



**UNIVERSIDAD DE CUENCA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO**

TRABAJO PREVIO A LA OBTENCIÓN DE TÍTULO DE ARQUITECTO

AUTOR:

Germán Daniel Lozano García
C.I. 010538099 2

DIRECTORA DE TESIS:

Arq. María Cristina Chuquiguanga Auquilla
C.I. 010383148 3

Cuenca - Ecuador / Julio 2018

LA PEATONALIZACION EN LA CIUDAD DE CUENCA:

ANTECEDENTES, CONFLICTOS Y ESTRATEGIAS.

UNIVERSIDAD DE CUENCA

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



TRABAJO PREVIO A LA OBTENCIÓN DE TÍTULO DE ARQUITECTO

AUTOR:

Germán Daniel Lozano García
C.I. 010538099 2

DIRECTORA DE TESIS:

Arq. María Cristina Chuquiguanga Auquilla
C.I. 010383148 3

Cuenca - Ecuador / Julio 2018

Resumen

En los últimos años, la ciudad de Cuenca está experimentando cambios conceptuales importantes en materia de movilidad: entre ellos destacan políticas que dan preferencia a la movilidad no motorizada. Tal como se evidencia en el "Plan de Movilidad y Espacios Públicos (PMEP, 2015)" y en la construcción de nuevos modos de transporte masivo, estos nuevos enfoques buscan la reapropiación del espacio público por parte de los ciudadanos.

Uno de los principales inconvenientes relacionados a estas intervenciones en la ciudad de Cuenca es la percepción de los habitantes, en especial aquellos que residen o trabajan en los sectores directamente involucrados; es decir, donde se ejecuta este tipo de proyectos. Factores tales como la experiencia vivida en estos últimos años, la deficiente socialización de estos procesos, la cultura de movilidad actual y el incumplimiento de plazos, han causado que la percepción de los cuencanos sea negativa frente a estas intervenciones.

Dar preferencia al peatón sobre el vehículo, reducción de la contaminación ambiental, visual y auditiva, además del uso adecuado de estas infraestructuras, son solo algunos de los beneficios que se estarían disipando si estos proyectos no llegasen a ser concretados.

En este sentido, este trabajo pretende brindar información sistematizada sobre la percepción de los proyectos de peatonalización, además de un documento que sintetice una serie de aspectos conceptuales, legales y teóricos relacionados con la movilidad y la peatonalización. De esta manera, se diseñan un conjunto de estrategias que permita una adecuada implementación de proyectos de peatonalización.

Palabras clave: movilidad, peatonalización, planificación, estrategias, lineamientos.



Abstract

In recent years, the city of Cuenca has undergone important conceptual changes in terms of mobility: one of them, policies that give preference to non-motorized mobility. As evidenced in the "Plan de Movilidad y Espacios Públicos (PMEP,2015)" and in the construction of new modes of mass transport, these new approaches seek the re-appropriation of public space by citizens.

One of the main problems related to these interventions in the city is the perception of the habitants, especially who reside or work in the sectors where this type of project is carried out. Factors such as the experience lived in recent years, the poor socialization of these processes, the current mobility culture and the failure to meet deadlines have caused the perception of the "cuencanos" to be negative in the face of these interventions.

Giving preference to the pedestrian over the vehicle, reducing environmental, visual and auditive pollution, in addition to the proper use of these infrastructures, are only some of the benefits that would be dissipated if these projects did not come to fruition.

In this sense, this work pretends to provide systematized information about the perception of pedestrianization projects, as well as a document that synthesizes a series of conceptual, legal and theoretical aspects related to mobility and pedestrianization. In this way, a set of strategies are designed to allow an adequate implementation of pedestrianization projects.

Keywords: mobility, pedestrianization, planning, strategies, guidelines.

CONTENIDOS

RESUMEN.....	01
INTRODUCCIÓN.....	10
OBJETIVOS.....	12
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL.....	13
1.1 ASPECTOS CONCEPTUALES.....	14
1.1.1 MOVILIDAD SUSTENTABLE.....	14
1.1.2 PEATONALIDAD Y PEATONALIZACIÓN.....	16
1.2 LA PEATONALIZACIÓN EN LAS CIUDADES.....	19
1.2.1 VENTAJAS Y DESVENTAJAS.....	19
1.2.2 FACTORES QUE INFLUYEN EN LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS DE PEATONALIZACIÓN.....	20
1.2.3 MOVILIDAD PEATONAL.....	22
1.3 MARCO LEGAL.....	23
1.3.1 CONSTITUCIÓN.....	23
1.3.2 CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL (COOTAD.2010).....	23
1.3.3 LEY DEL SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE. (2017).....	24
1.3.4 LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL (LOTTSV.2008).....	25
1.3.4 REGLAMENTO DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.....	26
1.4 INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN.....	26
1.4.1 DECLARACIÓN DE LIMA: LIBRO BLANCO DE LA MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE DE AMÉRICA LATINA (MUSAL, 2014).....	26

1.4.2 LIBRO BLANCO SOBRE LA MOVILIDAD EN LOS CONJUNTOS HISTÓRICOS EN LA CIUDADES PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD. UNESCO. ESPAÑA. 2016.....	28
1.4.3 FORO MUNDIAL DE LAS CIUDADES INTERMEDIAS. CGLU . 2018.....	29
1.4.4 PLAN NACIONAL DEL BUEN VIVIR (2013-2017).....	30
1.4.5 PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL CANTÓN CUENCA (PDOT.2015).....	31
1.4.6 PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS.....	32

1.5 CONCLUSIONES

CAPÍTULO II: ANÁLISIS DE PROYECTOS DE PEATONALIZACIÓN.....

2.1 ANÁLISIS DE CASOS DE ESTUDIO.....	34
2.1.1 VARIABLES PARA EL ANÁLISIS DE LAS INTERVENCIONES.....	34
2.1.2 SELECCIÓN DE CASOS DE ESTUDIO.....	35
2.1.3 ANÁLISIS DE PROYECTOS.....	35
2.1.4 CONCLUSIONES.....	57

CAPÍTULO III: PEATONALIZACIÓN EN CUENCA.....

3.1 PROPUESTAS DE PEATONALIZACIÓN EN CUENCA.....	64
3.1.1 LA PEATONALIZACIÓN DEL NÚCLEO CENTRAL URBANO DE CUENCA.....	65
3.1.2 PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS, PMEP (2015).....	69
3.1.3 MICRORED PEATONAL DEL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA, 2017.....	80
3.1.4 INTEGRACIÓN URBANA DEL CORREDOR DE TRANSPORTE MASIVO TRANVÍA 4 RÍOS. 2017.....	82
3.1.5 SÍNTESIS DE LAS PROPUESTAS.....	84



CAPÍTULO IV: ESTRATEGIAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS DE PEATONALIZACIÓN.....	85
4.1 DIAGNÓSTICO DE UN SECTOR DEL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA.....	86
4.1.1 DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO.....	86
4.1.2 CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO.....	90
4.1.3 PROBLEMÁTICA DEL ÁREA DE ESTUDIO.....	111
4.1.4 CONCLUSIONES.....	112
4.2 ESTRATEGIAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS DE PEATONALIZACIÓN.....	113
4.2.1 OBJETIVOS.....	115
4.2.2 LINEAMIENTOS Y ESTRATEGIAS.....	117
4.2.3 DESCRIPCIÓN DE LAS ESTRATEGIAS.....	121
CONCLUSIONES.....	138
RECOMENDACIONES.....	140
BIBLIOGRAFÍA.....	141
ANEXOS.....	145

ÍNDICE DE CUADROS

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

Cuadro N° 1.1: Cuadro resumen de la relación entre peatonalidad y peatonalización.....	18
Cuadro N° 1.2: Variables tenidas en cuenta para la selección de referencias.....	20
Cuadro N° 1.3: Banco de proyectos. Movilidad, energía y conectividad.....	31

CAPÍTULO II: ANÁLISIS DE PROYECTOS DE PEATONALIZACIÓN

Cuadro N° 2.1: Variables para el análisis de caso.....	35
--	----

Cuadro N° 2.2: Tabla resumen de los casos de estudio en función de las variables.....	60
---	----

CAPÍTULO III: PEATONALIZACIÓN EN CUENCA

Cuadro N° 3.1: Programas y proyectos.....	67
Cuadro N° 3.2: Banco de proyectos-en relación con la movilidad no motorizada.....	74
Cuadro N° 3.3: Banco de proyectos-en relación con la seguridad vial.....	74
Cuadro N° 3.4: Banco de proyectos-en relación con el tránsito.....	74
Cuadro N° 3.5: Banco de proyectos-en relación con el transporte.....	75
Cuadro N° 3.7: Red Local _ Jerarquía vial.....	76

CAPÍTULO IV: ESTRATEGIAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS DE PEATONALIZACIÓN

Cuadro N° 4.1: Grado de saturación por vía.....	98
Cuadro N° 4.2: Población según rangos de edad. Números absolutos y relativos.....	99
Cuadro N° 4.3: Método cuantitativo y cualitativo.....	102
Cuadro N° 4.4: Estructura Poblacional de la muestra según sexo (números absoluto y relativos).....	104
Cuadro N° 4.5: Estructura Poblacional de la muestra por rangos de edad (números absolutos y relativos).....	104
Cuadro N° 4.6: Transporte preferencial del encuestado (números absolutos y relativos).....	104
Cuadro N° 4.7: Tiempo de desplazamiento del motivo principal de viaje (números absolutos y relativos).....	105
Cuadro N° 4.8: Proporción de trabajadores y residentes que están de acuerdo o no con proyectos de peatonalización. (números absolutos y relativos).....	106
Cuadro N° 4.9: Variables para estar de acuerdo con intervenciones de peatonalización (números absolutos y relativos).....	107
Cuadro N° 4.10: Variables para no estar de acuerdo con intervenciones de peatonalización (números absolutos y relativos).....	107

Cuadro N° 4.11: Medios con mayor nivel de credibilidad y difusión (números absolutos y relativos).....	109
Cuadro N° 4.12: Calificación de la administración municipal en temas de movilidad (números absolutos y relativos).....	109
Cuadro N° 4.13: Mecanismos para la implementación de proyectos de peatonalización (números absolutos y relativos).....	110
Cuadro N° 4.14: Que debe incluir un proyecto de peatonalización (números absolutos y relativos).....	110
Cuadro N° 4.15: Problemática del área de estudio.....	111

ÍNDICE DE FIGURAS

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

Figura N° 1.1: Resumen de los elementos que estructuran una movilidad sustentable.....	16
Figura N° 1.2: Porcentaje del total de referencias que mencionan los factores que inciden en la peatonalización respecto al total de publicaciones.....	21

CAPÍTULO II: ANÁLISIS DE PROYECTOS DE PEATONALIZACIÓN

Figura N° 2.1: Av. de la Constitución; Sevilla. España.....	36
Figura N° 2.2: Plaza de la Alfalfa; Sevilla. España.....	41
Figura N° 2.3: Calle Larios; Málaga. España.....	45
Figura N° 2.4: Plaza del Carbón; Málaga. España.....	48
Figura N° 2.5: Calle Madero; Ciudad de México. México.....	51
Figura N° 2.6: Península de Estambul. Turquía.....	54

CAPÍTULO III: PEATONALIZACIÓN EN CUENCA

Figura N° 3.1: Unidad funcional del Centro Histórico.....	69
Figura N° 3.2: Evolución histórica del transporte público colectivo.....	70
Figura N° 3.3: Mapa de la red viaria de barrios de Cuenca.....	73

Figura N° 3.4: Delimitación del área intervenida.....	81
Figura N° 3.2: Delimitación del área intervenida	83

CAPÍTULO IV: ESTRATEGIAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS DE PEATONALIZACIÓN

Figura N° 4.1: Primer Criterio – Jerarquía vial	87
Figura N° 4.2: Segundo Criterio – Intervenciones futuras.....	87
Figura N° 4.3: Tercer criterio – Zonas con alta intensidad comercial y turística.....	88
Figura N° 4.4: Cuarto criterio – Zonas homogéneas de población.....	88
Figura N° 4.5: Cruce de criterios.....	89
Figura N° 4.6: Delimitación del área de estudio.....	89
Figura N° 4.7: Vario del área de estudio.....	90
Figura N° 4.8: Estado de la calzada.....	91
Figura N° 4.9: Material de la acera.....	92
Figura N° 4.10: Estado de la acera.....	93
Figura N° 4.11: Sección Transversal Tramo Tipo 1 – Tramo T01.....	94
Figura N° 4.12: Sección Transversal Tramo Tipo 2 - Tramo T14.....	95
Figura N° 4.13: Sección Transversal Tramo Tipo 3 - Tramo T27.....	95
Figura N° 4.14: Sección Transversal Tramo Tipo 4 - Tramo T35.....	96
Figura N° 4.15: Sección Transversal Tramo Tipo 5 - Tramo T36.....	96
Figura N° 4.16: Sección Transversal Tramo Tipo 6 - Tramo T11.....	97
Figura N° 4.17: Población según sexo.....	99
Figura N° 4.18: Población según rangos de edad.....	100
Figura N° 4.19: Población según categoría ocupacional.....	100
Figura N° 4.20: Predios donde vive o reside la persona encuestada	102
Figura N° 4.21: Aceptación de la peatonalización en el área de estudio.....	106
Figura N° 4.22: Conocimiento sobre proyectos de movilidad.....	108



Figura N° 4.23: Esquema metodológico para la definición de estrategias.....	114
Figura N° 4.24: Saturación vehicular e incompatibilidad del viario.....	115
Figura N° 4.25: Identificación de problemas y objetivos.....	116
Figura N° 4.26: Correlación entre objetivos y lineamientos.....	118
Figura N° 4.27: Estrategias que promueven la movilidad peatonal: Primer Nivel.....	119
Figura N° 4.28: Estrategias que promueven la movilidad peatonal: Segundo Nivel.....	120
Figura N° 4.29: Etapas del proceso de participación.....	122
Figura N° 4.30: Niveles de servicio.....	124
Figura N° 4.31: Niveles de servicio.....	124
Figura N° 4.32: Tramos a intervenir en el proyecto Micro Red Peatonal.	126
Figura N° 4.33: Zona de carga y descarga.....	127
Figura N° 4.34: Esquema sobre segregación del espacio para el peatón.....	130
Figura N° 4.35: Esquema sobre zonas propicias para ser peatonales.....	130
Figura N° 4.36: Esquema sobre zonas propicias para ser peatonales.....	131
Figura N° 4.37: Esquema sobre zonas propicias para ser estacionamiento.....	132
Figura N° 4.38: Esquema de bolardos retráctiles semiautomáticos.....	133
Figura N° 4.39: Jerarquía vial- Vías 10.....	134
Figura N° 4.40: Entradas y salidas de circuitos peatonales en el área de estudio	134
Figura N° 4.41: Conexión con otros medios de transporte	135

ÍNDICE DE IMAGENES

CAPÍTULO III: PEATONALIZACIÓN EN CUENCA

Imagen N° 3.1: Esquema de sección vial que da preferencia al peatón.....	66
--	----

Imagen N° 3.2: Esquema de sección vial donde se amplían las aceras.....	66
Imagen N° 3.3: Esquema de sección vial exclusiva para peatones.....	67
Imagen N° 3.4: Esquema de sección vial con mobiliario urbano, señalización y elementos tipológicos.....	67
Imagen N° 3.5: Viario multimodal. Coexistencia de diferentes modos de transporte.....	76
Imagen N° 3.6: Corredor peatonal Luis Cordero/Benigno Malo/ Solano.....	78
Imagen N° 3.7: Corredor peatonal Ordoñez Lasso/ Gran Colombia/ González Suarez.....	78
Imagen N° 3.8: Corredor peatonal 12 de Abril.....	78
Imagen N° 3.9: Corredor peatonal Barrial Blanco/ Huayna Capaz/ Herrerías.....	78
Imagen N° 3.10: Corredor peatonal de las Américas.....	79
Imagen N° 3.11: Corredor peatonal Loja.....	79
Imagen N° 3.12: Esquema 3D - Calle Benigno Malo – Escalinatas.....	80
Imagen N° 3.13: Propuesta de corredor peatonal.....	80
Imagen N° 3.14: Propuesta de espacios de estancia.....	81
Imagen N° 3.15: Integración urbana del tranvía.....	82
Imagen N° 3.16: Integración urbana del tranvía – propuesta del viario, estacionamientos y mobiliario urbano.....	82
Imagen N° 3.17: Integración urbana del tranvía – propuesta del viario, vegetación y espacio público.....	83

ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS

CAPITULO I: MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

Fotografía N° 1.1: Calle peatonal con paso de Tranvía en Portugal.....	23
--	----

CAPÍTULO II: ANÁLISIS DE PROYECTOS DE PEATONALIZACIÓN

Fotografía N° 2.1: Avenida de la Constitución. 1954 – 2009.....	37
Fotografía N° 2.2: Turistas en las puertas de Starbucks, Av. La Constitución.....	39
Fotografía N° 2.3: Comparativa de las obras en la avenida de la Constitución....	40
Fotografía N° 2.4: Plaza de la Alfalfa tras la peatonalización _ Alfombra central...	42
Fotografía N° 2.5: Plaza de la Alfalfa antes y después de la peatonalización.....	43
Fotografía N° 2.6: Plaza de la Alfalfa antes de la peatonalización.....	44
Fotografía N° 2.7: Vista panorámica de la Calle Larios.....	46
Fotografía N° 2.8: Terrazas del Café El Central, de Farggi. Calle Larios.....	47
Fotografía N° 2.9: Vista panorámica de la Plaza de Carbón.....	48
Fotografía N° 2.10: Fachadas y personas tomando asientos de la plaza.....	50
Fotografía N° 2.11: Calle Madero.....	51
Fotografía N° 2.12: Calle Madero antes y después de la intervención	53
Fotografía N° 2.13: Península de Estambul.....	55
Fotografía N° 2.14: Península de Estambul _ Comercio.....	56

CAPÍTULO III: PEATONALIZACIÓN EN CUENCA

Fotografía N° 3.1: Centro histórico de Cuenca. 2018.....	65
--	----

CAPÍTULO IV: ESTRATEGIAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS DE PEATONALIZACIÓN

Fotografía N° 4.1: Calle Peatonal que conecta la calles Presidente Borrero y Hermano Miguel.....	90
Fotografía N° 4.2: Intervención entre calles Mariscal Lamar y Mariano Cueva. Actualmente en construcción. 2018.....	92
Fotografía N° 4.3: Tramo T 35. Aceras en mal estado.....	93
Fotografía N° 4.4: Tramo T 35. Deterioro de la calzada y la acera.....	94

Fotografía N° 4.5: Composición vehicular en el centro histórico. Calle Simón Bolívar.....	97
---	----

Fotografía N° 4.6: Levantamiento de información en Campo. Encuesta, 2018.....	103
---	-----



Cláusula de licencia y autorización para publicación en el Repositorio
Institucional

Germán Daniel Lozano García en calidad de autor y titular de los derechos morales y patrimoniales del trabajo de titulación "La peatonalización en la ciudad de Cuenca: antecedentes, conflictos y estrategias", de conformidad con el Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN reconozco a favor de la Universidad de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos.

Asimismo, autorizo a la Universidad de Cuenca para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el repositorio Institucional, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, mayo de 2018

Germán Daniel Lozano García

C.I: 0105380992

Cláusula de Propiedad Intelectual

Germán Daniel Lozano García, autor del trabajo de titulación "(La peatonalización en la ciudad de Cuenca: antecedentes, conflictos y estrategias)", certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autor.

Cuenca, mayo de 2018

Germán Daniel Lozano García

C.I: 0105380992

Dedicatoria

A Dios

A mi familia y amigos por todo su apoyo, su paciencia y cariño incondicional.

A mi madre Rosa quien ha sido un pilar fundamental en vida, mi fortaleza, mi guía, mi inspiración y mi razón para seguir adelante.

A mi hermana Andrea que de no ser por su apoyo en esas largas noches y su comprensión no estaría donde estoy justo ahora.

A mi padre Germán que pese a la distancia siempre estuvo ahí para apoyarme.

Agradecimiento

Arq. Cristina Chuquiguanga

Arq. Enrique Flores.

Ing. Carolina Ormaza. Directora de Movilidad de Cuenca

A mi familia y amigos, quienes me apoyaron en todo momento.

INTRODUCCIÓN

Introducción

"Caminar es, junto con andar en bicicleta, el modo de transporte más sustentable, democrático y saludable para desplazarse dentro de una ciudad." (Herrmann Lunecke, 2016, pág. 49) con estos pensamientos en los últimos años a nivel mundial, el paradigma de la movilidad sustentable ha tomado el rumbo claro hacia medios de transporte público más eficientes, además de impulsar mediante instrumentos de planificación la devolución del espacio público a las personas, promoviendo así la movilidad no motorizada.

En la actualidad "existe una relación directa entre modelo de ciudad, movilidad y ocupación del espacio público (...) el urbanismo moderno (...) da origen a áreas residenciales, productivas, de servicios y ocio, comunicadas por grandes redes de movilidad para el vehículo y el transporte privados." (Jerez, Arriero, & Donadei, 2016, pág. 100); por esta razón, es que el planeamiento urbano y las metodologías que se tomen para abordar proyectos relacionados a la movilidad afectan directamente el desarrollo de la ciudad y el de sus habitantes.

La estructura de este estudio se basa en 4 etapas fundamentales correspondientes a cada uno de los capítulos desarrollados. En primera instancia se tienen los aspectos teóricos y legales, donde se muestra la conceptualización de la peatonalización en la actualidad y que normativas e instrumentos de planificación existen a nacional e internacional. Aclarando conceptos claves sobre movilidad, peatonalización, peatonalidad y analizando varios aspectos relevantes del marco normativo vigente se pretende establecer una base firme para desarrollar este estudio.

En el capítulo número dos, se presenta un análisis de casos, donde se da una contextualización de este tipo de proyectos alrededor de mundo

y que factores son determinantes para la ejecución de estos. Estableciendo una serie de variables para encontrar paralelismos y contrastes en los diferentes proyectos se da un vistazo a como los proyectos han sido llevados a cabo realmente.

Recapitulando sobre estos dos capítulos se logra definir criterios técnicos y conceptuales que posteriormente servirán para la determinación de lineamientos, objetivos y estrategias.

En el tercer capítulo, se muestra que ha pasado con los proyectos de peatonalización en la ciudad a lo largo de los años. Esta contextualización hace posible el entender los antecedentes respecto a la peatonalización y la movilidad peatonal en Cuenca.

Por su parte, en el Capítulo IV, se intentará resolver los conflictos encontrados con la implementación de proyectos de peatonalización en Cuenca a partir de un diagnóstico en un sector de la ciudad. Este diagnóstico, tiene por objeto exponer la situación actual del lugar, además de presentar las expectativas y aspiraciones de la población, lo que ayuda a entender de mejor manera la problemática que acoge.

En base a los problemas identificados se establecen una serie de objetivos que junto a lineamientos enmarcados en la base teórica y legal vigente posibilitan finalmente la definición de las estrategias. Estas permitirán concebir el documento como un instrumento de aplicación directa para ayudar a la implementación de proyectos de peatonalización y movilidad peatonal en la ciudad de Cuenca.



Finalmente, en orden de las ideas anteriores, el presente estudio permite resolver las siguientes preguntas de investigación que ayudan a entender de mejor manera la situación actual y la propuesta para solucionarla.

¿Qué ha ocurrido con los procesos de peatonalización en Cuenca?

¿Es negativa la posición de los habitantes de la ciudad de Cuenca frente a las futuras intervenciones de peatonalización?

¿Qué soluciones se pueden implementar para facilitar la ejecución de proyectos de peatonalización en la ciudad de Cuenca?

Objetivo General

Proporcionar estrategias para una adecuada implementación de propuestas que promueven la movilidad peatonal en la ciudad de Cuenca, en el marco del "Plan de Movilidad y Espacios Públicos".

Objetivos Específicos

1. Conocer los instrumentos de planificación que regulan los espacios públicos y coadyuvan a la movilidad peatonal.
2. Analizar proyectos de peatonalización a fin de identificar estrategias que facilitaron su implementación.
3. Conocer las propuestas de peatonalización en la Ciudad de Cuenca.
4. Conocer la percepción ciudadana sobre la implementación de proyectos de peatonalización.
5. Diseñar estrategias que faciliten la implementación de proyectos de peatonalización.

01 | MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

CONTENIDOS

- 1.1 ASPECTOS CONCEPTUALES
- 1.2 LA PEATONALIZACIÓN EN LAS CIUDADES
- 1.3 MARCO LEGAL
- 1.4 INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN
- 1.5 CONCLUSIONES

1.1 Aspectos Conceptuales

1.1.1 Movilidad Sustentable

A nivel global, el paradigma de la movilidad ha tomado fuerza en el desarrollo de las ciudades, en este sentido se ha colocado como uno de los principales ejes de la planificación urbana, todo esto también con el planteamiento actual de la nueva agenda urbana sobre temas de movilidad.

En esta nueva agenda urbana se plantean objetivos que buscan principalmente promover las acciones que coadyuven una movilidad más sustentable, con especial interés en el transporte público masivo y medios de transporte alternativos. Se debe tener claro que estas determinaciones buscan agilizar y organizar de mejor manera la dinámica de la ciudad.

"La dinámica urbana depende de tres tipos de factores: físicos, funcionales y morales. Cada uno de ellos representa una dimensión de análisis de la ciudad. El transporte urbano es un componente de la dimensión funcional, el comportamiento de los individuos se relaciona con la dimensión moral y las características locacionales de los usos del suelo y la infraestructura se asocian con la dimensión física."

(Jiménez, Álvarez, Hoyos, & Sanchez, 2010, pág. 70).

En términos de movilidad, lo citado en el párrafo anterior hace referencia a aquellos factores que a grandes rasgos componen la ciudad y su funcionamiento. Para empezar, la dimensión **física** hace referencia

a los equipamientos e infraestructura; es decir, toda construcción "física" que conecta y permite llevar acabo las actividades de ciudadanos; todo el régimen administrativo, la creación de instituciones y su patrón de comportamiento como tal compone la dimensión **moral**. Y finalmente, el cómo se relacionen estas dos dimensiones y su funcionamiento, crearán regulaciones, normativas y costumbres, a este resultado se lo ha caracterizado como dimensión **funcional**.

El transcurso del tiempo genera ligeros cambios en los objetivos de las instituciones encargadas de la movilidad; por tanto, esto lleva a la creación de nuevas infraestructuras y nuevos medios de transporte, buscando siempre que el manejo adecuado de los recursos lleve al correcto funcionamiento de un sistema de movilidad, llegando así en la actualidad a la llamada movilidad sustentable.

Es importante señalar que 40 años atrás en conferencias sobre el medio ambiente ya se hablaba sobre un desarrollo sostenible, en 1992 en la "Cumbre de la Tierra"¹ se precisan acciones concretas para lograr un desarrollo sostenible. Entre otras, las características de este desarrollo contemplan factores sociales, y del medio ambiente enmarcados siempre a la competitividad de las ciudades. Consecuentemente, es incorrecto pensar que la movilidad sustentable es un concepto desarrollado en nuestra actualidad.

Movilidad sustentable es aquella que apoya un "desarrollo sustentable"² y que se sitúa en estrecha relación con la capacidad de la ciudad para ser autosuficiente. Factores tales como la ciencia, la tecnología, cultura, recursos financieros, y niveles de educación deben orientar las formas

¹ Cumbre de Río en 1992 se da carta de naturalización mundial al Desarrollo Sostenible en la publicación de la agenda 21 en una carta firmada por 178 gobiernos.

² Desarrollo Sustentable "es aquel que permite la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes, sin poner en riesgo las generaciones futuras de satisfacer las propias, independientemente del paso del tiempo" (Conferencia de la ONU, Estocolmo, 1987).



en que actúen los diversos agentes económicos y sociopolíticos para alcanzar un crecimiento adecuado y solventar todo insumo que sea requerido para este propósito. (Leo, Adame, & Jiménez, 2012).

Con altos índices de movilidad tanto de personas como de bienes, la ciudad moderna requiere ciertos criterios que controlen el tráfico, y los diferentes tipos de contaminación. Aunque muchas veces la política toma la sustentabilidad como el cuidado del medioambiente solamente, se tiene que aclarar que su alcance va más allá del tipo de combustible, y daño al medioambiente, que por cierto es realmente importante; sino que se debe velar por el análisis del impacto social, económico y político que causa en la dinámica de la ciudad.

En las dos últimas décadas varias ciudades de Latinoamérica ya han optado por algunas modificaciones en la concepción del transporte público, buscando principalmente disminuir el uso excesivo del automóvil y promover los medios de transporte masivos, mejorando su calidad de servicio y eficiencia energética (Poole Fuller, 2017). Además, el enfoque de soluciones respecto a temas de movilidad se ha direccionado hacia el diseño de estrategias a corto plazo, debido a que los resultados son inmediatos. Esto es en muchos sentidos beneficioso para el gobierno de turno tanto política, social y económicamente, no obstante, estos enfoques no están necesariamente relacionados con las premisas de la sustentabilidad (Díaz Tejeda, 2012). Fácilmente este tipo de intervenciones pueden llevarse en mayor medida por política, alejándose así de alcanzar una movilidad social y ambientalmente sustentable.

Se debe señalar que destacan como ciudades exitosas en la solución de movilidad sustentable aquellas que están en constante cambio, con el fin de adecuarse a la realidad existente, ya que estos no se plantean como

sistemas y/o enfoques enteramente perfectos. (Díaz Tejeda, 2012). En este mismo orden de ideas, Poole Fuller (2017) señala que una movilidad sustentable debe cumplir con tres principios fundamentales: a) **continuidad**, es decir que no deben existir interrupciones en la dotación del servicio, salvo excepciones; b) **igualdad**, refiriéndose a que los precios deben ser asequibles para que la dotación sea posible para toda la población; y c) **mutabilidad**, es decir que el sistema debe poder adaptarse a todas las mejoras tecnológicas para la prestación del servicio.

Dentro de la dinámica de una ciudad también es notoria la relación directa entre uso del espacio público y modelo de movilidad. Por lo tanto, una movilidad sustentable podría ser considerada como aquella que, además de combatir todos los problemas causados al medio ambiente y a la calidad de vida de las personas, afronta los problemas de reactivación del espacio público trazando relaciones más directas entre transporte público y la movilidad peatonal. (Jerez, Arriero, & Donadei, 2016)

Finalmente, en la Figura 1.1 se puede resaltar aquellos conceptos que estructuran de manera general la movilidad sustentable:

Figura 1.1: Resumen de los elementos que estructuran una movilidad sustentable.



Elaboración: Propia

1.1.2. Peatonalidad y Peatonalización

Especialmente en la comunidad hispanohablante es común encontrar en distintos tipos de publicaciones académicas y no académicas, el término peatonalidad o peatonalización. Esto se debe a que es algo casi imperceptible a la hora de analizar el contexto donde se encuentran, por esta razón es que no se presta real importancia sobre el uso correcto del término. Sin embargo, saber bien la diferencia entre estos dos términos, dará a entender de manera clara el enfoque de un estudio, investigación o proyecto.

Peatonalidad

A nivel mundial, en idiomas ajenos al español, estos conceptos no están propicios a causar confusiones, por el contrario, se tiene muy claro cuando, como y donde deben ser empleados. Por ejemplo (Blečić, Cecchini, Fancello, Talu, & Trunfio, 2015) mencionan que el concepto de peatonalidad (walkability) es un intento de ir más allá de la pura presencia y distribución espacial, más allá de la accesibilidad cruda de los lugares. El uso de estos lugares y la percepción por parte de los ciudadanos actúa como indicador de la calidad espacial y la capacidad de abarcar y promover la movilidad de los peatones del entorno urbano.

Según (Guío Burgos, 2010) la “caminabilidad” traducido de la palabra “walkability” es:

“la capacidad del entorno urbano de facilitar y fomentar la caminata, brindando a los peatones comodidad y seguridad, conectando a las personas con variedad de destinos dentro de un tiempo y esfuerzo razonable, y ofreciendo condiciones de interés visual a través de la red.”



Entonces, se puede notar el nacimiento de una nueva forma de entender la caminata, transformándose así, en una forma de vivir la ciudad, donde se da el protagonismo al peatón y ya no al automóvil (García L., 2015). De la mano del concepto de movilidad sustentable la idea de peatonalidad ha tomado fuerza y ha logrado un mayor perfeccionamiento.

Otros autores buscando concretar un poco más este concepto, tratan de estructurarlo de manera más elaborada; por ejemplo, en trabajos que tratan este tema con mayor frecuencia se hace énfasis sobre los siguientes términos:

a) **Accesibilidad**: alejándose un poco del concepto preconcebido de este término, para la peatonalidad la accesibilidad debería representar la calidad de estos espacios, servicios, lugares para proporcionar facilidad y capacidad de acceso a los ciudadanos.

Para Ross," la accesibilidad es la facilidad de llegar a algún destino, incluyendo los costos reales percibidos en términos de tiempo, dinero, distancia recorrida, nivel de comodidad, disponibilidad y fiabilidad del medio de transporte o de cualquier combinación de éstos"

(Cerdá Troncoso, 2014, pág. 67)

b) **Proximidad**: si se habla de movilidad sustentable la creación de proximidad podría considerarse como uno de los principios fundamentales, esto debido a que se puede realizar un desplazamiento a pie o en bicicleta. Sin embargo, no se debe pensar que proximidad hace referencia únicamente a cortas distancias sino también que exista seguridad, y también accesibilidad universal. Para poder alcanzar esto, entre muchas otras cosas es importante reestructurar la concepción del espacio público y la forma de afrontar los problemas

de movilidad. Es necesario vincular de manera armoniosa al vehículo, a las bicicletas y al peatón, con ello, se logrará una red de movilidad sustentable continua y segura. (Jerez, Arriero, & Donadei, 2016)

Se tiene que dejar claro también que el concepto de peatonalidad por sí solo, no se puede entender de manera directa como una herramienta urbanística, ya que tiene un trasfondo más profundo, que como ya se mencionó, busca promover al peatón como eje principal de una ciudad y sus medios de conexión, en términos prácticos (Guío Burgos, 2010) menciona que la peatonalidad implica que los peatones puedan: llegar, ingresar, usar, y salir de los lugares de origen o destino particular.

Peatonalización

Una de las características principales de la ciudad moderna, es que "la planificación urbana tiene herramientas para regular los factores físicos, ambientales e incluso sociales de nuestros entornos, tanto a través de normas y ordenanzas vinculantes como a partir de manuales, recomendaciones o guías de diseño" (Herrmann Lunecke, 2016, pág. 50). Es en estas instancias en las que la peatonalización se muestra como una herramienta de intervención urbana, con la cual se busca dar ciertas preferencias al peatón y a al disfrute del mismo dentro del espacio público.

"La peatonalización es una herramienta de intervención urbana en la ciudad con la que se intenta, luego de "estudios", dar preferencias al peatón por sobre otros medios de transporte. Teniendo como principal objetivo el disfrute del espacio público por parte de los diferentes tipos de peatón"

(Mérida & Soto, 2014, pág. 1)

En la actualidad es común leer que la peatonalización es un proceso de intervención eminentemente urbanístico; de hecho, en el diccionario de la Real Academia Española se define como proceso mediante el cual los espacios que son ocupados por el tránsito vehicular normalmente, se habilitan de manera de dar preferencia a tránsito peatonal, es en este mismo sentido en que se denota como directamente como una herramienta de la planificación urbana.

La peatonalización por tanto podría concebirse también como aquella herramienta urbana que permite la resolución de todo conflicto existente en espacios que no estaban en un principio pensando para la presencia masiva de vehículos; misma que ha excluido de a poco al peatón, quien fue inicialmente el creador y protagonista de estos espacios. (Tejedor, García, & Flores, 2009)

El “fin” frente a la “herramienta”

Después de este breve análisis de ambos conceptos, se puede determinar a grandes rasgos que la [peatonalización](#) es meramente una herramienta de planificación urbana. Más específicamente hace referencia a todo ese conjunto de procesos, actuaciones, intervenciones que en juntos tienen el objetivo de lograr la [peatonalidad](#), sin embargo, esta peatonalidad no se alcanza únicamente a través de la peatonalización, ya que como se observó la idea de peatonalidad pese a tener un objetivo claramente determinado contiene otros muchos factores y medios por los cuales puede ser alcanzada.

[Cuadro 1.1:](#) Cuadro resumen de la relación entre peatonalidad y peatonalización.

PEATONALIZACIÓN	PEATONALIDAD
Herramienta urbanística con enfoque ambiental, social y político que, a través de procesos, intervenciones, recomendaciones, y/o guías de diseño, pretende resolver los conflictos causados por la presencia del vehículo en espacios que no fueron pensados para este.	Capacidad del entorno urbano para promover la caminata, es decir el protagonismo del peatón dentro de la ciudad. La calidad de espacios y la cobertura para todo tipo de usuario debe asegurarle al peatón poder llegar, ingresar, usar y salir de su lugar de origen o de destino.

Elaboración: Propia



1.2. La peatonalización en las Ciudades

1.2.1. Ventajas y Desventajas

Teniendo claro el concepto de peatonalización es necesario saber algunos de los beneficios que podría aportar una correcta aplicación de esta herramienta, y también, saber qué consecuencias resultan de una inadecuada aplicación.

Ventajas

a) **Peatón:** un aspecto importante a resaltar y que constituye los beneficios que se producen hacia los principales actores es la creación de nuevas actividades sociales, económicas, políticas, festivas, etc. Primeramente, se tiene a los residentes, vecinos, instituciones y comerciantes nativos del lugar. En segunda instancia, los transeúntes quienes son usuarios de estos espacios con fines un poco más sociales; es decir, por el placer para caminar, sentarse, charlar, etc. En última instancia están las personas que van de paso, utilizando estos espacios únicamente como vía de tránsito. (Tejedor, García, & Flores, 2009)

b) **Protección del medioambiente:** estas intervenciones por lo general traen implícitamente el uso menos arbitrario de vehículos privados, con el fin de mejorar la calidad del aire. Junto con la búsqueda de formas alternativas de transporte, se reduce la contaminación acústica y ambiental. (Yüce, Köse, Özuslu, & Süel, 2013)

c) **Marketing Urbano:** con la implementación de estos proyectos se construye una ciudad más habitable, más propia, alcanzando una nueva imagen a nivel de ciudad. Fomentando la cultura, el arte, el paisaje urbano y el comercio se logra la autoidentificación colectiva de los ciudadanos ya que se convierte en un punto de referencia ganando así un alto atractivo turístico. (García & Jimenez, 2015)

d) **Estética Urbana:** El querer mejorar la estética de un lugar no es suficiente justificación para decidir peatonalizar o no peatonalizar un espacio; sin embargo, es parte fundamental de cualquier propuesta el mejorar la concepción espacial arquitectónica y paisajística del lugar. (Tejedor, García, & Flores, 2009)

e) **Tráfico:** La abolición del tráfico de automóviles también es una de las consecuencias más comunes tras una correcta peatonalización, ya que se resuelve ciertos conflictos existentes en vías que tenían una presencia excesiva de vehículos. (Retana, Pena, & Ortega, 2014)

Desventajas

a) **Conflictos Sociales:** al ser una intervención urbana está propensa a suscitar situaciones conflictivas entre los afectados. Por lo general, en los procesos de peatonalización siempre existe un porcentaje de población considerable que por miedo a que se den afecciones a su vida cotidiana y comercial se oponen totalmente a que se lleven a cabo. Al verse forzados a adaptarse al cambio, no usan el espacio de manera correcta, y más aún se ponen constantes trabas para la construcción de estos proyectos. (Tejedor, García, & Flores, 2009)

b) **Parqueo:** cuando se restringe una vía solo para los peatones, se pierden los espacios destinados para aparcar los vehículos de las personas que habitan estos lugares. Pese a que el número de vehículos representa un porcentaje bajo frente al número de peatones; esta medida dificultaría, de manera general, la estancia en esos lugares tanto de residentes, comerciantes, turistas, etc. (Guío Burgos, 2010)

c) **Transporte público:** como se sabe uno de los principales sistemas que constituyen una ciudad es el transporte público, al negar el ingreso de todo tipo de vehículo a una zona se priva también a este sector del servicio de transporte público, una opción sería el proponer nuevas

formas de transporte público exclusivos para estos sectores. (Poole Fuller, 2017)

d) **Flujo vehicular:** al verse adaptada la ciudad moderna al desarrollo de la misma en torno al vehículo, la trama vial urbana tiene ya una estructura (sentidos de vías, anchos, etc.). Al afectar el curso de un circuito vial, se ocasionan desconciertos en el tránsito a nivel general, provocando muchas veces la creación de puntos con un mayor número de problemas de tráfico, contaminación, entre otros.

1.2.2. Factores que influyen en la implementación de proyectos de peatonalización.

Al llevar a cabo un proceso de peatonalización, es difícil abarcar todos los factores que se deben tener en cuenta y que influirán de manera directa en el éxito o fracaso de estas intervenciones. En el artículo de (Valenzuela & Talavera, 2015) se destaca la relevancia que tiene el peatón en la ciudad y se analiza los factores de los entornos urbanos relacionados con la movilidad peatonal; por tanto, con los proyectos de peatonalización.

Es importante hacer énfasis en el proceso de revisión y clasificación de referencias a analizar que se realizó para la elaboración de este artículo. En este sentido, el Cuadro 1.2 muestra a manera de síntesis qué tipo de variables se tomaron en cuenta para la selección de estas publicaciones, las palabras clave, la base de datos y las áreas del conocimiento involucradas en los parámetros de elección.

Cuadro 1.2: Variables tenidas en cuenta para la selección de referencias

PALABRAS CLAVE	Walk y derivados (walkability, walking, walking environments)
	Caminar: caminabilidad, caminar, entornos caminables
	Pedestrian y derivados (pedestrian environment)

ÁREA DE CONOCIMIENTO	Peatón: entornos peatonales
	Acces y derivados (accesibility)
	Acceso: accesibilidad
BASE DE DATOS	Journal Citation Report (JCR)
Social Sciences Edition	Scimago Journal and Country Rank (SJR)
Science Edition	Social Sciences Environmental Science Psychology Engineering Medicine

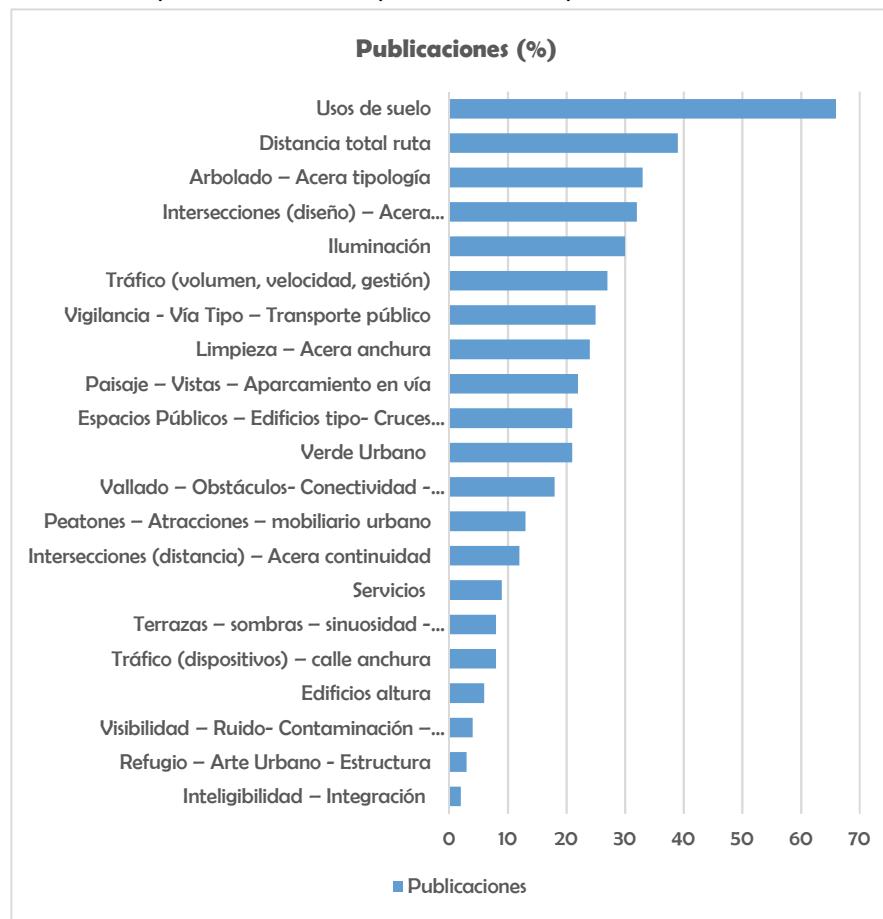
Fuente: Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes (Valenzuela & Talavera, 2015)

Elaboración: Propia

Por otro lado, en la Figura 1.2 se muestra en porcentaje que tan comunes son estos factores en este tipo de publicaciones que tratan temas afines a la movilidad peatonal, así como el nivel de incidencia que tienen en intervenciones relacionadas a la peatonalización según estas publicaciones.

En general, se podrían clasificar estos factores en aquellos que tienen incidencia antes, durante y luego de estas intervenciones; y también en aquellos que son externos e internos. Además, es necesario conocer quien debería controlar o gestionar cada uno de los factores.

Figura 1.2: Porcentaje del total de referencias que mencionan los factores que inciden en la peatonalización respecto al total de publicaciones.



Fuente: Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes (Valenzuela & Talavera, 2015)

Elaboración: Propia

Con más del 65% de referencias se tiene en primer lugar los "usos de suelo" (existentes y propuestos), los cuales son propensos a experimentar

cambios en todo el proceso de una intervención y que, mediante un estudio, deberán ser finalmente asignados correctamente luego de que la intervención concluya. También se debe recalcar que este factor es externo a la intervención, ya que está determinado en la planificación de una ciudad para ese sector; por tanto, este podrá ser controlado y determinado por las autoridades respectivas.

Cerca del 40% de referencias citan la [distancia total de la ruta](#); es decir, el tramo que ha sido intervenido. En otras palabras, el segundo lugar es ocupado por el estudio de los desplazamientos del peatón. Este factor, en principio, debería estar claramente definido previo a intervención y pues, es un factor especialmente interno que será definido con el debido análisis y controlado por quienes diseñen el proyecto.

En tercer lugar, con porcentajes cercanos al 30% se pueden observar factores más de diseño tales como el arbolado, la tipología de las aceras, el diseño de las intersecciones y la iluminación. Igualmente, estos son aspectos internos a la intervención ya que están definidos en el diseño de la misma.

Los otros factores enlistados que siguen en orden de importancia muestran que aspectos como la integración del proyecto o el componente artístico (atractivo) e incluso el aspecto ambiental no alcanzan ni el 5% del total.

Enfocándose directamente en los aspectos internos (Talavera, Soria, & Valenzuela, 2014) en otra publicación definen como factores determinantes para la peatonalización a la [accesibilidad, seguridad, confort y el atractivo](#). Es decir, aspectos relativos y más cercanos a una infraestructura peatonal y su funcionalidad. Es necesario atender que estas dimensiones abarcan también al tráfico, el diseño urbano que al

final determinaran si los nuevos espacios creados son atractivos para el usuario y si siente estando en ellos el confort necesario.

Se puede añadir que estos factores serán parte fundamental de aquellas variables que permitan estructurar de manera coherente tanto el análisis de los casos de estudio, así como el mecanismo para poder conocer la percepción y expectativas del área de estudio.

Usos de Suelo

Es cuanto menos interesante, la transcendencia que tienen los usos de suelo como factor que influye en la peatonalización. Su aparición, más que con la relación peatón- transporte está dirigida al enfoque peatón-entorno; por tanto, tendría una valoración más cualitativa. (Valenzuela & Talavera, 2015)

Al ser la peatonalización un proceso de renovación para la ciudad, este conlleva un cambio en ciertos sectores de una ciudad. La renovación ocurrida en los usos de suelo como resultado de la peatonalización puede conllevar a procesos de gentrificación.

Este término, gentrificación, tiene una concepción bastante amplia como parte de un fenómeno presente en la ciudad contemporánea. No obstante, abstrayendo aquellas características relacionadas con temas de movilidad peatonal y con su relación con nuevas distribuciones de usos de suelo se puede entender como un proceso de desplazamiento mayoritariamente espacial de una población con menos recursos económicos por otra de mayores recursos. (Less, Slater, & Wyly, 2008)

Este desplazamiento es generado debido a las actividades de renovación urbana implementadas y el consecuente aumento del costo de suelo y de la vida, residentes y comerciantes se ven obligados a abandonar el área.

Esta situación, a su vez, es aprovechada por actores privados para introducir nuevas actividades compatibles con el actual proyecto de revitalización que se está ejecutando. (Boldrini & Malizia, 2014)

1.2.3. Movilidad peatonal

Cuando se escucha peatonalización inmediatamente se asocia el término movilidad; sin embargo, solo alcanza esta denominación cuando se toma como un componente dentro de un sistema de red urbano, el cual controla y permite la movilidad dentro de la ciudad.

"Cuando hablamos de movilidad urbana, ésta está referida a las distintas formas de desplazamiento que se generan dentro de la ciudad. Y cuando nos referimos a la movilidad peatonal, hablamos de fortalecer el papel del peatón en favor de una nueva cultura de la movilidad sostenible que permite reconstruir la proximidad como valor urbano"

(Baratta, 2015, pág. 26)

Llevar a la realidad estos principios tiene cierto grado de complejidad, entre otros factores, los peatones y las características tan variables de este tipo de usuario llevan a que se obvien muchos criterios, la simplificación de estos resultan en generalidades que no alcanzan a reflejar plenamente las necesidades de los mismos, dando como consecuencia que por ejemplo la infraestructura construida en una intervención sea insuficiente o inadecuada (Guío Burgos, 2010). Según (Baratta, 2015) algunas de las variables mencionadas en el párrafo anterior podrían ser la continuidad, seguridad, conectividad y la accesibilidad. A su vez están podrían reflejarse en la realidad por ejemplo con accesos para desplazamientos de discapacitados, diferencian de los diferentes tipos de tránsito (vehículos, bicicleta,



peatón), recorridos que conecten los diferentes sistemas de transporte, áreas verdes y equipamiento urbano.

Fotografía 1.1: Calle peatonal con paso de Tranvía en Portugal.



Fuente: © 2017 Pixabay

1.3. Marco Legal

1.3.1 Constitución (2008)

La actual Constitución del Ecuador incorpora una sección titulada “Biosfera, ecología urbana y energías alternativas” donde además de promover la eficiencia energética y el uso de tecnologías ambientalmente sanas y limpias, establece en el Art. 415 que se incentivara y facilitara el transporte terrestre no motorizado mediante la construcción de ciclovías principalmente. Junto a los principios de accesibilidad universal y de una movilidad que cause el menor daño al medioambiente, se enmarca una movilidad más sustentable.

En el mismo orden de ideas, en la sección de Hábitat y vivienda, se establece que Estado debe garantizar para toda vivienda entre otras, el acceso a transporte público. En este orden de ideas, en la Sección duodécima, Transporte, el Art. 394 expresa que se promocionará el transporte público masivo, donde se asegura la adopción de políticas de tarifas diferenciadas.

1.3.2 Código Orgánico de Organización Territorial (COOTAD. 2010)

Es importante señalar en base al COOTAD, la organización político-administrativa y todas las competencias de los diferentes niveles de gobierno: tanto en ámbitos urbanos y más específicamente en temas de movilidad.

Respecto a Vialidad

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

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

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

Al gobierno autónomo descentralizado municipal le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener la vialidad urbana. En el caso de las cabeceras de las parroquias rurales, la ejecución de esta competencia se coordinará con los gobiernos parroquiales rurales.

Al gobierno autónomo descentralizado parroquial rural le corresponde las facultades de planificar y mantener, en coordinación con el gobierno autónomo descentralizado provincial la vialidad parroquial y vecinal, para el efecto se establecerán convenios entre ambos niveles de gobierno, donde se prevean las responsabilidades correspondientes. Las obras de mantenimiento se ejecutarán mediante gestión directa, a través de empresas públicas, o la delegación a empresas de la economía popular y solidaria y la cogestión comunitaria. ”

Art. 129. COOTAD. Ecuador. 2010

Respecto a tránsito y transporte.

“A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el

tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.

Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios. ”

Art. 130. COOTAD. Ecuador. 2010

1.3.3 Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre. (2017)

El Art. 1 señala que tiene por objeto establecer el régimen jurídico para el diseño, planificación, ejecución, construcción, mantenimiento, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios, cuya rectoría está a cargo del ministerio encargado de la competencia de vialidad.

En esta ley se pueden encontrar entre otras, determinaciones para la implementación de proyectos y la planificación respecto a la vialidad. En este sentido se dice que:



"Todos los proyectos de infraestructura vial sean nuevos o que supongan la intervención o modificación de anteriores, deberán incluir los estudios de impacto ambiental, social y de seguridad vial de acuerdo con la normativa aplicable para el efecto... Se considerarán además las afectaciones sobre el hábitat construido a los predios y las medidas necesarias para compensar a los propietarios de los mismos".

**Art. 112. Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial
Transporte Terrestre. Ecuador. 2017**

Otro aspecto por resaltar es el hecho de que se ratifica que una de las competencias de los GADs municipales es el elaborar e implementar el Plan Sectorial de Infraestructura del Transporte Terrestre Cantonal, el mismo que será un insumo de su Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

1.3.4 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTSV. 2008)

Acorde al Art. 1, la presente ley muestra como objetivo principal la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. En busca del bienestar ciudadano, busca proteger a las personas y bienes que son trasladados a través de una red vial dentro del territorio ecuatoriano. En el marco de los términos ya estudiados referentes a movilidad sustentable, movilidad peatonal, peatonalidad y peatonalización el Art. 2 también menciona que se fundamenta en la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en

beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

La ley contempla también secciones exclusivas que abordan, entre otros, temas sobre los ciclistas y las vías. Y que a manera de síntesis se muestran a continuación.

Respecto a las vías

En el Art. 209 se muestran las siguientes determinaciones:

- a) Estudio técnico obligatorio previo al inicio de obras de rehabilitación.
- b) Estudios técnicos obligatorios para la incorporación de nuevas vías en el casco urbano por parte de la municipalidad.

Respecto a los ciclistas

En el Art. 204 se tiene como derechos de los ciclistas los siguientes:

- a) Seguridad y respeto al transitar por las vías públicas con infraestructura adecuada.
- b) Disponer de vías privilegiadas en la ciudad, y derecho preferente de vía en lugares sin la infraestructura.
- c) Espacio gratuitos de parqueos.
- d) Transportar sus bicicletas en el transporte público sin costes adicionales.
- e) Días de circulación preferente para bicicletas.

También se hace hincapié en el uso de energías amigables con el medioambiente y de cómo debe de procurarse la reocupación del espacio público por parte de los peatones.

1.3.5 Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Como su nombre lo indica, el presente reglamento establece todas las normas de aplicación en el territorio ecuatoriano a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte. Del mismo modo, se expresan las regulaciones para los automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre.

De igual manera, se pueden señalar algunos de los enunciados más relevantes en temas de movilidad:

Respecto a vías y ciclovías

Los GADs, en su respectiva jurisdicción, deberán realizar estudios de factibilidad, previo a la incorporación de carriles exclusivos de bicicletas o ciclo vías. Además de exigir en proyectos de edificaciones privadas y entidades públicas zonas exteriores destinadas para circulación y parqueo de bicicletas.

1.4. Instrumentos de Planificación

El análisis de los instrumentos de planificación a desarrollarse será enmarcado hacia temas de movilidad sustentable, peatonalización, peatonalidad, movilidad peatonal, entre otros conceptos manejados en este estudio. Por tanto, dada la generalidad de algunos de estos instrumentos no apuntan directamente hacia temas de peatonalización, sin embargo, lo que se quiere es sintetizar aquellas determinaciones que de alguna manera promuevan o coadyuven la movilidad sustentable y por tanto la peatonalización.

1.4.1 Declaración de Lima: Libro Blanco de la Movilidad Urbana Sustentable de América Latina (MUSAL, 2014)

Concebido como un instrumento significativo para la transformación de la movilidad en Latinoamérica, es necesario analizarlo ya que, entre las ciudades involucradas están presentes dos importantes del Ecuador: Quito y Cuenca.

En esta declaración se encuentran definidos objetivos y estrategias para transformar las formas de movilidad; de esta manera, también se busca contribuir a la estructuración de ciudades sustentables, saludables y competitivas. Así también, se hace énfasis en los siguientes compromisos que fueron asumidos por los alcaldes y alcaldesas de 21 ciudades, correspondientes a 8 países en América Latina.

1. La movilidad urbana debe ser de calidad y accesible para todas las personas.
2. Existen desafíos comunes relacionados con la urbanización motorizada por enfrentar.



3. Trabajar por una movilidad urbana como derecho social.
4. Buscar el financiamiento para la nueva movilidad.
5. Establecer la coordinación adecuada de ciudades líderes en Movilidad Sustentable de América Latina.

También se muestran indicadores o premisas a tomar en cuenta por las partes comprometidas en favor de una movilidad sustentable; en este sentido se muestran algunas de ellas que se consideran más relevantes para este estudio:

1. En los últimos años, América Latina ha sido escenario de amplios movimientos sociales que demandan una movilidad urbana de calidad: con acceso para todas las personas, incorporación de mecanismos para rendición de cuentas y la participación ciudadana.
2. A la urbanización y el crecimiento económico se ha asociado un proceso de motorización en el que predominan los vehículos motorizados individuales, la construcción de vías para servirlos y la propensión a viajes largos e inefficientes.
3. El transporte individual motorizado que hace uso indiscriminado e inefficiente del espacio público viene afectando seriamente la salud pública, la calidad de vida y la competitividad urbana, de la siguiente forma:
 - Según las proyecciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) para el 2020 las primeras cinco causas de muerte en el

mundo estarán asociadas con transporte, si se mantienen los patrones actuales.

- Los accidentes en ciudades resultan ser más del 50% de las víctimas fatales, en promedio en un país.
- En términos de contaminación, el creciente desplazamiento del transporte público urbano tiene un efecto altamente nocivo. Se puede recalcar que el transporte colectivo emite 9 veces menos contaminantes locales y 4 veces menos CO₂ que el transporte individual.
- Se promueve el modo de vida sedentario y el transporte motorizado, por lo que a nivel mundial derivan en enfermedades no transmisibles que traen consigo una muerte prematura.
- Las pérdidas por externalidades negativas debido a este tipo de transporte no sustentable en América Latina han sido estimadas por SIBRT³ en alrededor de 10% del PIB al año.
- 4. La movilidad urbana sustentable se enfoca en que todas las personas puedan acceder a sus destinos deseados, al mismo tiempo que minimiza las externalidades negativas sociales, económicas y ambientales originadas en el uso inadecuado del espacio público en las ciudades.

³ Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados para la Movilidad Urbana Sustentable. Actualmente denominada SIMUS

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

Tomando como objeto de estudio ciudades de España, este documento intenta determinar ciertos acuerdos respecto a la movilidad en las ciudades con centro históricos patrimoniales. La pertinencia de este documento como parte de este estudio parte del papel que tiene Cuenca-Ecuador como ciudad Patrimonial.

Con un énfasis especial en la gestión de la movilidad en los conjuntos históricos declarados Patrimonio de la Humanidad, se proponen las siguientes líneas de actuación:

Análisis en 'supermanzana'

Se señala que las intervenciones de peatonalización deben formar parte de una estrategia global para un sector. Hay que evitar que se tomen como medidas aisladas ya que la posibilidad de fracaso es mayor. Esto debido al 'efecto frontera', que supone la repercusión que una intervención en un conjunto histórico, tendría sobre los sectores aledaños.

Peatonalizaciones globales

Se recomienda que las peatonalizaciones se realizan en el 100% del conjunto histórico, con ello se conseguirían una serie de ventajas:

- Un control policial es más eficiente, ya que cualquier vehículo puede ser sancionado sin una comprobación adicional.

- El control de acceso mediante cámara es más eficiente ya que no se necesita de una "lista blanca"⁴.
- Se prescinde de la colocación de obstáculos para el aparcamiento de vehículos dentro de la zona mejorando el acceso a equipos de emergencias y de servicios.

Se remarca que, aunque la planificación deba ser total, la ejecución de los proyectos será gradual y participativa. De esta forma van acostumbrando a la ciudadanía las nuevas dinámicas progresivamente.

Favorecer itinerarios peatonales y definir 'Redes de itinerarios peatonales seguros'

Cuando se realizan intervenciones de peatonalización en conjuntos históricos, hay que estudiar cuidadosamente las consecuencias que puede tener en los mismos. De acuerdo con las decisiones que se tomen, "se puede encontrar un conjunto histórico para el turista (la ciudad museo), para el comprador (la ciudad-hipermercado), para las instituciones oficiales (la ciudad del poder político) o para la diversión nocturna (la ciudad-bar)" (Valdenebro de la Cerda, 2016).

No obstante, se recalca que lo ideal sería conseguir conjuntos históricos para vivir, es decir, en los que convivan la residencia con usos de suelo que los complementen y entreguen dinámica económica a la zona.

Fomentar programas de camino escolar seguro

El objetivo principal de este programa es 'propiciar que alumnos de escuelas y colegios lleguen a sus centros escolares usando medios de transporte sostenibles (ya sea caminando o en bicicleta). Esto contará

⁴ Lista de personas con ciertos privilegios, en este caso, con acceso a ciertos sectores peatonales.



con el apoyo de equipos directivos y docentes de los centros educativos implicados.

Clasificar el viario

Se establece una serie de criterios para la clasificación del viario:

- Asignación funcional dependiendo de la tipología de viajeros.
- Visión de la red viaria como multimodal.
- Clasificación del viario en red básica y red de barrio.
- Reordenación del sistema de dotación de parqueaderos.
- Uso de plataformas únicas para permitir accesibilidad.
- Viario secundario como eje de transporte público.
- Evitar tráfico de paso motorizado.

Sistema de puertas. Mejora de la conexión e intermodalidad

La nueva movilidad urbana se sustenta en los siguientes principios:

- La intermodalidad, entendiendo el desplazamiento como una cadena de viajes, donde se debe dar prioridad a lo no motorizado sobre lo motorizado.
- La sostenibilidad como medio para el ahorro energético y ambiental.

1.4.3 Foro Mundial de las Ciudades Intermedias. CGLU⁵. 2018

Este foro realizado en Cuenca en febrero de 2018 organizado por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Cuenca y por la Red Mundial de Ciudades y Gobiernos Locales y Regionales (CGLU) celebraba, entre otras cosas, la articulación de los mecanismos de gobierno a la nueva agenda urbana y al desarrollo sostenible.

Se hace énfasis en que el desarrollo de las agendas globales requiere articulación descentralizada entre los organismos internacionales, los gobiernos nacionales, regionales y locales. Dicha cooperación está facilitada por la función de intermediación de las ciudades intermedias.

Se tratan diversidad de temas de importancia como la igualdad de género, la participación ciudadana, cultura, recursos naturales, cambio climático y por supuesto la movilidad. Para el marco de este estudio se ha considerado pertinente enumerar las estrategias dirigidas a temas de *movilidad y participación ciudadana*, siendo estas las siguientes:

En cuanto a movilidad

- Asegurar inclusividad y cohesión social.
- Promover medios de transporte sustentables, accesibles, seguros y decentes para todas las personas.
- Asegurar la interacción de los flujos de la ciudad intermedia con su entorno e interconexión con los otros sistemas urbanos.
- La escala de la ciudad intermedia permite el fomento de una movilidad no motorizada.

⁵ Ciudades y Gobiernos Locales Unidos. CGLU

En cuanto a movilidad participación ciudadana

- Asegura la participación como una herramienta de democracia a manera de lucha contra la corrupción pública y privada.
- Fomentar e institucionalizar mecanismos de participación y colaboración cívica.
- Asegurar diferentes mecanismos de participación contemplados en la diversidad cultural que existe en las ciudades intermedias.

En función de estas estrategias se establecen los siguientes compromisos:

En cuanto a movilidad

- Garantizar sistemas de transporte integrados y sostenibles, definiendo políticas públicas que fomenten el uso del transporte público masivo.
- Garantizar transporte no motorizado y espacios públicos adecuados para todas las personas con especial atención a la seguridad, derechos y necesidades de mujeres, niñas, niños, personas con discapacidad, adultos mayores, entre otras personas en situación de vulnerabilidad.
- Garantizar la cohesión social a través de la ampliación de la cobertura del servicio de transporte público a los sectores y poblaciones en situación de vulnerabilidad.
- Planificar la movilidad de la ciudad intermedia en el marco de una visión integrada de implementación de las agendas globales.
- Implementar acciones de desconcentración de servicios de gestión y de administración pública y privada para disminuir la congestión vehicular y la contaminación existente en estos sectores.

1.4.4 Plan Nacional del Buen Vivir (2013-2017)

Dentro de las características que tiene la concepción de ciudades digitales que plantea el plan nacional del buen vivir está el uso de nuevas tecnologías a favor de un desarrollo sustentable y con un ello un sistema de movilidad más limpio, ágil y seguro.

En un apartado llamado “movilidad sostenible”, se pone al descubierto el problema ambiental que causa el crecimiento del parque automotor a nivel nacional, problemas a la salud pública, y de convivencia conductor - peatón. Prueba de ello es que ya en el año 2011, el 49.5% del parque automotor estaba concentrado en las ciudades de Quito, Guayaquil y Cuenca. Por estas razones es que este plan expresa que se debe promover los medios de movilidad no motorizada, además de fortalecer la seguridad vial, alternativas sustentables de transporte público, y reducir gradualmente el uso de combustibles fósiles.

A modo de resumen, se tienen también las siguientes políticas y lineamientos estratégicos:

- a) Incentivar el uso del transporte público masivo, seguro, digno y sustentable, bajo un enfoque de derechos.
- b) Promocionar y propiciar condiciones y espacios públicos bajo normas técnicas que incentiven el uso de transportes no motorizados como alternativa de movilidad sustentable, saludable e incluyente.
- c) Promover el respeto del derecho del peatón, el ciclista y los demás tipos de transeúntes a circular por la vía pública.
- d) Formular planes de movilidad local que privilegien alternativas sustentables de transporte público, de manera articulado entre los diferentes niveles de gobierno.



- e) Propiciar la ampliación de la oferta de transporte público masivo e integrado, en sus diferentes alternativas, para garantizar el acceso equitativo de la población al servicio.
- f) Normar, regular y controlar el establecimiento de tarifas de transporte público, en sus diferentes modalidades, distancias y usos.
- g) Promover incentivos y asistencia técnica para adoptar modelos integrados de transporte público rural y urbano.
- h) Generar programas para la renovación paulatina del parque automotor de transporte público y privado, para garantizar el acceso de la población a un servicio de calidad y calidez y reducir los niveles de contaminación.
- i) Dotar de infraestructura adecuada y en óptimas condiciones para el uso y la gestión de transporte público masivo y no motorizado.
- j) Garantizar la interconectividad, la pertinencia territorial, social, cultural, geográfica y ambiental en la dotación/provisión articulada y subsidiaria de infraestructura de calidad e incluyente para el uso y gestión del transporte público y masivo entre los niveles de gobierno.

1.4.5 Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca. (PDOT, 2015)

En primera instancia se muestra un diagnóstico de la ciudad, y es que, debido al rol a nivel regional y nacional en cuanto a prestación de servicios, equipamientos y entre otros causan la movilización de un gran número de personas, y por tanto un gran número de vehículos. Esto "contribuye al deterioro, por una parte, de la calidad del aire por la contaminación cantonal y acústica y por otra parte de la calidad de vida de las personas que se movilizan a diario" (PDOT Cuenca, 2015). En este plan se señala según la encuesta realizada a la población, que el

transporte público representa para la ciudadanía uno de los mayores problemas, calificando como malo el servicio, mencionado que las rutas están mal planteadas y aún peor el trato de los conductores hacia ellos como usuarios.

Como solución a lo antes mencionado se plantean algunos objetivos, de los cuales para temas de movilidad peatonal se retomaran los siguientes:

- a) "La construcción de facilidades para los diferentes modos de transporte, tanto físicos como normativos."
- b) "Integración del sistema de transporte, incluyendo a todos los tipos de transporte, tanto público como privado, motorizado y no motorizado.

Algunos objetivos que se plantearon referentes a temas de movilidad son:

1. Para el año 2017, Cuenca dispondrá de un Plan de Movilidad y Espacios Públicos.
2. Aumentar el porcentaje de vías locales (ciudad de Cuenca) adecuadas del 80.90% en el 2014 al 88.62% en el 2019.
3. Aumentar la capacidad vehicular del transporte público del 10.28% en el 2014 al 10.30% en el año 2017.

En favor de cumplir los objetivos antes mencionados, se encuentran determinados los siguientes proyectos:

Proyectos

Cuadro 1.3: Banco de proyectos. Componente Movilidad, energía y conectividad

LINEAS DE ACCIÓN	PROYECTOS	ACTORES
------------------	-----------	---------

Movilidad	Generar una propuesta de conectividad interparroquial en coordinación con los diferentes GAD	GADM de Cuenca. Gad Parroquiales Rurales y GAD provincial del Azuay
Circunvalación Norte		GADM de Cuenca. Gad, GAD provincial del Azuay, Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Estación de transferencia multimodal de transporte público		GADM de Cuenca - EMOV
Planta de asfalto		GADM de Cuenca- Obras Públicas Municipales

Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca. 2015

Elaboración: Propia

1.4.6 Plan de Movilidad y Espacios Públicos (PMEP, 2015)

El plan está en consecución con los principios planteados en el Plan Nacional del Buen Vivir mencionadas anteriormente. Así también todos los proyectos planteados están en el marco de las competencias que la LOTTSV y el COOTAD confieren al gobierno autónomo descentralizado municipal.

En orden de lo anteriormente comentado se considera que el análisis completo de este instrumento de planificación tiene mayor pertinencia en el "Capítulo III: Peatonalización en Cuenca" ya que forma parte fundamental de los antecedentes en la ciudad en temas de movilidad peatonal.

1.5 CONCLUSIONES

Recapitulando sobre los aspectos conceptuales, se puede resaltar la importancia de aclarar conceptos como la peatonalidad, peatonalización y movilidad sustentable. Esta contextualización ayuda a entender y manejar de mejor manera la terminología referida a

movilidad peatonal. Estos términos, junto con el estudio de caso y el marco normativo existente aportan también a la estructuración de las preguntas establecidas en la encuesta para conocer la percepción en el área de estudio seleccionada.

Por su parte, las leyes y reglamentos están más directamente relacionados con los lineamientos a los cuales se regirán los objetivos para la determinación de estrategias. No obstante, también se debe hacer hincapié en la carencia de normas e instrumentos de planificación nacionales y locales destinadas a regular el tráfico peatonal, así como para impulsar la educación vial. Esta limitación sin duda tendrá cierta incidencia en la formulación del diagnóstico y las estrategias.

La peatonalización en las ciudades, tanto sus ventajas como desventajas y sus factores más influyentes en los procesos de peatonalización aportaran al planteamiento de las variables para el análisis de casos y para la estructuración de las variables para la selección de un caso de estudio en la ciudad de Cuenca.

Aspectos como la intermodalidad y la accesibilidad universal son dos conceptos claves manejados por varios los acuerdos internacionales al hablar de movilidad peatonal. Así también, no se establece una relación directa de los usos de suelo con la peatonalización en los mismos. Por el contrario, en el análisis de casos y artículos referentes a la movilidad peatonal si se muestran fundamentales.

Se debe resaltar también, el papel fundamental que juega el "Plan Movilidad y Espacios Públicos 2015" como fuente de información para el análisis del caso de estudio en Cuenca, por este motivo, pese a ser un instrumento de planificación no se ha considerado pertinente de análisis en el Capítulo III: Peatonalización en Cuenca.

02 | ANÁLISIS DE PROYECTOS DE PEATONALIZACIÓN

CONTENIDOS

2.1 ANÁLISIS DE CASOS DE ESTUDIO

2.1 Análisis de casos de estudio

2.1.1 Variables para el análisis de las intervenciones

Fundamentándose en los conceptos y la base teórica-legal señalados en el Capítulo I, se procurará contrastar las similitudes entre los diferentes casos de estudio y las variables que se utilizarán para el análisis.

En base a la bibliografía especializada revisada y al marco legal pertinente, se sacarán aquellos factores que afectan los procesos de peatonalización en mayor medida, por tanto, estos factores serán quienes ayuden a entender de mejor manera cómo evoluciona el proceso de ejecución de una intervención de esta naturaleza.

De esta manera, con el fin de englobar los factores y el cómo estos actúan en el proceso, se plantean cuatro variables principales que abarcan todos estos factores, además de que los agrupa de acuerdo con el efecto que tienen antes, durante y después de una intervención de peatonalización.

Componente Social

Es crucial entender, en el contexto histórico, cultural y social, la importancia de los lugares donde está actuando. El cómo estos factores con el paso del tiempo han afectado el simbolismo de estas, es fundamental para entender el cuidado a la hora de intervenir en lugares con estas características. Se debe recalcar también, que no siempre esta variable representará mayor impacto en el lugar; no obstante, se mostrará el porqué de esta situación.

Metodología

Esta variable engloba todas las directrices metodológicas que se llevaron a cabo antes, durante y luego de intervenciones de peatonalización. En

este sentido, es importante conocer si existieron o no estudios que argumenten la intervención; así como también si hubo un nivel importante de participación por parte de la población y como está fue llevada a cabo. Aquí también se mostrada el proceso y las medidas, que fueron o no tomadas, para evitar perjudicar a todos las personas involucradas y afectadas directamente por estas intervenciones.

Influencia política

En esta variable es pertinente analizar especialmente cual fue el papel que jugaron los gobiernos de turno en la elaboración de los proyectos. No se puede dejar de lado el saber la manera en la que afrontaron esta problemática como autoridades; así como también conocer aquellos factores de índole económico que pudieron ser determinantes para la planificación, construcción y ejecución de estos proyectos. En algunos casos también podrá ser visible si estas intervenciones están enmarcadas dentro de la planificación existente para la ciudad en temas de movilidad.

Luego de la peatonalización – Resultados

Esta variable podría considerarse como las más completa ya que abarca todos los cambios que surgieron luego de una intervención de peatonalización. En esta se encuentran las nuevas actividades desarrolladas, actividades que se fortalecieron y actividades que desaparecieron. De igual manera, se analizará el cómo se acopló el proyecto a la dinámica de la ciudad existente y al transporte público; entender si esta infraestructura fue funcional y estéticamente atractiva para los ciudadanos es esencial.

Finalmente, en el Cuadro 2.1 se puede observar el cómo estas variables fueron subclásificadas con fines de estudio:



Cuadro 2.1: Variables para el análisis de caso

COMPONENTE SOCIAL	METODOLOGÍA	INFLUENCIA POLÍTICA	LUEGO DE LA PEATONALIZACIÓN-RESULTADOS
Significancia histórica	Participación ciudadana	Financiamiento	Usos de suelo
Simbolismo	Estudios	Derecho Social	Funcionalidad
Significancia cultural	Reuniones y Talleres		Infraestructura
	Información		Accesibilidad
			Confort
			Seguridad
			Transporte público
			Calidad Ambiental
			Atractivo Estético

Elaboración: Propia

2.1.2 Selección de casos de estudio.

La depuración de los casos relevantes para la realización de este estudio fue cuidadosa, ya que de esto dependerán los lineamientos de posterior análisis tanto para este capítulo como para el capítulo III. En este orden ideas, se analizó bibliografía especializada haciendo énfasis en aquellos procesos con los que se cuenta la mayor cantidad de información y como tales, pueden aportar mayor número de elementos de análisis, y reflejar resultados más completos.

Hay que señalar también, que existen casos en los que el estudio va dirigido más a un enfoque, ya sea social, urbano, etc. Sin embargo, la diversificación es lo que ayudará en algunos casos a abordar el análisis de la mayor cantidad de disciplinas posibles. Finalmente, en orden de lo dicho anteriormente, se muestra el siguiente listado de las

intervenciones que han sido seleccionadas para realizar el análisis de caso:

- a. Avenida de la Constitución. Sevilla. [España](#)
- b. Plaza de la Alfalfa. Sevilla. [España](#)
- c. Calle Larios. Málaga. [España](#)
- d. Plaza del Carbón. Málaga. [España](#)
- e. Calle Madero. Ciudad de México. [México](#)
- f. Península de Estambul. [Turquía](#)

Respondiendo a las variables mencionadas previamente, en Ecuador, hasta el momento de revisión de documentos no se ha logrado identificar proyectos con estudios detallados o información relevante y suficiente para ser motivo de análisis y, por tanto, que pueda ser contrastado con otros casos de estudio que si cumplen tales condiciones.

2.1.3 Análisis de los proyectos

De esta manera, se analizan uno por uno los casos de estudio mencionados anteriormente en función de cada una de las variables establecidas. Es importante señalar que, dependiendo de cada caso en particular, una u otra variable tendrán mayor relevancia e incidencia. Por lo tanto, en cada caso de estudio se hará énfasis en distintas variables y por consecuencia tendrá más información acerca de las mismas.

a) Avenida de la Constitución. Sevilla. España

La avenida se conformó en un inicio por la unificación de 5 tramos viales; Gradas, Lonja, Plaza Santo Tomás y Reina Mercedes. En este caso, la intervención realizada procuraba una restricción total del tráfico vehicular, enfocando el diseño principalmente al tráfico peatonal y no motorizado, el cual, también compartiría recorrido con el paso de un tranvía.

En este sentido, se puede añadir que la longitud del tramo intervenido es de 600 metros aproximadamente. Empezando desde el Norte con la Plaza San Francisco, recorre la fachada de la Catedral de Santa María, el Archivo de Indias, la Plaza Santo Tomás y finalmente la puerta de Jerez (Ver Figura 2.1).

Figura 2.1: Av. de la Constitución; Sevilla. España.



Fuente: © 2018 Google Earth

Componente Social

-Significancia Histórica, simbólica y cultural

La [historia](#) de esta avenida conocida actualmente como "Constitución" se remonta a la época romana donde cumplía un papel de puerto comercial. Sin embargo, gana importancia tan solo 460 años después cuando luego de la conquista árabe el califa almohade, en señal de poder, traslada la mezquita mayor de Ysilia desde el actual Salvador (Sevilla) hasta donde hoy se encuentra la Catedral de Sevilla en 1172. Tras una serie de invasiones en España, jugó un papel importante por su rol comercial y su localización.

En el año 1929 junto con la demolición del convento Santo Tomás, la avenida se consolidó logrando la unificación de cinco tramos viales y consiguiendo así la apariencia rectilínea que tiene hoy en día. Se removieron también, todo tipo de obstáculos físicos y visuales para lograr una remarcación de la monumentalidad. De esta manera fue convirtiéndose en el escenario elegido por los militares para sus marchas, procesiones, e incluso manifestaciones. Sufre algunos percances debido a que nuevamente se producen cambios por parte de las autoridades en tramos viales ya consolidados, no obstante, en 1980 con la fuerza que tomó la democracia vuelve a formar un solo trazado y a llamarse "Avenida de la Constitución"; nombrada de esta manera como dedicatoria a la constitución española de 1978.

Previo a su peatonalización poseía calzada de asfalto, y cuatro carriles en la mayor parte de su longitud, además de que también constituía la entrada Este y Sur al centro histórico. Pese a su rol comercial e histórico, las características en la dinámica de la ciudad que tomó con el pasar del tiempo llevaron a que la avenida posea un grado importante de contaminación visual y auditiva: situación que causaba un importante

malestar en usuarios y una preocupación constante de las autoridades (Tejedor, García, & Flores, 2009).

El patrimonio que guarda el parque edificado en esta avenida es excepcional ya que contiene edificios que corresponden a las más diversas tendencias, estilos y épocas ocurridas en Sevilla. En este orden de ideas se puede encontrar edificios islámicos, góticos, renacentistas y barrocos o regionalistas. Como es común en los cascos históricos se aprovechó de todas estas características para explotar su capital simbólico del lugar como expresión de poder. Sin embargo, la predominancia de los usos de oficinas provoca un escaso número de residentes que a su vez ocasiona una falta de "vecindario".

Metodología

-Estudios

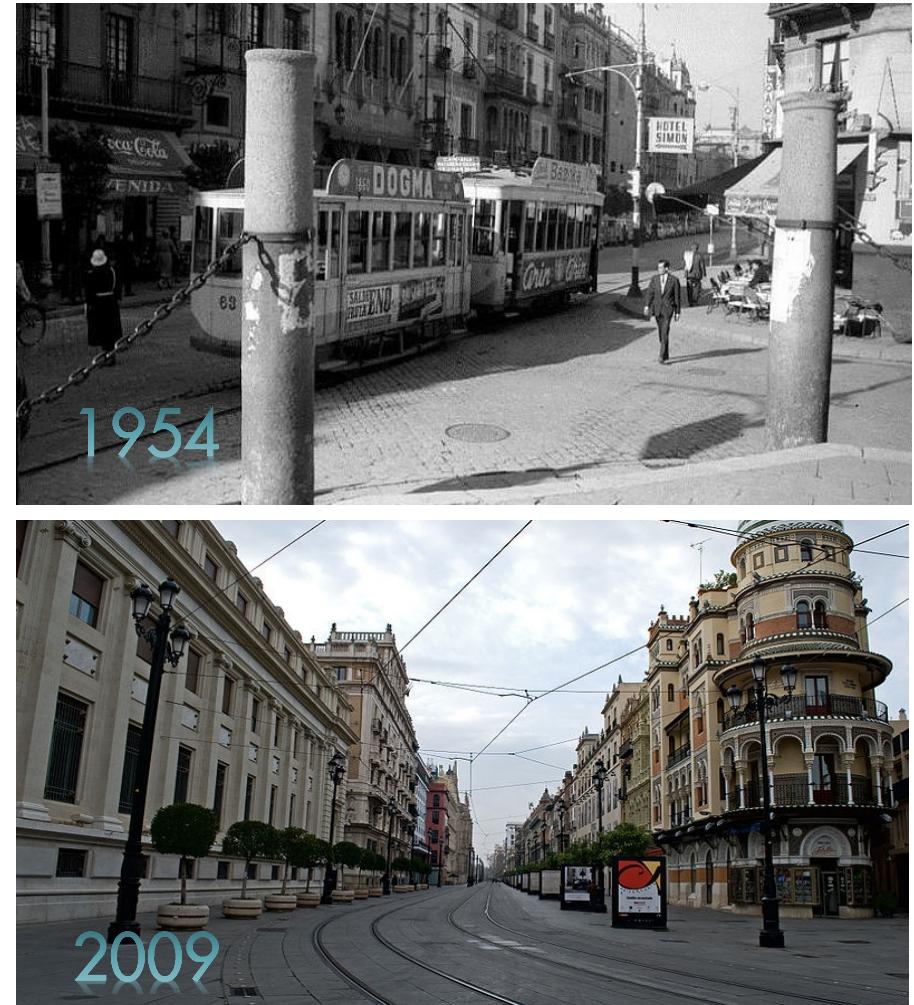
Partió de los siguientes objetivos:

- Buscar la reconversión de los espacios intervenidos a [lugares didácticos](#), en otras palabras, convertirlos en espacios nuevos que propicien otras actividades y que, por tanto, dinamicen la ciudad.
- Recuperar, para lo [público](#), los espacios ocupados por estacionamientos.
- Impulsar una imagen de modernidad en el casco histórico de Sevilla.
- Impulsar medios de transporte limpios.

En este orden de ideas, la intervención consistía en la supresión completa del tráfico vehicular desde el Prado de San Sebastián hasta la Plaza Nueva y el diseño de un paseo arbolado; además, por el centro de la

avenida sería trazado un tranvía de doble vía como se puede observar en la Fotografía 2.1.

Fotografía 2.1: Avenida de la Constitución. 1954 - 2009



Fuente: © 2011 PSD Style

-Participación ciudadana

Se sabe que después de haber anunciado la intervención surgieron algunas manifestaciones por parte de vecinos y comerciantes a favor de esta acción. Sin embargo, también hubo protesta, principalmente por parte de los taxistas. Pese a esto, a nivel general y con un 67% de la población de Sevilla a favor, la intervención era popularmente apoyada; esto, cabe resaltar, antes de ser aprobada y ejecutada.

Comenzada la obra en 2006, surgieron los movimientos opositores, conformados por distintos sectores de la población, quienes además de denominarla una “peatonalización salvaje” reclamaban entre otras cosas:

- Malestar por las obras (ciudadanos)
- Habilitación de un carril exclusivo (taxistas)
- Pérdida de ventas e inaccesibilidad a sus negocios (comerciantes)

Es importante señalar también que el discurso oficial de la peatonalización es considerado por parte de los ciudadanos contradictorio ya que el [tranvía](#) es el eje sobre el cual se desarrolla la avenida y no el peatón. A pesar de estos inconvenientes, en 2007 la obra fue inaugurada y entregada frente al descontento de aquellos perjudicados que nunca se lograron integrar al proyecto.

Al final, se puede concluir que existieron tres circunstancias fundamentales en el proceso de peatonalización de esta avenida, las cuales tuvieron incidencia en la terminación de la intervención: la dirección de las obras, donde se tuvo especial cuidado al momento de llevarse a cabo; el calendario electoral, el cual influyó en la rápida terminación del proyecto; y la presión de la población, misma que en principio estuvo en contra de su construcción.

Influencia política

-Derecho Social

Desde la administración el tráfico se tornó como un problema de orden público debido a los altos niveles que tenía. De esta manera se concluyó que era un derecho de las personas el gozar de una movilidad plena y por tanto se decidió que tenía que hacerse algo al respecto: como respuesta a esto se propuso la peatonalización.

Por otra parte, como justificación a estas intervenciones se puede mencionar que la administración señaló lo siguiente:

“El proceso de peatonalización del casco histórico responde al modelo de ciudad decidido con la participación de miles de ciudadanos y consensuada de dos documentos fundamentales elaborados por el ayuntamiento de Sevilla: el Plan Estratégico de Sevilla 2010 y el Plan General de Ordenación Urbana (Folleto “El centro de Sevilla solo para tus pies”).”

(Tejedor, García, & Flores, 2009, pág. 48)

-Financiamiento

Por parte de la administración se busca reducir la gran cantidad de dinero que se gastaba en la rehabilitación del patrimonio arquitectónico afectado por la contaminación vehicular.

Luego de la peatonalización – Resultados

-Actividades y usos de Suelo

La creación de nuevos usos de suelo como una tienda de discos, de plantas, cafeterías y establecimientos de hostelería en general han cambiado la dinámica del lugar. Incluso es notoria la presencia recurrente de artistas callejeros que hacen uso del espacio.

En los [comerciantes](#), pese al temor inicial, no se muestra descontentos después de la [peatonalización](#) en el aspecto económico, pero sí en cuanto a las zonas de carga y descarga de los productos. El turismo también se ve potenciado alargando las rutas e incrementando los puntos de observación; así también las personas que trabajan en el sector turístico, como guías, señalan que su trabajo es "más fácil" y "más grato". (Fotografía 2.2)

Fotografía 2.2: Turistas en las puertas de Starbucks, Av. La Constitución.



Fuente: (Tejedor, García, & Flores, 2009)

-Sociabilidad

Con la eliminación de estacionamientos indiscriminados se busca la recuperación de espacios de relación, de estancia y de esta manera

permitir la convivencia entre los usuarios. Sin embargo, parte de estos usuarios reclaman la perdida de patrimonio que ha traído esta intervención; actitud que fue apoyada por ciertos periodistas quienes desestimaban estas intervenciones calificándolas como una violación a la estética patrimonial de Sevilla.

Es necesario hacer notorio que la situación actual de la avenida se debe principalmente a la interacción entre los agentes, ciudadanos y la vía; dejando en segundo plano todo lo que se previó en el diseño y la planificación.

-Funcionalidad, infraestructura y seguridad

En cuanto al cumplimiento de los estándares funcionales del proyecto, además de la infraestructura construida para esto, se puede señalar lo siguiente:

- Se acabó con el intenso tráfico de automóviles.
- La vía es un espacio de libre tránsito, preferente para peatones y ciclistas, atravesado por un tranvía.
- Se incentivan los medios de transporte más limpios.

Por otra parte, se criticaron ciertas cuestiones como:

- La reducción de los espacios para aparcamientos
- La constante confusión entre ciclistas y peatones respecto a sus respectivas prioridades de circulación.
- La eliminación de elementos de seguridad para el peatón como semáforos
- La calificación al tranvía como "de diseño" al tener un recorrido demasiado corto y lento. Esto es debido, a que los moradores explican que el recorrido del tranvía no cubre un desplazamiento

suficientemente largo como para sustentar su construcción; además, a esto se le suma que al modo de ver de ellos es demasiado lento.

- No hay lugares para sentarse en el primer tramo de la avenida.
- Se tuvo que hacer una reforma en los rieles del tranvía ya que el ruido causaba malestar entre los vecinos.
- Pavimentación defectuosa causa malestar en la población.
- Peligro para los transeúntes al no estar claramente trazado el paso del tranvía.
- No se han dado alternativas reales al transporte público.
- Los taxistas reclaman que los puntos de acceso han disminuido notablemente y, por lo tanto, el cómo ellos desarrollaban su trabajo resultó afectado.

-Accesibilidad y confort

En cuanto a la accesibilidad en la zona la población recalco que el acceso a sus domicilios fue gravemente afecto a pie (durante la obra) y gravemente afectado en vehículo (con la obra terminada). Del mismo modo, se complicó los espacios de aparcamiento y las rutas para llegar a estos.

En contraste, se puede notar que se pensó en un diseño integral; eliminando todo tipo de escalones se logró armonizar el espacio para que fuera disfrutable por toda la población sin restricciones. Sin embargo, se dice que existe una ausencia de sombra y lugares para sentarse, los cuales no permiten la permanencia en el lugar.

-Atractivo

A diferencia de los ciudadanos externos a esta intervención, los residentes consideran a esta intervención un “desagrio” ya que creen

que es una obra para turistas y no para ellos que son los principales usuarios de estos espacios.

Fotografía 2.3: Comparativa de las obras en la avenida de la Constitución



Fuente: (Tejedor, García, & Flores, 2009)

b) Plaza de la Alfalfa. Sevilla. España

Esta plaza se encuentra ubicada en el centro histórico de Sevilla y a ella confluyen las calles Pérez Galdós, Odreros, San Juan, Alfalfa, Alcaicería y Ángel María Camacho. La intervención se llevó a cabo en una superficie de 1300 m² aproximadamente, donde se encontraban contado también un tramo vial de 60 metros.

El proyecto parte de la transformación de una plaza sin un afluente importante de personas y la restricción del tráfico vehicular constante en una vía estrecha y que además proporcionaba un número de parques. Esta situación llevaba a que incluso algunos camiones de carga tuvieran que estacionarse en la plaza.

Figura 2.2: Plaza de la Alfalfa; Sevilla. España.



Fuente: © 2018 Google Earth

Componente Social

-Significancia Histórica, simbólica y cultural

Por su ubicación en el centro histórico de Sevilla y al río, tomó lugar como un núcleo funcional para los primeros pobladores de este lugar. Además, historiadores sitúan en los alrededores, foros romanos, principales edificaciones civiles, templos, la basílica, entre otros.

A finales de la edad media, los sectores adyacentes junto con la plaza se convirtieron en el centro económico de la ciudad. Esto debido a que aquí se asentaron profesiones tales como: cerrajeros, cuchilleros, armeros, y la imprenta que para ese entonces representan el poder militar y económico del asentamiento.

En 1820 la plaza adquiere una función más social, convirtiéndose en un punto de reunión (baile, fiestas, etc.), aspecto que se mantiene hasta la actualidad. Finalmente se planta en la historia por su relevancia como símbolo político, y recupera su nombre en 1980, el cual había perdido en los continuos cambios políticos anteriores.

Previo a su peatonalización, se mantenía cierta regularidad en sus edificaciones, y su tráfico constante en la vía que la atravesaba ocasionaba que los residentes de la zona no pueden acceder a un estacionamiento cómodamente. Además de que, para esos días, la función residencial había sido suplantada casi por completo por el comercio. (Tejedor, García, & Flores, 2009)

Metodología

-Estudios

Al ser junto la avenida de la Constitución, proyectos manejados por la misma gestión y organismos de control, partieron con los objetivos semejantes. En este sentido, la intervención se enmarca en el plan

urbano de Sevilla donde se busca recuperar las zonas degradadas del centro histórico. Con el afán de lograrlo se lanzó un [concurso público](#) que dio como ganador al proyecto – La piel sensible- el cual hacía hincapié en que no se necesitaba una mejora, sino un cambio completo en la concepción de este espacio.

Se señala también, que hubo un cambio considerable en lo determinado en el proyecto inicial respecto a lo que se obtuvo al final, esto debido a las características propias del lugar.

-Participación ciudadana

Se señala que el proyecto es resultado de los reclamos vecinales y hasta cierto punto fue un hecho notorio a tomar en cuenta. Así también, existió un proceso de participación abierto con los vecinos que hizo a los frentistas sentirse otra vez como “un barrio más de Sevilla”.

Con estos antecedentes se inició la obra en el 2007 con un enfoque menor hacia la modernidad y al turismo, sino que se hizo hincapié en la recuperación de estos lugares degradados: buscando así una “reapropiación cívica”. Como parte de este proceso, el órgano gestor de las obras creó una comisión de seguimiento formada por esa misma autoridad, vecinos y comerciantes.

A la par de esta medida, la asociación de vecinos creó un “[grupo de internet](#)”, donde toda duda expuesta al Gerente de Urbanismo de Sevilla era conocida por los pertenecientes al grupo: logrando así que todos estén al tanto de lo que se opina. Para prueba se tiene que la alfombra central, que es claramente observable en la Fotografía 2.4, fue petición de los vecinos y comerciantes.

Fotografía 2.4: Plaza de la Alfalfa tras la peatonalización _ Alfombra central



Fuente: © 2016 Mr. Granger

Influencia política

-Derecho Social

La administración prestó especial atención a las recomendaciones y preocupaciones de los ciudadanos; de esta manera buscó velar por sus intereses y trató de dar un sentido específico a los espacios creados armonizando diferentes necesidades y criterios.

Luego de la peatonalización - Resultados

-Actividades y usos de Suelo

Se propició la permanencia de negocios como comercios y bares, para muestra se tiene la actual localización de un bar en cada esquina de la



plaza. Por tanto, se puede decir que, a excepción de un nuevo lugar de restauración, los negocios siguen siendo los mismos que existían antes de la peatonalización. Aunque comerciantes remarcan que la atención al público ha mejorado sustancialmente.

Fotografía 2.5: Plaza de la Alfalfa antes y después de la peatonalización.



Fuente: sevilla.abc.es

-Sociabilidad

Algo positivo que se resalta por parte de la administración es que, debido a la naturaleza comercial de la plaza, la obra se detenía en fechas festivas garantizando el acceso a los comercios. Lo que permitió tanto en ese entonces como ahora el recibimiento de público de lugares cercanos tanto para permanecer ahí un rato o simplemente de paso.

También es pertinente mencionar que, a diferencia de la intervención en la avenida de la Constitución, esta no tuvo una repercusión mediática importante.

-Funcionalidad, infraestructura y seguridad

La función de paso que tenía se perdió por la restricción del acceso para automóviles; según moradores de sector se recuperó su función de estancia y ágora. A esto se le suma que cuenta con muchos espacios habilitados para sentarse, no obstante, es notoria la existencia de un espacio central completamente vacío sin destino cultural o expositivo la gran parte del tiempo.

También se hace mención, por parte de los moradores, que la falta de control da lugar a que suceda invasión vehicular para carga y descarga de productos.

-Accesibilidad y confort

Cuenta con una zona de juego infantil, que es complementada con la seguridad de no contar con acceso vehicular. Esto permite el disfrute del espacio de los niños, así como también la tranquilidad de las madres o padres.

También es importante señalar que reducción del ruido y contaminación que existía, permite que se realicen de mejor manera actividades cotidianas y comerciales.

-Atractivo

El mobiliario de la plaza no es del agrado de gran parte de la población, aunque reconocen su utilidad.

Fotografía 2.6: Plaza de la Alfalfa antes de la peatonalización.

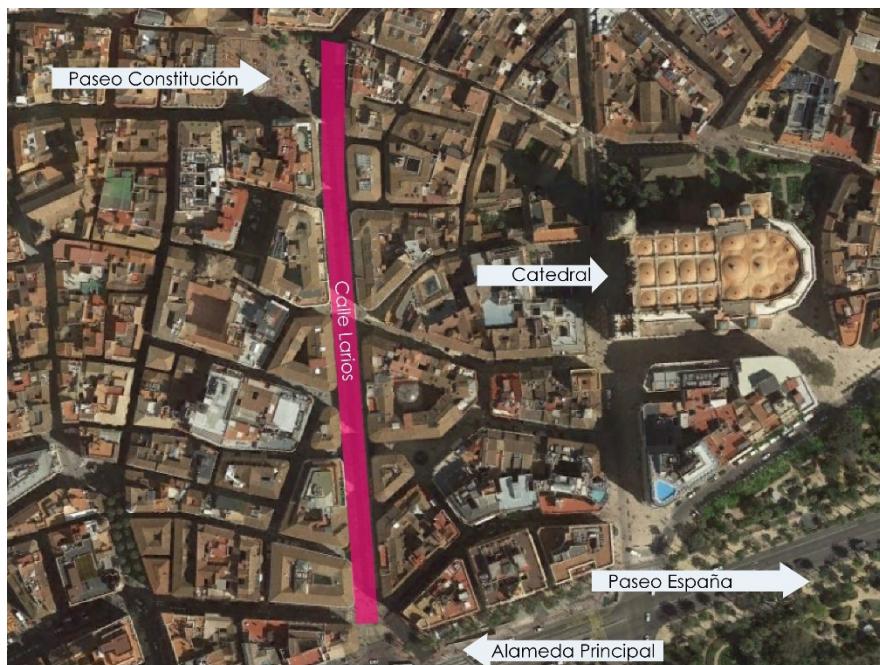


Fuente: Macarena Hernández Ramírez (Tejedor, García, & Flores, 2009)

c) Calle Larios. Málaga. España

El punto de partida de esta intervención radicaba en la recuperación de los valores de la calle ya que en el pasado esta calle conformaba el eje central de la ciudad. Así también, la efervescencia social y comercial se veía limitada por la presencia constante del tráfico vehicular ya que la calle en un principio fue prevista únicamente para un flujo peatonal.

Figura 2.3: Calle Larios; Málaga. España.



Fuente: © 2018 Google Earth

Es considerada como una obra de gran alcance al estar conformando 12 manzanas y un total de 300m de viario aproximadamente. El diseño propuso la restricción total del tráfico motorizado en todo el tramo permitiendo así que el peatón sea el actor principal.

Componente Social

-Significancia Histórica, simbólica y cultural

La importancia de esta calle se remonta al siglo XIX, donde por las características en la trama urbana, las calles que conformaban las siete revueltas (hoy calle Larios) era más parecidas a un zoco árabe (callejas estrechas, cruzadas y sin ventilación).

Desde su inauguración tomó lugar como eje principal, albergando a los comercios más innovadores, sociedades culturales más famosas, entidades bancarias y una gran cantidad de profesionales. Por su cercanía al puerto tenía un importante función social y comercial. Tanto así que las fábricas encontradas en Málaga en ese entonces la colocaban como la segunda provincia industrial de España. En este orden de ideas, a comienzos del siglo XX, gracias a la apertura de un gran número de cafeterías en sus alrededores, la calle manifiesta una efervescencia social más notable.

Metodología

-Estudios

Las argumentaciones expuestas con el objeto de justificar estas iniciativas de peatonalización se plantean principalmente en base a dos determinaciones: a) medioambiental, con el fin de reducir el uso de vehículos privados y b) económico y de marketing, planteando una nueva imagen de ciudad amable que atraiga el turismo. No obstante, para esta intervención en particular, el ayuntamiento de Málaga enfatiza en lo siguiente:

"Cuando la característica desaparece, la ciudad se despersonaliza, casi podría decirse que pierde parte de su identidad (...). Es por esto, que la recuperación de espacios de

convivencia, librándonos del tráfico motorizado, para el que majas estuvieron pensados, proporciona a la vía una identidad diferente; la calle es más paseo de tránsito, lugar de encuentro que camino.”

(Tejedor, García, & Flores, 2009, pág. 46)

Se deja claro también que el resultado final, no coincide con lo buscado en los proyectos iniciales. En el caso de esta calle, la apropiación ciudadana fue determinante, incluso antes de que se terminara la obra; esta situación llevó a que se pasara de una peatonalización parcial a una total.

Fotografía 2.7: Vista panorámica de la Calle Larios



Fuente: © 2017 PINAR HOSPITALITY

-Participación ciudadana

Existió un debate entre dos puntos de vista: el uno conformado por la administración, otros colectivos, y ciudadanos apoyando la iniciativa; y otro conformado por vecinos y comerciantes que expresaban su oposición al proceso. Por lo tanto, se señala que hubo un proceso participativo convocando a reuniones (“Comisiones de Trabajo”) para saber la opinión de los diferentes responsables políticos y asociaciones de vecinos y comerciantes.

Influencia política

-Derecho Social

La administración local trabajó en conjunto con la asociación de vecinos y de comerciantes, hoteleros, etc.; sin embargo, algunos moradores comentan que, al no estar todos los vecinos dentro de estas asociaciones la representatividad de estos acuerdos es cuestionable.

Luego de la peatonalización - Resultados

-Actividades y usos de Suelo

Se desarrollan de mejor manera el establecimiento de instituciones bancarias y franquicias especialmente de ropa y joyerías. También los pequeños negocios se hacen presentes aprovechando la nueva afluencia de gente, pero debido a la predominancia y deseo de las grandes franquicias de ocupar estos espacios, estos pequeños comercios van perdiendo fuerza.

-Sociabilidad

Se mantiene como una de las principales vías comerciales de la ciudad, además suma el haberse convertido en uno de los lugares referenciales para el turismo en Málaga. Aunque por esta misma razón se tiene cierto



reclamo por la saturación de actos festivo-culturales impidiendo así el uso por parte de los moradores y usarios cotidianos.

-Funcionalidad, infraestructura y seguridad

Los bancos ubicados en la vía son ocupados de manera más intensa de lo planeado en el proyecto, con especial énfasis en aquellos tramos de la vía donde hay mayor tráfico. (Fotografía 2.8)

Fotografía 2.8: Terrazas del Café El Central, de Farggi. Calle Larios



Fuente: (Tejedor, García, & Flores, 2009)

-Accesibilidad y confort

El uso de terrazas permite un grado de confort de los usuarios al poder observar a los transeúntes a través de una barrera que les permite guardar las distancias.

-Atractivo

La ausencia de calles con características parecidas a la de la calle Larios ha llevado a que la concentración de la población local y extranjera aumente cada vez más. Incluso el abandono de calles peatonales próximas a esta ha incrementado notablemente.

d) Plaza del Carbón. Málaga. España

Esta plaza se ubica siguiendo el recorrido de la Calle Larios, misma que luego pasa a llamarse calle Granada y que atraviesa la plaza para seguir su trazado hacia el Norte de la ciudad. En este sentido, se puede decir que esta plaza es la confluencia de las calles: Granada, Ángel, Sánchez Pastor, Duque de la Victoria y la Calderería.

Figura 2.4: Plaza del Carbón; Málaga. España.



Fuente: © 2018 Google Earth

La intervención comprende una superficie de 1000 m² aproximadamente y un tramo vial de 70 m. En este tramo también se propuso la restricción total del tráfico motorizado.

Fotografía 2.9: Vista panorámica de la Plaza de Carbón



Fuente: <http://www.malagaturismo.com/en/tourist-resources/detail/plaza-del-siglo-plaza-del-carbon/447>. Enero, 2018.

Componente Social

-Significación Histórica, simbólica y cultural

En su contexto histórico y cultural, forma parte de un corredor establecido por la calle Larios, donde posiblemente en una época pasada cumplía la función de una calle estrecha con pequeñas moradas, mezquitas y varios hornos. Se sabe que esta plaza pasa por diferentes transformaciones en las distintas etapas históricas como, por ejemplo, el derrumbe de conventos para el ensanchamiento de las vías. Con todo este conjunto de intervenciones, no solo afectaba a las tramas urbanas, sino también afecta a todos los organismos e instituciones que allí se reunían. No obstante, su transformación final queda sellada a comienzos del siglo XX cuando se dio la consolidación de comercios y establecimientos comerciales los alrededores.



Metodología

-Estudios

Junto con la Calle Larios, las argumentaciones expuestas con el objeto de justificar estas iniciativas también se plantean principalmente en base al enfoque medioambiental y al económico; con esto se busca una nueva imagen de ciudad amable que genere e impulse el turismo.

Se hace hincapié en que se trata de hacer la ciudad más habitable, un espacio del que las ciudades se sienten orgullosas y como consecuencia lo cuidaran y disfrutarán aún más. Al igual que en la calle Larios como en la plaza de Carbón, el resultado final, no coincide con lo buscado en los proyectos iniciales. Para el caso de la plaza, los cambios afectaron únicamente a la pavimentación del espacio; de hecho, el no dejar claro la diferencia entre el diseño inicial y final ha sido fuente de conflictos con los moradores que incluso se mantienen actualmente.

-Participación ciudadana

Al igual que en la calle Larios existió el proceso participativo a través de reuniones ("Comisiones de Trabajo"), donde además de informar el estado de las obras, se pretendía conocer la opinión de los diferentes responsables políticos y asociaciones de vecinos y comerciantes.

Pese a estas reuniones, la etapa del seguimiento de obra fue débil, esto llevó al desconocimiento de algunos del estado de las intervenciones, los distintos mecanismos alternativos de acceso al lugar, reclamos y la posibilidad de solicitar ayuda económica.

Influencia política

-Derecho Social

Se cuestionó por parte de los moradores la gestión de la administración local al momento de tomar en cuenta la opinión de la asociación de

vecinos y de comerciantes, hoteleros, etc.; ya que, según ellos, al no estar todos los vecinos en esas asociaciones, el resultado no es real.

Luego de la peatonalización - Resultados

-Actividades y usos de Suelo

La nueva reurbanización cambió notoriamente las funciones que tenía la plaza y es que, pasó de ser un lugar de carga y descarga de productos a un lugar con espacios recreativos, fomentando nuevos locales hoteleros y comerciales.

Estas nuevas actividades se ven afianzadas por la permanencia de negocios que prestan servicios personales y afines a la vivienda. Estos mismos negocios al ser pequeños, de a poco van perdiendo su espacio debido a la presencia de grandes franquicias.

-Sociabilidad

Paso de ser un lugar con un claro carácter ser de paso, a convertirse en un espacio sin uso totalmente definido y que por lo tanto se vuelve capaz de albergar distintas actividades sociales.

Por la incompatibilidad existente en algunos casos de actividades previamente programadas por la administración en las distintas plazas de Málaga, se llega a buscar más alternativas e incluso suspenderlas, aun así, todavía existe una penosa ausencia de actividades en la plaza.

-Funcionalidad, infraestructura y seguridad

Las tres fuentes ubicadas en el eje central de la plaza junto con las terrazas propias de las cafeterías han creado los mejores dispositivos para sentarse. A excepción de ciertas horas donde el carecimiento de un elemento que les da sombra hace imposible la permanencia en los

mismos. Por esto mismo a ciertas horas se toman otros elementos donde si se tiene sombra para sentarse.

Se debe señalar también que el aumento de la presencia de ciclistas está empezando a causar problemas para los peatones ya que no hay carriles especiales ni señalización adecuada.

Esto se le suma que la plaza no reúne las condiciones adecuadas para acoger las funciones que se desarrollan en el corredor al cual pertenecen este caso se podría decir que se llegó a un resultado paradójico. Ya que con el abandono de los lugares próximos se ha producido el aumento de inseguridad y la suciedad, condiciones suficientes para impedir que el usuario quiera descubrir el espacio del que dispone en el casco histórico.

-Atractivo

En cuanto al factor meramente estético, se señala que el nuevo diseño proyecta una imagen contemporánea con formas y mobiliario innovador, lo cual da una imagen moderna y agradable a la plaza.

Fotografía 2.10: Fachadas y personas tomando asiento en la plaza



Fuente: (Tejedor, García, & Flores, 2009)



e) Calle Madero. Ciudad de México. México

Esta intervención forma parte de una red peatonal proyectada en el Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México. Esta red busca mejorar la imagen urbana de la ciudad y con esto mejorar también la calidad de vida tanto de sus habitantes como de sus visitantes.

Figura 2.5: Calle Madero; Ciudad de México. México



Fuente: © 2018 Google Earth

El tramo intervenido tiene una longitud de 1000 metros aproximadamente y funciona como un conector entre dos espacios emblemáticos en la ciudad como la Alameda Central, la Catedral Metropolitana, el Palacio de Bellas Artes y Plaza de la Constitución. En

este sentido, también es importante señalar que la peatonalización restringe totalmente el tráfico motorizado.

Fotografía 2.11: Calle Madero



Fuente: <http://www.cdmx.gob.mx/vive-cdmx/post/calle-madero>

Componente Social

-Significancia Histórica, simbólica y cultural

La calle Madero se muestra como una de las vías principales dentro del Centro Histórico de la Ciudad de México, además posee la característica de tener un tráfico peatonal y vehicular notable desde la época colonial. A esta condición se le suma el patrimonio edificado; en este caso se tiene la ubicación de museos y sitios históricos que tienen un significado simbólico para los moradores tales como: la Torre Latinoamericana, el edificio "Guardiola", el Banco de México, la Casa de los Azulejos, la

antigua casa del Marqués de Orizaba, el Templo de San Francisco, el Palacio de Iturbide, el Templo de la Profesa, el edificio de "La Esmeralda", el museo del Estanquillo y el MUMEDI (Museo Mexicano de Diseño), entre otros. (Hernandez Romero, 2014)

En un principio tomo el nombre de Calle de San Francisco por su cercanía al que en su momento fue el convento franciscano más grande en América. La calle Madero también llegó a tener los nombres de La Profesa y Plateros a inicios del siglo XX donde su carácter de emblemática ya era notable. No obstante, luego de la peatonalización se ha reforzado como uno de los símbolos no sólo del primer cuadro de la ciudad de México, sino que también a nivel de país. (Guzmán Roque, 2011)

Metodología

-Estudios

Se sabe que la creación de esta calle surgió como una entrada al Centro Histórico, contando así con más de 1,000 metros cuadrados y cerca de un kilómetro lineal. En el año 2010, sin ningún antecedente importante, iniciaron los trabajos que incluyeron, entre otras cosas, la sustitución del pavimento de asfalto estampado por pavimento blanco, la colocación estratégica de reductores de velocidad, 130 luminarias, 40 botes de basura, 12 bancas, 3 módulos de periódicos y 120 postes.

En el proceso de diseño se identificaron las siguientes circunstancias fundamentales: la **implicación y/o vinculación** que es entendida como ese contacto físico de los usuarios con el lugar y viceversa; el **compromiso** hace referencia a la evaluación del usuario en cuanto a la utilidad de este espacio a fin de determinar si cumple sus necesidades y expectativas; y la **integración** sería el resultado final de la experiencia obtenida por el usuario en base a las tres circunstancias anteriores.

Uno de principales objetivos del proyecto según el Arq. Felipe Leal, fue la recuperación del espacio público para lograr permitir una adecuada socialización y fortalecimiento de la identidad de los ciudadanos como usuarios del lugar. (Hernandez Romero, 2014)

Se debe acotar también que su peatonalización fue un proceso llevado de manera paulatina; es decir, que comenzó en una primera instancia con cierres los fines de semana únicamente, hasta llegar posteriormente al cierre en su totalidad. Esta manera de llevar a cabo la intervención ayudó a que la población pueda adaptarse al cambio de manera adecuada. Este método de actuación, ayudo a que la población adopte el espacio y reconozca los beneficios del proyecto poco a poco y no como una imposición gubernamental. (Carrasco Facenda, 2011)

Influencia política

Se tiene como principales actuantes en la ejecución de este proyecto a: la Autoridad del Espacio Público, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, la Autoridad del Centro Histórico y el Fideicomiso del Centro Histórico. (Carrasco Facenda, 2011)

Luego de la peatonalización - Resultados

-Actividades y usos de Suelo

Como uno de los aspectos encontrados tras la intervención, se tiene que ha traído consigo el incremento en el número de vendedores ambulantes, esta situación representa un problema constante para los comerciantes de lugar, pero no tanto para los residentes.

Tradicionalmente la calle Madero ha sido un espacio de uso comercial, eso no ha cambiado a través del tiempo y de las diferentes transformaciones. El fenómeno visible en la actualidad es la elitización de este comercio, es decir, el uso se mantiene, pero el aumento de precio

generado provoca que los negocios locales y tradicionales tengan que cerrar o desplazarse, dando paso a las grandes franquicias comerciales. Como resultado, el espacio cambia totalmente su sentido, se ve, se vive y se percibe de manera distinta. (Ortega García, 2014)

-Sociabilidad

El proyecto fue reconocido con el premio "Vivir Mejor" en la Ciudad 2011, Programa Hábitat, categoría Centros Históricos. En adición a este reconocimiento, se dice que el éxito actual de la calle radica en la cantidad de visitantes que caminan por él, así como el repentino incremento en ventas por parte de los comercios que se disponen en la planta baja de los edificios de esta calle.

Fotografía 2.12: Calle Madero antes y después de la intervención



Fuente: (Ortega García, 2014)

-Funcionalidad, infraestructura y seguridad

La calificación por parte de los usuarios acerca de la seguridad es alta. De igual manera sobre la concepción del espacio y su funcionalidad la calificación es aún mayor, esto debido, entre otras cosas, a la facilidad de desplazamiento. Paralelamente se señaló que una de las fuentes de insatisfacción es la cantidad de transeúntes y la innecesariamente difícil ubicación de lugares históricos. Así mismo se menciona cierta inconformidad con el mobiliario urbano y la infraestructura. (Guzmán Roque, 2011)

También se debe señalar que se construyó un sistema de bolardos retráctiles para permitir el acceso a vehículos de emergencia y seguridad en todo momento, garantizando la seguridad de quienes ahí habitan o trabajan. (Carrasco Facenda, 2011)

-Accesibilidad, atractivo y confort

Se menciona que la percepción del espacio es de un lugar agradable, bonito y limpio; esto permite cierta comodidad para el usuario por el tamaño y orden de la calle.

f) Península de Estambul. Turquía

Para este caso de estudio se ha tomado toda la península ya que el proyecto de peatonalización es aplicado a toda la superficie delimitada por la Av. Ataturk Blv.

Figura 2.6: Península de Estambul. Turquía



Fuente: © 2018 Google Earth

Hay que tener claro que, a diferencia de las intervenciones analizadas previamente, esta se hará de manera general en todo el territorio debido a que abarca una gran superficie, 481 hectáreas aproximadamente. Es importante analizar este caso ya que el área de estudio fue declarada patrimonio mundial y tanto los efectos como los resultados después de la peatonalización puede ser visibles en otro contexto.

Componente Social

-Significancia Histórica, simbólica y cultural

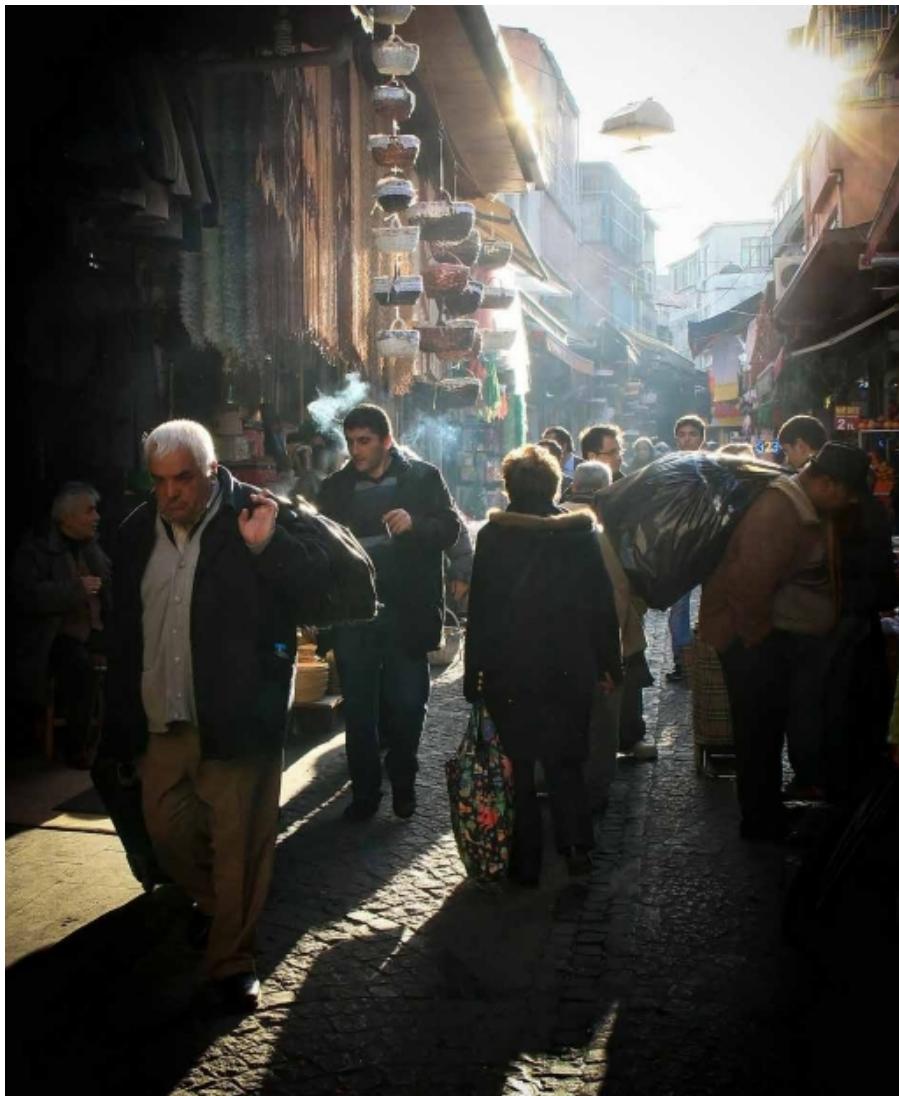
Al tratarse de un estudio de un área considerable, como es una península, el análisis al componente social es realizado de manera más general. La historia de la península data del periodo neolítico en el séptimo milenio AC como lugar donde se desarrollaron muchas civilizaciones. Se puede decir que la zona de estudio es parte vital de la historia y la cultura de Estambul, porque además contiene el legado de las murallas bizantinas de la ciudad, el Cuerno de Oro y el Mar de Marmara, que a su vez se encuentran rodeándola.

Es importante mencionar que fue agregada a Lista del Patrimonio Mundial por la UNESCO en 1985 y que también fue declarada un sitio arqueológico en 1995 (Yüce, Köse, Özuslu, & Süel, 2013). De esta manera, actualmente es un importante centro comercial, histórico y turístico. Su valor histórico y el patrimonio cultural que contiene hacen que la península se presente como un área desafiante para el transporte público.

La industrialización y rápida urbanización surgidas en los últimos años llevaron a que la amenaza de contaminación crezca y ponga en riesgo el patrimonio antes mencionados. Junto con la red de movilidad caótica existente y la estrechez de sus calles; estos factores crean conflictos en el acceso y altos niveles de congestión. Esta situación también se muestra como un problema para el tráfico peatonal en calles principales de ciudades como Londres, Nueva York, Copenhague y Melbourne. (Yüce, Köse, Özuslu, & Süel, 2013)



Fotografía 2.13: Península de Estambul



Fuente: (Yüce, Köse, Özuslu, & Süel, 2013)

Metodología

-Estudios

Se debe mencionar que las intervenciones se enmarcan en un proyecto mayor desarrollado por varias municipalidades. Para el caso de Estambul, se contó con la colaboración del Centro de Coordinación de Transporte (UKOME), formado bajo la presidencia del alcalde, que tenía la tarea de llevar a cabo la planificación y toma de decisiones sobre el transporte principal y de la peatonalización de las calles.

-Participación ciudadana

Se señala también que los dueños de los negocios locales y empleados constituyen el mayor grupo de partes interesadas en este proceso. La municipalidad de Fatih, la cual trabajó con la Municipalidad de Estambul, decidió manejar esta situación asociándose con sindicatos y organizaciones empresariales para lograr informar a los dueños de negocios de los beneficios que trae consigo la peatonalización.

Influencia política

-Derecho Social

En asociación con la municipalidad de Fatih, el Municipio Metropolitano de Estambul ha trabajado en proyectos de peatonalización en el Península histórica desde 2010. Esto debido a la preocupación que conllevaría al aumento inevitable de la población diurna que reside y transita en estas zonas.

Luego de la peatonalización - Resultados

-Actividades y usos de Suelo

- No se debe negar la existencia de una revitalización de los valores de la propiedad residencial y comercial.

- Debido al aumento del atractivo para los compradores, las tiendas dentro de las áreas peatonales son más exitosas que las que están afuera.
- Rentas de mercado más altas.
- Estas mejoras atraen a más compradores y aumentan la productividad económica y el empleo en áreas peatonales.
- Mejores oportunidades de negocios para nuevos residentes.
- Tipos de negocios: Dominación de ventas al por menor.
- No existe un mayor cambio en los ingresos de los comerciantes tras la peatonalización.

-Sociabilidad

Al transformar los espacios para el peatón se apoya la actividad física e interacción social. La calma del tráfico permite que los residentes locales se animen a comprar en sus propios vecindarios y también atrae a clientes provenientes de áreas.

-Funcionalidad e infraestructura

Las calles están abiertas solo para peatones. Solo vehículos oficiales como: vehículos pertenecientes a embajadas, la policía, el servicio postal, los bancos, ambulancias y el departamento de bomberos se le permitirá ingresar al área durante el día. (Yüce, Köse, Özuslu, & Süel, 2013)

El acceso para realizar descargas y entregas será luego del horario de trabajo a través de permisos. Además, no se permiten comerciantes de calle (comerciantes informales) en ciertas calles peatonales. No obstante, según el 42% de moradores encuestados, existe una necesidad de aumentar los espacios destinados para parqueadero.

Fotografía 2.14: Península de Estambul _ Comercio



Fuente: (Yüce, Köse, Özuslu, & Süel, 2013)



-Accesibilidad y confort

Se proporcionan opciones de movilidad, especialmente para personas con desventajas de transporte. Así también, se minimiza el riesgo de corrosión en patrimonio histórico al reducir los niveles de contaminación del aire, factor que afecta también en la salud de los ciudadanos, especialmente dado el gran número de visitantes diarios en la península.

-Atractivo y seguridad

El control del tráfico ha creado entornos más atractivos; al reducir la velocidad aumenta la seguridad para los peatones, ciclistas, conductores y otros usuarios de la calle, lo que es bueno para los negocios.

También es importante señalar que los lugareños esperaban una mejor planificación del paisaje como parte del proyecto de peatonalización (por ejemplo, más bancos públicos, plantas y flores, infraestructura mejorada para pavimentos, etc.). Sin embargo, en un principio no hubo cambios que no fueran la creación de las barreras físicas para evitar que los vehículos de motor ingresaran a las calles peatonales.

2.1.4 Conclusiones

Para la variable de [componente social](#), se observa que la mayoría de los casos tiene una significancia histórica, cultural o simbólica; sin embargo, este no se muestra como un factor totalmente determinante a la hora de la planificación y ejecución de una intervención de peatonalización. En otras palabras, existen factores con mayor peso a la hora de llevar a cabo una intervención. Sin embargo, también es claro que de existir este componente se debe tener especial cuidado ya que el manejo inadecuado de estas características puede ocasionar desaprobación por parte de los ciudadanos, tanto los directamente afectados como la población en general.

El común denominador en algunas de los casos es la significación histórica, funcional y cultural dentro de la dinámica de la ciudad. Así mismo, el contener patrimonio edificado que debe ser protegido puede representar un aspecto importante a considerar para el diseño de la intervención.

En cuanto a la [metodología](#) utilizada se observa paralelismo entre los diferentes casos; el cómo los factores afectan al proceso en cada uno de ellos, muestra que el resultado final no siempre es similar a lo proyectado ya que la incidencia del usuario y como se dé su participación modifican los resultados.

En primera instancia, se puede observar que los objetivos y argumentaciones en las cuales se sustentan la mayoría de las intervenciones son aquellas enmarcadas en una movilidad sustentable; aspectos como la recuperación del espacio público, la reducción de la contaminación, la integración de sectores en abandono y la vinculación del peatón son los más reiterativos en la justificación de las autoridades para dar paso a estas iniciativas.

Se muestra también que siempre existentes dos puntos de vista en los cuales ciertos sectores de la población están a favor, y otro porcentaje está en contra. De manera general, el sector que está en mayor medida en contra de esos procesos son los directamente afectados (vecinos, comerciantes y trabajadores); esto debido a que la obstrucción de tráfico peatonal y vehicular, durante y después de la construcción, ocasionan malestar en su economía y en su estilo de vida. Por otro lado, los sectores a favor suelen ser aquellos conformados por las autoridades, colectivos sociales y ciudadanos que no viven en el lugar a intervenir.

En adición a esto, se puede decir que solo en algunos casos la presión mediática tiene un efecto en estos procesos. No obstante, el uso de la tecnología para lograr un conocimiento del estado de las obras y compartir opiniones entre los comités conformados y los grupos afectados al respecto, es algo que podría ser tomado en cuenta.

En algunos de los casos es notorio el interés de la administración por conocer y tomar en cuenta las necesidades de los afectados, tanto así que en la Plaza de la Alfalfa se logró cambiar el diseño de una parte a petición de los vecinos. Esto como resultado de la creación de comisiones conformados por todas las partes como se mencionó anteriormente.

Un método altamente efectivo usado en la calle Madero fue el llevar a cabo un proceso paulatino, es decir, que en primera instancia solo se realizaron restricciones vehiculares temporales, por lo general los fines de semana. Esto sirvió para que pueda ser vista la manera en cómo la población usaba el espacio permitiendo que gradualmente se cerrara el acceso al vehículo en su totalidad. Por otro lado, en la Plaza de la Alfalfa se realizaban paralizaciones en las obras en días festivos para que los comerciantes no pierdan las ventas propias de esas fechas.

La [influencia política](#) es fundamental para el inicio de las obras, no obstante, en el proceso no es notable. Otras variables son las que toman mayor importancia luego de que estas intervenciones ya son aprobadas y empiezan su construcción.

Los [resultados luego de la peatonalización](#) también son evidentes. Por ejemplo, se tiene la potenciación de la actividad comercial y turística, que, junto con los nuevos usos de suelo, están presentes en todos los casos; así también la revalorización de las propiedades residenciales y comerciales. De igual manera el comercio existente no se ve afectado directamente de manera negativa en sus ingresos; no obstante, en algunos casos las grandes franquicias, quienes buscan ocupar estos nuevos espacios, tienden a desplazar el comercio menor.

Es visible entonces que existe gentrificación como resultado de una intervención de peatonalización llevada a cabo de manera inadecuada. Al darse estos procesos de renovación se muestra importante el cuidado de la regulación y distribución de usos de suelo para que, sin impedir el desarrollo del sector, se pueda evitar este fenómeno.

Como es visible más allá de algunos desaciertos entre usuarios del espacio no existe una relación negativa directa entre la peatonalización y el patrimonio.

En temas de infraestructura se muestra en algunos casos un descontento con el mobiliario urbano y su funcionalidad, además de la calidad de construcción que a veces ocasiona la ejecución de reformas posteriores.

En relación con esta variable, también se hace énfasis en los conflictos presentes entre ciclistas y peatones por no existir una correcta diferenciación en la señalización e infraestructura para cada uno.



En cuanto a las actividades a desarrollarse cuando la obra haya terminado, es claro que la gestión de administración encargada debe ser cuidadosa; esto entre otras cosas, puede causar malestar en los beneficiarios de estos espacios y además el uso inadecuado de los mismos.

En temas de seguridad la población por lo general muestra un alto grado de satisfacción en las zonas intervenidas, sin embargo, hay sectores donde las calles y lugares próximos a las intervenciones son focos de inseguridad, suciedad y descuido; esto debido al abandono de los transeúntes que ahora prefieren transitar por las obras recién culminadas. En este sentido, sería importante tener en cuenta una planificación para el desarrollo posterior de estos lugares también; en otras palabras, una planificación integral.

Es importante señalar las nuevas sociabilidades que se desarrollan ya que estos espacios que son convertidos a lugares de estancia permiten una mejor interacción entre vecinos, entre vendedores y compradores; en algunos casos, incluso se crea equipamientos menores como parques infantiles en complemento de las necesidades de ciertos lugares.

Un aspecto en particular del caso de la Avenida de la Constitución es el papel que juega el tranvía en la intervención, ya que los residentes dicen no sentirse beneficiados, incluso señalan lo poco funcional y mal diseñada que esta la ruta a su parecer. (Tejedor, García, & Flores, 2009). Siendo el recorrido lento y corto, el tranvía se transforma en un medio de transporte hecho para el goce de turistas solamente; lo cual ha criterio de algunos, no justifica la inserción de este en el espacio peatonal. Esta misma situación se agrava cuando se señala la inseguridad que causa para los peatones y ciclistas la ineficiente

diferenciación de los espacios exclusivos para el paso del tranvía y para los peatones.

Se debe indicar también, que no existe una participación de la academia para ninguna de las etapas en los proyectos. Entonces, es correcto plantearse la duda de que la participación de instituciones académicas pudiera aportar mucho para la resolución de los problemas que están latentes en todos los casos y que pese a que se desarrollan en contextos diferentes no logran resolverse.

Finalmente, se puede hacer hincapié en el hecho de que conocer todos estos factores que modifican la manera en cómo cada intervención es llevada a cabo y en cómo llega a su final es vital. Así mismo, para poder contrastar de manera más ordenada y simplificada la incidencia de las distintas variables en cada uno de los casos, se muestra el Cuadro 2.2.

Cuadro 2.2: Tabla resumen de los casos de estudio en función de las variables

VARIABLE	CASO DE ESTUDIO					
	Avenida de la Constitución	Plaza de la Alfalfa	Calle Larios	Plaza del Carbón	Calle Madero	Península de Estambul
Componente Social	<ul style="list-style-type: none"> -Posee un patrimonio edificado importante. -Presenta un significado simbólico para los residentes (nombre en honor a la constitución de 1978). 	<ul style="list-style-type: none"> -Se mostraba como un núcleo funcional. -Adquiere a finales del siglo XX, una función más social que residencial al albergar bailes, fiestas, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> -Es lugar de una gran efervescencia social. -Posee una función comercial importante. 	<ul style="list-style-type: none"> -No presenta un significado simbólico especial para los usuarios. 	<ul style="list-style-type: none"> -Posee un patrimonio edificado importante. -Cuenta con una significancia simbólica a nivel de ciudad y a nivel nacional. 	<ul style="list-style-type: none"> - Es declarado patrimonio mundial por la UNESCO - Posee una significancia histórica y cultural para Estambul. -Es declarado sitio arqueológico en 1995
Metodología	<ul style="list-style-type: none"> -Se partió de ciertos objetivos que buscan la recuperación de los espacios públicos. -Hubo manifestaciones en oposición por distintos sectores de la población. -Existió un reclamo de la población por el carácter del tranvía como eje principal de la avenida y no el peatón -Tuvo una repercusión mediática importante. -Se mantuvo el proyecto inicial hasta el final. 	<ul style="list-style-type: none"> -En este caso se lanzó un concurso público para determinar cómo se intervendría en la plaza. -El lanzamiento del concurso nace de los reclamos vecinales. -Se crearon grupos de internet para compartir información y opiniones acerca del proyecto. -También se creó una comisión de seguimiento de obra conformada por autoridades, vecino y comerciantes buscando una reapropiación cívica. -Hubo una adecuada preocupación por los comercios, para ejemplo en fechas festivas se paralizaban las obras para que se pueda desarrollar la actividad comercial. -No existió una repercusión por parte de los medios considerable. -El resultado final de la intervención cambio considerablemente del proyecto inicial. 	<ul style="list-style-type: none"> -Se parte de ciertos objetivos en donde se busca la recuperación de los espacios de convivencia. -La apropiación ciudadana fue determinante para que se cambie lo propuesto. -Existieron grupos a favor (ciudadanía, administración, otros colectivos) y grupos en contra (vecinos y comerciantes). -El resultado final no coincide con lo buscado en los proyectos iniciales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Se parte de objetivos que buscan hacer la ciudad más habitable. - Se conformaron comisiones, reuniones y otros organismos de participación ciudadana. - Existió una etapa de seguimiento de obra débil. - El resultado final no coincide con lo buscado en los proyectos iniciales. 	<ul style="list-style-type: none"> -Se parte de objetivos que buscan la vinculación, el compromiso y la integración de parte de los usuarios del espacio; así también, la recuperación del espacio público. -Se quiere fortalecer la identidad de los ciudadanos mediante la intervención. -El proceso fue llevado a cabo paulatinamente, es decir por etapas. 	<ul style="list-style-type: none"> -Las inversiones se emmarcan dentro de una planificación mayor. -En este sentido, las intervenciones intentan responder al crecimiento poblacional existente. -Los dueños de negocios aledaños son los principales interesados en el proceso.



Influencia Política	<ul style="list-style-type: none">-La administración decidió intervenir ya que se tomó la situación como un problema de orden público.-La administración busca reducir los gastos en la rehabilitación del parque patrimonial edificado afectado por la contaminación vehicular existente.	<ul style="list-style-type: none">-La administración dice que se busca velar por los intereses, necesidades y criterios de los ciudadanos; es decir, en atención a los reclamos vecinales recibidos.	<ul style="list-style-type: none">-La administración local trabajo con la asociación de vecinos y de comerciantes.	<ul style="list-style-type: none">-No existió una participación directa de la administración. No obstante, existieron reclamos de algunos sectores de la población por no ser tomados en cuenta.	<ul style="list-style-type: none">-Los principales involucrados fueron: la Autoridad del Espacio Público, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, la Autoridad del Centro Histórico y el Fideicomiso del Centro Histórico.	<ul style="list-style-type: none">-Al ser una intervención emarcada en una planificación superior, el municipio ya había trabajado en proyectos de peatonalización 3 años antes como respuesta al crecimiento de la población.
Luego de la peatonalización - Resultados	<ul style="list-style-type: none">-No existen descontentos por parte de los comerciantes luego de la peatonalización.-Aparición de nuevos usos de suelo.-Se potenció el turismo.-Los resultados dependen de como los ciudadanos interactúan con el espacio.-Se acabó con el intenso tráfico vehicular.-Se incentivan medios de transporte más limpios.-El diseño integral permite el uso sin restricciones. -Se critica la reducción de los espacios para estacionamientos.-Existe una confusión entre ciclistas y peatones.-Existió una mala programación y diseño del tranvía. Peligro e insatisfacción de los transeúntes.-No existe mobiliario suficiente y adecuado.-Se requirieron reformas luego de la terminación de la obra.-No existen alternativas reales al transporte público.-La accesibilidad se vio afectada durante y después de la obra para los residentes.-Los taxistas se ven perjudicados.	<ul style="list-style-type: none">-Hubo permanencia de comercios y bares luego de la intervención.-En algunos comercios se ha mejorado la atención al público.-Se cambio la función de paso que tenía el espacio por una de estancia.-Se consiguió la reducción de ruido y contaminación.-El mobiliario es funcional, mas no corresponde a un componente estético, ya que no es del gusto de los ciudadanos.	<ul style="list-style-type: none">-Se propició el asentamiento de instituciones bancarias y franquicias grandes.-Se mantuvo como una de las principales vías comerciales.-Se posicionó como un lugar referencial para el turismo.-El mobiliario es funcional y del gusto de los moradores.-Uso de terrazas gusta a los usuarios.-Se provoca abandono y descuido a las calles colindantes.	<ul style="list-style-type: none">-Se dio un cambio de función, al convertirse en un lugar de estancia, es capaz de recibir diversas actividades sociales.-La estética del proyecto fue calificada como agradable.-Existió una mala planificación de las actividades por parte de la administración.-El mobiliario urbano fue calificado como disfuncional.-Existieron conflictos entre ciclistas y peatones.-La intervención provocó abandono en las proximidades lo cual ocasionó inseguridad en estos sectores.	<ul style="list-style-type: none">-La seguridad es algo que mejoró notablemente.-Se notó un incremento de ventas en los comercios-Se plantearon bolardos retractiles como solución al acceso de vehículos de emergencia.-La gente percibe el nuevo espacio como agradable, bonito y limpio.-Hay inconformidad con el mobiliario público y las infraestructuras en general.-El fenómeno visible en la actualidad es la elitización del comercio, es decir, el uso se mantiene, pero el aumento de precio generado provoca que los negocios locales y tradicionales tengan que cerrar o desplazarse, dando paso a las grandes franquicias comerciales.	<ul style="list-style-type: none">-Se percibió una revitalización de los valores de la propiedad residencial y comercial.-Las tiendas dentro de las áreas peatonales son más exitosas que las que están fuera.-Las rentas de mercado ahora son más altas.-Se aumentó la productividad económica y el empleo.-Se dan mejores oportunidades de negocio para nuevos residentes.-Existe una dominación de las ventas al por menor.-Se apoya la actividad física y la interacción social.-Se permite el acceso solamente a vehículos especiales.-Diseño integral permite accesibilidad sin restricciones.-Se califica la estética como agradable.

Elaboración: Propia



03 PEATONALIZACIÓN EN CUENCA

CONTENIDOS

3.1 PROPUESTAS DE PEATONALIZACIÓN EN CUENCA

Como ya se observó en capítulos anteriores, la peatonalización no es una tendencia de los últimos años, sino que a nivel mundial ya ha sido tratada desde hace mucho tiempo y la ciudad de Cuenca no es la excepción. Lo que se pretende en este capítulo es conocer los procesos que se han llevado a cabo en la ciudad y, por tanto, como se ha venido contemplando la peatonalización con el pasar de los años. De esto modo, se logrará conocer que proyectos están siendo ejecutados actualmente y cuales se ejecutarán en los años próximos.

Así también, se definirá un área de estudio en base a criterios técnicos, mostrándose las principales características de esta; finalmente, se evidenciará si las personas están de acuerdo o no con la peatonalización, sus razones y sus expectativas al respecto.

3.1. Propuestas de peatonalización en Cuenca

Existen varias propuestas de intervención relacionadas con la movilidad peatonal en la ciudad de Cuenca. Algunas ya tienen ciertos años de antigüedad, otras se están ejecutando actualmente y por supuesto, hay otras que están oficialmente planificadas para ser efectuadas; la información sobre estas últimas ha sido obtenida directamente de la Ing. Carolina Ormaza, Directora de Movilidad del GADD Municipal de Cuenca.

En orden de las ideas anteriores, se han tomado cuatro propuestas de peatonalización para este análisis. La primera y más antigua es la tesis llamada "[LA PEATONALIZACIÓN DEL NUCLEO CENTRAL URBANO DE CUENCA](#)". Desarrollada en 1995, se presenta como un documento importante debido a que, mediante un diagnóstico, expone los problemas existentes derivados del tráfico vehicular y peatonal en relación con la

infraestructura existente en ese momento y plantea una serie de lineamientos para afrontarlos.

En segundo lugar, siendo el más general, se tiene el nuevo modelo de movilidad establecido en el [PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS. PMEP \(2015\)](#), donde se propone a gran escala como debe ser la nueva dinámica tanto del tráfico motorizado como del tráfico no motorizado en relación con el espacio público. En el (Capítulo I)⁶ se analizó a detalle el contenido este Plan, por lo tanto, en estas instancias solo es necesario señalar la importancia de este como parte de las propuestas de peatonalización.

En tercer lugar, el proyecto "[INTEGRACIÓN URBANA DEL CORREDOR DE TRANSPORTE MASIVO TRANVÍA 4 RÍOS](#)" en el cual se propone la creación de alimentadores peatonales que faciliten al acceso de los ciudadanos a un medio de transporte masivo, en este caso, el Tranvía.

Finalmente, se tiene el proyecto "[MICRO RED PEATONAL DEL CENTRO HISTÓRICO](#)", el cual busca la adecuación de dos corredores peatonales mejorando las condiciones de confort, disfrute y accesibilidad de los peatones en el viario.

⁶ Capítulo I: Aspectos Teóricos y Legales. Página 24



Fotografía 3.1: Centro histórico de Cuenca. 2018



Fuente: Propia

⁷ Se usará esta metodología para la elaboración de la ficha y posterior levantamiento de las características físicas del viario del área del estudio.

3.1.1 La peatonalización del núcleo central urbano de Cuenca (1995).

De manera general, este trabajo intenta ser una solución a la problemática existente en el centro histórico de Cuenca debido a los altos flujos de tráfico causados por el gran número de actividades que se desarrollan en el mismo. Estos flujos, dadas las características físicas del centro histórico, eran un foco de constante riesgo para el peatón y disfuncionalidad para el vehículo. Con el fin de cumplir lo antes mencionado este estudio se divide en cinco capítulos. El primero abarca principalmente todos los criterios técnicos y teóricos que sustenten la implementación de la peatonalización. Luego, un capítulo de diagnóstico donde se da a conocer de manera certera que actividades se están desarrollando en el área de estudio y cómo se comporta el tráfico vehicular en relación con la infraestructura física con la que cuenta.

El análisis del tráfico vehicular permitió el conocimiento de los tramos con mayor nivel de congestionamiento, la composición de este tráfico y su comportamiento. También existe un análisis del tráfico peatonal donde se mostró las preferencias de uso del peatón, sus principales motivos de viaje y la manera en cómo hacen uso del espacio para llegar a su destino.

El análisis de la trama vial fue esencial para las características físicas del sistema viario del área de estudio y su jerarquización funcional. En este sentido, se llegó a la delimitación del área de estudio y el posterior levantamiento de información en campo.⁷ (Ver Anexo N°2).

En base a este diagnóstico, se plantea una imagen objetivo, donde se busca resolver gran parte de los problemas detectados y se anuncia entre

otras cosas que en un futuro próximo el viario no será capaz de soportar la demanda.

"Si ahora la trama vial presenta problemas de tráfico vehicular y peatonal, para dentro de no mucho tiempo las vías rebasarán los límites máximos aceptables, deterioraran el estado de las mismas y el tráfico se volverá más lento y cansado."

(Capa P., Flores J., & Ortiz G., 1994, pág. 255)

Observando la situación actual de este sector, es notable que no se equivocaban, muestra de ello es que hoy en día se estén realizando intervenciones que busque promover la movilidad del peatón y su aprovechamiento del espacio público para resolver gran parte de los problemas derivados de la congestión vehicular.

[Imagen 3.1:](#) Esquema de sección vial que da preferencia al peatón.



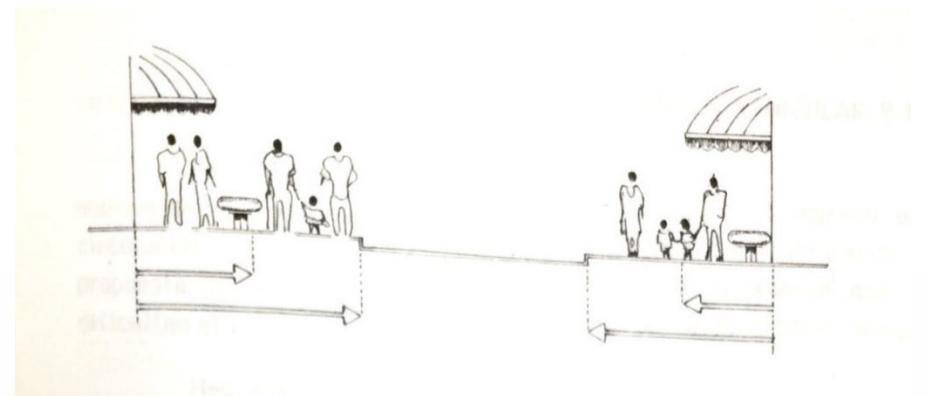
Fuente: (Capa P., Flores J., & Ortiz G., 1994)

Con el afán de dar una nueva imagen al centro histórico, donde el transeúnte disfrute del camino y realice sus actividades cómodamente, se dice que no va a haber eliminación del tráfico vehicular, sino que simplemente se aprovechará al máximo el espacio disponible para el beneficio del peatón (Imagen 3.1). Para cumplir con estos lineamientos se establece el siguiente objetivo general: "Mejorar las condiciones de la estructura urbana del núcleo central de Cuenca para la circulación vehicular y peatonal".

Este objetivo claramente requiere que se lleven a cabo ciertas intervenciones, ya sean ensanchamientos de aceras o restricciones vehiculares en algunos sectores; por tanto, en base a estas consideraciones, se plantearon las siguientes estrategias:

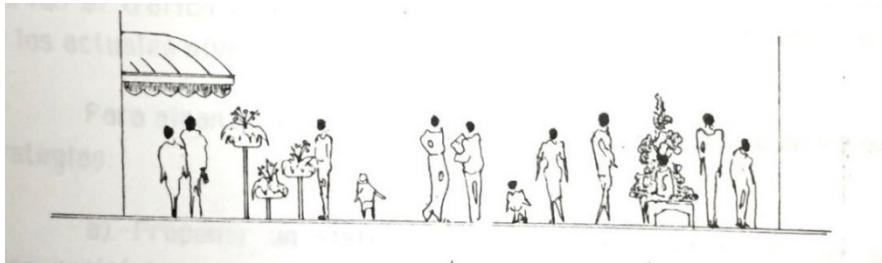
1. Ampliar los espacios de circulación peatonal (Imagen 3.2).
2. Proponer vías exclusivas para peatones (Imagen 3.3).
3. Caracterizar el núcleo central a través de mobiliario urbano, señalización y elementos tipológicos (Imagen 3.4)

[Imagen 3.2:](#) Esquema de sección vial donde se amplían las aceras.



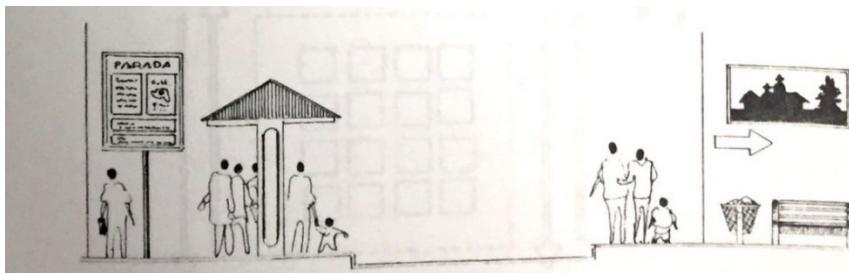
Fuente: (Capa P., Flores J., & Ortiz G., 1994)

Imagen 3.3: Esquema de sección vial exclusiva para peatones.



Fuente: (Capa P., Flores J., & Ortiz G., 1994)

Imagen 3.4: Esquema de sección vial con mobiliario urbano, señalización y elementos tipológicos.



Fuente: (Capa P., Flores J., & Ortiz G., 1994)

Posteriormente, en la fase de propuesta se establecen 4 programas rectores que engloban todos los proyectos a realizarse para cumplir con los objetivos planteados previamente. Estos programas, sus objetivos y los proyectos derivados de los mismos se encuentran esquematizados en el siguiente cuadro.

Cuadro 3.1: Programas y proyectos.

Programa	Objetivos	Proyectos
Programa de reordenamiento de la circulación y	Conformar un sistema vial eficiente que enlace el área de intervención con el resto de la ciudad.	Dotación de vías exclusivas de buses.

jerarquización funcional de la red vial.	Jerarquizar funcionalmente a las vías dentro del centro histórico, de manera que la función asignada sea compatible tanto con las características urbanas arquitectónicas como con sus condiciones geométricas.	Dotación de vías locales peatonales y vías locales de tráfico restringido.
	Introducir mejoras en el diseño de la red vial.	Mejoramiento de las vías con circulación de tráfico liviano.
	Reorganizar el recorrido de buses.	Señalización en el área de intervención.
Programa de dotación de plazas de estacionamiento.	Disminuir los volúmenes de tráfico vehicular en el núcleo central.	Parque de estacionamiento bajo la Plazaleta San Francisco.
	Estimular la circulación peatonal en el área de intervención.	Parque de estacionamiento bajo la Plazaleta Cívica 9 de Octubre.
	Cubrir las necesidades de aparcamiento en estas áreas.	Estacionamiento en vías públicas.
Programa de racionalización del uso de suelo.	Otras alternativas de estacionamiento.	Otras alternativas de estacionamiento.
	Sugerir políticas que regulen y normalicen el emplazamiento de los diferentes usos en el núcleo central.	Racionalización de la distribución espacial de los usos de Gestión - Administración
	Promover alternativas de localización y reubicación de ciertos usos, de manera que mejoren las actuales condiciones de funcionamiento no solo del núcleo central sino incluso del centro histórico y toda la ciudad.	Racionalización de la distribución espacial de los usos de Intercambio
Programa de acciones para la implementación de los proyectos.	Ordenar la forma en la que se van a implementar los proyectos	1. Difusión del estudio 2. Fase de experimentación y evaluación de la propuesta 3. Dotación de vías exclusivas de buses. 4. Dotación de vías peatonales y de circulación de tráfico restringido.

5. Dotación de vías locales

Fuente: (Capa P., Flores J., & Ortiz G., 1994)

Elaboración: Propia

En el capítulo de conclusiones, se hace énfasis en que este estudio no solo permitió conocer la problemática de la ciudad de Cuenca, sino que también, pudo convertirse en una metodología aplicable a centros urbanos con características semejantes.

También se establece como una base de información primaria que antes no se tenía y que podía servir para futuras investigaciones; no obstante, se deja en claro que, debido al nivel de profundidad de algunos proyectos, este estudio debería tomarse con un plan que determina lineamientos para futuras intervenciones.

Tal fue la pertinencia de este trabajo que resultó en un plan presentado por el municipio en el mismo año; convirtiéndose, además, en el único plan hasta ese entonces en ser aceptado por el alcalde y el concejo cantonal. Este plan, llamando "PLAN DE REPAVIMENTACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO", partió evidentemente de las directrices previamente determinadas en el estudio y estableció los siguientes ejes de acción:

1. Ensanchamiento de las aceras: tomando a las aceras como parte del espacio público, se pretende recuperar estos espacios logrando que aceras de 0.80m o menos, pasen a ser de 1.50m – 2.00m.
2. Ruta de buses tangencial al centro histórico: eliminando totalmente el cruce innecesario de transporte público en algunos tramos del centro histórico, se pretende establecer ejes de circulación más adecuados: calles Gaspar Sangurima, Mariscal Lamar, Presidente Córdova y Tarqui.

3. Peatonalización definitiva de las 9 manzanas determinadas en la tesis como área homogénea.
4. La generación de estacionamiento al borde del centro histórico.
5. Señalización vial, mobiliario urbano y áreas verdes.

De estos planteamientos, solo los dos primeros lograron completarse satisfactoriamente ya que representaba un problema inmediato que debía resolverse. De igual manera, se trató el tema de la señalización, el mobiliario urbano y las áreas verdes, pero tampoco llegó a concretarse de manera óptima.



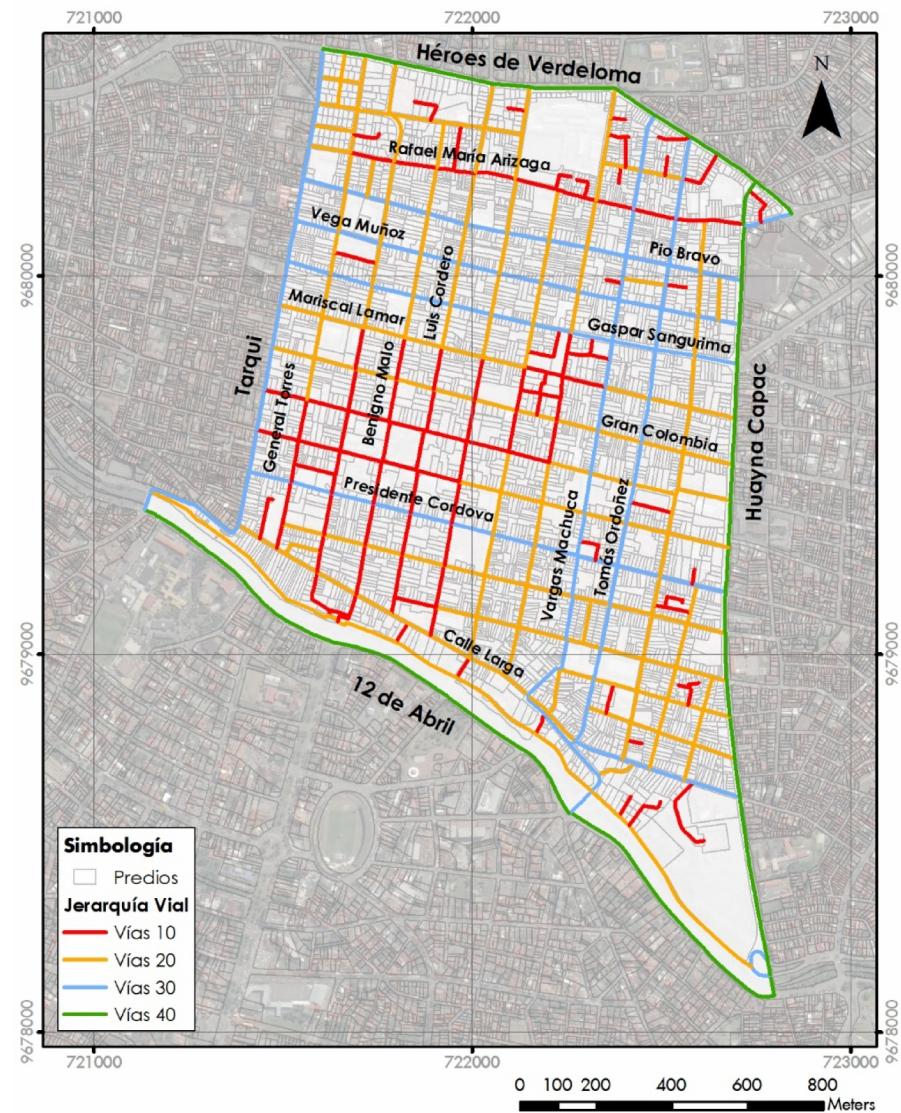
3.1.2 PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS, PMEP. 2017

Para empezar, es importante mencionar que este plan, aún en enero de 2018, no cuenta con una aprobación oficial por parte del Concejo Cantonal. No obstante, la Ing. Carolina Ormaza, Directora de Movilidad de la ciudad de Cuenca, señala que este plan ha sido dado a conocer en dos ocasiones al Concejo Cantonal quien ha mostrado su apoyo total al nuevo modelo de movilidad planteado y que además salvo algunas observaciones considera pertinente la aplicación de este. (C. Ormaza, entrevista - comunicación personal, 19 de enero de 2018).

Así mismo, la Ing. Ormaza señala que el hecho de que el Plan no esté aprobado todavía es debido principalmente al temor existente a la aceptación por parte de la ciudadanía, quien ha sido afectada terriblemente por la etapa de construcción del Tranvía y que actualmente mostrarían un rechazo total a cualquier tipo de intervención relacionada con la peatonalización o similares. Esto confirmaría en primera instancia una de las hipótesis planteadas por este trabajo. Sin embargo, es necesario corroborar esta afirmación en el levantamiento de información en campo que se realizará posteriormente.

Dicho esto, hay que aclarar que, dado que las principales características y objetivos de este Plan ya fueron tratadas en capítulos anteriores, se procurará retomar aspectos esenciales para la determinación del área de estudio; siendo estos aquellos que tiene incidencia directa en la unidad funcional del centro histórico y que posteriormente se convertirán en variable para la definición del área de estudio. (Figura 3.1)

Figura 3.1: Unidad funcional del Centro Histórico



Fuente: Plan De Movilidad Y Espacios Públicos. PMEP, 2015

Elaboración: Propia

Este Plan arranca colocando a la movilidad sustentable como eje en la planificación y gestión urbana además de una de las principales preocupaciones de los ciudadanos en la época actual, ya que el ciudadano promedio le ha tocado acoplarse a una ciudad que ha sido diseñada para el transporte público y privado. Por lo que se plantea de manera urgente la vinculación de nuevos enfoques en el diseño urbano, espacio público y transporte poniendo al peatón como sistema estructurante de la ciudad. Como parte del diagnóstico se señala que la movilidad en transporte público y en vehículo privado corresponden al 32% y 31% respectivamente, esto como reflejo de la necesidad de los ciudadanos de movilizarse para realizar sus actividades rutinarias.

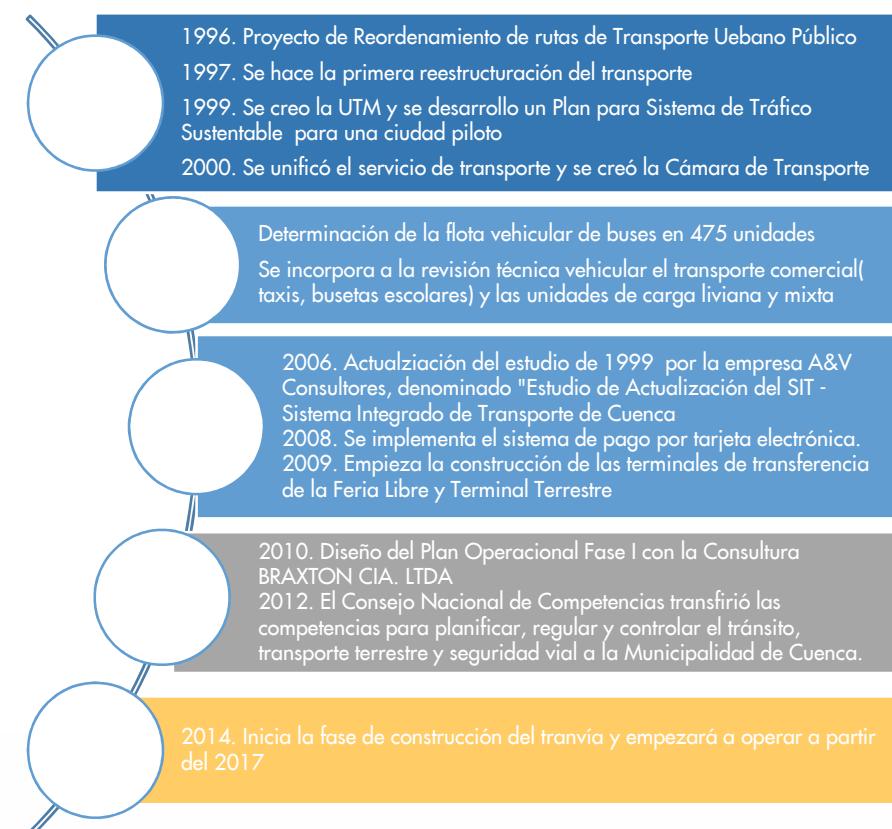
El Plan de Movilidad y Espacios Públicos, PMEP (2015) estudia la oferta y demanda de todas las modalidades de transporte que existe actualmente en la ciudad e intenta dar solución a las mismas dentro del marco de los principios de movilidad sustentable. Para la implementación de este recambio necesario en el sistema de movilidad se consideró fundamental implementar un proceso de comunicación y diálogo social siguiendo algunas estrategias como:

- a) Reuniones y talleres de trabajo con distintos agentes de movilidad, donde se presentarán diagnósticos, análisis y propuestas.
 - b) Comunicación abierta en distintos niveles (académico, profesional y ciudadano).
 - c) Estudio de la percepción de la movilidad

Mediante estos procesos de participación, se puede evidenciar los problemas señalados por los diferentes actores sociales y, por consiguiente, las propuestas que se incorporaran para solucionar estos problemas. Como actores sociales se tiene a: cámara de transporte, concejales del cantón, organizaciones barriales, grupos vulnerables, y organizaciones pro bici.

También es importante conocer como se ha dado el cambio en el sistema de gestión y administración del transporte público en Cuenca. En este sentido, en la Figura 3.2 se puede observar de manera esquemática como el transporte urbano público ha ido evolucionando; arrancando en 1996 con un proyecto de reordenación de Rutas hasta el 2014, donde se inicia la fase de construcción del tranvía.

Figura 3.2: Evolución histórica del transporte público colectivo en Cuenca



Fuente: Plan De Movilidad Y Espacios Públicos. PMEP. 2015

Elaboración: Propio



Con estos antecedentes y debido a la notable desproporción del espacio destinado al peatón respecto al espacio designado al vehículo motorizado, se plantea un nuevo modelo de movilidad para la ciudad de Cuenca, que desde criterios de la una movilidad sustentable tiene los siguientes objetivos y estrategias:

a) Objetivos:

- 1.- Fortalecer el sistema transporte público, mediante el establecimiento y búsqueda de estándares de calidad en la operación.
- 2.- Priorizar al peatón dentro de la jerarquía de movilidad, devolviendo el espacio que por naturaleza le corresponde al espacio público.
- 3.- Garantizar un sistema de movilidad intermodal, que conceptualice a la movilidad urbana como una cadena de viajes a permita acceder a todos los servicios de la ciudad.
- 4.- Redistribuir el espacio público con la finalidad de devolver lo público al ciudadano, devolviendo el espacio ocupado por vehículos motorizados a los vecinos. Esta redistribución permitirá:
 - Circulación de bicicletas
 - Aceras en óptimas condiciones
 - Áreas de estacionamientos en lugares pertinentes
 - Carriles de circulación para vehículos privados en función de la velocidad.
 - Carriles exclusivos para vehículos de alta ocupación (buses, taxis, busetas).
 - Lugares para carga y descarga de mercancías.

b) Estrategias generales:

- 1.- Potenciar modos de transporte colectivo.

- 2.- Estacionamientos como parte fundamental del desarrollo del plan.
- 3.- Participación ciudadana
- 4.- Reactivación del centro histórico
- 5.- Accesibilidad y habitabilidad de los espacios públicos
- 6.- Calidad ambiental para el transeúnte.

c) Estrategias particulares:

- 1.- Organizar en un sistema la red troncal tranviaria y la red de bus convencional.
- 2.- Garantizar la cobertura de las líneas en un radio medio desde el punto de residencia a las paradas de 250-300 mts
- 3.- Mejorar los sistemas peatonales, tanto en el centro de la ciudad como en la periferia.
- 4.- Optimización de la frecuencia en función de la demanda del usuario.
- 5.- Implantación de vehículos de transporte urbano de bajo impacto ambiental.

Es así como en el Plan de Movilidad y Espacios Públicos (PMEP, 2015) se plantea entre otras cosas, un sistema de jerarquización vial aplicado a toda la urbe, esta nueva caracterización de las vías establece un gran número de tramos viales como peatonales y preferentemente peatonales. Con estas intervenciones se busca implementar un modelo de movilidad que procure restablecer las relaciones entre los ciudadanos y las actividades desarrolladas en su entorno. En este plan se establece un segundo nivel urbano denominado "Red local" el cual señala todos estos

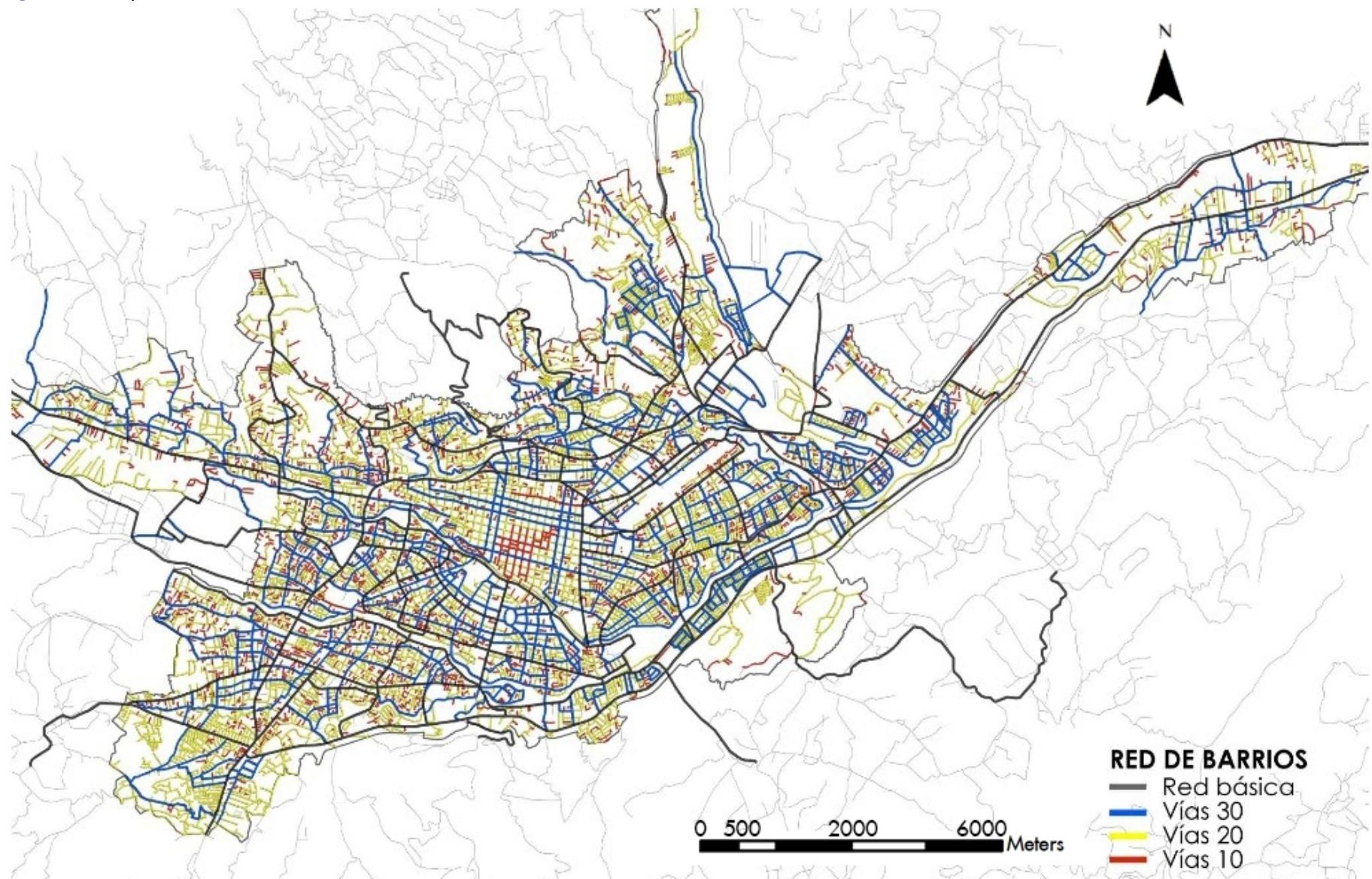
tramos como vías barriales, definidas de la siguiente manera: calles 10⁸, calles 20⁹ y calles 30¹⁰ (Ver Figura 3.3), el objetivo de estas es permitir un desarrollo favorable para el comercio y todas las actividades adyacentes, dado el problema actual que representa el transporte público y privado en Cuenca, se busca entonces crear un espacio seguro y agradable al reducirse notablemente la contaminación ambiental, visual y acústica.

⁸ "De estricto carácter peatonal, facilitan las relaciones sociales, comerciales, patrimoniales y turísticas" (PMEP,2015, pág. 268)

⁹ "El acceso vehicular a estas calles será de único interés para los habitantes" (PMEP,2015, pág. 267)



Figura 3.3: Mapa de la red viaria de barrios de Cuenca



Fuente: Plan De Movilidad Y Espacios Públicos. PMEP, 2015

Sin renunciar a la función clásica complementaria que tiene el peatón de los medios de transporte motorizado se pretende utilizar la capacidad de un sistema vial primario para dar paso a varios modos de transporte; por ejemplo, una vía asignada únicamente como corredor de automóviles puede dar cabida además de a automóviles a peatones, bicicletas y buses. Junto con este proceso de intervenciones y la construcción del tranvía se pretende cambiar la dinámica de la movilidad en la ciudad, encaminándose a una nueva concepción de ciudad.

Con el fin de alcanzar los objetivos y de actuar en base a las estrategias mencionados anteriormente, en el PMEP se pueden identificar los siguientes proyectos:

Cuadro 3.2: Banco de proyectos – En relación con la movilidad no motorizada

BICICLETA		
Proyecto	Objetivo	Presupuesto
Consolidación de la red urbana de ciclovías	Dotar de infraestructura para la circulación en bicicleta en los ejes radiales urbanos	\$ 11 116 000
Consolidación de ejes complementarios	Dotar de infraestructura para la circulación en bicicleta en los ejes complementarios	\$ 9 000 000
Puesta en marcha del sistema de transporte público en bicicleta	Ofertar un sistema de transporte público en bicicleta para el área urbana potenciando la intermodalidad del SIM	\$ 5 000 000
Implementación de una red de estacionamientos para bicicleta	Dotar de elementos complementarios al sistema de transporte en bicicleta	\$ 1 000 000
Mantenimiento preventivo y correcto de las infraestructuras cicloviales	Mantener el estado físico de las infraestructuras cicloviales	\$ 500 000
Programa de educación y promoción para el uso de bicicleta	Promover el uso adecuado de la bicicleta como medio de transporte y recreación	\$ 50 000 anual
Programa de ciclovía recreativa "RUTA RECREATIVA"	Promover la apropiación del ciudadano de los espacios públicos	\$ 80 000

Fuente: Plan De Movilidad Y Espacios Públicos. PMEP, 2015

Elaboración: Propia

Cuadro 3.3: Banco de proyectos – En relación con la seguridad vial

SEGURIDAD VIAL		
Plan	Objetivo	Presupuesto
Inspecciones y auditorias de seguridad vial	Hacer las vías más seguras y con menos índices de accidentalidad	\$ 110 000
Adecuaciones o infraestructura para medios de transporte más sostenibles	Incentivar a caminar o usar bicicleta para transportarse	\$ 860 000
Incremento de la seguridad en los entornos escolares	Hacer de los entornos escolares zonas más seguras para los peatones	\$ 940 500
Fomentar la educación en materia de seguridad vial	Mejora de las conductas de los usuarios	\$ 362 300
Relevamiento de información y creación de una base de datos técnica	Obtener base de datos confiable para la planificación del tránsito y transporte	\$ 75 000

Fuente: Plan De Movilidad Y Espacios Públicos. PMEP, 2015

Elaboración: Propia

Cuadro 3.4: Banco de proyectos – En relación con el tránsito

TRÁNSITO		
Plan	Objetivo	Presupuesto
Principalidades viales de acuerdo con jerarquía	Permitir una circulación vehicular y peatonal segura	\$ 367 600
Pacificación del transito	Favorecer las actividades de modo de transporte sostenible	\$ 667 680
Sistema semafórico adaptativo a la red vial básica	Continuar expandiendo el sistema semafórico centralizado de Cuenca	\$ 2 730 000

Fuente: Plan De Movilidad Y Espacios Públicos. PMEP, 2015

Elaboración: Propia



Cuadro 3.5: Banco de proyectos – En relación con el Transporte

TRANSPORTE		
Plan	Objetivo	Presupuesto
Diseño de modelo de transporte público urbano, su incorporación al tránsito e integración tarifaria	Dotar al área urbana de Cuenca, de un transporte público eficiente e integrado	\$ 200 000
Sistema de ayuda a la explotación y operación del transporte público urbano	Operar, administrar y fiscalizar eficientemente el Sistema de Transporte Público Urbano	\$ 10 452 000
Modelo de gestión para la red de transporte intercantonal	Eliminar la competencia entre compañías	\$ 60 000
Modelo de transporte intercantonal e integración tarifaria	Dotar al área rural de Cuenca, de un transporte público eficiente e integrado	\$ 180 000
Sistema de ayuda a la explotación y operación del transporte público Intercantonal	Operar, administrar y fiscalizar eficientemente el Sistema de Transporte Público Intercantonal	\$ 10 452 000
Diseño y construcción de carriles segregados para transporte público urbano	Optimizar la operación del transporte público	\$ 850 000
Dimensionamiento, modelo de gestión y operación del escolar e institucional de las parroquias del Cantón Cuenca	Servicio eficiente y seguro	\$ 33 600
Diseño de rutas y frecuencias para transporte turístico	Regular la operación del transporte turístico en el viario del cantón Cuenca	\$ 44 800
Dimensionamiento, modelo de gestión destinado a empresas publicas	Dotar a las empresas públicas de transporte de acuerdo a lo estipulado en la Ley	\$ 20 000
Determinación de tarifa y tecnología para la operación de transporte en las modalidades mixto y carga liviana	Regular la tarifa de transporte en las modalidades mixto y carga liviana	\$ 50 000

Fuente: PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS. PMEP, 2015

Elaboración: Propia

El plan señala que el modelo actual del sistema viario debe ser transformado en base a políticas de movilidad sustentable; siendo actualmente la movilidad de vehículos motorizados privados la predominante, los proyectos de movilidad no motorizada tienen que acoplarse a este sistema. Este hecho no solo conllevaba a que esta movilidad no se desarrolle en un estado pleno, sino que pone por delante el producir el menor impacto negativo al tránsito motorizado. Al ser tan solo el 32% de la movilidad urbana correspondiente al vehículo motorizado privado, el priorizar el viario a este porcentaje no es acertado. (Plan de Movilidad y Espacios Públicos , 2015)

También se hace hincapié en que las soluciones que se planteen deben ser integrales y de este modo, beneficiar a todos los modos de transporte existentes, algo que recalca la directora de movilidad (Anexo N°4). En este sentido, el plan busca que el viario cumpla con tres características principalmente:

- **Multifuncional** ya que debe convertirse en un espacio de actividad social, comercial y de comunicación; esto sin dejar de lado su función de canal de transporte.
- **Multimodal** ya que debe ser el soporte de todos los modos de transporte existentes y facilitar el intercambio entre los mismos. (Imagen 3.5)
- **Multiescalar** ya esto significa que debe acogerse a la demanda dependiendo al nivel en el que se encuentre, ya sea este a nivel de ciudad, territorio o barrio. (Plan de Movilidad y Espacios Públicos , 2015)

Imagen 3.5: Viario multimodal. Coexistencia de diferentes modos de transporte.



Fuente: (Plan de Movilidad y Espacios Públicos , 2015)

Se dice que no se quiere modificar el trazado geométrico actual en el viario, ni mucho menos restringir el acceso de los residentes con sus vehículos o de vehículos de emergencia y de servicios; sino que simplemente, es necesario dar nuevas prioridades a las vías, donde prevalezca el peatón y transporte público.

Para poder entender de mejor manera que características tiene cada una de estas nuevas jerarquías viales, se expresan las especificaciones en el siguiente cuadro, donde además de velocidades mínimas se muestra el número de carriles, las diferencias de calzada y otras características rectoras para cada jerarquía vial.

Cuadro 3.6: Red Local _ Jerarquía vial

Calles 30
Velocidad máxima permitida 30km/h
Intensidad máxima de 400 veh/h
2 carriles, uno por sentido
Distribución modal motorizada / no motorizado: 50% / 50%
Diferencia de cota en calzada
Eliminación total de circuitos de paso
Cruces peatonales a nivel
Posibilidad de infraestructura propia para ciclistas
La bicicleta puede funcionar en coexistencia
Ancho de carril 3.00 m
Plataforma de acera con un mínimo de 2.50 m
Calles 20
Velocidad máxima permitida 20 km/h
Intensidad máxima de 200 veh/h
Diseño plataforma única
Eliminación total de circuitos de paso
El acceso puede ser controlado
La bicicleta funciona en coexistencia
Calles 10
Velocidad máxima permitida 10 km/h
Diseño peatonal
Prioridad para vecinos y servicios
Se permite la carga y descarga en situaciones y horarios regulados
La bicicleta funciona en coexistencia con limitación en la velocidad
Acceso de vehículos regulado

Fuente: (Plan de Movilidad y Espacios Públicos , 2015)

Elaboración: Propia



Al ser un Plan con un gran alcance, las intervenciones se establecen por diversas unidades funcionales, siendo estas correspondientes a los diferentes sectores de la ciudad. Como un ejemplo, la unidad funcional del centro histórico (Figura 3.1), al ser eminentemente estancial se ha priorizado la implementación de vías 10 y 20 que corresponden al 65% del total de vías; en esta unidad se busca la dotación de espacios públicos adecuados y seguros que devuelvan su sitio al peatón en convivencia con los demás medios de transporte.

Es importante tener en cuenta esta unidad funcional ya que actualmente es una de las zonas más afectadas por las intervenciones urbanas. Estas afecciones se han visto agravadas por la fuerte demanda residencial, comercial y laboral existente en el sector.

Sin embargo, estas determinaciones se toman de manera general para todas las unidades funcionales, siendo un común denominador el colocar las vías de las periferias de cada unidad funcional como soporte de la mayor cantidad de tráfico motorizado evitándose así, los altos niveles de tráfico en gran parte de las vías que no están aptas para recibirlo.

Otro punto importante que recalcar es la identificación de 24 corredores peatonales, los cuales constituyen la red urbana peatonal de la ciudad. Agrupados de acuerdo con ciertas características homogéneas, reciben una denominación y les son asignadas ciertas funciones específicas, mismas que son detalladas a continuación:

01. Corredor Luis Cordero/ Benigno Malo/ Solano

Atravesando de Norte a Sur la ciudad, cumple con la función de conectar tres terrazas topográficas de la ciudad. Así también, es uno de los corredores con mayor afluencia peatonal al cruzar puntos de alta intensidad turística y comercial (Imagen 3.6).

02. Corredor Ordoñez Lasso/ Gran Colombia/ González Suarez

Al igual que el corredor anterior, este también presenta una afluencia peatonal al pasar por el centro histórico. Estableciendo una conexión de la parte Este a la Oeste de la ciudad, este representa especial importancia al soportar parte del recorrido del tranvía (Imagen 3.7).

03. Corredor 12 de Abril

La función primordial de este corredor es conectar tres equipamientos sumamente importantes de la ciudad y su vez garantizar el desplazamiento vehicular (público - privado) y peatonal por los mismos: Coliseo Jefferson Pérez, Universidad Estatal de Cuenca y Hospital Regional Vicente Corral Moscoso (Imagen 3.8).

04. Corredor Barrial Blanco/ Huayna Capaz/ Herrerías

Presenta un gran número de usos comerciales y de igual manera, una gran afluencia de tráfico vehicular y peatonal. Una de sus principales características es que soporta 12 líneas de buses en gran parte de su recorrido (Imagen 3.9).

05. Corredor de las Américas

Se presenta como un corredor multimodal que constituye uno de los ejes principales de la ciudad y el ingreso principal desde el Sur de esta. Atravesando posteriormente la parte Norte de Cuenca permite también el paso de gran parte del recorrido del Tranvía acompañada de una alta intensidad de tráfico vehicular (Imagen 3.10).

06. Corredor Loja

Previo a la consolidación de la Av. de las Américas como la conocemos hoy en día, la Av., Loja representaba el punto de ingreso por excelencia desde la parte Sur de la ciudad. Su continuidad lineal y contexto arquitectónico son una de las principales características únicas que han

hecho de esta un viario con alta intensidad vehicular y peatonal (Imagen 3.11).

Imagen 3.6 Corredor peatonal Luis Cordero/Benigno Malo/ Solano



Fuente: (Plan de Movilidad y Espacios Públicos , 2015)

Elaboración: Propia

Imagen 3.7: Corredor peatonal Ordoñez Lasso/ Gran Colombia/ González Suarez



Fuente: (Plan de Movilidad y Espacios Públicos , 2015)

Elaboración: Propia

Imagen 3.8: Corredor peatonal 12 de Abril



Fuente: (Plan de Movilidad y Espacios Públicos , 2015)

Elaboración: Propia

Imagen 3.9: Corredor peatonal Barrial Blanco/ Huayna Capaz/ Herrerías



Fuente: (Plan de Movilidad y Espacios Públicos , 2015)

Elaboración: Propia



Imagen 3.10: Corredor peatonal de las Américas.



Fuente: (Plan de Movilidad y Espacios Públicos , 2015)

Elaboración: Propia

Imagen 3.11: Corredor peatonal Loja.



Fuente: (Plan de Movilidad y Espacios Públicos , 2015)

Elaboración: Propia

3.1.3 MICRO RED PEATONAL DEL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA. 2017

Imagen 3.12: Esquema 3D - Calle Benigno Malo - Escalinatas



Fuente: Studio Urbano - AH Proyectos. 2017

Como su nombre lo indica, trata del desarrollo de una micro red peatonal en dos corredores de centro histórico. La zona de intervención forma parte de 1 de los 24 corredores peatonales principales establecidos en el PMEP (Ver Página N° 23). En este caso el corredor “Luis Cordero/Benigno Malo/Solano”, que se caracteriza por soportar un alto

flujo peatonal debido principalmente a que conecta tres terrazas de la ciudad de norte a sur (Figura 3.4).

Se puede mencionar que el área determinada para la intervención de este proyecto está conformada por las calles Benigno Malo y Luis Cordero en los tramos comprendidos entre la Av. 12 de Abril y la calle la calle Rafal María Arizaga (Figura 3.4).

El estudio y diseño fue realizado por la consultora AH Proyectos con la dirección del Arq. Boris Albornoz, quienes tuvieron la tarea de reconfigurar las secciones viales para priorizar el transporte público, el uso de la bicicleta y a los peatones, permitiendo de este modo el aumento de superficie para espacio público que permita la reapropiación del peatón sin impedir el tráfico vehicular en menor medida (Imagen 3.13).

Imagen 3.13: Propuesta de corredor peatonal



Fuente: Studio Urbano - AH Proyectos. 2017

Esta nueva prioridad es dada con la creación de plataformas únicas donde la única barrera que diferencia el espacio para el vehículo del



espacio para el peatón son el cambio de pisos, el cual juega con las texturas, y la colocación de vegetación en ciertos tramos donde la sección lo permita.

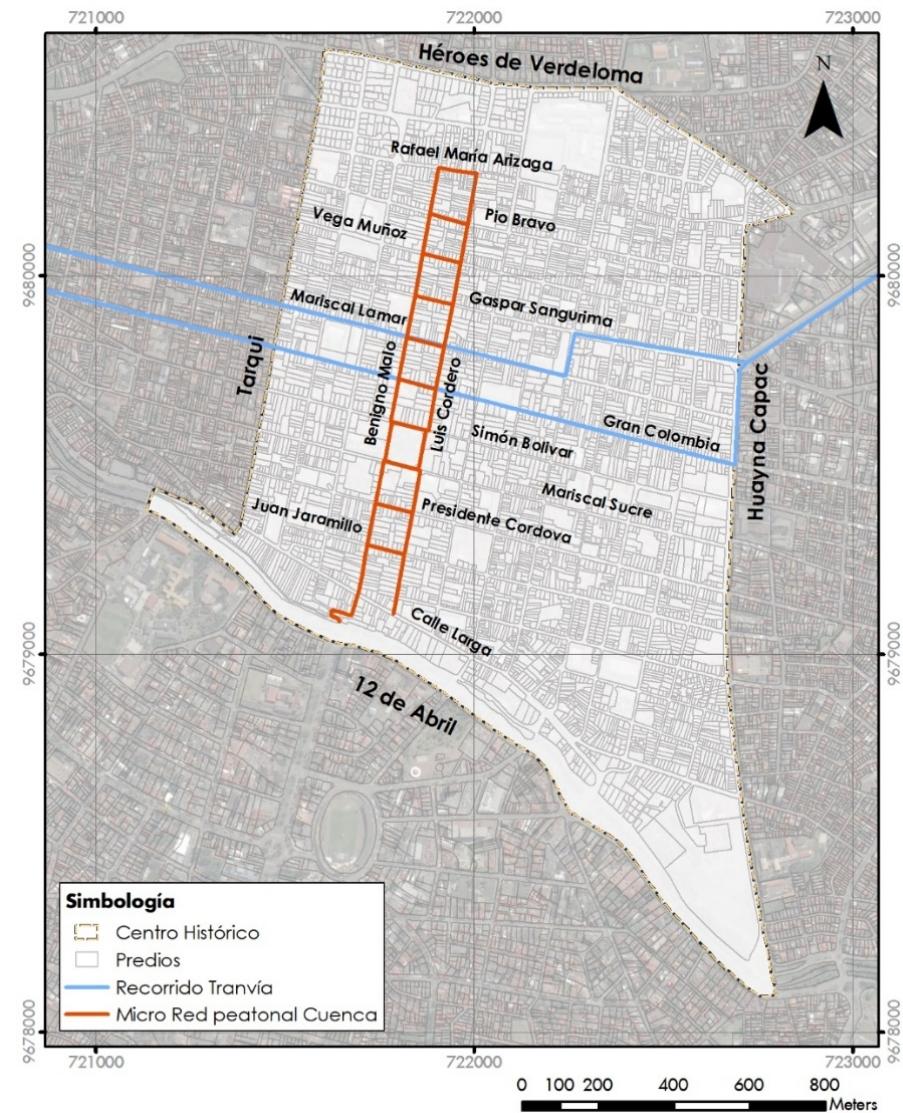
Imagen 3.14: Propuesta de espacios de estancia. Escalinas



Fuente: Studio Urbano - AH Proyectos. 2017

Así también se promueve la accesibilidad universal y la dotación de lugares de estancia, no solo de tránsito (Imagen 3.14). Lugares donde se aprovecha al máximo el espacio disponible y además se pretender colocar mobiliario permitente que permita el disfrute seguro de cada uno de estos espacios. Cabe señalar también el manejo de un criterio formal histórico para la selección de los nuevos materiales, tanto de la calzada, las aceras y el mobiliario urbano tratando de mantener la esencia del lugar.

Figura 3.4: Delimitación del área intervenida.



Fuente: AH Proyectos. 2017

Elaboración: Propia

3.1.4 INTEGRACIÓN URBANA DEL CORREDOR DE TRANSPORTE MASIVO TRANVÍA 4 RÍOS. 2017

Imagen 3.15: Integración urbana del tranvía. Coronel Talbot y Mariscal Lamar. Mercado 3 de Noviembre.



Fuente: Creative Union Network. 2017

Este proyecto también trata del diseño de alimentadores peatonales para el tranvía; estos permitirían entre otras cosas que los ciudadanos se movilicen desde el Norte de la ciudad teniendo las condiciones apropiadas para caminar y acceder al mismo (Imagen 3.16). Estos corredores están programados para las calles Mariano Cueva, Padre Aguirre, Coronel Talbot y Abraham Sarmiento desde el eje del tranvía o sea desde la calle gran Colombia hacia la héroes de Verdeloma y algunos ejes hasta la avenida de las Américas (Figura 3.5). El proyecto fue diseñado por la consultora Creative Union Network con el Arq. Daniel Idrovo a la cabeza.

Partiendo del mismo principio de prioridad peatonal se observa la reducción de los carriles vehiculares, creación de plataformas únicas en

ciertos tramos. Dadas las características del viario donde van a ser implementadas, el espacio en ciertos sectores es destinado a la vegetación y estacionamientos. (Imagen 3.17).

Imagen 3.16: Integración urbana del tranvía – propuesta del viario, estacionamientos y mobiliario urbano. Mariano Cuenca y Gaspar Sangurima



Fuente: Creative Union Network. 2017



Los criterios de diseño y uso de texturas son similares a los usados en el proyecto Micro Red Peatonal; no obstante, las barreras vegetales toman mayor fuerza y se nota claramente el nuevo enfoque del viario como espacio público y no únicamente como lugar de tránsito. Este enfoque del espacio público trasciende hacia el aprovechamiento de lugares ya existentes anexos al área a intervenir; claramente pretende un objetivo más ambicioso, donde el ambiente de intervención es más amplio e involucra factores de la dinámica de la ciudad mayores ya que entre otras cosas no solo afecta al centro histórico sino también, a distintos sectores conectados al recorrido del Tranvía. (Imagen 3.15).

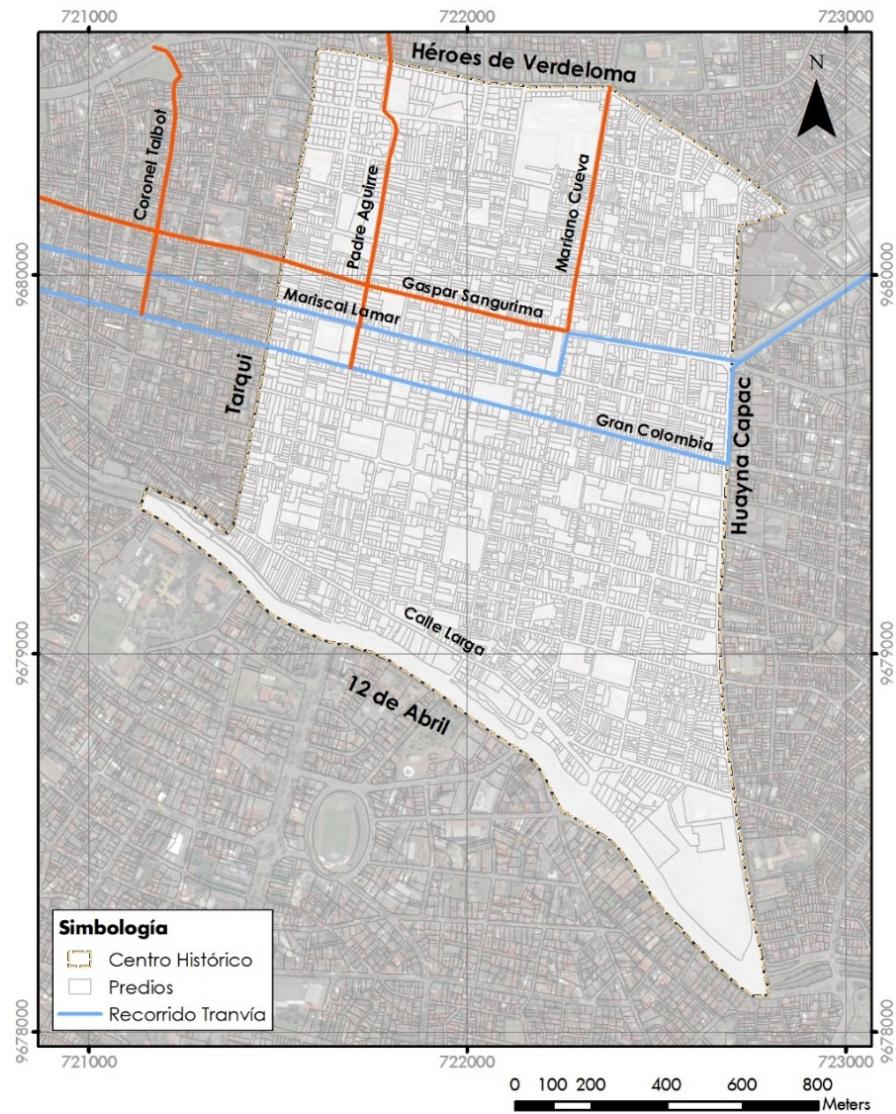
Imagen 3.17: Integración urbana del tranvía – propuesta del viario, vegetación y espacio público. Coronel Talbot y Hermano de la Cruz – Parque de las Américas.



Fuente: Creative Union Network. 2017

Es importante mencionar también, que estos dos últimos proyectos fueron entregados a nivel definitivo y están a la espera de ser ejecutados.

Figura 3.5: Delimitación del área intervenida.



Fuente: Creative Union Network. 2017

Elaboración: Propia

3.1.5 Síntesis de las propuestas

Como se pudo observar, ya son más de 20 años donde el tema de peatonalización en la Ciudad de Cuenca, específicamente en el centro histórico, es tratado. Además, es notorio lo sensible que pueden ser las intervenciones por la cantidad de factores y actividades que soporta.

Sin duda, todas estas propuestas buscan resolver ya sean problemas funcionales, de movilidad, de contaminación o sociales; esto, se ven reflejado en sus características de diseño y en su correspondencia técnica en cuanto a los problemas que cada una quiere resolver.

No obstante, la planificación se ve empañada por otros factores y esto lleva a que muchos de los lineamientos en las diferentes propuestas tengan dificultad en su implantación, o en el peor de los casos nunca lleguen a realizarse.

El Arq. Enrique Flores, actual decano de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca y coautor de la primera propuesta analizada en el presente capítulo, señala que pese a existir todas estas propuestas y proyectos, el hecho de que no estén completamente articulados ni relacionados, presenta un grave problema para la ciudad. Menciona también que la ejecución de "proyectos antojadizos" es perjudicial y que, por tanto, cada uno de los proyectos deberían estar anclados a instrumentos de planificación superiores. Indica que el hecho de que el PMEP no esté aprobado representa una complicación considerable. A su parecer, no deberían estarse ejecutando intervenciones ni deberían plantearse nuevos proyectos hasta que este plan se encuentre aprobado; ya que de no ser así solo se contrapondrían con lo expuesto en la planificación general de la ciudad que tampoco está clara ya que el Plan de Ordenamiento Urbano de Cuenca tampoco se encuentra aprobado. (E. Flores J., entrevista – comunicación personal, 24 de marzo de 2018).

Esta desorganización o no planificación ha causado que, por ejemplo, existan diferentes criterios respecto a temas similares en los diferentes proyectos y que, a su vez, puedan presentar contradicciones con respecto a una planificación más general de la ciudad.

Es notorio entonces, que se está dando un proceso inverso al óptimo en temas de planificación de una ciudad, donde se está tratando de planificarla en base a proyectos sueltos que, si bien buscan solucionar la problemática de movilidad, al no estar totalmente sustentados en una planificación superior, solo ocasionan más inconvenientes.

El Arq. Fernando Pauta, autor de la Ordenanza que sanciona el Uso y Ocupación de Suelo Urbano de 1996 para la ciudad de Cuenca, menciona que, al ser un plan sin aprobación, la validez de este es nula y que, si quiere realizar cambios en la ciudad a partir de los lineamientos planteados en este, primero debería aprobarse. (F. Pauta C., comunicación personal, 22 de enero de 2018).

En este sentido, la carencia de normativa que regule la movilidad peatonal a nivel nacional dificulta aún más la implantación de instrumentos como el PMEP. No obstante, este plan ya es un gran primer paso y se ubica como un objetivo alcanzado en la planificación a nivel Cantonal.

04 ESTRATEGIAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS DE PEATONALIZACIÓN

CONTENIDOS

4.1 DIAGNÓSTICO DE UN SECTOR DEL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA

4.2 ESTRATEGIAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS DE PEATONALIZACIÓN

4.1. Diagnóstico de un sector del Centro Histórico de Cuenca

Este análisis se enmarca principalmente en uno de los objetivos de este trabajo, el cual es el conocer la percepción ciudadana sobre la implementación de proyectos de peatonalización. En este sentido, se ha intentado delimitar un sector el cual, entre otras cosas, aporte la información suficiente para conocer sobre la percepción de las personas que ya han sido afectados de cierta manera por proyectos de esta naturaleza.

4.1.1 Delimitación del Área de Estudio

Para la selección del área de estudio se tomaron en cuenta factores mencionados en la base teórica y también aquellos encontrados en el análisis de casos de estudio. Esta correlación es fundamentalmente necesaria para el adecuado contraste de los factores determinantes en las intervenciones de peatonalización. Así también, se debe señalar que lo que se busca con esta delimitación es conocer la realidad de Cuenca a través del análisis de un sector en particular.

En el Capítulo II: "Análisis de proyectos de peatonalización" se observó que algunas de las variables fuertes encontradas de manera repetida era la característica de zona céntrica y conflictiva de las zonas intervenidas; por tanto, se hace pertinente seleccionar un caso de estudio en la ciudad de Cuenca con características similares.

Como es notorio, el "Centro Histórico" de Cuenca es una de las zonas más sensibles en temas de movilidad y también aquella que ha estado pasando por varias intervenciones. Siendo aquella que soporta también mayor tráfico vehicular y peatonal, es propicia para contener el sector a analizar que por cuestiones de tiempo y recursos amerita ser más reducido.

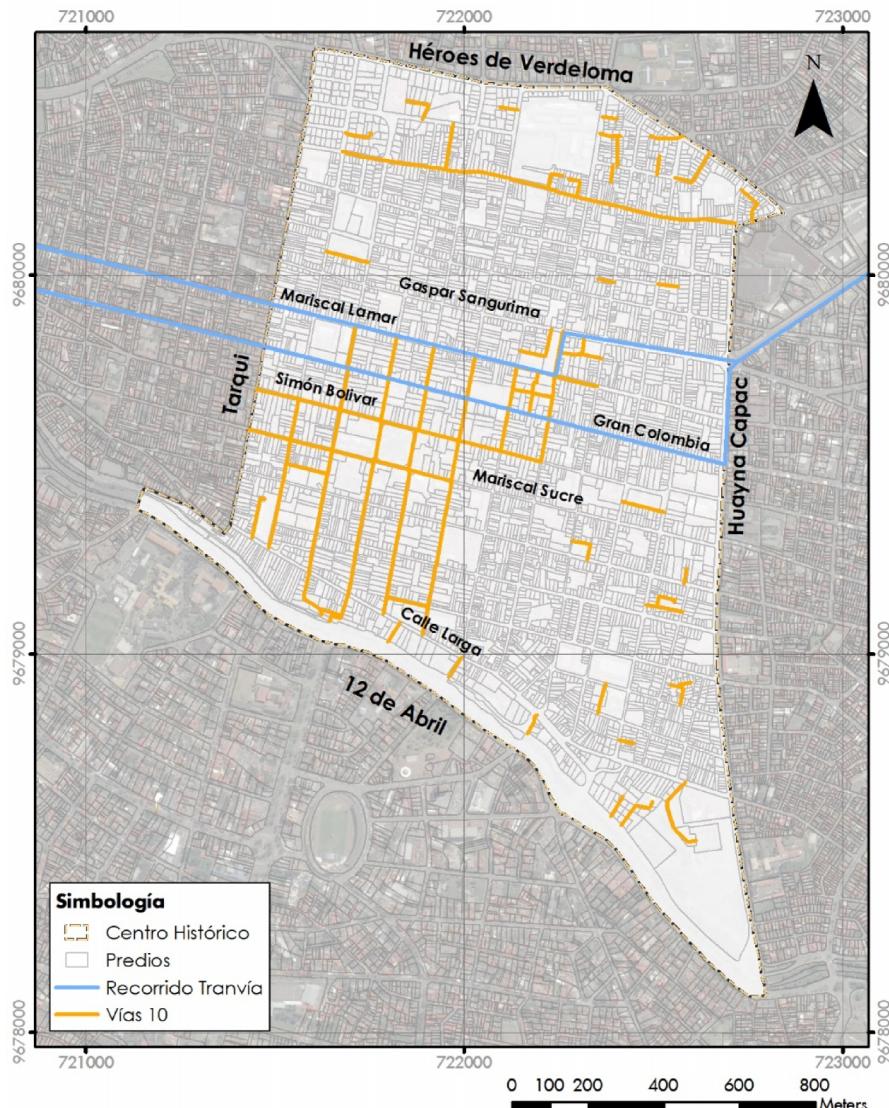
A continuación, se expone a manera de síntesis estas variables en los siguientes criterios.

1. **Jerarquía vial:** este criterio consiste en ubicar espacialmente aquellos sectores donde se encuentren la mayor cantidad de vías tipo 10, las cuales se caracterizan por estar diseñadas con prioridad para peatón. (Ver figura 4.1).
2. **Intervenciones futuras:** como segundo criterio se toma aquellos sectores donde se llevarán a cabo los proyectos mencionados en el Capítulo II (Proyecto Micro Red Peatonal del Centro Histórico de Cuenca y Proyecto de Integración Urbana del Tranvía) (Ver figura 4.2).
3. **Usos de suelo:** este criterio identifica aquellas vías donde además del uso residencial, existe una alta intensidad comercial y turística. (Ver figura 4.3).
4. **Zonas homogéneas por población:** se toma en cuenta unidades conformadas (sectores censales) a fin de obtener información sobre aspectos socioeconómicos de la población y que puedan ser contrastados con las bases censales a nivel nacional. (Ver figura 4.4). En este último criterio, dadas el tiempo de antigüedad de los datos confiables disponibles, debe tenerse en cuenta que solo se toma como un dato orientativo y no se toma como único. Este, sin embargo, servirá para conocer algunas características socioeconómicas de la población.

Teniendo en cuenta los criterios mencionados previamente, el área de estudio constará de 4 sectores censales. Como se observa en la figura 4.5 y 4.6 limitará al Norte con la Calle Gaspar Sangurima, al Sur con la Calle Sucre, al Este con la calle Mariano Cuenca, y al Oeste con la Calle Benigno Malo. Por tanto, el área a estudiar contará con superficie de 71.84 ha, 1024 habitantes y un total de 340 predios.



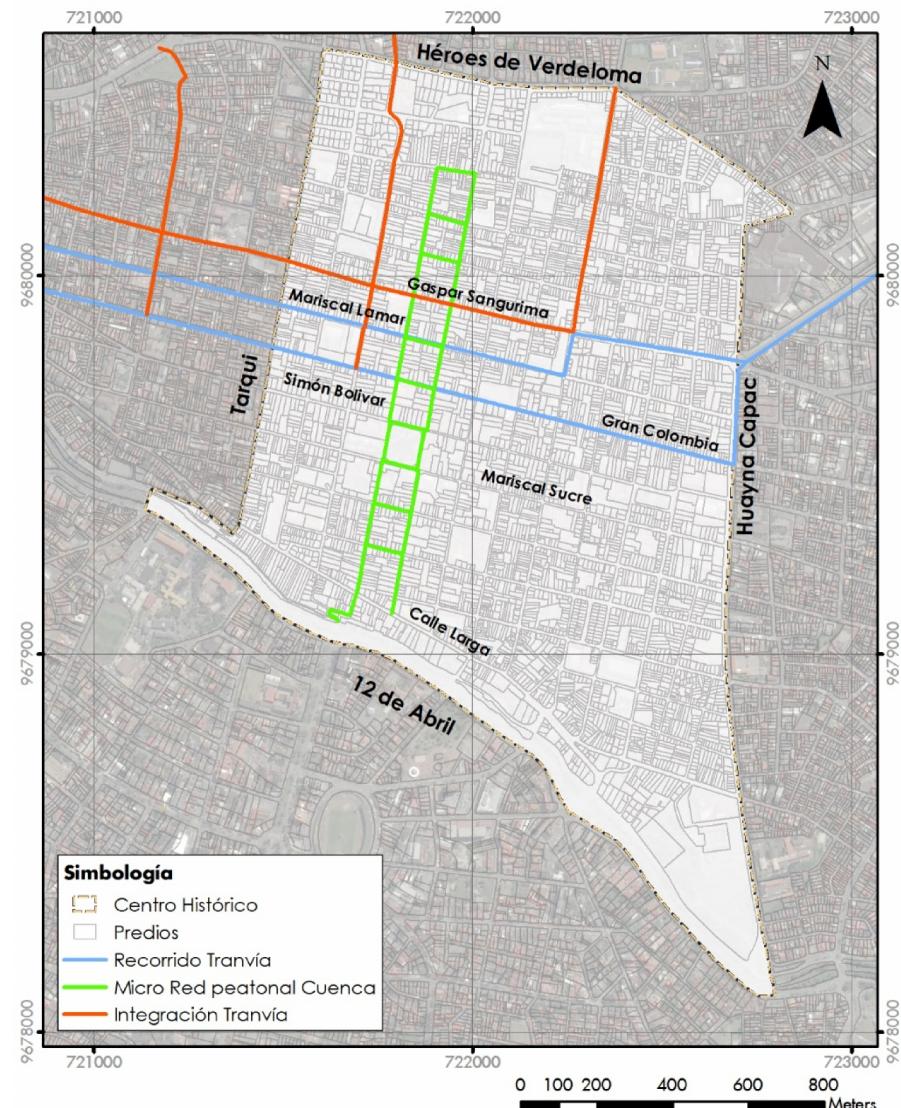
Figura 4.1: Primer Criterio – Jerarquía vial



Fuente: Plan De Movilidad Y Espacios Públicos. PMEP, 2015

Elaboración: Propia

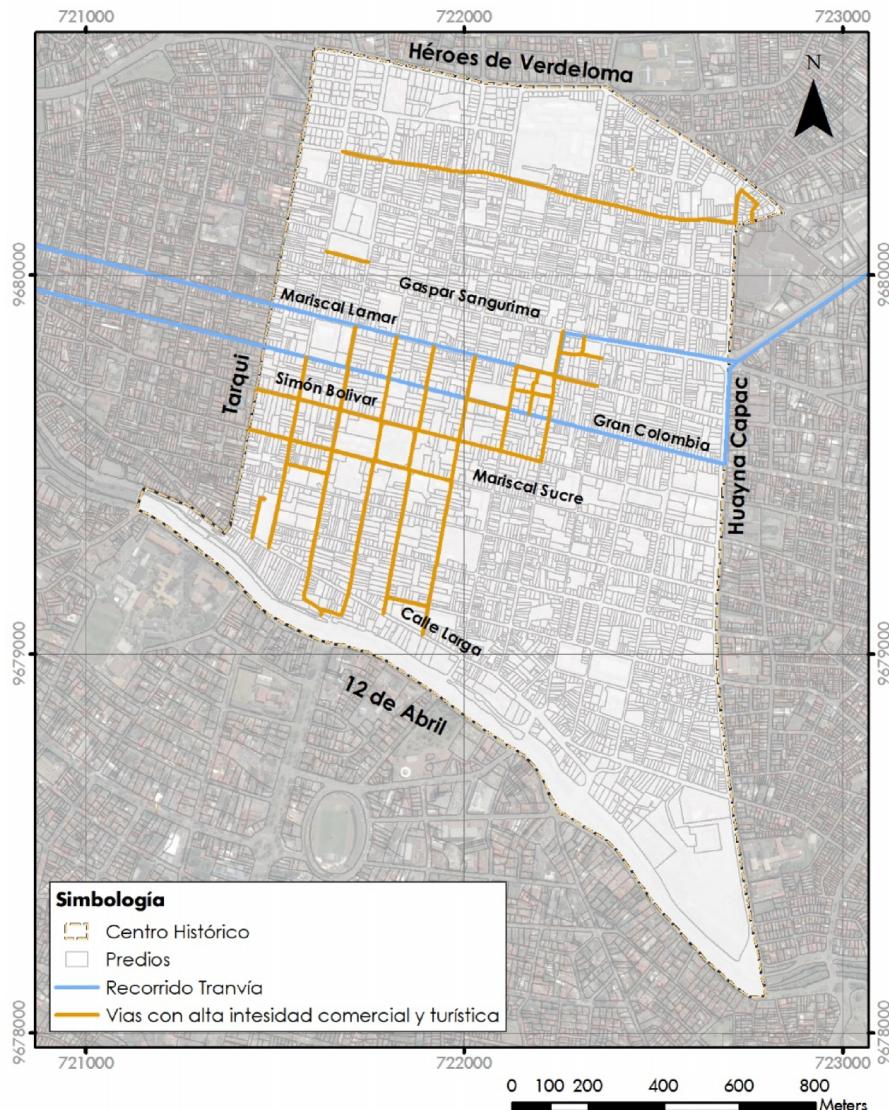
Figura 4.2: Segundo Criterio – Intervenciones futuras



Fuente: Plan De Movilidad Y Espacios Públicos. PMEP, 2015

Elaboración: Propia

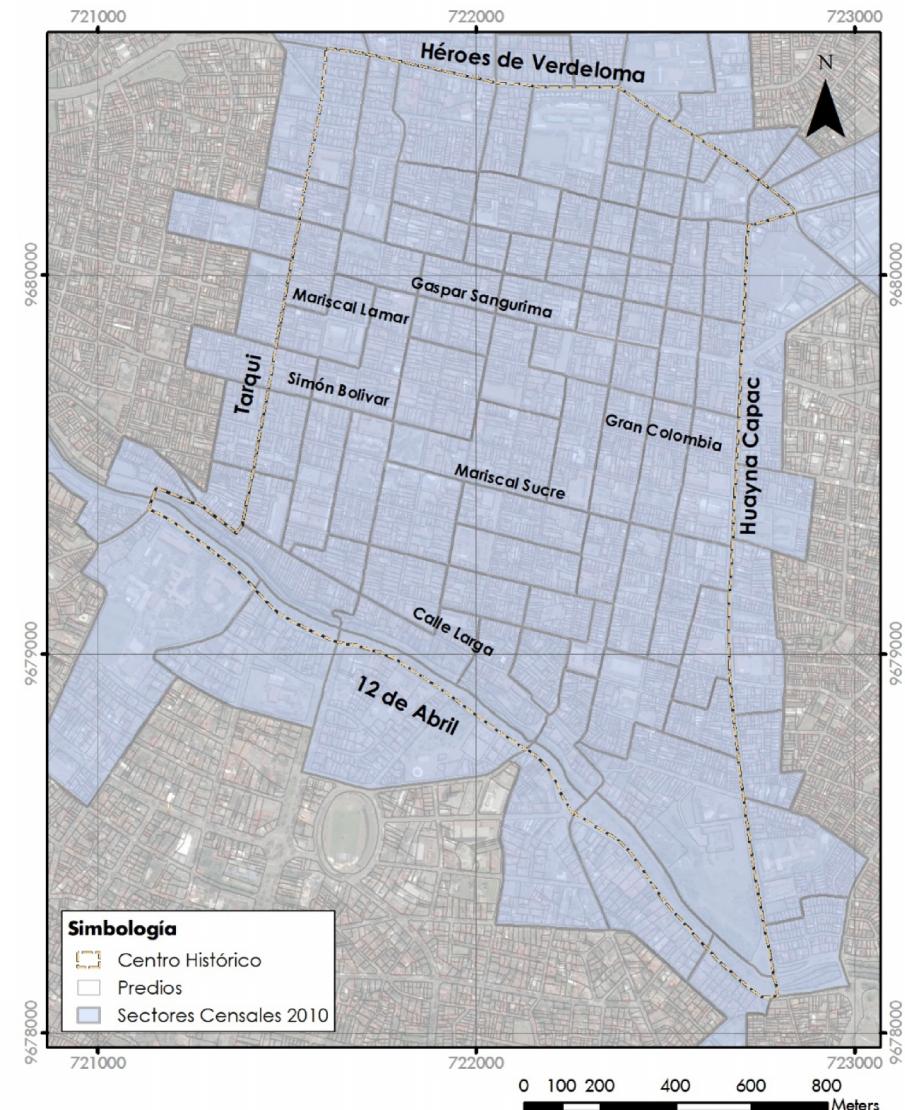
Figura 4.3: Tercer criterio – Zonas con alta intensidad comercial y turística.



Fuente: Plan De Movilidad Y Espacios Públicos. PMEP, 2015

Elaboración: Propia

Figura 4.4: Cuarto criterio – Zonas homogéneas de población

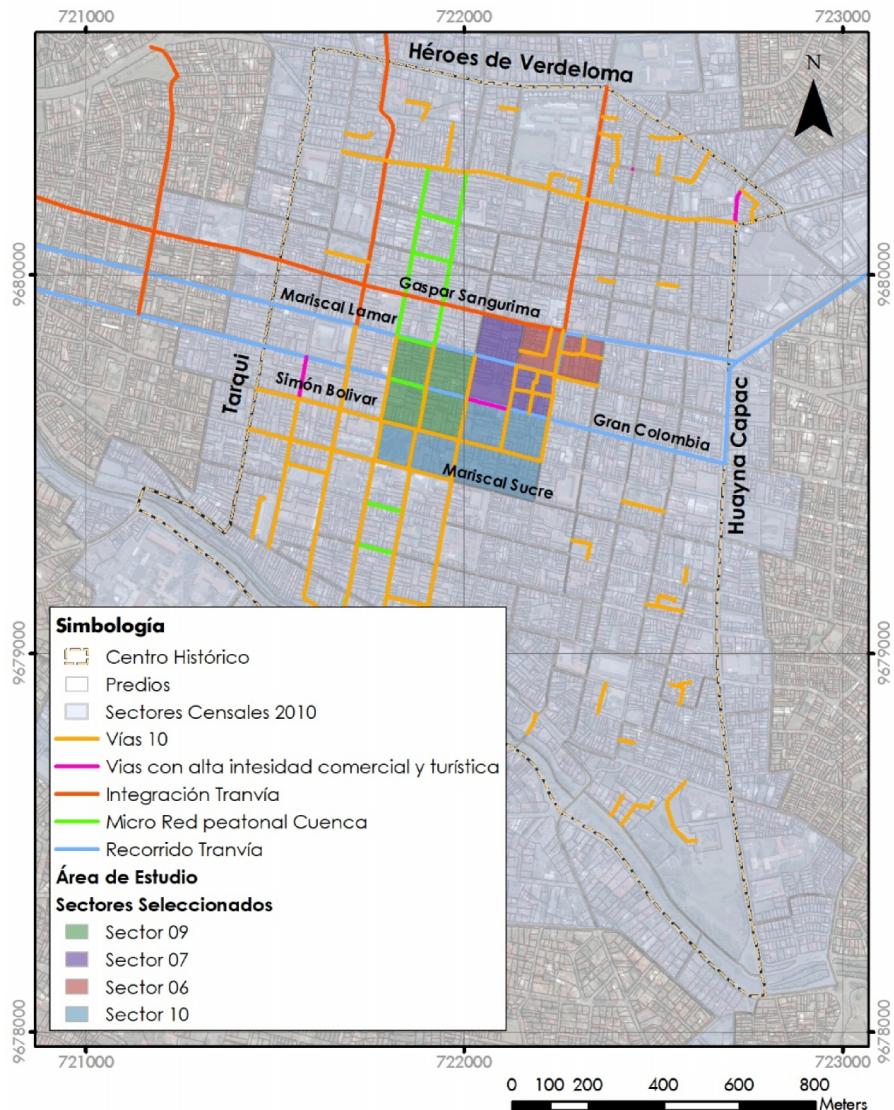


Fuente: Plan De Movilidad Y Espacios Públicos. PMEP, 2015

Elaboración: Propia



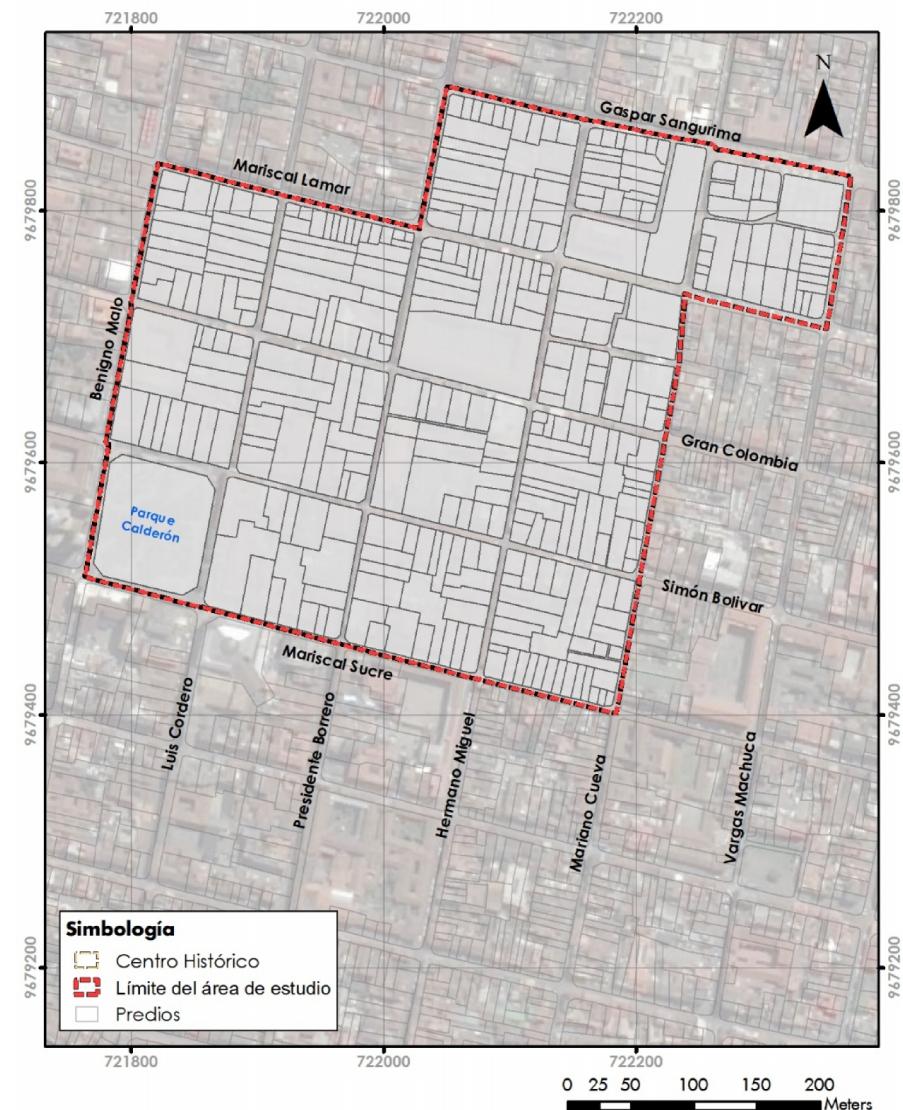
Figura 4.5: Cruce de criterios



Fuente: Plan De Movilidad Y Espacios Públicos. PMEP, 2015

Elaboración: Propia

Figura 4.6: Delimitación del área de estudio



Fuente: Plan De Movilidad Y Espacios Públicos. PMEP, 2015

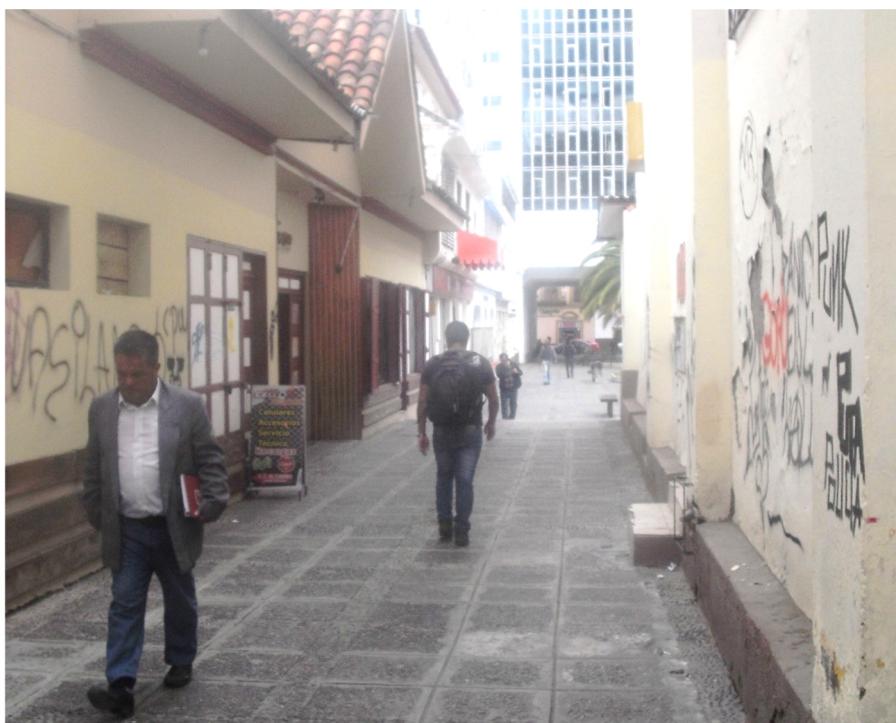
Elaboración: Propia

4.1.2 Caracterización del Área de estudio

a) Vialidad

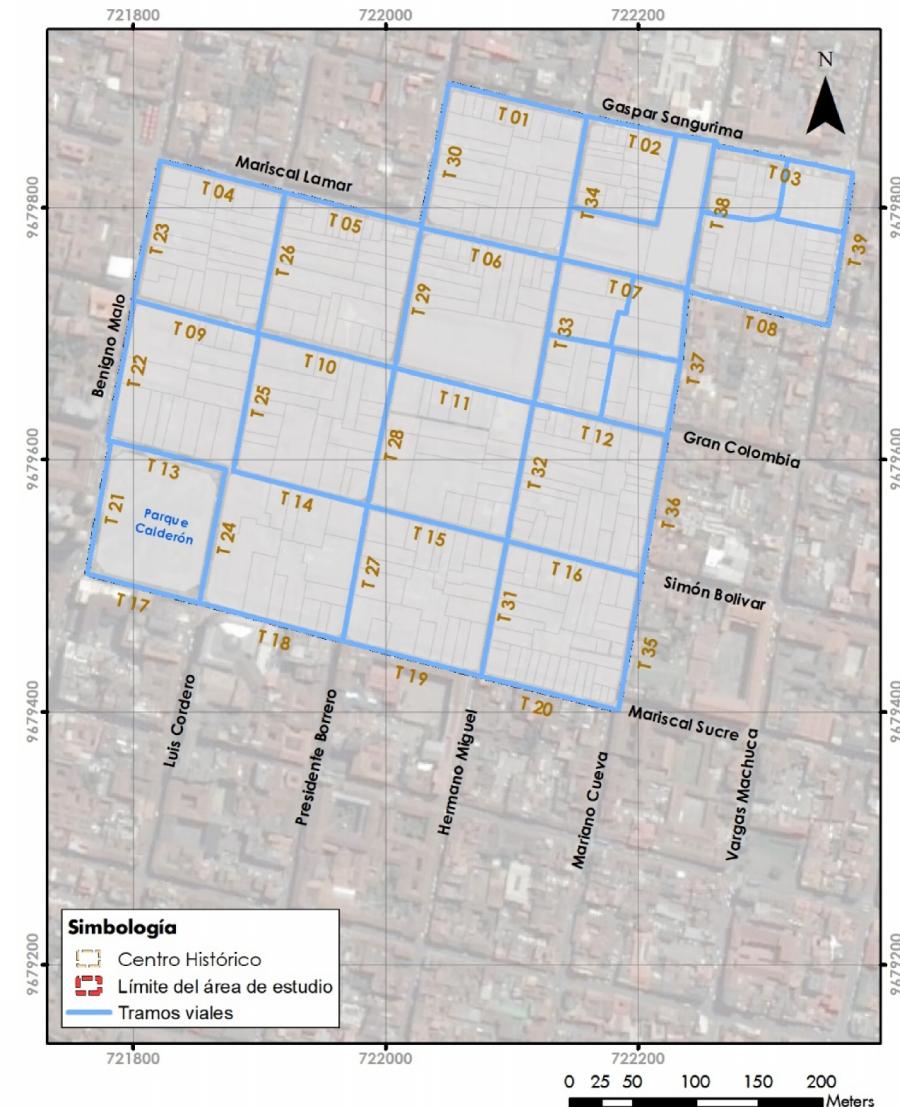
Metodológicamente se han determinado 39 tramos viales entiéndéndolos como la distancia comprendida entre dos intersecciones (Figura 4.7). Dentro de la zona de estudio las vías son locales y peatonales; no obstante, es importante mencionar que las que en este momento ya se encuentran estrictamente de acceso al peatón y que podrían ser tomados como "senderos (Fotografía 4.1)" no serán tomados en cuenca en el análisis.

Fotografía 4.1: Calle Peatonal que conecta la calles Presidente Borrero y Hermano Miguel.



Fuente: Propia

Figura 4.7: Vario del área de estudio



Fuente: Plan De Movilidad Y Espacios Públicos. PMEP, 2015

Elaboración: Propia



Mediante el levantamiento de información y la consulta de fuentes secundarias se dan a conocer todas las características físicas de cada uno de los tramos determinados: ancho, estado, materiales, y sección total.

Es importante mencionar que se logró establecer una sección promedio ya sea para la calzada y para las aceras; esto debido a que a lo largo del tramo su ancho no es constante. Por tanto, se ha hecho diferenciación al momento del análisis de los datos, ya que la calzada determina la calidad de servicio al tráfico motorizado y las aceras determinaran la calidad de servicio al peatón (Anexo N° 3).

En este sentido, se cuenta con una longitud aproximada de 4.3 km de viario en toda el área de estudio, dentro la cual se pueden diferenciar las siguientes características.

■ Calzada - Material

El material que cubre la calzada de toda el área de estudio es en su totalidad el adoquín; esto responde principalmente a la característica constructiva que tiene el centro histórico de Cuenca. Debido a su dureza, el adoquín se presenta como un material pétreo altamente resistente. Sin embargo, la mala construcción de este ocasiona a que con el paso del tiempo se produzcan irregularidades (Capa P., Flores J., & Ortiz G., 1994).

Ya en el año 2001 surgieron planteamientos acerca de cómo se podría evitar el aparecimiento de más baches e irregularidades. Estas ideas, partiendo desde el punto de vista técnico, pretendían sustituir el adoquín en el centro histórico por asfalto para mejorar también la movilidad y la eficiencia del transporte. No obstante, esta idea no llevó a concretarse entre otras, por la ausencia de un criterio que considerara las cualidades patrimoniales del sector. (Moscoso, 2012)

■ Calzada - Estado

En primera instancia se debe definir que se va a precisar como estado bueno, regular o malo. Por tanto, se van a tomar las definiciones establecidas por (Flores J., La Ordenación de la red vial del Cantón Cuenca, 2013) para su análisis:

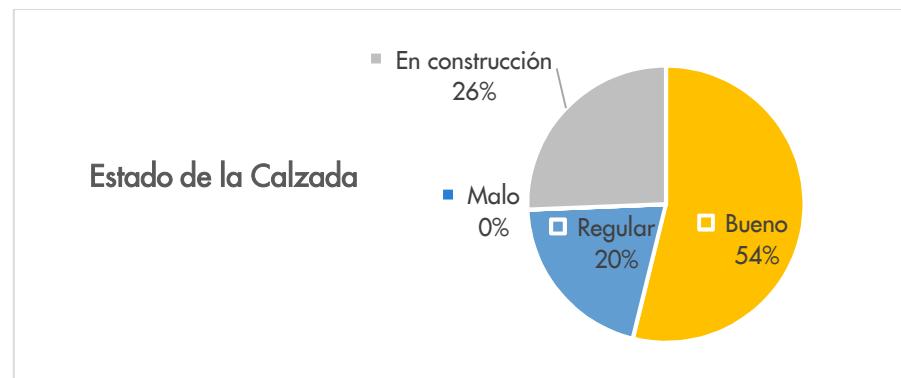
“Estado Bueno. Establecido así por las condiciones óptimas de circulación, se refiere a una circulación estable en la que la velocidad de circulación es constante por lo tanto la capacidad de la vía no varía.

Estado Regular. Cuando la circulación ha dejado de ser constante y existen ciertas dificultades que disminuyen la velocidad en la vía y por lo tanto su capacidad.

Estado Malo. Tienen que ver con la dificultad de circulación y disminución de la velocidad debida básicamente a las condiciones de irregularidad de la calzada.”

(Flores J., La Ordenación de la red vial del Cantón Cuenca, 2013)

Figura 4.8: Estado de la calzada



Fuente: Encuesta, 2018

Elaboración: Propia

Se observa que el 54% de los tramos viales, que ocupan una longitud de 2.3 km aproximadamente, cuentan con una calzada en estado bueno y el 20% en estado regular. También es notorio que actualmente, debido a la construcción del tranvía y algunas otras intervenciones, ciertas vías no se encuentran en un estado pleno (Fotografía 4.2); este estado corresponde al 26%.

Como se puede notar, no existen calzadas en mal estado, no obstante, aquellas en estado regular responden también a las características propias del material que se mencionaron previamente.

Fotografía 4.2: Intervención entre calles Mariscal Lamar y Mariano Cueva. Actualmente en construcción. 2018



Fuente: Propia

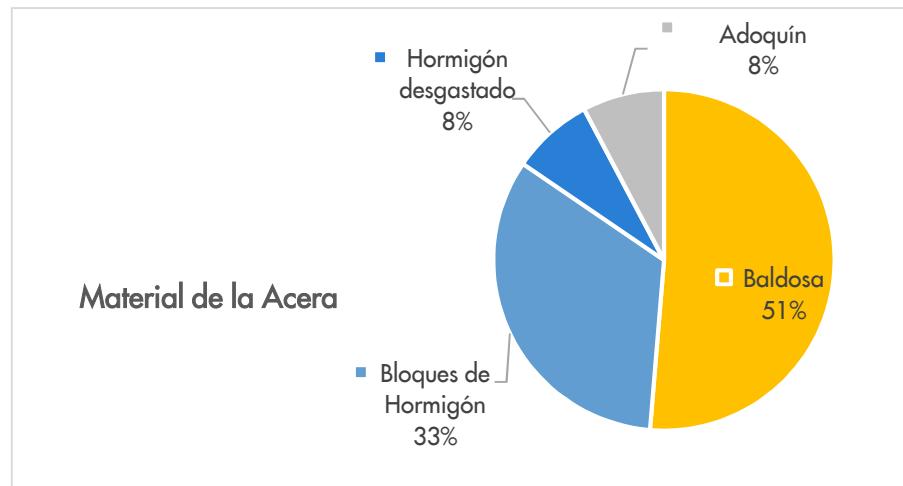
■ Acera - Material

En cuanto al material, se muestra variedad pese a ser un sector bastante pequeño; en este sentido, el 51% de las aceras cuentan con recubrimiento de baldosa, el 33% con bloques de hormigón y el 16% restante se reparte de manera equitativa entre aceras con acabado de adoquín o de hormigón ya desgastado.

El porcentaje alto de aceras con acabados de bloques de hormigón es debido a que estos tramos se encuentran en el recorrido del tranvía y, por tanto, aún están en etapa de construcción.

Esta diversidad de acabados en un área tan reducida muestra cierta heterogeneidad que podría traducirse a la falta de cuidado por darle una uniformidad al centro histórico. Esto también se ve evidenciado en el hecho de que el acabado de hormigón desgastado es debido al desprendimiento de una capa anterior.

Figura 4.9: Material de la Acera



Fuente: Encuesta, 2018

Elaboración: Propia

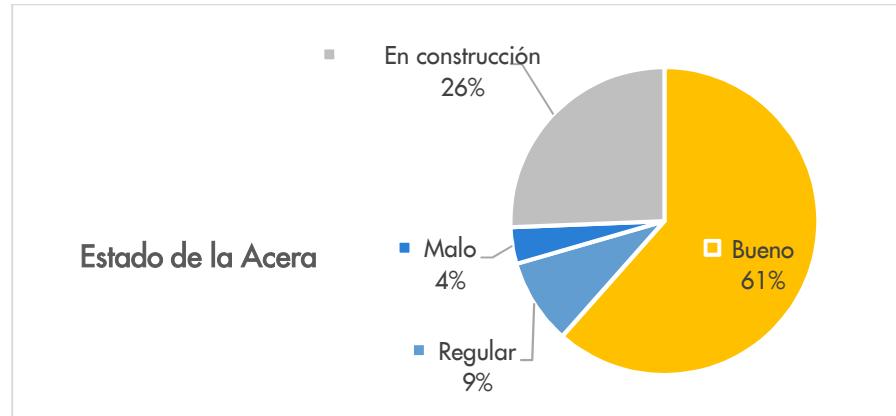
■ Acera - Estado

De acuerdo con el levantamiento y dejando de lado aquellas aceras en construcción, el 62% de las aceras se encuentran en buen estado, 9% en estado regular y apenas el 4% en mal estado. Estos indicadores muestran a grandes rasgos que un porcentaje bajo no estaría en un estado óptimo



(específicamente en su estado) para soportar y brindar a los peatones las condiciones para transitar de manera cómoda y continua.

Figura 4.10: Estado de la Acera



Fuente: Encuesta, 2018

Elaboración: Propia

Sin embargo, aunque apenas sea el 4% el que se encuentre en mal estado, deberían tomarse ciertas medidas que permitan mejorar su condición. Como ejemplo de esto, se puede tomar el tramo T 35, en el cual las aceras presentan notables signos de deterioro (Fotografía 4.3). Además, si se asocia con el material del acabado, se puede concluir que este deterioro se debe a que actualmente no cuentan con un recubrimiento totalmente definido siendo el hormigón el actual acabado. Este aspecto también fue mencionado por los encuestados de este sector, donde hacían saber su malestar al transitar por esta zona.

A esta situación, se le suma el hecho de que la calzada en este tramo es una de las que se encuentran en estado regular (Fotografía 4.4), por lo que se podría concluir que el factor que lleva al deterioro no es solo la resistencia del material como tal, sino también el descuido del tramo y el alto tráfico vehicular y peatonal que soporta.

Fotografía 4.3: Tramo T 35. Aceras en mal estado



Fuente: Propia

Fotografía 4.4: Tramo T 35. Deterioro de la calzada y la acera



Fuente: Propia

■ Tipos de Secciones

La función de cada una de las vías está sustentada por el diseño en sección de cada una y, por tanto, deben responder a criterios de diseño donde se dé prioridad a la misma. Pese a la regularidad existente en la trama urbana del área de estudio, las secciones viales no son homogéneas ni siquiera en un mismo tramo; por lo tanto, se ha optado por determinar 6 tramos tipo, los cuales presenten diferencias considerables entre ellos y que, a su vez, simplifiquen el entendimiento de las características de los 34 tramos restantes.

Tipo 1

Esta sección tipo muestra fundamentalmente el tipo de vía que, estando en el centro histórico y pese al paso del tiempo, sigue cumpliendo con la función de colectora; permitiendo de este modo que el transporte público se conecte mediante vías locales con el núcleo de la ciudad. Se encuentra diseñada de tal manera que se trata de aprovechar el espacio máximo disponible para el peatón (aceras) sin quitarle su prioridad al transporte público y vehículo privado. Los comerciantes y residentes frentistas a este tramo reclaman el nivel de contaminación ambiental, visual y sonora que ocasionan en específico los buses; no obstante, también reconocen la importancia de que estos transiten por esta calle (Figura 4.11).

Figura 4.11: Sección Transversal Tramo Tipo 1 – Tramo T01



Fuente: © 2018 Google Earth. Encuesta, 2018.

Elaboración: Propia

Se puede observar dos carriles en el mismo sentido: el uno exclusivo para el transporte público y el otro para el vehículo privado. Estos dos carriles están separados por un elemento físico que los delimita y que además se

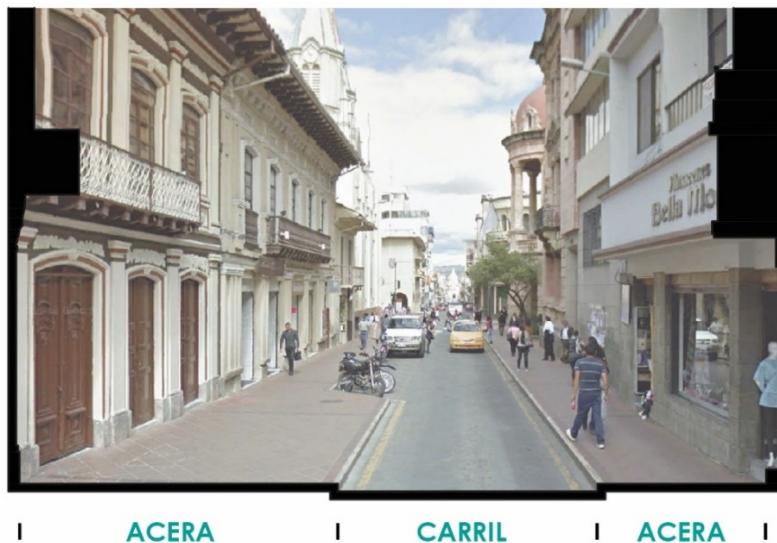


acompañada de señalización horizontal que permite determinar cada uno de ellos. Con una cota más alta, se presentan las aceras con cambios de secciones en algunos sectores debido a la línea de fabrica existente en el sector. Así también, existen ciertos bolardos los cuales delimitan rampas para la entrada y salida de vehículos (Figura 4.11).

Tipo 2

En contraposición con el tramo anterior, esta sección muestra a primera vista a quien va dirigida su prioridad, el peatón. Aunque es necesario señalar que todavía presenta espacios exclusivos para medios de transporte motorizado; en este caso, espacio para parqueo de automóviles y motocicletas (Figura 4.12).

Figura 4.12: Sección Transversal Tramo Tipo 2 - Tramo T14



Fuente: © 2018 Google Earth. Encuesta, 2018.

Elaboración: Propia

Aquí se puede observar un solo carril de circulación acompañado de dos aceras bastante amplias. Sin embargo, en cierta parte del tramo el espacio de la acera se ve reducido para dar paso a una bahía de estacionamiento. Este es el caso de algunos de calles del área de estudio donde, no obstante, predomina el espacio peatonal y, por tanto, es la sección que mayormente se repite a lo largo del tramo. Un aspecto que resaltar es que no se presentan elementos físicos significativos como bolardos, arbolado o mobiliario urbano (Figura 4.12).

Tipo 3

Este se caracteriza por compartir la prioridad de manera casi equitativa entre peatón y vehículo privado. Aunque libre de bahías para estacionamientos o elementos físicos como los anteriores mencionados, este presenta dos carriles para el tráfico motorizado.

Figura 4.13: Sección Transversal Tramo Tipo 3 - Tramo T27



Fuente: © 2018 Google Earth. Encuesta, 2018.

Elaboración: Propia

Además, sus dos aceras suman un poco menos del 50% de la longitud total de la sección por lo que, en cierto modo, se seguiría dando más prioridad al tráfico motorizado (Figura 4.13).

Tipo 4

En este tramo se encuentra otro tipo de características; dando más prioridad al vehículo, presenta un carril bastante amplio para la circulación del tráfico motorizado y otro un poco más pequeño destinado exclusivamente para el estacionamiento de vehículos particulares.

La sección de una de las aceras es adecuada; sin embargo, la otra presenta graves problemas para el tránsito normal y continuo del peatón. Esta sección tampoco presenta arbolados, bolardos, mobiliario o algún otro elemento físico (Figura 3.14).

Figura 4.14: Sección Transversal Tramo Tipo 4 - Tramo T35



| ACERA | CARRIL | CARRIL | ESTACIONAMIENTO | ACERA |

Fuente: © 2018 Google Earth. Encuesta, 2018.

Elaboración: Propia

Tipo 5

Pese a mostrar características similares con el tramo tipo 4, esta presenta mobiliario urbano (basureros) y arbolado. También cuenta con un solo carril de circulación vehicular y uno para estacionamientos. Este tipo de elementos como los antes mencionados ayudan a que el vehículo se vea obligado a reducir su velocidad permitiendo de este modo el tránsito más seguro y seguro de los peatones (Figura 4.15).

Figura 4.15: Sección Transversal Tramo Tipo 5 - Tramo T36



| ACERA | CARRIL | ESTACIONAMIENTO | CARRIL | CARRIL | ARBOLADO | ACERA |

Fuente: © 2018 Google Earth. Encuesta, 2018.

Elaboración: Propia

Tipo 6

Finalmente, se pueden clasificar las secciones de las vías que actualmente se encuentran en etapa de construcción ya que, dada su naturaleza, estarán propensas a sufrir aún más cambios. Siendo seleccionadas e intervenidas en base a criterios referentes a un proyecto en concreto, en este caso el Tranvía, no compete en esta investigación señalar la



pertinencia o no de su rediseño o jerarquización. No obstante, se puede decir que se presentan ciertas contradicciones con planeamientos anteriores donde se determinaba dejar al transporte público fuera de estas zonas. (Figura 4.16).

Figura 4.16: Sección Transversal Tramo Tipo 6 - Tramo T11



Fuente: © 2018 Google Earth. Encuesta, 2018.

Elaboración: Propia

Es notorio que el espacio para el vehículo es reducido, no obstante, debido a el ancho requerido para el recorrido del tranvía, el espacio para el peatón tampoco es el adecuado. De hecho, en algunos tramos la sección de la acera es demasiado reducida debido a que se ha tratado de mantener la circulación del vehículo privado. En varios sectores existen elementos físicos que protegen al peatón, pero en otros incluso la señalización ya no está cumpliendo su función; esto es debido principalmente a las características físicas del viario, el cual no permite un adecuado funcionamiento de estos distintos tipos de tráfico en el sector.

b) Tráfico vehicular y peatonal

Según el PMEP, el centro histórico es una de las partes del viario con mayor demanda de viajes soportando en su mayoría un total de 2000 vehículos por día, y algunos puntos hasta 5000. Concretamente en nuestra área de estudio, el PMEP muestra en su estudio de compatibilización dos vías con un alto flujo vehicular: están son las calles Gran Colombia y Mariscal Sucre que presentan un flujo aproximado de 8300 vehículos por día. En cuanto el tráfico peatonal el PMEP, señala que para esta zona existe una afluencia aproximada de 800 personas/hora en las horas regulares.

c) Composición Vehicular

El PMEP señala que el 62% de la composición vehicular del centro histórico corresponde a los vehículos privados, el 15% los vehículos de carga o comercial, 10% los taxis, 9% motocicletas y 4% los buses (Fotografía 4.5)

Fotografía 4.5: Composición vehicular en el centro histórico. Calle Simón Bolívar.



Fuente: Propia

d) Grado de Saturación

Actualmente es notorio que el grado de saturación vehicular en todo el centro histórico es alto. Como lo muestra el cuadro 4.1 casi en su totalidad para las calles en nuestra área de estudio el porcentaje de saturación es mayor al 100%.

Cuadro 4.1: Grado de saturación por vía

Nombre vía	% Saturación
Gaspar Sangurima	80 – 100%
Mariscal Lamar	>100 %
Gran Colombia	>100 %
Simón Bolívar	>100 %
Mariscal Sucre	>100 %
Mariano Cuenca	>100 %
Hermano Miguel	>100 %
Presidente Borrero	>100 %
Luis Cordero	>100 %
Benigno Malo	>100 %

Fuente: (Plan de Movilidad y Espacios Públicos , 2015)

Elaboración: Propia

Este indicador muestra el comportamiento de una vía en función del tráfico que pueden soportar y el tráfico que están soportando actualmente. Es importante señalar que este porcentaje hace referencia únicamente a la hora pico ya que es en estas horas donde se produce la congestión vehicular y, por tanto, el mayor grado de contaminación.

e) Aspectos Demográficos y Socio- Económicos

Los datos demográficos se refieren a la dimensión, estructura y caracterización general de la población dentro del área de estudio. Por otra parte, el aspecto socioeconómico ayuda a comprender las condiciones sociales de las personas, que actividades realizan y la oferta de trabajo existente. Este ítem es de gran importancia dentro de los procesos de planificación y es un componente fundamental para el diagnóstico de un territorio.

Se puede mencionar que este estudio se realiza en base a la información obtenida en el Censo de Población y Vivienda del año 2010.

Estructura de la población según sexo

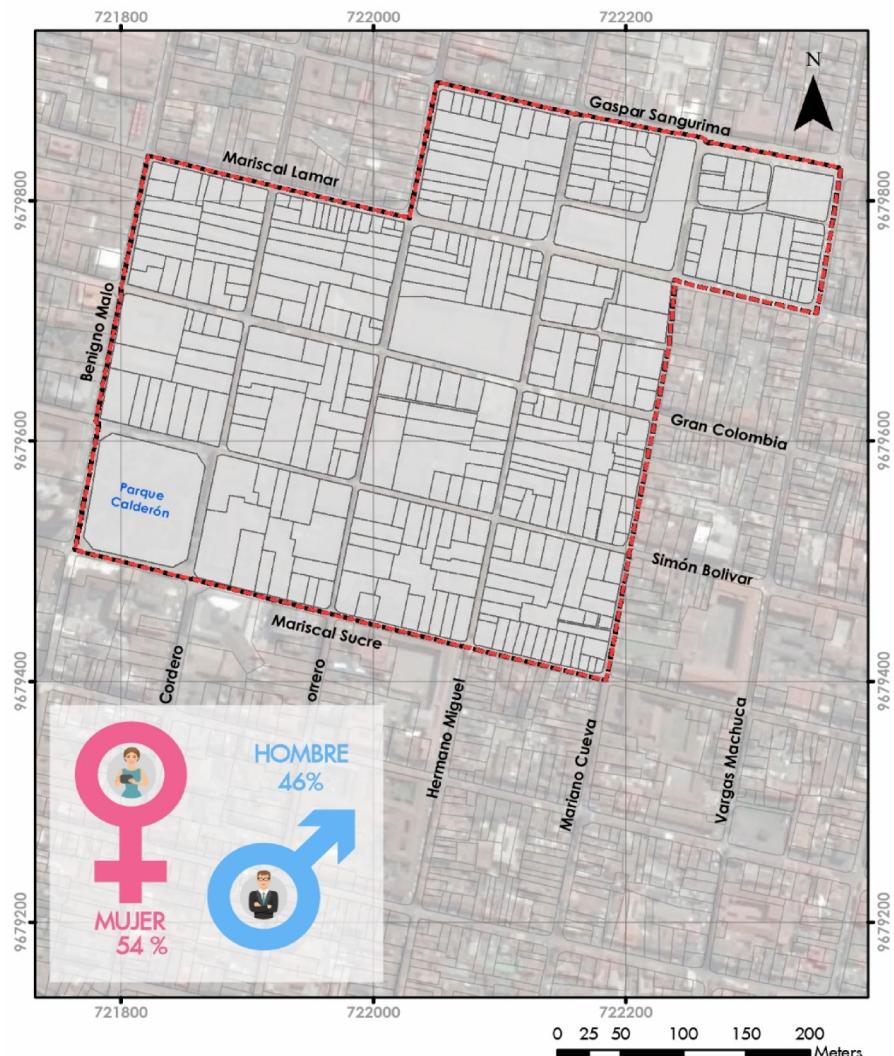
Se tiene que dentro del área de estudio existen un total de 1024 habitantes. De este total, el 54% de personas son mujeres y el 46% son hombres (Ver Figura 3.17). Por tanto, se puede decir que no existe una predominancia considerable de uno de los géneros.

Estructura de la población según rangos de edad

Como se puede observar en la Figura 4.17 y Cuadro 4.2 no existe un grupo de edades fuertemente predominantes. No obstantes se pueden señalar dos aspectos importantes. En primer lugar, se puede mencionar que casi el 50% de los pobladores tiene menos de 30 años. En segundo lugar, se puede añadir que apenas el 12 % representan personas de la tercera edad. En este sentido se puede mencionar que nuestra área de estudio contaría con una población relativamente joven.



Figura 4.17: Población según sexo.



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). Base del CPV- 2010. Azuay. Cuenca. Formato SPSS.

Elaboración: Propia

Cuadro 4.2: Población según rangos de edad. Números absolutos y relativos.

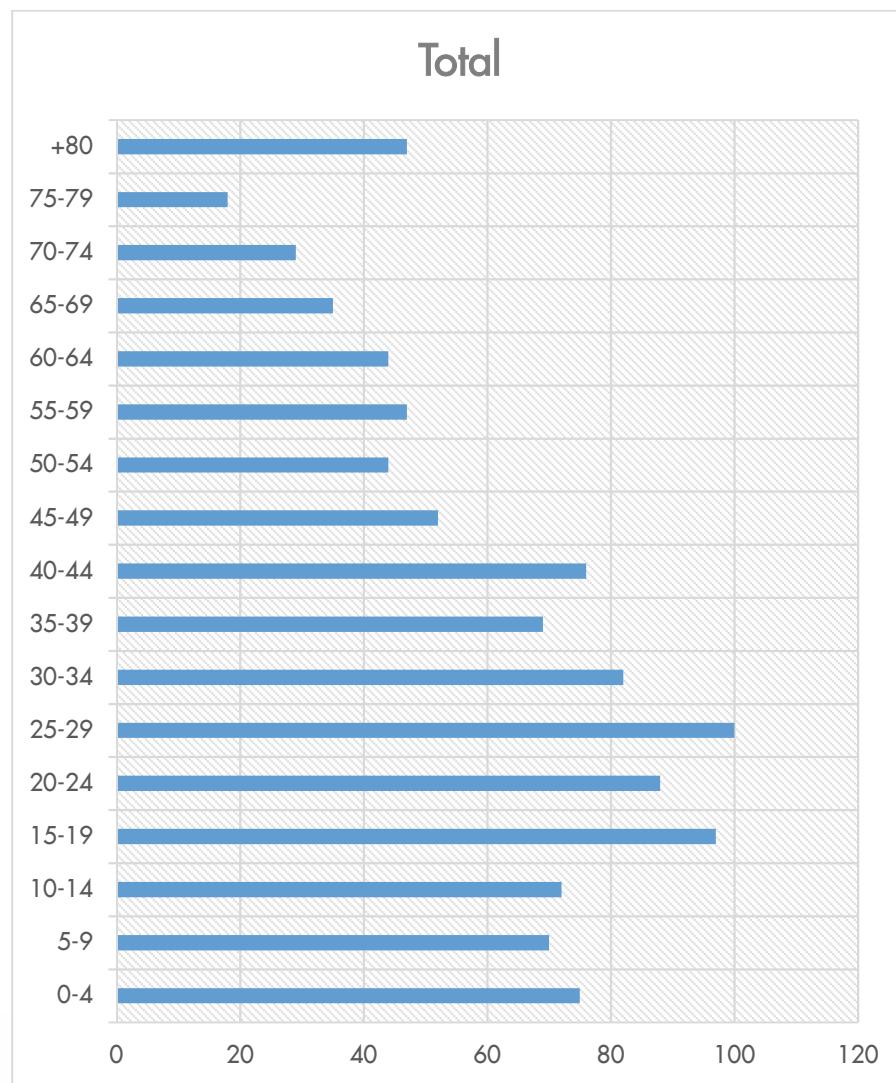
Rangos de Edad	Total	%	% Acumulado
0-4	75	7%	7%
5-9	70	7%	14%
10-14	72	7%	21%
15-19	97	9%	30%
20-24	88	8%	38%
25-29	100	10%	48%
30-34	82	8%	56%
35-39	69	7%	62%
40-44	76	7%	70%
45-49	52	5%	75%
50-54	44	4%	79%
55-59	47	4%	83%
60-64	44	4%	88%
65-69	35	3%	91%
70-74	29	3%	94%
75-79	18	2%	96%
+80	47	4%	
Total	1045	100%	100%

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). Base del CPV- 2010. Azuay. Cuenca. Formato SPSS.

Elaboración: Propia

Un aspecto importante por considerar de este indicar es el hecho de que existe una población capaz de receptar de una mejor manera los cambios en los modos de movilizarse y de acoplarse a la dinámica de un nuevo sistema de movilidad. Posteriormente, será importante contrastar la información con los resultados del levantamiento de información primaria ya que se debe corroborar si existe alguna relación entre la edad y la manera en que perciben los proyectos de peatonalización.

Figura 4.18: Población según rangos de edad.



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). Base del CPV- 2010. Azuay. Cuenca. Formato SPSS.

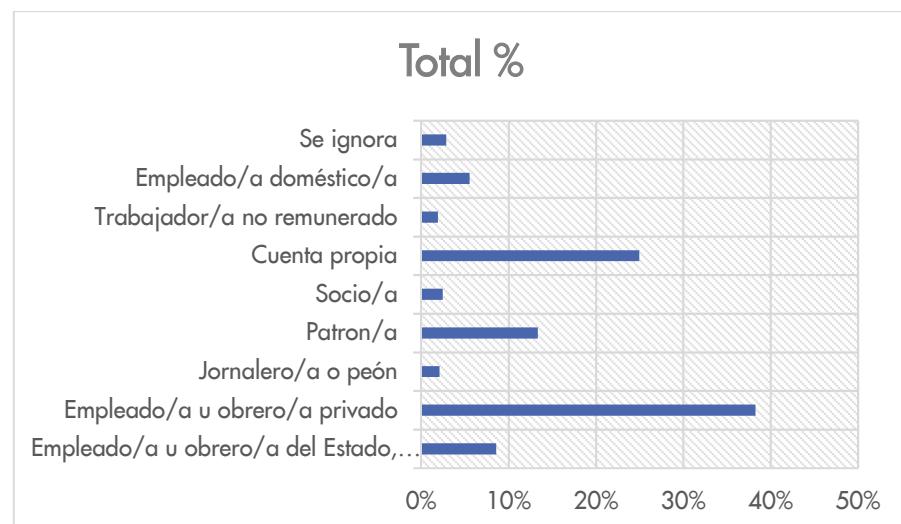
Elaboración: Propia

Estructura de la población según categoría ocupacional

En primera instancia es necesario mencionar que las categorías ocupacionales han sido tomadas de Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). En este sentido, se establecen las siguientes: empleado público, empleado privado, jornalero, patrón, socio, cuenta propia, trabajador no remunerado y empleado doméstico.

Se puede observar que casi el 40% de los trabajadores son empleados privados. En segundo lugar, con el 25% del total, se encuentran las personas con cuenta propia. (Ver Figura 4.19)

Figura 4.19: Población según categoría ocupacional.



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). Base del CPV- 2010. Azuay. Cuenca. Formato SPSS.

Elaboración: Propia

Este indicador podría ayudar a entender hacia qué porcentaje de la población deberá estar dirigida la encuesta y también en cómo podrían estar dirigida la propuesta de este estudio en etapas posteriores.



f) Percepción sobre peatonalización

Levantamiento de información

Para el conocimiento cercano de la percepción sobre la peatonalización es pertinente levantar información de todos los actores de estos espacios: compradores, peatones, comerciantes, residentes y conductores. No obstante, en el marco del presente estudio, considerando la movilidad diaria desde y hacia el área de estudio (inclusive más de dos veces al día) se realizó la encuesta a los residentes y personas que laboran en dicho sector al ser los directamente involucrados.

En este sentido, el "Marco Muestral"¹¹ para determinar la población a encuestar presenta limitaciones al momento de ser definido, debido a que: a) no existe información sobre el número de personas que se movilizan diariamente al centro histórico por motivo de trabajo; y b) en relación con las personas que residen en el centro histórico la información oficial corresponde al VII Censo de Población y VI de Vivienda del año 2010. Considerando las proyecciones de población la ciudad de Cuenca tiene una tasa de crecimiento poblacional en tanto que la dinámica del centro histórico es diferente, por lo que no se considera pertinente su uso.

Metodología

En orden de lo mencionado en párrafos anteriores, se optó por un muestreo no probabilístico o dirigido¹². En base a la información con la que se cuenta se ha considerado la mejor opción para conocer la percepción sobre los proyectos de peatonalización. Las muestras no probabilísticas, suponen un procedimiento de selección orientado por las

¹¹ "Es un marco de referencia que nos permite identificar físicamente los elementos de la población, así como la posibilidad de enumerarlos y seleccionar las unidades muestrales." (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Batista, 2014)

características de la investigación, en este caso para conocer la percepción de un grupo de individuos, los cuales presentan determinados rasgos específicos que ayudan al conocimiento de la problemática.

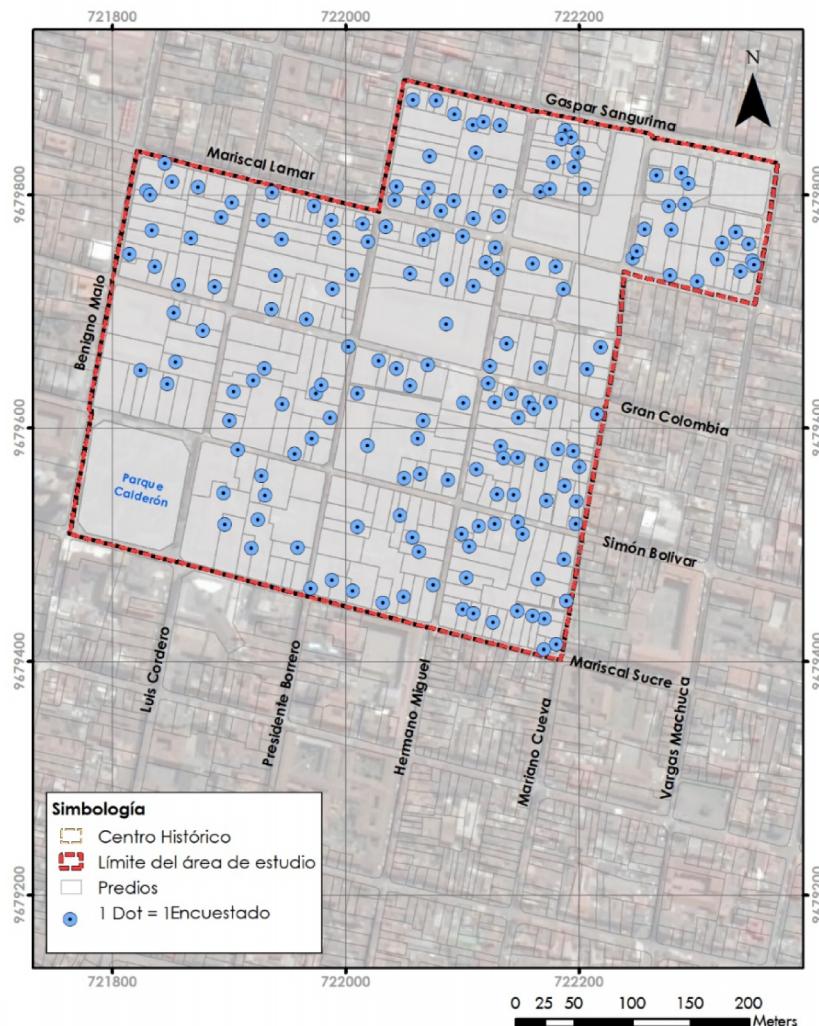
En consecuencia, se realizó la encuesta a las personas que residen o trabajan en el área de estudio, siendo estas aquellas con disponibilidad de tiempo y que facilitan la información.

Como resultado, se obtuvo un total de 180 encuestas, mismas que son ubicadas espacialmente en la Figura 4.20. En relación con la actividad que realizan, se tiene que el 86% trabaja y tan solo el 14% reside. Esta situación visibiliza que un gran porcentaje de las personas que efectivamente viven en el centro histórico no se encuentran durante el día en su hogar, por lo que resulta difícil poder obtener información de estos ciudadanos; este hecho influye en que la proporción entre trabajadores y residentes sean aún más grande. En este contexto, los resultados obtenidos son la percepción de estos dos grupos que como se mencionó previamente se han considerado prioritarios.

El objetivo principal de este levantamiento es obtener información primaria sobre lo que está ocurriendo en el área de estudio. La encuesta de percepción está dirigida a los grupos antes mencionados y está conformada de variables que permiten conocer la perspectiva de las personas con respecto a las intervenciones de peatonalización. Además, muestra que tanto saben acerca de estos temas y sus expectativas al respecto. (Ver Anexo N°1)

¹² Encaminada hacia un análisis más cuantitativo, se aplica esencialmente para conocer experiencias, opiniones, emociones, sentimientos, hechos, percepciones, atribuciones, etcétera. (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Batista, 2014)

Figura 4.20: Predios donde vive o reside la persona encuestada.



Fuente: Encuesta, 2018. Geo portal - GDB 2010.

Elaboración: Propia

¹³ Cuadro 2.1: Variables para el análisis de caso. Capítulo II, Pág. 35.

Encuesta sobre percepción de movilidad.

Estando ya determinada el área de estudio y la “población” a la que se le aplicará la encuesta, se procede a la estructuración de esta. En primera instancia se puede acotar que las encuestas son instrumentos que permiten recabar información tanto cuantitativa como cualitativa por lo que las preguntas, deberán estar encaminadas a responder estos dos criterios (Cuadro 4.3). Así también, se procura la elaboración de una encuesta estructurada ya que permitirá que el procesamiento de información sea ordenado y rápido.

Cuadro 4.3: Método cuantitativo y cualitativo

MÉTODO	INSTRUMENTO	APLICACIÓN		OBJETIVO	HORIZONTE DE EVALUACIÓN
		Unidad de Análisis	Unidad de Observación		
Cuantitativo y Cualitativo	Encuesta	Predios que se encuentran en el área de estudio	Personas que residan o trabajen en estos predios.	Permite conocer la percepción con respecto a: peatonalización, movilidad y gestión de las autoridades.	Antes del 25 de febrero de 2018

Elaboración: Propia

En base al Cuadro 2.1¹³ se muestran las variables para el análisis de casos de estudio, donde se tiene cuatro componentes principales establecidos para agrupar los factores que incidían en proyectos de peatonalización: **componente social, metodología, influencia política y resultados luego de la peatonalización**. En este orden de ideas, se ha dividido la encuesta en cinco secciones, donde además de los cuatro



componentes mencionados previamente, se añadirá una sección demográfica que permitirá conocer características de la población como la edad, el género o la ocupación de los encuestados. (Ver Anexo N°1)

La primera sección llamada “*Datos generales del encuestado*” contará entre otros con datos demográficos, socioeconómicos y un código que permita observar espacialmente como se distribuye la percepción en el área de estudio. La sección llamada “*Percepción sobre peatonalización*”, mostrará que porcentaje de personas está o no de acuerdo con estas intervenciones y además las razones para su postura. En tercer lugar, la sección llamada “*Información y participación*” aborda la variable metodológica; es decir, temas relacionados a la participación ciudadana y si fueron informados al respecto. La cuarta sección, llamada “*Política*”, pretende mostrar la percepción acerca de la gestión de las autoridades sobre temas estrictamente de movilidad. Finalmente; la sección llamada “*Expectativas de los encuestados*”, permitirá conocer el cómo el encuestado piensa que deben llevarse a cabo estas intervenciones y que debe priorizarse en estas.

La encuesta puede considerarse como semi estructurada ya que gran parte de las preguntadas cuentan con respuestas de opción múltiple, mismas que vale aclarar están elaboradas en base al análisis de casos y ha visto en el marco teórico y conceptual. Esta manera de configurar la encuesta permitirá posteriormente una mejor sistematización de la información. Como ya se mencionó casi en su totalidad se le da opciones de respuesta al encuestado, ajenas a esta condición estarán los datos generales del encuestado y las observaciones finales.

Se cuenta con un total de 27 preguntas, de las cuales 7 serían de tipo abierta y las restantes cerradas. Se recomienda que para un mayor entendimiento de cada una de las preguntas que conforman esta encuesta revisar el Anexo N°1

Fotografía 4.6: Levantamiento de información en Campo. Encuesta, 2018



Fuente: Propia

Caracterización de la muestra

Es importante mencionar que la encuesta se aplica a personas mayores de 18 años ya que la encuesta va dirigida a mayores de edad.

En este sentido, se puede decir que predomina el sexo femenino en el área de estudio con un 64% del total (Cuadro 4.4). Así también, se tiene que el 33 % de la población encuestada tiene de 18 a 29 años y que el 81% del total abarca a personas menores a los 50 años (Cuadro 4.5). En este orden de ideas se podría decir que el porcentaje de personas adultas mayores es bastante bajo.

Cuadro 4.4: Estructura Poblacional de la muestra según sexo (números absolutos y relativos).

Sexo	Número de personas	Porcentaje (%)
Masculino	64	36%
Femenino	116	64%
Total	180	100%

Fuente: Encuesta, 2018

Elaboración: Propia

Cuadro 4.5: Estructura Poblacional de la muestra por rangos de edad (números absolutos y relativos)

Edad	Total	Porcentaje (%)	Porcentaje Acumulado (%)
18-19	6	3%	3%
20-24	28	16%	19%
25-29	26	14%	33%
30-34	27	15%	48%
35-39	16	9%	57%
40-44	23	13%	70%
45-49	20	11%	81%
50-54	14	8%	89%
55-59	6	3%	92%
60-64	6	3%	96%
65-69	4	2%	98%
70-74	1	1%	98%
75-79	3	2%	100%
80+	0	0%	
Total	180	100%	100%

Fuente: Encuesta, 2018

Elaboración: Propia

En relación con la actividad que realizan los encuestados en el A.E. se tiene que el 86% trabaja y tan solo el 14% residen. Esta situación visibiliza el hecho de que el número de personas que residen actualmente en el centro histórico es bajo. Cabe mencionar que un gran porcentaje de las personas que efectivamente viven en el centro histórico no se encuentran durante el día en su hogar, por lo que resulta difícil poder encuestar a estos ciudadanos; este hecho influye en que la proporción entre trabajadores y residentes sean aún más grande.

Cuadro 4.6: Transporte preferencial del encuestado (números absolutos y relativos).

Transporte Preferencial	Número de casos	Porcentaje (%)
Motocicleta	4	2%
Automóvil	48	27%
Bicicleta	1	1%
Bus	85	47%
Taxi	8	4%
A pie	34	19%
Total	180	100%

Fuente: Encuesta, 2018

Elaboración: Propia

El 100% de los encuestados expuso que su motivo principal de viaje era el trabajo. No obstante, el medio de transporte preferencial muestra que el 47% de los mismos se moviliza en bus, el 27 % en auto propio y en tercer lugar el 19% de personas que se movilizan a pie (Cuadro 4.6). Este indicador, muestra que todavía existe un porcentaje considerable de personas que usan el auto privado para ir a sus trabajos; sin embargo, el porcentaje de personas que usan el bus o caminan es más del doble.



Por tanto, es innegable que se tendría que priorizar a estos dos sectores: peatones y transporte público.

Un aspecto importante que notar es que solo el 1% corresponde a personas que usan la bicicleta por lo que se debería pensar si para el área de estudio es pertinente priorizar infraestructuras para ciclistas o simplemente es resultado de que no existe facilidades para los mismos.

El área de estudio es un sector altamente comercial y de servicios, por tanto, no sorprende que el 74% de los encuestados (ya sean empleados privados, socios, patrones o cuenta propia), se dedican al comercio: tanto al ocasional como al cotidiano.

Se observa que el 23% de los desplazamientos ocupan un tiempo de 21 a 30 minutos. En segundo lugar, con el 22% se encuentran los desplazamientos de 16 a 20 minutos. Estos dos lugares, están siendo ocupados por las personas que se movilizan en bus y auto privado principalmente. En tercer lugar y con el 36 % de los casos, se tiene un tiempo de desplazamiento menor a 15 minutos. Este puesto es ocupado principalmente por personas que se movilizan a pie y también cierto porcentaje en vehículo privado (Cuadro 4.7).

Claramente, es notorio que solo aquellas personas que residen en las cercanías y su desplazamiento es menor a 15 minutos prefiere caminar. Por otro lado, la mayoría de las personas opta por usar el bus o vehículo privado. Así también, el que estos desplazamientos sean de 15 a 30 minutos indica que sus lugares de residencia no se encuentran cercanos a sus lugares de trabajo.

Cuadro 4.7: Tiempo de desplazamiento del motivo principal de viaje (números absolutos y relativos).

Tiempo (minutos)	Número de casos	Porcentaje (%)	P. Acumulado (%)
< 5	11	6%	6%

6 - 10	27	15%	21%
11 - 15	27	15%	36%
16 - 20	40	22%	58%
21 - 30	42	23%	82%
31 - 45	19	11%	92%
> 46	14	8%	
Total	180	100%	100%

Fuente: Encuesta, 2018

Elaboración: Propia

Resolviendo una de las hipótesis planteadas al inicio de este estudio, el levantamiento de información demostró que el 71% de los encuestados están de acuerdo con proyectos de peatonalización en el área de estudio. Además, se mostró que su respuesta no tiene relación con edad o sexo, ya que, por ejemplo, 90% de las personas adultas mayores está de acuerdo con estas intervenciones o también, se hizo notorio una proporción hombres - mujeres casi equitativa.

Si se hace hincapié en que porcentaje de residentes y trabajadores están de acuerdo, se observa que con un 74% la gran mayoría de trabajadores está de acuerdo; sin embargo, las personas que residen presentan un poco más de desaprobación siendo casi la mitad de las personas las que se oponen a estas intervenciones.

Cuadro 4.8: Proporción de trabajadores y residentes que está de acuerdo o no con proyectos de peatonalización. (números absolutos y relativos).

	Residen	Trabajan
SI	52%	74%
NO	48%	26%
Total	100%	100%

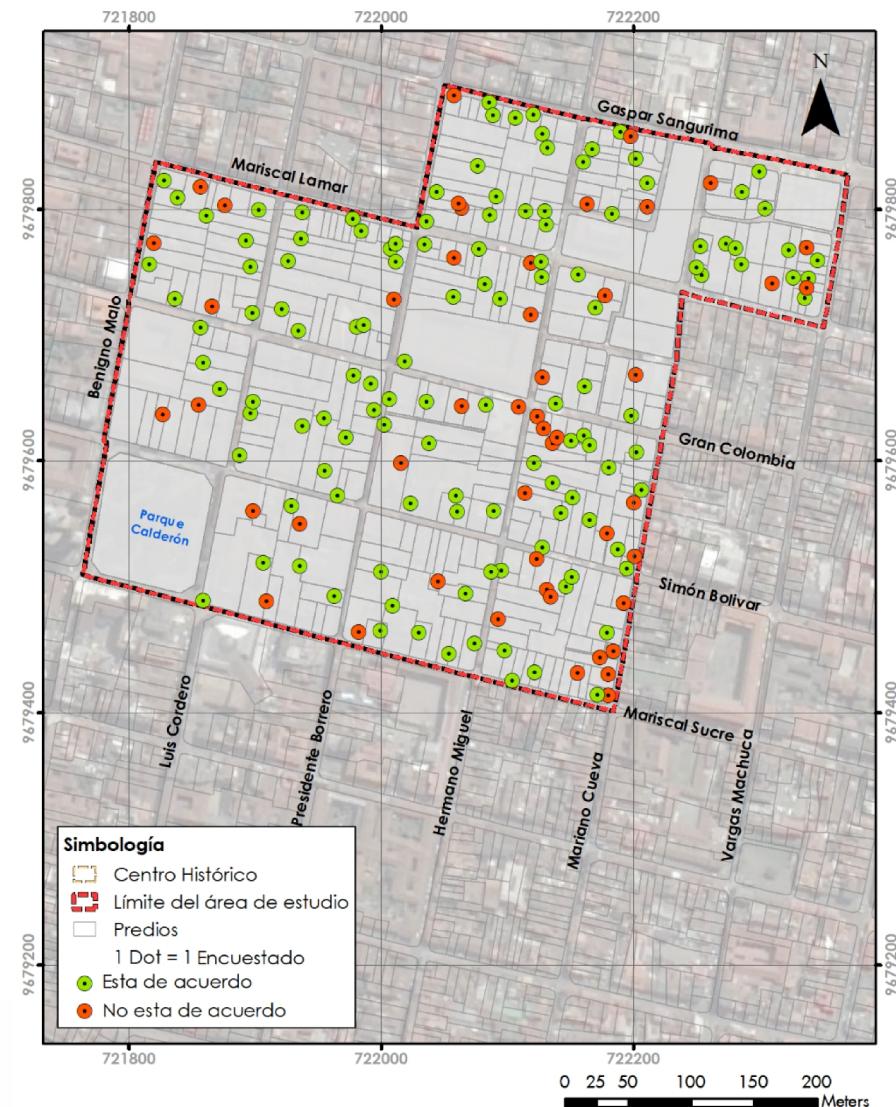
Fuente: Encuesta, 2018

Elaboración: Propia

Dados los trabajos de la construcción del Tranvía en los últimos años, se pensaría que las personas más cercanas serían aquellos principalmente negados a estos proyectos; la realidad fue diferente ya que se reveló que la ubicación en el área de estudio tampoco representa un determinante para estar o no de acuerdo con estas intervenciones, tal como se puede observar en la figura 4.21. Se deja claro entonces, que es indistinto el estar situados próximos a estas intervenciones ya que su percepción positiva o negativa depende de otros factores que se analizarán posteriormente.

En relación con el párrafo anterior, se planteó la pregunta “¿Usted cree que los trabajos del Tranvía han afectado su percepción sobre los proyectos de peatonalización?”. Tal como se esperaba, el 88% de los encuestados asegura que si, no obstante, este cambio sin especificar si es negativo o positivo no afecta en la aceptación de las personas con los proyectos de peatonalización.

Figura 4.21: Aceptación de la peatonalización en el área de estudio



Fuente: Encuesta, 2018. Geo portal - GDB 2010.

Elaboración: Propia



En caso de estar de acuerdo ¿Por qué?

El 31% de las personas que están de acuerdo, mencionan el aumento de la seguridad para el peatón y los comerciantes como su razón principal. En segundo lugar, el 24% ubica la mejora en cuanto a economía, ya que el peatón se siente más cómodo y seguro; por lo tanto, tendrá mayor predisposición de ver y comprar los productos. En tercer lugar, se muestra la mejora en la calidad ambiental; con el 23% del total, esta variable está directamente relacionada al aumento en la calidad del aire y del entorno para residentes, comerciantes y transeúntes (Cuadro 4.9).

Algo que se puede resaltar es que fueron pocas las personas que hacían énfasis sobre el valor histórico del lugar o de como las intervenciones de peatonalización pueden afectarlo.

Cuadro 4.9: Variables para estar de acuerdo con intervenciones de peatonalización (números absolutos y relativos).

En caso de estar de acuerdo ¿Por qué?	Número de casos	Porcentaje (%)
Se preserva el valor histórico	10	8%
Mejora la economía	31	24%
Mejora la calidad ambiental	29	23%
El espacio es mas disfrutable	17	13%
Aumenta la seguridad	39	31%
Otros	1	1%
Total	127	100%

Fuente: Encuesta, 2018

Elaboración: Propia

En caso de no estar de acuerdo ¿Por qué?

El levantamiento de información mostró que el 64% de las personas que no están de acuerdo con intervenciones de peatonalización, justifican su

posición diciendo que se afecta a su economía. Estas personas mencionan que la gente en Cuenca es muy cómoda y que está acostumbrada a llegar en su carro hasta el lugar exacto donde quieren comprar. Por lo tanto, al restarle prioridad al paso del vehículo privado, los tiempos de desplazamiento se aumentarían lo cual reduciría el flujo de personas que transitan por estos sectores. (Cuadro 4.10)

Otro porcentaje de encuestados, aunque en menor medida, señala que al reducir el espacio para el vehículo privado el tráfico aumentará. Este 15% señala que cuando el número de carriles es reducido, el lento transitar de los vehículos produce más contaminación que el paso regular de los vehículos a una velocidad constante.

Cuadro 4.10: Variables para no estar de acuerdo con intervenciones de peatonalización (números absolutos y relativos).

En caso de no estar de acuerdo ¿Por qué?	Número de casos	Porcentaje (%)
Se afecta el valor histórico	3	6%
Afecta la economía	34	64%
Afecta la calidad ambiental	2	4%
El espacio es menos disfrutable	8	15%
Disminuye la seguridad	3	6%
Otros	3	6%
Total	53	100%

Fuente: Encuesta, 2018

Si se compara el número de personas que ponen a la economía como su razón para estar de acuerdo o no, se observa que son 31 y 34 casos respectivamente. Es un detalle para tener en cuenta ya que, pese a que

el porcentaje de personas que apoyan la peatonalización es mayor, el número de personas que piensan que van a ser afectados económicamente de manera negativa es superior a los que piensan que va a afectarles positivamente.

Aspectos positivos de la restricción vehicular que ha observado hasta ahora

La restricción vehicular se entiende como aquella ocasionada por algún evento en específico o también por construcción de obras. En este sentido, tan solo el 34% dice no haber visto ningún aspecto positivo de estas restricciones, lo cual representa un porcentaje similar al que está en desacuerdo con las intervenciones de peatonalización.

Peatonalización por períodos de tiempo

Casos como el de la peatonalización de la Calle Madero en México, mostraron la efectividad que tiene realizar una peatonalización por etapas (peatonalización parcial, solo fines de semana, solo feriados), para de esta manera lograr que la gente vea sus beneficios. La Ing. Carolina Ormaza, también señala que hay ciertos momentos en el año donde los ciudadanos solicitan que se peatonalice (por lo general en días festivos). En este orden de ideas, se consulta si el encuestado estaría de acuerdo con peatonalizaciones únicamente por períodos de tiempo.

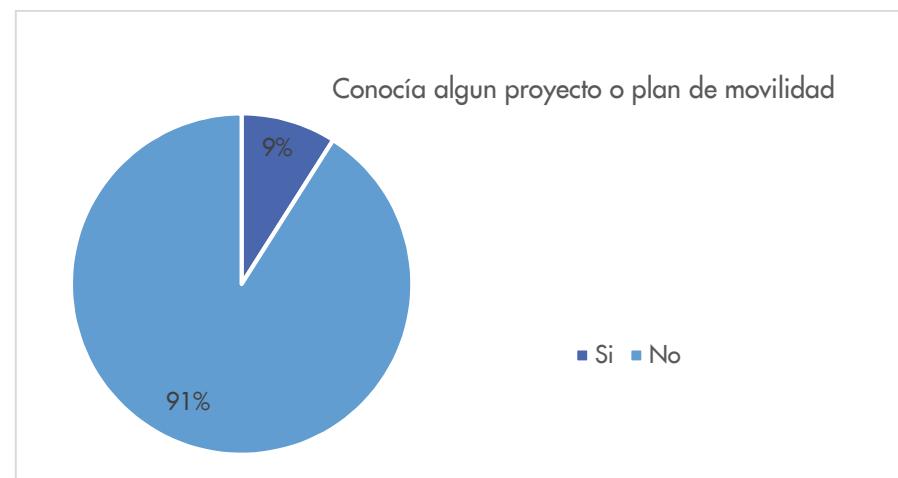
En primer lugar, está la opción de los feriados y días festivos con el 31%, luego están los fines de semana con el 22% y en tercer lugar están aquellas personas que siguen manteniendo su postura en contra de la peatonalización con un 20%.

Siendo en un principio el 29% de las personas quienes se oponían a los proyectos de peatonalización en su totalidad, se abre la posibilidad de que un 9% que podría apoyarlos si es que estos se realizan únicamente por cierto períodos de tiempo.

Información y participación

El desconocimiento de los proyectos y los planes sobre temas de movilidad para este sector es alarmante ya que tan solo el 9% de los encuestados decía conocer algunos de los planes o proyectos que actualmente están siendo llevados a cabo para la ciudad de Cuenca (Ver figura 4.22).

Figura 4.22: Conocimiento sobre proyectos de movilidad



Fuente: Encuesta, 2018

Elaboración: Propia

Este desconocimiento se ve agravado con el hecho de que el 99% de los encuestados dice no conocer o haber participado en alguna comisión conformada total o parcialmente por personas afectadas por estos proyectos. Del pequeño porcentaje de personas que si conocían algún plan o proyecto se puede señalar que la mayor parte se informó a través de la radio o de redes sociales.

Con el afán de proponer medidas para que esta situación mejore, se consulta sobre cuál es el medio que las personas consideran con mayor



difusión y credibilidad para informarse acerca de lo que está pasando en la ciudad de Cuenca. La encuesta mostró que el 35% piensa que las redes sociales son la mejor opción y en segundo lugar, con el 32%, la radio (Cuadro 4.11).

Cuadro 4.11: Medios con mayor nivel de credibilidad y difusión (números absolutos y relativos)

Medios con mayor nivel de credibilidad y difusión	Número de casos	Porcentaje (%)
TV	32	18%
Redes Sociales (Facebook, twitter)	63	35%
Portales de entidades públicas	6	3%
Voz a voz	3	2%
Radio	58	32%
Prensa Escrita	15	8%
Publicidad, panfletos	3	2%
Total	180	100%

Fuente: Encuesta, 2018

Elaboración: Propia

Aspectos Institucionales y Administrativos

Esta sección de la encuesta muestra la imagen que tiene la población sobre las autoridades en temas de movilidad. Se muestra que tan solo el 13% siente que la administración ha sido buena ya que el mayor porcentaje de personas coinciden en que ha sido regular, es decir el 53%. Dejando en segundo lugar al 34% de los encuestados, quienes señalan que la gestión ha sido mala totalmente (Cuadro 4.12).

Cuadro 4.12: Calificación de la administración municipal en temas de movilidad(números absolutos y relativos)

Calificación de la administración municipal	Número de casos	Porcentaje (%)
Buena	24	13%
Regular	95	53%
Mala	61	34%
Total	180	100%

Fuente: Encuesta, 2018

Elaboración: Propia

Con un 47% de total, la mala gestión es la principal razón para que la personas califiquen a la administración de las autoridades como regular o mala; así también el 29% siguiente señala que las malas inversiones son el principal motivo para obtener una calificación negativa.

Al consultarles sobre entidades no gubernamentales, el 82% de los encuestados dice considerar que ninguna entidad o institución ha hecho algo en afán de mejorar la movilidad en el sector. Únicamente el 11% señala a la municipalidad y el 8% a las universidades como instituciones preocupadas por la movilidad.

Expectativas

Es importante conocer que factores que, desde su experiencia, las personas piensan que deberían tener más importancia en futuras intervenciones de peatonalización. El 28% de las personas pusieron a la "participación ciudadana en todas las etapas del proyecto" como lo más prioritario; esta situación se ve remarcada con el hecho de que es la variable que más se repite en los 3 primeros lugares de prioridad (Cuadro 4.13).

Cuadro 4.13: Mecanismos para la implementación de proyectos de peatonalización (números absolutos y relativos).

Mecanismos para implementación de proyectos (Primer Lugar)	Número de casos	Porcentaje (%)
Brindar alternativas de transporte	40	22%
Buena socialización	27	15%
Conciliar conflictos sociales	3	2%
Gestión adecuada	38	21%
Participación ciudadana	50	28%
Se realice por etapas	22	12%
Total	180	100%

Fuente: Encuesta, 2018

Elaboración: Propia

Pese a que tan solo el 12% de los encuestados colocaron a "se realice por etapas" en primer lugar, es la segunda variable más nombrada entre las tres más prioritarias. Finalmente compartiendo el tercer lugar, se encuentra las variables "brindar alternativas de transporte en el proceso" y una "gestión adecuada".

En cuanto a los aspectos que debería incluir un proyecto de peatonalización, se tiene en primer lugar y con un margen bastante amplio sobre el segundo, a la "seguridad". Con el 51% de personas colocándola como lo más prioritario, esta variable hace hincapié en la seguridad para el peatón mientras camina, a los comerciantes para sus negocios y a los residentes en sus hogares (Cuadro 4.14). Esta importancia dada por los encuestados se ratifica al ser las más nombrada entre los tres primeros lugares de prioridad. Como el segundo más prioritario se tiene el "tamaño de ruta de intervención adecuada", en

tercer lugar, los "proyectos de reactivación económica" y por último el "buen diseño del espacio público".

Cuadro 4.14: Que debe incluir un proyecto de peatonalización (números absolutos y relativos)

¿Qué debe incluir un proyecto de movilidad? (Primer Lugar)	Número de casos	Porcentaje (%)
Buen diseño del espacio público	14	8%
Proyecto integral	5	3%
Proyectos de reactivación económica	23	13%
Rutas turísticas	18	10%
Seguridad	91	51%
Tamaño de ruta de intervención adecuada	29	16%
Total	180	100%

Fuente: Encuesta, 2018

Elaboración: Propia

Finalmente, se pregunta a la población quien cree que es el usuario que debería tener mayor prioridad en el uso del espacio público (la vía en este caso). Positivamente, casi el 70% de los encuestado piensa que el peatón debe tener más prioridad. Por otro lado, en segundo lugar y tercer lugar se encuentra el vehículo privado y el transporte público respectivamente; lo cual demuestra la dependencia que existe por los medios de transporte motorizado en el sector y también corrobora lo señalado en la sección de los medios de transporte preferenciales. En cuarto lugar, consideran a los ciclistas y por último el transporte comercial.



4.1.3 Problemática del área de estudio

A partir del diagnóstico se puede entender de manera más detallada la situación actual del área de estudio, no obstante, es necesario organizar esta realidad a manera de problemas a los cuales se puedan dar soluciones. En este sentido, es importante mencionar que esta problemática estará dirigida principalmente a aspectos relacionados a la movilidad.

En orden de las ideas antes mencionadas, se muestra a manera de síntesis la problemática existente en el siguiente cuadro.

Cuadro 4.15: Problemática del área de estudio.

Respecto a:	Problemática
Vialidad	<p>Incompatibilidad de la función asignada para el viario por sus características urban-arquitectónicas y condiciones geométricas actuales con las actividades que soportan.</p> <p>La infraestructura peatonal en mal estado no permite el desarrollo normal y cómodo de las actividades del peatón.</p>
Tráfico, composición vehicular, grado de saturación	<p>El transporte público presenta ciertos inconvenientes en relación con la calidad del servicio.</p> <p>La saturación de casi la totalidad del viario en un 100% indica que el sistema vial que enlaza el área de intervención con el resto de la ciudad está resultando ineficiente.</p>
Percepción sobre peatonalización	<p>Mala gestión en la ejecución de proyectos.</p> <p>Desarticulación de los diferentes instrumentos de planificación con los proyectos de peatonalización.</p> <p>Decisión política predominante en la ejecución de proyectos.</p>

	<p>El PMEP no se encuentra aprobado y por tanto no es vinculante.</p> <p>Alto grado de desinformación y no participación de los ciudadanos en las diferentes etapas del proyecto</p> <p>Bajo nivel de educación vial para peatones y conductores.</p> <p>Alto de contaminación visual, ambiental y sonora no permite disfrute pleno del espacio.</p> <p>Usos de suelo en lugares donde se realizan intervenciones no tienen una regulación adecuada posterior a la finalización de la obra.</p>
--	---

Fuente: Encuesta, 2018

Elaboración: Propia

Esta etapa es fundamental ya que la problemática definida estará directamente relacionada con la definición de objetivos y será parte de la base para la elaboración de las estrategias.

4.1.4 Conclusiones

- Notablemente el hecho de que el mayor porcentaje de los encuestados este de acuerdo con las intervenciones de peatonalización es algo que sorprende.
- En cuanto a la seguridad al peatón, la reducción de contaminación y la comodidad para comprar son de las razones principales por la que los comerciantes y residen apoyarían estas propuestas.
- El porcentaje de personas en contra de estas intervenciones es relativamente bajo, pero su justificativo es la afección económica que les puede traer las restricción total o parcial del tráfico vehicular. Hasta cierto punto esto es contradictorio, pero como se demostró en el análisis de casos, los comerciantes siempre son los beneficiados en este tipo de intervenciones. Su postura se sustentaría únicamente en lo percibido hasta ahora y al perjuicio que han sufrido por las etapas de construcción de proyectos en ejecución. Por esta misma razón es que el número de personas que perciben la economía como un aspecto negativo es mayor.
- El hecho de que casi el 90% de los encuestados confirmó que la construcción del tranvía afectó su percepción y más del 70% asegura estar de acuerdo con la peatonalización podría demostrar que las personas no están en contra de la peatonalización, sino que están en contra de como se ha ido llevado estas intervenciones. De hecho, esto demostraría que pese a haber sido afectados por la construcción del tranvía la gran mayoría de personas todavía apoya los proyectos de peatonalización; y que así mismo, personas que siempre han pensado de manera negativa antes estas intervenciones tampoco han cambiado su postura.
- El grupo que más se opone a este tipo de intervenciones son los residentes, por lo que se debe de tener especial cuidado al plantear la propuesta.
- También se comprobó que factores como la edad y el estar más próximo a los trabajos que han sido afectados en los últimos años no representa un factor de importancia para estar o no de acuerdo con proyectos de peatonalización
- La peatonalización por períodos de tiempo es una opción clara y probada ya en algunos casos. Un alto porcentaje de personas estaría de acuerdo y ayudaría a que los proyectos se realicen por etapas causando el menor impacto negativo en los ciudadanos mostrando también sus aspectos positivos llevando a que posteriormente puedan aplicarse de manera paulatina.
- En temas de información los indicadores son bastante bajos y esto muestra que las socializaciones por parte de las entidades encargadas no están siendo efectivas. Es impresionante que, pese a estar en una época donde los medios de comunicación permiten grandes facilidades para la difusión de información, la gente afirme estar desinformada.
- En cuanto a la participación, es notorio que la población no está siendo parte de las distintas etapas del proyecto. Las personas quieren ser parte de la planificación del proyecto y no únicamente ser avisada cuando las decisiones ya han sido tomadas.
- Está claro entonces, que no es momento de seguir interviniendo por decisión política o por beneficio de cierto grupo de personas, sino que esto debe enmarcarse en una planificación superior a largo plazo. Se debe ser consecuente con los tiempos y con la finalización de cada proyecto antes de comenzar con otros. Esto ayudará a que



se mejore la imagen de las administraciones respectivas y también a que las intervenciones sean para el bien de la ciudad.

- En cuanto a la ejecución de los proyectos de peatonalización, los ciudadanos piden que la gestión sea mejorada, se controle la seguridad durante y después de la obra, que se analice un tamaño de intervención adecuado, que desde el principio ya se planteen proyectos de reactivación económica y que se brinden alternativas reales de transporte en el proceso.

Quedo demostrado que la gente sabe que el peatón es quien debe tener la prioridad y el protagonismo del espacio público, no obstante, también es visible que no se quiere dejar de lado el uso del vehículo privado.

4.2 Estrategias para la implementación de proyectos de peatonalización.

La definición de estrategias que permitan la implementación adecuada de proyectos de peatonalización se lleva a cabo conforme al objetivo principal del presente estudio. En este sentido, se detalla el proceso de diseño de estrategias y su relación con los capítulos anteriores:

La primera etapa está conformada por dos bases fundamentales de este trabajo: [los aspectos teóricos y legales](#), donde se muestra la conceptualización de la peatonalización en la actualidad y que normativas e instrumentos de planificación existen; y [el análisis de casos](#), donde se da una contextualización de este tipo de proyectos alrededor de mundo y que factores son determinantes para la ejecución de los mismos. Entendiendo estos dos factores se logran definir criterios técnicos y conceptuales.

Posteriormente, el [diagnóstico del sector del centro histórico seleccionado](#), donde se expone la situación actual del lugar, se presentan las expectativas y aspiraciones de la población, lo que ayuda a entender de mejor manera la problemática de nuestra área de estudio.

En la etapa final se establecen una serie de objetivos que responden directamente a la problemática encontrada. Estos objetivos junto con lineamientos enmarcados en la base teórica y legal vigente permiten finalmente la definición de las estrategias.

En la Figura 4.23 se puede sintetizar de mejor manera lo explicado en los párrafos anteriores; en dicha figura se muestra cada una de las etapas y la relación que tiene con los elementos del esquema metodológico para la definición de estrategias en todos sus niveles.

Figura 4.23: Esquema metodológico para la definición de estrategias



Elaboración: Propia



4.2.1 Objetivos

Para tener una idea correcta de los objetivos es necesario que la problematización este clara. Como ya se mencionó anteriormente, la problematización nace principalmente del diagnóstico realizado al área de estudio, por tanto, es necesario recapitular sobre la importancia de una identificación acertada de los problemas existentes y que objetivos ayudan a resolverlos.

Algunos de estos problemas pueden expresarse espacialmente en el territorio. Por ejemplo, el alto grado de saturación del viario en área de estudio; el cual, entre otras cosas, incrementa la contaminación visual, acústica y sonora. Así también, la incompatibilidad de su capacidad con sus actuales funciones provoca que el enlace con el resto de la ciudad no sea él óptimo. Esto incita a que se intensifiquen los conflictos entre usuarios del espacio, ya sean ciclistas, peatones o conductores (Figura 4.24).

No obstante, otros problemas como la desarticulación de los diferentes instrumentos de planificación o la mala gestión de proyectos no pueden ser expresados de manera explícita en el territorio, pero es de vital importancia tenerlos en cuenta.

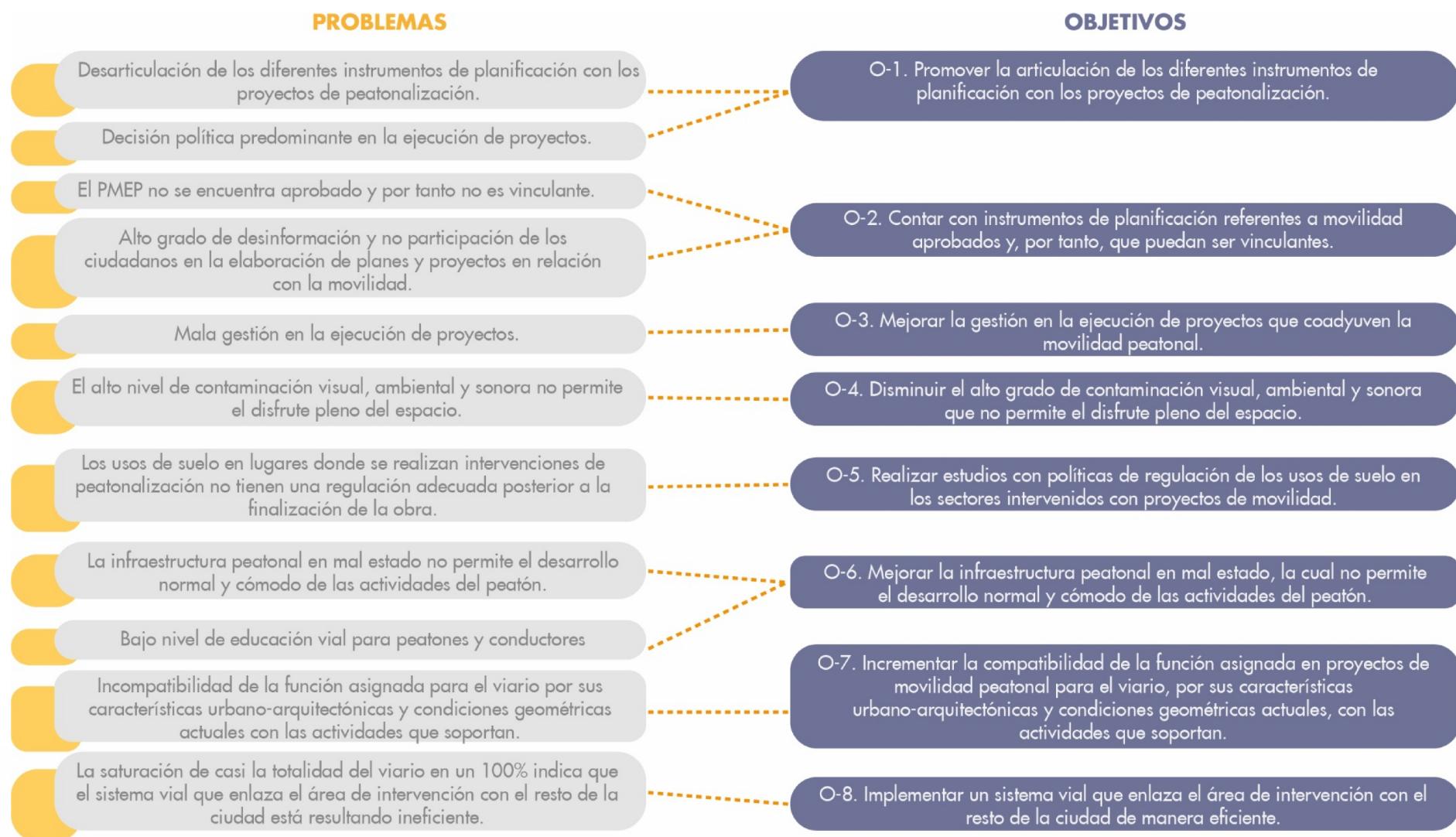
En este orden de ideas en la Figura 4.3 se muestra cada uno de los problemas encontrados y como a partir de ellos nacen un total de 8 objetivos para la determinación de estrategias.

Figura 4.24: Saturación vehicular e incompatibilidad del viario.



Elaboración: Propia

Figura 4.25: Identificación de problemas y objetivos.



Elaboración: Propia



4.2.2 Lineamientos y estrategias.

Previo a la elaboración de las estrategias, es fundamental la definición de lineamientos generales, mismo que estarán basados en un marco teórico y legal; estos también deberán corresponder a los objetivos planteados (Figura 4.26).

En el presente estudio, el lineamiento será tomado como una orientación de carácter general, es decir, una disposición o directriz que debe ser implementado por alguna entidad. Esta deberá ser entendida también como una herramienta para la difusión de acuerdos, normas o reglamentos que se aplican en las diferentes instituciones o entidades de administración pública. (Instituto Tecnológico de Roque, 2018)

Por otro lado, se va a entender como estrategia al proceso o conjunto de acciones que proceden de un proceso organizacional y que permitan el cumplimiento de un objetivo" (Rovere, 2012).

Para la elaboración de cada estrategia, se va a tomar como punto de partida la estructuración de las estrategias planteadas por (Rovere, 2012), donde además de mostrar cómo se van a cumplir los objetivos, es necesario exponer los facilitadores y obstáculos (sujetos y objetos) que deben ser tomados para el cumplimiento de estos.

Se entiende como facilitador u obstáculo a cualquier hecho o circunstancia que se interponga entre el presente y el objetivo deseado, estos serán entendidos como objetos. Cuando estos facilitadores u obstáculos no son hechos, sino que son personas que piensan y controlan recursos de poder y que voluntariamente pueden ayudar o dificultar el alcance de los objetivos serán considerados como sujetos.

Vale la pena hacer hincapié nuevamente en que se retoman algunas de las estrategias que ya están establecidas en los diferentes instrumentos de planificación superiores y normativas.

Estas estrategias podrán ser considerados por parte del GAD Municipal con la finalidad de promover la implementación de una movilidad peatonal no solo para el centro histórico de Cuenca, sino también para el resto de la ciudad y porque no, servir de metodología para la ejecución de proyectos de peatonalización en otras ciudades con problemáticas similares.

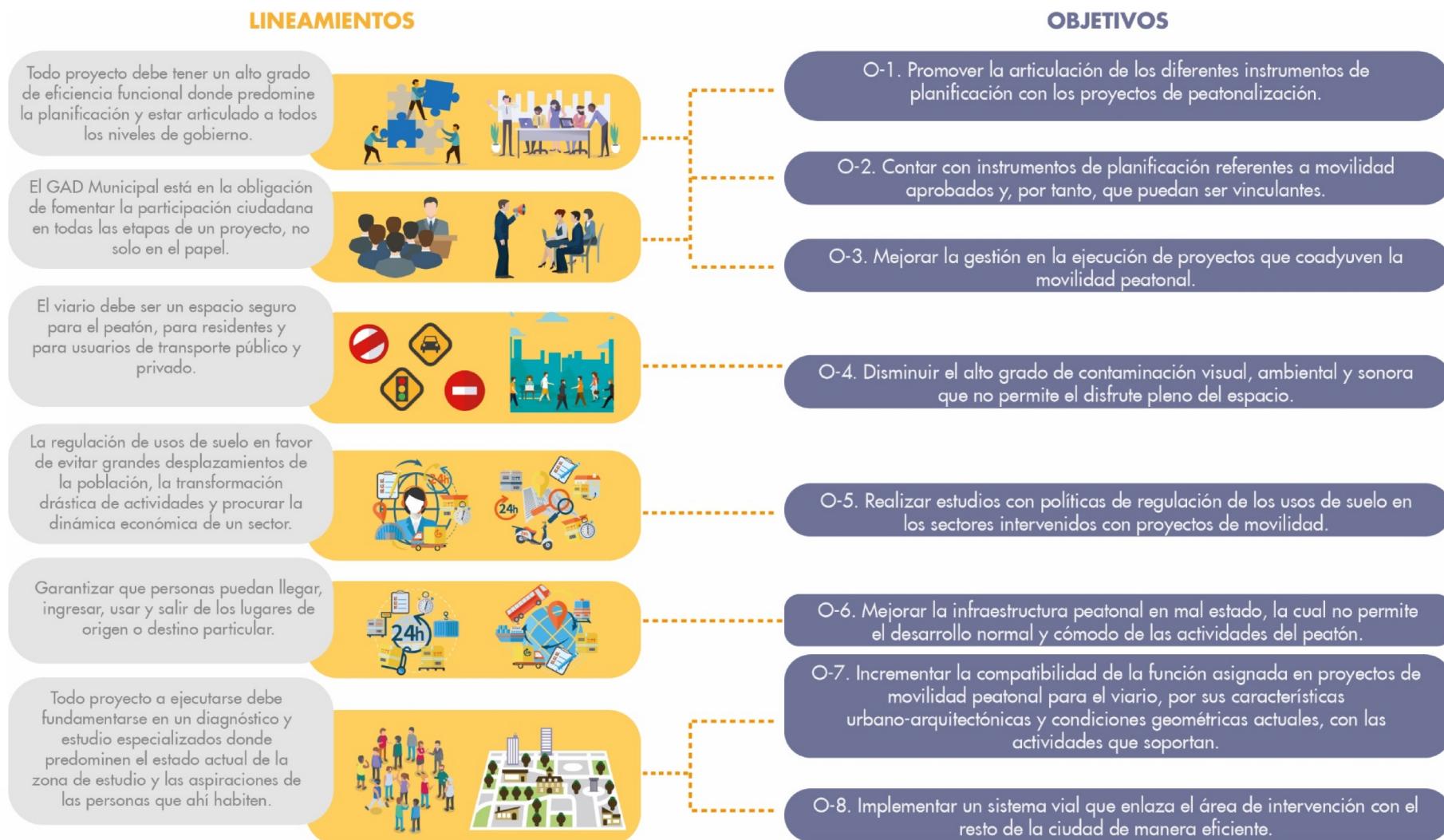
Teniendo claro los conceptos que se van a emplear, se procede a la definición de las estrategias. Para ello se han elaborado una serie de figuras donde se podrá entender de manera más clara cada una de las estrategias planteadas, que objetivo persiguen y que facilitadores u obstáculos podrían presentar. También es importante mencionar que algunas de las estrategias pueden ayudar al cumplimiento de varios objetivos.

En cuanto a la estructuración de las estrategias, se ha decidido realizar dos tipos: en primer nivel aquellas que responden a la [movilidad peatonal en la ciudad de Cuenca](#) y están relacionadas a factores como usos de suelo, seguridad y transporte.

En un segundo nivel de estrategias se encuentran aquellas dirigidas más específicamente a la peatonalización como herramienta y a la [movilidad en el centro histórico](#); esto en favor de apoyar la implementación de este tipo de proyectos.

Se debe dejar claro que estas estrategias pese a su aplicación especifican en el área de estudio y en la ciudad de Cuenca deben enmarcarse en buscar una peatonalización acorde a la nueva agenda urbana y a la movilidad sustentable. Es en este sentido que los lineamientos cobran fuerza como directrices generales que permitan alcanzar el objetivo principal.

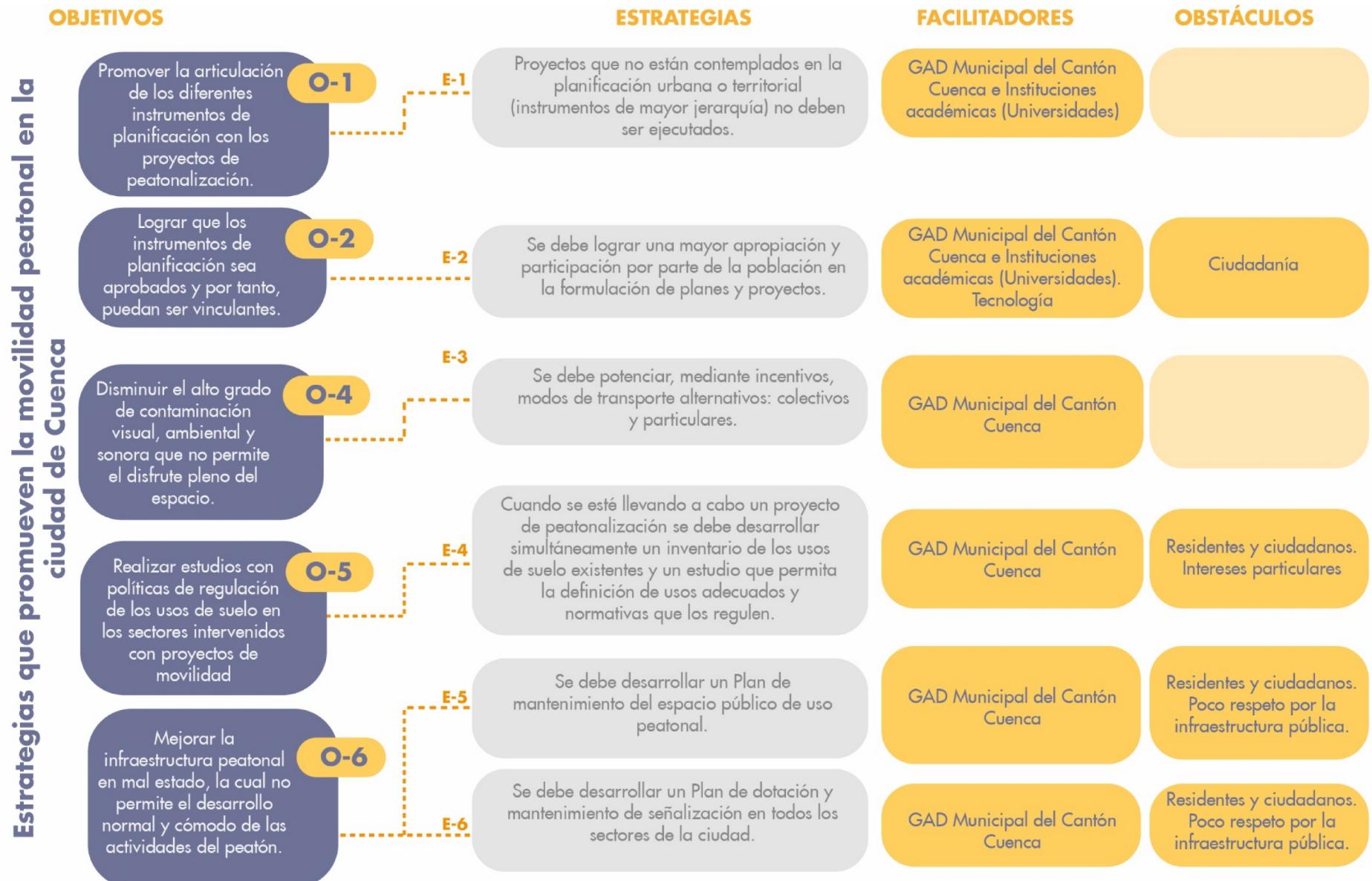
Figura 4.26: Correlación entre objetivos y lineamientos.



Elaboración: Propia

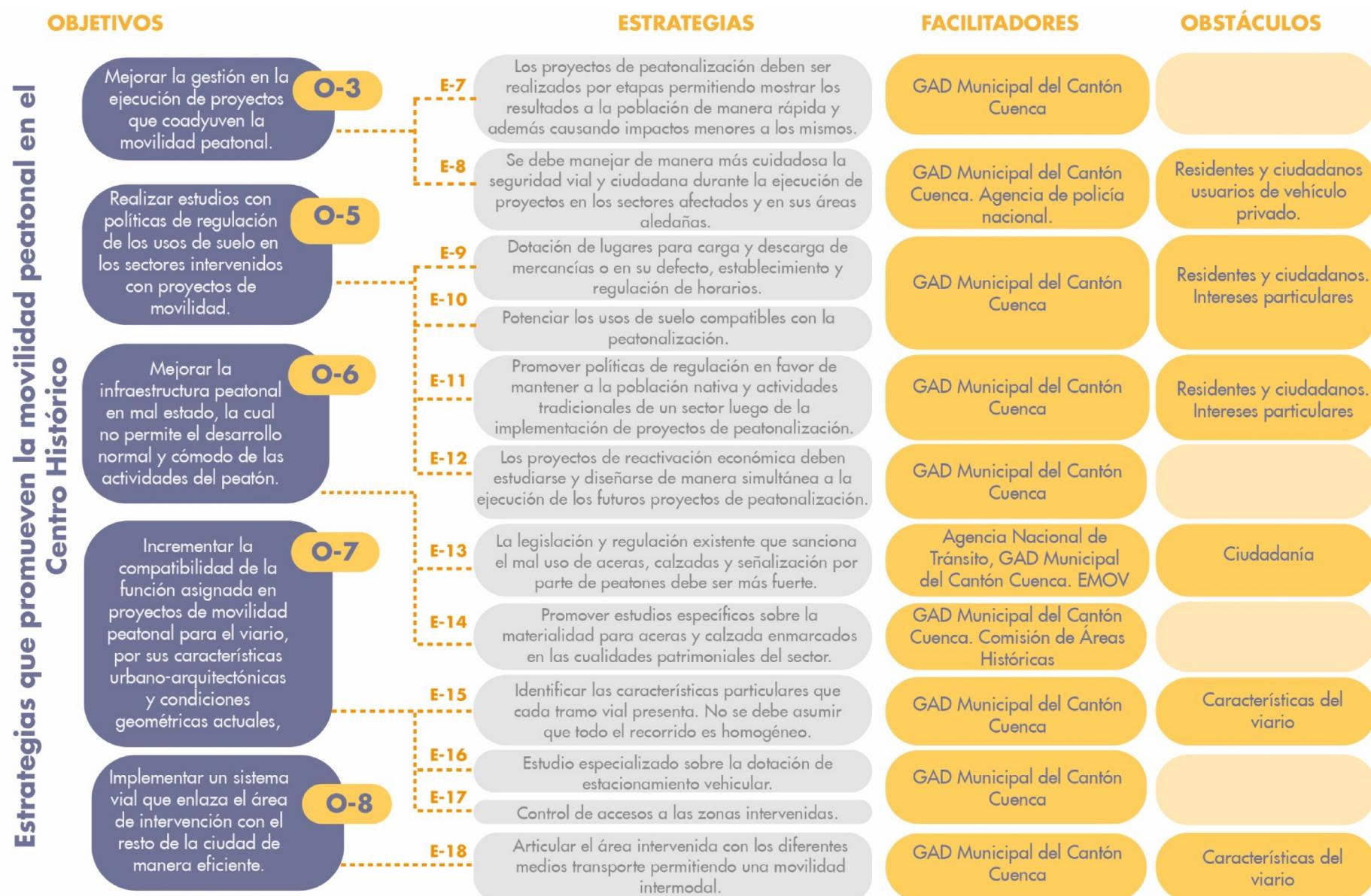


Figura 4.27: Estrategias que promueven la movilidad peatonal: Primer Nivel



Elaboración: Propia

Figura 4.28: Estrategias que promueven la movilidad peatonal: Segundo Nivel



Elaboración: Propia



4.2.3 Descripción de las estrategias.

a) Primer Nivel: Estrategias que apoyan la movilidad peatonal en la ciudad de Cuenca

En este nivel se pretende señalar las estrategias que apoyen a lograr una movilidad sustentable. Dada la cantidad de factores que influyen en la implementación de este tipo de proyectos es importante establecer ciertas estrategias ayudarán a su concreción como una intervención integral.

E-1. Proyectos que no están contemplados en la planificación urbana o territorial (instrumentos de mayor jerarquía) no deben ser ejecutados.

Como un primer paso es fundamental el concretar la aprobación del "Plan de Movilidad y Espacio Públicos, PMEP, 2015"; siendo un Plan Sectorial para la ciudad y que toma criterios de la planificación urbana de la ciudad.

En el sector analizado en el centro histórico se observa el paso de dos proyectos que aún no están aprobados por el concejo cantonal; no obstante, ya fueron entregados a nivel de proyecto definitivo y su ejecución depende únicamente de la decisión política. Se recomienda entonces que no se empiece con la implementación de estos proyectos hasta que el PMEP se encuentre aprobado.

Al existir actualmente proyectos a la puerta de ser ejecutados, se deberá realizar una verificación que evidencie la articulación de estos al PMEP, posterior a su aprobación que podrá o no ser motivo de actualizaciones.

Una situación ideal requiere que todo proyecto futuro para el centro histórico debe realizarse en el marco de una planificación general, contenidos en el componente de inversión de estos; de esta manera, se optimizan recursos y se refuerza la planificación.

Dejando de lado los resultados a cortos plazo, se logrará que el sector se desarrolle de manera planificada y que cada gobierno de turno cumpla únicamente con proyectos sustentados en la planificación general de la ciudad.

E-2. Se debe lograr una mayor apropiación y participación por parte de la población en la formulación del Plan.

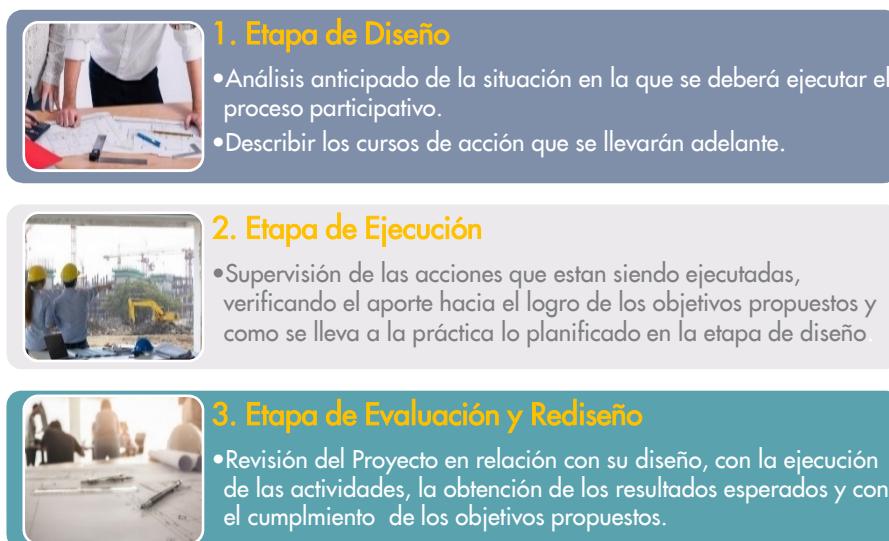
De acuerdo con lo descrito en el PMEP, se hicieron socializaciones de este a diferentes grupos de personas; no obstante, la encuesta realizada en el área de estudio demuestra que esta no fue llevada de la mejor manera, ya que las personas encuestadas no solo desconocen este instrumento sino también los proyectos que se están proponiendo para esta zona. En este contexto se recomienda lo siguiente:

- Usar de manera extendida los medios actuales de comunicación como la radio y el internet para la difusión de futuros proyectos y del estado de los actuales.
- Convenios con medios de comunicación en los que este tipo de información sea regulada y de carácter obligatorio.
- Promover la creación de una entidad mediática que se dedique únicamente al control de la difusión.
- Tomando el ejemplo de la Plaza Alfalfa se recomienda crear grupos de internet para compartir información y opiniones acerca del proyecto.
- Debido a la gran aceptación que tiene la academia en la ciudad, se recomienda la participación de esta en la planificación en cada una de las etapas de todo plan o proyecto que se vaya a llevar a cabo.
- De ser posible la academia no solo debe ser concebida como fuentes de consulta sino también, debería tomar parte en la toma de decisiones. Esto en el marco de la función de la academia como

formadores de profesionales y fuente de conocimiento pueda aportar mediante convenios mayor peso sobre lo que pasa en la ciudad.

- Se debe promover la publicación de información sobre la movilidad urbana y el transporte público, generada por las entidades públicas para ser usados por universidades, centros de estudios urbanos, desarrolladores de aplicaciones y demás interesados, con el propósito de coadyuvar a la generación de conocimiento para la mejora continua de los sistemas.
- Para el cumplimiento pleno de esta inclusión se recomienda la creación de una comisión de seguimiento de obra conformada por autoridades, vecinos y comerciantes.

Figura 4.29: Etapas del proceso de participación



Fuente: (Vivanco Cruz, 2016)

Elaboración: Propia

En cuanto a la participación directa de la población, se recomienda ir un paso más allá de las obligaciones y derechos de los ciudadanos, sino que enfocar esta participación hacia la "Ciudadanía Sustantiva" la cual se remite a la construcción de un nosotros común que cree un sentido de pertenencia para cada uno de los implicados. (Vivanco Cruz, 2016)

En este sentido, en la figura 4.29 se puede adaptar ciertas fases para gestionar de mejor manera la participación de la ciudadanía en la formulación de planes y proyectos.

E-3. Se debe potenciar, mediante incentivos, modos de transporte alternativos: colectivos y particulares.

Partiendo de la gran variedad de estudios ya hechos sobre medios de transporte alternativos en la ciudad, se debe hacer énfasis en las facilidades que pueden darse para la ocupación de estos medios en el centro histórico junto con campañas que fomenten la disminución del uso de vehículo privado.

Como antecedente, se tiene el notorio número de campañas y estudios que promueven el uso del transporte público existentes hoy. En el caso de Cuenca, desde el 26 de abril de 2018 ya se está llevando a cabo una propuesta de ordenanza que fomente movilidad sostenible que priorice los modos de transporte no motorizados (GAD Municipal de Cuenca, 2018).

Algunas de las acciones implementadas en casos a nivel internacional y que se sugieren son:

- En Bulgaria, el alza de los precios de estacionamiento en zonas con alta demanda de los mismos, o donde se requiera paulatinamente reducir el uso de vehículos. (Böhler-Baedeker, Kost, & Merforth, 2014)



- Implantar sistemas de reparto de mercancías con bicicleta eléctrica. Lo cual dará otra alternativa a distribuidores de ciertos tipos de productos e intentará de alguna manera reducir el uso de los vehículos particulares. (Valdenebro de la Cerda, 2016)
- Implementar terminales intermodales que fomenten el cambio de modos de transporte. (Estrategia E-18)
- Fomentar programas de camino escolar seguro a manera de propiciar que alumnos de escuelas y colegios lleguen a sus centros escolares usando medios de transporte sostenibles (ya sea caminando o en bicicleta). Esto contará con el apoyo fundamental de equipos directivos y docentes implicados.

E-4. Cuando se esté llevando a cabo un proyecto de peatonalización se debe desarrollar simultáneamente un inventario de los usos de suelo existentes y un estudio que permita la definición de usos adecuados y normativas que los regulen.

Actualmente a nivel mundial presenta un alto nivel de dificultad encontrar proyectos de peatonalización donde predominen los usos de vivienda. Y el sector analizado como caso de estudio en Cuenca no es la excepción. Esta característica ha ocasionado el ambiente propicio para el comercio.

Esta regulación de los usos de suelo deberá responder a una correcta asociación de las funciones económicas y sociales de un sector ya que esta combinación llevada de manera adecuada puede minimizar la necesidad de desplazarse y también asegurar que los viajes motorizados ocurran mayoritariamente en transporte público. (Böhler-Baedeker, Kost, & Merforth, 2014)

E-5. Se debe desarrollar un Plan de diseño y mantenimiento del espacio público de uso peatonal.

Se puede apoyar la elaboración de un plan específico que garantice las óptimas condiciones de la infraestructura de usos peatonal. En este sentido, también se menciona que infraestructura para la movilidad peatonal debería:

- Cumplir la función de guiar el movimiento y estancia de los peatones.
- Servir de punto de acceso de los peatones a los medios de transporte (bus, taxi, etc.)
- Servir de soporte del alumbrado público y la señalización
- Alojar la vegetación y mobiliario público; y brindar accesibilidad universal. (Jerez Castillo & Torres Cely, 2012)

Abordando las aceras como parte de la infraestructura peatonal, en cuanto al diseño, algunas de las recomendaciones son las siguientes:

- Rejillas y tapas rasantes con el nivel del piso o que sobresalgan un máximo de 5mm; de igual manera para cualquier otro tipo de protuberancia.
- Rejillas instaladas en sentido perpendicular a la vía.
- Piso del andén de circulación debe ser de un material antideslizante.
- Bordes de los materiales en cambios de nivel redondeados.
- Altura mínima de 0.14 y máxima de 0.16.
- Respetar las medidas mínimas de circulación para personas con discapacidades que se movilizan en silla de ruedas, muletas, bastones.
- El cruce debe ser advertido con un cambio de color o textura en espacial para personas con algún tipo de discapacidad.

- Por lo menos los pasos cebra deber estar al mismo nivel de las aceras. Debe indicarse mediante señalización la dirección y distancia de cada uno de estos.
- El nivel de servicio de la vía donde se encuentra la acera, estos niveles definen básicamente la calidad de circulación. Esta calidad se basa en criterios como velocidad, volumen y densidad. Se detallan en las figuras 4.30 y 4.31 algunas de las características de cada uno de estos que podrían servir para realizar estudios específicos para el beneficio de aquellos que usan estos espacios.

Figura 4.30: Niveles de servicio

Nivel de servicio A	Esp. peatonal >5.6m ² /peat Flujo <16peat/min/m Los usuarios se mueven en condiciones ideales sin interferencias debido a tres peatones. No se ven obligados a modificar su trayectoria.	
Nivel de servicio B	E. peatonal 3.7 - 5.6m ² /peat Flujo 16 - 23 peat/min/m Los usuarios se mueven en condiciones ideales sin interferencias debido a tres peatones. La velocidades de marcha son elegidas libremente.	
Nivel de servicio C	E. peatonal 2.2 - 3.7 m ² /peat Flujo 23 - 33 peat/min/m El espacio es suficiente para velocidades de marcha normales y sobreponer otros peatones en la dirección principal. Los cruces pueden causar pequeños conflictos	

Fuente: (Jerez Castillo & Torres Cely, 2012)

Elaboración: Propia

Figura 4.31: Niveles de servicio

Nivel de servicio D	E. peatonal 1.4 - 2.2m ² /peat Flujo 33 - 49peat/min/m La libertad de elegir la velocidad de marcha y sobreponer otros peatones es restringida. Alta probabilidad de fricción entre peatones.
Nivel de servicio E	E. peatonal 0.75 - 1.4 m ² /peat Flujo 49-75 peat/min/m Prácticamente todos los peatones verán restringida su velocidad normal de marcha lo cual les exigirá modificar su trayecto frecuentemente. No se pueden hacer sobrepones.
Nivel de servicio F	Espacio peatonal < 0.75 m ² /peat Toda velocidad de marcha es totalmente restringida. El contacto con otros peatones es frecuente e inevitable. Los cruces son virtualmente imposible de realizar.

Fuente: (Jerez Castillo & Torres Cely, 2012)

Elaboración: Propia

E-6. Se debe desarrollar un plan de dotación y mantenimiento de señalización en todos los sectores de la ciudad.

Como un complemento fundamental de un proyecto de peatonalización se debe pensar en una correcta señalización. En el caso de las zonas peatonales, se deberán utilizar elementos de señalización que informen las siguientes limitaciones:

- El tipo de vehículo autorizado para la libre circulación en esa calle.
- La velocidad de circulación máxima de los vehículos con autorización.
- La velocidad máxima para circulación en bicicletas



- La prohibición del estacionamiento, excepto para la realización de operaciones de carga y descarga durante un periodo determinado. Todos estos elementos se instalarán en la entrada y salida de las vías 10, 20 y 30, con el objetivo de evitar la instalación de señales en el interior de la zona.
- En el caso de que estos elementos no se puedan colocar en la franja de mobiliario de las respectivas aceras deberán ser colocadas en las fachadas de las edificaciones a una altura superior a 2.05 metros. (Jerez Castillo & Torres Cely, 2012)

En lo referente a las luminarias, según (Jerez Castillo & Torres Cely, 2012), algunas de las recomendaciones al momento de iluminar zonas peatonales son las siguientes:

- Tanto peatones como conductores deben ser capaces de reconocer los obstáculos del camino, el entorno y orientarse adecuadamente por las calles. El reconocimiento entre los transeúntes a una distancia prudente les va a permitir reaccionar en caso de un inminente peligro, disuadir a ladrones o alertar a los vecinos acerca de la presencia de algún intruso.
- Dadas el limitado espacio que se dispone en el área de estudio se debe procurar que la localización del alumbrado no interfiera en el flujo peatonal.
- Para el caso de la semaforización, se debe extender el uso de semáforos sonoros, especialmente para zonas de alto flujo peatonal.
- Mediante un estudio específico dotar de semáforos con pulsadores para el cambio de preferencia del tráfico.

b) Segundo Nivel: Estrategias que apoyan la peatonalización y la movilidad peatonal en el área de estudio.

E-7. Los proyectos de peatonalización deben ser realizados por etapas permitiendo mostrar los resultados a la población de manera rápida y además causando impactos menores a los mismos.

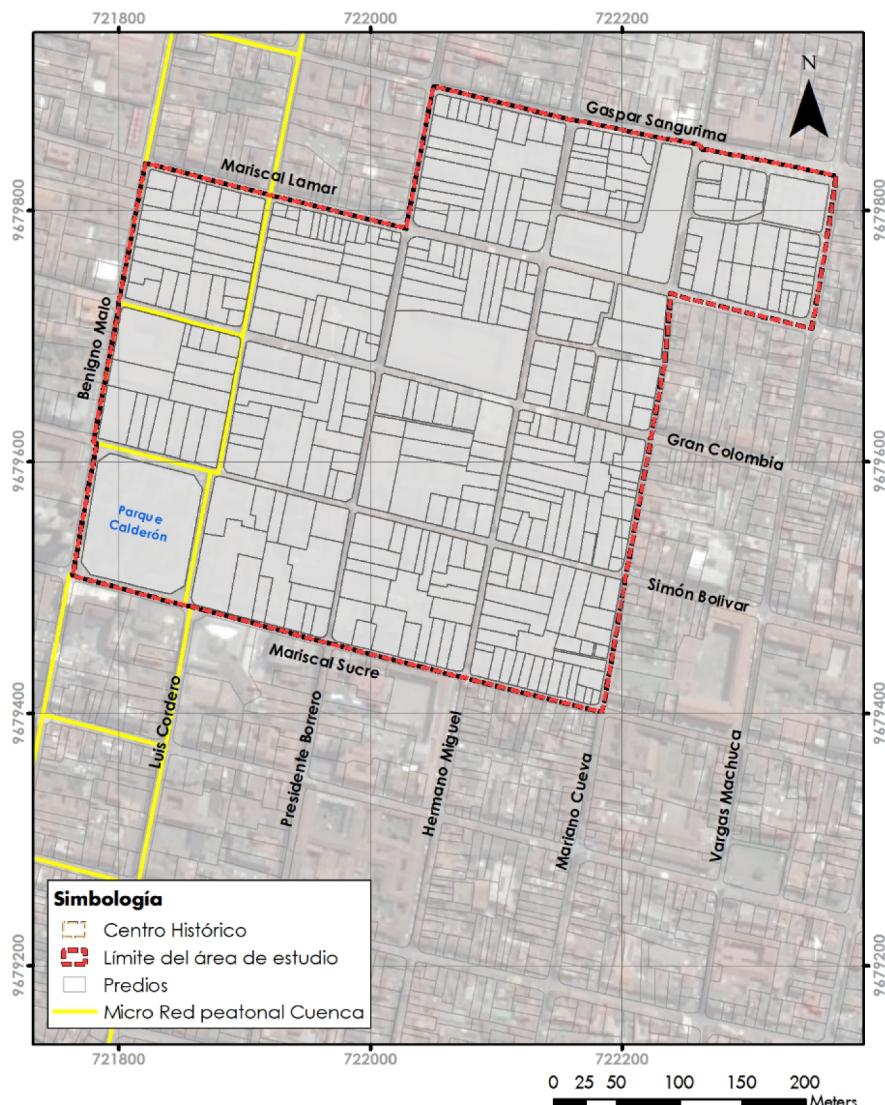
Se puede tomar como base lo realizado en la peatonalización de la calle Madero en México. Su peatonalización fue un proceso paulatino, el cual empezó con cierres los fines de semana y así progresivamente llegó al cierre de un tramo en su totalidad. Este método ayuda a la población a adaptarse al cambio de manera positiva: experimentando y reconociendo los beneficios del proyecto por ellos mismos y no viéndolo como algo impuesto por el gobierno.

Para el área de estudio, se recomienda empezar con las calles Benigno Malo y Luis Cordero, mismas que forman parte de un eje turístico comercial y del área intervenida por proyecto "Micro Red Peatonal del Centro Histórico".

Al ser una zona altamente sensible, estos cierres deben hacerse de manera intermitente entre estos dos ejes, de manera que no se cierre el circuito completo de circulación vehicular. En términos de tiempo se recomienda empezar únicamente los fines de semana en las horas "valle"¹⁴, de esta manera tanto el residente como el usuario se acostumbrarán de a poco hasta conseguir un cierre casi total de la circulación vehicular.

¹⁴ Horas con menos afluencia de tráfico.

Figura 4.32: Tramos a intervenir en el proyecto Proyecto Micro Red Peatonal.



Fuente: Plan De Movilidad Y Espacios Públicos. PMEP, 2015

Elaboración: Propia

También se permitirá ir probando alternativas de desahogo del tráfico vehicular, permitiendo al conductor también acostumbrarse al cambio.

La ejecución de obras no debe darse de manera simultánea, sino que la comisión encargada de este sector debe enfocarse en la ejecución de un proyecto a la vez. Procurando así resultados a largo plazo, pero más efectivos y con la menor repercusión negativa.

Esta estrategia va dirigida más al tema organizacional, ya que al enfocar los recursos de una entidad ya sean maquinarias, equipos, mano de obra o fiscalizadores a un proyecto en específico, el cumplimiento de los plazos se puede dar más fácilmente. El control de este pierde cierto grado de dificultad y los resultados son notorios en un tiempo más corto.

E-8. Se debe manejar de manera más cuidadosa la seguridad vial y ciudadana durante la ejecución de proyectos en los sectores afectados y en sus áreas aledañas.

Al momento de la ejecución de la etapa constructiva de los diferentes proyectos, las zonas afectadas quedan aisladas y; por tanto, son propensas a que el riesgo de sufrir robos para las viviendas, comercios y peatones del sector aumente de manera considerable. Esta estrategia establece que, desde el inicio del proyecto, se deben planificar medidas para aumentar la seguridad en estas zonas y sus áreas anexas. Un plan de contingencia se muestra necesario para aumentar la seguridad de estos sectores.

En cuanto a la seguridad vial propiamente dicha, para la implementación de futuros proyectos de peatonalización se recomienda tomar las siguientes acciones:

- Poner señalización vertical de paso para peatones (cuanto más visible mejor) en todos los cruces de calles.

- Dotar de mecanismos que controlen el acceso de los vehículos a las zonas peatonales.
- Proveer de un mayor control policial de los vehículos estacionados de forma indebida en los accesos de calles peatonales, aceras, etc.
- Instalar elementos de reducción de velocidad antes de los cruces con las calles peatonales.
- Instalar señales o carteles informativos en calles peatonales para que los peatones extremen la precaución, ante los cruces de calles con vehículos (atención vehículos)
- Evitar el estacionamiento en zonas a las que haya que acceder por vías peatonales de acceso restringido, para evitar el acceso de vehículos no autorizados.
- Instalación de elementos de señalización exclusivos para personas con discapacidades.

Adicional a estas, dadas las características patrimoniales del sector, se deben de establecer protocolos de emergencia, con el fin de agilizar la toma de decisiones en relación con la intervención de los servicios de emergencia en incidentes que puedan afectar al patrimonio.

E-9. Dotación de lugares para carga y descarga de mercancías o en su defecto, establecimiento y regulación de horarios.

Actualmente, aunque algunos comerciantes mencionaban conocer los horarios para la descarga y carga de productos un gran porcentaje desconocía los mismos. En este contexto se recomienda:

- Para el caso de vías donde se encuentren espacios para estacionamiento tarifado, estos mismos espacios servirán para la descarga y carga de productos en horas específicas (madrugada y noche). (Ver Figura 4.33)

- Dada las limitaciones que podría presentar algunas vías para dedicar un espacio específico para la descarga también podrá ser utilizado un carril de circulación de manera momentánea pero como se dijo en horas específicas.
- Es vital el cumplimiento de estos horarios con facilidades para los comerciantes quienes además de respetar estos horarios podrán contar con alguna identificación a ser verificada por agentes de tránsito para que pueden ayudar en la gestión de esta operación.
- Uno de los problemas principales podría ser la predisposición de los proveedores de cumplir y facilitar el cumplimiento de estos horarios, por lo tanto, también se debería gestionar regulación e incentivos que puedan ayudar a su cumplimiento.

Figura 4.33: Zonas de carga y descarga



Elaboración: Propia

E-10. Potenciar los usos de suelo compatibles con la peatonalización.

En conjunto con la estrategia E-11 y E-12 se busca mejorar la dinámica en la zona y proveer a los residentes y compradores de un espacio para desarrollar sus actividades acoplándose lo mejor posible a las nuevas características de sus espacios.

En este sentido, se recomienda:

- Mantener en lo posible, usos tradicionales, mismos que cuenten con importancia histórica y económica en el sector.
- Se deben promover usos que se combinen de mejor manera con calles prioritariamente peatonales siendo estos los siguientes: franquicias de ropa, joyerías, comercios, bares, cafetería, hoteles, hostales, bancos, negocios de comida, tiendas de abarrotes y librerías.

E-11. Promover políticas de regulación en favor de mantener a la población nativa y actividades tradicionales de un sector luego de la implementación de proyectos de peatonalización.

Uno de los fenómenos a combatir mediante esta regulación es la gentrificación que ha ocurrido en este sector y que se verá empeorada sin duda, cuando los proyectos de peatonalización empiecen a mostrar resultados positivos a la economía de los frentistas.

Con el fin de eliminar este fenómeno en el centro histórico se recomienda:

- Promover políticas que controlen de cierta manera la transformación de la distribución de los usos del suelo futuros.
- Establecer para cada tramo peatonal un porcentaje máximo de comercio extranjero.

- Al momento de otorgar permisos de funcionamiento exigir inclusión por sobre todo a personas que viven en el sector.

E-12. Los proyectos de reactivación económica deben estudiarse y diseñarse de manera simultánea a la ejecución de los futuros proyectos de peatonalización.

En cuanto a los proyectos de reactivación económica, se recomienda:

- Adicionar, tanto al proyecto "Micro Red Peatonal del Centro Histórico" como al "Integración Urbana del corredor de transporte masivo Tranvía 4 ríos", un estudio sobre programas de reactivación económica. Este estudio constará de una selección de lugares provisionales de reubicación de los comerciantes para cada etapa del proyecto.
- Planificación de eventos a corto y largo plazo para los afectados.
- Se debe estudiar a detalle cada uno de los grupos involucrados ya sean artesanos, hoteleros, comercio menor, servicios bancarios, bares, etc.
- En días festivos se deben paralizar las obras por completo y se re establecer la conexión de los espacios intervenidos para el acceso de los peatones, claro está que debe establecerse esta política en momentos donde el estado de la obra lo permita.
- La gestión de créditos que inyecten capital a aquellos negocios que mayormente se vean afectados por el cierre de obras.
- Asistencia especializada y personalizada a cada grupo de comerciantes sobre el manejo de su negocio en etapas de construcción de los proyectos.



E-13. La legislación y regulación existente que sanciona el mal uso de aceras, calzadas y señalización por parte de peatones debe ser más fuerte.

Uno de los principales problemas con el funcionamiento de un proyecto es el cómo las personas hagan uso de este. Esta estrategia va encaminada a resolver el hecho de que las personas sigan siendo los principales responsables del mal funcionamiento de un espacio. Por tanto, se recomienda que además de una revisión a las sanciones existentes actualmente se debería:

- Endurar y regular de mejor manera las sanciones permitirá una mayor educación vial para todos los actores de este espacio (Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ecuador, 2018).
- Realizar campañas de difusión de la normativa existente y de sus posibles actualizaciones.
- Potenciar las campañas de concientización y educación vial.

Esta estrategia se establece como parte complementaria a que se elimine la carencia importante de normativa relacionada con la movilidad peatonal existente en el contexto nacional.

E-14. Promover estudios específicos sobre la materialidad para aceras y calzada enmarcados en las cualidades patrimoniales del sector.

Tal como se señala previamente, no existe un marco normativo específico para temas de movilidad peatonal. Si bien en la ordenanza de la ciudad existen ciertas determinaciones sobre la revisión de cambios de material para todo tipo de proyectos no hay un apartado particular que vincule esta revisión con la movilidad peatonal y el patrimonio.

Se recomienda la adición de estudios especializados para la intervención en la infraestructura peatonal que valore las cualidades patrimoniales. Es

dicho, que se consideren estas cualidades al momento del diseño de proyectos de peatonalización.

E-15. Identificar las características particulares que cada tramo vial presenta. No se debe asumir que todo el recorrido es homogéneo.

El estudio que deba hacerse tratará de manera particular cada uno de los tramos viales, el cómo sus características geométricas y funcionales pueden permitirle soportar mayor o menor tráfico peatonal es su principal objetivo. Esta estrategia sugiere, por tanto, que el primer paso para tomar un tramo como área de intervención debe ser la ratificación de si efectivamente está en condiciones de recibir dicha modificación.

Las características en cuanto a la trama urbana en el centro histórico hacen más visible lo irregular que puede ser el desarrollo de una calzada a lo largo de su tramo.

Según (Rivera Cruz & Cachay Diaz, 2013), algunas de las variables importantes para esta ratificación serán las siguientes y se considera oportuno sugerir:

- Debe ser peatonal cuando en la vía no se permita segregación entre el espacio destinado para el vehículo y para el peatón debido a la morfología de esta. Un ejemplo de esto sería si el diseño de la vía establece una acera cuyo ancho mínimo es de 2 m y de 3 m para un carril de circulación, y el ancho de la calle es inferior a 7m, no se puede separar el espacio destinado para la calzada y acera, por tanto, se tiene que priorizar pensando en el peatón quien sería el usuario con más vulnerabilidad. (Figura 4.34)
- Debe ser peatonal cuando exista un flujo de peatones alto, esto se da por lo general en las cercanías de los centros educativos, zonas recreacionales, etc. Para el área de estudio definida sería las calles [Gran Colombia](#), [Presidente Borrero](#) y [Hermano Miguel](#) quienes

podrían formar un circuito peatonal de acceso y salida de estudiantes. (Figura 4.35)

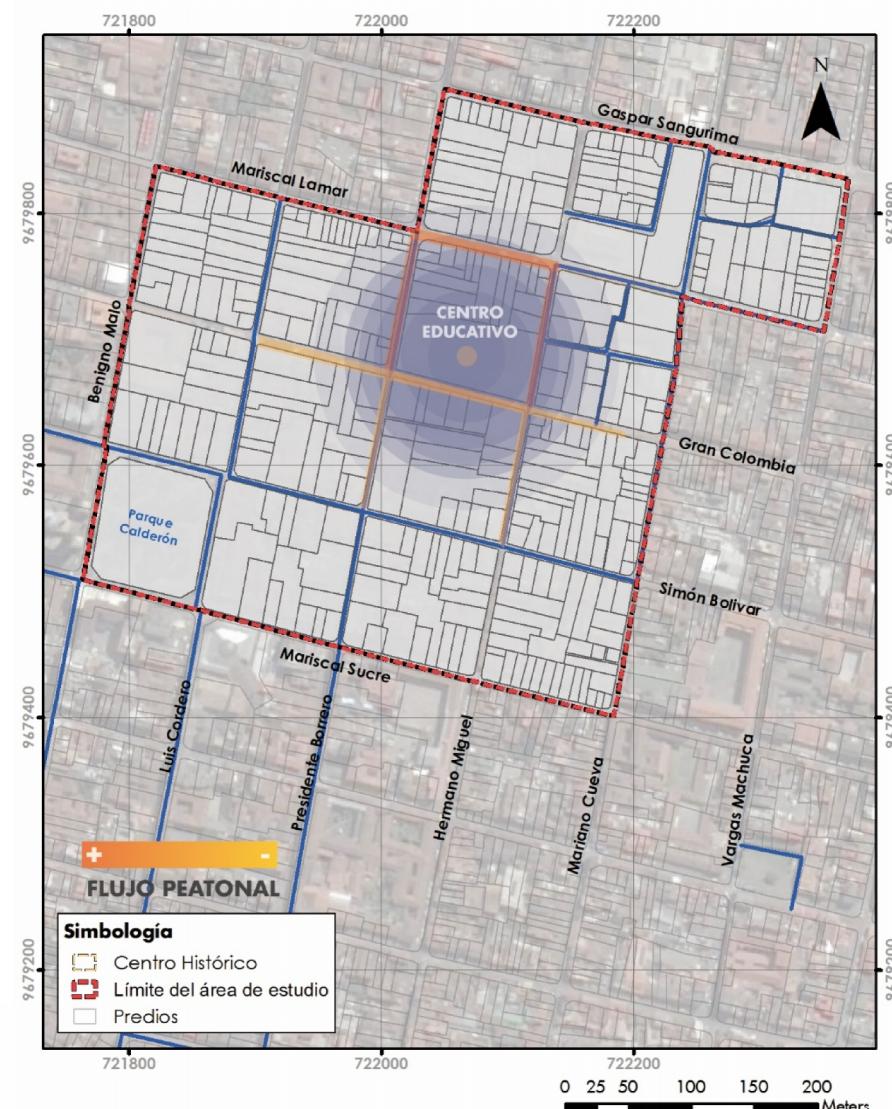
- Debe ser peatonal cuando el viario sea parte de un eje comercial o peatonal a potenciar; es necesario priorizar los desplazamientos a pie. (Figura 4.36)

Figura 4.34: Esquema sobre segregación del espacio para el peatón.



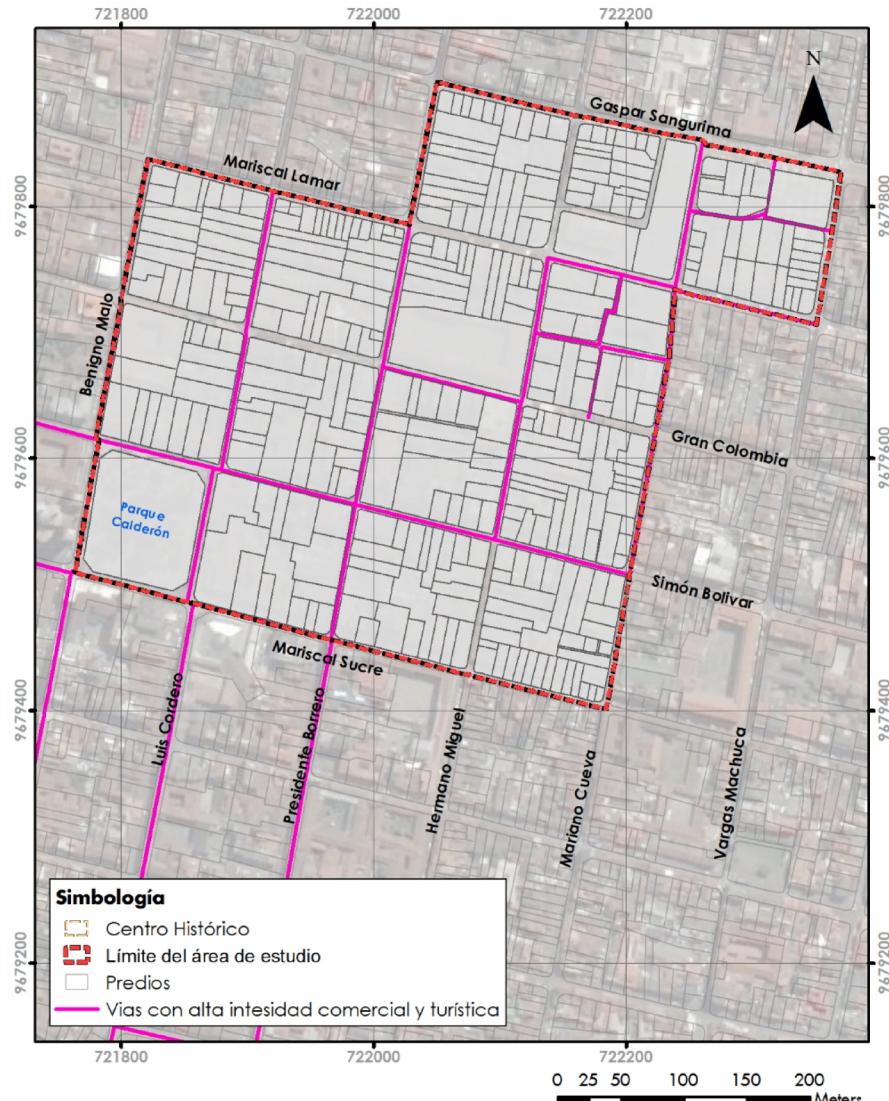
Elaboración: Propia

Figura 4.35: Esquema sobre zonas propicias para ser peatonales.



Elaboración: Propia

Figura 4.36: Esquema sobre zonas propicias para ser peatonales.



Elaboración: Propia

- Cuando contribuye a la conformación de un recorrido o zona de preferencia peatonal. Esto principalmente si la no inclusión de esta produce que en sus proximidades no haya el mismo dinamismo como parte de la ciudad.
- Cuando el volumen de vehículos que soporta una vía a peatonalizar sea considerable, es recomendable el uso herramientas como modelos de simulación para poder saber por qué lugares se va a dar la reconducción del tráfico. Debe esta manera, se puede pensar previamente en posibles soluciones.

E-16. Estudio especializado sobre la dotación de estacionamiento vehicular.

Pese a que el nuevo enfoque de movilidad trata de restarle prioridad y protagonismo al vehículo particular, los estacionamientos son necesarios y no se deben dejar de lado. Todos los proyectos deben estar encaminados a promover la accesibilidad universal y, por tanto, se debe dar al ciudadano la opción de acceder con su vehículo a su lugar de destino. Cabe aclarar que esto no significa que sea el vehículo el que tenga que tener la prioridad, ni tampoco que en toda área de estudio deban destinarse espacios en el viario para sustentar esto. La idea de esta estrategia es brindar alternativas de estacionamiento a las personas que las necesiten como pueden ser los residentes, este estacionamiento estará destinado a la periferia de aquellas calles tipo 10 definidas como preferentemente peatonales.

No obstante, lo ideal es reducir el número de aparcamientos que se necesitan; por tanto, se recomienda los siguientes programas:

- ‘Compartir coche’: mediante un software especializado enlazado a la página web del municipio, los residentes que trabajen en una misma zona y residan en el mismo barrio puedan acordar compartir

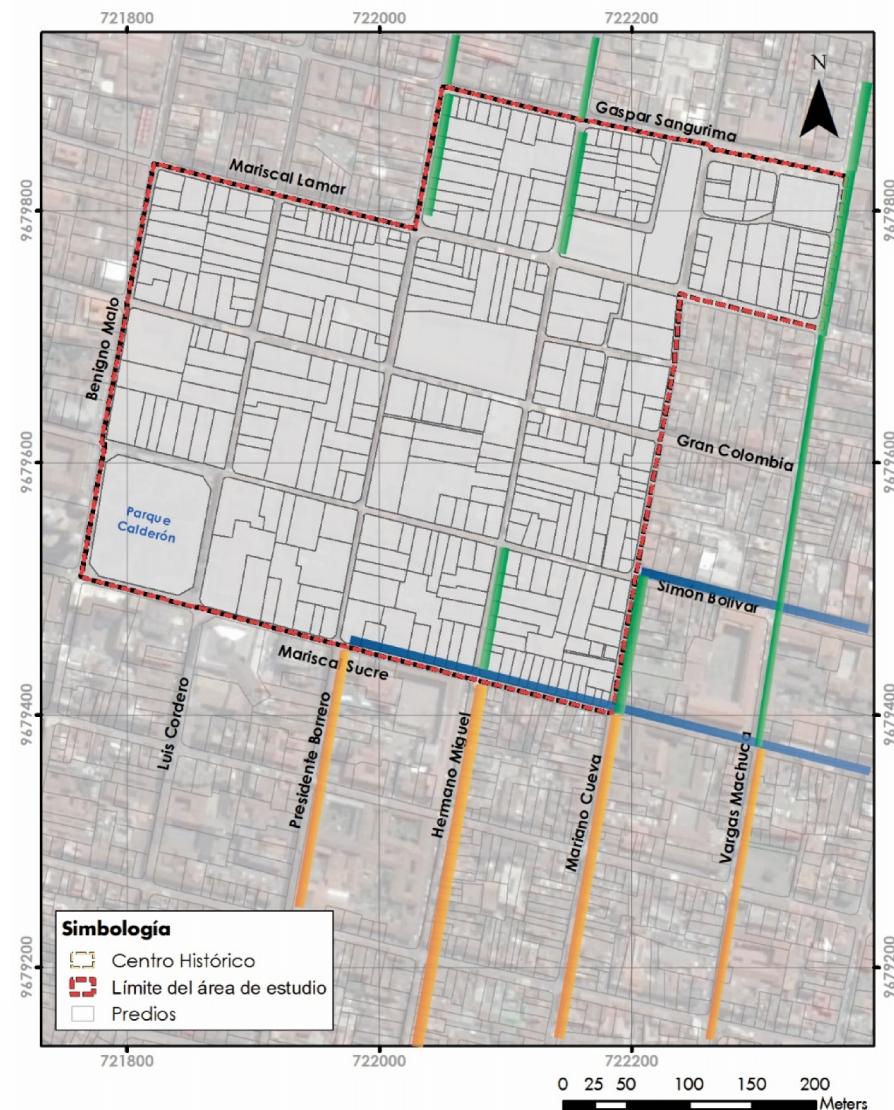
sus vehículos y evitar la utilización de un carro por persona. (Valdenebro de la Cerda, 2016)

- ‘Compartir parking’: mediante otro software al efecto, residentes o trabajadores que desarrollen sus actividades en la misma zona pueden intercambiar sus respectivas plazas de garaje durante su horario laboral. (Valdenebro de la Cerda, 2016)
- Mediante un análisis a detalle se determinarán zonas de aparcamiento al perímetro de la unidad funcional de acuerdo con el grupo prioritario en cada zona, en este sentido se recomienda establecer las siguientes zonas:
 - Zona azul o de corta duración
 - Zona verde o de residentes
 - Zona naranja o de larga duración

Esta zonificación deberá ser determinada mediante un análisis más detallado de cada grupo de usuarios; no obstante, se recomienda seguir el principio de colocarlos en zonas periféricas de los tramos peatonales como se muestra en la Figura 4.37.

- La instalación de un sistema de sensores en aceras o calzadas dentro de los conjuntos históricos en los que esté permitido el estacionamiento, que permitan transmitir la información sobre la disponibilidad de plazas de estacionamiento libre en la zona a través de paneles informativos, página web y aplicaciones de teléfono, evitando así la circulación de vehículos buscando estacionamiento.

Figura 4.37: Esquema sobre zonas propicias para estacionamiento



Elaboración: Propia



E-17. Control de accesos a las zonas intervenidas.

Se proponen dos alternativas para el control del acceso a las zonas intervenidas con futuros proyectos de peatonalización:

- En primer lugar, se tiene el control de accesos mediante bolardos abatibles o retráctiles, mismos que serán aplicados a las zonas donde existan vías 10 (Figura 4.39) y que tienen las siguientes características:
 - Es una de las soluciones más costosas, pues implica la instalación de un bolardo abatible, un poste para el control de las tarjetas de vehículos autorizados y de contacto radio con la sala de control y de un grupo semafórico, así como el servicio de un operador 24 horas al día para la apertura del sistema, en caso necesario, a vehículos fuera de listas blancas.
 - Los vehículos de emergencias no autorizados en listas blancas tienen que pedir permiso de paso al operador, ralentizándose el proceso
 - Es el más eficaz, pues, impide físicamente el acceso de los vehículos no autorizados. También es el más impopular pues los intentos de burlar el sistema suelen terminar con los vehículos dañados.
 - Aconsejable para zonas amplias en las que sea imprescindible garantizar una impermeabilidad absoluta a vehículos no autorizados (Valdenebro de la Cerda, 2016)

En la Figura 4.38 se puede observar el funcionamiento de uno de estos dispositivos.

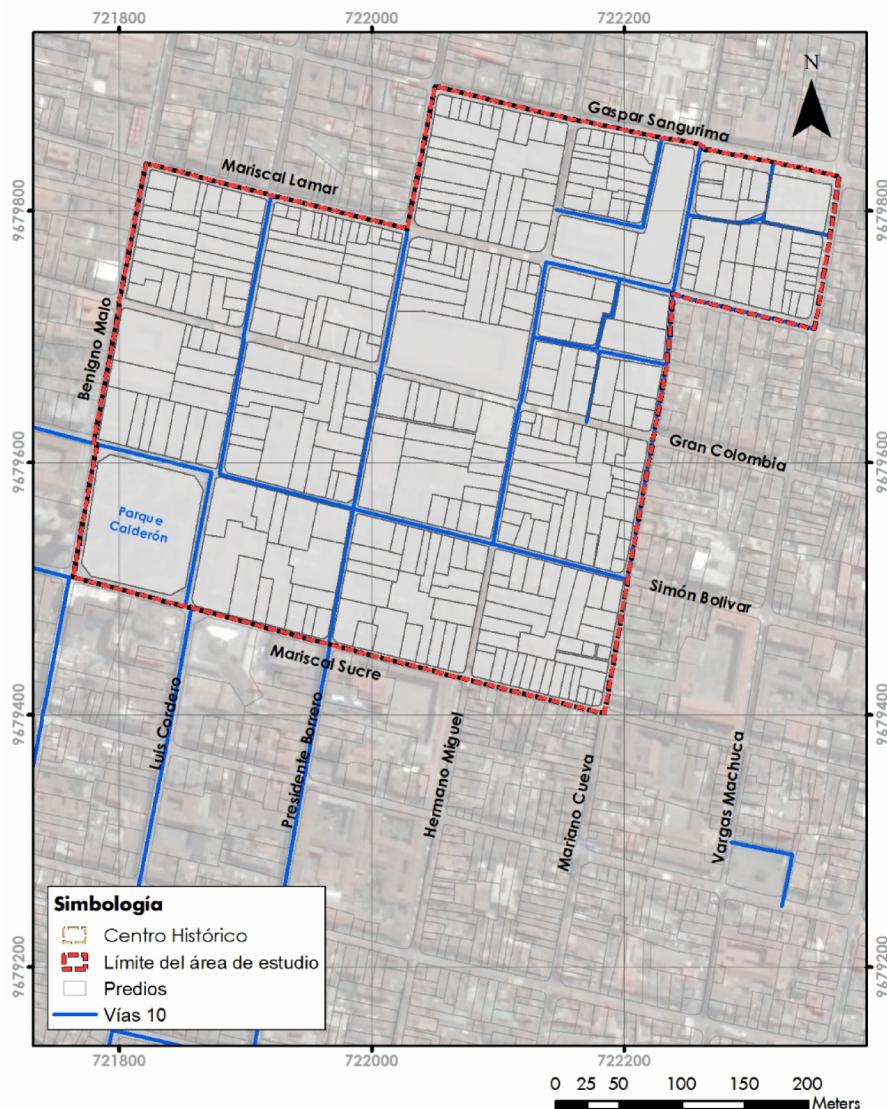
Figura 4.38: Esquema de bolardos retráctiles semiautomáticos.



Fuente: <http://parkingshop.es/producto/ref-112-05-pivote-semiautomatico-escamoteable-de-proteccion-y-senalizacion>

- Otra opción más económica es el control de accesos mediante sistemas de lectura de matrículas. Desde el punto de vista técnico es menos costoso que el anterior y más fácil de instalación. Colocándose en la entrada y salida de los circuitos peatonales(Figura 4.40), esta opción tiene requiere un mayor trabajo administrativo en cuanto a la actualización diaria de las listas blancas y ratificación de las infracciones. Requiere tener un potente software de gestión de todo el sistema y de las denuncias. No obstante, no plantea ningún problema de acceso para los servicios de emergencia o emergencias particulares

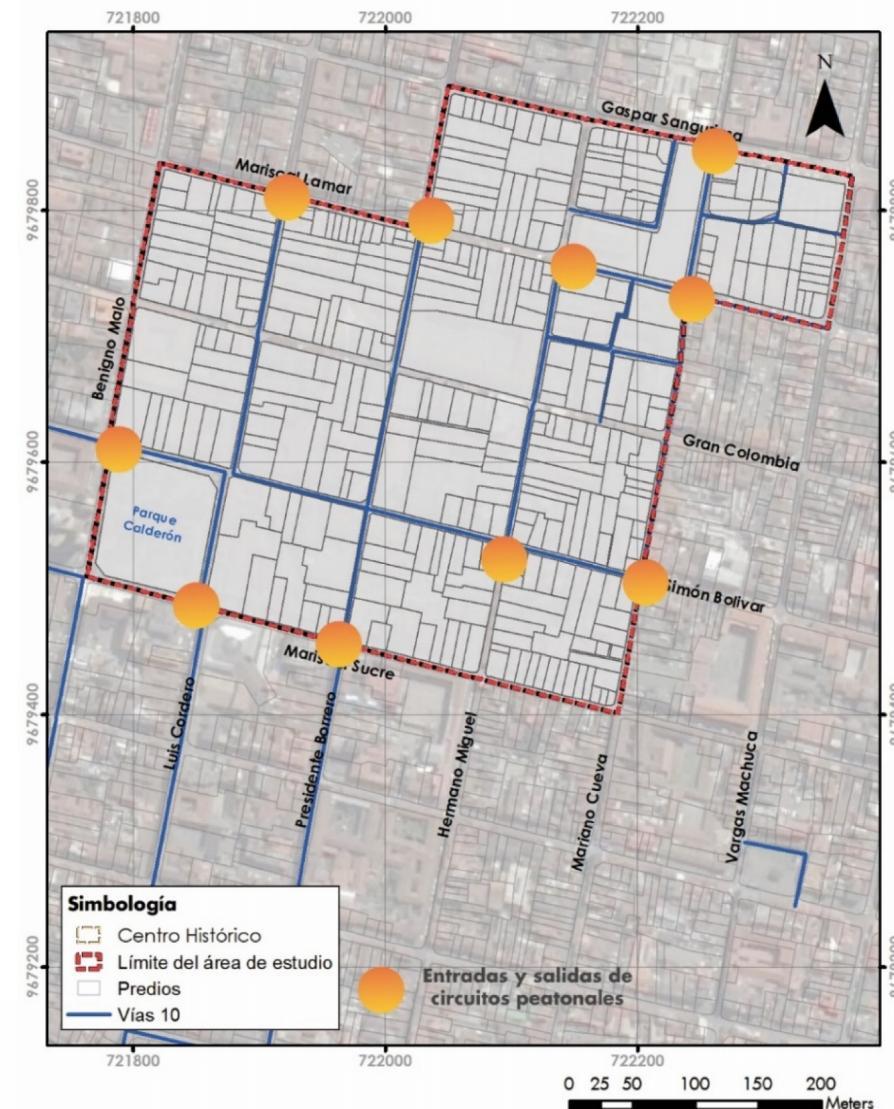
Figura 4.39: Jerarquía vial – Vías 10



Fuente: Plan De Movilidad Y Espacios Públicos. PMEP, 2015

Elaboración: Propia

Figura 4.40: Entradas y salidas de circuitos peatonales en el área de estudio



Fuente: Plan De Movilidad Y Espacios Públicos. PMEP, 2015

Elaboración: Propia



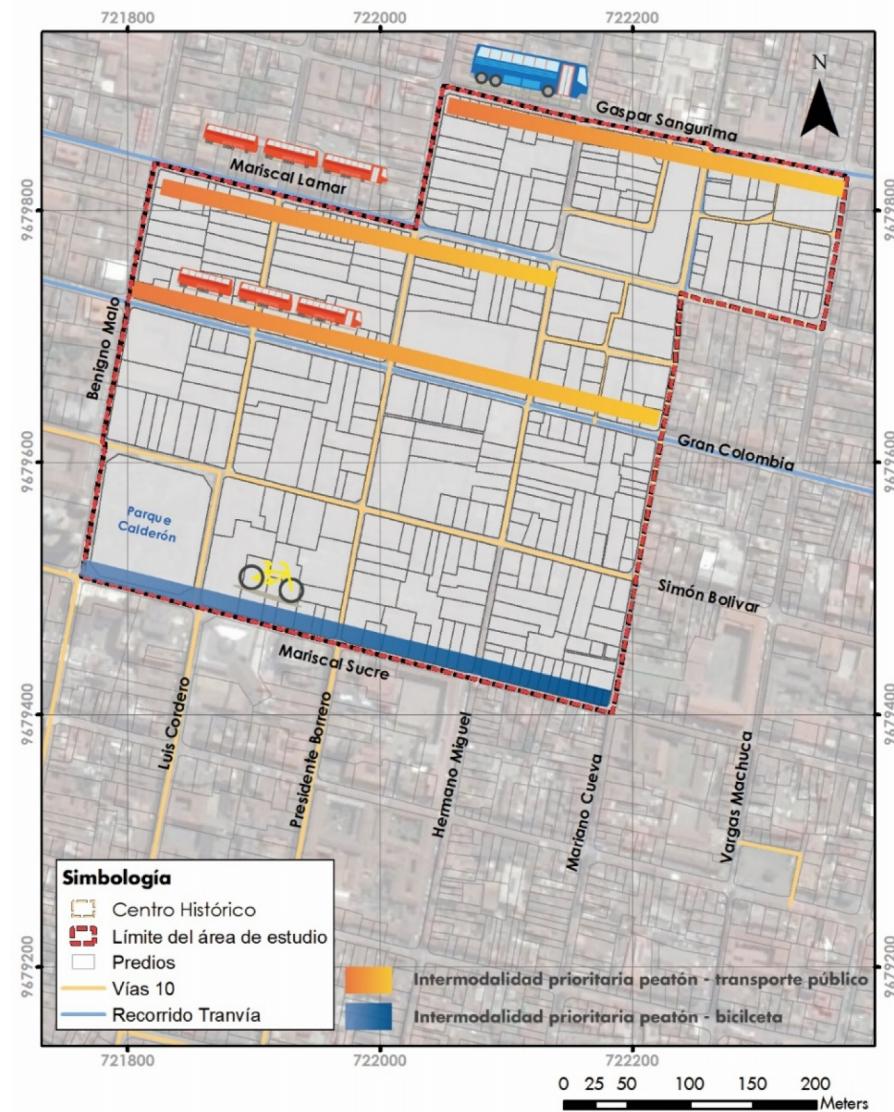
E-18. Articular el área intervenida con los diferentes medios transporte permitiendo una movilidad intermodal.

La movilidad intermodal debe ser concebida como una cadena de viajes que permita acceder desde el área de estudio a todos los servicios de la ciudad.

La implementación de proyectos de peatonalización no debe en ninguna circunstancia atentar contra esta intermodalidad ni la conectividad de un lugar intervenido con el resto de la ciudad. Es decir, que debe acoplarse de manera óptima al sistema existente y de ser posible mejorarlo.

- Para el área de estudio se tiene que contemplar una conexión de 3 medios de transporte principalmente. En la parte Norte en las Calles Gaspar Sangurima y Gran Colombia se tiene que asegurar el intercambio seguro del peatón hacia el uso del Tranvía y el uso del autobús. Debido a las características geométricas es importante destinar un estudio específico para determinar correctamente esta conexión.
- Se deben llevar a cabo estudios a detalle acerca de la pertinencia de carriles exclusivos para la circulación de bicicletas, dados los resultados de la encuesta se recomienda que el cambio de modo de transporte se dé en la parte sur, misma que conecta con la plataforma del Ejido ya que en este sector ya existen infraestructura para bicicletas y las características geométricas del viario permitirían mayor versatilidad en el diseño.
- Actualmente no existe un número de usuarios de bicicleta considerable en el sector, por este motivo se debe trabajar en una primera etapa en la estrategia E-3.

Figura 4.41: Conexión con otros medios de transporte



Fuente: Plan De Movilidad Y Espacios Públicos. PMEP, 2015

Elaboración: Propia

- Se recomienda evitar generar incompatibilidades con las actividades que realizan las personas en el lugar donde se quiere implementar estos proyectos.
- Se debe ver más allá de la promoción de medios no motorizado y pensar en cómo afectaría a la dinámica del sector y si los problemas causados justifican su aplicación.
- Al momento llevar a cabo estos proyectos, se deben brindar alternativas claras y eficientes de transporte. En el caso de cerrar algún eje de circulación importante deben establecerse las modificaciones de rutas e itinerarios de acuerdo con las diferentes etapas de este se logra mitigar las molestias causadas por cierres o cambios inesperados en el sistema de transporte. Esta sería una oportunidad clara de la promoción de medios de transporte alternativos.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

El objetivo principal de este estudio es la creación de estrategias que permitan la implementación adecuada de proyectos de peatonalización. En este sentido, busca la reflexión sobre la importancia que debe tomar los mecanismos de ejecución de proyectos que coadyuven la movilidad peatonal. Las falencias a la hora de ejecutar buenos proyectos pueden darse por la planificación inadecuada e ignorar ciertos factores puede ser determinante para el fracaso de una propuesta. Lo que se lograría con esta propuesta es la mitigación de los impactos negativos en el proceso de aprobación, ejecución e implantación de proyectos de peatonalización y los posibles efectos en la calidad de vida de las personas.

Al analizar y enlistar algunos de los instrumentos de planificación que hacen referencia a espacios públicos y que coadyuvan la movilidad peatonal, se logró demostrar claramente el nuevo enfoque de las ciudades respecto a la peatonalización: la tendencia es la devolución de la ciudad al peatón. A nivel mundial, la movilidad sustentable demuestra no ser un concepto nuevo.

Del marco teórico se desprende claramente la diferencia entre peatonalización y peatonalidad. Dejando claro que la peatonalidad es la capacidad del entorno urbano de facilitar y fomentar la caminata y la peatonalización es una herramienta de planificación urbana, la cual, mediante procesos, busca lograr esta peatonalidad, misma que puede ser alcanzada de diferentes maneras y no únicamente a través de la peatonalización.

Este marco conceptual también mostró que el uso de suelo es uno de los factores determinantes en los proyectos de peatonalización. Aspectos como la distribución de usos de suelo inadecuados y la gentrificación son fenómenos que han sido afrontados mediante las estrategias, mismas que

buscan el abatimiento total de estos inconvenientes en la ejecución de proyectos de peatonalización.

A nivel local, la carencia de normativas que regulen y establezcan lineamientos referentes a la movilidad peatonal es notable; sin duda, el aporte de el limitado marco legal existente en estos temas intenta ser superado por algunas de las estrategias propuestas.

El análisis de casos permitió saber más acerca de proyectos a nivel Internacional (España, México, Turquía) sobre peatonalización. Al estar ya finalizados, estos permitieron conocer que se hizo bien y que se hizo mal además de mostrar como estos fueron llevados a cabo. En conclusión, este análisis permitió conocer de cerca los aciertos y desaciertos en proyectos con características similares al sector del centro histórico determinado como área de estudio.

El estudiar las propuestas de peatonalización en Cuenca permitió conocer los antecedentes que tiene la peatonalización en la ciudad y de como hasta ahora se sigue planteando soluciones para el centro que desde hace ya 20 años presenta inconvenientes parecidos. Con la creación del PLAN DE REPAVIMENTACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO en 1995 se logró establecer algunas medidas para solucionar algunos de los problemas en el centro histórico, no obstante, la problemática con el pasar de los años ha brotado de nuevo.

Con ayuda del PMEP se busca solucionar esta problemática; no obstante, su no aprobación presenta una dificultad grande para su validez y aplicación. En este contexto, los proyectos puntuales tales como la "Red Micro Peatonal del Centro Histórico" o la "Integración Urbana del Corredor del transporte masivo Tranvía 4 Ríos" toman fuerza como posibles soluciones, pero no se encuentran totalmente articulados a un instrumento de planificación mayor vinculante. Esta situación agrava el hecho de que existen instrumentos, como el Plan de Ordenamiento



Urbano de Cuenca, que tampoco están aprobados; uno de los objetivos para la definición de estrategias es que al menos el PMEP logre ser vinculante. No se debe olvidar que todos los proyectos deben estar articulados a planificaciones de niveles superiores y que también se acoplen a la visión y propósito que se plantee como ciudad en el marco de una planificación cantonal.

La encuesta sobre percepción permitió resolver hipótesis planteadas al principio de la investigación. Al contrario de lo que se esperaba, quedó demostrado que, de manera general, el 70 % de encuestados en el área de estudio está de acuerdo con las intervenciones de peatonalización. En cuanto a los residentes se visibilizó que existe una división equitativa entre los que están de acuerdo y los que no. Por el contrario, los trabajadores presentan una clara tendencia a estar de acuerdo con estos proyectos con un 74% del total.

Las razones principales por las que los trabajadores y residentes apoyarían estas intervenciones son la seguridad al peatón, la reducción de contaminación, la comodidad para realizar compras y por tanto una mejora en su economía. En cuanto a que grupo se opone más a este tipo de intervenciones se puede acotar que con un 48%, los residentes son los que más se opondrían a las mismas. Por lo tanto, varias de las estrategias establecidas van dirigidas a maximizar las ventajas para las personas que residen en sectores intervenidos con proyectos de movilidad peatonal.

En general, el bajo porcentaje de personas que se oponen a estas intervenciones señalan también afecciones económicas como su razón para negarse. Esta postura es causada por lo que han vivido hasta ahora mostrando también, la ineffectividad de los programas de ayuda económica realizados demasiado tarde. En otras palabras, esto da cuenta de un efecto negativo causado directamente por la mala gestión

de un proyecto. Sin embargo, se ha demostrado también que pese a haber sido afectados por la construcción del tranvía la gran mayoría de encuestados todavía apoya los proyectos de peatonalización.

También se comprobó que factores como la edad y el estar más próximo a los trabajos que han sido afectados en los últimos años no representa un factor de importancia para estar o no de acuerdo con proyectos de peatonalización, tanto para residentes como para trabajadores. Un porcentaje considerable de personas estaría de acuerdo y ayudaría a que los proyectos se realicen por etapas causando el menor impacto negativo en los ciudadanos mostrando también sus aspectos positivos llevando a que posteriormente puedan aplicarse de manera paulatina.

En temas de información y participación, es notorio que la población no está siendo parte de las distintas etapas del proyecto. Una de las estrategias planteadas va encaminada a resolver esta situación ya que es obligación de los GAD fomentar la participación ciudadana y no solo en el papel. Se debe dejar claro que los ciudadanos necesitan tener una participación responsable ya que no sirve solo hecho de participar, sino que hay que hacerlo con criterio y responsabilidad.

El levantamiento de información también demostró que la gente sabe que el peatón es quien debe tener la prioridad y el protagonismo del espacio público, no obstante, también es visible que no se quiere dejar de lado el uso del vehículo privado. Esto haría visible la necesidad de que las personas cambien su estilo de vida y su concepción en la manera en que se movilizan y hacen uso del espacio público.

En resolución de la última pregunta de investigación sobre ¿Qué soluciones se pueden implementar para facilitar la ejecución de proyectos de peatonalización en la ciudad de Cuenca?; y además en respuesta al objetivo general de esta investigación se han planteado una serie de estrategias encaminados a distintos lineamientos establecidos y que por

tanto están encaminados a resolver la problemática del área de estudio y de la ciudad, en tanto que buscan que instrumentos como El Plan de Movilidad y Espacios Públicos puedan ser aplicados de la mejor manera. Este último punto se puede reforzar con el hecho de que en el PMEP se ratifica la estrategia de mejorar los sistemas peatonales de la ciudad y por tanto la calidad de vida de los ciudadanos.

En cuanto a la determinación de las estrategias se ha logrado establecer dos niveles: en primer lugar, aquellas que apoyan la movilidad peatonal en la ciudad de Cuenca donde se abordan factores con un grado de incidencia como serán los usos de suelo, la seguridad y el transporte; y en un segundo nivel aquellas que apoyen la peatonalización y la movilidad peatonal en el "Centro Histórico". Este segundo nivel, esta más específicamente definido para el área de estudio y van a procurar la correcta implementación de los futuros proyectos y lo establecido en el PMEP.

Finalmente, se ha hecho un instrumento que permite la elaboración de proyectos que mejoren la dinámica y el funcionamiento de la ciudad como un sistema y que estas intervenciones, a la hora de su ejecución, causen el menor impacto posible a la población. Así también, se ha logrado brindar información sistematizada sobre la percepción de los proyectos de peatonalización. Sintetizando aspectos conceptuales, legales y teóricos relacionados con la movilidad y la peatonalización se ha conseguido establecer un conjunto de estrategias efectivas que permitan la implementación óptima de proyectos de peatonalización.

Recomendaciones

De manera general, se recomienda lo siguiente:

Involucrar una visión más técnica y científica a la hora de ejecutar proyectos es lo mejor para el desarrollo de una ciudad. Esto permitirá intervenciones que no solo buscan el protagonismo para ciertos partidos

políticos y dará paso a que proyectos que aun dando una imagen positiva de una administración realmente ayude al funcionamiento de una ciudad. Esto remarcado en proyectos de peatonalización ya que su aplicación modifica de manera sustancial la dinámica del centro histórico y por tanto de la ciudad.

El compromiso de las personas es importante, ya que como se mencionó uno de los factores que causan problemas es la falta de educación en temas de movilidad y seguridad vial de los transeúntes y conductores; esto puede ser aplicado para todo. Mejorar la calidad humana debe ser primordial, sin dejar de lado el componente tecnológico que debe ser aprovechado para la mejora de los sistemas de dotación de servicios. Este componente también debe ser aprovechado de mejor manera para comunicar y hacer partícipe a la población de todos los procesos.

Se recomienda también reforzar los vínculos que puedan ser establecidos entre los grupos afectados y la academia, ya que desde una mirada técnica debe siempre estar ligada o responder directamente a las necesidades y aspiraciones de una población que ya ha sido perjudicado durante algunos años de la mala gestión proyectos urbanos en la ciudad.

Se puede recalcar también, que las estrategias son complementarias unas de otras y, por tanto, la efectividad de la propuesta aumentara notablemente al aplicarse de manera conjunta.

Para finalizar, se recomienda tomar en cuenta estas estrategias no solo para la implementación de proyectos de peatonalización; sino también, a manera de preámbulo para la ejecución de futuros proyectos de movilidad peatonal en los diferentes sectores de la ciudad y por qué no, con un diagnóstico especializado replicar la metodología en otras ciudades que comparten ciertas características.

BIBLIOGRAFÍA

Bibliografía y Referencias:

- ACR. (21 de Junio de 2016). Economía de negocios al borde de la quiebra. *El Mercurio*.
- Baratta, A. G. (Marzo de 2015). Movilidad peatonal y seguridad ciudadana: evaluación de intervenciones urbanas en el espacio público en la comuna de la Granja. *Movilidad peatonal y seguridad ciudadana: evaluación de intervenciones urbanas en el espacio público en la comuna de la Granja*. Santiago, Chile: Universidad de Chile.
- Blečić, I., Cecchini, A., Fancello, G., Talu, V., & Trunfio, G. A. (2015). Walkability and urban capabilities: evaluation and planning decision support. *Territorio Italia*, 51-66.
- Böhler-Baedeker, S., Kost, C., & Merforth, M. (Noviembre de 2014). Planes de Movilidad Urbana. Enfoques Nacionales y Prácticas Locales. Avanzando hacia una planificación de transporte estratégica, sostenible e inclusiva. Berlín, Alemania: Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH.
- Boldrini, P. L., & Malizia, M. (2014). Procesos de Gentrificación y Contragentrificación. Los Mercados de Abasto y del Norte en el gran San Miguel de Tucumán. *INVI*. Vol. 9, 157-191.
- Capa P., P., Flores J., E., & Ortiz G., E. (Enero de 1994). La peatonalización del nucleo central urbano de Cuenca. Cuenca, Azuay, Ecuador: Universidad de Cuenca. Facultad de Arquitectura.
- Carrasco Facenda, O. (26 de Septiembre de 2011). *mexicodesignnet*. Obtenido de mexicodesignnet:

<http://mexicodesignnet.com/buenas-practicas-urbanas-post/corredor-peatonal-madero/>

- Cerdá Troncoso, J. (Febrero de 2014). El uso del tiempo en espacios proximos, una caracterización de la ciudad en Barcelona. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, N. 17, 65-97.

- Creative Commons, L. (1 de marzo de 2009). *Creative Commons*. Obtenido de Creative Commons: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Avenida_de_la_Constitución.jpg?uselang=es#file

Cuenca, G. M. (2015). Plan de Movilidad y Espacios Públicos . Cuenca, Azuay, Ecuador: Gad Municipal de Cuenca.

Cuenca, G. M. (12 de mayo de 2018). *Alcaldía de Cuenca*. Obtenido de ACUERDO DE RESPONSABILIDAD DE LOS REPRESENTANTES DE LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE PÚBLICO (BUS URBANO) PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO: <http://www.cuenca.gob.ec/?q=content/acuerdo-de-responsabilidad-de-los-representantes-de-las-operadoras-de-transporte-publico-bus>

Cuenca, G. M. (10 de Mayo de 2018). *GAD Municipal de Cuenca*. Obtenido de CIUDADANÍA CONOCÍÓ NUEVA PROPUESTA DE ORDENANZA MOVILIDAD ACTIVA: <http://www.cuenca.gob.ec/?q=content/ciudadanía-conoció-nueva-propuesta-de-ordenanza-movilidad-activa>

Diario el Tiempo. (23 de Diciembre de 2017). Autoridades prueban la tecnología de buses. *El Tiempo*.



- Díaz Tejeda, J. (2012). Movilidad sustentable en Chile: Oportunidades, experiencias locales y referencias globales. *Urbano*, vol. 15, 29-37.
- Ecuador, M. d. (2013). Norma para estudios y diseños viales. Quito, Ecuador: Subsecretaría de Infraestructura del Transporte.
- Ecuador, M. d. (10 de mayo de 2018). *Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ecuador*. Obtenido de Capacitación ciudadana en Seguridad Vial llega a Cuenca: <https://www.obraspublicas.gob.ec/capacitacion-ciudadana-en-seguridad-vial-llega-a-cuenca/>
- Fernandez Pereira, M., & Agapito, F. (2007). AFINAL, COMO SE FORMAM AS ESTRATÉGIAS? *Revista de Administração FACES Journal*, vol. 6, núm. 3, 56-68.
- Flores J., E. (Abril de 2013). La Ordenación de la red vial del Cantón Cuenca. Cuenca, Azuay, Ecuador: Universidad de Cuenca. Facultad de Arquitectura.
- Flores J., E. (24 de Marzo de 2018). Percepción de la movilidad en Cuenca. (G. Lozano G., Entrevistador)
- García, C., & Jimenez, J. d. (2015). Perspectiva sobre la incorporación de corredores peatonales en la zona metropolitana de la ciudad de Toluca: Encuesta a los usuarios sobre los factores que determinan sus características. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, núm. 17, 49-61.
- García, L. (Noviembre de 2015). Peatonalidad y peatonalización. El riesgo de confundir propósito con herramienta. *Peatonalidad y peatonalización. El riesgo de confundir propósito con herramienta*. Valladolid: Universidad de Valladolid.
- Guío Burgos, F. (2010). Flujos peatonales en infraestructuras continuas: marco conceptual y modelos representativos. *Revista Virtual Universitaria Católica del Norte*, núm 29, 1-25.
- Guzmán Roque, S. (19 de Octubre de 2011). Madero como calle peatonal cumple un año. *El Universal DF*.
- Hernandez Romero, Y. (2014). Evaluación post-ocupacional de la calle Madero. Experiencia satisfactoria e implicaciones del diseño. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, Num. 15, 127-138.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Batista, M. d. (2014). *Metodología de la Investigación. Sexta Edición*. México D. F.: Mc Graw Hill Education.
- Herrmann Lunecke, M. G. (2016). . Instrumentos de planificación y diseño urbano para promover al peatón en las ciudades. Un estudio comparado entre Chile y Alemania. *Urbano*, 49-57.
- Jerez Castillo, S., & Torres Cely, L. (2012). Manual de Diseño de Infraestructura Peatonal Urbana. *Manual de diseño de Infraestructura Peatonal Urbana*. Colombia: Universidad Pedagógica Tecnológica de Colombia (UTPC).
- Jerez, E. M., Arriero, C. G., & Donadei, M. (2016). Las redes de Movilidad Urbana Sostenible y la reactivación del Espacio Público: Alcosa . *Habitad y Sociedad*, 97-131.
- Jiménez, J., Álvarez, A., Hoyos, J. d., & Sanchez, L. (2010). Transporte y Movilidad en el marco de las sustentabilidad y competitividad de las ciudad posmoderna. *Quivera*, vol. 12, 70-76.
- Leo, A., Adame, S., & Jiménez, J. (2012). Movilidad, sustentabilidad y combustibles de los sistemas de transporte rápido de autobús articulado en México. *Interciencia*, vol. 37, 154-160.

- Less, L., Slater, T., & Wyly, E. (2008). *Gentrification*. New York: Taylor and Francis Group.
- Mérida, J., & Soto, M. (Marzo de 2014). Factores que influyen en la peatonalización de centros urbanos. Casos prácticos en Cuzco y Piura. *Factores que influyen en la peatonalización de centros urbanos. Casos prácticos en Cuzco y Piura*. Lima, Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Moscoso, M. S. (2012). Los vehículos motorizados privados y el problema de transporte público en los centros históricos: el caso de Cuenca - Ecuador. *ESTOA*, 79-93.
- Ortega García, C. (2014). PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE MADERO DEL CENTRO HISTÓRICO. Análisis del cambio en el ámbito comercial. México: Universidad Autónoma Metropolitana. Unidad Azcapotzalco.
- Poole Fuller, E. (2017). Hacia una movilidad sustentable? Desafíos de las políticas de reordenamiento del transporte público en Latinoamérica. El caso de Lima. *Letras Verdes*, N° 21, 4-31.
- Retana, A., Pena, C., & Ortega, L. M. (2014). Critiques, replicas and proposals for the new urbanism vision. *Urbanism. Arhitectură. Construcții*, vol. 5, 1-19.
- Rivera Cruz, A., & Cachay Diaz, R. (Julio de 2013). Evaluación de los impactos generados por los proyectos de peatonalización: estudio de un caso en la ciudad de Lima. Lima, Perú: Pontificia Universidad Católica de Perú.
- Roque, I. T. (4 de Abril de 2018). *Instituto Tecnológico de Roque*. Obtenido de <http://www.itroque.edu.mx/lineamientos.html>
- Rovere, M. (2012). Literatura Cubana. ¿Que es una estrategia? Cuba. Obtenido de www.sld.cu/galerias
- Talavera, R., Soria, J., & Valenzuela, L. (2014). La calidad peatonal como método para evaluar entornos de la movilidad urbana. *FEDER*, vol. 60, 161-187.
- Tejedor, A. d., García, F., & Flores, M. (Febrero de 2009). Proceso de peatonalización y nueva sociabilidad. Los casos de Sevilla y Málaga. *Proceso de peatonalización y nueva sociabilidad. Los casos de Sevilla y Málaga*. Sevilla, España: Fundación Centro de Estudios Andaluces.
- Valdenebro de la Cerda, A. (2016). *El Libro Blanco sobre la Movilidad en las Ciudades Patrimonio de la Humanidad de España. La problemática del tráfico en los cascos históricos y sus posibles soluciones*. Ávila, España: Grupo Ciudades Patrimonio de la Humanidad de España.
- Valenzuela, L. M., & Talavera, R. (2015). Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes . *EURE, Pontifice Universidad Católica de Chile*, vol. 41, 5-27.
- Vivanco Cruz, L. (2016). *La participación ciudadana: una visión sistémica en el Marco de Ordenamiento Territorial en el Ecuador*. Cuenca: Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca.
- Yüce, E. C., Köse, P., Özuslu, S., & Süel, E. (2013). The pedestrianization of Istanbul's historic peninsula. Perspectives from local businesses. *The pedestrianization of Istanbul's historic peninsula. Perspectives from local businesses*. Turquía: EMBARQ.

|ANEXOS



Anexo 1: Encuesta sobre percepción

UNIVERSIDAD DE CUENCA		FACULTAD DE ARQUITECTURA	
ENCUESTA DE PERCEPCIÓN CIUDADANA		CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA	
Fecha:			
1.1 Código:	1.5 Estado del encuestado		
1.2 Sexo:	1. Reside <input type="checkbox"/>	2. Trabajo <input type="checkbox"/>	Motivo Principal de viaje <input type="checkbox"/>
1.3 Edad:	3. Bicicleta <input type="checkbox"/>	4. Bus <input type="checkbox"/>	5. Taxi <input type="checkbox"/>
1.4 Transporte Preferencial para el motivo principal de viaje	6. A pie <input type="checkbox"/>		
1. Motocicleta			
2. Automóvil			
2.1 ¿Estaría usted de acuerdo a que en el centro histórico se lleve a cabo un proyecto de peatonalización?	2.2 En caso de estar de acuerdo? ¿Por qué?		
1. Sí <input type="checkbox"/>	2. No <input type="checkbox"/>		
2.3 ¿En caso de no estar de acuerdo? ¿Por qué?			
1. Se preserva el valor histórico <input type="checkbox"/> 2. Mejora la economía <input type="checkbox"/> 3. Mejora calidad ambiental (Ruido, Polvo) <input type="checkbox"/> 4. El espacio es más disfrutable (comfort) <input type="checkbox"/> 5. Aumenta la seguridad <input type="checkbox"/> 6. Otros: _____ Por qué: _____			
2.4 ¿Usted cree que los trabajos del Tranvía han afectado su percepción sobre los proyectos de peatonalización?			
1. Sí <input type="checkbox"/> 2. No <input type="checkbox"/>			
2.5 Si su respuesta es si ¿Cuál?			
3. Información y participación			
3.1 ¿Usted conoce sobre los proyectos de movilidad que hay en la ciudad de Cuenca?			
1. Sí <input type="checkbox"/> 2. No <input type="checkbox"/>			
3.2 ¿Qué proyectos o planes conoce usted?			
1. Plan de Movilidad y Espacios Públicos. 2015 <input type="checkbox"/> 2. Proyecto de Micro Red Peatonal del centro histórico <input type="checkbox"/> 3. Proyecto de integración urbana del Tranvía <input type="checkbox"/> 4. Otros: _____			
3.3 ¿Cómo se informa acerca de estos proyectos?			
1. Televisión <input type="checkbox"/> 2. Redes Sociales [Facebook, twitter] <input type="checkbox"/> 3. Portales de las entidades públicas o de instituciones <input type="checkbox"/> 4. Voz a voz <input type="checkbox"/> 5. Radio <input type="checkbox"/> 6. Prensa Escrita <input type="checkbox"/> 7. Talleres <input type="checkbox"/> 8. Publicidad, panfletos <input type="checkbox"/> 9. Otros: _____			
3.4 ¿Cuáles son los aspectos positivos de la restricción del tráfico que ha observado hasta ahora?			
1. Economia <input type="checkbox"/> 2. Seguridad <input type="checkbox"/> 3. Confort <input type="checkbox"/> 4. Calidad Ambiental (Ruido, Polvo) <input type="checkbox"/> 5. Ninguno <input type="checkbox"/> 6. Otros: _____			
3.5 ¿Usted de acuerdo a una peatonalización por ciertos períodos de tiempo			
1. Feriados y días festivos <input type="checkbox"/> 2. Fines de semana <input type="checkbox"/> 3. Otros: _____			
4.1 ¿Cómo califica la gestión de la administración municipal en temas de movilidad?			
1. Buena <input type="checkbox"/> 2. Regular <input type="checkbox"/> 3. Mala <input type="checkbox"/>			
4.2 ¿Por qué?			
1. Mala Gestión <input type="checkbox"/> 2. Malas inversiones <input type="checkbox"/> 3. Corrupción <input type="checkbox"/> 4. Otros: _____			
4.3 En temas de movilidad, ¿Qué entidad gubernamental considera usted ha emprendido acciones para mejorarlo?			
1. Municipalidad <input type="checkbox"/> 2. Prefectura <input type="checkbox"/> 3. Gobierno Nacional <input type="checkbox"/> 4. EMOV <input type="checkbox"/> 5. Ninguna <input type="checkbox"/> 6. Otros: _____ 7. Otros: _____			
4.4 En temas de movilidad, ¿Qué institución considera usted ha emprendido acciones para mejorarlo?			
1. Universidades <input type="checkbox"/> 2. Iglesias <input type="checkbox"/> 3. Medios de comunicación <input type="checkbox"/> 4. Empresas Privadas <input type="checkbox"/> 5. Partidos Políticos <input type="checkbox"/> 6. Organizaciones Sociales <input type="checkbox"/> 7. Organizaciones barriales <input type="checkbox"/> 8. Ninguna <input type="checkbox"/> 9. Otros: _____			
5. Expectativas de los encuestados			
5.1 ¿Cuáles serían los mecanismos para que se implementen proyectos de movilidad? Considera el 7 como el mas prioritario			
1. Buena socialización <input type="checkbox"/> 2. Gestión adecuada <input type="checkbox"/> 3. Participación ciudadana en todas las etapas del proyecto <input type="checkbox"/> 4. Se realicen por etapas <input type="checkbox"/> 5. Conciliar conflictos sociales <input type="checkbox"/> 6. Brindar alternativas de transporte en el proceso <input type="checkbox"/> 7. Otros: _____			
5.2 ¿Qué debe incluir un proyecto de movilidad? Considera el 7 como el mas prioritario			
1. Seguridad <input type="checkbox"/> 2. Buen diseño del espacio público <input type="checkbox"/> 3. Proyectos de reactivación económica <input type="checkbox"/> 4. Rutas turísticas <input type="checkbox"/> 5. Proyecto integral <input type="checkbox"/> 6. Tamaño de ruta adecuada (intervención) <input type="checkbox"/> 7. Otros: _____			
5.3 ¿Qué considera que debe ser prioritario en el nuevo modelo de movilidad? Considera el 6 como el mas prioritario			
1. Transporte Público <input type="checkbox"/> 2. Transporte Comercial <input type="checkbox"/> 3. Vehículo privado <input type="checkbox"/> 4. Ciclistas <input type="checkbox"/>			
Observaciones: _____			



Anexo 2: Ficha para levantamiento de información de las características del viario del área de estudio.

Anexo 3: Características del viario del área de estudio –
 Inventario vial

Código	Calzada			Acera 1			Acera 2			Sección Total
	Ancho	Material	Estado	Ancho	Material	Estado	Ancho	Material	Estado	
T01	7	2	b	2	4	b	2	4	b	11
T02	7	2	b	2	4	b	3	4	b	12
T03	10.5	2	d	3.5	3	d	4	3	d	18
T04	6	2	d	1.9	3	d	2	3	d	9.9
T05	7	2	d	1.1	3	d	1.4	3	d	9.5
T06	7.7	2	d	1.5	3	d	1.3	3	d	10.5
T07	6.5	2	d	1.4	3	d	2.7	3	d	10.6
T08	7.5	2	r	1.8	5	r	1.7	5	r	11
T09	7	2	d	1.4	3	d	1.5	3	d	9.9
T10	7	2	d	2	3	d	1.5	3	d	10.5
T11	7	2	d	1.2	3	d	1.4	3	d	9.6
T12	7	2	d	1.2	3	d	1.4	3	d	9.6
T13	7	2	b	3.5	4	r	4.9	4	r	15.4
T14	4	2	b	1.8	4	b	3.5	4	b	9.3
T15	7	2	b	1.6	4	b	1.6	4	b	10.2
T16	7	2	b	1.8	3	b	1.8	3	b	10.6
T17	7	2	b	5.5	4	b	4.3	4	b	16.8
T18	4	2	b	2.5	4	b	2.3	4	b	8.8
T19	7	2	b	1.8	4	b	1.3	4	b	10.1
T20	7	2	b	1.5	3	b	1.5	3	b	10
T21	7	2	b	5	4	b	1.8	4	b	13.8
T22	4	2	b	3	4	b	3	4	b	10
T23	7	2	b	1.5	4	b	1.5	4	b	10
T24	7	2	b	2	4	b	4.6	4	b	13.6

T25	4	2	b	3	4	b	3	4	b	10
T26	7	2	b	1.5	4	b	1.5	4	b	10
T27	7	2	b	1.7	4	b	1.6	4	b	10.3
T28	7	2	b	1.3	4	b	1.8	4	b	10.1
T29	7	2	b	1.3	4	b	1.8	4	b	10.1
T30	7	2	r	1.4	2	b	1.4	2	b	9.8
T31	7	2	b	1.2	4	b	1.5	4	b	9.7
T32	7	2	r	4.5	4	b	1.6	4	b	13.1
T33	7	2	r	1.5	4	b	1.5	4	b	10
T34	7	2	r	1.5	2	b	1.3	2	b	9.8
T35	7	2	r	1.2	5	m	3.3	5	m	11.5
T36	7	2	r	1.1	2	r	1.1	2	r	9.2
T37	8.5	2	r	3.4	3	m	2.05	5	r	13.95
T38	6	2	d	3.6	3	d	3.8	3	d	13.4
T39	8	2	b	1.3	5	b	1.9	5	b	11.2

Fuente: Encuesta, 2018. (Capa P., Flores J., & Ortiz G., 1994)

Elaboración: Propia



Anexo 4: Entrevista Ing. Carolina Ormaza

ENTREVISTA SOBRE MOVILIDAD – ING. CAROLINA ORMAZA

1. ¿El PMEP fue aprobado por el concejo cantonal?
2. ¿Qué proyectos de movilidad han sido planteados en la Ciudad de Cuenca a partir del PMEP?
3. ¿Conoce otros de peatonalización anteriores al PMEP?
4. ¿Qué cambios han presentado las jerarquías viales respecto a la construcción del tranvía?
5. ¿Cómo se va a implementar la jerarquía vial propuesta en el centro histórico?
6. ¿Qué cambios se han logrado con éxito en temas de movilidad en la ciudad de Cuenca?
7. ¿Qué información tiene la municipalidad acerca de la percepción de la ciudadanía respecto a la peatonalización?
8. ¿Cómo podría aportar la tesis en desarrollo para las futuras intervenciones que emprenda la municipalidad respecto en la movilidad peatonal?

Anexo 5: Entrevista Arq. Enrique Flores

**ENTREVISTA SOBRE MOVILIDAD Y PEATONALIZACIÓN. –
ARQ. ENRIQUE FLORES JUCA**

1. ¿Qué opinión tiene acerca del PMEP?
2. Al no estar aprobado PMEP, se presenta una dificultad a cumplir con lo establecido ¿Qué opina al respecto?
3. ¿Conoce otros de peatonalización anteriores al PMEP?
4. Teniendo varias similitudes en las jerarquías planteadas ¿Qué cambios han presentado las jerarquías viales respecto a la construcción del tranvía?
5. ¿Qué cambios se han logrado con éxito en temas de movilidad en la ciudad de Cuenca?
6. ¿Como podría aportar la tesis en desarrollo para las futuras intervenciones que emprenda la municipalidad respecto en la movilidad peatonal?

Anexo 1: Encuesta sobre percepción

Anexo 2: Ficha para levantamiento de información de las características del viario del área de estudio.

Anexo 3: Características del viario del área de estudio – Inventario vial

Anexo 4: Entrevista Ing. Carolina Ormaza

Anexo 5: Entrevista Arq. Enrique Flores