



UNA DIAGNOSIS EN 9 PUNTOS PARA **EL CENTRO HISTÓRICO**



INDICE

CAPÍTULO UNO: Conceptualización	3
1. Movilidad sostenible	3
1.1. Centro Histórico de Cuenca:	3
1.2. La noción del Plan de Movilidad y Espacios Públicos en el Centro Histórico de Cuenca	4
1.3. Metodología	6
CAPÍTULO DOS: Análisis y Diagnóstico	8
2. Características Geográficas	8
2.1. Situación Geográfica, medio ambiental e influencia	8
2.2. Límites	10
2.3. Estructura urbana	10
2.4. Aspectos sociales y económicos	12
2.5. Medio ambiente y riesgos	14
2.6. Estructura urbana y movilidad	15
CAPÍTULO TRES: Conclusiones	34
3. Una diagnosis en nueve puntos para el Centro Histórico	34
3.1. Sobre el modelo de movilidad en el Centro Histórico de Cuenca.	34
3.2. Sobre la debilidad de criterios de intermodalidad en el sistema de transportes.	34
3.3. Sobre la necesidad de otra visión para el transporte público colectivo.	35
3.4. El vehículo privado ha ido ganando progresivamente espacio al peatón.	35
3.5. Sobre el desequilibrio funcional entre modos de transporte.	36
3.6. Sobre la recuperación del espacio público interior para la mejora de la habitabilidad del Centro Histórico y sus barrios perimetrales	36
3.7. Sobre la ausencia de una jerarquía del viario.	36
3.8. Sobre el criterio para los estacionamientos en edificaciones y centros de manzana, y la regulación del estacionamiento en superficie.	37
3.9. Sobre la mejora de los recorridos peatonales.	38
REFERENCIAS	39

CAPÍTULO I: Conceptualización

1. Movilidad sostenible

1.1. Centro Histórico de Cuenca:

“La conveniencia de la aplicación de políticas y modelos de movilidad y transporte sostenible”

Movilidad, economía y patrimonio se han convertido en un juego de términos de muy difícil disociación, las reglas de conservación en un contexto de vitalidad urbana y garantizando la fluidez micro-empresarial de nuestros centros históricos conforman hoy el único camino para la recuperación creíble del centro de la ciudad de Cuenca.

La movilidad juega un rol importante en la dinámica de la ciudad, sin embargo, como no puede ser de otra manera, se halla condicionada por las particularidades de la estructura urbana de ésta y por las necesidades de la ciudadanía, generadas a partir de las diferentes actividades necesarias para el desarrollo del ser humano.



En ese contexto es de señalar que la ciudad de Cuenca a lo largo de su proceso de consolidación delimitó en el centro urbano, hoy conocido como Centro Histórico, una importante cantidad de usos de carácter administrativo, comercial, religioso y de servicio en general, que lo han constituido en una de las zonas más concurridas a escala de ciudad y de territorio. De hecho, esta superposición entre un barrio que aún permanece, el espacio compartido de toda una ciudad y el destino de los viajes de un territorio que comienza a disponer patrones micrometropolitanos conforma un complejo urbano en el que sus cualidades, que son muchas, comienzan a entrar en fricción y se hace necesario un instrumento de regulación entre todas estas movilizaciones y las cualidades de su espacio público.

La pugna entre los distintos modos de transporte, motorizados y no motorizados, se materializa a partir de la inclusión del vehículo automotor, durante el siglo XX y con mayor intensidad a partir de la segunda mitad de éste, cuando la planificación urbana priorizó su presencia y favoreció el acceso a las áreas frecuentadas con mayor intensidad, siendo el Centro Histórico una de éstas. Esto justifica que durante la segunda mitad del siglo anterior, previo al reconocimiento del valor patrimonial del área central, los planes de ordenamiento desarrollados propusieran el ensanchamiento de vías con la consecuente alteración del contexto urbano y arquitectónico (Sobral, 1947; GADMCC, 1971). “Es así como la calle (...) fué vista desde una perspectiva diferente: pas(ó) a ser el medio por el cual debe circular

la mayor cantidad de vehículos y en el menor tiempo posible.” (MDMQ et al., 2009, 15). Esta marginalidad para el resto de modos de transporte impuesta, ha tenido muchas consecuencias en la calidad de experimentación del centro y en su proyección para todo tipo de usuarios, hoy en algunas zonas casi es una odisea poder circular en pareja o con un niño de la mano... a partir de cierta edad, incluso se produce miedo a circular por determinadas calles.

La posición adquirida con relación al vehículo automotor, afectó quizás con mayor fuerza al peatón, reduciendo su espacio de circulación a veredas, muchas veces angostas, que no brindan la seguridad suficiente y que en escala propician una sensación de actor invitado en el espacio público, cuando en realidad debía haber sido el protagonista. A lo indicado se suma el hecho de que apenas hace unos años se empezó a visualizar la necesidad de la eliminación de barreras arquitectónicas en el espacio público, quedando aún un largo camino por recorrer antes de considerar al centro histórico y la ciudad en general como un espacio

de libre acceso para personas con discapacidad. Evidentemente este proceso no es uniforme en sus efectos segregadores y afecta de modo más intenso a los grupos más débiles en el funcionamiento de la ciudad, ancianos, niños y padres con bebés, pero sí es contradictorio que son curiosamente estas tipologías de usuarios en sus combinaciones las que dan la riqueza social al centro urbano.

En los comienzos del siglo XXI, las condiciones actuales del viario en el Centro Histórico no permiten lograr una vinculación adecuada entre los espacios públicos existentes en esta área que por ser elementos articuladores deberían formar parte constituyente de la estructura urbana. Por lo contrario, como menciona el documento del Plan Especial del Centro Histórico de Cuenca¹, el viario se presenta congestionado “siendo imperativo proponer alternativas de solución, acordes con las necesidades de la zona, para lo cual se debe conocer el funcionamiento actual del centro, y sus características de movilidad.” (GADMCC, 2011, 438).

1.2. La noción del Plan de Movilidad y Espacios Públicos en el Centro Histórico de Cuenca

Esta evidente demanda social hace que la actual Administración Municipal (2014-2019) haya considerado prioritario el desarrollo del Plan de Movilidad y Espacios Públicos (PMEP) para el Cantón Cuenca, en el que se aborda de manera especial el Centro Histórico de la ciudad, por ser un área de alto valor histórico y patrimonial, que representa la identidad de cuencanos y cuencanas. Consciente del especial cuidado que requiere el área central, el PMEP busca recuperar la esencia propia del espacio público y las dinámicas de comunicación y convivencia que en éste se desarrollaban históricamente a través de una reorganización espacial que incluye viario y espacios singulares como articuladores de relaciones sociales, entre otros, que constituyen puntos de encuentro, y que determinan la estructura funcional urbana.

En ese contexto, se debe entender la movilidad en el centro histórico como un factor indisolublemente unido a la estancialidad, mediante el uso de modos de transporte no motorizados como caminatas, bicicleta, entre otros, o en su defecto de modos de trasportación colectiva como buses y una vez implementado, el tranvía, garantizando la accesibilidad a los principales puntos de interés ubicados dentro del área central, así como también a los demás lugares que se encuentran en ésta.

Extraído de un alineamiento de las directrices generadas desde la administración municipal, el pensamiento ciudadano y los criterios profesionales generados desde los equipos profesionales implicados, los lineamientos generales para el desarrollo del PMEP en sus componentes de Centro Histórico de Cuenca son los siguientes:

Establecer una nueva distribución del espacio público, en donde se priorice la presencia del peatón como protago-

nista de éste y se favorezca la circulación en modos no motorizados. Esto implicará tras un primer diagnóstico, la definición de áreas de acceso restringido para el vehículo privado y de carga-descarga, obviamente garantizando la accesibilidad de la población que reside en esas áreas y de instituciones y servicios públicos especiales.



¹El Plan Especial del Centro Histórico de Cuenca, se encuentra en revisión previo a ser puesto en conocimiento del Ilustre Consejo Cantonal, para su respectiva aprobación.

Incentivar el uso de modos de transporte no motorizados, mediante una distribución del espacio más acorde a la funcionalidad universal que se debe proponer en un complejo multifuncional como el centro de Cuenca. Desde el PMEP se realiza un ejercicio que parte de la comprensión de la ciudad y sus espacios desde códigos de proximidad, es decir peatonales, para ir contruyendo la movilidad urbana sobre este sistema.

Garantizar la accesibilidad universal a todo tipo de usuarios sin establecer diferencias para personas con discapacidad al espacio público, considerando la dotación de áreas suficientes para su circulación, eliminación de barreras arquitectónicas y continuidad en el recorrido. El espacio público debe ser un espacio de todos y todas.

Definir un nuevo modelo para el sistema de transporte público, garantizando en la distribución del espacio los recursos necesarios para su circulación y mejoramiento de tiempos de traslado. Esto permitirá evitar el solapamiento innecesario de rutas y consecuentemente disminuir la sobrecarga que éste representa en el viario, lo cual repercutirá favorablemente en la conservación y puesta en valor del contexto urbano arquitectónico del Centro Histórico.

Adecuar el tráfico de paso de vehículos privados a la sensibilidad de los espacios del centro, reasignando circuitos periféricos para aquellos que sin tener como destino final el Centro Histórico lo atraviesan para "acortar distancias" en su movilización de un lugar a otro de la ciudad. Esto implicará promocionar nuevas rutas de conexión entre zonas que bordeen el área central.

Adecuar el funcionamiento de los equipamientos y actividades comerciales que son generadores de viajes para la carga y descarga de productos y mercadería en general, considerar en la distribución del espacio áreas para estos fines en lugares y horarios adecuados que no interfieran en el normal funcionamiento del viario y de los espacios de convivencia.

Implementar como política del área central rangos de velocidad no superiores a los 30 km/h. Este límite deberá ser la norma rectora en los diseños viales, mediante la implementación de recursos que contribuyen a controlar y mantener este rango máximo, propendiendo a generar una cultura de respeto hacia el Centro Histórico y sus usuarios.

Instaurar como política para los estacionamientos públicos en el área central que deben estar priorizados para el uso de habitantes y vecinos del Centro Histórico y personas con discapacidad. Esto implicará regular cuidadosamente la apertura de nuevos equipamientos, dando respuestas directas a los problemas de residentes y empresarios.

Reorganizar los mecanismos de estacionamientos en el área central de uso público para visitantes, adecuando la periferia para estas demandas, por tanto, implementar



estacionamientos de borde para personas que visitan momentáneamente el Centro Histórico. Este criterio se complementa con los propósitos de incentivar el uso de modos de transporte no motorizado.

Estructurar una red de espacios públicos -parques, plazas y plazoletas- e inmuebles de relevante importancia, que motive a recorrerla. Esto propiciará un paulatino empoderamiento del área central en un proceso de apropiación por parte de propios y extraños.

Las relaciones entre el concepto de centro y centralidad histórica comienzan a manifestar la necesidad de una aproximación algo más compleja que la simple perspectiva patrimonial, es más, algunos de los criterios utilizados hasta hoy en la visión de necesaria conservación de valores pasados deben enriquecerse introduciendo la validación del ser humano como una pieza viva que termina de componer esta compleja ecuación que es un Centro Histórico compartido símbolo de toda una ciudad y barrio íntimo donde prevalece aún la discreción de lo cotidiano.

Es precisamente en la incorporación del individuo con sus escalas reducidas tanto en espacio como en tiempo donde se produce un escenario en que formas, dimensiones

y ritmos deben ser adecuadas con un especial afecto. La soberbia del automóvil en consumo de recursos espaciales, estratégicos, económicos y funcionales ha mantenido

el funcionamiento del “área urbana centro” en fricción con el concepto “Centro Histórico” este es un proceso que debe ser reconducido.

La concepción de movilidad sostenible establece la relación necesaria entre la ciudad y el (...) (Centro Histórico de Cuenca) en cuanto a sus desplazamientos, de manera que su aplicación sea parte de la solución global del nuevo modelo de movilidad. (MDMQ, 2009, 17).

1.3. Metodología

1.3.1. Aproximación metodológica

Con objeto de abordar la problemática real de la movilidad en el área central y de establecer una propuesta coherente con el rol que ésta cumple en el tejido urbano y del papel que los ciudadanos y ciudadanas en su calidad de peatones deben desempeñar en el espacio público, el Plan de Movilidad y Espacio Público del Centro Histórico de Cuenca ha sido planteado sobre la base de un proceso metodológico que sistemáticamente analiza las particularidades del área central desde las

características físico y ambientales del territorio, hasta aspectos de carácter social, económico, medio ambiental, urbano, arquitectónico e histórico, entre los más relevantes. De hecho, la forma de aproximación al centro como proceso planificador parte de la visión de una “ciudad en la ciudad” compatibilizando las necesidades de un barrio central con un espacio compartido por todos los cuencanos y las cuencanas



1.3.2. Criterios metodológicos

El modelo de movilidad y accesibilidad parte de principios teóricos contextualizados al medio, que permita la adaptación a las dinámicas particulares de progreso y evolución que se presentan en el Centro Histórico, en armonía con las particularidades demandas de vulnerabilidad propias de un conjunto patrimonial habitado. El problema en este punto no es la especificidad del CH, sino la necesidad de combinar la particularidad del CH con sus funciones barriales... ese es el problema y en este contexto debe ser resuelto.

Factibilidad de implementación sistemática del modelo propuesto, a través de la definición de estrategias para la ejecución de programas y proyectos a corto, mediano y largo plazo. El juego temporal en ritmos de implementación se convierte en la clave del éxito de estas políticas.

Cambiar el modelo de movilidad convencional, para descargar las presiones en el Centro Histórico, significa trabajar simultáneamente en niveles institucionales, instrumentales, profesionales y ciudadanos, es un proyecto de todos y por todos debe ser asumido.

Racionar “la presencia de los diferentes modos de desplazamiento de manera equilibrada y respetuosa con el peatón, el espacio público y el ambiente.” (MDMQ, 2009, 20). Este punto requiere una integración entre “planeamientos” urbanos al máximo nivel.

Inclusión de un sistema de transporte integrado intermodal que favorezca la movilización en modos no motorizados y en transporte público (buses y tranvía), a fin de desincentivar el uso del vehículo privado. Apoyado sobre una propuesta de intercambio modal de borde, que como punto de partida considere la conexión entre zonas.

Priorizar la presencia del peatón en el espacio público, de manera que recupere su papel protagónico en la dinámica de ciudad y de manera especial en el Centro Histórico. Sustentado en una nueva propuesta de distribución del espacio que equilibre la presencia de los diferentes modos de transporte, con preferencia de los no motorizados. Es urgente introducir un matiz sobre la necesaria visión de espacios continuos y a escala humana... esas son las estrategias que deben dominar la peatonalización en equilibrio con otros modos de transporte.

Favorecer, mediante todos los modos, el acceso de residentes a sus viviendas, con la finalidad de potenciar el

uso residencial en el Centro Histórico sobre la base del análisis de aspectos sociales, económicos y culturales.

Proteger y fortalecer el Centro Histórico en su condición de sitio perteneciente al Patrimonio Cultural del Estado (1982) y la Humanidad (1999). El plan en su desarrollo propone recuperar el carácter de símbolo que es proyectado más allá de su dimensión local, hacia el papel estatal.

Propender a la reconstrucción de la imagen colectiva que la ciudadanía guarda con relación a aquellas zonas poco atractivas por problemas de seguridad. Áreas poco accesibles tienden a ser menos seguras. Este aspecto es habitualmente olvidado y debe ser recuperado, especialmente desde la seguridad perceptiva como base para la seguridad real.

Implementación de medidas dirigidas a mejorar la calidad del medio ambiente, alterado al momento por la fuerte presencia del vehículo automotor, pero sobre todo por los gases tóxicos y ruido que genera.

Establecer los criterios para la intervención del espacio público en el Centro Histórico, de manera que sin sacrificar la función sus formas denoten contemporaneidad y se inserten en el contexto sin alterar los valores patrimoniales del sitio. Es preciso comenzar a trabajar con nuevas formas de entender las relaciones entre lo público y lo privado.

Formular los preceptos para la implementación del Plan de Movilidad y Espacios Públicos del Centro Histórico de Cuenca, de manera que se garantice la obtención de los propósitos planteados. La relación operativa con otros planeamientos urbanos y territoriales deben configurarse en instrumentos institucionales que hagan posible un trabajo en horizontal.

Formular políticas para el abastecimiento de víveres y mercadería en general a los distintos locales y equipamientos emplazados en el Centro Histórico, así como también para facultar el acceso de servicios como el de recolección de basura, ambulancia y bomberos, entre otros.

Propiciar la participación activa de la ciudadanía, de manera especial de residentes y personas que laboran en el área central, mediante la implementación de procesos de socialización.

CAPÍTULO II: Análisis y Diagnóstico

2. Características Geográficas

2.1. Situación Geográfica, medio ambiental e influencia

Los parámetros geográficos y ambientales determinan los patrones funcionales que en su historia han elaborado la red de caminería y la infraestructura viaria que hoy forman la base para la movilidad cuencana, por lo que es imprescindible una mínima revisión de las causas y los hitos que han marcado la construcción de la red actual.

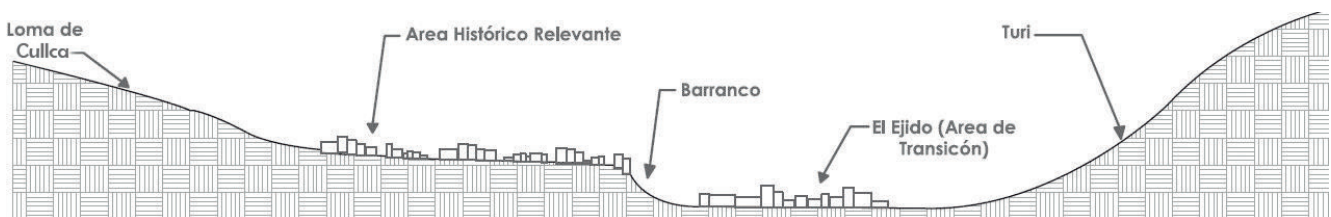
La ciudad de Cuenca, capital de la provincia del Azuay, se ubica al Sur de la República del Ecuador, en la región sierra o interandina a una altitud de 2.527 msnm (GADMCC et al., 1982). Es la capital de la provincia del Azuay y forma parte de Zona Regional 6, de conformidad con la distribución política administrativa establecida por el Gobierno Central. Está conformada por 15 parroquias urbanas y 21 rurales. A través del tiempo se ha constituido en el centro del poder político-administrativo de la región centro sur de la República por ser un punto de encuentro para actividades de intercambio comercial entre cantones y provincias vecinas. Este aspecto genera un movimiento pendular intenso cotidiano que se enfatiza en los accesos a la ciudad y en los accesos al centro,

coincidiendo ambos en las líneas de deseo de movilidad urbana para todos los modos de transporte.

Con relación a los aspectos climatológicos se tiene que la temperatura promedio oscila en 15°C, con registros de 7°C hasta 15°C en el periodo comprendido entre los meses de abril y septiembre y de 12°C hasta 25°C entre octubre y marzo, la precipitación pluvial media es de 800 mm por año (GADMCC et al., 1982). La inclinación del sol varía de 23°27', en los meses de junio y diciembre, a 0° en los meses de septiembre y marzo. Esta favorable configuración modela a Cuenca como una ciudad de una potencia peatonal inmensa, factor que por razones poco justificadas se ha despreciado en las actuaciones más recientes de la historia urbanística de la ciudad.

El Cantón Cuenca posee una topografía accidentada, propia de la región interandina. En el área urbana el suelo presenta pendientes que oscilan entre 0 - 15%. Con relación a la zona central, en ésta se identifica la presencia de tres terrazas:

La primera, al norte, conocida como colina de Cullca (o granero). La segunda, al centro, sobre la que se emplaza el centro histórico, y luego de un fuerte accidente geográfico, conocido como el barranco del (rio) Tomebamba (...). En la orilla sur (...) se sitúa la tercera terraza, conocida como El Ejido, que se eleva apenas un par de metros de los cauces de los ríos que la atraviesan, el Tomebamba, el Tarqui y el Yanuncay. (GADMCC, 2007a, 16).



Es preciso señalar que uno de los aspectos más relevantes y que le otorgan un valor ambiental especial a la ciudad lo constituye la presencia de los cuatro ríos que la atraviesan, el Tomebamba que la recorre de Oeste a Este y es el límite físico entre el Centro Histórico y El Ejido; el Yanuncay y Tarqui que fluyen por el costado sur al límite del área de El Ejido y el Machángara que la recorre por el noreste del área urbana (GADMCC, 2007a).



Los ríos marcan como sistema urbano dos especiales características, la linealidad de su desarrollo y la necesidad de ser cruzados, es decir, dirección y nodos, ambos determinan un modo interesante y único de leer el centro en sus relaciones con la ciudad. Estas lecturas ciudadanas de la ciudad central son recogidas en prácticamente todas las configuraciones parcelarias y viarias que se van trazando en la ciudad, pero su interpretación funcional no tiene por qué seguir este patrón; es más, quizá fuera conveniente realizar interpretaciones a “contracorriente” en algunas organizaciones funcionales adecuándolas a modos de transporte específicos como el peatonal.

Las características topográficas de la segunda terraza en la cual se fundó la ciudad de Santa Ana de los Ríos de Cuenca favorecieron a que hasta mediados del siglo XX la urbe creciera sin presentar mayores modificaciones al trazado ortogonal establecido en la colonia. Hacia el Norte se

extendió hasta las proximidades de la calle Rafael María Arizaga, al Sur hasta la calle Larga o Barranco del río Tomebamba, al Este hasta la Av. Huayna Cápac y al Oeste hasta el sector del Corazón de Jesús o Convención del 45. Hasta ese entonces, fuera de esta área las edificaciones que se encontraban correspondían a fincas y casas de campo.

Precisamente en los puntos de confluencia o de transición entre estos “sistemas topográficos” es donde se plantean las interrogantes más interesantes que nunca fueron resueltas desde el planeamiento de la ciudad, más bien se intenta resolver un simple desnivel como diferencia de cotas, cuando ésta ha sido la cualidad más interesante de la ciudad de Cuenca. Nunca se logró comprender correctamente la transversalidad del Barranco y quizás en este matiz resida la mejor estrategia para acometer la relación ciudad-centro que hoy todavía está pendiente en Cuenca.

2.2. Límites

Aun reconociendo la insatisfactoria estrategia -ya clásica- de establecer límites definidos entre partes de las ciudades, no se puede evitar incorporar un cierto artificio en la delimitación de zonas, lo que inevitablemente conduce en este documento a reconocer límites, que no son tales en la realidad funcional de la ciudad. Se incluye en las reflexiones que el plan pretende inducir, la probable contradicción entre el concepto límite como delimitador de un concepto, en este caso el centro patrimonial, y la función de espacio aglutinador que puede asumir una pieza como el Barranco cuando se entiende como una pieza bidimensional. Así, el Plan de Movilidad y Espacio Público para el Centro Histórico ha definido su área de influencia de la siguiente manera:

La presencia del Barranco del río Tomebamba marca el “área” límite sur del Centro Histórico y además es el elemento de transición entre la ciudad antigua y ciudad moderna, El Ejido que corresponde al primer ensanchamiento de la urbe, planificado por el Arquitecto Gatto Sobral a mediados del siglo anterior. Hacia el extremo Norte el límite natural lo constituye la colina de Cullca, mientras que el borde físico-urbano se lo puede identificar en la Av. Héroe

de Verdeloma. Esta asociación de límites, genera más un área de finalización que una línea nítida, y este matiz es muy interesante desde el punto de vista de zonificaciones de transición que permiten actuar con más flexibilidad sobre la trama urbana y sus usos.

En sentido Este se identifica claramente como un límite del Centro Histórico la Av. Huayna Cápac, ésta constituye un ejemplo claro de un borde infraestructural donde forma (avenida de sección amplia) y función (imd²) superiores a los 30.000v/d conforman una abrupta e indisoluble barrera. Probablemente éste sea uno de los límites al centro de más difícil integración en la relación “dentro-fuera”.

Mientras hacia el Oeste el término es más difuso puesto que la ciudad se extiende y no existe un elemento natural ni físico, ni funcional, que permita definir con precisión la transición, sin embargo se ha considerado pertinente establecerlo en la calle Coronel Tálbot, como recurso artificial para la redacción del plan, aunque asumiendo que el proceso de análisis y elaboración de estrategias del plan puede generar un criterio diferente.

2.3. Estructura urbana

El patrón geométrico y sus condicionantes funcionales no son aleatorios ni lo han sido nunca, siempre son el resultado de factores naturales o antrópicos y de sus relaciones mutuas. Las características topográficas del territorio permitieron que, durante los siglos posteriores a la fundación, la ciudad conservara el trazado ortogonal impuesto en la colonia, con ligeros cambios hacia los extremos. La estructura urbana se presenta con un conjunto de vías dispuestas en sentido Norte-Sur y Este-Oeste, con calles que no superan los diez metros de ancho (como media) y que en su desarrollo longitudinal se podría decir que mantienen sus dimensiones con tramos de aproximadamente 85 metros, evidenciándose algunas variaciones hacia los límites del Centro Histórico.

Con relación a la función que cada una de ellas cumple en el sistema viario, se puede decir que ésta se encuentra supeitada a las presiones que las distintas zonas de la ciudad ejercen sobre el Centro Histórico, así como también a las demandas internas de movilidad generadas por las actividades y requerimientos de la ciudadanía en general.

En un modelo radio-concentrico, la relación primaria es siempre la secuencia fuera-dentro como consecuencia de la red de caminería original de acceso a la ciudad y la secundaria la generada desde la conexión anular entre barrios perimetrales, en Cuenca, no ajena a este proceso, los niveles primarios de infraestructura responden a este modelo.

Desde la perspectiva de su crecimiento radial, es posible identificar en la estructura del Centro Histórico, hacia los extremos de éste, la presencia de vías que de manera especial ejercen una función conectora entre las zonas periféricas y el área central, a las cuales se las puede definir como vías arteriales. Se ha concebido el concepto “arterial” como definitorio de una vía que agrupa o reparte viajes en una zona concreta y vía “colectora” aquella que puede agrupar, además de estas funciones la unión de varias arteriales, es decir con un rango de intensidad de uso bastante superior. No obstante, a pesar de aceptar estas definiciones, por recuperar terminologías ya utilizadas en figuras de planificación anteriores, se estiman estos conceptos excesivamente difusos, por lo que no será la terminología a utilizar en el Plan de Movilidad y Espacios Públicos del Cantón Cuenca. En capítulos posteriores del plan, una vez definidos los criterios que interesan para definir las jerarquías, se establecerán todos los parámetros a incluir en las estructuras viarias, así como la nomenclatura adecuada para el efecto. En esta línea, en el resto del viario se identifica la presencia de vías colectoras y locales que permiten la comunicación entre los distintos barrios que se ubican dentro del Centro Histórico.

La estructura espacial del Centro Histórico se completa con la presencia de elementos como parques, plazas y plazoletas que ejercen un rol articulador y estructurador en el tejido, que se complementa con la presencia de edi-

²Intensidad media diaria (imd).

ficaciones de relevante importancia en la ciudad. Estableciendo un esquema simplificador en la necesaria lectura del centro, estos elementos funcionan como nodos de una red compleja articulada a través de un sistema vectorial de vías. El desarrollo e interpretación geométrica y su proyec-

ción funcional debe componer la base argumental del plan y el soporte para el programa de acción definido en las últimas fases.



2.4. Aspectos sociales y económicos

En este apartado se aborda lo inherente a los aspectos sociales y económicos que se presentan en el Centro Histórico y que de una u otra manera inciden en la movilidad urbana, con objeto de evidenciar las implicaciones que genera en los sistemas y subsistemas urbanos. En términos

de movilidad y espacios públicos, este capítulo incorpora la lógica de los flujos de deseos de movilidad desde la relación territorial de orígenes-destinos, es decir, clasificando la movilidad en generación y atracción de viajes.

2.4.1. Aspectos demográficos

Con sustento en los Datos obtenidos del VI Censo de Población y V de Vivienda, realizado en el año 2001 por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), así como en los análisis poblacionales realizados para el Centro Histórico de Cuenca por la empresa municipal ETAPA, entre otros, se puede decir que el Centro Histórico de Cuenca, presenta una problemática similar a la de la mayoría de ciudades con centros históricos, su población enfrenta un proceso de desplazamiento a otros sectores de la ciudad, debido al reemplazo de la residencia por otros usos de suelo como el comercio, servicios, y factores como contaminación ambiental, ruido, tráfico vehicular, inseguridad, carencia de espacios verdes, poca oferta de vivienda, alto costo de arriendos, gran oferta de vivienda en otros sectores de la ciudad, entre otros, que han desfavorecido la residencia en esta área (GADMCC, 2011).

Este proceso sucede como consecuencia de la dispersión en las actuaciones dentro del espacio urbano, lo cual está provocando una serie de eventos negativos que afectan a la conservación del patrimonio edifica-

do; las edificaciones patrimoniales planificadas como viviendas están siendo modificadas para adaptarse a nuevos usos, entre los que se incluyen los estacionamientos públicos, cuya implementación ha traído como consecuencia pérdidas irreparables en el patrimonio cultural edificado y en la estructura interior de los centros de manzana (GADMCC, 2011).

Con relación a la densidad población, se tiene que para el año de 1982 en el Centro Histórico de Cuenca residían alrededor de 41.474 hab., mientras que para el año de 1990 únicamente 27.047 hab., lo que significó una tasa de decrecimiento poblacional del 2.2%, es decir una disminución de 14.427 hab. Para el período de 1990 – 2001 la tasa de decrecimiento fue de 1.1%, que aplicada a la población estimada para el año 2010, da como resultado un total de 49.363 hab en el área central y una densidad bruta promedio de 103 hab/Ha. Sin embargo, es importante aclarar que existen zonas en las cuales se presentan densidades más bajas como por ejemplo en las inmediaciones del Parque Abdón Calderón (GADMCC, 2011).

El decrecimiento de la población del Centro Histórico de Cuenca es el reflejo del desplazamiento de la vivienda por las actividades económicas, sumado a las pocas condiciones ambientales que esta zona ofrece para habitar en ella, prefiriéndose zonas que recién empiezan a consolidarse, donde el contacto con la naturaleza es más cercano, lejos del ruido y caos vehicular presente en el Centro Histórico (GADMCC, 2007b, 7).

▪ Vivienda:

Con sustento en los datos obtenidos en el Inventario de Edificaciones Patrimoniales y Espacios Públicos del Centro Histórico de Cuenca (GADMCC, 2009), el 40.89% de los inmuebles emplazados en el área central están destinados a vivienda y el 34.13% a vivienda y actividad económica. En tal virtud, se puede deducir que el uso vivienda continúa siendo el principal dentro del Centro Histórico, sin embargo, es de señalar que su distribución no es homogénea y que en las áreas aledañas al núcleo fundacional predomina la actividad económica seguida por el uso mixto vivienda y actividad económica (GADMCC, 2011).

En consideración de que el porcentaje de vivienda en el Centro Histórico es bastante favorable, pudiendo éste incrementarse mediante la implementación de políticas específicas para el efecto, es conveniente

considerar la necesidad de establecer áreas o predios destinados a parqueaderos para residentes del área central. En síntesis, el modelo geográfico de la función residencial, importante para la definición de las políticas de movilidad, es centrífugo sometiendo la red actual a una desconcentración en las manzanas centrales que comienza a desplazarse hacia los bordes, este proceso, que aún no se visualiza de un modo dramático se encuentra en un cierto equilibrio como consecuencia de la irrupción en el proceso residencial del turismo de media y larga estancia, pero este “sistema residencia” no es suficiente para mantener la vitalidad deseada en todo el perímetro central. Es interesante observar como en determinadas zonas se comienza a producir una sustitución de usos residenciales por locales de ocio (c/ Larga) asociados a hotelería.

▪ Comercio

En el Centro Histórico de Cuenca se emplazan los Mercados Diez de Agosto, Tres de Noviembre y Nueve de Octubre que permiten a la ciudadanía residente en el centro abastecerse fácilmente de los víveres necesarios para su subsistencia. Sin embargo, en general la ciudadanía aún prefiere movilizarse hacia el Mercado El Arenal por la variedad en la oferta de productos y precios.

En el sistema comercial se ha provocado un intenso proceso de sustitución cualitativa en la tipología comercial

que se manifiesta en dos aspectos, la irrupción de comercios concesionados de marcas multinacionales en los bordes que dejan los establecimientos más marginales en las manzanas centrales y el desplazamiento de la función mercado hacia el exterior como consecuencia de la mala calidad de los recorridos peatonales del centro. Este proceso, aún en fase incipiente, se acentúa ante la baja accesibilidad y la inadecuada combinación de rutas y espacios estanciales.



2.4.2. Aspectos socio-económicos

La actividad económica de Cuenca está centrada en el comercio y la producción, viéndose afectada por un fenómeno especulativo creciente generado por las remesas de dinero de la población emigrante. En el Centro Histórico se concentran actividades vinculadas a la gestión, comercio, producción, prestación de servicios y

al sector terciario; aunque poco a poco se han ido desarrollando nuevos centros y ejes que obedecen a una nueva inserción de la actividad económica en la ciudad, tales como El Arenal, Totoracocha, El Vergel, etc., y las avenidas Remigio Crespo, Paseo de los Cañaris, avenida de las Américas, entre otras (GADMCC, 2006).

2.4.3. Actividad económica de la población

Poco más del 50% de los predios emplazados en esta área soportan usos vinculados con alguna actividad económica (comercio, producción de bienes, servicios). Es así que, es frecuente encontrar inmuebles en donde se combina el uso vivienda con actividad económica. En este ámbito cabe señalar que en el área central “la población económicamente activa alcanza un 76%, en tanto que la inactiva representa el 24%.” (GADMCC, 2006, 136).

Durante las últimas décadas el área central, partiendo desde el Parque Abdón Calderón, se ha consolidado como una zona de vocación comercial, además de

albergadora de servicios de carácter administrativo y legislativo, entre otros, que son motivos generadores de viajes hacia el Centro Histórico. Esta particularidad ha incidido de manera negativa en la estructura viaria de la urbe, que no estuvo diseñada para soportar la demanda que ahora enfrenta.

Dentro del límite del Centro Histórico, además del parque central, se evidencian microzonas en las cuales los problemas de tráfico se presentan con mayor intensidad debido a una fuerte actividad económica que en ellas se desarrolla, como por ejemplo en las áreas aledañas a los Mercados Nueve de Octubre o Diez de Agosto.

2.4.4. El mercado inmobiliario

El Centro Histórico es un área donde confluyen los intereses de diferentes grupos sociales, cuyo afán primordial es obtener el máximo beneficio de la propiedad del suelo; es así que la fuerte presión especulativa y la aparición de la demanda de suelo urbanizado para la

implantación de edificaciones que alojen usos como bancos, oficinas, hoteles, etc., están modificando la característica original de un área predominantemente residencial. (GADMCC, 2006).

Un Centro histórico activo como el de Cuenca siempre será una tentación para la inversión inmobiliaria por varios factores, como por ejemplo la condición de estos núcleos urbanos como baricentros comerciales que conllevan beneficios económicos; así como también el aumento constante y sutil de la plusvalía del terreno, (...) el beneficio de contar con todas las redes de infraestructura, y por supuesto, la ventaja de estar rodeado por una diversa variedad de servicios. Todo esto, hace que cualquier tipo de inversión en el sector inmobiliario dentro del Centro Histórico, éste inevitablemente sujeta a una auto sustentabilidad económica a mediano y largo plazo. (GADMCC, 2006, 303)

2.4.5. El comercio

En el desarrollo de las actividades económicas de la ciudad de Cuenca el Centro Histórico juega un papel muy importante puesto que constituye el núcleo donde se concentra el mayor porcentaje de actividades de intercambio de productos. (GADMCC, 2007b). No obstante, la presencia de actividades económicas ha significado el cambio de uso de varias edificaciones de residencial a comercial, lo que a más de incidir en la conservación patrimonial, repercute en la dinámica de ciudad y en el sistema de movilidad.

doras de diversos equipamientos y concentradores de actividades de diferente índole, son consideradas las zonas más importantes en cuanto a recepción de viajes diarios con un aproximadamente un 25% del total obtenido (GADMCC, 2015).

En ese sentido, al ser el área central un lugar en donde la ciudadanía puede abastecer de diversos productos y mercaderías, es lógico que ésta se haya convertido en una zona que motiva viajes hacia ella. El Centro Histórico conjuntamente con El Ejido, por ser áreas contene-

En este sentido los equipamientos de abastecimiento: Mercados Nueve de Octubre, Diez de Agosto y Tres de noviembre, este último ubicado hacia el límite Oeste, constituyen casos particulares en cuanto a movilidad, éstos son elementos atractores y generadores de viajes, cuya presencia tiene una incidencia directa en el viario. En estos casos además se evidencia complicaciones por los vehículos de carga y descarga, que no respetan tiempos ni espacios para el efecto.

2.5. Medio ambiente y riesgos

Debido a la situación que presenta el Centro Histórico de Cuenca, en cuanto a movilidad motorizada, la Municipalidad implementó un sistema de control de emisiones de gases de vehículos de transporte público. Sin embargo, es urgente hacer cumplir con rigor las leyes

ambientales, logrando un control eficiente sobre los daños ocasionados por la emisión de gases de vehículos, la contaminación visual y auditiva, la ocupación agresiva de centros de manzanas, entre otros. (GADMCC, 2006).

2.5.1. Contaminación por ruido

Como consecuencia del crecimiento del parque automotor, otro componente de contaminación que se hace presente es el ruido producido por motores y bocinas de automóviles, principalmente en las horas de mayor afluencia de tráfico vehicular. De acuerdo a las normas presentes en la Legislación Ambiental, se considera que el valor máximo que debería alcanzarse durante el día en zonas comerciales es de 60 db.

- Padre Aguirre y Vega Muñoz
- Honorato Vázquez y Vargas Machuca
- Simón Bolívar y Juan Montalvo
- Mariscal Lamar y Hermano Miguel
- Tarqui y Calle Larga
- Calle Larga y Bajada de Todos los Santos
- Presidente Córdova y Padre Aguirre
- Vega Muñoz y Huayna Cápac

Los resultados obtenidos por parte del Centro de Estudios Ambientales (CEA, 2004), en algunos sectores del Centro Histórico, demostraron que los sitios más críticos en cuanto a nivel de ruido, con un Nivel de Presión Sonora (NPS) > 75 dB son:

- Los sitios que presentaron un nivel de NPS < 75 dB son:
- Mariscal Sucre y Luís Cordero
 - Gaspar Sangurima y Mariano Cueva
 - Tarqui y Gran Colombia
 - Vega Muñoz y Huayna Cápac" (GADMCC, 2006, 68-69).

2.5.2. Contaminación por aire

Debido a la creciente ampliación del parque automotor, los índices de contaminación producidos por la emisión de gases han incrementado. En consideración de lo cual la Comisión de Gestión Ambiental (CGA) del GAD Municipal del Cantón Cuenca, elaboró un estudio para determinar los parámetros de contaminación existentes en la ciudad, los datos emitidos por parte del Centro de Estudios Ambientales (CEA) indicaron que:

“Los sitios más críticos en cuanto a niveles de óxido de nitrógeno son:

- Padre Aguirre y Vega Muñoz
- Tarqui y Calle Larga
- Gaspar Sangurima y Mariano Cueva

Los sitios con niveles mayores de compuestos orgánicos volátiles son:

- Tarqui y Gran Colombia (5% - 6% de tráfico de buses)
- Vega Muñoz y Huayna Cápac (4.4% - 6.4% de tráfico de buses)
- Tarqui y Calle Larga (8.8% de tráfico de buses)” (GAD-MCC, 2006, 67).

En este contexto es importante señalar que se ha detectado “Niveles preocupantes de carboxihemoglobina (...) en los niños del Centro Histórico de la ciudad de Cuenca” (GADMCC, 2011, 16), esto evidencia la presencia de un grave problema de contaminación que debe ser combatido con carácter de urgente.

2.5.3. Incidencia sobre el Patrimonio Histórico-Cultural

Durante las últimas cuatro décadas se ha evidenciado un deterioro acelerado del patrimonio cultural edificado de la ciudad, debido entre otras cosas por el incremento del parque automotor que demandaba de calzadas más anchas y más plazas de parqueo, con la consecuencia, en el primer caso de la disminución del espacio para el peatón en el espacio público y en el segundo caso, de la destrucción de valiosos centros de manzana y la alteración de la tipología arquitectónica

tradicional que fue reemplazada por áreas de estacionamiento.

También es importante señalar que las vibraciones que produce la circulación de vehículos privados y de transporte público ha contribuido en el proceso de deterioro de las edificaciones tradicionales, cuya materialidad por su naturaleza es más susceptible que el de otras edificaciones con estructura de hormigón o acero.

2.6. Estructura urbana y movilidad

El binomio configurado desde la lectura formal de la estructura urbana manifiesta en la red de infraestructura, y los patrones movilidad de carácter más funcional ha sido desde hace varias décadas la pesadilla de los planificadores de la movilidad urbana, ya que representan la clásica e inquietante pregunta acerca de la resolución sobre la “oferta” o la “demanda” de los problemas de nuestros centros.

Parece asumido a escala universal que la capacidad de nuestra sociedad urbana para generar nuevas infraestructuras está bastante mermada, cuando apenas hemos comenzado a trabajar con la demanda de transporte. En esta línea se ha organizado la visión de nuestra ciudad y en esta línea se han realizado todos los planteamientos estratégicos recogidos en este documento.

2.6.1. Trama urbana

La trama urbana, que sirve de soporte a la estructura del Centro Histórico, ha sido configurada en damero, es decir, las calles están dispuestas de manera ortogonal en sentido Norte-Sur y Este-Oeste, lo que da lugar a la clásica conformación de manzanas cuadradas presente en toda América Latina. En el caso de Cuenca se evidencia una ligera inclinación del eje cartesiano hacia el Este. Como la ciudad tuvo un crecimiento lento durante los siguientes siglos posteriores a su fundación, y las condiciones topográficas lo permitían, el trazado implementado en la colonia pudo ser conservado con pequeñas variaciones hacia los extremos Noreste, Noroeste, Sureste y Noreste.

Esta retícula ortogonal esboza un patrón de orientación muy positivo en la toma de decisiones sobre el viaje co-

tidiano, pero significa que los recorridos son complejos al establecer difíciles relaciones de corta distancia en ángulos de 90°.

Durante la segunda mitad del siglo XX, la presencia de los modos de transporte motorizados y el incremento acelerado del parque automotor motivaron a que en las intervenciones realizadas en el espacio público, es decir, la nueva segregación de lo “no edificado” en calzada y aceras, privilegiara al vehículo y se pensara especialmente en mejorar la infraestructura para su circulación. En este periodo aparece la perversa organización espacial de la calle bajo el patrón “bordillo” como segregador universal, este enfoque no hubiera sido tan dramático, sino se hubiera orientado en la asignación de porcentajes injustificados del perfil viario para un modo de trans-

porte que nunca ha representado más allá del 30 % de la movilidad, en aquella época incluso estaba bajo el 10%, es decir se asigna casi el 80 % del espacio disponible para mover a menos de una de cada 10 personas que se movían.

Es así que se propuso el ensanchamiento de algunas calles del centro como la Mariscal Lamar y es consecuencia de ello que hoy en día se puede apreciar espacios remanentes a lo largo de esta calle y otras más.

Pero incluso con el crecimiento previsto de los automóviles, en la actualidad la distribución del espacio público, entre peatones y vehículos, sigue sin estar equilibrado, la representación porcentual no rebasa a 3 de cada 10 usuarios y el reparto de suelo público incluso ha crecido, por no hablar de la asignación de tiempo...baste como ejemplo que el reparto de tiempo en el sistema semafórico del Centro Histórico no concede "nada" de tiempo a los peatones.

En cualquier caso, la presión que ejerce la presencia del vehículo ha repercutido negativamente en la calidad espacial y ambiental del Centro Histórico. Con frecuencia

se puede apreciar la saturación de las vías, lo cual se justifica en que el área central es la zona que recepta más viajes en vehículo privado, seguido por el área de El Ejido.

La situación que en la actualidad enfrenta el Centro Histórico es resultado de la consolidación, en cuanto a movilidad y accesibilidad, de una política de planificación constante que permitió que el vehículo se convirtiera en el protagonista del espacio público y demandara de más espacio para circulación y parqueo.

En este modelo de crecimiento radial, el crecimiento ha estado condicionado por las características geográficas del territorio, de manera especial por el cordón montañoso que la circunda y por la presencia de sus cuatro ríos.

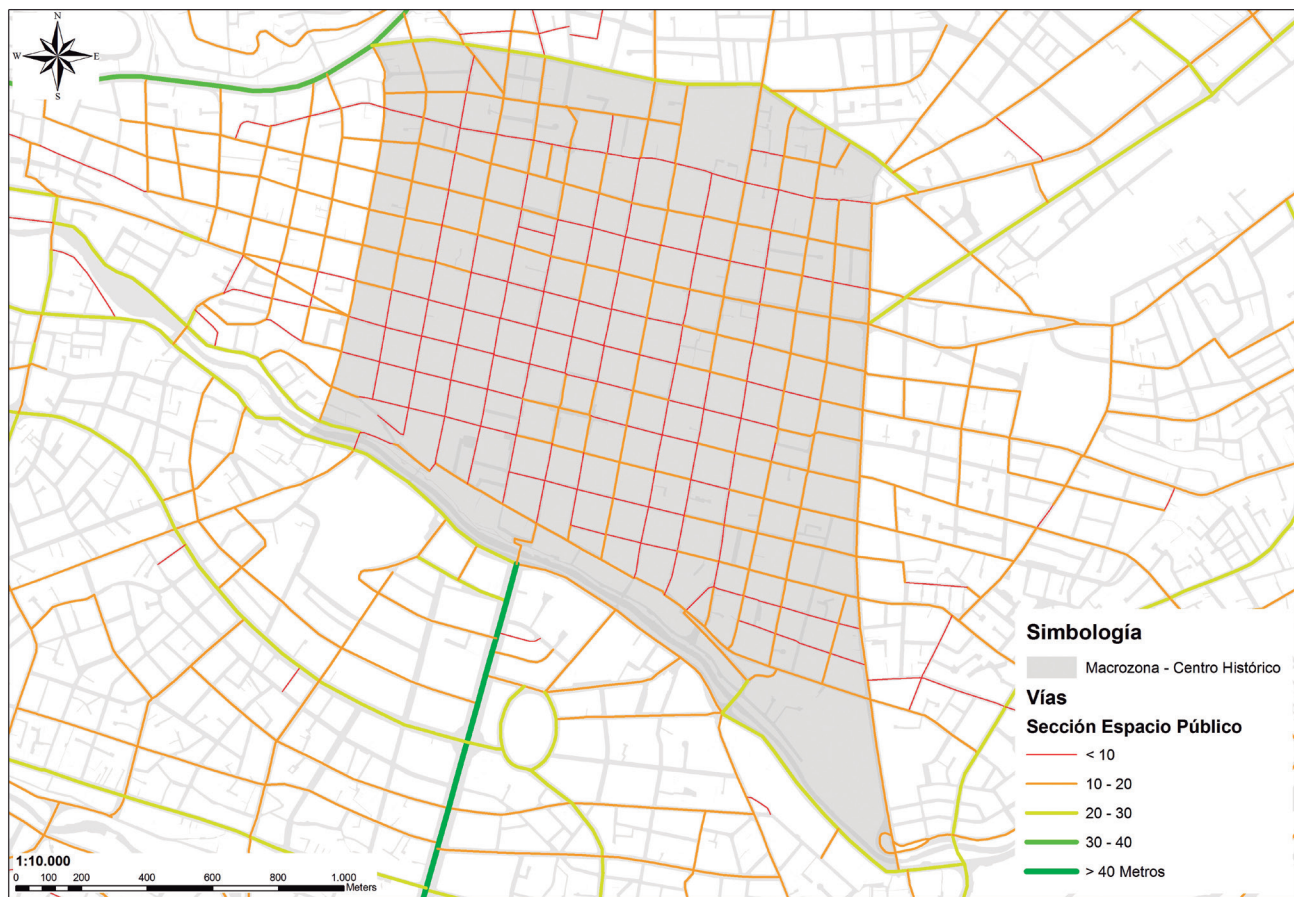
Estas particularidades son el motivo por el cual se hayan consolidado viarios de conexión radial, que no pueden ser complementados en paralelo por otros de mayor capacidad. En ese contexto, es necesario recordar que "la estructura de su red viaria, tiene sentido originalmente cuando la demanda de desplazamientos no excede la capacidad de la red viaria" (MDMQ, 2009, 31).

En estas circunstancias los problemas que se identifican son:

- Desequilibrio en la distribución del espacio público, en el cual se prioriza la presencia del vehículo y se castiga al peatón.
- Ausencia de un modelo de transporte público que permita eliminar el solapamiento de las rutas del sistema integrado con las del convencional, y entre las que conforman este último.
- Ausencia de infraestructura que incentive la movilidad no motorizada a través de caminatas, que sea amigable con los peatones y considere a las personas con discapacidad.
- Descontrolado acceso en vehículo privado como modo de transporte, ocasionando congestión del viario e incremento de la demanda de estacionamientos públicos, que desgraciadamente está siendo absorbida en el interior de edificaciones patrimoniales.
- Incremento de tráfico de paso por vehículos que atraviesan el Centro Histórico para "acortar distancias".

"El modelo urbano actual parte de una situación donde la movilidad de proximidad se ha debilitado y comenzado a configurar nuevos patrones como consecuencia de desarrollos urbanos dispersos." (GADMCC, 2015, 36). En el Centro Histórico el modelo de movilidad impuesto prioriza los modos transporte motorizados, dentro de los cuales el componente más fuerte es el vehículo pri-

vado. Este modelo es el principal causante del deterioro del contexto urbano, arquitectónico y ambiental, debido entre otras cosas "a una utilización poco eficiente de los recursos disponibles, tanto desde la distribución del espacio físico para la movilidad en sus diferentes escalas, como desde el punto de vista energético." (MDMQ, 2009, 32).



2.6.2. Espacio público

El Centro Histórico y su sistema de espacios públicos, se organizan espacialmente sobre una traza de características ortogonales, en cuyo interior contiene elementos como parques, plazas y plazoletas que se conectan entre sí a través de circuitos viales, que además permiten establecer un vínculo entre las diferentes funciones y actividades que se desarrollan a lo largo de éstos. Esta agrupación encadenada de calles, lugares, espacios y usos conforman el espíritu del funcionamiento y de la esencia de la ciudad, este conjunto de elementos y sistemas es el barrio compartido de todos los cuencanos y, en cierto modo, el alma de la ciudad.

Pero a pesar todo, es evidente que algunas unidades barriales emplazadas hacia los bordes de este sistema central, comienzan a presentar una desconexión y una paulatina pérdida de la escala barrial, es decir de la esencia de aquello que se debería conservar, el borde o transición hacia el resto de la ciudad es tan importante como el co-

razón de la primeras nueve manzanas y como tal debe incluirse en las estrategias aquí diseñadas.

El Centro Histórico es una zona que se encuentra consolidada como el centro de gestión, administración y comercio de la ciudad, sin embargo a lo largo de éste proceso se presentó un cambio progresivo de usos, desplazando la vivienda hacia los bordes y periferia lo cual trajo como consecuencia un desequilibrio en las relaciones sociales y espaciales, que se puede apreciar en la poca oferta de servicios y equipamientos en las periferias.

En la estructura urbana del Centro Histórico los espacios públicos han sido identificados como centros de estructuras nucleadas, este término fue asignado a algunas unidades barriales a partir del Plan de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana de la ciudad de Cuenca (GADMCC et al., 1982), y que se definen de la siguiente manera:

(...) son hitos del desarrollo urbano posterior; la trama en estos sectores está definida por la predominancia volumétrica del monumento sobre el tejido de la edificación civil, cuyas características (...) son mucho más modestas en términos de tratamiento y disposición de los elementos (...) (GADMCC et al., 1982c, 34).

En una estructura nucleada el espacio público constituye el centro alrededor del cual se han dispuesto asentamientos humanos conformando una unidad espacial o barrio, a pesar de que su morfología permite una alta y positiva interacción social y espacial, ésta se ha visto

debilitada por el proceso urbanístico que ha experimentado la ciudad, en el cual juega vital importancia el sistema de movilidad en cuanto permite mejorar la conexión barrial interna y externa al área central.

Con objeto de mejorar las vías de comunicación y conexión barrial, el Plan de Movilidad y Espacios Públicos estará orientado a potencializar un sistema intermodal que, sobre la base de una reorganización del actual sistema de movilidad, logre alcanzar el equilibrio entre la presencia de los diferentes modos de transporte como articuladores del gran espacio de la persona, última dimensión como puntal esencial de la intervención tanto en el Centro Histórico en función de sí mismo como en relación con toda la ciudad.

La identificación de los niveles de movilidad, particularmente es su dimensión motorizada complementa la red primaria en su componente funcional sin presentar redes propias adecuadas a la función estancial de un barrio histórico, dicho mucho más claro hay más vehículos que espacio para ellos. El actual sistema viario central soporta cargas mayores a las que fueron pensadas inicialmente, que además en la participación espacial no

evidencia a repartición equilibrada. Esta última observación se ha realizado sobre un sistema teórico vial, o sea, asignando todos los recursos a la movilidad motorizada (una ciudad sin personas) sin tener en cuenta peatones y bicicletas.

Si añadimos los modos de transporte que se pretende priorizar este discurso se agrava y las cuotas en las que el vehículo rebasa la “línea roja” son considerablemente superiores, ya hace tiempo que se debería haber corregido este proceso.

La jerarquía motorizada en un Centro Histórico se debe organizar definiendo áreas de alta vulnerabilidad patrimonial o histórica, con niveles primarios de circulación motorizada que asumen funciones de carga de tráfico sólo en los bordes, y donde deberían plantearse calles de barrio en coexistencia, o por lo menos con prioridad peatonal en sus circuitos interiores.

2.6.3. Estructura vial

▪ Estructura vial de la ciudad en relación con el Centro Histórico de Cuenca

El crecimiento radial de Cuenca, adecuado a la red original de caminos ha provocado que el sistema vial se consolide de la misma manera y que no pueda ser complementado en paralelo por otras vías de mayor capacidad, este es el caso de la Av. Ordoñez Lasso, Av. Loja y calle de las Herrerías, entre otras, que se mantienen en sentido radial y de conexión entre el Centro Histórico y las área periféricas.

Cuanto más cercano al centro se localizan los viarios, más deben competir con una estructura de edificaciones densa y con viales más próximos, es decir, “pocos vehículos en el centro son muchos” y además estas son las áreas donde las demandas peatonales se consolidan.

Esto también se evidencia en la estructura de la ciudad, donde se identifican tres patrones urbanos, el primero ortogonal en el Centro Histórico, el segundo radiocéntrico en el área de El Ejido³ y el tercero irregular que se presenta con mayor frecuencia en la mayor parte del territorio cantonal.

Las antiguas vías de acceso a la ciudad se han consolidado y en la actualidad se mantienen como rutas directas de conexión radial con el Centro Histórico. En el

caso de la calle Rafael María Arízaga que en un tiempo fue la principal vía de acceso desde el Norte, ahora es considerada como una vía de carácter local por sus características físicas y su valor cultural, en su lugar se tiene como acceso directo al centro desde el Norte y Este de la ciudad a la Av. Hurtado de Mendoza y Av. España, respectivamente. El trazado de las vías arteriales se complementa con la presencia de corredores perimetrales transversales que atraviesan la ciudad de Este a Oeste, cerrando toda la red viaria. Es evidente que el término “calle” ha sido gradualmente sustituido por el término “vía” en toda la ciudad con las connotaciones de calidad de vida que ello supone.

El sistema periférico de circulación complementa la red, como un anillo perimetral que sirve para salvar desplazamientos de largas distancias. Sin tener que atravesar por el medio de la ciudad, se evitan demoras en los tiempos de desplazamiento y congestión en la red vial interna. Este anillo periférico se constituye por la Av. 12 de Abril al Sur y la Av. Héroes de Verdoloma al Norte, para después encontrar el anillo formado por la Av. de las Américas y la Vía Rápida Cuenca – Azogues, esta última que conjuntamente con el cordón montañoso definen el límite de la ciudad y se vuelven barrera para el crecimiento hacia la zona Sur.

³“Este modelo se desarrolla a partir del Primer Plan Regulador de Cuenca (1947), en el que se plantea la conformación de la nueva ciudad, extendiéndose hacia la plataforma baja, El Ejido.” (GADMCC, 2015, 5).

▪ Estructura vial de la ciudad en relación con el Centro Histórico de Cuenca

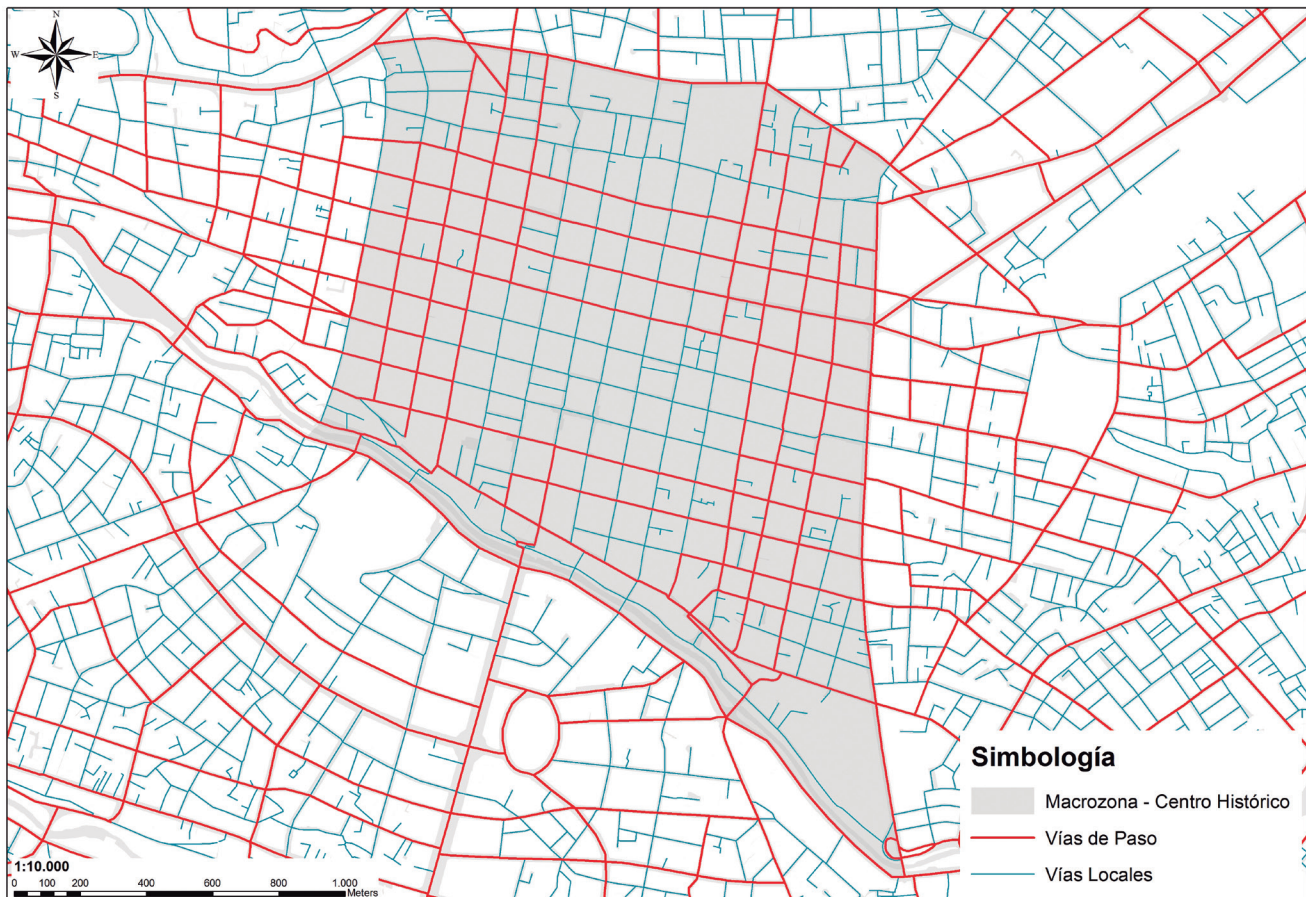
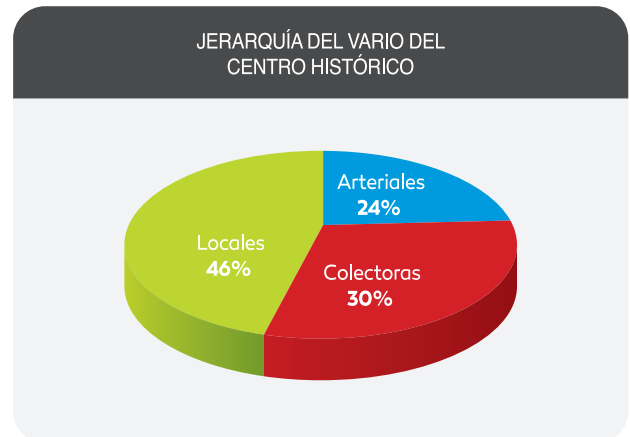
En el área central se identifican claramente corredores que permiten la conexión en sentido Norte - Sur y Este - Oeste. En el primer caso las vías que cumplen este rol son: al Oeste la calle Tarqui y al Este la Av. Huayna Cápac; y, en el segundo caso son: al Norte las calles Vega Muñoz y Gaspar Sangurima y al Sur las calles Presidente Córdova y Larga.

El Centro Histórico, entendido desde la lectura que pretende el Plan de Movilidad y Espacios Públicos como el área comprendida en las macrozonas ubicadas dentro del perímetro formado por las Avenidas Doce de Abril, Huayna Cápac, Héroes de Verdeloma y calle Coronel Tábot, posee un área de 72.20 ha, con 16 vías de acceso y 17 de salida, cuya jerarquización fue determinada con base a su funcionalidad, aún en conocimiento de que por sus características físicas originales muy difícilmente podrían cumplir con los requerimientos necesarios para un funcionamiento óptimo.

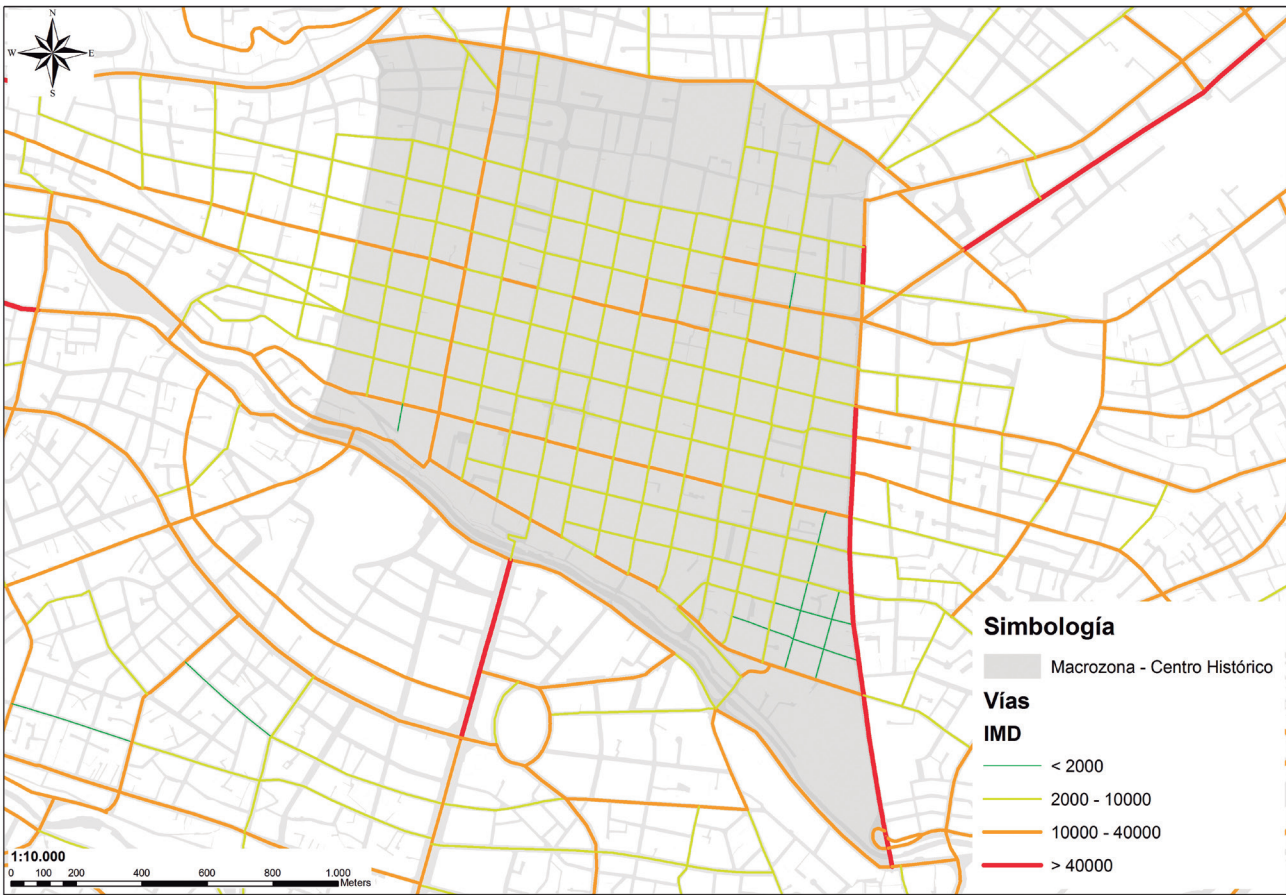
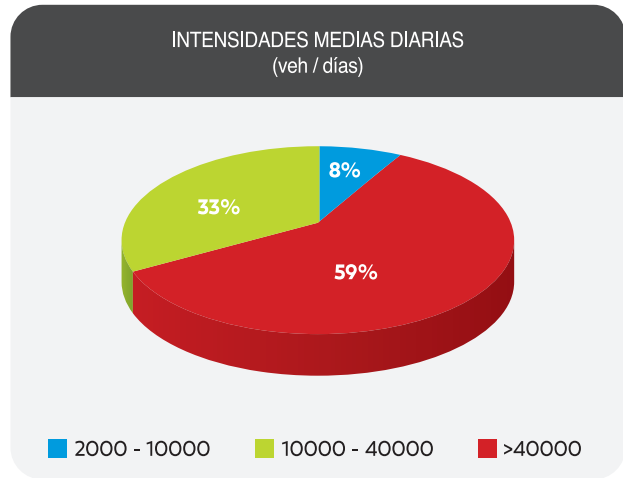
La configuración formal es isótropa, no hay jerarquía salvo la propia geométrica de cercanía al Parque Calderón como nodo central, pero la configuración funcional es aleatoria en función de la demanda, o sea que todo se puede en todos los sitios a cualquier hora, los resultados son evidentes a la hora de entrar al trabajo o a la hora de salida de los colegios, una sobrecarga por encima del 50 % que hace el conjunto inviable como pieza urbana de primer rango.

Estudiado el viario del Centro Histórico cuya longitud es de 57.45 km, se determinó que el 24% cumple funciones equivalentes a una vía arterial por la intensidad media diaria (IMD) que soportan tanto en vehículos privados como en transporte público.

De la misma manera se estableció que el 30% de vías ejercen el rol de colectoras, es de indicar que en esta categoría se hallan consideradas vías de carácter local por las cuales circulan líneas de transporte público, como es el caso de las calles Juan Jaramillo, Juan Montalvo, entre otras. ¿cual es el significado de estas cifras?, muy simple, más del 50 % del tejido viario esta sometido a sobrecargas para las que no fue diseñado.



La jerarquización vial guarda estrecha relación con las intensidades medias diarias (IMD's) registradas pues están determinadas en función de éstas. Es por eso que es importante señalar que de la totalidad del viario del Centro Histórico apenas el 8% tiene rangos aceptables de circulación vehicular considerando sus secciones de vías, así como el carácter de la zona en la cual se encuentran. Es por eso que resulta preocupante que el 59% de las calles soporten intensidades de 10.000 – 40.000 veh/día y más aún que el 33% restante presente cifras superiores a los 40.000, lo cual se considera inaceptable no sólo por las implicaciones que esto significa en asuntos de movilización, sino también por la repercusión negativa que esto tiene en la calidad medio ambiental, que ya empieza a proyectar sus efectos nocivos en el sistema comercial, residencial, equipamental, entre otros. El modelo tendencial es pesimista.

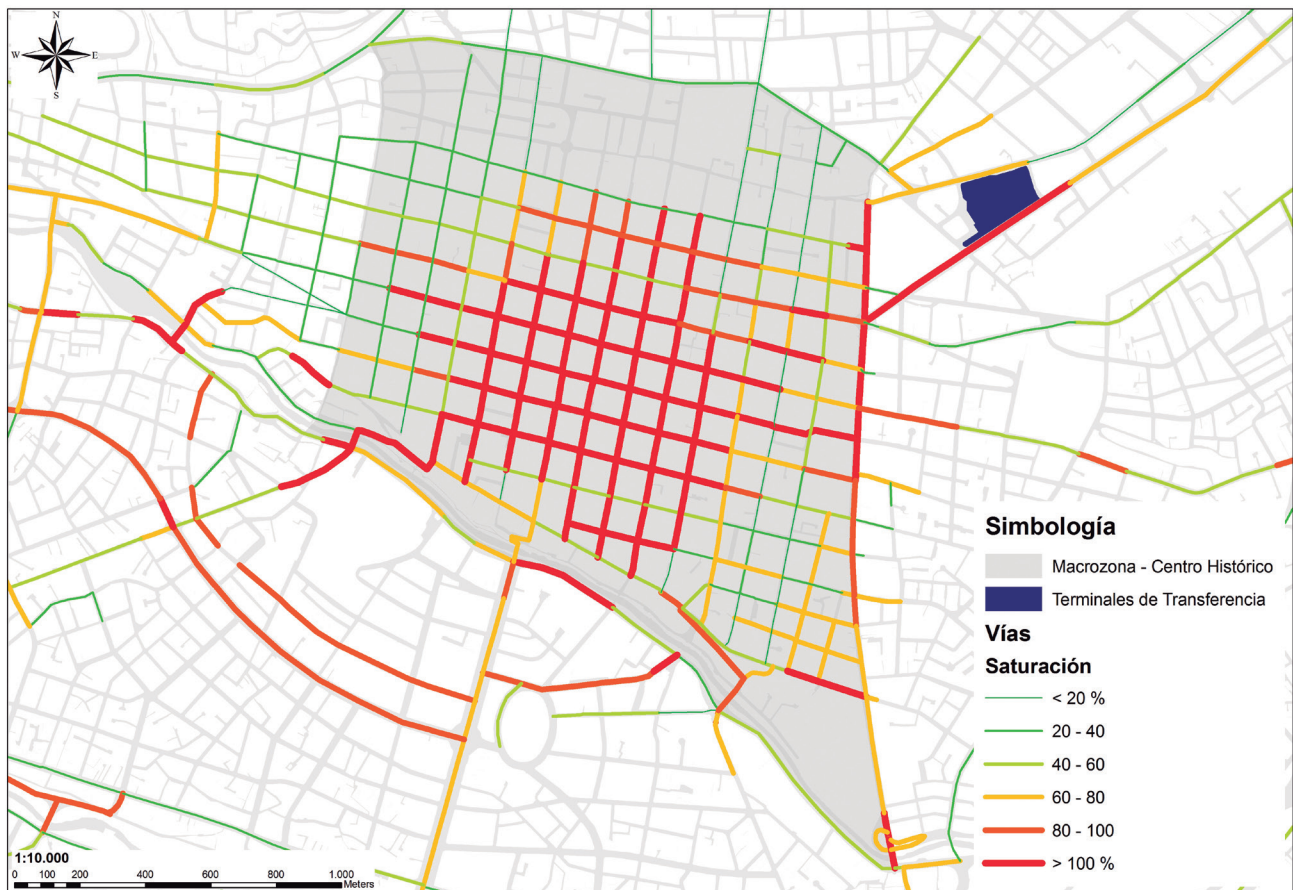
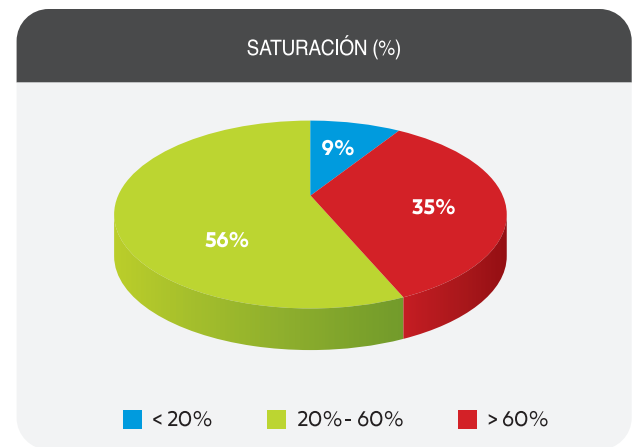


Como componentes de la estructura urbana, las vías del Centro Histórico cumplen dos funciones, por un lado constituyen el viario que conecta el área central con las diferentes zonas de la ciudad y por otra permite las movilidad al interior del área, esto a pesar de que se ven obligadas a cumplir otro rol muy peligroso, por el modelo de movilidad actual, también se utiliza como atajo para largos recorridos en la ciudad. La carga vehicular

que soportan algunas vías de conexión provoca serias disfunciones en el funcionamiento del Centro Histórico, este es el caso de la calle Tarqui, Gaspar Sangurima, Presidente Córdova y Larga, por ser consideradas vías de desfogue y que permiten una conexión directa con otras zonas de la ciudad, pero atravesando el Centro Histórico. Esta situación genera un desequilibrio y disfunción en la red vial central con repercusión en la can-

⁴ Ver 2.5.2. Contaminación por aire.

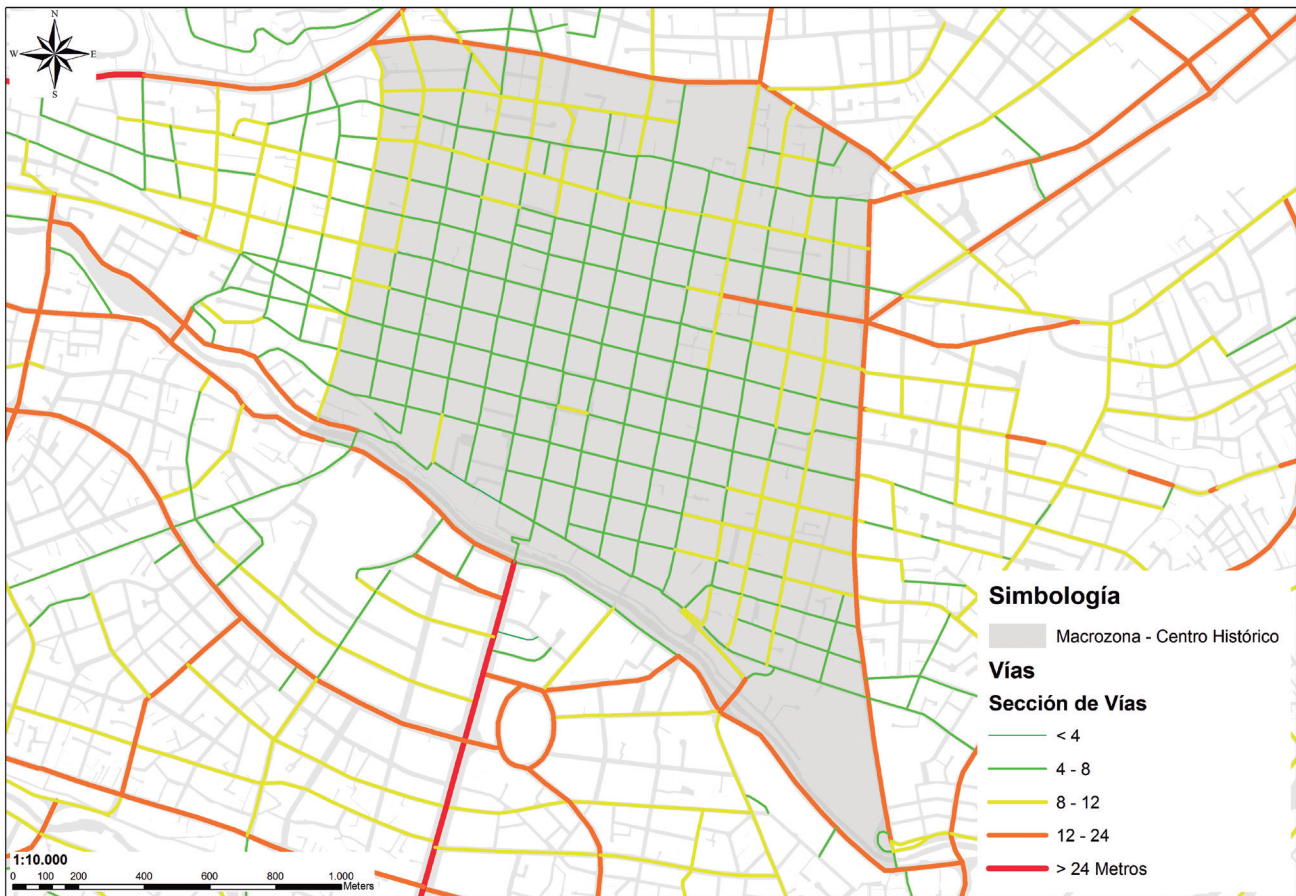
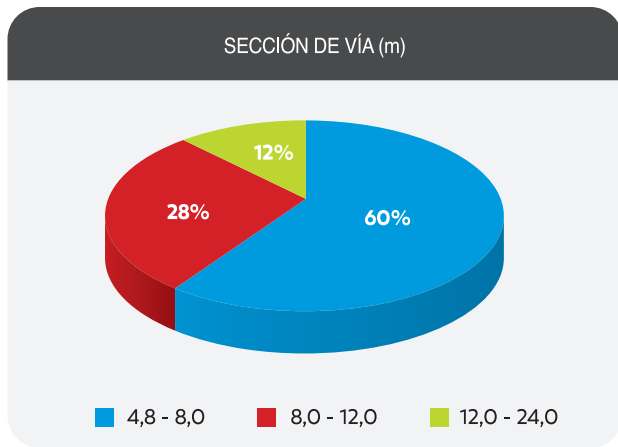
tonal. El 56% del viario presenta niveles de saturación inaceptables para áreas habitables en donde existe una fuerte presencia peatonal, las consecuencias de esto ya se evidencian en la disminución de la calidad ambiental y en la salud de residentes y visitantes frecuentes del área central, como se indicó en párrafos anteriores⁴.

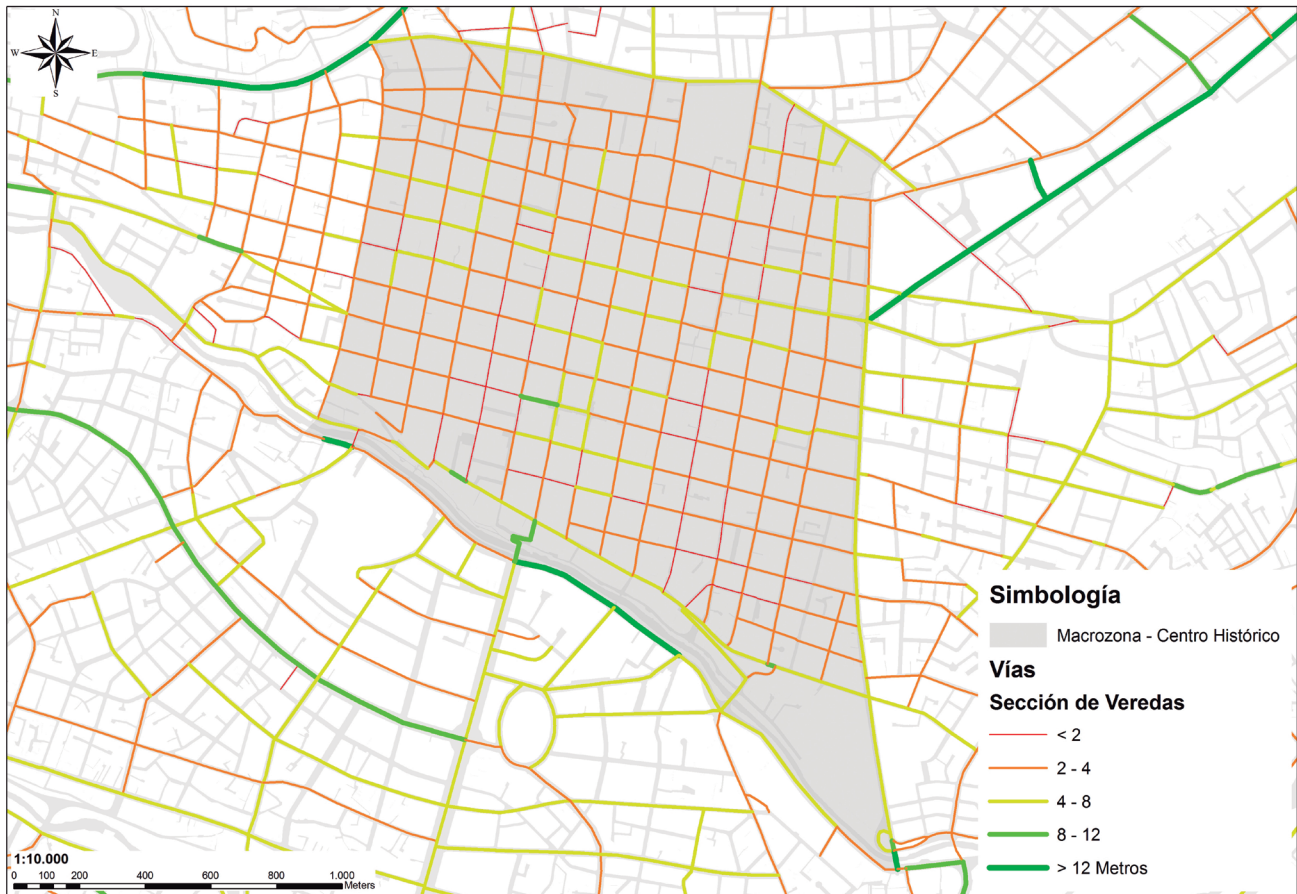
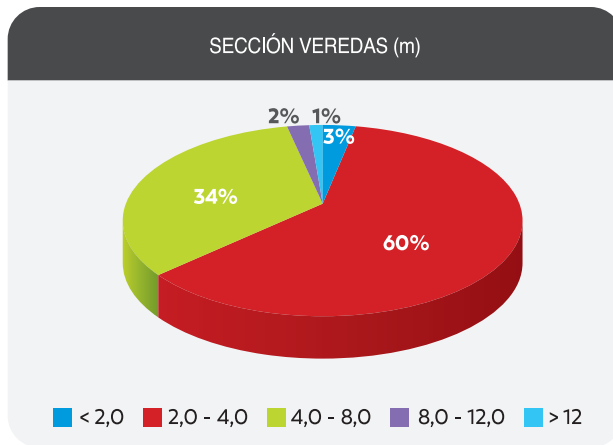


En cuanto se refiere al reparto actual del espacio público, entendido éste como el área comprendida entre fachadas, se tiene que, como media, aproximadamente el 65% de éste se encuentra destinado a calzadas y el porcentaje restante a aceras. Esto evidencia con un análisis estadístico, lo que a lo largo de este documento se ha venido manejando como hipótesis más negativa y es que la infraestructura vial está diseñada para priorizar medios de transporte motorizados, dejando a un lado al peatón que constituye el actor principal del espacio público.

En el Centro Histórico el 40% de las vías poseen una sección superior a los 8m, lo cual significa una capacidad de circulación en dos carriles e incluso en los casos

más “favorables” la incorporación de un carril de estacionamiento. Mientras que en cuanto se refiere a aceras se tiene que el 63% de éstas son menores a 2m, existiendo incluso sectores en los que no se cuenta con este tipo de infraestructura, lo que se traduce en lenguaje práctico en una posibilidad reducida de circulación de dos personas juntas, es decir, se está excluyendo un adulto con un niño andando, o una persona mayor con acompañante o simplemente lo más valioso de una ciudad, dos personas caminando al tiempo que conversan cómodamente, sin que una de ellas tenga que bajarse a la calzada. Este es uno de los peores escenarios imaginables para mantener una ciudad viva y es uno de los aspectos sobre los que el PMEP debe incidir de modo contundente.





En intervenciones realizadas en las plazas de El Carmen de la Asunción (o de las Flores) y Santo Domingo, se ha comenzado a implementar plataformas únicas en las secciones de vía ubicadas frente a estos espacios públicos, buscando una coexistencia de vehículos y peatones favorable a estos. Sin embargo, el valor de estas actuaciones se ve muy limitado al no formar parte de una red de espacios públicos definida, continua, segura y confortable, lo que da como resultado una serie de sitios que no dialogan entre sí. La necesidad de utilizar bolardos con secuencias próximas es una muestra de que el espacio no ha sido “realmente conquistado” para el peatón.

La sobreocupación del suelo público en el Centro Histórico, dificulta la fluidez en los desplazamientos, provoca congestión y pérdida de tiempo. Los problemas originados por esta causa en cuanto al tráfico, congestión e invasión del espacio público, son:

- Concentración de equipamientos en el área central, en especial de carácter administrativo y legislativo, que no pueden encontrarse en otras áreas de la ciudad, por lo que la ciudadanía se ve obligada a trasladarse al Centro Histórico para realizar sus diferentes gestiones, esto se evidencia en la sobrecarga del viario, tanto por demanda vehicular como de transporte público.

-Concentración de actividad económica que además de atraer gente, promueve la presencia de vehículos de

carga y descarga, muchos de ellos inadecuados para la capacidad de recepción del viario.

Estas situaciones han generado desordenes que se manifiestan en el territorio a través de vías congestionadas permanentemente; y a la inseguridad vial para los peatones, que ven su espacio de circulación reducido, y el espacio público degradado por la sobrecarga a que es sometido. (MDMQ, 2009, 39).

Algunos programas como “aquisito no mas” han comenzado a marcar la dirección correcta, descentralizando actividades para favorecer algunos programas de cercanía, pero ahora, con a puesta en carga del tran-

vía y la revisión del modelo de transporte colectivo es el momento de continuar estos programas a una escala mas estructural afectando a parámetros mas determinantes de localización de actividades.

▪ Motivos de desplazamientos

El Centro Histórico es la zona visitada con mayor frecuencia debido a que, como ya se indicó, en ésta se encuentran equipamientos de índole local, cantonal, provincial y regional, al servicio de la población; y, además porque es un área de características especiales y de singular valor patrimonial. El principal motivo por el cual la ciudadanía visita el centro es por trabajo, seguido por gestiones, compras y estudio.

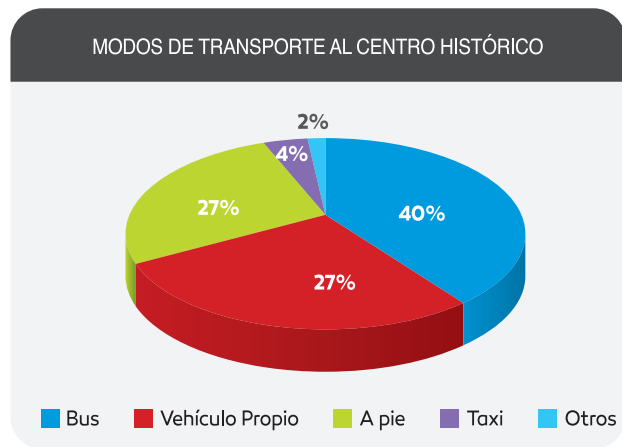
Es durante los días laborables que se registran el mayor número de vehículos privados circulando por las calles del Centro Histórico, sobre todo en los horarios de entrada y salida del trabajo y de centros educativos (que ocupa el cuarto lugar en la lista de motivos de viaje). En el caso de Cuenca la mayoría de entidades públicas y privadas trabajan en doble jornada, es decir de 8h00 a 13h00 y de 15h00 a 18h00, por lo cual el tráfico al medio día se intensifica porque el horario de almuerzo coincide con la salida de escuelas y colegios, lo que genera una movilización masiva de gente que desea llegar a su destino.

Con relación al motivo de viaje “gestión”, que ocupa el segundo lugar en la lista, éste representa movilizaciones ocasionales que obedecen a una necesidad específica, pero que también influyen de cierta manera con el problema de congestión interna. Sin embargo, si en este motivo se considera la población que viaja al área central por asuntos laborables, y que es la que brinda el servicio, se puede concluir que el problema radica en la concentración de equipamientos en esta zona.

Continuando con el análisis, de la movilidad del Centro Histórico se obtiene que a pesar de los inconvenientes que presenta el sistema de transporte público, tanto convencional como integrado, es éste el empleado con mayor frecuencia. Por lo que se podría estimar que en caso de mejorar el servicio que éste brinda, más ciudadanos y ciudadanas optarían por utilizar éste medio como modo de transporte.



En segundo y tercer lugar, con porcentajes similares al 27% está el vehículo privado y a pie. Cuenca es una ciudad que posee las condiciones adecuadas para movilizarse utilizando modos de transporte no motorizado. No obstante, aunque es alentador que un buen porcentaje de personas se muevan a pie, también es preocupante que un porcentaje similar se movilice empleando el vehículo privado, puesto que esto significa una ocupación del espacio mucho mayor por persona, lo cual repercute en los índices de tráfico, congestión vehicular, demanda de parqueo, entre otros.



▪ La irrupción de la bicicleta

En los últimos años la bicicleta se ha instaurado como un modo de transporte más y aunque el porcentaje de personas que circulan en este medio aún es bajo, su crecimiento es algo imparable como se está demostrando en otras ciudades. En ese contexto, con objeto de incentivar el uso de la bicicleta la Municipalidad ha implementado algunas ciclovías dentro del perímetro urbano, algunas de las áreas intervenidas para este fin son: las márgenes de los ríos Tomebamba (entiéndase Paseo Tres de Noviembre) y Yanuncay, donde en tramos se comparte la infraestructura para la circulación peatonal; la Av. Remigio Crespo Toral, Av. Loja, Av. Fray Vicente Solano y circuito por la ex ruta ferroviaria (Gapal - Hospital del Río) (GADMCC, 2014). Pero a pesar de los esfuerzos realizados, las rutas de ciclovía implementadas no forman parte de una red estructurada lo cual las convierten en recorridos poco atractivos y de carácter

recreacional.

En lo que respecta al Centro Histórico, no se tiene implementadas ciclovías, por lo que aquellos que acuden a esta área en bicicleta tienen que compartir con los vehículos motorizados o en ocasiones incluso se encuentran obligados a invadir las aceras para peatones. Esto aumenta en el área central el riesgo de circulación en este medio y por lo tanto lo convierte en un medio poco atractivo.

La bicicleta no está asociada desde la planificación de la movilidad a la función laboral, cuando es este tipo de viaje su principal cualidad, lo que hace este modo de transporte hoy en Cuenca, un sistema ocasional y poco efectivo.

2.6.4. Sistema de Transporte

▪ Sistema de Transporte Público

El Centro Histórico de Cuenca se encuentra totalmente abastecido de Transporte Público. Por éste circulan buses pertenecientes al Sistema Integrado de Transporte (SIT) y a diversas rutas convencionales. Sin embargo, es de indicar que la estructura sobre la cual esta última presta sus servicios se presenta obsoleta puesto que

no responde a ningún modelo. En este sentido también cabe señalar que los dos sistemas de transporte público ocupan simultáneamente cinco vías del área central, lo cual genera una sobrecarga innecesaria sobre el viario a consecuencia del solapamiento de rutas que cubre tramos similares.

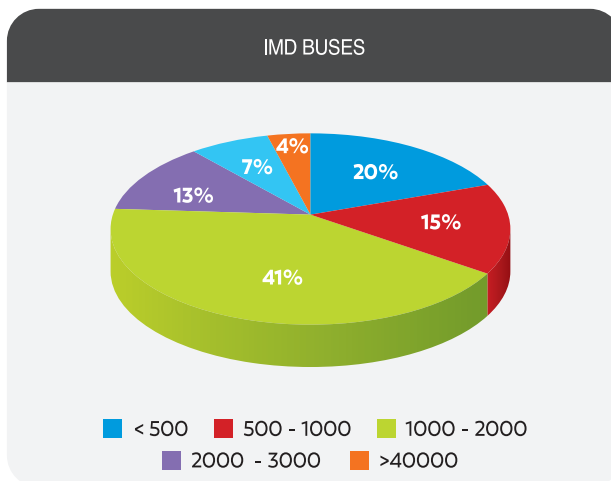


El Sistema Integrado de Transporte Público circula al Norte por las calles Vega Muñoz y Gaspar Sangurima y por el Sur por las calles Presidente Córdova y Juan Jaramillo y al Este por la Av. Huayna Cápac, borde del Centro Histórico. Las líneas que forman parte del sistema conectan los sectores emplazados en el Suroeste y Oeste de la ciudad con las zonas ubicadas hacia el Noroeste y viceversa.

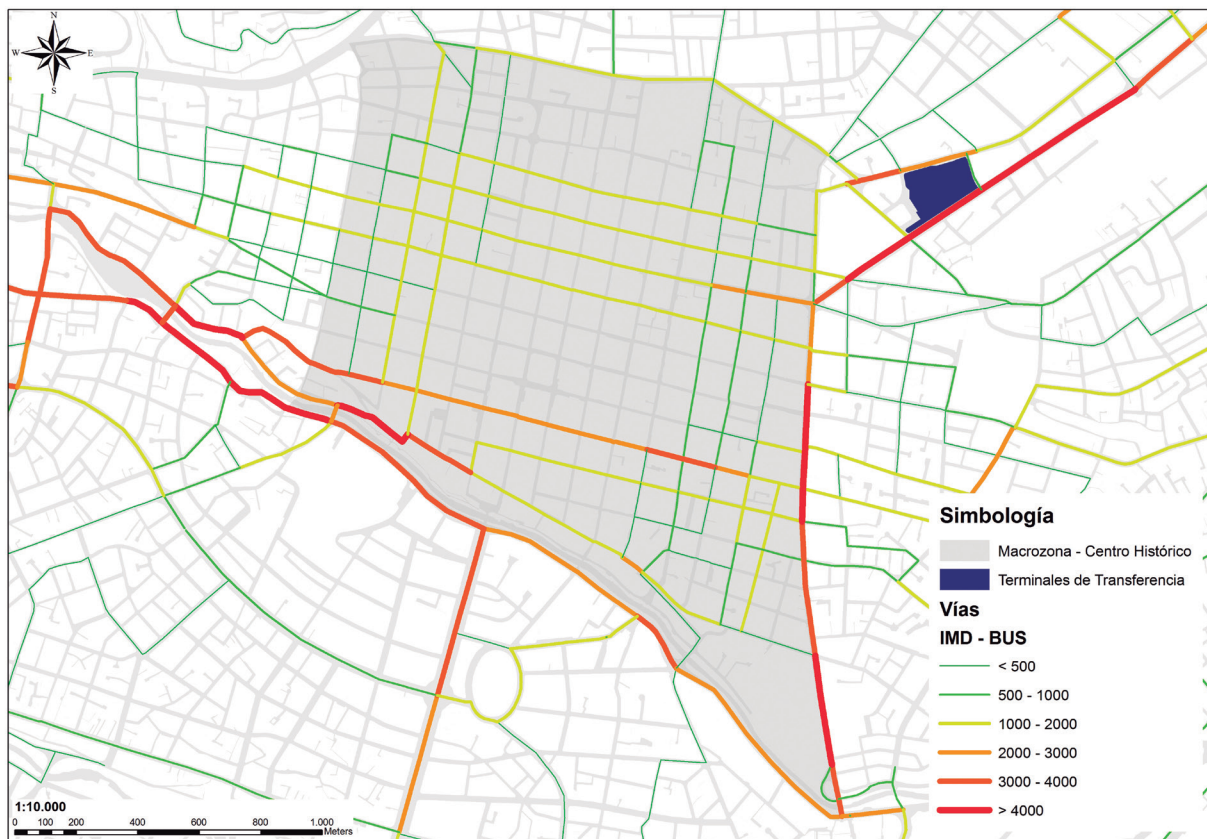
Se ha identificado que en sentido Norte-Sur son 10 vías por las cuales circulan buses correspondientes a las rutas de transporte público -convencional y/o integrado-, estas son: -al Este- Av. Huayna Cápac y las calles Manuel Vega, Tomás Ordóñez, Vargas Machuca y Mariano Cueva; y, -al Oeste- calles General Torres, Tarqui, Juan Montalvo, Estévez de Toral y Coronel Tálbot⁵. Mientras que en sentido Este- Oeste existen 12 vías, éstas son: -al Norte- Av. Héroes de Verdeloma y calles Pío Bravo, Vega Muñoz, Gaspar Sangurima y Mariscal Lamar; y, -al Sur- calles Presidente Córdova, Juan Jaramillo, Larga, Condamine, Bajada de Todos Santos y Av. 12 de Abril. Sin contar con los tramos cortos de las calles Gran Colombia, Simón Bolívar, Mariscal Sucre y Honorato Vásquez.

El sistema de transporte público se presenta vulnerable, puesto que si se estudia cada una de las rutas que atraviesan el Centro Histórico se evidencia una sobre posición de líneas que además se muestra en el entramado denso que se genera sobre la estructura urbana. Muchas rutas realizan recorridos similares ya sea sobre la misma vía o por las paralelas, lo que significa distancias aproximadas de 100 – 300 m., que bien podrían ser cubiertas con recorridos a pie. Incluso las rutas troncales

del SIT comparten carril con las del sistema convencional, lo cual desvirtúa la pertinencia de la implementación del sistema integrado y permite que la ciudadanía continúe optando por las rutas convencionales que le son más familiares.

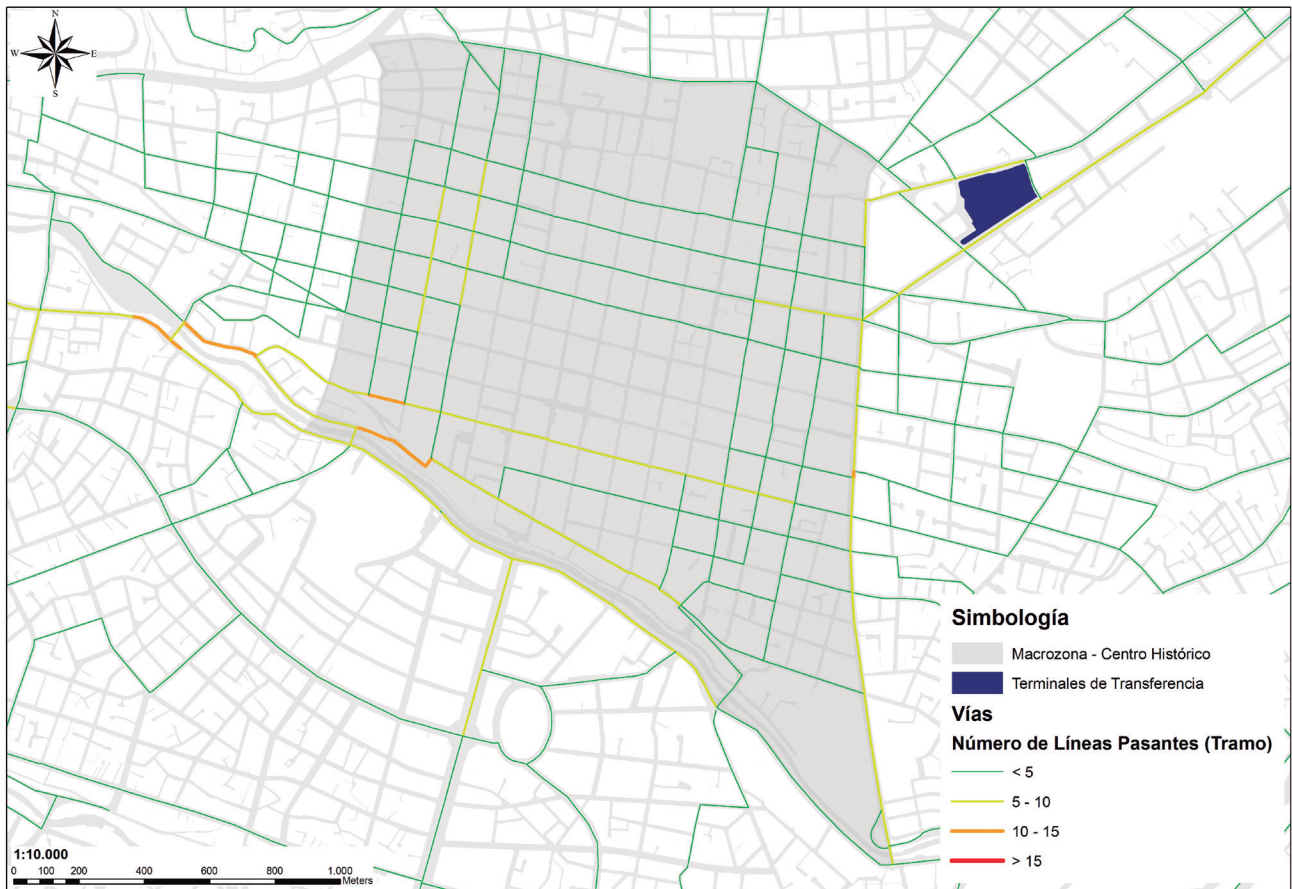
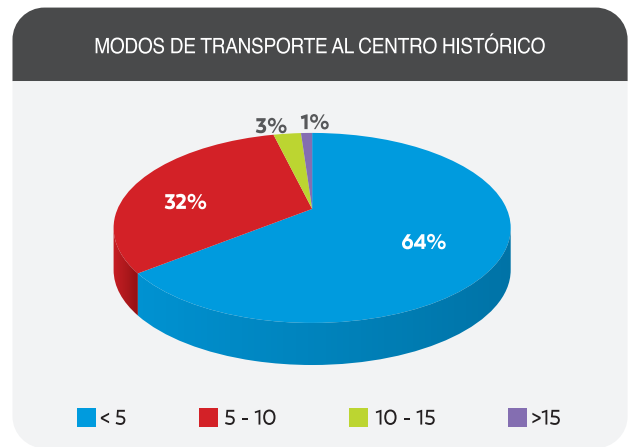


Lo expuesto se demuestra con las intensidades medias diarias que soportan algunas vías del Centro Histórico, es así que del total del viario por el cual circula de transporte público en el 64% de éste, es decir 18.61 km, transitan alrededor de 1000 a 5000 buses/diarios, lo cual equivale de 3500 a 17500 veh/diarios. Esto tiene una incidencia directa en la saturación de las vías y por qué no decirlo, en la contaminación ambiental que se produce.

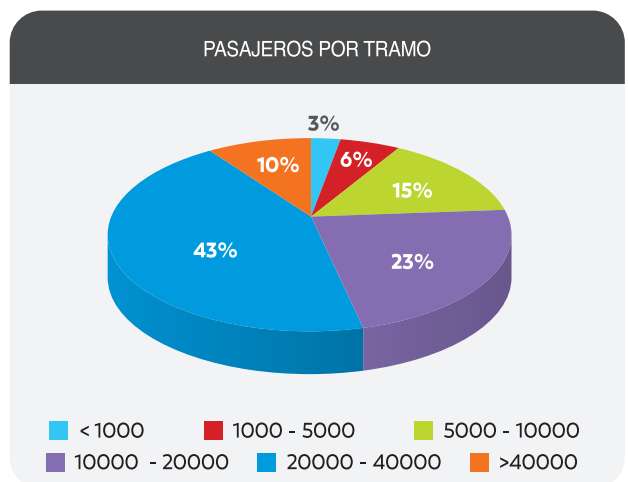


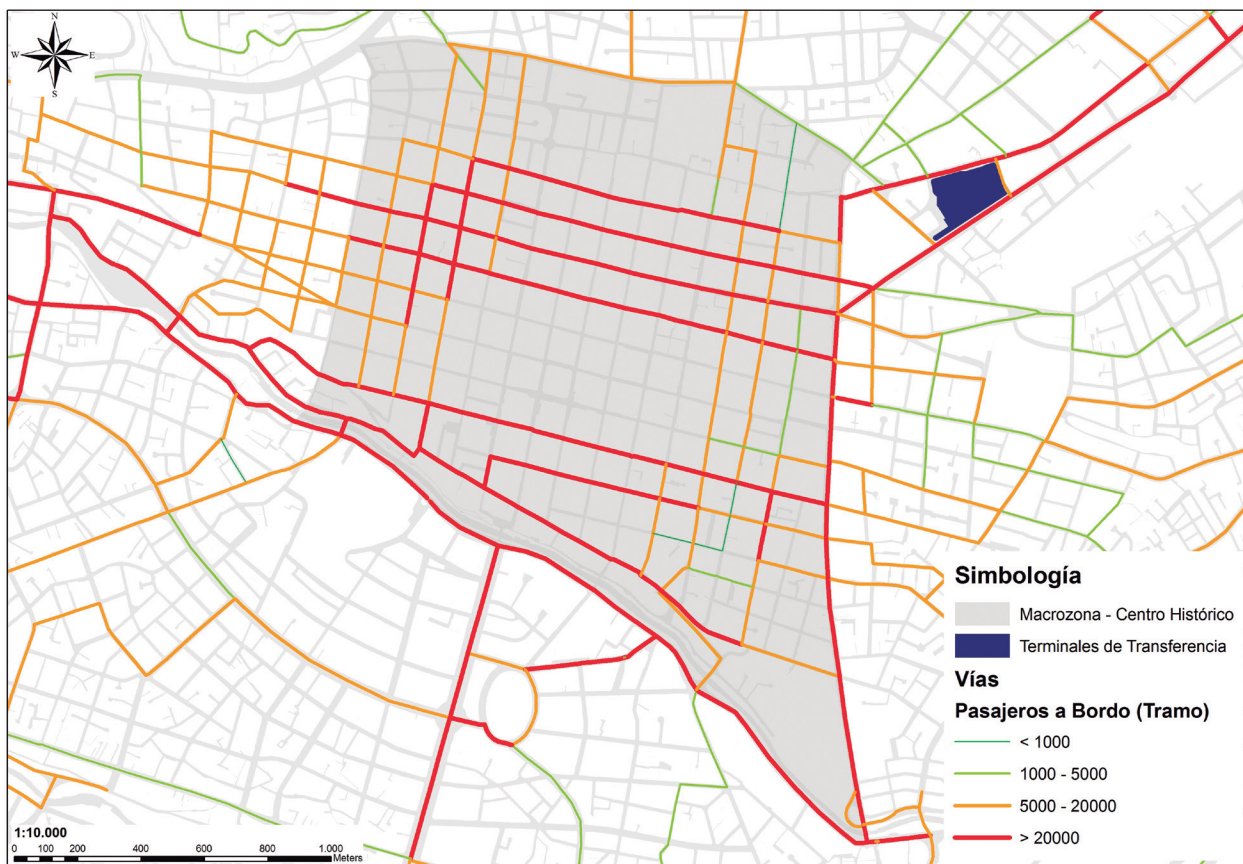
⁵ En la identificación se han incluido las vías de borde de la macrozona del Centro Histórico (Ver 2.2. Límites).

Los sistemas de transporte público convencional e integrado ocupan con mayor o menor intensidad un total de 29km del viario del Centro Histórico, es decir aproximadamente el 50% de éste, por el que circula el 95% de las rutas de transporte público. El resultado de los datos obtenidos registran que por el 64% del viario circulan de 1 a 5 líneas de buses y por el 32% entre 5 a 10 líneas. Esto se debe en gran medida al solapamiento de las rutas de transporte público, con la consecuente sobrecarga de algunas vías como las calles Presidente Córdova o Tarqui, entre otras.



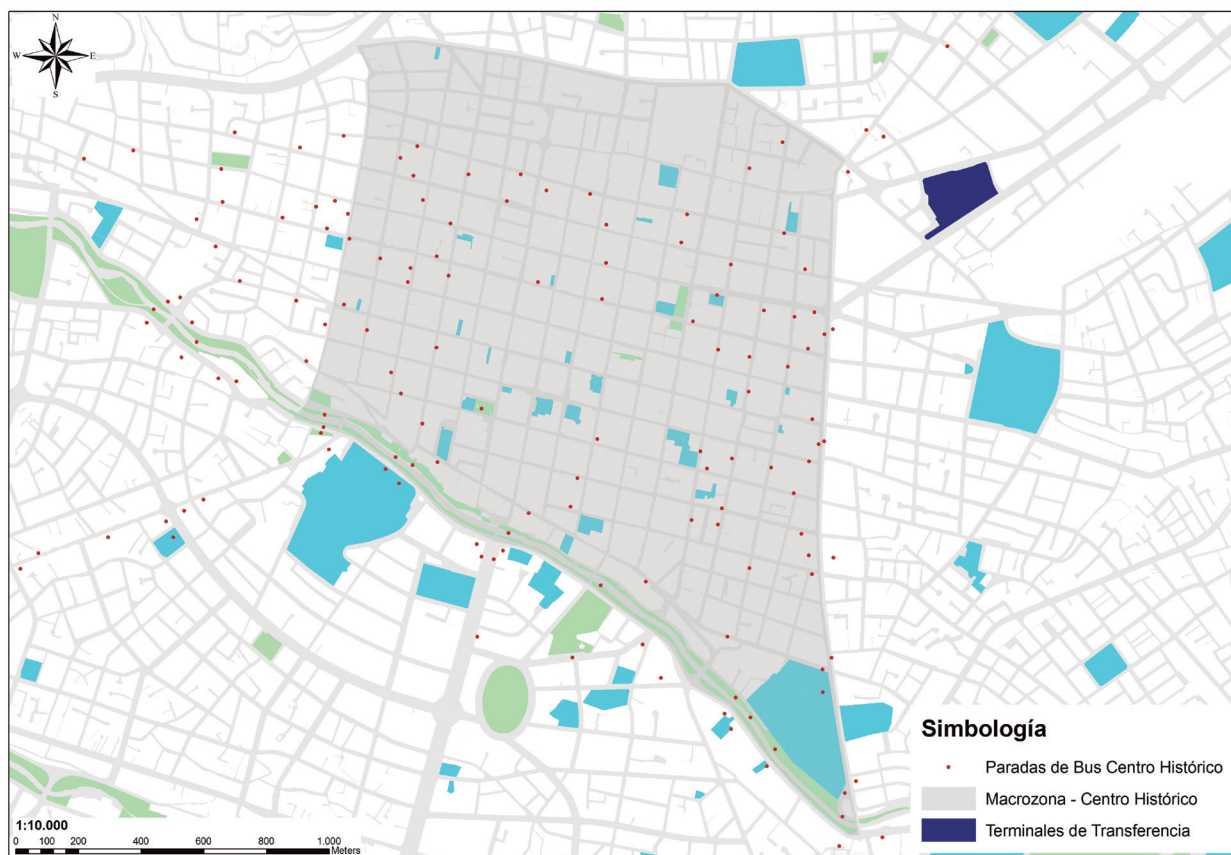
La relación pasajeros a bordo por tramo nos permite saber la ocupación del sistema de transporte público por tramos, estimando el número de personas que permanecieron en este medio por determinadas distancias. En el Centro Histórico se tiene que de 20 a 40 mil personas recorrieron distancias de 12.38 km, equivalentes al 43% del viario, y que de 1 a 5 mil recorrieron distancias de 1.65 km, es decir 6% del viario.





Consecuentemente con la oferta de líneas de transporte público, las paradas de buses en el Centro Histórico son excesivas y dispersas, en muchísimos casos se tiene que en tramos de 100m de distancia se presentan de 3 a 5 paradas de buses. Esto evidencia que no se ha entendido la potencialidad de éstas, en cuanto consti-

tuyen referencias territoriales y puntos de intercambio de un modo de transporte a otro. Cuando las paradas de buses son enfatizadas en el territorio y son situadas estratégicamente permiten reforzar el carácter social y económico de las áreas aledañas.



▪ Sistema vehicular liviano

La posesión de un vehículo se ha convertido en un asunto de status social, en un símbolo de poder adquisitivo, desvirtuando el verdadero fin de un bien de este tipo. Es por eso que en las últimas décadas se ha evidenciado un acelerado crecimiento del parque automotor, a lo cual se suma las facilidades de pago que hoy son “demasiado” ventajosas.

Cuenca es una ciudad que por sus características y conformación urbana de crecimiento radial, permite desplazarse de un lugar a otro sin tener que pasar por el área central, no obstante, aunque no se cuenta con un dato preciso, se conoce que existe un porcentaje de vehículos privados que prefieren a travasar el área central como una manera de “acortar distancias”, lo cual incrementa la sobrecarga en el viario, que de por sí se encuentra en sus límites de capacidad.

La presencia de vehículos privados en un viario que no fue planificado para el efecto y mucho menos para re-

ceptar intensidades como las que en la actualidad se presentan, ha traído como consecuencia una serie de inconvenientes como retrasos en los tiempos de traslado debido a la lenta fluidez en la circulación, pero por sobre todo en la alteración y degradación tanto física como ambiental del Centro Histórico.

La fuerte presencia del vehículo privado ha generado que la demanda por plazas de parqueo se incremente considerablemente y se considere atractivo para propietarios de inmuebles del área central ofertar éstas en el interior de sus edificaciones, ésta problemática será abordará en párrafos posteriores⁶. Las facilidades de estacionamiento que se oferta en el Centro Histórico coadyuvan en que la rotación de vehículos no disminuya sino por lo contrario se incrementa, aportando negativamente a los problemas de tráfico, con una carga vehicular innecesaria que lo único que hace es agravar los problemas de congestión.

La construcción de una red continua y eficaz para el automóvil en (...) (Cuenca), así como en otras ciudades, ha terminado por consumir las posibilidades para el resto de los modos de transporte y de utilización del espacio viario y de las calles de nuestras ciudades. (MDMQ, 2009, 43).

La situación actual que enfrenta el Centro Histórico de Cuenca se debe en gran medida a las soluciones parciales que se han dado en cuanto a temas de movilidad. Hasta ahora el principal objetivo ha sido brindar al vehículo privado las mayores facilidades y comodidades

para su circulación, desatendiendo a los demás modos de transporte así como también al peatón, actor principal en las dinámicas de ciudad y más aún en el área central.

▪ Red Peatonal

El Centro Histórico de Cuenca se encuentra arraigado en la memoria de sus habitantes y visitantes, esto ha generado un sentimiento de apropiación y valoración de este espacio, pues a pesar de que la ciudad gradualmente ha sido dotada en las áreas periféricas de infraestructura privada de gran escala, mucha gente aún prefiere movilizarse hacia el centro de la ciudad para acceder a los diversos bienes y servicios que se ofertan en éste, ya que caminar por el Centro Histórico resulta indudablemente un deleite sensitivo.

La movilización peatonal en este espacio resulta muy atractiva, especialmente por el factor “sorpresa” propiciado por las visuales que proporciona la composición espacial del contexto urbano, arquitectónico y natural del Centro Histórico, pues los peatones se encuentran progresivamente con elementos de gran valor patrimonial y paisajístico, que poco a poco se van descubriendo detrás de la configuración compacta de cada manzana y convierten la movilidad peatonal en un ejercicio transitorio cotidiano y turístico muy atractivo, en el que la percepción de las distancias se acorta.

Es evidente que la lectura espacial del Centro Histórico,

difiere según el modo de movilización que las personas empleen dentro de este espacio. Lamentablemente con el alto tráfico vehicular, quienes prefieren caminarlo difícilmente pueden disfrutar del paisaje urbano que ofrece. No obstante, los estudios realizados sobre movilidad, reflejan la alta tendencia de atracción peatonal que genera esta zona y la fuerte afluencia de turistas nacionales y extranjeros que la visitan.

El Centro Histórico presenta una serie de factores que alteran su carácter y aceleran su deterioro, en este contexto uno de los más incidentes es la degradación del espacio público ocasionado por la repartición desequilibrada de éste, que privilegió la presencia del vehículo privado. Otro de los factores negativos es el irrespeto hacia de transeúntes por parte de conductores, hecho que dificulta una movilidad segura e incrementa la vulnerabilidad del peatón.

Esto trae consigo una serie de consecuencias negativas ya que coloca al ciudadano que se moviliza a pie, en una situación de vulnerabilidad extrema ya que no cuenta con las condiciones apropiadas para una movilidad segura⁷, especialmente para los grupos más frágiles de la socie-

⁶ Ver 2.6.4. Sistemas de Transporte, Redes de Tráfico Especial, Estacionamientos.

dad, se considera por lo tanto prioritaria la recuperación de los diferentes espacios públicos como espacios generadores de actividad social, como espacios de estancia y a la vez como conectores funcionales entre puntos de origen y destino de quienes se movilizan.

Es preciso indicar que en épocas específicas del año algunas calles del Centro Histórico se cierran al tránsito vehicular, adquiriendo temporalmente un carácter peatonal. Esto se ve especialmente con motivo de las celebraciones religiosas, tradicionales, culturales y cívicas que se realizan en la ciudad como por ejemplo: pases del niño, fiestas de fundación e independencia, actos culturales, etc.

Se observa en el área del Centro Histórico, la generación de fuertes flujos peatonales generados por importantes centros atractores de diferentes categorías que motivan recorridos conformados a manera de circuito que conducen a los peatones por el espacio público hacia diferentes puntos de interés.

Los principales circuitos identificados en el sentido Este – Oeste son:

-Circuito de la calle Mariscal Lamar, frente a éste se emplazan los mercados Nueve de Octubre y Tres de Noviembre, se considera un eje de fuerte actividad económica con gran oferta comercial. Éste constituye un acceso y salida del Centro Histórico, por el cual circulan varias líneas de transporte público, que serán sustituidas por el Tranvía Cuatro Ríos, una vez que éste entre en operación.

-Circuito de la calle Gran Colombia, considerado un eje con mucha actividad económica y oferta comercial. Se conecta con la plaza de Santo Domingo, en cuya intervención se implementó plataformas únicas en dos tramos de vía.

-Dentro de los circuitos viales más atractivos para el peatón se encuentra el de la calle Simón Bolívar –antiguo Camino Real- que recorre la urbe de Este a Oeste y conecta el Parque Abdón Calderón con las plazas e iglesias de San Blas y San Sebastián, ambas ubicadas hacia los extremos del Centro Histórico, Este y Oeste, respectivamente. A lo largo de su recorrido también se puede apreciar la presencia de diferentes locales comerciales y la proximidad a importantes centros de gestión.

-Circuito de la calle Mariscal Sucre, conecta importantes inmuebles y equipamientos como la Catedral de la Inmaculada Concepción –más conocida como Catedral Nueva-, Catedral Vieja –Antigua Iglesia Matriz-, Municipalidad de Cuenca, Corte de Justicia, Parque Abdón Calderón, Plaza del Carmen de la Asunción –Plaza de las Flores-, entre otros.

-Circuito de la calle Presidente Córdova, recorre por el costado Sur de la Plaza de San Francisco, en donde se oferta una gran variedad de productos de procedencia fabril; también está presente la Iglesia de San Francisco y el Pasaje León. Pero sin lugar a dudas uno de los aspectos de mayor peso es el hecho de que se ha constituido en el punto de entrada y salida de peatones al Centro Histórico por las líneas de buses que circulan por este eje y por las paradas de buses que a lo largo de su trayecto se encuentran, siendo una de las más concurridas la de la Plaza de San Francisco.

-Circuito de la calle Larga, que junto con el Barranco del río Tomebamba constituyen el límite de la ciudad histórica, es un importante eje conector peatonal tanto en sentido longitudinal como transversal. Uno de los equipamientos más relevantes en este eje es el mercado Diez de Agosto, también próximo a la Plaza de San Francisco.

Los principales circuitos identificados en el sentido Norte – Sur son:

-Circuito de la calle Benigno Malo, recorre la ciudad de Norte a Sur y conecta el Parque Abdón Calderón -o plaza central- con la colina de Cullca y El Ejido ubicado en el espacio entre los ríos Tomebamba y Yanuncay.

-Circuito de la calle Padre Aguirre, conecta importantes espacios públicos como el Parque de María Auxiliadora, la Plaza de Santo Domingo, Plaza de San Francisco, Bajada del Padrón y desemboca en el Barranco.

-Circuito de la calle Tarqui, saturada por vehículos y transporte público, constituye un importante acceso y salida del Centro Histórico. Tiene una conexión directa con la Av. Loja a través de la calle Condamine.

En menor jerarquía cobra importancia también el circuito de la calle Hermano Miguel que permite una conexión directa entre el Mercado Nueve de Octubre con El Ejido, a través de la escalinata que desemboca en el Barranco y a través del puente Mariano Moreno permite vincularse con el Parque de la Madre.

Los circuitos descritos conforman una micro red de gran potencial social, económico y cultural. Sin embargo, en las condiciones actuales de repartición del espacio público, las intensidades medias diarias y la saturación del viario, ésta no puede ser aprovechada por las complicaciones de seguridad y accesibilidad que se encuentran presentes para el peatón.



▪ Los sistemas de intercambio

-Estacionamientos

La fuerte demanda de plazas de parqueo en el Centro Histórico de Cuenca ha propiciado que la oferta de parqueaderos públicos se incremente en las últimas décadas, contando en la actualidad con 5200 plazas, contenidas en gran parte en inmuebles ubicados dentro del área central.

En el análisis de plazas de parqueo se encuentran incluidas la Plaza de San Francisco y las vías que cuenta con carriles de estacionamiento, ambas reguladas bajo la modalidad del Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado (SERT), mediante el cual se puede acceder a una plaza por periodos de 30 minutos, renovables, cada uno por un costo de USD 0.25. El tiempo de ocupación "máximo" –conforme lo permitido por tarjeta- es de dos horas, con la finalidad de propender a una optimización de la ocupación del espacio público mediante la rotación de vehículos. Sin embargo, la posibilidad de renovación ilimitada de tarjetas de parqueo resta eficacia a un sistema que indudablemente beneficia al vehículo privado.

Los parqueaderos implementados en inmuebles privados pero de uso público constituyen un dato preocupante. En el Centro Histórico existen 133 estacionamientos de este tipo, de los cuales alrededor del 40% no están regulados y por lo tanto no poseen los permisos necesarios para su funcionamiento. En varios de estos casos la adaptación de parqueaderos ha significado la destrucción parcial o total de estructuras arquitectónicas preexistentes y la alteración irreversible de los

centros de manzana. Similares a estos casos están los dos edificios privados de parqueo conocidos como Parqueadero Tosi y Parkcuenca,

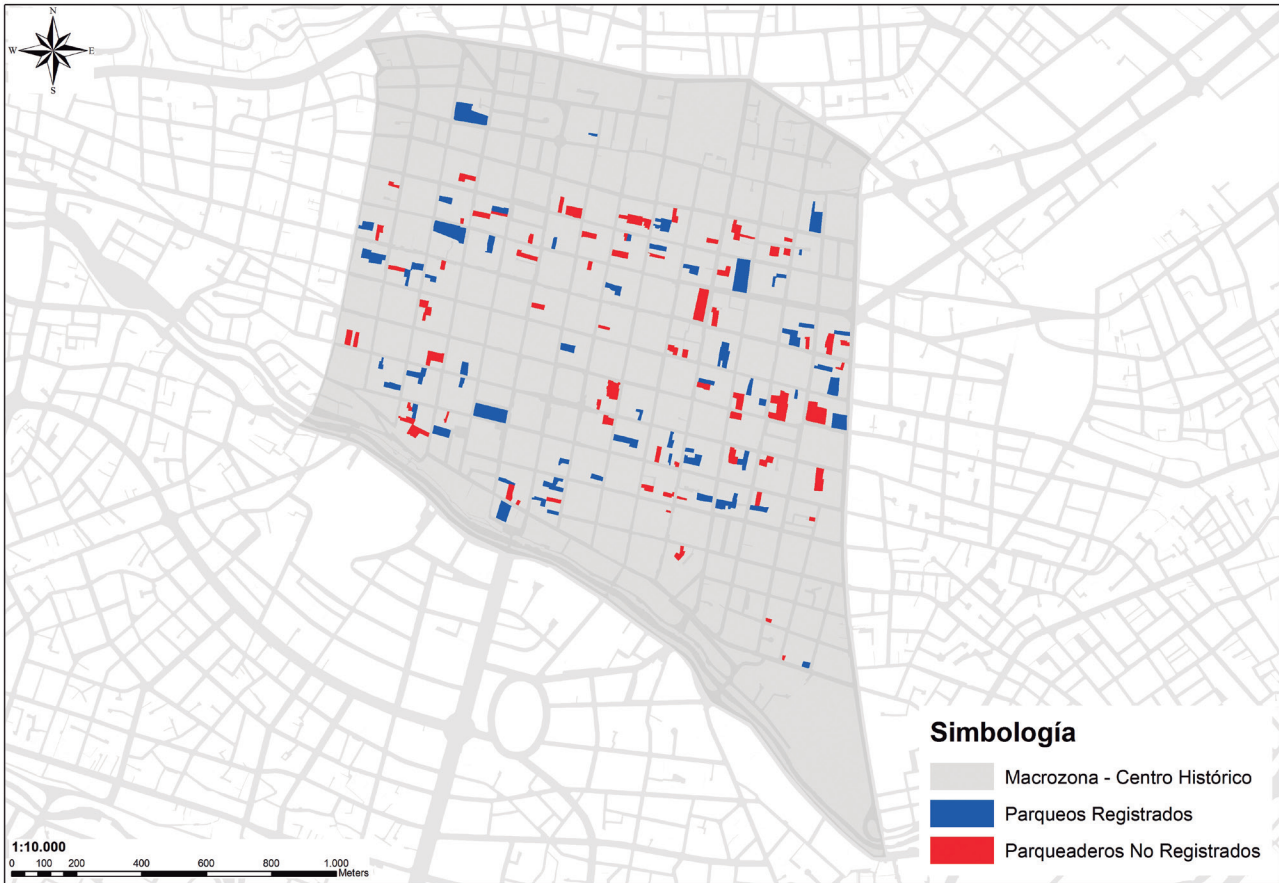
Como parte del proyecto de intervención del Mercado Nueve de Octubre y la Plaza Cívica la Municipalidad implementó un parqueadero subterráneo que permite una conexión directa con el equipamiento. En esta misma línea, en el marco del proyecto denominado Portal de Artesanías liderado por la Empresa Municipal de Desarrollo Económico (EDEC EP) se construye un parqueadero subterráneo de dos niveles en el acceso Este de la calle Simón Bolívar. En el cuadro a continuación se puede observar el desglose de plazas de parqueo según el tipo de estacionamiento.



Tipo de Estacionamiento	Estacionamientos	Número de Plazas
Sobre la vía y en espacios públicos		1744
Inmuebles privados (corazones de manzana)	133	3052
Edificios privados	2	284
Edificios públicos/ municipal	1	120
Total de plazas		5200

Los resultados obtenidos revelan que 3336 plazas de parqueo, es decir el 64% del total, son ofertadas en inmuebles privados, cifra por mucho superior a las obtenidas en Quito, en donde las plazas existentes en estacionamientos privados de uso público se estiman en 565 (MDMQ, 2009, 48). A esto es necesario llamar la atención a las diferencias poblacionales de ambas ciudades, puesto que el Cantón Cuenca sólo posee 500 mil habitantes, aproximadamente, es decir menos de la mitad de la población quiteña.





En los parqueaderos públicos de propiedad privada, algunos usuarios ya sea por motivos laborales, por facilidad de transporte o por motivos de residencia al no tener una plaza de estacionamiento en su vivienda, llegan a pagar una tarifa mensual para asegurar la reservar de una plaza de estacionamiento o “plaza fija”. De acuerdo a la información recopilada y procesada por el Plan de Movilidad y Espacios Públicos, se tiene que de las plazas existentes en el área central, 1548 se consideran como fijas, es decir cerca del 46% del total de plazas disponibles. Del total de plazas fijas el 83% (1285) están reservadas por personas que laboran por la zona y el 17% (263) para residentes. Traducido esto se concluye que la oferta de estacionamientos está siendo ocupada en gran medida por empleados de instituciones u organizaciones cuyas sedes se encuentran en el Centro Histórico.

-Transporte de perecibles y mercaderías

En el Centro Histórico se encuentran emplazados tres mercados zonales, de los cuales los más concurridos son el Nueve de Octubre y Diez de Agosto, ubicados hacia el extremo Noreste y Suroeste, respectivamente. La presencia de estos equipamientos ha propiciado que en sus inmediaciones y áreas aledañas se potencialice el

uso comercial (formal e informal), y consecuentemente se evidencia la necesidad de establecer áreas y horarios para la carga y descarga de productos y mercadería en general, al igual que en otras zonas de fuerte vocación comercial como lo son los ejes de las calles General Torres y Padre Aguirre, e inmediaciones.

Con objeto de regular las actividades de carga y descarga, la Municipalidad publicó la “Ordenanza que regula y controla la ocupación de las vías públicas por los vehículos motorizados dentro del Cantón Cuenca y el Funcionamiento del Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado y Parqueo Indebido –SERT”, en cuyo articulado se determina que en el área administrativa del Centro Histórico⁸ “no podrán incursionar (...) los vehículos pesados, salvo que lo hicieren durante el horario comprendido entre las 21h00 y las 06h00.” (ICC, 2012, Art. 19)

Pero a pesar de existir una normativa vigente, durante recorridos de campo se puede constatar que la normativa se cumple parcialmente. Se evidencia la presencia de vehículos livianos que de igual manera transportan productos y mercadería, y que para efectos de carga y descarga ocupan momentáneamente un carril, caotizando el sistema vial y generando retrasos en los tiempos de traslado.

⁸ Para mayor conocimiento de causa revisar “Ordenanza para la Gestión y Conservación de las Áreas Históricas y Patrimoniales del Cantón Cuenca”, publicada el 26 de febrero de 2010.

- Transporte Estudiantil

En el Centro Histórico de Cuenca se emplazan varios equipamientos educativos correspondientes a los niveles inicial, primario, secundario e incluso superior. La presencia de estos establecimientos y sobre todo el alumnado que acude a éstos constituyen un aspecto importante a la hora de analizar la intensidad de tráfico y los actores que en ella influyen.

En los tres primeros niveles se tiene conocimiento de que parte del alumnado se moviliza en servicios de buses, cuya capacidad está alrededor de los 15 pasajeros por unidad, lo cual significa en horas de la mañana y al medio día, generalmente, una carga extra en el viario, tanto en tiempo como en espacio, puesto que por medidas de seguridad estas ocupan temporalmente como estacionamiento parte de la calzada. Conscientes de lo que la presencia de este medio de transporte es un

aspecto importante a analizar, el Plan de Movilidad y Espacio Público aún se encuentra recolectando la información necesario para el análisis correspondiente.

Intermodalidad

El Centro Histórico, y la ciudad en general, carecen de un sistema que integre de manera apropiada los distintos modos de transporte, tanto individuales como colectivos, y propicie la intermodalidad. Como resultado del análisis anterior, se tiene que conforme el sistema actual, el vehículo privado ha sido hasta ahora considerado como el protagonista en el espacio público y consecuente con ello hoy se tiene una infraestructura que favorece su circulación y se dispone en pro de mejorar los tiempos de desplazamiento usando este medio. Otro condicionante lo constituye el actual sistema de transporte público convencional e incluso integral que no permite un intercambio modal entre vehículo – bus.

CAPÍTULO III:

Conclusiones

3. Una diagnosis en nueve puntos para el Centro Histórico

3.1. Sobre el modelo de movilidad en el Centro Histórico de Cuenca.

Como líneas generales, se observa como la inercia de la gestión de los problemas cotidianos ha sustituido la visión a medio plazo, lo que ha condicionado la consolidación de un modelo gradual hacia la prioridad al vehículo, modelo que actualmente debe ser revisado a profundidad.

La superposición del modelo viario reticulado desarrollado sobre un patrón radial de la movilidad actual, patrón de asentamiento de Cuenca, y por tanto, base de la estructura de la red viaria, tiene sentido originalmente cuando la demanda de desplazamientos no excede la capacidad de la red viaria, pero entra en conflicto actualmente a tres niveles:

- a. Con el incremento de la demanda de viajes motorizados.
- b. Con la superposición de diferentes modos de transporte sobre una misma red viaria y,
- c. Con la superposición de viajes de largo y corto recorrido sobre un sistema viario de modo indiferenciado.

En Cuenca y su Centro Histórico prevalece un modelo de movilidad motorizado, basado en el uso del vehículo privado, principal responsable del deterioro del medio urbano. Las causas responden a una utilización muy poco eficiente de los recursos disponibles, tanto desde la distribución del espacio físico para la movilidad en sus diferentes escalas, como desde el punto de vista energético.

El índice de uso del vehículo privado en Cuenca, aún no demasiado elevado, no es compatible con un modelo de transporte sostenible, ya que compromete la calidad de vida de toda la ciudad. Este modelo de accesibilidad produce un consumo energético cada vez más difícil de soportar y mantener por la economía y la sociedad del progreso y la sostenibilidad. En resumen podemos afirmar que un sistema de transportes basado en la movilidad motorizada privada libre es contrario a cualquier pauta de calidad en el espacio urbano de un centro patrimonial.

El componente más delicado en este aspecto es la capacidad de crecimiento de los índices de motorización, que en comparación a ciudades medias similares a Cuenca podría duplicarse en periodos relativamente cortos.

3.2. Sobre la debilidad de criterios de intermodalidad en el sistema de transportes.

Los criterios de intermodalidad en la concepción del modelo actual y su gestión son inexistentes, y aunque en algún punto se han intentado expresar una mínima intencionalidad, mediante algún carril de uso exclusivo, los resultados son poco eficientes al no ser integrados en un esquema global de movilidad sostenible. Las relaciones vehículo-transporte público-peatón-bicicleta no han sido planteadas en los documentos de planificación previos a este plan, ya que las posibilidades de transferencias modales se realizan en puntos donde ya no es rentable la combinación de modos. El transporte público puede suponer un excelente complemento para recorridos urbanos medios al automóvil, pero es preciso encajar el sistema, intercalando intervalos de tiempo y espacio razonable...si se permite acceder al vehículo privado sin ningún tipo de problema hasta las zonas centrales más sensibles de la ciudad, las posibilidades que se asignan al transporte colectivo en sus combinaciones de transporte intermodal con el vehículo son reducidas, por no decir

nulas. Este proceso, en el Centro Histórico se manifiesta en toda su crudeza al producirse una situación de absoluto consumo del espacio público por las demandas del vehículo.

Por otra parte, aunque se ha intentado establecer un fuerte esquema de vehículo-peatón, sólo se ha orientado demasiado directamente sobre las áreas centrales, con lo que disminuye la competitividad sobre el transporte público. En este sentido, la relación de intermodalidad vehículo-peatón debe ser diseñada sobre unos intervalos peatonales razonables que permitan establecer recintos, circuitos de proximidad y corredores peatonales como base para el sistema peatonal y ciclista...el sistema que se está implantando prácticamente suprime el trayecto peatonal al ubicar los estacionamientos públicos -¿disuasorios?- justo en el corazón de las manzanas del conjunto histórico.

3.3. Sobre la necesidad de otra visión para el transporte público colectivo.

Sería conveniente incluir una visión conjunta que excediera el sistema de transporte público colectivo hacia los modos no motorizados, aportaría perspectivas en cuanto a umbrales de efectividad y posibilidades de captación de usuarios, insospechadas. Es curioso cómo se dilatan las distancias pre y pos-transporte público cuando se incorporan mejoras cualitativas en las rutas, en las zonas de espera y cuando se generan adecuados patrones de usos urbanos en las zonas de aproximación a las paradas. La visión del sistema del transporte colectivo, aislada del hecho de lo urbano y de todas sus connotaciones es pobre y termina generando un techo a su utilización demasiado próximo a las cifras de uso actuales. Realmente parece que en Cuenca la distancia pre y post bus es asumida como un índice de cautividad.

La cobertura del transporte público en la ciudad de Cuenca no se verá modificada significativamente por la incorporación del Tranvía, ya que la línea que se ha planificado ocupa el trayecto de las líneas de buses con mayor número de viajeros de la red. Con lo que no se aumenta la cobertura del transporte público, ni se cubrirán demandas insatisfechas, aunque sí se podrá transportar a una mayor cantidad de usuarios, porque la línea que está prevista debe ofertar una capacidad y frecuencia superiores.

Como criterio general el sistema de recorridos de los tres niveles superpuestos en el Cantón de Cuenca está planteado en una formalización híbrida cuasi-radial con refuerzos transversales y concéntricos de trazado periférico, pero su efectividad en una ciudad que prácticamente ha duplicado su ocupación física en los últimos diez años, es baja por varias razones entre las que se podría señalar las siguientes:

- Recorridos complejos, que debe sofisticar el trazado para cubrir más territorio, con los habituales resultados de incremento de los tiempos de viajes.

- Escasa integración del pos-trayecto en la concepción del sistema. La parada del bus debe conformar nodos de actividades que justifiquen la existencia de rutas urbanas en el ámbito de barrio. En este sentido el debilitamiento de las centralidades de barrio, provocado por la cercanía que el automóvil aporta respecto a las centralidades urbanas, ha venido suprimiendo gradualmente los reco-

rridos locales que se realizaban en su mayor parte a pie y que en gran medida se combinaban con la parada del bus. Deben recuperarse, desde el planeamiento urbano y sus instrumentos de desarrollo, las centralidades locales y ubicar las paradas en relación con estos microsistemas y con sus rutas. En la nube de puntos del Centro Histórico parecía una dispersión con una organización demasiado oportunista.

- Necesidad de un sistema competitivo con el vehículo, mas apoyado en el reconocimiento físico de sistemas propios que deben ampliar la red de carriles-bus hasta manifestar de modo perceptivo un sistema propio.

- Los principales centros atractores de viajes laborales de la ciudad, en la zona Oeste aeropuerto – parque industrial, presentan una carencia importante también en la cobertura mediante transporte público. Este hecho no tiene una explicación razonable porque ya se trata de áreas urbanas consolidadas, si bien con usos industriales predominantes, y a las que acuden miles de trabajadores diariamente para poder realizar su trabajo. Aunque la intervención del tranvía aportará un escenario más coherente, la coordinación con el sistema de buses debe ser dibujada en el territorio con el sistema de intercambios muy nítido.

- Escasa disposición de líneas de buses transversales, o circulares en la ciudad, hasta hace pocos años eran prácticamente inexistentes. Este problema es aún más acuciante en las áreas periféricas de la ciudad, donde todas las líneas de transporte público que llegan tienen una estructura radial. Tampoco existe una conexión fluida entre el Este y el Oeste de la ciudad, mediante transporte público.

- La frecuencia de las líneas de transporte público que llegan a los núcleos urbanos exteriores de la ciudad central, con más de 40 minutos. De esta forma, es imposible que el transporte público se convierta en una alternativa creíble al vehículo privado y este destinado solamente a un sector de la población cautiva de este medio de transporte.

- Ausencia de servicio de transporte público a los nuevos centros comerciales, a pesar de la gran cantidad de viajes que inducen desde todas las partes de la ciudad.

3.4. El vehículo privado ha ido ganando progresivamente espacio al peatón.

La obsesiva construcción de una red continua y eficaz para el vehículo en Cuenca, ha terminado por consumir las posibilidades para el resto de los modos de transporte y de utilización del espacio viario y de calles de la ciudad. El Centro Histórico no ha sido ajeno a este proceso y presenta el mismo componente insolidario en el diseño de los

perfiles viarios. Las conclusiones de esta fase del PMEP señalan que la relación de espacios en el viario del centro de Cuenca analizado, (metros de acera total/ metros de calzada de circulación) indica que el ancho de acera ocupa menos del 30% del total de la calle, frente al 70% del ancho calzada, es decir un índice inferior a 0,4 por deba-

jo del valor recomendable. De esta forma, se explica que el 60% del viario principal de Cuenca objeto de estudio tenga un mínimo de acera inferior a 2 m, en algún tramo, valores completamente inaceptables que entran en conflicto incluso con las normativa vigente de accesibilidad en la que se exigen 1,50 m. libres de obstáculos que permita el paso de una silla de ruedas.

Esta falta de sensibilidad hasta hoy con el peatón de

las zonas centrales de Cuenca se pone de manifiesto, al comprobar cómo el enfoque de los problemas de movilidad urbana está basado en decisiones sobre cada problema por separado, y sin disponer de una estrategia integral sobre la integración de los diferentes modos y posibilidades de desplazamiento. La práctica y la experiencia aconsejan el reconocimiento de los distintos grupos de usuarios que intervienen, y la opinión de cada uno de ellos antes de emprender cualquier tipo de programa.

3.5. Sobre el desequilibrio funcional entre modos de transporte.

Aunque las cifras porcentuales de usuarios no son alarmantes, existe un desequilibrio funcional entre los viajes realizados en transporte público y en transporte privado. Este desequilibrio obliga a la necesaria mejora de la calidad de los desplazamientos de los ciudadanos “cautivos” del transporte público, como factor básico para ir transformando los hábitos del ciudadano, y evitar la utilización del vehículo privado en los viajes habituales.

Las causas principales de este desequilibrio serían:

La jerarquía motorizada esta invertida a favor del vehículo privado, penetrando el viario principal hasta las zonas más sensibles de la ciudad, el Centro Histórico en todos sus barrios

No se reconocen, y por tanto no se tratan con estrategias diferenciadas, las diferentes demandas de viajes, que en

la práctica se mezclan totalmente...es necesario crear circuitos con estrategias diferenciadas que separen los tráficos de paso de los de destino, de hecho los primeros son muy elevados en el centro histórico.

La política de transferencia modales es incorrecta, ya que solo está dirigida al trasvase vehículo-peatón y no existe una versión para el vehículo-transporte público colectivo, ni para el bus-peatón.

El concepto de la intermodalidad está invertido a favor de los modos “no sostenibles” del sistema de transportes, solo incluye el intercambio automóvil privado en zonas excesivamente internas, no existen criterios de actuación claros de las prioridades a los modos no motorizados. Es preciso aplicar principios de separación de modos más contundentes que induzcan discriminación positiva hacia los modos autónomos.

3.6. Sobre la recuperación del espacio público interior para la mejora de la habitabilidad del Centro Histórico y sus barrios perimetrales

Los niveles de movilidad sostenible en los barrios del Centro Histórico son inexistentes. Simplemente complementan la red primaria en su componente funcional sin presentar redes propias adecuadas a la función estancial de un entorno histórico con la carga patrimonial de Cuenca. Solo algunos nuevos barrios recogen directrices de diseño orientadas a jerarquizar las demandas de tráfico, pero los barrios viejos de la ciudad no están sometidos a ningún proceso de refuncionalización.

La jerarquía motorizada finaliza en áreas de alta vulnerabilidad con niveles primarios de circulación motorizada que asumen funciones de carga de tráfico motorizado,

donde deberían plantearse calles de barrio en coexistencia o por lo menos con prioridad peatonal, especialmente en los barrios de aproximación al centro. En la primera corona, tanto la carga de tráfico en movimientos como la presión de tráficos de agitación en busca de aparcamiento es excesiva y, por tanto ineficaz.

La incorporación de un concepto de red continua, asociada a principios barriales y vecinales, ausente en los proyectos desarrollados en los últimos años debe marcar las pautas de trabajo de todos los procesos urbanos en la ciudad de Cuenca para los próximos años.

3.7. Sobre la ausencia de una jerarquía del viario.

La necesaria jerarquía para organizar los movimientos motorizados se ha venido traduciendo, y de hecho se sigue traduciendo, en un obsesivo proceso de cerrar cada

vez más los niveles superiores sobre las áreas centrales, cuando el proceso debería ser el contrario. Un ejemplo, lo constituye la política de estacionamientos públicos, cada

vez más comprimida sobre las calles perimetrales de las áreas centrales y sobre los corazones de manzanas que trabajan de modo absolutamente descontrolado.

Esta presión creciente, tanto del viario primario, como del sistema de estacionamiento sobre las áreas de centralidad está violentando la capacidad de configuración de un área de centralidad cómoda y con posibilidades de desarrollo a medio y largo plazo, y se está produciendo un efecto “desbordamiento” de actividades sobre lo que Goudappel reconocía como recintos de actividad económica (en cierto modo precursores de los centros comerciales abiertos) en su libro *Stad and ruimte*. De hecho, algunas funciones de centralidad ya han rebasado la línea demasiado cercana de los estacionamientos de disuasión implantados en los últimos años.

El modelo de arcos concéntricos para el reparto del tráfico de media y larga distancia no ha sido nunca desarrollado en Cuenca, por tanto la movilidad motorizada urbana es proyectada a sus “capas” interiores a piezas independientes de “entrada y salida” del Centro Histórico. Las características de cada tramo de los accesos radiales deben ser analizadas por separado y encajadas en las estructuras de accesibilidad de cada ámbito urbano por separado, siempre proyectando el “largo recorrido” a trayectos periféricos.

La actual visión centrípeta de la movilidad motorizada en Cuenca está provocando la concentración de excesivos tráficos de agitación en zonas de alta vulnerabilidad del viario en las manzanas centrales.

Los tramos radiales funcionan con principios homogé-

neos cuando deberían asumir funciones y características diferentes según discurren por diferentes tramos de centralidad urbana, cuando en el modelo actual la carga inducida y, naturalmente, obtenida es de las más altas del reparto total urbano justo en los recorridos por el Centro Histórico.

Globalmente en un análisis de conjunto, aún más peligroso que algunas de las inercias actuales de sobrecarga motorizada del centro, es el direccionamiento erróneo de los programas en marcha sobre aparcamientos generando rotaciones en piezas urbanas demasiado centrales, ya que pueden terminar consolidando un modelo difícil de revertir si no es a costa de inversiones desproporcionadas.

El reparto de prioridades modales debe ir reequilibrándose a favor de los modos sostenibles al acercarse a las zonas de mayor vulnerabilidad. Esto es, en las zonas exteriores pueden asignarse mayor capacidad al tráfico motorizado privado, ya que debe asumir la superposición de tráficos externos e internos, pero en los tramos más cercanos al centro deben reasignarse los perfiles introduciendo carriles exclusivos para buses y ampliando la capacidad y las condiciones de seguridad para peatones y bicicletas.

El modelo motorizado privado penetra demasiado en las áreas de centralidad y es preciso establecer nuevos límites que excedan la zona actual de centralidad, por otra parte sin definir y que debe ser resuelta desde el PMEP. En general se puede deducir que el sistema vehicular actual parece diseñado para competir con el transporte público, en vez de ser complementario.

3.8. Sobre el criterio para los estacionamientos en edificaciones y centros de manzana, y la regulación del estacionamiento en superficie.

Este delicado apartado puede resumir la esencia de la necesidad de un urgente giro en las políticas de accesibilidad equilibrada sobre las de movilidad indiscriminada. En Cuenca la política de estacionamientos públicos es incorrecta, al favorecer la excesiva penetración del vehículo privado hasta zonas urbanas excesivamente interiores y vulnerables a la presencia del vehículo, dentro del área central de la ciudad. El sistema de estacionamientos regula de un modo determinante las pautas de intermodalidad y establece las reglas de uso de la ciudad para ciclos bastante amplios de tiempo.

Es conveniente aplicar estrategias de usos del espacio viario que apoyen los modelos deseables de movilidad sostenible y utilizar la jerarquía viaria y las zonificaciones de la ciudad en escenarios sostenibles a medio y largo plazo. No se debe entender la demanda...la alta demanda, como una alta recomendación de asignación de zonas reguladas y aceptar la permisividad encubierta en los interiores de manzana, esto en la práctica es como poner al zorro a cuidar las gallinas.

La utilización de las zonas de alta rotación en superficie

dentro de los ámbitos de alta demanda peatonal, estancial o comercial es incorrecta ya que en la práctica solo genera un brutal y excesivo tráfico de agitación, por lo que es preciso desplazarla a las zonas con mayor capacidad para asumir el impacto de esta circulación en búsqueda de plazas de parqueo que deben estar situadas en las áreas de articulación de los sistemas motorizados de alto impacto con las zonas de movilidad sostenible. En principio, la asignación de áreas en superficie de alta rotación deben entenderse como horizontes intermedios de control del uso del espacio público viario y, nunca, como un modelo de duración dilatada en el tiempo, por lo que las concesiones deben limitarse a ciclos más cortos y, en cualquier caso, revisables.

La definición de las áreas de centralidad como contenedores de los destinos básicos de las demandas de desplazamiento a escala urbana debe ser revisada incluyendo una separación para los sistemas motorizados público y privado, asignando una cierta prioridad a los sistemas públicos, en conexión con una red peatonal más potente de la existente.

3.9. Sobre la mejora de los recorridos peatonales.

Aunque se reconoce la existencia de diferentes agentes implicados en la movilidad de la ciudad, con diferentes motivaciones, necesidades y posibilidades, hasta la fecha toda la problemática de los desplazamientos urbanos se ha limitado a resolver los problemas del automóvil, y no se ha reconocido en la práctica que en la ciudad de Cuenca, los desplazamientos peatonales son del orden del 30 % del total, y por tanto deben ser tenidos en cuenta al menos en igualdad de condiciones que el modo automóvil, basado en los desplazamientos tipo puerta a puerta, con necesidad de estacionamiento y por tanto de espacio dentro de la vía pública, restando riqueza de matices al desarrollo de la actividad urbana tan enriquecedora de la vida que necesita la Centro Histórico.

En síntesis se ha constatado un trazado absolutamente residual para los modos no motorizados, que puede resumirse en cuatro puntos:

Inexistencia de red urbana, con el reconocimiento de tramos sueltos sin conexión, pero sin una lectura global del sistema. El peatón no puede en ningún momento planificar recorridos continuos de más de 100 m. No están reconocidas ni expresadas las rutas y no existe ningún análisis de los grandes destinos peatonales en relación con un posible sistema peatonal, especialmente los entornos de los grandes destinos peatonales, que se encuentran colgados en el territorio, bien protegidos en cualquier caso con inmensas previsiones de suelo más o menos organizado para estacionamiento, pero sin tener en cuenta la posibilidad de ser utilizados como nodos articuladores de una red peatonal.

Ausencia de estructura de barrio. Faltan centralidades, en casi todos los ámbitos que deberían haber desarrollado una mínima estructura de barrio. Aunque este es un concepto que debe ser desarrollado mediante una correcta asignación de usos, en la práctica es uno de los principales motores de la concepción motorizada de nuestra sociedad urbana al forzar al usuario a largos desplazamientos para la utilización de equipamientos que deberían ser introducidos a escala local.

Pocos corredores urbanos...y los que existen no conectan bien ni transversalmente ni en sus terminales. Las posibilidades que ofrecen los ámbitos de aproximación al Centro Histórico, las características de sus espacios viarios y las fuertes demandas de utilización estancial de estas calles en general no son aprovechadas. Su continuación con las vías de penetración urbana y con las vías transversales de reparto hacia los barrios presenta en general discontinuidades, barreras a la circulación peatonal y estrangulamientos sin justificación en general. Los grandes nudos de tráfico motorizado, que también lo deberían ser en muchos casos para el tránsito peatonal y ciclista, no están diseñados para asumir este tipo de viajes, lo que se traduce en una importante deficiencia estructural de sistema no motorizado.

La tipología del espacio urbano debe quedar reflejada en la tipología de las vías que lo atraviesan y el reparto en el diseño de los perfiles no corresponde a los espacios urbanos que recorre, especialmente en las áreas residenciales y en los barrios.

Mala calidad de las veredas o caminos peatonales, que son demasiado estrechas, sobre todo en los barrios más periféricos de la ciudad, abundan las discontinuidades, la irregularidad del pavimento y grandes saltos de altura entre la acera y la calzada, pero incluso las dimensiones de las veredas son insuficientes para las necesidades de la población, como se ha visto en otros apartados. Otro aspecto destacable es la inadecuada ubicación del mobiliario urbano y vegetación, que ocupa de forma arbitraria el espacio destinado al tránsito peatonal dificultando la circulación de los transeúntes. Incluso se detecta la inexistencia de bordillos y veredas en los viales interurbanos, pero que se encuentran incorporados al casco urbano y actualmente realizan funciones propiamente urbanas.

En las áreas centrales de la ciudad, aunque la asignación de usos y el diseño viario es más adecuado, las veredas se vuelven impracticables para el peatón, porque no se respetan las normas de seguridad vial y el espacio peatonal se ocupa indebidamente con actividades comerciales. En síntesis, se puede concretar en dos líneas el problema asociado a la movilidad y al sistema de espacios públicos de Cuenca.

La inadecuación entre políticas urbanas y políticas de movilidad que han trabajado en los últimos decenios en procesos encontrados. Casi todos los problemas actuales han sido generados a través de procesos urbanos con una visión a corto plazo sin tener en cuenta al componente más importante de la ciudad, el ser humano.

La inversión en los conceptos de la planificación urbana introduciendo el automóvil a costa de todos los recursos espaciales de la ciudad y su Centro Histórico, el consumo de suelo, economía, cultura y vitalidad social ha sido excesivo y es preciso inducir un reequilibrio.

Y como cierre, es obligado señalar la favorable situación histórica de una ciudad que se encuentra en un momento de oportunidad ante la introducción de un modo de transporte que puede articular de un modo sólido el conjunto del transporte urbano, en una fase de su desarrollo de la motorización privada en cotas perfectamente manejables a corto y medio plazo y, por último, ante un escenario en el que confluyen un plan de ordenamiento urbano, un plan territorial y un plan de movilidad y espacio público en el mismo periodo. Pocas veces en la historia de una ciudad se va a encontrar en un marco donde se hallan factores concordantes tan a favor de un modelo urbano de futuro que no olvida su pasado.

Referencias

CENTRO DE ESTUDIOS AMBIENTALES (CEA) (2004). Determinación de los niveles de contaminación de aire y ruido en el Centro Histórico de Cuenca. Universidad de Cuenca. Cuenca – Ecuador. p. 33 - 34.

GAD Municipal del Cantón Cuenca (GADMCC) (1971) Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cuenca. Cuenca – Ecuador, citado por Barrera V., Cabrera L., Guerrero L., Lazo H. e I. Pérez (2008). Cuenca Urbana. Análisis del proceso de evolución urbana de la ciudad de Cuenca. Tesis previa a la obtención del título de Arquitecto. Cuenca - Ecuador. Facultad de Arquitectura. Universidad de Cuenca.

GAD Municipal del Cantón Cuenca (GADMCC) y Consultores de Planificación C. Ltda. (CONSULPLAN) (1982b). Plan de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana de la ciudad de Cuenca. Informe Definitivo Vol. II, Imagen - Objetivo. Cuenca – Ecuador.

GAD Municipal del Cantón Cuenca (GADMCC) y Consultores de Planificación C. Ltda. (CONSULPLAN) (1982c). Plan de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana de la ciudad de Cuenca, Informe Definitivo Vol. XII, Centro Histórico. Cuenca, Ilustre Municipio de Cuenca.

GAD Municipal del Cantón Cuenca (GADMCC) (2006). Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca. Estado Actual y Diagnóstico. Documento interno (no publicado). Cuenca - Ecuador. 329pp.

GAD Municipal del Cantón Cuenca (GADMCC) y Junta de Andalucía (2007a). Cuenca, Guía de Arquitectura. Junta de Andalucía. Cuenca – Ecuador / Sevilla – España.

GAD Municipal del Cantón Cuenca (GADMCC) (2007b). Diagnóstico del Centro Histórico de Cuenca. Documento interno (no publicado). Cuenca - Ecuador. 38pp.

GAD Municipal del Cantón Cuenca (GADMCC) (2009). Inventario de Edificaciones Patrimoniales y Espacios Públicos del Centro Histórico de Cuenca. Cuenca - Ecuador.

GAD Municipal del Cantón Cuenca (GADMCC) (2011). Plan Especial del Centro Histórico de Cuenca. Tomo No. 1 Diagnóstico. Cuenca - Ecuador. 475pp.

GAD Municipal del Cantón Cuenca (GADMCC) (2011b). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca. Diagnóstico. Cuenca - Ecuador. 411pp.

GAD Municipal del Cantón Cuenca (GADMCC) (2014). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca. Diagnóstico. Cuenca - Ecuador. 526pp.

GAD Municipal del Cantón Cuenca (GADMCC) (2015). ¿Cómo se mueven los cuencanos?. Plan de Movilidad y Espacio Público. Cuenca - Ecuador. 36pp.

Ilustre Concejo Cantonal del Cantón Cuenca (ICC) (2012). Ordenanza que regula y controla la ocupación de las vías públicas por los vehículos motorizados dentro del Cantón Cuenca y funcionamiento del sistema de estacionamiento rotativo tarifado y parqueo indebido-SERT-.Publicada el 13 de agosto. Cuenca – Ecuador.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) y Junta de Andalucía (2009). Plan de Movilidad Sostenible, Centro Histórico de Quito. Quito - Ecuador. 111pp.

Sobral, Gatto (1947). Anteproyecto del Plan regulador para la ciudad de Cuenca. Quito Ecuador.



www.cuenca.gob.ec

