



LA VIDA URBANA: ESPACIO PÚBLICO Y CIUDAD PEATONAL.

ANÁLISIS DEL CORREDOR PEATONAL LUIS CORDERO/BENIGNO MALO/SOLANO. EN LA CIUDAD DE CUENCA – ECUADOR.

universidad politécnica de valencia :: maapud :: diciembre 2017 :: tesina de máster :: autora. grace merchán : director. rafael temes

LA VIDA URBANA: ESPACIO PÚBLICO Y CIUDAD PEATONAL
ANÁLISIS DEL DEL CORREDOR PEATONAL LUIS CORDERO/BENIGNO MALO/SOLANO. EN LA CIUDAD DE CUENCA – ECUADOR

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA
MÁSTER UNIVERSITARIO EN ARQUITECTURA AVANZADA, PAISAJE, URBANISMO Y DISEÑO

TESIS FINAL DE MÁSTER
ESPECIALIDAD: URBANISMO, TERRITORIO Y PAISAJE

AUTORA
Grace Carolina Merchán Bustos.

DIRECTOR
Phd. Rafael Ramón Temes Cordovéz.

VALENCIA 2017





RESÚMEN

ABSTRACT

Hoy en día una importante preocupación en la agenda del urbanismo es cómo lograr un modelo de ciudad sustentable y adecuadamente densa y compacta. Pero a pesar de que estos ideales sean acertados, en ocasiones olvidamos el hecho de que las ciudades deben cumplir un ideal de convivencia. Los protagonistas principales de la ciudad son sus habitantes, y es por eso que el diseño y la planificación de la misma, deben reflexionar en como mejorar su calidad de vida.

A partir de este pensamiento, la Tesina de Máster pretende conocer en que medida la dimensión humana es considerada en el planeamiento de la ciudad de Cuenca. Para lo cual se analizará la propuesta del proyecto urbano de la red peatonal del plan de movilidad y espacios públicos redactado en el año 2015.

El análisis del proyecto se realizará tomando como referencia los principios y criterios que el Arquitecto Jan Gehl, con su amplia experiencia y trayectoria, considera importantes para impulsar la vida social entre los edificios en el momento de proyectar. La comparación del proyecto con la guía de principios determinará si se han considerado, o no, a las personas en el planeamiento y en qué medida lo han hecho. En base a las conclusiones del análisis comparativo, se podrá proponer mejoras con aquellos criterios que no han sido considerados.

Palabras claves: Vida urbana. Dimensión humana. Espacio público.

In the present time, a great concern for the urbanism is to search for a sustainable, dense and compact city model; despite the fact that these concepts are correct, sometimes we forget that cities must fulfill an ideal of coexisting. The main protagonists of the city are its inhabitants, therefore design and planning must consider how to improve their quality of life.

In reference to this thought, this research project pretends to know in how human dimension is considered in Cuenca's city planning. For which reason, the proposal for the "Urban Project of the pedestrian network of mobility and public spaces plan" (written in 2015) will be analysed.

The analysis of the project will take, as a reference, the principles and criteria that the Architect Jan Gehl considers important in the design process to encourage life between buildings. The comparison of the project with the guide of principles, will determine if people had been considered in the planning process, and in what extent they had done it. Based in the conclusions of the comparative projects analysis, it will be possible to suggest ways to improve it using the new criteria that had not been considered.

Keywords :Urban life. Human dimension. Public space.



AGRADECIMIENTOS

A Dios, por darme la oportunidad de vivir esta experiencia.

A mi esposo, Joaquín, por ser mi apoyo y aliento incondicional.

A mis padres, María Eugenia y Fabián, por impulsarme a cumplir mis metas.

A mis hermanos, Daniel, Jhoana y Fabián, por ser mi inspiración.

A mi tutor, Rafael, por ser la guía de este trabajo.



RESUMEN - ABSTRACT	03
ÍNDICE	05
OBJETIVOS	07
INTRODUCCIÓN	08
CAPÍTULO 1: ANTECEDENTES TEÓRICO CONCEPTUALES	09
1.1. La ciudad como espacio público.....	11
1.2. Espacio público y ciudad actual.....	15
1.3. Caminar, estrategia urbana.	17
1.4. Jan Gehl: Principios y criterios para impulsar la vida social entre edificios.	19
1.4.1. Considerar la dimensión humana en el planeamiento de la ciudad	19
1.4.2. Relacionar los sentidos con la escala y las dimensiones del espacio urbano.....	21
1.4.3. Agrupar o dispersar personas y acontecimientos.	22
1.4.4. Integrar mejor que segregar.	23
1.4.5. Abrir o cerrar	24
1.4.6. Atraer o repeler.....	24
1.4.7. Bordes suaves como transición entre lo público y lo privado.	25
1.4.8. Permitir el desarrollo de las actividades básicas humanas..	27
1.4.8.1. Buenas ciudades para caminar.....	27
1.4.8.2. La bicicleta como medio de transporte.....	29
1.4.8.3. Incentivar a las actividades de permanencia.....	30
1.4.8.4. La ciudad como espacio de encuentro.....	31
1.4.9. Considerar las condiciones climáticas.....	31
1.5. Guía de principios.....	33
CAPITULO 2: CUENCA COMO CASO DE ESTUDIO.....	43
2.1. Antecedentes de la ciudad.....	45
2.1.1. Evolución Urbana.	46
2.1.2. La Movilidad.	54
2.1.3. El espacio público.....	55



2.2. El plan de movilidad y espacios públicos.	57
2.2.1 Objetivos y estrategias.	58
2.2.2. El espacio público y la concepción de una ciudad peatonal.	59
2.2.3. Cuenca, ciudad peatonal..	60
2.2.4. Metodología de la red peatonal de Cuenca.....	61
2.2.5. Propuesta de red peatonal.....	64
2.2.6. Corredores peatonales.....	65
2.3. Aproximación a la problemática.	69
2.3.1. Criterio de selección del corredor.	70
2.3.2. Corredor Benigno Malo/Luis Cordero/Solano.	70
2.3.3. Valoración del corredor: Diagnósis teórica.....	70
2.3.4. Propuesta del proyecto Urbano..	71
2.4. Análisis comparativo.	75
2.4.1. Tabla de valoración del proyecto del corredor.....	77
2.4.2. Tabla resumen de la valoración.....	81
 CAPITULO 3: ANÁLISIS DE PRINCIPIOS NO CONSIDERADOS.....	 83
3.1. Relación de los sentidos, escala y dimensión del espacio urbano.	85
3.2. Abrir o cerrar.	89
3.3. Bordes suaves como transición entre público y privado.	91
3.4. Actividades de permanencia y encuentro.	103
3.5. Agrupar personas y acontecimientos.	109
3.6. Integrar mejor que segregar.....	113
3.7. Atraer o repeler.....	117
3.8. Considerar las condiciones climáticas para el diseño.....	121
 CAPITULO 4: ACTUACIONES.....	 123
 REFERENCIA DE IMÁGENES.....	 134
BIBLIOGRAFÍA.....	135



OBJETIVOS

General:

Analizar el proyecto de uno de los seis corredores peatonales que propone el Plan de Movilidad y Espacios Públicos de la ciudad de Cuenca; para conocer, en que medida la propuesta ha considerado criterios que fomentan el desarrollo de la vida social entre los edificios.

Específicos:

- Crear un listado de principios, que según Jan Gehl, pueden ser utilizados y analizados para impulsar el uso de los espacios públicos por la gente.
- Analizar el proyecto seleccionado en base a los criterios obtenidos de la bibliografía de Jan Gehl y determinar aquellos que no han sido considerados por el PME.
- Estudiar los criterios que no han sido contemplados con el fin de proponer mejoras en el proyecto.



INTRODUCCIÓN

El espacio público en Cuenca muchas veces ha sido entendido como la configuración de plazas y parques en la ciudad, dejando de lado al tejido urbano, conformado por las infraestructuras de transporte que han dado prioridad al vehículo privado. La planificación se ha olvidado de que la calle a más de ser un vínculo de conexión entre diferentes puntos de la ciudad, es un lugar de encuentro, en donde la vida urbana se desarrolla.

El espacio público es una importante variable para determinar la calidad de vida de los habitantes. Su análisis es un importante indicador para el planeamiento. Por esta razón el trabajo de fin de máster pretende analizar si el plan de movilidad y espacios públicos, redactado en el año 2015 en Cuenca; utiliza y propone en su proyecto de corredores peatonales características urbanas y arquitectónicas, que a más del viario, influyen en la calidad peatonal de la ciudad, incentivando a que la gente los use, o no.

Habiendo planteado unos objetivos claros acerca del

presente estudio, se estableció una metodología para valorar dicho plan:

Primero se realizó un análisis bibliográfico que trate sobre: la importancia del aspecto social, del espacio público y la movilidad peatonal en la ciudad.

Segundo se escogió la bibliografía del Arquitecto Jan Gehl para, en base a sus estudios y su experiencia, elaborar una guía de principios que impulsan al desarrollo de la vida social entre edificios.

Tercero: Se seleccionó como caso de estudio el proyecto del corredor peatonal Luis Cordero/Benigno Malo/Solano propuesto por el plan de movilidad y espacios públicos de la ciudad de Cuenca para estudiarlo y compararlo con la guía obtenida.

Cuarto: Conociendo que principios no fueron considerados por el proyecto, se procedió a analizarlos para en base a ellos plantear actuaciones de mejora.



CAPITULO 1: ANTECEDENTES TEÓRICO CONCEPTUALES.





1.1. LA CIUDAD COMO ESPACIO PÚBLICO

LA CIUDAD COMO ESPACIO PÚBLICO

La ciudad debe ser entendida como un sistema, de redes o de conjunto de elementos – tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación, áreas comerciales o equipamientos culturales; es decir, espacios de uso colectivo – que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural. (Borja & Muxí, 2000, p.8)

El espacio público es el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico y simbólico. Físico por sus dimensiones morfológicas, urbanísticas, arquitectónicas y funcionales que lo componen; y simbólico, por las características económicas, políticas, sociales, culturales, históricas que lo definen. Su concepto es multidimensional y existen diversas perspectivas para tratarlo. Es la parte medular de una ciudad activa e inclusiva, en la que sus habitantes y sus necesidades son los protagonistas. Es el lugar donde la ciudad se hace visible, ya que a partir de él, se puede comprender a sus habitantes y a su historia. Es un lugar abierto y protegido, un hecho material productor de sentido, una concentración de puntos de encuentros. (Borja & Muxí, 2000)

El espacio público se muestra como la esencia propia de la ciudad, es aquel que le da vida porque genera cohesión social y fomenta la identidad urbana. Estudiar la vida pública debe ser la herramienta fundamental para el diseño del espacio público (Gehl & Svarre, 2013), teniendo al transporte y movilidad como eje de su funcionamiento (Søholt, 2004) y la calidad urbana para acomodar las necesidades de los usuarios y usos cambiantes.

En los últimos años el modelo urbano predominante en algunas ciudades ha pretendido hacer ciudad a partir de barrios cerrados, infraestructura al servicio del vehículo privado, zonas de vivienda segregadas por clases sociales, sectores monofuncionales, etc. Con todas estas intervenciones urbanas el espacio público ha sido el más afectado, ya que su configuración no han sido contemplada (Fig 1.01). Es preciso repensar en este espacio como el punto de partida, después vendrán los edificios y los espacios circulatorios (las vías).

El espacio público se puede dividir en dos categorías: espacios de tránsito y espacios de estar (Fig.1.02): calles y plazas (Gehl & Svarre, 2013). Sin embargo, no solo se debe considerar espacio público al espacio residual entre calles y edificios; la vida pública incide directamente en su definición. Solà-Morales en (Scheerlinck, 2010) propone pensar en “espacios colectivos”, que van más allá del espacio público como definición jurídica, y dice: “la riqueza cívica, arquitectónica, urbana y morfológica de una ciudad contemporánea reside en los espacios colectivos que no son estrictamente públicos o privados, pero ambos simultáneamente. Se trata de espacios públicos que se utilizan para las actividades privadas o espacios privados que permitan el uso colectivo, y que incluyen todo el espectro de entre ambos...”, de esta forma propone expandir el concepto de espacio público para incluir nuevos espacios. En (Borja & Muxí, 2000) también se propone una consideración especial a los espacios de transición, es decir aquellos que se encuentran entre lo privado y lo público, a los que (Gehl, 2006) llama bordes suaves. Estos pueden ser vistos como oportunidades para expandir las posibilidades de crear espacios públicos de calidad, ya sean permanentes o efímeros.



FIG. 1.03. Urbanización privada. Cuenca, Ecuador. Fuente: Propia.



FIG. 1.02. Restaurante CoffeTree. Cuenca, Ecuador.

- BORJA, J., & MUXÍ, Z. (2000). *El Espacio Público, Ciudad y Ciudadanía*. Barcelona.
- GEHI, J., & SVARRE, B. (2013). *How To Study Public Life*. Washington: Island Press.
- SØHOLT, H. (2004). *Life, Spaces and Buildings - Turning the traditional planning process upside down*.
- SHEERLINCK, K. (2010). *Depth Configurations. Proximity, Permeability and Territorial Boundaries in Urban Projects*.



FIG. 1.03. Infraestructura verde urbana. Vitoria - Gasteiz.



FIG. 1.04. Espacio público. Guggenheim, Bilbao. Fuente: Propia.

Hay autores que clasifican el espacio público según sus diferentes características de función o tamaño, por ejemplo en (Laguna, 2013) se plantea una distinción entre parque urbano, parque distrital, parque vecinal, jardín privado, plaza cívica, plazoleta, calle privada, etc. Esta categorización del espacio colectivo no es la mas acertada, ya que este debe ser pensado como una red integradora que actúe como sistema de soporte de la ciudad y la vida urbana, no como espacios desarticulados monofuncionales (Fig. 1.03).

Estudios recientes han demostrado que el espacio público debe ser capaz de soportar distintos usos y diversidad de grupos sociales y edades (Fig. 1.04). Existe un ejemplo erróneo sumamente claro en la mayoría de ciudades, y es: la calle, que si bien es un espacio público en su definición jurídica; su categorización, se vuelve difusa ya que es un espacio con el único propósito de movilización y ocupado especialmente por el automóvil.

El sentido de una ciudad es la multiplicidad de opciones estimuladas mediante usos cruzados; pero para que esta multiplicidad sea aprovechada, las personas deben poder moverse con facilidad (Jacobs, 2013).

LAGUNA, E. (2013). Derechos de los Niños y Espacios Jugables. Unicef.

JACOBS, J. (2011). Muerte y Vida de las Grandes Ciudades. Madrid: Capitán Swing Libros.





1.2. ESPACIO PÚBLICO Y CIUDAD ACTUAL

ESPACIO PÚBLICO Y CIUDAD ACTUAL.

Se ha escrito mucho acerca del espacio público y sus contradicciones en la ciudad y en la vida urbana contemporánea. La mayoría de los autores destacan el advenimiento de un espacio virtual (Amado, 2011), resultado de un proceso global donde priman los intereses económicos particulares por sobre el bien común; producto de la insuficiente intervención del Estado que no estima políticas relacionadas a la recuperación y utilización activa del espacio público. Los ciudadanos, cada vez más dentro de grupos individuales, han dejado de hacer valer ese carácter que los congrega pasando a ser observadores de procesos que aíslan. Los espacios públicos son capaces de actuar como conectores entre esos grupos, pero con la pérdida de esos espacios de encuentro donde la gente se convoca para estrechar vínculos, se ha debilitado la pertenencia comunitaria y el ejercicio de participación ciudadana.

En las últimas décadas, los urbanistas postmodernos han argumentado que los espacios públicos están desapareciendo como lugares de construcción de ciudadanía y encuentro social (Fig. 1.05). En su lugar, han sido reemplazados, al menos parcialmente, por espacios pseudo-públicos como el mall o la comunidad enrejada (Salcedo Hansen, 2002).

La ciudad actual presenta tres procesos que están contribuyendo a la desaparición del espacio público como espacio de ciudadanía. El primero es la disolución que se da por la difusión de la urbanización desigual y el debilitamiento o especialización de los centros. El segundo es la fragmentación, producto del capitalismo con lógica sectorial de administración pública, que promueve ele-

mentos dispersos y monovalentes en el territorio cortado por infraestructuras. Y tercero la privatización del espacio, que genera guettos según las clases sociales y la sustitución de las calles, plazas y mercados por centros comerciales. Todos ellos aumentan las desigualdades y la marginación, disminuyen la capacidad de integración cultural y la gobernabilidad del territorio; y por último, niegan los valores universalistas que se vinculan con la entidad "ciudad" (Borja & Muxí, 2000).

El espacio público en la actualidad presenta varios desafíos urgentes: segregación socio-espacial (Fig. 1.06), inseguridad, movilidad desequilibrada y pérdida de la dimensión humana (Fig. 1.07), entre otros. Estos retos se deben afrontar desde la perspectiva de la sustentabilidad, reequilibrando el tejido urbano y teniendo como meta aumentar la calidad de vida en las ciudades. Para lograr esto es necesario un estudio a profundidad de cada ciudad y sus realidades y diseños urbanos que promuevan métodos de movilidad alternos (caminos peatonales, ciclovías y transporte público de calidad), barrios de usos mixtos y regiones compactas con altas densidades, a través procesos colaborativos.

En la ciudad, los valores culturales y los objetivos políticos son decisivos para el presente y el futuro urbano, ya que de ello depende si se impulsan unas u otras dinámicas. Es por eso que los responsables políticos, profesionales y agentes económicos y sociales deben plantearse siempre cuales son los valores que orientan la acción, hacia donde se quiere ir y que modelos de vida urbana proponen para la ciudadanía.



FIG. 1.05. El mall como lugar de encuentro.



FIG. 1.06. Paraisópolis, Sao Paulo. Unidos. Foto: Tuca Vieira.



FIG. 1.07. Dubai, Emiratos árabes Unidos. Foto: Richie Wisbey.

AMADO, J. (24 Abril 2012). Orígenes y Evolución del Espacio Público: Desafíos y oportunidades para la gestión urbana actual.
SALCEDO HANSEN, R. (2002). El Espacio Público en el Debate Actual; Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno.



1.3. CAMINAR, ESTRATEGIA URBANA

CAMINAR, ESTRATEGIA URBANA

Caminar es la actividad humana básica de relación del ciudadano con el otro. Las ciudades en el siglo XXI deben proponerse como principal objetivo: la recuperación del espacio público para el peatón. No sólo por cuestiones de sostenibilidad y ecológicas, sino también psicológicas, sociales, funcionales y sanitarias. Durante demasiado tiempo la ciudad ha estado separada del hecho de caminar y el automóvil privado ha terminado siendo el protagonista; lo que ha traído como consecuencia la creación de una urbe insostenible y, en cierta medida, segregada y excluyente. Probablemente esto debía suceder así, después de los avances tecnológicos de la época en la que se crearon, sin embargo, en la actualidad esta situación ya no se plantea como el ideal de convivencia ni de organización urbana (Fariña, 2014).

El descuido del peatón como medio de transporte afecta a un conjunto de valores que se obtienen por este modo de estar en el espacio público. El peatón hace ciudad, establece la comunicación y convivencia que caracterizan al hecho urbano. Por tanto, las posibilidades para el peatón son oportunidades de vida en la ciudad.

La vida humana se desarrolla básicamente a pié; es a pié, fuera de los automóviles, cuando se producen las relaciones más directas e intensas de las personas con el entorno físico y social; y, el espacio público que las acoge es el espacio cívico por excelencia, el espacio de la integración y de la coherencia social (Pozueta, Lamíquiz, Porto, 2013).

Siendo el caminar la mejor alternativa de interacción social; la calle, resulta ser el espacio público por excelencia

en las ciudades. Esta debe poseer diversas cualidades que incentiven a la gente a usarlas; ya que hoy en día algunas de sus funciones están produciéndose en otros lugares como: patios de manzana, en el Internet, o al interior de urbanizaciones privadas. La calle ha de volver a ser el espacio público en el que se puede estar, jugar y circular los diferentes grupos de la población.

Son relevantes las ventajas sociales y económicas que puede tener una ciudad con un replanteamiento peatonal. La cohesión social y la convivencialidad de los barrios (Fig. 1.08). Además es una alternativa que necesita menores requerimientos monetarios tanto para los individuos como para las administraciones, que han de invertir menos dinero en infraestructuras (Fig. 1.09). Por otra parte recuperar la ciudad para el peatón, es un requisito para la equidad y la autonomía de un gran conjunto de la población, para quienes el caminar es la única manera independiente de desplazarse. Disminuye la contaminación atmosférica, del ruido y de la peligrosidad de las calles (Fig. 1.10). Mejora la salud de la población, a través del ejercicio propiciado por la marcha a pie. Caminar es una actividad preventiva de primer orden y también la terapia más sencilla y eficaz para numerosas enfermedades. Si la población tiene la oportunidad de caminar para realizar sus actividades cotidianas mejorará la salud general y, en especial, la de los grupos con mayores problemas ligados al sedentarismo como son los niños y los ancianos. Los evidentes beneficios para el medio ambiente local derivados de la recuperación peatonal de la ciudad se sumarían a su utilidad (Quintero, Ferrer, Pérez, 2009).



FIG. 1.08. Cohesión social. Sevilla. Fuente: propia.



FIG. 1.09. Infraestructuras de movilidad.



FIG. 1.10. Indices de contaminación en el Valle de México. Foto: Cuartoscuro.

FARIÑA, J. (28 de Febrero de 2010). La ciudad paseable [Mensaje en un blog].
 POZUETA, J.; LAMÍQUIZ F.; PORTO M. (2013). La ciudad paseable.
 QUINTERO, C., FERRER, M., PÉREZ, T. (2009). La calle: entretreído de fragmentos urbanos en la ciudad híbrida.



1.4. JAN GEHL: PRINCIPIOS Y CRITERIOS PARA IMPULSAR LA VIDA SOCIAL ENTRE LOS EDIFICIOS

1.4. JAN GEHL: PRINCIPIOS Y CRITERIOS PARA IMPULSAR LA VIDA SOCIAL ENTRE LOS EDIFICIOS.

Según el arquitecto Danés, Jan Gehl (Fig. 1.11), existen principios esenciales y criterios cualitativos que podrían ser empleados cuando se trata de trabajar sobre la vida social entre los edificios. Estos han demostrado ser constantes a pesar de que las condiciones sociales y geográficas sean diferentes en cada ciudad. Estas herramientas, producto de una larga trayectoria de experiencia e investigación sobre como se lleva adelante el desarrollo urbano, han sido plasmadas en sus proyectos y descritas en sus libros.

“La humanización del espacio urbano”, “Ciudades para la gente”, y “How to study public life”; son tres de sus publicaciones que han sido consideradas como guías de este trabajo. Estas han servido para encontrar aquellos principios que impulsan a la vida social en una ciudad, a través del atractivo del espacio público.

Los principios se detallan a continuación:

1.4.1. CONSIDERAR LA DIMENSIÓN HUMANA EN EL PLANEAMIENTO DE LA CIUDAD

Si se observa la historia de las ciudades, se puede ver claramente cómo las estructuras urbanas y el planeamiento han influido sobre el comportamiento humano y el modo como las ciudades funcionan. Hace medio siglo el planeamiento de las ciudades era diferente, se desarrollaba tomando en cuenta las experiencias adquiridas a través del tiempo. La vida urbana y el hecho de que la ciudad es construida para la gente se consideraba un hecho. Con el pasar de los años el desarrollo de las ciudades fue de-

legado a técnicos profesionales, que aportaron teorías e ideologías que remplazaron todos aquellos conocimientos basados en experiencias. Los nuevos planificadores no le dieron importancia al espacio público ni a la vida urbana. Se planificó sin tener en cuenta de que manera las estructuras físicas podían influir sobre el comportamiento humano.

En la actualidad, después de muchos años se ha intentado regresar al hecho de que la planificación considere a las personas. Muestra de ello, podemos mencionar dos ideologías urbanísticas sobre las que hoy en día se debaten: La ciudad compacta y la ciudad difusa. Ambas con principios urbanísticos muy diferentes pero que repercuten de manera directa sobre la interacción social.

Por un lado se encuentra la ciudad compacta que con temas como: la compatibilidad de funciones, la proximidad, la mezcla e interrelación de actividades, se podría decir que considera a la dimensión humana, siempre y cuando su concepto no sea referido únicamente a altas densidades de edificios y a grandes cantidades de población (Mandaga, 2008). Por otro lado está la ciudad dispersa que con características heredadas del modernismo, considera la escala humana prescindible. En este modelo, a excepción de las infraestructuras destinadas para el automóvil, el espacio urbano no es valorado.

Refiriéndose a modelos de ciudad, Jan Gehl (2014) afirma que:

En el comienzo del siglo XXI es posible observar ya los primeros desafíos globales que subrayan la importancia de colocar un mayor énfasis en la implementación de una dimensión humana. Lograr un proyecto que contemple de-

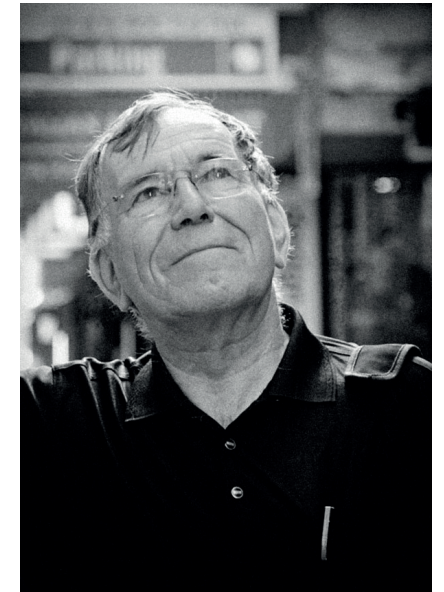


FIG. 1.11. Jan Gehl

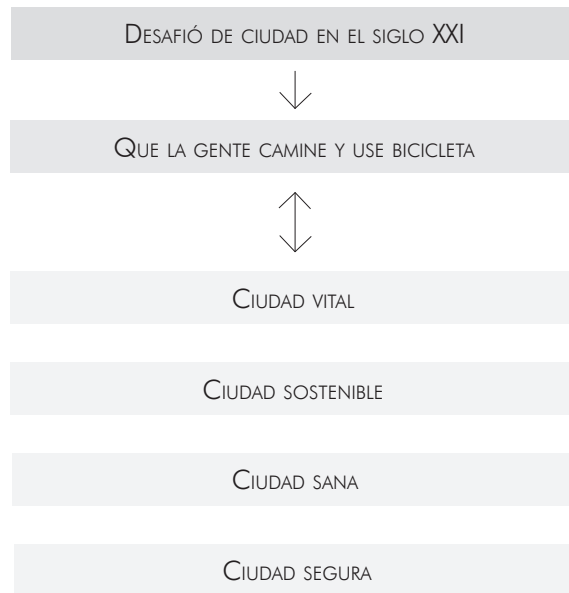


FIG. 1.12. Modelo de ciudad según Jan Gehl. Elaboración propia.

sarrollar una ciudad vital, sostenible, sana y segura se ha convertido en un deseo urgente y casi unánime. En este sentido, incrementar el bienestar de los peatones y de los ciclistas es un paso fundamental para lograr estos cuatro objetivos principales: vitalidad, seguridad, sostenibilidad y salubridad. (p.6)

Como se consigue estos tipos de ciudades? (Fig. 1.12).

- La ciudad vital, se logra cuando se convence a una mayor cantidad de gente a que camine y use la bicicleta y resida dentro de la porción urbana.
- La ciudad sostenible, se alcanza optando por la movilidad "verde", es decir, promoviendo el uso de los sistemas de transporte público, la caminata y el uso de la bicicleta.
- La ciudad sana, se obtiene alentando a que la gente camine como parte natural de su rutina diaria.
- La ciudad segura, se consigue al aumentar la cantidad de población que permanezca y circule dentro del espacio urbano.

El entorno físico es de gran importancia para el alcance y el carácter de las actividades que se realizan en el espacio público. Que la gente se sienta inclinada a caminar y a permanecer en los espacios públicos es una cuestión íntimamente ligada a la escala humana dentro del planeamiento. El planeamiento de una ciudad puede influir en los patrones de comportamiento de sus habitantes y aumentar o disminuir el uso de sus espacios. Es por eso que los principios urbanísticos y las tendencias arquitectónicas deben ir enfocadas hacia un modelo de ciudad que

considere principalmente las necesidades de la población que usa y vive en las ciudades.

1.4.2. RELACIONAR LOS SENTIDOS CON LA ESCALA Y LAS DIMENSIONES DEL ESPACIO URBANO

El ser humano en movimiento tiene un desarrollo sensorial lineal, frontal y horizontal. Lineal y Frontal porque así como para los pies resulta más fácil avanzar hacia adelante, que hacia los costados o hacia atrás, a los sentidos les sucede de igual manera. Los ojos como las orejas y la nariz siempre apuntan en dirección frontal para detectar la presencia de algún peligro en el recorrido. Horizontal porque debido a que los bastones y los conos de la retina están organizados de manera horizontal, el campo de visión en este sentido se amplifica.

Cuando la mirada es hacia abajo o hacia arriba los campos visuales se reducen, aún más si levantamos la mirada. El campo visual por debajo de la línea de horizonte se extiende entre 80 y 90 grados, mientras que cuando alzamos la vista solo se extiende a 50 y 55 grados. Esto repercute en las formas distintas, que un peatón es capaz de percibir los edificios altos y bajos dentro de la ciudad. Por lo general, en las construcciones altas a partir del quinto piso, la probabilidad de establecer conexiones entre la gente que está en la vereda y la gente que está en el edificio es casi nula.

Nuestros sentidos y nuestro aparato locomotor dibujan un claro panorama de quiénes somos: un peatón en alerta, que puede percibir rápidamente lo que pasa tanto abajo suyo como a los costados, pero que tiene un limitado campo de visión cuando se trata de mirar hacia arriba. (Gehl 2014, p.41)

Los sentidos encuentran su campo de acción en distintos grados de distancia. Para que se de un contacto entre las personas es necesario conocer las distancias máximas hasta las cuales la percepción es posible. Los dos sentidos que marcan este umbral, son la vista y el oído. En el caso de la vista, es imposible visualizar detalles a una distancia mayor a 100 metros (Fig. 1.13). El oído por su parte permite la comunicación desde los 25 metros de distancia. La variación sensorial entre los 100 y 25 metros es mínima; sin embargo al reducir las distancias, es considerable la medida en la que la interacción social aumenta. En el rango entre los cero y los siete metros, todos los sentidos son usados y se pueden intercambiar los sentimientos con mayor intensidad.

Tanto los sentidos como la percepción, están relacionados a la velocidad a la que el ser humano se encuentra en movimiento. La velocidad aproximada para tener un buen contacto sensorial con la gente y el entorno físico es de 5 km/h (Fig. 1.14). Esta es la velocidad que se tiene generalmente cuando se camina. Cuando se corre a una velocidad entre los 10 km/h o se anda en bicicleta entre 15 y 20 km/h, aún es posible procesar impresiones sensoriales y darse cuenta de lo que sucede en el entorno. Las velocidades que superen los 20 km/h, como es el caso del automóvil, impiden la oportunidad de percibir detalles y de mirar a las personas (Fig. 1.15).

Conocer y entender como funcionan los sentidos humanos es de mucha importancia para que las ciudades guarden una escala adecuada. Los proyectos urbanos hoy en día deben buscar la escala humana y sentido de proporción. Deben reconocerse las diferencias entre la escala del hombre y la del vehículo, debido a que sus dimensiones son completamente distintas.

1.4.3. AGRUPAR O DISPERSAR PERSONAS Y ACONTECIMIENTOS

Al hablar de agrupar se puede pensar en áreas urbanas densas con una alta densidad de edificios y con grandes cantidades de población; sin embargo, lo que resulta importante haciendo referencia a este término, es la capacidad de atracción que pueden poseer ciertos espacios públicos para ser usados por distintos grupos de personas.

Los problemas relativos a la agrupación o dispersión se puede analizar en diferentes escalas en una ciudad. En escala grande: cuando los usos de suelo son zonificados por separado en terrenos aislados y se conectan por medio de una estructura urbana que depende del automóvil como medio de transporte. En escala media, en proyectos de conjuntos de edificios: cuando las construcciones están ubicados a grandes distancias unas con otras, como las viviendas familiares aisladas o los edificios funcionalistas que tienen sus conexiones exageradamente amplias y por tanto disminuyen la actividad exterior. En escala pequeña, el diseño de espacios exteriores y las fachadas adyacentes: se da cuando los espacios son sobredimensionados y la escala humana no es tomada en cuenta para su configuración.

Para que un espacio público funcione y se use es importante tener en cuenta todas las escalas de proyecto; sin embargo, la escala mas evaluada por ser el entorno inmediato es: la escala pequeña, es ahí, en donde se puede reconocer las buenas decisiones tomadas en todos los niveles del proyecto.

La combinación de un espacio público de calidad que genere diversas actividades y agrupe un número deter-



FIG. 1.13. Campo social de la visión.



FIG. 1.14. Calle en Venecia, Italia. Fuente: Propia.



FIG. 1.15. Calle en Las Vegas, Estados Unidos. Fuente: Propia.



FIG. 1.16. Barcelona - Paseo de Sant Joan, España. Fuente: Propia.



FIG. 1.17. Amsterdam. Fuente: Propia. FIG. 1.18. Espacio público en niveles.



FIG. 1.19. Integrar grupos de personas

minado de personas, es lo que permite mejorar el nivel de vida social en una ciudad. Este debe ser el objetivo de todo proyecto urbano que pretenda crear atractivos espacios peatonales (Fig. 1.16).

A pesar de ser la conformación del espacio público como tal, la posibilidad mas importante para agrupar personas y acontecimientos en una ciudad, este podría poseer diversas características que le permitirán cumplir de mejor manera con dicha actuación. Según Ghel, algunas de estas características son:

- Los espacios deben ser pequeños, tienen que buscar la dimensión humana. Cuando los espacios sean grandes, se debe acondicionarlos sensorialmente por medio de vegetación y mobiliario.
- Es mejor cuando la orientación de los edificios es frontal con el espacio público.
- Es importante la cantidad de accesos desde y hacia el espacio público. Cuanto mayor sea el número, mas interesante y atractivo resultará (Fig. 1.17).
- El ancho correcto y el buen diseño de las fachadas influyen en la concentración de actividades y personas.
- Evitar la presencia de piezas pasivas (oficinas) en planta baja. Estas generan agujeros en el tejido de la ciudad por la falta de actividades que relacionan el interior con lo exterior.
- Evitar la diferencia de niveles, ya que las actividades pueden experimentarse de mejor manera

cuando se producen dentro del alcance limitado de los sentidos (Fig. 1.18).

1.4.4. INTEGRAR MEJOR QUE SEGREGAR

Este principio hace referencia a la integración de varias actividades y de diversas categorías de personas. La variedad en la integración es importante para no crear zonas monofuncionales, en las que actúen solamente grupos determinados de personas, con una edad, cultura u ocupación específica; ya que así, el entorno se volvería monótono y aburrido (Fig. 1.19).

No se trata únicamente de una integración física de los edificios o de funciones urbanas primarias sino se busca la integración real de diversos acontecimientos y personas. Que las personas que ocupan los diferentes edificios usen los mismos espacios públicos y se encuentren para realizar actividades.

El integrar puede ser considerado desde una escala mayor a una menor. Por ejemplo, el hecho de que una ciudad pueda planear sus zonas de crecimiento según los períodos de tiempo y no según sus funciones. O que en el plan se usen grandes funciones para después incorporar otras funciones que la completen. En una menor escala lo que se debe estudiar son los límites entre las diferentes funciones y grupos de personas.

Entre todas las actividades del espacio público, la circulación es muy importante. Y el integrar o separar las diferentes modalidades de circulación y la priorización de una u otra, influyen sobre las demás actividades que pueden realizarse en ese espacio. Jan Gehl, expone cuatro maneras de planificar el transporte en las que podemos

observar ¿Cómo las diferentes maneras de segregar o integrar esta actividad pueden influir en el uso de las calles?

- El primero (Fig. 1.20), es un ejemplo de integración de tránsito basada en la circulación de alta velocidad, en el que la calle no puede ser usada para otra cosa que no sea la circulación vehicular.
- El segundo ejemplo (Fig. 1.21), muestra una mejora en la seguridad de tránsito separando las diferentes modalidades. Se realizan túneles peatonales, pasarelas o senderos paralelos para que la gente camine; sin embargo, la gente no usa estos caminos porque prefieren trayectos cortos mas que seguros.
- El tercero (Fig. 1.22), la integración basada en los principios del tránsito lento. La calle sigue siendo un espacio público, en la cual la integración del transito tiene prioridad peatonal.
- El cuarto ejemplo (Fig. 1.23), es una ciudad peatonal en donde el tránsito de alta velocidad se encuentra en la periferia urbana o en los límites de la zona residencial. La vida y la circulación funcionan simultáneamente como lugar de estancia y medio de conexión.

1.4.5. ABRIR O CERRAR

Este principio a más de referirse a la permeabilidad que debe existir entre el espacio interior y el exterior para que halla un intercambio de experiencias. Hace referencia a los problemas que pueden ocasionarse cuando se dise-

ñan espacios públicos en el interior de los edificios . Este punto de vista que a veces puede resultar muy interesante, termina siendo perjudicial para la ciudad. El resultado de encerrar personas y actividades en estos espacios pueden generar espacios urbanos desolados (Fig. 1.24).

Abrir o cerrar en la circulación es otro criterio que debe considerarse para la seguridad de quienes usan el espacio público. La circulación siempre de ser abierta para disminuir el riesgo de vandalismo y delincuencia.

1.4.6. ATRAER O REPELER

Las ciudades que deseen atraer flujos de personas deben tener espacios públicos cuidadosamente diseñados, que son la infraestructura sobre la cual se sostiene el proceso que refuerza la vida urbana. De aquí se desprende el hecho de que la vida urbana es un proceso que se retroalimenta. La gente va a donde hay otra gente. Las personas se sienten naturalmente atraídas por la presencia de otros y por los lugares donde hay actividad. (Ghel 2014, p.65)

El espacio público puede valerse de ciertas estrategias para atraer gente hacia él (Fig. 1.25). Algunas de ellas son:

- Zonas de transición suave entre las zonas públicas y privadas, conformando límites flexibles que actúen como elementos de conexión entre las personas y las actividades que se realizan.
- Permeabilidad entre el espacio público y privado. Es importante la interacción visual entre estos dos mundos. Poder ver lo que esta pasando en el exterior es una manera de incentivar a que las perso-

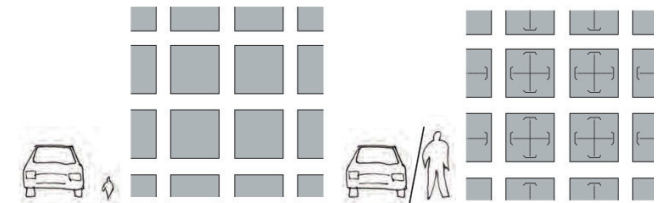


FIG. 1.20. Circulación alta velocidad FIG. 1.21. Separar la circulación

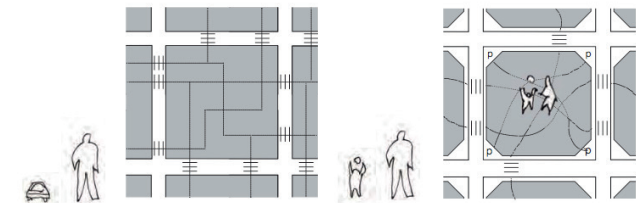


FIG. 1.22. Tránsito lento FIG. 1.23. Circulación y estancia

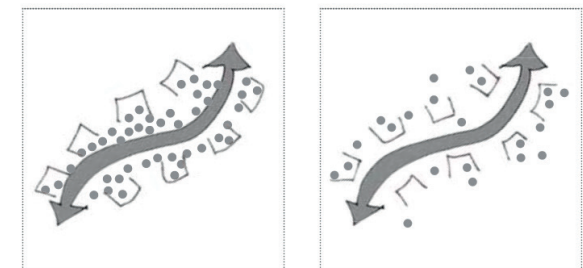


FIG. 1.24. Abrir o cerrar

GHEL, J. (2014). Ciudades para la gente. Buenos Aires, Argentina: Infinito.

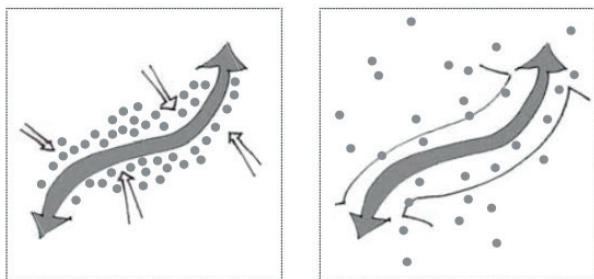


FIG. 1.25. Atraer o Repeler



FIG. 1.26. Place de la Bourse, Burdeos. Fuente: Propia

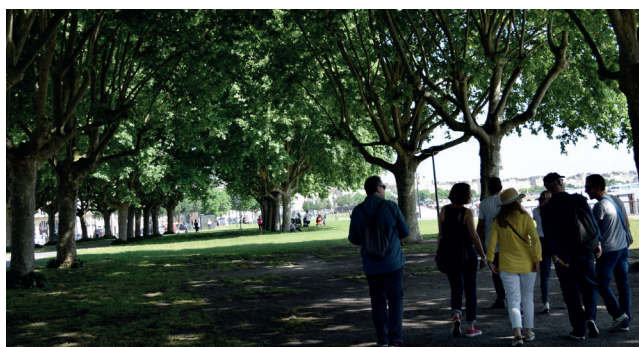


FIG. 1.27. Place des Quinconces, Burdeos. Fuente: Propia.

GIL, T. (2007). Influencia de la configuración el borde público – privado. (Tesis doctoral). Universidad politécnica de Madrid, España.
 BUNDGAARD, A., GEHL, J. y SKOVEN, E. (1982). Soft Edges. Arkitekten. vol 21, p. 421-438. Akademisk Arkitektforening. Copenhagen. Noviembre.

nas salgan y participen.

- Recorridos cortos y de calidad sensorial. Utilizar elementos que despierten los sentidos de las personas que lo utilizan: obras de arte, fuentes de agua, colores, texturas, sonidos, etc.
- Que en el espacio hayan cosas que hacer.
- Utilizar la vegetación para disponer de un microclima de confort.

Los criterios que se utilizan para que el espacio funcione adecuadamente deben considerar además las cualidades estéticas y de belleza que estos podrían contribuir; ya que la combinación de lo pragmático con lo estético, pueden ofrecer a la gente experiencias completas de calidad.

Es importante la calidad visual en las ciudades. Es decir, el diseño, la expresividad, la estética, la arquitectura y los detalles de los elementos que conforman el espacio y la manera en como todas las piezas urbanas se relacionan entre sí, es algo que se debe reflexionar.

El diseño debe enfatizar aquellos aspectos positivos que posee el sitio, ya sean naturales o edificados.

Una contribución valiosa para el espacio son aquellos detalles que apelan a los sentidos, como por ejemplo: la vegetación, la materialidad, la iluminación, las caídas de agua, el vapor, las impresiones acústicas y aromáticas, el arte, etc. Todas ellas son capaces de proveer experiencias adicionales que pueden ser usadas como incentivos o excusas para usar y disfrutar del espacio público.

1.4.7. BORDES SUAVES COMO TRANSICIÓN ENTRE LO PÚBLICO Y LO PRIVADO

El tratamiento de los bordes de una ciudad, más precisamente las plantas bajas de los edificios, ejerce una influencia decisiva en la vida urbana. Esta es la zona que uno recorre cuando llega a una ciudad, las fachadas que uno observa y con las que uno interactúa. Este borde es a su vez el umbral a través del cual entramos y salimos de nuestras viviendas y oficinas, la zona donde el interior y el exterior entran en contacto. Este es el lugar donde la ciudad se encuentra con los edificios. (Jan Ghel 2014, p.75)

La ciudad es un conjunto de volúmenes articulados por espacios no construidos para ser habitados por el hombre. En ese espacio no edificado, el borde entre el espacio público y el espacio privado es el elemento más atractivo para el peatón por su condición de límite. El borde a más de ser la muestra de una tendencia arquitectónica y de una planificación urbana determinada, es el sitio en donde se desarrollan la mayor parte de actividades que realizan los peatones (Gil López, 2007).

Según Bundgaard, Ghel, Skoven (1982), los bordes en una ciudad cumplen diferentes funciones:

- Marcan y definen los espacios de un lugar, ya que limitan el campo visual mejorando o no las experiencias de quienes ocupan estos espacios.
- Son espacios desde donde se originan actividades, ya que la vida crece desde los bordes hacia dentro. Son estos los espacios que incentivan a que más personas usen el espacio urbano al ver que en ellos se realizan diferentes actividades. Esto

es así porque preferimos observar la actividad de otras personas desde lugares donde no llamamos la atención, en las áreas sombreadas a la par de los edificios. Estos lugares nos permiten estar en el espacio público de forma poco comprometida.

- Son zonas de intercambio en donde a través de puertas o ventanas, el interior y el exterior pueden relacionarse.
- Son lugares donde la gente pueda estar, ya que son espacios donde la gente se detiene y prefiere sentarse o apoyarse y observar, porque de alguna manera sienten sus espaldas protegidas y pueden contemplar en su totalidad el entorno.
- Pueden influenciar en el nivel de seguridad de las calles.
- Son zonas de conexión y transición entre el espacio construido y el espacio no construido que determina el grado de privacidad entre el espacio público y privado.
- La composición y las actividades de los bordes en planta baja pueden hacer que un recorrido peatonal sea más interesante, que el tiempo pase más rápido o que las distancias parezcan acortarse (Fig. 1.28).

Se debe tener en cuenta que la configuración de los bordes y sus detalles importan solo si se pretende alentar a que la gente camine, ya que si se prefiere una circulación en automóvil; la percepción de estos espacios no tienen el mismo significado ni importancia por que la velocidad

y la distancia no tienen cuidado con estas escalas. Según Ghel (2006, 2014), existen características de los bordes que pueden hacer que estos resulten más o menos atractivos.

- La escala y el ritmo: La escala humana implica que las fachadas sean angostas para que hallan muchas puertas en un tramo y por lo tanto agrupan personas y actividades. Las fachadas longitudinales y aburridas hacen que las distancias parezcan ser más largas y reducen la variación funcional (Fig. 1.29).
- La permeabilidad: La experiencia de caminar es mejor si la gente puede observar lo que ocurre al interior de las edificaciones y viceversa. Se debe enlazar el interior con el exterior funcional y psicológicamente.
- La facilidad de acceso al entrar y salir.
- Que existan buenas zonas de estancia delanteras, en las que haya algo que hacer o algo en lo que trabajar.
- La diferencia de niveles: Las escaleras como borde limitan las relaciones entre lo público y lo privado.
- La estimulación de los sentidos: Resultan más interesantes aquellos bordes que proporcionan a los peatones oportunidades de experimentar diferentes sensaciones (Fig. 1.30).
- La textura y los detalles: Los detalles y configuración de las fachadas es importante para que la ex-



FIG. 1.28. Calle en Colonia, Alemania. Fuente: Propia.



FIG. 1.29. Calle en Brujas, Bélgica. Fuente: Propia.



FIG. 1.30. Mercadillo en Amsterdam, Holanda. Fuente: Propia.



FIG. 1.31. Calle en Amsterdam, Holanda. Fuente: Propia.



FIG. 1.32. Calle en el barrio Sankt Pauli, Hamburgo. Fuente: Propia.

perencia de quienes circulan a pie en una ciudad resulte interesante. Se debe tomar en cuenta los elementos que las componen, su ritmo, los materiales, los colores y su ornamentación (Fig. 1.31).

- La diversidad de usos: Aporta experiencias variadas (Fig. 1.32).

El elemento más importante del diseño de un edificio, desde el punto de vista de la contribución al contacto social en el espacio público, es la configuración y el grado de apertura de la fachada de su planta baja, donde el espacio interior del edificio se conecta con el del espacio público en frente (Morgan Bal, 2006).

La importancia de fachadas abiertas y activas se evidencia en un estudio realizado por Ghel Architects en Estocolmo y Copenhague. En el se obtiene como conclusión que el flujo peatonal frente a este tipo de fachadas se detiene siete veces más que cuando las calles poseen fachadas pasivas.⁰¹ Es decir las calles activas son propicias para que se generen actividades adicionales, más allá de las que ocurren propiamente en las tiendas.

La gente hablaba más por celular, se agachaba para atarse los cordones, dejaba sus bolsas en el suelo para reordenarlas y, en general, conversaba mucho más que sobre las vías pasivas. Otra prueba más de que los procesos urbanos muchas veces son un ciclo de retroalimentación: la gente va donde hay otras personas. (Jan Ghel, 2014, p.81)

Para que la estructura Física de la ciudad agrupe personas en el espacio urbano y propicie la vida social, los bordes deben ser blandos, ya que de ellos depende el alentar a la gente a realizar actividades e inhibe o fomenta las relaciones y el contacto entre el interior y exterior.

El diseño de borde es uno de los factores más importantes a la hora de generar vida en el espacio público. Si el borde no funciona, la calle se convertirá en un ir y venir de personas. Por el contrario, una mayor interacción entre el espacio público y el privado hará de la calle un lugar de permanencia (Whyte, 2001).

1.4.8. PERMITIR EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES BÁSICAS HUMANAS.

Las actividades que las personas realizan en el espacio urbano son diversas. Sin embargo, existe un grupo de actividades básicas que son las más completas porque a partir de ellas se originan nuevas.

Estas son: Caminar, Estar de pie, Sentarse, Observar, Hablar, Escuchar. Todas las ciudades que pretendan incorporar a la dimensión humana en el planeamiento, deberán proveer de buenas condiciones para que la gente pueda realizar dichas actividades.

1.4.8.1. BUENAS CIUDADES PARA CAMINAR

Existen dos razones por las cuales la gente opta por caminar, por necesidad o por placer. Muchas veces la calidad urbana es la determinante que marca esta diferencia. Es importante un óptimo nivel urbano a la altura de los ojos, para que la gente realice más actividades partiendo de la principal, el caminar.

Aunque caminar sea una forma de circular y una opción de movilidad, es potencialmente el punto de partida para otras actividades. Se puede dar un recorrido rápido con un punto de origen y destino específico, así como, un paseo lento que disfrute de los diversos acontecimientos

01 Jan Gehl, *Public Spaces and Public Life in Central Stockholm*. (Estocolmo: City of Stockholm, 1990).

MORGAN, D. (2006). Los Usuarios del Espacio Público como Protagonistas en el Paisaje Urbano. *Revista de Arquitectura*. vol. 8, p. 34-41. Universidad Católica de Colombia Bogotá, Colombia

WHYTE, W. (2001). *The social life of small urban spaces*. Estados Unidos, Nueva York: Ed. Edwards brothers, Inc.

GHEL, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires, Argentina: Infinito.

que se dan en la ciudad.

El caminar presenta exigencias físicas y psicológicas, respecto al entorno físico. Que las personas prefieran realizar un recorrido caminando depende de los siguientes factores:

- Una distancia adecuada: Aunque 500 metros es considerado como una distancia aceptada por los peatones. En ocasiones esta longitud puede ser percibida como mayor o menor. La distancia siempre dependerá de la calidad urbana de la vía recorrida. Si el trayecto resulta ser interesante, confortable, atractivo y con experiencias agradables, la distancia podrá acortarse permitiendo disfrutar la experiencia.
- Crear secuencias espaciales: Para que un recorrido sea interesante es importante crear tramos cortos. El trayecto puede ser subdividido en segmentos manejables de diferentes maneras: conformando espacios de estancia abiertos (plazas) a lo largo del camino o crear calles curvas que incentiven a que la gente se mueva para descubrir el resto del camino (Fig. 1.33).
- Espacio suficiente: Se debe tomar como referencia aquellos usuarios más vulnerables como: los ancianos, niños y discapacitados o aquellas personas que usan coches de bebé o carros de supermercado, para establecer las dimensiones de los espacios de circulación.
- Espacio sin interrupciones: Tendrá que haber lugar para moverse sin obstáculos. La vereda deberá ser

continua, sin barreras arquitectónicas o elementos urbanos que no permitan circular fluida y cómodamente a los peatones. En este caso se debe considerar también la circulación “sobre ruedas” (Fig. 1.34).

- Prioridad de peatones en los cruces: Para evitar las pérdidas de tiempo y molestas esperas en semáforos y esquinas (Fig. 1.35).
- Pavimentos adecuados: La calidad de la superficie es importante cuando hablamos de la comodidad con la que el peatón se mueve. Con los diferentes tipos de usuarios que circulan hoy en día por la calle, es fundamental que las superficies sean parejas y antideslizantes y que proporcionen seguridad y confort.
- Trayectos directos: Se debe evitar desvíos y optar por caminos rectos hacia el destino.
- La diferencia de niveles: Es recomendable prescindir de escaleras. El subir y bajar escalones requiere de mayor energía y fuerza y por lo general la gente prefiere conservarla realizando desplazamientos horizontales. Además son barreras físicas para grupos determinados de personas.
- La iluminación: Se deberá poder caminar por la ciudad en todo momento. Promover un nivel óptimo de luz para las personas y uno aceptable para las fachadas y las esquinas de las calles, es necesario para que la gente use las vías peatonales y aumente su sensación de seguridad, como así también la seguridad real (Fig. 1.36).



FIG. 1.33. Plaza Dr. Collado, Valencia. Fuente: Propia.



FIG. 1.34. Calle en el centro de Hamburgo, Alemania. Fuente: Propia.



FIG. 1.35. Amsterdam, Holanda. Fuente: Propia.



FIG. 1.36. Iluminación de Quai Richelieu, Burdeos. Fuente: Propia.



FIG. 1.37. Hamburgo, Alemania. Fuente: Propia.



FIG. 1.38. BPaseo Sant Josep, Barcelona. Fuente: Propia.

- El clima: Propiciar microclimas con elementos arquitectónicos y vegetación. Diseñar según las condiciones climáticas del lugar.
- Incentivos: Que ocurran cosas interesantes a la altura de los ojos. Es importante el diseño y calidad de los espacios, la riqueza de los detalles, la vegetación, los bordes blandos y la intensidad de actividad (Fig. 1.37).
- Evitar pasos a desnivel. Los pasos bajo nivel o puentes han sido una solución utilizada en las ciudades en las que se evidencia claramente la importancia del vehículo sobre el peatón.

De preferencia se debe optar por un modelo de tráfico integrado, que logre que las calles urbanas sean amigables y seguras, en las cuales el automóvil circule lentamente permitiendo a los ciclistas y peatones circular libremente a la altura de la calle.

1.4.8.2. LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE

El andar en bicicleta, al igual que el caminar, posee experiencias sensoriales, vitales y de movimiento, que permiten a las personas formar parte del espacio público. Por su escala y velocidad establece un mejor contacto con el entorno y por tanto fomenta la vida social en el espacio urbano.

Hoy en día teniendo en cuenta los desafíos globales que existen, como: la contaminación, el cambio climático, el uso de recursos renovables, etc. La idea de concebir una política ciclística parecería ser bastante acertada. El he-

cho de crear una red de bicicletas contribuye a reducir el tránsito vehicular y los espacios de estacionamiento, y por tanto a más de favorecer a la vida urbana, se logra reducir los efectos ambientales que el uso del automóvil produce (Fig. 1.38).

Otra ventaja que tiene la bicicleta es que al ser el transporte sobre ruedas que menor cantidad de espacio necesita por persona, los recursos para crear su infraestructura es un gasto accesible comparado con otros tipos de inversiones en transporte.

El andar en bicicleta debe formar parte de la vida urbana. El objetivo principal de una política ciclística debe ser que las bicicletas tengan lugar en las calles de la ciudad, y que sus usuarios puedan realizar sus obligaciones y diligencias de modo seguro por toda la ciudad.

Existen algunos criterios que deben ser considerados en el planeamiento urbano para realzar la dimensión humana sobre este tema, estos son:

- El tráfico ciclístico debe ser incorporado a una estrategia global de transporte. Debe ser posible la intermodalidad. Llevar una bicicleta en un subterráneo o en un bus y luego en un taxi, permite recorrer grandes distancias.
- Las unidades públicas deben edificar y reforzar la cultura ciclística.
- Es fundamental que existan iniciativas para alentar de diversas maneras a la población para que elija a la bicicleta como un medio de transporte. Seminarios para aprender a usarlas, campañas,

días libre de automóvil, que existan bicicletas públicas, compartidas, alquiladas, etc. son algunas maneras que podrían utilizarse para fortalecer e incentivar su uso.

- La seguridad vial y la señalización son puntos cruciales cuando se trata del tránsito de bicicletas. El número de ciclistas y de viajes hechos en bicicleta se eleva gradualmente a medida que se hace más práctico y seguro usarlas como medio de transporte (Fig. 1.39).
- Es importante tener la posibilidad de estacionar las bicicletas de forma segura en toda la ciudad, en escuelas oficinas, viviendas, universidades, complejos industriales, etc. (Fig. 1.40)
- Las bicicletas necesitan un espacio suficiente para poder circular, 2.50 metros es el ancho mínimo recomendado para las ciclovías (Fig. 1.41).
- Es necesario considerar a los diferentes grupos de personas que pueden usar este medio de transporte (Fig. 1.42).

En las ciudades que el andar en bicicleta no es aún muy común es complejo alentar a que se inicie una cultura ciclistica al ser una política no existe infraestructura para la circulación de bicicletas. A diferencia de que los recorridos peatonales aunque en la mayoría e casos exista mala calidad están contemplados en cambio las redes de las bicicletas hay que crearlas y es mas complejo porque es un cambio de ideología que afecta al elemento que aveces es considerado la prioridad en las ciudades.

1.4.8.3. INCENTIVAR A REALIZAR ACTIVIDADES DE PERMANENCIA

La calidad urbana es muy importante para que las actividades de permanencia se desarrollen. Observar una ciudad con grandes cantidades de personas circulando por las calles no significa que esta posea un alto nivel de urbanidad; ya que en algunos casos las actividades que se realizan pueden surgir únicamente por necesidad. Son las actividades de permanencia opcionales, aquellas que se realizan solo si la calidad del entorno alienta a realizarlas, las que pueden medir el grado de atractivo de una ciudad (Fig. 1.43).

Partiendo de que la calidad urbana es el punto de inicio para que se desarrollen las actividades de permanencia. Se puede mencionar algunos requerimientos que deben poseer las ciudades para poder alojar este tipo de actividades de forma satisfactoria.

Existen dos actividades básicas de permanencia en el espacio público: El estar de pie y el sentarse.

- El estar de pie puede formar parte de una parada informal, en la que el peatón se detiene un periodo de tiempo muy corto y los requerimientos de calidad para ello son mínimos. O bien puede ser una estancia mas larga de tiempo, en la que ya es necesario un buen sitio donde esperar. Los lugares propicios para este tipo de actividad suelen ser los bordes del espacio urbano, ya que en estos espacios se puede tener las espaldas protegidas mientras se tiene el control de todo el entorno, sin interrumpir el transito peatonal. El apoyo puede darse también en elementos que forman parte del es-



FIG. 1.39. Carril bici, Amsterdam.



FIG. 1.40. Estacionar en Amsterdam.



FIG. 1.41. Carril bici, Barcelona.



FIG. 1.42. Diversos grupos de personas



FIG. 1.43. Plaza de Joan Antoni Coderch, Barcelona.



1.41 -1.43 Fuente: Propia.



FIG. 1.44. Museo Can Framis, Barcelona. Fuente: Propia.



FIG. 1.45. Mobiliario secundario. Fuente: Propia.



FIG. 1.46. Plaza de Brujas, Bélgica. Fuente: Propia

pacio público, como esculturas, fuentes, bolardos, etc. Por tanto, las ciudades que presenta fachadas con entradas, retranqueos, galerías, nichos, porches, etc. y que tienen buenos puntos de apoyos ofrecen las mejores opciones para permanecer.

- Cuando las personas deben permanecer por períodos de tiempo mayores se cansan de estar paradas y buscan un lugar donde sentarse. Las exigencias de un buen sitio para sentarse son: un microclima agradable, una correcta ubicación, preferentemente cerca de un borde, con la espalda protegida, vistas interesantes, un bajo nivel de ruido que permita la conversación y la ausencia de polución (Fig. 1.44).

Las ciudades deben poseer dos tipos de asientos: los primarios y los secundarios. Los de carácter primario se refieren propiamente al mobiliario urbano como tal, con mejor ubicación y con mayor nivel de comodidad y exigencia. Los asientos secundarios son aquellos que aunque su función principal no sea la de sentarse, ofrecen lugares donde la gente puede descansar de manera espontánea como: bolardos, pedestales, monumentos, fuentes, escalones, etc. (Fig. 1.45)

1.4.8.4. LA CIUDAD COMO ESPACIO DE ENCUENTRO

Una ciudad facilita al encuentro cuando ofrece oportunidades para tres actividades humanas: mirar, escuchar y hablar. En las tres actividades intervienen los sentidos, por lo que para su desarrollo se necesitan distancias y dimensiones adecuadas.

Poder mirar lo que ocurre en el espacio público es esencial. El contacto visual debe ser permeable desde el espacio interior hacia el exterior, es importante que los elementos arquitectónicos de una edificación no obstruyan las visuales de una persona, ya sea que esta esté parada o sentada. El intercambio y el contacto visual desde el exterior hacia el interior se da con mayor intensidad en planta baja, por lo que las plantas bajas siempre deben ser activas y visualmente atractivas.

De las actividades de encuentro depende el grado de contacto, que se da en el espacio urbano, entre las personas. El poder o no realizar estas actividades y sus diversas combinaciones, determina si es posible la comunicación. Cuando los intercambios sensoriales son poco significativos, el tiempo de duración se acorta y por tanto la vida urbana es menor (Fig. 1.46).

La intensidad de ruido es un factor importante cuando se habla de la posibilidad de hablar y escuchar en el espacio público. El nivel máximo para que las personas puedan desarrollar una conversación óptima a una distancia normal, es de 60 decibelios. Sin embargo, hoy en día el nivel de ruido del tránsito registrado en las calles de la ciudad, supera este límite.

Otro factor que influye en la realización de estas actividades es la ubicación y el diseño del mobiliario urbano. Crear paisajes que propicien la conversación es indispensable.

1.4.9. CONSIDERAR LAS CONDICIONES CLIMÁTICAS

El clima es fundamental tratar para alcanzar un grado de confort y bienestar cuando se realizan actividades en el

espacio urbano. Es uno de los criterios que la gente mas valora cuando se encuentra al aire libre (Fig. 1.47).

Existen tres escalas cuando de trabajar con el clima se trata, estas son: La escala macro, que hace referencia al clima regional. La escala local, que es la que se percibe dentro de la ciudad o de un entorno construido. Y por ultimo, la escala micro que es la que se registra dentro de una zona limitada.

Las condiciones climáticas son distintas en la escala macro, micro y local. Los parámetros de una zona confortable deben ser considerados de acuerdo a las diversas geografías, ya que cambian según la ciudad.

En zonas climáticas templadas, en la escala local se debe lograr una adecuada protección contra el viento si se quiere tener una óptima temperatura entre edificios. En el caso de las zonas de incidencia solar y altas temperaturas se debe prever de espacios de sombra.

Las edificaciones influyen en el clima dentro de la ciudad; por lo que, estudiar las características de diseño y construcción que tienen acción sobre las condiciones del clima en el espacio urbano, debe ser un labor obligatorio.

El tener en cuenta las condiciones climáticas para el diseño de los espacio públicos nos da la posibilidad de que las personas puedan permanecer estancias prolongadas al aire libre, y por tanto, mejorar la vitalidad en las ciudades. En la escala pequeña siempre es posible mejorar el microclima con trabajos de vegetación, mobiliario y paisajismo (Fig. 1.48).



FIG. 1.47. Plaza de Joan Antoni Coderch, Barcelona. Fuente: Propia.



FIG. 1.48. Parque pobleño, Barcelona. Fuente: Propia.



1.5. GUÍA DE PRINCIPIOS.

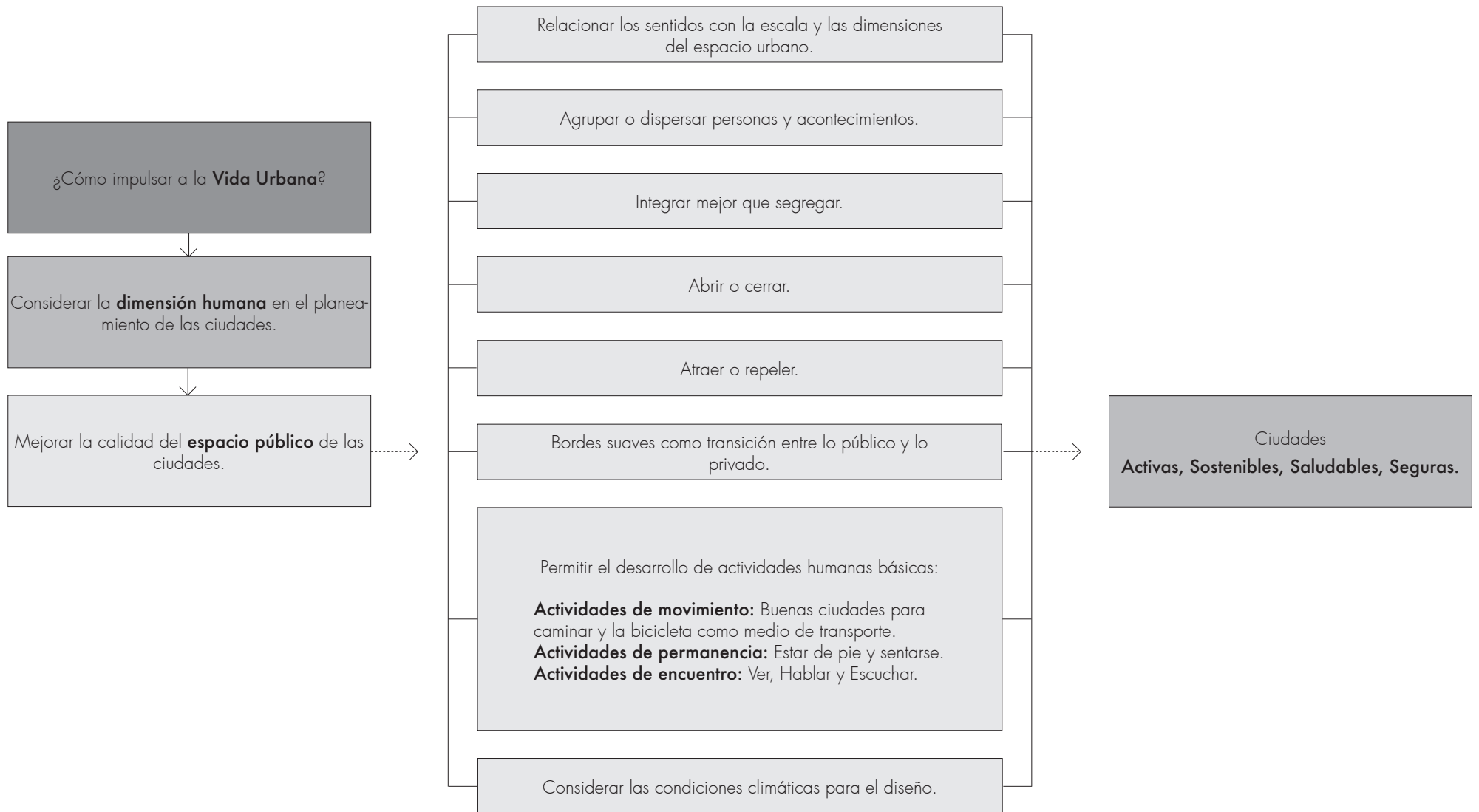


Gráfico 1.1. La vida urbana y el espacio público según Jan Gehl
Elaboración propia

PRINCIPIOS

1.4.1.

Considerar la dimensión humana en el planeamiento de la ciudad.

1.4.2.

Relacionar los sentidos con la escala y las dimensiones del espacio urbano.

CRITERIOS

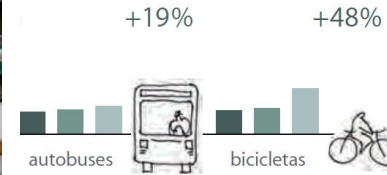
La vida urbana y la ciudad debe ser construida para la gente.



Ciudad vital, incentivar a que mayor cantidad de gente camine, use la bicicleta y resida dentro de la porción urbana.



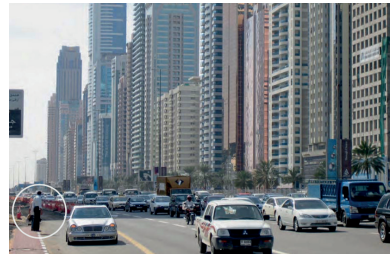
Ciudad sostenible, optar por la movilidad "verde". Promover el uso de los sistemas de transporte público, la caminata y el uso de la bicicleta.



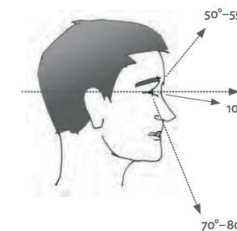
Ciudad sana y segura, alentar a que la gente camine como parte de su rutina diaria, que permanezca y circule dentro del espacio urbano.



Las dimensiones arquitectónicas y urbanas determinan la intensidad de la percepción humana.



Las edificaciones no deben sobrepasar los 5 pisos de altura, para que los peatones puedan percibir lo que pasa al interior y viceversa.



La distancia máxima para visualizar detalles en el espacio público es de 100m. (Campo social de la visión).



Para que exista un buen contacto sensorial entre la gente y el entorno físico es necesaria una velocidad entre los 5km/h y los 20 km/h.



El olfato tiene un alcance limitado. Los aromas pueden percibirse a una distancia de 2 o 3m. como máximo.



El oído permite mantener conversaciones a una distancia máx. de 7m., e intercambiar mensajes cortos hasta los 25m.



Tabla 1.1. Principios y Criterios para impulsar la vida social entre los edificios.
Elaboración propia

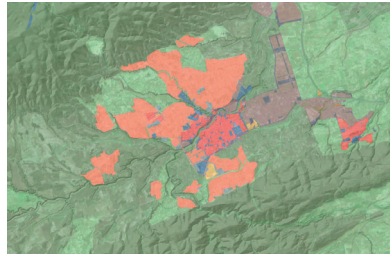
PRINCIPIOS

1.4.3.
Agrupar o dispersar personas y acontecimientos.

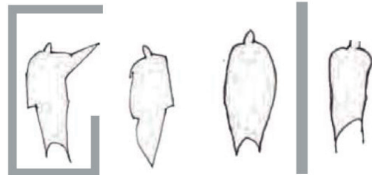
1.4.4.
Integrar mejor que segregar.

CRITERIOS

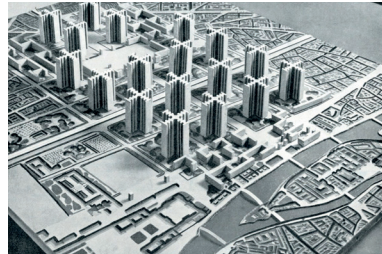
En una escala mayor los usos de suelo no deben ser zonificados por separado.



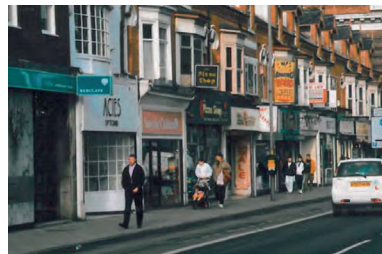
Los edificios deben estar orientados de manera frontal con el espacio público.



En una escala media las edificaciones no deben estar ubicadas a grandes distancias unas con otras.



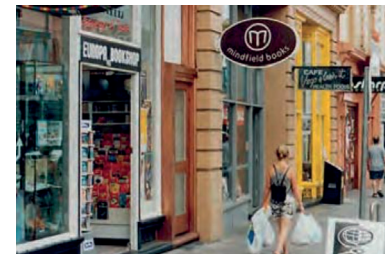
Mientras existan mas número de accesos desde el espacio público es mejor.



En escala pequeña el diseño de los espacios exteriores y las fachadas adyacentes no deben ser sobredimensionados.



El diseño, detalles y anchos de las fachadas influyen en la concentración de actividades.



Evitar la dispersión en varios niveles.



Evitar en planta baja la presencia de piezas pasivas.



En una escala mayor, los planes pueden usar grandes funciones para incorporar a otras complementarias, en vez de segregarlas.



En menor escala, que no existan límites físicos ni visuales entre las diferentes funciones y grupos de personas.



Integrar actividades, funciones y diversas categorías de personas en los espacios públicos.



Integrar las diferentes modalidades de circulación, dando prioridad al peatón.



Tabla 1.1. Principios y Criterios para impulsar la vida social entre los edificios.
Elaboración propia

PRINCIPIOS

CRITERIOS

1.4.5.
Abrir o Cerrar.

No encerrar personas y actividades en espacios interiores de los edificios.

La circulación siempre debe ser abierta para disminuir el riesgo de vandalismo y delincuencia.



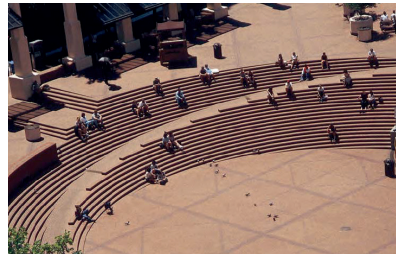
1.4.6.
Atraer o Repeler.

Se necesitan límites flexibles que conecten el espacio público con el privado, así se incentiva a las personas en el interior salgan y participen.

Los recorridos deben ser cortos y de calidad sensorial.

Que en el espacio haya cosas que hacer. Implementar nuevas actividades.

Valorar las cualidades estéticas y de belleza de los elementos que forman el espacio público.



Resaltar los aspectos positivos del sitio.

Utilizar detalles en el espacio urbano que apelen al uso de los sentidos.



Tabla 1.1. Principios y Criterios para impulsar la vida social entre los edificios.
Elaboración propia

PRINCIPIOS

1.4.7.
Bordes suaves como transición entre lo público y lo privado.

CRITERIOS

Es importante evaluar y valorar sobre todo las plantas bajas de los edificios. Las fachadas deben ser abiertas y activas.



Deben albergar diversidad de usos, con la finalidad de aportar experiencias variadas.

Teniendo en cuenta la escala humana, las fachadas deben tender a ser angostas ya que así agrupan a personas y actividades.



La configuración de las fachadas debe mejorar la experiencia de quienes circulan a pie por las calles.

Resulta más atractivo si la gente que se encuentra en el exterior puede relacionarse física y psicológicamente con la del interior y viceversa.



Facilidad de acceso al entrar y salir.

Los bordes deben proporcionar a los peatones oportunidades de experimentar diferentes sensaciones para que sean más interesantes.



Buenas zonas de estancias delanteras.

1.4.8.1.
Buenas ciudades para caminar.



Que los tramos de recorrido no supere a los 500m. (distancia aceptable para los peatones).

Crear secuencias espaciales (plazas o calles curvas) que permitan acortar distancias haciendo que el recorrido sea más interesante.

Debe haber el espacio suficiente (ancho) para que puedan circular todo tipo de usuarios.

No deben existir interrupciones en el espacio urbano. Evitar obstáculos o barreras arquitectónicas.

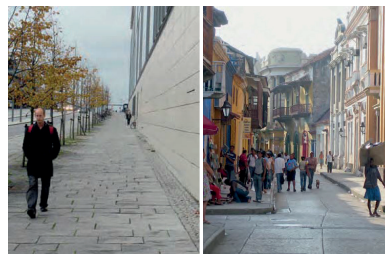
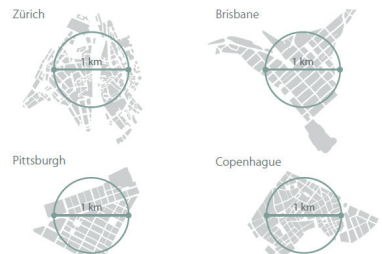


Tabla 1.1. Principios y Criterios para impulsar la vida social entre los edificios.
 Elaboración propia

PRINCIPIOS

CRITERIOS

En los cruces de las calles se debe dar prioridad al peatón

Los trayectos en el espacio público deben ser directos.

Se debe utilizar pavimentos parejos y antideslizantes que proporcionen seguridad y confort.

Los espacios públicos deben ser iluminados, con la finalidad de que se pueda caminar en todo momento, además que proporcionan seguridad.



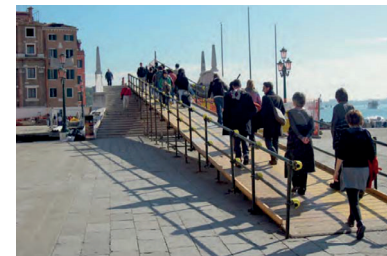
1.4.8.2.
El uso de la bicicleta como medio de transporte.

Diseñar considerando las condiciones climáticas del lugar.

Es importante considerar el diseño y calidad de los espacios, la riqueza de los detalles, la vegetación, los bordes blandos y la intensidad de actividad.

Optar por la rampa cuando exista diferencia de niveles. Prescindir de las escaleras.

Evitar pasos bajo nivel o puentes peatonales.



El tráfico ciclista debe ser incorporado a una estrategia global de transporte.

La seguridad vial y la señalización son puntos cruciales cuando se trata del tránsito de bicicletas.

Es importante tener la posibilidad de estacionar las bicicletas de forma segura en toda la ciudad.

Los recorridos en bicicleta deben ser agradables, interesantes y libres de molestias.



Tabla 1.1. Principios y Criterios para impulsar la vida social entre los edificios.
Elaboración propia

PRINCIPIOS

CRITERIOS

Las bicicletas necesitan un espacio suficiente para poder circular, 2.50 metros es el ancho mínimo recomendado para las ciclovías.



Es necesario considerar a los diferentes grupos de personas que pueden usar este medio de transporte.



Las unidades públicas deben edificar y reforzar la cultura ciclista.



Es fundamental que existan iniciativas para alentar de diversas maneras a la población para que elija a la bicicleta como un medio de transporte.



1.4.8.3.
Actividades de permanencia.

Que la ciudad tenga buenos lugares donde esperar y apoyarse. Pueden ser los bordes del espacio público o en elementos que forman parte del mismo.

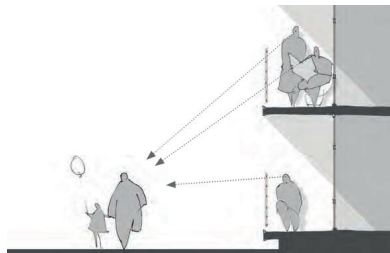


Deben existir dos tipos de asientos en los espacios públicos, aquellos con mejor ubicación y con mayor nivel de comodidad y exigencia y aquellos que aunque su función principal no sea la de sentarse, ofrecen lugares donde la gente puede descansar de manera espontánea.



1.4.8.4.
Actividades de encuentro.

No deben existir elementos que obstruyan las visuales de una persona ya sea que este sentada o parada desde el interior al exterior y viceversa.



La comunicación de situaciones sociales se dan en una distancia menor a 3.75m.



La intensidad de ruido debe ser menor a 60 dB para lograr entablar conversaciones.



La ubicación y el diseño del mobiliario urbano debe propiciar conversaciones e interacción entre la gente.



Tabla 1.1. Principios y Criterios para impulsar la vida social entre los edificios.
Elaboración propia

PRINCIPIOS

1.4.9.

Considerar las condiciones climáticas para el diseño.

CRITERIOS

Considerar el clima determinado de cada ciudad.

Conociendo las condiciones climáticas, diseñar, planificar y construir con la finalidad de alcanzar un grado óptimo de temperatura entre los edificios.

Mejorar el microclima con trabajos de vegetación, mobiliario y paisajismo.







CAPITULO 2: CUENCA, COMO CASO DE ESTUDIO.





2.1. ANTECEDENTES DE LA CIUDAD.

2.1.1 EVOLUCIÓN URBANA.

Según Jan Gehl (2014), si observamos la historia de las ciudades, podemos ver claramente cómo las estructuras urbanas y el planeamiento han influido sobre el comportamiento humano y el modo como las ciudades funcionan.

El planeamiento de una ciudad puede influir en los patrones de comportamiento de sus habitantes y aumentar o disminuir el uso de sus espacios. Que la gente se sienta inclinada a caminar y a permanecer en los espacios públicos es una cuestión íntimamente ligada a cómo se maneja la dimensión humana y si se ofrecen, o no, los incentivos adecuados.

A continuación, se describirán de manera general las diferentes etapas de planeamiento y tendencias arquitectónicas que Cuenca ha tenido, con el fin de entender como estas han influenciado en lo que hoy en día es la ciudad.

ÉPOCA PREHISPÁNICA

La ciudad antes de la llegada de los españoles, fue habitada por dos culturas: Los Cañaris y los Incas.

La cultura Cañari abarca casi doce mil años de desarrollo, entre 1000 a. C a 1460 d. C (Quille, 2013). El desarrollo arquitectónico se inicia con una fase caracterizada por el nomadismo y la dependencia de la caza, por lo que gran parte de sus viviendas temporales resultaron refugios naturales (Fig. 2.01) elaboradas con paja y ramas. Para la segunda fase cultural de este período el hombre aborigen se vuelve sedentario y busca protegerse contra el clima y los animales salvajes, por lo que elabo-

ran estructuras pequeñas, probablemente construidas de madera con tejados de paja. Con el pasar de los años, estas estructuras pasan a formar plantas rectangulares y circulares (Fig. 2.02), construidas con muros de piedra y un gran techo de paja. (Bennett, 1946)

Con respecto a la ocupación del suelo del pueblo Cañari no hubo ciudad alguna en la región, los habitantes de ella vivían en chozas diseminadas, llegando a reunirse en situaciones de peligro o cuestiones festivas. Eran asentamientos dispersos dedicados a actividades agrícolas.

Los Incas fué una cultura originaria de la sierra peruana y desde allí dominaron mediante la acción de conquista a los Cañaris. A finales del siglo XV, la ciudad del imperio Inca empieza su construcción sobre un santuario Cañari, junto al Río Tomebamba, con edificaciones de carácter religioso, militar, político y administrativo.

Las construcciones de la cultura inca se caracteriza por un profundo conocimiento de los materiales (piedra, arcilla y madera) y el cuidado del detalle a lo largo del proceso constructivo. A diferencia de la cultura Cañari, los Incas tenían una organización de ciudad, que hoy en día se puede evidenciar por las Ruinas de Pumapungo “Alrededor de la gran plaza, los incas levantaron construcciones eminentemente religiosas y hacia el lado sur se encontraba la residencia imperial.” (Carpio, 1983) Junto a la ciudadela sagrada (Fig. 2.03) se encontraban las terrazas agrícolas, con sembríos que servían para el autoabastecimiento de alimentos para la ciudad.

En ambas culturas, las nuevas edificaciones se emplazaban teniendo un profundo respeto con el lugar y su arquitectura era producto de la materialidad de la época.



FIG. 2.01. La cueva negra de Chobshi.



FIG. 2.02. El Castillo de Chobshi.



FIG. 2.03. Mapa de Pumapungo - Max Uhle.

QUILLE, J. (2013). Aproximación de la arquitectura Cañari. Cuenca Ecuador: Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca.
 BENNETT, W. (1946) Excavations in the Cuenca region, Ecuador. New Haven, Estados Unidos: Yale university publications in anthropology N° 35.
 CARPIO, J. (1983). La evolución urbana de Cuenca siglo XIX. Cuenca: Universidad de Cuenca IDIS.

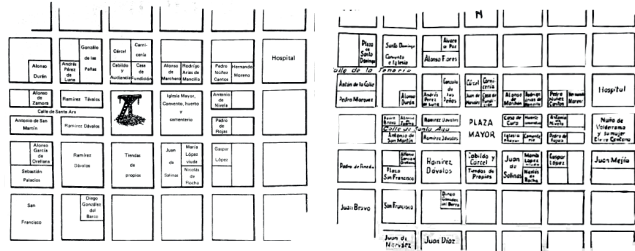


FIG. 2.04 Trazado de Cuenca 1557 FIG. 2.05 Trazado de Cuenca 1563



FIG. 2.06. Patio central (Casa de las posadas, Cuenca).



FIG. 2.07. Fachada (Casa de las posadas, Cuenca).

JAMIESON, R, (2003). De Tomebamba a Cuenca arquitectura y arqueología colonial. Burnaby, Canada: Universidad Simon Fraser.
 KENNEDY, A. (2007). Valoración y conservación del patrimonio Ecuatoriano. Antecedentes 1860 - 1945. Procesos. Revista Ecuatoriana de Historia.
 BORRERO, L. (2006). Cambios históricos en el paisaje de Cuenca, Siglos XIX - XX. Procesos. Revista Ecuatoriana de historia.

ÉPOCA COLONIAL

La colonia se da entre los siglos XVI y XVIII, con la llegada de los españoles al territorio de Tomebamba, lugar donde habitaban los Incas, por lo que ocurre un proceso de colonización, cambiando de nombre a Santa Ana de los Ríos de Cuenca, en honor a la ciudad natal de Andrés Hurtado de Mendoza, quien ordenó a Gil Ramírez Dávila para que lo lleve a cabo. (Jamieson, 2003)

La organización de la ciudad se desarrolló entorno a una plaza central, en donde se ubicaron los principales poderes: económico, social y religioso, con una distribución en relación con las otras manzanas en forma de damero proveniente de las ciudades españolas (Fig. 2.04).

La ciudad primitiva nace a partir de: “25 manzanas, en las que se muestran: La plaza mayor, iglesia, cabildo, cárcel, mercado, carnicería, casa de fundición, tienda de propios y los lotes asignados a los españoles asentados en la ciudad” (Kennedy, 2007, p.30). Con el pasar de los años el asentamiento fue creciendo de acuerdo a las nuevas demandas y para 1563 la ciudad aparece extendida en 33 manzanas (Fig. 2.05).

En el año de 1816, el trazado debido al crecimiento de la ciudad, se define con una figura de tres vértices que se acentúan: al Oeste en la convención del 45, al Sureste el puente del Vergel y al Noreste la plazoleta del Rollo. El Ejido se sigue considerando como una zona agrícola de abastecimiento doméstico y destinado al ocio.

Para la construcción de las viviendas se basaron en una ordenanza emitida en el año de 1573, la misma que promovió que todas las casas tuvieran las mismas caracterís-

ticas, predominando el uso de pintura blanca, cubierta de teja y aleros. (Borrero, 2006)

Las viviendas de tipo colonial se adaptaron según las condiciones económicas, sociales y técnicas de ese entonces, existían viviendas de una sola planta destinadas para las familias con menor posibilidad económica, mientras que las familias de mayor poder económico, construían viviendas de dos niveles con mayor dificultad constructiva. (Kennedy, 2007)

La disposición de las edificaciones se daba en torno a un gran patio principal con pórticos y habitaciones circundantes al mismo (Fig. 2.06), comunicándose con el exterior por medio de un zaguán. La fachada frontal en planta tenían un retiro mínimo en relación con la vía y en planta alta este se transformaba en un largo balcón exterior (Fig. 2.07). Para las edificaciones de dos pisos, la escalera se localizaba en el ángulo frontal del primer patio.

ÉPOCA REPUBLICANA

La época republicana se da a partir de 1830, cuando la administración del territorio Ecuatoriano pasa a manos de los españoles. En este año el territorio se separa del distrito Sur para ser un estado libre e independiente.

De acuerdo con Crespo Toral, la ciudad creció hasta fines del siglo XIX con una arquitectura sin arquitectos, pero hacia las primeras décadas del siglo XX, aparece un aporte foráneo de influencia francesa. (Borrero, 2016, pg. 119)

En la segunda mitad del siglo XIX, debido al gran auge económico que brindó la exportación de sombreros de

paja toquilla y la cascarilla (Fig. 2.08), se generó una fiebre modernizadora, que tuvo gran influencia europea y posteriormente norteamericana a la población y a su arquitectura (Kennedy, 2007) En esta época se dio el llamado “afrancesamiento” de la ciudad, en donde se realizaron cambios significativos con la imagen de sus edificaciones en forma y función, imitando modelos extranjeros.

En cuanto a lo estético de las edificaciones, se utilizó la simetría de fachadas, el cuidado de la escala y proporción, los elementos ornamentales, pequeños balcones de hierro, ventanas de mayor dimensión, columnas y arcos formando espacios de circulación de estrecha relación entre el espacio interior y el exterior.

En la ciudad empiezan a darse cambios como: la superposición de nuevas edificaciones, el derrocamiento de algunas edificaciones y la construcción de nuevas, con ello “la ciudad... vive un febril momento constructivo que dejará algunas joyas y un estilo irreconocible” (El telégrafo, 2016). El paisaje y la vida en la ciudad cambia, las calles pasan a ser adoquinadas ya que no solo circulaban caballos y carretas, sino vehículos motorizados (Fig. 2.09).

El crecimiento económico de esta época se relaciona directamente con el uso de las zonas agrícolas, ya que las familias aristócratas comienzan a desplazarse hacia el ejido construyendo las llamadas quintas, edificaciones aisladas, que fueron el inicio de lo que después fue una zona residencial (Fig. 2.10) También se cambiaron muchos interiores de las edificaciones, ampliando patios con la finalidad de albergar en ellos las actividades de tejido de sombreros.

Es esta época se dan grandes cambios a nivel de infraes-

tructura en la ciudad, en el año de 1913 se instala la primera hidroeléctrica privada, en 1917 la primera hidroeléctrica municipal y se continúa con la pavimentación de calles con adoquines tallados a mano en andesita gris y negra. (Borrero, 2006). A mediados del siglo XX se forma el departamento municipal de agua potable, para brindar servicio de agua salubre a la ciudadanía (Ordoñez, 2008)

ÉPOCA MODERNA

La modernidad en Cuenca se abrió paso a mediados del siglo XX, con la creación de la carrera universitaria de Físico Matemático y posteriormente la escuela de Arquitectura dependiente de la Universidad de Cuenca, ubicada en la plataforma baja de la ciudad.

La ciudad sufre un nuevo cambio de estilo arquitectónico, visible en sus edificaciones, debido a la utilización de nuevos materiales como el hormigón armado por parte de los ingenieros civiles y la importante influencia de arquitectos Quiteños y extranjeros, quienes a más de ser profesores en la facultad de Arquitectura, realizaron proyectos para el desarrollo de la ciudad.

Las manzanas de la meseta superior de la ciudad se habían consolidado, por lo que se busca una nueva alternativa de crecimiento y expansión de la ciudad. Para esto interviene el arquitecto Uruguayo Gilberto Gatto Sobral, quien aportó con la realización del anteproyecto del “Plan Regulador de Cuenca de 1947”, en el que se visualizaba una expansión de la ciudad hacia la zona del Ejido trazando ejes guías y líneas concéntricas, basadas en el modelo urbanístico de una ciudad jardín (Fig. 2.11).



FIG. 2.08. Elaboración de sombreros paja toquilla, 1950.



FIG. 2.09. Ciudad de Cuenca en la época republicana.



FIG. 2.10. Villa Roselena (actualmente demolida)

KENNEDY, A. (2007). Valoración y conservación del patrimonio Ecuatoriano. Antecedentes 1860 - 1945. Procesos. Revista Ecuatoriana de Historia.
 BORRERO, L. (2006). Cambios históricos en el paisaje de Cuenca, Siglos XIX - XX. Procesos. Revista Ecuatoriana de historia.
 ORNOÑEZ, G. (2008). De la Bacinilla a la alcantarilla. Cuenca, Ecuador; U ediciones.

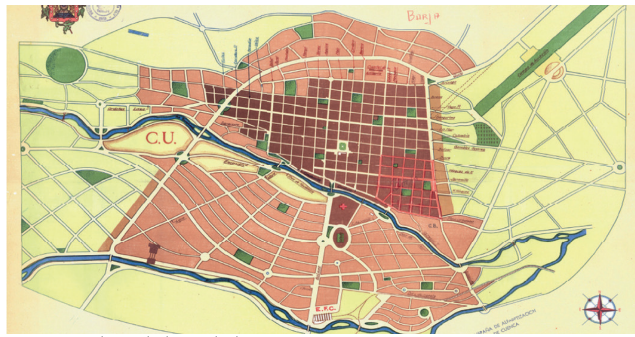


FIG. 2.11. Plano de la ciudad 1942

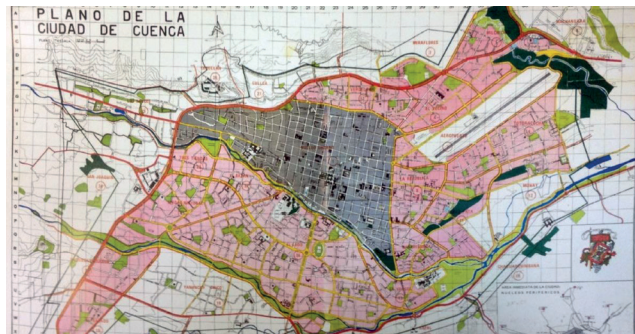


FIG. 2.12. Plano de la ciudad de 1974.



FIG. 2.13. Vista aérea del derrumbe de la Josefina.

FACULTAD DE ARQUITECTURA. (2008). 50 AÑOS. Cuenca: Universidad de Cuenca.

A partir del plan, se intensifica en el Ejido la construcción de viviendas unifamiliares aisladas con amplias zonas verdes; y la construcción de vías aumenta. Se sobrepasa el límite de crecimiento de la ciudad, el Río Tomebamba, por lo que se considera pertinente la creación de normas de protección para los márgenes de los Ríos.

ÉPOCA CONTEMPORÁNEA

PERIODO DE 1975 – 1985:

El contexto general cambia cuando “A partir de 1972 empieza la gran explotación petrolera en el país y el proceso de industrialización se intensifica”. (Uquillas, 2008, p.3) La estabilidad económica en Cuenca se tradujo en inversión privada y pública. En este período se edificaron muchas viviendas, calles, avenidas y alcantarillados, se expandieron redes de agua potable y teléfono; se construyeron algunos equipamientos como: el terminal terrestre, el mercado “El Arenal”, el Coliseo Mayor y la piscina olímpica. Se podría decir que este movimiento económico trajo como consecuencia principal la expansión de la mancha urbana.

La ciudad se convirtió en un atractor local y territorial, migraron gran cantidad de personas desde el campo, para 1982 la mayoría de habitantes se encontraban en la ciudad (Fig. 2.12). (Uquillas, 2008, p.4)

Hasta ese momento los planes y proyectos de la ciudad no habían considerado al ser humano para su planteamiento; sin embargo, en este período se lo considera, pero no como tal, sino poniendo énfasis en la dotación de servicios. Se establecen políticas dirigidas hacia el respeto por el contexto construido.

PERIODO DE 1985 – 1995:

Estos son caracterizados por momentos de inestabilidad y represión que se vivían frente al gobierno de León Febres Cordero entre 1984 y 1988.

Fue una época de crisis en la que la provincia sufrió grandes pérdidas humanas y económicas, debido al fenómeno llamado “La Josefina” en el año de 1993; el derrumbe del cerro Tamuga impidió el curso del agua entre Cañar y Azuay, haciendo que poblaciones enteras se queden enterradas (Fig. 2.13).

El espacio público en este período debe cumplir con accesibilidad universal. Se crea el departamento de parques y jardines, que serán los encargados de administrar el uso adecuado de las áreas verdes comunitarias, la infraestructura deportiva y la conservación de la flora y fauna local.

PERIODO DE 1995 – 2005:

En este periodo se vive una fuerte crisis económica. Fueron múltiples las causas: el conflicto con Perú, donde el Banco Central elevó las tasas de interés con el fin de evitar que los capitales se marchen del país; la dolarización; el fenómeno del niño, que dejó miles de damnificados; y por último, el descenso del precio del petróleo. A partir de la crisis se dio grandes oleadas migratorias hacia el exterior.

El centro histórico de Cuenca el 1 de Diciembre de 1999, es declarado Patrimonio Cultural de la humanidad por la UNESCO. Esta declaratoria otorga nuevas tareas dentro



del cuidado, protección y conservación de los bienes de la ciudad.

En este periodo se realizan los primeros desniveles para la circulación de automotores, con el fin de solucionar problemas de tránsito y movilidad.

ÉPOCA ACTUAL

En el año 2000 se da la bonanza del petróleo. La economía dolarizada recibía fuertes ingresos provenientes de la venta del crudo, y fruto de ello se pudo tener una fuerte inversión pública que fue invertida en infraestructuras, tendiendo así a una mayor expansión de la ciudad (Fig. 2.14).

El plan de desarrollo y ordenamiento territorial en este período busca la articulación con las planificación nacional, regional, provincial y parroquial. Busca un desarrollo que considere la equidad social, ambientes sustentables, y economía sostenible.

A nivel nacional se puede decir que, a partir de la asamblea constituyente, en el año 2008, la planificación cambia. La nueva Constitución y los posteriores Códigos Orgánicos de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y de Planificación y Finanzas Públicas, y el Plan Nacional del Buen Vivir, intervienen en la planificación de los municipios. A diferencia de la Constitución anterior, del año 1998, en donde se abre el país al libre mercado y a la globalización, la actual Carta Magna pretende una inserción estratégica en el mundo, pero tiene como objetivo principal la consecución del buen vivir¹ a través de la redistribución de la riqueza, y de propiciar la sustentabilidad social y ambiental, y la descentralización:

A diferencia de la anterior, la Constitución aprobada en 2008 recupera a la planificación y le otorga un papel decisivo en relación a temas directamente involucrados con el desarrollo humano en el Ecuador, tales son los principios contemplados en ella, el ejercicio de los derechos y los denominados regímenes de desarrollo y del buen vivir. (Pauta, 2013, p. 57).

La idea de valorización, conservación y protección de la ciudad evoluciona a tal punto, que en el año 2010 se aprueba un nuevo límite del centro histórico (Fig. 2.15).

Teniendo en cuenta los problemas de tránsito y congestión vehicular, en el año 2015 se redacta el plan de movilidad, en el que por primera vez el espacio público es considerado como el elemento principal para generar soluciones y estrategias.

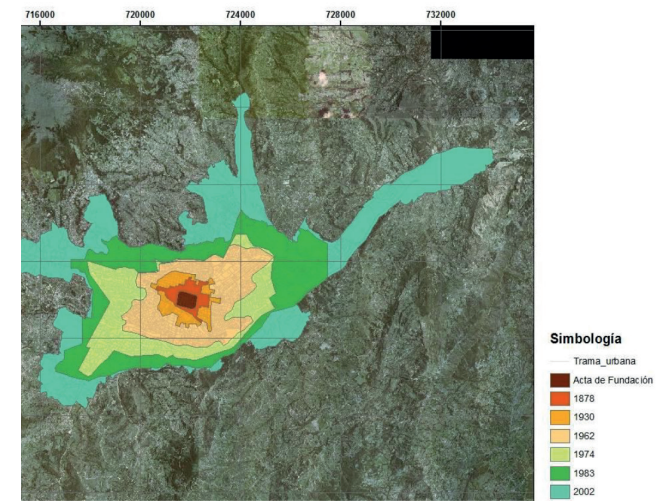


FIG. 2.14 Crecimiento de la ciudad.



FIG. 2.15 Plano del centro histórico de Cuenca, 2010.

PAUTA, F. (2014). La sostenibilidad en la construcción desde las perspectivas de la ordenación territorial y urbanística en Ecuador. *ESTOA. Volumen (Nº4)*, pp. 55-69

ÉPOCA	HECHOS HISTÓRICOS	TENDENCIAS ARQUITECTÓNICAS	PRINCIPIOS URBANÍSTICOS
<p>Época Prehispánica (10000 a.C - Siglo XV)</p>	<p>Asentamientos de la cultura Cañari e Inca.</p>	<ul style="list-style-type: none"> La arquitectura tenía un sentido del lugar, es mas, estaba regida por el mismo. Era el resultado del uso adecuado de diferentes materiales, que marcaban diferentes procesos constructivos, los mismos que daban lugar a una determinada estética. 	<ul style="list-style-type: none"> La ubicación y orientación de las construcciones se basaba en influencias astronómicas y con un profundo respeto por el lugar.
<p>Época Colonial (Siglo XVI Y XVIII)</p>	<p>1557: Fundación de la ciudad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Se construyeron viviendas con características similares entre ellas. Tenían retiro frontal a manera de galería en planta baja y su acceso se realizaba por medio de un Zaguán. Al interior poseían patios centrales con las habitaciones circundantes hacia el. 	<ul style="list-style-type: none"> Trazado de Damero. Manzanas de 100m. x 100m. El Ejido como zona agrícola y ganadera, y lugar comunitario. El centro histórico como zona de viviendas y actividades terciarias de uso cotidiano. Crecimiento notable de la ciudad en lo que hoy es el centro histórico.
<p>Época Republicana (Mediados del Siglo XIX Principios del Siglo XX)</p>	<p>1830: Se establece el territorio como República. 1860: Exportación de cascarilla y sombreros de paja toquilla. 1912: Llegada del primer automóvil a la ciudad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Afrancesamiento de la ciudad, aunque la estructura interna de la vivienda sigue siendo la misma, el exterior se muestra influenciado de modelos extranjeros. Aparecen nuevos elementos arquitectónicos importantes como: los pequeños balcones de hierro, las ventanas de mayor dimensión y las galerías, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Período altamente constructivo, debido al auge económico producido por la exportación. Las familias de mayor adquisición económica construyen grandes quintas en la zona del Ejido. Se adoquinan las calles para la circulación de caballos, carretas y vehículos motorizados.
<p>Época Moderna (Mediados del siglo XX)</p>	<p>1971: Tendencia migratoria de la población hacia la ciudad consolidada. 1972: Boom petrolero en el país. 1984 - 1988: Período de inestabilidad y represión frente al Gobierno. 1993: Fenómeno de la Josefina 1995: Crisis económica en el país, debido a múltiples causas, la elevación de las tasas de interés por parte del Banco Central; en segundo lugar el fenómeno del niño; el descenso del precio del petróleo. 1999: Cuenca es declarada patrimonio cultural de la humanidad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> En la primera fase de la historia se construyeron viviendas unifamiliares aisladas con grandes zonas verdes, cerca del río Tomebamba, en la zona del Ejido. Debido a las demandas migratorias con el tiempo se empezó a construir viviendas unifamiliares adosadas con retiros frontales y posteriores. Se construyen algunos multifamiliares en la ciudad. Las alturas de las edificaciones pueden ser de hasta 10 pisos, dependiendo de la zona. 	<p>Plan Regulador del Arq. Gilberto Gatto Sobral (1947)</p> <ul style="list-style-type: none"> El Ejido como zona residencial. Nueva Ciudad, con trazado de líneas curvas concéntricas Manzanas de diferentes proporciones y formas irregulares con amplias zonas verdes. Crecimiento y expansión de la ciudad. El plan sigue un modelo urbanístico de ciudad jardín. <p>Plan Director de Desarrollo Urbano (1971)</p> <ul style="list-style-type: none"> División de barrios. Se diseña la mayor parte de las vías. Primeras normas de uso y ocupación del suelo Margen de protección de ríos

Tabla 2.1. Cronología del planeamiento y tendencias arquitectónicas de Cuenca.
Elaboración propia



ÉPOCA	HECHOS HISTÓRICOS	TENDENCIAS ARQUITECTÓNICAS	PRINCIPIOS URBANÍSTICOS
<p>Ciudad Actual (Siglo XXI)</p>	<p>2000: Dolarización y Migración de personas hacia el exterior por la inestable economía. 2005: Subida del precio del petróleo, lo que genera un alta inversión pública en el país.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La tipología de las construcciones, el coeficiente de ocupación del suelo y la densidad depende de la normativa según las zonas. • Aumenta la construcción de urbanizaciones o ciudadelas privadas con viviendas unifamiliares. • Las viviendas unifamiliares son demolidas para ser sustituidas por nuevas edificaciones de altura. • Construcción de viviendas aisladas en la periferia, debido a los elevados costos del suelo. 	<p>Plan de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana de Cuenca (1982)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se tratan temas sobre el uso y ocupación del suelo, aspectos socioeconómicos, equipamientos, población y vialidad. • Busca densificar la zona céntrica de Cuenca. <p>Plan de Ordenamiento Territorial del cantón Cuenca (1991)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Localización de equipamiento mayor. • Combinación de usos compatibles y complementarios. • Cambio de usos de suelo en el Ejido. <p>Ordenanza que sanciona el plan de Ordenamiento territorial del cantón cuenca. (2003)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se pretende alcanzar un desarrollo armónico y socialmente justo debido a la tendencia en la conformación de núcleos de población en sectores rurales. • El ejido tiene nuevos usos de gestión y administración, comercio, servicios generales y vivienda. <p>Planes de Ordenamiento (2007 - 2013)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Una parte de el Ejido se incorpora al Centro Histórico (Av. 12 de Abril, Av. Loja y calle de las Herrerías). • El ejido es considerado como núcleo urbano de la ciudad • Se considera el área urbana y rural desde una visión integral. • Propone 6 aspectos a considerar: Ecológico ambiental, económico, sociocultural, asentamientos humanos, redes y conectividad. <p>Plan de Ordenamiento urbano de Cuenca (2015)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Busca densificar el área urbana y evitar la dispersión. • El plan persigue un modelo de ciudad compacta. • Se consideran analizar sistemas integrales como: Sistema Biofísico, Sociocultural, económico, asentamientos humanos, movilidad, energía y conectividad, político institucional y de participación ciudadana.

Tabla 2.1. Cronología del planeamiento y tendencias arquitectónicas de Cuenca.
Elaboración propia



REFLEXIONES

Después de analizar de manera cronológica el planeamiento de la ciudad y de las tendencias arquitectónicas que esta ha tenido (Tabla 2.1), se puede diferenciar cuatro acontecimientos importantes que de alguna manera marcan los cambios que han influenciado el estado actual de la ciudad.

El primero, en la época colonial: La ciudad compacta trazada por influencias españolas que se consolidó paulatinamente por edificaciones adosadas de uso residencial y actividades terciarias al servicio de las actividades cotidianas.

El segundo, en la época republicana: Debido al exportación de sombreros que permitió conexiones internacionales y un crecimiento económico a nivel local; la gente empieza a utilizar el automóvil como medio de transporte, causando diversos cambios en la ciudad existente. Su planificación a partir de ese momento se realiza considerando este nuevo elemento.

El tercero, en la época moderna: El punto de inflexión documentado que se da con el plan redactado por Gilberto Gatto Sobral, en el cual el crecimiento de la ciudad se ve influenciado por el modelo de Ciudad Jardín, con edificaciones aisladas y amplias zonas verdes.

El cuarto, en el siglo XXI: El crecimiento económico debido al boom petrolero que junto con los procesos migratorios a la ciudad, causaron la construcción de un gran número de edificaciones e infraestructuras.

El planeamiento de la ciudad en el último período se ha

orientado hacia un modelo de ciudad enfocada al automóvil. Es recién, a partir del año 2015, que se empieza a valorar la idea de priorizar al ciudadano a pie, tendiendo a un modelo de ciudad compacta. A pesar de que este ideal hoy en día sea promovido, el problema es que se lo hace de una manera teórica y no se contempla una verdadera política de incentivos para ello, ni trata aspectos colaterales que se deben tomar en cuenta.

Siendo Cuenca una ciudad intermedia, no presenta todavía, con la misma intensidad, los efectos negativos sociales y ambientales de un modelo de ciudad dispersa; sin embargo, si no se da un giro en su planificación pronto lo hará.

En la actualidad se puede ver como ciudades antes dominadas por el automóvil han optado por alentar la movilidad peatonal y la vida urbana, y han tenido éxito, como es el caso de Copenhague en Dinamarca o Melbourne en Australia. Estas dos ciudades han hecho varios esfuerzos por darle al tránsito peatonal y a la vida urbana mejores condiciones. A pesar de ser la misma problemática la que quiere resolver Cuenca, teniendo una cultura, clima, situación económica y social diferente; la alternativa de alentar a la población a caminar y usar los espacios públicos mejorando sus condiciones, es válida, ya que ha demostrado ser una constante en el planeamiento que puede llevar a las personas a patrones completamente nuevos de comportamiento.

La ciudad de Cuenca que fue una vez una ciudad compacta habitable y paseable, podría volver a serlo, si se toma medidas correctoras necesarias que consideren la calidad de vida de las personas.

2.1.2. LA MOVILIDAD.

Cómo es la movilidad de los ciudadanos de Cuenca?

Teniendo en cuenta el crecimiento desordenado de la urbe como modelo expansivo y disperso, el vehículo privado ha sido tomado como medio de transporte prioritario por la población. Los desplazamientos que se realizan en medios motorizados corresponde al 69% del total de los viajes, mientras que el 31% restante lo realiza en medios no motorizados⁰² (Fig. 2.16).

El transporte público (Fig. 2.17) presenta un gran número de inconvenientes en su concepción. El trazado es deficiente, su cobertura no satisface a toda la ciudad, una gran parte de los viajes pueden ser absorbidos por sistemas de transporte no motorizados ya que son tramos cortos de 1-5 min. 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.⁰³

La movilidad peatonal en Cuenca se genera en relación a viajes cotidianos de proximidad, itinerarios de menos de un kilómetro. 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 periféricos a este como Cañaribamba y la zona del El Ejido. El 30% de la movilidad cotidiana se da a pie, sin embargo en los estudios de transporte desarrollados en las últimas décadas no es considerado dentro del reparto.⁰⁴

En cuanto al uso de la bicicleta se evidencia un incremento desde el año 2012, periodo en el que se construyeron infraestructuras destinadas para este tipo de transporte; sin embargo, la falta de continuidad de los recorridos provocan inseguridad a los usuarios y desmotiva su uso. (Fig. 2.18)

Las causas de los problemas en la movilidad en Cuenca son diversas, y con la finalidad de entender las características funcionales actuales de la ciudad en el campo de la movilidad se describirán algunas de ellas.

- La infraestructura vial presenta barreras de accesibilidad.
- El vehículo privado ha sido el protagonista en la planificación del transporte, del espacio público y la distribución de usos en las calles de la ciudad.
- Los equipamientos destinados a terminales y paradas de transporte público carecen de conectividad y políticas de seguridad.
- La falta de planificación en el viario hace que las ciclovías que se han propuesto no tengan una vinculación adecuada.
- El trazado de los recorridos del transporte público son deficientes.
- Los viajes realizados generalmente son en un solo medio de transporte.
- Siendo el centro histórico el origen de la expansión de la ciudad, es este el principal destino de los



FIG. 2.16. Tráfico vehicular. Fuente: Propia.



FIG. 2.17. Transporte público de la ciudad. Fuente: Propia.



FIG. 2.18. Infraestructuras - ciclovías. Fuente: Propia.

02-03-04 ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE CUENCA. [2015]. Plan de movilidad y espacio públicos. Cuenca, Ecuador. Autor. p.253 - p.70 - p.230.

desplazamientos de la población.

- La constante expansión de la ciudad a zonas no planificadas provoca que la dispersión sea uno de los principales problemas en las actuales formas de movilidad.
- La perspectiva de género no ha sido un tema analizado, a pesar de que la mayor parte de la población son mujeres y son ellas quienes más viajes realizan.
- En cuanto a la planificación "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..." (I. Municipalidad de Cuenca, 2015, p.251); mientras que para el ciudadano se destinan zonas marginales para veredas y ciclovías.

2.1.3. EL ESPACIO PÚBLICO

Para conocer la situación actual del espacio público en la ciudad de Cuenca es necesario conocer las políticas públicas que han influido en su configuración.

En escala mayor existe el Plan Nacional para el Buen vivir 2013-2017, el cual consta de doce objetivos, de los cuales dos hacen referencia al mejorar la vida de la población y a construir espacios de encuentro común para fortalecer la identidad nacional.

En el objetivo número tres determina que: "las condicio-

nes de los entornos en los que se desarrollan el trabajo, la convivencia, el estudio y el descanso, y la calidad de los servicios e instituciones públicas, tienen incidencia directa en la calidad de vida" (Senplades, 2013), por lo tanto se deberán satisfacer las necesidades individuales y colectivas; relacionadas con aspectos como la calidad ambiental y los derechos al ocio, recreación y deporte, entre otros.

En el objetivo cinco señala que: "la construcción de espacios de encuentro común es primordial en una sociedad democrática. Los espacios públicos potencian y otorgan a la ciudadanía un sentido de participación igualitaria y activa en la construcción de proyectos colectivos que involucran los intereses comunes" (Senplades, 2013), para lo cual considera necesario garantizar a la población su acceso y disfrute sin discriminación alguna y posibilitar la emergencia de espacios diferenciados de encuentro en donde se asegure la libre circulación en lo público y se cree mecanismos para la revitalización de memorias, identidades y tradiciones.

En menor escala se encuentra el Plan de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana de Cuenca 1982, que divide en siete categorías a los equipamientos recreacionales, con la finalidad de realizar los programas específicos para cada una de ellas; estas son 1) parques urbanos, 2) parques locales, 3) parques infantiles, 4) áreas de protección, 5) áreas de recreación no local, 6) vivero y 7) parque botánico; sin embargo, en este plan no se define una ubicación determinada de los parques locales, menciona que se realizará en planes parciales posteriores.

En escala local se tiene la propuesta del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca 2011,

ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE CUENCA. (2015). Plan de movilidad y espacio públicos. Cuenca, Ecuador: Autor.
SENPLADES. (2009). Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013: Construyendo un Estado Plurinacional e Intercultural. Quito, Ecuador: Senplades.



el cual propone la “gestión y recuperación del espacio público” como una de las estrategias del objetivo general “mejora de la calidad de vida y trabajo” (I. Municipalidad de Cuenca, Universidad del Azuay, 2011) en el subsistema asentamientos e infraestructura. En la propuesta del PDOT se menciona que los equipamientos de recreación son el tipo de mayor déficit en el cantón debido a que las parroquias rurales no cuentan con parques de recreación para sus habitantes; en cuanto a las áreas verdes se ha obtenido como resultado del análisis un promedio de 6,5m²/hab en el cantón y 8,5m²/hab en la ciudad de Cuenca.

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.

Aunque existen obras referidas al espacio público en la ciudad, se tiene un concepto errado sobre este, ya que se considera únicamente a los parques, a las plazas y a las áreas verdes, como lugares que forman parte de él. Se resta importancia a las vías y a las veredas, que al ser la estructura urbana de conexión son áreas de contacto y convivencia de la población, y por tanto, deberían ser también consideradas en cualquier plan, estrategia, propuesta o proyecto urbano.



2.2. EL PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS



2.2. EL PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS

El plan ha sido redactado en el año 2015, por la Ilustre municipalidad de Cuenca. Es un plan pionero en el Ecuador, que fusiona el urbanismo y la movilidad, un documento que pretende marcar el inicio de una importante etapa del planeamiento de la ciudad, en la que el ciudadano recupera para sí el espacio que le pertenece.

2.2.1 OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

El PMEP presenta nuevos e interesantes enfoques, que no habían sido considerados en años atrás por otros planes de transporte, algunos de ellos son:

- La asociación del espacio público con la movilidad, lo que permite tener a la visión del ciudadano como el sistema estructurante de la ciudad.
 - La sostenibilidad, que permite considerar el eje ambiental.
 - La intermodalidad, que según el PMEP, “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.” (I. Municipalidad de Cuenca, 2015, p.248)
 - La escala territorial, que permite planificar y vincular las diferentes zonas establecidas en la ciudad: el centro histórico y el ejido, la ciudad urbana consolidada y la periferia.
- La perspectiva de género en la planificación, que considera la diversidad de la población y sus diferentes maneras de percibir la ciudad.
 - Como objetivo el plan propone “Un nuevo modelo de movilidad que plantea restablecer las relaciones entre el ciudadano y el entorno en el que se desarrollan sus actividades cotidianas.” (I. Municipalidad de Cuenca, 2015, p. 240)
 - Para cumplir con estos objetivo el plan traza algunas estrategias como:
 - La inclusión y cohesión social, desde una perspectiva de género y participación ciudadana.
 - La vinculación de las diferentes escalas determinadas por las tres zonas mencionadas (el centro histórico y el ejido, la ciudad urbana consolidada y la periferia), mejorando las características de comunicación y transporte entre ellas, así como de identidad mediante la creación de espacio público.

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 (...). (I. Municipalidad de Cuenca, 2015, p. 246)
 - Incentivar la vitalidad y el desarrollo de actividades por parte de los ciudadanos en la urbe, a través de una identidad barrial que cree apropiación de sus espacios.



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. (I. Municipalidad, 2015, p. 246)

- La relación del espacio público y su uso con la ciudad para recuperar espacio peatonal.
- Garantizar la movilidad desde cualquier escala en la que se realice.
- La priorización de la movilidad no motorizada y el transporte público por sobre los vehículos particulares.
- Crear relaciones entre los modos y motivos de viaje con el espacio en donde ocurre, restando importancia al objetivo de origen - destino que en la actualidad se manifiesta.
- Garantizar la accesibilidad de todos los usuarios, de manera que cualquier ciudadano pueda desplazarse a los diferentes puntos de interés.
- Considerar la ubicación de estacionamientos como parte fundamental en las políticas de gestión para reducir el tránsito motorizado privado.
- Optar lo compacto como modelo de ciudad, optimizando la habitabilidad en zonas que cuenten ya con servicios.

- La jerarquización del viario de la ciudad, dando prioridad a los modos no motorizados y estableciendo una correlación entre ellos.
- La integración de los diferentes modos de transporte, estableciendo un sistema de conexión en el cual los ciudadanos puedan elegir la manera de como desplazarse, teniendo como resultado una red de movilidad equilibrada en donde el espacio, la seguridad y el tiempo cobran importancia.

2.2.2 EL ESPACIO PÚBLICO Y LA CONCEPCIÓN DE UNA CIUDAD PEATONAL

El espacio público no son únicamente las plazas, parques y jardines de una ciudad, son también todas aquellas redes espaciales que los conectan, donde se encuentran los peatones, usuarios de transporte público y privado, ciclistas, personas con movilidad reducida y todas las combinaciones posibles de actores de una ciudad. Es el escenario en donde ocurren diferentes actividades, ya se han de estancia o movilidad.

Teniendo en cuenta que el espacio público es el espacio de encuentro en una ciudad, en donde la gente se relaciona, se puede decir que su cantidad y calidad será lo que determina la calidad urbanística de una ciudad, y por tanto demuestra la calidad de vida de sus habitantes.

Siendo la calle, el espacio público por excelencia, y el caminar, la actividad que más relaciona un ciudadano con otro, una ciudad debe planificarse tomando en cuenta esta actividad, ya que:

La vida humana se desarrolla básicamente a pié; es a pié,



fuera de los automóviles, cuando se producen las relaciones más directas e intensas de las personas con el entorno físico y social; y, el espacio público que las acoge es el espacio cívico por excelencia, el espacio de la integración y de la coherencia social. (Fariña, 2010)

Caminando se puede establecer un contacto directo con el ambiente, con la naturaleza o con el medio urbano, con personas o cosas, y es esto lo que enriquece la experiencia social y sensorial. La presencia de personas a pie en el espacio público es lo que da sentido a su configuración, ya que facilita la interacción social, y por tanto, incrementa el sentido de comunidad e identidad.

En Cuenca, la proporción de superficie destinada para los vehículos motorizados frente a la de los peatones, es el reflejo del concepto de desarrollo urbano que se ha utilizado en la ciudad. Por años el caminar no ha formado parte del concepto de movilidad ni espacio público, y se evidencia en la superficie de las aceras, en el material usado para su recubrimiento, en las barreras arquitectónicas que dificultan o impiden su uso, en la falta de sombra, vegetación y muchas características que un espacio debe poseer para que invite a ser recorrido.

2.2.3. CUENCA, CIUDAD PEATONAL.

Un espacio debe cumplir con ciertas características para ser recorrido. Cuenca posee diversas particularidades que podrían motivar a sus ciudadanos y visitantes a que disfruten de ella caminando. Su cultura e historia, reflejada en toda la ciudad, son unos de los principales estímulos para la movilidad peatonal.

Otras de las ventajas que se tiene para los recorridos peat-

tonales en la ciudad son: El clima, que crea un ambiente fresco con una temperatura que fluctúa entre los 15°C y 20°C. La calidad paisajística, otorgada por las riberas de los ríos, que forman grandes espacios en donde la naturaleza es el principal atractor. Su geografía como un aporte territorial, ya que la topografía a pesar de dividir la ciudad en tres terrazas, cada una de ellas son prácticamente planas, lo que facilita los desplazamientos en cada una de ellas. La composición arquitectónica, muy característica por la utilización de la teja en las cubiertas y la mezcla con edificaciones antiguas con alto valor patrimonial. La calidez de la gente y el hecho de que se conozcan entre sí, al ser la ciudad relativamente pequeña, favorecen también las relaciones sociales que podrían incentivar al caminar.

A pesar de ser muchas las cualidades de la ciudad, que benefician a una movilidad peatonal, la escasez de espacio acondicionado para los peatones, dificulta e impide el optar por este modo de transporte.

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 pasos cebra, 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. (I. Municipalidad de Cuenca, 2015, p. 454)

Otro inconveniente que presenta la ciudad es que con su manera acelerada de crecimiento, se ha convertido en

FARIÑA, J. (2010). La ciudad paseable [Mensaje en un blog]. Recuperado de: file:///Users/gracemerchan/Desktop/GRACE/2016/MAAPUD/MA_TFM/Bibliografia%20Inter/La%20ciudad%20paseable%20_%20EL%20BLOG%20DE%20JOSÉ%20FARIÑA.htm
 ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE CUENCA. (2015). Plan de movilidad y espacio públicos. Cuenca, Ecuador: Autor.

zonas fragmentadas y privadas de vida pública. La segregación de la población es evidente en este crecimiento, ya que las nuevas zonas planificadas generalmente han perdido esa escala barrial en donde la accesibilidad peatonal, los intercambios sociales y económicos de menor escala son fundamentalmente importantes.

El considerar que los peatones son los protagonistas en el proceso de transformación de una ciudad, y que su relación con el espacio público es una de las mejores estrategias para repensar su modelo, han llevado al plan a proponer diversas mejoras y cambios como:

- Creación de redes exclusivas para peatones y ciclistas.
- Plataformas únicas en sectores con gran afluencia de peatones.
- Mejoras geométricas en las intersecciones viarias.
- Cruces peatonales con la menor longitud posible.
- Plataformas elevadas para el cruce de peatones.
- Instalación de Refugios aislados para peatones en vías anchas.
- Programación del sistema semafórico en base al cruce de peatones.
- Colocación de dispositivos sonoros para facilitar la percepción de los no videntes.
- Implementación y mantenimiento de veredas.

- La sección de aceras en las vías locales y ejes viales con usos de suelo comercial y de servicios, deberán proyectarse con un mínimo de 3m. de ancho.
- Incorporación de elementos de sombra y mobiliario.
- La supresión de barreras arquitectónicas.
- Implementación de programas en beneficio de los usuarios con discapacidad permanente.
- Rehabilitación cultural de los desplazamientos peatonales.

2.2.4. METODOLOGÍA DE LA RED PEATONAL

Siendo uno de los principales objetivos del plan, el potenciar los medios de transporte alternativos, se requiere consolidar una red de ejes peatonales que junto a la adecuación de los espacios públicos faciliten el desplazamiento de los peatones.

Una vez que se ha identificado que un alto porcentaje de movilidad de la ciudad se realiza a pie, surge la necesidad de identificar las calles y/o vías por las que las personas prefieren o son convenientes para caminar. Para esto el PMEP ha identificado los principales atractores de la movilidad peatonal, clasificándolos de la siguiente manera:

- Gestión: las entidades estatales y municipales en donde se realizan trámites.
- Transporte: los equipamientos de transporte y pa-

radas de bus.

- Educación: las escuelas, colegios y universidades.
- Comercio: sobre todo los mercados de abasto de productos de primera necesidad.
- Recreación y Patrimonio: Estos recorridos por el margen del río o aquellos con características histórico patrimoniales generan un alto grado de desplazamiento peatonales.
- A continuación se describirán los centros atractores referentes a cada clasificación, con la finalidad de contextualizar y determinar aquellas microredes peatonales de la ciudad.

CENTRO ATRACTORES DE ADMINISTRACIÓN, GESTIÓN Y BIENESTAR SOCIAL (Fig. 2.19).

El equipamiento de administración y gestión se encuentra concentrado en el centro y el área del ejido Este. Entre estos se puede mencionar, el ministerio de bienestar social que se ubica junto a la plaza central, y el cementerio municipal, ambos importantes generadores de viajes peatonales.

Referentes a los equipamientos de bienestar social, cabe mencionar el equipamiento de seguridad de la ciudad, el ECU 911, ubicado en la zona del ejido.

Para consolidar la red generada por estos atractores, se ha introducido la microred formada por los equipamientos de la salud, como son: El hospital del seguro social, el hospital regional Vicente Corral Moscoso, el hospital

SOLCA, la clínica Monte Sinaí y la fundación materno infantil Pablo Jaramillo.

CENTROS ATRACTORES DE TRANSPORTE (Fig. 2.20).

Existen tres puntos de la ciudad en donde se encuentran los equipamientos de transporte importantes.

En el lado Noroeste, se encuentra el terminal terrestre intercantonal, ahí el flujo peatonal es alto debido al fuerte movimiento comercial. De igual manera la afluencia de los usuarios en transporte motorizado es bastante considerable, ya que los desplazamientos hacia esta zona en la mayoría de casos se realizan con paquetes o carga porque al rededor se encuentran varias empresas de transporte que realizan envíos y recepciones de encomiendas.

Hacia el Oeste de la ciudad se encuentra la estación de transferencia y una parada de buses interparroquiales, una muy cerca de la otra, ambas generan un importante flujo peatonal y vehicular. Junto a estos equipamientos se encuentra el mercado el Arenal que intensifica dichos flujos por su función altamente comercial.

En la zona sur de la ciudad se ubica otra estación de buses interparroquiales que al estar junto al mercado 27 de Febrero, la Av. Solano, y la Av. 10 de Agosto, su concurrencia es notable.

CENTROS ATRACTORES DE EDUCACIÓN (Fig. 2.21).

Para el análisis de las redes peatonales generados 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.



FIG. 2.19. Centros atractores de administración, gestión y bienestar social.
I. Municipalidad de Cuenca, PMEP. 2015.



FIG. 2.20. Centros atractores de transporte.
I. Municipalidad de Cuenca, PMEP. 2015.

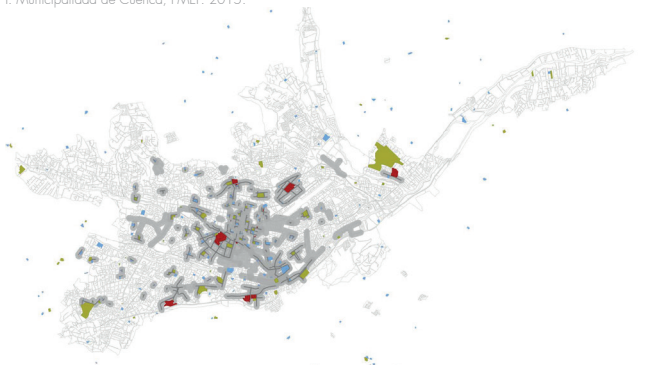


FIG. 2.21. Centros atractores de educación.
I. Municipalidad de Cuenca, PMEP. 2015.

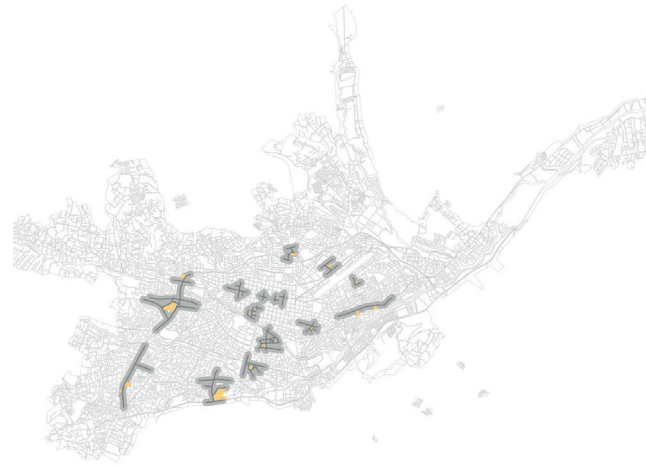


FIG. 2.22. Centros atractores comerciales.
I. Municipalidad de Cuenca, PME. 2015.



FIG. 2.23. Centros atractores de recreación y patrimonio.
I. Municipalidad de Cuenca, PME. 2015.

Los equipamientos educativos se encuentran dispersos de manera equilibrada sobre todo el territorio, y los flujos de movilidad motorizada y no motorizada que generan, son sumamente altos.

En la zona norte de la ciudad, en la Av. de las Américas, se emplazan algunas facultades de la Universidad Católica de Cuenca, que según datos obtenidos por la dirección de tránsito por este sector atraviesan un promedio de 775 peatones por hora. En dirección Este, por la misma avenida se encuentra la Universidad Politécnica Salesiana, que acoge un promedio de seis mil estudiantes.

Al Oeste de la ciudad se emplaza la escuela Hernán Cordero Crespo y el colegio Ecuador, ambas unidades educativas forman parte del proyecto de repotenciación implementado por el Ministerio de Educación para mejorar la calidad de la educación pública.

En dirección Este se ubica el colegio César Dávila y el colegio Manuela Garaicoa, que también pertenecen al proyecto de educación mencionado anteriormente. En el Ejido esta ubicada la sede principal de la Universidad de Cuenca, el colegio Panamá y el tradicional colegio Benigno Malo, todos muy destacados por su conexión directa con el centro histórico.

En el Sur de la ciudad se encuentra la Universidad del Azuay y la facultad de medicina y odontología de la Universidad de Cuenca.

La microred generada por los equipamientos educativos, es muy importante en la concepción de las redes peatonales, ya que es muy coincidente en algunos tramos con otras unidades funcionales.

CENTROS ATRACTORES COMERCIALES (Fig. 2.22).

Estos se encuentran dispersos en la ciudad, y el plan a considerado a los mercados y a los centros comerciales como los de mayor afluencia peatonal dentro de esta clasificación. Los que se mencionan en el plan son los siguientes:

- El centro histórico como tal, ya que a más de ser una zona altamente comercial en toda su extensión, en el se encuentran cuatro importantes mercados de la ciudad.
- La avenida de las Américas, ya que es una vía de gran importancia comercial por su cercanía al centro comercial "Plaza de las Américas", al mercado "El Arenal", y el supermercado "El Coralcentro".
- En la zona sur, en el Ejido, el centro comercial "Millenium plaza", el mercado 27 de Febrero y el centro comercial "Mall del Río".
- Al noreste entre los mas importantes de esta zona se han considerado, la avenida España y el centro comercial "Multiplaza Miraflores".

Es importante indicar que la mayoría de los recorridos peatonales que se realizan junto a estos centros atractores son de distancia corta, ya que las personas siempre van cargadas de compras o bultos.

CENTROS ATRACTORES DE RECREACIÓN Y PATRIMONIO (Fig. 2.23).

Cuenca es una ciudad en donde gran cantidad de perso-

nas caminan no solamente para movilizarse a un destino específico, pues mucha gente camina como actividad deportiva y recreativa y son los espacios verdes junto a los ríos los favoritos para realizar esta actividad. Por tanto, los márgenes de protección de los ríos conforman importantes zonas recreativas para los ciudadanos, estos son concebidos como parques lineales con mobiliario para el ejercicio físico.

La ciudad esta dotada también de importantes centros deportivos como el parque Miraflores con el complejo atlético y otro ubicado al noroeste de ciudad, el complejo deportivo de Totoracocho, ambos son puntos de gran atracción para los ciudadanos.

La zona del Ejido atravesada por el Río Tomebamba articula importantes zonas y espacios públicos como el parque de la madre, el estadio, el puente roto y el centro arqueológico de Pumapungo.

Otro importante equipamiento recreativo que genera gran confluencia de ciudadanos, es el parque inclusivo y el circo social, emplazados sobre los márgenes de protección del Río Tarqui. En cuanto a los equipamiento culturales y de patrimonio, Cuenca está compuesta principalmente por museos, los cuales generan un nivel muy bajo de atracción y viajes con estos destinos, especialmente peatonales. La oferta cultural es muy limitada, en la calle larga se encuentra el museo Remigio Crespo y el Complejo Cultural del Banco Central.

2.2.5. PROPUESTA DE RED PEATONAL.

Una vez establecidos los atractores peatonales de la ciudad, se procedió a identificar los flujos de personas que

transitan por las vías aledañas a causa de ellos. Esta superposición de las micro redes peatonales generadas por los diferentes puntos de interés coinciden en algunas vías, haciendo que unas vías reflejen mayor presión peatonal que otras, y por tanto, serán esas las que formen parte de la red peatonal propuesta por el PMEPE (Fig. 1.24 - 2.25).

La jerarquización y configuración de esta red, a más de considerar el volumen de peatones, ha tenido en cuenta otros criterios que fueron utilizados por el equipo del PMEPE, para elaborar cartografía, en donde, la superposición de esta información ayudó a configurar una red coherente y real. Estos criterios se describen a continuación:

- La intensidad de uso de la calle, es decir los flujos peatonales (Fig. 2.26).
- La determinación de aquellas áreas estanciales dentro de la trama urbana que presentan mayor intensidad peatonal, ya que estos nodos constituirán elementos calificadores del espacio público porque presentan mayores oportunidades de relación e intercambio social (Fig. 2.27).
- La capacidad física de la calle para los diferentes modos de movilidad.
- La superposición de funciones y destinos (Fig. 2.28).
- La coherencia funcional de conexión, que forme parte de una red integra que de cobertura al mayor porcentaje de movilidad peatonal de la ciudad
- La conectividad urbana, que facilite el intercambio

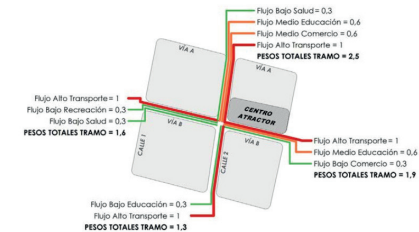


FIG. 2.24. Propuesta de red peatonal - flujos peatonales. I. Municipalidad de Cuenca, PMEPE. 2015.



FIG. 2.25. Superposición de las subredes. I. Municipalidad de Cuenca, PMEPE. 2015.



FIG. 2.26. Intensidad de la red peatonal.
I. Municipalidad de Cuenca, PMEP. 2015.



FIG. 2.27. Intensidad de la red peatonal - aforos.
I. Municipalidad de Cuenca, PMEP. 2015.



FIG. 2.28. Intensidad de la red peatonal - líneas origen/destino.
I. Municipalidad de Cuenca, PMEP. 2015.

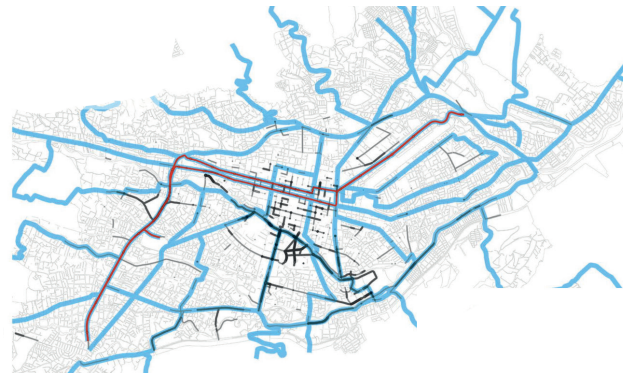


FIG. 2.29. Coexistencia de la red peatonal con la red de transporte público.
I. Municipalidad de Cuenca, PMEP. 2015.



FIG. 2.30. Corredores principales y de enlace.
I. Municipalidad de Cuenca, PMEP. 2015.

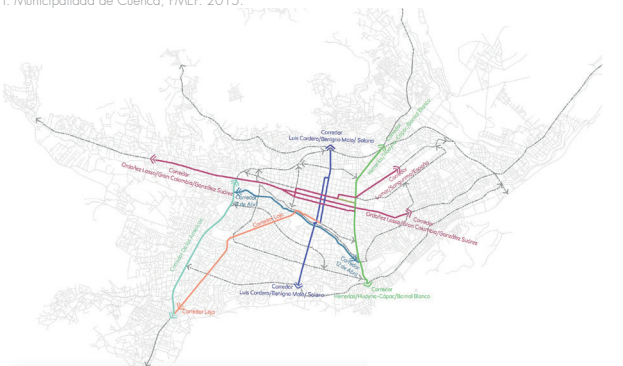


FIG. 2.31. Corredores principales.
I. Municipalidad de Cuenca, PMEP. 2015.

modal, teniendo coexistencia con las demás redes de transporte. (Figura 2.29).

Las cualidades que se pretenden potenciar en las redes peatonales son:

- Las cualidades históricas en relación a lo construido y el espacio público.
- Las características estéticas del entorno construido que crean interés y agrado.
- La conveniencia, generando una circulación peatonal mas sencilla y directa.
- La confortabilidad para el peatón.
- La continuidad axial, para que el corredor sea legible y forme parte de una red urbana continua.
- La seguridad, como protección para los peatones respecto al tráfico rodado y la vigilancia del itinerario.

2.2.6. CORREDORES PEATONALES.

En base a las cualidades descritas anteriormente se diferencia a la red urbana en dos tipos de corredores (Figura 2.30):

- Corredores principales (Figura 2.31): Son aquellos que poseen características radiales y fortalecen los recorridos de primer orden, vinculando de manera directa las diferentes redes de transporte.
- Corredores de enlace: Son los recorridos que vin-

culan los corredores principales.

Finalmente la red urbana peatonal de Cuenca queda determinada por 24 corredores peatonales, con una longitud total de 102.75 km, de los cuales, 6 corredores son principales con una extensión de 34.14km. y 18 son de enlace con una longitud de 68.61km.

CORREDORES PRINCIPALES.

01. Corredor Luis Cordero/Benigno Malo/ Solano.

Atraviesa las tres terrazas de la ciudad de norte a sur. El flujo peatonal de este corredor es alto ya que cruza el área turística y comercial del Centro Histórico.

Se origina en la intersección de la Avenida de las Américas y Luis Cordero y continua su recorrido hasta la Calle Rafael María Arízaga, 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 Avenida Fray Vicente Solano hasta el Redondel Carlos Cueva Tamariz (Fig. 2.32).

El recorrido aproximadamente posee una longitud de 3.75km.

A lo largo del corredor se desarrollan diferentes actividades de salud, ocio, educación, administración, cultura, etc. La intensidad y diversidad de usos conforme se acercan al centro de la ciudad aumenta considerablemente.

02. Corredor Ordoñez Lasso/Gran Colombia/Gonzáles Suárez.

Este corredor da continuidad al recorrido oeste-este de la ciudad, y al igual que el corredor Benigno Malo presenta importantes características de concentración comercial y turística, debido a su integración con el Centro Histórico.

Atraviesa y da servicio a 10 barrios de la ciudad: Putushi, Cerezos, El Tejar, Puertas del Sol, El Arenal, San Sebastián, Centro Histórico, Aereopuerto, Cementerio y Paseo de los Cañaris. El recorrido aproximadamente posee una longitud de 8.54km.

Al Oeste comienza su recorrido en la intersección de la Avenida 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 Bolívar 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 (Fig. 2.33).

03. Corredor 12 de Abril.

El corredor atraviesa la zona del ejido en sentido este - oeste (Fig. 2.34).

La configuración y continuidad de este corredor se debe a tres equipamientos importantes de la ciudad y que tienen una cobertura de características regionales, el Coliseo Mayor de Deportes Jefersón Pérez, la Universidad Estatal De Cuenca y el Hospital Regional Vicente Corral

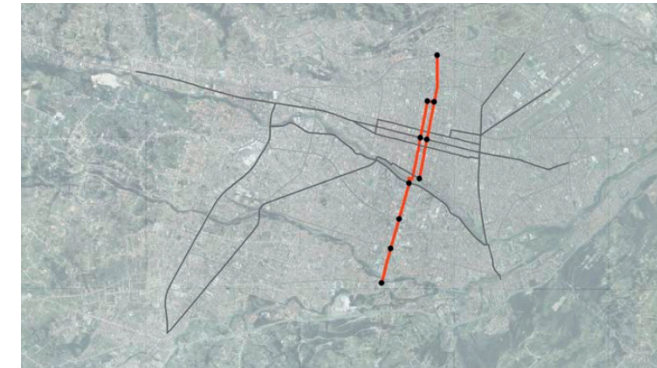


FIG. 2.32. Corredor Luis Cordero/Benigno Malo/ Solano
I. Municipalidad de Cuenca, PMEP. 2015.

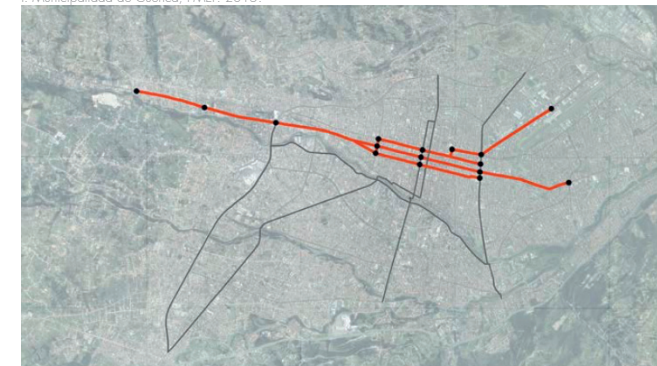


FIG. 2.33. Corredor Ordoñez Lasso/Gran Colombia/Gonzáles Suárez
I. Municipalidad de Cuenca, PMEP. 2015.



FIG. 2.34. Corredor 12 de Abril
I. Municipalidad de Cuenca, PMEP. 2015.

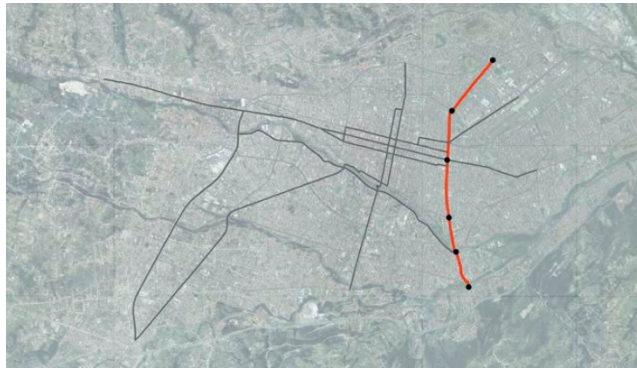


FIG. 2.35. Corredor Barrial Blanco/Huayna-Capac/Herrerías
I. Municipalidad de Cuenca, PMEP, 2015.



FIG. 2.36. Corredor de las Américas
I. Municipalidad de Cuenca, PMEP, 2015.

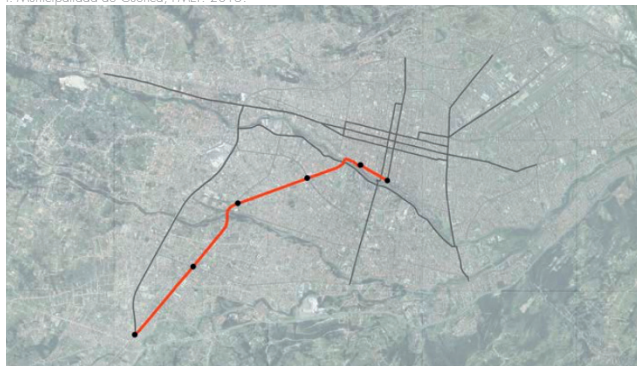


FIG. 2.37. Corredor Loja
I. Municipalidad de Cuenca, PMEP, 2015.

Moscoso.

04. Corredor Barrial Blanco/Huayna-Capac/Herrerías.

Conformado en su mayoría por la Avenida Huayna-Capac, vía de gran sección en la ciudad, caracterizada por disponer usos de tipo comercial, histórico y educativo; además cuenta con un número máximo de 12 líneas de buses en todo su recorrido y conecta la zona noreste de la ciudad con la sureste, razones por las cuales su estructura es un atractor peatonal urbano a potenciarse (Fig. 2.35).

05. Corredor de las Américas.

El corredor empieza en la zona sur de la ciudad, en la intersección con la Avenida Loja y continúa su recorrido hasta la Gran Colombia (Fig. 2.36). El recorrido posee un alto flujo peatonal debido a que en su trayecto se encuentran importantes equipamientos; se funciona paralelamente con el recorrido del Tranvía estableciendo un sistema multimodal a potenciarse.

El corredor de las Américas dispone de importantes características comerciales y laborales, debido a su relación con las principales líneas de transporte público y transporte intercantonal, así como la presencia del mayor equipamiento de abastecimiento de la ciudad, la Feria Libre y el centro comercial el Arenal. Es el corredor con mayor cantidad de espacio de estacionalidad e intercambios modales.

06. Corredor Loja.

Su trayecto 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 (Figura 2.37).

A lo largo del tiempo, el corredor Loja se ha consolidado como el ingreso sur hacia el Centro Histórico de la ciudad, por sus características patrimoniales e históricas son de trascendencia urbana para la sociedad Cuenca, por lo tanto es necesario potencializar su riqueza patrimonial. Su longitud es de 5.10km.

Su relación directa con el Centro Histórico convierte a este viario en uno de los trayectos con más concentración vehicular y peatonal, su continuidad lineal y su contexto arquitectónico en algunos tramos le dan características únicas a este recorrido

CORREDORES DE ENLACE.

Serán todos aquellos corredores que fortalezcan la conexión entre los corredores urbanos principales, formando así una red peatonal íntegra y continua. Estos tendrán una función importante para la ciudad, según el PMEP:

El objetivo principal es 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 Cuenca a participar activamente de los diferentes programas y proyectos gestionados por el actual GAD Municipal; 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. (I. Municipalidad de Cuenca, 2015, p. 539)





2.3. APROXIMACIÓN A LA PROBLEMÁTICA



2.3.1. CRITERIO DE SELECCIÓN

Una vez obtenidas las valoraciones generales de cada corredor, se procede a identificar cual es el corredor con mejores y peores condiciones según el plan (Fig. 2.38). Sin embargo, no fue este el criterio de selección escogido para elegir el caso de estudio, ya que se creyó mas pertinente el abordar los tres escenarios diferentes que conforman la ciudad, para de esta manera obtener una visión mas completa de la misma y entender en que influyen aquellas diferencias existentes en cada zona.

Siendo el corredor Luis Cordero / Benigno Malo / Solano, el único que atraviesa las tres terrazas topográficamente diferenciadas de la ciudad, que marcaron su evolución y crecimiento, se prefirió optar por este recorrido.

2.3.2. CORREDOR LUIS CORDERO / BENIGNO MALO / SOLANO.

El corredor atraviesa en sentido Norte - Sur dando servicios a los siguientes 10 barrios (Figura 2.39) :

- Miraflores
- Cristo Rey
- Cebollar
- Centro Histórico
- Universidad
- Estadio
- Virgen del Bronce
- Los Rosales
- Iberia
- Campus Yanuncay

2.3.3. VALORACIÓN DE LOS CORREDORES: DIAGNOSIS TEÓRICA.

El plan de movilidad y espacios públicos presenta un diagnostico teórico, basado en una serie de indicadores cualitativos y cuantitativos, sobre el estado actual de los corredores antes descritos. Para esta valoración usaron como indicadores, seis características, que según el PMEP son trascendentales para su concepción. Estas son:

- **Clima:** Sensación fresca / sensación calurosa / protección de la lluvia. Se evalúa las cualidades ambientales del corredor para diagnosticar si se trata de una calle calurosa, fresca o que ofrezca al viandante la posibilidad de protegerse frente a la lluvia o al sol.
- **Usos:** Tiendas / bares / unidades educativas / bancos / equipamientos / servicio auto- motriz / comercio menor/servicios tecnológicos / hoteles. Atiende a las dotaciones o diversidades de usos en el corredor.
- **Accesibilidad:** Accesibilidad general / discontinuidad peatonal. Las discontinuidades peatonales son las 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. Se examina desde el punto de vista de la seguridad personal, lugares estancialmente inseguros para la integridad física, debido principalmente a la falta de iluminación o carencia de vías de escape.

CORREDOR	VALORACIÓN GENERAL OBTENIDA	VALORACIÓN GENERAL ÓPTIMA	PORCENTAJE DE VALORACIÓN OBTENIDA **
Luis Cordero / Benigno Malo / Solano.	202	414	48,79%
Ordoñez Lasso / Gran Colombia / González Suárez.	426	966	44,10%
12 de Abril.	199	345	57,68%
Barrial Blanco / Huayna - Capac / Herrerías.	178	414	43,00%
De las Américas.	146	184	79,35%
Loja.	236	276	85,51%

**100% : Óptimas condiciones

RESULTADOS

Corredor Loja	43,00%	Mejores condiciones con respecto al resto
Corredor Barrial Blanco / Huayna - Capac / Herrerías.	85,51%	Peores condiciones con respecto al resto

FIG. 2.38. Tabla síntesis de valoración general de los corredores. Elaboración propia

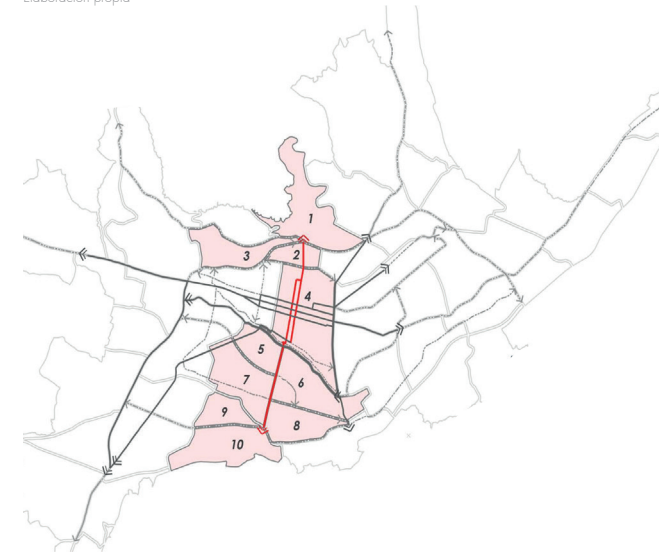


FIG. 2.39. Posición relativa del corredor en la ciudad I. Municipalidad de Cuenca, PMEP. 2015.

Valoración del corredor LUIS CORDERO/BENIGNO MALO/ SOLANO										
				tramos						
				t11	t12	t13	t14	t15	t16	
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	
9	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
			bancos	1	1	1	1	1	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			equipamientos	1	3	1	2	2	2	1:baja, 2:media, 3:alta
			servicio automotriz	1	0	0	0	0	1	1:baja, 2:media, 3:alta
			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		discontinuidad peatonal	3	1	2	1	2	2	1:general, 2:parcial, 3:puntual
4 - 5	C									
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 oscuras	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		

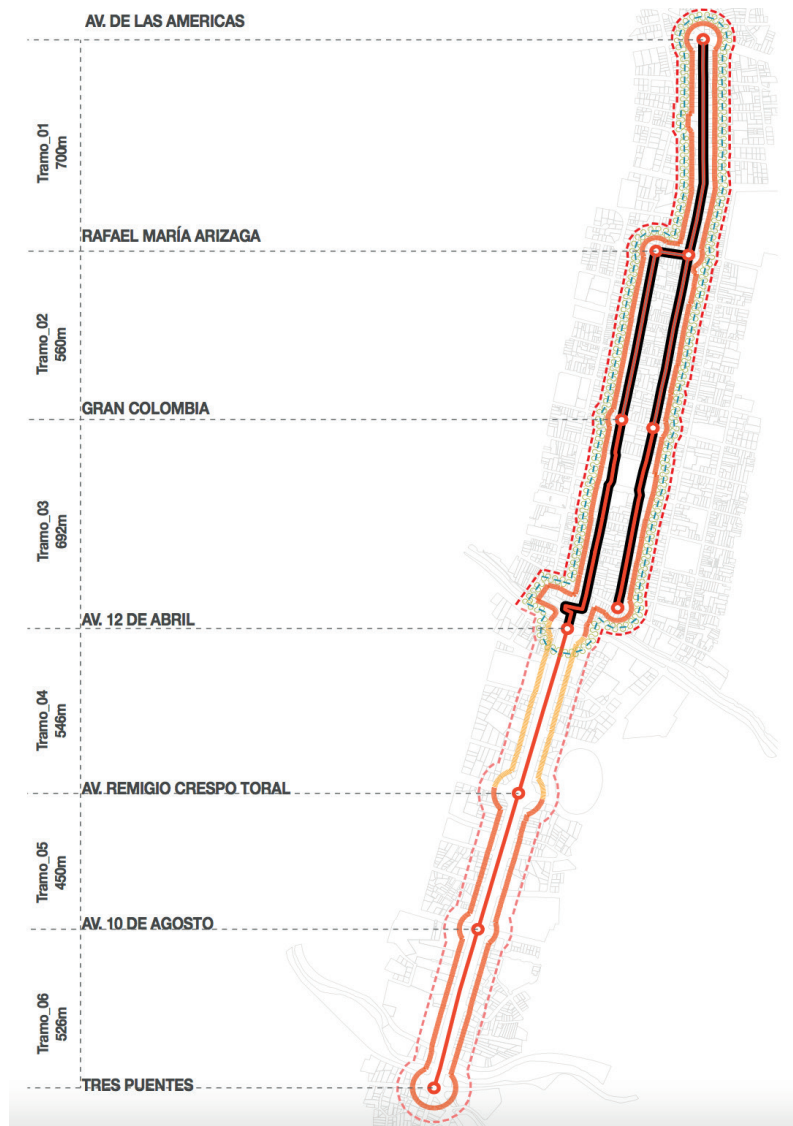
- Calle: Anchura de viario / altura de los edificios / sinuosidad de la calle. Se evalúa las características físicas de la calle.
- Aceras: Anchura de aceras / número de aceras / arbolado. Se evalúan las bandas peatonales existentes penalizando principalmente la insuficiencia de anchura, la existencia de una sola acera utilizable o la carencia de elementos arbóreos.

Estas características mediante una tabla fueron evaluadas, atendiendo a cada uno de los tramos que conforman el corredor, en la escala del 1-3, siendo 1: inadecuado para el peatón y 3: adecuado peatonalmente. La sumatoria de la valoración de estas características determinaron los 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 (Fig. 2.40).

2.3.4. PROPUESTA DE PROYECTO.

Con la propuesta del proyecto urbano del corredor Luis Cordero/Benigno Malo/Solano, se pretende cumplir todas las deficiencias relacionadas a los indicadores principales establecidos en el diagnóstico (Fig. 2.40): clima, accesibilidad, seguridad, calle y aceras. Para el indicador de usos se recomienda utilizar políticas de fomento de implantación de pequeño comercio, de apertura de nuevos negocios, apertura de colegios en lugares desprovistos, etc.

FIG. 2.40. Ejemplo de la tabla de valoración del Corredor Luis Cordero/Benigno Malo/Solano
I. Municipalidad de Cuenca, P.M.E.P. 2015.



Para definir el proyecto urbano del corredor se propone una serie de actuaciones concretas y estrategias.



FIG. 2.41. Propuesta del proyecto urbano del Corredor.
I. Municipalidad de Cuenca, PMEP, 2015.

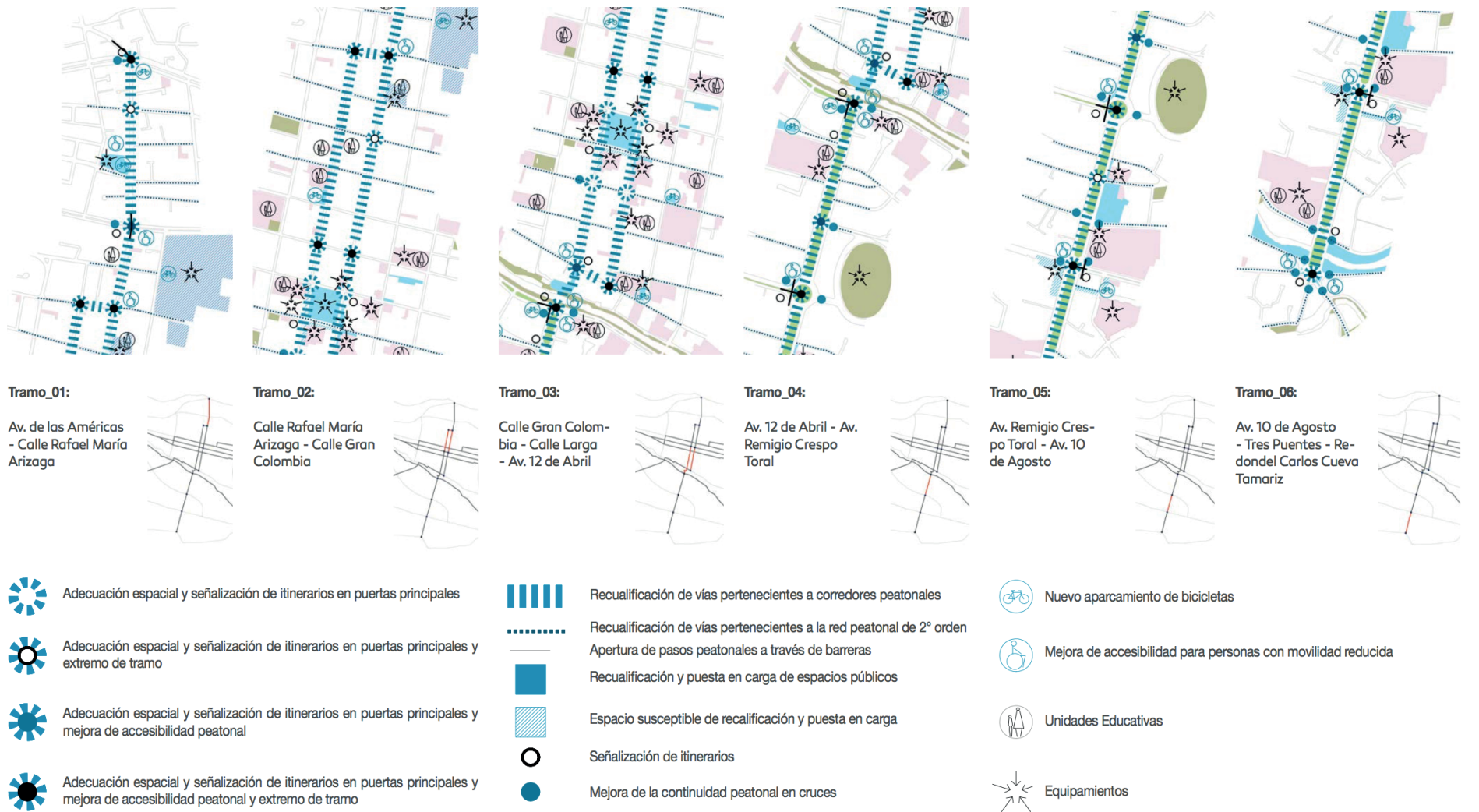


FIG. 2.42. Estrategias para los tramos del Corredor.
I. Municipalidad de Cuenca, PMEPE, 2015.





2.4. ANÁLISIS COMPARATIVO



Conociendo el análisis, el diagnóstico y el proyecto del Corredor peatonal Benigno Malo/Luis Cordero/Solano, propuesto por el Plan de Movilidad y Espacios Públicos; se utilizarán los principios descritos en el capítulo 1 para evaluar la proposición.

El uso de los criterios en el proyecto serán valorados de manera cualitativa con las letras A - B - C - D. La letra A corresponde cuando el criterio es considerado en un 100% en el proyecto, B un 70%, C un 35%, y finalmente D cuando no es considerado. Con la sumatoria de estos valores se conseguirá una valoración general por cada principio, siendo A: el intervalo que cumple entre el 100 - 70%, B: 70 - 35%, C: 35 - 1%, D: no cumple en lo absoluto.



PRINCIPIOS SEGÚN JAN GEHL	PROYECTO URBANO - PMP	
CRITERIOS Y RECOMENDACIONES	VALORACIÓN	OBSERVACIONES
Relación de los sentidos con la escala y las dimensiones del espacio urbano.		
Los edificios no deben sobrepasar a una altura de 5 pisos para que el peatón pueda ser capaz de percibir lo que pasa al interior y viceversa.	D	No analiza - No propone.
La dimensiones en los espacios urbanos no deben exceder el campo social de la visión 100m.	D	No analiza - No propone.
El olfato tiene un alcance limitado. Los aromas pueden percibirse a una distancia de 2 o 3m. como máximo.	D	No analiza - No propone.
El oído permite mantener conversaciones a una distancia máx. de 7m., e intercambiar mensajes cortos hasta los 25m.	D	No analiza - No propone.
Para que exista un buen contacto sensorial entre la gente y el entorno físico es necesaria una velocidad entre los 5km/h y los 20 km/h.	B	Se propone recalificación de vías pertenecientes a corredores peatonales
Valoración cuantitativa (%)		14
Valoración cualitativa		C
Agrupar o dispersar personas y acontecimientos.		
Diversidad de usos.	B	Se analiza y se recomienda utilizar políticas de fomento de implantación de nuevos usos.
En una escala media las edificaciones no deben estar ubicadas a grandes distancias unas con otras.	D	No analiza - No propone.
En escala pequeña el diseño de los espacios exteriores y las fachadas adyacentes no deben ser sobredimensionados.	D	No analiza - No propone.
Que los espacios sean pequeños.	D	No analiza - No propone.
Evitar en planta baja la presencia de piezas pasivas.	D	No analiza - No propone.
Evitar pasos a desnivel.	A	La propuesta no presenta pasos peatonales a desnivel.
Valoración cuantitativa (%)		28,3
Valoración cualitativa		C
Integrar mejor que segregar.		
En una escala mayor, los planes pueden usar grandes funciones para incorporar a otras que la complementen.	-	-
En menor escala, que no existan límites entre las diferentes funciones y grupos de personas.	B	Se considera a personas discapacitadas. No se considera relaciones con otros grupos de personas.
Integrar actividades, funciones y diversas categorías de personas en los espacios públicos.	C	No se considera el integrar diferentes grupos de personas con diferente edad , profesión, etc.
Integrar las diferentes modalidades de circulación, dando prioridad al peatón.	C	Se propone diversificación de carriles rodados.
Valoración cuantitativa (%)		46,6
Valoración cualitativa		B

Tabla 2.4.1. Valoración de la propuesta del proyecto del corredor peatonal Benigno Mala/Luis Cordero/Solano
Elaboración propia



PRINCIPIOS SEGÚN JAN GEHL	PROYECTO URBANO - PMEP	
CRITERIOS Y RECOMENDACIONES	VALORACIÓN	OBSERVACIONES
Abrir o cerrar.		
No encerrar personas y actividades en espacios interiores de los edificios.	D	No analiza - No propone.
La circulación siempre de ser abierta para disminuir el riesgo de vandalismo y delincuencia.	-	No existe elementos que delimiten la circulación.
Valoración cuantitativa (%)		0
Valoración cualitativa		D
Atraer o repeler.		
Que en el espacio haya cosas que hacer.	D	No analiza - No propone.
Valorar las cualidades estéticas y de belleza.	D	No analiza - No propone.
Resaltar los aspectos positivos del sitio	D	No analiza - No propone.
Utilizar detalles en el espacio urbano que apelen al uso de los sentidos.	D	No analiza - No propone.
Utilizar equipamientos como atractores.	A	Se analiza para la propuesta del corredor.
Valoración cuantitativa (%)		20
Valoración cualitativa		C
Bordes suaves como transición entre lo público y lo privado.		
Es importante evaluar y valorar sobre todo las plantas bajas de los edificios. Las fachadas deben ser abiertas y activas.	D	No analiza - No propone.
Teniendo en cuenta la escala humana, las fachadas deben tender a ser angostas ya que así agrupan a personas y actividades.	D	No analiza - No propone.
Resulta mas atractivo si la gente que se encuentra en el exterior puede relacionarse física y psicológicamente con la del interior y viceversa.	B	Se analiza las barreras visuales pero no se propone algo.
Los bordes deben proporcionar a los peatones oportunidades de experimentar diferentes sensaciones para que sean mas interesantes.	D	No analiza - No propone.
Deben albergar diversidad de usos, con la finalidad de aportar experiencias variadas.	B	Se analiza y se recomienda implementar usos.
La configuración de las fachadas mejora la experiencia de quienes circulan a pie (retranqueos, columnas, ritmo, materiales, color, ornamentación).	D	La fachadas no se analizan en el estudio.
Buenas zonas de estancias delanteras y Facilidad de acceso al entrar y salir.	D	No analiza - No propone.
Considerar la orientación y cantidad de accesos hacia y desde el espacio público, cuanto mayor sea le numero mejor.	D	No analiza - No propone.
Valoración cuantitativa (%)		18,75
Valoración cualitativa		C

Tabla 2.4.1. Valoración de la propuesta del proyecto del corredor peatonal Benigno Malo/Luis Cordero/Solano

Elaboración propia



PRINCIPIOS SEGÚN JAN GEHL		PROYECTO URBANO - PMEP	
CRITERIOS Y RECOMENDACIONES		VALORACIÓN	OBSERVACIONES
Permitir el desarrollo de actividades humanas básicas.			
Actividades de movimiento			
Buenas ciudades para caminar			
Que los tramos de recorrido no supere a los 500m. (Distancia aceptable para los peatones).		B	Proponen la adecuación espacial y señalización de itinerarios en puertas principales y mejora de accesibilidad.
Crear secuencias espaciales (plazas o calles curvas) que permitan acortar distancias haciendo que el recorrido sea mas interesante.		A	Se propone la requalificación y puesta en carga de espacios públicos.
Espacio suficiente para que circule todo tipo de usuarios: ancianos, niños, discapacitados y personas que usan coches o carros de supermercado.		A	Se propone la requalificación de vías pertenecientes a corredores peatonales .
No deben existir interrupciones en el espacio urbano. Evitar obstáculos o barreras arquitectónicas.		B	Proponen la adecuación funcional de pavimentos. Mejorar la accesibilidad peatonal y los extremos de los tramos.
En los cruces de las calles se debe dar prioridad al peatón		B	Proponen mejorar la accesibilidad peatonal y extremo de los tramos. Señalización de itinerarios.
Los trayecto en el espacio público deben ser directos.		A	Se analiza líneas de origen y destino para la propuesta del corredor.
Se debe utilizar pavimentos parejos y antideslizantes que proporcionen seguridad y confort.		A	Nueva pavimentación y mantenimiento de aceras.
Los espacios públicos deben ser iluminados, con la finalidad de que se pueda caminar en todo momento, además que proporcionan seguridad.		A	Incremento de iluminación elevada y colocación de iluminación ornamental
Optar por la rampa cuando exista diferencia de niveles. Prescindir de las escaleras.		B	Se propone mejorar accesibilidad. Pero no se valora la accesibilidad de lo publico a lo privado.
Evitar pasos bajo nivel o puentes peatonales.		A	No se propone pasos a desnivel o puentes peatonales.
Intermodalidad de transporte.		A	Se analiza para la propuesta del corredor.
La bicicleta como medio de transporte		A	En el corredor se propone el trazado de carril bici.
Valoración cuantitativa (%)			90
Valoración cualitativa			A
Actividades de permanencia			
Estar de pie y sentarse			
Buenos lugares donde esperar y apoyarse. Estos pueden ser los bordes del espacio público o en elementos que forman parte del mismo.		D	No analiza - No propone.
Deben existir dos tipos de asientos en los espacios públicos: principales y secundarios.		D	No analiza - No propone.
Los lugares de estancia deben poseer: microclima agradable, espalda protegida, vistas interesantes, bajo nivel de ruido y ausencia de polución.		B	No propone.
Valoración cuantitativa (%)			0
Valoración cualitativa			D

Tabla 2.4.1. Valoración de la propuesta del proyecto del corredor peatonal Benigno Malo/Luis Cordero/Solano
Elaboración propia



PRINCIPIOS SEGÚN JAN GEHL		PROYECTO URBANO - PMEP	
CRITERIOS Y RECOMENDACIONES	VALORACIÓN	OBSERVACIONES	
Actividades de encuentro			
Ver Hablar y Escuchar			
La comunicación de situaciones sociales se dan en una distancia menor a 3.75m.	D	No analiza - No propone.	
La intensidad de ruido debe ser menor a 60 dB para lograr entablar conversaciones.	D	No analiza - No propone.	
La ubicación y el diseño del mobiliario urbano debe propiciar conversaciones e interacción entre la gente.	D	No se propone nada sobre mobiliario.	
Valoración cuantitativa (%)		0	
Valoración cualitativa		D	
Considerar las condiciones climáticas para el diseño			
Conociendo las condiciones climáticas, diseñar, planificar y construir con la finalidad de alcanzar un grado óptimo de temperatura entre los edificios.	D	No analiza - No propone.	
Considerar el clima determinado de cada ciudad.	D	No analiza.	
Mejorar el microclima con trabajos de vegetación, mobiliario y paisajismo.	A	Incremento de arbolado. Colocación de elementos vegetales, elementos de sombra. Colocación de fuentes.	
Valoración cuantitativa (%)		33,3	
Valoración cualitativa		C	

Tabla 2.4.1. Valoración de la propuesta del proyecto del corredor peatonal Benigno Malo/Luis Cordero/Solano
Elaboración propia

PRINCIPIOS SEGÚN JAN GEHL	PROYECTO URBANO (PMEP)	
	Valoración cuantitativa (%)	Valoración cualitativa
Relación de los sentidos con la escala y las dimensiones del espacio urbano.	14	C
Agrupar o dispersar personas y acontecimientos.	28,3	C
Integrar mejor que segregar.	46,6	B
Abrir o cerrar.	0	D
Atraer o repeler.	20	C
Bordes suaves como transición entre lo público y lo privado.	18,75	C
Permitir el desarrollo de actividades humanas básicas.		
Actividades de movimiento	90	A
Actividades de permanencia	0	D
Actividades de encuentro	0	D
Considerar las condiciones climáticas para el diseño	33,3	C

La propuesta del corredor contempla un 25,9 % de los principios recomendados por Jan Gehl para mejorar la vida social en el espacio público.

Tres de los diez principios no se analizan, ni se propone ninguna intervención referida a cada uno. Seis de ellos emplean uno que otro criterio que lo favorece, y uno utiliza la mayoría de criterios y recomendaciones.

Como conclusión se puede decir que el corredor se propone únicamente como un espacio para realizar actividades de movimiento. La circulación es lo primordial en el proyecto. No se estudia alternativas para mejorar este espacio desde una perspectiva humana, en la que las personas a más de transitar, puedan interactuar entre ellas y con su entorno. No es considerado como un lugar de vivencia para los ciudadanos.

Tabla 2.4.2. Tabla resumen de la valoración de la propuesta del proyecto del corredor peatonal Benigno Malo/Luis Cordero/Solano
Elaboración propia





CAPÍTULO 3.

ANÁLISIS DE PRINCIPIOS NO CONSIDERADOS



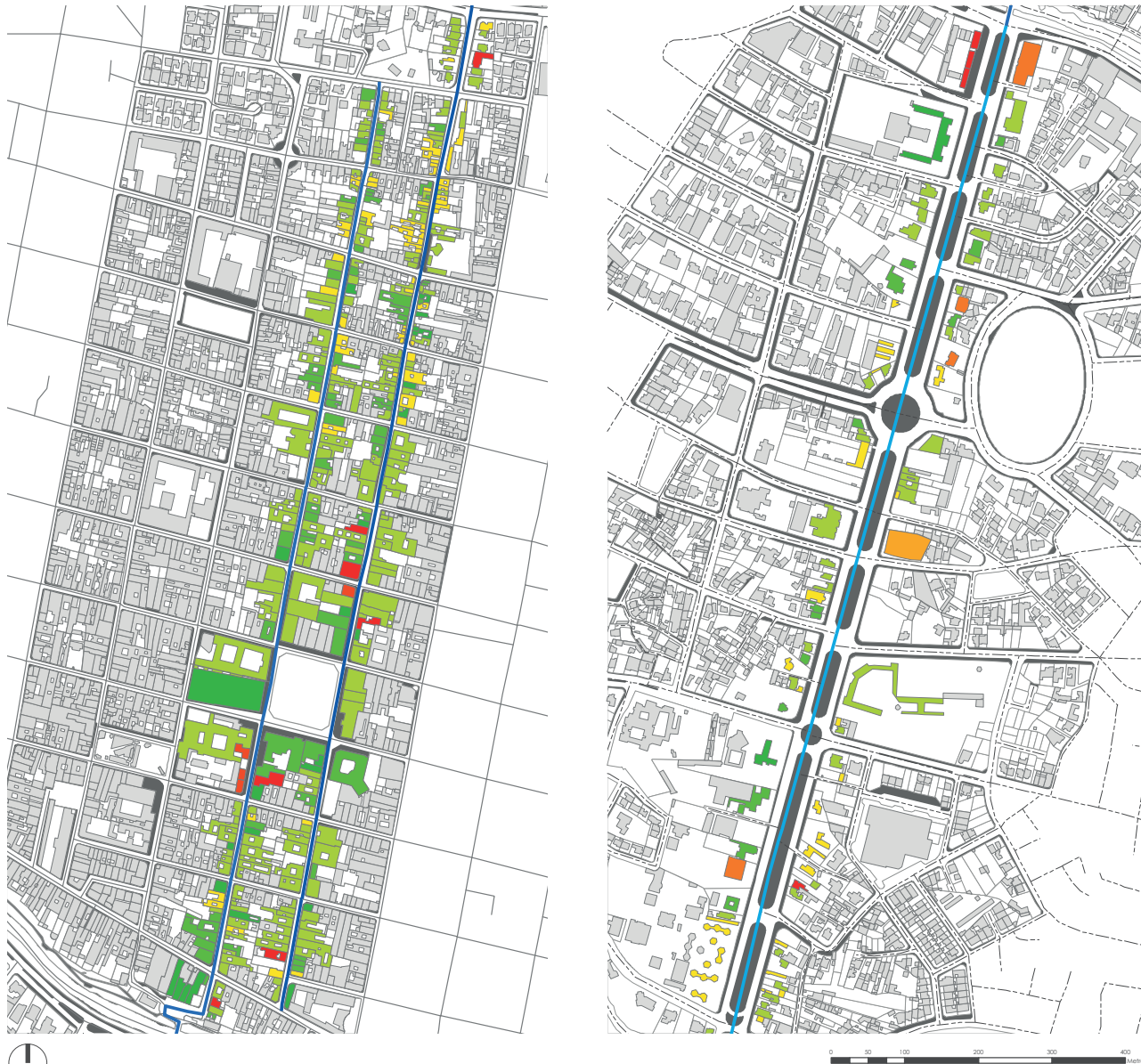
La tabla 2.4.2. resume en que medida el Plan de Movilidad y espacios públicos de Cuenca (PMEP) ha utilizado principios que sirven para impulsar la vida social entre los edificios. Para valorar su intervención, se analizó la propuesta del proyecto del corredor peatonal Benigno Malo/Luis Cordero/Solano, con el fin de conocer cuales fueron los criterios y las recomendaciones que se emplearon, referidas a cada principio que se describió en el capítulo anterior.

Existen criterios que se han considerado más que otros en la propuesta del corredor; sin embargo, la valoración en general es muy baja. En este capítulo se analizarán los principios con valoración C y D, con el objetivo de encontrar ciertas actuaciones que podrían mejorar el proyecto del corredor, desde una mirada mas humana que favorezca a quienes lo utilizarán.



3.1. Relación de los sentidos, escala y dimensión del espacio urbano

Los edificios no deben sobrepasar a una altura de 5 pisos, para que el peatón pueda ser capaz de percibir lo que pasa al interior y viceversa.



ALTURA DE EDIFICACIONES

La mayoría de edificaciones en el corredor tienen dos plantas como máximo. Esto permite que la experiencia sensorial de los peatones sea proporcional a sus dimensiones y posibilita una mejor relación entre el interior y el exterior de los edificios.

En general los tramos no sobrepasan el umbral de altura para que se desarrolle el intercambio social.

Nº DE PISOS	CANT.	%
1	94	20,4
2	243	52,8
3	76	16,5
4	27	5,9
5	11	2,4
6	4	0,9
7	4	0,9
8	1	0,2

Número de pisos

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8

- Benigno Malo
- Presidente Luis Cordero
- Fray Vicente Solano
- Aceras

Gráfico 3.1.1. Análisis de las alturas de las edificaciones
Elaboración propia

La dimensiones en los espacios urbanos no deben exceder el campo social de la visión 100m.

DIMENSIONES DEL ESPACIO URBANO

El corredor posee dos plaza en todo su recorrido: la plaza central, que es el parque Calderón, y la plaza Santa Ana. Ambas con dimensiones menores a 100m, lo cual permite tener un campo social de la visión correcto en ellas.

La mayoría de tramos del recorrido en el centro histórico se encuentran dentro del rango de distancia asequible (100m) para poder distinguir movimientos, gestos corporales, circunstancias que se desarrollan en las puertas y ventanas. En la Avenida Solano sucede lo contrario, gran parte de ellos supera este límite, por lo que se debe trabajar para que esta distancia sea percibida como menor.



A. Plaza Santa Ana

B. Parque Calderón

Distancias de tramo

- < 100m.
- > 100m. < 115m.
- > 115m. < 130m.
- > 130m.
- Aceras

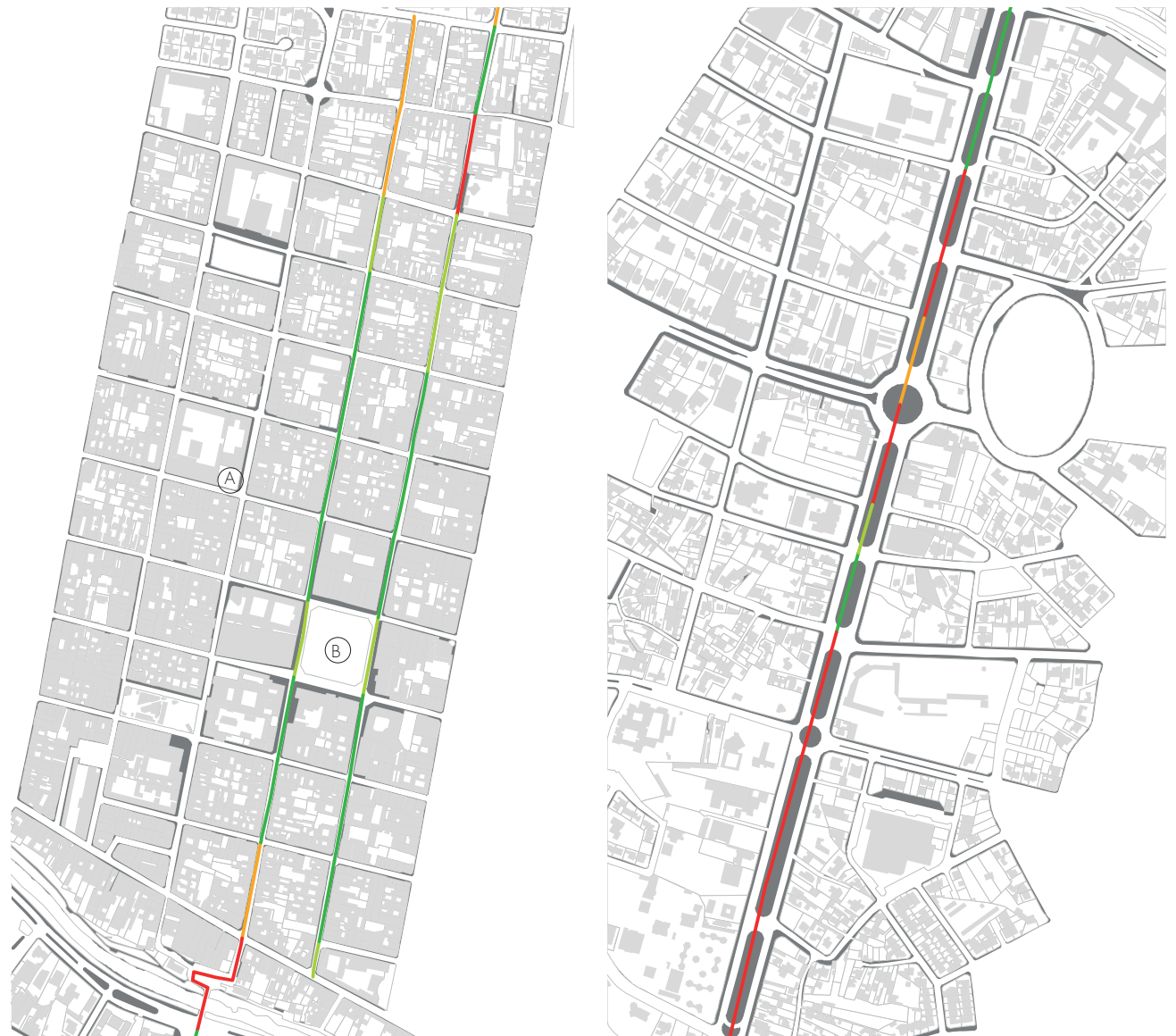
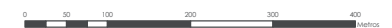
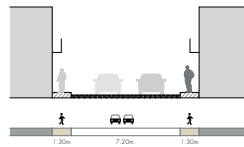


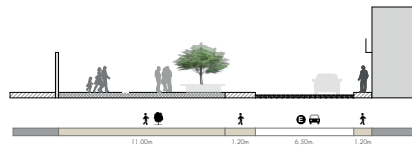
Gráfico 3.1.2. Análisis de las dimensiones del espacio urbano
Elaboración propia



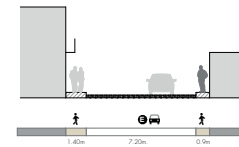
Los aromas pueden percibirse a 2 o 3m. El oído permite mantener conversaciones a máx. 7m. La velocidad entre los 5km/h y los 20 km/h. proporciona un buen contacto sensorial entre la gente y el entorno físico.



Sección A - A

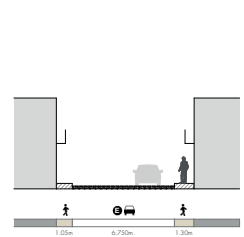


Sección B - B

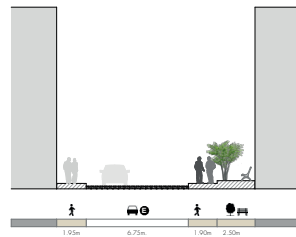


Sección C - C

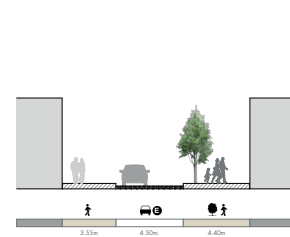
Calle Benigno Malo



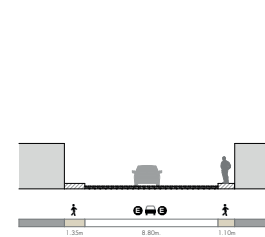
Sección D - D



Sección E - E



Sección F - F

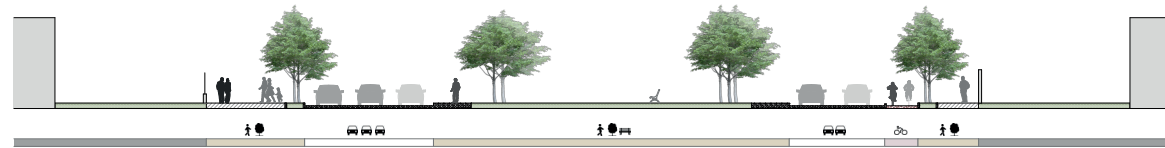


Sección G - G

Calle Luis Cordero



Sección H - H



Sección I - I

Avenida Solano

DIMENSIONES DEL ESPACIO URBANO

A pesar de que la altura de las edificaciones en el centro histórico aporte una escala adecuada para los peatones, el ancho de las aceras permite darse cuenta el protagonismo vehicular que existe. Aunque el espacio entre edificios sea pequeño y pueda propiciar actividades sensoriales, tales como percibir olores, apreciar detalles visualmente, o poder intercambiar mensajes o mantener conversaciones entre los peatones; la presencia y la importancia del viario con el automóvil imposibilita que estas se lleven a cabo.

En la Av. Solano es otro escenario. Las dimensiones para los peatones son mayores, al igual que para el tránsito vehicular. La sensación de pequeño no existe, en este trayecto es más difícil que los sentidos entren en juego. No existen detalles visuales porque es más difícil percibirlos y el intercambio de mensajes entre una acera y otra no es posible. Las distancias mayores en este tramo dificulta las impresiones sensoriales.

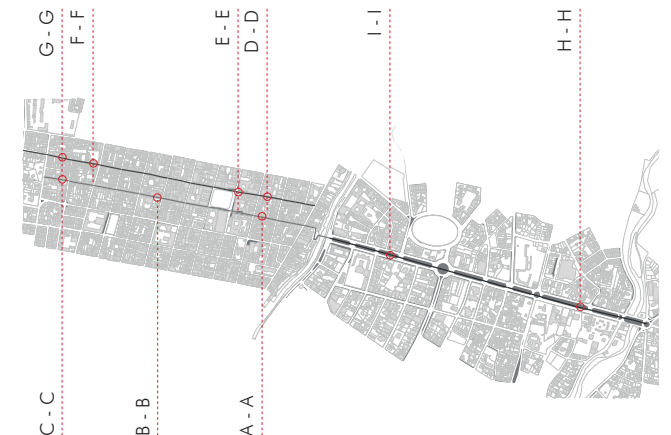
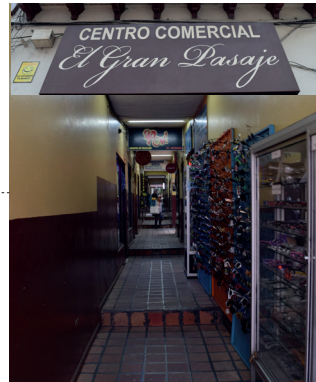


Gráfico 3.1.3. Análisis de las dimensiones del espacio urbano
Elaboración propia



3.2. Abrir o cerrar

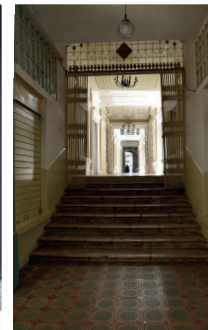
No encerrar personas y actividades en espacios interiores de los edificios.



El "Gran Pasaje"



Pasaje Hortensia Mata



Patios interiores - nuevos usos



Restaurante Santa Lucía

ZONIFICACIÓN DE ESPACIOS INTERNOS

En la calle Benigno Malo y Luis Cordero existen edificaciones en las cuales, en su interior, se desarrollan diferentes tipos de actividades que atraen a personas. El número no es muy alto, sin embargo, nos muestra con claridad lo que le hace falta a las calles.

Estos espacios públicos al interior tienen mucha acogida, ya que son pequeños espacios con calidad sensorial que proporciona menor nivel de ruido, mayor intimidad, menor contaminación y ausencia de olores desagradables del smog.

Muchas veces esta privatización del espacio público es muy utilizada por restaurantes, cafeterías, tiendas de ropa y oficinas.

Algunos de estos espacios internos que antes eran patios de las viviendas, hoy en día se han convertido en garages públicos; lo cual incentiva a que la gente use el vehículo privado cuando el centro histórico sea su lugar de destino.

Zonas cerradas

- Galería
- Garaje
- Pasaje

Gráfico 3.2.1. Zonificación de edificaciones con espacios públicos internos
Elaboración propia



3.3. Bordes suaves como transición entre público y privado

Considerar la orientación y cantidad de accesos hacia y desde el espacio público, cuanto mayor sea el número mejor.



CANTIDAD DE ACCESOS



Ejemplo de fachadas con varios accesos en el centro histórico.



Ejemplo de fachadas largas con pocos accesos.

	LONGITUD	Nº ACCESOS
Calle Benigno Malo	1.337,5 m.	367
Calle Luis Cordero	1431,0 m.	406
Avenida Solano	1479,5 m.	127

Número de accesos orientados al corredor por edificación.

0	3
1	4
2	5

Gráfico 3.3.1. Cantidad de accesos en el corredor
Elaboración propia

Las plantas bajas de las edificaciones deben ser abiertas y activas. Resulta mas atractivo si la gente que se encuentra en el exterior puede relacionarse física y psicológicamente con la del interior y viceversa.

FACHADAS ACTIVAS VS. PASIVAS



Ejemplo de fachadas abiertas y activas.



Ejemplo de fachadas pasivas en las que no se realiza ninguna actividad.

	SI		NO	
	CANT.	%	CANT.	%
Corredor Peatonal	271	59	190	41
Calle Benigno Malo	105	22,86	64	13,81
Calle Luis Cordero	130	28,30	66	14,24
Avenida Solano	36	7,84	60	12,95

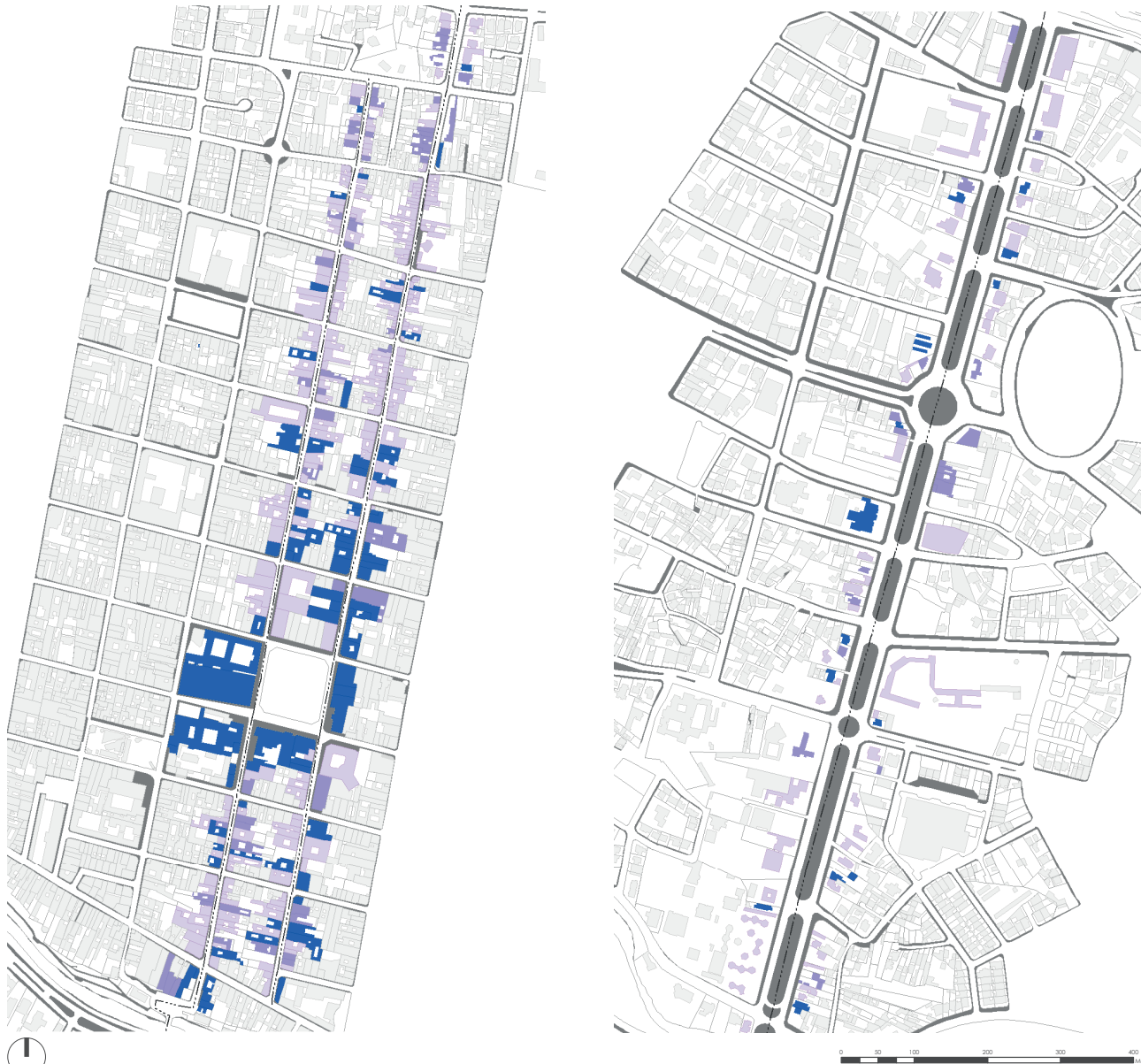
Fachadas activas.

- NO
- SI

Gráfico 3.3.2. Fachadas activas y pasivas en el corredor
Elaboración propia



La configuración de las fachadas mejora la experiencia de quienes circulan a pie (retranqueos, columnas, ritmo, materiales, color, ornamentación).



CONFIGURACIÓN DE FACHADAS - RITMO



Ritmo vertical en fachadas.



Ritmo horizontal en fachadas.

Fachadas sin Ritmo.

RITMO	CANT.	%
Horizontal	276	59,87
Vertical	101	21,909
Ninguno	84	18,221

Ritmo en Fachadas.

- Horizontal
- Ninguno
- Vertical

Gráfico 3.3.3. Configuración de fachadas (Ritmo)
Elaboración propia

La configuración de las fachadas mejora la experiencia de quienes circulan a pie (retranqueos, columnas, ritmo, materiales, color, ornamentación).

CONFIGURACIÓN DE FACHADAS - DETALLES



A. Material, Color, Ornamento

B. Color, Material



C. Diferencia de colores

C. Materiales

D. Sin detalles

INTENSIDAD DE DETALLE	CANT.	%
A (Mayor)	81	17,65
B	124	27,02
C	164	35,73
D (Menor)	90	19,61

Intensidad de detalle.

- A
- B
- C
- D

Gráfico 3.3.4. Configuración de fachadas (Detalles)
Elaboración propia



Facilidad de acceso al entrar y salir.



ACCESIBILIDAD



Fácil accesibilidad.



Barreras de accesibilidad.

	CANT.	%
Fachadas que no tienen barreras	150	34,48
Fachadas de accesos con y sin problemas	58	13,33
Fachadas que sí tienen barreras	227	52,18

Accesibilidad.

- NO
- Fachadas de accesos con y sin problemas
- SI

Gráfico 3.3.5. Accesibilidad en el corredor
Elaboración propia

DIVERSIDAD Y MEZCLA DE USOS



Diversidad de usos en planta baja.



Uso residencial.

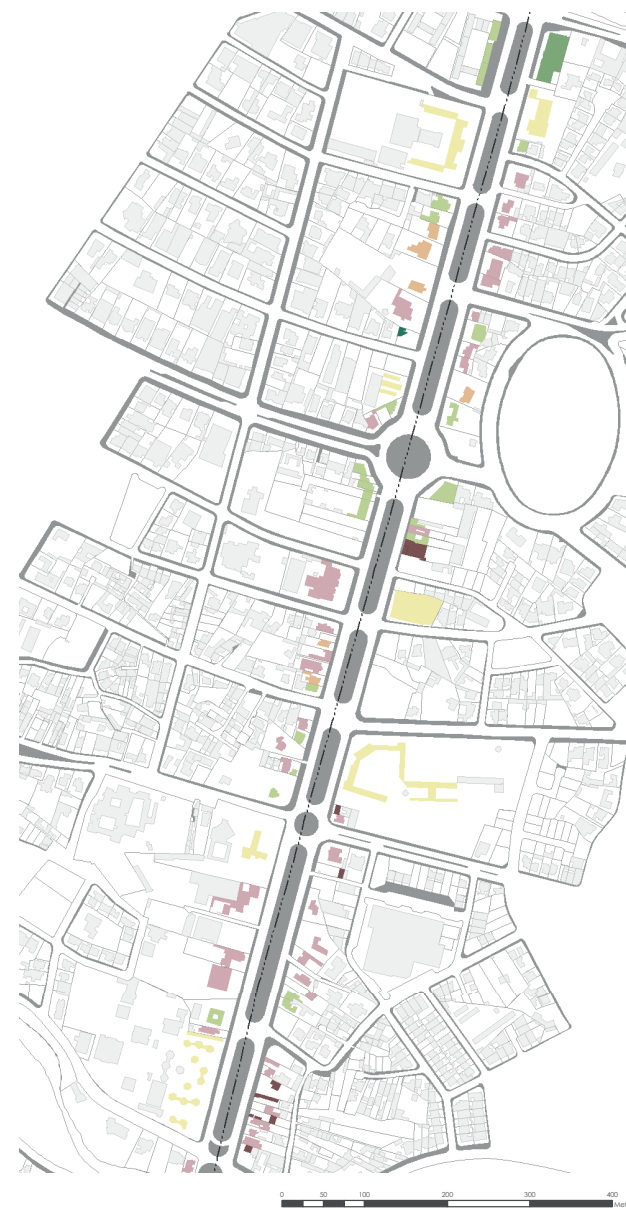
Usos.

- Equipamiento
- Gasolinera
- Banco
- Comercio varios
- Oficina
- Oficina administrativa
- Residencial
- Sin uso

Gráfico 3.3.6. Diversidad y mezcla de usos
Elaboración propia



Deben albergar diversidad de usos, con la finalidad de aportar experiencias variadas.



ZONAS DELANTERAS DE TRANSICIÓN



Zonas de transición en la calle Benigno Malo y Luis Cordero



Zonas de transición en la Av. Solano

BORDES PROTEGIDOS



Gráfico 3.3.7. Imágenes de ejemplo. Zonas de transición y bordes protegidos
Elaboración propia



Análisis página 92.

REFLEXIONES

El análisis de los diferentes criterios de borde en el corredor peatonal demuestran que las fachadas del centro histórico contribuyen más a la vida social entre los edificios que la Avenida Solano. Los criterios se cumplen de mejor manera conforme la cercanía de las edificaciones a la plaza central. Es evidente que cuando la ciudad empezó a desarrollarse, esta fue pensada de diferente manera de la que hoy esta siendo construida.

La percepción de las calles, fachadas y plantas bajas del centro histórico sufrieron diversos cambios cuando apareció el automóvil en la ciudad. Aunque la configuración espacial de los bordes en su mayoría sea la correcta, esta viene siendo tergiversada por la importancia del vehículo en el viario. El automóvil a más de ocupar el espacio que podría ser utilizado en bien de los peatones y del desarrollo de la vida urbana, ha cambiado la sensación espacial y sensorial que existía.

En la Avenida Solano, los bordes tienen una importante misión para mejorar la calidad del corredor peatonal. Los espacios son mucho más grandes y estos elementos de límite entre el espacio público y privado, son estratégicos para incentivar a que la gente a más de circular por el, pueda detenerse a permanecer en el espacio público propiciando nuevas actividades, que permitan que el trayecto sea más atractivo y vivido.

A partir del análisis se ha obtenido algunos datos:

- En referencia a la página 92: El tramo del centro histórico (Calle Benigno Malo y Luis Cordero) tiene aproximadamente cada 3.5m de longitud un pun-

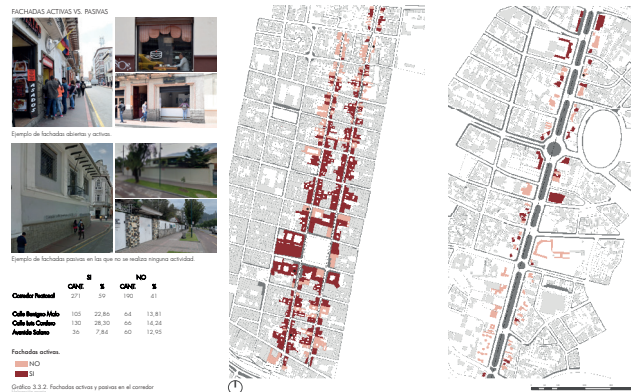
to de intercambio entre el espacio público y privado. Al existir mayor cantidad de accesos hay más cosas que hacer, y por tanto, la posibilidad de que haya un mayor número de peatones aumenta. A su vez la presencia de estas personas permite que puedan llevarse a cabo más actividades en la calle, y por consiguiente, la vida urbana tiene lugar.

En la Avenida Solano la distancia promedio a la cual existe un acceso es de 11.50m. Esto hace que el trayecto sea menos interesante y que exista menor número de personas y de actividades en la calle.

- En referencia a la página 93: A más de conocer el número de accesos del corredor es importante saber si las edificaciones atribuyen, o no, características para que se desarrollen actividades que relacionen el interior con el exterior.

El 59% del total de las edificaciones orientadas al corredor poseen fachadas activas, que favorecen a un intercambio. De ese porcentaje, la Avenida Solano es el tramo que menor fachadas activas y abiertas posee. Es el único trayecto que posee mayor cantidad de fachadas pasivas que activas.

Los tramos del centro histórico conforme se alejan de la plaza central, en dirección norte, disminuyen notablemente la cantidad de piezas que vincula el exterior con el interior. Pero ambas poseen una mayor cantidad de fachadas activas que pasivas.



Análisis página 93.



- En referencia a la página 94 - 95: La configuración de las fachadas es fundamental para incentivar a los peatones a transitar por el corredor. Además en ocasiones conforman espacios en los cuales pueden llevarse a cabo actividades de permanencia y encuentro. Es más estimulante fachadas con ritmos verticales, con detalles, con diferentes materiales y colores, etc.

Las edificaciones del corredor peatonal en su mayoría poseen un ritmo horizontal, muchas veces determinado por una diferencia de colores o materiales.

En el Centro Histórico a pesar de que el ritmo horizontal sea el más utilizado en las fachadas, la cantidad de accesos y vanos marcan también un ritmo vertical en el tramo total. Esto hace que el recorrido se vuelva más interesante para caminar y detenerse. En la Avenida Solano pasa lo contrario, al poseer pocos accesos y ser la mayoría fachadas horizontales, las superficies se tornan largas y aburridas, lo cual desalienta a su uso.

La intensidad de detalle en las fachadas no es el factor más favorable de los bordes. El detalle de gran número de edificaciones en el corredor es el cambio de color o material. Muy pocas edificaciones presentan detalles de ornamentación y la mayoría de ellas se encuentran ubicadas cerca de la plaza central. Sin embargo, la combinación de estas diversas características de material, color y ornamentación en cada construcción, atribuyen una buena calidad a cada tramo del recorrido, sobre todo en el Centro Histórico, que presenta una

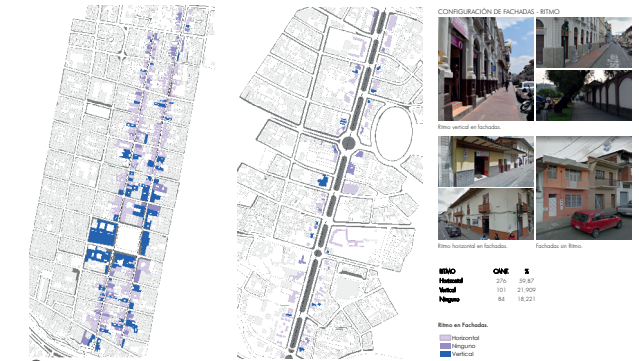
mezcla de intensidades de detalles que podrían equilibrar unos a otros en un contexto general.

- En referencia a la página 97: A más de todos los factores analizados anteriormente, la mezcla y diversidad de usos en planta baja es significativo para mejorar la calidad del espacio público desde la perspectiva de borde. El hecho de que existan diferentes usos implica que hay diferentes razones que motivan a que las personas transiten y usen el corredor. Además permite que sean diferentes los grupos de personas que se encuentran; y por tanto, las experiencias pueden ser variadas y más interesantes.

El tramo del centro histórico en un gran porcentaje está destinado a usos comerciales de diferentes tipos, por lo que es muy concurrido por distintos grupos de personas que pueden motivar al desarrollo de varias actividades. En la Avenida Solano el uso residencial de la mayoría de los edificios, junto con las amplias distancias y largas fachadas, hacen de este tramo un recorrido en el que hay específicos destinos y determinados grupos de personas; y por tanto, existe una menor afluencia de gente y actividades.

En las calles Benigno Malo y Luis Cordero existen también otros usos en planta baja: dotacionales, culturales, educativos, religiosos, administrativos y de gestión, pero en menor cantidad que el comercial.

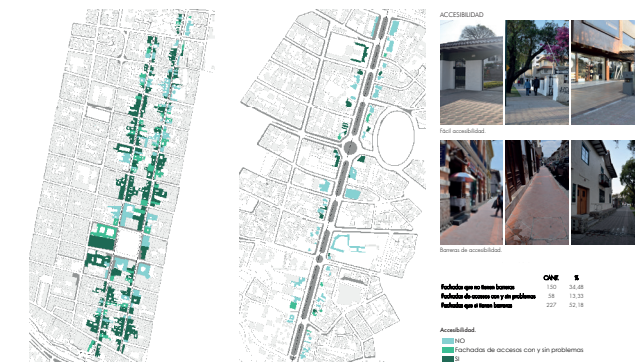
En la Avenida Solano existen pocas plantas bajas destinadas a otros usos diferentes al de residen-



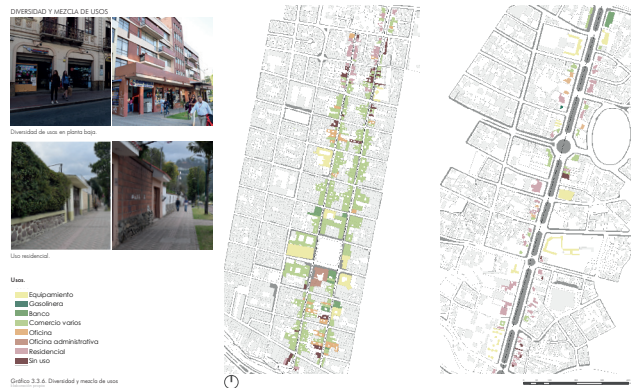
Análisis página 94.



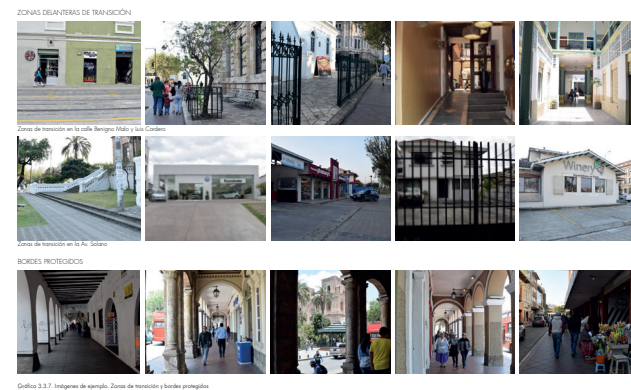
Análisis página 95.



Análisis página 96.



Análisis página 97.



Análisis página 98.

cial. Existen algunos equipamientos de carácter educativo y de salud; pocos negocios y oficinas.

- En referencia a la página 96: La accesibilidad no debería ser un obstáculo entre el interior y el exterior, pero la mayoría de edificaciones en el corredor presentan barreras físicas. En la zona histórica se encuentran concentradas las que presentan algún impedimento para que se realice esta transición entre lo público y lo privado. En la zona del Ejido en cambio es fácil cruzar, entrar y salir este límite.
- En referencia a la página 98: La configuración del espacio de transición entre lo público y lo privado es fundamental para que se realicen actividades en el exterior.

En la mayoría de las edificaciones del corredor en el centro histórico, al ser de carácter comercial, el espacio de transición de lo público con lo privado es prácticamente el umbral de acceso. Son los vanos y el grado de permeabilidad en las fachadas lo que permite relacionar estos dos mundos. Existen muy pocos espacios en los que las construcciones permiten que las aceras se ensanchen y formen espacios de transición, que contribuyan al desarrollo de actividades que requieren mayor cantidad de tiempo de estancia. Hay edificios en los cuales este espacio aporta aún menos a esta relación y son aquellas que vinculan los dos ámbitos a través de un pasillo que es conocido como “zaguan”.

En la Avenida Solano en la mayoría de casos el espacio de transición entre lo público y lo privado

es el destinado para estacionar los vehículos. Esto empobrece completamente el vínculo, ya que en esos espacios no pueden llevarse a cabo actividades en las que el ser humano pueda interactuar con otros.

La protección contra condiciones climáticas y la sensación de cobijo en los espacios de borde es otro factor que algunas de las edificaciones en el tramo del Centro histórico poseen. Esta característica influye mucho en el tiempo de estancia de las personas en el exterior.





3.4. Actividades de permanencia y de encuentro

Buenos lugares donde esperar y apoyarse. Dos tipos de asientos en los espacios públicos: principales y secundarios. Lugares de estancia con microclima agradable, espalda protegida, vistas interesantes, bajo nivel de ruido y ausencia de polución.



A) Plaza Santa Ana - Mobiliario de carácter secundario.



B) Parque Calderón - Mobiliario de carácter primario y secundario.



C) Zona exterior de la corte de Justicia - Mobiliario de carácter primario.



ZONAS DE PERMANENCIA Y ENCUENTRO



Fachadas planas - No propician a que la gente se detenga.



Fachadas irregulares - Mobiliario de carácter secundario.



- Fachadas planas
- Fachadas irregulares
- Aceras
- Zonas de mobiliario
- Benigno Malo
- Fray Vicente Solano
- Presidente Luis Cordero

Gráfico 3.4.1. Actividades de permanencia y encuentro
Elaboración propia

La ubicación y el diseño del mobiliario urbano debe propiciar conversaciones e interacción entre la gente. La intensidad de ruido debe ser menor a 60 dB para entablar conversaciones.

ZONAS DE PERMANENCIA Y ENCUENTRO



D) Mediana de la Avenida Solano.



Ubicación del mobiliario.

- Fachadas planas
- Fachadas irregulares
- Aceras
- Zonas de mobiliario
- Benigno Malo
- Fray Vicente Solano
- Presidente Luis Cordero

Gráfico 3.4.2. Actividades de permanencia y encuentro
Elaboración propia



Fachadas planas - No propician a que la gente se detenga.



Elementos del espacio - Mobiliario de carácter secundario.



Fachadas irregulares - Mobiliario de carácter secundario.

ESTUDIO DE RUIDO

Las actividades de encuentro se realizan con mayor facilidad e intensidad cuando el nivel de ruido es el adecuado y cuando los espacios son pequeños y más íntimos. Los únicos espacios en el corredor que permiten una mayor conexión entre las personas son los espacios interiores del parque Calderón y los bordes protegidos de las edificaciones. Estos de alguna manera poseen barreras físicas contra la intensidad de ruido, que en el corredor supera los 60 db (límite para lograr entablar conversaciones en el exterior).

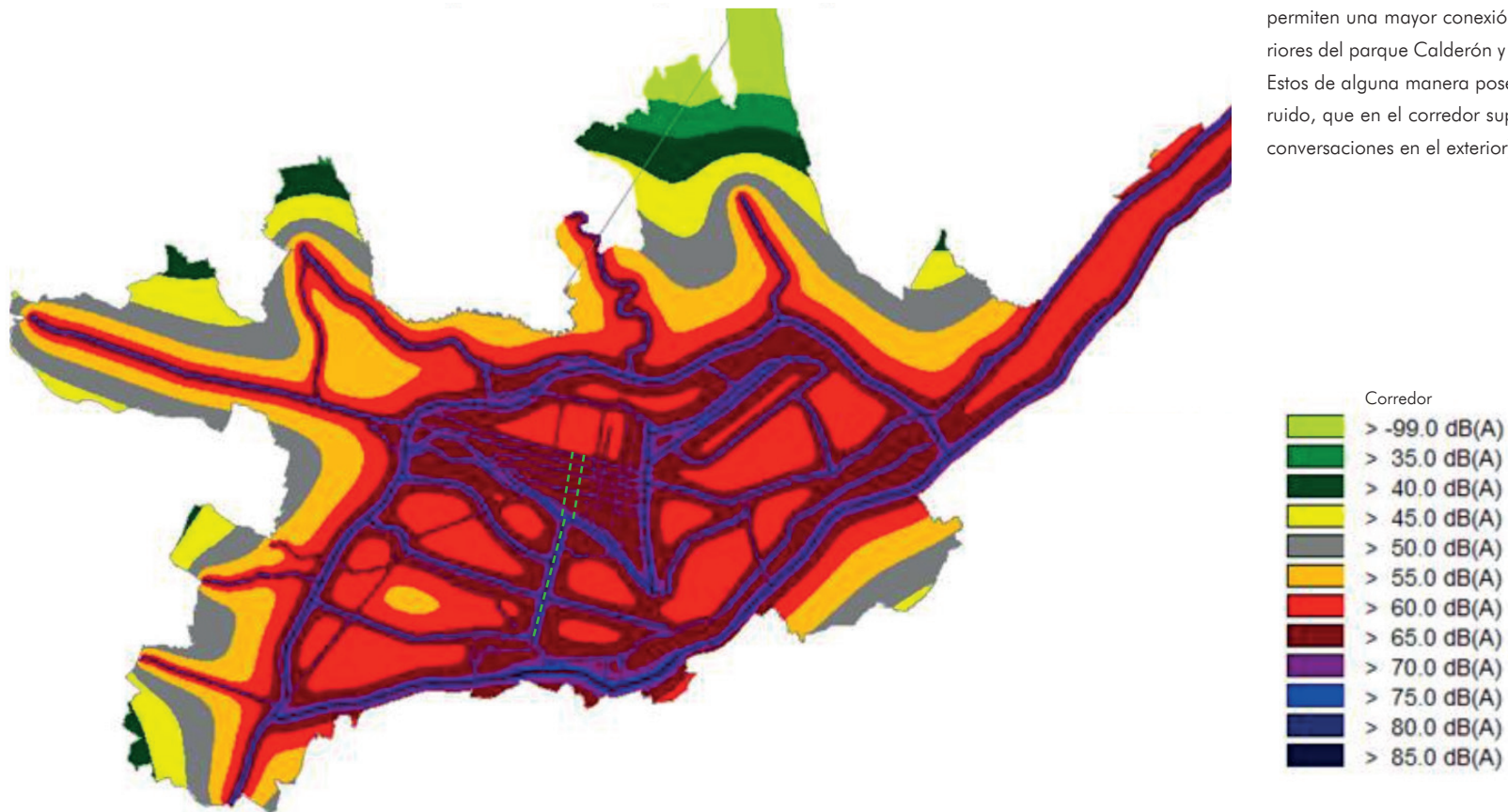


Gráfico 3.4.3. Estudio de la intensidad de Ruido en Cuenca
Elaboración por el equipo técnico del IERSE -UDA - 2014

REFLEXIONES

En el corredor existen muy pocos puntos con mobiliario que incentiven a los peatones a sentarse y permanecer en el espacio. Los cuatro puntos que poseen mobiliario de carácter primario son: la plaza central, la plaza Santa Ana, el espacio exterior de la corte de justicia y la mediana de la Av. Solano.

El mobiliario de la plaza Santa Ana es muy utilizado por la gente, a pesar de que no reúna todas las características de comodidad que debe tener uno de carácter primario. Su configuración y forma permite entablar conversaciones favoreciendo la interacción y el contacto entre varias personas.

Las sillas del parque Calderón tienen diversos diseños y siempre están utilizadas por la gente, su ubicación posee vistas agradables mientras las espaldas están protegidas. Desde la mayoría de ellas se puede tener un control visual completo del entorno, en un lugar fresco gracias a la vegetación que forma parte del parque. El parque posee diferentes grados de privacidad por lo que su mobiliario cumple con diferentes funciones; las ubicadas en el perímetro, se utilizan para contemplar las edificaciones importantes que se encuentran a su alrededor; las ubicadas en el interior, en pequeños espacios rodeados de vegetación, son más íntimas y propician conversaciones y una interacción más personal. Las bancas exteriores de la corte de justicia están en muy mal estado, ya que al permanecer en la intemperie y ser de madera es difícil su conservación. La vegetación mediana que se encuentra junto a ellas no produce sombra, pero bien actúa como una barrera visual entre la calle y la zona de estancia. Las espaldas de quien las utiliza están protegidas por la edifi-

cación, pero al ser un espacio que no posee mucha calidad, son poco utilizadas. Esta pequeña zona de estancia posee además una diferencia de nivel con respecto a la acera, lo que le hace ser aún más, un espacio aislado que no invita a que la gente descanse en él.

Las sillas ubicadas en la mediana de la Av. Solano se encuentran en buen estado pero casi nunca son utilizadas. Son piezas que aparecen desoladas, que no se integran con la vegetación y tampoco tienen intención de generar visuales agradables. Este espacio, configurado a manera de isla, se encuentra rodeado de vehículos que hacen que el nivel de ruido sea bastante alto, y que las visuales desde este lugar sean muy pobres. El escenario que se tiene desde este mobiliario es el tráfico vehicular como protagonista. La mediana tiene vegetación pero el mobiliario siempre está desolado. La ubicación es al azar.

En cuanto al mobiliario secundario en el corredor, existen diferentes elementos en los que se puede descansar espontáneamente. En el caso del centro histórico son sus fachadas las que facilitan el desarrollo de esta actividad. En la Av. Solano son diferentes los elementos secundarios usados para apoyarse o permanecer un tiempo determinado, estos son: bolardos, piedras, postes, gradas, cerramientos, etc. Si bien es bueno que existan varias alternativas para poder permanecer en el espacio público, el uso de elementos poco cómodos podría ser un indicador de la falta de mobiliario que existe en el corredor.

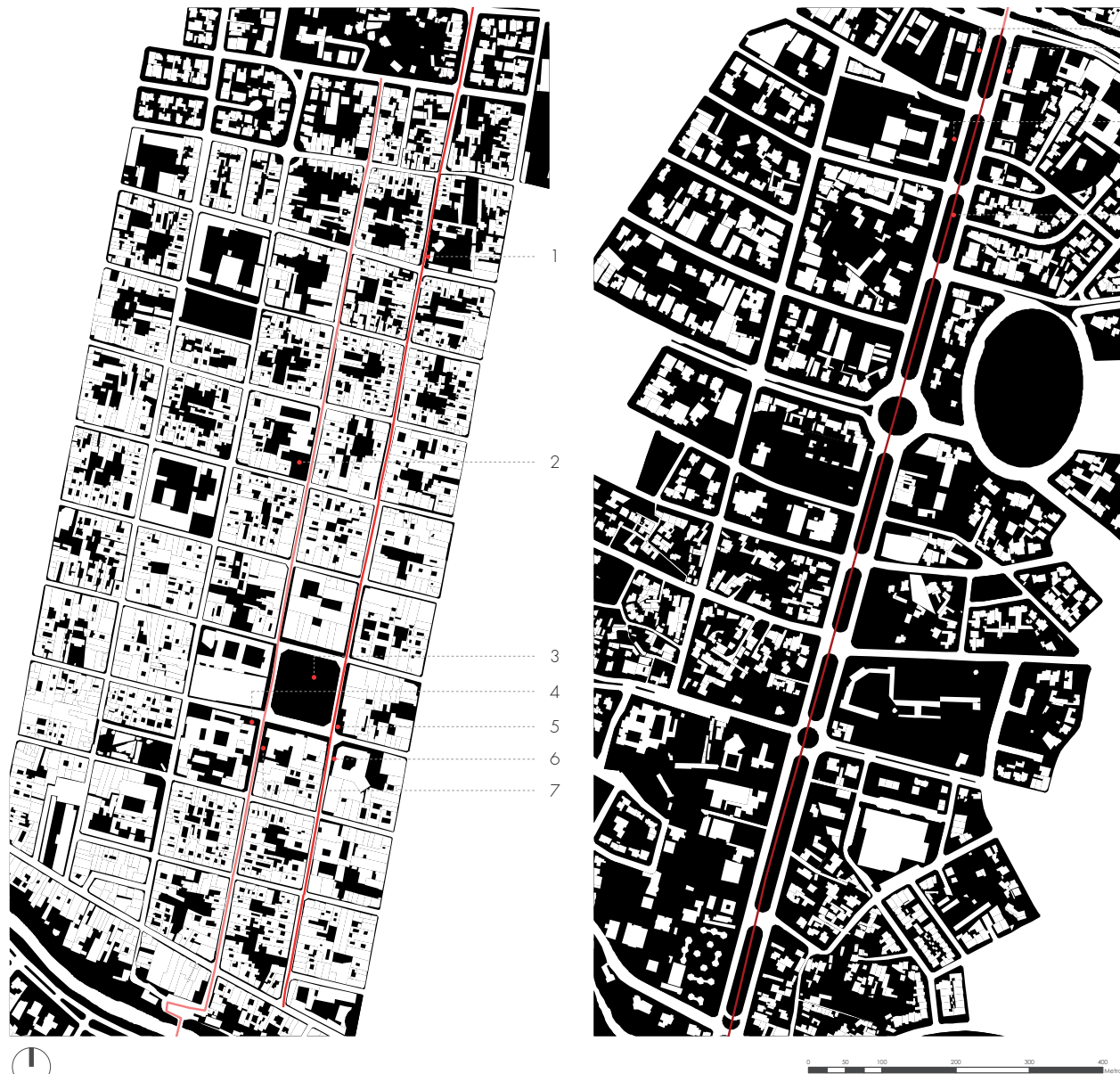
Para que se den situaciones de encuentro, la escala espacial de las secciones del corredor también influye. Al ser angosta la sección del centro histórico, la posibilidad de encuentros aumenta, ya que la gente que camina en espacios pequeños experimenta más sus sentidos.



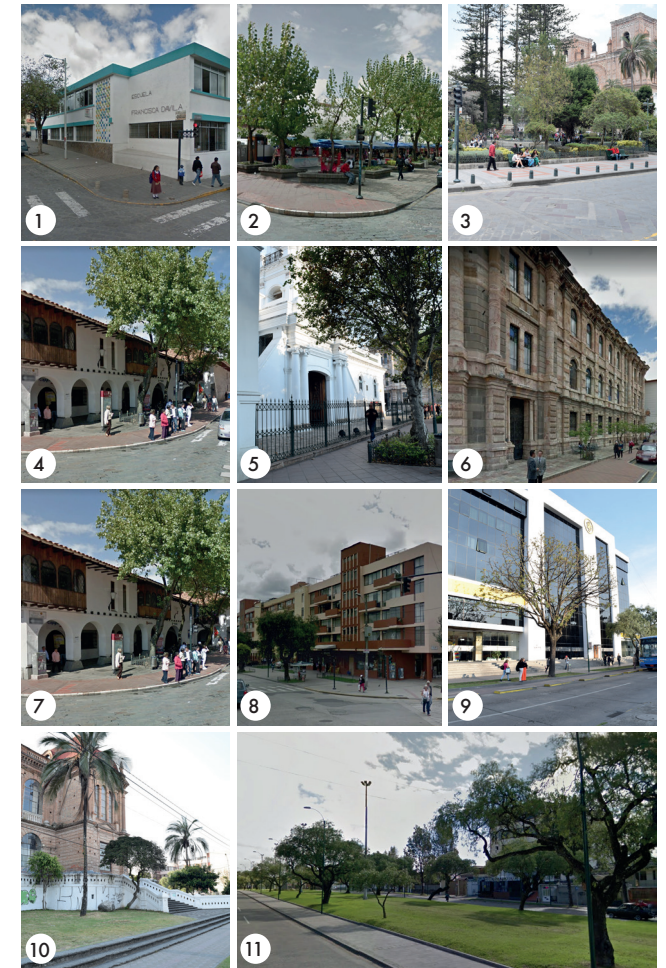


3.5. Agrupar personas y acontecimientos

El espacio público agrupa personas y actividades. Que las edificaciones no estén ubicadas a grandes distancias unas con otras y que los espacios sean pequeños.



ESPACIO EXTERIOR - PUNTOS DE ENSANCHE



- Benigno Malo
- Av. Fray Vicente Solano
- Presidente Luis Cordero
- Superficie vacía
- Construcciones en planta baja

Gráfico 3.5.1. Espacio exterior vs. construido
Elaboración propia

Fachadas angostas para agrupar a personas y actividades.

ANCHOS DE FACHADA



Fachadas angostas



Cerramientos longitudinales

	CANT.	%
Menor a 5m.	16	3,47
Entre 5m. - 10m.	153	33,19
Entre 10m. -20m.	191	41,43
Entre 20m. - 30m.	52	11,28
Mayor a 30m.	49	10,63

- Benigno Malo
- Fray Vicente Solano
- Presidente Luis Cordero
- Menor a 5m.
- Entre 5m. - 10m.
- Entre 15m. - 20m.
- Entre 20m. - 30m.
- Mayor a 30m.



Gráfico 3.5.2. Análisis del ancho de las fachadas en el corredor
Elaboración propia



REFLEXIONES

supera los treinta metros.

El espacio público es en sí, el elemento que reúne personas y acontecimientos. Y aunque la calle forma parte esencial de este criterio, enriquece mucho el hecho de que existan cada cierta distancia pequeñas plazas o lugares de estancia; ya que así, no solo se lograría agrupar un número determinado de personas, sino también que estas permanezcan la mayor cantidad de tiempo en el.

En referencia a la página 94: Los gráficos muestran que tan compacto es el Centro Histórico en comparación a la Avenida Solano y que cantidad de espacio público existe en ambos tramos. Las grandes superficies vacías en la Avenida son zonas privatizadas y limitadas por cerramientos de las residencias, a excepción de la amplia mediana que se encuentra en el viario.

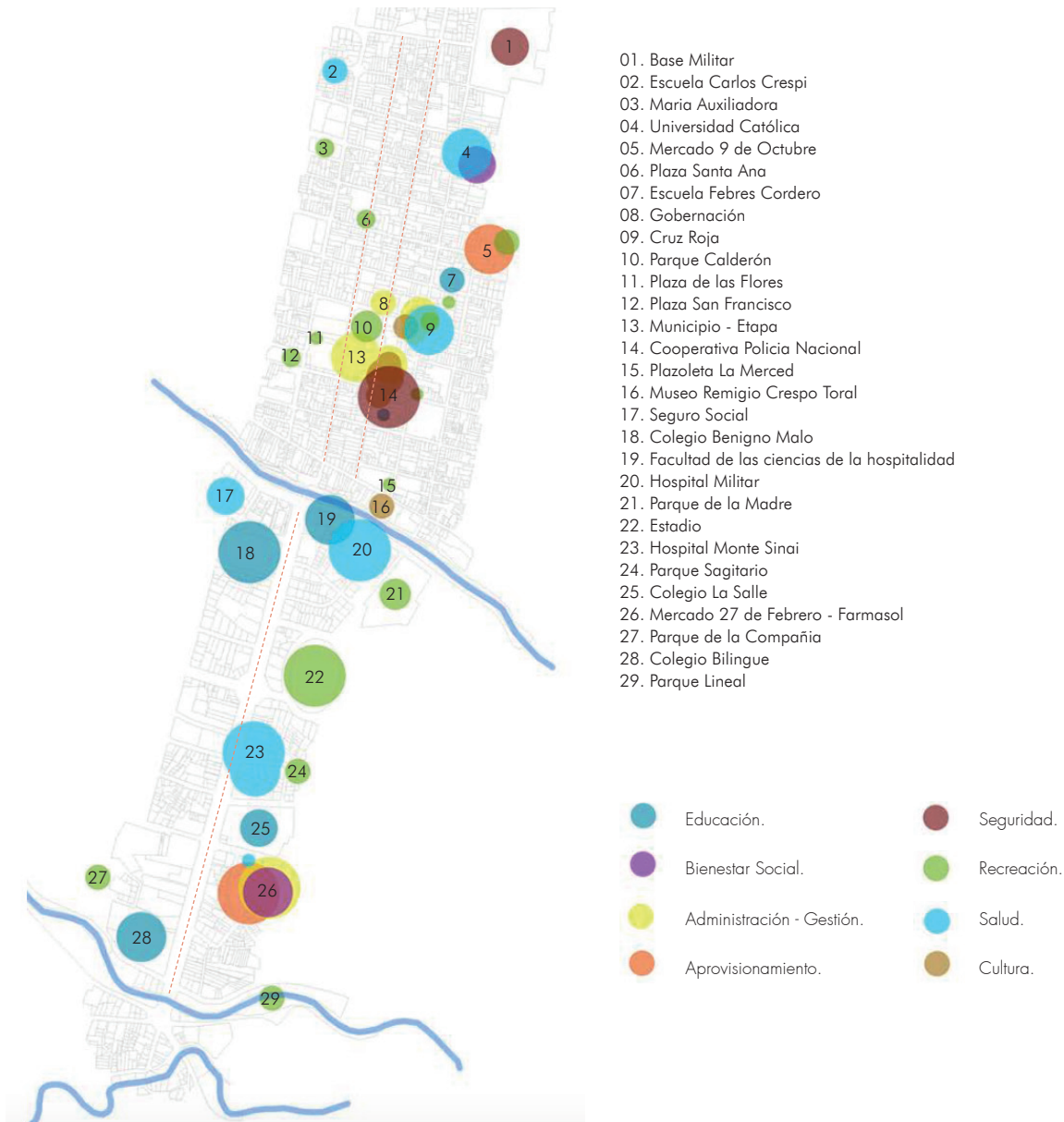
Existen once espacios que están articulados por el corredor, de los cuales, dos son plazas como tal y el resto son pequeños ensanches en acera que forman lugares de transición y conexión entre la calle y la edificación. Siete de ellos se encuentran en el Centro histórico y cuatro en la Avenida Solano.

En referencia a la página 95: Las fachadas angostas agrupan personas y acontecimientos en la calle. En el corredor existe un 41% de edificaciones entre 10 a 20 metros de frente, y en casi igual cantidad (33%) entre los 5 y 10 metros. Es evidente que en la calle Benigno Malo y Luis Cordero la mayoría de edificaciones no superan los veinte metros de frente a excepción de los centros administrativos y de gestión que se encuentran alrededor de la plaza central. En el Ejido el rango del ancho de las fachadas está sobre los veinte metros, la mayoría en sí



3.6. Integrar mejor que segregar

Usar grandes funciones para incorporar a otras que la complementen. Mezclar actividades y funciones integrando diversas categorías de personas en los espacios públicos. Utilizar equipamientos como atractores.



INTEGRAR PERSONAS CON DIVERSIDAD DE USOS

La metodología para trazar la red principal de corredores peatonales en la ciudad, se basó primero en la identificación de los centros a tractores como puntos de destino. Estos fueron los indicadores que permitieron determinar cuáles son las calles con mayor flujo peatonal que formaran parte de la red. Por tanto, se podría decir que la diversidad de usos del corredor está completamente justificada porque fue a partir de este criterio que surgió su trazado.

A lo largo del corredor existen equipamientos de diferentes tipos pero su cantidad disminuye en el extremo Norte. La diversidad de usos es muy importante para poder integrar diferentes grupos de personas. En el tramo del centro histórico, con la variedad que existe, será fácil encontrarse con personas de diferentes profesiones, como: abogados que van a la corte, o arquitectos e ingenieros que se dirigen al municipio, o médicos que visitan los hospitales; también habrá personas que simplemente van de compras o están en su tiempo libre o que van a trabajar. La presencia de escuelas e iglesias admiten un intercambio entre personas mayores de edad que generalmente asiste a lugares religiosos y los jóvenes y niños que asisten a las clases. Esta integración de diversos grupos de personas es interesante porque enriquece al espacio público, proporcionando varias posibilidades de encuentro y diferentes actividades.

En la Avenida Solano las combinaciones no son tan variadas, ya que en este tramo los equipamientos están más alejados unos de otros y en el trayecto las edificaciones no tienen diversos usos que atraigan a diferentes grupos de personas, por el contrario, hay muchas piezas pasivas en las que no se realiza ninguna actividad hacia la calle. Es esta zona podrían encontrarse los jóvenes y niños que asisten a las escuelas con las personas que tienen sus viviendas por ahí, claro siempre y cuando no siempre utilicen el vehículo al salir.

Gráfico 3.6.1. Zonificación de equipamientos cercanos al corredor
Elaboración propia

Para poder integrar diferentes grupos de personas siempre se debe tener en cuenta aquellos que son mas vulnerables. El corredor posee algunos limites que dificultan la mezcla de estos diferentes grupos de personas, y son:

- De accesibilidad: por ejemplo en los cruces peatonales en las esquinas, no todos tienen un correcto tratamiento podo táctil ni de desnivel para discapacitados o personas mayores.
- De seguridad: falta de iluminación en los tramos del centro histórico.

Como límite físico que obstaculiza la integración de actividades en el corredor son también los cerramientos continuos, aburridos y no permeables que se encuentran en las zonas de borde.



Iluminación nocturna del corredor

- Intersección con plataforma única
- Esquinas a nivel de la calzada
- Esquinas con rampas
- Barreras visuales



Que no existan limites entre las diferentes funciones y grupos de personas.



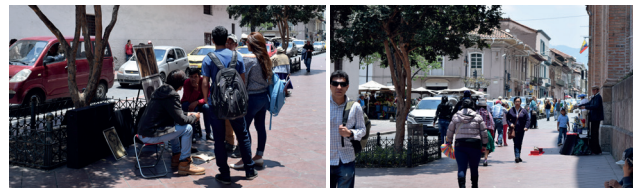
Gráfico 3.6.2. Limitaciones para integrar personas
Elaboración propia





3.7. Atraer o Repeler

Que en el espacio haya cosas que hacer. Utilizar detalles en el espacio urbano que apelen al uso de los sentidos.



Estado actual de la Calle Luis Cordero y Benigno Malo



Estado actual de la Av. Solano



ACTIVIDADES EN LA CALLE Y DETALLES EN EL CORREDOR

Que existan cosas que hacer en el espacio público es una manera de atraer a las personas hacia él. El utilizar el corredor para circular de alguna manera esta garantizada por los centros atractores que se estudiaron para definirlo, sin embargo, no se ha planteado otro tipo de actividades que formen parte del espacio público como tal. Los viajes se han estudiado tomando como referencia los puntos de origen y destino, pero no se ha pensado en lo que se podría hacer en el trayecto del recorrido.

Si el corredor no incentiva a que se lleven acabo actividades básicas de permanencia y de encuentro y tampoco existen actividades que atraiga a la gente, este será considerado como una arteria mas de circulación que no favorece a la vida social.

Los detalles y las actividades exteriores enriquecen la vida urbana en las calles. Por ejemplo: En el trayecto del centro histórico a veces se puede presenciar artistas callejeros que animan la calle y hacen que las personas experimenten nuevas y diferentes sensaciones; en cambio, en la Avenida Solano hay algunos monumentos ubicados en la mediana que podrían ser considerados como elementos que propician el desarrollo de otras actividades a mas de circular.

Gráfico 3.7.1. Calidad y actividades en el corredor
Elaboración propia

ASPECTOS POSITIVOS DEL SITIO

Existen algunas características del lugar que mejoran la calidad espacial del corredor. Estas zonas estratégicas son:

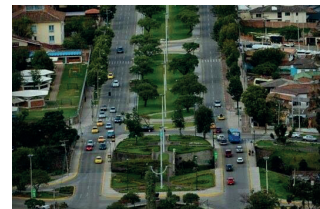
- El valor arquitectónico construido del centro histórico:
Desde 1999 Cuenca ha sido declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad. Posee edificaciones con elementos coloniales y arquitectura republicana de gran calidad, que aunque recuerda la influencia Europea tiene detalles autóctonos que la hacen única.
- El cruce de corredor con el Río Tomebamba y el Río Yanuncay:
El encuentro con las visuales, los elementos naturales y la actividades recreativas que existen en los ríos, son particularidades dignas de valorar.
- La vegetación de la Avenida Solano:
Una de las infraestructuras viales con mayor vegetación de la ciudad.
- La bajada del centenario:
Espacio histórico muy importante, que fue considerado como uno de los límites de la ciudad. Es la conexión entre la ciudad antigua y la moderna.
- Las visuales:
Por la posición y orientación del corredor, desde el se puede observar dos lugares emblemáticos de la ciudad: la iglesia con el mirador turístico de Turi y la Catedral.



01. Valor arquitectónico construido.



02. Río Tomebamba.



03. Vegetación Av. Solano.



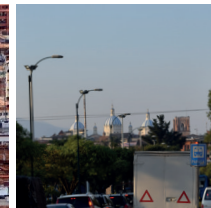
04. Río Yanuncay.



05. Bajada del Centenario.



V1. Visuales hacia la terraza alta - Catedral.



V2. Visuales hacia la Iglesia de Turi - Mirador.



Valorar las cualidades estéticas y de belleza. Resaltar los aspectos positivos del sitio.







3.8. Considerar las condiciones climáticas para el diseño



Estado actual de la Av. Solano



Estado actual de la Av. Solano



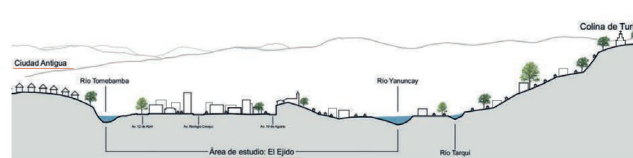
Estado actual de la Av. Solano



Estado actual de la Av. Solano



Estado actual de la Av. Solano



Estado actual de la Av. Solano

VEGETACIÓN - VIENTOS - TOPOGRAFÍA

Existen diversas maneras y recursos que se pueden emplear en el espacio público para mejorar las condiciones climáticas. La vegetación, es un buen elemento que permite crear microclimas que benefician a las actividades que se realizan en el exterior.

En las calles del centro histórico casi no existe vegetación. Estas están dotadas de escasa sombra en determinados horarios por las edificaciones de borde. Los únicos espacios con árboles en este tramo del corredor son: el exterior de la escuela Francisca Dávila, la plaza Santa Ana, el parque Calderón y dos calles alrededor. El ancho de las aceras y la importancia del vehículo en el viario son los principales problemas para implementar vegetación en este tramo.

La Avenida Solano aunque se encuentra abastecida de vegetación esta no es utilizada como un recurso para ubicar el mobiliario.

En cuanto al viento el corredor por su orientación en sentido Norte – Sur, esta protegido de las dos corrientes que traen consigo los dos Ríos. Por su topografía la zona del Ejido es un sector con menos viento que el Centro histórico, pero por las grandes dimensiones y los espacios vacios puede que en esta zona sea igual o mayor.

Gráfico 3.8.1. Condiciones climáticas en el corredor
Elaboración propia

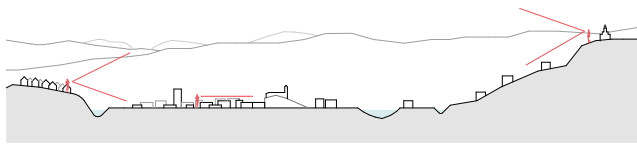


CAPÍTULO 4. ACTUACIONES

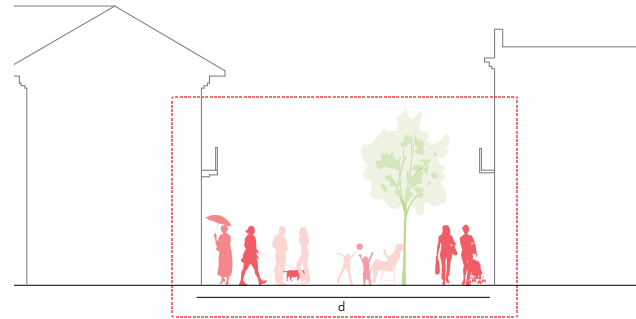


En base al análisis realizado en el capítulo 3, se plantean algunas actuaciones que podrían implementarse al proyecto del Plan de movilidad y espacios públicos de Cuenca, para el corredor Benigno Malo/Luis Cordero/Solano. Las actuaciones sugeridas proponen un nuevo enfoque. Si bien el viario y las condiciones físicas de las aceras son importantes, existen otras características que deben ser contempladas para incentivar a la gente a caminar. No se trata únicamente de crear corredores peatonales. Estos a más de conectar, deben ser espacios donde la gente permanezca y realice actividades.

1. Implementar una normativa que regule de manera técnica y sustentada la altura que puedan tener las nuevas edificaciones en el tramo del Ejido. Esta debe poner énfasis en:

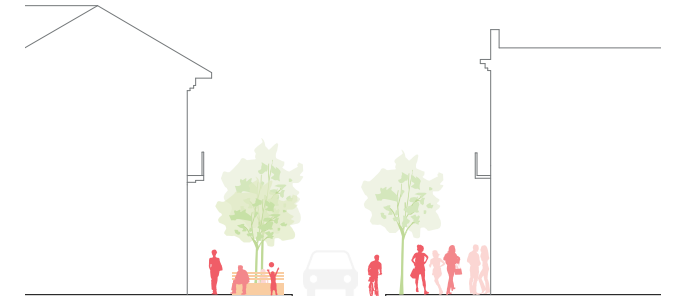


La protección, cuidado y potenciación de las visuales de valor, que forman parte del imaginario colectivo ciudadano.



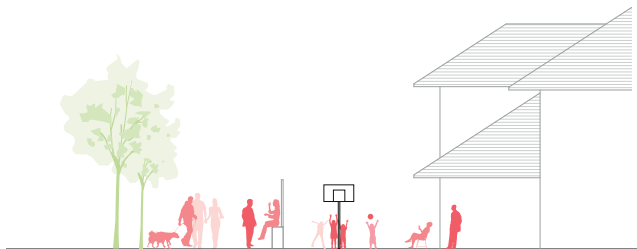
Las dimensiones del espacio público.

2. Incrementar la calidad sensorial en el tramo del centro histórico

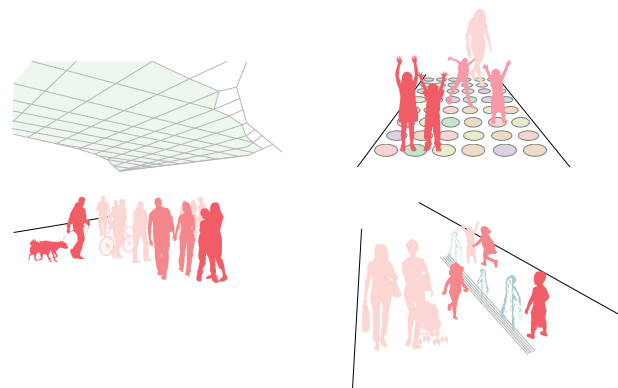


Ensanche la sección de las aceras dando preferencia al peatón. Insertar vegetación y colocar mobiliario urbano.

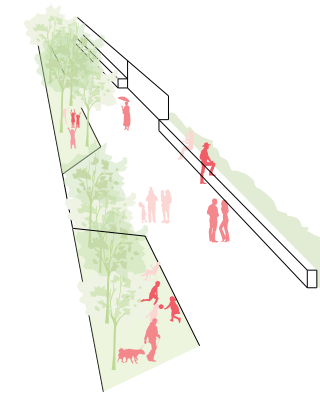
3. Incrementar la calidad sensorial en el tramo de la Av. Solano



Mejorar los bordes del corredor.

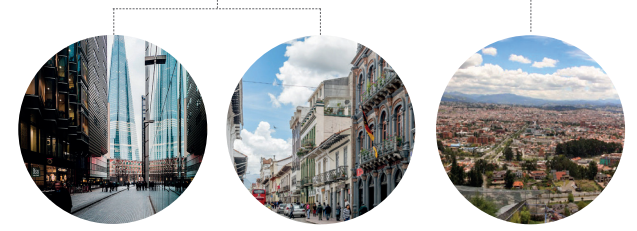


Implementar detalles sensoriales y estéticos.

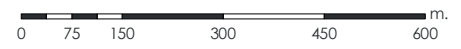


Proponer pequeños espacios de estancia en las superficies verdes de la acera y zonas de juego lineales para los niños.

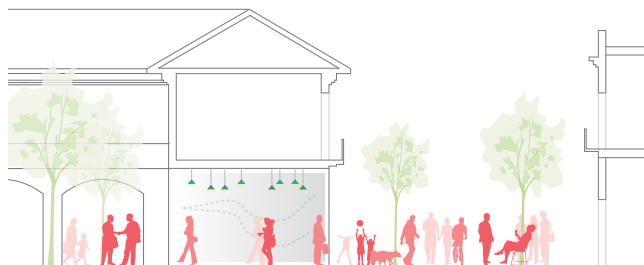
ZONIFICACIÓN DE ACTUACIONES 1 - 2 - 3



■ Predios vacíos
 - - - Calidad sensorial Av. Solano
 - - - Calidad sensorial CH.



4. Revitalización de espacios públicos interiores:



Mejorar la conexión entre los patios interiores y el corredor peatonal dando un tratamiento específico, que haga más visibles los accesos a los patios interiores, mediante vegetación, tratamiento gráfico, color e iluminación.

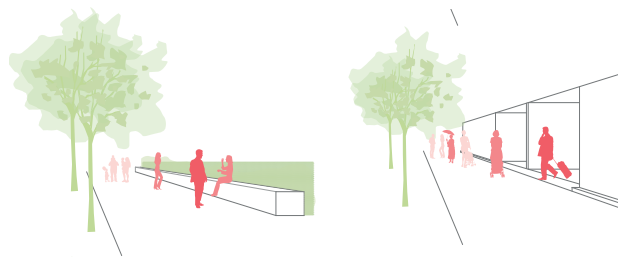


Reutilizar los patios ocupados para estacionamiento. Proponer en ellos nuevas espacios públicos con actividades lúdicas y recreativas, que hacen falta al corredor.

5. Tratar los bordes del espacio público

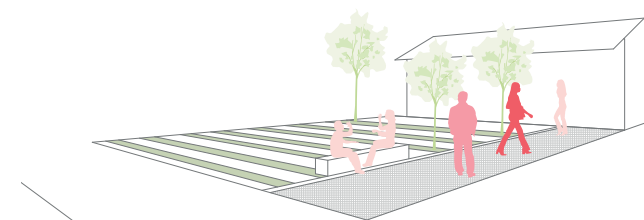


Incorporar en la Avenida Solano nuevos usos que genere espacio público en las plantas bajas de futuras edificaciones. La tendencia en este sector es que se realicen edificios destinados a vivienda por lo que el Municipio deberá añadir a su normativa diversas alternativas de uso para que en los retiros frontales se desarrollen actividades que incentiven a la gente a frecuentar y permanecer en el corredor.



Mejorar la permeabilidad en los cerramientos y la configuración de las fachadas pasivas, mediante incentivos a los propietarios por parte de la municipalidad.

Eliminar las barreras físicas en los accesos a las construcciones desde el espacio público. Sobre todo en la zona del centro histórico.



Cambiar la configuración de los espacios de transición sobre todo en la Av. Solano. Implementar una normativa de uso de estos espacios que en la mayoría de veces son utilizados para estacionamientos. Se deberá prever siempre de un espacio libre de conexión peatonal entre el espacio público como tal y las edificaciones. En el caso de que sean utilizados para estacionamiento se deberá emplear un tratamiento de pavimentación más permeable y amigable con el entorno.

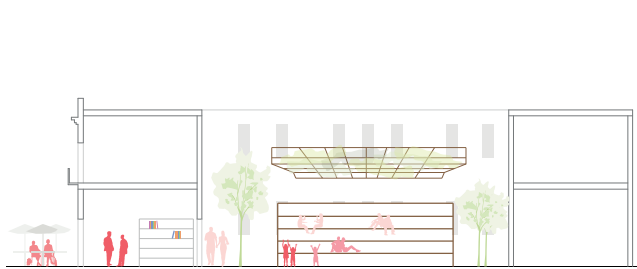
ZONIFICACIÓN DE ACTUACIONES 4 - 5



- Mejorar permeabilidad
- Fachadas pasivas
- Patios interiores
- Garajes
- Predios vacíos
- Eliminar barreras físicas



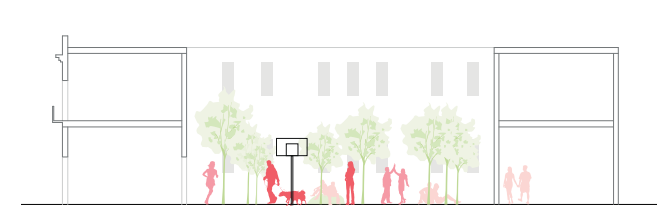
6. Revitalizar el corredor desarrollando nuevos usos, regenerando y reutilizando espacios. Utilizar predios que tengan viabilidad de gestión y potencial urbano arquitectónico para implementar usos.



En el centro histórico se podría utilizar el estacionamiento de funcionarios públicos que se encuentra junto a la biblioteca municipal, para crear un espacio flexible donde se pueda leer libros, estudiar, y a su vez puedan desarrollarse pequeños



En la avenida solano, se podría reemplazar las amplias zonas de estacionamiento del instituto San Isidro por una plaza gastronómica de la ciudad, en la que los estudiantes puedan ofrecer sus productos al público.

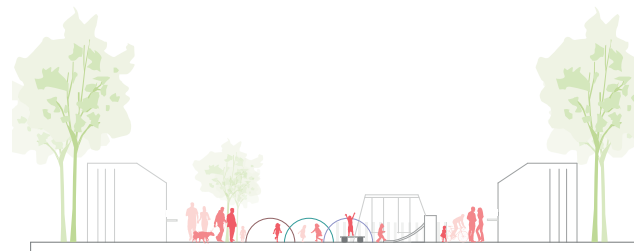


El centro histórico que actualmente es una zona altamente comercial esta sufriendo un progresivo desuso habitacional por lo que podría utilizarse el antiguo banco del pichincha que se encuentra en desuso para hacer una residencia universitaria.

7. Crear espacios de encuentro y permanencia



Considerar los pequeños espacios que se forman en las aceras, por el retiro de las edificaciones de borde en el corredor, como zonas de permanencia y descanso. Mejorar sus calidades espaciales y sensoriales.



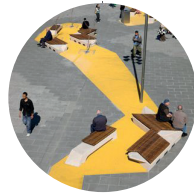
Conectar peatonalmente la mediana de la Av. Solano a la bajada del centenario. Al disminuir la sección de la calzada en la calle Benigno Malo el flujo vehicular disminuirá, por lo que se hace factible el cerrar la bajada del centenario y convertirla en una zona de estancia.

Crear un espacio longitudinal peatonal en la mediana con zonas en las que se lleven acabo actividades recreativas y deportivas.



Otra alternativa para crear zonas de encuentro y permanencia en el tramo de la Av. Solano, sería ampliar el ancho de las aceras para crear en ella pequeños espacios de estancia, como: terrazas, zonas de juego, etc.

ZONIFICACIÓN DE ACTUACIONES 6 - 7



★ Pequeños espacios de estancia
 Antiguo Banco del Pichincha

■ Biblioteca central municipal
 Instituto San Isidro

— Veredas
 — Ensanchamiento de Aceras

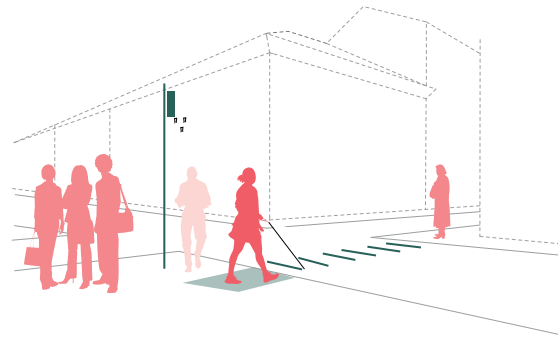
--- Calidad sensorial Av. Solano
 --- Bajada del centenario



8. Mejorar la iluminación del corredor en las aceras. Colocar luminarias verticales o adheridas a las fachadas.



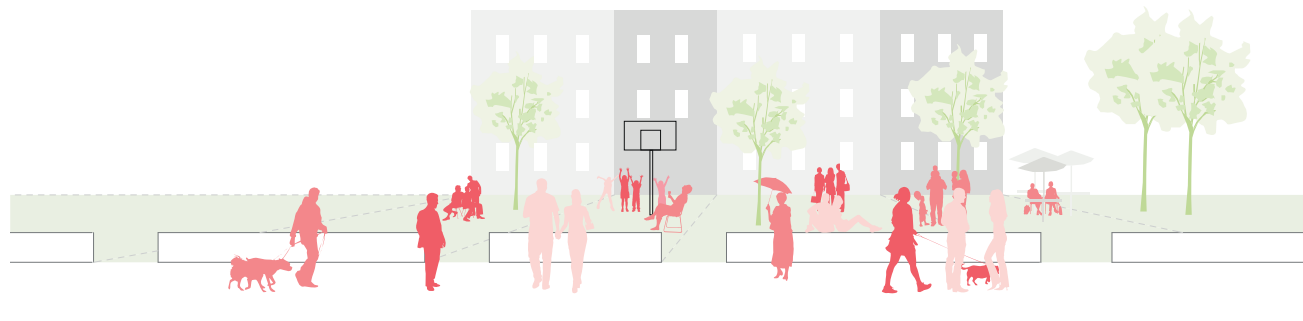
9. Mejorar el tratamiento de las esquinas del centro histórico, incorporar material podó táctil y semáforos para no videntes.



10. Implementar actividades en el espacio público.



11. Potenciar el extremo sur del corredor



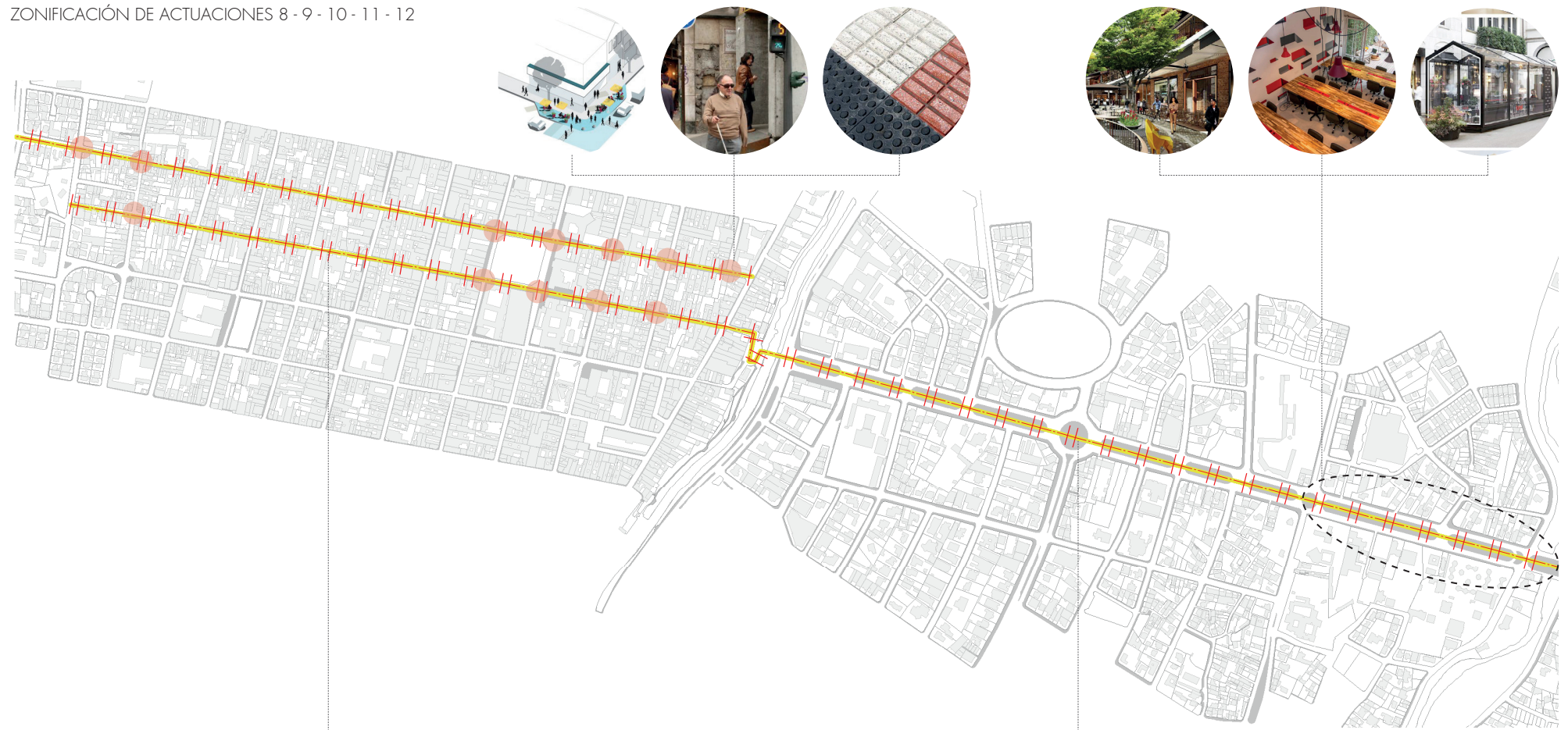
Dotar de nuevos usos y espacios.
Mejorar la calidad espacial y sensorial en las zonas de transición entre lo público y privado (bordes).

12. Todas las estrategias nuevas deberán siempre ser valoradas por la ciudadanía.



Preparar diálogos sobre el tema en los que ellos intervengan y se interesen en los futuros cambios. Hacer que su participación forme parte del proceso de diseño del proyecto.

ZONIFICACIÓN DE ACTUACIONES 8 - 9 - 10 - 11 - 12



---+ Implementar actividades — Iluminación del corredor - - - Potenciar extremo sur ● Esquinas por mejorar





REFERENCIA DE IMÁGENES

Capítulo 1:

- 1.02:** <http://internationalliving.com/wpcontent/blogs.dir/1/files/2012/11/coffee-tree-cafe-cuenca-578x498.jpg>
- 1.03:** <http://2.bp.blogspot.com/-XT2apFd4Byl/UD-TBsyc5l/AAAAAAAAEmk/ÿYcGRatvHrw/s1600/01575+vitoria+anillo.jpg>
- 1.05:** https://c1.staticflickr.com/9/8009/7383786072_1b7caac152_z.jpg
- 1.09:** <https://otraccordobaesposible.wordpress.com/2014/10/13/las-infraestructuras-de-movilidad-atacan-de-nuevo-con-el-apoyo-del-g-20-y-del-fmi-nada-menos/>
- 1.11:** <http://gehlpeople.com/people/jan-gehl/>
- 1.13, 1.18:** GEHL, J. (2014). Ciudades para la gente. Buenos Aires, Argentina: Infinito
- 1.19:** <http://www.cronicanorte.es/una-escuela-de-abuelos-y-abuelas-en-alcobendas/56467>
- 1.20 - 1.25:** Ciudades para la gente. Buenos Aires, Argentina: Infinito

Capítulo 2:

- 2.01:** <https://4.bp.blogspot.com/RGYTRxyyMV0/VtSZICQDJUI/AAAAAAAAAV4/fYA1IS56fdg/s1600/cueva%2Bde%2Bchobshi.JPG>
- 2.02:** <http://3.bp.blogspot.com/-Of8vGk-Txrl/To6Kfji0vWI/AAAAAAAAAbw/Et3Vfab-UN8/w1200-h630-p-k-no-nu/Castillo%2Bde%2BDuma%2B19.JPG>
- 2.03:** <http://culturacanari.blogspot.com.es/2011/10/pumapungo.html>
- 2.04 - 2.05:** Albornoz, B. (2008) Planos e Imágenes de Cuenca, Cuenca - Ecuador.
- 2.06:** http://marazuelaymesa.blogspot.com.es/p/exposiciones_21.html
- 2.07:** <http://ciudadesecuadoriturismo.blogspot.com.es/2014/11/cuenca.html>
- 2.08:** Proyecto VLIR CPM. Recupera- do de: <https://www.facebook.com/cuenca.encanto/photos>
- 2.09:** Archivo fotográfico Banco Central del Ecuador, Sucursal Cuenca.

- 2.10:** Serrano, J (1927) Obtenido de: Calderón, V., Chica, J., & Roche, K. (2016). Plan de Conservación de El Ejido. Universidad Estatal de Cuenca, Cuenca, Ecuador.
- 2.11:** Archivo fotográfico Banco Central del Ecuador, Sucursal Cuenca.
- 2.12:** Municipalidad de Cuenca, Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales.
- 2.13:** <http://2.bp.blogspot.com/-qwX4V86DRmM/VA8M5fTujtI/AAAAAAAAAGfY/g7GL6SM3WhI/s1600/aerea.jpg>
- 2.14:** Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de Cuenca, 2011.
- 2.15:** : <http://www.eltiempo.com.ec/noticias-cuenca/36119-zonas-de-cuidado-patrimonial-se-expandieron/>



BIBLIOGRAFÍA

- AMADO, J. O. (24 de Abril de 2012). Orígenes y Evolución del Espacio Público: Desafíos y oportunidades para la gestión urbana actual. Obtenido de Plataforma Urbana: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/04/24/origenes-y-evolucion-del-espacio-publico-de-safios-y-oportunidades-para-la-gestion-urbana-actual/>
- BENNETT, W. (1946) Excavations in the Cuenca region, Ecuador. New Haven, Estados Unidos: Yale university publications in antropology N° 35.
- BORJA, J.; MUXÍ, ZAIDA. (2000). El espacio público. Ciudad y Ciudadanía. Barcelona, España: Ed. Electa.
- BORRERO, L. (2006). Cambios históricos en el paisaje de Cuenca, Siglos XIX - XX. Procesos. Revista Ecuatoriana de historia.
- BUNDGAARD, A., GEHL, J. y SKOVEN, E. (1982). Soft Edges. Arkitekten. vol 21, p. 421-438. Akademisk Arkitektforening. Copenhagen. Noviembre.
- CAMPESINO, A. J. (1986): La peatonalización ¿reconquista ciudadana o renovación especulativa?. Oeste. Revista de arquitectura y urbanismo del Colegio Oficial de Arquitectos de Extremadura, n° 2, pp. 121-130.
- CARPIO, J. (1983). La evolución urbana de Cuenca siglo XIX. Cuenca: Universidad de Cuenca IDIS.
- FACULTAD DE ARQUITECTURA. (2008). 50 AÑOS. Cuenca: Universidad de Cuenca.
- FARIÑA, J. (28 de Febrero de 2010). La ciudad paseable [Mensaje en un blog]. Recuperado de: <https://elblogdefarina.blogspot.com.es/2010/02/la-ciudad-paseable.html>
- GHEL, J. (2006). La humanización del espacio urbano. Barcelona, España: Ed. Reverté S.A.
- GHEL, J. (2014). Ciudades para la gente. Buenos Aires, Argentina: Infinito.
- GHEL, J. SVARRE, B. (2013). How to study public life. Estados Unidos, Washington: Ed. Island Press.
- GIL, T. (2007). Influencia de la configuración el borde público – privado. (Tesis doctoral). Universidad politécnica de Madrid, España.
- HASS-KLAU, C. (2015). The Pedestrian and the City. Nueva York, Estados Unidos: Routledge.
- ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE CUENCA, UNIVERSIDAD DEL AZUAY. (2011). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca. Cuenca.
- ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE CUENCA. (2015). Plan de movilidad y espacio públicos. Cuenca, Ecuador: Autor.
- JACOBS, J. (1973). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid, España: Ediciones Península.
- JAMIESON, R. (2003). De Tomebamba a Cuenca arquitectura y arqueología colonial. Burnaby, Canada: Universidad Simon Fraser.
- KENNEDY, A. (2007). Valoración y conservación del patrimonio Ecuatoriano. Antecedentes 1860 - 1945. Procesos. Revista Ecuatoriana de Historia.
- LAGUNA, E. (2013). Derechos de los Niños y Espacios Jugables. Unicef.
- MANGADA, E. (25 Enero, 2008). Ciudad compacta – Ciudad dispersa. Otro mundo es posible. Recuperado de: <http://www.otromundoesposible.net/ciudad-compacta-ciudad-dispersa/>
- MORGAN, D. (2006). Los Usuarios del Espacio Público como Protagonistas en el Paisaje Urbano. Revista de Arquitectura. vol. 8, p. 34-41. Universidad Católica de Colombia Bogotá, Colombia
- ORNOÑEZ, G. (2008). De la Bacinilla a la alcantarilla. Cuenca, Ecuador; U ediciones.
- PAUTA, F. (2014). La sostenibilidad en la construcción desde las perspectivas de la ordenación territorial y urbanística en Ecuador. ESTOA. Volumen (N°4), pp. 55-69
- POZUETA, J.; LAMÍQUIZ F.; PORTO M. (2013). La ciudad paseable. Madrid, España: Cedex.
- QUILLE, J. (2013). Aproximación de la arquitectura Cañari. Cuenca Ecuador: Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca.
- QUINTERO, C., FERRER, M., PÉREZ, T. (2009). La calle: entretejido de fragmentos urbanos en la ciudad híbrida. Simposio Internacional Desarrollo, Ciudad y Sostenibilidad. La Serena, Chile.
- SALCEDO HANSEN, R. (2002). El Espacio Público en el Debate Actual;



Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. EURE (Santiago), 28(84), 5-19.

SANZ, A.; MATEOS A. (1984). La calle diseño para peatones y ciclistas. Madrid, España: Dirección General de Acción Territorial y Urbanismo, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

SCHEERLINCK, K. (2010). Depth Configurations. Proximity, Permeability and Territorial Boundaries in Urban Projects. Barcelona: Universitat Ramon Llull.

SENPLADES. (2009). Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013: Construyendo un Estado Plurinacional e Intercultural. Quito, Ecuador: Senplades.

SOHOLT, H. (2004). Life, Spaces and Buildings - Turning the traditional planning process upside down.

WHYTE, W. (2001). The social life of small urban spaces. Estados Unidos, Nueva York: Ed. Edwards brothers, Inc.