



SUPER MANZANAS

MODELOS URBANOS
DON BOSCO Y CENTRO HISTÓRICO

1

MARCO TEÓRICO

- 1.1. Introducción
- 1.2. Ciudad intermedia
 - 1.2.1. Descripción
 - 1.2.2. Contexto
 - 1.2.3. Cuenca como ciudad intermedia
- 1.3. Definición de un nuevo modelo urbano
 - 1.3.1. Introducción
 - 1.3.2. Antecedentes
 - 1.3.3. Objetivos
 - 1.3.4. Características
 - 1.3.5. Ciudades piloto
- 1.4. Definición del área de estudio
 - 1.4.1. Selección de lugares piloto
- 1.5. Don Bosco
 - 1.5.1. Historia
 - 1.5.2. Situación actual
- 1.6. Centro histórico
 - 1.6.1. Historia
 - 1.6.2. Situación actual
- 1.7. Diagnóstico
 - 1.7.1. Cuenca
 - 1.7.2. Don Bosco
 - 1.7.3. Centro Histórico
- 1.8. Conclusión

Introducción

Las ciudades han venido creciendo a través del tiempo, sin embargo este proceso no se ha dado a la misma velocidad ni en igual dimensión; es por esto que se puede evidenciar la existencia de ciudades de diferentes tamaños de acuerdo a su población y a su extensión. Si bien se ha apuntado a que el proceso de urbanización tienda a la concentración de la población en grandes ciudades, actualmente las ciudades de gran tamaño alojan a una porción pequeña de la población. Solamente el 7% de la población vive en ciudades de más de 10 millones de habitantes, un 14% en ciudades de más de 5 millones; pero un 56% de la población vive en ciudades de tamaño medio y pequeño es decir de alrededor de 500.000 habitantes o menos; por lo que la mayoría de la población al vivir en ciudades de un tamaño más manejable tienen mayor posibilidad de acceder a servicios, infraestructuras y necesidades más especializados (Ajuntament de LLeida, UNESCO, UIA, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1999).

En este contexto, se considera necesario que se planifiquen las ciudades de acuerdo a la escala a la que pertenecen aprovechando las características y beneficios que estas disponen; en el caso de Cuenca al ser una ciudad intermedia debe ser planificada como tal, considerando a la escala humana como uno de las características más importantes para su planificación. A continuación se presenta el marco conceptual del documento para el proyecto Modelo Urbano Don Bosco, el mismo que busca la reestructuración de las células urbanas actuales priorizando al peatón y la movilidad sostenible y mejorando la infraestructura de espacio público en la ciudad de Cuenca.



Imagen: Orlando Imperatore

Ciudades intermedias

Descripción

Para definir una ciudad intermedia se puede iniciar considerando como variable el tamaño de su población teniendo en cuenta el contexto en el cual se sitúan las ciudades. En el caso de Europa se considera una ciudad intermedia aquellas ciudades entre 20.000 y 500.000 habitantes, en América del Norte entre 200.000 y 500.000 habitantes y encontraremos variaciones si analizamos diferentes lugares, por lo que la UNESCO en conjunto con el Ayuntamiento de Lleida (Ajuntament de Lleida, UNESCO, UIA, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1999) establecen como una ciudad intermedia aquella que se encuentra en un rango entre 20.000 y 2.000.000 de habitantes y que además no sean capitales nacionales.

De igual manera otra variable importante a considerar es el rol que cumple la ciudad en el entorno en el que se encuentra, ya que para ser una ciudad intermedia es necesario que se desempeñe como epicentro del territorio tanto en temas administrativos, culturales como económicos atrayendo a los habitantes de las poblaciones aledañas a cubrir sus necesidades. Es así, que las ciudades intermedias actúan como nodos articuladores del territorio, suelen estar vinculados a las redes de infraestructura local y nacional y que alojan niveles administrativos de gobierno local y regional a los que acuden habitantes de zonas urbanas y rurales.

Una ciudad intermedia podría llegar a ser un sistema mucho más equilibrado y sustentable que las ciudades de gran escala, gracias a su extensión supone una forma más fácil de gobernar y gestionar.

Para lograr una ciudad sustentable es necesario que se reflexione sobre el espacio público sustentable ya que es el núcleo principal de la ciudad. El espacio público es el que da vida a la ciudad, genera cohesión social, fomenta la sustentabilidad social y estructura la vida de ciudad. Es por lo tanto para el diseño y planificación de los espacios públicos pensar en todos los grupos de usuarios pero sobre todo en los grupos vulnerables, ya que garantizando el uso y calidad del espacio público para ellos, se garantiza el uso para todos los usuarios.

Contexto

Al situar el enfoque en una realidad más cercana a la de Cuenca, se han realizado estudios acerca de ciudades intermedias en la región; como es el caso del Informe del Observatorio Mundial sobre Democracia Local y Descentralización GOLD IV (UCLG, 2016) en el que se define a las ciudades intermedias como las que tienen entre 50.000 y 1.000.000 de habitantes y señala que de la población urbana total de América Latina y El Caribe, un 31,5% vive en ciudades intermedias, es decir que un porcentaje representativo de la población urbana vive en este tipo de ciudades.

En este contexto, es necesario que las políticas y las iniciativas para el desarrollo urbano pongan más atención en las ciudades intermedias ya que no únicamente albergan a un porcentaje representativo de la población sino se pueden considerar como el futuro del mundo urbano debido a que por su tamaño se puede conseguir un crecimiento urbano ordenado y sensible teniendo en cuenta la identidad propia de su población (ONU Habitat, 2017).

Entre las características principales de las ciudades intermedias se considera además del rango poblacional, la intención de reconectarse con el verde y cubrir los índices recomendados por la Organización Mundial de la Salud para su población. Además, por su extensión e infraestructura, las ciudades intermedias pueden y deben lograr movilidad sostenible, generando menores desplazamientos, calmando el tráfico vehicular e implementando sistemas de transporte público integrales. Como se menciona en la conceptualización inicial, las ciudades intermedias actúan como un epicentro comercial, cultural y administrativo de la zona en la que se ubican.

Finalmente y una de las características más importantes de las ciudades intermedias es la escala humana, la planificación y el diseño de ciudad puede crear un efecto potenciador de la vida urbana y las relaciones sociales por lo que debe ser pensado para que propicie la movilidad peatonal, mixticiudad de usos, percepción de seguridad en espacios públicos, alta densidad residencial, buena conectividad y accesibilidad a distintos equipamientos y servicios (fig. 1).

El crecimiento poblacional junto con el de la mancha urbana ha contribuido al desarrollo de modelos insostenibles de dispersión

urbana. "La compacidad resulta fundamental para que las ciudades puedan preservar y escala humana y, por tanto reducir costes asociados al trazado y mantenimiento de servicios urbanos y de movilidad" (UCLG, 2016). Como varios autores recomiendan, es necesario que se limite la dispersión urbana que viene dada de la mano con la baja densidad poblacional es por esto que es necesario la generación de un nuevo modelo urbano que promueva la sustentabilidad de la ciudad, aumentando la densidad en la misma y dotando a todos sus habitantes de la infraestructura necesaria para mejorar la calidad de vida urbana.

En el caso de Cuenca, hasta el año 2005, el crecimiento poblacional iba a un ritmo muy similar que el de la extensión urbana. Sin embargo, en el periodo 2005 – 2010, la huella del crecimiento periférico ha duplicado en proporción al aumento poblacional (UCLG, 2016).



Fig 1. Conceptualización de ciudad intermedia. Fuente: Informe GOLD IV
Elaboración: Fundación El Barranco

Cuenca como ciudad intermedia

En el caso de la ciudad de Cuenca, se puede definir como una ciudad intermedia en el contexto en el que se emplaza. Si se considera la explicación de ciudades intermedias del marco teórico desarrollado anteriormente cumple con las características mencionadas; además, en el marco del Habitat III desarrollado por la ONU, Cuenca consiguió entre decenas de ciudades del mundo la designación de ciudad intermedia con énfasis en su historia, evolución y el crecimiento sostenido que ha demostrado.

En cuanto a la población, según los datos del Instituto Nacional de Estadística y Censo que realizó el último censo en el año 2010, la ciudad de Cuenca cuenta con una población de 505.585 habitantes (fig. 2) de los cuales 266.088 son mujeres y 239.497 son hombres, enmarcándose dentro del rango de ciudades intermedias en América Latina y El Caribe.

La reconexión con el verde es un asunto que se ha venido trabajando desde hace algún tiempo mediante la implementación de megaparques, recuperación de márgenes lineales y parques barriales logrando un total de 4 millones de m² de área verde entre parques, plazas, márgenes de río y parterres verdes. Sin embargo, al ser el espacio público un indicador de sostenibilidad y calidad de vida, se considera de gran importancia la diferenciación entre espacios que sean de carácter recreacional y que permitan su uso y disfrute de los espacios que únicamente representan parte del verde urbano.

En cuanto a la movilidad sostenible (fig. 3), actualmente la Dirección de Gestión de Movilidad se encuentra trabajando en el Plan de Movilidad Sostenible, el mismo que propone un sistema integral de transporte que incluye diferentes tipos de transporte vinculados para servir a toda la ciudad.

La ciudad de Cuenca al ser la capital de la provincia del Azuay reúne varias actividades administrativas, comerciales y económicas; actúa como un epicentro de la zona que atrae flujos de habitantes de varias poblaciones aledañas incluyendo del Azuay y otras provincias como por ejemplo de Azogues, Gualaceo, Paccha, Molleturo, entre otros (fig. 4).

Finalmente y como parte estructural de este estudio, el tema de la escala humana es necesario que se priorice en la planificación de la ciudad. Varias ciudades alrededor del mundo se están esforzando para crear mejores condiciones para los peatones y la vida urbana y en Cuenca no debe ser diferente.

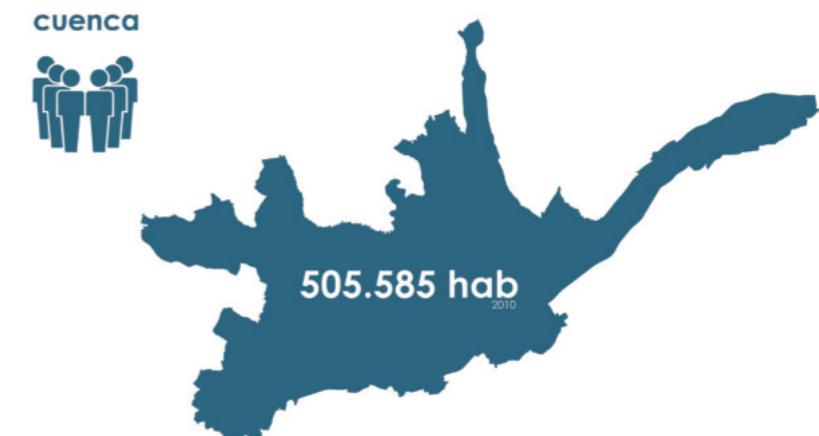


Fig 2. Población de Cuenca INEC 201ww0. Fuente: Elaboración propia



Fig 3. Movilidad en la ciudad de Cuenca. Fuente: DGM



Fig 4. Cuenca como epicentro cultural. Fuente: Elaboración propia



Fig 5. Vista aérea Ciudad Cuenca, Ecuador. Fuente: L.A Network 9

Evolución urbana

Los registros de la población en Cuenca como tal se registran desde 1950. Ahora los análisis poblacionales dejan aparte la estrecha relación que la población de las cabeceras parroquiales tiene con las actividades que se desarrolla en el "centro urbano". Datos censo y proyecciones censo.

Desde el primer censo de población 1950 se puede determinar una densidad de 138,29 hab/ha. La ciudad estaba conformada por una malla en forma de damero de 13 manzanas en sentido Norte-Sur y 23 en sentido Este-Oeste. Los espacios públicos se distribuían a una distancia de máximo 3 cuadras, al ser en ese entonces la presencia del automóvil una cuestión secundaria, la organización de actividades de la población de la ciudad se desarrollaba de manera sencilla por lo cual se mantenía de manera compacta.

"La población podía vivir, trabajar, desplazarse y acceder a espacios de ocio sin dificultad. Hay que tener en cuenta que la presencia del automóvil en aquel entonces no era representativa, por lo que la ciudad mantenía su organización espacial compacta." (Hermida, Hermida, Cabrera, Calle, 2014)

La ciudad se pensó para las necesidades de esa época, se hablaba de distancias máximas para equipamientos, siendo estas probablemente las primeras aproximaciones a distancias caminables como un concepto, eso por el modo de transportación prioritario en aquel entonces; desplazamientos a pie. El tamaño de la población corresponde a su expansión sin asentarse de manera dispersa en el territorio, lo cual es una característica clara de la compacidad lograda hacia ese periodo.

La evolución de la trama muestra evidencia del crecimiento de la población en la ciudad, así como un orden correspondiente a la situación de cada periodo representado. Cuenca, tal como otras ciudades latinoamericanas en la segunda mitad del siglo xx, presentaba cambios en su traza como respuesta a las situaciones comerciales, sociales, económicas de cada periodo (fig. 6-7).

Ya en días más cercanos, con la constitución del 2008 se generan nuevas competencias para las municipalidades Ecuatorianas.

planes de ordenamiento territorial de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural". (Constitución del Ecuador, 2008). A raíz de esto se generó en el año 2011 el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial y como producto posterior a ser entregado el año 2020 el Plan de Ordenamiento Urbano.

Es así como se definen nuevos instrumentos para gestionar este crecimiento correspondiente al crecimiento poblacional y las formas de los ciudadanos de asentarse y construir el territorio. Los instrumentos de regulación se acompañan también en las ciudades contemporáneas de intervenciones que afrontan problemáticas que nacen con las nuevas necesidades de la ciudad.

ANÁLISIS DE DENSIDAD URBANA EN LA CIUDAD DE CUENCA 1950 - 2010						
AÑO DE CENSO	POBLACIÓN HAB	AÑO DE LÍMITE URBANO	FUENTE DEL LÍMITE URBANO	ÁREA BRUTA HA	PORCENTAJE DE ÁREA LIBRE %	DENSIDAD BRUTA HAB/ HA
1950	39.983	1946	municipal	288,29	32,89	138,69
1962	60.402	1968	municipal	2.237,30	39,4	27
1974	104.470	1974	censo	2.317	41,64	45,09
1982	152.406	1982	censo	2674,99	41,42	56,97
1990	194.981	1990	censo	4.580,21	43,43	42,57
2001	277.374	2001	censo	6395,99	45,8	43,37
2010	329.928	2010	censo	7.248,23	46,2	45,52

Fig 6. Densidad urbana en la ciudad de Cuenca 1950-2010

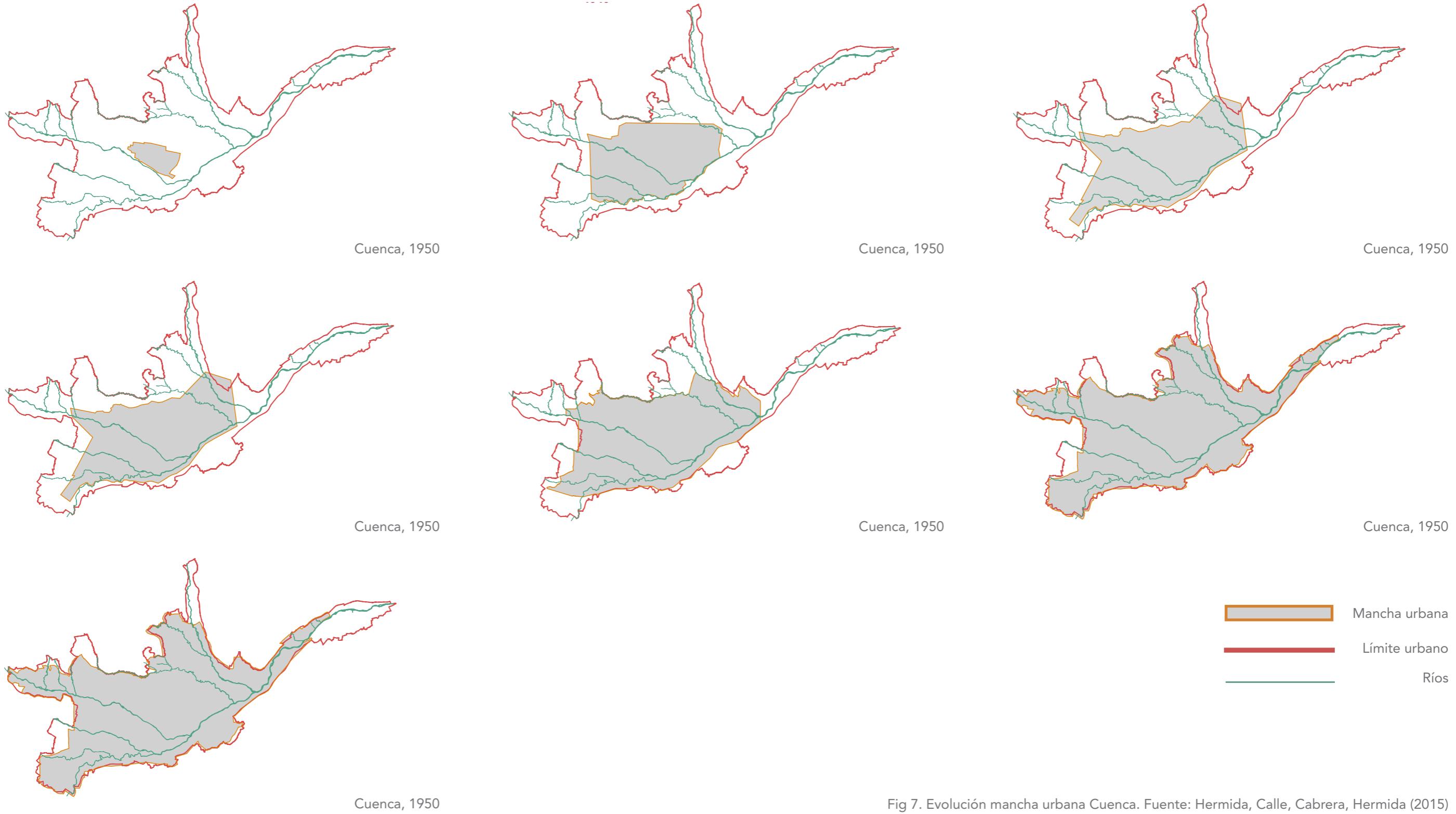


Fig 7. Evolución mancha urbana Cuenca. Fuente: Hermida, Calle, Cabrera, Hermida (2015) 11

Problemática

Si se reflexiona acerca del espacio público existente en la ciudad destinado para el uso vehicular como es el caso de avenidas, calles, parqueaderos, etc; y lo comparamos con el espacio destinado a las personas como aceras, ciclovías, plazas y áreas verdes se puede evidenciar que el protagonista de la ciudad y del diseño de la misma no es precisamente el peatón o el ciclista.

Como se menciona en el análisis realizado por Cuenca RED, la diferenciación de nivel entre vía y calzada demuestra que el 30% de los usuarios (vehículos) utilizan casi 80% del espacio libre. Es por esto que es necesario que se reflexione acerca de la estructura de la ciudad y se inicie o se regrese a una ciudad pensada para la gente y el colectivo, en la que los peatones y vehículos no motorizados queden rezagados en espacios residuales o reducidos en los que en muchos casos resultan inaccesibles universalmente.

Por otra parte los niveles de contaminación del aire en la zona urbana son causadas en su mayoría por el tráfico vehicular (Ministerio del Ambiente, 2014), esto ha sido evidenciado en estudios realizados por la Organización Mundial de la Salud en causar daño a la salud de las personas.

Definición de un nuevo modelo urbano

Introducción

Se puede entender el significado de una Supermanzana como una evolución de la célula urbana actual, es decir una agrupación de varias manzanas. ¿Cuántas manzanas se agrupan para formar una Supermanzana? La respuesta dependerá de varios factores como es la longitud de las cuadras, la topografía de la ciudad y la morfología urbana; pero como variable permanente se puede o debe considerar la caminabilidad que puedan tener los peatones.

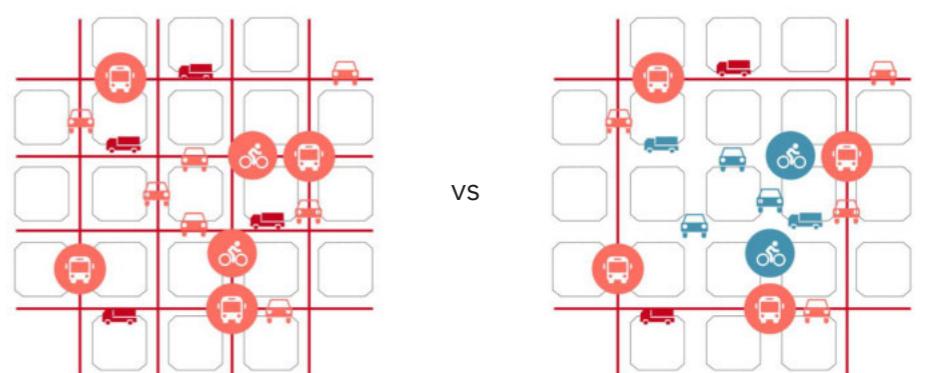
Según Rueda (Rueda, 2016), en su plan para Barcelona consideró la agrupación inicial de 3x3 manzanas porque el tiempo que se demora el vehículo motorizado en bordear esta Supermanzana es similar al que le tomaría al peatón bordear una manzana normal (fig. 8-9).

Por otro lado como se ha mencionado la importancia de la escala humana en el diseño de ciudad, la distancia considerable para una Supermanzana debe ser teniendo en cuenta que las necesidades de sus habitantes se encuentren a una distancia caminable de su punto inicial.

En los análisis realizados se ha encontrado que aproximadamente 500 metros es una distancia que la mayoría de personas encuentran aceptable para recorrer (Gehl, 2014); sin embargo dependerá de la combinación de la distancia y calidad de la ruta, el confort que ofrece al peatón, sin olvidar la importancia de la riqueza de la experiencia a lo largo de la misma ya que si es lo suficientemente activa, el peatón olvida la distancia y disfruta de las experiencias (Agència d'Ecología Urbana de Barcelona, 2012)



Fig 8. Supermanzana. Salvador Rueda. Fuente: Julia, P. M. (2017).



Modelo actual vs. el modelo propuesto

Fig 9. Evaluación de proyectos urbanos: El caso de las supermanzanas de Barcelona. Fuente: Julia, P. M. (2017).

Antecedentes

Barcelona ha sido la ciudad pionera con la intención de desarrollar el proyecto de supermanzanas, sin embargo no es un concepto tan nuevo como se piensa, para entender el proceso del mismo a continuación se realiza una breve reseña de cómo surgió dicho modelo.

El Plan Cerdá (fig. 10) surgió en 1860 siendo diseñado para la expansión urbana de Barcelona por la preocupación de la higiene, tráfico y la desigualdad de la época. La filosofía social de Cerdá se enfocó en su idea de urbanismo y desarrolló una teoría moderna de la forma urbana teniendo en cuenta los efectos de las nuevas tecnologías de la época como las rieles del tren, luminarias, telégrafo, etc. Lo más importante en su trazado fue la regularidad, con una malla geométrica e intersecciones perpendiculares, con la intención de evitar las zonas privilegiadas para ninguna clase social y también lograr una densidad óptima e higiénica.

Su intención fue desarrollar un estándar óptimo de vivienda con una visión hacia el futuro; organizó en bloques iguales de 113 metros de lado con edificios y aceras que se cortan en ángulos en forma de chaflán para lograr una mejor visibilidad en las intersecciones, mejorando la movilidad y permitiendo que se desarrollen en estos espacios servicios complementarios. En su plan dividió a la zona del ensanche de Barcelona en sectores conformados por agrupaciones de veinte manzanas cada uno dotando a cada sector de los servicios necesarios como mercados, parques, escuelas, hospitales con la finalidad de dar a toda la ciudad de áreas homogéneas; por lo que se podría considerar como la primera aproximación al concepto de "supermanzana".

El Plan Cerdá además suponía la construcción en uno o dos lados y el resto del espacio se dejaba a especie de jardín vecinal; las casas no podrían tener más de 16m de altura ni ser muy profundas de esta manera se obtenía viviendas iluminadas por donde circulaba el aire limpio y aportaba a la salud de los barceloneses. A pesar de que la racionalidad y funcionalidad del Plan Cerdá ayudó a solucionar los problemas urbanos existentes de la época, se podría decir que no contaba con la contaminación del ambiente actual, ni la cantidad en aumento vehicular o los espacios utilizados para parqueaderos como existe en la actualidad.

14 En 1929 cuando se promovió la urbanización entre el límite de

ese momento de la ciudad y la montaña Montjuic, el ensanche de barcelona se fue rellenando mientras la mancha urbana iba creciendo. Posteriormente en 1932 algunos de los seguidores del movimiento moderno que habían fundado el GATCPAC (Grupo de Arquitectos y Técnicos Catalanes para el progreso de la Arquitectura Contemporánea) con la colaboración de Le Corbusier promovieron la implementación del Plan Maciá, con la intención de una mejora urbana.

En el Plan Maciá (fig. 11) existía un pensamiento contrario al de la expansión previa en cuanto a las viviendas unifamiliares con jardines y patios privados; en contraste se pensó en edificios en serie de vivienda, industria, jardines públicos y centros cívicos con la finalidad de beneficiar a todos los habitantes pero sobre todo a los menos adinerados. Entre los proyectos del Plan Maciá, se encontraba la "Casa Bloc", diseñada por José Lluís Sert Torres y Le Corbusier, el mismo que tenía de ser el prototipo de una manzana de 400 m² en las nuevas zonas residenciales propuestas. Si bien por temas políticos de la época el Plan no se pudo completar en su totalidad se puede concluir que hace alrededor de 80 años ya hubo un primer diseño que comprendía la agrupación de manzanas con módulos de 400 x 400 metros, equivalente a nueve manzanas de las existentes, con grandes edificaciones de vivienda que coexisten en áreas comunitarias y que incluya infraestructura social.

En los últimos años, el impulsador del modelo de supermanzanas en Barcelona y en otras ciudades del mundo ha sido Salvador Rueda, director de BCNecología, un consorcio público que busca aportar soluciones en torno a la sostenibilidad dentro de la zona urbana de Barcelona, tratando temas de movilidad, energía, cohesión social entre otros. El análisis de ruido por contaminación de los vehículos obtenido por el Ayuntamiento de Barcelona en el año 1987, demostraron que más de la mitad de la población vivía en una calle que superaba el umbral admisible de 65 dBA. Por lo que Rueda evidencia la necesidad de cambiar los patrones urbanos, considera que para reducir el ruido, la calle tiene que ser vecinal.

Por esto como solución promueve la implementación de una trama mayor respetando el tejido existente pero agrupando las manzanas existentes; destinando las vías perimetrales para el tráfico motorizado en su mayoría y las vías interiores como vías pacíficas y compartidas.

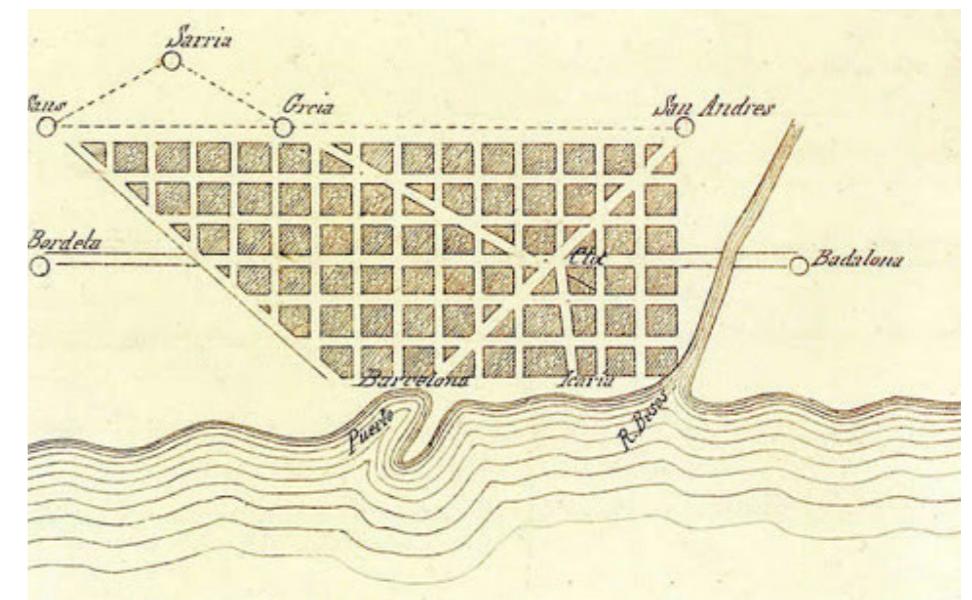


Fig 10. Plan Cerdá. Fuente: Julia, P. M. (2017).

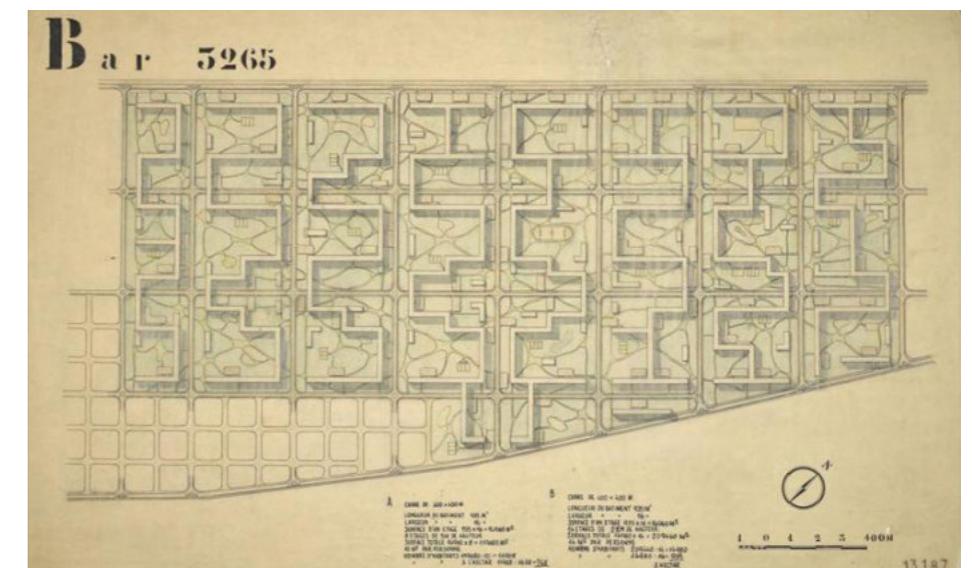


Fig 11. Plan Maciá, Barcelona 1932-1935. Fuente: © FLC/ADAGP

Objetivos

Si bien el modelo de supermanzanas es inicialmente un cambio en la movilidad de la ciudad que contempla la reducción de espacio para el vehículo y la velocidad a la que circula el mismo; los beneficios que ofrece gracias a esta acción son de varios aspectos como el social, económico, medioambiental, etc (Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, 2012). Al ser aplicado el modelo de las supermanzanas se reduce la contaminación en las zonas pacificadas por lo que mejora la calidad ambiental y la vida urbana.

Por otro lado, al incrementar el espacio destinado al peatón y permitiendo que las actividades en el espacio público sucedan se fomenta la cohesión social, generan más flujos por lo que mejora la actividad económica; es decir que se promueve los recorridos peatonales y aumentan los posibles clientes para los locales comerciales del sector.

Por otra parte y de carácter muy importante, al reducir el número de vehículos y viajes que se realicen en la ciudad se reduce la cantidad de emisiones de carbono en el medio ambiente y la contaminación atmosférica, lo que resulta en una mejor calidad del aire que se respira y los niveles de ruido de tráfico también disminuyen. Por otro lado, la mayor cantidad de viajes vehiculares se realizan por las vías periféricas de las supermanzanas lo que supone una recuperación de espacio en el interior para ser utilizado por los otros actores como peatones y ciclistas. De igual manera, al promover los recorridos peatonales, aumenta el flujo de posibles clientes para los comercios mejorando la economía de los locales comerciales del sector (fig 12).

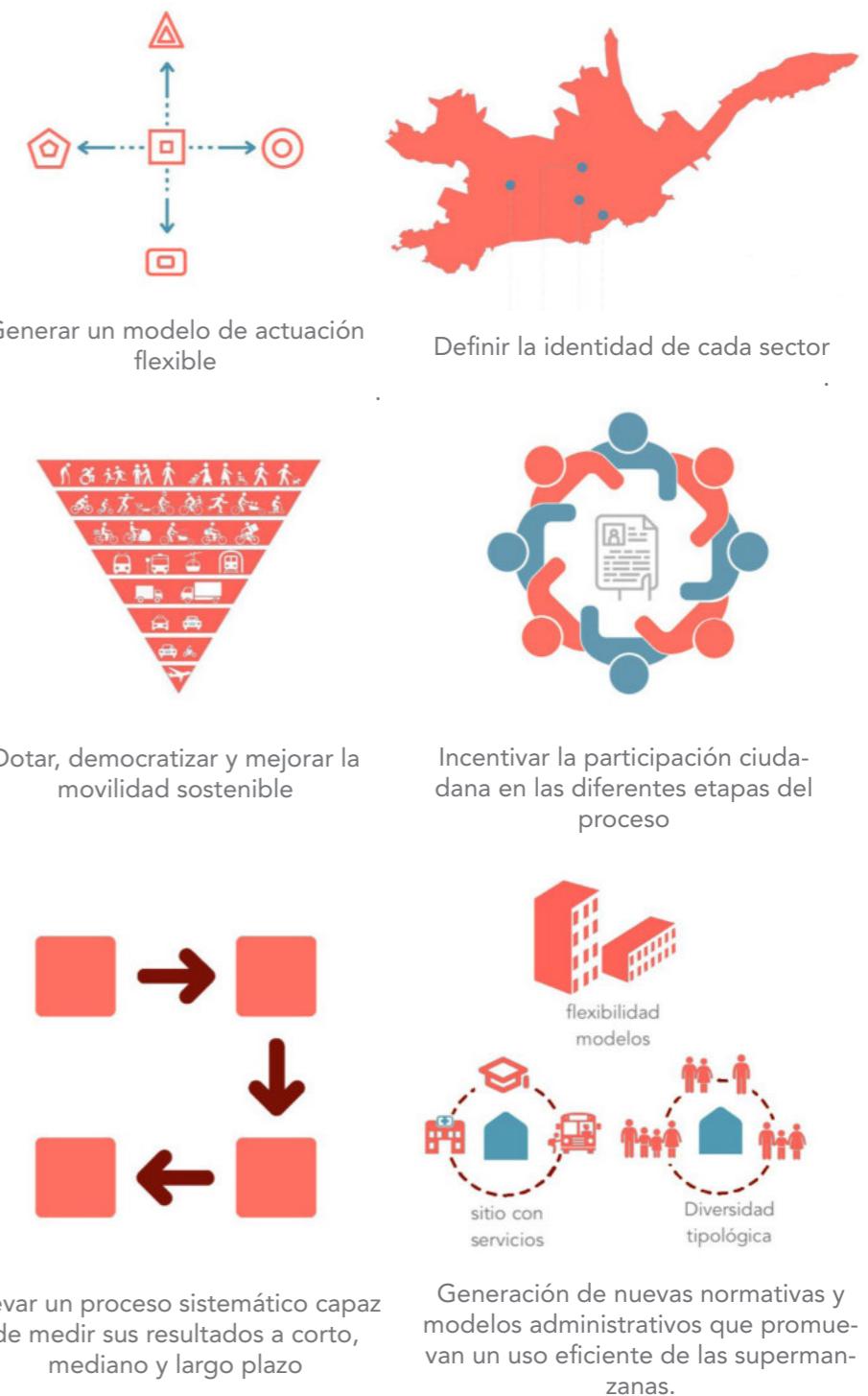


Fig 12. Objetivos. Elaboración: Fundación El Barranco

Características

Las supermanzanas son áreas urbanas formadas por la agrupación de manzanas dentro de las cuales si bien existe un uso compartido, tiene prioridad el peatón.

Morfológicamente cuentan con una vía exterior o perimetral de velocidad entre 30 y 50 km/h, la intención es que circule la mayoría de vehículos privados, transporte público, camiones de carga y descarga; y en el interior las vías serán entre 10 y 20 km/h con la intención de pacificar el espacio y crear un espacio compartido en el que tendrá prioridad la movilidad no motorizada (peatones, ciclistas), sin embargo el acceso será permitido para los vehículos de habitantes del sector, carros de carga y descarga en horarios definidos (fig 13-14).

Por otro lado, se cambian los sentidos de las vías con la finalidad de restringir totalmente atravesar la Supermanzana, de esta manera los movimientos en el interior será únicamente si el destino está en las interviñas, obteniendo calles con menor ruido y contaminación. Se considera la implementación de una Supermanzana en dos fases, la primera una fase de Supermanzana funcional en la que se cambian los sentidos viales y una segunda fase de Supermanzana urbanística en la que se potencian los usos y derechos de los ciudadanos a través de la generación de espacio público.

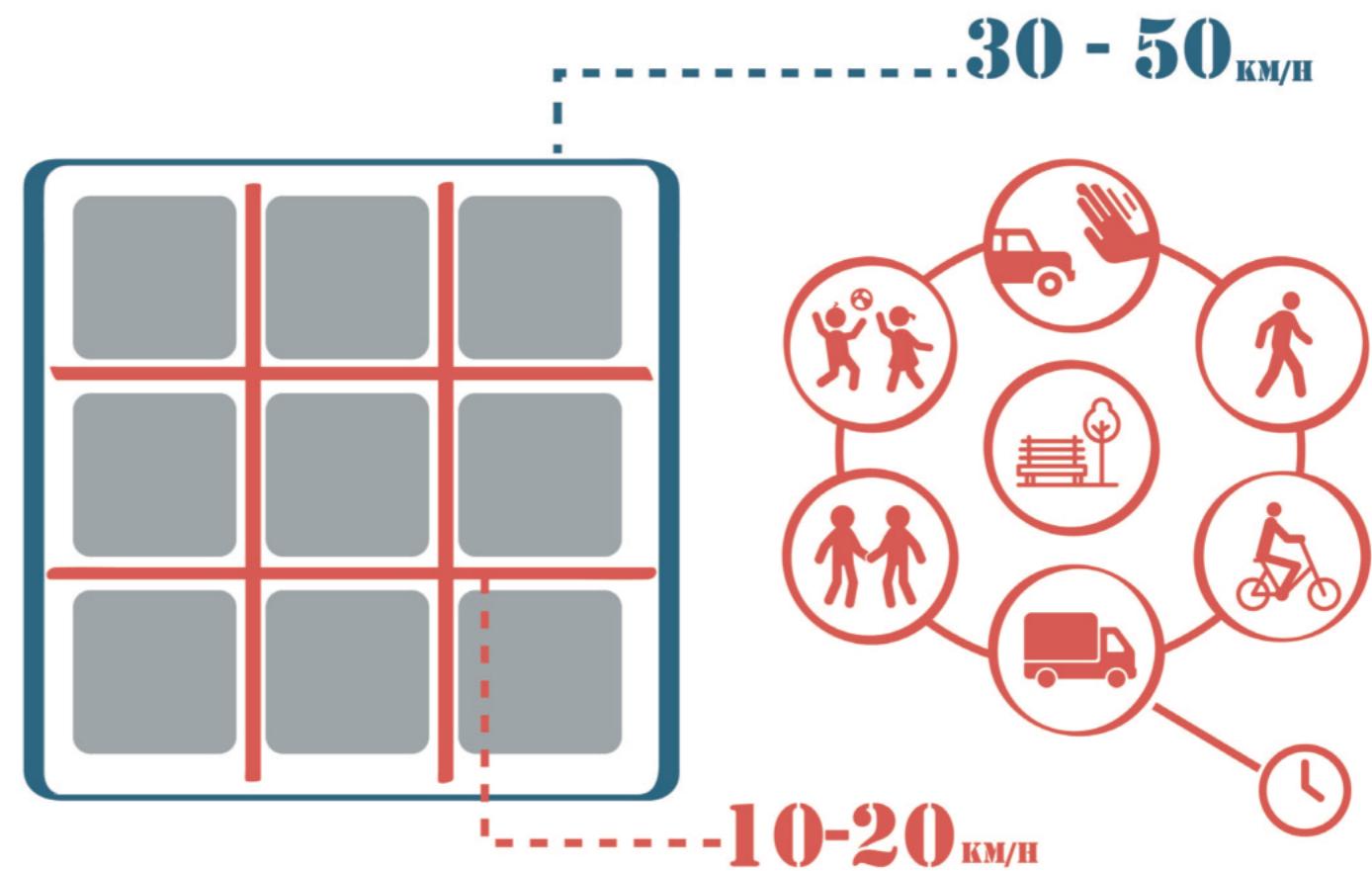


Fig 13. Características de una Supermanzana. Elaboración: Fundación El Barranco

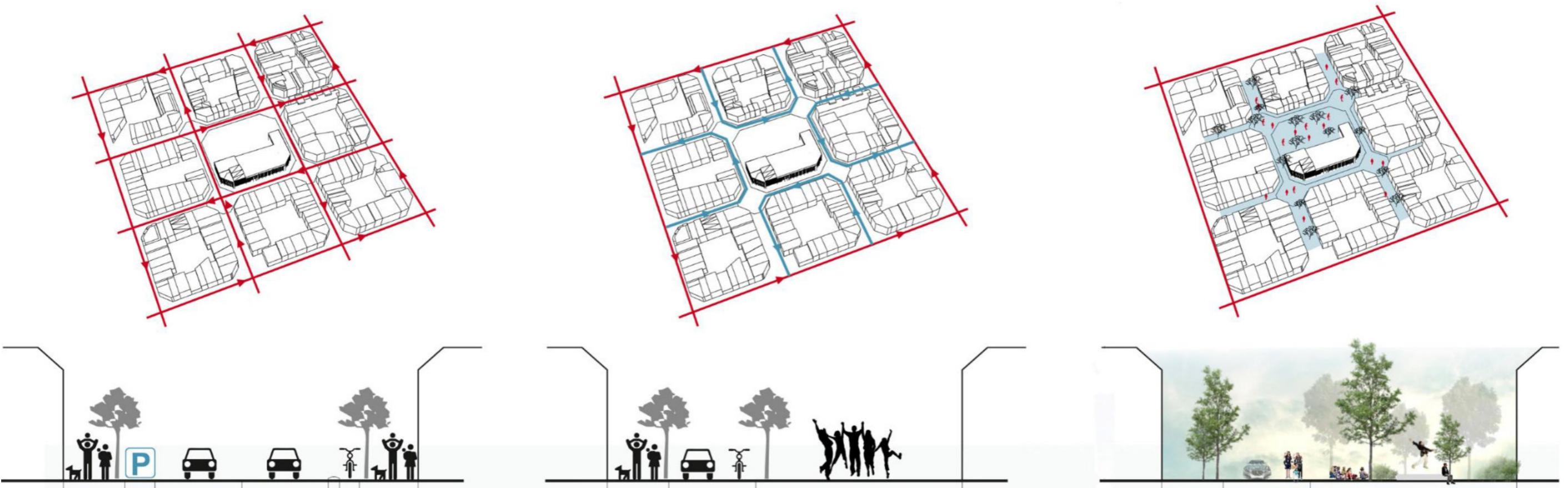


Fig 14. El caso de las supermanzanas de Barcelona. Barcelona.
Fuente:Julia, P. M. (2017).

Ciudades Piloto

Caso Barcelona

En Barcelona, España se aprobó en marzo de 2015 el Plan de movilidad urbana sostenible (PMUS) en el que contempla la Supermanzana como definidora de un nuevo modelo de espacio público para el ejercicio de todos los derechos ciudadanos (fig. 15). La contaminación atmosférica tiene un impacto tan fuerte en la salud pública que el Ayuntamiento se ha visto forzado a tomar acciones contra la movilidad motorizada. Por otro lado en Barcelona se determinó que la movilidad representa varios problemas para la vida urbana.

El espacio público está destinado en un 60% para el tránsito vehicular cuando los viajes en auto únicamente representan un 18% del total de viajes diarios, lo que resulta en un bajo índice de verde por habitante, como es el caso del Ensanche en el que únicamente se tiene 1,3 m² por habitante, cuando la OMS recomienda 10m² por habitante. Por otra parte la contaminación atmosférica genera un impacto económico que según el Banco Mundial para España es de 45000 millones de euros al año. Se ha logrado determinar que gracias al tráfico vehicular la isla de calor urbana aumenta hasta en 5 grados de temperatura.

En este contexto en el PMUS se propone reducir un 21% los vehículos circulando y al aplicar el escenario de las supermanzanas se tendrá un nivel de servicio similar o mejor al actual y las condiciones ambientales de las vías internas de las supermanzanas serían mejores que en la actualidad.

Para lograr los objetivos del PMUS y reducir los impactos que causaría su implementación se ha pensado en realizarlo en dos fases, la implementación de la supermanzana funcional dedicada a resolver temas de movilidad y la segunda sería la Supermanzana urbanística en la que ya se tomaría decisiones de usos y espacio público. Además como se recalca en el PMUS, el costo de implementación de la Supermanzana funcional es relativamente bajo en comparación con los beneficios que representa como la liberación de espacio para recuperar su uso.

En la actualidad en Barcelona existen 4 supermanzanas construidas, una funcional y tres que han llegado a urbanísticas. La primera se implementó en el año 1993 en el Barrio el Born; si bien inicialmente hubo un rechazo de los vecinos y comerciantes del

sector, luego de su implementación la zona se ha convertido en uno de los mayores atractivos de la ciudad. La segunda y tercera manzana se implementó en el año 2006 en el Barrio Vila de Gràcia, de igual manera la oposición de los vecinos y comerciantes fue bastante fuerte, se llevaron a cabo 150 reuniones hasta poder lograr una aceptación de la propuesta, sin embargo a partir de su implementación se ha logrado una calidad de vida que los mismos habitantes no ven factible volver al estado anterior.

Finalmente, luego de 10 años se implementa la cuarta Supermanzana en el barrio Poble Nou, esta Supermanzana se encuentra dentro del PMUS y es de carácter funcional, si bien la densidad en la zona es bastante baja en comparación con las tres supermanzanas mencionadas anteriormente ha permitido una fácil implantación y como es conocido, la Supermanzana se convierte en áreas de promoción económica logrará un desarrollo en el área intervenida. Es importante mencionar que si bien han tomado varios años en lograr la implementación de pocas supermanzanas, el éxito ha sido evidente para los habitantes y el Ayuntamiento por lo que actualmente se encuentra en proceso el plan para la implementación de un paquete que consta de 8 supermanzanas en zonas que necesitan activación económica (Rueda, 2016).

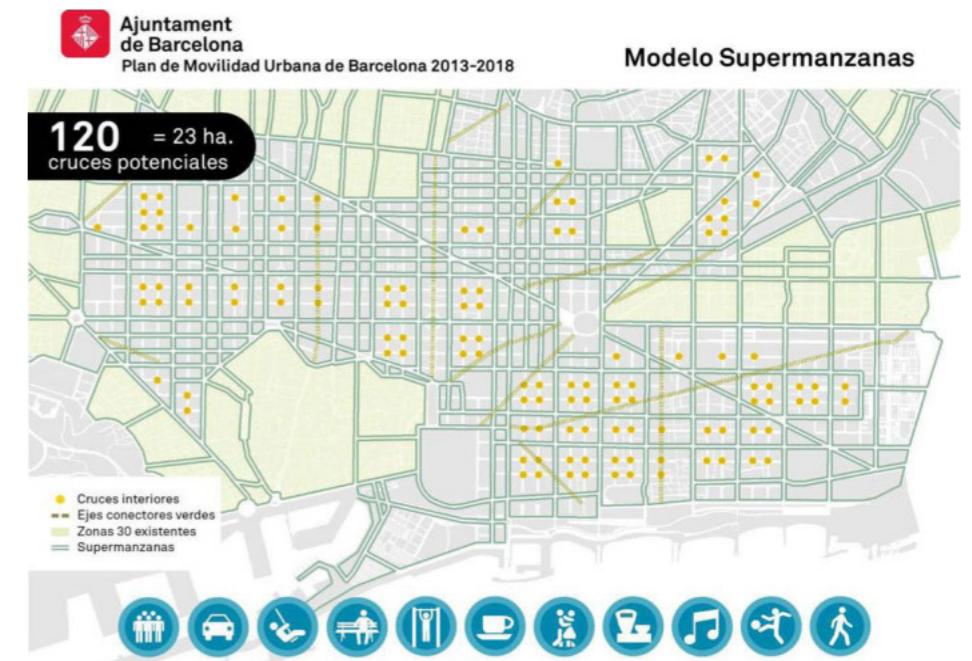


Fig 15. División funcional Barcelona. Fuente: Ayuntamiento de Barcelona



Fig 16. Imagen aérea Barcelona. Fuente: Metropoli.

Caso Vitoria Gazteiz

El Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (2020-2030) presentado por el Ayuntamiento se ha fijado el reto de que Vitoria Gasteiz pueda convertirse en la primera ciudad del Estado en incorporar las ‘supermanzanas’ en todo su anillo verde interior. De igual manera que en el caso de Barcelona, la iniciativa es promovida por el ecólogo urbano Salvador Rueda y propone que sea la Supermanzana la pieza en la que se base el rediseño de Vitoria, mejorando la movilidad el confort urbano, el espacio público y verde urbano, aumentando los desplazamientos a pie y las actividades en la ciudad (fig. 17).

Es importante mencionar que no es una propuesta aislada, la Supermanzana dentro del Plan de Movilidad de Vitoria está articulada con una propuesta de transporte que incluye el tranvía, aumento de red de vías para bicis, implementación del BEI (bus eléctrico inteligente) y mejora del sistema de buses; es así que todos los habitantes de Vitoria estarán a menos de 10 minutos a pie de un sistema de transporte que le permita llegar a cualquier punto de la ciudad en un tiempo menor a 35 minutos. (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2019).

A partir del Plan de Movilidad y Espacio Público, Salvador Rueda con BCNecología desarrolla un estudio para la implementación de la Supermanzana central como plan piloto. En este estudio se propone realizar la implementación en tres fases. En la primera fase se toman acciones respecto a la movilidad lo que significa cambios de sentidos viales y regulación de los parqueaderos; la segunda fase es la recuperación del espacio público y la tercera fase es la construcción de una plataforma logística y la implementación de parqueo para los habitantes de la zona. (Agència d’Ecología Urbana de Barcelona, 2012)

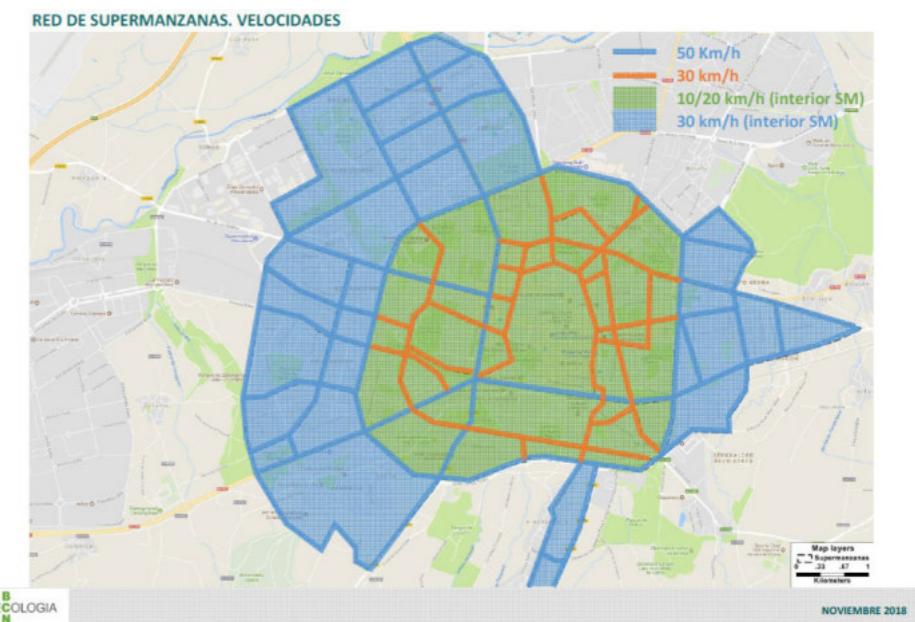


Fig 17. División funcional Vitoria Gazteiz. Fuente: BCN Ecología



Fig 18. Imagen aérea Vitoria Gazteiz. Fuente: Vitoria Gazteiz Green Capital. 19

Caso Córdoba

La ciudad de Córdoba con una población de alrededor de 300000 habitantes, tiene una escala intermedia similar a la de Cuenca. De igual manera la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona ha elaborado el Plan de Movilidad Sostenible (PMUS) en el año 2015 con tres objetivos concretos: reducción del uso de transporte motorizado privado, alcanzar una adecuada coordinación de las políticas de movilidad con las políticas urbanísticas y promover la participación ciudadana en las decisiones en temas de movilidad.

Como parte del plan propuesto se encuentran las supermanzanas para lograr los objetivos propuestos (fig. 19) (Escoms Martínez, 2015).

Inicialmente se propuso que se inicie por la Ciudad Jardín sin embargo se extendió la propuesta hacia toda la ciudad a pesar de las diferencias morfológicas de un barrio a otro como la regularidad de la Ciudad Jardín y la irregularidad del Centro Histórico (ABC, 2014).

Luego de participar el proyecto de la Agencia de Ecología Urbana a todas las delegaciones municipales se ha procedido a llevarlo a los vecinos y crear jornadas específicas para llegar a un consenso y desarrollar el documento definitivo que incluye las siguientes medidas (Alba, 2015):

- Reorganizar el tráfico para conducirlo hacia las vías principales
- Pacificar y calmar el tráfico
- Reordenación del transporte público
- Creación de una red de carriles bici
- Configuración de una red peatonal
- Identificar zonas para parqueaderos y eliminar los existentes que no sean pertinentes
- Ordenación de carga y descarga
- Aumento y mejora de espacio público



Fig 19. División funcional Córdoba. Fuente: Agència d'Ecología Urbana de Barcelona y Ayuntamiento de Córdoba.



Fig 20. Imagen aérea Córdoba. Agència d'Ecología Urbana de Barcelona y Ayuntamiento de Córdoba.

Selección de lugares piloto

Para realizar el análisis en zonas de diferentes realidades y configuraciones se han identificado dos zonas de la ciudad para poder efectuar una aproximación a escenarios distintos; sin embargo la intención es que este modelo urbano propuesto sea replicado en toda la ciudad. Por otro lado se tiene en cuenta como criterio de selección las centralidades propuestas por el Plan de Uso y Gestión de Suelo y las unidades funcionales propuestas por el Plan de Movilidad Sostenible (fig. 21).

El primer caso es en la zona de la Don Bosco que se relaciona con la centralidad del control sur propuesta por el PUGS y el segundo es la unidad funcional del Centro Histórico que coincide con la centralidad del PUGS.

Por otra parte, si bien el caso del Centro Histórico se justifica por su importancia en la ciudad, su historia, su morfología, su ubicación y trayectoria, en la Don Bosco se han identificado de igual manera varios corredores vehiculares que a la vez son comerciales y de gran escala como es el caso de la Avenida de las Américas, Avenida Loja y Avenida Don Bosco que atraen población y desplazamientos; además es una zona con baja densidad y poco espacio público.

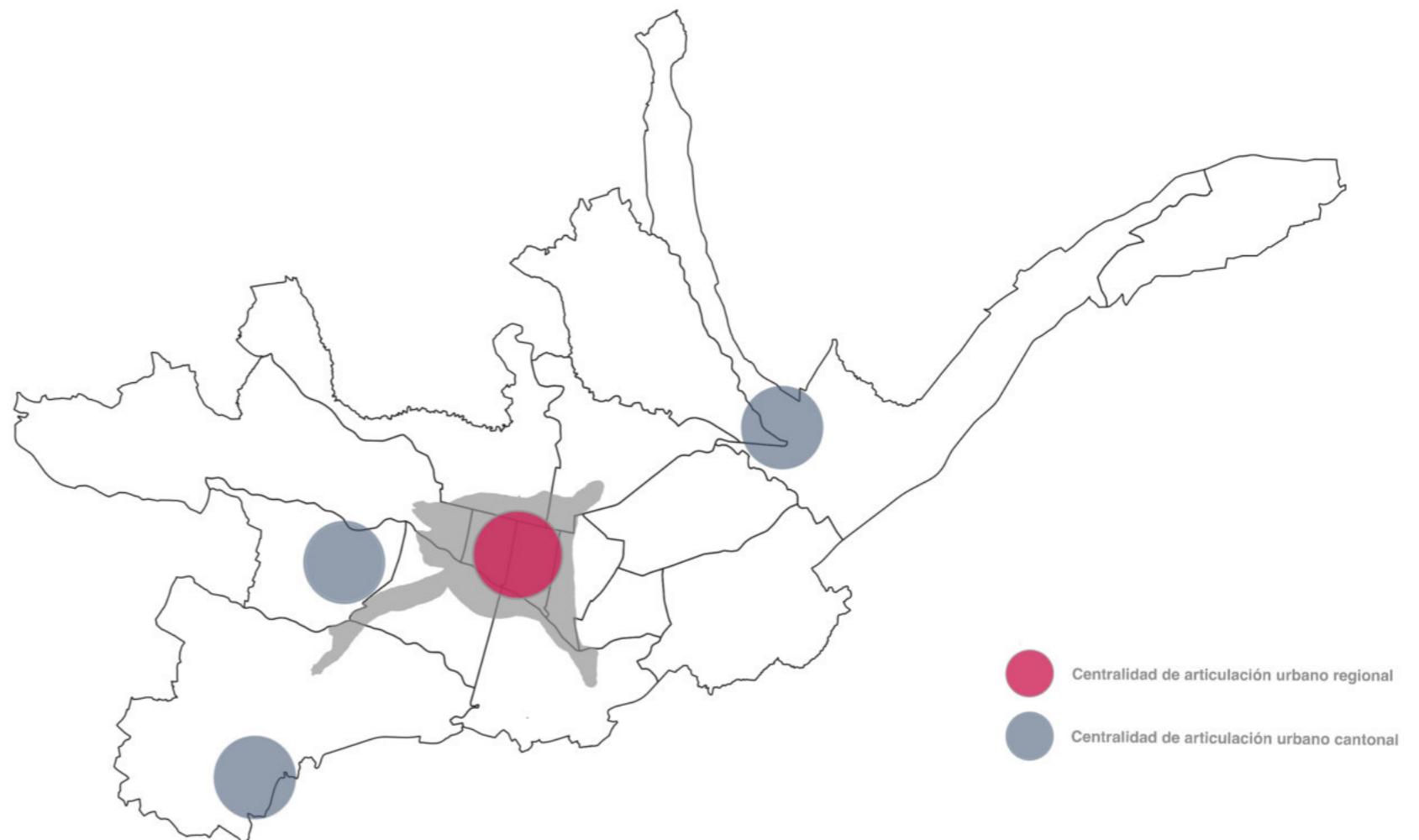


Fig 21. Centralidades. Fuente: PUGS Cuenca.

Don Bosco

Historia Don Bosco

El sector según los primeros datos registrados, constituía un área de reserva para el crecimiento futuro de la ciudad. En la época inacásica se utilizaba este sector en áreas de descanso para los viajeros que se trasladaban desde el Sur hacia Tomebamba. A partir de la fundación de Cuenca, se convirtió en un espacio ganadero donde se criaban animales lecheros y de carne. En el período colonial se da un cambio de uso; además de ser usado los días festivos y de vacaciones como espacios recreativos y de esparcimiento, el tradicional uso ganadero se complementa con siembra y cultivo de frutales y hortalizas para el consumo ciudadano, siendo el cultivo utilizado hasta finales del siglo XIX. Hasta mediados del siglo XIX, este sector era totalmente rural destinado para fincas. En la etapa Contemporánea de la evolución histórica de Cuenca, se da el crecimiento urbano de esta zona, debido a la existencia del camino a Loja que proporcionaba cierto movimiento.

La construcción del complejo salesiano fue el primer impulsor del desarrollo urbano del sector Yanuncay y por ello, en 1966, la Ilustre Municipalidad de Cuenca construye la Avenida Don Bosco. Hasta el año de 1979, el límite físico de las edificaciones lo constituía la Av. 10 de Agosto, esta zona era la de menor densidad poblacional de la ciudad. En 1980, comienza a consolidarse el sector con la construcción de la Av. de las Américas donde nace la Av. 1° de Mayo. En 1984, se prolonga y amplía la Av. Fray Vicente Solano, uniendo a la ciudad con los tres puentes, y por ende con el sector del Yanuncay. De esta manera, los terrenos de fincas y áreas de descanso se urbanizan y pasan a formar parte del área urbana de Cuenca.

La Parroquia San Juan Bosco se define como la jurisdicción eclesiástica comprendida entre el Río Tarqui, calle Puerto de Palos y las Avenidas Loja, Don Bosco hasta la Av. Francisco de Orellana y por esta hasta el Río Yanuncay hasta su punto de encuentro con el Río Tarqui. Esta se inscribe dentro de la parroquia urbana Yanuncay. El barrio en sus orígenes, se establece como sector de cultivo de hortalizas y maíz, lo cual desencadenó la construcción de viviendas en el sector, las cuales fueron convirtiéndose paulatinamente en urbanizaciones y así poblándose. Es así que en la década de los 80 se pavimenta la Av. Don Bosco para responder este acelerado crecimiento. La construcción de esta vía se generó para establecer una conexión entre los Tres puentes y la Av. Loja,

y así poder comunicarse con la Panamericana Sur. Los flujos económicos traídos por la migración, contribuyeron al crecimiento de este sector cuya parroquia Yanuncay es al momento una de las más pobladas de la ciudad (fig. 22).

Hacia el año 2000 se da la aparición de varias urbanizaciones que reemplazaron las primeras viviendas de adobe, se generan diversas tipologías de vivienda y a través del programa "Mejora tu barrio" en la Alcaldía del Arq. Fernando Cordero se pavimenta vías y se generan parques lineales en la margen sur del Río Yanuncay con caminerías, juegos infantiles, canchas deportivas y una importante repotenciación del paisaje y el espacio público. Estas mejoras consolidaron la vocación residencial del sector. La Av. Don Bosco adoptó un carácter comercial con mucha variedad; comidas, locales de abastecimiento de alimentos así como varios servicios compatibles con la vivienda se han insertado en este eje. Posteriormente, se puede ver en este sector la aparición de edificios de vivienda superiores a los 3 pisos de altura, lo cual cambió la imagen urbana de la parte norte del Sector. (Chicaiza, 2011)



Fig 22. Puente del arco. Fuente: Arquitectura Vernácula y el Barrio San Roque 23

Situación actual

Actualmente el sector de la Don Bosco, es un vecindario en ciertas zonas bastante activo, como es el caso de la Avenida Don Bosco, Primero de Mayo, Américas, Av. Loja, en las que se desarrollan varias actividades comerciales y educativas; sin embargo esto produce una gran cantidad de tráfico vehicular que en ciertas horas del día genera congestión para traslados.

Por otra parte es importante mencionar que además de estos ejes comerciales y activos que se ha mencionado, existe una gran parte del área de estudio que es de carácter residencial, en la que predominan viviendas unifamiliares de uno o dos pisos y en la que encontrar un servicio o equipamiento resulta complicado. Esto resulta que los habitantes del sector tengan que desplazarse para conseguir algún servicio cotidiano como panaderías, lavanderías, farmacias entre otros. Además, el trazado urbano se ha visto fragmentado por la creación de urbanizaciones con puerta cerrada en las que se limita el acceso a los ciudadanos, generando segregación espacial.

Otro aspecto a mencionar es el tema de la seguridad, si bien existen espacios recreativos como es el caso del Parque Iberia en el que los habitantes de la zona realizaban deporte u otras actividades, la inseguridad ha causado que dejen de hacerlo; afirman que la percepción de seguridad no es la adecuada (Diario El Mercurio, 2018).

Finalmente es importante reconocer la identidad actual que caracteriza al barrio, la Av. Don Bosco es conocida por su gastronomía típica de la ciudad, la Av. Loja también es un eje de carácter patrimonial y un acceso histórico de la ciudad.

Centro Histórico

História Centro Histórico

1. Ruinas de la ciudad de Tomebamba (Implantación incásica grafizada por Max Uhle)

La ciudad del Tomebamba, bajo el mando de Huayna-Cápac fue destruida por las guerras del Tahuantinsuyo, tierras donde posteriormente los españoles se asentaron. El español Núñez de Bonilla, junto con su tripulación aprovecharon de este lugar por la caída del agua proveniente desde el canal principal próximo a la Calle Larqa, para asentarse y conformar su nuevo sitio de vida.

La ciudad incásica fue un conjunto de valores arqueológicos levantados por grandes muros y varias estructuras arquitectónicas. El historiador Max Uhle, es quien nos ayuda a interpretar la antigua Tomebamba, pues explica que sus primeros asentamientos se conformaron entre las actuales calle Larga, Av. Huayna-Cápac, calle Juan Jaramillo y la calle Tomás Ordoñez. El antiguo Templo de Viracocha se emplazó en el sector de la Iglesia de Corazón de María (Calle Honorato Vázquez) conjuntamente con el Palacio de Pumapungo entre otros. Es oportuno añadir que parte de lo que hoy se conoce como el barrio de Todos Santos formó también parte de las tierras de la ciudad en aquella época, es por eso que podemos decir que este barrio es el más antiguo de Cuenca (fig. 23).

2. Traza primitiva de la ciudad de Cuenca

En este apartado, se describe el contexto histórico de la Ciudad el cual, en 1533, se registra el primer asentamiento español. Este asentamiento se dio de forma lineal a lo largo del río Tomebamba en honor a la necesidad inicial de aprovisionamiento de agua y sitios donde se conformaron los primeros molinos de la ciudad.

Posterior a estos hechos, Hurtado de Mendoza (Virrey del Perú) dio la orden que Gil Ramírez Dávalos ejecutó para fundar la ciudad en la Llanura de Tumipamba (12 de abril de 1557), sitio ocupado por los incas. Es así que lo que hoy conocemos como el Centro Histórico de Cuenca, empieza a tomar forma mediante el clásico trazado vial español en función de los puntos cardinales, es decir un trazado en damero.

Este primer trazado se configuró a través de 25 manzanas com-

pletas alrededor de la plaza central (hoy Parque Calderón) y un bosquejo de manzanas que aseguraría el futuro crecimiento de la ciudad. Varias de estas manzanas se destinaron propiamente para los primeros españoles junto con los equipamientos necesarios para garantizar el correcto funcionamiento de la ciudad.

Entre los equipamientos principales se ubicó La Catedral Vieja como la Iglesia Mayor, junto con su huerto y el cementerio, cabildo y audiencia, la casa de la moneda (actual Gobernación), carnicería, la cárcel y hospital. De ahí, en la calle donde actualmente se emplaza el edificio municipal, gente local ubicó sus tiendas. Es importante recalcar que en la plaza central en su centro se colocó la picota u horca, lugar dispuesto para la jurisdicción civil y criminal de la época.

Es así, que estas 25 manzanas que se encontraban limitadas al norte por la calle Gran Colombia, al sur por la calle Juan Jaramillo, al este la calle Mariano Cueva y al oeste la calle General Torres. Esta delimitación nos permite tener una idea de la escala de ciudad en estas fechas, área que hoy en día es una porción del sector de nuestro centro histórico de Cuenca (fig. 24).

3. Trazado de la ciudad de Cuenca en 1563

Este nuevo trazado hace referencia al estado de la ciudad seis años posteriores de su fundación donde las 25 manzanas pasan a formar 33 manzanas completas. Estas ocho nuevas manzanas se conformaron para recibir por una parte a la iglesia, convento y plaza de Santo Domingo y por otra la ocupación de vecinos. Sin embargo, las ilustraciones de este nuevo trazado manifiestan ciertos cambios de uso en algunas de las manzanas ya existentes en función de las nuevas necesidades de expansión de la ciudad (fig. 25).

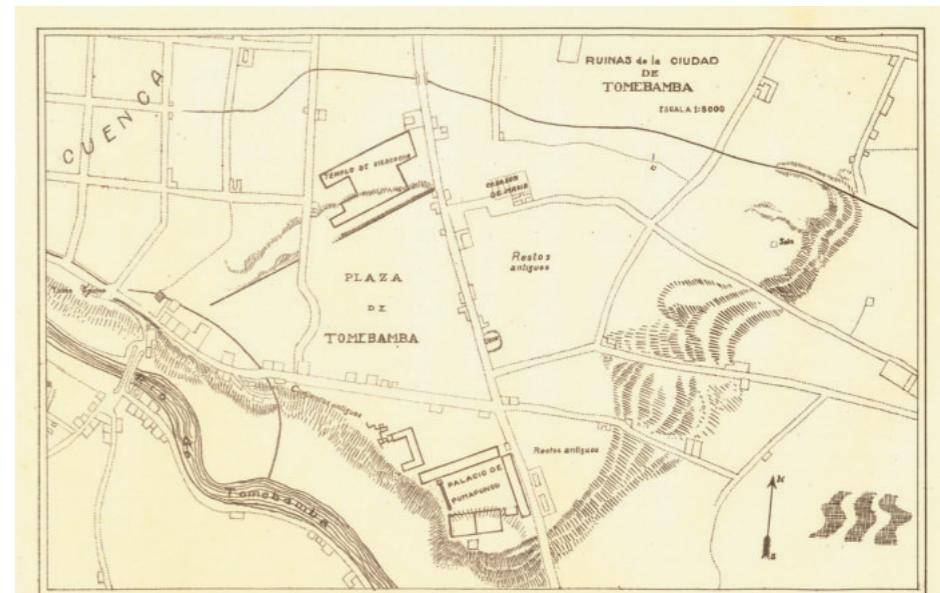


Fig 23. 1.Ruinas de la ciudad de Tomebamba. Fuente: Planos e imágenes de Cuenca

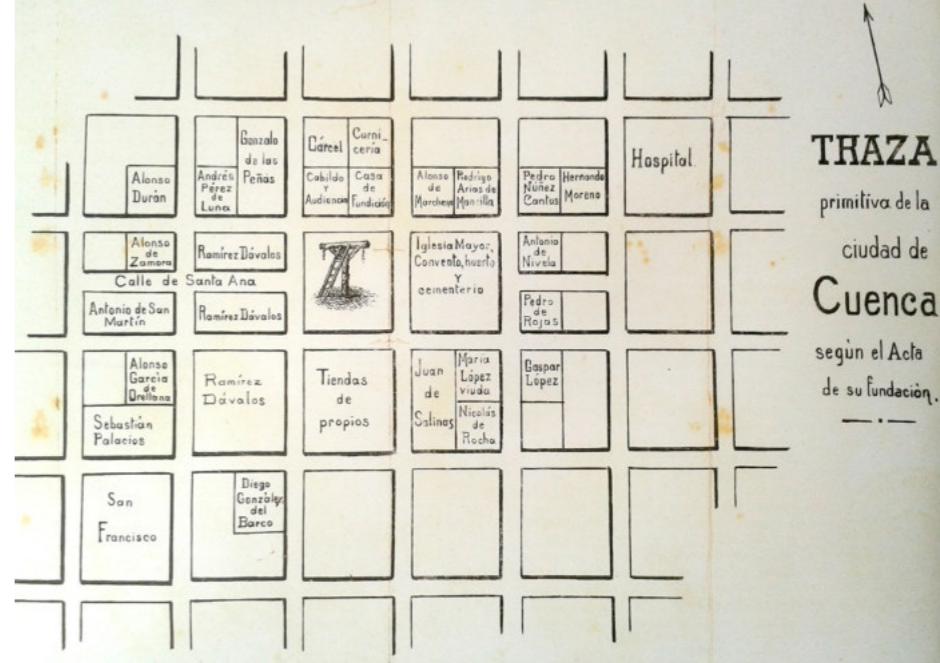


Fig 24.2.Traza primitiva de la ciudad de Cuenca. Fuente: Planos e imágenes de Cuenca



Fig 25. 3.Trazado de la ciudad de Cuenca en 1563. Fuente: Planos e imágenes de Cuenca 2

4. Hecho histórico

Este párrafo tiene por intención exponer la representación de una imagen (fig. 27) que expresa el hecho donde la Academia Francesa junto con el cirujano y anatomista Sr. Seniergues vinieron al Ecuador con el objetivo de medir la Tierra. (Momento que se discutía la verdadera forma del globo terráqueo). En la misma se deja en evidencia los equipamientos que formaba parte de la configuración de la ciudad:

Iglesia de San Sebastián de Cuenca

Cementerio de la Iglesia y parque de los toros destinados para la feria (espacio de corrida de toros, hoy el Parque San Sebastián)

Iglesia principal sobre la plaza grande de Cuenca

Iglesia de los Jesuitas (no existente en la actualidad)

Iglesia de los Dominicos

Iglesia de las Religiosas de la Concepción

Balcón de una parte de los Académicos franceses y de su compañía (no existente en la actualidad)

Montañas de Valvachuma y otras que delimitan el horizonte de Cuenca

5. Plano de 1792

Para el año 1784, el gobernador del momento delimita el centro urbano de Cuenca, destinando a el área de la plaza central y hasta las calles ubicadas a dos cuadras hacia cada uno de sus lados. El manifiesta que para ese entonces la ciudad crecía en escala no solo en su centralidad sino sobrepasando el límite del río, es decir por la aparición de pequeños predios hacia la zona del actual Ejido (fig. 26).

6. Plano topográfico de la ciudad de Cuenca, en la América meridional

Para este episodio, el Centro Histórico de Cuenca, el casco urbano en aquella época, se había extendido hacia sus cuatro lados y surge la necesidad de comunicar la terraza alta de la ciudad con los nuevos asentamientos atravesando el río Tomebamba. En este apartado, surge la construcción del puente del Vado y Todos Santos. (1849)

Sin embargo, el mapa contradice un poco lo que se relata, pues en él no existen muestras que afirmen la consolidación de la zona actual del Ejido. En este plano se reflejan 135 manzanas, siendo 12 de tamaño distinto. El crecimiento del conjunto de manzanas se da hacia el sentido sur, lo que son hoy en día la calle Presidente Córdova y Juan Jaramillo y entre la misma y la Honorato Vázquez. La división de manzanas es clara y sobresalen las líneas rectas que las definen.

Los canales de agua son de suma importancia y ellos se ven reflejados a través de su recorrido desde San Sebastián, el Vado, calle Larga, Todos Santos y desembocan en el río Tomebamba.

Entonces, para este año los límites de la ciudad se configuraron al norte por la calle Rafael María Arízaga, al sur por la calle Larga, al este por la Av. Huayna - Cápac y el oeste por la Convención del 45. Vale destacar que los equipamientos de carácter público, administrativos y religiosos, se localizaron alrededor de la plaza central (Parque Calderón) con el objetivo de reforzar la centralidad de la ciudad (fig. 28).



Fig 26. 5. Plano de 1792. Fuente: Planos e imágenes de Cuenca



Fig 27. 4. Hecho histórico. Fuente: Planos e imágenes de Cuenca

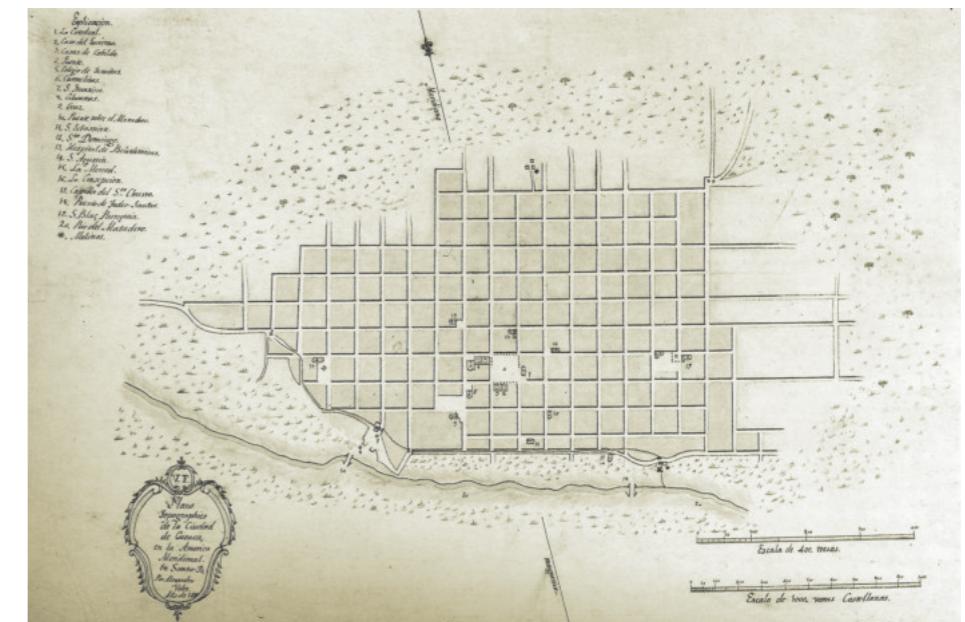


Fig 28. 6. Plano topográfico de la ciudad de Cuenca, en la América meridional. Fuente: Planos e imágenes de Cuenca

7. Plano de la ciudad de Cuenca

Al atravesar un período comercial, cultural y arquitectónico robusto, las edificaciones se vieron vulnerables a una fuerte influencia francesa que se fusionó con la arquitectura local o vernácula. (1867) (fig. 29).

8. Plano de Cuenca

En este apartado se remonta al primer centenario de independencia de Cuenca, por lo que se manifiestan contundentes e importantes hechos. El centro urbano de la ciudad es dotado de agua potable (1924), sistema de telefonía, canalización y adoquinamiento de algunas calles de la ciudad e infraestructura de red eléctrica.

En este momento importante, la influencia arquitectónica francesa continúa y aparecen nuevos hitos de la ciudad que hasta el día de hoy perduran como es el Banco del Azuay, Palacio de Justicia, Colegio Benigno Malo entre otros.

En cuanto al aspecto urbanístico, nace el interés por mejorar la calidad del espacio público, la intención de colocar monumentos, y espacios pensados para el cuidado de la vegetación. Cabe indicar que el nombramiento de las calles se mantuvo en constante cambio y de igual forma varias capillas que se levantaron en ese tiempo, en la actualidad no existe rastro de las mismas. Por otro lado, el actual Parque de la Madre, en ese entonces se atribuía como el Parque del Ejército, dato importante en razón al estrecho vínculo con el centro histórico por su cercanía.

Con respecto a las manzanas, si bien al trazado le corresponde un número mayor, 105 manzanas estaban ya consolidadas incluyendo plazas y parques (fig. 30).

9. Cuenca de 1910 a 1930

En este plano se deja en evidencia los accesos y salidas a la ciudad de Cuenca. En estos años la actual avenida Loja era la salida sur hacia el resto del país, y la calle del vacío la calle con dirección hacia la capital Quiteña. Estas dos estructuras viales les corres-

pondía una jerarquía de primer orden por ser rutas con dirección a poblados importantes. Los caminos de acceso en jerarquía de segundo orden se contempló a la calle del actual Corazón de Jesús con dirección a la ciudad costeña de Guayaquil y por el otro lado la González Suárez, cruzando el cementerio nuevo. La avenida 12 de abril era la ruta con conexión al Valle y Santa Ana.

La avenida Solano ya cuenta con un bosquejo de su trazado y el puente del Centenario ya es puesto en escena en los mapas (fig. 31).



Fig 29. 7. Plano de la ciudad de Cuenca. Fuente: Planos e imágenes de Cuenca

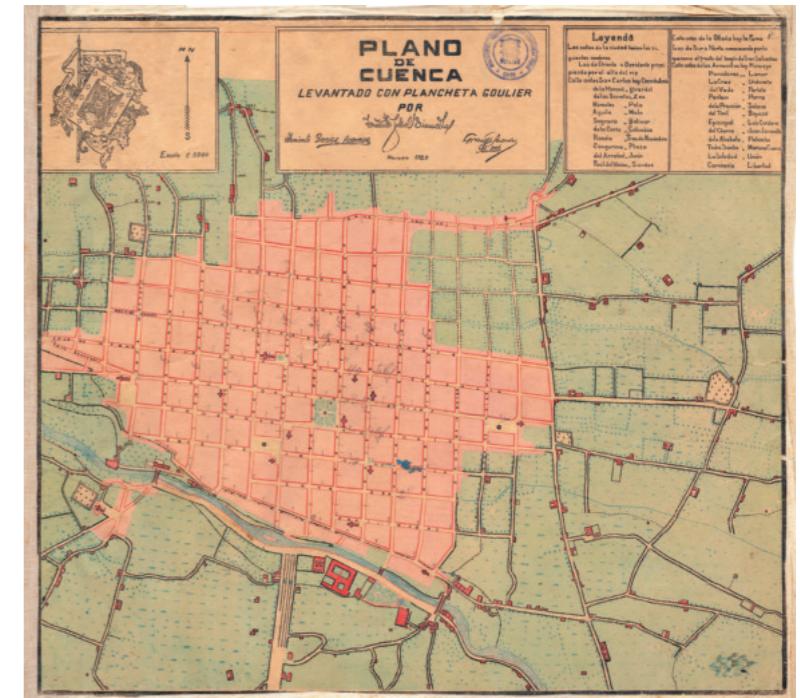


Fig 30. 8. Plano de Cuenca. Fuente: Planos e imágenes de Cuenca



Fig 31. 9. Cuenca de 1910 a 1930. Fuente: Planos e imágenes de Cuenca

10. Cuenca y sus alrededores

En esta sección la ciudad se mantiene con sus límites pero se deja en manifiesto su vínculo con las parroquias circundantes (fig. 33).

11. Cuenca en 1942

Este mapa contiene rasgos muy parecidos al de 1910, con la distinción en la actualización de algunos puntos. Aquí el plano hace un énfasis en la altura de edificaciones donde se deja en evidencia que estas varían entre uno hasta cuatro pisos. Por su parte, el Parque Calderón se mantiene emplazado en una manzana entera dividida desde su centro en ocho diagonales. A su vez, el perfil del Barranco se establece como una zona consolidada a todo lo largo de la calle Larga (fig. 34).

12. Proyecto de ensanchamiento, año 1942

En este punto se manifiesta además de otras zonas de la ciudad, una propuesta de lotización para la zona correspondiente a Pu-mapungo, lo cual demuestra el desconocimiento por al alto valor arqueológico que este sitio posee (fig. 35).



Fig 33. 10. Cuenca y sus alrededores. Fuente: Planos e imágenes de Cuenca



Fig 34. 11. Cuenca en 1942- Fuente: Planos e imágenes de Cuenca

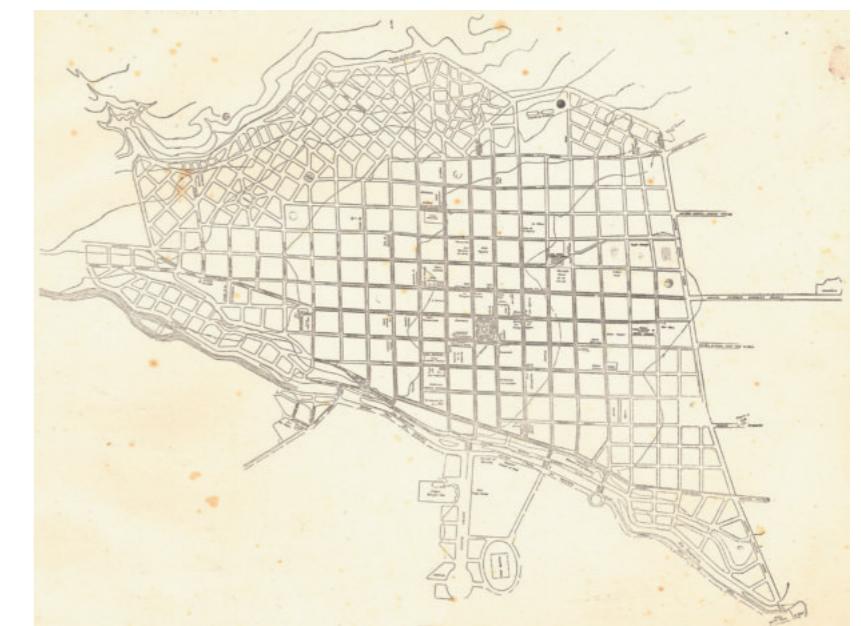


Fig 35. 12. Proyecto de ensanchamiento, año 1942. Fuente: Planos e imágenes de Cuenca

13. Plano de la ciudad de Cuenca con el proyecto de ensanchamiento de la red urbana en el año de 1942

Además del ensanchamiento por sobre los límites de la ciudad ya expuestos, el Parque Calderón se refleja en el mapa con mayor detalle. Si bien los ocho senderos se mantienen, aparecen cuatro nuevas rotundas hacia las cuatro calles de borde. En su centro, se cree la aparición de un círculo que refleja la intención de un monumento o escultura y se puede interpretar la presencia del cerramiento a todo lo largo del perfil con esquinas achaflanadas (fig. 36).

14. Plano de 1962

Para el plano dibujado en 1962, respecto al Centro Histórico se realizan algunos cambios en la sección de algunas vías. Cabe recalcar que para este tiempo, si bien la ciudad se expande en los alrededores del casco histórico, este sigue siendo el espacio de mayor consolidación (fig. 37).

15. Plano de la ciudad de Cuenca

Se definen los barrios de la ciudad. El Centro Histórico abarca los barrios: San Sebastián (suelerías), Corazón de Jesús, San Blas, Corazón de María, El Vecino, el Rollo, la Rafael María Arízaga, Todos Santos, entre otros (fig. 38).

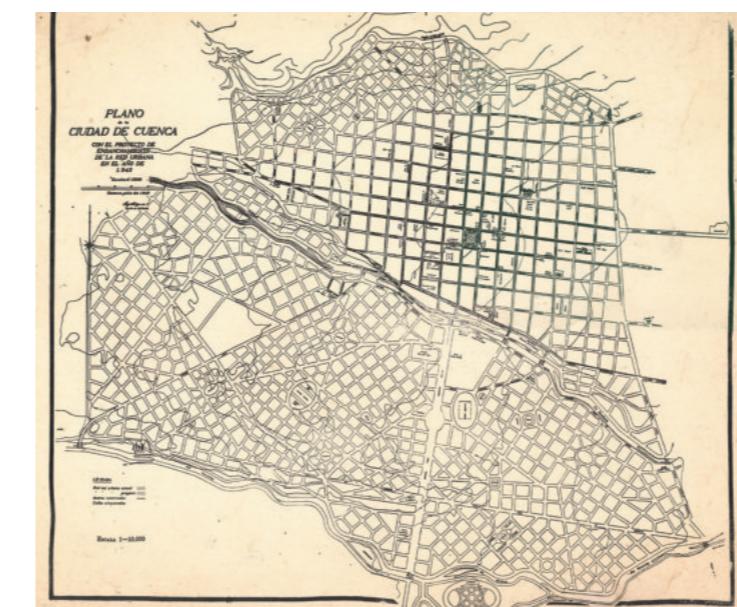


Fig 36. 13. Plano de la ciudad de Cuenca con el proyecto de ensanchamiento de la red urbana en el año de 1942. Fuente: Planos e imágenes de Cuenca



Fig 37. 14. Plano de 1962. Fuente: Planos e imágenes de Cuenca



Fig 38. 15. Plano de la ciudad de Cuenca. Fuente: Planos e imágenes de Cuenca

16. Aerofotogrametría de 1966

La aerofotogrametría de este año, deja en manifiesto un Centro Histórico con manzanas carentes de consolidación en su totalidad. Los patios son visibles ubicados en los centros de manzana. Las edificaciones sin línea de fábrica y el retranqueo a su vez se da al interior de las mismas (fig. 39).

17. Plano de la ciudad de Cuenca 1974 núcleo urbano

Para la fecha, el nuevo plano de Cuenca ya muestra en su representación la presencia de la Catedral nueva junto con la calle Santa Ana, y la representación de algunas plazas del casco histórico cambian. También se deja en evidencia lo puentes de conexión entre el Centro Histórico con la nueva ciudad.

Es interesante como la trama urbana de la ciudad comienza a definirse por terrazas y lo que antiguamente era la ciudad ahora ya se lo denomina como la parte histórica (núcleo central). La diferencia es clara por el trazado de cuadrículas (fig. 40).

18. Centro Histórico de la ciudad de Cuenca 1981

En este año se ve la necesidad de delimitar la zona específica del centro histórico de la ciudad. Para ello, el Instituto Nacional de Patrimonio contrató a CONSULPLAN como encargados para realizar el plano.

Este mapa, fue realizado previo a la emisión de la nueva Ordenanza para el control y administración del Centro Histórico de la ciudad. El plano hace una ampliación de esta área e identifica algunas categorías: áreas de primer orden, área de respeto, áreas especiales y áreas arqueológicas. Elementos singulares como calles, ríos, puentes, plazas entre otros fueron las herramientas utilizadas para delimitar los límites de cada una de las zonas ya descritas.

Sin embargo, Boris Albornoz explica que el centro histórico posee características muy particulares lo cual permite una fácil identificación sin necesidad de delimitar, pues este espacio mantiene su propia identidad y personalidad diferente a otras zonas de la ciudad de Cuenca (fig. 41).



Fig 39. 16. Aerofotogrametría de 1966. Fuente: Planos e imágenes de Cuenca

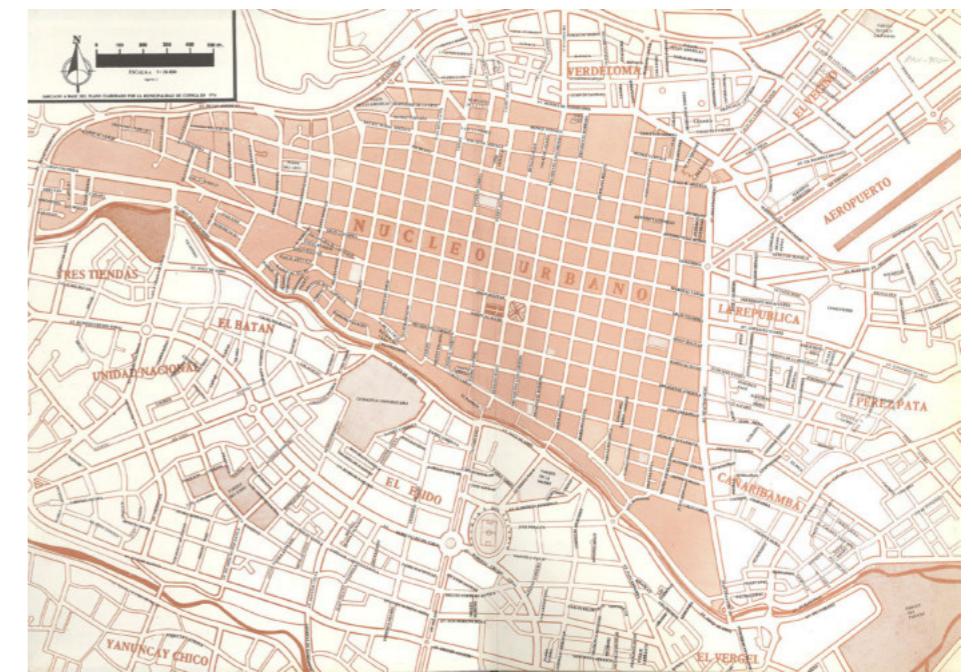


Fig 40. 17. Plano de la ciudad de Cuenca 1974 . Fuente: Planos e imágenes de Cuenca

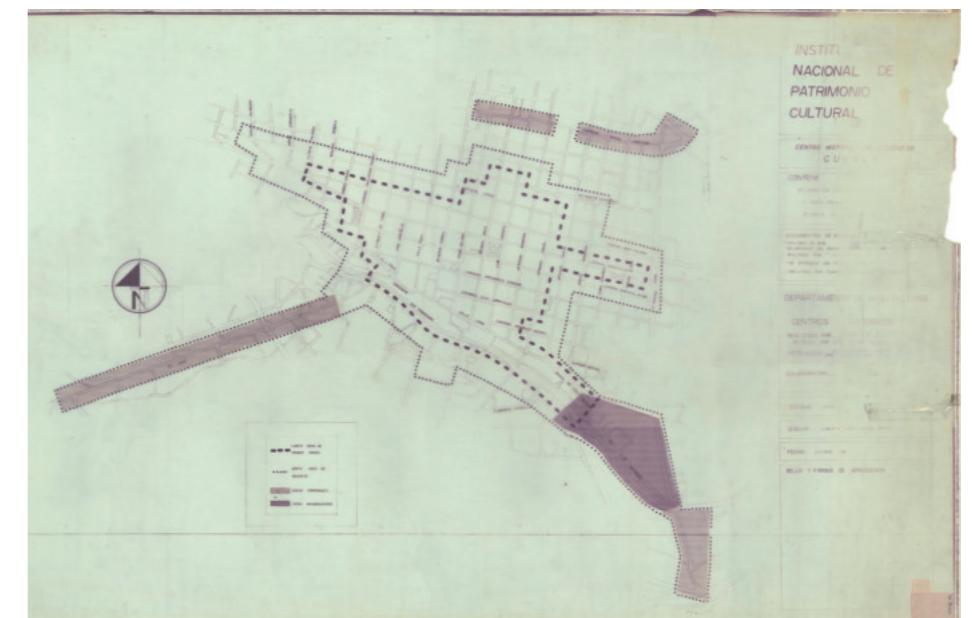


Fig 41. 18.Centro Histórico de la ciudad de Cuenca 1981. Fuente: Planos e imágenes de Cuenca

19. Plano de la ciudad de Cuenca

Como parte del estudio con nombre Plan de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana, un apartado se concentró en el estudio exhaustivo del Centro Histórico de Cuenca. El estudio contempló el inventario de toda la infraestructura arquitectónica y patrimonial delimitada en un área de 224 Ha y que fue tomado como referencia para la declaración posterior en 1982 como Patrimonio Nacional, seguido de Patrimonio de la Humanidad en 1999.

Dentro de los límites para la identificación del área como Centro Histórico, es importante destacar que dos ejes como es la Avenida Loja y la calle de las Herrerías forman parte de este conjunto por su valor histórico en cuanto a las labores desarrolladas en estos espacios y por el valor arquitectónico de las edificaciones (fig. 42).

20. Plano de la ciudad de Cuenca 2004

En la actualización de este plano, se deja ver las últimas intervenciones de mejora del espacio público en el Centro Histórico, como es en el Parque Abdón Calderón, Parque de San Blas y San Sebastián. Estos espacios procuran la potencialización de hechos históricos y ornamentales mediante la presencia de glorietas, cerramientos y la arquitectura como tal.

Por otro lado, respecto a las manzanas que conforman el casco patrimonial, estas están dispuestas mediante fachadas de carácter continuo con centros de manzana liberados con la finalidad de obtener patios interiores que dejen pasar la luz natural al interior de las edificaciones, es decir que en ocupación se obtiene un 50% y la mitad restante le corresponden los patios, calles, huertas, parques, etc.

Podemos concluir con los hechos más representativos con respecto a la evolución y desarrollo del centro histórico de Cuenca. Está claro que con el pasar de los años se sigue trabajando en planes de mejora para la preservación del mismo y la adecuación correcta del espacio público, etc. Sin embargo, para este fin en específico, con la información ya descrita en los párrafos anteriores podemos definir que lo que fue en su momento la ciudad hoy es el legado de nuestro patrimonio histórico y cultural que como

sociedad tenemos el deber y el derecho a proteger y potenciar (fig. 43).

Datos de interés:

- Plaza San Francisco, era la plaza de mercado que conforme su desarrollo, pasó a ser una plaza rodeada de un conjunto de rectángulos de carácter comercial.
- Plaza San Sebastián destinada para la feria de ganado.
- En la propuesta el Plan regulador de la ciudad se habla de la importancia de la Iglesia en la ciudad por su alto grado de equipamientos religiosos inmersos y esparcidos en la misma.



Fig 42. 19. Plano de la ciudad de Cuenca. Fuente: Planos e imágenes de Cuenca

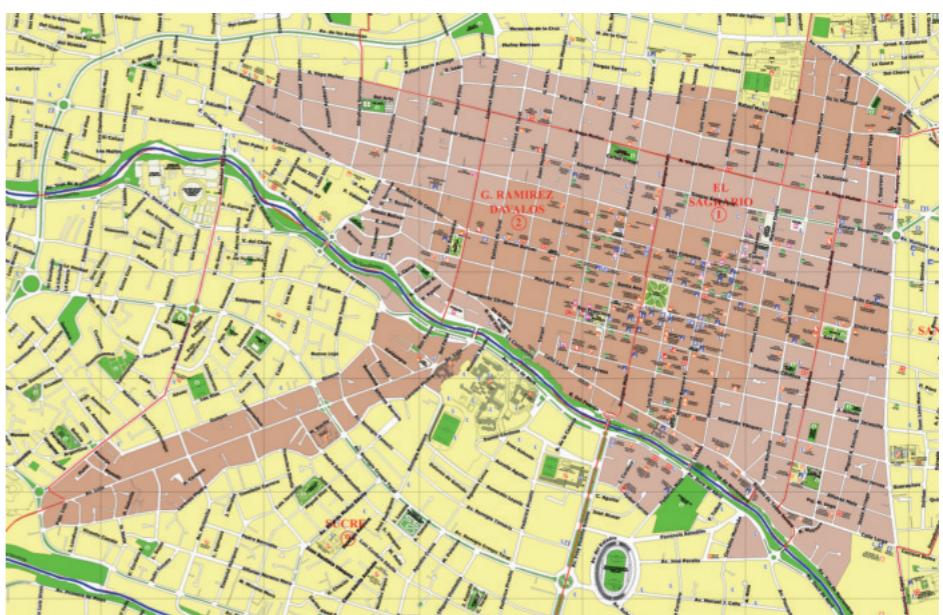


Fig 43. 20. Plano de la ciudad de Cuenca 2004. Fuente: Planos e imágenes de Cuenca

Situación actual

Actualmente el Centro Histórico de Cuenca contiene 38 barrios de 12 parroquias urbanas, con una superficie de 493 Ha que corresponde al 6.98% del área urbana del Cantón Cuenca. A continuación se describen algunos problemas desde varios aspectos a considerar:

Movilidad

Desde el punto de movilidad, el casco histórico presenta algunos problemas. Si bien con respecto al transporte público este espacio se encuentra abastecido, la carga de vehículos privados es bastante fuerte trayendo consigo tráfico denso y a veces hasta colapsado en horas pico.

En cuanto a los ciclistas no existe infraestructura destinada para ellos. Está claro que el Centro Histórico no cuenta con aceras y calzadas muy amplias como para planificar espacios de movilidad destinados para cada uno de los diferentes sistemas de movilidad. El peatón es otro usuario que se encuentra subestimado en la pirámide de la movilidad. Si bien se han hecho mejoras para que ellos puedan desenvolverse mejor existen aún espacios que limitan una movilización segura y adecuada. Muchas aceras no cumplen con las dimensiones apropiadas para los transeúntes y en algunos casos ni siquiera se tiene este tipo de infraestructura. Además, por el alto grado de transporte vehicular es cierto que los niveles de contaminación en esta zona es bastante elevado por lo que afecta directamente a los peatones.

Parqueaderos

Una gran parte del casco histórico está destinada para llevar a cabo espacios con servicio de parqueo, actividad que al no ser regulada deteriora el patrimonio tanto arquitectónico como los centros de manzana que en inicio fueron creados con la finalidad de ser jardines, patios, huertos, etc y que forman parte del patrimonio natural. Además son espacio de áreas que bien tienen un potencial enorme para atraer nuevos usos que sumen a revitalización del Centro Histórico.

Densidad

La pérdida de densidad ha aumentado de manera significativa por varias razones. Una de ellas es el alto crecimiento comercial que existe y que ha ido creciendo desde adentro hacia afuera, empujando a la vivienda hacia la periferia del Centro Histórico. De

igual forma, existe un alto grado de gentrificación trayendo consigo actividades con impactos negativos provocando así la salida de residentes. El impacto del eje del tranvía también ha generado varios desplazamientos, incluso de comerciantes que se situaban en estos ejes. Muchos arrendatarios han salido de la zona por la prolongación de esta obra. Otro aspecto importante se relaciona con la variación de la plusvalía del suelo, así como la contaminación a causa de los medios de transporte que circulan por las calles, inseguridad, deterioro de las edificaciones, etc.

Espacio público

Muchos espacios se encuentran actualmente subutilizados y que tienen el potencial de ser mejorados para ofrecer un Centro Histórico mucho más amigable y dinámico además de garantizar espacios seguro y de calidad hacia el peatón.

Otro problema que poco se ha controlado es la presencia de vendedores informales que están esparcidos en la ciudad especialmente en el centro. En este texto se habla de 250 trabajadores que se ubican en esta zona, solo 86 son autorizados.

Turismo

Al momento no existe una zona específica destinada para esta actividad, es decir el turismo como tal ocupa en su totalidad al centro histórico exceptuando las zonas que son netamente residenciales, en consecuencia, la explotación de estos usos vulnerabilizan el estado de los inmuebles patrimoniales y al gentrificar todo tipo de actividades relacionadas con este fin provocan de igual manera la salida de quienes habitan estos espacios.

Oficios tradicionales

El Centro Histórico siempre se ha caracterizado por albergar varios oficios tradicionales que vienen reforzando de generación en generación pero que actualmente se han visto afectados por la pérdida de densidad, ya que muchos de estos oficios se ven beneficiados directamente por quienes habitan a su alrededor. Otro aspecto que desfavorece a estos oficios es la falta de formación de nuevos trabajadores en las diferentes formaciones y la baja demanda.

Diagnóstico

Para el diagnóstico de la situación actual se utiliza como base la información proporcionada por las diferentes dependencias municipales en primera instancia. Si bien esta información depende de la fecha en la que se realizaron los levantamientos, en el siguiente capítulo se realizará un levantamiento a fecha de la información necesaria, sin embargo es válida para la primera aproximación a la zona.

A partir del análisis de la información que ha sido proporcionada se enmarca la situación actual en temas de densidad, equipamientos, área verde o espacio público y espacio vacante. En una segunda parte y teniendo una primera aproximación o bosquejo de la subdivisión de la megamanzana, se efectúa el análisis a nivel de nueva célula o supermanzana propuesta. Finalmente se presentan las conclusiones que serán de utilidad para la definición del modelo urbano y permitirá identificar directrices para el proyecto.

Cuenca

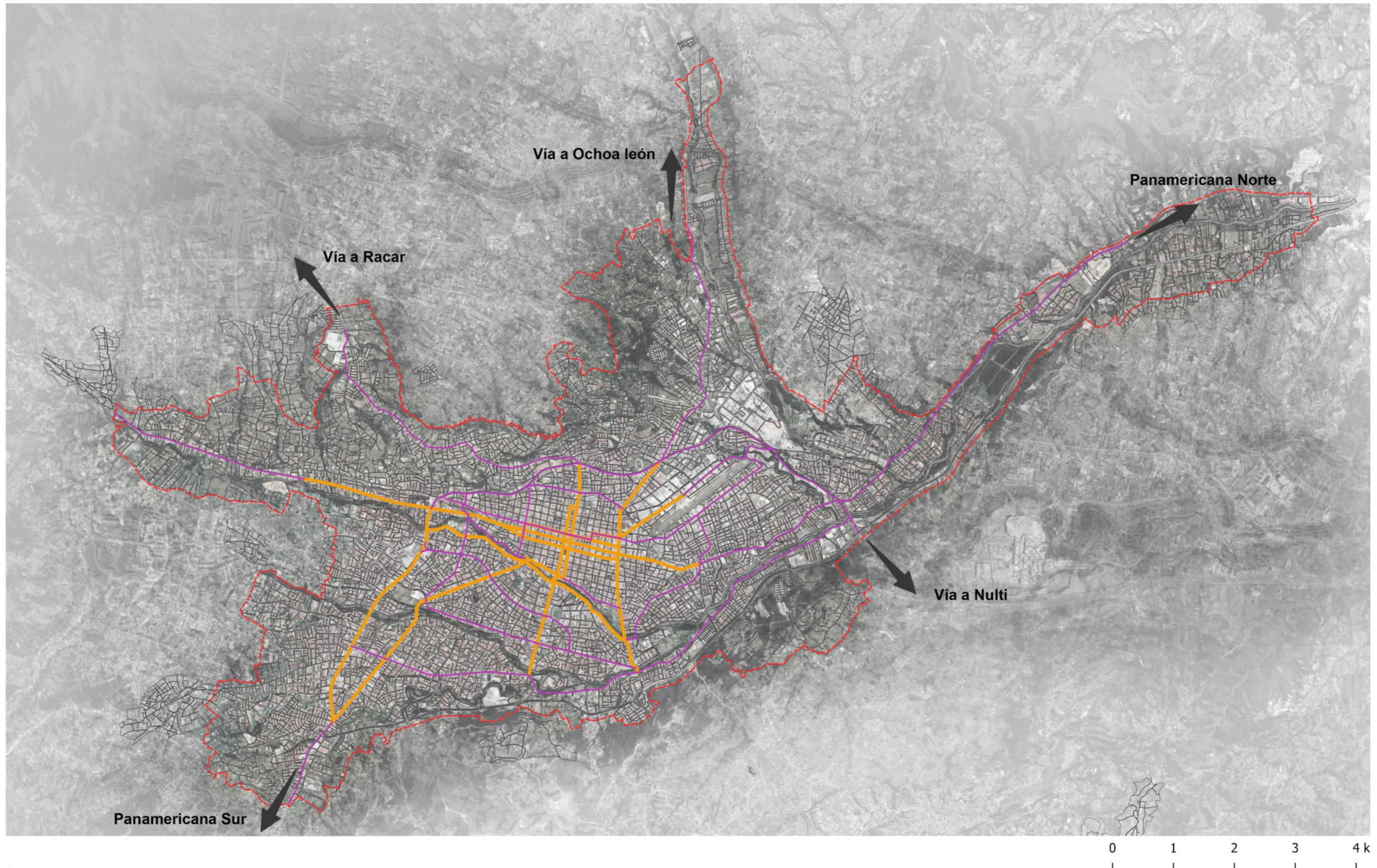
Como primer acercamiento para el diagnóstico se ha visto pertinente realizar un análisis macro de ciudad, lo que permite tener en cuenta las diferentes variables que interfieren en el proyecto. El modelo urbano que se desarrolla en este documento pretende simplificar y mejorar el sistema de ciudad que existe, sin embargo es importante tener en cuenta ciertos aspectos que se detallan a continuación para no interferir en el funcionamiento del mismo y que se deben tomar en cuenta como directrices para el modelo de intervención.

Análisis Macro

Conectividad

Cuenca al funcionar como un epicentro administrativo, económico y cultural de la región tiene varios accesos y vínculos que la conectan con los alrededores; estos son los corredores de enlace que se representan en el mapa presentado. Los corredores de enlace a su vez se vinculan con los corredores de ciudad que son los que permiten atravesar la misma. Es importante que al momento de seleccionar la zona de intervención y posteriormente a la subdivisión de células urbanas sean dichos corredores tomados en cuenta para no interrumpir las conexiones existentes.

Mapa 1. Conectividad de Cuenca

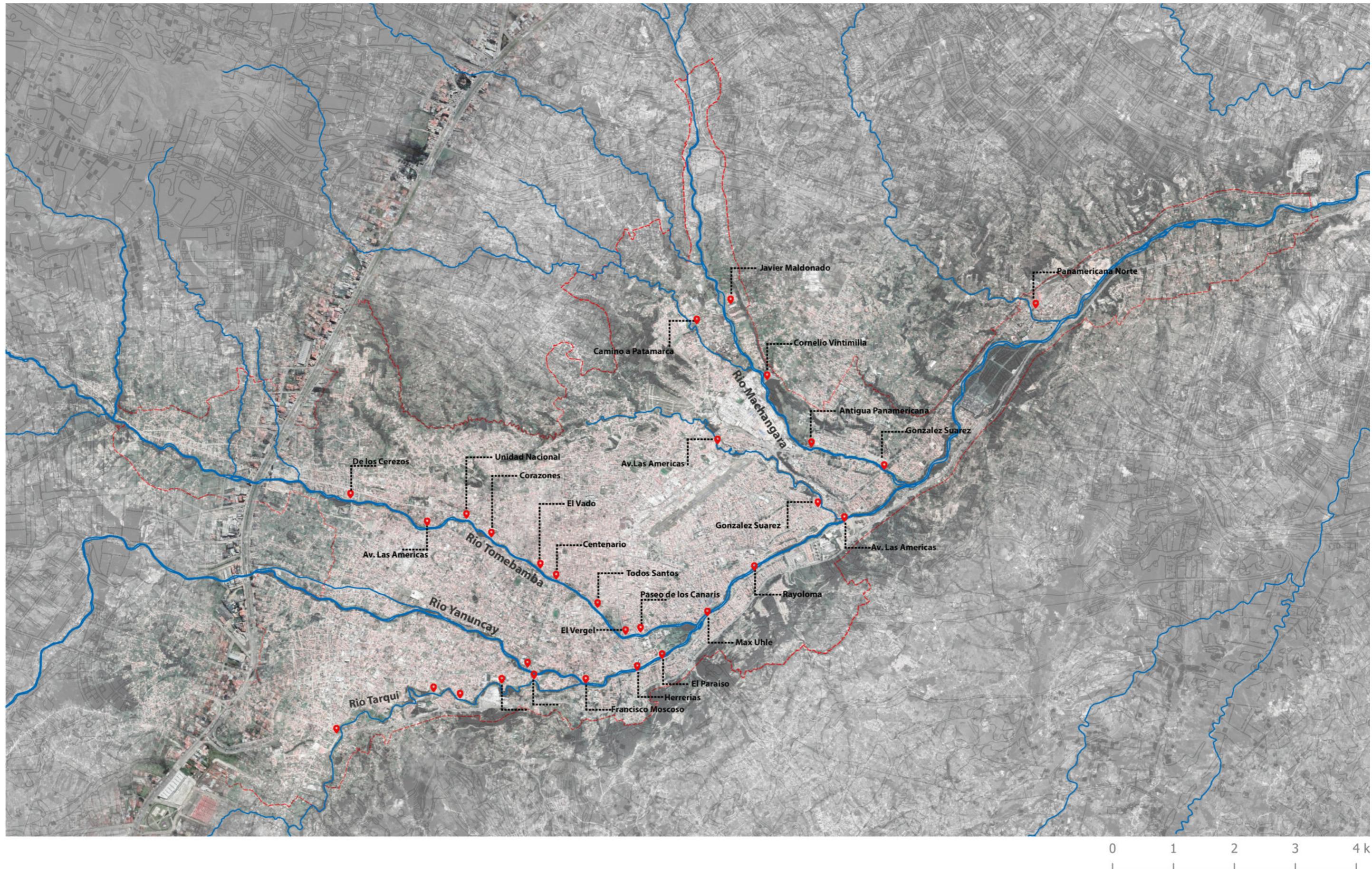


- Corredores de Ciudad
- Corredores de Enlace
- Límite Urbano

Elementos biofísicos

Como sabemos la ciudad de Cuenca, por su topografía está dividida en tres terrazas y atravesada por varios ríos que actúan de por sí como límites de las zonas a intervenir. Por otra parte es necesario tener en cuenta los elementos físicos que vinculan las terrazas como puentes peatonales y vehiculares que serán fundamentales para el funcionamiento del modelo urbano propuesto.

Mapa 2. Elementos Biofísicos



Limite Urbano

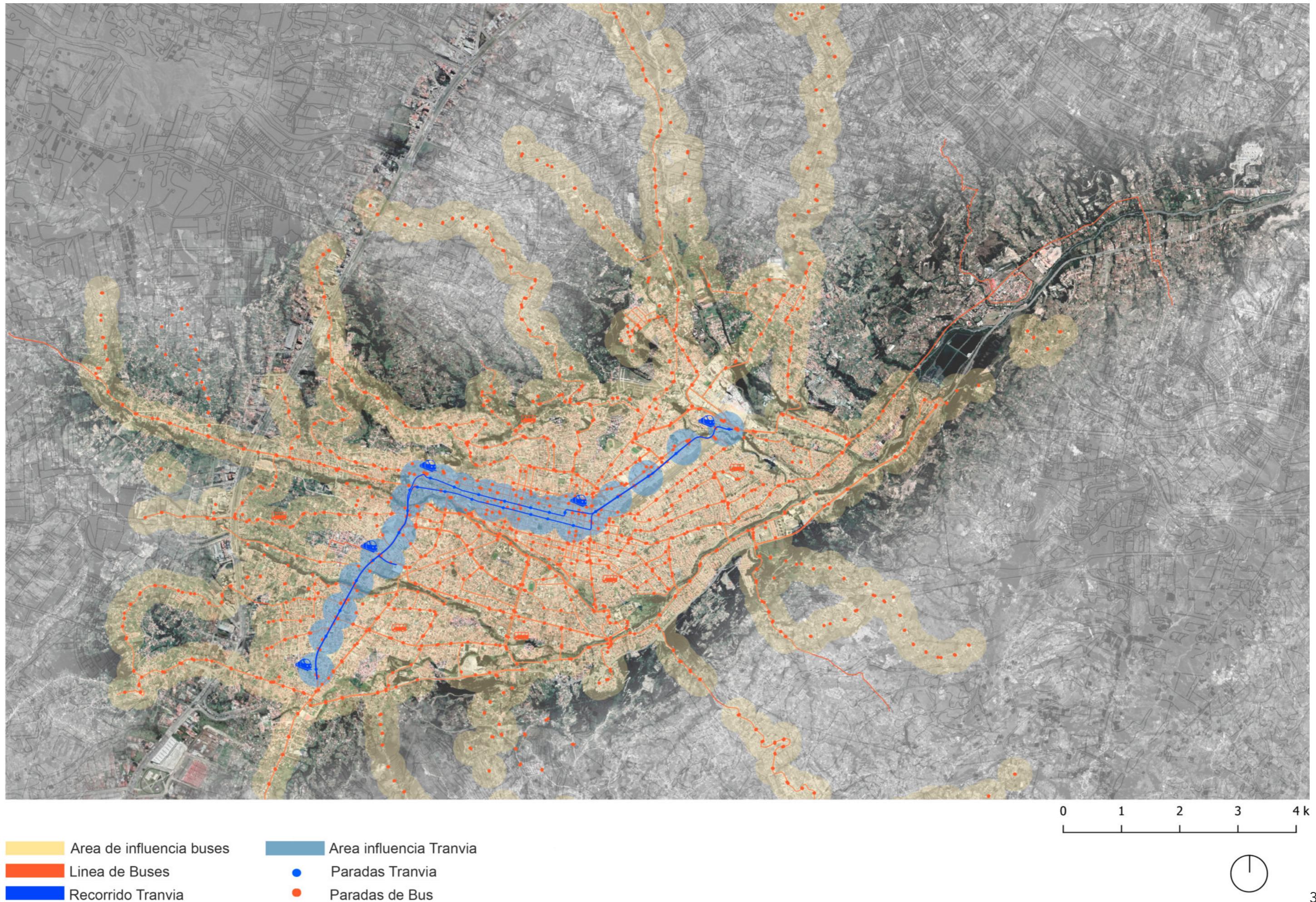
Ríos



Movilidad

La intención es garantizar la accesibilidad de los peatones a un sistema de transporte público que se maneje a través de paradas que no se encuentren a una distancia superior a los 300 metros considerada como la distancia caminable; es por esto que se representa en el mapa a continuación se ilustran las redes de transporte de bus, tranvía y ciclovías para entender el funcionamiento del sistema de transporte y conocer el área servida del mismo.

Mapa 3. Movilidad



Don Bosco

Equipamientos

En el primer acercamiento de diagnóstico realizado en cuanto a los equipamientos del sector se ha identificado que cuenta con dos grandes centros de aprovisionamiento tipo supermercados en la zona este y en la zona central de la megamanzana.

De igual manera se observa que la cantidad de equipamientos educativos es representativa entre colegios, escuelas e incluso el campus de la Universidad de Cuenca en la zona sur. Existen equipamientos recreativos en la zona sin embargo la mayor parte son parques o áreas verdes; en la zona sur no se cuenta con espacio público de ningún tipo.

Tarqui y Yanuncay, se considera que la orilla o área verde marginal al Río Tarqui no se debe considerar como espacio público ya que no está tratada como para ser utilizada para recreación.

Mapa 4. Equipamientos



Recreación
Aprovisionamiento
Educación

Administración y gestión
Cultura
Salud

Recorrido Tramvía

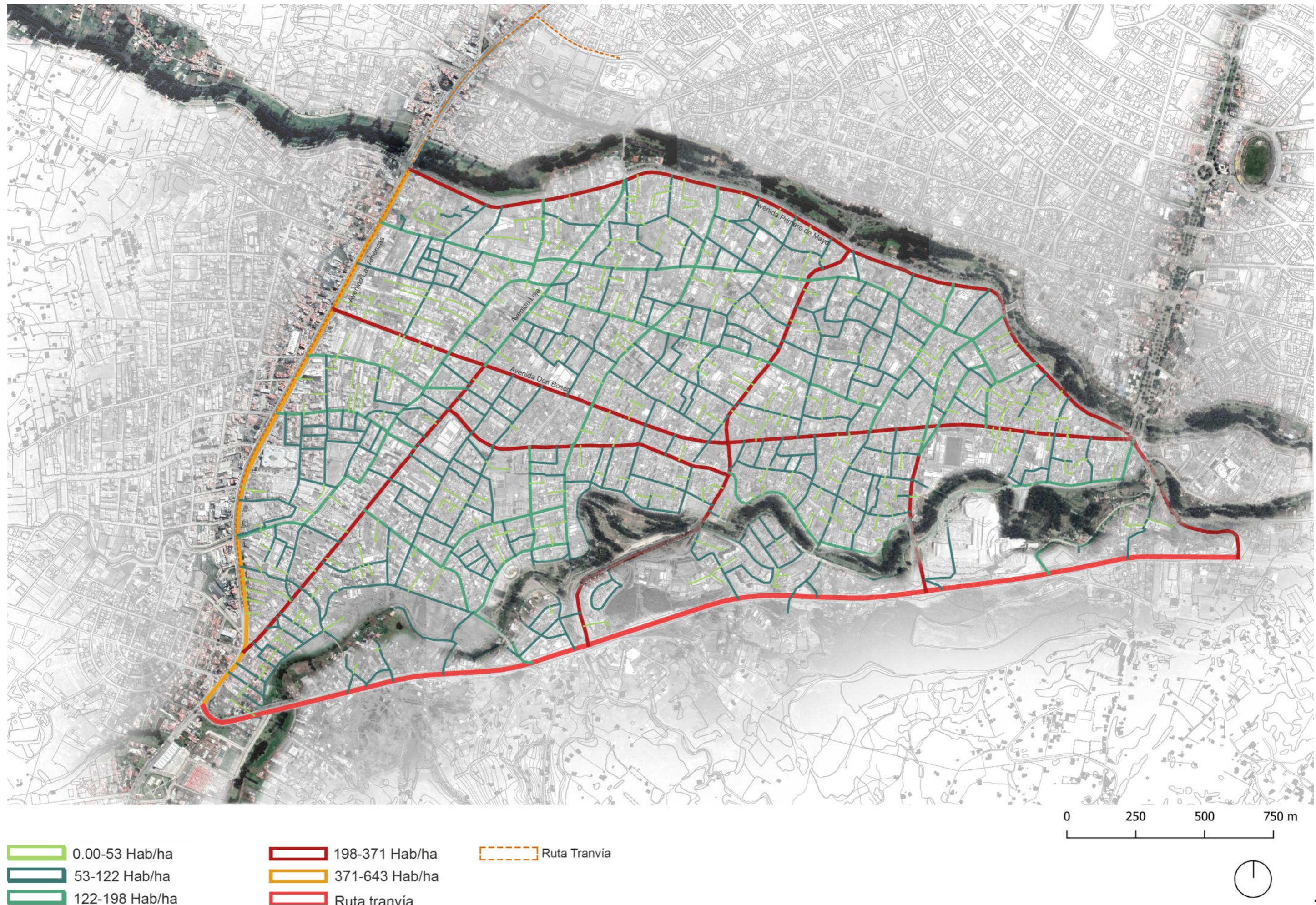
Jerarquía vial actual

La megamanzana Don Bosco, está delimitada al norte por la avenida Primero de Mayo, al sur por la Autopista Cuenca – Azogues, al este con los Tres Puentes y al oeste con la avenida Las Américas.

A pesar de esta delimitación vial, se considera como límite sur el Río Tarqui por que representa en sí una barrera natural. Los ejes viales de la zona tienen gran importancia, como la Avenida Don Bosco que además de ser un corredor comercial y de alto flujo vehicular, vincula los tres puentes con las Américas. Por otro lado la presencia de la avenida 12 de Octubre permite el vínculo entre la autopista y la avenida Primero de Mayo.

vías son de menor jerarquía (20-30km/h) sin embargo se debe analizar el potencial que representan para espacio público por las amplias secciones que tienen y pueden ser aprovechadas.

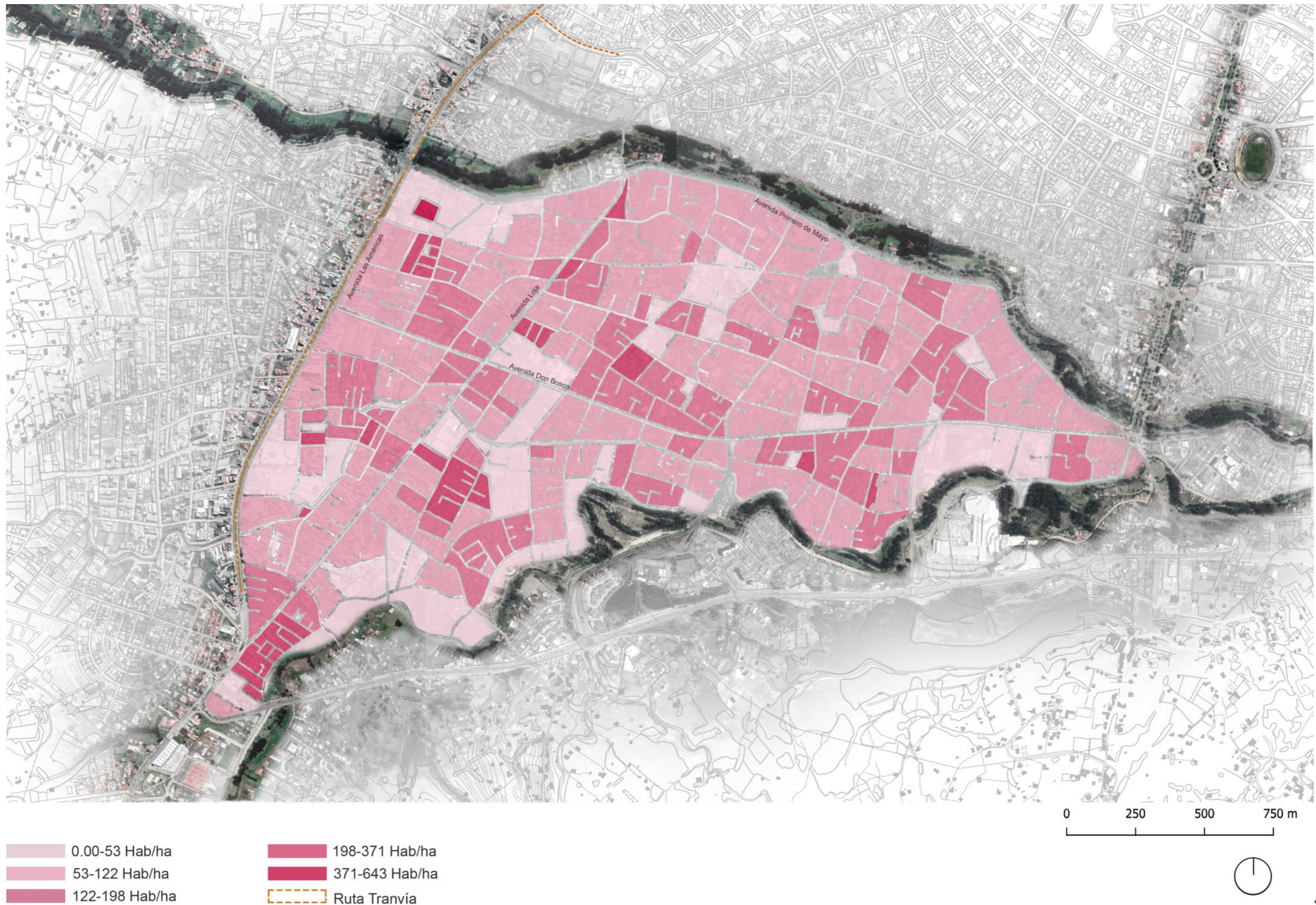
Mapa 5. Jerarquía vial actual



Densidad por manzana

Como se observa se realiza el mapa de densidad por manzana, para esto se ha tomado como datos la información proporcionada por el INEC del censo realizado en el 2010; según estos datos se ha identificado que la zona es de densidad media – baja, está ocupada principalmente por viviendas unifamiliares de diferentes tipologías y que es necesario que dentro del proyecto se consideren políticas de densificación para lograr una densidad de al menos 120 hab/ha como recomienda el Plan de Uso y Gestión de suelo para la ciudad de Cuenca.

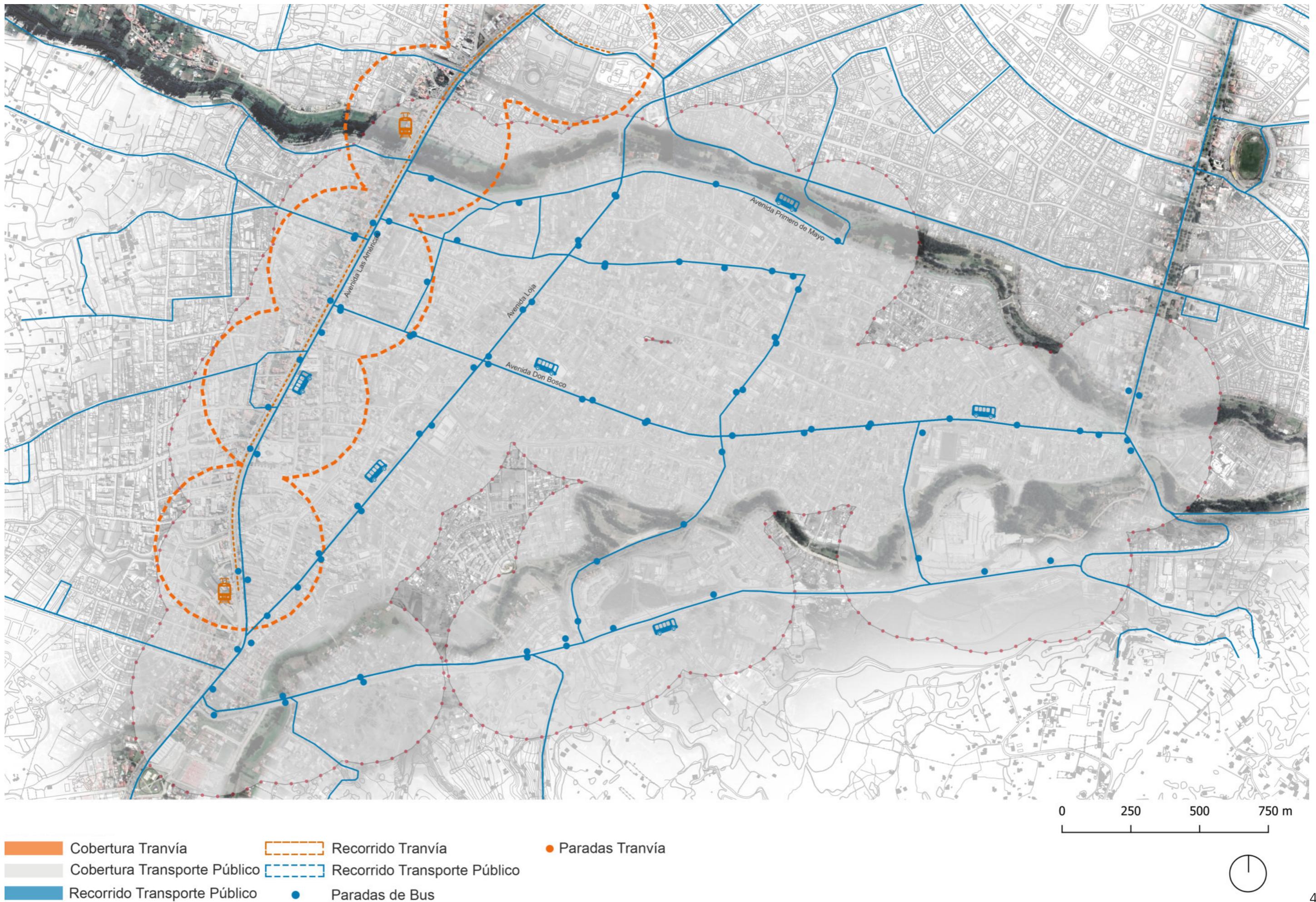
Mapa 6. Densidad por manzana



Conectividad

La megamanzana Don Bosco tiene la ventaja de estar dentro de la zona de cobertura del tranvía, ya que su recorrido se realiza por la Av. De las Américas; se ha considerado un radio de influencia desde las paradas de 300 metros para graficar su alcance, sin embargo se considera que puede ser mayor de acuerdo a la caminabilidad que se identifique en el análisis a profundidad de la zona. Por otra parte, la cobertura de transporte público muestra una sobre existencia de paradas y rutas en el sector, por lo que al implementar el nuevo modelo urbano de supermanzanas se debe pensar en la redistribución de las líneas de transporte público para que la infraestructura propuesta abastezca a los habitantes de la zona sin utilizar espacio que puede ser destinado al peatón.

Mapa 7. Conectividad



División Supermanzanas

En el primer acercamiento de diagnóstico realizado en cuanto a los equipamientos del sector se ha identificado que cuenta con dos grandes centros de aprovisionamiento tipo supermercados en la zona este y en la zona central de la megamanzana.

De igual manera se observa que la cantidad de equipamientos educativos es representativa entre colegios, escuelas e incluso el campus de la Universidad de Cuenca en la zona sur. Existen equipamientos recreativos en la zona sin embargo la mayor parte son parques o áreas verdes; en la zona sur no se cuenta con espacio público de ningún tipo.

Si bien la megamanzana Don Bosco goza de las orillas de los ríos Tarqui y Yanuncay, se considera que la orilla o área verde marginal

al Río Tarqui no se debe considerar como espacio público ya que no está tratada como para ser utilizada para recreación.

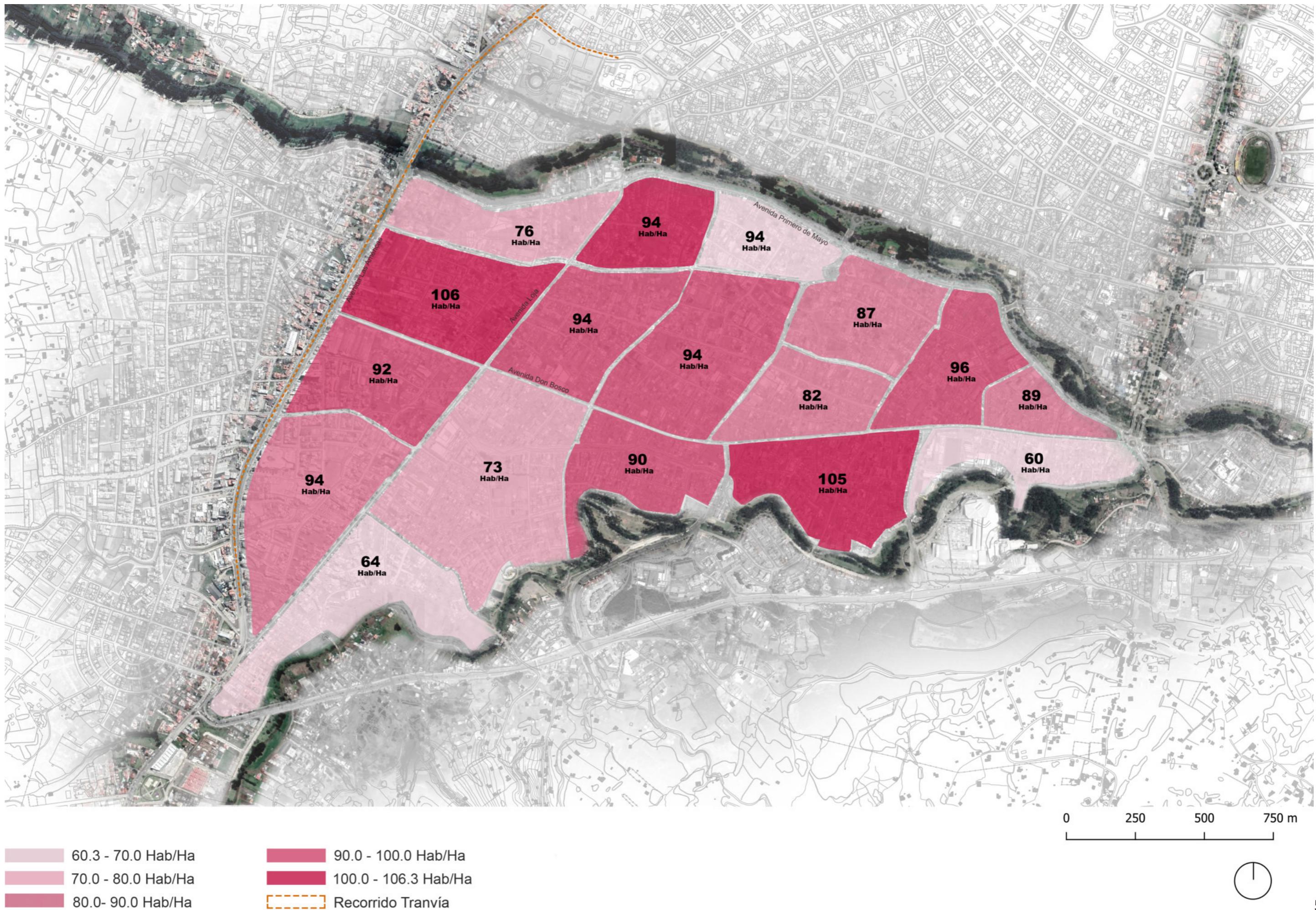
Mapa 8. División Supermanzanas



Densidad por supermanzana 2010

Si bien se ha realizado un análisis previo de densidad por manzana, considerando la nueva subdivisión de supermanzanas propuesta se realiza un segundo análisis de densidad con la finalidad de conocer la situación de cada supermanzana y poder definir lineamientos para la intervención que se proponga. Por otra parte es necesario conocer la cantidad de población para identificar el déficit de espacios verdes y públicos de cada supermanzana. La densidad más alta es de 106 hab/ha pero hay supermanzanas que no superan los 60 hab/ha, esto permite identificar que se necesita generar un proceso de densificación en la totalidad del sector.

Mapa 9. Densidad por supermanzana 2010



Área verde por habitante 2010

Según la Organización Mundial de la Salud la recomendación de área verde por habitante es entre 9 y 12 m². Se ha realizado el análisis teniendo en cuenta los datos obtenidos de densidad por supermanzana y el catastro de área verde existente del sector; cabe mencionar que únicamente se tiene en cuenta como área verde los parques o espacios públicos que han sido tratados para su uso. Si bien está bordeado por los márgenes del Río Tarqui y Río Yanuncay hay que tener en cuenta que para el análisis no se puede tomar en cuenta por que no son aprovechables en su totalidad para su uso.

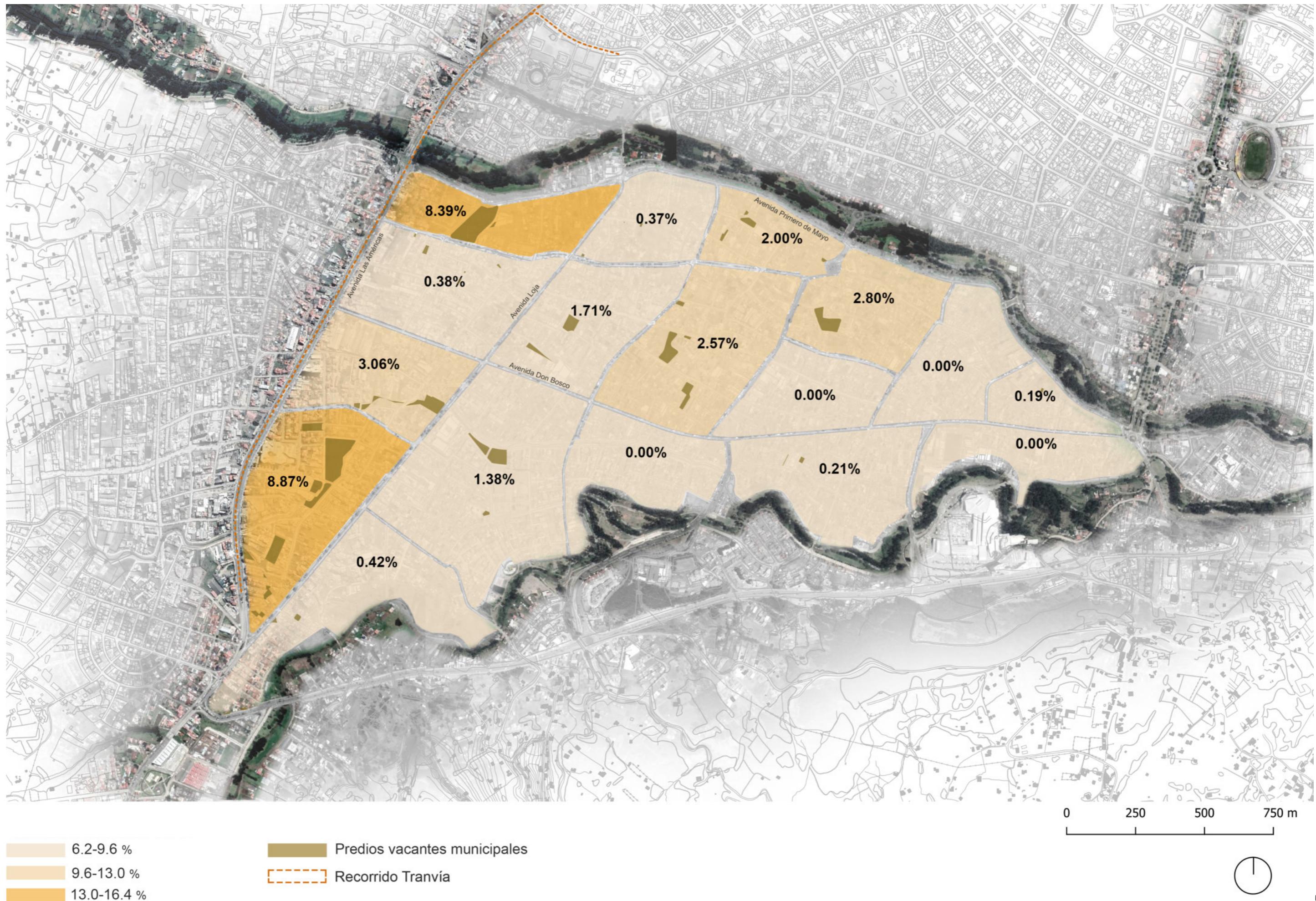
Mapa 10. Área verde por habitante 2010



Vacantes municipales

El siguiente análisis se presenta como respuesta o estrategia a los déficits identificados previamente como es el caso de área verde por habitante, equipamientos faltantes, necesidad de densificación, etc. En este contexto se identifican los predios que son de propiedad municipal, existen 40 predios municipales en la zona de intervención incluyendo parques de gran extensión; sin embargo también existen lotes de diferentes tamaños que pueden ser destinados a parques infantiles o equipamientos que sean necesarios durante el proceso para el Plan.

Mapa 11. Vacantes municipales

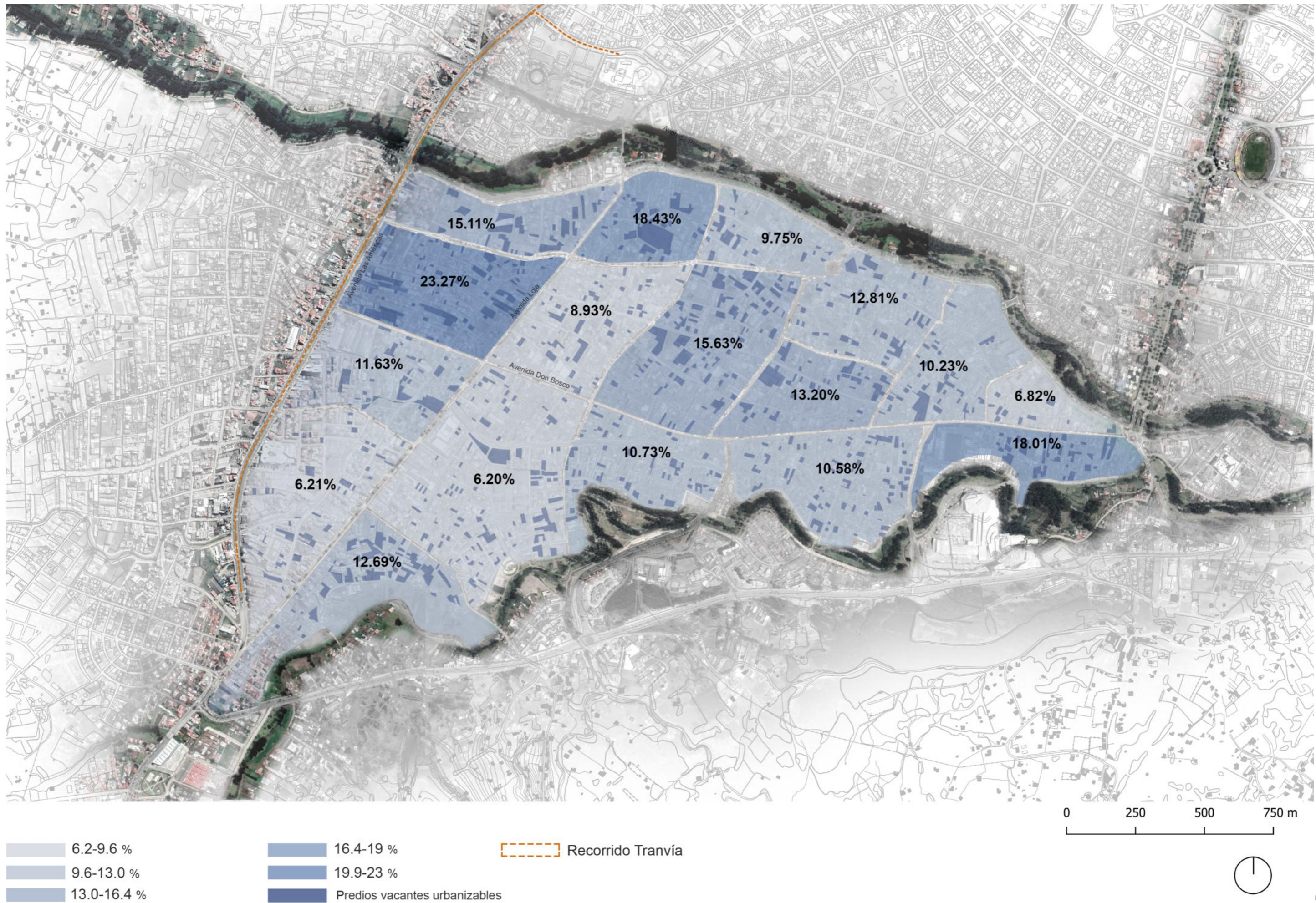


Vacantes urbanizables

Como siguiente paso se han tomado en cuenta los lotes vacantes urbanizables, esto quiere decir que tienen una pendiente inferior al 30% y que el porcentaje de construcción no supera el 10% del total de lote sin diferenciar la propiedad de los mismos; ya que se consideraría en caso de ser necesario para el proyecto el uso no únicamente de lotes municipales sino privados para lograr cumplir las necesidades de los habitantes del sector.

Por otro lado por los porcentajes obtenidos en el análisis, hay su-permanzanas que cuentan con hasta el 20% de área por urbanizar, lo que quiere decir que la zona puede ser consolidada y densifica-da no únicamente en altura sino puede ser intervenida en planta baja también.

Mapa 12. Vacantes urbanizables



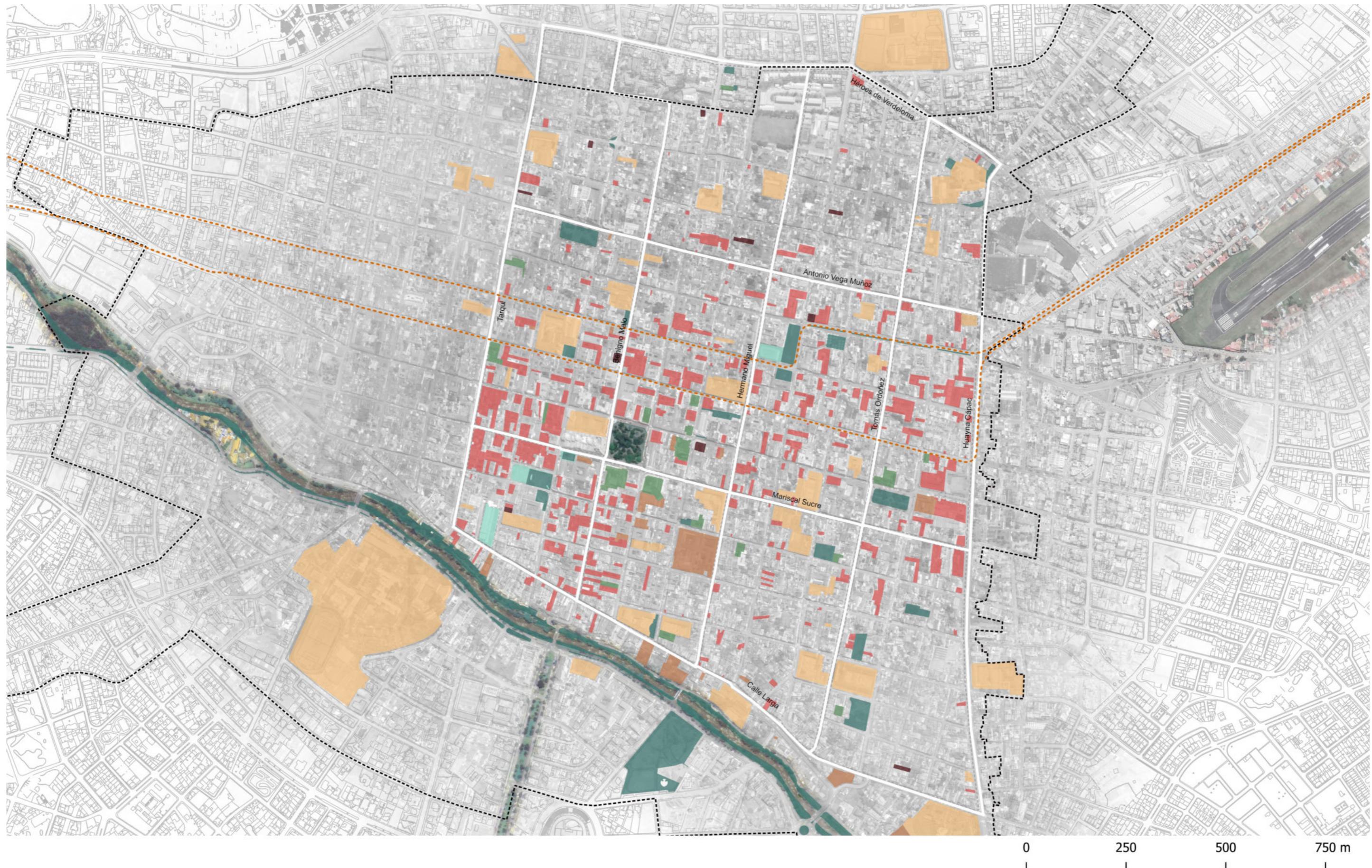
Centro Histórico

Equipamientos

De acuerdo a las supermanzanas trazadas en la zona de Centro Histórico, puede observarse con claridad la presencia de equipamientos tanto de carácter educativo como de administración y gestión como los usos predominantes en este espacio.

Con respecto a los otros usos como salud, aprovisionamiento y cultura, el número de equipamientos baja en número de manera considerable con respecto a los otros dos usos anteriores. Sin embargo, un dato que es importante considerar es la carencia de espacios verdes y de recreación. Al momento se cuenta con muy pocos espacios destinados al disfrute como espacio público y en servicio de la comunidad.

Mapa 13. Equipamientos



Recreación
Aprovisionamiento
Educación

Administración y gestión
Cultura
Salud

Administración y gestión
Centro Histórico
Recorrido tranvía

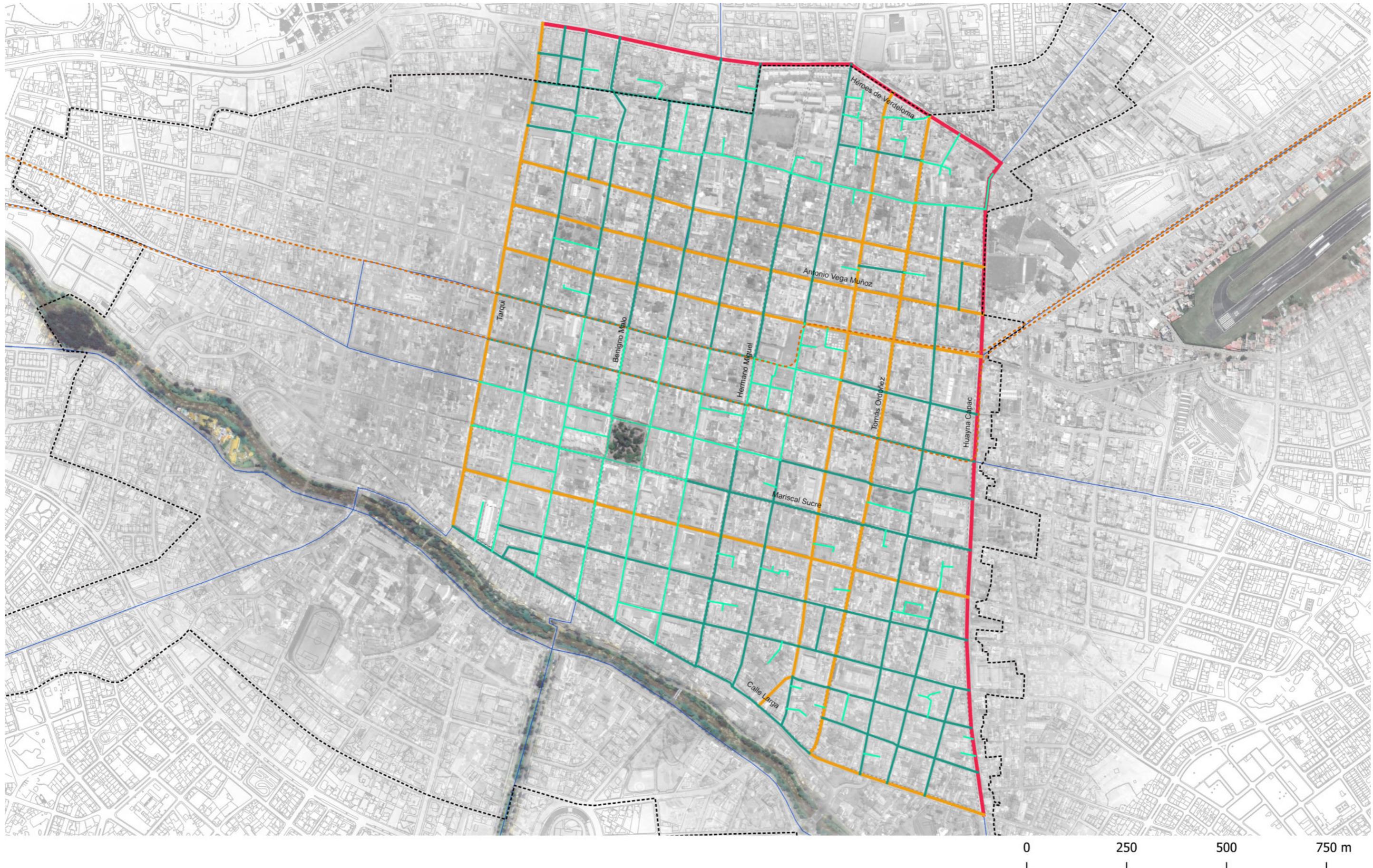
Jerarquía vial actual

La megamanzana de Centro Histórico está limitada por las calles Héroes de Verdeloma al norte, la calle Larga al sur, al este la avenida Huayna Cápac y al oeste la calle Tarqui.

Se puede decir que existe un porcentaje bastante ecuánime en cuanto a la jerarquización de vías a excepción aquellas con velocidad 40km/h que prácticamente está absorbidas por los límites norte y este. Las vías con 30 km/h casi les corresponde a las vías con mayor concentración de transporte público. A el área próxima al Parque Calderón le corresponden vías de 10 km/h, se entiende por su cercanía al espacio público y a los principales equipamientos donde existe una mayor concentración de personas. De ahí, las calles restantes se manejan con una velocidad de 20 km/h, como una medida moderada para el vehículo.

Sin embargo, el Centro Histórico conserva un potencial bastante amplio para la priorización del peatón por lo que se cree pertinente planificar una estrategia de jerarquización vial en función de las actividades y aspectos específicos que actualmente este espacio conserva.

Mapa 14. Jerarquía vial actual



Vías 10 km/h
Vías 20 km/h
Vías 30 km/h

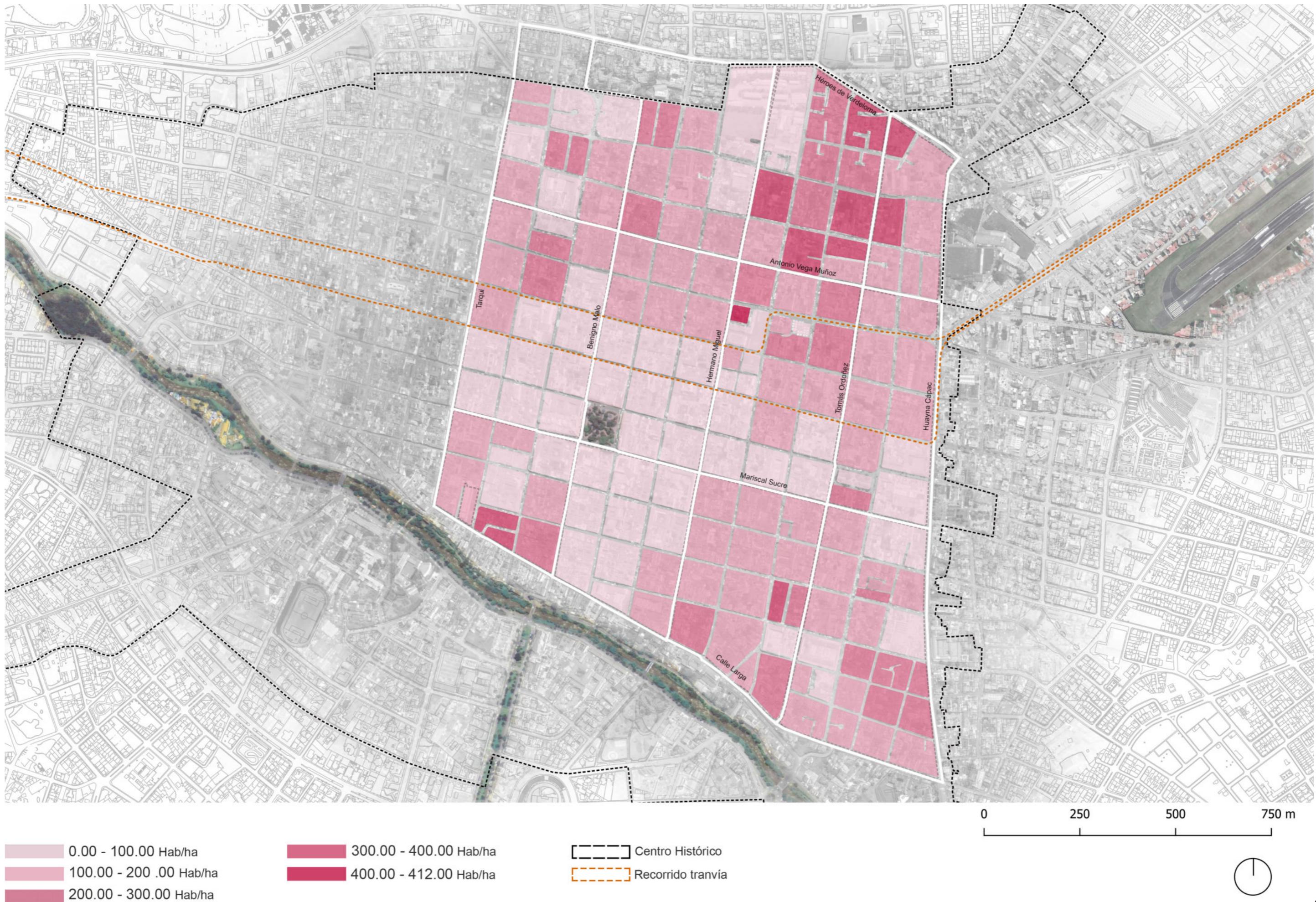
Vías 40 km/h
Corredores principales

Centro Histórico
Recorrido tranvía

Densidad por manzana

La información detallada en este mapa hace referencia al los datos tomados en el censo de 2010 por el INEC. Ahora, el Plan de Uso y Gestión de Suelo recomienda una densidad de 120 Hab/Ha por lo que podemos decir que actualmente existe un déficit de densidad, es decir la zona es un área de densidad media - baja. Está claro que la zona comercial del Centro Histórico crece desde dentro hacia afuera, es por ello que los alrededores del Parque Calderón es la zona que sufre de mayor densificación. Y por otro lado, existen pocas manzanas que responden hacia el otro extremo, aquellas que se encuentran más hacia la zona del barrio el Vecino, son manzanas que sufren de hacinamiento.

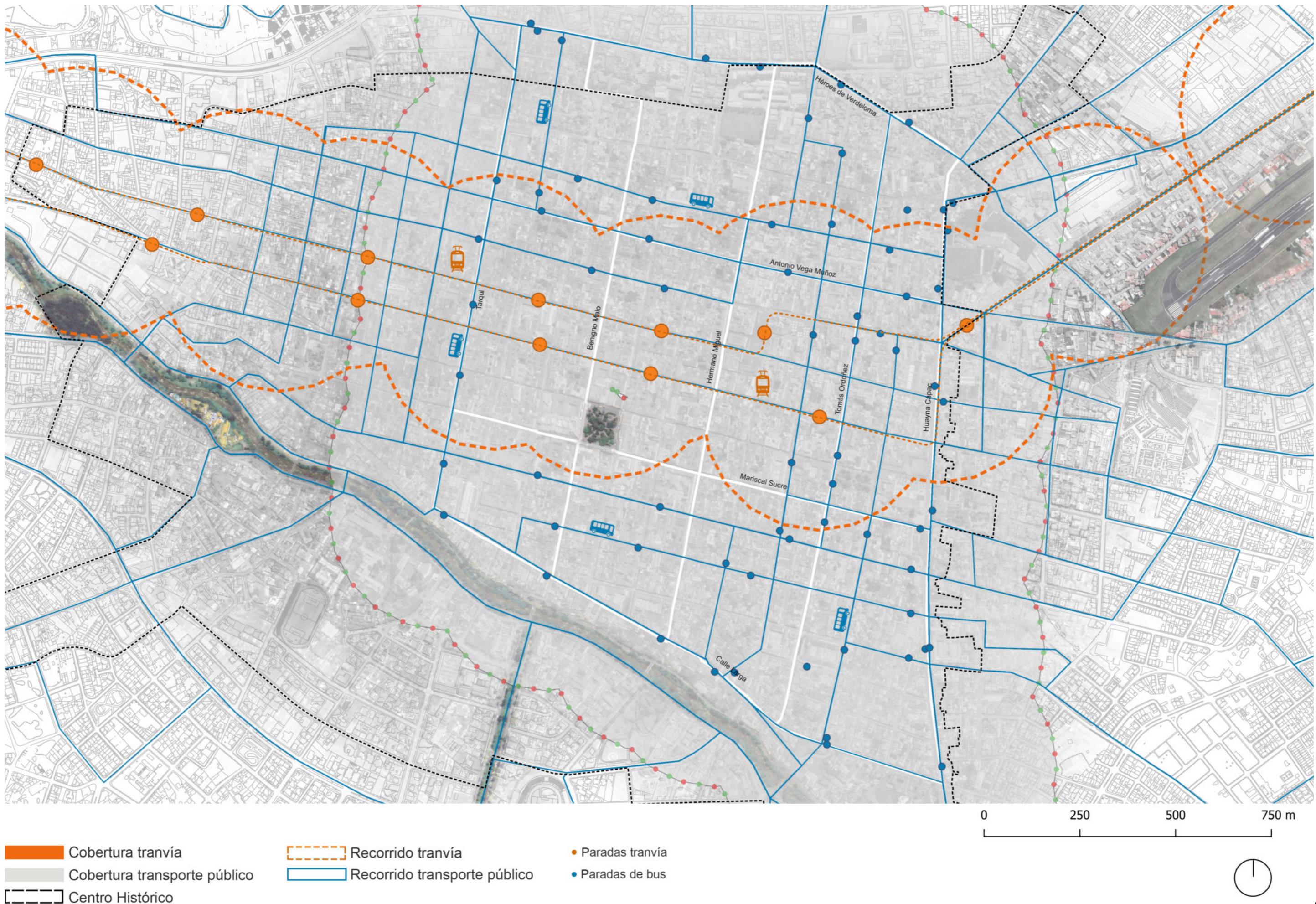
Mapa 15. Densidad por manzana



Conectividad

La conectividad para llegar al Centro Histórico es bastante buena, esto facilita a cualquier usuario llegar a este punto de manera segura. Sin embargo, la cobertura de transporte público referente a los buses es bastante densa, situación que puede mejorarse al ser absorbida por el tranvía, sistema de movilidad que atraviesa el casco histórico y que cuenta con una cobertura con un radio de influencia de 300 metros en cada una de sus paradas. Además también se puede buscar la alternativa en redistribuir y organizar de mejor manera la red de buses para agilitar y liberar el tráfico, teniendo en cuenta que varias rutas dentro de la urbe cubren con los mismos recorridos y es hacia las afueras donde se bifurcan con el objetivo de llegar a su destino final.

Mapa 16. Conectividad



División Supermanzanas

A partir del primer análisis realizado, se ha llegado a una primera delimitación de las nuevas células urbanas propuestas dentro del modelo urbano supermanzanas, teniendo en cuenta que la jerarquía vial es una de las variables más importantes por el concepto de supermanzana. Otro criterio de definición ha sido la distancia caminable tomada en cuenta desde un punto a otro de una misma supermanzana, para esto se toma como referencia la distancia propuesta por Jan Gehl en "How to study public life" con la intención de no superar los 8-10 minutos de traslado desde un punto a otro. Esta primera delimitación está sujeta a cambios que dependen de los análisis realizados en próximos capítulos de este documen-

to y a los criterios tomados por el Plan Ordenación Territorial, el Plan de Uso y Gestión de suelo y el Plan de Movilidad Sostenible. Como resultado se obtienen 12 supermanzanas dentro de la megamanzana Centro Histórico, conformada por las cuatro unidades funcionales del Plan de Movilidad Sostenible.

Mapa 17. División Supermanzanas



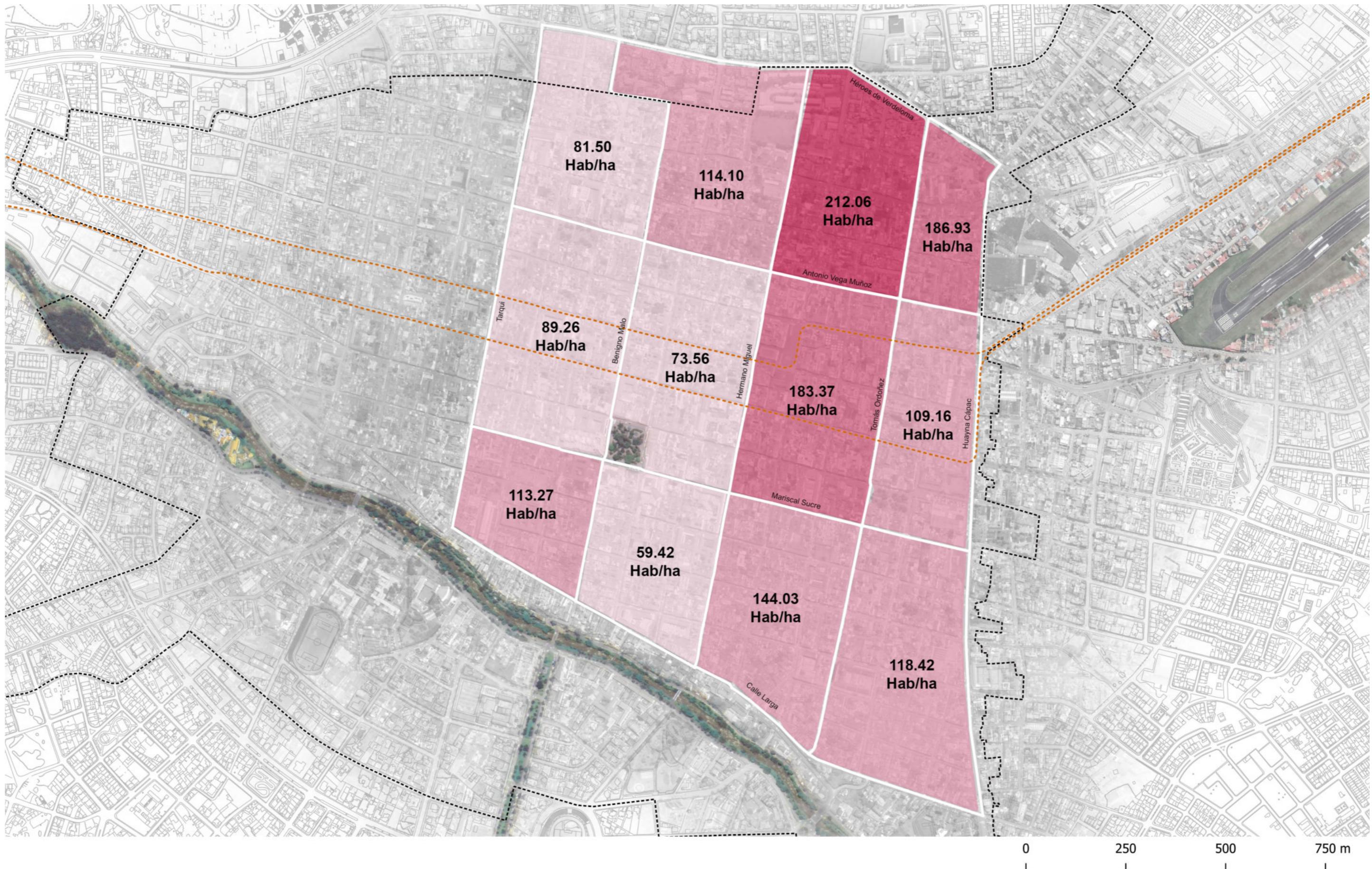
Centro Histórico
Recorrido tranvía
División supermanzanas

Densidad por supermanzana 2010

Si bien se ha realizado un análisis previo de densidad por manzana con los datos del censo 2010, considerando la nueva subdivisión de supermanzanas propuesta y con los mismos datos del censo mencionado se realiza un segundo análisis de densidad con la finalidad de conocer la situación de cada supermanzana y poder definir lineamientos para la intervención que se proponga. Por otra parte es necesario conocer la cantidad de población para identificar el déficit de espacios verdes y públicos de cada supermanzana. La densidad más alta es de 212 hab/ha en la parte noroeste del sector, puede ser causada por presencia de conventillos en los que la calidad de vida no es la adecuada y por otro lado hay supermanzanas en las que no llega a 60 hab/ha. La migración 68 del Centro Histórico al resto de la ciudad es un proceso que se ha

generado y ha ocasionado problemas de carácter urbano y social en el sector. Como respuesta dentro de la propuesta se debe considerar generar densificación en la zona.

Mapa 18. Densidad por supermanzana 2010



59.00 - 100.00 Hab/ha
100.00 - 150.00 Hab/ha
150.00 - 200.00 Hab/ha

200.00 - 212.00 Hab/ha
Centro Histórico
Recorrido tranvía

0 250 500 750 m



Área verde por habitante 2010

Según la Organización Mundial de la Salud la recomendación de área verde por habitante es entre 9 y 12 m². Se ha realizado el análisis teniendo en cuenta los datos obtenidos de densidad por supermanzana y el catastro de área verde existente del sector; cabe mencionar que únicamente se tiene en cuenta como área verde los parques o espacios públicos que han sido tratados para su uso. En el caso del Centro Histórico, si bien cuenta con varias plazas como es el caso del Parque Calderón, San Blás, entre otros; no se identifica un número representativo de parques o espacios de recreación, únicamente en la zona suroeste se identifican 3 parques que aportan al índice de verde por habitante. Teniendo en cuenta estos datos y la población del censo 2010, ninguna supermanzana cuenta con el índice de verde por habitante recomendado.

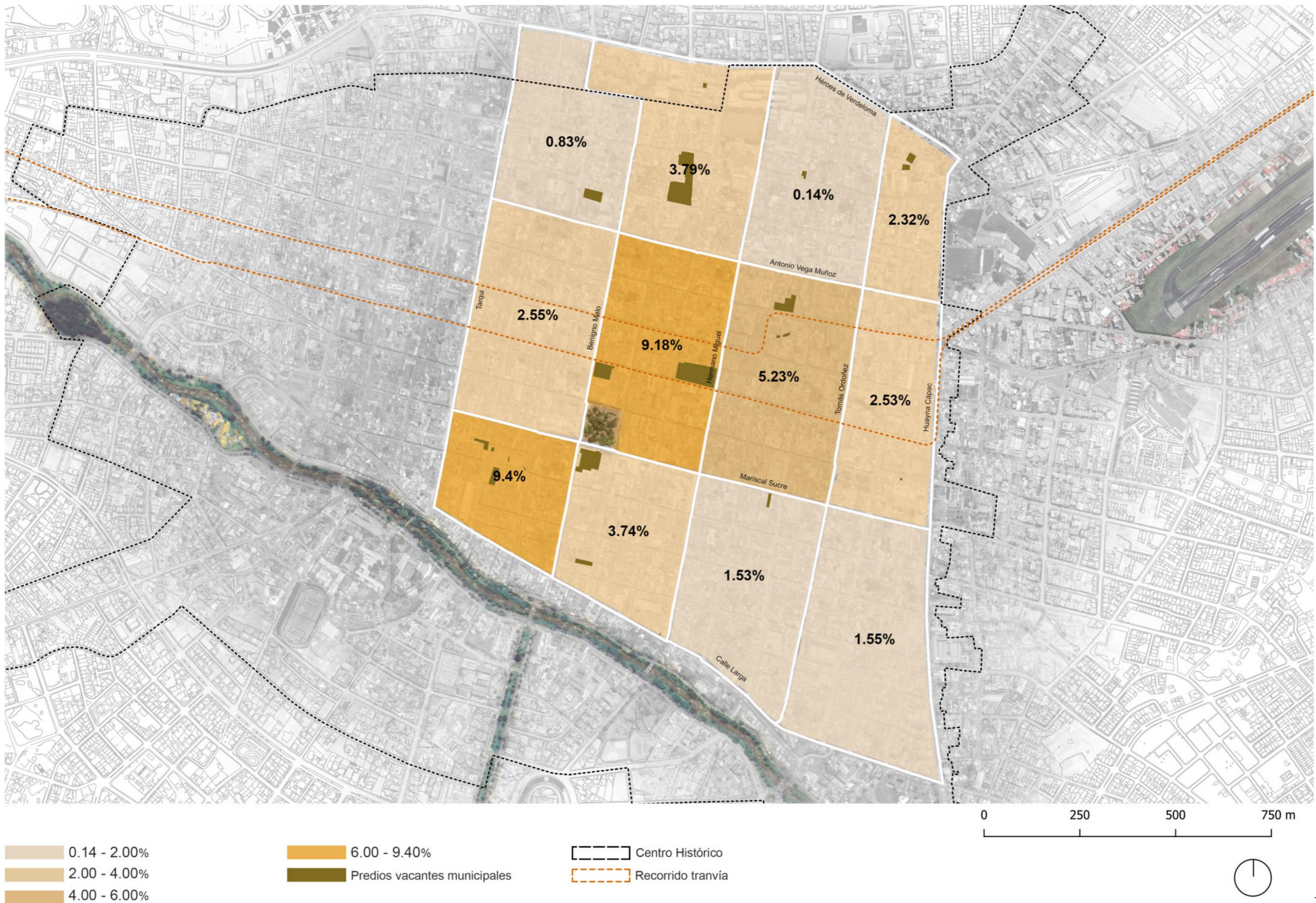
Mapa 19. Área verde por habitante 2010



Vacantes municipales

Luego de identificar la falta de área verde y la necesidad de iniciativas de vivienda para revitalizar el Centro Histórico, se identifican los predios municipales de la zona de intervención que pueden ser posibles ubicaciones a utilizar para implementar servicios, equipamientos o vivienda. Sin embargo, esta información será verificada en la siguiente etapa con el levantamiento de predios con la finalidad de mantener o descartar en las siguientes etapas.

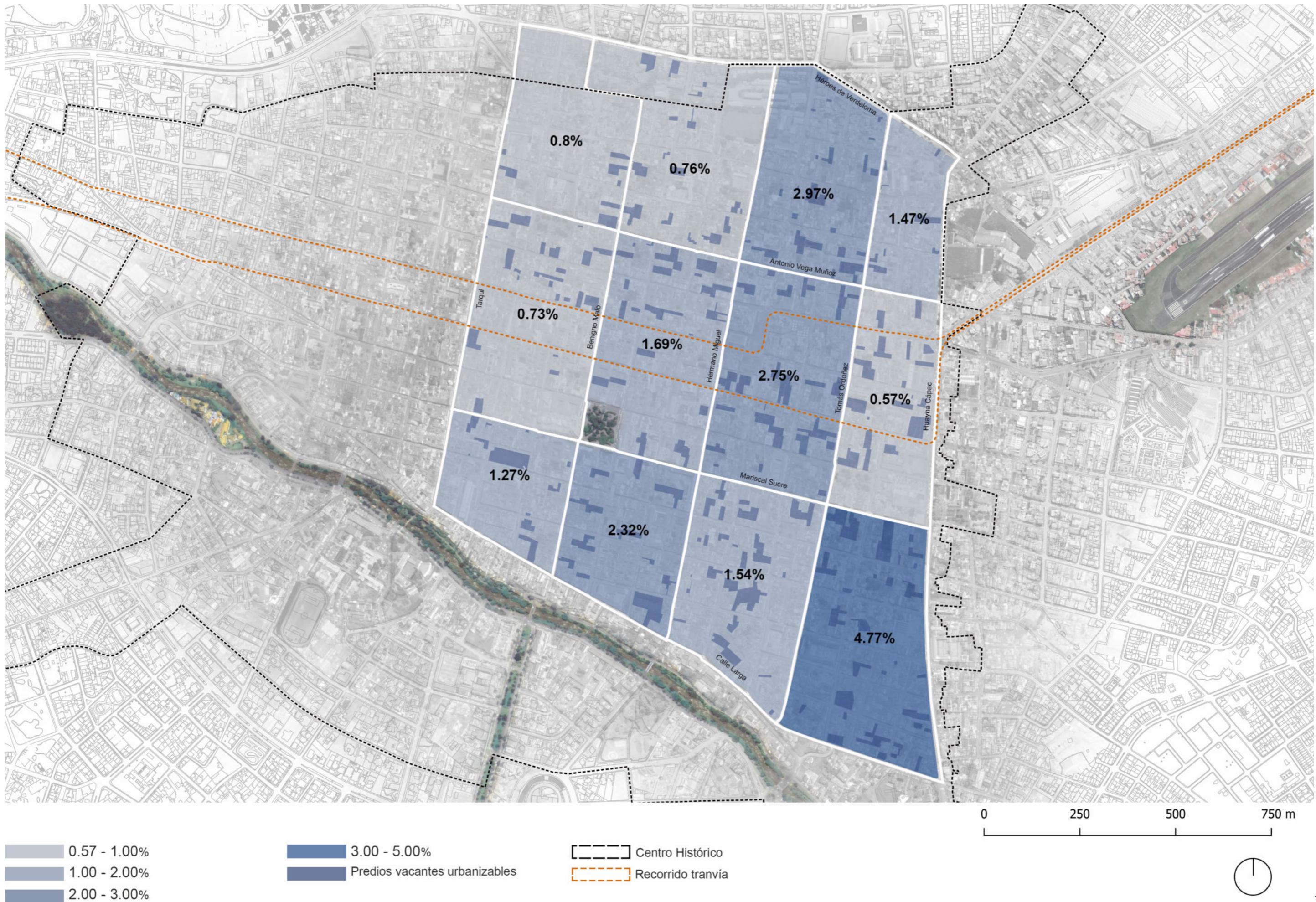
Mapa 20. Vacantes municipales



Vacantes urbanizables

Por otra parte se han identificado los predios urbanizables, es decir de carácter público o privado, que no superen el 30% de pendiente y que tengan un 10% o menos de construcción. En el caso del Centro Histórico, si bien se puede considerar una zona consolidada se identifican varios predios que pueden ser utilizados para mejorar el sector; entre estos se identifican además varios predios que son destinados a parqueaderos y centros de manzana que presentan gran potencial para su aprovechamiento.

Mapa 21. Vacantes urbanizables



Conclusión

Cuenca, al ser considerada ciudad intermedia, es nuestro deber direccionar todas las mejoras que en ella se hagan para mantener este perfil a través de la densificación de ciudad, promover el incremento de espacio público e incentivar nuevos modelos de vivienda que aseguren las óptimas condiciones de habitabilidad. Además, trabajar en la mejoría de los diferentes sistemas de movilidad con la finalidad de conseguir equilibrio entre los mismos.

Es importante, se tenga en cuenta el modelo de ciudad compacta, que absorba espacios donde diferentes actores interactúen entre sí, sin la necesidad de generar desplazamientos demasiado largos para sus actividades mediante un sistema urbano integrado que esté en la capacidad de solventar las necesidades de cada uno de los diferentes grupos de una ciudad. Por otro lado, contemplar la escala humana es de suma importancia puesto que permite a los ciudadanos identificarse con su ciudad, y esta es una característica valiosa de las ciudades intermedias.

Entonces, es vital planificar a Cuenca como una ciudad segura capaz de entender las dinámicas urbanas en un trabajo conjunto con la ciudadanía para contemplar procesos sostenibles y que nos permita convivir de manera pacífica con cada uno de los diferentes actores.

Don Bosco

Al momento, el sector Don Bosco, es una porción de la ciudad bastante densa pero que carece de otros usos, por ello la importancia de incorporar nuevas actividades a esta zona que complementen la vivienda y que generen un impacto positivo en las personas quienes habitan en el sector previniendo los desplazamientos demasiado largos y dependientes del vehículo. Es pertinente reforzar aquellos ejes que cuentan con un grado de potencialidad que refuerzen la mixticia de uso. Además aprovechar el paisaje de elementos naturales propios de la zona conjuntamente con la dotación de espacio público equitativo que aporten y mejoren las condiciones de habitabilidad.

Centro Histórico

El Centro Histórico de Cuenca, reúne un conjunto de elementos que lo enriquecen en varios aspectos, por ello es indispensable planificar desde todos las ramas posibles para reforzar las cualida-

des positivas que tiene. La cercanía hacia los diferentes puntos de la ciudad, su alto valor paisajístico y arquitectónico, la presencia de elementos naturales, la mixticia de usos, el valor histórico, etc. son algunos de los aspectos que suman.

wwSin embargo, actualmente en Cuenca el 57% de las emisiones de CO₂, es producido por el transporte y entendemos que el Centro Histórico como tal, posee un problema bastante grande con respecto a movilidad. Para ello, es necesario trabajar en propuestas que garanticen un sistema de movilidad sostenible y que tenga por objetivo reducir las emisiones y que la congestión vehicular disminuya considerablemente con la finalidad de liberar espacios que actualmente poseen muchísimo potencial y que pueden destacar aún más esta zona de la ciudad a través de la implementación de espacio público, nuevos usos que mejoren la dinámica actual y que ofrezcan espacios de calidad para los ciudadanos.

Habiendo descrito lo anterior, se concluye la pertinencia en la incorporación de un nuevo modelo de célula urbana (supermanzanas) que a través de la implementación de nuevas normativas y modelos administrativos se promueva nuevos espacios que fomenten la cohesión social, mejorando la calidad ambiental y la vida urbana de la ciudad. Por otro lado, la disuasión en la dependencia del automóvil a través de una nueva cultura de movilidad, que refuerce el uso del transporte público y otros sistemas de movilidad que aportan con la calidad tanto ambiental como física de los usuarios, es decir dotar, democratizar y mejorar la movilidad sostenible. También la propagación de usos que fomenten la diversificación y que mejoren las condiciones de habitabilidad. Generando esta red se garantiza la reducción de gentrificación y que algunas zonas se vean privilegiadas antes que otras. La idea es perseguir un modelo de ciudad que garantice cualidades óptimas en todos sus aspectos.

