.
- Locales de venta de comida, tiendas y otros servicios en diferentes tramos de la vía Panamericana Sur.
- Importadora Cumpleaños.
- Banco del Perno.
- Iglesia y cancha de San Pablo de Rumiloma
- Oficina de Transporte Mixto Nero S.A.
- Compañía de Transporte Mixto CONTRADIVINOPAS S.A.
- Iglesia y cancha La Inmaculada de Narancay Bajo.
- Iglesia El Cautivo.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

- Actual y antigua Escuela Agustín Cuesta V.
- Bar Polillas, venta de comida.
- Iglesia y cancha La Inmaculada de Narancay Bajo.
- Mini Bar Futbolín.
- Iglesia y cancha de San Pablo de Rumiloma.
- Iglesia El Cautivo.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

En el sector denominado El Cautivo, en la vía Panamericana Sur, se identifican algunas tiendas y negocios de comida, así como las iglesias de la zona y viviendas antiguas en las que se observa diariamente a varios adultos mayores.

SÍNTESIS

Las actividades sociales de la población infantil y joven se desarrollan en zonas improvisadas. La población adulta, se localizan junto a los atractores territoriales y locales.

MOVILIDAD MOTORIZADA

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

- Entrada al Cementerio de Narancay Alto.
- Entrada a la vía a San Pablo.
- Camino a Nero, permite que el tráfico vehicular desde otros barrios o centros poblados se distribuyan al interior de la UF.
- Panamericana Sur, vía principal de entrada y salida de la ciudad de Cuenca.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

- Intersección Vía Panamericana Sur y entrada al Cementerio de Narancay Alto.
- "Y" camino al Cementerio de Narancay Alto y S/N.
- Intersección vía Panamericana Sur y Camino a Nero.
- Intersección vía Panamericana Sur y El Cautivo.
- Intersección Camino a Nero y El Cautivo.
- Intersección vía Panamericana Sur y entrada al Camino a Las Praderas.

VIARIO PRINCIPAL (Expreso)

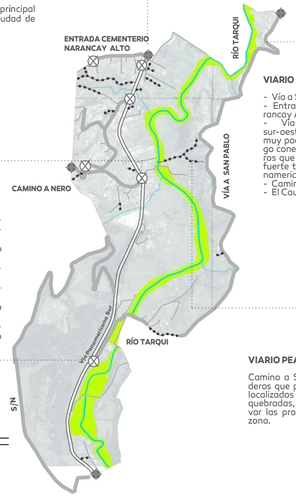
Vía Panamericana Sur.

VIARIO SECUNDARIO

- Vía a San Pablo.
- Entrada al Cementerio de Narancay Alto.
- Vía S/N, bordea el límite sur-oeste de la unidad funcional, muy poco transitada, sin embargo conecta los pequeños senderos que atraviesan esta zona de fuerte topografía con la vía Panamericana Sur.
- Camino a Nero.
- El Cautivo.

VIARIO PEATONAL

Camino a San Pablo y diferentes senderos que permiten el acceso a predios localizados a lo largo de las diferentes quebradas, o caminos abiertos para salvar las pronunciadas pendientes de la zona.



SÍNTESIS

La accesibilidad motorizada en la unidad barrial está caracterizada por vías de tierra, sin ningún tratamiento o mantenimiento.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

- Vía Panamericana Sur y entrada al Cementerio de Narancay Alto.
- "Y" entrada al Cementerio de Narancay Alto.
- Acceso peatonal desde la vía a San Pablo.

Estas puertas de acceso a la unidad barrial son muy transitadas peatonalmente, puesto que comunican con otras unidades funcionales.

ESCALINATAS

Se identifican cinco escalinatas en el barrio:
En la cancha del sector La Inmaculada de Narancay Bajo, en la actual escuela Agustín Cuesta V. para salvar las fuertes pendientes del sector, sobretodo en ciertos puntos de la vía Panamericana Sur, por los que se accede a las viviendas, como la que comunica la Cdla. Atenas del Ecuador y camino a Las Praderas.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

En el sector de la entrada al Camino a Nero, existe elevada dinámica peatonal, además se identifican concurridas paradas de bus, semáforos con paso peatonal y algunos comercios que constituyen fuertes atractores.

Otra zona de concentración peatonal importante es el acceso a San Pablo, situado en el sector El Cautivo, además las paradas de bus cercanas a ciertos atractores territoriales.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

- Vía al Cementerio de Narancay Alto.
- Vía Panamericana Sur entre la entrada al Camino a Nero y entrada al cementerio.
- Acceso hasta la escuela Agustín Cuesta V.
- Camino o sendero a San Pablo.
- Vía Panamericana Sur en el sector El Cautivo.

PASARELA PEATONAL

Se identifican dos puentes peatonales a lo largo del cauce del río Tarqui.

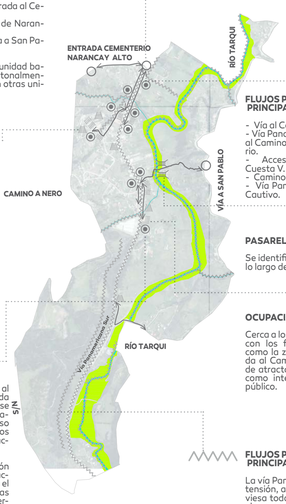
OCUPACIÓN ESTANCIAL

Cerca a los equipamientos y concuerdan con los flujos peatonales principales, como la zona de El Cautivo y la entrada al Camino a Nero, por la presencia de atractores territoriales y locales, así como intercambiadores de transporte público.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

La vía Panamericana Sur en toda su extensión, así como el río Tarqui que atraviesa toda la UF, dificultan y restringen el acceso peatonal desde la zona este del barrio; también existen varias quebradas.

Por ser una zona de fuertes pendientes se identifican barreras topográficas y naturales.



SÍNTESIS

La movilidad no motorizada en la unidad barrial se caracteriza por flujos peatonales en ciertos tramos de la vía Panamericana Sur y en la zona de entrada al Camino a Nero principalmente.

PROBLEMAS FUNCIONALES

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

- Vía Panamericana Sur y entrada al cementerio de Narancay Alto, límite norte de la unidad barrial.
- Intersección vía Panamericana Sur y Camino a Nero.
- Río Tarqui, que atraviesa longitudinalmente toda la UF.
- Vía Panamericana Sur, límite sur de la unidad barrial.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

- Fábrica de partes para vehículos.
- Intersección de la vía Panamericana Sur y Camino a Nero, por la existencia de cooperativas de transporte (camionetas de alquiler), así como una fuerte dinámica comercial, como la venta de comida, tiendas y diferentes servicios para la población.
- TPC Construcciones.
- Importadora Cumpleaños.
- Camino a Las Praderas, calle utilizada como estacionamiento, principalmente los fines de semana, por la cercanía con una cancha sintética.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

- 'Y' camino al cementerio de Narancay Alto.
- Camino a Nero y calle de Los Trompos.
- Camino a Nero y calle S/N, vía a la escuela Agustín Cuesta V.
- Intersección Camino a Nero y El Cautivo.
- Intersección Panamericana Sur y El Cautivo.
- Sector Importadora Cumpleaños.
- Vía Panamericana Sur y Camino a Las Praderas.
- Sendero que conecta el Camino a Las Praderas y la vía a San Pablo.

BARRERAS

- Urbanización cerrada, barrera socio-económica.
- Vía Panamericana Sur, en toda su extensión.
- Río Tarqui, barrera natural - hidrográfica.
- Las diferentes quebradas que se localizan en la unidad barrial.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

- Para llegar a la vía a San Pablo desde el camino a Las Praderas o viceversa, la única forma es a través de un estrecho sendero con una fuerte pendiente, limitando la accesibilidad de los peatones.
- Escalinatas en el sector Cdla. Atenas del Ecuador de Narancay Bajo.
- Intersección de la vía Panamericana Sur con El Cautivo y camino a San Pablo, y en ciertos tramos del Camino a Nero.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

En el camino al cementerio de Narancay Alto y a otras vías aledañas S/N, se eliminan las aguas servidas y basura.

La vía Panamericana Sur, dada su jerarquía es de alto tráfico vehicular, principalmente por la circulación de buses de transporte público interprovincial, provocando zonas de alta polución y niveles considerables de ruido.



SÍNTESIS

Al encontrarse atravesada por la vía Panamericana Sur y el río Tarqui existen varias zonas de alta y baja discontinuidad peatonal, así como dificultad de accesibilidad en varios puntos, problemas acentuados por la ausencia de pasos peatonales, semáforos o pasos elevados y señalización en general.

PROBLEMAS ESPACIALES

CALLE POCO AMABLE

- Entrada al cementerio de Narancay Alto.
- Tramo de la vía Panamericana Sur, comprendido entre la entrada al cementerio y sector de la Importadora Cumpleaños.
- Camino a Nero.
- Sendero o camino a San Pablo.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

- En la entrada al Camino a Nero, se localizan las compañías de transporte Nero S.A. y CONTRADIVINOPAS S.A.
- Cancha del sector La Inmaculada de Narancay Bajo.
- Bar Polillas, en las afueras de la escuela Agustín Cuesta V.
- Escalinatas que conectan la vía Panamericana Sur con la Cdla. Atenas del Ecuador de Narancay Bajo.
- Zona de área verde en el ingreso al camino a Las Praderas.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

- Intersección vía Panamericana Sur y entrada al cementerio de Narancay Alto.
- Entrada al Camino a Nero,
- Paradas de transporte público en la vía Panamericana Sur, en la zona de la Importadora Cumpleaños y la entrada a El Cautivo, carece totalmente de infraestructura para resguardo y seguridad de los usuarios del servicio.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

En la unidad barrial la vialidad casi en su totalidad presenta espacio peatonal insuficiente, principalmente en:
- Camino a Las Pradera y vía a San Pablo.
- En vías como cierto tramo de mayor circulación peatonal de la Panamericana Sur.
- Camino a Nero, El Cautivo, entrada al Cementerio de Narancay Alto, no cuentan con veredas o son muy limitadas en sus dimensiones, lo que dificulta el desplazamiento de los peatones.



SÍNTESIS

La unidad barrial tiene marcados problemas espaciales, la mayoría de vías requieren capa de rodadura. Son calles de tierra sin mantenimiento y en algunos casos senderos formados por la necesidad de los pobladores de movilizarse .

CRUZ LOMA



La Unidad Funcional se encuentra al este, en el límite de la zona urbana de la ciudad de Cuenca, aproximadamente a 15 Km. del centro de la ciudad. El río Cuenca atraviesa el centro de la unidad y lo dividen en dos partes muy marcadas, una hacia el norte y otra al sur. Por su topografía y tipo de suelo presenta una cantidad considerable de áreas sin edificaciones. La presencia de una cantera es la característica de la zona sur.

Existen cuatro núcleos atractores de población, dos territoriales y dos locales. Entre los primeros están: El Poliducto Pascuales – Cuenca y Casstorproct (Cantera) y como locales: Capilla de Cruz Loma de San Lucas de Llacao al norte y la iglesia San Francisco en la parte sur del sector.

El poliducto y la cantera son importantes para el desarrollo local debido a las plazas de empleo que generan para los pobladores del sector y de los provenientes de otras partes de la ciudad.

La iglesia San Francisco y la capilla de Cruz Loma de San Lucas de Llacao son atractores de carácter religioso y turístico, la población accede a los mismos caminando y mediante modos motorizados, los últimos referidos únicamente a vehículos privados, el transporte público circula solamente por las vías Cuenca-Azogues y Panamericana Norte. En ambos focos atractores existe la presencia de canchas de uso múltiple que son de gran concurrencia los fines de semana.

En cuanto a la estructura interna de la UF se encuentran dos calles: La Fernando Cordero C. ubicada al norte y por la cual se accede a la capilla de Cruz Loma de San Lucas de Llacao y la otra calle S/N al sur del sector y por la cual se llega a la iglesia San Francisco. De las calles antes mencionadas la primera de ellas tiene mayor concentración peatonal; las calles locales que se encuentran en el sector no cuentan con una capa de rodadura en buen estado y sus espacios para circulación peatonal son nulos.

Al no contar con la presencia de equipamientos principalmente de salud, educación y aprovisionamiento la población local se ve en la necesidad de realizar viajes fuera de la UF para acceder a estos servicios.

UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **CRUZ LOMA**







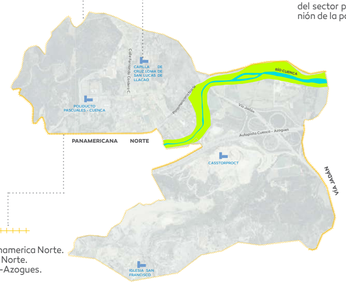
LÍMITES E IDENTIDAD

BARRERAS NATURALES

Coincide con el límite político administrativo.

EDIFICACIONES

Como edificaciones representativas del sector están: El poliducto Pascuales - Cuenca (perteneciente a la empresa Pretoecuador) y la cantera CASSTORPROCT (ocupa gran parte de la zona sur) que generan plazas de empleo a los pobladores del sector 26 y otros.
La iglesia San Francisco y la capilla de Cruz Loma que son un hito importante del sector porque son un punto de reunión de la población.



LÍMITE VIARIO

Calle S/N y Vía Panamerica Norte.
Vía Panamericana Norte.
Vía rápida Cuenca-Azogues.
Vía a Jadán.

SÍNTESIS

Los límites de la Unidad Funcional lo componen barreras naturales y vías principales como la Panamericana norte y Vía a Jadán. La identidad del sector la conforman las iglesias y grandes edificaciones en la parte norte y sur.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

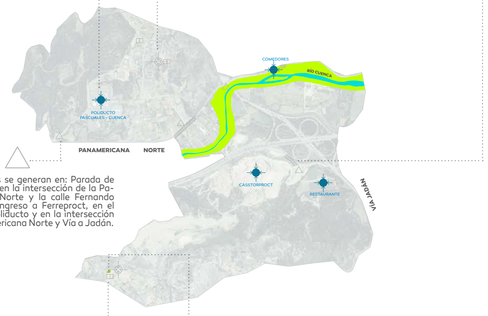
Poliducto Pascuales - Cuenca perteneciente a la empresa Petroecuador, comedores ubicados en la vía Panamericana Norte donde acuden personas de diferentes partes de la ciudad, restaurante ubicado frente a Ferreproct y la cantera CASSTOHPROCT.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Capilla de Cruz Loma de San Lucas de Llacao e iglesia San Francisco.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Calle de ingreso a comedores ubicados en la vía Panamericana Norte y a la ferretería Ferreproct.



ESQUINAS

Las esquinas se generan en: Parada de bus ubicada en la intersección de la Panamericana Norte y la calle Fernando Cordero C. Ingreso a Ferreproct, en el ingreso al poliducto y en la intersección de la Panamericana Norte y Vía a Jadán.

CANCHAS

La cancha pertenece a la iglesia San Francisco se encuentra en malas condiciones, la cancha perteneciente a la capilla de Cruz Loma es de gran concurrencia los fines de semana por parte de sus pobladores y la cancha pertenece al poliducto pero no tiene acceso restringido.

PARQUES

El parque pertenece a la iglesia San Francisco, se encuentra en malas condiciones y los juegos infantiles estan deteriorados.

SÍNTESIS

En cuanto a centros atractactores locales se tiene la Capilla de Cruz Loma, la iglesia San Francisco y como atractores territoriales además del Poliducto y Casstorporct se tiene unos comedores ubicados en la vía Panamericana Norte y un restaurante frente a Ferreproct.

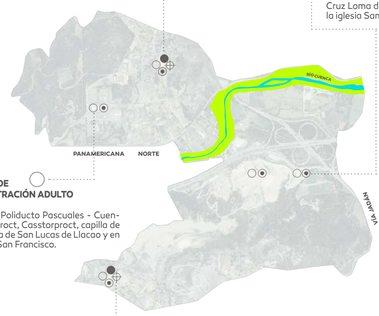
ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Capilla de Cruz Loma de San Lucas de Llacao y en la iglesia San Francisco.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Se da en: Ferreproct, Casstorproct , Poliducto Pascuales - Cuenca, capilla de Cruz Loma de San Lucas de Llacao y en la iglesia San Francisco.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Se da en: Poliducto Pascuales - Cuenca, Ferreproct, Casstorproct, capilla de Cruz Loma de San Lucas de Llacao y en la iglesia San Francisco.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Iglesia San Francisco y en la capilla de Cruz Loma de San Lucas de Llacao

SÍNTESIS

Los principales atractores de población son las edificaciones de culto, como la capilla de Cruz Loma al norte del sector y la iglesia San Francisco sur.

MOVILIDAD MOTORIZADA

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

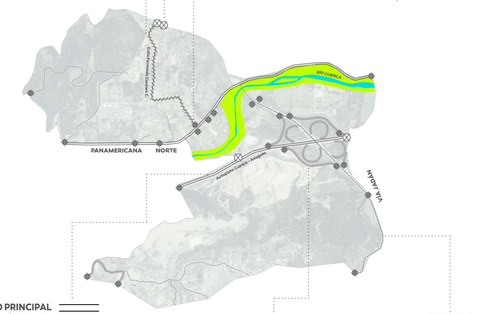
Intersección entre calle Fernado Cordero C. y Calle S/N.

VIARIO PRINCIPAL (Arterial)

Calle Fernando Cordero C.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

-Camino a Turi.
-Entrada a Icto Cruz.
-Entrada a la Asunción.
-Entrada al barrio Colinas del Vergel.
-Entrada S/N.



VIARIO PRINCIPAL (Expreso)

Vía rápida Cuenca -Azogues.

VIARIO SECUNDARIO

Vías que comunican la vía rápida Cuenca-Azogues con la vía a Jadán.

VIARIO PRINCIPAL (Interparroquial)

Vía Jadán.

SÍNTESIS

Las puertas principales de ingreso a la Unidad Funcional se encuentran en: Panamericana Norte, Vía a Jadán y vía rápida Cuenca-Azogues, en estas se localizan los locales comerciales.

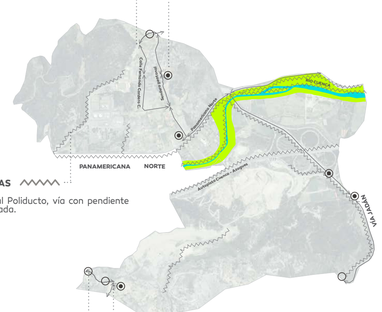
MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Calle Fernando Cordero C. es el principal eje de circulación peatonal entre la Panamericana Norte y Cruz Loma. La calle es de tierra y carece de veredas, al igual que las vías que rodean la iglesia San Francisco.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Cancha de la capilla de Cruz Loma de San Lucas de Llacao, cancha de la Iglesia San Francisco, parada de bus en la Vía a Jadán y cerca del ingreso a la calle Fernando Cordero C.



BARRERAS

Ingreso al Poliducto, vía con pendiente pronunciada.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Calle S/N.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Iglesia San Francisco.

SÍNTESIS

Las principales puertas de ingreso a la Unidad Funcional existen en la parte norte como en el sur por medio de calles sin nombre.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Calle Fernando Cordero C. no cuenta con un adecuado material de rodadura ni veredas.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

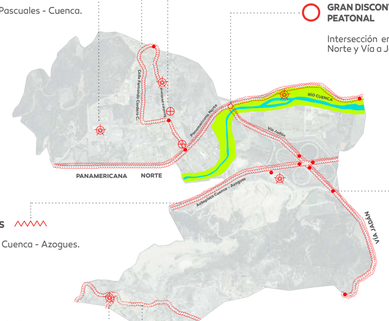
Poliducto Pascuales - Cuenca.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

Sendero peatonal con pendiente pronunciada.
Acceso a la calle Fernando Cordero C. presenta una pendiente pronunciada y rodadura en mal estado.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Intersección entre la vía Panamericana Norte y Vía a Jadán.



BARRERAS

Vía rápida Cuenca - Azogues.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Calles S/N no cuentan con capa de rodadura ni veredas.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Iglesia San Francisco.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Intersección entre la Vía Jadán y el articulador a la vía rápida Cuenca - Azogues.

SÍNTESIS

Por la Panamerica Norte, Vía a Jadán y vía rápida Cuenca Azogues transitan la mayor parte de vehículos lo que genera barreras y discontinuidad peatonal en cada cruce con vías de segundo orden.

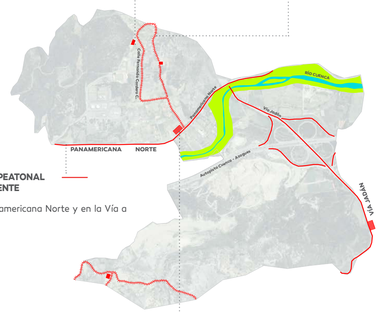
PROBLEMAS ESPACIALES

LUGAR DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

La cancha perteneciente al poliducto Pascuales - Cuenca y Cancha perteneciente a la iglesia San Francisco se encuentran en mal estado.

CALLE POCO AMABLE

Calle Fernando Cordero C. presenta espacio peatonal suficiente para su intensidad de uso, poco amables para el peatón debido a un diseño dedicado a la circulación motorizada y falta de veredas.



ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

En la Panamericana Norte y en la Vía a Jadán.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Parada de bus cerca del acceso a la calle Fernando Cordero C. y parada de bus ubicada en la vía a Jadán.

SÍNTESIS

En general las vías locales se encuentran en mal estado y sin capa de rodadura ni veredas, lo que genera incomodidad a la población.

GUZHO

La Unidad Funcional se localiza al sur de la ciudad de Cuenca y se configura con elementos urbanos y paisajísticos fuertes, donde el sistema vial es determinante, ya que los dos límites más extensos y principales de este sector son dos vías principales, mismas que corresponden a la Circunvalación Sur y la Panamericana Sur. Por otro lado en el contexto natural y paisajístico se encuentra el río Tarqui, además pequeñas quebradas que se han perdido por la disminución de sus cauces.

Una particularidad de la unidad es la existencia de dos grandes fábricas, la primera una fábrica de sanitarios y la segunda una de alimentos y licores, ubicadas hacia la zona sur del barrio. Estas construcciones acarrean algunos problemas al sector por el tránsito de vehículos pesados que confluyen.

El barrio está estructurado geográficamente en dos partes debido a una barrera hidrográfica que los divide (río Tarqui). Esta fragmentación del espacio no está resuelta, carece de conexiones (puentes vehiculares y peatonales) para unificarlos, por lo que el área de estudio no se concibe como un sistema urbano unitario.

Está compuesto por áreas poco consolidadas, donde la mayor concentración de viviendas se presenta hacia las vías principales, pero con mayor fuerza hacia la Panamericana Sur donde es notorio la aglomeración de estas edificaciones. El área de consolidación se difumina hacia el oeste, hasta llegar a su límite perimetral, donde por efecto de una vía arterial (calle Del Calvario) se retoma a una moderada consolidación.

La estructura vial está conformada por vías de carácter expresa, arterial y local, en las cuales se pueden identificar vías permeables e impermeables. El tráfico vehicular es intenso hacia las vías perimetrales expresas, careciendo de la misma intensidad al interior de la unidad barrial, donde el tráfico disminuye por ser una zona residencial.

La infraestructura en su mayoría es deficiente por la inexistencia de aceras, acondicionamiento de parques y áreas verdes, senderos peatonales, señalización vial, vías con pavimentos, puentes peatonales y vehiculares, entre otros. La carencia de una adecuada infraestructura crea un ambiente poco amigable y agradable para sus moradores.

Las actividades que se desarrollan en este sector son vivienda, comercio e industria, las cuales se ubican de la siguiente manera. El comercio se sitúa hacia las vías principales, con alta concentración hacia la Panamericana Sur y una baja y moderada concentración hacia las calles de El Cavario, y de la Ópera. El punto principal de concurrencia de los habitantes de este barrio está dado principalmente por un equipamiento de culto (iglesia de Guzho). Otro punto de confluencia es el parque ubicado entre la escuela de Guzho y el río Tarqui. Existe además un centro de equitación, el cual es un atractivo de recreación.

En general el barrio cuenta con algunos problemas espaciales y de infraestructura, pero posee una gran potencialidad para nuevas intervenciones orientadas al mejoramiento de la unidad, ya que no está totalmente consolidado y es factible el planteamiento de nuevos criterios para el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes y a través de esto solucionar todos los problemas y deficiencias detectados.



UBICACIÓN EN LA CIUDAD DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **GUZHO**







LÍMITES E IDENTIDAD

PLAZAS

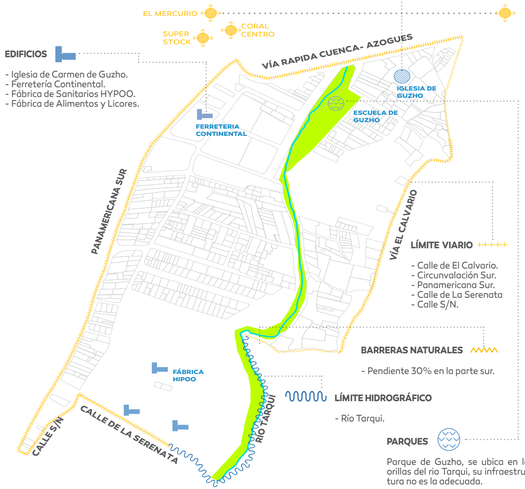
La plaza de Guzho es el centro del barrio, lugar donde confluye la mayor parte de la población de la zona, ésta se encuentra en frente de la iglesia del Carmen de Guzhu, no posee un tratamiento adecuado de pisos, pero la misma se usa para actividades comunales.

CENTRO ATRACTOR INFLUYENTE

- El Mercurio.
- Super Stock.
- Coral Centro.

EDIFICIOS

- Iglesia de Carmen de Guzho.
- Ferreteria Continental.
- Fábrica de Sanitarios HYPOO.
- Fábrica de Alimentos y Licores.



LÍMITE VIARIO

- Calle de El Calvario.
- Circunvalación Sur.
- Panamericana Sur.
- Calle de La Serenata
- Calle S/N.

BARRERAS NATURALES

- Pendiente 30% en la parte sur.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

- Río Tarqui.

PARQUES

Parque de Guzho, se ubica en las orillas del río Tarqui, su infraestructura no es la adecuada.

SÍNTESIS

El sector de estudio se localiza al sur de la ciudad de Cuenca, como límite hacia el oeste está la Panamericana Sur y al norte la vía rapida Cuenca-Azogues.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES LOCALES

-Tienda del barrio.
-Tienda del barrio.
-Minimarket.

CANCHAS

- Parque de Guzho.

PLAZAS

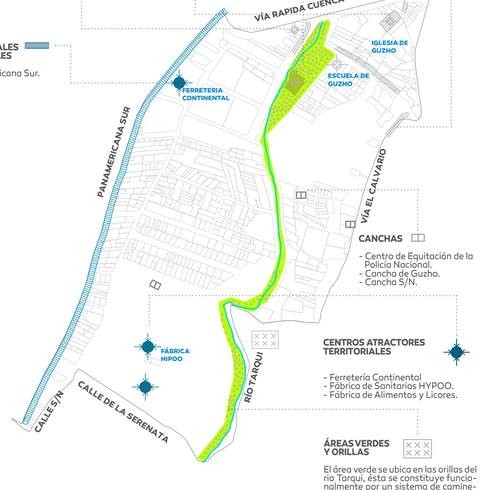
- S/N

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

- Calle de El Calvario.
- Calle de La Ópera

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

- Panamericana Sur.



CANCHAS

- Centro de Equitación de la Policía Nacional.
- Cancha de Guzho.
- Cancha S/N.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

- Ferreteria Continental
- Fábrica de Sanitarios HYPOO.
- Fábrica de Alimentos y Licores.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

El área verde se ubica en las orillas del río Tarqui, ésta se constituye funcionalmente por un sistema de caminaras perimetrales en mal estado.

SÍNTESIS

Debido a que el sector está limitado por importantes ejes viales, existe una fuerte influencia de comercio en estos vías, que se va difuminando hacia el interior de esta unidad barrial.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

- Plaza de la Iglesia de Carmen de Guzho.
- Canchas de Guzho.
- Comercio en la calle de La Ópera.
- Parque de Guzho.
- Cancha S/N.
- Cancha del departamento de Equitación de la Policía.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

- Plaza de la Iglesia de Carmen de Guzho.
- Canchas de Guzho.
- Comercio en la calle de La Ópera.
- Parque de Guzho.
- Cancha S/N.
- Cancha del Departamento de Equitación de la Policía.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

- Plaza de la Iglesia de Carmen de Guzho.
- Canchas de Guzho.
- Comercio en la calle de La Ópera

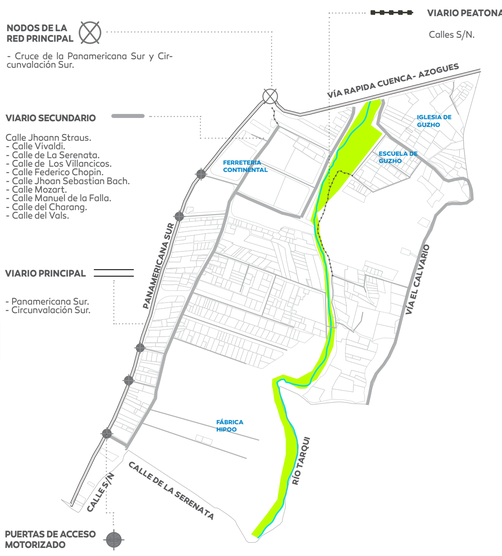
PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

- Plaza de la Iglesia de Carmen de Guzho
- Canchas de Guzho
- Parque de Guzho
- Cancha del Departamento de Equitación de la Policía

SÍNTESIS

Debido a la carencia de equipamientos, los habitantes de esta unidad barrial se ven en la necesidad de usar aquellos espacios sin mobiliario adecuado para desarrollar actividades recreacionales y colectivas.

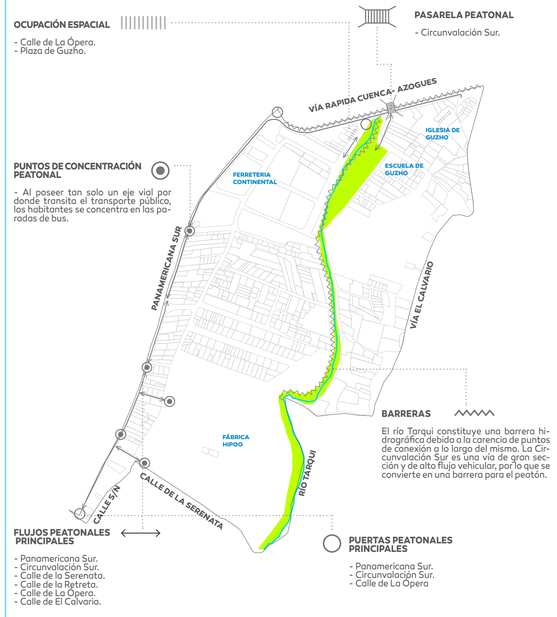
MOVILIDAD MOTORIZADA



SÍNTESIS

Las puertas principales se ubican hacia la Panamericana Sur y hacia la vía rápida Cuenca- Azogues, la distribución hacia las vías locales se da por dos vías colectoras debido a que el sector está fragmentado por una barrera hidrográfica.

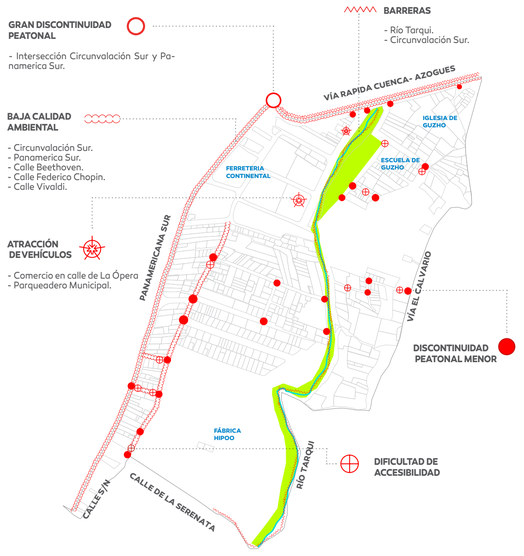
MOVILIDAD NO MOTORIZADA



SÍNTESIS

Los flujos peatonales principales se ubican hacia la Panamericana Sur, aquí se concentra el comercio, transporte e industria. Los flujos peatonales están en torno a puntos de concentración peatonal, paradas, fuentes de trabajo y comercio ya sea mayor o menor.

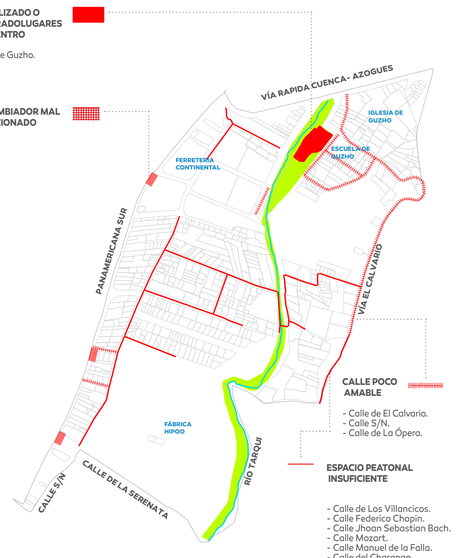
PROBLEMAS FUNCIONALES



SÍNTESIS

La intersección de dos vías expresas produce que la continuidad peatonal sea muy reducida a causa de los grandes lapsos de espera para atravesarlos, además que es peligroso por la cantidad de vehículos que se acumula.

PROBLEMAS ESPACIALES



SÍNTESIS

Existen problemas espaciales por la falta de infraestructura. Hay gran porcentaje de calles poco amables, de difícil y peligroso tránsito peatonal, donde las personas se exponen a ser atropellados por un vehículo.

cuenca

I. MUNICIPALIDAD

ÍNDICE

PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS







TOMO I

CAPÍTULO 01 — 10
"PRESENTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS, UN NUEVO ENFOQUE PARA LA MOVILIDAD EN CUENCA"
Introducción 12

CAPÍTULO 02 — 14
"ANTECEDENTES ENCUADRE NORMATIVO Y LEGISLATIVO"

2.1 "L a movilidad y la planificación, procesos mundiales" 16
2.2 L a Política Nacional 17
2.3 El proceso de Cuenca 19
2.4 "N ormas legales que rigen el Plan de Movilidad y Espacios Públicos" 19

CAPÍTULO 03 — 22
"EL PLAN DE MOVILIDAD COMO UN PROCESO COMÚN"

3.1 "E l Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca, una reflexión común" 24
3.2 Proceso de comunicación 28
3.3 Participación de la academia 30
3.4 E studio de percepcion de la movilidad 33

CAPÍTULO 04 — 42
"VARIABLES CONDICIONANTES DE LA MOVILIDAD"

4.1 Territorio 44
4.2 Población 45
4.3 A ctividad económica 61
4.4 Motorización 64

CAPÍTULO 05 — 66
LAS DEMANDAS DE MOVILIDAD EN CUENCA

5.1 " Un nuevo modelo de movilidad y accesibilidad para Cuenca" 68
5.2 "Aspectos que determinan la movilidad en la ciudad" 72
5.3 C aracterísticas de la movilidad en Cuenca en día laboral o de máxima demanda 75

CAPÍTULO 06 — 100
"LA MOVILIDAD MOTORIZADA PRIVADA"

6.1 L a oferta, estructura y jerarquía actual del viario 102
6.3 A decuación oferta - demanda. 111

CAPÍTULO 07 — 118
"EL SISTEMA DE APARCAMIENTOS"

7.1 "E l sistema de aparcamientos de la ciudad de Cuenca" 120
7.2 A nálisis de la oferta 121
7.3 A nálisis de la demanda 126
7.4 Diagnóstico 129
7.5 A parcamientos para vehículos motorizados de dos ruedas: Motos y ciclomotores 130

CAPÍTULO 08 — 132
"EL TRANSPORTE PÚBLICO EN CUENCA"

8.1 "E volución histórica del transporte público en Cuenca" 134
8.2 " Un nuevo modelo de movilidad y accesibilidad" 138
8.3 Descripción de la oferta 139
8.4 "L a demanda sobre el sistema de transporte público colectivo" 152
8.5 "Adecuación entre la oferta y la demanda. Parámetros de evolución del actual siste - 159
ma de transporte público" 160
8.6 S istema de transporte en taxi 168
8.7 Transporte escolar e institucional 171
8.8 Transporte mixto y carga liviana

CAPÍTULO 09 — 174
"LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA: PEATONAL Y CICLISTA"

9.1 " El espacio público como soporte articulador de actividad" 176
9.2 Mo vilidad peatonal 184
9.3 L a Bicicleta en Cuenca 186
9.4 " Potencialidad de la bicicleta como medio de transporte en Cuenca" 201

CAPÍTULO 10 — 208
"EXTERNALIDADES ASOCIADAS AL MODELO DE MOVILIDAD"

10.1 H acia una movilidad sostenible y segura 210
10.2 A ccidentalidad en la ciudad de Cuenca 213
10.3 Grupo s etarios y la accidentalidad 217
10.4 A nálisis de la accidentalidad: distribución espacial y relaciones 218
10.5 "Influ encia del transporte en la calidad ambiental" 219

CAPÍTULO 11 — 224
"EL PLAN DE MOVILIDAD COMO UN PROCESO COMÚN"

11.1 Es tado actual de la movilidad 226
11.2 Con respecto a la red viaria 227
11.3 Con respecto a los aparcamientos 228
11.4 Con respecto al transporte público 229
11.5 Con respecto a la movilidad no motorizada 230
11.6 Con respecto a la SeguridadVial 231

TOMO II

CAPÍTULO12 — 242
"OBJETIVOS CRITERIOS Y ESTRATEGIAS"

12.1 "Objetivos y criterios del nuevo modelo demovilidad" 234
12.2 "P rincipios y bases del nuevo modelo de movilidad y accesibilidad" 235
12.3 "L a perspectiva de género en la planificación de la movilidad y el transporte" 235
12.4 "Es trategias para un territorio influenciado desde una movilidad cantonal y un fuer - 239
te componente patrimonial"
12.5 "Objetivos generales del nuevo modelo de movilidad desde criterios de sostenibili - 240
dad." 242
12.6 "L a "intermodalidad" como soporte del nuevo modelo de movilidad sostenible"
12.7 "Es trategias y oportunidades del Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca" 243

CAPÍTULO 13 — 252
"PROPUESTAS DE ACCIÓN"

13.1 S istema viario 254
13.2 S istema de movilidad motorizada privada 284
13.3 S istema integrado de transporte público 408
13.4 S istema de transporte en bicicleta 430
13.5 Red peatonal 448

TOMO III

CAPÍTULO 14 — 534
ORDENACIÓN DE UNIDADES FUNCIONALES

14.1 C uenca desde sus barrios 536
14.2 ¿ Es Cuenca una ciudad de proximidad? 541
14.3 Lo que se propone para Cuenca, una nueva visión de ciudad 542
14.4 L eyendo la ciudad 546
14.5 El análisis barrial y su metodología 548
14.6 Del análisis de cada Unidad Funcional 549
UNIDADES FUNCIONALES URBANAS 555

TOMO IV

UNIDADES FUNCIONALES RURALES 797

CAPÍTULO 15 — 930
"PROPUESTAS DE ACCIÓN"

15.1 Pl an de acción 932
15.2 Los objetivos y las líneas estratégicas 933
15.3 Las medidas 935
15.4 Las metas 936
15.5 Los proyectos 937



PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS

TOMO I

Marcelo Cabrera Palacios
ALCALDE DE CUENCA

Gerard Fernández Machado
SECRETARIO DE MOVILIDAD

Fernando Salazar Noboa
DIRECTOR MUNICIPAL DE TRÁNSITO

Alfredo Aguilar Arízaga
GERENTE DE LA EMOV EP

Pablo Sánchez Albarracín
GERENTE DE GESTION TECNICA DE MOVILIDAD

DIRECCIÓN TÉCNICA:

José Luis Cañavate Toribio

COORDINACIÓN GENERAL:

Paola Mancheno Moscoso
Carolina Ormaza Saldaña

EQUIPO DE REDACCIÓN:

Juan Diego Cueva Alvarado
Juan Bernardo Cueva Sempertegui
Javier González Morocho
Manuel Larriva Carrera
Andrés León Jaramillo
Darío Pizarro Pacheco
Sandra Pacheco Fernández
Verónica Torres Vallejo
Pablo Vásquez Flores
Gabriela Wazhima Clavijo
Sandra Washima Tola
Jéssica Pinos Sarmiento

UNIDADES FUNCIONALES RURALES

BAÑOS



La Cabecera Parroquial de Baños está ubicada aproximadamente a 8 Km de Cuenca, se encuentra enlazada por medio de una vía asfaltada, a pesar de no contar con un sistema de transporte público apropiado y ha llegado a convertirse en un centro atractor regional.

Como acceso principal se encuentra la Av. Ricardo Durán, ésta sirve de conexión tanto local, como regional, a lo largo de esta avenida se genera la mayor parte de la actividad comercial de la cabecera parroquial, sobre todo en los lugares aledaños a los atractivos turísticos.

La actividad social del sector está claramente marcada en determinados lugares, cabe recalcar que por la falta de equipamientos en el sector la mayor parte de la actividad social se da por personas externas al sector.

Se constató que el centro parroquial no tiene una planificación adecuada, estando desatendida a lo largo de todo el territorio analizado, el déficit más evidente es respecto a servicios básicos, vialidad y transporte público.

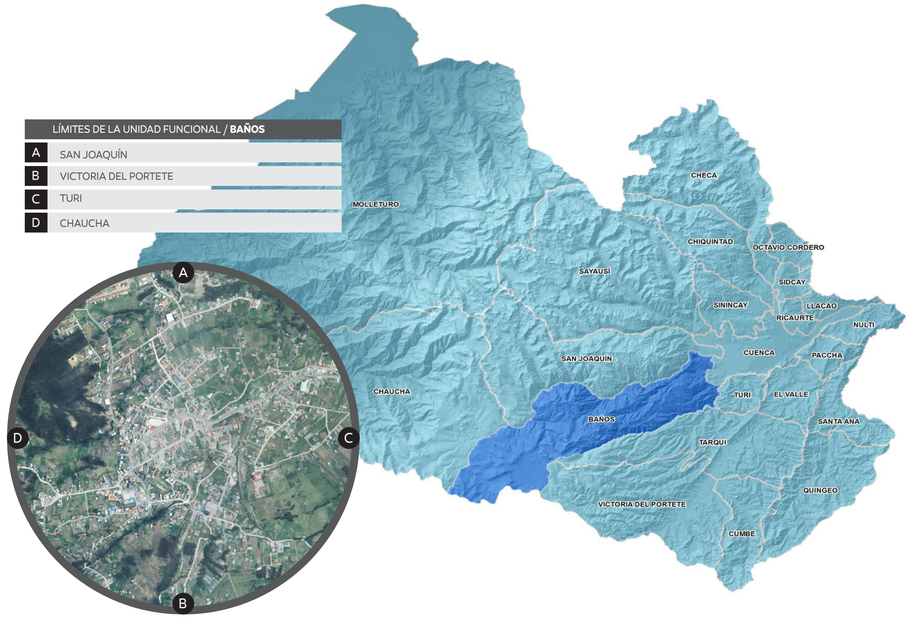
Respecto al sistema viario presenta deterioros notables, salvo pequeños tramos que cuentan con condiciones mejores, pero que sin duda dan prioridad al vehículo. Las calles aledañas son de tierra y no permite un flujo peatonal fluido afectando de manera especial a los adultos mayores y a las personas que tienen algún tipo de movilidad reducida.

Los equipamientos que se encuentran en la cabecera parroquial son únicamente educativos cuyos accesos a estos se realizan por medio de caminos de tierra, dificultando el acceso a los mismos.

En la cabecera parroquial existe un déficit de espacios públicos, ya que los lugares en los que se concentra la población son únicamente dos plazas.

LÍMITES DE LA UNIDAD FUNCIONAL / BAÑOS

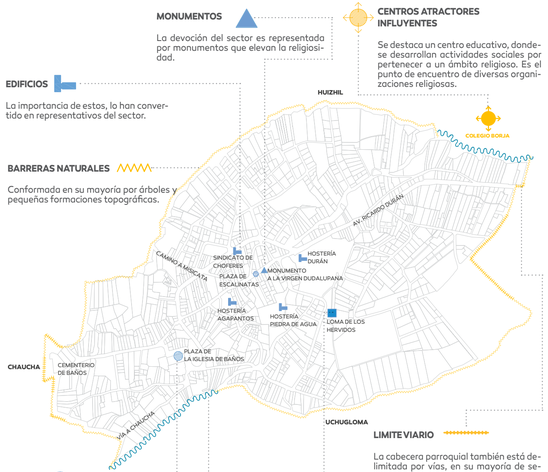
A	SAN JOAQUÍN
B	VICTORIA DEL PORTETE
C	TURI
D	CHAUCHA







LÍMITES E IDENTIDAD



MONUMENTOS

La devoción del sector es representada por monumentos que elevan la religiosidad.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Se destaca un centro educativo, donde se desarrollan actividades sociales por pertenecer a un ámbito religioso. Es el punto de encuentro de diversas organizaciones religiosas.

EDIFICIOS

La importancia de estos, lo han convertido en representativos del sector.

BARRERAS NATURALES

Conformada en su mayoría por árboles y pequeñas formaciones topográficas.

PLAZAS

Aquí se realizan varias actividades sobre todo en lo que se refiere a la concentración de personas.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

Constituido por una quebrada, la misma que en su recorrido atraviesa el centro parroquial.

LIMITE VIARIO

La cabecera parroquial también está delimitada por vías, en su mayoría de segundo orden.

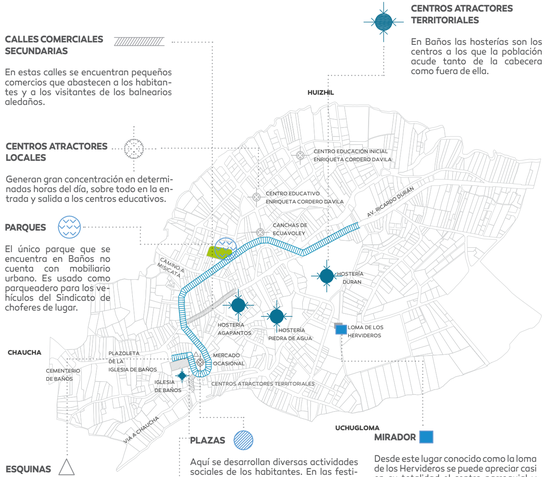
MIRADOR

Desde este lugar se puede apreciar la parroquia y gran parte de la ciudad de Cuenca.

SÍNTESIS

La Cabecera Parroquial de Baños está delimitada en gran parte por una barrera natural formada por vegetación, uno de los límites que fracciona la cabecera parroquial.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES



CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

En Baños las hosterías son los centros a los que la población acude tanto de la cabecera como fuera de ella.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

En estas calles se encuentran pequeños comercios que abastecen a los habitantes y a los visitantes de los balnearios aledaños.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Generan gran concentración en determinados horas del día, sobre todo en la entrada y salida a los centros educativos.

PARQUES

El único parque que se encuentra en Baños no cuenta con mobiliario urbano. Es usado como parqueadero para los vehículos del Sindicato de choferes de lugar.

ESQUINAS

Concentración de personas en especial los usuarios del sistema de transporte público.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

A lo largo de la Av. Ricardo Durán se desarrollan diversas actividades comerciales como financieras y de transporte, esta vía cuenta con un alto flujo tanto peatonal como vehicular.

PLAZAS

Aquí se desarrollan diversas actividades sociales de los habitantes. En las festividades de la parroquia y se desarrollan todas las actividades sociales.

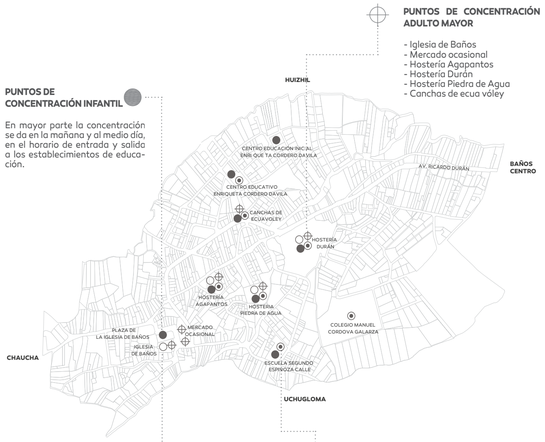
MIRADOR

Desde este lugar conocido como la loma de las Herviderasse puede apreciar casi en su totalidad el centro parroquial y parte de la ciudad de Cuenca.

SÍNTESIS

Se identifica un déficit de espacios públicos. La mayor parte de equipamientos que existen son de carácter privado, a los mismos que acuden en su mayoría personas que no pertenecen al sector.

ACTIVIDAD SOCIAL



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

- Iglesia de Baños
- Mercado ocasional
- Hostería Agapantos
- Hostería Durán
- Hostería Piedra de Agua
- Canchas de ecua vóley

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

En mayor parte la concentración se da en la mañana y al medio día, en el horario de entrada y salida a los establecimientos de educación.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Se los realiza en los centros educativos y en actividades deportivas en el sector.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

- Canchas de ecua vóley
- Iglesia de Baños.
- Hostería Agapantos
- Hostería Durán
- Hostería Piedra de Agua

SÍNTESIS

La concentración de la población del sector se encuentra en su mayoría en concordancia con los atractores territoriales y no existen espacios públicos destinados para las actividades.

MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO SECUNDARIO

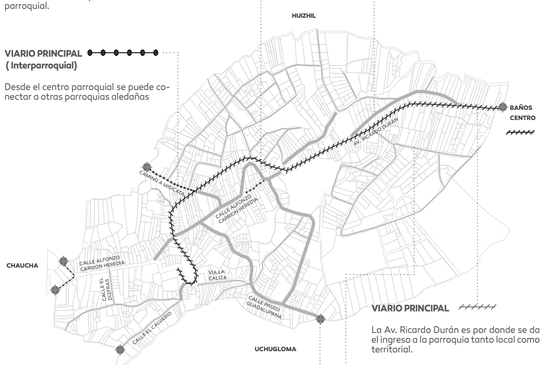
Enlaza a la vía principal de la Cabecera Parroquial, casi en su totalidad son de asfalto

VIARIO PEATONAL

Esta es la única vía peatonal del centro parroquial.

VIARIO PRINCIPAL (Interparroquial)

Desde el centro parroquial se puede conectar a otras parroquias aledañas



PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Nos permite el ingreso al Centro Parroquial desde distintos lugares.

VIARIO LOCAL

Principalmente se usa para el ingreso a las viviendas de los habitantes del Centro Parroquial.

VIARIO PRINCIPAL

La Av. Ricardo Durán es por donde se da el ingreso a la parroquia tanto local como territorial.

SÍNTESIS

El sistema vial para la movilidad motorizada en la Cabecera Parroquial es deficiente en cuanto a la funcionalidad y estado, y la mayor parte de las vías son de tierra.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

PUERTAS PEATONAL PRINCIPAL

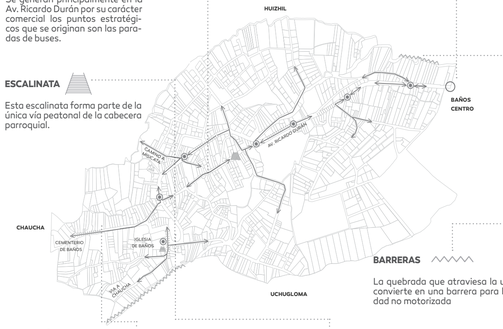
Es el lugar de ingreso peatonal a la cabecera parroquial, ubicada al este de la unidad

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Se generan principalmente en la Av. Ricardo Durán por su carácter comercial los puntos estratégicos que se originan son las paradas de buses.

ESCALINATA

Esta escalinata forma parte de la única vía peatonal de la cabecera parroquial.



BARRERAS

La quebrada que atraviesa la unidad se convierte en una barrera para la movilidad no motorizada

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Zonas de estancia temporal ya sea en paradas de buses o en los lugares de comercio que se encuentran aledaños a la vía.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

En este sector las paradas de buses son los principales puntos de concentración peatonal.

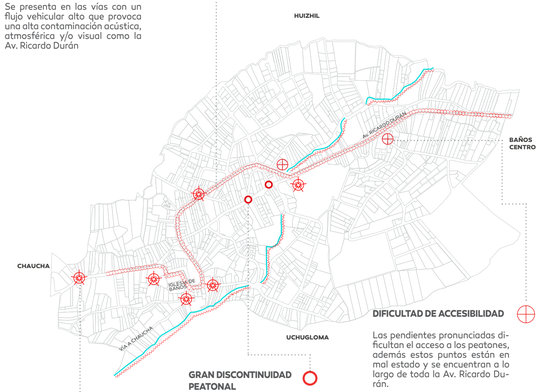
SÍNTESIS

La concentración peatonal se marca claramente en las paradas de buses, de estos puntos generan flujos peatonales los que conducen a los alrededores de la cabecera parroquial.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Se presenta en las vías con un flujo vehicular alto que provoca una alta contaminación acústica, atmosférica y/o visual como la Av. Ricardo Durán



ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

El inapropiado diseño ocasiona que exista una atracción de vehículos en estas intersecciones. En este caso particular en la intersección de la Av. Ricardo Durán y el Camino a Misicata produce una congestión por el gran flujo de vehículos que transitan por estas dos vías.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Las personas con discapacidad no pueden acceder a este lugar por existir escalinatas que dificultan transitar con normalidad.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

Las pendientes pronunciadas dificultan el acceso a los peatones, además estos puntos están en mal estado y se encuentran a lo largo de toda la Av. Ricardo Durán.

SÍNTESIS

Los problemas funcionales son apreciados con facilidad, en general la accesibilidad, la funcionalidad, calidad ambiental son deficientes y notables a lo largo de toda la cabecera parroquial.

PROBLEMAS ESPACIALES

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

En toda la Cabecera Parroquial no existen una parada de bus en buen estado, inclusive algunas son un peligro para los habitantes.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

En la mayoria de las vias a excepción de la Av.Ricardo Durán son de tierra por lo que no cuentan con el espacio para el uso peatonal.
Solo unos pequeños tramos de la Av. Ricardo Durán tienen espacio para los peatones pero no están en condiciones para su uso.



CALLES POCO AMABLE

Casi la totalidad del sistema vial presenta calles poco amables debido al mal estado de las mismas.

SÍNTESIS

Las vías con espacio insuficiente y mal acondicionadas han afectado el desarrollo de transporte peatonal debido a la falta de seguridad que éstas otorgan, dando paso a un incremento del uso del vehículo.

SAN JOAQUÍN



La cabecera Parroquial de San Joaquín, se ubica al Suroeste de la ciudad, conectado por medio de dos ejes con la ciudad de Cuenca: la Av. Ordoñez Lasso y la Av. Enrique Arizaga Toral que son vías de salida hacia la parte costanera del país. Se caracteriza por poseer grandes extensiones de uso de suelo agrícola, que abastecen de productos como verduras y vegetales a la ciudad. También es una zona que atrae al turismo por su gastronomía, cultura y tradiciones, que aún se conservan.

Su estructura interna está definida por la Plaza de San Joaquín como punto central, en donde se desarrollan todas las actividades comunales de la parroquia, alrededor se ubican edificaciones representativas como la Iglesia de San Joaquín y viviendas vernáculas propias del lugar.

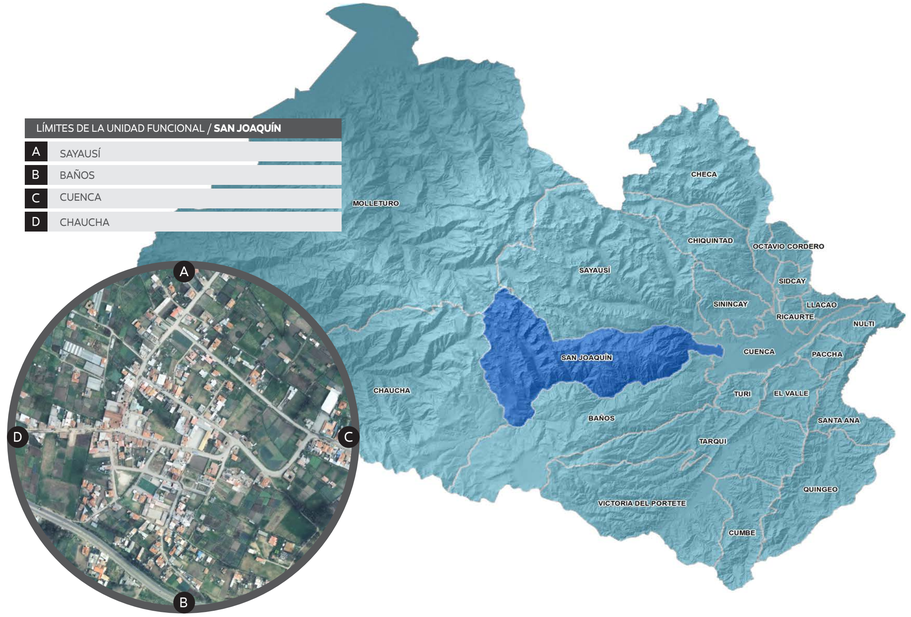
En cuanto a equipamientos y espacios públicos, son de tipo cultural, educativo, bienestar social, recreacional, de culto, funerarios y de salud. La cancha y parque de San Joaquín, se encuentra en mal estado, carecen de mobiliario y no poseen condiciones óptimas para su uso.

El problema principal que presenta el sector es la deficiente estructura vial, no posee el espacio suficiente, ni condiciones adecuadas para la circulación peatonal. Sus calles de tierra, en estado decadente generan dificultad para acceder a una gran cantidad de predios e impiden la circulación de personas con movilidad reducida debido al agrietamiento de la vía.

La falta de atención del espacio público y de las vías del sector, se puede observar fácilmente. No existe un registro completo de las vías ni señalización adecuada y la gran cantidad de chaquiñanes, dificulta la movilidad en la zona.

LÍMITES DE LA UNIDAD FUNCIONAL / SAN JOAQUÍN

A	SAYAUSÍ
B	BAÑOS
C	CUENCA
D	CHAUCHA







LÍMITES E IDENTIDAD

LIMITE TOPOGRÁFICA

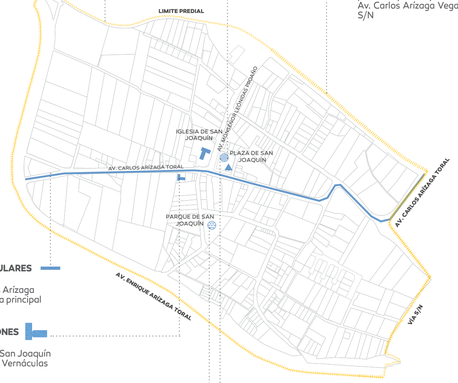
Se presenta una pendiente del terreno superior al 30% en la parte sur y un deslinde predial en la parte norte

MONUMENTOS

En la plaza se encuentra el monumento al agua

LIMITE VIAL

Av. Enrique Arízaga Toral en la parte sur y oeste y al este con la Av. Carlos Arízaga Vega y Vías S/N



VÍAS SINGULARES

- Av. Carlos Arízaga
- Vía interna principal

EDIFICACIONES

- Iglesia de San Joaquín
- Viviendas Vernáculas

PARQUES

Parque de San Joaquín en mal estado

PLAZAS

- Plaza de San Joaquín restaurada, centro del sector.

SÍNTESIS

La iglesia de San Joaquín es uno de los elementos que identifican al sector, se encuentra en la plaza principal donde convergen la mayoría de las actividades sociales y de recreación.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Centro de distribución Gran Sol

CENTROS ATRACTORES LOCALES

- Soccer City
- Iglesia de San Joaquín
- Plaza de San Joaquín
- Complejo Recreativo San Joaquín

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Vías S/N alrededor de la plaza



PARQUES

Parque de San Joaquín

ESQUINAS

Intersección de las 2 vías con comercio principal

PLAZAS

Plaza de San Joaquín, que es única plaza del sector y espacio público

CONCENTRACIÓN DE PEATONES

- Soccer City
- Iglesia de San Joaquín
- Plaza de San Joaquín
- Complejo Recreativo de San Joaquín

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

- Av. Carlos Arízaga Vega
- Av Monseñor Leónidas Proaño

SÍNTESIS

Como espacios públicos de la unidad fiuncional de San Joaquín se presentan la plaza central, el parque y la cancha junto a éste.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

- Iglesia de San Joaquín, actividad religiosa
- Plaza actividad social y descanso

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

-Iglesia, a la cual asisten para el Catecismo.
-Plaza, para el desarrollo de actividades recreativas -Escuelas María Arízaga y General Antonio Farfán
-Parque de San Joaquín, de manera esporádica.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

En Soccer City debido al desarrollo de actividades deportivas.
-En la iglesia de San Joaquín por actividades de carácter religioso como el catecismo
-La Plaza Central - Complejo Deportivo de San Joaquín actividades deportivas
-Parque de San Joaquín presencia esporádica

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTA

Al igual que los espacios donde se concentra la población joven, se puede observar la presencia de la adulta que desarrollan actividades deportivas (Soccer City y complejo deportivo), religiosas y comunitarias (iglesia) y sociales (plaza).

SÍNTESIS

La Iglesia y la Plaza de San Joaquín son los centros principales de concentración de la población tanto joven, adulta, adulta mayor como infantil.

MOVILIDAD MOTORIZADA



VIARIO PRINCIPAL (Expreso)

Av. Enrique Arízaga Toral.

VIARIO SECUNDIARIO

Vías S/N de tierra en mal estado y vía Severo Espinoza

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

- Av. Monseñor Leónidas Proaño
- Av. Carlos Arízaga Vega este- oeste

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Puerta en:
- Av. Monseñor Leónidas Proaño
- Av. Carlos Arízaga Vega Este- Oeste

VIARIO PRINCIPAL (Interparroquial)

Av. Carlos Arízaga Vega
Av. Monseñor Leónidas Proaño

VIARIO PEATONAL

Vías peatonales, chaquiñanes

MOVILIDAD NO MOTORIZADA



FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Existen flujos en sentido norte-sur y este-oeste

PUERTAS PEATONAL PRINCIPAL

Localizadas en extremos de los principales flujos peatonales

BARRERAS

Vías S/N con bloqueo de:
- Portones
- Vehículos
- Garajes

ESCALINATAS

Escalinata S/N - Escalinata Antonio Farfán

PUNTO DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Mayor concentración de Peatones en la Plaza de San Joaquín

SÍNTESIS

El ingreso al sector se lo puede realizar mediante la vía Monseñor Leónidas Proaño conectando la parte oeste de la ciudad mediante la Av. Ordoñez Lasso, también al sur por la Vía Cuenca - Naranjal y la salida de Barabón mediante la Av. Carlos Arizaga Toral.

SÍNTESIS

Estas vías convergen en la plaza, que se convierte en el punto de concentración principal de la población propiciando la ocupación estancial por las actividades que posee.

PROBLEMAS FUNCIONALES



ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Centro de distribución con vehículos pesados de carga y descarga, canchas sintéticas: Soccer City y Complejo Deportivo.

BARRERAS

En vía S/N bloqueos de Vías con:
- Portones
- Bloqueo vehicular
- Obstrucción de garajes

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

- Av. Arízaga Toral Vega con problemas de smack y desechos en la escalinatas
- Cambio de piso en la vía Monseñor Leónidas Proaño
- Arrojo de aceites de vehículos en la vía Padre Fernando Vega.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Puerta Sur

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

Las pendientes pronunciadas dificultan el acceso a los peatones, además estos puntos están en mal estado y se encuentran a lo largo de toda la Av. Ricardo Durán.

PROBLEMAS ESPACIALES



ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

- Vías que no cuentan con veredas
-Vías de tierra con trasporte de vehículos

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

La totalidad de las paradas no cuentan con señalización, mobiliario y espacio suficiente.

CALLES POCO AMABLE

La totalidad de las vías son poco amables a los peatones con problemas como:
- Falta de iluminación
- Espacio de vereda inexistente
- Ancho de veredas insuficiente
– Bloqueos

LUGAR DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

El parque de San Joaquín, es uno de los mayores problemas del sector al ser utilizado como parqueadero impidiendo la utilización del parque y su deterioro, evitando su uso y generando que la población utilice espacios privados deportivos creando un problema social e impidiendo la relación de las personas en el espacio público.

SÍNTESIS

Los problemas funcionales se derivan del uso del vehículo, como la baja calidad ambiental sobre todo en la parte inferior por el gran flujo vehicular y el arrojo de basura hacia la calle.

SÍNTESIS

El mayor problema que se puede observar es la falta de espacio suficiente para la circulación de los peatones.

SAYAUSÍ



Esta unidad funcional corresponde a la cabecera parroquial de Sayausí, que se encuentra en la periferia de la ciudad de Cuenca. Su estructura se encuentra definida por el proceso de densificación a lo largo de una vía de ingreso a la ciudad, siendo la vía su principal atractor en donde los habitantes realizan todo tipo de actividades, generando un intenso movimiento peatonal y vehicular.

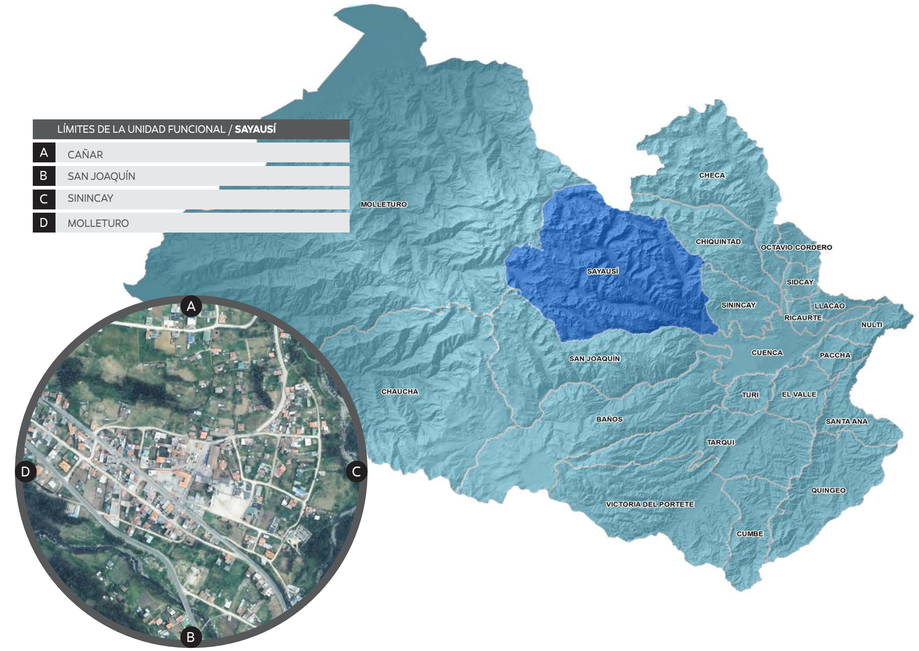
Cabe recalcar que la vía fue diseñada y trazada como una vía de ingreso y salida de la ciudad donde poco a poca por el crecimiento natural de la población y la falta de estudios, ha ocasionado el emplazamiento de la población a lo largo de esta generando varios problemas al sector.

Vías como la Av. Ordóñez Lasso que tiene o tenía un carácter de una vía arterial son absorbidas y trasladadas a otro nivel, categorizándose como una vía colectora y en tramos hasta local llena de flujos peatonales para los cuales no fue diseñada.

La vía Ordóñez Lasso concentra además del comercio, equipamientos de salud, educación y administración, ratificándola como un punto conflictivo caracterizado por una alta intensidad peatonal y vehicular, sin embargo es necesario para la población.

Existen espacios poco amables para el peatón, falta de equipamientos, falta de espacio público y una calidad ambiental baja; a esto se suma las paradas de buses mal acondicionadas y ubicadas que hace de Sayausí un lugar con muchas necesidades insatisfechas.

Con el tiempo esta situación hará que gran parte de su identidad que pertenece a la zona rural pierda su esencia, debido a la densificación indiscriminada de uso de suelo y los problemas que éstos conllevan.







LÍMITES E IDENTIDAD

BARRERAS NATURALES

Los límites naturales están comprendidos en su gran mayoría por lotes vacíos conformados por flora y fauna, en algunos casos conforman perfiles montañosos y en otro conformado por una puerta principal de entrada a la ciudad.

PARQUES

Existen dos parques significativos del lugar que se encuentran en un mal estado.



CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Son centros de relación inmediata con el sector.

LIMITE VIARIO

Límites comprendidos por vías locales dentro del área de estudio, estas vías aún están en un estado de progreso y son vías de tierra y sin nombre.

VÍAS SINGULARES

Es una vía importante del sector ya que le da un sentido de identidad, esta vía en primer plano es la Av. Ordóñez Lasso.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

Son los límites comprendidos por ríos de un caudal muy considerable, que marcan mucho el sector estudiado.

EDIFICACIONES

La iglesia de la cabecera parroquial de Sayausí, se considera como un hito que da identidad al sector, congrega a la población los días domingos en la que se celebran las misas.

PLAZAS

Carece totalmente de una plaza en cuanto al concepto de un lugar para el uso y disfrute del peatón se refiere.

SÍNTESIS

La mayoría de límites en el sector están conformados por el río y sus riberas, también existe límites de perfiles montañosos ya que el sector se encuentra ubicado en una parte muy alejada.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Solo existen dos instituciones que podrían ser consideradas atractores urbanos como son Ecuacerámica y la Cooperativa JEP, los puntos focales que sirven para la movilización del comercio dentro de la zona estudiada y zonas cercanas a ella.

CANCHAS

Las canchas están deterioradas, sin embargo son muy importantes ya que aquí se realizan los actividades deportivas y muy necesarias para los habitantes del sector.



ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Se encuentran áreas verdes por los límites de protección de ríos como el Río Tomebamba y un río sin nombre por la parte oeste.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Constituyen centralidades urbanas que concentren grandes flujos peatonales, en este caso la Av. Ordóñez Lasso en la que se emplazan varios comercios que atraen gran cantidad de población.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

La vía García Moreno es una vía donde el pequeño comercio refuerza el tejido social de los barrios, induce a la peatonalización y reduce desplazamientos motorizados a comercios alejados.

PLAZAS

La plaza carece de mobiliario para el uso adecuado, de la misma, ya que solo cuenta con una glorieta que está en pésimo estado.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Hace referencia a los equipamientos y servicios tales como institutos, consultorios, ferreterías, centros bancarios y tiendas de productos de aprovisionamiento menor afines a la vivienda; que atraen flujos desde el propio barrio o sus proximidades

SÍNTESIS

Los centros atractores locales satisfacen las necesidades de la población, éstos son tiendas de abastos y tiendas de productos de aprovisionamiento, la mayoría ubicadas en el núcleo del sector.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Los puntos de concentración se encuentran en la Escuela Cornelio Ruiloba Sánchez y en la escuela Fray Gaspar de Carvajal, principalmente en horas de recesos y salidas de los estudiantes.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Estos puntos de concentración son una parada de taxis que atrae a población adulta y una cancha de tierra que es utilizada en su mayoría los fines de semana.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

La población joven se congrega en el Colegio Javeriano el cual abarca la mayoría de estudiantes del sector.

SÍNTESIS

La mayor cantidad de concentración para la población adulta se presenta en la estación de taxis y camionetas, la población infantil y joven en instituciones educativas

MOVILIDAD MOTORIZADA

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Los principales son los siguientes: Intersección entre la Av. Ordóñez Lasso y la Vía a San Joaquín; intersección entre la Av. Ordóñez Lasso y calle Bella Vista; ambos puntos representan un peligro para el peatón, que los percibe además como discontinuidades o fronteras que atentan contra la población.

VIARIO LOCAL

El principal tráfico del viario local procede de otros puntos de la unidad funcional o de su entorno inmediato; aunque también son importantes aquellos que llegan de puntos más lejanos y que van en busca de aparcamiento.

VIARIO SECUNDARIO

La Av. Ordóñez Lasso se considera como una vía colectora ya que recoge el flujo vehicular de las vías locales. Cuenta con pequeños espacios para la circulación peatonal, usados también para el aparcamiento de vehículos.



PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Se considera una intersección entre una vía perimetral y una vía interna, su frecuencia impide largos recorridos desentendidos del cruce con vehículos. Existen varias entradas para el vehículo las tres más importantes son las que se encuentran en la periferia de los límites ya que comunican a la unidad barrial de Sayausí con el resto de la población.

VIARIO PRINCIPAL

La vía a San Joaquín recepta diferente tipo de tráfico vehicular que por lo general circula a altas velocidades, el cual procede de otros puntos más lejanos de la ciudad que están de paso por la zona hacia otros destinos mucho más lejanos.

VIARIO PEATONAL

Existen dos vías de este tipo que actualmente están siendo absorbidas por los predios aledaños a éstas.

SÍNTESIS

Las condiciones que presentan los nodos de la red principal, dificultan la movilidad y las actividades comerciales de la población.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Son los puntos donde ocurren las máximas intensidades de flujos peatonales para acceder a los barrios. Estos puntos suelen ser lugares de encuentro social, estratégicos para la mejora de la visibilidad y accesibilidad al barrio.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Es la huella más significativa por el que transcurren todos los días una cantidad importante de peatones, vías por las cuales ocurren las mayores transiciones peatonales del sector; todas estas vías no están diseñadas para el uso como tal del peatón ya que son de tierra y cuentan con una sección sin veredas, destinadas a un uso para el vehicular.



OCUPACIÓN ESTANCIAL

Este espacio se da fundamentalmente en la Av. Ordóñez Lasso que es una vía con comercio afín a la vivienda, donde las personas ocupan el lugar de una manera rápida pero que siempre están presentes.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Estos son lugares como paradas de transporte pública, cruces con gran intensidad peatonal y puertas de colegios. Con grandes oportunidades para el intercambio social. Dentro de estos puntos encontramos paradas de buses donde existe una gran variedad de personas acumuladas esperando su transporte; y no se encuentra bien equipada.

SÍNTESIS

Otros puntos de concentración, son las canchas de uso público que tiene el sector donde se concentran personas jóvenes y una esquina conflictiva donde existe una variedad de comercio.

PROBLEMAS FUNCIONALES

GRAN DISCONTINUIDAD MENOR

Su frecuencia dificulta el tránsito peatonal a lo largo de avenidas y calles principales debido a la preferencia para el tráfico vehicular y el estado del pavimento.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

Dificultad de acceso para personas mayores o con discapacidades ya que la gran mayoría son vías de tierra y en pendiente por la topografía del sector y se les hace casi imposible transitar por las vías.



BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Todos estos espacios no han sido tratados, pues se evidencia la falta de la capa de rodadura, así como de aceras. Todas las edificaciones obstaculizan la visual y no poseen una calidad arquitectónica.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Intersecciones de la red principal de tráfico motorizado que dificultan de manera puntual el tránsito peatonal entre zonas de los mismos (ausencia de paso de peatones y/o semáforos).

SÍNTESIS

Todos los problemas funcionales del sector tienen que ver con la baja calidad de infraestructura vial que presenta, porque las vías no cumplen con requisitos óptimos para un funcionamiento correcto.

PROBLEMAS ESPACIALES

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Existen muchas paradas de trasporte público, pero todas ellas carecen de un equipamiento correcto para su funcionamiento, no tiene bancas, un techo de cobertura contra cambios climáticos, una posible información de rutas, etc.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

En este sector todas las vías locales y colectoras tienen ese carácter de ser vías con espacio peatonal insuficiente ya que todas estas vías son de tierra y no cuentan con veredas o algún espacio determinado solo para el uso del peatón.



CALLES POCO AMABLE

Las vías poco amables se refieren a las que no están concebidas correctamente, para este caso la Av. Ordóñez Lasso es una vía poco amable porque en ella existen una gran falta de mantenimiento, una falta de planificación de la vía y una cantidad innumerable de comercio lo que hace que la vía sea de mucho tránsito.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Estos lugares son espacios que por el descuido de las autoridades, y de las personas que la habitan se han venido deteriorando a tal punto que son espacios de muy mala calidad y que por el déficit de los mismos se siguen ocupado en esas precarias condiciones.

SÍNTESIS

No existe espacio peatonal en la mayor parte de las vías, generando peligro para los peatones, así como espacios poco amables.

SININCAY



La cabecera parroquial de Sinincay se encuentra al noreste de la ciudad conectando a la misma con Racar. En la cabecera destaca la presencia de fábricas de ladrillo, siendo estos elementos atractores que generan una gran influencia a nivel local.

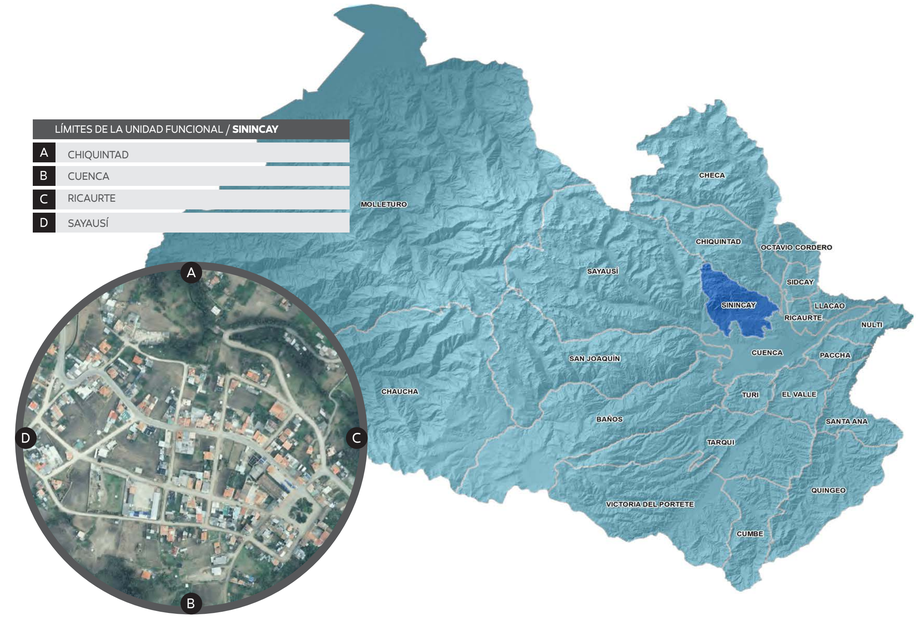
La cabecera parroquial se encuentra conformada por los barrios, Rosas Pampa, Daniel Cordero y Pampas de Rosas donde se propician actividades de recreación, ocio y comercio, con una importante dinámica peatonal, que capta gran cantidad de transeúntes de los sectores aledaños.

Sin embargo, al ser éste un importante punto de confluencia económica para centros poblados cercanos, Sinincay no proporciona las condiciones óptimas para el desarrollo de dichas actividades, puesto que sus accesos, vías y equipamientos se hallan deteriorados, ya sea por la falta de mantenimiento o por la falta de conclusión en los trabajos realizados.

A esto se suma un espacio peatonal insuficiente que genera dificultad de accesibilidad y gran discontinuidad peatonal, debido a la falta de delimitación entre lo publico y lo privado, impidiendo que se dejen espacios para la construcción de aceras, quedando las edificaciones cerca de la calzada.

Dentro del sector existen varios equipamientos, entre éstos los educativos, en los que se observa un gran flujo peatonal tanto de niños como de jóvenes. Así también equipamientos de salud, pago de servicios de agua potable y energía eléctrica.

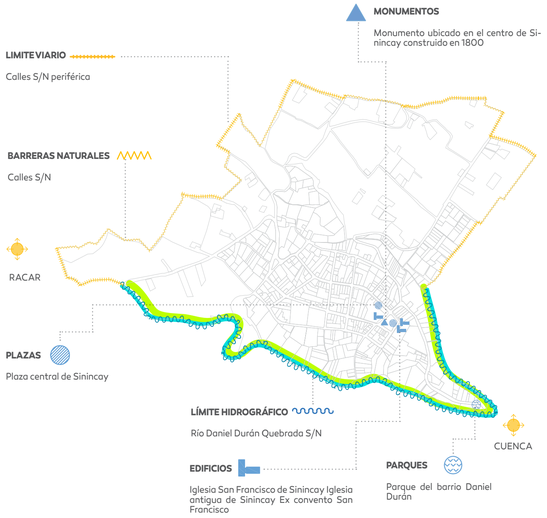
Esta cabecera parroquial tiene gran deficiencia de espacios verdes, espacios de recreación, y la mayoría de las paradas de bus se encuentran deterioradas y no cuentan con la infraestructura necesaria para su adecuado uso por parte de los peatones.







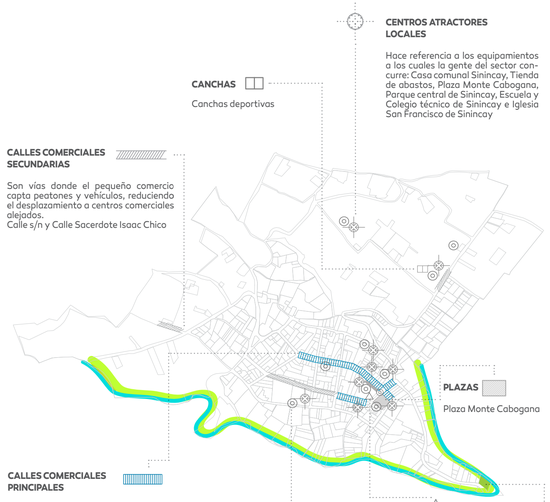
LÍMITES E IDENTIDAD



SÍNTESIS

En el sector sin duda alguna un referente de identidad es la iglesia de San Francisco de Sinincay debido a que es la única en el perímetro.

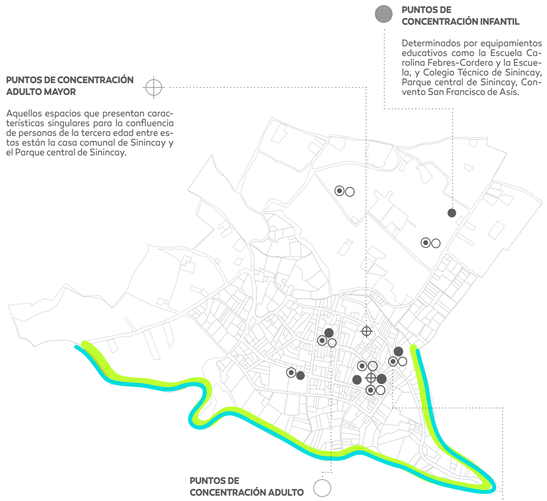
ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES



SÍNTESIS

El espacio público se constituye con equipamientos en malas condiciones por lo que no se pueden utilizar en su totalidad.

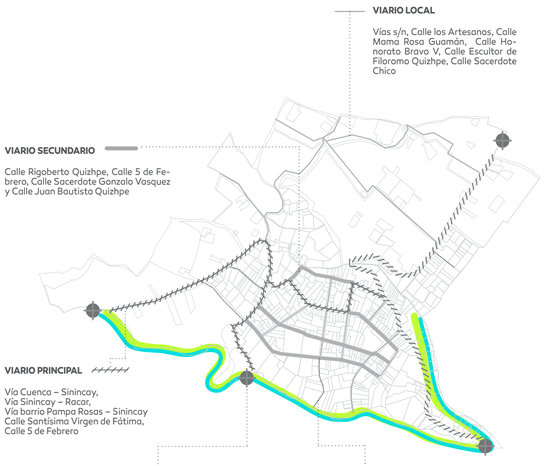
ACTIVIDAD SOCIAL



SÍNTESIS

La mayor concentración que se pudo observar dentro del sector se ubica en las unidades educativas debido a que son los únicos equipamientos de este tipo que se encuentran en la zona.

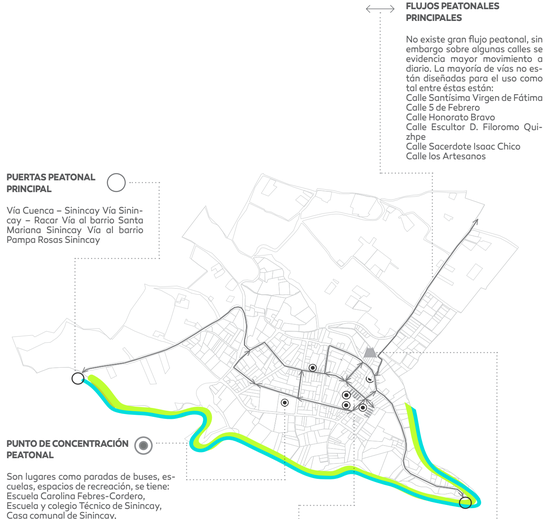
MOVILIDAD MOTORIZADA



SÍNTESIS

Sinincay cuenta con vías de carácter local y colector; la mayoría de éstas se encuentran al sur de la zona.

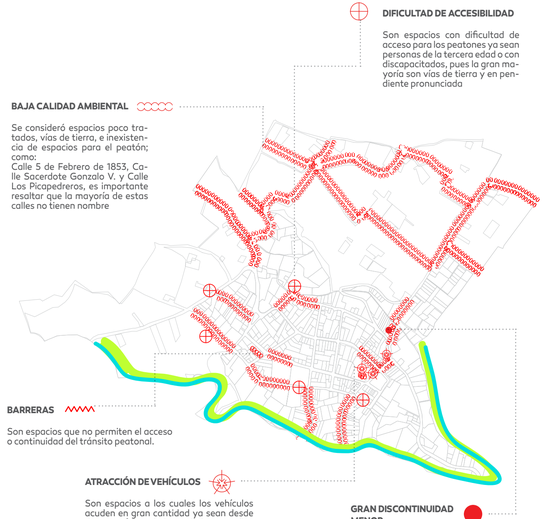
MOVILIDAD NO MOTORIZADA



SÍNTESIS

Los flujos peatonales se encuentran entorno a puntos de concentración de la población, ya sea en las zona comerciales, equipamientos o en paradas de buses.

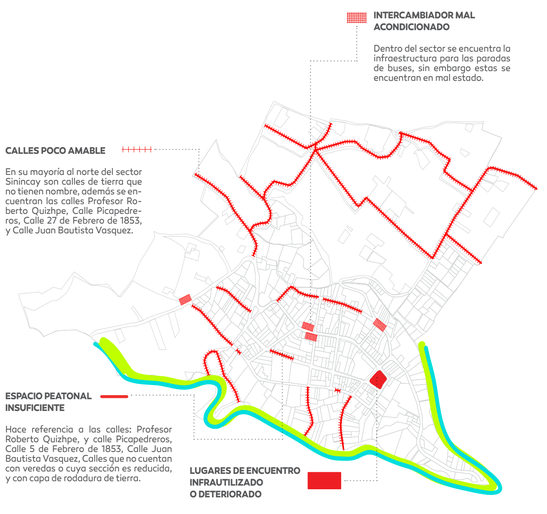
PROBLEMAS FUNCIONALES



SÍNTESIS

El mayor problema que presenta el sector es la falta de espacio para la circulación de peatones, debido a que las vías no cuentan con aceras y si las tienen estas se encuentran en mal estado.

PROBLEMAS ESPACIALES



SÍNTESIS

La mayoría de los problemas espaciales ocurre por la presencia de vías mal acondicionas, sin capa de rodadura y el espacio para los peatones, con pendientes muy pronunciadas.

CHIQUINTAD

La cabecera parroquial de Chiquintad, considerada como la principal unidad funcional del la parroquia; se encuentra ubicada la norte del cantón Cuenca. Con una baja densificación en el área central se constituye como una generadora de viajes con destino principal en la Ciudad de Cuenca.

Su ubicación en relación a la planta hidroeléctrica de labrados la define como una zona de paso, que se ve dividida por la vía Ochoa León Chiquintad.

El viario interior que sirve a la población residente, es de características locales con secciones que fluctúan entre seis y diez metros con capa de rodadura compuesta en su mayoría por lastre , siendo la única vía que permite la conexión con Cuenca la vía Ochoa León - Chiquintad, que se encuentra en buen estado con pavimentación flexible y señalizada vertical y horizontalmente en el tramo que atraviesa la cabecera

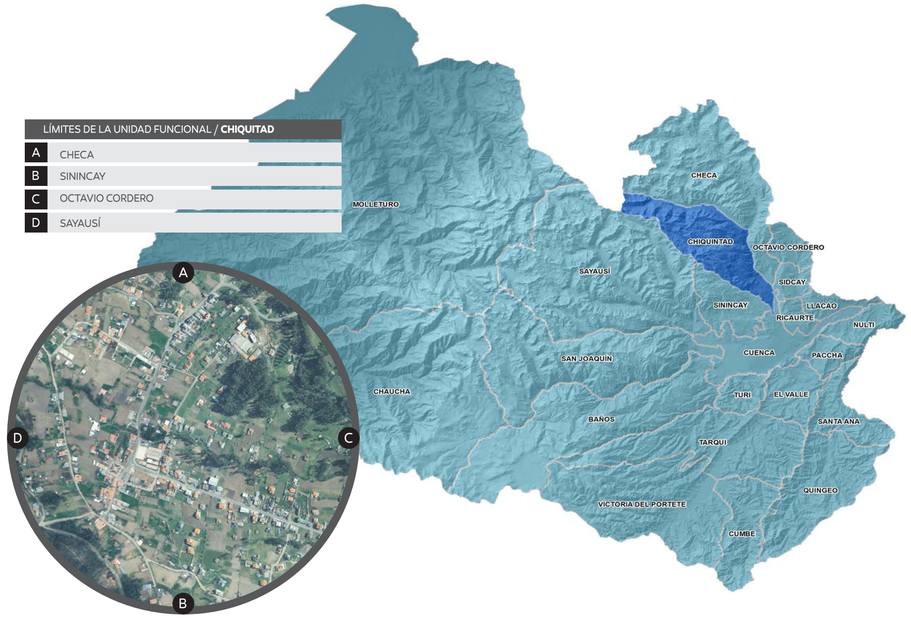
La movilidad interior se da prioritariamente a pie y no se observa el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Las relaciones de movilidad con Cuenca y otras cabeceras parroquiales próximas como Checa y Ricaurte se resuelven a través del sistema urbano de transporte público que tiene como punto de inicio de ruta el sector de la Iglesia de San Marcial. El sistema de transporte comercial también brinda servicio al sector con una importante demanda de carga pequeña y media.

Las zonas de mayor afluencia peatonal están alrededor de la Unidad Educativa de Chiquintad y del Parque central alrededor del cual se ubican los principales servicios tanto públicos como privados.



LÍMITES DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **CHIQUITAD**	
A	CHECA
B	SININCAY
C	OCTAVIO CORDERO
D	SAYAUSÍ







LÍMITES E IDENTIDAD

BARRERAS NATURALES

Conformado por elementos vegetales

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Los principales centros atractores de ésta unidad funcional son las unidades de Sayausi, Sinincay y Checa



EDIFICIOS

Las edificaciones más sobresalientes de la zona funcional, son la Iglesia de San Marcial y el edificio en donde funciona la Junta Parroquial y la Biblioteca en terminos generales las edificaciones existentes son de carácter modesto en relación a otras cabeceras parroquiales.

PLAZAS

La Plaza Central, está localizada en el corazón mismo del Centro Parroquial de Chiquintad sobre ella se han erguido el monumento a la Chola a manera de reconocimiento a las mujeres que por su vestimenta típica (pollera,blusones, candangas y sombrero) representan a la población del sector.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

Al oeste del centro Parroquial se indentifica la quebrada.

SÍNTESIS

Los límites de la unidad funcional no coinciden con piezas importantes del viario inter cantonal y rural del Cantón Cuenca, sino con elementos vegetales hacia el norte

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

A lo largo de la Vía Ochoa León - Chiquintad, en tramos bastante distanciados entre si y cortos en longitud se presentan pequeños comercios de índole de provisión de productos y servicios (tiendas de víveres, bazares, papelerías y farmacias)

PLAZA

La Plaza Central es la de mayor importancia del Centro Parroquial, no presenta espacios verdes y su extensión es bastante pequeña.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Las instalaciones de la Junta Parroquial (trámites administrativos), la Iglesia y la Plaza Central (zonas estanciales), son los lugares de mayor atracción de residentes de la Caberera Parroquial.

CANCHAS

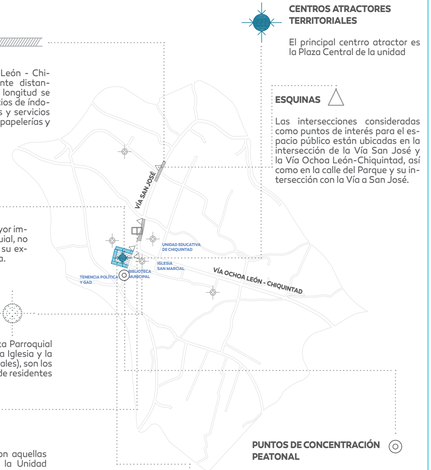
Las de mayor relevancia son aquellas ubicadas en el interior de la Unidad Educativa de Chiquintad.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

El principal centro atractor es la Plaza Central de la unidad

ESQUINAS

Las intersecciones consideradas como puntos de interés para el espacio público están ubicadas en la intersección de la Vía San José y la Vía Ochoa León-Chiquintad, así como en la calle del Parque y su intersección con la Vía a San José.



CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

La Vía a San José, la calle del Parque y el tramo de la Vía Ochoa León- Chiquintad entre la Iglesia y la quebrada, son los ejes que presentan mayor demanda comercial.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

La Plaza Central, y la Iglesia de San Marcial son las zonas de mayor concentración en el Centro parroquial de Chiquintad. Su proximidad a la Unidad Educativa así como a las paradas de transporte en bus y en transporte comercial generan una interesante demanda de viajes peatonales de transito así como estadía en el área.

SÍNTESIS

En la unidad funcional no se identifican áreas verdes que propicien actividades de ocio y recreación, por lo que son reemplazadas por otros espacios.

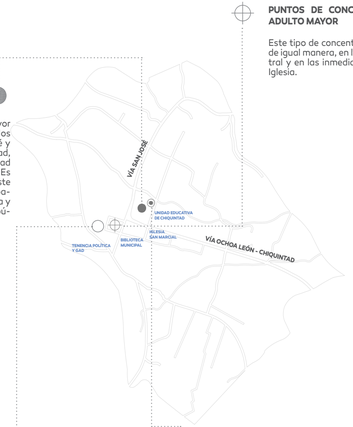
ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Este tipo de concentración se da de igual manera, en la Plaza Central y en las inmediaciones de la Iglesia.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Básicamente los puntos de mayor concentración son los ubicados a lo largo de las Vía a San José y Vía a Ochoa León- Chiquintad, en donde se emplazan la Unidad Educativa y la Plaza Central. Es importante hacer notar que este grupo poblacional no posee espacios adecuados para su estancia y recreación dentro del espacio público de la unidad funcional.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

En tanto que la concentración de adultos se da en la Plaza Central y en las inmediaciones de la Iglesia.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Se observa una mayor presencia de jóvenes a lo largo de la Vía a Ochoa León-Chiquintad, y en la unidad educativa

SÍNTESIS

Las mayores concentraciones poblacionales están presentes en la Vía a Ochoa León-Chiquintad y en la Plaza Central de la unidad funcional.

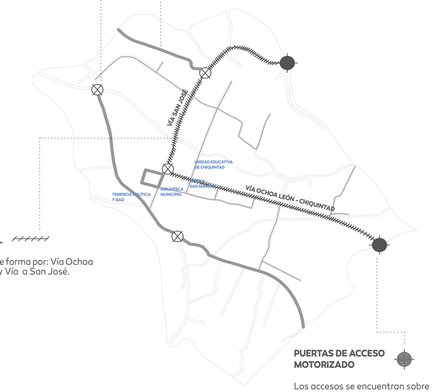
MOVILIDAD MOTORIZADA

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Los principales nodos se encuentran en la intersección de la Vía Ochoa León-Chiquintad con :la Vía a San José, y la con la Calle paralela a la Quebrada, que bordea la Unidad Educativa de Chiquintad.

VIARIO SECUNDARIO

Está conformado por el resto del viario apertuado que no posee denominación exacta o nomenclatura.



VIARIO PRINCIPAL

El viario principal se forma por: Vía Ochoa León-Chiquintad y Vía a San José.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Los accesos se encuentran sobre la Vía Ochoa León- Chiquintad.

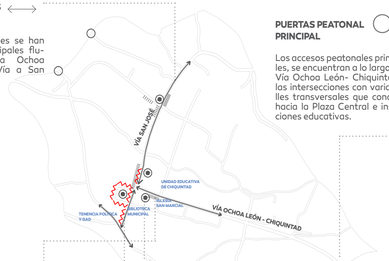
SÍNTESIS

La actividad motorizada se desarrolla a lo largo de la Vía Ochoa León-Chiquintad y la Vía a San José principalmente por el caracter que poseen.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

En las siguientes calles se han identificado los principales flujos peatonales: Vía Ochoa León-Chiquintad y Vía a San José.



PUERTAS PEATONAL PRINCIPAL

Los accesos peatonales principales, se encuentran a lo largo de la Vía Ochoa León- Chiquintad en las intersecciones con varias calles transversales que conducen hacia la Plaza Central e instituciones educativas.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Se identificaron zonas estanciales como, la parada de transporte público en bus ubicado a un costado de la Iglesia San Marcial en la Vía Ochoa León-Chiquintad.

BARRERAS

La quebrada que atraviesa se convierte en una barrera para la movilidad no motorizada, al igual que las calles alrededor de la plaza

PUNTO DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

En este sector las paradas de buses son los principales puntos de concentración peatonal.

SÍNTESIS

A pesar que parte la vía Ochoa León-Chiquintad se presenta como barrera que limita la circulación, es donde se presenta el principal flujo peatonal.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Las altas velocidades de circulación en el tránsito de la vía Ochoa León-Chiquintad, a más de la falta de aceras en todo el viario que hagan fáciles y seguros los desplazamientos a pie, se han considerado las causas principales de la baja calidad ambiental en la unidad funcional.

BARRERAS

El viario principal y el puente sobre la quebrada, son las barreras que impiden la facilidad de circulación especialmente peatonal.



DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.

Ninguno de los tramos del sistema viario presenta garantías de seguridad, ni facilidades de circulación para este grupo de usuarios vulnerables de la vía, al no contar con aceras o pasarelas adecuadas para tal fin, por tanto a las personas con movilidad reducida así como peatones circulan obligadamente por la calzada de la vía expuestos a potenciales accidentes.
Unicamente en el atrio de la Iglesia de San Marcial se han realizado intervenciones que han conformado rampas de acceso para los grupos vulnerables; sin embargo el recorrido previo al acceso a la edificación no se encuentra resuelto.

DISCONTINUIDAD PEATONALES

Se producen específicamente en la vía Ocha León - Chiquintad (puente) y en la calle del Parque en donde se presenta desniveles en relación a las edificaciones emplazadas alrededor.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Los mayores atractores vehiculares son: la Plaza Central, la Iglesia de San Marcial y las Unidades Educativas, y en menor escala las instalaciones del GAD Parroquial de Chiquintad y los servicios asociados a ellas como la Biblioteca y la Junta de Agua.

SÍNTESIS

Los altos flujos vehiculares, las discontinuidades y la gran cantidad de atractores vehiculares son los principales problemas funcionales de la unidad.

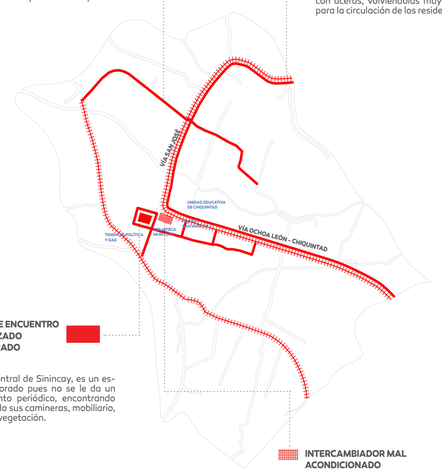
PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

En los costados de todas las vías se evidencia este problema al no existir aceras para la circulación y estancia de peatones.

CALLES POCO AMABLE

Existen varias calles del viario secundario que al momento no cuentan con capa de rodadura asfáltica u hormigón, tampoco con aceras, volviéndolas muy inseguras para la circulación de los residentes.



LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

El parque central de Sinincay, es un espacio deteriorado pues no se le da un mantenimiento periódico, encontrando en mal estado sus camineras, mobiliario, e incluso su vegetación.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

En general las paradas de transporte público en bus y en transporte comercial, no se encuentran acondicionados para tal fin, unicamente cuentan con señalización vertical y en el caso de la parada de bus se cuenta con una caseta en mal estado.

SÍNTESIS

La ausencia de aceras y la falta de material adecuado en las calles se han convertido en los mayores problemas funcionales de la unidad.

SIDCAY

La parroquia Sidcay pertenece al cantón Cuenca, ubicado al noreste de la ciudad de Cuenca a 12 kilómetros de distancia.

Esta parroquia rural se encuentra conformada por 18 comunidades, y su Cabecera Parroquial ha sido delimitada políticamente por una parte de la zona Centro Parroquial y una porción pequeña del territorio de la comunidad Pueblo Viejo.

En la parroquia Sidcay las actividades comerciales y productivas son bajas, sus habitantes prefieren desplazarse a otros sitios para realizar sus labores económicas y se está convirtiendo en una parroquia dormitorio donde gran parte de su población prefiere trabajar en la ciudad.

Por la migración y las mejores ofertas de trabajo en la ciudad ha disminuido considerablemente la población en la parroquia, ya no hay quien trabaje la tierra.

De los equipamientos de salud, que se emplazan en el lugar, el Sub Centro de Salud de San José es muy pequeño no satisface la demanda, no cuentan con el espacio físico suficiente.

La falta de equipamientos de bienestar social carecen en la zona, faltan centros infantiles en donde las madres puedan dejar a sus hijos cuando salen a trabajar, no hay lugares para los adultos mayores.

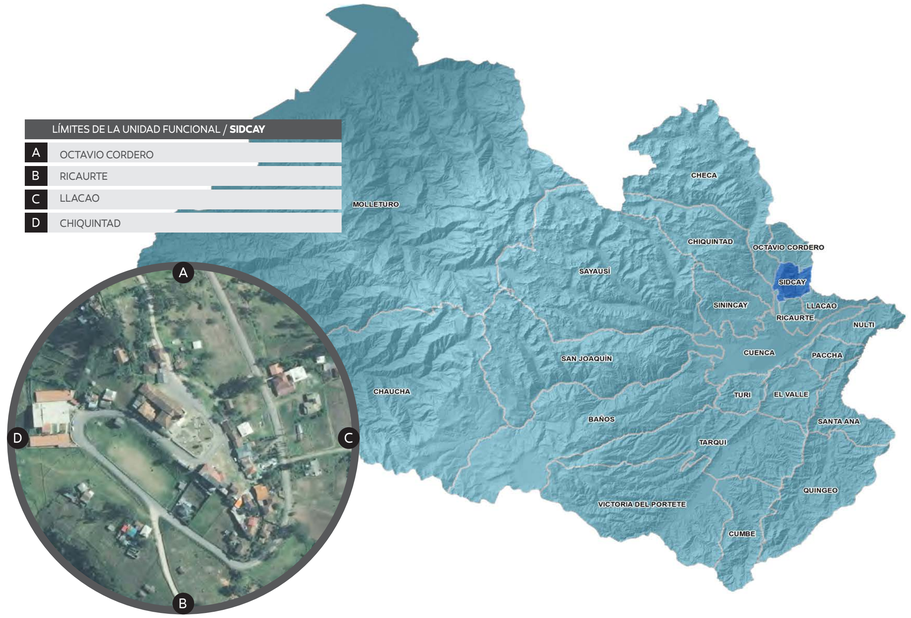
Otra deficiencia en la cabecera parroquial es la falta espacios recreativos para los jóvenes, actualmente aunque tienen una cancha de uso múltiple, la plaza central luce descuidada y no se la ha brindado el mantenimiento correspondiente.

La frecuencia del transporte público es muy limitado en la zona, a esto se suma la falta de coordinación con los horarios establecidos, así como las rutas.
La población percibe cierta inseguridad social, sintiéndose vulnerables ante la delincuencia, sus espacios urbanos carecen de alumbrado público.



LÍMITES DE LA UNIDAD FUNCIONAL / SIDCAY

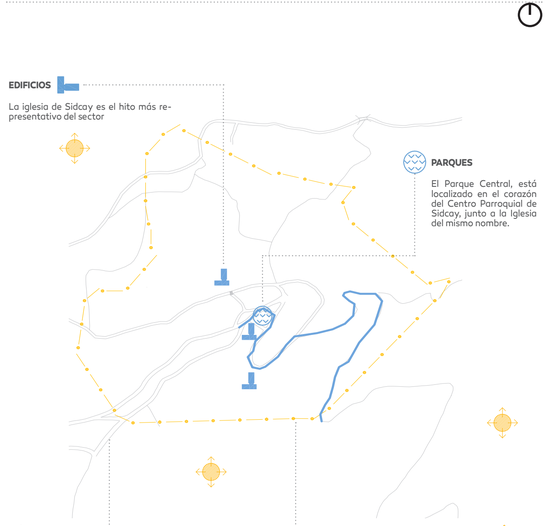
A	OCTAVIO CORDERO
B	RICAURTE
C	LLACAO
D	CHIQUINTAD







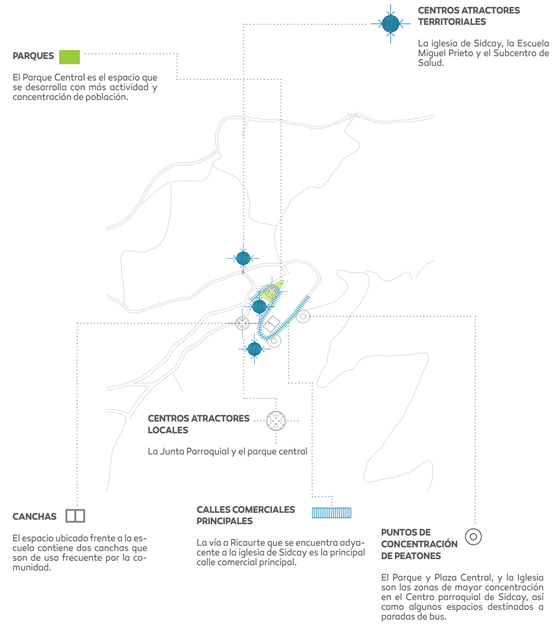
LÍMITES E IDENTIDAD



SÍNTESIS

Los límites de la unidad al norte el centro parroquial y la comunidad de Pueblo Viejo, al este Cristo Rey y el Guabo, al sur con San Pedro y la Caldera, y al oeste San José y el centro parroquial.

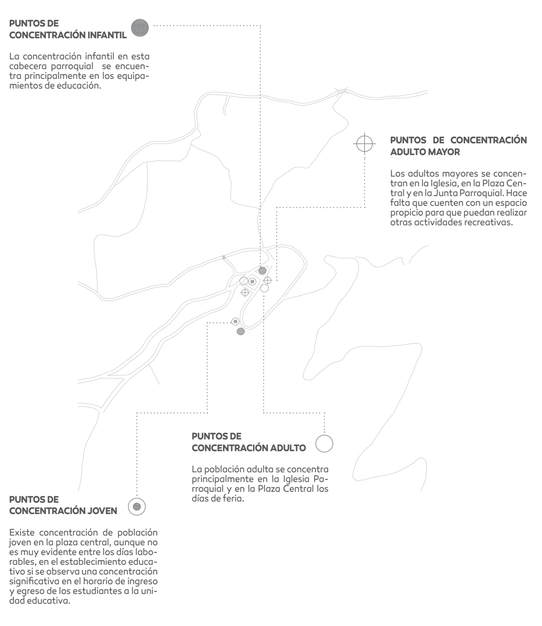
ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES



SÍNTESIS

La existencia de la iglesia de Sidcay y la Unidad Educativa, conforma un elemento de gran atracción para la población de la cabecera parroquial y sus comunidades aledañas,

ACTIVIDAD SOCIAL



SÍNTESIS

En la cabecera parroquial, la actividad social es casi imperceptible, pues no existen equipamientos y servicios que concentren actividades y generen dinámicas de desplazamientos.

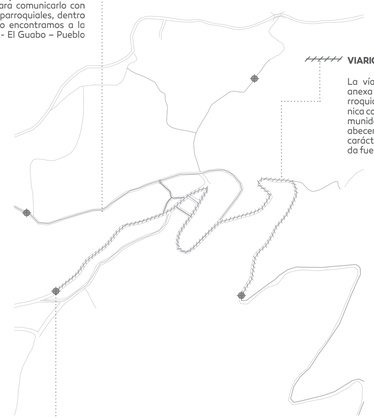
MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO SECUNDARIO

Conectan el flujo vehicular de las las locales para comunicarlo con las vías interparroquiales, dentro de este viario encontramos a la vía La Calera- El Guabo – Pueblo Viejo.

VIARIO PRINCIPAL

La vía la Calera-El Guabo, se anexa a la vía principal interparroquial hacia el sur que comunica con a otras parroquias y comunidades; intercomunica a la abecera parroquial, esta vía co el carácter de interparroquial queda fuera de la zona de estudio.



PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Las puertas de acceso o ingreso a la cabecera parroquial se ubican con el viario que conecta a las comunidades de Bibín, Pueblo Viejo, El Guabo, y La Calera.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

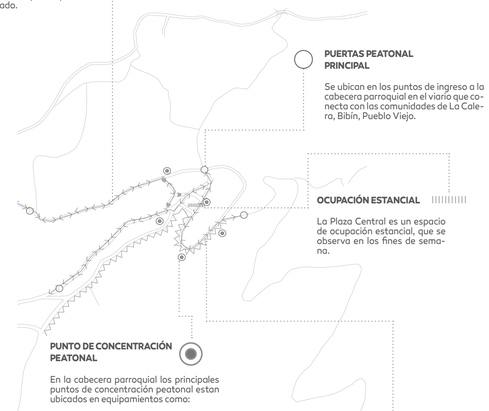
Un flujo considerable se observa en horarios específicos, es decir, para trasladarse a sus trabajos habituales y a las instituciones educativas, luego de estos horarios, la cabecera parroquial registra muy poco flujo, aunque se puede indicar que es mayor al flujo de habitantes que ocupan el vehículo privado.

PUERTAS PEATONAL PRINCIPAL

Se ubican en los puntos de ingreso a la cabecera parroquial en el viario que conecta con las comunidades de La Calera, Bibín, Pueblo Viejo.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

La Plaza Central es un espacio de ocupación estancial, que se observa en los fines de semana.



PUNTO DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

En la cabecera parroquial los principales puntos de concentración peatonal estan ubicados en equipamientos como:

- Iglesia parroquial
- Unidad Educativa
- Paradas de trasporte mixto
- Junta Parroquial
- Canchas
- Plaza Central

BARRERAS

Junto a la vía que bordea la plaza central y la unidad educativa dificulta el desplazamiento de los peatones, ya que por ubicarse estos equipamientos en una vía que conecta con otras comunidades, y aunque el flujo es moderado, los vehículos que circulan por este viario lo hacen a mayor velocidad.

SÍNTESIS

La cabecera parroquial tiene una movilidad motorizada baja, pues la vía que la cruza recibe una moderada afluencia de vehículos.

SÍNTESIS

La movilidad no motorizada en esta zona es considerable, las actividades que implican desplazarse en su comunidad o en el centro parroquial lo realizan caminando.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BARRERAS

El viario principal y el puente sobre el río Tarqui, son las barreras que impiden la facilidad de circulación especialmente peatonal, de ciclistas y paso de animales en esta zona predominantemente agrícola.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

La mayor parte del viario carece de las condiciones óptimas para garantizar un desplazamiento confortable al peatón, hace falta el arbolado en el viario y no hay veredas para que puedan desplazarse con normalidad.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

La mayor parte de las vías y por la topografía que presenta la cabecera parroquial hace evidente los puntos más desfavorecidos de la red viaria que hace inaccesible especialmente a personas con movilidad reducida.



DISCONTINUIDAD PEATONAL

Existen dos puntos conflictivos, que si bien por el flujo vehicular que circula por la zona no es mayor, tampoco podríamos descartarlos como sectores de análisis para mejorar la continuidad peatonal en la cabecera parroquial.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Como puntos atractores de flujo vehicular podemos mencionar que se ubican en dos puntos, en el Centro Educativo y en el área aledaña a la Iglesia Central.

SÍNTESIS

La mayor parte del viario de esta zona es de lastre y representa un problema para el desplazamiento de personas con movilidad reducida

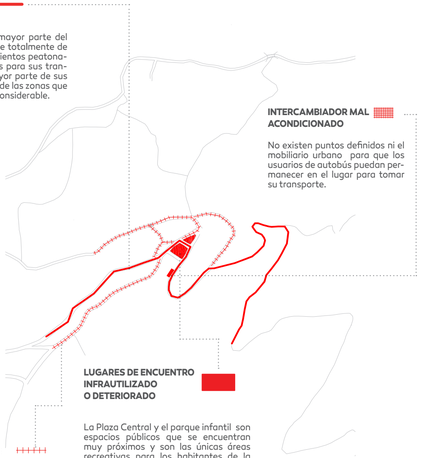
PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Se observa casi en la mayor parte del viario que la zona carece totalmente de aceras, y los desplazamientos peatonales se vuelven inseguros para sus transeúntes, que son la mayor parte de sus habitantes, ésta es una de las zonas que tiene un flujo peatonal considerable.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

No existen puntos definidos ni el mobiliario urbano para que los usuarios de autobús puedan permanecer en el lugar para tomar su transporte.



LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

La Plaza Central y el parque infantil son espacios públicos que se encuentran muy próximos y son las únicas áreas recreativas para los habitantes de la parroquia. En la actualidad carecen de mantenimiento y son espacios que no presentan las condiciones físicas para que se desarrollen actividades en óptimas condiciones.

CALLES POCO AMABLE

Existen varias calles del viario secundario que al momento no cuentan con capa de rodadura asfáltica u hormigón, tampoco con aceras, volviéndolas muy inseguras e insalubres para la circulación de las residentes.

SÍNTESIS

El viario básico que atraviesa esta zona carece de aceras dificultando la movilidad de los habitantes, especialmente de los estudiantes de la Unidad Educativa que se emplaza junto a la vía.

RICAURTE

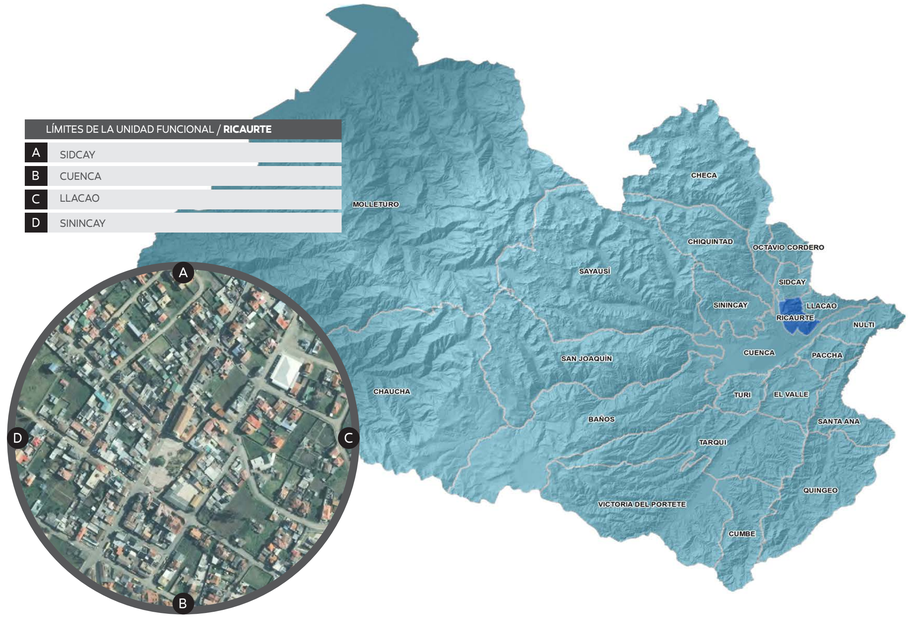
Esta unidad barrial corresponde a la cabecera parroquial de Ricaurte, y precisamente es en esta área en donde se encuentran concentrados la mayor parte de los equipamientos de toda la parroquia, generándose un intenso movimiento peatonal y vehicular.

Los equipamientos y los centros atractores locales tales como las cooperativas, se encuentran ubicados en la parte norte y centro de la unidad. Para acceder a estos servicios y equipamientos la población se desplaza caminando hacia los mismos y también a través del vehículo privado, sin embargo algunos de estos lugares no disponen de estacionamientos, por lo que se opta por dejar a los vehículos en las calles.

El punto más importante es la Plaza Central, puesto que aún se conserva y se valora la vida en comunidad, en ella se reúne la población de todas las edades, especialmente los fines de semana debido a que la Iglesia y la casa misional se encuentran junto a la misma.

En esta unidad barrial existe movilización vehicular y peatonal, pero es esta última la menos frecuente debido a que el espacio de las aceras es insuficiente en las vías que cuentan con ellas o simplemente no existen aceras a pesar del constante tránsito vehicular, tanto de transporte público como de transporte privado.

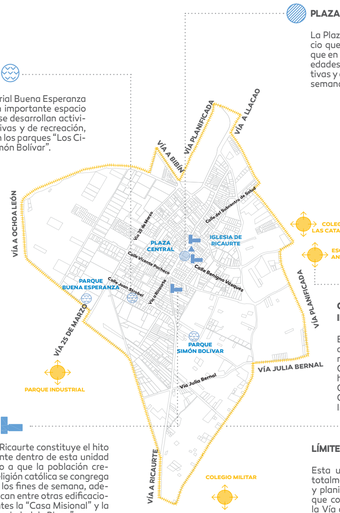
En general Ricaurte presenta varios problemas de movilización, especialmente para el peatón, limitando un adecuado desarrollo de sus actividades y generando además situaciones de riesgo para el mismo. Con el tiempo esta situación hará que gran parte de su identidad como zona rural pierda su esencia.







LÍMITES E IDENTIDAD



PLAZAS

La Plaza Central de Ricaurte es un espacio que refleja la vida en comunidad, ya que en ella se reúne la gente de todas las edades para realizar actividades recreativas y de ocio, especialmente los fines de semana.

PARQUES

El Parque Barrial Buena Esperanza constituye un importante espacio sobre el cual se desarrollan actividades deportivas y de recreación, al igual que en los parques "Los Cipreses" y "Simón Bolivar".

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Entre los principales centros atractores influyentes que generan desplazamientos desde la Cabecera Parroquial de Ricaurte hacia el exterior están: Colegio Las Catalinas, Escuela Isaac Antonio Chico, Colegio Militar y el Parque Industrial.

EDIFICIOS

La iglesia de Ricaurte constituye el hito más importante dentro de esta unidad barrial debido a que la población creyente de la religión católica se congrega en ella todos los fines de semana, además se destacan entre otras edificaciones importantes la "Casa Misional" y la "Casa de la Sociedad de Riego".

LÍMITE VIARIO

Esta unidad funcional está delimitada totalmente por límites viarios existentes y planificados. Entre las principales vías que conforman esta delimitación están la Vía a Ricaurte, Vía 25 de Marzo y algunas vías interparroquiales como la Vía a Bibín, Vía a Llacao y Vía a Ochoa León.

SÍNTESIS

La Cabecera Parroquial de Ricaurte se encuentra delimitada por infraestructura viaria, hacia el norte con vías interparroquiales principalmente y hacia el sur por la vía a Ricaurte y algunos senderos.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES



CANCHAS

Se tienen como espacios exclusivamente deportivos a la cancha Jacinto Caldas y la cancha de vóley "Los Cipreses".

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

En la vía 25 de Marzo existen algunos locales comerciales pero en menor medida que en la vía a Ricaurte. La población se desplaza en gran medida por esta vía ya que la mayor parte de los equipamientos educativos y de bienestar social se encuentran cerca de la misma, aprovechando la actividad comercial.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

La Iglesia de Ricaurte, el mercado y el colegio Sudamericano constituyen centros atractores territoriales debido a que atraen flujo desde toda la ciudad.

PLAZAS

El principal punto de encuentro de la cabecera parroquial de Ricaurte es la plaza central situada frente a la iglesia.

PARQUES

El parque barrial Buena Esperanza constituye un importante espacio público ya que cuenta con amplios espacios deportivos, y juegos infantiles. Generalmente es usado por jóvenes, adultos y niños. El Parque Simón Bolivar cuenta con áreas deportivas como canchas, además de juegos infantiles, por lo que concentra población infantil especialmente.

ESQUINAS

La esquina ubicada en la zona Señor de Burgos es un espacio que cuenta con vegetación juegos infantiles abandonados y en mal estado.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

En la vía a Ricaurte se concentran la mayor parte de los locales comerciales, por lo que existe un intenso flujo vehicular y peatonal.

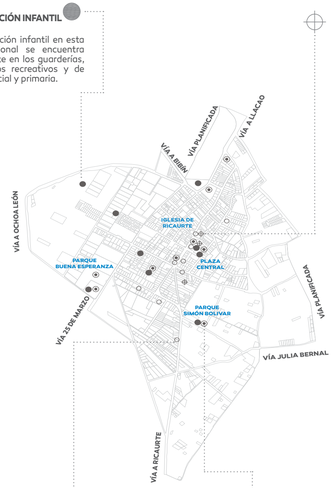
CENTROS ATRACTORES LOCALES

Entre los principales centros atractores locales de esta Unidad Funcional se encuentran: la junta parroquial, las cooperativas de ahorro y crédito JEP, PROVIDA, Jardín Azuayo y el Banco del Pichincha.

SÍNTESIS

Esta Unidad Funcional dispone de tres centros atractores territoriales de tipo educativo, de culto y de abastecimiento, y como atractores locales están las cooperativas y la Junta Parroquial.

ACTIVIDAD SOCIAL



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

La concentración infantil en esta unidad funcional se encuentra principalmente en los guarderías, equipamientos recreativos y de educación inicial y primaria.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Los adultos mayores se concentran en la Iglesia de Ricaurte, en la Plaza Central y en la casa de sociedad de riego cuando existen reuniones para tratar temas relacionados al canal de riego.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

La población adulta se concentra principalmente en los equipamientos de gestión, de culto y de abastecimiento, a más de las cooperativas de ahorro y crédito.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Existe concentración de población joven en los espacios de recreación y ocio, también en los establecimientos de educación secundaria.

SÍNTESIS

Los puntos de concentración en la cabecera parroquial de Ricaurte están relacionados en su mayoría a los equipamientos y a las cooperativas por lo que se generan inconvenientes.

MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO PRINCIPAL (Interparroquial)

La Vía a Ochoa León, la Vía a Bibín, Vía a Llacao y Vía al Guabo son vías interparroquiales, que comunican a la parroquia Ricaurte con otros asentamientos.

VIARIO SECUNDARIO

La Vía a Ricaurte y la Vía 25 de Marzo son vías mayores que recogen el flujo vehicular de las vías locales para comunicarlo con vías interparroquiales o con distintos puntos de esta unidad funcional.



PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

La intersección entre la vía interparroquial a Ochoa León y una vía local constituyen una puerta de acceso motorizado especialmente para vehículos pesados que acceden a esta Unidad Funcional o simplemente van de paso hacia el Parque Industrial.

VIARIO PEATONAL

Son senderos que la población ha creado por la necesidad de acceder a sus predios, que en muchos casos son lotes interiores.

SÍNTESIS

En esta Unidad Funcional se ha identificado una jerarquía vial constituida por vías interparroquiales, viario secundario (vía a Ricaurte y la vía 25 de Marzo), vías locales y vías peatonales.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

A lo largo de esta vía de tierra existe un importante flujo peatonal, ya que cerca de la misma se ubican varios equipamientos educativos y de bienestar social.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Este punto ubicado en la vía a Ricaurte constituye una de las principales puertas de acceso a la Unidad Funcional, existiendo un fuerte tráfico peatonal.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

El Parque Simón Bolivar es un espacio de ocupación estancial ya que las personas al transitar con niños por este lugar, se detienen para la recreación de sus infantes. A lo largo de la vía a Ricaurte también existe ocupación estancial debido a los locales comerciales que se ubican a lo largo de la misma.



PUNTO DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Entre los principales puntos de concentración peatonal se tienen a los equipamientos a más de las cooperativas de ahorro y crédito.

BARRERAS

En la vía a Ricaurte el tráfico de vehículos tanto de transporte público como privado es intenso, por lo que se convierte en una barrera para el peatón.
La vía 25 de marzo es una barrera peatonal ya que por esta vía existe tráfico de vehículos pesados que se desplazan desde o hacia el Parque Industrial.

SÍNTESIS

La concentración peatonal se marca claramente en las paradas de buses, de estos puntos generan flujos peatonales los que conducen a los alrededores de la cabecera parroquial.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

La vía a Ricaurte es una de las vías que presenta contaminación atmosférica producida por los vehículos, convirtiéndose en vías con baja calidad ambiental para los peatones.

BARRERAS

La vía a Ricaurte presenta un intenso tráfico vehicular, al igual que las vías interparroquiales y la vía 25 de marzo, convirtiéndose en barreras para el peatón y el desarrollo de sus actividades cotidianas.



GRAN DISCONTINUIDAD MENOR

En este punto se intersecan una vía local y la vía a Ricaurte (principal), generando una discontinuidad en la circulación del peatón.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Las cooperativas de ahorro y crédito y algunos equipamientos concentran un importante número de vehículos estacionados en la vía.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Esta intersección se forma a partir del cruce de la vía a Ochoa León y la vía 25 de Marzo, a través de las cuales circula el transporte pública y los vehículos pesados, lo que dificulta la circulación peatonal en gran medida.

SÍNTESIS

La Cabecera Parroquial de Ricaurte presenta dos barreras viales que dificultan la movilidad peatonal debido al alto tráfico vehicular que tienen las vías 25 de Marzo y la vía a Ricaurte.

PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Ésta es una situación negativa que se presenta en un alto porcentaje de las vías de la cabecera parroquial de Ricaurte y afecta a los peatones, ya que pone en riesgo su seguridad al momento de circular por las mismas. Además algunas vías no cuentan con aceras.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Todas las paradas de buses de esta Unidad Funcional no poseen los requerimientos necesarios para brindar seguridad y comodidad a los usuarios de transporte público.



CALLES POCO AMABLE

El tráfico de vehículos pesados en la vía 25 de Marzo produce un ambiente peligroso y de inseguridad para los peatones, ya que a un lado de la vía existe suficiente espacio para aceras, pero al otro lado el espacio es mínimo, dando prioridad al vehículo y a la contaminación ambiental que este produce. De la misma manera sucede con vías que no cuentan con aceras, ni tratamiento alguno en su capa de rodadura.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

La esquina ubicada en el sector Señor de Burgos es un lugar que cuenta con juegos infantiles en mal estado, sin embargo los niños usan este espacio.

SÍNTESIS

Las calles poco amables en esta Unidad Funcional se caracterizan por no contar con ningún tipo de tratamiento en su capa de rodadura, por la contaminación ambiental y la dificultad para movilizarse.

LLACAO



La parroquia de Llacao limita al norte con el cantón Déleg, al sur con la parroquia Nulti, por el este con el cantón Paute y al oeste con las parroquias Ricaurte y Sidcay.

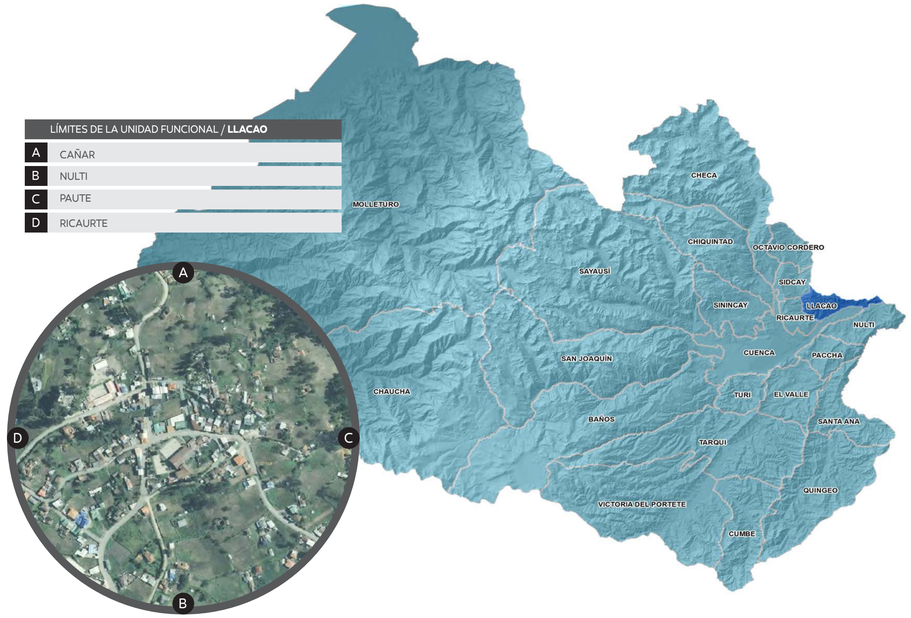
Llacao, al igual que otras parroquias, por su ubicación en un área montañosa se caracteriza por la presencia de varias quebradas, sin embargo ninguna de estas fuentes son utilizadas.

Cuenta con una Biblioteca, Tenencia Política, oficina de Registro Civil, unidades educativas y la Junta Parroquial, todos estos equipamientos se localizan en la cabecera parroquial, también encontramos las capillas y las canchas de uso múltiple, con respecto a los equipamientos de recreación los pobladores manifiestan que no disponen de áreas para niños, es decir espacios verdes con mobiliario para juego, ni parques infantiles para la comunidad.

La actividad económica de la parroquia se basa en la agricultura y manufactura de artesanías, los días sábados se venden productos en las canchas de la iglesia que se encuentran frente a la Junta Parroquial donde es la parada principal del transporte público y en donde se ubican camionetas de transporte mixto.

Algunas calles del sector están en mal estado por su falta de mantenimiento, lo que agrava los problemas de transporte y el acceso de la población a servicios sociales y a las unidades educativas.

En cuanto a paradas de bus carecen de señalización, se encuentran a lo largo de la vía principal que comunica con la Panamericana Norte y conduce hacia el centro de la ciudad.







LÍMITES E IDENTIDAD

EDIFICIOS

- Iglesia de Llacao.
- Junta Parroquial de Llacao.
- Dispensario de Llacao.
- Sub centro de salud.
- Biblioteca.
- Escuela Gonzala Córdova.
- Colegio Gabriel Arsenio Ullauri.

MONUMENTOS

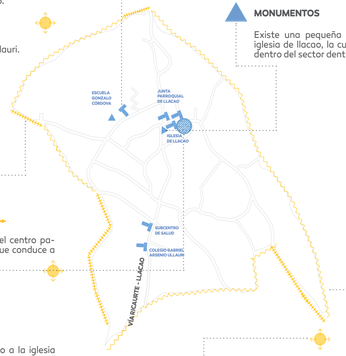
Existe una pequeña gruta frente a la iglesia de llacao, la cual es un referente dentro del sector dentro del sector.

LÍMITE VIARIO

Constituido por el viario del centro parroquial y la vía principal que conduce a la Panamericana Norte.

PLAZAS

Plaza Central ubicada junto a la iglesia de Llacao, es un lugar que tiene potencial para aportar al área rural como espacio público.



CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

- Ricaurte
- Nulti
- Sidcay

BARRERAS NATURALES

La topografía propia de la zona que por sus características delimita la cabecera parroquial de Llacao, así como las quebradas del barrio de San Juan Loma.

SÍNTESIS

En esta cabera parroquial rural, se encuentra la iglesia principal de la parroquia junto a otras edificaciones importantes que la identifican.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

-Iglesia de Llacao

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Constituyen calles con comercio pequeño principalmente ubicadas alrededor de la Plaza Central y equipamientos de educación.

CANCHAS

La parroquia cuenta con dos canchas que funcionan como puntos de reunión de los residentes y visitantes de la cabecera rural para la actividad deportiva y venta de productos los fines de semana, frente a la Junta Parroquial.

ESQUINAS

En la esquina conformada por la calle sin nombre que esta frente a la Iglesia y la vía que conduce a la comunidad de Solano, se ha convertido en un punto de referencia de la parroquia y en un punto de referencia territorial del sector.

PLAZAS

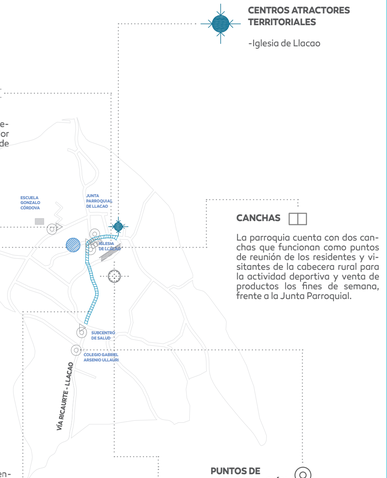
La Plaza Central está ubicada en el centro de la cabecera de la Parroquia es un lugar que tiene potencial y como espacio público, éste es el punto de encuentro de los habitantes de Llacao durante las festividades de la parroquia en el mes de octubre.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

-Plaza Central.
-Biblioteca.
-Canchas de uso múltiple.
-Centro de salud de Llacao.
-Dispensario de Llacao.
-Servicios Administrativos Junta Parroquial.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

Constituyen la centralidad urbana de la parroquia, como la calle frente a la Iglesia.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN DE PEATONES

La población se concentra en especial en los equipamientos más importantes de la parroquia rural, así como también en las vías principales por donde circula el transporte público y en donde se emplaza los comercios; estos puntos de la cabecera parroquial rural son:

-Escuela Gonzalo Córdova
-Colegio Gabriel Arsenio Ullauri
-Iglesia de Llacao
-Canchas de uso múltiple
-Biblioteca

SÍNTESIS

La Plaza Central es el espacio público más importante y de mayor concurrencia debido a su ubicación con respecto a la Unidad Funcional.

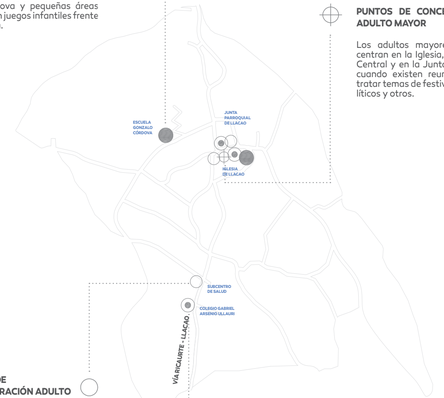
ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

La concentración infantil en esta unidad funcional se encuentra principalmente en la escuela Gonzalo Córdova y pequeñas áreas verdes con juegos infantiles frente a la iglesia.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Los adultos mayores se concentran en la Iglesia, en la Plaza Central y en la Junta Parroquial cuando existen reuniones para tratar temas de festividades, políticos y otros.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

La población adulta del centro parroquial de Llacao se concentra principalmente en la Plaza Central de la Iglesia Matriz en donde existen pequeñas áreas verdes y canchas de uso múltiple.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Existe concentración de población joven en los establecimientos de educación colegio Gabriel Arsenio Ullauri, y de la misma manera en la biblioteca de la parroquia.

SÍNTESIS

Los puntos de concentración de la cabecera parroquial de Llacao están relacionados en su mayoría con los equipamientos de educación y culto.

MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO SECUNDARIO

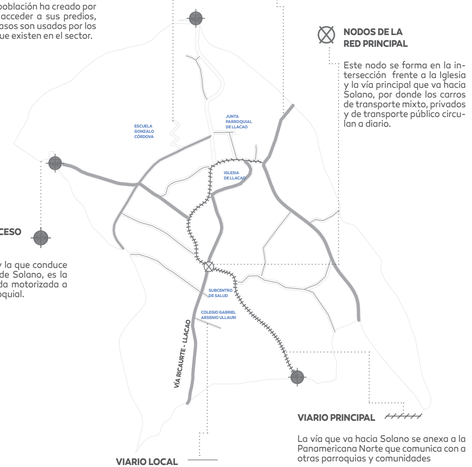
Conectan el flujo vehicular de las vías locales para comunicarlo con la vía principal que conduce a la Panamericana Norte y hacia el centro de Cuenca.

VIARIO PEATONAL

En la parroquia rural de Llacao existen senderas que la población ha creado, por la necesidad de acceder a sus predios, que en muchos casos son usados por los lotes interiores que existen en el sector.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Este nodo se forma en la intersección frente a la Iglesia y la vía principal que va hacia Solano, por donde los carros de transporte mixto, privados y de transporte público circulan a diario.



PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

La vía principal y la que conduce a la comunidad de Solano, es la puerta de entrada motorizada a la cabecera parroquial.

VIARIO PRINCIPAL

La vía que va hacia Solano se anexa a la Panamericana Norte que comunica con a otras parroquias y comunidades

VIARIO LOCAL

La mayoría son de tierra y permiten la accesibilidad a los predios, comunican internamente a los puntos atractores de peatones y sirven como aparcamiento para los vehículos debido a la ausencia de algunos centros atractores locales

SÍNTESIS

Se ha identificado una jerarquía vial constituida por la vía principal que conduce a Solano que está formada a la vez por dos vías que conducen hacia las distintas comunidades.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

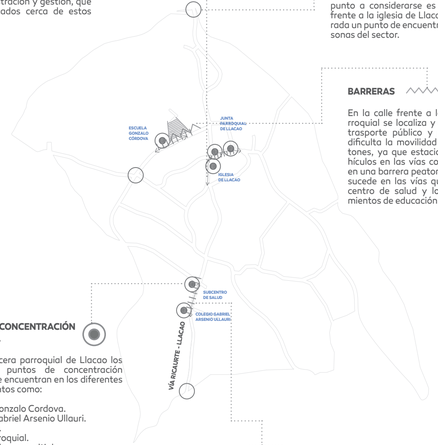
Este punto ubicado en la vía principal que va hacia la Panamericana Norte y centro de la ciudad, por ser la entrada principal a la parroquia y punto de encuentro de las personas propias de la zona como también de turistas, otro punto a considerarse es de la gruta frente a la Iglesia de Llacao, considerada un punto de encuentro de las personas del sector.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

A lo largo de estas vías existe flujo peatonal por los equipamientos de educación, recreación, culto, administración y gestión, que están ubicados cerca de estos trayectos.

BARRERAS

En la calle frente a la Junta Parroquial se localiza y estaciona el trasporte público y privado que dificulta la movilidad de los peatones, ya que estacionan los vehículos en las vías convirtiéndose en una barrera peatonal, lo mismo sucede en las vías que rodean el centro de salud y los establecimientos de educación.



PUNTO DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

En la cabecera parroquial de Llacao los principales puntos de concentración peatonal se encuentran en los diferentes equipamientos como:
- Iglesia.
-Escuela Gonzalo Cordova.
-Colegio Gabriel Arsenio Ullauri.
-Biblioteca.
-Junta Parroquial.
-Canchas de uso multiple.
-Puntos de Abastecimiento.
-Plaza Central.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

La Plaza Central es un espacio de ocupación estancial ya que las personas permanecen por poco tiempo en esta zona de descanso y actividad social.

SÍNTESIS

La parroquia rural de Llacao concentra la movilidad no motorizada en la dinámica de desarrollo de las actividades diarias tanto de gestión, comercio y recreación.

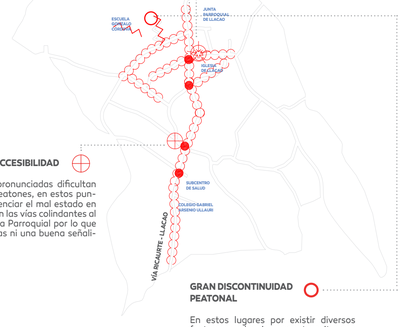
PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Las vía principal presenta un flujo vehicular alto que provoca alta contaminación acústica, atmosférica, y/o visual en donde falta de arbolado en el viario.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

El inapropiado diseño y dimensiones de su sección vial, ocasiona que exista una atracción de vehículos en estas intersecciones. En este caso particular los vehículos se estacionan en la entrada de la Iglesia y la Junta Parroquial, lo cual produce una congestión por el flujo de vehículos que transitan por esta vía bidireccional.



DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

Las pendientes pronunciadas dificultan el acceso a los peatones, en estos puntos se pudo evidenciar el mal estado en que se encuentran las vías colindantes al centro de la Junta Parroquial por lo que no existen veredas ni una buena señalización.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

En estos lugares por existir diversos factores que las rigen para transitar con facilidad, pues la topografía y la conformación de las veredas no facilitan sus desplazamientos. La topografía no permite una buena conectividad en las intersecciones por lo que se pierde continuidad en el trayecto.

SÍNTESIS

Los problemas funcionales viales se aprecian con facilidad algunos de ellos se resumen en la accesibilidad, funcionalidad, y calidad ambiental deficiente.

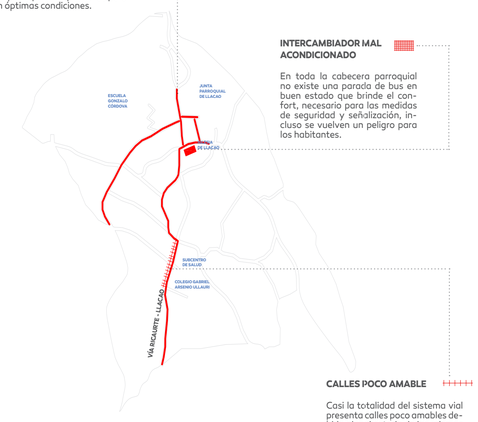
PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Existen vías que son de tierra y lastre por lo que no facilita el desplazamiento peatonal de sus habitantes, no cuentan con veredas o con el debido espacio para el uso peatonal. Sólo la vía frente a la iglesia tiene espacio para los peatones pero no está en óptimas condiciones.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

En toda la cabecera parroquial no existe una parada de bus en buen estado que brinde el confort, necesario para las medidas de seguridad y señalización, incluso se vuelven un peligro para los habitantes.



CALLES POCO AMABLE

Casi la totalidad del sistema vial presenta calles poco amables debido al mal estado de las mismas lo cual en el invierno empeoran cada vez más los desplazamientos de los personas que habitan la parroquia de Llacao.

SÍNTESIS

En todo el sector no existe condiciones adecuadas para la movilidad peatonal tanto en intecambiadores como en calles y aceras.

NULTI



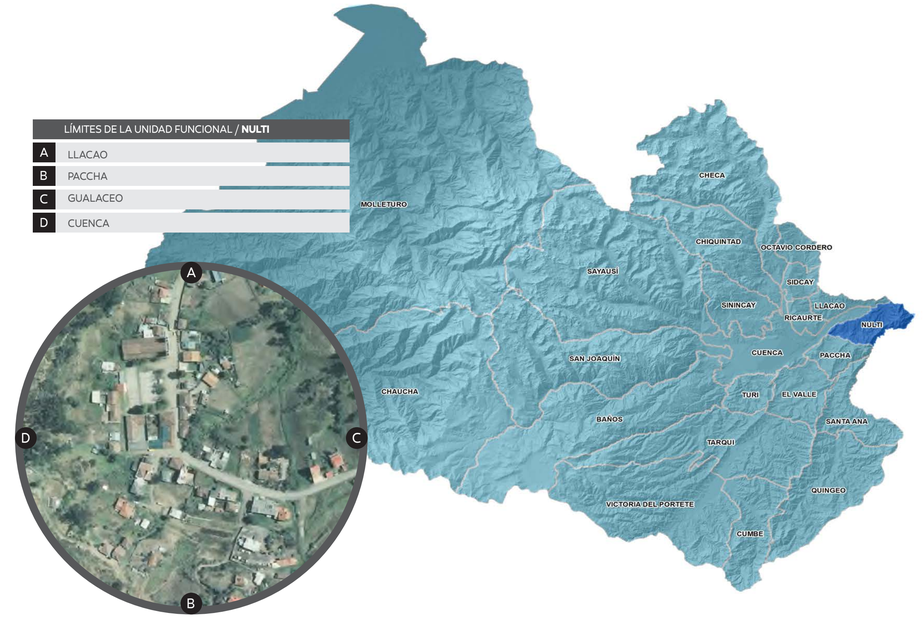
La parroquia Nulti se ubica a 11 Km. del centro de Cuenca, dispone de una distribución lineal ya que esta conformada a lo largo una vía principal que actualmente se encuentra en buen estado y que parte de ella está siendo intervenida. El elemento principal de la cabecera parroquial es su Iglesia que se localiza junto a la Plaza Central y a la Casa Parroquial. La plaza es un punto de concentración de la comunidad especialmente en sus festividades que son el mes de noviembre, generando actividades políticas, religiosas, deportivas, comerciales y laborales.

La estructura interna de la parroquia agrupa el 100% de sus equipamientos en el centro de la misma, ya que en éste se consolida el desarrollo diario de la población, ya que la mayoría de los habitantes salen a la ciudad para realizar sus actividades diarias. Cerca de la Iglesia se encuentran equipamientos como el Infocentro, centro de salud, Junta Parroquial y unidades educativas.

En cuanto a la movilidad de la cabecera existe un punto de aparcamiento de transporte mixto al ingreso de la parroquia y el transporte público llega hasta la Plaza Central teniendo a lo largo de su recorrido paradas que no se encuentran bien acondicionadas y están mal ubicadas. Dentro de la cabecera se encuentra vías de tierra y un 70% de las mismas están en buenas condiciones.

Nulti tiene como punto atractor territorial la Jefatura Provincial de la Policía Judicial del Azuay que se encuentra cerca de la iglesia parroquial.

La problemática es la falta de calidad ambiental en su viario secundario y ausencia de espacio peatonal suficiente en cuanto a aceras.







LÍMITES E IDENTIDAD

EDIFICIOS

- Iglesia de Nulti.
- Capilla de Nulti.
- Casa parroquial.
- Junta Parroquial de Nulti.
- Infocentro.
- Subcentro de salud.
- Escuela de Nulti.
- Colegio Nacional de Nulti.
- Unidad Educativa el Verbo.

BARRERAS NATURALES

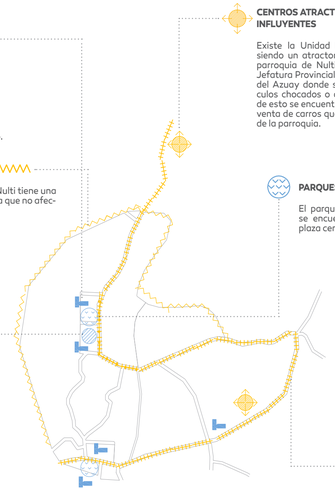
La cabecera parroquial de Nulti tiene una topografía propia de la zona que no afecta a la movilidad

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Existe la Unidad Educativa El Verbo siendo un atractor influyente hacia la parroquia de Nulti. También existe la Jefatura Provincial de la Policía Judicial del Azuay donde se guardan los vehículos chocados o decomisados, a más de esto se encuentra el parqueadero de venta de carros que se encuentra cerca de la parroquia.

PARQUES

El parque de está unida se encuentra junto a la plaza central y la iglesia.



PLAZAS

La Plaza Central: Esta ubicada junto a la iglesia de Nulti, es un lugar de encuentro potencial como espacio público tanto los fines de semana como las festividades que se celebran todo el mes de septiembre en honor al Señor de los Milagros de Nulti.
Plaza de ingreso: Esta plaza se encuentra al ingreso de la parroquia frente a la capilla aproximadamente a un kilómetro y medio

LÍMITE VIARIO

Constituido por el viario principal que pasa por la cabecera parroquial y llega hasta sectores como Challuabamba, San Juan Pamba, Apangoras entre otros.

SÍNTESIS

La cabecera parroquial está delimitada por el viario principal, teniendo varios accesos a la misma por viarios secundarios que vienen de los diferentes sectores cercanos a la cabecera.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Son los que generan concentración en determinadas horas y días del mes, tomando en cuenta que en la plaza central tienen mayor concentración los fines de semana y las festividades de septiembre.
- Plaza central
- Plaza de ingreso – Capilla
- Cancha
- Centro de Salud
- Junta Parroquial
- Infocentro
- Cementerio

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

En Nulti existe la Jefatura Provincial de la Policía Judicial del Azuay donde se guardan los vehículos chocados o decomisados donde acude tanto la población de la cabecera como fuera de ella.

CANCHAS

La parroquia cuenta con dos canchas que funcionan como puntos de concentración de visitantes y residentes de la cabecera parroquial, se realizan actividades deportivas y de recreación, las mismas que se encuentran en el viario principal.
La cancha principal se encuentra ubicada entre la Casa Parroquial y la iglesia.

PARQUES

Existe dentro de la parroquia un parque que se encuentra entre la Casa Parroquial y la iglesia, el mismo que cuenta con poco mobiliario urbano y cerca del mismo se encuentra la cancha central y el parqueadero principal de los vehículos que visitan la parroquia.



ESQUINAS

En la esquina conformada en el viario principal y la calle que pasa por la Escuela de Nulti donde se encuentra la cooperativa de transporte mixto.
La esquina conformada cerca de la plaza principal se convierte en un punto de concentración de la población y es un punto referencial del territorio del sector.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

A lo largo de la Av. Ricardo Durán se desarrollan diversas actividades comerciales como financieras de transporte, esta vía cuenta con un alto flujo tanto peatonal como vehicular.

PLAZAS

- Plaza Central: Ubicada junto a la iglesia de Nulti, es un lugar de encuentro potencial como espacio público tanto los fines de semana como las festividades que se celebran todo el mes de septiembre en honor al Señor de los Milagros de Nulti.
- Plaza de ingreso: Esta plaza se encuentra al ingreso de la parroquia frente a la capilla aproximadamente a 1,5 Km.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN DE PEATONES

La población de la parroquia se concentra en especial en los equipamientos más importantes como son las plazas y centros educativos existentes en Nulti, así como también en el viario principal donde circula el transporte público y en donde se emplaza pequeños comercios; estos puntos son:
- Escuela de Nulti
- Colegio de Nulti
- Infocentro de Nulti
- Iglesia de Nulti
- Casa parroquial de Nulti
- Canchas
- Tiendas locales

SÍNTESIS

Se identifica un déficit de espacios públicos ya que solamente existen dos canchas siendo la más utilizada la que se encuentra en la Plaza Central.

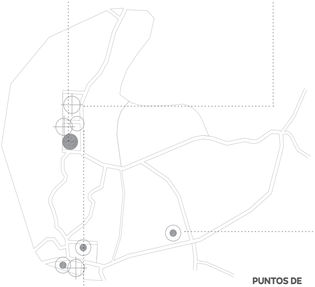
ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

En la mayor parte la concentración se da en la mañana y al medio día que son los horarios de salida de las escuelas existentes en la parroquia, por otra parte otro punto de concentración es el parque central ya que existen juegos infantiles.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Se concentran en la Plaza Central y en la iglesia parroquial.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Se encuentra en los centros educativos de la parroquia y en las canchas donde se realizan actividades deportivas durante las tardes.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Existe concentración de adultos en las canchas deportivas de la parroquia, y en algunas horas del día en el subcentro de salud.

SÍNTESIS

En la cabecera parroquial se tiene una actividad social baja durante la semana ya que el movimiento se genera hacia la ciudad.

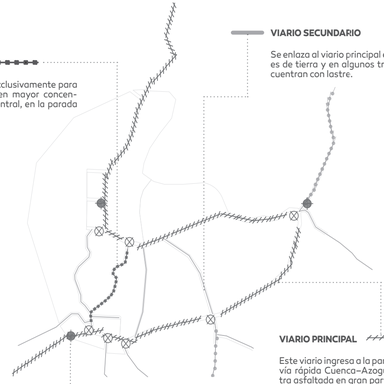
MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO PEATONAL

No existe un viario exclusivamente para peatones pero existen mayor concentración en la plaza central, en la parada de transporte mixto.

VIARIO SECUNDARIO

Se enlaza al viario principal el mismo que es de tierra y en algunos tramos se encuentran con lastre.



VIARIO PRINCIPAL

Este viario ingresa a la parroquia desde la vía rápida Cuenca–Azogues se encuentra asfaltado en gran parte y sirve de ingreso tanto local como territorial.

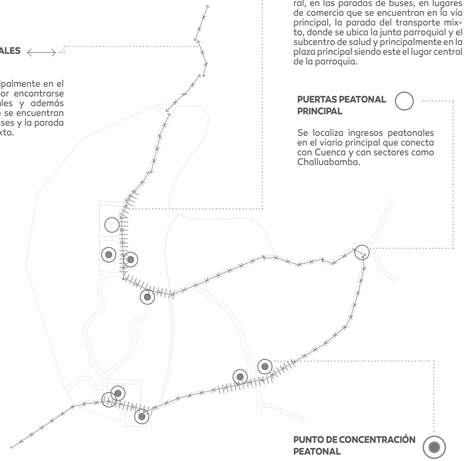
PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Existe varios puntos de ingreso a la parroquia tanto el viario secundario como el principal, los mismos que son realizados por transporte mixto, pública y privado.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Se generan principalmente en el viario principal por encontrarse lugares comerciales y además dentro del mismo se encuentran las paradas de buses y la parada del transporte mixto.



OCUPACIÓN ESTANCIAL

Se determinan zonas de estancia temporal, en las paradas de buses, en lugares de comercio que se encuentran en la vía principal, la parada del transporte mixto, donde se ubica la junta parroquial y el subcentro de salud y principalmente en la plaza principal siendo este el lugar central de la parroquia.

PUERTAS PEATONAL PRINCIPAL

Se localiza ingresos peatonales en el viario principal que conecta con Cuenca y con sectores como Challuabamba.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Estos puntos se distribuyen a lo largo del principal flujo peatonal de la unidad

SÍNTESIS

El sistema vial para la movilidad motorizada en la cabecera parroquial es deficiente en cuanto a su estado ya que la mayor parte del viario principal y todo el viario secundario y local son de tierra.

SÍNTESIS

La concentración peatonal se marca en las paradas de buses, transporte mixto y en la plaza central estos puntos generan flujos peatonales los que conducen a los alrededores de la cabecera parroquial.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Existe gran contaminación en el viario principal en la parroquia ya que no todo el viario se encuentra asfaltado por lo que genera problemas de salud en los habitantes.



ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Se produce congestión vehicular al ingreso de la parroquia donde se localiza la parada de transporte mixto y de igual manera en la Plaza Central donde no existe el espacio necesario para estacionamiento de vehículos especialmente los fines de semana y días festivos.

DISCONTINUIDAD PEATONAL

Los habitantes de Nulti poseen problemas en cuanto a la movilidad no motorizada ya que carecen de aceras y la señalización horizontal solo se presenta en algunas zonas. Las paradas de buses tienen una caseta pero no se encuentran bien ubicadas.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

Los moradores de Nulti tienen dificultad de acceder por la falta de aceras a lo largo de la vía principal y no existen rampas de acceso para personas con discapacidad. El transporte público solamente hace el recorrido de la ciudad hasta el centro parroquial teniendo que los habitantes ocupar el transporte de camionetas que se localizan al ingresar a la parroquia.

SÍNTESIS

La infraestructura del sector en cuanto al viario no se encuentra en las mejores condiciones ya que solamente parte del viario principal se encuentra asfaltado.

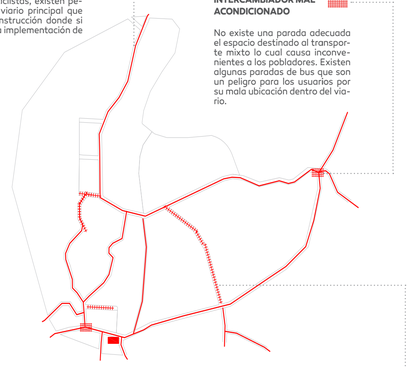
PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Casi en la totalidad de las vías no cuenta con espacio adecuado de veredas para el uso peatonal o de ciclistas, existen pequeños tramos del viario principal que se encuentra en construcción donde si se toma en cuenta la implementación de veredas.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

No existe una parada adecuada el espacio destinado al transporte mixto lo cual causa inconvenientes a los pobladores. Existen algunas paradas de bus que son un peligro para los usuarios por su mala ubicación dentro del viario.



CALLES POCO AMABLES

Dentro del viario secundario se observan calles poco amables debido al mal estado de las mismas.

SÍNTESIS

En toda la cabecera parroquial no existen las condiciones adecuadas para la movilidad peatonal ya que no cuenta con veredas ni señalización apropiada.

PACCHA



La cabecera parroquial de San Francisco de Paccha se ubica al suroeste de la ciudad de Cuenca aproximadamente a 10 Km. de la misma. En esta zona urbana se emplazan la mayor parte de los equipamientos de la parroquia Paccha, entre los principales atractores locales se encuentra la iglesia santuario de la Virgen Dolorosa de Paccha, la plaza y canchas multiusos del Parque Central además de la escuela Unidad Educativa Pauta. La Iglesia santuario de la Virgen Dolorosa de Paccha, es el principal atractivo turístico y cultural de la parroquia debido a su arquitectura y su influencia en la comunidad.

La Plaza y Parque Central son el principal atractor cotidiano de la población por su diversidad de usos, entre ellos los juegos infantiles y las canchas deportivas multiusos empleados por la población, con mayor afluencia en la tarde y noche. En la Plaza Central, el 12 de mayo de cada año se lleva acabo el agasajo de parroquialización de Paccha.

A la unidad barrial se accede a través de tres vías interparroquiales, dos de ellas conectan con la zona urbana de la ciudad de Cuenca (vía Monay-Baguanchi-Paccha y la vía Ucubamba-Paccha), mientras la faltante vincula el asentamiento de Jadán (vía a Paccha -Jadán).

La estructura interna del asentamiento está conformada por la vía Dr. Pauta que se denomina así en la parte urbana de la parroquia y es la que vincula las vías Monay-Baguanchi-Paccha y Ucubamba-Paccha, es una vía con una intensidad comercial alta debido a que por ella las vehículos particulares y el transporte público.







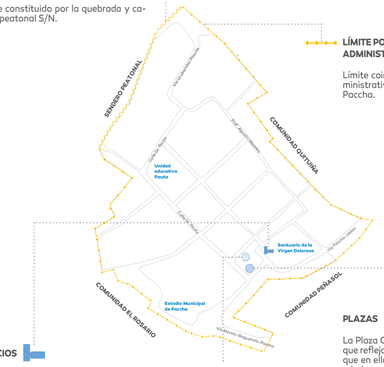
LÍMITES E IDENTIDAD

BARRERAS NATURALES

Límite constituido por la quebrada y camino peatonal S/N.

LÍMITE POLÍTICO ADMINISTRATIVO

Límite coincide con el límite político-administrativo de la cabecera parroquial de Paccha.



EDIFICIOS

Santuario de la Virgen Dolorosa de Paccha: Principal hito de la parroquia debido a que la población es católica y se congrega en ella.

PARQUES

Parque central de Paccha es el principal espacio sobre el cual se desarrollan múltiples actividades: deportivas y de recreación.

PLAZAS

La Plaza Central de Paccha es el espacio que refleja la vida en comunidad debido a que en ella se reúnen gente de todas las edades para realizar actividades recreativas y de ocio principalmente los fines de semana.

SÍNTESIS

Los límites de la Unidad Funcional coinciden con el límite político administrativo de cabecera parroquial y sus principales elementos que la identifican se ubican en el centralidad.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

En la parte norte de la calle Dr. Pauta existen varios locales comerciales, pero en menor medida que en la parte sur de la misma. Esta calle es el eje vial principal de la cabecera parroquial y la población se desplaza en ella diariamente.

CANCHAS

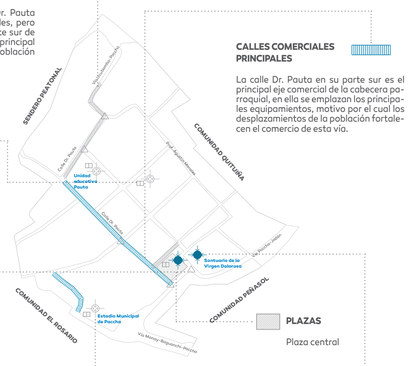
Las principales canchas son: la cancha central, el estadio, la que pertenece a la casa comunal y la de la unidad educativa.

ESQUINAS

Calle Dr. Pauta y Prof. Agustín Morales.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

La calle Dr. Pauta en su parte sur es el principal eje comercial de la cabecera parroquial, en ella se emplazan los principales equipamientos, motivo por el cual los desplazamientos de la población fortalecen el comercio de esta vía.



PLAZAS

Plaza central

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Los principales atractores locales son: la casa comunal barrio la Playa, la unidad educativa y el estadio municipal.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Iglesia "Santuario de la Virgen Dolorosa de Paccha" es el principal destino y atractor del asentamiento, además la Plaza Central.

SÍNTESIS

La plaza central de Paccha y el Santuario de la Virgen Dolorosa son atractores territoriales de la cabecera parroquial, que además cuenta con espacios públicos de alta afluencia de personas.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Unidad Educativa Pauta, principal punto de concentración infantil.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Plaza y cancha central, punto de concentración recreacional.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Santuario de la Virgen Dolorosa de Paccha, concentración de población principalmente adulta.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Casa Comunal "Barrio La Playa", punto de concentración social y recreativo.

SÍNTESIS

En la cabecera parroquial de Paccha los principales atractores de población son los equipamientos comunales, entre ellos la plaza y cancha central a la cual concurre población de toda edad.

MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO PRINCIPAL (Interparroquial)

Vía Ucubamba-Paccha, vía a Monay y vía a Jadán.

VIARIO PEATONAL

Camino peatonal desde la vía Ucubamba-Paccha.

VIARIO PRINCIPAL

Vía Dr. Pauta, principal vía de la cabecera parroquial de Paccha y la de mayor tráfico motorizado.

VIARIO SECUNDARIO

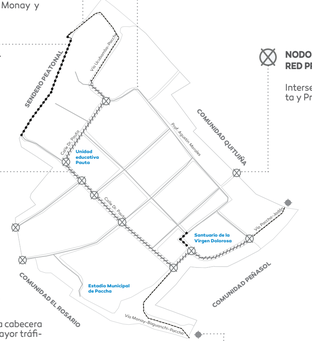
Principalmente se usa para el ingreso a las viviendas de los habitantes del centro parroquial.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Intersección en la vía Dr. Pauta y Prof. Agustín Morales.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Acceso a la cabecera parroquial por la vía Jadán Paccha. Los otros accesos son por la vía a Monay y la vía a Ucubamba.



MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

La calle Dr. Pauta es el principal eje de circulación peatonal y el sendero peatonal que disminuye la distancia de recorrido entre la vía Ucubamba-Paccha con el centro de la cabecera parroquial.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

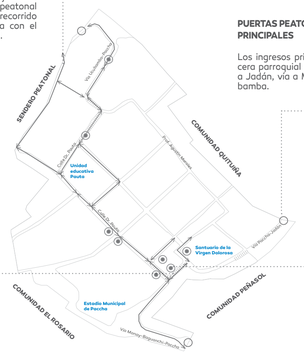
Los ingresos principales a la cabecera parroquial se dan desde la vía a Jadán, vía a Monay y vía a Ucubamba.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

En los tramos de la calle Dr. Pauta frente a la plaza central y la intersección con la calle Prof. Agustín Morales se concentran locales comerciales que atraen a las personas.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Los puntos de concentración son la plaza central y las paradas de buses ubicadas en la calle Dr. Pauta.



SÍNTESIS

Dentro de la unidad la calle Dr. Pauta es el principal eje vial por la cual circulan vehículos particulares y públicos, en ella se localizan los principales locales comerciales y equipamientos comunales.

SÍNTESIS

Las principales puertas de ingreso a la unidad funcional se encuentran en las vías que unen la cabecera parroquial de Paccha con Jadán y los sectores de Ucubamba y Monay.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Calles Dr. Pauta, principal vía de la cabecera parroquial, por ella transitan vehículos de toda clase entre ellos los de transporte público.

BARRERAS

La calle Dr. Pauta genera una barrera por su alto tráfico motorizado.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Intersección entre las calles Dr. Pauta y Víctor Moisés Pauta, frente a la escuela.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

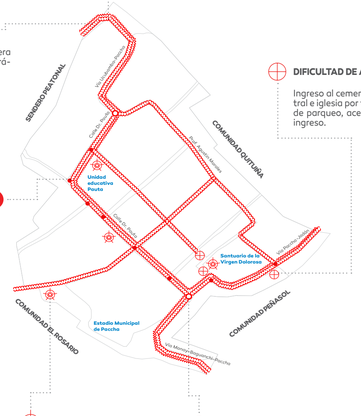
Santuario de la Virgen Dolorosa, atractor de vehículos en las celebraciones religiosas.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

Ingreso al cementerio, plaza central e iglesia por falta de espacios de parqueo, aceras y rampas de ingreso.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Intersección entre las calles Dr. Pauta y Prof. Rosendo Pauta, principales vías de la cabecera parroquial, son las de mayor flujo vehicular.



SÍNTESIS

El principal eje vial de la cabecera parroquial es la calle Dr. Pauta, por la cual transitan la mayor parte de vehículos generando barreras y discontinuidad peatonal en cada cruce con vías de segundo orden.

PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Vía Dr. Pauta, no cuenta con aceras en todo su extensión y en los tramos que tiene aceras las mismas son de dimensiones mínimas.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

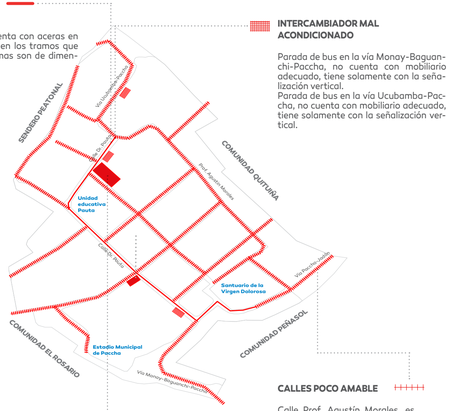
Parada de bus en la vía Monay-Baguanchi-Paccha, no cuenta con mobiliario adecuado, tiene solamente con la señalización vertical.
Parada de bus en la vía Ucubamba-Paccha, no cuenta con mobiliario adecuado, tiene solamente con la señalización vertical.

CALLES POCO AMABLE

Calle Prof. Agustín Morales, es una de las principales vías de la cabecera parroquial, su estado es malo, no posee capa de rodadura ni cuenta con aceras.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

La pwrincipal tienda de abarrotes, su retiro funciona como una plazoleta para los peatones.



SÍNTESIS

En general las vías de la cabecera parroquial de Paccha exceptuando el eje principal calle Dr. Pauta se encuentran en mal estado y sin capa de rodadura, lo que genera incomodidad a la población.

EL VALLE

La Unidad Funcional presentada corresponde a la cabecera parroquial de El Valle, este lugar ubicado al sur de la ciudad de Cuenca, se concentran varios equipamientos y gran cantidad de comercios, debido al fuerte movimiento de peatones y tráfico vehicular que atraviesa esta cabecera parroquial.

Los principales equipamientos presentes en esta zona se encuentran en el centro de la cabecera, justo en el ingreso a la unidad, lo cual genera tráfico y congestión peatonal en las vías que son insuficientes.

El punto de concentración que destaca al ser de mayor importancia es la plaza central de El Valle, junto a esta se halla el templo; en la plaza se desarrolla la vida en comunidad y actividades de recreación, es un espacio libre del congestionamiento vehicular del cual la población puede disfrutar.

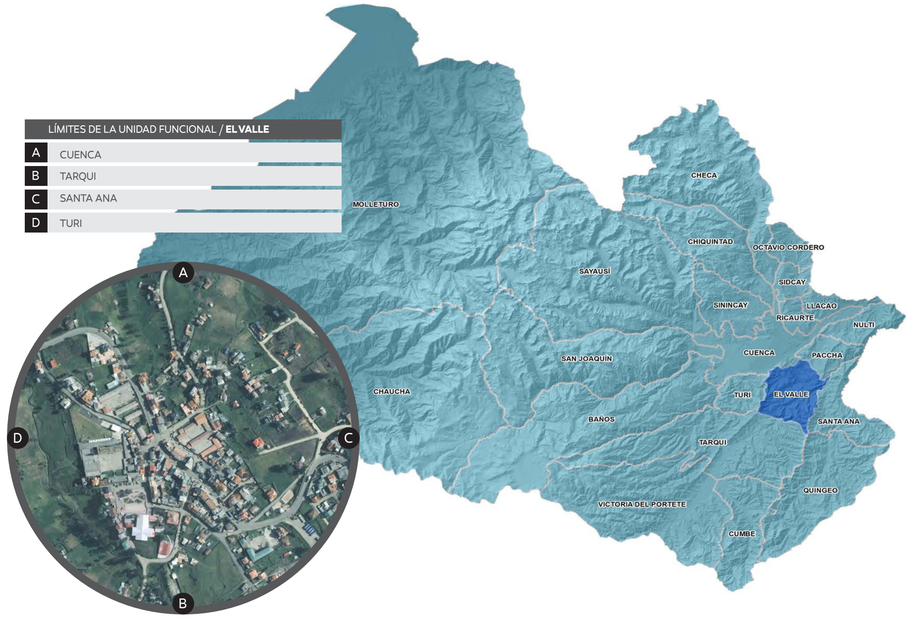
La insuficiencia vial se debe a que el transporte público y pesado ha acaparado las vías, causando peligro a la población, se destaca principalmente la ausencia e insuficiencia de espacio peatonal en la calle principal de ingreso a la cabecera parroquial. Esta arteria vial atraviesa El Valle y se conecta con Turi y posteriormente Tarqui y al este con Baguanchi, posee una alta circulación vehicular y dificultando el ingreso a la cabecera parroquial.

La red de vías locales no poseen espacio peatonal y sus calzadas se encuentra en malas condiciones, en su mayoría provistas solo de lastrado, por estas circula la población que tiene como destino los centros educativos y la terminal de transporte público, considerados como atractores locales.



LÍMITES DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **EL VALLE**

A	CUENCA
B	TARQUI
C	SANTA ANA
D	TURI







LÍMITES E IDENTIDAD

EDIFICACIONES

Los equipamientos de educación son los más destacados y en donde se desarrolla una actividad importante alrededor de éstas. Así también las de administración y salud para los pobladores del perímetro de la cabecera parroquial.

MONUMENTOS

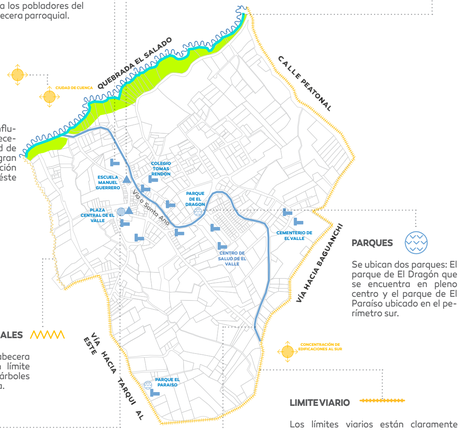
Como monumentos de relevancia se tiene una imagen religiosa en el ingreso de la Plaza Central.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

Este límite está marcado por una pequeña quebrada que se denota por su perímetro de protección.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Como atractor influyente para la cabecera estaría la ciudad de Cuenca, ya que gran parte de la población de se traslada a éste para su trabajo.



BARRERAS NATURALES

Al oeste de la cabecera parroquial hay un límite muy definido de árboles de altura moderada.

PARQUES

Se ubican dos parques: El parque de El Dragón que se encuentra en pleno centro y el parque de El Paraíso ubicado en el perímetro sur.

PLAZAS

La plaza central se caracteriza como hita en donde se desarrollan las actividades sociales, pero con una poca confluencia de gente.

VÍAS SINGULARES

La vía a Santa Ana que es la de acceso a esta cabecera parroquial, es un elemento importante que atraviesa la cabecera.

LIMITE VIARIO

Los límites viarios están claramente marcados por estas vías que circunvalan la zona de la cabecera parroquial.

SÍNTESIS

La cabecera parroquial de El Valle está delimitada, al norte por un elemento hidrográfico, al sur y oeste por vías con un pequeño tramo que se compone de vegetación y al este un paso peatonal.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Las áreas verdes se encuentran en las orillas de la quebrada que se compone como el límite norte de la cabecera parroquial.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

La calle comercial principal es la arteria que atraviesa la cabecera parroquial, en el tramo de ingreso en donde hay una mayor concentración de esta actividad.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

Las calles ubicadas en el centro de la cabecera y que rodean a la plaza central en donde aún se desarrolla un poco de comercio.

ESQUINAS

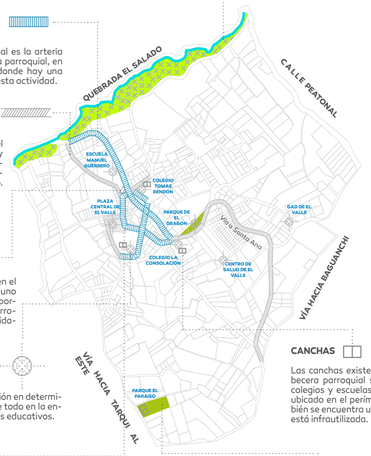
La esquina que se ubica en el centro de la cabecera es uno de los elementos más importantes, en donde se desarrolla gran cantidad de actividades comerciales.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

Generan gran concentración en determinadas horas del día, sobre todo en la entrada y salida a los centros educativos.

PLAZAS

-Plaza Central de El Valle



CANCHAS

Las canchas existentes en la cabecera parroquial son las de los colegios y escuelas, en el parque ubicado en el perímetro sur también se encuentra una cancha que está infrautilizada.

PARQUES

En los parques no se percibe un uso adecuado por el deterioro de su espacio y falta de infraestructura lúdica.

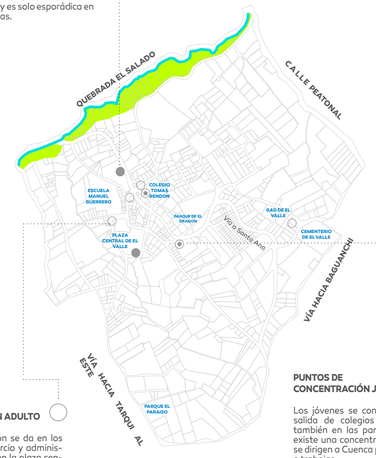
SÍNTESIS

El espacio público se desarrolla principalmente en las calles de ingreso de la cabecera parroquial, así también en algunos como la plaza central, canchas ubicadas en colegios y escuelas.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

La concentración infantil se da en la salida de los colegios y es solo esporádica en horas determinadas.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Esta concentración se da en los espacios de comercio y administración; también en la plaza central existe una actividad de ocio que concentra esta población.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Los jóvenes se concentran a la salida de colegios y escuelas, también en las paradas de bus existe una concentración ya que se dirigen a Cuenca para estudiar o trabajar.

SÍNTESIS

La población presente en la cabecera parroquial generalmente realiza actividades comerciales o relacionadas con la administración, sin embargo la concentración de la población es baja.

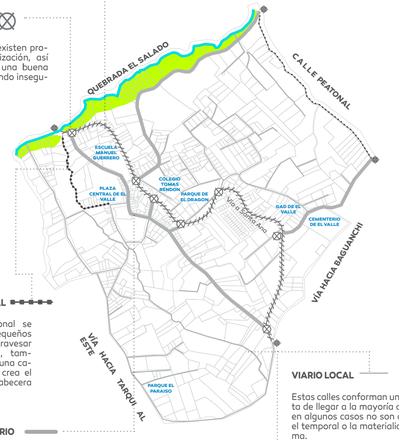
MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO PRINCIPAL (Arterial)

La vía principal es la de ingreso a la cabecera parroquial, aquí se encuentra la mayoría de comercios, equipamientos y espacios públicos, mantiene un tráfico muy alto por el tránsito hacia la ciudad de Cuenca.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

En estos nodos, existen problemas de señalización, así también no hay una buena visibilidad generando inseguridad del peatón.



VIARIO PEATONAL

Las calles peatonal se encuentran en pequeños tramos para atravesar alguna manzana, también se encontró una calle peatonal que crea el límite este de la cabecera parroquial.

VIARIO SECUNDARIO (Colectora)

Estas vías que conectan con la vía de ingreso a El Valle, son las que llegan a los espacios públicos y rodean la centralidad de la cabecera parroquial.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Las puertas de acceso son las que provienen de Baguanchi, Tarqui y Cuenca, en donde la última posee la mayor cantidad de tráfico de ingreso y salida que se da en la cabecera parroquial.

VIARIO LOCAL

Estas calles conforman una red que trata de llegar a la mayoría de los predios, en algunos casos no son accesibles por el temporal o la materialidad de la misma.

SÍNTESIS

La movilidad motorizada se encuentra con mayor intensidad en las puertas de acceso, la principal que proviene desde la ciudad de Cuenca y Baguanchi.

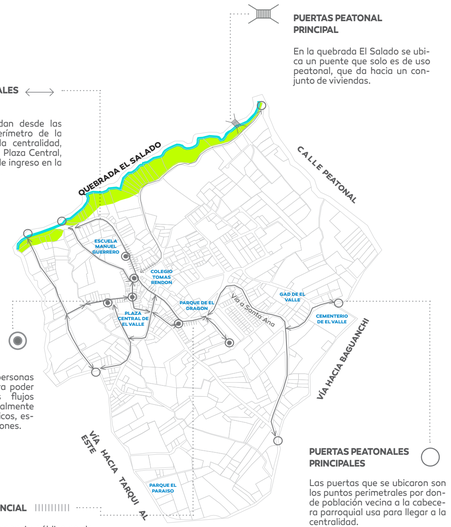
MOVILIDAD NO MOTORIZADA

PUERTAS PEATONAL PRINCIPAL

En la quebrada El Salado se ubica un puente que solo es de uso peatonal, que da hacia un conjunto de viviendas.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Estos flujos se dan desde las puertas en el perímetro de la cabecera hasta la centralidad, estos puntos son: Plaza Central, y la intersección de ingreso en la entrada a El Valle.



PUNTO DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Lugares donde la personas se concentran para poder tomar diferentes flujos peatonales, generalmente son espacios públicos, esquinas o intersecciones.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

La ocupación del espacio público se da principalmente en el viario principal que atraviesa la cabecera parroquial en lugares donde se ha ubicado una parada de bus.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Las puertas que se ubicaron son los puntos perimetrales por donde población vecina a la cabecera parroquial usa para llegar a la centralidad.

SÍNTESIS

La movilidad no motorizada es común en esta cabecera parroquial, ya que las distancias son muy cortas para acceder a los equipamientos y el resto de usos de suelo importantes.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Todas las calles de la cabecera, ya que no tienen el espacio suficiente, ni la materialidad apropiada y la más importante carecen de un espacio peatonal provocando inseguridad el momento de transitar.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

En lugares que existe un espacio peatonal, se ha provocado un corte creando una gran discontinuidad peatonal, esto no se presenta con frecuencia ya que la mayor parte de calles carecen de espacio peatonal.



DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

La discontinuidad menor se da en el ingreso de las viviendas en desnivel de esta forma las gradas interrumpen con el espacio peatonal.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

En donde se da una discontinuidad habrá una dificultad de accesibilidad para los peatones.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Los dos focos de atracción de vehículos son el espacio en la intersección de ingreso a la cabecera y el de la parada de buses de la cabecera parroquial.

SÍNTESIS

Los problemas funcionales son apreciados con facilidad, en general la accesibilidad, la funcionalidad, calidad ambiental son deficientes y notables a lo largo de toda la cabecera parroquial.

PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

El viario principal presenta un espacio peatonal marcado, pero este no es el apropiado, debido a que no tiene las proporciones adecuadas y mantiene muchas discontinuidades.



INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Son los espacios que han sido tomados por el usuario de transporte público para hacerlos como paradas de bus, éstos se ubican en áreas insuficientes y que a su vez crean una discontinuidad en el espacio peatonal.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Este problema se identificó en la esquina de ingreso a la cabecera parroquial, ya que es un espacio público que recibe un uso excesivo para sus dimensiones. También la concha del parque de El Paraíso.

CALLE POCO AMABLE

En la cabecera parroquial todas sus calles entrarían en esta categoría, ya que no tiene espacio peatonal, ni el espacio suficiente para plantearlo.

SÍNTESIS

Las vías con espacio insuficiente y mal acondicionadas han afectado el desarrollo de transporte peatonal debido a la falta de seguridad que éstas otorgan, dando paso a un incremento del uso del vehículo. La movilidad motorizada se ve afectada también gracias a las vías en mal estado, sin capa de rodadura y en proceso de deterioro.

TURI

La cabecera parroquial de Turi es un lugar importante dentro de la ciudad de Cuenca, posee una particularidad que lo diferencia de diversos sectores, pues es un sitio que goza de una vista completa de la ciudad gracias a su topografía, convirtiéndose en un referente turístico a nivel local, su principal atractor es el mirador que se encuentra ubicado al pie de la iglesia, equipamiento importante del sector.

Turi ha tenido un crecimiento acelerado a lo largo del tiempo y hasta cierto punto descontrolado, ya que carece de una variedad de equipamientos debidamente adecuados para abastecer a su numerosa población.

La iglesia y el mirador, son el núcleo central de este lugar, considerandos como un punto de concentración peatonal de adultos y jóvenes, siendo un centro atractor territorial. Este espacio público ha permitido que, se genere en un área reducida de su extensión vial, un comercio mínimo dedicado a la venta artesanal y de comida típica de nuestra ciudad.

En la estructura general del sector se puede constatar la ausencia de espacios para el peatón, ya que hay poca accesibilidad y seguridad para el mismo. Esto sucede debido al alto movimiento vehicular en la vía principal y la falta de aceras para la accesibilidad del flujo peatonal. A pesar de contar con una puerta principal como las escalinatas, estas dificultan la accesibilidad para personas con movilidad reducida; además se ha encontrado grandes discontinuidades peatonales y barreras que dificultan su movilidad. Se puede decir que el 90% de su extensión en vías no posee aceras y el 10% tiene aceras de tamaños reducidos o en mal estado.









LÍMITES E IDENTIDAD

MONUMENTOS

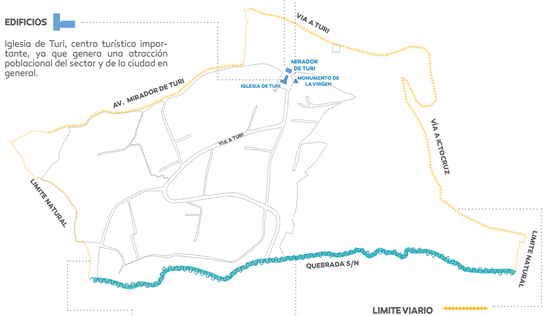
La gruta de la virgen, da identidad al sector, pero tiene poca acogida por parte de los turistas.

MIRADOR

El mirador de Turi, es el espacio que constituye el hito más importante dentro de la cabecera parroquial; debido a sus visuales, se genera un espacio de visita masiva de turistas.

EDIFICIOS

Iglesia de Turi, centro turístico importante, ya que genera una atracción poblacional del sector y de la ciudad en general.



BARRERAS NATURALES

Conformada en su mayoría por árboles y pequeñas formaciones topográficas.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

La quebrada s/n delimita a la cabecera parroquial de Turi, encontrándose a una altura moderada pero de poco caudal.

LIMITE VIARIO

Limitado por la vía principal a Turi, la vía a Ictocruz y la avenida Mirador de Turi.

SÍNTESIS

Turi está limitado al norte con la vía a Turi y con la avenida Mirador de Turi, al sur limita con la quebrada s/n, al este se ubica el camino a Ictocruz y al oeste un límite natural.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Mirador de Turi, iglesia de Turi, comercios y las tiendas de artesanías.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

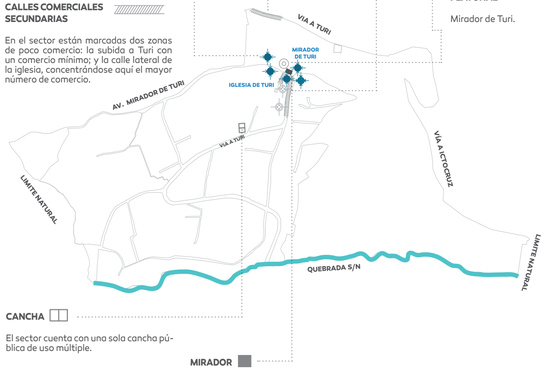
GAD parroquial y la iglesia de Turi.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Mirador de Turi.

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

En el sector están marcadas dos zonas de poco comercio: la subida a Turi con un comercio mínimo; y la calle lateral de la iglesia, concentrándose aquí el mayor número de comercio.



CANCHA

El sector cuenta con una sola cancha pública de uso múltiple.

MIRADOR

El mirador de Turi, es el espacio público más utilizado en el sector, a pesar de no contar con infraestructura adecuada.

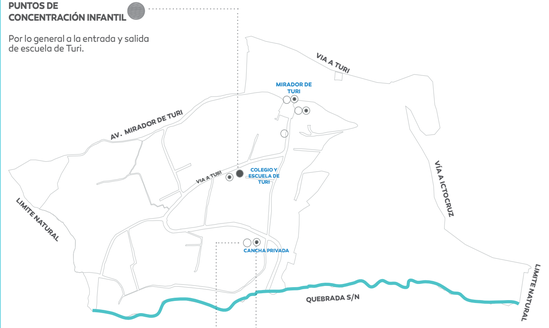
SÍNTESIS

Todos los espacios públicos se desarrollan en torno al mirador y la iglesia de Turi, concentrando por lo tanto a la población en general y todas las actividades.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Por lo general a la entrada y salida de escuela de Turi.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

A este sector acude más personas adultas para hacer sus gestiones en el GAD, compras en la farmacia, etc.
La presencia de adultos en la cancha privada es también numerosa los fines de semana.
En el mirador y en la iglesia se ve concurrencia de personas adultas ya sean turistas o locales.

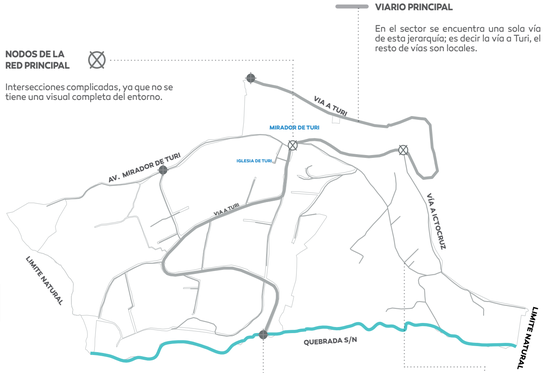
PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

El mirador concentra mucha población joven que llega al lugar para disfrutar del paisaje. También se encuentran turistas jóvenes visitando las tiendas artesanales que el sector ofrece. Por lo general los fines de semana se observa una gran concentración de población joven en una cancha privada, en la que se realizan actividades deportivas. A lo salida del colegio también se da una concentración masiva por parte de los estudiantes.

SÍNTESIS

La concentración de la población del sector se encuentra en su mayoría en concordancia con los atractores territoriales y no existen espacios públicos destinados para las actividades.

MOVILIDAD MOTORIZADA



VIARIO PRINCIPAL

En el sector se encuentra una sola vía de esta jerarquía; es decir la vía a Turi, el resto de vías son locales.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Intersecciones complicadas, ya que no se tiene una visual completa del entorno.

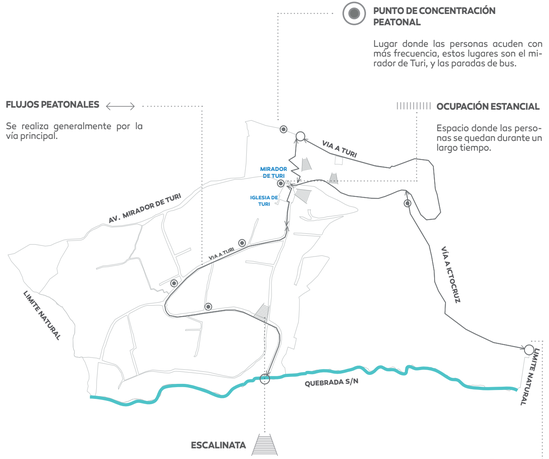
PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

El sector cuenta con tres entradas de acceso motorizado, conectándose así con otros sectores de la ciudad.

VIARIO SECUNDARIO

En Turi el 98% de las vías son de jerarquía local.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA



PUNTO DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Lugar donde las personas acuden con más frecuencia, estos lugares son el mirador de Turi, y las paradas de bus.

FLUJOS PEATONALES

Se realiza generalmente por la vía principal.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Espacio donde las personas se quedan durante un largo tiempo.

ESCALINATA

Escalinatas de Turi, único ingreso peatonal. Escalinatas hacia la zona de comercio de artesanías. Las otras escalinatas son de pequeña escala, para conexión entre dos sectores que salvan la topografía pronunciada.

PUERTAS PEATONAL PRINCIPAL

Puntos de acceso por donde circulan la mayor cantidad de peatones

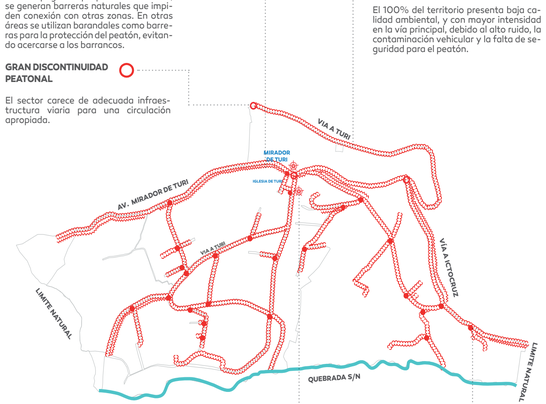
SÍNTESIS

La vía a Turi está catalogada dentro del viario principal y por su importancia es la única de las vías que cuenta con un mantenimiento frecuente, dejando de lado los otros elementos.

SÍNTESIS

El sector presenta tres puertas peatonales principales, dos de ellas son de uso continuo, por su mayor seguridad y la puerta peatonal de la vía a Turi desde el norte y la del camino a Ictocruz.

PROBLEMAS FUNCIONALES



BARRERAS

Por la topografía que presenta el sector, se generan barreras naturales que impiden conexión con otras zonas. En otras áreas se utilizan barandales como barreras para la protección del peatón, evitando acercarse a los barrancos.

GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

El sector carece de adecuada infraestructura viaria para una circulación apropiada.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

En el mirador y en la zona lateral de la iglesia, los vehículos se apoderaron del lugar generando un área de estacionamiento.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

El 100% del territorio presenta baja calidad ambiental, y con mayor intensidad en la vía principal, debido al alto ruido, la contaminación vehicular y la falta de seguridad para el peatón.

DISCONTINUIDAD PEATONAL MENOR

Intersección entre las calles Dr. Pauta y Víctor Moisés Pauta, frente a la escuela.

PROBLEMAS ESPACIALES



LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

El mirador no cuenta con un mantenimiento adecuado y los pocos espacios públicos cada vez van perdiendo importancia dando prioridad al vehículo. Otro espacio abandonado es el anfiteatro el cual no es usado por la población, debido a su deterioro.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Existe la infraestructura pero se encuentra en mal estado lo que impide el uso por parte de los usuarios.

CALLES POCO AMABLES

Se les considera poco amables por el mal estado de sus vías, ya que al ser de tierra no poseen veredas, es decir no existe el espacio para el peatón.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

La mayoría de las calles no presentan el espacio suficiente para el peatón.

SÍNTESIS

Los problemas funcionales son apreciados con facilidad, en general la accesibilidad, la funcionalidad, calidad ambiental son deficientes y notables a lo largo de toda la cabecera parroquial.

SÍNTESIS

Las vías con espacio peatonal insuficiente y la falta de estructura viaria, genera dificultad e inseguridad para la circulación peatonal.

TARQUI



El Centro Parroquial de Tarqui, posee gran afluencia de origen - destino desde y hacia la ciudad de Cuenca. caracterizado por su economía predominantemente agrícola, con extensas áreas verdes y vegetación; su clima andino templado con lluvias frecuentes que alimentan al Río Tarqui que cruza la zona oeste del centro parroquial.

Sus accesos principales se generan mediante la vía Cuenca Girón y la vía Turi – Tarqui (vías de alta capacidad y buenas condiciones para la circulación de automotores), y facilitan los desplazamientos desde y hacia la capital de la provincia del Azuay que ocurre por la gran cantidad de granjas, ranchos y haciendas existentes en la zona.

Respecto al viario interno del centro parroquial de Tarqui, posee grandes avances con respecto a otras parroquias, pues las calles en su mayoría se encuentran pavimentadas y señalizadas, lo cual facilita la circulación vehicular, aunque existe un claro déficit de aceras que garanticen la seguridad de los peatones. En todo caso las bajas intensidades de tránsito por estas vías, incentivan a los moradores a caminar y movilizarse en bicicletas creando condiciones de sostenibilidad y ambientalmente óptimas.

Las zonas de mayor afluencia peatonal son: La Plaza y Parque Central, en la que existe una iglesia, las instituciones educativas (escuela y colegio) y el estadio con una cancha deportiva de césped que está en óptimas condiciones, adicionalmente cerca del centro parroquial se ubica un zoológico considerado como un gran genrador turístico de la zona.







LÍMITES E IDENTIDAD

EDIFICIOS

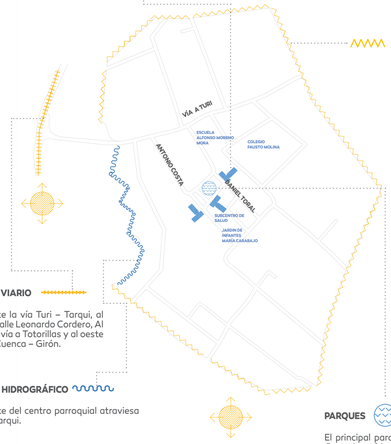
La iglesia parroquial ubicada en la calle Monseñor Ernesto Andrade, los edificos de la escuela Alfonso Moreno Mora y el colegio Fausto Molina, son los equipamientos que sobresalen en la identificación del sector.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Los principales centros atractores de ésta Unidad Funcional son:
- Turi
- Baños
- Cumbe

BARRERAS NATURALES

Conformada por vegetación del sector.



LÍMITE VIARIO

Al norte la vía Turi – Tarqui, al sur la calle Leonardo Cordero, Al este la vía a Totorillas y al oeste la vía Cuenca – Girón.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

Al oeste del centro parroquial atraviesa el río Tarqui.

PARQUES

El principal parque se denomina Parque Central, está localizado en el corazón del centro parroquial de Tarqui junto a la calle Monseñor Ernesto Álvarez y colinda con la Plaza Central.

SÍNTESIS

Los límites de la Unidad Funcional coinciden con piezas importantes del viario inter cantonal y rural del cantón Cuenca.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

PARQUES

El Parque Central es el de mayor importancia del centro parroquial. Existen áreas verdes y parques en predios privados como el de la escuela y colegio que no brindan accesibilidad a todos los ciudadanos.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

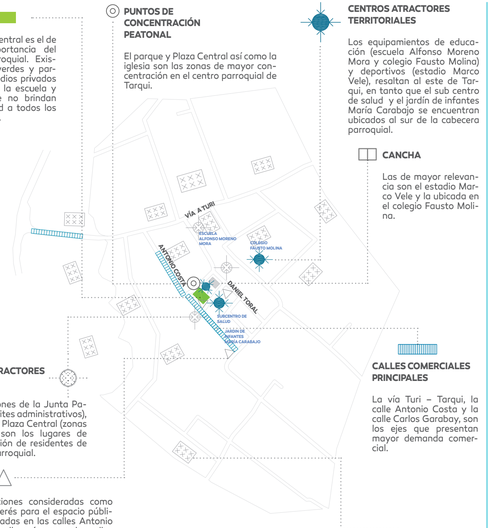
El parque y Plaza Central así como la iglesia son las zonas de mayor concentración en el centro parroquial de Tarqui.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Los equipamientos de educación (escuela Alfonso Moreno Mora y colegio Fausto Molina) y deportivos (estadio Marco Vele), resaltan al este de Tarqui, en tanto que el sub centro de salud y el jardín de infantes María Carabajo se encuentran ubicados al sur de la cabecera parroquial.

CANCHA

Las de mayor relevancia son el estadio Marco Vele y la ubicada en el colegio Fausto Molina.



CENTROS ATRACTORES LOCALES

Las instalaciones de la Junta Parroquial (trámites administrativos), La iglesia y la Plaza Central (zonas estanciales), son los lugares de mayor atracción de residentes de la caberera parroquial.

ESQUINAS

Las intersecciones consideradas como puntos de interés para el espacio público están ubicadas en las calles Antonio Costa y Rumipulla, así como en las calles Monseñor Ernesto Álvarez y Daniel Toral.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

La vía Turi – Tarqui, la calle Antonio Costa y la calle Carlos Garabay, son los ejes que presentan mayor demanda comercial.

AREAS VERDES Y ORILLAS.

Al ser un área agrícola, se presentan extensas zonas verdes a lo largo y ancho del centro parroquial de tarqui, en especial en las zonas aledañas al río Tarqui con abundantes llanuras utilizadas para animales de pastoreo especialmente.

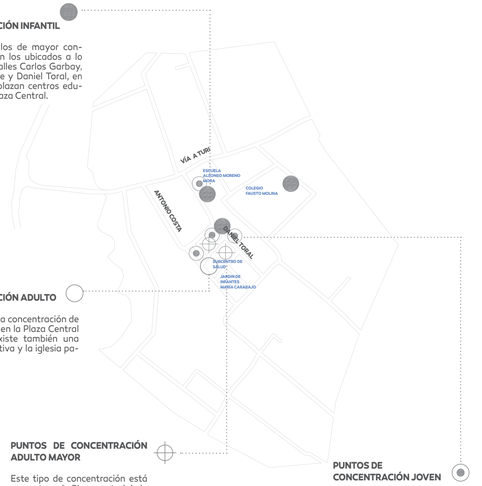
SÍNTESIS

Los principales centros atractores de la unidad son educativo, deportivo y de salud, ya que acogen a la mayor parte de la población.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Básicamente los de mayor concentración son los ubicados a lo largo de las calles Carlos Garbay, Justo Andrade y Daniel Toral, en donde se emplazan centros educativos y la Plaza Central.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

En tanto que la concentración de adultos se da en la Plaza Central en la cual existe también una cancha deportiva y la iglesia parroquial.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Este tipo de concentración está presente en la Plaza central de la Unidad Funcional

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Se observa mayor cantidad de jóvenes a lo largo de la calle Daniel Toral y Monseñor Ernesto Álvarez, es decir junto al estadio y al parque.

SÍNTESIS

La concentración de la población del sector se encuentra en su mayoría en concordancia con los atractores territoriales y no existen espacios públicos destinados para las actividades.

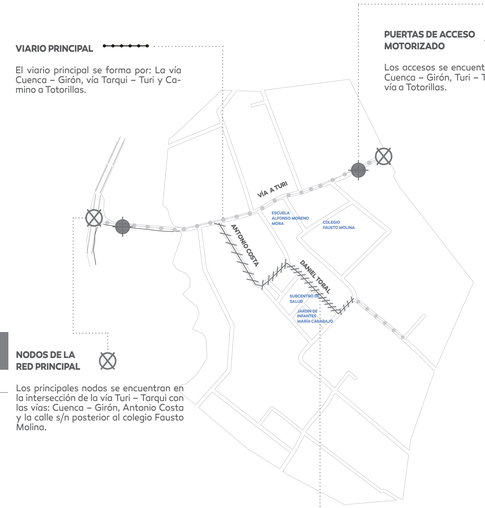
MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO PRINCIPAL

El viario principal se forma por: La vía Cuenca – Girón, vía Tarqui – Turi y Camino a Totorillas.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Los accesos se encuentran sobre la vía Cuenca – Girón, Turi – Tarqui y sobre la vía a Totorillas.



NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Los principales nodos se encuentran en la intersección de la vía Turi – Tarqui con las vías: Cuenca – Girón, Antonio Costa y la calle s/n posterior al colegio Fausto Molina.

VIARIO PRINCIPAL

El viario principal interno ésta conformado por: La vía Antonio Costa y Daniel Toral.

SÍNTESIS

El viario de la unidad está categorizado siendo las vías principales las que conducen el mayor flujo vehicular.

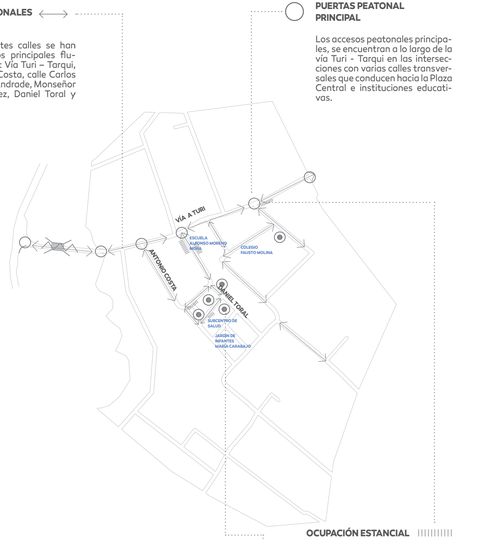
MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

En las siguientes calles se han identificado los principales flujos peatonales: Vía Turi – Tarqui, calle Antonio Costa, calle Carlos Garay, Justo Andrade, Monseñor Ernesto Álvarez, Daniel Toral y Del Estadio.

PUERTAS PEATONAL PRINCIPAL

Los accesos peatonales principales, se encuentran a lo largo de la vía Turi – Tarqui en las intersecciones con varias calles transversales que conducen hacia la Plaza Central e instituciones educativas.



PUNTO DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

En este sector las paradas de buses son los principales puntos de concentración peatonal.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Se identificaron zonas estacionales como: La parada de transporte mixto ubicada a un costado de la vía Turi – Tarqui, la plaza y parque central, iglesia del centro parroquial y cementerio parroquial.

SÍNTESIS

La circulación peatonal se da por algunas vías de la unidad hacia lugares de concentración pese a las barreras que presenta.

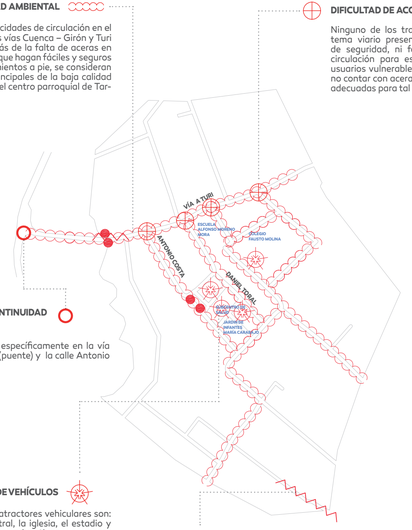
PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Las altas velocidades de circulación en el tránsito de las vías Cuenca – Girón y Turi – Tarqui, a más de la falta de aceras en todo el viario que hagan fáciles y seguros los desplazamientos a pie, se consideran las causas principales de la baja calidad ambiental en el centro parroquial de Tarqui.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

Ninguno de los tramos del sistema viario presenta garantías de seguridad, ni facilidades de circulación para este grupo de usuarios vulnerables de la vía, al no contar con aceras o pasarelas adecuadas para tal fin.



GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Se producen específicamente en la vía Turi – Tarqui (puente) y la calle Antonio Costa.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Los mayores atractores vehiculares son: La Plaza Central, la iglesia, el estadio y las instituciones educativas y en menor escala las instalaciones del GAD Parroquial de Tarqui.

BARRERAS

El viario principal y el puente sobre el río Tarqui, son las barreras que impiden la facilidad de circulación especialmente peatonal, de ciclistas y paso de animales en esta zona predominantemente agrícola.

SÍNTESIS

Los problemas que presenta esta unidad es principalmente para la circulación de personas con movilidad reducida así como peatones o ganado debe circular obligadamente por la calzada.

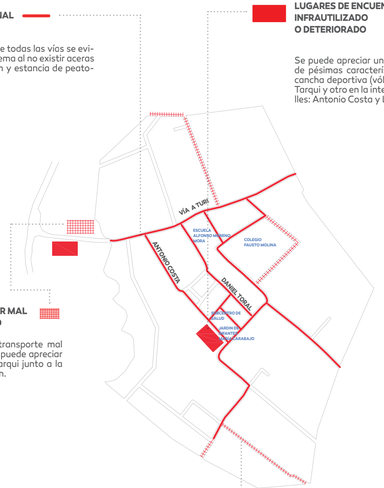
PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

En los costados de todas las vías se evidencia este problema al no existir aceras para la circulación y estancia de peatones.

LUGARES DE ENCUENTRO INFRAUTILIZADO O DETERIORADO

Se puede apreciar uno de éstos lugares de pésimas características junto a una concha deportiva (vóley) en la vía Turi – Tarqui y otro en la intersección de las calles: Antonio Costa y Leonardo Cordero.



INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

Un paradero de transporte mal acondicionado se puede apreciar en la vía Turi – Tarqui junto a la vía Cuenca – Girón.

CALLES POCO AMABLE

Existen varias calles del viario secundario que al momento no cuentan con capa de rodadura asfáltica u hormigón, tampoco con aceras, volviéndolas muy inseguras para la circulación de los residentes.

SÍNTESIS

La problemática espacial de este barrio es la falta de aceras y la falta de mantenimiento de los espacios públicos.

VICTORIA DEL PORTETE



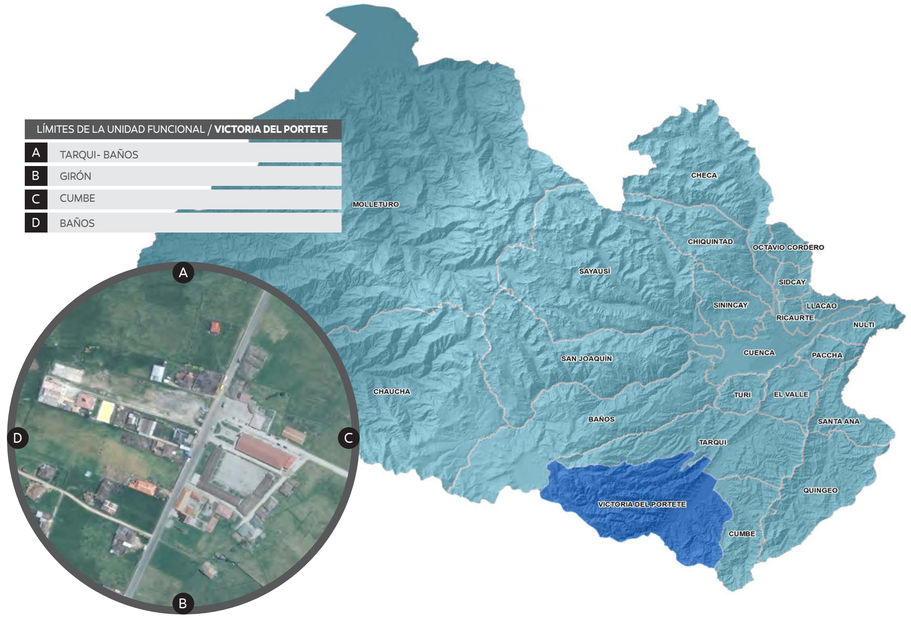
La parroquia de La Victoria del Portete, se encuentra ubicada a 15 Km. aproximadamente de la ciudad de Cuenca, está dispuesta de manera longitudinal en relación a la vía principal de acceso a la parroquia, tanto la plaza como la iglesia son el principal elemento de concentración, ya que se desarrollan actividades políticas, religiosas, deportivas, comerciales y laborales. La Victoria del Portete destaca por sus actividades ganaderas, lecheras y agropecuarias.

Es el eje articulador al norte con la parroquia Tarqui, al este la provincia de Loja y oeste la parroquia de Tarqui, convirtiendo a esta en un poblado de paso para comunicar al cantón Cuenca y la provincia de El Oro.

La estructura interna de la parroquia agrupa el 95 % de sus equipamientos en el centro, ya que en éste se consolida el desarrollo de la población, y el 40 % de la infraestructura vial en el interior se encuentran en muy malas condiciones de asfaltado.

La problemática espacial y funcional de la parroquia muestra indicios de una falta de calidad ambiental en su viario y ausencia de espacio peatonal, en este ámbito la vía hacia El Oro a Loja es una importante barrera de conexión en la parroquia.

La peatonalidad en la parroquia está muy afectada debido a que por la vía principal de acceso a la misma, existe un flujo constante de vehículos de carga media, el proceso de recolección de leche sobre toda a tempranas horas en la mañana es la principal razón para que los peatones que sean afectados, en especial los niños que se desplazan por motivos de educación.







LÍMITES E IDENTIDAD

BARRERAS NATURALES

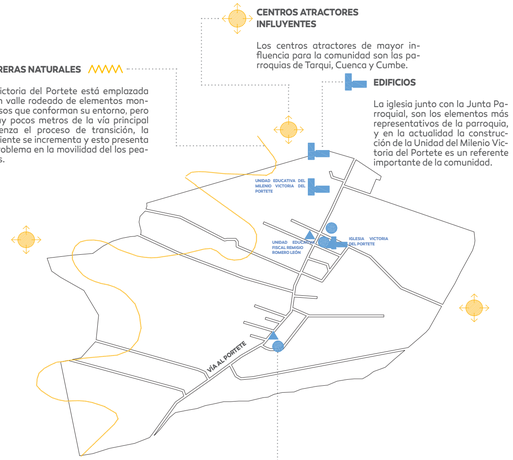
La Victoria del Portete está emplazada en un valle rodeado de elementos montañosos que conforman su entorno, pero a muy pocos metros de la vía principal comienza el proceso de transición, la pendiente se incrementa y esto presenta un problema en la movilidad del los peatones.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Los centros atractores de mayor influencia para la comunidad son las parroquias de Tarqui, Cuenca y Cumbe.

EDIFICIOS

La iglesia junto con la Junta Parroquial, son los elementos más representativos de la parroquia, y en la actualidad la construcción de la Unidad del Milenio Victoria del Portete es un referente importante de la comunidad.



PLAZAS

La Plaza Central junto con la iglesia son el referente de la parroquia, en este se desarrollan la mayoría de eventos de la comunidad, tanto religiosos como políticos.

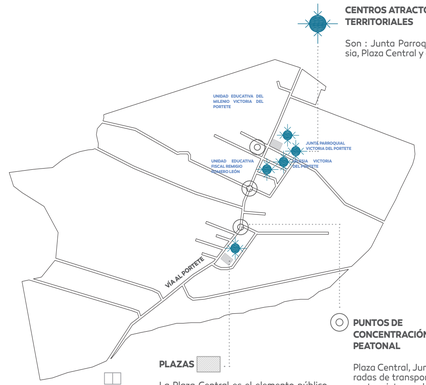
SÍNTESIS

La unidad funcional Victoria del Portete se encuentra fisicamente limitada por elementos naturales, careciendo de viario que la rodee.Los elementos montañosos que limitan la parroquia son fuerte componentes que solo permiten un crecimiento lineal a lo largo de la vía Estación de Cumbe – Panamericana Sur.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Son : Junta Parroquial, la iglesia, Plaza Central y el colegio



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Plaza Central, Junta Parroquial y paradas de transporte público y transporte mixto son los espacios de mayor concentración peatonal.

PLAZAS

La Plaza Central es el elemento público más significativo y representativo para los pobladores de la parroquia, las diferentes actividades que se realizan aquí la convierten en la centralidad más importante.

CANCHA

La presencia de algunos espacios destinados a pequeños usos deportivos en toda la comunidad forman parte de estos elementos, destacándose entre estos las canchas ubicadas en la Escuela.

SÍNTESIS

La Plaza Central es el espacio público de mayor importancia dentro de la unidad por las actividades que en ella se realizan.

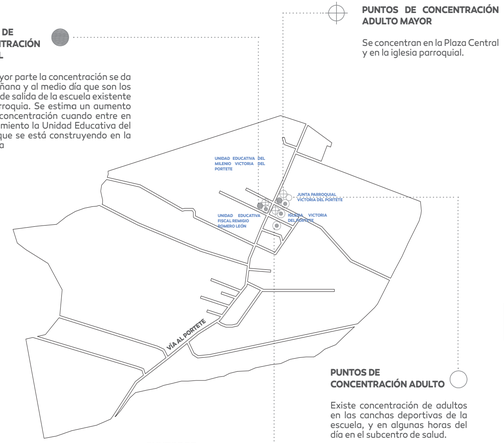
ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

En la mayor parte la concentración se da en la mañana y al medio día que son los horarios de salida de la escuela existente en la parroquia. Se estima un aumento de esta concentración cuando entre en funcionamiento la Unidad Educativa del Milenio que se está construyendo en la parroquia

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Se concentran en la Plaza Central y en la iglesia parroquial.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Existe concentración de adultos en las canchas deportivas de la escuela, y en algunas horas del día en el subcentro de salud.

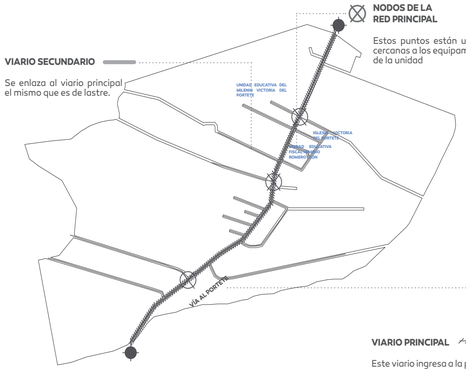
PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Se encuentra en los centros educativos de la parroquia y en la Plaza Central donde se realizan actividades deportivas durante las tardes.

SÍNTESIS

En la cabecera parroquial se tiene una actividad social baja durante la semana ya que el movimiento se genera hacia la ciudad.

MOVILIDAD MOTORIZADA



NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Estos puntos están ubicados en zonas cercanas a los equipamientos principales de la unidad

VIARIO SECUNDARIO

Se enlaza al viario principal el mismo que es de lastre.

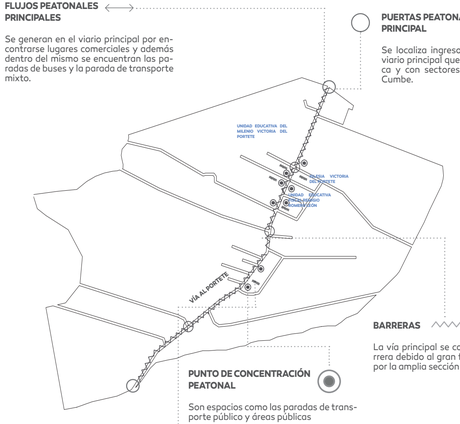
VIARIO PRINCIPAL

Este viario ingresa a la parroquia desde la estación de Cumbe o desde el Portete, se encuentra asfaltada en gran parte y sirve de ingreso tanto local como territorial.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Existe varios puntos de ingreso a la parroquia tanto el viario secundario como el principal, los mismos que son realizados por transporte mixto, público y privado.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA



FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Se generan en el viario principal por encontrarse lugares comerciales y además dentro del mismo se encuentran las paradas de buses y la parada de transporte mixto.

PUERTAS PEATONAL PRINCIPAL

Se localiza ingresos peatonales en el viario principal que conecta con Cuenca y con sectores como estación de Cumbe.

BARRERAS

La vía principal se convierte en una barrera debido al gran flujo vehicular dado por la amplia sección de la vía.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Son espacios como las paradas de transporte público y áreas públicas

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Se determinan zonas de estancia temporal, en las paradas de buses, en lugares de comercio que se encuentran en la vía principal, la parada del transporte mixto, donde se ubica la Junta Parroquial y el subcentro de salud y principalmente en la plaza principal siendo este el lugar central de la parroquia.

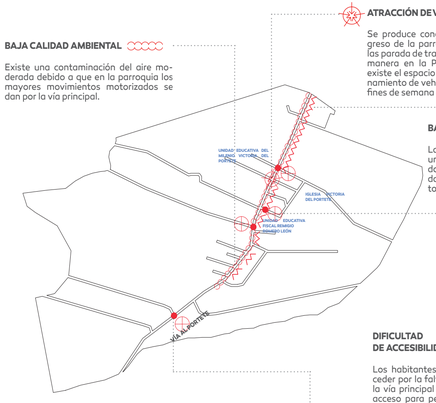
SÍNTESIS

El sistema vial para la movilidad motorizada en la cabecera parroquial es deficiente en cuanto a su estado ya que la mayor parte del viario principal y todo el viario secundario es de tierra.

SÍNTESIS

La concentración peatonal se marca claramente en las paradas de buses, transporte mixto y en la Plaza Central estos puntos generan flujos peatonales los que conducen a los alrededores.

PROBLEMAS FUNCIONALES



ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Se produce congestión vehicular al ingreso de la parroquia donde se localiza las parada de transporte mixto y de igual manera en la Plaza Central donde no existe el espacio necesario para estacionamiento de vehículos especialmente los fines de semana y días festivos.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Existe una contaminación del aire moderada debido a que en la parroquia los mayores movimientos motorizados se dan por la vía principal.

BARRERAS

La principal barrera de la unidad es la vía principal donde se limita la continuidad de la circulación peatonal

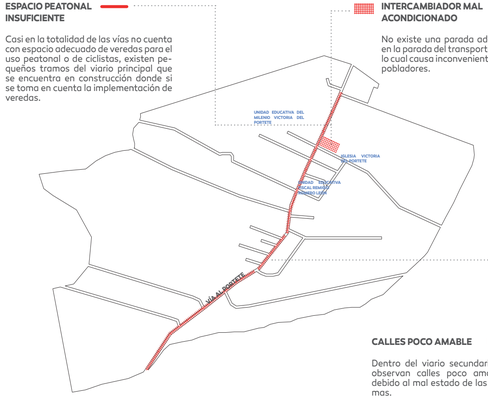
DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

Los habitantes tienen dificultad de acceder por la falta de aceras a lo largo de la vía principal y no existen rampas de acceso para personas con capacidades reducidas. El transporte público solamente hace el recorrido de la ciudad hasta el centro parroquial teniendo que los habitantes ocupar el transporte de camionetas que se localizan al ingresar a la parroquia, además que el transporte público no presenta frecuencias regulares, ni respetan las normas de velocidad y capacidad de pasajeros de las unidades.

DISCONTINUIDAD PEATONAL

Los habitantes de La Victoria del Portete poseen problemas en cuanto a la movilidad no motorizada ya que carecen de aceras y la señalización horizontal solo se presenta en algunas zonas. La parada de bus tiene una caseta pero no se encuentran bien ubicadas.

PROBLEMAS ESPACIALES



ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Casi en la totalidad de las vías no cuenta con espacio adecuado de veredas para el uso peatonal o de ciclistas, existen pequeños tramos del viario principal que se encuentra en construcción donde si se toma en cuenta la implementación de veredas.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

No existe una parada adecuada en la parada del transporte mixto lo cual causa inconvenientes a los pobladores.

CALLES POCO AMABLE

Dentro del viario secundario se observan calles poco amables debido al mal estado de las mismas.

SÍNTESIS

La infraestructura del sector en cuanto al viario no se encuentra en las mejores condiciones ya que solamente parte del viario principal se encuentra asfaltado.

SÍNTESIS

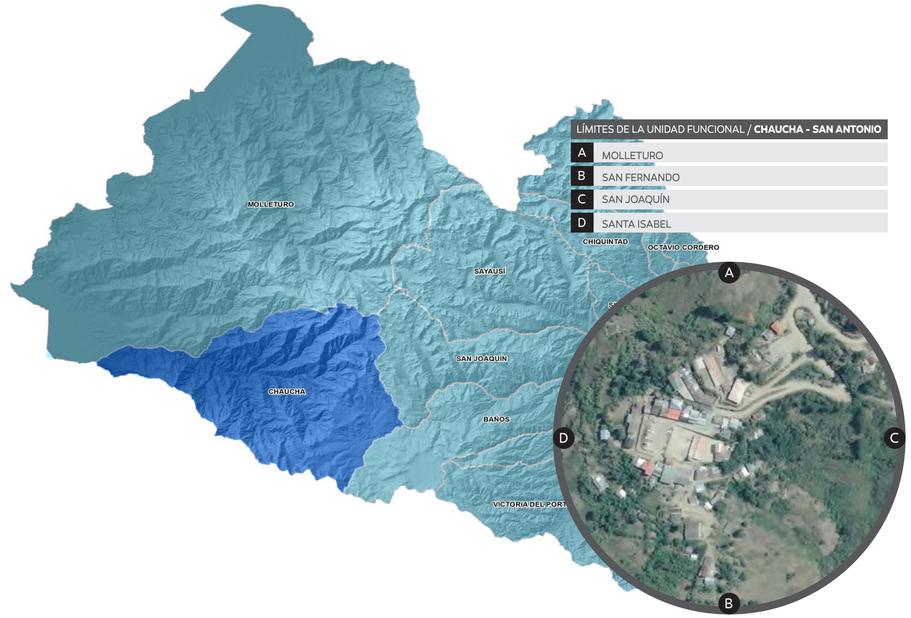
En lo que se refiere a los intercambiadores o paradas de buses presenta en algunos casos peligro a la población por la falta de espacio o carencia de veredas.

CHAUCHA SAN ANTONIO



A 80 Km de Cuenca, y casi tres horas de viaje la parroquia San Antonio de Chaucha constituye la parroquia más apartada del cantón Cuenca, la vía que conecta Cuenca, con esta población y sus comunidades, es de lastre, vulnerable a deslizamientos y deterioro debido a las lluvias y humedad del sector por la cual no se puede transitar a más de 40 Km por hora, aspectos que les ha dificultado el acceso a obras de desarrollo que mejoren la calidad de vida de sus habitantes.

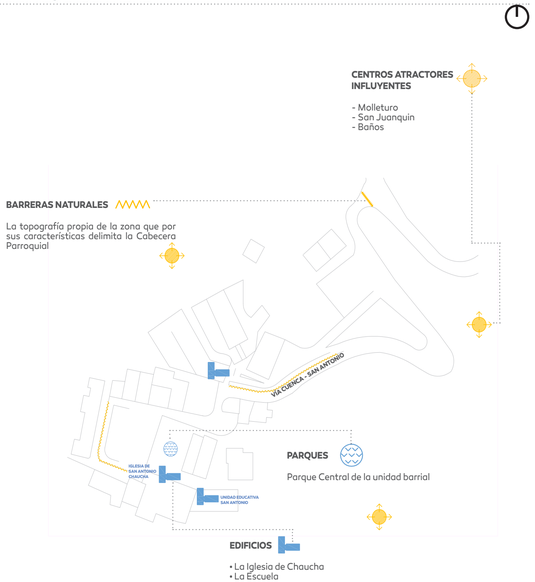
En Chaucha son altos los niveles de pobreza y analfabetismo y deficientes los servicios básicos, la mayoría de sus comunidades no tiene acceso a agua potable, alcantarillado, vialidad, los sub centros de salud de San Antonio carecen de los implementos para cubrir las demandas de sus habitantes.







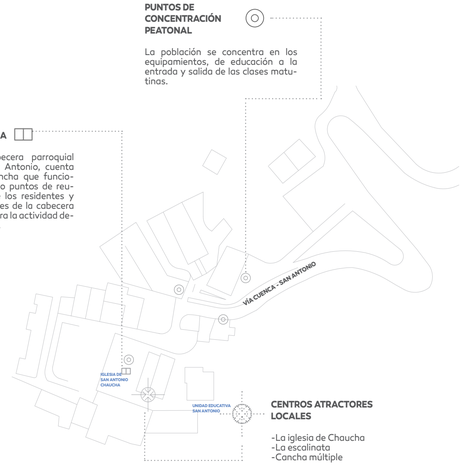
LÍMITES E IDENTIDAD



SÍNTESIS

Se encuentra delimitada hacia el norte por Molleturo, al suroeste con Naranjal y el sur con Santa Isabel, hacia el este Baños y San Joaquín, conformando un límite que envuelve a la parroquia.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES



SÍNTESIS

Las centralidades y espacios públicos de la unidad son la iglesia y la cancha, por actividades religiosas y deportivas respectivamente.

ACTIVIDAD SOCIAL



SÍNTESIS

Los puntos de concentración de la cabecera parroquial de San Antonio (Chaucha), están relacionados con los equipamientos, y las concentraciones son momentáneas.

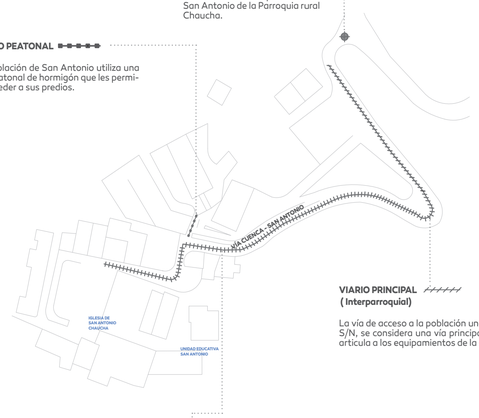
MOVILIDAD MOTORIZADA

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

La vía interprovincial Cuenca- San Antonio-San Gabriel de Chaucha, es la puerta de entrada motorizada a la población de San Antonio de la Parroquia rural Chaucha.

VIARIO PEATONAL

La población de San Antonio utiliza una vía peatonal de hormigón que les permite acceder a sus predios.



VIARIO PRINCIPAL (Interparroquial)

La vía de acceso a la población una calle S/N, se considera una vía principal, que articula a los equipamientos de la zona.

VIARIO SECUNDARIO

Todas las vías secundarias de San Antonio son de tierra.

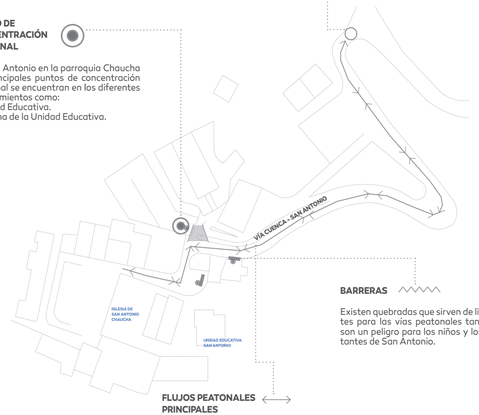
MOVILIDAD NO MOTORIZADA

PUERTAS PEATONAL PRINCIPAL

Este punto ubicado en la vía Cuenca-San Antonio-San Gabriel, por ser la entrada principal a la parroquia rural Chaucha.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

En San Antonio en la parroquia Chaucha los principales puntos de concentración peatonal se encuentran en los diferentes equipamientos como:
-Unidad Educativa.
-Cancha de la Unidad Educativa.



BARRERAS

Existen quebradas que sirven de limitantes para las vías peatonales tanto que son un peligro para los niños y los habitantes de San Antonio.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Existe flujo peatonal en el equipamiento de educación.

SÍNTESIS

En San Antonio parte de la Parroquia Rural de Chaucha se ha identificado una jerarquía vial básica constituido por la vía principal que es pavimentada un tramo y vías secundarias que son de tierra.

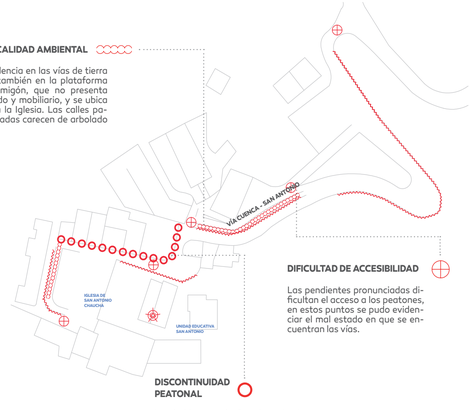
SÍNTESIS

San Antonio de Chaucha no concentra la movilidad no motorizada en gran número ya que es una población no muy densificada también porque sus actividades diarias no la realizan en el lugar.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Se evidencia en las vías de tierra como también en la plataforma de hormigón, que no presenta arbolado y mobiliario, y se ubica junto a la Iglesia. Las calles pavimentadas carecen de arbolado viario.



DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

Las pendientes pronunciadas dificultan el acceso a los peatones, en estos puntos se pudo evidenciar el mal estado en que se encuentran las vías.

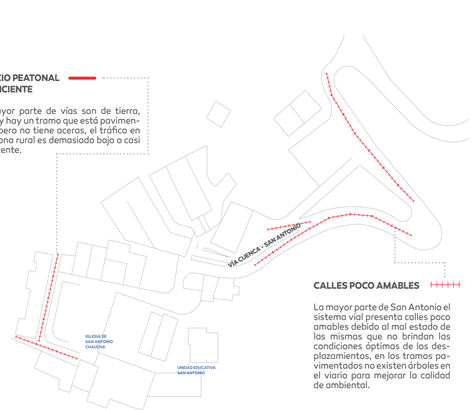
DISCONTINUIDAD PEATONAL

Los habitantes de San Antonio tienen obstáculos en desarrollar las actividades con facilidad por presencia de escaleras y quebradas que dificultan el fluido tránsito peatonal.

PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

La mayor parte de vías son de tierra, lastre y hay un tramo que está pavimentado, pero no tiene aceras, el tráfico en esta zona rural es demasiado bajo o casi inexistente.



CALLES POCO AMABLES

La mayor parte de San Antonio el sistema vial presenta calles poco amables debido al mal estado de las mismas que no brindan las condiciones óptimas de los desplazamientos, en los tramos pavimentados no existen árboles en el viario para mejorar la calidad de ambiental.

SÍNTESIS

San Antonio presenta calles de tierra y las escasas vías que se encuentran pavimentadas no tienen un adecuado diseño urbano.

SÍNTESIS

San Antonio no presenta condiciones adecuadas para la movilidad peatonal, y aun así se evidencia actividades cotidianas realizadas a pie, no tienen una parada de bus ni tampoco trasporte mixto.

CHAUCHA SAN GABRIEL

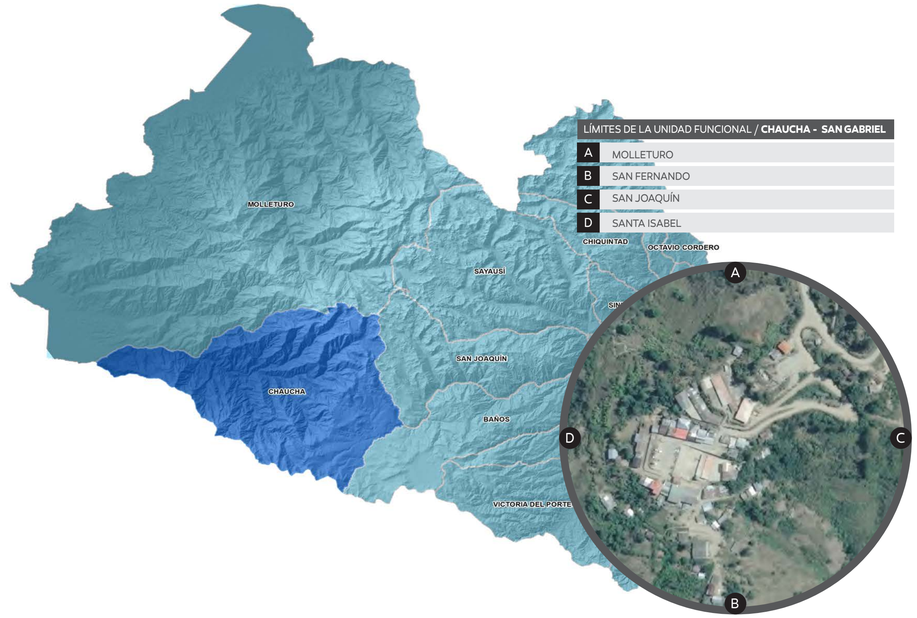


La Parroquia San Gabriel de Chaucha está ubicada en el Cantón Cuenca, Provincia del Azuay, en la zona suroeste de la ciudad de Cuenca.

Fue fundada aproximadamente el 3 de junio de 1887 y que como primera autoridad nombrada por el gobierno de la provincia del Azuay.

De la ciudad de Cuenca se acceda a la cabecera parroquial San Gabriel, mediante un carretero de segundo orden, cuya distancia es de 80Km, los medios de transporte más comunes dentro de la Parroquia y que sirven para trasladarse de un lugar a otro especialmente en los periodos de invierno, son los caballos, mulas y a pie.

Chaucha tiene una deficiencia de vías, estas se encuentran en mal estado, cuenta con equipamientos como la escuela, colegio, Iglesia, policía, y una cancha para la comunidad. Al momento se encuentra en ejecución la construcción del sistema de agua potable para la comunidad de san Gabriel, que beneficiará a más de 1200 habitantes, se construye también el nuevo centro de salud tipo A con un avance de un 60%, mismo quebeneficiara a 21 comunidades del sector, y contará con servicios de consulta externa, odontología, promoción y prevención de la salud, toma de muestras, toma de signos vitales, farmacia, entre otros. Se encuentran concluidos ya los estudios para el mejoramiento de la vía río blanco – san Gabriel. Además se ha realizado la adecuación de espacios para la unidad educativa San Gabriel.



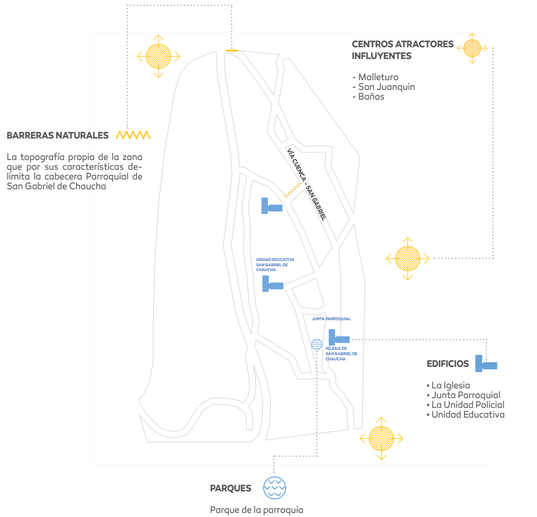
LÍMITES DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **CHAUCHA - SAN GABRIEL**

A	MOLLETURO
B	SAN FERNANDO
C	SAN JOAQUÍN
D	SANTA ISABEL





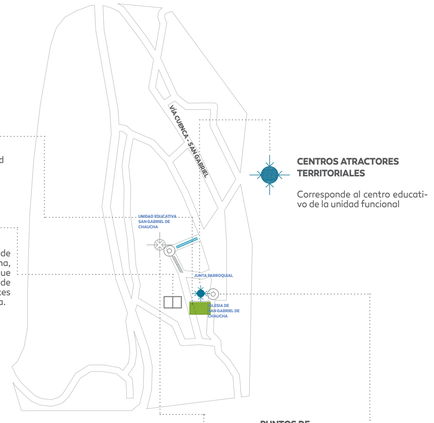
LÍMITES E IDENTIDAD



SÍNTESIS

Se encuentra delimitada hacia el norte por Malleturo, al suroeste con Naranjal y el sur con Santa Isabel, hacia el Este Baños y San Joaquín, conformando un límite que envuelve a la parroquia.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES



SÍNTESIS

Como puntos de concentración están equipamientos educativos, deportivos, administrativos y de abastecimiento.

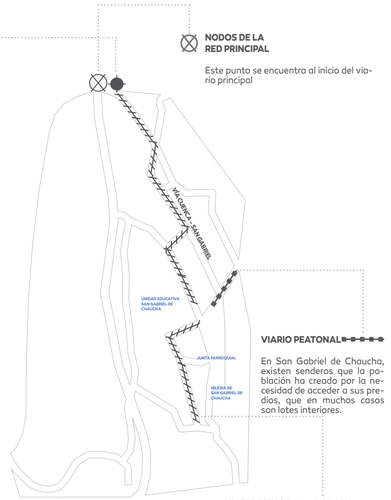
ACTIVIDAD SOCIAL



SÍNTESIS

Los puntos de concentración se relacionan con los equipamientos y la movilización de la mayoría de la población lo hace de manera peatonal.

MOVILIDAD MOTORIZADA



NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Este punto se encuentra al inicio del viario principal

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

La vía interprovincial CUENCA-SAN ANTONIO-SAN GABRIEL DE CHAUCHA, es la puerta de entrada motorizada a la población de San Gabriel de Chaucha.

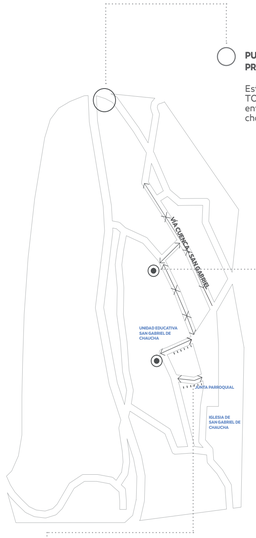
VIARIO PEATONAL

En San Gabriel de Chaucha, existen senderos que la población ha creado por la necesidad de acceder a sus predios, que en muchos casos son lotes interiores.

VIARIO PRINCIPAL (Interparroquial)

El viario principal de la Cabecera Parroquial de San Gabriel de Chaucha une a toda la cabecera y llega hasta el fin de la misma.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA



PUERTAS PEATONAL PRINCIPAL

Este punto ubicado en la vía CUENCA-SAN ANTONIO-SAN GABRIEL DE CHAUCHA, por ser la entrada principal a la Parroquia Rural de Chaucha.

PUNTO DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

En la Cabecera Parroquial de San Gabriel de Chaucha los principales puntos de concentración peatonal se encuentran en los diferentes equipamientos como:
-Unidad Educativa
-Junta Parroquial
-Canchas (indoor – volley)
-Punto de Abastecimiento (Tienda)

OCUPACIÓN ESTANCIAL

La cancha es un espacio de ocupación estancial ya que las personas permanecen por tiempo prolongado en esta zona de descanso, actividad social y deportiva.

SÍNTESIS

En San Gabriel de Chaucha se ha identificado una jerarquía vial muy básica constituido por una vía principal pavimentada que une toda la cabecera.

SÍNTESIS

San Gabriel de Chaucha concentra la movilidad no motorizada en el desarrollo de las actividades diarias tanto de educación, gestión, recreación, pues se evidencian flujos peatonales.

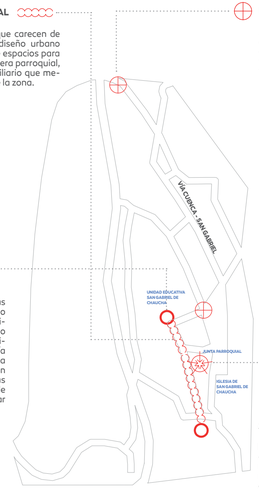
PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Se presenta en las vías que carecen de aceras y algun tipo de diseño urbano paisajístico que determine espacios para árboles dentro de la cabecera parroquial, tampoco cuenta con mobiliario que mejoren el aspecto urbano de la zona.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

San Gabriel no tiene una topografía favorable que facilite el acceso universal, no hay una óptima circulación por las pendientes.



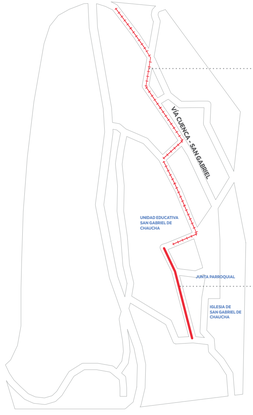
GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

Las vías carecen de aceras evidenciándose en el flujo discontinuo de los habitantes. Otro factor que no permite generar un recorrido óptimo es la topografía que dificulta la correcta circulación ya que tienen que hacer uso de escaleras para poder desplazarse de un lugar a otro a desarrollar sus actividades diarias.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

La conformación de esta zona de parqueadero en la Parroquia de San Gabriel no obedece a ningún tipo de diseño urbano al contrario es una zona improvisada de plataforma que se le da uso de estacionamiento

PROBLEMAS ESPACIALES



CALLES POCO AMABLES

En San Gabriel de Chaucha el sistema vial no es el óptimo se presenta calles poco amables debido al mal estado de las mismas y en los tramos pavimentados no existe arbolado en el viario

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Existen vías de tierra, lastre. Un tramo que está pavimentado, y no cuenta con aceras.El tráfico en esta zona rural es demasiado bajo, las personas se movilizan principalmente de forma peatonal.

SÍNTESIS

San Gabriel hace un mal uso de su espacio público por lo tiene zonas que son usadas como parqueaderos como es el caso de la plataforma de estacionamiento.

SÍNTESIS

San Gabriel de Chaucha no presenta condiciones adecuadas para la movilidad peatonal, no posee una parada de bus y transporte mixto por lo que los habitantes se movilizan a peatonalmente.

MOLLETURO

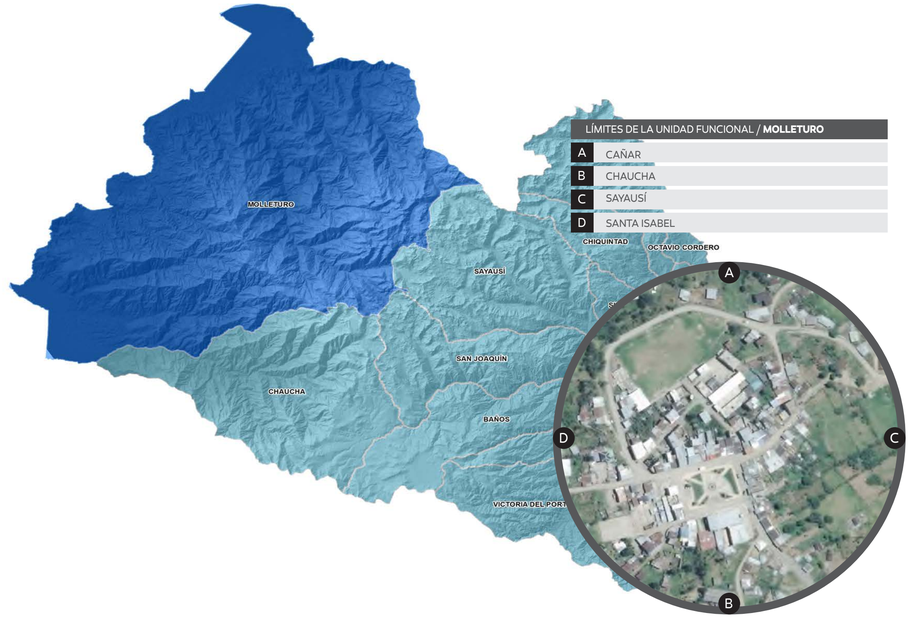
La Parroquia Molleturo se encuentra ubicada al noroeste del cantón Cuenca, provincia del Azuay, en las estribaciones de la cordillera occidental de los Andes. Tiene una superficie de 132.791,91 Ha; es la parroquia más extensa de la provincia, representa el 36% aproximadamente de la superficie del cantón Cuenca.

El centro urbano parroquial se encuentra a 62 km. de Cuenca, sus coordenadas son Longitud X = 678489 Latitud Y = 9694421
Sus límites son:
Al Norte: Parroquia Pancho Negro del cantón Troncal y parroquia San Antonio del cantón Cañar.
Al Sur: Parroquia Carmen de Pijilí del cantón Santa Isabel y parroquia Chaucha del cantón Cuenca, parroquias de la provincia del Azuay
Al Este: Parroquias de San Joaquín y Sayausí del cantón Cuenca de la provincia del Azuay
Al Oeste: Parroquias de San Carlos, Jesús María, Naranjal del cantón Naranjal y parroquia Balao del cantón Balao, parroquias de la provincia del Guayas.

Hablar de los orígenes de Molleturo es hablar de testimonio de religiosidad y ecología. Asociando estos factores y según la versión de antiguos moradores, se sabe que lo que hoy es la cabecera parroquial fue un sitio sin nombre, un bosque lleno de matorrales, rodeado de una laguna, con montañas alrededor y una espesa vegetación. Una de las plantas más comunes era el "mollé" que se adaptaba sobre la humedad del lodo cerraturoso conocido como "turo"; estas dos características de la planta "mollé" y del lodo "turo" dan origen al nombre Molleturo.

Las festividades de Molleturo son cívicas y religiosas, entre las más importantes se destacan las del 19 al 23 de julio, en honor a sus Patronos Felipe y Santiago con un amplio y variado programa religioso, deportivo, social y cultural en la que la tradición del priostazgo es una fortaleza que contribuye a mantener las tradiciones populares.

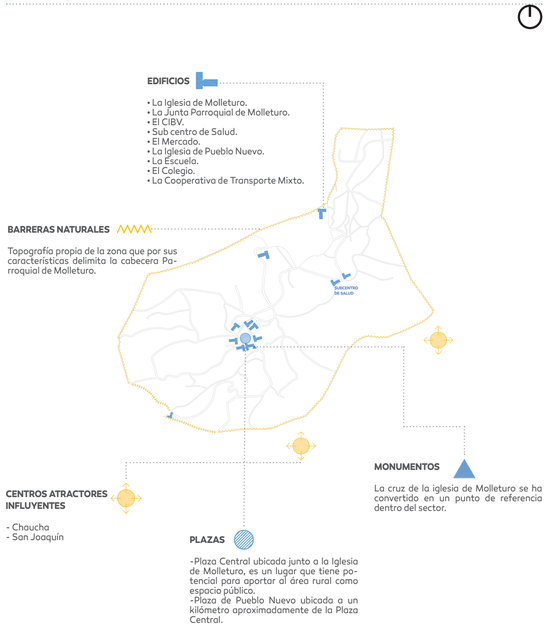








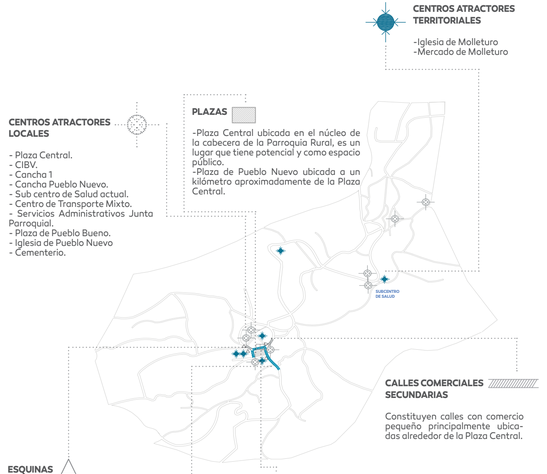
LÍMITES E IDENTIDAD



SÍNTESIS

Molleturo se encuentra delimitada hacia el norte por Naranjal y Balao, hacia el Norte, hacia el Sur por Chaucha y San Joaquín, hacia el Este se encuentra la Gualleturo y hacia el Oeste Ponce Enríquez.

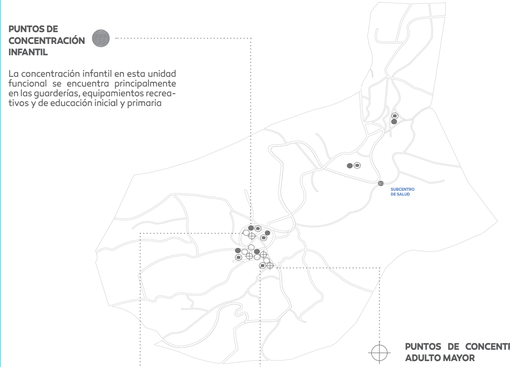
ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES



SÍNTESIS

En la Cabecera Parroquial de Molleturo la Plaza Central es el punto de encuentro de los habitantes por ser el espacio público más influyente.

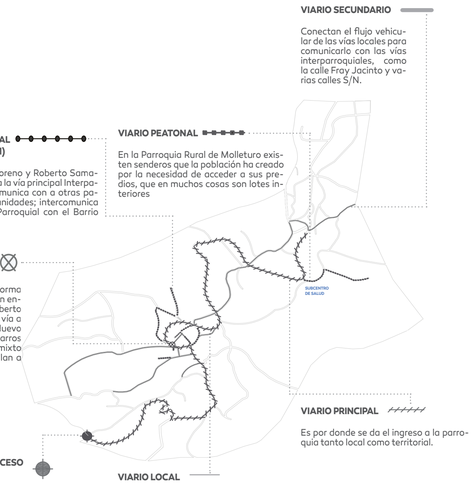
ACTIVIDAD SOCIAL



SÍNTESIS

Los Puntos de Concentración de la Cabecera Parroquial de Molleturo están relacionados en su mayoría con los equipamientos.

MOVILIDAD MOTORIZADA



VIARIO SECUNDARIO

Conectan el flujo vehicular de las vías locales para comunicarlo con las vías interparroquiales, como la calle Fray Jacinto y varias calles S/N.

VIARIO PRINCIPAL (Interparroquial)

La vía García Moreno y Roberto Samaniego, se anexa a la vía principal Interparroquial que comunica con a otras parroquias y comunidades; intercomunica a la Cabecera Parroquial con el Barrio Pueblo Nuevo

VIARIO PEATONAL

En la Parroquia Rural de Molleturo existen senderos que la población ha creado por la necesidad de acceder a sus predios, que en muchos cosas son lotes interiores

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Este nodo se forma en la intersección entre las vías Roberto Samaniego y la vía a Barrio Pueblo Nuevo por donde los carros de transporte mixto y privados circulan a diario

VIARIO PRINCIPAL

Es por donde se da el ingreso a la parroquia tanto local como territorial.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

La vía interprovincial CUENCA- MOLLETURO – PUERTO INCA, es la puerta de entrada motorizada a la Parroquia Rural de Molleturo y a la Cabecera Parroquial

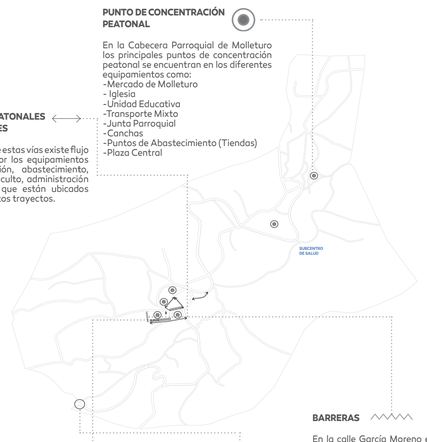
VIARIO LOCAL

La mayoría son de tierra S/N estas vías en la cabecera Parroquial de Molleturo permiten la accesibilidad a los predios, comunican internamente a los puntos dentro del mismo y sirven como aparcamiento para los vehículos debido a la ausencia de algunos centros atractores locales

SÍNTESIS

En la Parroquia Rural de Molleturo se ha identificado una jerarquía vial constituida por la vía principal que está formada a la vez por tres vías que se unifican para formarla.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA



PUNTO DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

En la Cabecera Parroquial de Molleturo los principales puntos de concentración peatonal se encuentran en los diferentes equipamientos como:
-Mercado de Molleturo
- Iglesia
-Unidad Educativa
-Transporte Mixto
-Junta Parroquial
-Canchas
-Puntos de Abastecimiento (Tiendas)
-Plaza Central

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

A lo largo de estas vías existe flujo peatonal por los equipamientos de educación, abastecimiento, recreación, culto, administración y gestión, que están ubicados cerca de estos trayectos.

BARRERAS

En la calle García Moreno el transporte público y privado dificulta la movilidad de los peatones, ya que estacionan los vehículos en la vía convirtiéndose en una barrera peatonal. Lo mismo sucede en las vías que rodean la Plaza Central

OCUPACIÓN ESTANCIAL

La Plaza Central es un espacio de ocupación estancial ya que las personas permanecen por poco tiempo en esta zona de descanso y actividad social.

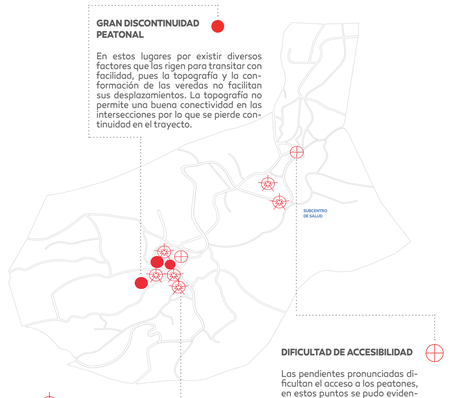
PUERTAS PEATONAL PRINCIPAL

Este punto ubicado en la vía CUENCA-MOLLETURO-PUERTO INCA, por ser la entrada principal a la Parroquia Rural y punto de encuentro las personas propias de la zona como también de turistas, otro punto a considerarse es del monumento de la cruz considerado un punto de encuentro de las personas en la entrada de la Cabecera Parroquial.

SÍNTESIS

La Parroquia Rural de Molleturo concentra la movilidad no motorizada en la dinámica de desarrollo de las actividades diarias.

PROBLEMAS FUNCIONALES



GRAN DISCONTINUIDAD PEATONAL

En estos lugares por existir diversos factores que las rigen para transitar con facilidad, pues la topografía y la conformación de las veredas no facilitan sus desplazamientos. La topografía no permite una buena conectividad en las intersecciones por lo que se pierde continuidad en el trayecto.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

El inapropiado diseño vial, ocasiona que exista una atracción de vehículos en estas intersecciones. En este caso particular los vehículos se estacionan en la entrada de la Plaza Central lo cual produce una congestión por el flujo de vehículos que transitan por esta vía bidireccional.

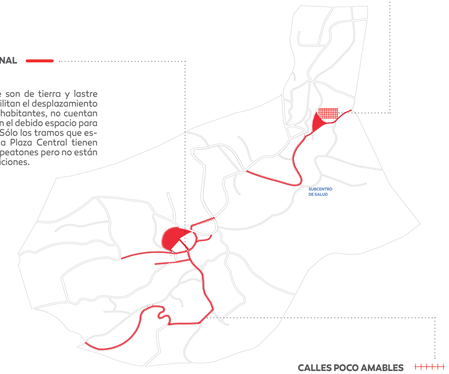
DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

Las pendientes pronunciadas dificultan el acceso a los peatones, en estos puntos se pudo evidenciar el mal estado en que se encuentran las vías.

SÍNTESIS

La infraestructura de la cabecera rural se encuentra en estado deteriorado y la topografía del sector se convierte en una barrera peatonal.

PROBLEMAS ESPACIALES



INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

En la Cabecera Parroquial no existen paradas de bus en buen estado que brinden el confort, medidas de seguridad y señalización, incluso se vuelven un peligro para los habitantes.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Existen vías que son de tierra y lastre por lo que no facilitan el desplazamiento peatonal de sus habitantes, no cuentan con veredas o con el debido espacio para el uso peatonal. Sólo los tramos que están bordeando la Plaza Central tienen espacio para los peatones pero no están en óptimas condiciones.

CALLES POCO AMABLES

Casi la totalidad del sistema vial presenta calles poco amables debido al mal estado de las mismas lo cual en el invierno empeoran cada vez más los desplazamientos.

SÍNTESIS

En el sector no existe señalización vial, ni espacio para los peatones y el transporte mixto ayuda a la población a dirigirse a sus domicilios.

CHECA

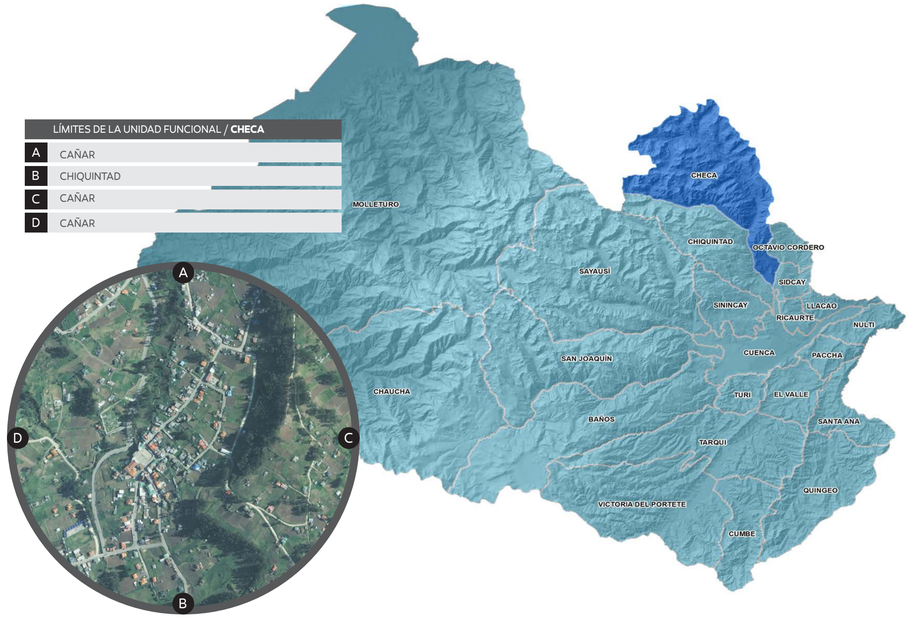
La parroquia Checa se ubica al norte de la ciudad de Cuenca, a 12 kilómetros de distancia desde su centro y el acceso a esta localidad se realiza a través de la carretera Ricaurte-Checa, la cual se encuentra en perfecto estado debido al mantenimiento recibido recientemente.

El centro parroquial de Checa se desarrolla sobre una terraza longitudinal de 300m de ancho aproximadamente, la orografía del terreno limita su distribución y disposición ya que por el Este se encuentra bordeada de montañas y al Oeste presenta un desnivel denominado Barranco.

La estructura interna de la parroquia agrupa cerca del 100% de sus equipamientos en el centro los cuales generan movilidad de los habitantes principalmente a pie y en vehículo privado; y los viajes hacia la ciudad se realizan generalmente en transporte público, mixta y vehículo privado.

Tanto los equipamientos como el espacio público del viario carecen de accesibilidad para los grupos vulnerables de personas. Las calles poseen una inadecuada distribución del espacio para peatones, ciclistas y vehículos motorizados, el diseño geométrico de éstas se corresponde con la topografía del terreno razón por la que presenta pendientes que varían entre 5% y 10%, lo cual afecta de manera considerable su calidad ambiental y se convierten en calles poco amables.

Checa presenta una considerable dependencia con la ciudad de Cuenca para el desarrollo de actividades rutinarias como: laboral, educación, gestión y abastecimiento de productos alimenticios; el mercado de Checa se localiza en un espacio de la Plaza Central y representa escasa atracción el día domingo, ya que éstos, por su cercanía, adquieren sus productos en la feria del ganado.







LÍMITES E IDENTIDAD

EDIFICIOS

- Iglesia Principal
- Convento Parroquial
- GAD Parroquial
- Subcentro de salud
- Unidades Educativas
- Retén Policial – Centro de Tratamiento Juvenil
- Sporting Club San Andrés.
- Centro de recepciones Palacio Dorado.

PLAZAS

Plaza central: es el espacio público medular de la parroquia, es el lugar de encuentro potencial de los moradores, de manera cotidiana, los fines de semana y en eventos.

LÍMITE HIDROGRÁFICO

Una quebrada y su barranco dividen a la parroquia, por un lado se encuentra el centro parroquial con todos sus equipamientos y zz z z z residencias y por el otro inicio un área en donde se combina el uso residencial y agropecuario.



LIMITE VIARIO

La vía Ricaurte-Checa permite el acceso principal hacia la parroquia y las calles Eloy Riera, Guillermo Robles, Las Rosas y la vía a Corpanche son los ejes viales que bordean la cabecera parroquial y permiten la conexión hacia la ciudad de Cuenca, hacia las diferentes comunidades de la parroquia y hacia las parroquias rurales vecinas (Chiquintad, Octavio Cordero Palacios y Sidcay) .

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

- Chiquintad
- Octavio Cordero Palacios

SÍNTESIS

El asentamiento de la cabecera parroquial de Checa se ha desarrollado en base a su orografía, en la que se identifican dos terrazas principales.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

ESQUINAS

- La vía Ricarute-Checa y la calle Eloy Riera sobre la que se localiza uno de los accesos a la plaza central,
- Sobre las calle Eloy Riera y San Andrés en donde se ubica el parqueadero para transporte mixto
- El punto de concentración más grande se ubica en el espacio entre las calles Eloy Riera y José E. de Robles

CANCHA

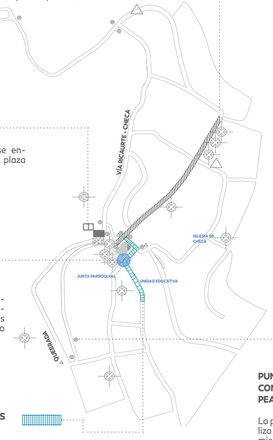
La cancha principal se encuentra ubicada en la plaza central

PLAZAS

Es un lugar de encuentro potencial como espacio público tanto los fines de semana como las festividades

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

En centro parroquial se desarrollan la mayor parte de actividades comerciales locales, dentro de los principales ejes que se identifican están: la vía Ricaurte-Checa que sirve de acceso al centro y las calles Eloy Riera y José E. de Robles.



CENTROS ATRACTORES LOCALES

Entre los equipamientos que generan la unión de los habitantes y personas que visitan Checa, se destacan:
- Plaza central: fines de semana, en las festividades del mes de abril y en fechas no permanentes en las que se organizan eventos.
- GAD Parroquial: funciona de lunes a viernes.
- Subcentro de Salud: funciona todos los días.
- Sporting Club San Andrés: concentra a la población solamente cuando se realizan eventos deportivos y en las festividades.
- Cementerio Parroquial: funciona todos los días.
- Convento Parroquial: en la planta baja funciona un restaurant muy concurrido.
- Centro de Recepciones Palacio Dorado: funciona masivamente en las festividades.
- Cooperativas de ahorro.
- Biblioteca Municipal.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

La población de la parroquia se moviliza principalmente a pie, los equipamientos comerciales y de servicio son los puntos en donde se concentran las personas

SÍNTESIS

Se identifica un déficit de espacios públicos. La mayor parte de equipamientos que existen son de carácter privado, a los mismos que acuden en su mayoría personas que no pertenecen al sector.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

La mayor parte la concentración se da en la mañana y al medio día que son los horarios de entrada y salida de las escuelas existentes en la parroquia, no existe un espacio público específico destinado para dicho fin, existen juegos infantiles solamente dentro de la unidad educativa.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Se concentran en la plaza central y en la iglesia parroquial principalmente.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Existe concentración de adultos en la plaza central, Junta Parroquial y El Barranco

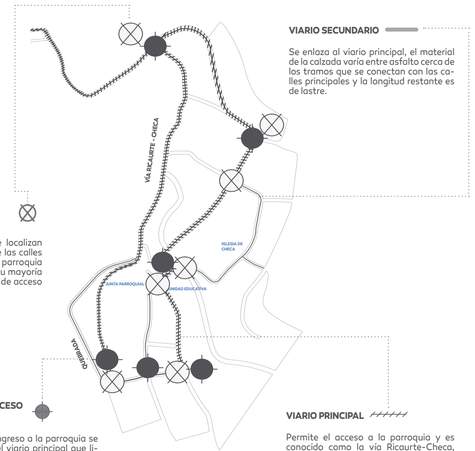
PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Se encuentra en los centros educativos de la parroquia, en la plaza central y El Barranco.

SÍNTESIS

La concentración de la población del sector se encuentra en su mayoría en concordancia con los atractores territoriales y no existen espacios públicos destinados para las actividades.

MOVILIDAD MOTORIZADA



NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Estos nodos se localizan en los cruces de las calles principales de la parroquia y coinciden en su mayoría con las puertas de acceso motorizado.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Los puntos de ingreso a la parroquia se relacionan con el viario principal que limita el centro parroquial y con la vía Ricaurte-Checa. Así también algunas comunidades acceden al centro parroquial a través del viario secundario.

VIARIO SECUNDARIO

Se enlaza al viario principal, el material de la calzada varía entre asfalto cerca de los tramos que se conectan con las calles principales y la longitud restante es de lastre.

VIARIO PRINCIPAL

Permite el acceso a la parroquia y es conocido como la vía Ricaurte-Checa, el material de la calzada es de asfalto. Dentro de la parroquia se caracteriza como viario principal las vías que limitan el centro parroquial, las calles también son de asfalto y se encuentra en buenas condiciones.
Sobre el viario principal existen dos puentes, uno sobre la calle Las Rosas y otro sobre la calle Guillermo Robles.

SÍNTESIS

Cerca del 80% del sistema vial de la cabecera parroquial se encuentra en buen estado, sólo el 20% restante es de lastre y carece de señalización lo cual genera una movilidad insegura.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA



PASARELAS PEATONALES

Existen dos pasarelas peatonales debido a la quebrada que divide el territorio de la cabecera parroquial.

ESCALINATA

Une la iglesia y la parte alta con el resto de la unidad

OCUPACIÓN ESTANCIAL

El área que presenta una concentración de flujo peatonal por tiempos extendidos es la plaza central, sus esquinas son punto de reunión de los moradores ya que sobre ellas se encuentran la Junta Parroquial, locales comerciales y de comida, la plataforma alta de la escalinata y el espacio para estacionamiento de transporte mixto.

PUERTAS PEATONAL PRINCIPAL

Los ingresos peatonales se producen en las vía que limitan el centro Parroquial: Ricaurte-Checa y las calles Eloy Riera y José E. de Robles y, en la escalinata del Barranco a través de la vía a Corpanche.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Se generan principalmente en el viario principal ya que sobre éstos se encuentran lugares comerciales y equipamientos de servicio a la comunidad, además en los bordes se localizan las paradas de buses, los estacionamientos para transporte mixto y para vehículo privado.

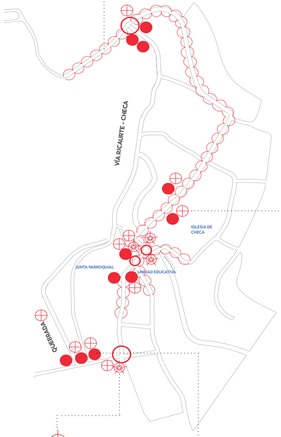
BARRERAS

La orografía del terreno ha llevado a la implementación de escalinatas tanto en El Barranco como en la Plaza central, estos elementos son las principales barreras peatonales así como la quebrada ubicada en el límite oeste del centro parroquial, sobre la plataforma baja de El Barranco.

SÍNTESIS

La concentración peatonal se marca claramente en la plaza central y en sus esquinas ya que desde y hacia éstas se generan flujos peatonales que se movilizan a través del viario.

PROBLEMAS FUNCIONALES



BAJA CALIDAD AMBIENTAL

La inadecuada distribución del espacio público sobre las calles de la parroquia hacen que su calidad ambiental disminuya

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Los equipamientos son los principales atractores de vehículos, la Iglesia, los centros educativos y el estacionamiento de transporte mixto que dificultan la interacción entre vehículos y peatones

DISCONTINUIDAD PEATONAL

El desnivel del terreno es la principal causa de la discontinuidad peatonal, ya que los equipamientos y lugares de servicio se ubican en diferentes niveles del terreno

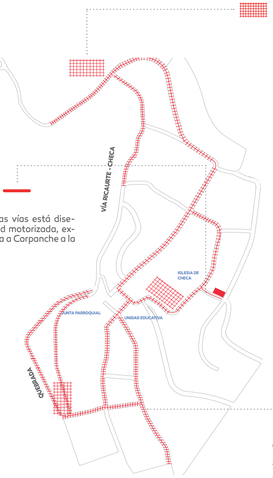
DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

No se observa el criterio de accesibilidad sobre todo el espacio público de la parroquia

SÍNTESIS

La orografía del terreno es la principal causa de la discontinuidad peatonal, en algunos casos puede ser solventada, pero en otros casos no se cuenta con el espacio suficiente.

PROBLEMAS ESPACIALES



INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

En lo que respecta a transporte público el 90% de las paradas están bien ubicadas pero no cuentan con el espacio suficiente para cumplir su función.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Casi la totalidad de las vías está diseñada para la movilidad motorizada, excepto el tramo de la vía a Corpanche a la altura de El Barranco

CALLES POCO AMABLES

Todas las calles de la cabecera parroquial son poco amables por diferentes motivos: inadecuada distribución del espacio (veredas angostas y/o carencia de veredas), material de la calzada y falta de infraestructura (rampas de acceso).

SÍNTESIS

La principal problemática de la parroquia se encuentra en la falta de un adecuado espacio peatonal, la ubicación e infraestructura de todos los intercambiadores.

OCTAVIO CORDERO PALACIOS



Hacia el Norte es la última parroquia del cantón Cuenca, a 22 Kilómetros de distancia limita al Norte con Déleg (parroquia de la provincia del Cañar), hacia el Sur con la parroquia rural Sidcay , al Este con la parroquia de Solano perteneciente al Cañar, y al Oeste con la parroquia Checa del cantón Cuenca.

Santa Rosa, la cabecera parroquial está ubicada a una altura de 2750 ms.n.m. ; y toda la parroquia posee una superficie total de 2093,28 ha.

Octavio Cordero Palacios basa su economía fundamentalmente en la agricultura, ganadería, caza y pesca; otras actividades también se encuentran en menor rango como la de minería y el comercio en general.

Son 16 las comunidades que componen la parroquia Octavio Cordero Palacios y estas son: La Nube, El Cisne, San Luis, San Bartolo, San Vicente, Centro parroquial (Santa Rosa), El Calvario, Adobepamba, Azhapud, Patrón Santiago, Corazón de Jesús, San Jacinto, El Rocío , La Dolorosa, Cristo del Consuelo, Santa Marianita, etc.

En cuanto a la movilidad, para acceder a la cabecera parroquial, la vía desde Ricaurte se encuentra en buen estado, su material es de asfalto y durante el recorrido se encuentra señalizada. En cuanto a las vías interiores de la cabecera parroquial podemos decir que son nuevas, totalmente señalizadas tanto horizontal como verticalmente y cada vía tiene colocado su nombre que la identifica.

La trama de Santa Rosa es irregular, pero se encuentra adecuadamente direccionada, de tal manera que favorece la libre circulación con pendientes en ciertos tramos de la vía principal.

LÍMITES DE LA UNIDAD FUNCIONAL / **OCTAVIO CORDERO PALACIOS**	
A	CAÑAR
B	SIDCAY
C	CAÑAR
D	CHECA







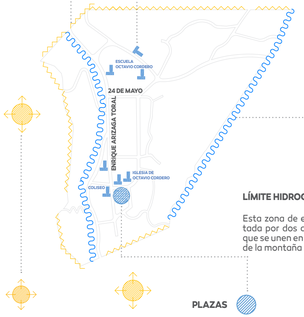
LÍMITES E IDENTIDAD

EDIFICIOS

En esta parroquia las edificaciones que mayor número de personas conglomeran son la de la Junta Parroquial, Tenencia Política, dispensario médico y las educativas como, la escuela, el colegio y la casa comunal.

BARRERAS NATURALES

Se encuentran bordeando la unidad funcional



LÍMITE HIDROGRÁFICO

Esta zona de estudio se encuentra limitada por dos quebradas hacia los lados que se unen en el límite sur y la pendiente de la montaña al norte.

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Los principales centros atractores de la parroquia son Checa y Sidcoy

PLAZAS

.- La única plaza es la central, y la misma se encuentra cortada por la calle "Padre Rosendo Suárez".

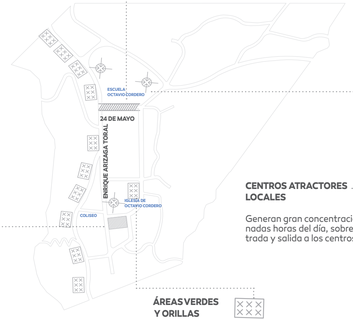
SÍNTESIS

Debido a la presencia de equipamientos y servicios, los flujos vehiculares y desplazamientos peatonales son constantes, sobre todo en la calle Enrique Arízaga.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS

El pequeño comercio es el único presente y refuerza el tejido social de la cabecera parroquial, induce a la peatonalidad y reduce desplazamientos motorizados a centros comerciales alejados.



CENTROS ATRACTORES LOCALES

Generan gran concentración en determinadas horas del día, sobre todo en la entrada y salida a los centros educativos.

PLAZAS

Es el principal espacio de Octavio Cordero palacios y se define por el parque y la cancha deportiva que se encuentran al frente de la iglesia y que se convierte en el lugar de aglomeración de personas, en especial fieles.

ÁREAS VERDES Y ORILLAS

Corresponden a un importante elemento representativo de la zona tomando en cuenta su conformación morfológica y topográfica.

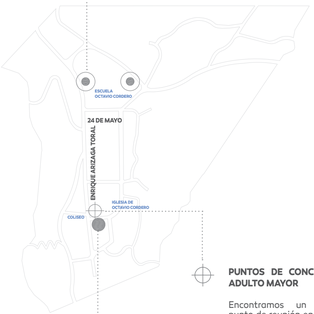
SÍNTESIS

El espacio público se ve caracterizado por el parque central y la cancha junto a él, al igual que el coliseo y a la calle Enrique Arízaga donde se desenvuelve gran parte de actividades.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Tenemos varios puntos de reunión juvenil como lo son, el parque, el coliseo, la escuela y el colegio.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Encontramos un importante punto de reunión en la iglesia de la parroquia, en especial en días festivos y domingos.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Conformado por la guardería de Octavio Cordero Palacios.

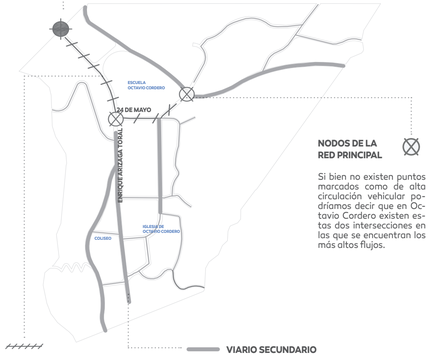
SÍNTESIS

El principal acceso peatonal se encuentra al Norte, por la calle Enrique Arízaga donde a lo largo de esta vía se desarrollan algunos accesos, que engloba la mayoría de actividades.

MOVILIDAD MOTORIZADA

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

La entrada principal a Santa Rosa se lo realiza desde el sector Norte por la calle Enrique Arizaga, que es la que articula a la cabecera con el resto del cantón y la que hace de puerta de entrada desde las personas que llegan de las comunidades aledañas.



NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Si bien no existen puntos marcados como de alta circulación vehicular podríamos decir que en Octavio Cordero existen estas dos intersecciones en las que se encuentran los más altos flujos.

VIARIO PRINCIPAL

La red del viario principal se articula de forma lineal a lo largo de la cabecera, bifurcándose y después vinculándose nuevamente, esta red es la conexión directa con el resto del cantón.

VIARIO SECUNDARIO

Son las vías que alimentan de forma transversal a la calle Enrique Arizaga (columna vertebral de la red principal).

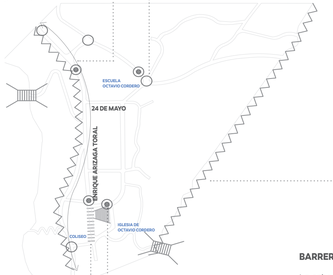
MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Todo el viario de la parroquia soporta flujos peatonales similares, la ausencia de veredas cómodas y seguras es notable, existen paradas de bus a lo largo de la calle Enrique Arizaga, y se distingue claramente la presencia de flujos en lugares que son atractores de los mismos como la cancha junto al parque central, el coliseo, la escuela, el colegio, la junta parroquial, etc.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Con respecto a las entradas peatonales, existen varias, algunas desde caminos vecinales estrechos ubicados alrededor de la cabecera, otras en sus nodos con las vías transversales y otras con las paradas de bus ubicadas a lo largo del viario principal.



BARRERAS

La cabecera parroquial tiene barreras de carácter topográfico como son dos quebradas hacia los lados y pendientes hacia la parte Norte y Sur de la misma.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

La mayoría de las personas usan como área estancial los alrededores de la plaza central, es decir junto al parque y en sus alrededores que es donde se aglutina la mayoría de personas.

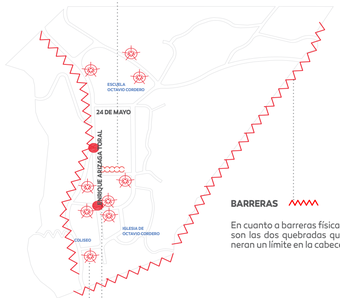
PUNTO DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

La concentración peatonal se da en el centro de la unidad por los tipos de equipamientos

PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

La única zona en la que podríamos decir que hay baja calidad ambiental debido al poco mantenimiento o mal estado de la vía es junto al cementerio, específicamente en un tramo de la vía "4 de agosto de 1854".



BARRERAS

En cuanto a barreras físicas, las mayores son las dos quebradas que a la vez generan un límite en la cabecera parroquial.

DISCONTINUIDAD PEATONAL

La discontinuidad peatonal no es tan latente en la zona debido a que el flujo vehicular no es excesivo, pero podríamos distinguir dos representativos.

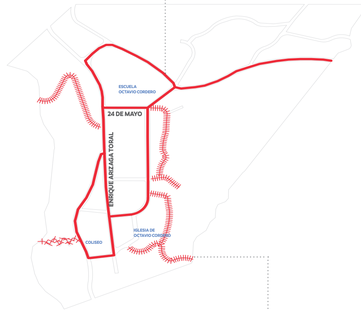
ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

En Octavio Cordero encontramos para el tamaño de la parroquia un gran número de puntos atractores de viajes en vehículo como lo son la tenencia política, la iglesia, la escuela, el colegio, la casa comunal y el dispensario médico.

PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

En las vías de la parroquia es latente el poco espacio o la carencia de aceras adecuadas para los transeúntes, las personas caminan por la calle.



CALLES POCO AMABLES

Si bien la mayoría de vías no tienen aceras, existen caminos peatonales excesivamente estrechos y sin ningún tratamiento, esto agudizado por la falta de iluminación en las noches que las convierte en un peligro latente.

SÍNTESIS

Se puede decir que los flujos vehiculares se dan a manera longitudinal siguiendo el recorrido de su principal vía que es la Enrique Arizaga.

SÍNTESIS

En el sector la actividad social se desarrolla en su mayoría en los espacios como lo son el parque, la cancha de uso múltiple, el coliseo y en la calle Enrique Arizaga.

SÍNTESIS

Los problemas funcionales del sector se generan principalmente por la baja calidad ambiental o de tratamiento de ciertas zonas, en especial en los bordes de las quebradas próximas.

SÍNTESIS

Los problemas espaciales del sector se generan principalmente por la falta de un espacio adecuado y acondicionado para los peatones ya que las veredas son muy estrechas.

SANTA ANA



La parroquia de Santa Ana se ubica a 18 kilómetros al sur de la ciudad de Cuenca, su crecimiento se lo ha realizado de forma radial, alrededor de la Plaza Central, punto de encuentro de la comunidad, debido a que concentra el mayor número de actividades.

El desarrollo en los últimos años, se ha basado en los recursos provenientes del relleno sanitario de Pichacay, emplazado en esta parroquia desde el año 2001.

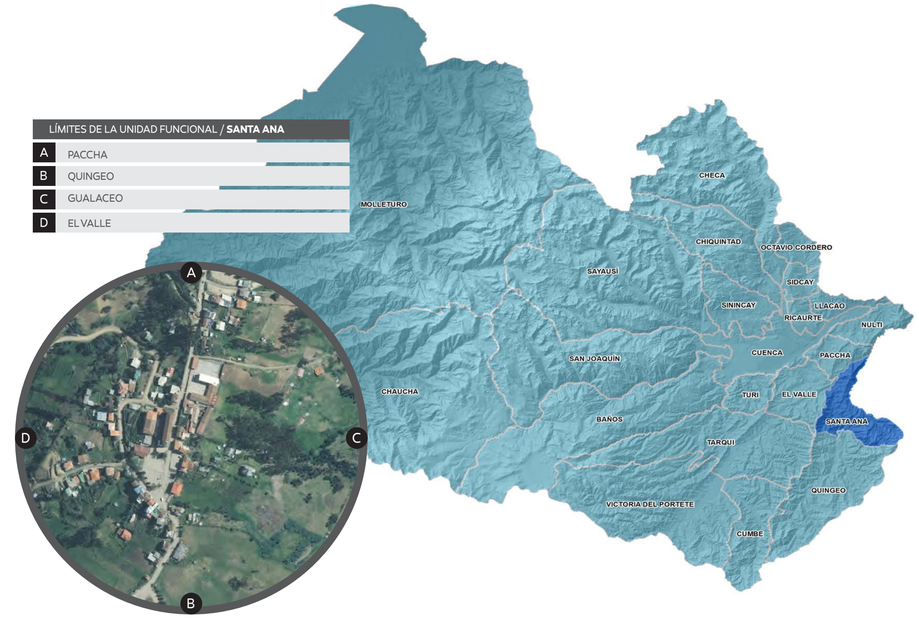
Las principales actividades de la parroquia son la ganadería, agricultura, turismo, la potenciación de estas actividades se la ha realizado mediante los convenios suscritos para el asentamiento del relleno en la parroquia de Santa Ana.

En lo referente a la estructura interna de la parroquia, el 85% de sus equipamientos se encuentran alrededor del centro parroquial. La Plaza Central y la Iglesia, son los lugares de mayor concentración de la población, por sus características de estancialidad.

La infraestructura vial de la parroquia está conformado por el viario principal en el que se encuentra la vía Cuenca-El Valle-Santa Ana-Disha-La Unión, que permite la conexión de Santa Ana con el resto de parroquias.

En la actualidad, el viario principal se encuentra en intervención el estado del mismo es bueno, mientras que el de carácter local al 20% se encuentran pavimentadas y/o adoquinadas y el resto de infraestructura se encuentra a nivel de lastre el estado es bueno del 70% de este viario.

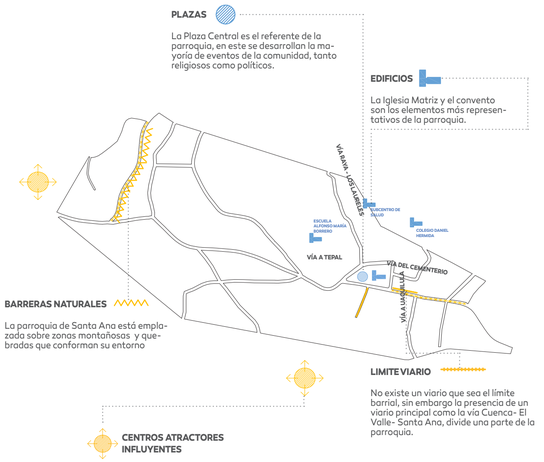
Tanto el viario principal como local se evidencia la ausencia de infraestructura asignada para peatones, lo que dificulta el desplazamiento de una manera segura.







LÍMITES E IDENTIDAD



PLAZAS

La Plaza Central es el referente de la parroquia, en este se desarrollan la mayoría de eventos de la comunidad, tanto religiosos como políticos.

EDIFICIOS

La Iglesia Matriz y el convento son los elementos más representativos de la parroquia.

BARRERAS NATURALES

La parroquia de Santa Ana está emplazada sobre zonas montañosas y quebradas que conforman su entorno

LIMITE VIARIO

No existe un viario que sea el límite barrial, sin embargo la presencia de un viario principal como la vía Cuenca- El Valle- Santa Ana, divide una parte de la parroquia.

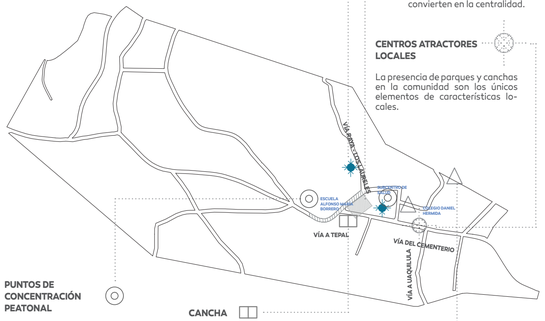
CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Los centros atractores de mayor influencia para la comunidad son.
El Valle y Quingeo

SÍNTESIS

La morfología de la parroquia ha limitado su crecimiento alrededor de las quebradas, montañas, tendiendo hacia los asentamientos dispersos alrededor de las vías.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES



CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

La Junta Parroquial, el UPC, Centro de Salud, la Plaza Central y la Iglesia Matriz son las edificaciones que albergan mayor presencia de personas.

PLAZAS

La Plaza Central y la Iglesia Matriz son los elementos públicos más significativo y representativo para los pobladores de la parroquia, las diferentes actividades que se realizan aquí la convierten en la centralidad.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

La presencia de parques y canchas en la comunidad son los únicos elementos de características locales.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Plaza Central, junta parroquial y paradas de transporte público y transporte mixto son los espacios de mayor concentración peatonal.

CANCHA

La presencia de algunos espacios destinados a pequeños usos deportivos en toda la comunidad forman parte de estos elementos, destacándose entre estos las canchas alrededor del viario principal.

ESQUINAS

La confluencia en ciertos puntos del viario de ingreso y salida de la parroquia, conforman algunas esquinas que sirven de espacios para la estancialidad y paradas de buses.

SÍNTESIS

La Plaza Central es el espacio público de mayor importancia en la unidad funcional ya que alrededor de ésta se desarrollan las distintas actividades.

ACTIVIDAD SOCIAL



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

En la mayor parte la concentración se da en la mañana y al medio día que son los horarios de salida de las escuelas existentes en la parroquia, por otra parte otro punto de concentración es la Plaza Central.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

La concentración de adultos se da en los alrededores de la Plaza Central, la Iglesia Matriz y las oficinas de la Junta Parroquial.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

Se concentran en la plaza central y en la iglesia parroquial.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Se encuentra en los centros educativos de la parroquia y en las canchas donde se realizan actividades deportivas durante las tardes.

SÍNTESIS

En la unidad se tiene una actividad social baja en la semana ya que el movimiento se genera a la ciudad y las concentraciones mayoritarias se dan en horario de los centros educativos.

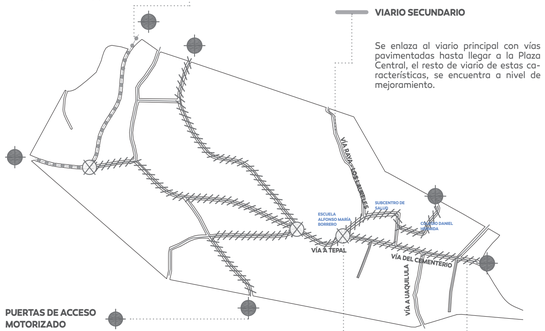
MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO PEATONAL

No existe un viario exclusivamente para peatones pero existen mayor concentración en la plaza central, en la parada de transporte mixto y paradas de bus.

VIARIO SECUNDARIO

Se enlaza al viario principal con vías pavimentadas hasta llegar a la Plaza Central, el resto de viario de estas características, se encuentra a nivel de mejoramiento.



PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Existen varios puntos de ingreso a la parroquia, tanto a travez del viario secundario como del principal, los mismos que son realizados por transporte mixto, público y privado.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Se encuentra definidos por el viario principal

VIARIO PRINCIPAL

Este viario ingresa a la parroquia desde la Ave 24 de Mayo, recorre la parroquia El Valle hasta llegar a Santa Ana, la vía se encuentra pavimentada, sirve de ingreso tanto local como territorial.

SÍNTESIS

El sistema vial para la movilidad motorizada en la cabecera parroquial de Santa Ana se encuentra en buen estado.

MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Se generan principalmente en el viario principal por encontrarse lugares comerciales y además dentro del mismo se encuentran las paradas de buses y la parada del transporte mixto.

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Se localiza ingresos peatonales en el viario principal que conecta con Cuenca



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

Relacionado con el uso del Plaza Central y otros equipamientos existentes

OCUPACIÓN ESTANCIAL

Se determinan zonas de estancia temporal, en las paradas de buses, en lugares de comercio que se encuentran en la vía principal, la parada del transporte mixto, y principalmente en la Plaza Central.

SÍNTESIS

La concentración peatonal se marca claramente en las paradas de buses, transporte mixto y en la plaza central, estos puntos generan flujos peatonales los que conducen a los alrededores.

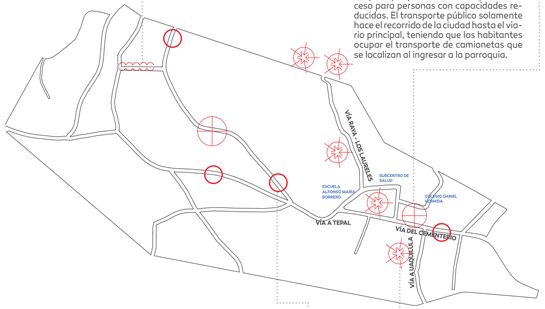
PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

La baja calidad ambiental en la parroquia se da en las zonas cercanas al viario secundario, ya que el mismo se encuentra a nivel de mejoramiento, provocando enfermedades respiratorias entre otras.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

Los habitantes tienen dificultad de acceder por la falta de aceras a lo largo de la vía principal y no existen rampas de acceso para personas con capacidades reducidas. El transporte público solamente hace el recorrido de la ciudad hasta el viario principal, teniendo que los habitantes ocupar el transporte de camionetas que se localizan al ingresar a la parroquia.



DISCONTINUIDAD PEATONAL

Los habitantes de Santa Ana poseen problemas en cuanto a la movilidad no motorizada ya que carecen de aceras y la señalización horizontal solo se presenta en algunas zonas. Las paradas de buses tienen una caseta pero no se encuentran bien ubicadas.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Se produce congestión vehicular al ingreso y salida de la Escuela y de igual manera en la plaza central donde no existe el espacio necesario para estacionamiento de vehículos y zonas marcadas para trasporte comercial e institucional.

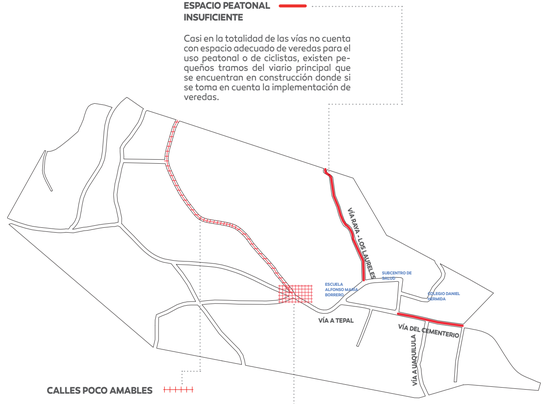
SÍNTESIS

La infraestructura del sector en cuanto al viario se encuentra en condiciones buenas, el viario principal se encuentra pavimentado al igual que las vías hacia la Plaza Central.

PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

Casi en la totalidad de las vías no cuenta con espacio adecuado de veredas para el uso peatonal o de ciclistas, existen pequeños tramos del viario principal que se encuentran en construcción donde si se toma en cuenta la implementación de veredas.



CALLES POCO AMABLES

Dentro del viario secundario se observan calles poco amables debido al material de las mismas.

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

No existe mobiliario adecuado en la parada del transporte mixto la cual causa inconvenientes a los pobladores. Existen algunas paradas de bus que son un peligro para los usuarios por su mala ubicación dentro del viario.

SÍNTESIS

En toda la cabecera parroquial no existen las condiciones adecuadas para la movilidad peatonal ya que no cuenta con veredas ni señalización apropiada.

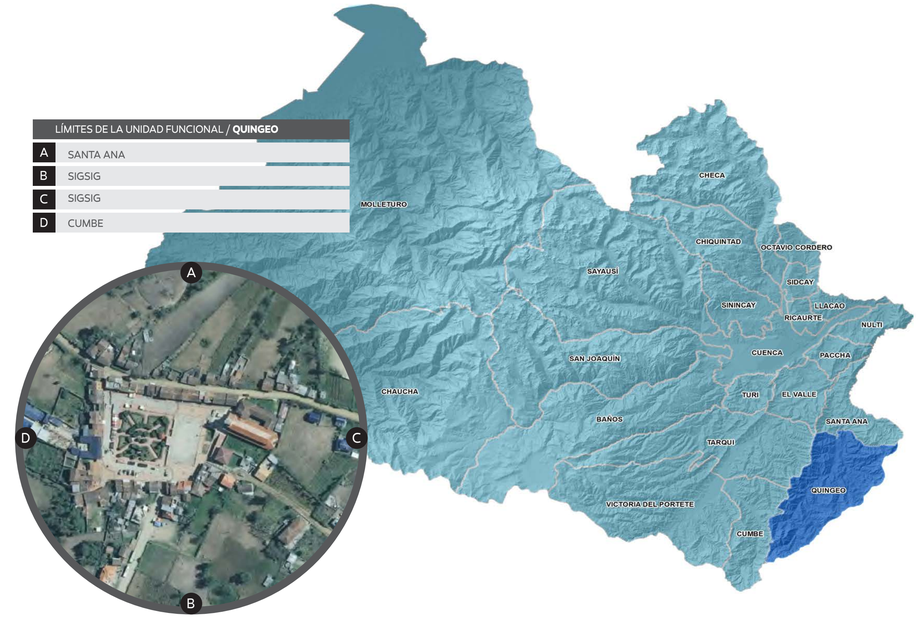
QUINGEO



La unidad funcional de Quingeo se encuentra ubicada en el centro parroquial del mismo nombre, declarada en al año 2011 patrimonio cultural de la nación. Posee un importante patrimonio edificado. El centro parroquial con apenas 1,88% del territorio de la parroquia, es el destino local de viajes en especial en fin de semana. En él se desarrollan las principales funciones político administrativas de la parroquia, así como aquellas relacionadas con el turismo, deporte y recreación.

El área funcional de la parroquia se encuentra delimitada por la vía de acceso denominada Humberto Astudillo, calle Sin Nombre, Avenida Carlos Solano.

Su condición de patrimonio a permitido que las intervenciones en el espacio público en el área central se den con características predominantemente peatonales a pesar de la delimitación de vías de circulación vehicular (calle Dorotea Chillogallo); la conservación de calles de circulación estrictamente no motorizada como el caso de la calle San Vicente denotan el sentido de pertenencia de los moradores y autoridades parroquiales.







LÍMITES E IDENTIDAD

BARRERAS NATURALES

Lo conforman barreras de tipo topográfico

PLAZA

La Plaza Central, está localizada en el corazón mismo del Centro Parroquial de Quingeo, esta área central está compuesta por una concha, por la plaza y areas de estacia así como espacios destinados para realizar ferias itinerantes que normalmente se establecen los días domingos.



EDIFICIOS

Las edificaciones más sobresalientes de la zona funcional, son la Iglesia de San Pedro de Quingeo y el edificio en donde funciona la Junta Parroquial y Biblioteca. Otras edificaciones de gran valor son aquellas destinadas al funcionamiento de la Escuela Gonzalo Cordero Dávila.

LIMITE VIARIO

Los límites viarios de la unidad funcional están conformados por la vía Humberto Astudillo que permite el acceso a la unidad funcional

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

- Cumbe
- Santa Ana

SÍNTESIS

Funcionalmente la zona central identificada , es el centro de destino de viajes locales en fin de semana; en terminos generales la parroquia y por tanto la unidad funcional dependen altamente de El Valle y de la Ciudad de Cuenca; tornando a esta zona del cantón una ciudad dormitorio

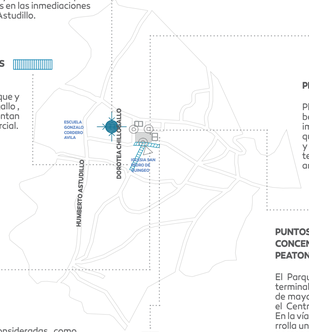
ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

Los equipamientos de educación (escuela Gonzalo Cordero Dávila), resaltan en el área central; otros como el sub centro de salud se encuentran fuera del area funcional hacia el lado oeste aproximadamente a un kilómetro de distancia. Los demás elementos atractores territoriales, como son la Tenencia Política, la Junta de Agua y la Junta Parroquial se encuentran ubicados en las inmediaciones del parque Humberto Astudillo.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

La vía de acceso al parque y la calle Dorotea Chillogallo , son los ejes que presentan mayor demanda comercial.



PLAZA

Plaza Central denominada Humberto Astudillo es el de mayor importancia del Centro Parroquial, presenta espacios verdes y cancha de uso multiple, su extención representa un 50% del area central.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL

El Parque Humberto Astudillo, y el terminal de transporte son las zonas de mayor concentración peatonal en el Centro parroquial de Chiquintad. En la vía de acceso al Parque se desarrolla un tramo de alta concentración peatonal por constituirse además, acceso a la plataforma en donde se estacionan los buses de servicio interparroquial, así como las unidades de transporte mixto.

ESQUINAS

Las intersecciones consideradas como puntos de interés para el espacio público están ubicadas en la intersección de la carretera Humberto Astudillo y la Avenida Carlos Solano, así como en la Calle Dorotea Chillogallo y la calle de acceso al Centro Parroquial.

CANCHA

La de mayor reelvancia es la emplazada en el interior del parque Humberto Astudillo.

SÍNTESIS

El emplazamiento de la Unidad Educativa del Milenio a aproximadamente diez kilómetros del Centro Parroquial, incidirá fuertemente en las demandas de viajes locales así como en la reconformación del "centro" de la unidad; es previsible el desplazamiento del centro de actividades a partir de la puesta en funcionamiento de dicha infraestructura de educación.

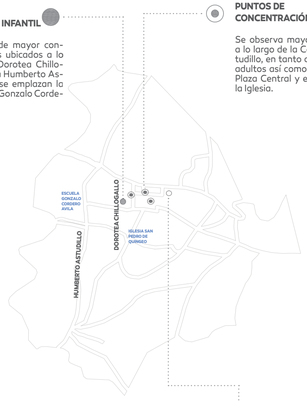
ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

Básicamente los de mayor concentración son los ubicados a lo largo de la calle Dorotea Chillogallo y la carretera Humberto Astudillo, en donde se emplazan la Unidad Educativa Gonzalo Cordero Dávila.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

Se observa mayor cantidad de jóvenes a lo largo de la Carretera Humberto Astudillo, en tanto que la concentración de adultos así como adultos mayores en la Plaza Central y en las inmediaciones de la Iglesia.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

Se da en los mismos puntos de concetración juvenil

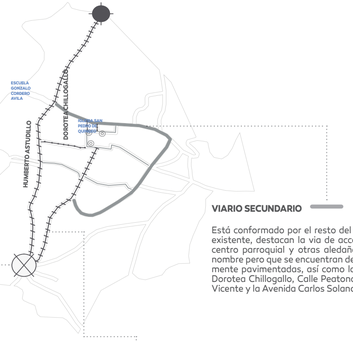
SÍNTESIS

En los días festivos y de feria la concentración de grupos infantiles se presentan en las inmediaciones del Parque Humberto Astudillo, en el área cercana a la Cancha.

MOVILIDAD MOTORIZADA

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

Los accesos se encuentran sobre la Carretera Humberto Astudillo y la Avenida Carlos Solano.



VIARIO SECUNDARIO

Está conformado por el resto del viario existente, destacan la vía de acceso al centro parroquial y otras aledañas sin nombre pero que se encuentran debidamente pavimentadas, así como la calle Dorotea Chillogallo, Calle Peatonal San Vicente y la Avenida Carlos Solano.

NODOS DE LA RED PRINCIPAL

Los principales nodos se encuentran en la intersección de las vías Carlos Solano y Humberto Astudillo.

VIARIO PRINCIPAL

El viario principal está compuesto por la carretera Humberto Astudillo que permite la conexión con otras vías de carácter interparroquial, se encuentran con capa de pavimento flexible en buen estado y debidamente señalizada.

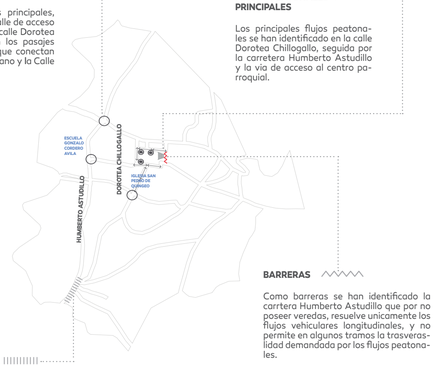
MOVILIDAD NO MOTORIZADA

PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES

Los accesos peatonales principales, en la intersección de la calle de acceso al centro parroquial y la calle Dorotea Chillogallo, así como en los pasajes peatonales sin nombre que conectan con la Avenida Carlos Solano y la Calle Peatonal San Vicente.

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

Los principales flujos peatonales se han identificado en la calle Dorotea Chillogallo, seguida por la carretera Humberto Astudillo y la vía de acceso al centro parroquial.



BARRERAS

Como barreras se han identificado la carrtera Humberto Astudillo que por no poseer veredas, resuelve unicamente los flujos vehiculares longitudinales, y no permite en algunos tramos la trasversalidad demandada por los flujos peatonales.

OCUPACIÓN ESTANCIAL

La calle de acceso al centro Parroquial, frente a la terminal de transporte

SÍNTESIS

Se observan ubicados reductores de velocidad en los tramos de vía en donde se emplazan unidades educativas (escuela y colegio), que por presentar altas demandas peatonales transversales a la vía deben ser regulados.

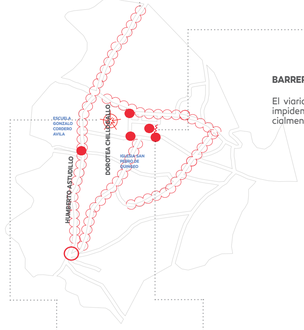
SÍNTESIS

La ocupación de los espacios públicos como la escalinata Noel Carrol y puntos específicos del parque Central como son la escalinata de acceso a la Iglesia de San Pedro de Quingeo, son las áreas de mayor encuentro peatonal.

PROBLEMAS FUNCIONALES

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

Como espacios Públicos de baja calidad ambiental se han identificado el tramo de la vía de acceso al area central con frente a la terminal de transporte, que a pesar de contar con una gran demanda de transito y ocupación no presenta condiciones adecuadas para las actividades de intercambio, social y comercial que en ella se realiza.



BARRERAS

El viario principal, son las barreras que impiden la facilidad de circulación especialmente peatonal.

ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

Los mayores atractores vehiculares son la terminal de transporte público, y la Escuela Gonzalo Cordero Dávila.

DISCONTINUIDAD PEATONAL

Se producen en varios puntos de la calle Dorotea Chillogallo, que a pesar de contar con intervenciones tanto de la plaza, como de las veredas contiguas a las viviendas; presentan varios puntos en donde la circulación peatonal se dá con dificultades. En el resto del viario se presentan discontinuidades a todo lo largo debido a la falta de infraestructura específica para la circulación peatonal.

PROBLEMAS ESPACIALES

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

En los costados de todas las vías se evidencia este problema al no existir aceras para la circulación y estancia de peatones.



INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

En general las paradas de transporte público en bus y en transporte comercial, no se encuentran acondicionadas para tal fin, unicamente cuentan con señalización vertical; no solo en la terminal si no en varios puntos del viario principal en donde se han regulado las paradas de transporte.

CALLES POCO AMABLES

Existen varias calles del viario secundario que al momento no cuentan con aceras, volviéndolas muy inseguras para la circulación de los residentes; sin embargo cuentan con pavimentación flexible y por la baja intensidad vehicular son utilizadas libremente por los transeuntes.

SÍNTESIS

Existen rampas conformadas en las proximidades de la plaza central, sin embargo el diseño e implementación a sido deficiente vulnerando el derecho a acceder de los distintos usuarios con movilidad reducida.

SÍNTESIS

El principal problema espacial de la cabecera parroquial de Quingueo es el poco e incluso en algunos casos la inexistencia del espacio peatonal idóneo para los peatones.

CUMBE

La parroquia de San Luis de Cumbe o conocida simplemente como Cumbe se ubica a 15 kilómetros al sur del cantón Cuenca, dispone de una distribución lineal a lo largo de la carretera Cuenca-Loja, la Plaza San Luis es el principal elemento de concentración en la parroquia, ya que aquí se desarrollan actividades políticas, religiosas, deportivas, comerciales y laborales, históricamente esta parroquia destaca por sus actividades ganaderas, lecheras y artesanales.

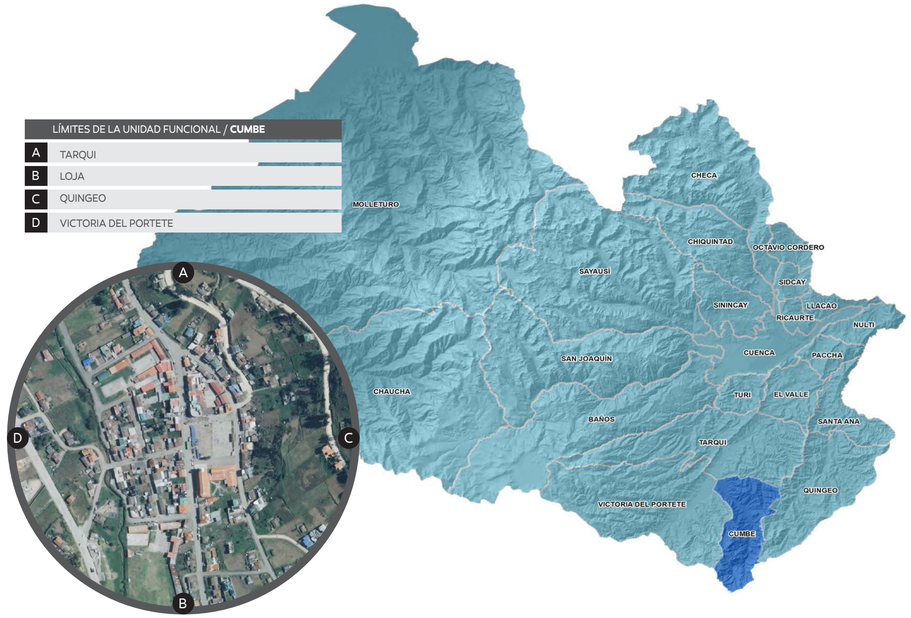
Es una parroquia que sirve como eje articulador al Norte con la Parroquia Jima y Quingeo al Este la Provincia de Loja y Oeste la parroquia de Tarqui, convirtiendo a esta en un poblado de paso obligatorio para comunicar las ciudades de Cuenca y Loja.

La estructura interna de la parroquia agrupa el 90% de sus equipamientos en el centro, ya que en este se consolida el desarrollo diario de la población de Cumbe, la mayor estancialidad que se genera es de características políticas, religiosas y en el ámbito de la movilidad la ubicación de los aparcamientos para el transporte público y transporte mixto son los elementos con mayor presencia de usuarios.

El 70% de la infraestructura vial en el interior de la cabecera parroquial se encuentran en óptimas condiciones, mientras que el 30% restante se conforma por calles de tierra y sin espacios óptimos para el peatón. Las características atractoras que tiene Cumbe la convierten en un centro con una frecuente presencia de transporte motorizado sobre todo los días Miércoles y Domingo, días con mayor presencia comercial por las diferentes ferias de abastecimiento y ferias para la compra y venta de ganado.

La problemática espacial y funcional de la parroquia muestra indicios de una falta de calidad ambiental en su viario y ausencia de espacio peatonal suficiente para el peatón y sus diferentes desplazamientos, en este ámbito la vía hacia Loja es una importante barrera de conexión peatonal en la parroquia.









LÍMITES E IDENTIDAD

EDIFICIOS

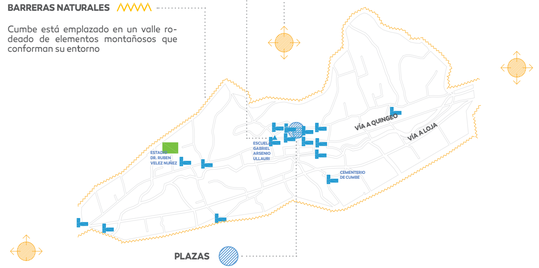
La iglesia San Luis de Cumbe, el edificio de la Junta Parroquial y de la policía comunitaria, son los elementos más representativos de la parroquia.

BARRERAS NATURALES

Cumbe está emplazado en un valle rodeado de elementos montañosos que conforman su entorno

CENTROS ATRACTORES INFLUYENTES

Los centros atractores de mayor influencia para la comunidad son las parroquias de Jima, Tarqui y Victoria del Portete.



PLAZAS

La Plaza de San Luis es el referente de la parroquia, en este se desarrollan la mayoría de eventos de la comunidad, tanto religiosos como políticos.

SÍNTESIS

Los elementos montañosos que limitan la parroquia son fuertes componentes que solo permiten un crecimiento lineal a lo largo de la vía Cuenca-Loja.

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRALIDADES

CANCHA

La presencia de algunos espacios destinados al ecuavoley se suman a este tipo de equipamientos, destacándose entre estos las canchas ubicadas junto a la Plaza Central y el Estadio Dr. Rubén Vélez Núñez.

CENTROS ATRACTORES LOCALES

La presencia de parques y canchas en la comunidad son los únicos elementos de características locales.

PLAZAS

La Plaza Central es el elemento público más significativo y representativo para los pobladores de la parroquia, las diferentes actividades que se realizan aquí la convierten en la centralidad más importante de Cumbe.



ESQUINAS

La confluencia en ciertos puntos del viario de ingreso y salida de la parroquia, conforman algunas esquinas que sirven de espacios para la estancialidad y paradas de buses.

CALLES COMERCIALES PRINCIPALES

A lo largo de la Av. Ricardo Durán se desarrollan diversas actividades comerciales como financieras y de transporte, esta vía cuenta con un alto flujo tanto peatonal como vehicular.

CENTROS ATRACTORES TERRITORIALES

La presencia de la vía Cuenca-Loja en la parroquia convierten a esta comunidad en un gran elemento atractor, destacándose la presencia de algunos edificios bancarios y comerciales.
La Junta Parroquial, la Policía Comunitaria, Centro de Salud y la Iglesia de Cumbe son las edificaciones que albergan mayor presencia de personas.

SÍNTESIS

La Plaza Central es el espacio público de mayor importancia en la comunidad, su relación con los equipamientos del sector la consolidan como el espacio idóneo para la generación de intervenciones.

ACTIVIDAD SOCIAL

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR

La Plaza Central de la parroquia y la Iglesia son los espacios usados por los adultos mayores, especialmente los fines de semana.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL

La deficiencia de espacios deportivos y de recreación para la población infantil es evidente, destacándose aquí solo el parque infantil junto a la plaza central y los centros educativos existentes en el sector.



PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN

El estadio, el parque junto a la Plaza Central y el colegio son los puntos de concentración juvenil.

PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO

La Plaza Central, canchas de ecuavoley y la Iglesia San Luis de Cumbe son los espacios de concentración adulta

SÍNTESIS

Los equipamientos adyacentes a la plaza central son los elementos con mayor concentración poblacional de todas las edades.

MOVILIDAD MOTORIZADA

VIARIO SECUNDARIO

La presencia de estaciones de buses y transporte mixto han consolidado a todo el viario circundante a este como de características secundarias.



VIARIO PRINCIPAL

Además de la Av. 24 de Mayo, que es el viario que atraviesa la cabecera y que se conecta en la parte Este y Oeste con la vía Cuenca-Loja, las vías que se relacionan con el viario principal son las que llevan a las parroquias Jima y Quingeo.

PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO

La vía Cuenca-Loja contiene a las principales puertas de acceso motorizado

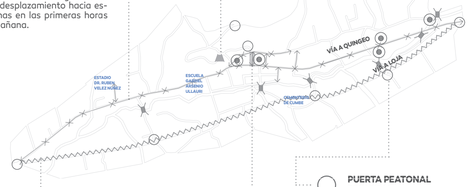
MOVILIDAD NO MOTORIZADA

FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES

La mayor parte de los desplazamientos peatonales se realizan hacia el centro de la parroquia, esto por los diferentes usos que se desarrollan en este espacio, la realización de la feria ganadera los días miércoles genera un fuerte desplazamiento hacia estas zonas en las primeras horas de la mañana.

ESCALINATA

En la zona norte de la cabecera parroquial se observa la reciente construcción de una escalinata que sirve de unión entre los diferentes niveles que se forman en esta zona.



OCUPACIÓN ESTANCIAL

Las paradas de transporte mixto, liviano y transporte público en la Av. 24 de Mayo y el parque central son los elementos de ocupación estancial más importantes

PUERTA PEATONAL PRINCIPAL

El ingreso peatonal a la cabecera parroquial es realizado por casi todos los puntos de la periferia de la parroquia, pero los ubicados en la vía Cuenca-Loja, son considerados los más sobresalientes.

BARRERAS

La vía Cuenca- Loja, se considera como la principal barrera para los desplazamientos peatonales

SÍNTESIS

En general el sistema vial de la cabecera parroquial de Cumbe se encuentra en óptimas condiciones de infraestructura.

SÍNTESIS

La cabecera parroquial de Cumbe es un importante foco de concentración para las comunidades aledañas ya que en esta encuentran numerosos equipamientos como religiosos, educación y salud.

PROBLEMAS FUNCIONALES

DISCONTINUIDAD PEATONAL

La principal problemática en cuanto a discontinuidad peatonal se genera los días de feria y en la vía Cuenca-Loja.

BAJA CALIDAD AMBIENTAL

En general las vías internas no presentan una baja calidad ambiental, sin embargo los fines de semana la saturación vehicular genera problemas con los transeúntes.



ATRACCIÓN DE VEHÍCULOS

La presencia del mercado en la plaza central los fines de semana contribuye a una alta concentración vehicular.
La feria de ganado que se desarrolla los días miércoles a tempranas horas de la mañana, también es responsable de altos flujos motorizados en la zona este de la cabecera.

DIFICULTAD DE ACCESIBILIDAD

La zona norte no permite una adecuada accesibilidad debido a las condiciones topográficas y la inadecuada infraestructura vial existente.

PROBLEMAS ESPACIALES

INTERCAMBIADOR MAL ACONDICIONADO

La incorporación de los intercambiadores en la zona céntrica de la cabecera provoca fuertes dificultades con el tráfico diario y en especial los días festivos y en los que se realizan ferias libres.



CALLES POCO AMABLE

La totalidad del viario secundario tiene características poco amables y el viario principal muestra un alto porcentaje de calle poco amable los días de feria.

ESPACIO PEATONAL INSUFICIENTE

El viario principal y secundario en su totalidad no presenta características óptimas para el peatón.

SÍNTESIS

El 60% de las condiciones internas del viario muestran condiciones óptimas en cuanto a continuidad peatonal y calidad ambiental, sin embargo esto cambian los fines de semana y días de feria.

SÍNTESIS

Las vías con espacio insuficiente y mal acondicionadas han afectado el desarrollo de transporte peatonal debido a la falta de seguridad que éstas otorgan, dando paso a un incremento del uso del vehículo.Cabe recalcar que la movilidad motorizada se ve afectada también gracias a las vías en mal estado, sin capa de rodadura y en proceso de deterioro.

CAPÍTULO

15

PLAN DE ACCIÓN



15.1 Plan de Acción

El plan de acción, en su formalización técnica, se concreta en el conjunto integrado de las medidas y acciones que servirán para lograr los objetivos marcados. La elección de las medidas a desarrollar tiene una importancia fundamental y constituye una de las principales tareas del PMEP.

En principio, la selección de las medidas más adecuadas para la consecución de los objetivos adoptados y el desarrollo del escenario, será la resultante de:

•Los propios objetivos y las ideas contenidas en el escenario seleccionado, que puede llegar, incluso, a avanzar una selección inicial de las medidas más convenientes de acuerdo con la problemática detectada en el diagnóstico. En esta línea la inclusión de los proyectos actualmente en marcha como el tranvía, se posicionan como avances del plan.

•La experiencia internacional en la materia, es decir, el conjunto de medidas y acciones con eficacia probada en materia de movilidad sostenible.

•Las características especificas del municipio de Cuenca, y en particular:

–La actitud de la población, entidades y asociaciones ante los problemas de la movilidad.

–La capacidad organizativa y financiera del Municipio y los aportes estatales.

Una vez identificada la problemática que Cuenca afronta en sostenibilidad de la movilidad, tránsito, transporte y seguridad vial así como las causas estructurales, infraestructurales, y de cultura ciudadana, deben adaptarse los objetivos generales identificados en el marco de actuación a las necesidades de la localidad.

Estos objetivos locales deberán contar con el consenso tanto del equipo municipal como de los agentes sociales a través de las actuaciones en materia de participación ciudadana y servirán de declaración de intenciones de cara a continuar con la puesta en marcha y gestión del Plan de movilidad y espacios públicos de Cuenca.

Los objetivos locales deben ser concretos y estar basados en los resultados del diagnóstico. Los objetivos deben estar integrados en los mencionados objetivos generales.

Así por ejemplo el objetivo general de reducción de los atropellos en un 30% puede estar representado por los objetivos locales de reducir la velocidad de los vehículos en las travesías o incrementar la superficie de uso exclusivamente peatonal. A su vez estos objetivos estarían asociados a una línea estratégica de potenciar la movilidad peatonal o a la de reducir los desplazamientos en vehículo privado al exterior -mediante el impulso del sector comercial en el interior de las zonas funcionales o barrios.

Los objetivos y líneas estratégicas pueden ser transversales.

Redundando en el ejemplo anterior, la línea estratégica de potenciar la movilidad peatonal estaría asociada a los objetivos generales de reducción de los atropellos y de disuadir el uso indiscriminado del automóvil privado.

OBJETIVO GENERAL	LINEA ESTRATÉGICA	OBJETIVOS LOCALES
Definidos en el marco de actuación	Asociados a uno o varios objetivos generales	Asociados a su ves a una o varias líneas estratégicas

Guión sintético a la hora de definir las líneas estratégicas y los objetivos locales enmarcados dentro de los objetivos generales.



15.2 Los objetivos y las lineas estratégicas

El diseño de estrategias y medidas especificas para cado modo y usuario de transporte , se basaron en los siguientes principios:

Eficiencia
La movilidad de personas y bienes en el territorio del cantón Cuenca, realizada en condiciones de eficiencia, es un factor determinante para apoyar a la construcción de condiciones que favorecen al desarrollo social y económico de la población y por tanto, al mejoramiento de su calidad de vida.

Equidad y Solidaridad
La movilidad ciudadana y de sus bienes debe desarrollarse en condiciones de equidad y solidaridad. Por tanto, si bien se garantiza la plena accesibilidad de la población a servicios eficientes y adecuados se considera obligatoria una retribución socialmente justa y cuantitativamente suficiente.

Libertad
Todas las personas tienen el derecho a desplazarse dignamente en el territorio del cantón Cuenca, a elegir libremente el modo de transporte y por otra parte tienen la obligación de respetar y privilegiar el bien común y a los grupos vulnerables.

Responsabilidad compartida
La movilidad de personas y bienes es una responsabilidad integral y compartida de todos los actores vinculados a ella. Por tanto deben asumirse, de manera concertada, roles y responsabilidades diferenciados, para aportar a la sostenibilidad de los procesos en los que se basa la movilidad.

Gobernabilidad y la responsabilidad social
La movilidad de personas y bienes en el cantón Cuenca, efectuada en condiciones de eficiencia y equidad, es uno los factores claves para fomentar la gobernabilidad y la responsabilidad social.

Ambiente
La preservación de las condiciones ambientales idóneas en todo el territorio cantonal es un factor determinante para definir los sistemas operativos que permitirán la movilidad de bienes y personas.

Movilidad Sustentable
Se asume el concepto de Movilidad Sustentable como la capacidad para satisfacer las necesidades de la sociedad de desplazarse libremente, acceder, comunicarse, comercializar y establecer relaciones sin sacrificar otros valores necesarios para el desarrollo humano y la calidad ambiental, en el presente y en el futuro.

OBJETIVO GENERAL

Definir un nuevo modelo de movilidad en el conjunto del territorio urbano, para conseguir un reparto modal equitativo, donde el usuario puede elegir en qué medio desplazarse, donde se garantiza la seguridad, eficacia y calidad del sistema, y donde debe primar el respeto al medio ambiente, evitando la fragmentación del sistema urbano y de los ecosistemas naturales, y donde los costes y la tarificación del transporte permitan invertir la tendencia actual del sistema de comunicaciones interiores de la población hacia la congestión

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

La población del área urbana y periurbana utiliza de manera creciente y preferente el transporte público colectivo sobre los otros modos motorizados, en tanto opera de manera eficiente y sustentable, permite de forma plena la conectividad, integración multimodal y es accesible a la totalidad de la población.

En Cuenca la circulación del tráfico es fluida, se realiza en condiciones seguras, de respeto a las normas por parte de los usuarios y en armonía con el ambiente.

La red vial permite, de manera sostenible, la debida articulación y conectividad entre las distintas zonas del territorio metropolitano y una adecuada relación con el uso del suelo; respeta las jerarquías funcionales asignadas de conformidad con el Plan de Gestión de Tráfico y cuenta con los elementos de equipamiento necesarios.

El uso de los modos no motorizados se ha consolidado como una forma de desplazamiento de carta y media distancia, en tanto la comunidad ha asumido los objetivos de desarrollo sustentable como parte importante de la nueva cultura de movilidad y cuenta con las facilidades suficientes.



El nuevo modelo de movilidad plantea restablecer las relaciones entre el ciudadano y el entorno en el que se desarrollan sus actividades cotidianas.

Las estrategias particulares se agruparon en relación a la modalidad de transporte a la que afectan:



Estrategias particulares

Para la gestión y ordenación del tráfico	Fomentar el uso racional del coche, aplicando medidas que faciliten el cambio a otros modos de transporte más sostenibles y que promuevan la intermodalidad.
Para el aparcamiento	Reorganización del aparcamiento de rotación y de residentes a nivel de toda la población y para cada uno de sus diferentes sectores urbanos
Para la potenciación del transporte público	Mejora de la accesibilidad a las líneas de autobuses, estudiando las rutas, paradas y puntos de intercambio con modos de transporte no motorizados. Promover la utilización del transporte público frente al transporte privado, ofreciendo un sistema de transporte colectivo de calidad y competitivo respecto a los desplazamientos en vehículo privado
Para la recuperación de la calidad ambiental y funcional del espacio público	Espacios e itinerarios específicamente diseñados para la movilidad peatonal y ciclista, como elemento de acceso a los diversos "centros de atracción" y a la red de espacios libres estanciales, comerciales, etc.
Para la incorporación de la movilidad en bicicleta	Aumentar la participación de la bicicleta en el conjunto de los medios de transporte de uso habitual, creando las condiciones infraestructurales, de gestión de tráfico y educación vial necesarias para promover su utilización. - Potenciar el uso de la bicicleta como modo de transporte y como un nuevo elemento más de apoyo y fomento a la actividad turística.
Para la movilidad a pie	Favorecer las condiciones para la movilidad de los peatones, destinando: • Mayor superficie del espacio público • Superficie de mejor calidad (en términos de accesibilidad y de seguridad) para la realización de los desplazamientos a pie.
Para la distribución urbana de mercancías	Garantizar una distribución de mercancías: • Ágil • Ordenada • Con mínimo impacto sobre el sistema de movilidad de la ciudad • Garante del pleno desarrollo de las actividades económicas



15.3. Las medidas

Para la elección de las medidas adecuadas a una situación y objetivos concretos es preciso conocer la experiencia internacional al respecto, es decir, el abanico de medidas utilizadas en el mundo para conseguir los efectos deseados. En principio, podrían distinguirse dos grandes grupos, las referidas a la oferta, es decir, a las infraestructuras, y las dirigidas a la demanda, a los usuarios. Esta diferenciación, sin embargo, no puede ser tomada rígidamente, habida cuenta de que, algunas de las más utilizadas en la actualidad afectan a ambas, a la oferta y a la demanda, aunque, en general, con el predominio de una de ellas. Además, existen algunas iniciativas que no pueden considerarse estrictamente como medidas, sino como instrumentos o procedimientos para promoverlas, que pueden resultar de gran eficacia.

Sin afán de presentar una relación completa de las existentes, sino mas bien, de ilustrar las distintas orientaciones en que se está trabajando en el campo del diseño de medidas para una movilidad más sostenible, se presenta a continuación un panorama con las más interesantes, clasificadas de forma a entender sus objetivos últimos y sus implicaciones.

• Medidas sobre la oferta, encaminadas a modificar el sistema de infraestructuras de movilidad existente, bien mediante alteraciones físicas, de mayor o menor alcance, bien mediante cambios en su regulación. La mayoría de las medidas de sobre la oferta cuentan con una larga tradición de uso y pueden considerarse convencionales, mientras otras se han diseñado ex-profeso, recientemente, para mejorar la sostenibilidad del sistema y pueden considerarse específicas. Las tendencias generadas desde los modelos europeos mas recientes, particularmente Holanda y Dinamarca comienzan a recomendar la posibilidad de iniciar procesos de reducción de la oferta, o, en cualquier caso, de congelación del crecimiento de la oferta.

• Medidas sobre la demanda, dirigidas a influir sobre el comportamiento de la ciudadanía en relación fundamentalmente a la elección del medio y el momento de transporte, sin intervenir sobre las infraestructuras. Las denominadas medidas de gestión de la demanda constituyen quizás el campo de reflexión y nueva elaboración más reciente y están, actualmente, en proceso de rápido desarrollo. La mayoría han sido específicamente diseñadas para dirigir la movilidad hacia formas más sostenibles, aunque algunas han surgido espontáneamente y tienen cierta historia tras de sí. Según su objetivo podrían diferenciarse en varias subcategorías:

– Medidas específicas para orientar la demanda hacia medios alternativos al vehículo privado, que pueden ir, desde nuevos criterios de planificación urbanística, hasta la promoción de horarios alternativos.

– Medidas disuasorias o restrictivas, prácticamente inevitables según muestran la experiencia y diversos estudios, para convencer a los conductores de que dejen el coche en el garaje, cuando existen alternativas confortables de movilidad en transporte colectivo o en medios no motorizados. Las nuevas regulaciones del aparcamiento, la fiscalidad sobre los automóviles o los peajes urbanos se hallan entre las más efectivas.

– Medidas instrumentales o nuevos procedimientos, que permiten desarrollar conjuntos de medidas de movilidad tanto en relación a la oferta, como a la demanda. Parece ser la tendencia más reciente.

– Medidas de información y educación, dirigidas a dar a conocer los planes, explicar las ventajas de unos y otros medios de transporte, animar a utilizarlos, etc. Comprenden un variado abanico de tipos, desde las campañas publicitarias directas, los congresos o la divulgación en las escuelas, hasta los paseos en bicicleta de políticos o artistas.

Estas medidas igualmente se pueden clasificar desde la perspectiva del medio de transporte al que favorecen, es decir:

• Medidas de promoción del transporte público.
• Medidas en favor de los desplazamientos ciclistas.
• Medidas para aumentar los desplazamientos peatonales.
• Medidas para promover transporte público sobre la demanda, vehículos compartidos, etc.

• Medidas de contención del uso del automóvil y, por tanto, de promoción del resto.

Dependiendo de sus efectos algunas medidas son complementarias entre sí, aúnan esfuerzos en la misma dirección, produciendo sinergias (los autobuses lanzadera y las peatonalizaciones), mientras otras pueden constituir alternativas excluyentes dentro de un mismo itinerario o canal (los carriles bus y los de alta ocupación, por ejemplo).

En definitiva, en la elección de las medidas a desarrollar, debe procederse a un análisis de cada una de las que puede contribuir a los objetivos marcados, valorando su aplicabilidad a la situación concreta, sus relaciones de complementariedad o exclusión, etc.

Medidas de promoción del transporte público.	- Mejora de la accesibilidad a las líneas de autobuses urbanos y parroquiales, estudiando las rutas, paradas y puntos de intercambio con modos de transporte no motorizados , integrando correctamente el tranvía. - Complementariedad desde criterios de intermodalidad entre transporte interurbano y urbano. - Regulación y reordenación para la optimización del transporte público individual "puerta a puerta" (taxi). - Nuevos sistemas de transporte público "flexible" o a la demanda.
Medidas en favor de los desplazamientos ciclistas. Medidas para aumentar los desplazamientos peatonales.	Espacios e itinerarios específicamente diseñados para la movilidad ciclista, como elemento de acceso a los diversos "centros de atracción" y a la red de espacios libres estanciales, comerciales, etc
Medidas de contención del uso del automóvil y, por tanto, de promoción del resto.	Espacios e itinerarios específicamente diseñados para la movilidad peatonal, como elemento de acceso a los diversos "centros de atracción" y a la red de espacios libres estanciales, comerciales, etc Promover la mixtura de usos de suelo complementarios a la vivienda en las zonas periféricas al centro urbano. Desconcentración de gestiones públicas y disminución de tramitología.
	- Soluciones y estrategias para la red viaria de carácter urbano o territorial. - Restricciones al vehículo privado en el interior de las Áreas Centrales más vulnerables, dentro del tejido viario existente. Medidas para equilibrar prioridades entre los modos colectivos y los no motorizados. - Efectos sobre la movilidad de la planificación de nuevas infraestructuras previstas a corto y medio plazo, tranvía y nuevos enfoques para el TPC. - Medidas para la reducción de la emisión de gases contaminantes en la ciudad dentro de las estrategias de actuación previstas a corto, medio y largo plazo. - Medidas para la regulación de la distribución y fraccionamiento de las actividades relacionadas con el transporte de mercancías en el interior de la ciudad.

15.4 Las metas

Metas del Objetivo Central al año 2025

1. El reparto modal urbano al año 2015, responde a un trasvase modal del sistema motorizado privado al modo motorizados públicos con un crecimiento del 10%.

2. El Sistema de Movilidad de Cuenca opera en niveles de eficiencia y sostenibilidad financiera, cumpliendo los indicadores definidos en el plan.

3. Los impactos ambientales (ruido, emisiones contaminantes) de la operación del SMM no superan las normas vigentes.

4. La ciudadanía considera de modo creciente y mayoritario que el SMM funciona adecuadamente, lo respalda y respeta sus normas y disposiciones.

Objetivo específico 1:

La población del área urbana y periurbana utiliza de manera creciente y preferente el transporte público colectivo sobre los otros modos motorizados, en tanto opera de manera eficiente y sustentable, permite de forma plena la conectividad, integración multimodal y es accesible a la totalidad de la población.

Metas

1. A partir del año 2020 la calidad del transporte público cumple con los requisitos de calidad de servicio A.

2. A partir del año 2012 la percepción ciudadana sobre la calidad del servicio medido periódicamente a través del observatorio, es mayoritariamente favorable.

3. Hasta el año 2020 el gasto familiar por concepto de transportación colectiva no superará al 10% del ingreso familiar.

4. Hasta el año 2025 la velocidad comercial del TPC en las zonas congestionadas deberá ser un 10% mayor a la velocidad de los vehículos particulares.

5. Hasta el año 2025 el 90 % de la población del Cuenca puede acceder al sistema de TPC según las estipulaciones normativas vigentes.

Transporte Comercial:
El servicio de taxis se encuentra completamente regulado, cumple las disposiciones sobre utilización de dispositivos de cobro y existe la suficiente oferta en la noche y fines de semana. Los hábitos de conducción garantizan la seguridad de los usuarios.

Metas:

1. Hasta el año 2018 el servicio de taxis en las noches y fines de semana satisface la demanda existente.

2. Hasta el año 2017 el 100% de taxis informales (piratas) dejarán de operar.

Transporte escolar:
El servicio de transporte escolar e institucional se encuentra completamente regulado, las unidades y los hábitos de conducción ofrecen total seguridad a sus usuarios. El ascenso y descenso de usuarios no interfiere con la fluidez de la circulación.

Metas:

1. Hasta el año 2019 el tiempo de espera de los vehículos para el ascenso de los usuarios en las unidades educativas e instituciones está planificado de tal manera que no interfiere con la fluidez de la circulación.

2. Hasta el año 2017 el 100% de las unidades de transporte escolar que prestan servicio están debidamente registradas en la Municipalidad y responden a la demanda existente.

3. Hasta el 2017 el número de recorridos continuos que realizan las unidades de transporte escolar e institucional considerarán el tiempo suficiente para garantizar la seguridad de los transportados.

Objetivo específico 2:

En Cuenca la circulación del tráfico es fluida, se realiza en condiciones seguras, de respeto a las normas por parte de los usuarios y en armonía con el ambiente.

Metas:

1. Hasta el año 2018 se han reducido en un 80%, los estacionamientos indebidos y las paradas arbitrarias del transporte público Colectivo en la red vial principal y en las áreas centrales urbanas.

2. A partir del año 2019, el nuevo sistema de semaforización cubre el 100% de las intersecciones estratégicas de la red vial principal y el 75% de la red vial secundaria.

3. A partir el año 2017 la velocidad promedio de recorrido de los vehículos en la red vial principal alcanza de manera sostenible los 35 Km./h.

4. Hasta el año 2017, se disminuirán el 5% de emisiones contaminantes producidas por el parque automotor en las zonas centrales.

5. Hasta el año 2025, se reducirán en un 50%, la tasas de accidentalidad con víctimas fatales y en un 30% el número global de accidentes.

Objetivo Específico 3:

La red vial permite, de manera sostenible, la debida articulación y conectividad entre las distintas zonas del territorio metropolitano y una adecuada relación con el uso del suelo; respeta las jerarquías funcionales asignadas de conformidad con el Plan de Gestión de Tráfico y cuenta con los elementos de equipamiento necesarios.

Metas

1. A partir del año 2015 todas las vías jerarquizadas y utilizadas de acuerdo a las normas y disposiciones del PMEP.

2. A partir del año 2016 el 90% de las vías urbanas y el 70% de vías suburbanas permiten la circulación vehicular y peatonal en condiciones de eficiencia y seguridad.

3. A partir del año 2016 el 99% del área del Cuenca está servida debidamente con el sistema vial.

Objetivo específico 4:

El uso de los modos no motorizados se ha consolidado como una forma alternativa de desplazarse, en tanto la comunidad ha asumido los objetivos de desarrollo sustentable como parte importante de la nueva cultura de movilidad y cuenta con las facilidades suficientes.

Metas
1. Hasta el año 2017 se logrará modificar el comportamiento de los conductores de vehículos motorizados hacia los peatones, personas de movilidad reducida y ciclistas.

2. A partir del año 2019 se contará con la red básica para bicicletas.

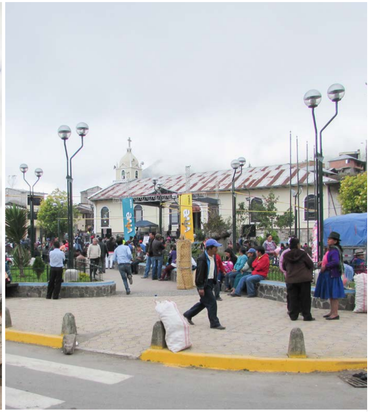
3. A partir del año 2013 los desplazamientos peatonales en la red vial principal, estarán garantizados por las buenas condiciones de las aceras y se eliminarán las barreras para su uso por parte de las personas de movilidad reducida.

4. Al año 2017 el Cuenca contará con una red suburbana de ciclovías, utilizadas cotidianamente como modo de transporte alternativo al vehículo particular.

5. Al 2020 la partición modal a favor de los desplazamientos peatonales se incrementará en 5% y 3% para la bicicleta.





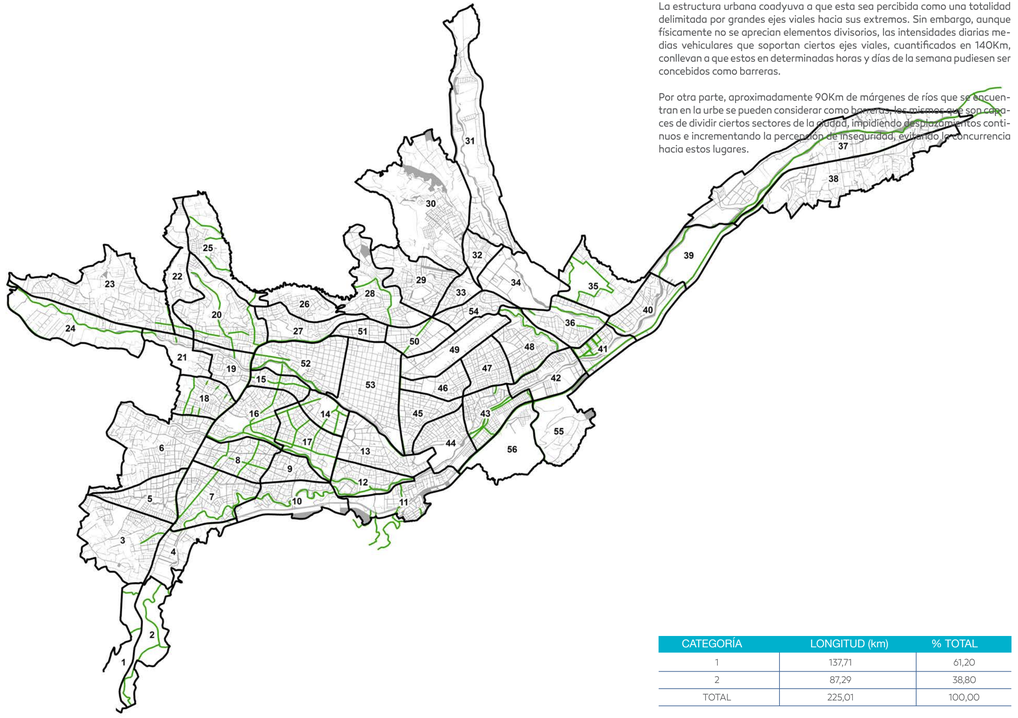








15.5 Estategias de Unidades Funcionales

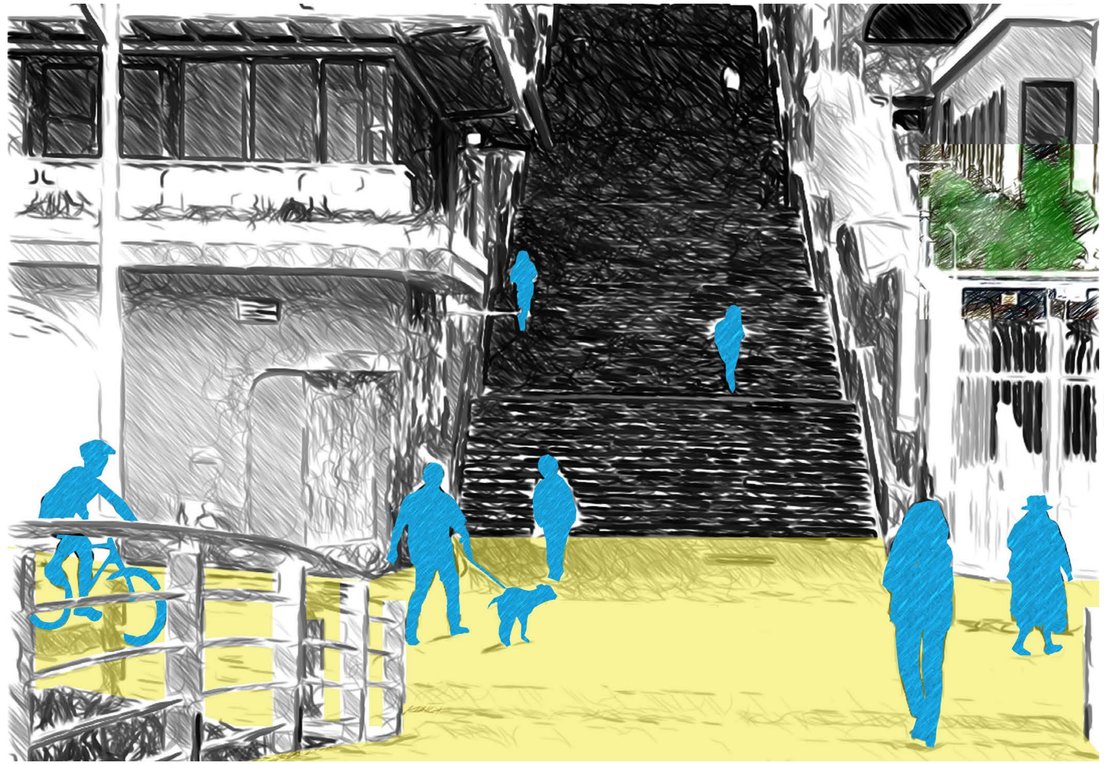


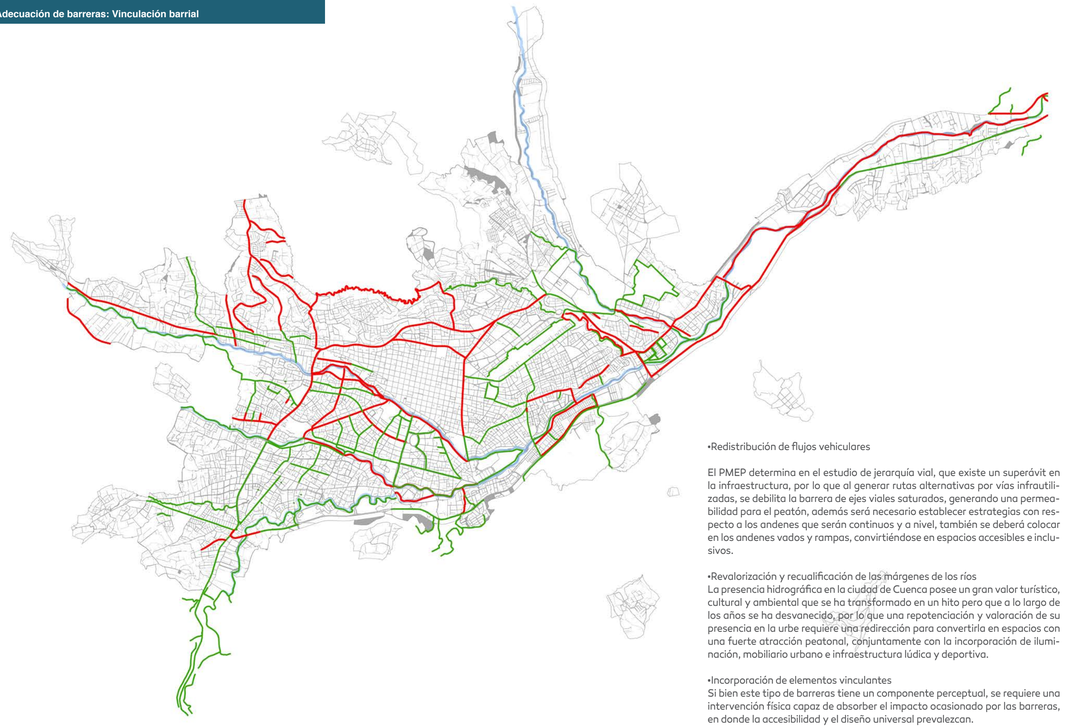
1. Adecuación de barreras: Vinculación barrial

La estructura urbana coadyuva a que esta sea percibida como una totalidad delimitada por grandes ejes viales hacia sus extremos. Sin embargo, aunque físicamente no se aprecian elementos divisorios, las intensidades diarias medias vehiculares que soportan ciertos ejes viales, cuantificados en 140Km, conllevan a que estos en determinadas horas y días de la semana pudiesen ser concebidos como barreras.

Por otra parte, aproximadamente 90Km de márgenes de ríos que se encuentran en la urbe se pueden considerar como barreras, las mismas que son causes de dividir ciertos sectores de la ciudad, impidiendo desplazamientos continuos e incrementando la percepción de inseguridad, evitando la concurrencia hacia estos lugares.

CATEGORÍA	LONGITUD (km)	% TOTAL
1	137,71	61,20
2	87,29	38,80
TOTAL	225,01	100,00





•Redistribución de flujos vehiculares

El PMEP determina en el estudio de jerarquía vial, que existe un superávit en la infraestructura, por lo que al generar rutas alternativas por vías infrautilizadas, se debilita la barrera de ejes viales saturados, generando una permeabilidad para el peatón, además será necesario establecer estrategias con respecto a los andenes que serán continuos y a nivel, también se deberá colocar en los andenes vados y rampas, convirtiéndose en espacios accesibles e inclusivos.

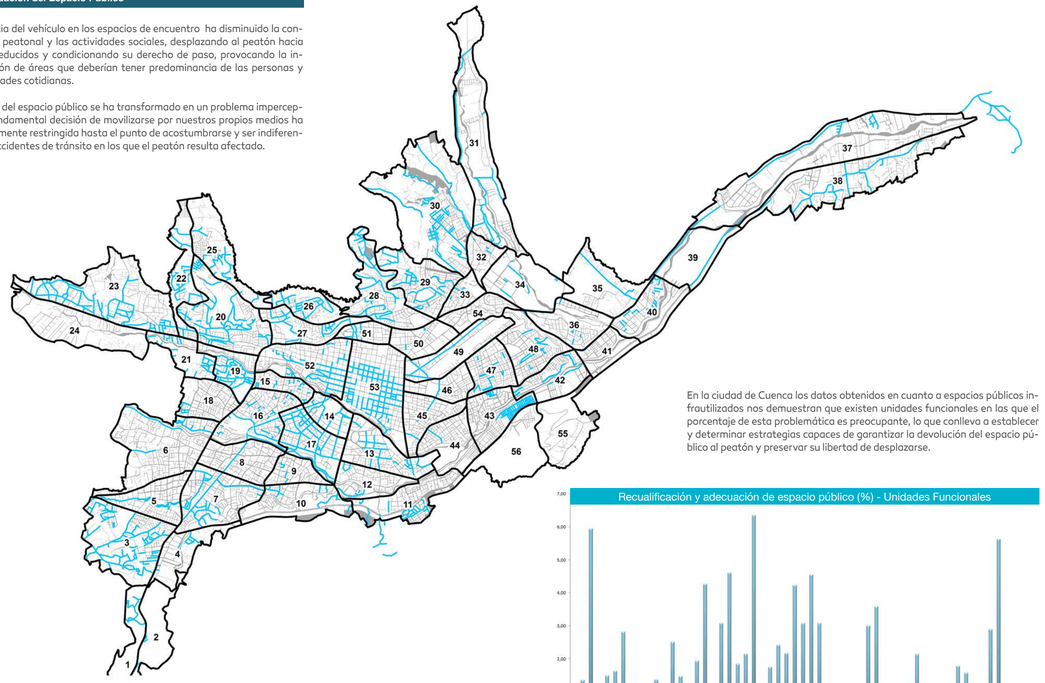
•Revalorización y recualificación de las márgenes de los ríos
La presencia hidrográfica en la ciudad de Cuenca posee un gran valor turístico, cultural y ambiental que se ha transformado en un hito pero que a lo largo de los años se ha desvanecido, por lo que una repotenciación y valoración de su presencia en la urbe requiere una redirección para convertirla en espacios con una fuerte atracción peatonal, conjuntamente con la incorporación de iluminación, mobiliario urbano e infraestructura lúdica y deportiva.

•Incorporación de elementos vinculantes
Si bien este tipo de barreras tiene un componente perceptual, se requiere una intervención física capaz de absorber el impacto ocasionado por las barreras, en donde la accesibilidad y el diseño universal prevalezcan.



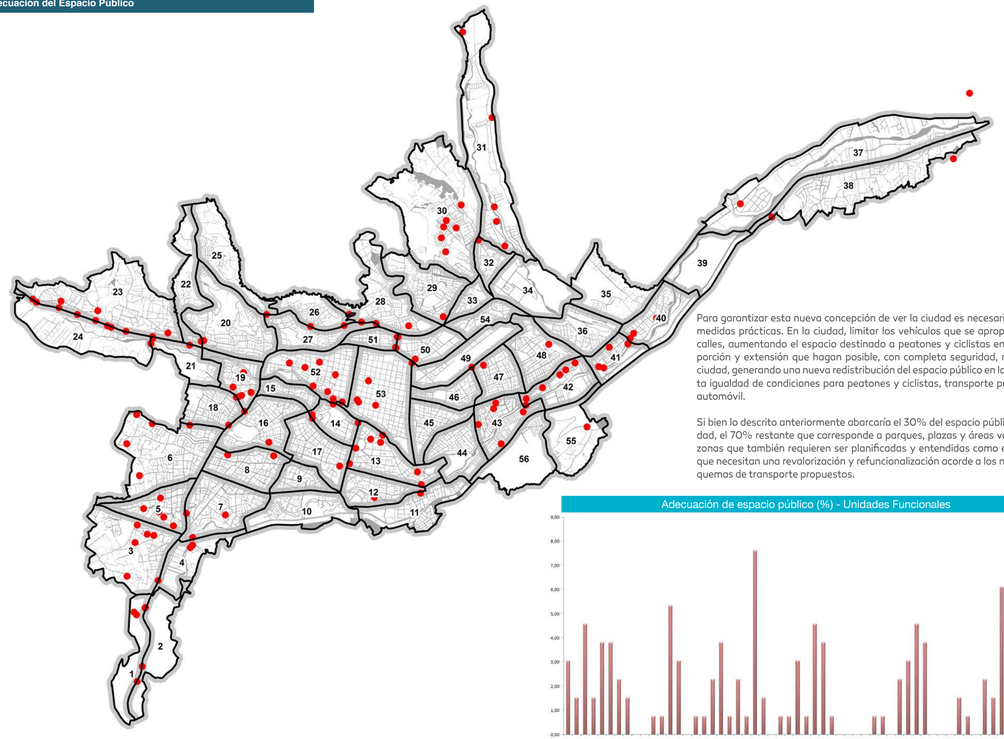
La presencia del vehículo en los espacios de encuentro ha disminuido la concentración peatonal y las actividades sociales, desplazando al peatón hacia espacios reducidos y condicionando su derecho de paso, provocando la infrautilización de áreas que deberían tener predominancia de las personas y sus actividades cotidianas.

La pérdida del espacio público se ha transformado en un problema imperceptible, la fundamental decisión de movilizarse por nuestros propios medios ha sido gravemente restringida hasta el punto de acostumbrarse y ser indiferentes a los accidentes de tránsito en los que el peatón resulta afectado.



En la ciudad de Cuenca los datos obtenidos en cuanto a espacios públicos infrautilizados nos demuestran que existen unidades funcionales en las que el porcentaje de esta problemática es preocupante, lo que conlleva a establecer y determinar estrategias capaces de garantizar la devolución del espacio público al peatón y preservar su libertad de desplazarse.





Para garantizar esta nueva concepción de ver la ciudad es necesario generar medidas prácticas. En la ciudad, limitar los vehículos que se apropian de las calles, aumentando el espacio destinado a peatones y ciclistas en una proporción y extensión que hagan posible, con completa seguridad, recorrer la ciudad, generando una nueva redistribución del espacio público en la que exista igualdad de condiciones para peatones y ciclistas, transporte público y el automóvil.

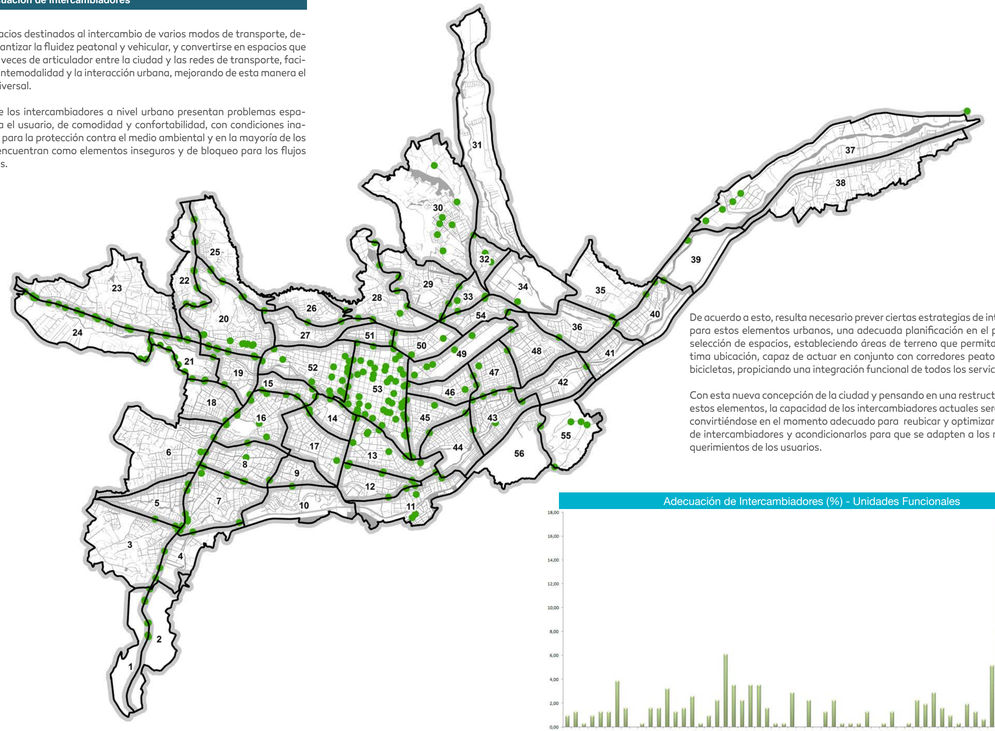
Si bien lo descrito anteriormente abarcaría el 30% del espacio público de ciudad, el 70% restante que corresponde a parques, plazas y áreas verdes, son zonas que también requieren ser planificadas y entendidas como elementos que necesitan una revalorización y refuncionalización acorde a los nuevos esquemas de transporte propuestos.

Adecuación de espacio público (%) - Unidades Funcionales



Estos espacios destinados al intercambio de varios modos de transporte, deberían garantizar la fluidez peatonal y vehicular, y convertirse en espacios que hagan las veces de articulador entre la ciudad y las redes de transporte, facilitando la intemodalidad y la interacción urbana, mejorando de esta manera el acceso universal.

El 30% de los intercambiadores a nivel urbano presentan problemas espaciales para el usuario, de comodidad y confortabilidad, con condiciones inapropiadas para la protección contra el medio ambiental y en la mayoría de los casos se encuentran como elementos inseguros y de bloqueo para los flujos peatonales.



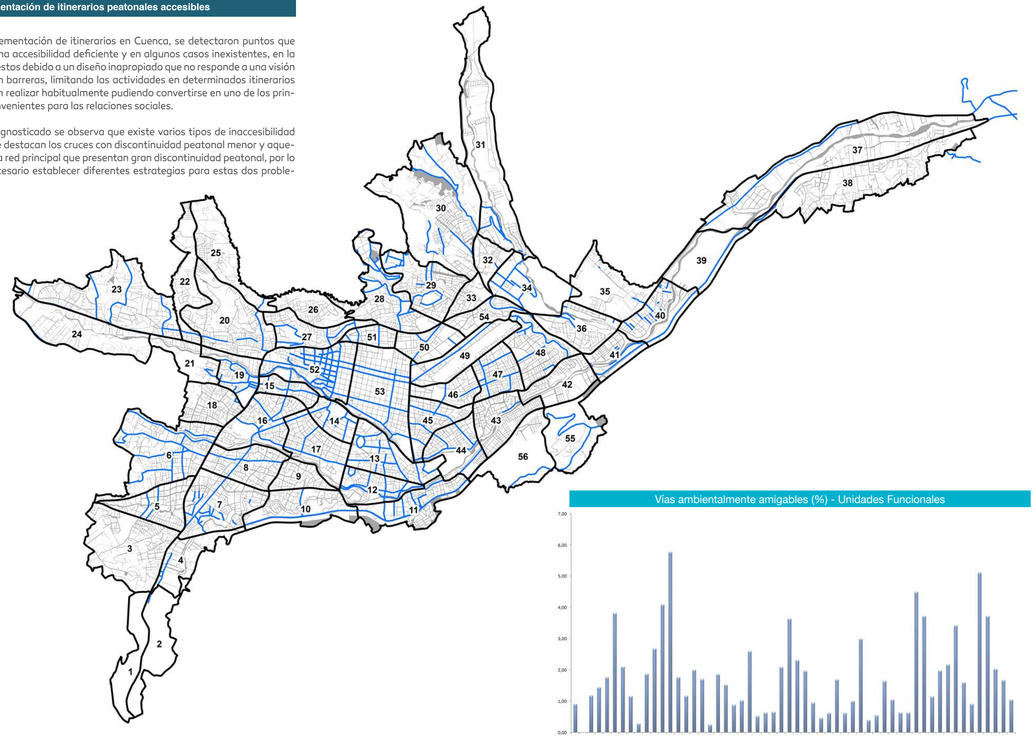
De acuerdo a esto, resulta necesario prever ciertas estrategias de intervención para estos elementos urbanos, una adecuada planificación en el proceso de selección de espacios, estableciendo áreas de terreno que permitan una óptima ubicación, capaz de actuar en conjunto con corredores peatonales y de bicicletas, propiciando una integración funcional de todos los servicios.

Con esta nueva concepción de la ciudad y pensando en una restructuración de estos elementos, la capacidad de los intercambiadores actuales será limitada, convirtiéndose en el momento adecuado para reubicar y optimizar el número de intercambiadores y acondicionarlos para que se adapten a los nuevos requerimientos de los usuarios.

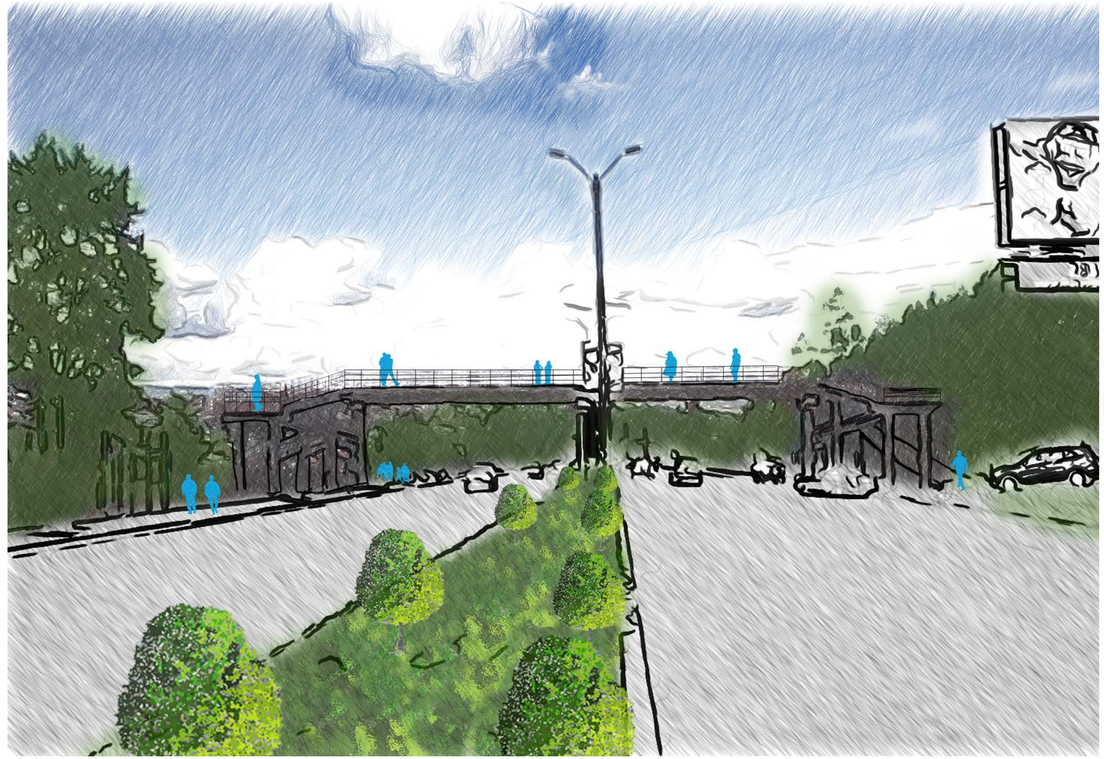


Para la implementación de itinerarios en Cuenca, se detectaron puntos que presentan una accesibilidad deficiente y en algunos casos inexistentes, en la mayoría de estos debido a un diseño inapropiado que no responde a una visión de ciudad sin barreras, limitando las actividades en determinados itinerarios que se deben realizar habitualmente pudiendo convertirse en uno de los principales inconvenientes para las relaciones sociales.

Según lo diagnosticado se observa que existe varios tipos de inaccesibilidad en los que se destacan los cruces con discontinuidad peatonal menor y aquellas vías de la red principal que presentan gran discontinuidad peatonal, por lo tanto es necesario establecer diferentes estrategias para estas dos problemáticas.

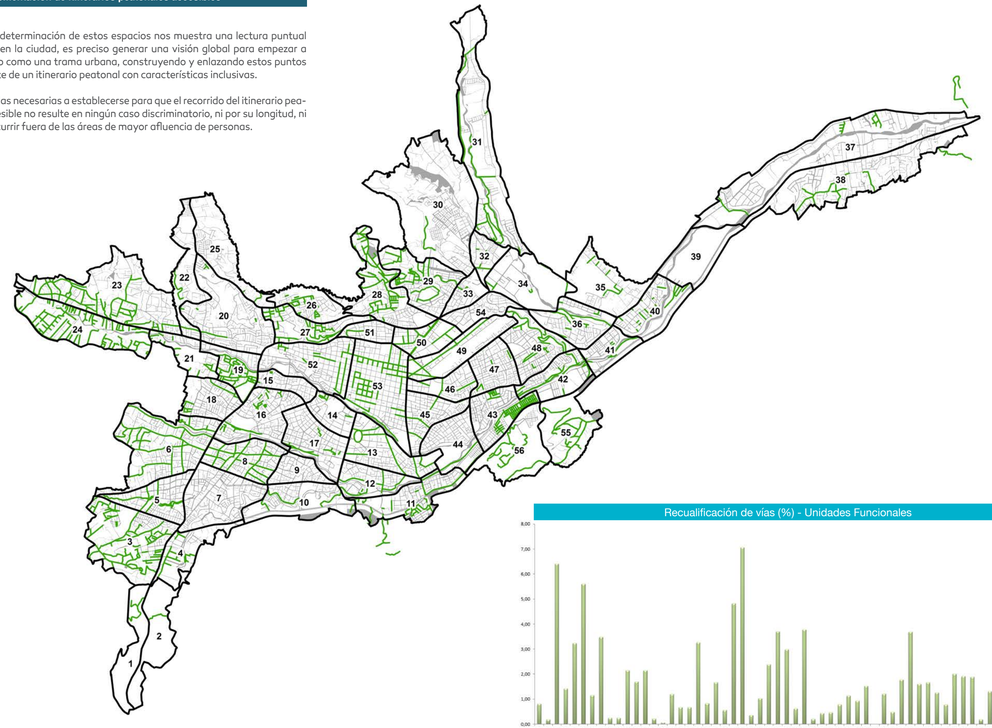


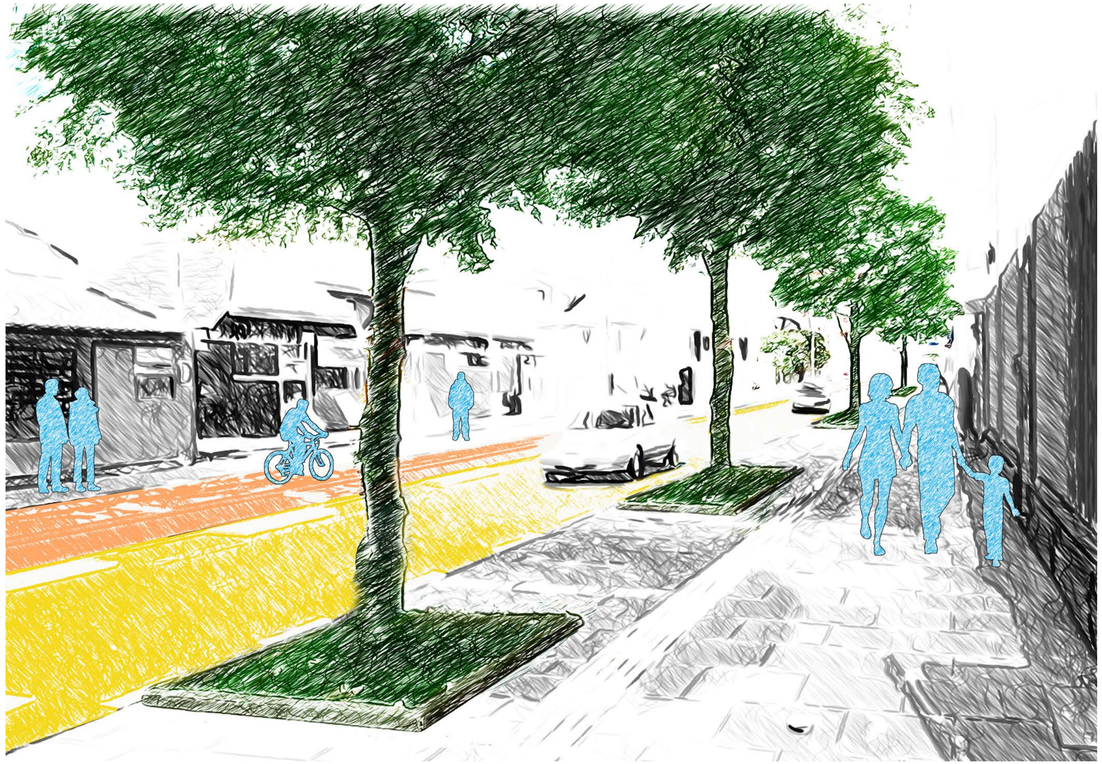
Vías ambientalmente amigables (%) - Unidades Funcionales



Si bien la determinación de estos espacios nos muestra una lectura puntual existente en la ciudad, es preciso generar una visión global para empezar a entenderlo como una trama urbana, construyendo y enlazando estos puntos como parte de un itinerario peatonal con características inclusivas.

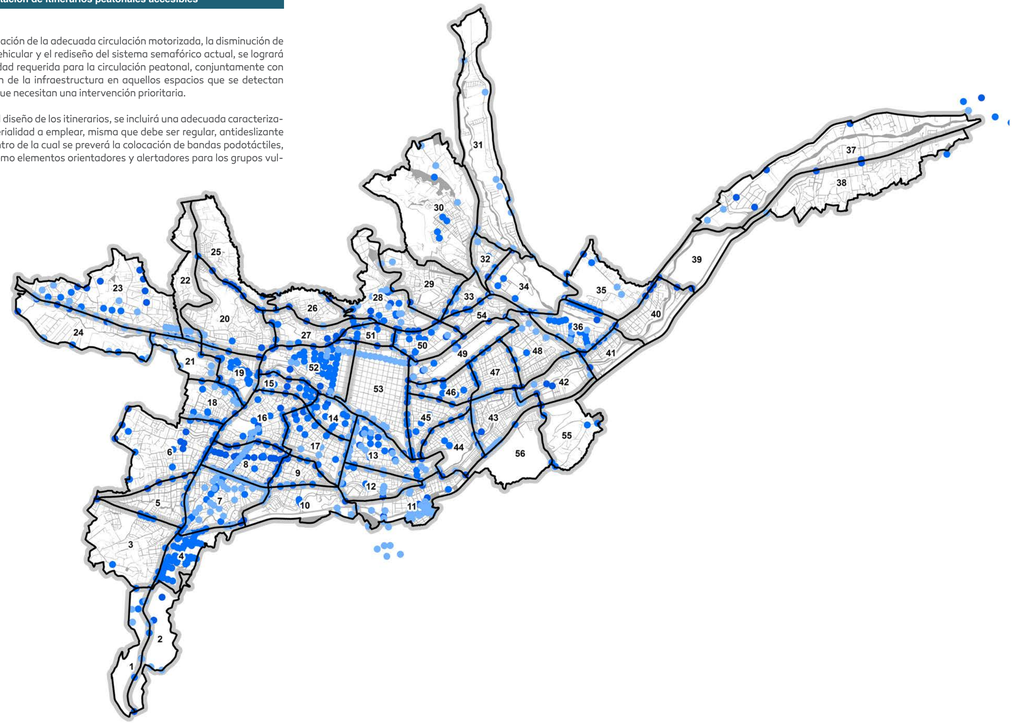
Las medidas necesarias a establecerse para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas.

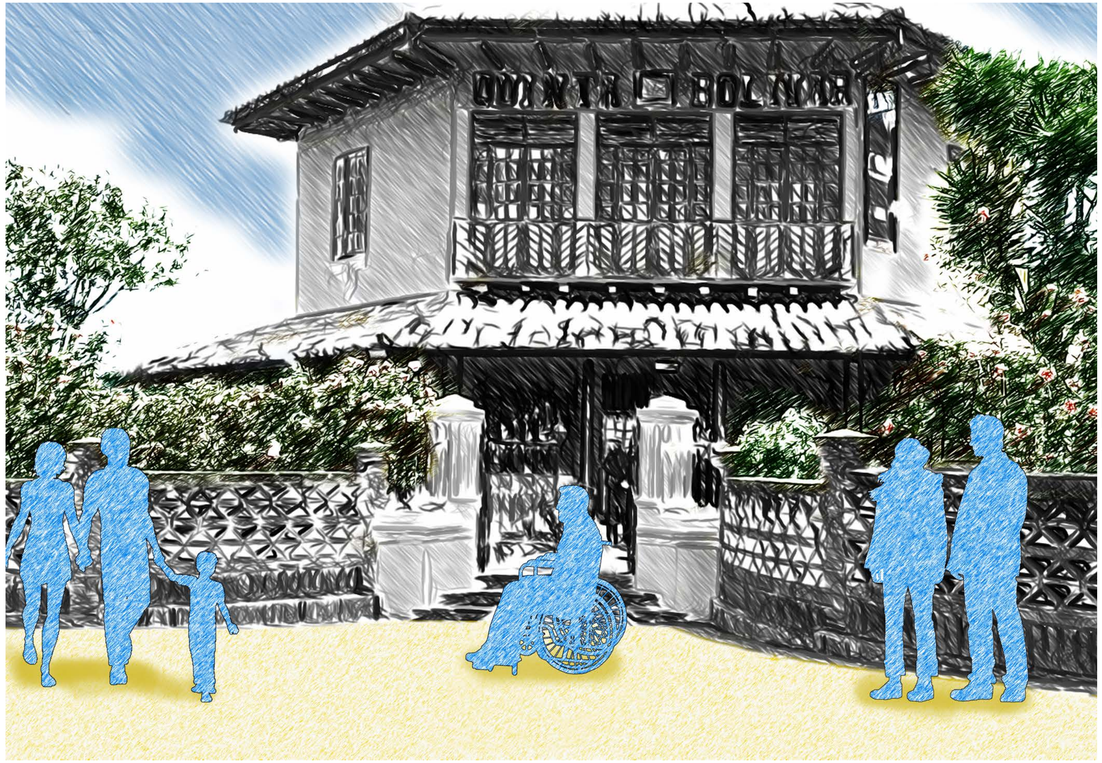




Con la conformación de la adecuada circulación motorizada, la disminución de la intensidad vehicular y el rediseño del sistema semafórico actual, se logrará dar la continuidad requerida para la circulación peatonal, conjuntamente con la readecuación de la infraestructura en aquellos espacios que se detectan como lugares que necesitan una intervención prioritaria.

Como parte del diseño de los itinerarios, se incluirá una adecuada caracterización de la materialidad a emplear, misma que debe ser regular, antideslizante y continua, dentro de la cual se preverá la colocación de bandas podotáctiles, que servirán como elementos orientadores y alertadores para los grupos vulnerables.





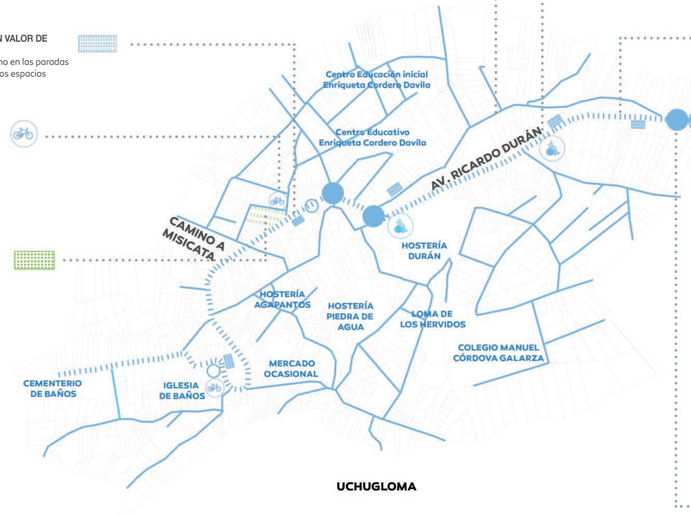
BAÑOS

NUEVAS CALLES O PASOS PEATONALES
Priorizar el espacio destinado para el uso del peatón con la creación de aceras a los largo de las vías y rampas en las intersecciones que ayude a la libre accesibilidad de personas con movilidad reducida.

RECUALIFICACIÓN Y PUESTA EN VALOR DE ESPACIOS PÚBLICOS
Readecuación de mobiliario urbano en las paradas de buses, en implementación en los espacios públicos.

APARCAMIENTO BICICLETAS
Incentivar el uso de medios alternativos de movilidad como las bicicletas, por esto se plantea espacios para el aparcamiento en centralidades del barrio y áreas verdes.

RECUPERACIÓN DE ÁREAS Y ORILLAS
Considerando que el sector no cuenta con espacios verdes, es necesario recuperar el espacio pública que actualmente es usado como parqueadero del sindicato de choferes.



ACCESIBILIDAD UNIVERSAL
Creación de rampas, para mejorar la circulación de personas con problemas de accesibilidad.

CUALIFICACIÓN DE VÍAS: EN CALLES PRIMARIAS
Se plantea reformas en la vía principal que enlaza al sector con la ciudad, en la que se prioricen el peatón sobre el vehículo.

BAÑOS CENTRO

OPERACIONES DE REFORMA ESPECIALES EN PUERTAS PRINCIPALES SIN PROBLEMAS DE CONTINUIDAD PEATONAL
Entrada a la cabecera parroquial de Baños.

MEJORA DE LA VISIVILIDAD DEL BARRIO
Señalizar los espacios peatonales como vehiculares, dando prioridad a los peatones.

MEJORA DE CONTINUIDAD PEATONAL EN CRUCES
Principalmente en puntos de encuentro peatonal y en las intersecciones con la creación de rampas y facilite el libre tránsito peatonal en las intersecciones.

SÍNTESIS

Se plantean zonas de aparcamiento de bicicletas a lo largo de la Av. Ricardo Durán priorizando el uso de medios alternativos de movilidad como la bicicleta, para ello se plantean espacios de aparcamiento dentro de las zonas públicas.
Para mejorar la movilidad en la cabecera parroquial de Baños se plantean reformas en las vías que garanticen la seguridad, el acceso al transporte público y la accesibilidad universal los mismos.
Se propone mejoras en las paradas de bus mediante la dotación de mobiliario urbano, se realizan mejoras en las puertas de accesos disminuyendo riesgos de accidentes.
Se plantea la recuperación de áreas verdes para tener un espacio más sano dentro de la cabecera parroquial y mejor aprovechado por los habitantes de la zona.

EL VALLE

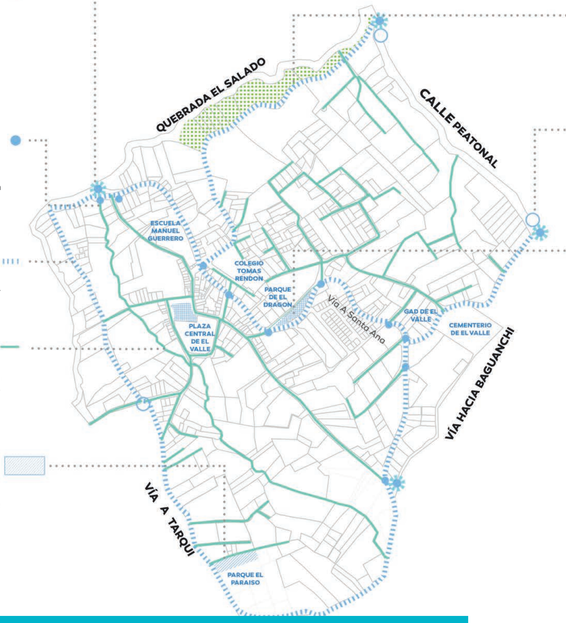
OPERACIONES DE REFORMA ESPECIAL EN PUERTAS PRINCIPALES CON PROBLEMAS DE CONTINUIDAD PEATONAL
En todas las puertas de acceso vehicular existen problemas de acceso peatonal, requieren una adecuación acorde a las necesidades del peatón.

MEJORA DE LA CONTINUIDAD PEATONAL EN CRUCES
Los cruces en la vía arterial de la cabecera parroquial, dificultan la continuidad de circulación de la población y en especial de los más vulnerables. Estos conflictos suceden con más frecuencia en la primera intersección en el ingreso norte.

CUALIFICACIÓN DE VÍAS: CALLES PRIMARIAS
Es necesaria la readecuación de las calles principales de la cabecera parroquial, ya que en toda su extención carece del espacio suficiente.

CUALIFICACIÓN DE VÍAS: EN OTRAS CALLES
Las calles locales y peatonales en la cabecera parroquial tienen problemas como la falta de espacio peatonal para poder transitar con seguridad, también como la señalización y materialidad necesaria.

ZONA DE POSIBLE CAMBIO DE USO
Considerando que este espacio público infrautilizado, no posee el movilidario necesario, se podría proponer darle un uso acorde al equipamiento de seguridad que se encuentra linderando.



RECUPERACIÓN DE ÁREAS Y ORILLAS
Las orillas de la quebrada El Salado poseen una gran extensión, la cual puede recuperarse y potenciarla para un posible uso público de la población.

MEJORA DE LA VISIBILIDAD DEL BARRIO
Las puertas motorizadas marcadas no son un espacio de acogida a la cabecera parroquial, por la calidad visual y la reducida espacialidad que presentan.

RECUALIFICACIÓN Y PUESTA EN VALOR DE LOS ESPACIOS
Estos espacios públicos están bien localizados en la centralidad de la cabecera parroquial, pero no tienen mobiliario adecuado o carecen de espacio necesario para desarrollar las actividades que están de acorde a estos.

SÍNTESIS

Como solución a la movilidad de la cabecera parroquial de El Valle la primordial es la cualificación de sus vías y espacios públicos, ya que no cuentan con espacios suficientes para el peatón y los mismos se han tomado el espacio del automotor para desarrollar sus actividades diarias. El punto de mayor conflicto es la intersección al ingreso de la cabecera, al Norte de ésta, en aquel lugar se crea un punto de confluencia de transito de la ciudad de Cuenca, en donde la limitación de espacios y más el peatón, dan como resultado un problema en el ingreso a la centralidad.Lo que se puede hacer debido a las dimensiones del espacio en las vías, seria cambiar el sentido de circulación por uno solo, manteniendo este espacio como ingreso y llevar el tráfico de salida de la cabecera parroquial por rutas alternativas, así se solucionaría en gran medida el presente problema. De esta forma se podría crear el espacio necesario para el peatón en las calles principales.

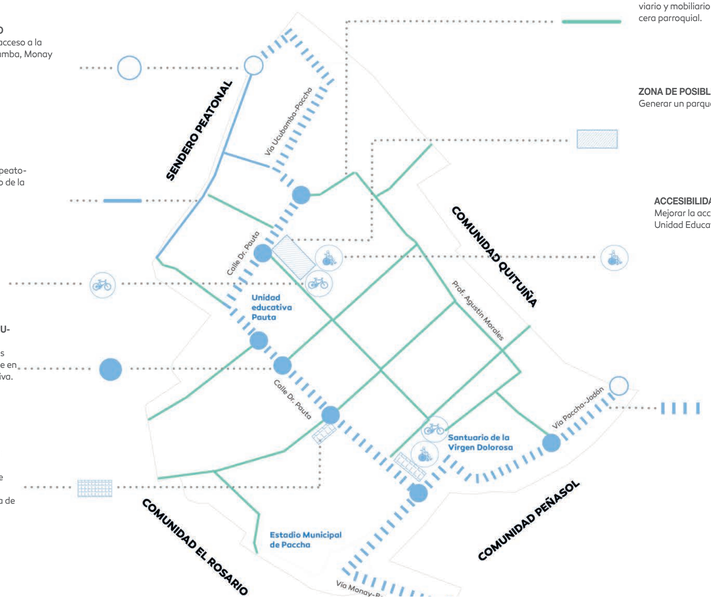
MEJORA DE LA VISIBILIDAD DEL BARRIO
Mejora la señalización en las puertas de acceso a la cabecera parroquial por las vías a: Ucubamba, Monay y Jadán.

NUEVAS CALLES O PASOS PEATONALES
Generación nueva infraestructura del sendero peatonal que vincula la vía a Ucubamba con el centro de la cabecera.

APARCAMIENTO BICICLETAS
Generación de aparcamiento de bicicletas en la plaza central y frente a la unidad educativa.

MEJORA DE LA CONTINUIDAD PEATONAL EN CRUCES
Mejorar las condiciones del tránsito peatonal en las intersecciones con la vía Dr. Pauta, principalmente en las esquinas de la plaza central y la unidad educativa.

RECUALIFICACIÓN Y PUESTA EN VALOR DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS
Mejorar las cualidades espaciales de los lugares de concentración peatonal en la vía Dr. Pauta en los tramos de la plaza central y la esquina de la tienda de abarrotes.



CUALIFICACIÓN DE VÍAS: EN OTRAS CALLES
Mejora la capa de rodadura, iluminación, arbolado viario y mobiliario urbano de las vías locales de la cabecera parroquial.

ZONA DE POSIBLE CAMBIO DE USO
Generar un parque frente a la Unidad Educativa Pauta.

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL
Mejorar la accesibilidad en la plaza central y frente la Unidad Educativa Pauta.

CUALIFICACIÓN DE VÍAS: EN CALLLES PRIMARIAS
Mejorar las aceras, arbolado, viario y mobiliario urbano de las vías principales de la cabecera parroquial.

SÍNTESIS

En la cabecera parroquial de Paccha es necesario dotar de aceras a las vías principales Dr. Pauta y los tramos de ingreso de las vías interparroquiales, en cuanto a las vías locales se necesitan mejorar la capa de rodadura. Se propone generar un parque frente a la Unidad Educativa Pauta, con todo el mobiliario adecuado, además de mejorar la accesibilidad a la plaza central y la generación de espacio para bicicletas.

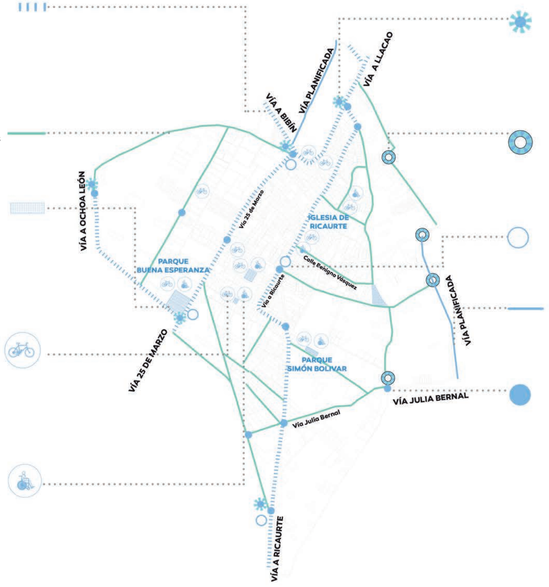
CUALIFICACIÓN DE VÍAS: EN CALLES PRIMARIAS
Se propone una cualificación en vías interparroquiales, en la vía Ricaurte y en la vía 25 de Marzo, con la finalidad de mejorar las condiciones actuales con respecto a la iluminación, diseño de jardinerías, arbolado y/o mobiliario urbano.

CUALIFICACIÓN DE VÍAS: EN OTRAS CALLES
Mejorar las características geométricas y constructivas de las vías locales y peatonales.

RECUALIFICACIÓN Y PUESTA EN VALOR DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS
Se plantea la recualificación de parques, canchas y la esquina entre "Señor de Burgos", a través de la intervención en el mobiliario, el arbolado, la iluminación y la reducción de la presencia de vehículos entre otros.

APARCAMIENTO DE BICICLETAS
En accesos de equipamentos de educación primaria y secundario, en canchas y parques, con la finalidad de disminuir el uso de vehículos y facilitar el acceso a las centralidades y espacios públicos.

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL
Para propiciar la accesibilidad universal se porpone la construcción de rampas física y la adecuación de escaleras en espacios públicos tales como la plaza central, parques y canchas.



OPERACIONES DE REFORMA ESPACIAL EN PUERTAS PRINCIPALES CON PROBLEMAS DE CONTINUIDAD PEATONAL
Para mejorar los principales puntos de acceso a esta Unidad Funcional se establecen algunas opciones tales como el establecimiento de señalización, especialmente en aquellas intersecciones entre vías interparroquiales y colectoras.

OPERACIONES DE REFORMA ESPACIAL EN PUERTAS PRINCIPALES SIN PROBLEMAS DE CONTINUIDAD PEATONAL
En las puertas peatonales constituidas en las intersecciones de vías locales, es necesario intervenir a través de establecimientos de señalización para facilitar el acceso peatonal.

MEJORA DE LA VISIBILIDAD DEL BARRIO
Mejorar aquellos puntos estratégicos que permiten tener una fácil lectura de la UF y que además permiten el acceso de los peatones e inclusive invitan a ingresar al mismo.

NUEVAS CALLES O PASOS PEATONALES
En la parte norte y este de la cabecera parroquial de Ricaurte, se han planteado dos vías que permiten articular de mejor manera la trama vial y facilitan la movilidad peatonal.

MEJORA DE LA CONTINUIDAD PEATONAL EN CRUCES
Los puntos que se intersectan con la vía a Ricaurte requieren algunas intervenciones que permitan reducir la discontinuidad peatonal y por el contrario posibiliten un mejor desplazamiento, entre las cuales están: la incorporación de pasos peatonales y semáforos.

SÍNTESIS

En esta unidad funcional al presentar varios problemas espaciales y funcionales, se ha determinado la necesidad de establecer estrategias que permitan alcanzar una mejor movilidad en el interior de la misma, agilitando los tiempos de desplazamiento, garantizando seguridad para el peatón y al mismo tiempo tratando de mantener la esencia de la cabecera parroquial de Ricaurte, en la cual la vida en comunidad es el ideal para su población y su característica principal.

SAN JOAQUIN

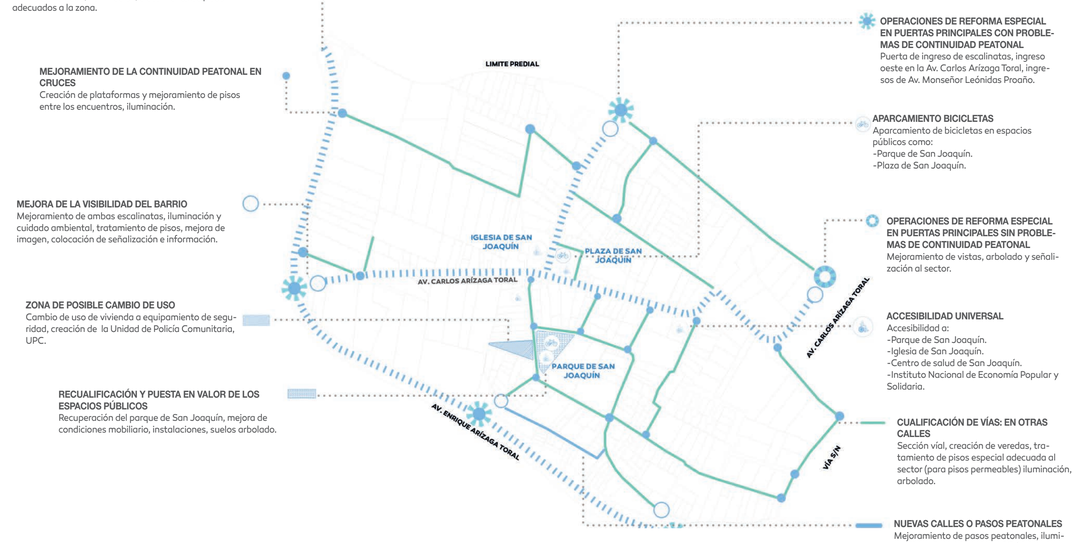
CUALIFICACIÓN DE VÍAS: EN CALLES PRIMARIAS
Ancho de veredas, iluminación, tratamiento de pisos adecuados a la zona.

MEJORAMIENTO DE LA CONTINUIDAD PEATONAL EN CRUCES
Creación de plataformas y mejoramiento de pisos entre los encuentros, iluminación.

MEJORA DE LA VISIBILIDAD DEL BARRIO
Mejoramiento de ambas escalinatas, iluminación y cuidado ambiental, tratamiento de pisos, mejora de imagen, colocación de señalización e información.

ZONA DE POSIBLE CAMBIO DE USO
Cambio de uso de vivienda a equipamiento de seguridad, creación de la Unidad de Policía Comunitaria, UPC.

RECUALIFICACIÓN Y PUESTA EN VALOR DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS
Recuperación del parque de San Joaquín, mejora de condiciones mobiliario, instalaciones, suelos arbolado.



OPERACIONES DE REFORMA ESPECIAL EN PUERTAS PRINCIPALES CON PROBLEMAS DE CONTINUIDAD PEATONAL
Puerta de ingreso de escalinatas, ingreso oeste en la Av. Carlos Arizaga Toral, ingresos de Av. Monseñor Leónidas Proaño.

APARCAMIENTO BICICLETAS
Aparcamiento de bicicletas en espacios públicos como:
-Parque de San Joaquín.
-Plaza de San Joaquín.

OPERACIONES DE REFORMA ESPECIAL EN PUERTAS PRINCIPALES SIN PROBLEMAS DE CONTINUIDAD PEATONAL
Mejoramiento de vistas, arbolado y señalización al sector.

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL
Accesibilidad a:
-Parque de San Joaquín.
-Iglesia de San Joaquín.
-Centro de salud de San Joaquín.
-Instituto Nacional de Economía Popular y Solidaria.

CUALIFICACIÓN DE VÍAS: EN OTRAS CALLES
Sección vial, creación de veredas, tratamiento de pisos especial adecuada al sector (para pisos permeables) iluminación, arbolado.

NUEVAS CALLES O PASOS PEATONALES
Mejoramiento de pasos peatonales, iluminación y pisos, vía peatonal S/N.

SÍNTESIS

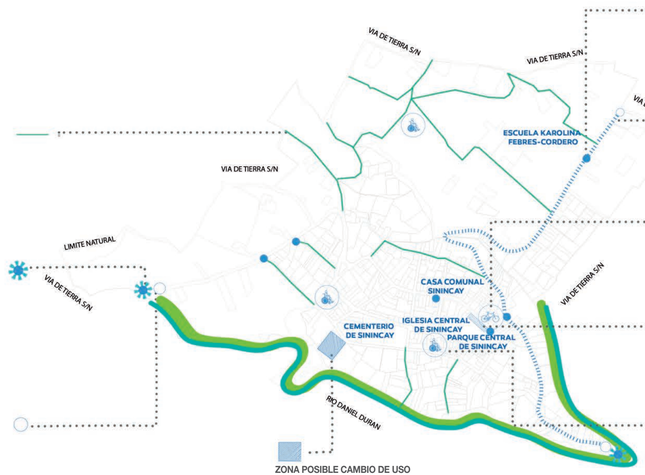
Para el mejoramiento del sector de San Joaquín, se propone la reestructuración del sistema vial. Al ser una de sus deficiencias por no contar con condiciones adecuadas de circulación para los peatones, se propone el mejoramiento de las secciones viales, tra tamiento de pisos, iluminación, arbolado. Además de la creación un equipamiento de seguridad y recuperación de los espacios públicos como: el parque y escalinatas. Todo esto con consideraciones adecuadas al sector y el uso de suelo que posee la cabecera parroquial.

SININCAY

CUALIFICACIÓN DE VÍAS EN OTRAS CALLES
En estas vías se deben realizarse trabajos de reforma del pavimento, mejorar iluminación, incrementar aceras, mejorar la señalización y dar mantenimiento constante a las mismas.

OPERACIONES DE REFORMA ESPECIAL EN PUERTAS PRINCIPALES CON PROBLEMAS DE CONTINUIDAD PEATONAL
Mejorar la imagen urbana y accesibilidad al barrio, para así potenciar el uso de los espacios públicos como es la plaza monte Cabugana, además mejorar la señalización informativa y turística de la unidad.

MEJORA DE VISIBILIDAD DEL BARRIO
Se debe incrementar señalización, iluminación, además mejorar las áreas verdes que se encuentra junto a la vía de acceso.



ZONA POSIBLE CAMBIO DE USO
Es un terreno que se encuentra abandonado y se podría utilizar como un espacio para el mercado de Sinincay ya que se encuentra en una zona accesible para las personas del sector y aledaños, toda vez que la plaza Cabugana ocupado para esta actividad sufre deterioro y no permite el uso para lo cual fue destinado.

MEJORA DE LA CONTINUIDAD PEATONAL EN CRUCES
Implementación de pasos peatonales y señalización, jerarquizando la continuidad peatonal.

CUALIFICACIÓN DE VÍAS EN CALLES PRIMARIAS
Mejoras en el pavimento, incremento de iluminación, construcción de veredas y secciones adecuadas para este tipo de vías.

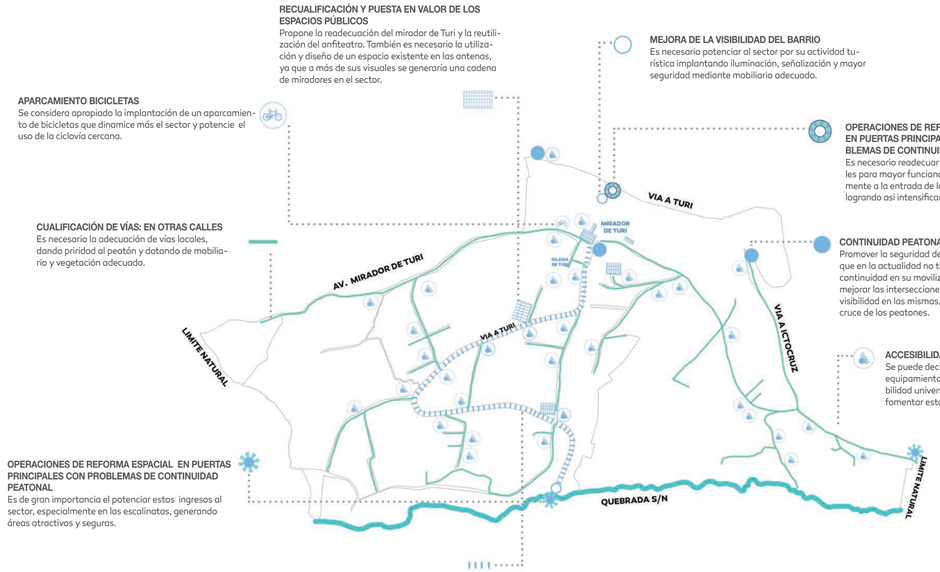
APARCAMIENTO BICICLETAS
Creación de aparcamientos para bicicletas en los bordes de la plaza monte Cabugana.

RECUALIFICACIÓN Y PUESTA EN VALOR DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS
Rehabilitar la plaza monta Cabugana eliminando el mercado temporal que funciona en la misma, así como incrementar su mobiliario urbano e iluminación.

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL
A fin de garantizar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida es importante que en estos espacios se construyan rampas, se norme la sección de veredas y calzadas y continuidad en el empleo de materiales para estos elementos.

SÍNTESIS

La falta de capa de rodadura en las vías y su mal estado, representan el problema más importante en el sector. Se propone la rehabilitación de las calzadas y el incremento de espacio para el peatón ya actualmente la cabecera no posee aceras acondicionas para la circulación peatonal.Se debe incrementar señalización en todo el sector puesto que no existen elementos de este tipo en el área de estudio.Se debe dar constante mantenimiento a todos los espacios públicos que en la actualidad se encuentran en mal estado, y se debe propiciar el incremento de áreas verdes y mejorar la iluminación en todo el sector.



SÍNTESIS

La falta de capa de rodadura en las vías y su mal estado, representan el problema más importante en el sector. Se propone la rehabilitación de las calzadas y el incremento de espacio para el peatón ya actualmente la cabecera no posee aceras acondicionas para la circulación peatonal.Se debe incrementar señalización en todo el sector puesto que no existen elementos de este tipo en el área de estudio.Se debe dar constante mantenimiento a todos los espacios públicos que en la actualidad se encuentran en mal estado, y se debe propiciar el incremento de áreas verdes y mejorar la iluminación en todo el sector.

15.6 Los proyectos

15.5.1 Definición de las principalidades viales de acuerdo a jerarquía

Toda la red vial primaria y secundaria de la ciudad de Cuenca, quedará definida adecuadamente, con la finalidad de permitir una circulación vehicular y peatonal segura, así de esta manéra se dará paso a medidas posteriores de seguridad como los diseños de señalización vial e identificación de los nodos de mayor afluencia para la implementación y regulación de semáforos.

Acciones asociadas:
- Definición de la jerarquización vial a detalle, con las características establecidas para cada tipología y velocidades permitidas, que definan principalidades, de acuerdo a los lineamientos establecidos en el PMEP.
- Inventario vial, levantamiento topográfico y geográfico de la red básica de Cuenca.
- Modelamientos de tránsito y transporte público (software).
- Señalización adecuada de la red básica y de transporte público definida por el PMEP.

Plan de acción:

• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Principalidades viales de acuerdo a jerarquía.
• OBJETIVO:	Permitir una circulación vehicular y peatonal segura.
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Estudio de definición de vías principales de red básica
• ACCIONES ASOCIADAS:	- Inventario vial. - Definición de Jerarquía. - Modelamientos de tránsito. - Señalización de la red vial básica.
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	Dirección Municipal de Tránsito.
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	EMOV EP.
• PRESUPUESTO:	USD 367600
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto del GAD Municipal y Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	17 meses.
• INDICADOR DE GESTIÓN:	Porcentaje de vías intervenidas.

15.5.2 Pacificación del tránsito

Esta medida será aplicada principalmente a las vías que forman parte de las Unidades Funcionales definidas en el PMEP.

Acciones asociadas:
-Redireccionamiento de las vías interiores en las Unidades Funcionales y definición de circuitos adecuados para la circulación local.
-Identificación y diseño de puntos singulares para tráfico calmado.
-Señalización horizontal y vertical en las vías barriales de acuerdo a las direccionalidades definidas.

Plan de acción:

• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Pacificación del Tránsito.
• OBJETIVO:	Favorecer las actividades de modos de transporte sostenibles.
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Intervenciones en las vías que reduzcan las velocidades vehiculares.
• ACCIONES ASOCIADAS:	- Re direccionamiento de vías interiores de unidades funcionales. - Identificación y diseño de puntos singulares para tráfico calmado. - Señalización de vías barriales.
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	Dirección Municipal de Tránsito.
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	EMOV EP.
• PRESUPUESTO:	USD 667680
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto del GAD Municipal y Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	30 meses.
• INDICADOR DE GESTIÓN:	Tasa de accidentalidad en vías de la red barrial.

15.5.3 Estudios de intersecciones de alto conflicto

En la ciudad de Cuenca, se solucionaron varias intersecciones conflictivas, mediante diseños y construcción de distribuidores de tránsito que mejoraron las condiciones de circulación de automotores y modos no motorizados, mejorando de por si la seguridad en dichas vías. De esta manera se han identificado dos intersecciones a lo largo de la Av. De las Américas que presentan alta conflictividad en todos los modos de transportación.

Acciones asociadas:
-Realización del estudio y diseño para la solución de los conflictos de movilidad (a nivel de proyecto definitivo) en las intersecciones: Av. De las Américas – pasaje Octavio Chacón y Av. De las Américas – Av. Turuhuayco.
-Construcción de obra referente al estudio anteriormente descrito.

Plan de acción:

• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Estudio de Intersecciones de alto conflicto.
• OBJETIVO:	Mejorar las condiciones de circulación y reducir accidentalidad.
• DESCRIPCION DE LA ACTUACIÓN.	Estudio de soluciones de tránsito en intersecciones conflictivas.
• ACCIONES ASOCIADAS:	- Estudio y diseños para solución de conflictos de movilidad. - Construcción de obras de infraestructura en intersecciones analizadas
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	Dirección Municipal de Tránsito - Plan de Movilidad.
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	Dirección de OOPP, EMOV EP, Unidad Ejecutora de Proyectos.
• PRESUPUESTO:	USD 10'280000
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto del GAD Municipal.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	28 meses.
• INDICADOR DE GESTIÓN:	Niveles de servicio en vías de intersecciones de alto conflicto.

15.5.4 Sistema semafórico adaptativo en la red vial básica

En el año 2007 inició la implementación de la primera fase del sistema semafórico adaptativo centralizado, para el Centro Histórico de la ciudad de Cuenca y algunas intersecciones que forman parte de la red básica.

Acciones asociadas:
-Estudio y diseños de la segunda fase del sistema semafórico adaptativo, que deberá ser una ampliación de la primera fase y deberá centralizarse para lograr una gestión y planificación integral.
-Implementación del estudio descrito (construcción de redes, colocación de semáforos, conexión con la central y programación).

Plan de acción:

• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Sistema semafórico adaptativo en la Red vial básica.
• OBJETIVO:	Continuar expandiendo el sistema semafórico centralizado de Cuenca.
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Estudio y diseños de la Segunda Fase del Sistema Semafórico.
• ACCIONES ASOCIADAS:	- Estudio de intersecciones de la red básica y su operatividad semafórica - Implementación de infraestructura, semáforos y conexión a central.
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	Dirección Municipal de Tránsito - Plan de Movilidad.
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	Dirección de OOPP, EMOV EP.
• PRESUPUESTO:	USD 2730000
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto del GAD Municipal y Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	28 meses.
• INDICADOR DE GESTIÓN:	Niveles de servicio en intersecciones semaforizadas de Red Básica.





15.5.5 Inspecciones y auditorías de seguridad vial

El propósito de las inspecciones y auditorias de seguridad vial, es identificar problemas potenciales de seguridad vial y sugerir soluciones mediante las cuales se puedan minimizar dichos problemas. Su objetivo principal es: Asegurar que todas las vías brinden las mejores condiciones de seguridad a los usuarios, minimizando la aparición de situaciones de riesgo y con los menores costos posibles.
Las auditorías son aplicables a las vías en las fases de: Anteproyecto, durante la ejecución y durante la operación de la vía.

Al momento el GAD Municipal del cantón Cuenca carece de un reglamento normativo u ordenanza que indique los requisitos mínimos a desarrollar para llevar a cabo una inspección o auditoría de seguridad vial, por lo cual deberá ser tema de un una actividad relacionada al programa de seguridad vial, el desarrollar un marco reglamentario en el año 2016 para en los años 2017 y 2018 llevar a cabo auditorías e inspecciones de seguridad vial que evalúen el estado actual de operación de las vias jerárquicamente principales y en las que existen la mayor cantidad de zonas de accidentalidad de la urbe.

Medidas a desarrollar:

-Elaboración de documento normativo para la ejecución de auditorías en seguridad vial para areterias planificadas y para las que se encuentren en etapa de operación.
-Inspecciones de seguridad vial en los corredores o nodos que presenten concentración de accidentes.
-Diseño de propuesta de adecuación y envío a instancia correspondiente para ejecución de obras y control de tránsito.

Plan de acción:

• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Inspecciones y Auditorías de Seguridad Vial.
• OBJETIVO:	Hacer las vías más seguras y con menos índices de accidentalidad.
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Análisis y propuesta de soluciones en proyectos viales.
• ACCIONES ASOCIADAS:	- Normativa para regulación de Auditorías de Seguridad Vial. - Inspecciones de Seguridad Vial en corredores de alta accidentalidad - Diseño de propuestas para mejora de la seguridad vial.
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	EMOV EP.
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	Dirección Municipal de Tránsito Dirección de Obras Públicas, EMOV EP.
• PRESUPUESTO:	USD 110000
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto del GAD Municipal y Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	19 meses.
• INDICADOR DE GESTIÓN.:	Tasas de accidentalidad en vías en las que se realicen ASV.

15.5.6 Adecuaciones a infraestructura para modos de transporte más sostenibles

Medidas propiciadas en unidades funcionales definidas en el PMEP, en las cuales no accederá el tránsito vehicular excepto el local, desarrollándose principalmente actividades peatonales, así como la generación de viajes a pie y en bicicleta, por lo cual las acciones a desarrollar están enfocadas a la seguridad de los peatones.

Medidas a desarrollar:

-Diseños definitivos de corredores viales que prioricen el desenvolvimiento de actividades y viajes de carácter peatonal.
-Adecuaciones físicas a las vías que mejoren la seguridad de peatones y ciclistas, facilitando la accesibilidad al transporte público.
-Señalización horizontal y vertical orientada hacia la seguridad peatonal y de ciclistas.

Plan de acción:

• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Adecuaciones a infraestructura para modos de Transporte más sostenibles.
• OBJETIVO:	Incentivar a caminar o utilizar bicicleta para transportarse.
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Estudios y rediseños en vías locales.
• ACCIONES ASOCIADAS:	- Diseños a detalle de corredores peatonales. - Adecuaciones físicas y construcción de corredores peatonales. - Señalización de corredores.
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	Planificación.
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	Dirección Municipal de Tránsito - Dirección de Obras Públicas, EMOV EP.
• PRESUPUESTO:	USD 860000
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto del GAD Municipal y Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	25 meses.
• INDICADOR DE GESTIÓN.:	Tasas de accidentalidad en peatones y ciclistas.

Medidas a desarrollar:
-Estudio de identificación de conflictos en los entornos de cada uno de los centros educativos de la ciudad de Cuenca, así como inspecciones de seguridad en las rutas utilizadas por estudiantes para acudir a dichas instituciones.
-Propuesta de diseños para mejorar la seguridad en los entornos escolares y los principales corredores utilizados por los estudiantes; eliminación de barreras arquitectónicas que faciliten la accesibilidad universal.
-Implementación y/o construcción de las medidas propuestas.
-Mejoramiento del control de tránsito, enfocado a una convivencia vehículo – peatón en los entornos escolares.

15.5.7 Incremento de seguridad en los entornos escolares – primera etapa

Los entornos escolares son el ámbito más relevante de la seguridad vial, por cuanto involucran zonas de concentración masiva de usuarios vulnerables, por lo cual el objetivo es la protección de los alumnos en su entorno escolar, así como promocionar entre ellos el uso de modos de transportación más sostenibles como los desplazamientos a pie o en bicicleta.

Medidas a desarrollar:
- Estudio de identificación de conflictos en los entornos de cada uno de los centros educativos de la urbe, así como inspecciones de seguridad en las rutas utilizadas por estudiantes para acudir a dichas instituciones.
- Propuesta de diseños para mejorar la seguridad en los entornos escolares y los principales corredores utilizados por los estudiantes; eliminación de barreras arquitectónicas que faciliten la accesibilidad universal.
- Implementación y/o construcción de las medidas propuestas.
- Mejoramiento del control de tránsito, enfocado a una convivencia vehículo – peatón en los entornos escolares.

Plan de acción:

• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Incremento de la seguridad en los entornos escolares Primera Fase.
• OBJETIVO:	Hacer de los entornos escolares zonas más seguras para los peatones.
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Estudiar la problemática y realizar mejoras a la seguridad vial.
• ACCIONES ASOCIADAS:	- Estudio de conflictos en el entorno de cada escuela y vías de acceso - Propuesta de diseño de mejoras en entornos escolares y corredores. - Implementación de medidas propuestas. - Gestión de tránsito vehículo - peatón.
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	Planificación.
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	Dirección Municipal de Tránsito - Dirección de Obras Públicas, EMOV EP.
• PRESUPUESTO:	USD 940500
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto del GAD Municipal y Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	25 meses.
• INDICADOR DE GESTIÓN.:	Tasas de ocurrencia de accidentes por factor humano.



15.5.8 Fomentar la educación en materia de seguridad vial

El aspecto más importante en el ámbito de la seguridad vial es la prevención de accidentes, por lo cual es de gran importancia ampliar la formación relativa a educación vial, dentro del sistema educativo de Cuenca y profesionales del transporte. De la misma manera se considera prioritaria, la realización de cursos de capacitación a los funcionarios responsables del control de tránsito, pues la mejora en la operatividad permite la optimización de personal y recursos, favoreciendo a la circulación y seguridad de todos los modos de transportación mediante la programación y delimitación de zonas estratégicas para este fin.

Medidas a desarrollar:
-Exposiciones en materia de educación vial a los diferentes niveles educativos: Primaria (incluido talleres para padres de alumnos), secundaria y universidad, en todos los centros educativos tanto urbanos como rurales.
-Capacitaciones sobre aspectos básicos de la educación vial, dirigidas a profesionales del transporte.
-Cursos de capacitación a los funcionarios y actores del control de tránsito en Cuenca.
-Talleres enfocados a la circulación segura y coexistencia entre ciclistas y peatones.

Plan de acción:

• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Fomentar la educación en materia de seguridad vial.
• OBJETIVO:	Reducción de accidentes mediante la mejora de conductos de usuarios de las vías
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Talleres y cursos de educación vial a todos los niveles de usuarios de las vías.
• ACCIONES ASOCIADAS:	- Exposiciones de educación vial a todos los niveles educativos. - Capacitaciones a profesionales del transporte. - Capacitación a personal encargado de gestión del control de tránsito. - Talleres de circulación segura y coexistencia ciclistas - peatones.
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	EMOV EP.
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	
• PRESUPUESTO:	USD 362300
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto de la Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	30 meses.
• INDICADOR DE GESTIÓN.:	Tasas de ocurrencia de accidentes por factor humano.



15.5.9 Relevamiento de información y creación de una base de datos técnica.

La información a ser registrada, deberá contener datos básicos del tránsito y accidentalidad en vías, necesarios para la generación de una base de datos confiable que retro alimente las planificaciones, en busca de mejoras en las infraestructuras viales.

Medidas a desarrollar:

- Estudio de tipología de información referida al tránsito y accidentalidad vial.

- Adquisición de software de almacenamiento y gestión de datos de accidentalidad y tránsito.

Plan de Acción:

• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Relevamiento de información y creación de una base de datos técnica.
• OBJETIVO:	Obtener una base de datos confiable para la planificación del tránsito y transporte
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Creación de una base de datos, procesamiento de los mismos y mapeo.
• ACCIONES ASOCIADAS:	- Estudio de tipología de información de tránsito y accidentalidad. - Adquisición de software para almacenamiento, procesa miento y mapeo de datos.
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	EMOV EP.
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	Dirección Municipal de Tránsito.
• PRESUPUESTO:	USD 75000
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto de la Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	12 meses.
• INDICADOR DE GESTIÓN.:	Porcentaje de accidentes registrados y mapeados en el Cantón Cuenca.



15.5.10 Diseño de modelo de transporte público urbano, su incorporación al tránsito e integración tarifaria

En el diagnóstico se refleja la necesidad de reorganizar el transporte público urbano de Cuenca, mediante una reestructuración de rutas y frecuencias, esto permitirá eliminar la sobre posición, sinuosidad e ineficiencia de las rutas actuales de transporte público urbano que perjudican a la ciudadanía en general con una competencia de buses por los pasajeros, con velocidades de circulación altas y recurrentes accidentes de tránsito, que a su vez deberá encadenarse al próximo funcionamiento del tranvía como modo de transportación masiva y coexistir con la circulación del transporte privado. Por otra parte la integración tarifaria entre buses urbanos y servicio tranviario facilitará la operación y el recaudo, brindando un servicio óptimo y de calidad a la ciudadanía.

Plan de acción:

• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Diseño de modelo de transporte público urbano, su incorporación al tránsito e integración tarifaria.
• OBJETIVO:	Dotar al área urbana de Cuenca, de un transporte público eficiente e integrado.
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Estudio del modelo y plan de operación del Transporte Público Urbano.
• ACCIONES ASOCIADAS:	Optimización de rutas y frecuencias de transporte, basados en los datos de demanda. Modelo de gestión del Transporte Público e integración tarifaria. Optimización de la operación del transporte dentro la red vaira. Difusión de nuevo modelo de transporte previo al inicio de la operación.
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	Dirección Municipal de Tránsito.
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	EMOV.
• PRESUPUESTO:	USD 200.000
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto del GAD Municipal y Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	11 meses.
• INDICADOR DE GESTIÓN.:	Cobertura y niveles de servicio del Transporte Público.



15.5.11 Sistema de ayuda a la explotación y sistema de ayuda a la operación del transporte público urbano

La optimización del transporte público requiere los denominados Sistemas de Ayuda a la Explotación y Ayuda a la Operación, que son tecnologías adaptadas a cada una de las unidades de transporte público urbano, que permitan monitorear los recorridos a tiempo real, registro de la demanda y el recaudo en todas las unidades. La información será recepta-da y almacenada en una central de datos, que facilitará los ajustes en la operación del transporte.

Plan de acción:

• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Sistema de Ayuda a la Explotación y Sistema de Ayuda a la Operación Del Transporte Público Urbano.
• OBJETIVO:	Operar, administrar y fiscalizar eficientemente el Sistema de Transporte Público Urbano.
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Estudio e implementación de tecnología más adecuada al STP urbano de Cuenca.
• ACCIONES ASOCIADAS:	Estudio de diagnóstico de tecnologías utilizadas y propuesta de mejoras. Implementación de la tecnología propuesta. Creación de Unidad de la Corp Municipal encargada de la Planificación, operación y explotación del Sistema de Transporte Público.
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	EMOV EP.
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	Dirección Municipal de Tránsito.
• PRESUPUESTO:	USD 10'452.000
• FINANCIAMIENTO:	Fondos público - privados.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	30 meses.
• INDICADOR DE GESTIÓN.:	Niveles de servicio y operación.



15.5.12 Modelo de gestión para la red de transporte intra cantonal

Al igual que la red urbana de transporte público, se requiere que las compañías que actualmente conforman el sistema de transporte intra cantonal, se fusionen en una sola entidad con la finalidad de conformar una caja común, que elimine la competencia entre las operadoras; para este efecto es necesaria la determinación de los marcos legales institucionales y administrativos correspondientes, que incentive a los empresarios a buscar un rédito económico común y a su vez brindar un mejor servicio al ciudadano.

• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Modelo de gestión para la red de transporte intracantonal.
• OBJETIVO:	Fusiona las compañías de transporte intracantonal para eliminar la competencia entre compañías.
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Estudio de marco legal institucional y administrativo para fusionar compañías.
• ACCIONES ASOCIADAS:	Diagnóstico de la situación actual y propuesta de reestructuración. Talleres de difusión de la propuesta con los actores. Constitución de nuevo marco administrativo.
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	EMOV EP.
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	Dirección Municipal de Tránsito.
• PRESUPUESTO:	USD 60.000
• FINANCIAMIENTO:	Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	12 Meses.
• INDICADOR DE GESTIÓN.:	Porcentaje de compañías asociadas.

15.5.13 Diseño de modelo de transporte público intra cantonal y su integración tarifaria

Una vez que se haya conseguido establecer el recaudo de transporte público intra cantonal a través de la caja común, se requiere dotar al sistema de un nuevo modelo de transporte que reestructure las rutas, frecuencias y exista una integración tarifaria con el sistema de transporte urbano, teniendo como línea base la demanda en toda el área rural del cantón Cuenca.

• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Diseño de modelo de transporte público intracantonal y su integración tarifaria.
• OBJETIVO:	Dotar al área rural del Cantón Cuenca de un transporte público eficiente e integrado.
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Estudio del modelo y plan de operación del Transporte Público intracantonal.
• ACCIONES ASOCIADAS:	Relevamiento de información de oferta y demanda del transporte público intracantonal. Optimización de rutas y frecuencias de transporte, basados en los datos de demanda. Modelo de gestión del Transporte Público intracantonal e integración tarifaria. Difusión de nuevo modelo de transporte previo al inicio de la operación.
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	EMOV EP.
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	Dirección Municipal de Tránsito y Transporte.
• PRESUPUESTO:	USD 180.000
• FINANCIAMIENTO:	Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	12 Meses.
• INDICADOR DE GESTIÓN.:	Cobertura y niveles de servicio del Transporte Público.

15.5.14 Sistema de ayuda a la explotación y sistema de ayuda a la operación del transporte público intra cantonal

Continuando con el proceso de optimizar la gestión del transporte en las áreas rurales del cantón Cuenca y luego de haber definido un modelo de transporte acorde a las necesidades ciudadanas, se implementará en todas las unidades de bus intra cantonales, las tecnologías más apropiadas para poder dar inicio a los Sistemas de Ayuda a la Explotación y Ayuda a la Operación, que tendrán las mismas funciones y deberán ser adaptados a los sistemas y central del transporte público urbano, en pro a la ejecución de un sistema integrado de transporte público a nivel cantonal.

• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Sistema de Ayuda a la Explotación y Sistema de Ayuda a la Operación Del Transporte Público Intracantonal.
• OBJETIVO:	Operar, administrar y fiscalizar eficientemente el Sistema de Transporte Público Intracantonal.
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Estudio e implementación de tecnología más adecuada al STP Intracantonal de Cuenca.
• ACCIONES ASOCIADAS:	Estudio de propuesta de las tecnologías SAE y SAO más apropiada para el STP Intracantonal, compatibles con las tecnologías de la red urbana. Implementación de la tecnología propuesta.
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	EMOV EP.
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	Dirección Municipal de Tránsito.
• PRESUPUESTO:	USD 10'452.000
• FINANCIAMIENTO:	Fondos público - privados.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	30 meses.
• INDICADOR DE GESTIÓN.:	Niveles de servicio y operación.



15.5.15 Diseño y construcción de carriles segregados para transporte público urbano

La segregación de carriles en varias de las vías que conforman la red básica de la ciudad de Cuenca, constituye un factor determinante en la operación del Transporte Público, ya que de este modo se podrán mejorar las velocidades de operación, optimización de las frecuencias y reducir la accidentalidad con los demás modos de transportación. En este sentido con la celeridad que amerita, se deberán estudiar los corredores en los cuales sus secciones permitan una segregación con un elemento físico, que mejore la operación de transporte público, como los existentes en las calles Sangurima y Vega Muñoz.

• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Diseño y construcción de carriles segregados para transporte público urbano.
• OBJETIVO:	Optimizar la operación del transporte público urbano.
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Segregación del transporte público urbano de los demas modos de transportación.
• ACCIONES ASOCIADAS:	Diseño a detalle de carriles segregados. Construcción de carriles exclusivos para transporte público urbano.
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	EMOV EP - Dirección de Obras Públicas.
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	Dirección Municipal de Tránsito.
• PRESUPUESTO:	USD 850.000
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto del GAD Municipal y Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	18 meses.
• INDICADOR DE GESTIÓN.:	Velocidad media de operación del Transporte Público.



15.5.16 Dimensionamiento, modelo de gestión y operación del Transporte escolar e institucional de las parroquias del cantón Cuenca

Tomando como referencia el diagnóstico descrito anteriormente de esta modalidad, se puede determinar que la falta de cobertura de éste servicio en las áreas rurales del cantón Cuenca, tiene graves consecuencias de seguridad, en especial con los niños que deben recorrer varios kilómetros para llegar a los centros educativos en vías que no cuentan con infraestructuras peatonales adecuadas, así también se registra el uso de transporte informal tipo camionetas que llevan estudiantes en el balde, poniendo en riesgo su vida. Es por ello una prioridad para el GAD Municipal de Cuenca, dotar de cobertura de Transporte Escolar e Institucional en las áreas rurales de mayor demanda y así dar inicio a acciones fuertes que mejoren las seguridad en las vías y desincentiven el uso de transporte informal.

• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Dimensionamiento, modelo de gestión y operación del transporte escolar e institucional de las parroquia del Cantón Cuenca.
• OBJETIVO:	Dotar a escuelas y colegio del Cantón Cuenca de un servicio de transporte eficiente y seguro.
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Estudio de oferta - Demanda y dimensionamiento de flota de transporte escolar e institucional.
• ACCIONES ASOCIADAS:	Relevamiento de información de demanda en escuelas del Cantón Cuenca, para generar una matriz de origen - destino. Diagnóstico y dimensionamiento de flota para cada centro educativo.
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	Dirección Municipal de Tránsito.
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	EMOV EP
• PRESUPUESTO:	USD 33600
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto del GAD Municipal y Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	4 meses.
• INDICADOR DE GESTIÓN.:	Cobertura y niveles de servicio del Transporte comercial.

15.5.17 Diseño de rutas y frecuencias para transporte turístico

Si bien la concesión de permisos de operación en la modalidad de Transporte Turístico, es parte de las competencias de la Agencia Nacional de Tránsito, es muy importante que el GAD Municipal, regule las rutas, frecuencias y paradas dentro del cantón Cuenca, con la finalidad de poder reorganizar y controlar eficientemente la circulación de esta modalidad de transporte comercial y evitar que la misma interfiera de manera negativa sobre la operación de las otras modalidades.

• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Diseño de Rutas y Frecuencias para Transporte Turístico.
• OBJETIVO:	Regular y organizar la operación del transporte turístico en el viario del Cantón Cuenca.
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Estudio de oferta - Demanda e identificación de puntos turísticos para trazado de rutas.
• ACCIONES ASOCIADAS:	Relevamiento de información de origen - destino y puntos de atracción turística. Diagnóstico y definición de rutas y frecuencias para transporte Turístico.
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	Dirección Municipal de Tránsito.
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	EMOV EP
• PRESUPUESTO:	USD 44800
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto del GAD Municipal y Empreso EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	4 meses.
• INDICADOR DE GESTIÓN.:	Tiempos de operación, gastos operativos y Niveles de Servicio.



15.5.18 Dimensionamiento, modelo de gestión del transporte destinado a empresas públicas

Actualmente las empresas públicas del cantón Cuenca, tienen dificultades para regirse a lo estipulado en la Ley, referente a la contratación de empresas a través del Portal de Compras Públicas, para la prestación de servicios de transportación; esto se debe a que las modalidades de transporte comercial que operan en el cantón, no cuentan con la flota suficiente para abastecer la demanda requerida y trae como consecuencia que los concursos para prestación de éste servicio queden desiertos y las contrataciones se hagan provisionalmente de manera individual. En este sentido se deberá dimensionar la flota vehicular necesaria para cubrir la demanda de las empresas públicas, en las modalidades que sean permitidas en la ley vigente.

• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Dimensionamiento, modelo de gestión del transporte destinado a empresas públicas.
• OBJETIVO:	Dotar a las empresas públicas del cantón Cuenca de transporte regulado, de acuerdo a lo estipulado en la ley.
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN:	Estudio de la Demanda de transporte en empresas públicas y dimensión de flota.
• ACCIONES ASOCIADAS:	Relevamiento de información. Dimensionamiento de flota necesaria de transporte para cada empresa pública.
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	Dirección Municipal de Tránsito.
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	EMOV EP
• PRESUPUESTO:	USD 20000
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto del GAD Municipal y Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	4 meses.
• INDICADOR DE GESTIÓN.:	Cobertura y niveles de servicio del Transporte Público.

15.5.19 Determinación de la tarifa y tecnología para la operación de transporte en las modalidades de mixto y carga liviana

Actualmente las modalidades de transporte mixto y carga liviana, que son utilizadas en su mayoría en las diferentes parroquias rurales del cantón, carecen de tarifas establecidas y tecnologías de rastreo que permita monitorear y controlar la adecuada operación de la transportación tanto de pasajeros como de carga. Por lo cual y con la finalidad de evitar que la ciudadanía continúe realizando el pago mediante negociación directa, es fundamental levantar la información a detalle de la demanda de pasajeros, productos, distancia de viajes y costos de operación, que permita determinar una tarifa adecuada que represente réditos económicos a los propietarios de las unidades y a su vez sean accesibles y justas para el ciudadano.

• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Determinación de tarifa y tecnología para la operación de transporte en las modalidades mixto y carga liviana.
• OBJETIVO:	Regular la tarifa y el área de operación del transporte mixto y carga liviana.
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Estudio de oferta - Demanda e identificación de puntos turísticos para trazado de rutas.
• ACCIONES ASOCIADAS:	Relevamiento de información oferta, demanda, costos e ingresos. Diagnóstica y definición de tarifa . Determinación de tecnología para la adecuada operación de las unidades de transporte mixto y carga liviana.
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	Dirección Municipal de Tránsito.
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	EMOV EP
• PRESUPUESTO:	USD 50000
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto del GAD Municipal y Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	6 meses.
• INDICADOR DE GESTIÓN.:	Porcentaje de unidades tecnológicamente adecuadas y Nivel de Servicio.



15.5.20 Consolidación de la red urbana de ciclovías



• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Consolidación de la Red urbana de Ciclovías
• OBJETIVO:	Dotar de infraestructura para circulación en bicicleta en los ejes radiales urbanos
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Construcción de Infraestructuras
• ACCIONES ASOCIADAS:	Actualización de diseños definitivos estudio MOVERE Estudios definitivos de otros ejes radiales Socialización de proyectos desarrollados Construcción de infraestructuras
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	EMOV EP
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	DMT- PMEP, Planificación, OO PP
• PRESUPUESTO:	USD $11.116.000,00
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto del GAD Municipal y Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	36 meses

15.5.21 Consolidación de ejes complementarios



• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Consolidacion de ejes complementarios
• OBJETIVO:	Dotar de infraestructura para la circulación en bicicleta en los ejes complementarios
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.:	Construcción de infraestructura y delimitacion con segregación y/o señalización
• ACCIONES ASOCIADAS:	Redireccionamiento de vías interiores de unidades funcionales. Identificación y diseño de puntos singulares para tráfico calmado. Delimitación de ejes complementarios en vía, vereda Construcción de ejes complementarios en margenes de protección y areas verdes
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	EMOV EP
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	DMT-PMEP, Planificación , OOPP
• PRESUPUESTO:	USD $ 9.000.000,00
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto del GAD Municipal y Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	24 meses.

15.5.22 Puesta en marcha del sistema de transporte público en bicicleta



• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Puesta en marcha del sistema de transporte público en bicicleta.
• OBJETIVO:	Ofertar un sistema de transporte público en bicicleta para el área urbana potenciando la intermodalidad del SIM
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Implementación y puesta en marcha del STPB para Cuenca
• ACCIONES ASOCIADAS:	Actualización y complementacion del estudio de STPB para Cuenca (Estudio bases Movere) Implementación de estaciones Puesta en marcha
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	EMOV EP
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	DMT-PMEP
• PRESUPUESTO:	USD 5'000.000,00
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto de la EMOV EP
• PERIODO DE DURACIÓN.:	60 meses.

15.5.23 Implementación de una red de estacionamiento para bicicleta



• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Implementación de una red de estacionamiento para bicicleta
• OBJETIVO:	Dotar de elementos complementarios al sistema de transporte en bicicleta.
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Diseño e Implementación de aparcamientos para bicicleta.
• ACCIONES ASOCIADAS:	Estudio de ubicación de aparcamientos para bicicleta. Diseño de tipologías de aparcamientos para bicicleta. Implementación de aparcamientos para bicicleta.
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	EMOV EP
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	Dirección de OOPP, EMOV EP.
• PRESUPUESTO:	USD $1.000.000,00
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto de la Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	24 meses.

15.5.24 Mantenimiento preventivo y correctivo de las infraestructuras y elementos ciclables



• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Mantenimiento preventivo y correctivo de las infraestructuras y elementos ciclables
• OBJETIVO:	Mantener en una adecuada estado físico las infraestructuras y elementos ciclables
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Mantenimiento vial, de señalización y de elementos ciclables
• ACCIONES ASOCIADAS:	Programación de mantenimiento Mantenimiento rutinarios Mantenimiento preventivo y correctivo
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	EMOV EP
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	Dirección de OOPP, EMOV EP.
• PRESUPUESTO:	USD 500.000,00
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto de la Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	Permanente

15.5.25 Programa de promoción y educación para el uso de la bicicleta



• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Programa de promoción y educación para el uso de la bicicleta
• OBJETIVO:	Promover el uso adecuado de la bicicleta como medio de transporte y recreación
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Programa de educación permanente
• ACCIONES ASOCIADAS:	Diseño del programa Definición de etapas del programa Campañas dirigidas a grupos focales Campañas comunicacionales a población en general Escuela y mecánica de la bicicleta para grupos de atención prioritaria Escuela de iniciación al uso de la bicicleta Promoción del manual virtual del ciclista Evaluación y seguimiento del programa
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	EMOV EP
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	
• PRESUPUESTO:	USD 50.000,00 anual
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto de la Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	Permanente

15.5.26 Puesta en marcha del sistema de transporte público en bicicleta





• PROPUESTA DE ACTUACIÓN	Programa de ciclovia recreativa "RUTA RECREATIVA"
• OBJETIVO:	Promover la apropiación del ciudadano de los espacios públicos.
• DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.	Habilitacion del espacio público para el disfrute de actividades educativas, ludicas, deportivas, recreativas , salud y movilidad no motorizada.
• ACCIONES ASOCIADAS:	Club de la movilidad Mecanica de la bicicleta Prestamo de bicicletas Oferta recreativa y de deporte Evaluación y seguimiento del programa
• RESPONSABLE DEL PROYECTO:	EMOV EP
• EMPRESAS MUNICIPALES IMPLICADAS:	EMAC, ETAPA, OOPP, CULTURA, DESARROLLO SOCIAL
• PRESUPUESTO:	USD $80.000,00
• FINANCIAMIENTO:	Presupuesto de la Empresa EMOV EP.
• PERIODO DE DURACIÓN.:	Permanente

www.cuenca.gob.ec

www.cuenca.gob.ec

JUNTA DE ANDALUCIA

UNIVERSIDAD DEL AZUAY

UNIVERSIDAD DE CUENCA
desde 1867

CON LA GENTE, **SIEMPRE**

EMOV

cuenca
I. MUNICIPALIDAD

ADMINISTRACIÓN
2014 - 2019