

PROYECTO PILOTO DE
**PACIFICACIÓN DEL
TRÁFICO EN LA UNIDAD
FUNCIONAL EL PARAÍSO**
INFORME FINAL

LOGOS

Director del proyecto

Arq. Carlos Espinoza

Coordinadora del proyecto

Arq. Isabel Manzano, Mgt

Administración del proyecto*

Alexa Velasco (Grupo GIZ) Asesora de movilidad sostenible

Equipo Consultor

Arq. María Delia Bermeo, Mgt

Arq. María Elisa Bernal, Mgt

Arq. Felipe Cobos

Consultores

Arq. Carla Hermida, PhD

Ing. Cristian Moyano

Equipo de Comunicación

The Game Comunicación CIA. LTDA

Agradecimientos

Vecinos Barrio Roberto Crespo

Vecinos Barrio Casa para Todos

EMOV

Secretaría de Movilidad

Dirección General de Movilidad

Clowndestinos

PROYECTO PILOTO DE
PACIFICACIÓN DEL TRÁFICO EN LA UNIDAD
FUNCIONAL EL PARAÍSO

INFORME FINAL

LABORATORIO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
UNIVERSIDAD DEL AZUAY

SEPTIEMBRE 2018 - JUNIO 2019
Cuenca, Ecuador

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1 Antecedentes
- 1.2 Zona 30
- 1.3 Objetivos

2. ESTADO ACTUAL

- 2.1 Unidad Funcional El Paraíso
- 2.2 Caracterización de la movilidad según el PMEP
- 2.3 Caracterización ambiental
- 2.4 Caracterización del tejido social

3. PROBLEMÁTICA

- 3.1 Problemas y potencialidades
- 3.2 Identidad y pertenencia barrial

4. METODOLOGÍA

- 4.1 Metodología de levantamiento de información
 - 4.1.1 Resultados (Indicadores)
- 4.2 Metodología de Participación Ciudadana y Comunicación

5. ESTRATEGIA

- 5.1 Comunicación
 - 5.1.1 Reuniones
 - 5.1.2 Boletines “Lindo mi barrio” y lonas
 - 5.1.3 Lanzamiento de El Reto
- 5.2 Educación
 - 5.2.1 Biciescuela
 - 5.2.2 Obra de teatro
- 5.3 Desarrollo del reto “Barrio zona 30”
 - 5.3.1 Acercamiento a barrios
 - 5.3.2 Semana 1: Seguridad vial
 - 5.3.3 Semana 2: Movilidad alternativa
 - 5.3.4 Semana 3: Espacio público
 - 5.3.5 Semana 4: Calle Zona 30
 - 5.3.6 Cierre del evento

6. CONCLUSIONES

01 INTRODUCCIÓN

1.1 ANTECEDENTES

En el marco del proceso de negociaciones intergubernamentales sobre la Cooperación para el Desarrollo llevadas a cabo entre Ecuador y Alemania, se acordó desarrollar un programa de cooperación técnica dirigido a fortalecer las capacidades de los principales organismos nacionales y locales; en este contexto, la ciudad de Cuenca fue seleccionada en el eje temático de movilidad sostenible y energía eficiente. El programa Ciudades Intermedias Sostenibles, a través del laboratorio urbano, inició en 2017 un proceso de cooperación técnica con el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal (GADM) de Cuenca para fortalecer las capacidades técnicas de las políticas públicas locales de desarrollo urbano integral y sostenible, y en las políticas sectoriales de movilidad sostenible y energía eficiente.

Por otro lado, Cuenca cuenta desde el año 2015 con el Plan de Movilidad y Espacios Públicos PMEP, el cual, busca generar una relación entre la movilidad de proximidad y el barrio, más allá de la relación física de tiempo y distancias que se deriva de la propia definición de estos, aquí se definieron parámetros para la conformación de unidades funcionales con el fin de conseguir un modelo ideal de movilidad. El objetivo del Plan es contribuir a la construcción de una ciudad más humana, saludable y sostenible; reduciendo el uso del transporte motorizado. Es por eso que como estrategia se impulsa la implementación de una zona 30, baja en emisiones GEI, dentro de una unidad funcional piloto en el área urbana de Cuenca.

El actual modelo urbano de Cuenca tiene una fuerte tendencia hacia la dispersión, como consecuencia, el modelo de movilidad presenta un aumento significativo del parque automotor y un incremento en el número de viajes y congestión. Es necesario desincentivar el uso del automóvil y el transporte motorizado en general y buscar alternativas no motorizadas para ciertos desplazamientos. Adicionalmente la falta de espacio público y la inaccesibilidad son factores que han contribuido para que las personas prefieran usar el auto privado.

Bajo estas premisas, el proyecto buscará elaborar e implementar participativamente un proyecto que pueda recuperar el espacio público de una unidad funcional piloto para una movilidad segura, pacificada a la velocidad permitida para calles locales, es decir 30km/h, que permita el acceso y la inclusión de todas las personas. La unidad piloto “el Paraíso” definida en el PMEP, es una importante área generadora y atractora de viajes hacia varios sectores de la ciudad y a su vez es una de las áreas donde se construyeron varios tramos de la red urbana de ciclo vías. Los usos mixtos comerciales, financieros, escolares y residenciales dentro de sus límites, son los mismos puntos clave para el incremento de viajes motorizados en sus calles y avenidas¹.

¹ Términos de referencia para consultoría: Iniciativa para la pacificación del tráfico y la reducción de emisiones GEI en la unidad funcional de el paraíso, ciudad de cuenca, como piloto para el cambio del modelo de gestión de movilidad en el marco del plan de movilidad y espacios públicos, 2018.

² Gobierno del Ecuador. (2018). Retrieved from Ecuador en cifras: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/institucional/home/>



1.2 ZONA 30

Una Zona 30 comprende un conjunto de calles donde la velocidad está limitada a 30 km/h, resultando en una zona de movimiento homogéneo con calles tranquilas, residenciales y locales, cuyas entradas y salidas se anuncian mediante señalización y son objeto de una planificación específica (RACC, 2007). No hay que confundir una Zona 30 con una zona peatonal, ya que en la primera los vehículos circulan a una velocidad límite, mientras que la segunda es exclusiva para los peatones.

Las zonas 30 pueden ser implementadas en distintos sectores urbanos:

- Zonas o barrios residenciales.
- Zonas donde abundan pequeños comercios o zonas mixtas.
- Calles donde la función es local.

“Las experiencias en países europeos, han servido para obtener conclusiones. El ingeniero Hans Monderman a partir de su experiencia, afirma que, si un conductor siente el peligro, automáticamente reduce su velocidad. Su lema es “hacer las carreteras más seguras, dando la sensación de que son inseguras”. Por lo tanto, dotar a una zona de mucha seguridad perjudica la intención de reducir la velocidad, puesto que el conductor se siente seguro de acelerar”

(Gonzalez Domingo, 2012)

La Zona 30 es un concepto flexible y de bajo costo de implementación que contribuye a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Su aplicación significa la recuperación de la calle como espacio público de encuentro, proponiendo un área más equitativa para peatones y vehículos. Además, el hecho de que la velocidad en esta zona sea limitada, contribuye en gran medida a que los vehículos de paso (que toman estas calles como atajo) ya no las

utilicen, permitiendo que la circulación al interior de la zona sea principalmente barrial. Por este motivo, la implementación de una zona 30 afecta directamente al reparto modal, en especial de los residentes de la zona.

Uno de los beneficios de implementar una Zona 30 en un barrio es que al disminuir la velocidad disminuye el estrés de los residentes. De igual manera, contribuye directamente a la reducción de emisiones GEI que causan problemas de salud en las personas. Según el informe de SIGETRANS (2018), el cálculo del costo en salud por las enfermedades asociadas a la contaminación del aire asciende anualmente a \$1.767.880.

La reducción en la cantidad de vehículos de paso que circulan dentro de la zona repercute en la disminución del ruido y la polución del aire, por lo que, el barrio se vuelve más agradable. De igual manera, si circulan menos autos y se reestructura el reparto del espacio público, existe la posibilidad de incluir más áreas verdes. El libro “La ciudad es esto” (Llactalab, 2015) calcula el área verde de la ciudad de Cuenca en 3,16 m²/hab, pero el valor óptimo propuesto por la OMS es 15m²/hab. Urbanamente la instauración de una Zona 30 está acompañada de un embellecimiento de las calles a través del aumento de áreas verdes y un tratamiento paisajístico del espacio público; por lo tanto, hablamos que una Zona 30, contribuye directamente al incremento de las áreas verdes en la ciudad.

La implementación de una Zona 30 no puede hacerse de forma aleatoria, es necesario realizar estudios de movilidad para determinar las condiciones y acciones pertinentes para cada caso. Su delimitación se establece a partir de acciones que tienen como objetivo: advertir la entrada en el área y garantizar los límites de velocidad deseados para el conjunto. Para conseguir esto, es aconsejable que se coloque un elemento físico que haga efectiva la reducción de velocidad, como: rompe velocidades, líneas logarítmicas o pavimento diferenciado.

Para que una Zona 30 funcione correctamente se deben tener ciertas consideraciones previas. En primer lugar, no debe tener un alto flujo de peatones, ya que en estos casos es preferible peatonalizar la calle; el ancho mínimo para una vía 30 debe ser de 7 metros entre fachadas, de esta manera se garantiza que el espacio sea apto para los objetivos de la zona 30, permitiendo que sea un espacio de circulación vehicular, pero también de estancia. Además, las aceras y la calzada deben estar a un nivel diferente para la protección del peatón, ya que no es una zona peatonal exclusiva (RACC, 2007).

Según el estudio de RACC (2007), el éxito de la implementación de una Zona 30 en un barrio depende del apoyo de los residentes. Estos, son los principales beneficiarios, pero a su vez, deben ser los primeros en iniciar un proceso para cambiar sus hábitos de movilidad. Una iniciativa ciudadana de este tipo debe estar acompañada de una correcta planificación urbana con una óptica de movilidad integrada para la ciudad.

ASPECTOS A CONSIDERAR

Seguridad Vial

La diferencia entre la calle y la acera debe ser complementada con la planificación de rampas de rebaje o pasos cebra elevados para mantener una continuidad en la circulación que facilite la movilidad de las personas, sobretodo si tienen alguna discapacidad física motora.

Ciclista

En las Zonas 30 no se considera necesario diseñar un carril exclusivo de ciclovía, debido a que no hay un flujo grande de vehículos y la velocidad del vehículo y la bicicleta son similares, por lo tanto, los ciclistas pueden hacer uso de la calle para circular.

Transporte Público

Las líneas de transporte público deben circular por las vías que limitan la Zona 30, debido a que estas son angostas y la velocidad límite es menor a la velocidad de circulación de los buses. En caso de ser necesario el ingreso del transporte público a la zona por requerimientos escolares o de ciertos equipamientos, los reductores de velocidad son una alternativa para que tanto buses como autos livianos respeten la velocidad.

Parqueaderos

La colocación de parqueaderos de borde o una organización en zigzag de los aparcamientos, ayuda a desincentivar la entrada de vehículos en la Zona 30. La idea no es eliminar completamente los parqueos en la calle ya que estos sirven para actividades momentáneas (carga y descarga).

Carga y descarga

Las bahías o puntos de carga y descarga deben distribuirse en el espacio de forma planificada, coordinando con los vecinos los horarios aptos para esta actividad sin que interrumpa el normal funcionamiento del resto de actividades.

Equipamientos

Ciertos equipamientos como parques, atraen a un flujo considerable de personas y vehículos en días o momentos puntuales pero periódicos. El acceso de los flujos flotantes debe hacerse por vías 50 o 40, y las paradas de bus deben ser lo suficientemente amplias para evitar el congestionamiento de las veredas. Los equipamientos se deben diseñar con zonas de parqueo rotativo cercanas, aunque siempre va a ser preferible potenciar rutas a pie o en bici hacia los mismos.

Reorganización de la circulación

Las vías 30 deben ser unidireccionales. En la Zona 30 no existe una jerarquía vial, ninguna vía tiene prioridad, evitando que estas calles se conviertan en vías de paso donde la velocidad es mayor y promoviendo que la circulación al interior de estas zonas sea de sus residentes.

Si la zona de intervención tiene una trama regular se puede implementar la estrategia de "Sentidos de circulación concurrentes" (RACC, 2007), donde no existen tramos largos en una misma dirección, evitando que aumente la velocidad y que la circulación de paso utilice las vías al interior de la Zona 30.

Regulación de normativa

Desarrollar una normativa para las Zonas 30 dentro de las políticas de planificación de una ciudad, es clave para su implementación progresiva en varios sectores de la ciudad para evitar que sea una solución o alternativa parche.

Por otra parte, la regulación normativa debe plantear una correcta señalización al ingreso y salida de la Zona 30 para su delimitación en el imaginario de las personas. El ingreso de vehículos pesados o de servicios debe ser restringido, estableciendo días y horarios para carga o descarga.

Espacio Público

Parte de los objetivos de una Zona 30 es incentivar la caminata, acción que requiere obligatoriamente de una ampliación y readecuación de las veredas para que las personas se sientan más seguras y protegidas de los vehículos en circulación.

De igual manera, el mobiliario urbano juega un papel importante para que las vías se vuelvan más atractivas y confortables, incentivando el uso del espacio público con actividades al aire libre. Como consecuencia de tener más gente en las calles, la percepción de seguridad aumenta y mejora la convivencia entre vecinos.

1.3 OBJETIVOS

GENERAL

Desarrollar una iniciativa para la pacificación del tráfico y la reducción de emisiones GEI en la unidad funcional de “El Paraíso”, ciudad de Cuenca, como piloto para el cambio del modelo de gestión de la movilidad enmarcada dentro del Plan de Movilidad Sostenible y espacios públicos.

ESPECÍFICOS

1. Generar una planificación y estrategia de intervención de todo el proceso (especificar nombre).
2. Caracterizar el modelo actual de movilidad y convivencia en el espacio público de la unidad funcional elegida para intervención.
3. Diseñar y acordar con el Municipio de Cuenca y líderes ciudadanos de la unidad funcional seleccionada, una estrategia de intervención en el modelo de movilidad analizado, a fin de implementar zonas seguras y/o de pacificación del tráfico, bajo criterios de participación ciudadana corresponsable y mitigación del cambio climático.
4. Generar insumos necesarios para que en la unidad funcional puedan habilitarse e implementarse zonas seguras y/o de pacificación del tráfico a 30 km/h o baja en emisiones GEI en zonas residenciales.
5. Generar espacios para fortalecer la participación ciudadana corresponsable en la cultura vial y la convivencia pacífica entre todos los distintos actores de la movilidad en la unidad funcional piloto seleccionada, para la construcción colectiva de propuestas y acciones permanentes de movilidad sostenible y mitigación del cambio climático.
6. Diseñar y probar un sistema básico de evaluación de funcionamiento de la iniciativa, a fin de facilitar su replicabilidad en otras Unidades Funcionales de la ciudad 1.





02 ESTADO ACTUAL

2.1 UNIDAD FUNCIONAL EL PARAISO

2.2 CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD SEGÚN EL PMEP

El Plan de Movilidad y Espacios Públicos (PMEP) presentado en el 2015, contiene un diagnóstico técnico sobre la movilidad de la ciudad de Cuenca y propone los lineamientos base para la implementación de una movilidad sostenible. La incorporación del espacio público y el empoderamiento de los ciudadanos de dichos espacios dentro de la concepción de la movilidad de ciudad resulta clave para establecer planes de implementación con el fin de crear una urbe segura y accesible. Sin embargo, a pesar de haber sido sujeto de un proceso intenso de socialización con actores y colectivos de la sociedad, el plan continúa sin aprobarse como un documento que guíe la planificación de la movilidad de la ciudad. Como punto de partida para el diagnóstico se ha realizado una revisión del PMEP, de manera que se puede tener una idea general sobre la situación de la movilidad en Cuenca en relación a la Unidad Funcional El Paraíso.

La metodología empleada por el Plan de Movilidad y Espacios Públicos para la caracterización de la movilidad parte de una matriz origen-destino constituida por 51 micro zonas, que contempla un total de 694.876 viajes con origen/destino en el interior de la ciudad. El 69% son viajes motorizados y el 31% pertenece a peatones y ciclistas. El auto particular ocupa el 32% de los viajes motorizados que se registran en Cuenca.

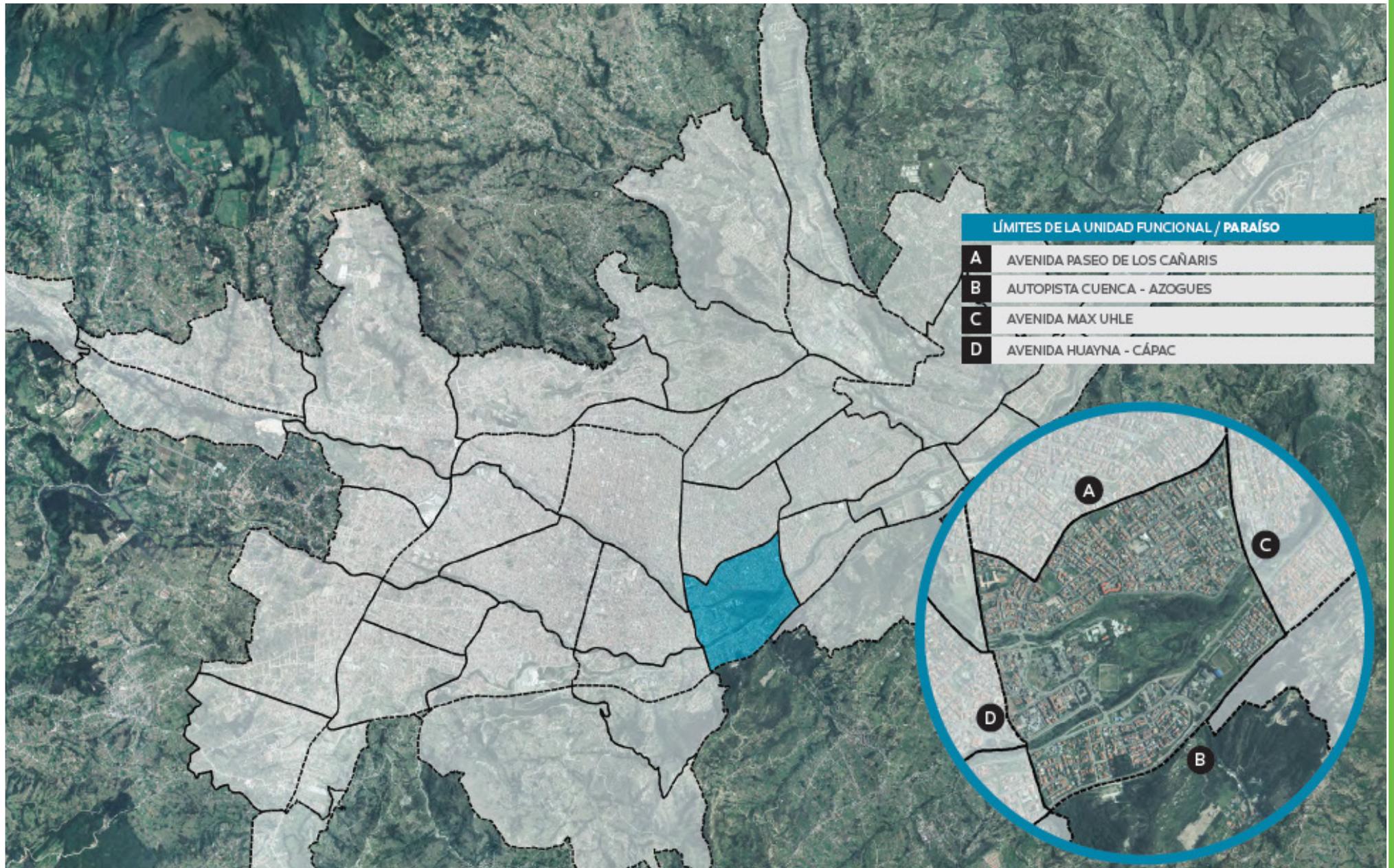
Respecto a la movilidad peatonal, existe una alta disposición de los cuencanos a caminar, con un promedio de 56 minutos diarios, y una percepción positiva de la población acerca del atractivo de sus barrios para caminar (PMEP 2015, pág. 39).

El sistema vial planteado por el Plan de Movilidad y Espacios Públicos se articula sobre dos conceptos básicos: calles de tránsito y calles de estancia. Este principio ha permitido organizar la ciudad en dos niveles entre los que existirá una relación equilibrada de accesibilidad, la red básica urbana de movilidad y la red local o barrial de movilidad. La red básica (calles de tránsito), asume los desplazamientos realizados en todos los modos de transporte, asume los viajes

de media y larga distancia, de conexión con el exterior y de conectividad entre barrios y el centro, a este grupo pertenecen las vías 50 y 40. La red barrial (calles de estancia) asume la movilidad interna de los barrios basada en el principio de la cercanía. Es evidente que los recorridos de media y larga distancia requieren una participación dominante de medios motorizados de transporte, mientras que la red local prioriza los modos no motorizados, en esta red se incluyen las vías 30, 20 y 10.

El PMEP define a las vías 30 como:

“Calles 30, cuya función es distribuir el tráfico motorizado en el interior de los barrios y concentrar las conexiones entre la red básica urbana y la red local, estas calles están especializadas para viajes de corta distancia por lo que se consideran recorridos con continuidad funcional en distancias menores a 1.5 km. Al no existir tráfico de paso con velocidades altas, y recibir ciertas concentraciones de tráfico motorizado deben diferenciarse en cota de calzada, los cruces peatonales han de realizarse sobre plataforma continua a cota de acera. El nivel de conexión peatonal en los barrios donde prima el principio de accesibilidad universal se realizará al mismo nivel, posibilitando cualquier tipo de vehículo de apoyo para peatones con ruedas como sillas, carritos, coches, etc. En estas vías se debe priorizar la figura de los peatones y adecuar ésta a la presencia de vehículos, sobre estas calles han de emplazarse la mayor parte de los parqueos regulados y de residentes, además de las zonas de carga y descarga.” (PMEP 2015, pág. 266).



Mapa de la Unidad Funcional
 Fuente: Plan de Movilidad y Espacio Públicos de Cuenca. 2015

2.3 CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL

En la ciudad de Cuenca, en los últimos años la contaminación del aire por efecto del congestionamiento vehicular se ha convertido en uno de los principales generadores de gases de efecto invernadero, de acuerdo al inventario de emisiones de la ciudad de Cuenca del año 2014 (Empresa de Movilidad de Cuenca - EMOV -EP, 2015). Adicionalmente es importante destacar que las emisiones per cápita de gases efecto invernadero “GEI” en la ciudad presentan valores de 2,42 toneladas de CO₂/hab/año, donde el sector de la movilidad vehicular es el principal contribuyente con el aporte del 57% (Banco Interamericano de Desarrollo - BID, 2014). Los datos sobre emisiones GEI que se describen en los informes de Calidad de Aire de la EMOV EP, proporcionan un panorama general sobre la contaminación ambiental de la ciudad de Cuenca, los cuales se encuentran por debajo de la media mundial (EMOV, 2017). Los contaminantes mencionados generan efectos adversos en la salud, manifestándose en diferentes partes del cuerpo humano, entre las que se destacan el sistema respiratorio, sistema inmunológico, piel y tejidos mucosos, sistema sensorial, sistema nervioso central y periférico y sistema cardiovascular, siendo los causantes de miles de muertes al año en todo el mundo.

A pesar de que no existe un análisis de emisiones GEI por sectores o unidades funcionales, se cuenta con los datos de mediciones realizadas por el PMEP en varios puntos de la ciudad. Uno de estos puntos, la Quinta Bolívar, se encuentra en la unidad funcional de El Paraíso, presentando un grado de contaminación general alta con un índice de 26,85 µg/m³, y un índice de 26,30 µg/m³ de NO₂ considerado como medio.

De acuerdo a lo expuesto por Moyano (2017), el acelerado crecimiento del parque automotor de la ciudad ha dado como resultado que según datos de la Revisión Técnica Vehicular (RTV) del año 2014, 147.484 vehículos realizaron este procedimiento, correspondiendo el 89.2% a los vehículos a gasolina y el 10.8% a los vehículos a diésel (Empresa de Movilidad de Cuenca - EMOV -EP, 2014). Gran parte del viario del centro histórico y de múltiples arterias de la

urbe presentan altos niveles de saturación, en las horas de máxima demanda se evidencian grandes congestiones en las intersecciones más relevantes de la ciudad, tal es así que el 46% del viario básico del área urbana de la ciudad posee una capacidad inferior a los 2.000 veh/h, el 30% tiene una capacidad entre 2000 – 6000 veh/h y el 24 % del viario supera los 6.000 veh./h, dando como resultado que más del 14% del viario supere el 60% de grado de saturación (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Cuenca, 2015).

La ciudad debe privilegiar la movilidad de los peatones, fomentar el transporte público y el uso de medios no motorizados, así como establecer políticas encaminadas a reducir las necesidades de transporte en búsqueda de la sostenibilidad (PMEP 2015, pág 246).

2.4 CARACTERIZACIÓN DEL TEJIDO SOCIAL

Para la caracterización del tejido social de la unidad funcional se tomó la información del Censo de Población y Vivienda 2010 de la base de datos del INEC relacionada a información de la población, hogares, vivienda y condiciones de vida. Según los datos obtenidos en la página web del INEC, en esta unidad funcional en el 2010 había un total de 10.735 habitantes, de los cuales el 47% son hombres y el 53% son mujeres. La mayor parte de la población estaba entre las edades de 10 a 25 años, siendo el lustro de los 20 a 25 el de mayor población. Sin embargo, considerando que han pasado 10 años y que en el sector no hay proyectos recientes de vivienda capaces de atraer población joven, podemos concluir que actualmente contamos con una población mayor.

El total de hogares en la unidad funcional de El Paraíso son 2.878, de los cuales el 56% se encuentra en el área comprendida entre la Av. Paseo de los Cañaris, la Av. Max Hule y la Av. Pumapungo. Y el sector con menos hogares o población es el que se encuentra entre los ríos limitado por la calle de las Herrerías. El 50% de las viviendas son propias. Por otra parte, el 35% de las residencias son arrendadas. En el sector el 69% de las viviendas son casas o villas y el 22% departamentos.

El 70% son personas nacidas en Cuenca, el 28% en otra ciudad del Ecuador y un 2% son extranjeros. En cuanto al tema laboral, el 69% son empleados, y de este porcentaje el 20% son empleados del sector público, mientras que el 28% son empleadores o tienen su negocio propio.

Es importante considerar que existe un alto porcentaje de población flotante debido a los numerosos atractores existentes en el sector como el Parque del Paraíso, Campus Paraíso de la Universidad de Cuenca, Colegio Manuela Garaicoa, etc., que de una u otra manera influyen en las dinámicas del sector.

2.4.1 IDENTIFICACIÓN Y MAPEO DE ACTORES

La identificación y mapeo de actores de la Unidad Funcional El Paraíso representa un primer acercamiento a la población que reside en el sector, con el fin de crear vínculos con los vecinos e involucrarlos en un proceso participativo.

La primera estrategia consistió en involucrarse en los procesos actuales de participación ciudadana del sector, para lo cual se toma como base el estudio previo a cargo de La Fundación ESQUEL enfocado en participación ciudadana e identificación de líderes barriales del sector El Paraíso. Parte de los productos de dicha consultoría fue diseñar diálogos entre los diferentes actores involucrados en la participación ciudadana, a los que fueron invitados los presidentes de los diferentes barrios, funcionarios municipales y como parte de la academia el Laboratorio de Urbanismo y Arquitectura de la Universidad del Azuay y los dirigentes estudiantiles del campus de la Universidad de Cuenca.

El primer diálogo se realizó el 08 de septiembre del 2018 en la casa comunal del barrio Los Sauces. En dicho encuentro, las actividades abordaron temas relacionados con el cambio climático y el barrio. Posteriormente, se hizo un reconocimiento del barrio con una caminata por sus calles interiores, con el objetivo de identificar características y problemáticas, con la finalidad de entender las vivencias cotidianas de una persona con alguna limitación física. Luego del recorrido, se expusieron las experiencias de cada uno de los participantes y finalmente se sacaron conclusiones valiosas sobre las falencias y potencialidades del barrio y el entorno.

Durante el segundo diálogo realizado el 15 de septiembre del 2018 en la casa comunal del barrio Roberto Crespo Toral, los residentes recibieron una introducción sobre lo que implican las zonas 30 por parte de la GIZ y el Laboratorio de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad del Azuay. Posteriormente, fueron los vecinos quienes expusieron sus propuestas sobre lo que ellos consideraban se podría implementar en las zonas 30 y cuál era el camino que se debía seguir para lograrlo. Esta experiencia evidenció que existe gente comprometida

en el sector que con una buena capacitación puede involucrarse en los temas planteados.

Como arranque del proyecto de consultoría, se organizó una reunión de socialización del proyecto con los dirigentes de los quince barrios que pertenecen a la unidad funcional El Paraíso. La Fundación ESQUEL proporcionó los datos de contacto de los dirigentes barriales con los que previamente tuvieron un acercamiento. La reunión se realizó en la Casa de Servicio a la Sociedad de la Universidad del Azuay, el día martes 25 de septiembre del 2018, a la cual asistieron tres dirigentes barriales, representantes estudiantiles de la Universidad de Cuenca, el Promotor de la Fundación ESQUEL y los técnicos por parte de la Universidad del Azuay. La reducida respuesta a la reunión puso en evidencia la falta de integración y la falta de interés de los vecinos de la unidad funcional El Paraíso, problema que ya se había encontrado en el análisis del trabajo de la Fundación ESQUEL. El Laboratorio de Arquitectura y Urbanismo expuso en qué consiste la consultoría de “Zona de pacificación” y, a pesar de la reducida respuesta a la reunión, los asistentes aportaron mucho con ideas y se pudieron sacar conclusiones valiosas para el proyecto, sobretodo cómo involucrar a los vecinos en este proceso.

A partir de las experiencias descritas anteriormente, sumadas a las experiencias de otros planes llevados a cabo en Cuenca (Plan de mejora integral de barrios periféricos, Cinturón Verde, Plan de movilidad y espacios públicos) donde la participación ciudadana fue reducida, se ve la necesidad de plantear un proceso participativo alternativo.

Las reuniones llevadas a cabo en la etapa de participación ciudadana del plan de trabajo, se complementan con la implementación de encuestas a los residentes de la unidad funcional. La metodología planteada por los técnicos expertos en comunicación, parte del entendimiento que los resultados de las encuestas son una fuente primaria de información, cuyo objetivo es levantar indicadores

que puedan ser analizados y comparados con los indicadores obtenidos de otras fuentes, y así poder obtener un panorama más claro del barrio. Las encuestas fueron pensadas como un acercamiento a las personas del barrio y saber qué es lo que piensan de los distintos temas planteados, pero también para conocer cómo está su estado de ánimo y que tipo de relación tienen con sus vecinos.

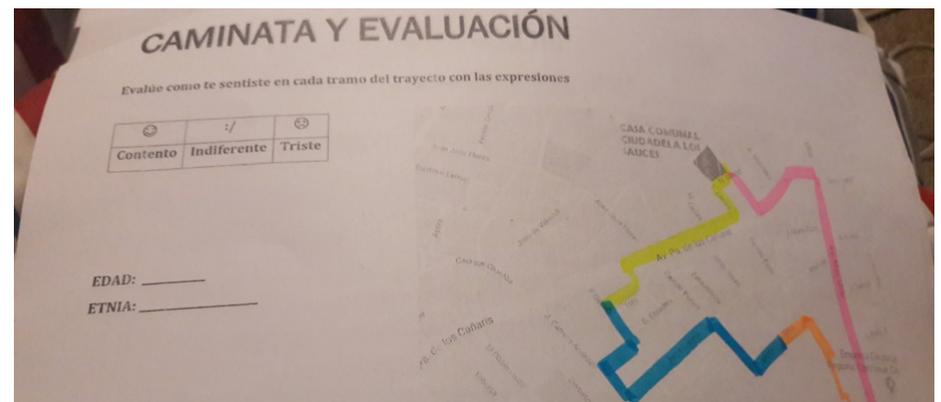
Después de concluir esta primera instancia de participación ciudadana, se establece que no sólo el presidente o la directiva barrial tienen poder de convocatoria e incidencia en las decisiones del barrio, sino que existen otros personajes en el barrio cuya figura puede ser más relevante, además es importante reconocer cuales son las acciones que llaman a la gente a vincularse y participar. Sin embargo, tener la atención de dichos actores, resulta también complicada en el caso de que para ellos los temas planteados no sean de interés.



Reunión de socialización del proyecto en la Casa de Servicio de la Universidad del Azuay
Fuente: Fotografía propia



Exposición de los equipos sobre la definición de Zona 30
Fuente: Fotografía propia



Ficha de trabajo para el recorrido
Fuente: Fotografía propia

¹ Términos de referencia para consultoría: Iniciativa para la pacificación del tráfico y la reducción de emisiones GEI en la unidad funcional de el paraíso, ciudad de cuenca, como piloto para el cambio del modelo de gestión de movilidad en el marco del plan de movilidad y espacios públicos, 2018.

² Gobierno del Ecuador. (2018). Retrieved from Ecuador en cifras: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/institucional/home/>

03 PROBLEMÁTICA

3.1 PROBLEMÁTICAS Y POTENCIALIDADES

La unidad funcional El Paraíso, se encuentra dentro del área consolidada de la ciudad, y tal como lo plantea el PMEP tiene un carácter de zona residencial, donde la mayoría de las vías tiene una vocación de vías 20 de estancia.

Según lo diagnosticado por el PMEP, existen varios tipos de inaccesibilidad en los que se destacan los cruces con discontinuidad peatonal menor y aquellas vías de la red principal que presentan gran discontinuidad peatonal, por lo tanto, es necesario establecer diferentes estrategias para estas dos problemáticas.

Como síntesis del diagnóstico, el plan ha identificado varios centros atractores que son puntos de alto flujo peatonal como el Parque Paraíso, el Hospital Vicente Corral Moscoso. Por su ubicación, al encontrarse entre dos ríos más el área del parque, esta unidad funcional tiene un gran porcentaje de área verde utilizada para la recreación. En contraste a esto, el plan enuncia en términos generales que existe una elevada presencia de vías con baja calidad ambiental, pero no especifica las razones.

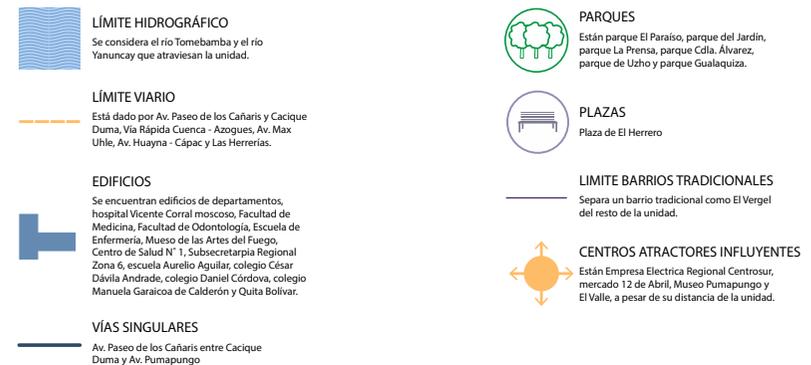
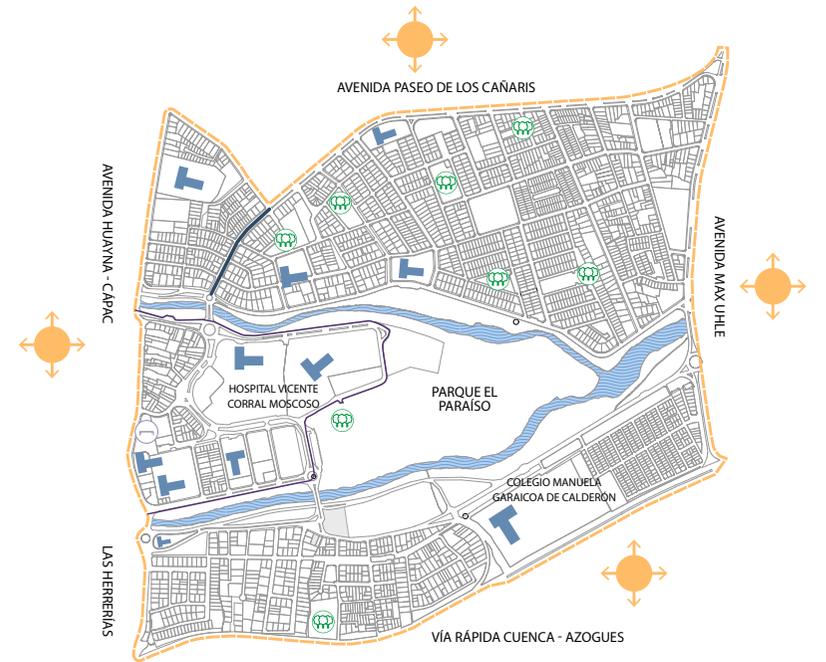


Imagen 10.- Límites e identidad
Fuente: PMEP 2015



-  **PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO**
Los adultos se concentran en áreas verdes, equipamientos de salud y comercios menores.
-  **PUNTOS DE CONCENTRACIÓN JOVEN**
La población joven se encuentra en parques, instituciones educativas de segundo y tercer nivel, localidades de alimentación y salud.
-  **PUNTOS DE CONCENTRACIÓN INFANTIL**
Se reúne en lugares como parques y equipamientos educativos.

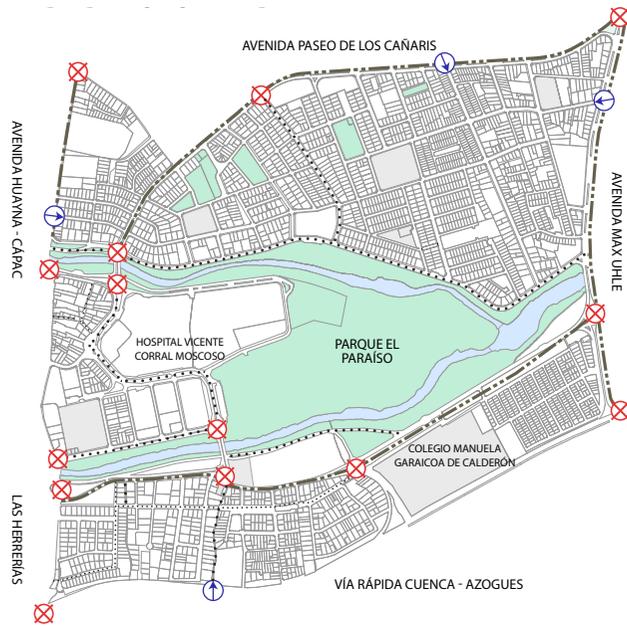
-  **PUNTOS DE CONCENTRACIÓN ADULTO MAYOR**
Los sitios de encuentro de este sector de la población son los hospitales, centro de salud y áreas verdes.
-  **ALTA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD**
En la unidad se identifican los márgenes de los ríos Tomebamba y Yanuncay.

-  **CALLES COMERCIALES PRINCIPALES**
Se encuentran en la Av. Paseo de los Cañaris, Av. Max Uhle y Av. Huayna - Cápac, Av. Paraíso y Av. 24 de Mayo.
-  **CALLES COMERCIALES SECUNDARIAS**
Las vías comerciales son Av. Viracochabamba, Madardo A. Silva y Las Herrerías
-  **PARQUES**
Algunos de éstos no poseen el mantenimiento adecuado y no se encuentran en condiciones aptas.
-  **ESQUINAS**
Ubicada entre la Av. Doce de Abril y las Herrerías, Av. Paraíso y Av. Paseo de los Cañaris, Av. 24 de Mayo y vía a El Valle, Av. Max Uhle y Pasaje Perezpata, y Av. Paseo de los Cañaris y Camilo Egas.
-  **PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL**
Se encuentran en parques, unidades educativas, comercios, la orilla del río Tomebamba y hospital Vicente Corral Moscoso.

-  **PUNTOS DE CONCENTRACIÓN PEATONAL**
Se encuentran en parques, unidades educativas, comercios, la orilla del río Tomebamba y hospital Vicente Corral Moscoso.
-  **CENTROS ATRACTORES LOCALES**
Dentro de estos centros están Plaza Bocatti, comercios menores, parques, escuela Aurelio Agullar, plaza del El Herrero y orilla del río Tomebamba.
-  **CANCHAS**
Se identifica una cancha en el sur de la unidad barrial.
-  **ÁREAS VERDES Y ORILLAS**
Entre estos espacios están el parque y márgenes de los ríos Tomebamba y Yanuncay

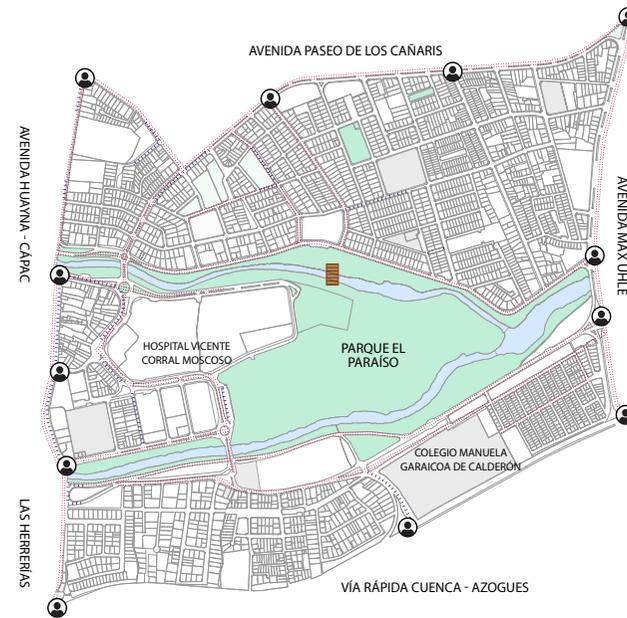
Imagen 10.- Límites e identidad
Fuente: P MEP 2015

Imagen 10.- Límites e identidad
Fuente: P MEP 2015



-  **VIARIO PRINCIPAL**
Como Av. Paseo de los Cañaris, Av. 24 de Mayo, Av. Max Uhle y Av. Huayna-Cápac.
-  **PUERTAS DE ACCESO MOTORIZADO**
Son puntos localizados en cada vía limitante de la unidad cuya discontinuidad se da en menor grado.
-  **NODOS DE LA RED PRINCIPAL**
Dispuestos en la zona periférica del barrio como puntos donde se concentran altos flujos vehiculares.
-  **VIARIO SECUNDARIO**
Son consideradas casi la totalidad del viario interior en la UF.

Imagen 10.- Límites e identidad
Fuente: PMEP 2015



-  **PUERTAS PEATONALES PRINCIPALES**
Localizadas en la Av. Paseo de los Cañaris, Av. Max Uhle, Av. Huayna-Cápac, Las Herrerías y vía rápida Cuenca-Azogues.
-  **PASARELA PEATONAL**
Es un punto de unión al interior del Parque El Paraíso sobre el río Tomebamba.
-  **OCUPACIÓN ESTANCIAL**
Se concideras Las Herrerías, Av. Paraiso y vía a El Valle, por los equipamientos cercanos a las mismas.
-  **FLUJOS PEATONALES PRINCIPALES**
Se encuentran en la Av. Paseo de los Cañaris, Cacique Duma, Av. Max Uhle, Av. Huayna-Cápac, Las Herrerías, Av. 24 de Mayo y Av. Pumapungo.

Imagen 10.- Límites e identidad
Fuente: PMEP 2015

3.2 IDENTIDAD Y PERTENENCIA BARRIAL

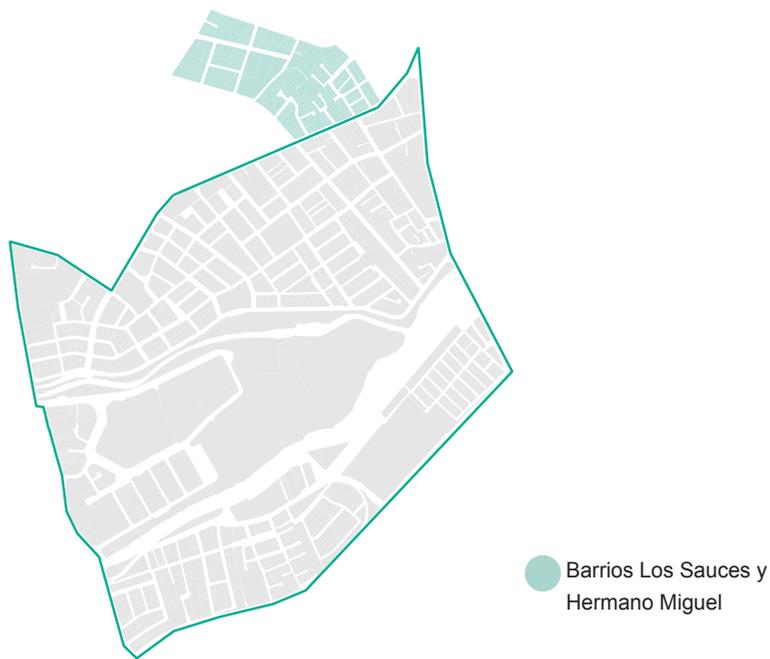
Los 360 barrios que actualmente se reconocen en la ciudad de Cuenca no responden a una división política o administrativa, sino que tal como lo expone el PMEPE (2015) son “células básicas de estructuración urbana de dimensiones pequeñas” que se han conformado con el paso del tiempo.

En algunos casos los barrios como unidades territoriales entran en conflicto con las unidades funcionales que plantea el Plan de Movilidad y Espacios Públicos cuya delimitación se dice está basada en el “espacio físico, tamaño, morfología, variedad de funciones y actividades y su vinculación e identificación dentro de todo el territorio”, sin embargo, es claro que el principal factor que define los límites de las 53 unidades funcionales es la jerarquía vial. El PMEPE establece que las unidades funcionales deben basarse en la relación entre la movilidad de proximidad y el barrio, pensadas para ser caminables, con un promedio de 1.500 metros de diagonal que significan una caminata de 20 minutos.

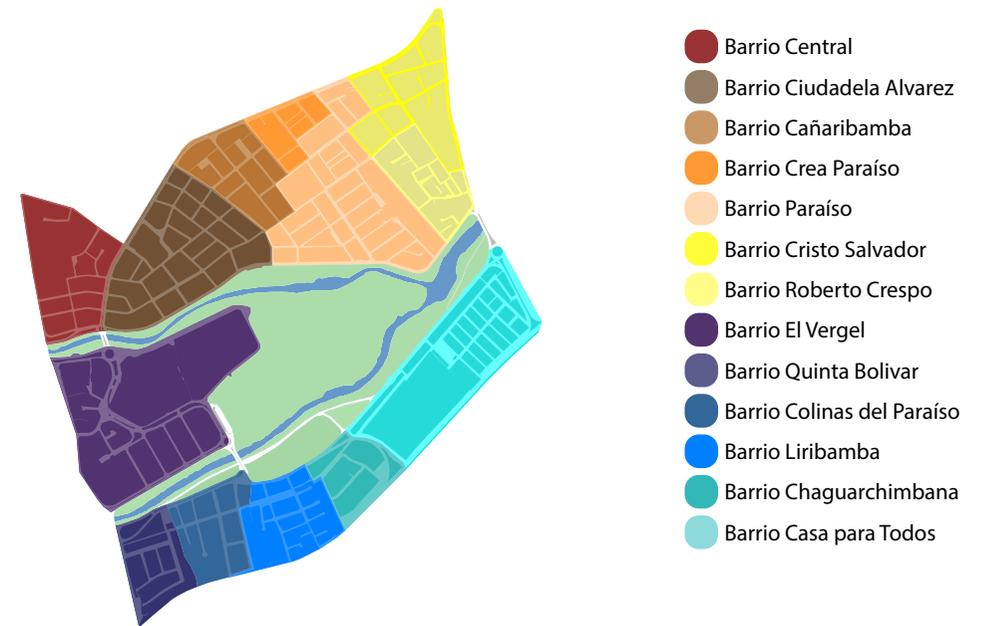
La unidad funcional El Paraíso está limitada por la Avenida Paseo de los Cañaris al Norte, la Avenida Max Uhle al este, la Panamericana Sur al sur, y al oeste con la Calle de las Herrerías y la Avenida Huayna Cápac, abarcando a 15 barrios. En esta unidad funcional se puede evidenciar como sus límites no coincide con el sentido de pertenencia e identidad de los barrios que tienen sus habitantes. Primeramente, la unidad funcional divide al barrio de El Vergel tomando solo el área este desde la Calle de las Herrerías hasta la Avenida 10 de Agosto y Pasaje del Paraíso. Por otro lado, existen dos barrios fuera de los límites de la unidad funcional: Los Sauces y Hermano Miguel, que se identifican como parte del sector de El Paraíso vinculándose a través de la actividad comercial de la Avenida Paseo de los Cañaris, los cuales participaron en las actividades llevadas a cabo por la Fundación Esquel. Por último, el río Yanuncay actúa como una barrera que fragmenta a la unidad funcional en dos sectores, la parte norte identificándose como sector Paraíso, y la parte sur como sector La Prensa.



División parroquial no coincide con la delimitación de la unidad funcional.



Los barrios de Los Sauces y Hermano Miguel se identifican con el sector de El Paraíso pero se encuentran fuera de la unidad funcional establecida por el PMEP.



División barrial en la Unidad Funcional El Paraíso.



04 METODOLOGÍA

La metodología propuesta para esta consultoría en la unidad funcional “El Paraíso” corresponde a un proceso vivo que irá construyéndose, transformándose y adaptándose de acuerdo a las necesidades y oportunidades que surjan en el transcurso del proyecto. El enfoque de la metodología está centrado en la participación ciudadana y la comunicación como herramientas para el apropiamiento del proyecto por parte de los residentes del sector.

Además, se basa en la metodología de “EMPREDIMIENTO ÁGIL”, que busca implementar una táctica que permita validar supuestos de manera rápida y así aprender del proceso, para realizar un ciclo iterativo de construcción propia del proyecto y de la ciudad. Para ello la consultoría tendrá dos etapas: diagnóstico e intervención.

DIAGNÓSTICO

La etapa de diagnóstico busca hacer un análisis desde distintos puntos de vista de manera cualitativa y cuantitativa para realizar una evaluación del espacio público, tejido social y la movilidad; de manera que se pueda establecer un panorama del estado actual.

Basado en la metodología de emprendimiento ágil se plantea que un primer diagnóstico se lo realice en un barrio piloto de la unidad funcional; una vez hechas las correcciones sobre la metodología usada será viable realizarlo a nivel de la unidad funcional.

La observación, y análisis permiten entender la vida pública; resulta fundamental invertir tiempo en contar, medir y analizar los espacios que estamos estudiando para mejorarlos. A partir de las observaciones se desarrollará una visión a largo plazo que permita apuntalar los objetivos del PMEP hacia la construcción de una red de espacios públicos como soporte de la nueva movilidad, la pacificación del tráfico y reducción de GEI

y la gestión de tráfico acorde a la jerarquía vial. Es por eso que se han establecido tres ejes importantes: levantamiento de información e indicadores, participación ciudadana y comunicación.

INTERVENCIÓN

Al igual que el diagnóstico, deberá plantearse una intervención piloto que pueda ser efectuada rápidamente y a bajo costo. El proyecto piloto será evaluado y sus resultados serán utilizados para refinar el diseño, mejorarlo y paulatinamente avanzar hacia intervenciones más permanentes. La idea central es pasar del prototipo a la planificación a largo plazo. El trabajo propuesto será coherente con los planes establecidos o políticas de desarrollo, representando una “prueba de concepto”.

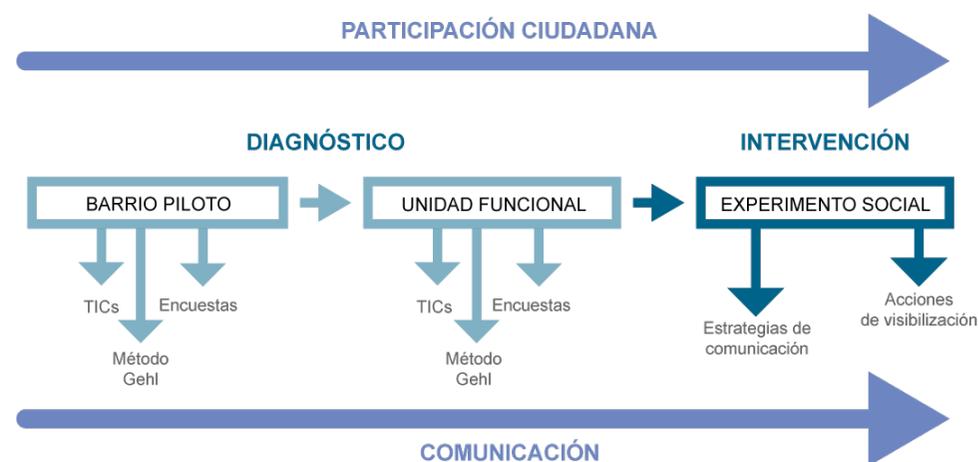


Figura 1. Esquema general de la metodología de emprendimiento ágil. La participación ciudadana y la comunicación se mantienen como ejes a lo largo del proceso.
Fuente: Elaboración propia.

4.1 METODOLOGÍA DEL LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN

Parte fundamental del proyecto es el levantamiento de información cualitativa y cuantitativa de la unidad funcional. Este levantamiento contemplará indicadores seleccionados acorde a parámetros internacionales o según la teoría de urbanistas consolidados como Jan Gehl, que vayan acorde a los objetivos de la consultoría. En una primera instancia, esta información permitirá tener un panorama claro del estado actual del sector; posteriormente un proceso comparativo será útil para la valoración del impacto. El levantamiento de información abarca cuatro ejes importantes: población, flujos, espacio público e indicadores ambientales.

Para organizar la información levantada se estableció una tabla resumen de indicadores basado en el método Gehl. Dicha tabla que establece 12 categorías tienen 42 indicadores y podrían ser de tres tipos: los cuantitativos o numéricos, los cualitativos o de percepción y los mapas de información.

INFORMACIÓN SOBRE POBLACIÓN

La información de la población, hogares y vivienda será obtenida a través del portal del INEC y su censo de población del año 2010. Dicha fuente es capaz de proporcionar datos cuantitativos y algunos cualitativos sobre la población del sector y sus sub sectores. Esta información permitirá conocer y caracterizar el tejido poblacional a través de factores como edad, género, nivel de educación, configuración del hogar, condiciones de su vivienda, etc.; permitiéndonos entender las condiciones de vida de las personas con las que más adelante se trabajará. Es importante en este punto considerar que hay un alto porcentaje de población flotante debido a los numerosos atractores existentes, que de una u otra manera influyen.

Esta información será complementada con la realización de encuestas a los residentes del sector. De esta manera podemos obtener un panorama

completo en cuanto a la percepción de los residentes del sector sobre su espacio. La encuesta se realizó puerta a puerta a 275 personas de la unidad funcional, abarcando a hombres y mujeres desde los 16 años. Las encuestas se realizaron de forma personal, aleatoria, supervisada, cara a cara, por hogar, con un margen de error de +/-4,95% y un nivel de confianza del 95%. El temario se organiza en diferentes grupos de preguntas: introducción, medios de comunicación y zonas de importancia, participación barrial, tráfico y movilidad, señalización, seguridad, espacio público y medio ambiente.

Introducción: preguntas para conocer el estado de ánimo de las personas al momento de la encuesta y el nivel de satisfacción de su barrio.

Medios de comunicación y zonas de importancia: preguntas orientadas a saber el nivel de comunicación entre vecinos, así como identificar los lugares hito o importantes del sector.

Participación barrial: este grupo de preguntas se enfoca a establecer cuáles son las actividades o eventos que mayor y menor convocatoria tienen en el barrio.

Tráfico y movilidad: esta sección pretende establecer cómo es el reparto modal del transporte para la población del sector, cuál es el medio más utilizado o preferido y sus condiciones.

Señalización: se buscó saber el nivel de satisfacción de las señales de tránsito actuales, si están conscientes de que hay en la unidad funcional y que piensan que falta.

Seguridad: preguntas acerca de la sensación de seguridad en el barrio y qué papel juega la iluminación en esto.

Espacios públicos y medio ambiente: preguntas para conocer las percepciones sobre el estado de los espacios públicos y qué tan contaminado es el barrio (mucho ruido y de donde proviene).

INFORMACION SOBRE FLUJOS

Para el levantamiento de indicadores de movilidad se considero pertinente apoyarse en las TICs. Se exploraron diferentes alternativas para la obtención de esta información, estableciendo que la mejor opción es a través de videos realizados con DRON. La metodología establecida por el experto en tránsito sugirió que se realicen videos de 15 minutos en 3 horarios diferentes (mañana, tarde y noche) durante un día entre semana y otro en el fin de semana, con lo cual se puede estimar una media diaria de los flujos y la contaminación ambiental en las horas más congestionadas.

Una vez establecido el método de registro se procede a identificar los puntos o intersecciones para la muestra de estudio. Se consideraron las intersecciones más conflictivas en los bordes de la unidad funcional para observar la cantidad de vehículos que ingresan y salen de esta, y también se levantaron algunos puntos interiores conflictivos. En total se tomaron 12 puntos en toda la unidad funcional, dos de los cuales están ubicados en el barrio piloto.

INFORMACION SOBRE ESPACIO PUBLICO

Este tipo de información se trabajará en base a la metodología Gehl, que resulta ser muy útil para el estudio del espacio urbano y que ya ha sido comprobada en múltiples proyectos de este tipo. Esta metodología se basa en el estudio de observación de la vida pública, el comportamiento, movimiento y volumen de la gente como base para pensar en espacio

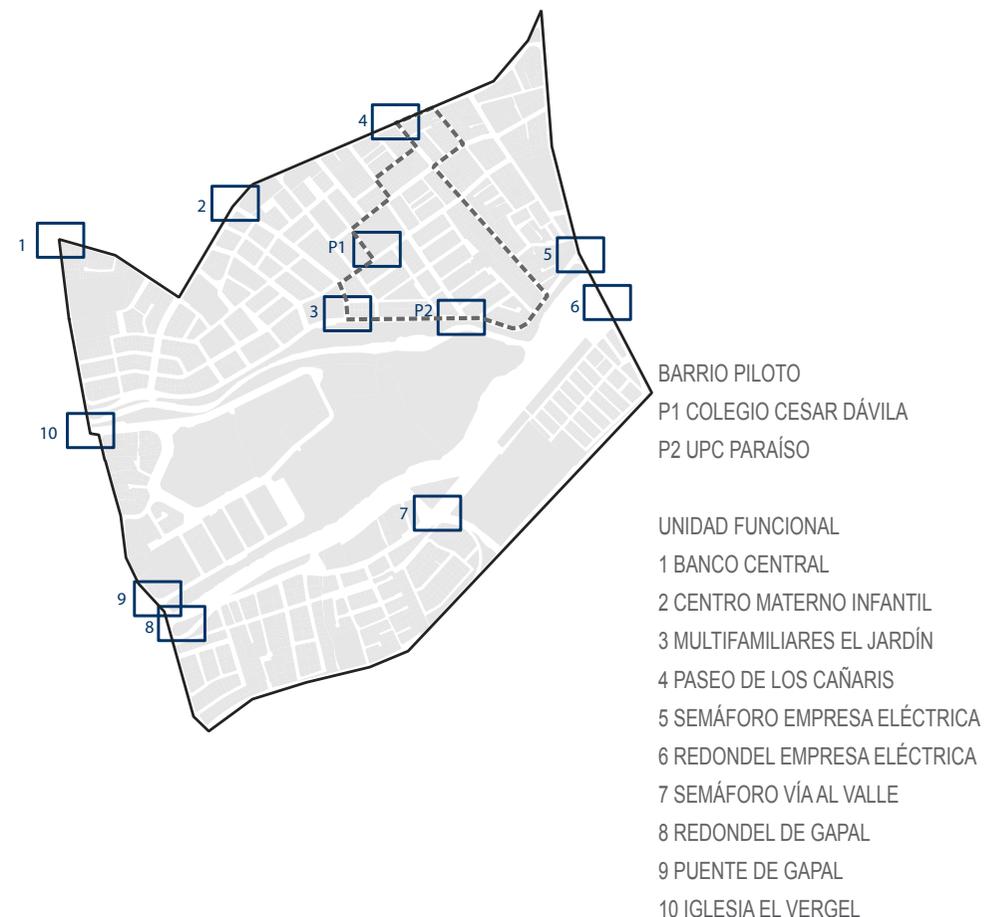


Imagen 13.- Ubicación de los puntos para el levantamiento de información
Fuente: Elaboración propia

público. Para ello, es necesario primero establecer ciertos puntos de interés que representan un conflicto urbano, social o de movilidad.

En una primera etapa los conteos serán simples diferenciando entre peatones, ciclistas y tráfico motorizado; luego se aplica la variante de género y edad. En una siguiente etapa se realizarán conteos de permanencia, para ello se establecen ciertas categorías de actividades, los datos obtenidos se toman en diferentes horas y días. Finalmente se elabora un mapeo de los elementos urbanos, así como de la característica de los espacios, para completar el estudio. Posteriormente los datos obtenidos cuantitativamente deberán ser tabulados y los datos cualitativos representados gráficamente para su mejor comprensión.

INDICADORES	PRODUCTO	UNIDAD	METODOLOGIA	FUENTE
2.5.1 Análisis de flujos				
- Peatonal	mapa - tabla	#/día	Conteo manual de peatones durante 15 minutos en 3 periodos directos del día (mañana, tarde y noche), en un día de semana y otro de fin de semana con la metodología Gehl,	Cálculo propio - Observación
- Bicicletas	mapa - tabla	#/día	Conteo manual de ciclistas durante 15 minutos en 3 periodos directos del día (mañana, tarde y noche), en un día de semana y otro de fin de semana con la metodología Gehl,	Cálculo propio - Observación
- Motorizado	mapa - tabla	#/día	Conteo manual de vehículos durante 15 minutos en 3 periodos directos del día (mañana, tarde y noche), en un día de semana y otro de fin de semana con la metodología Gehl,	Cálculo propio - Observación
-Flujos / Densidades	esquema	-	Conteo manual durante 15 minutos en 3 periodos directos del día (mañana, tarde y noche), en un día de semana y otro de fin de semana con la metodología Gehl,	Cálculo propio - Observación
-Velocidades	cálculo	km/h	Cálculo manual durante 15 minutos en 3 periodos directos del día (mañana, tarde y noche), en un día de semana y otro de fin de semana con la metodología Gehl,	Cálculo propio - Observación
-Levantamiento de intersecciones	croquis	-	Esquema elaborado con el archivo base dwg de predios de Cuenca, más observación en sitio	PMEP 2015
2.5.2 Categorización de espacio público según tipología				
-Parque	mapa	unidades	Mapa elaborado en base al archivo dwg de predios de Cuenca, más observación para constatar el estado actual.	PMEP 2015 - Observación
-Plaza	mapa	unidades	Mapa elaborado en base al archivo dwg de predios de Cuenca, más observación para constatar el estado actual.	PMEP 2015 - Observación
-Parque - Plaza	mapa	unidades	Mapa elaborado en base al archivo dwg de predios de Cuenca, más observación para constatar el estado actual.	PMEP 2015 - Observación
-Equipamiento	mapa	unidades	Mapa elaborado en base al archivo dwg de predios de Cuenca, más observación para constatar el estado actual.	PMEP 2015 - Observación
-Calles - Aceras	mapa	-	Mapa elaborado en base al archivo dwg de predios de Cuenca, más observación para constatar el estado actual.	PMEP 2015 - Observación
2.5.3 Protección contra el tráfico				
-Hay medidas de seguridad en el espacio público	encuestas	-	Listado en base a respuestas de las encuestas de los residentes	Encuestas
-Se puede caminar y andar en bici sin miedo	encuestas	%	Cálculo del porcentaje según la respuesta de los residentes	Encuestas
-Seguridad vial	encuestas	%	Cálculo del porcentaje según la respuesta de los residentes	Encuestas
-Accidentabilidad	mapa	-	Mapa elaborado en base al archivo dwg de predios de Cuenca, más observación para constatar el estado actual.	PMEP 2015 - Observación
2.5.4 Seguridad en espacios públicos				
-Se percibe un lugar seguro	encuestas	%	Cálculo del porcentaje según la respuesta de los residentes	Encuestas
-Donde se siente seguro y donde inseguro	encuestas	-	Listado en base a respuestas de las encuestas de los residentes	Encuestas
-Hay actividades y personas en el lugar	encuestas	%	Cálculo del porcentaje según la respuesta de los residentes	Encuestas
-La iluminación en el espacio	encuestas - mapeo	%	Cálculo del porcentaje según la respuesta de los residentes	Encuestas - Observación
-Existen espacio para co crear	encuestas - mapeo	%	Cálculo del porcentaje y listado según la respuesta de los residentes	Encuestas
2.5.5 Protección contra experiencias sensoriales desagradables				
-Hay ruido	encuestas	%	Cálculo del porcentaje y listado según la respuesta de los residentes	Encuestas
-Hay algún tipo de contaminación	encuestas	%	Cálculo del porcentaje y listado según la respuesta de los residentes	Encuestas

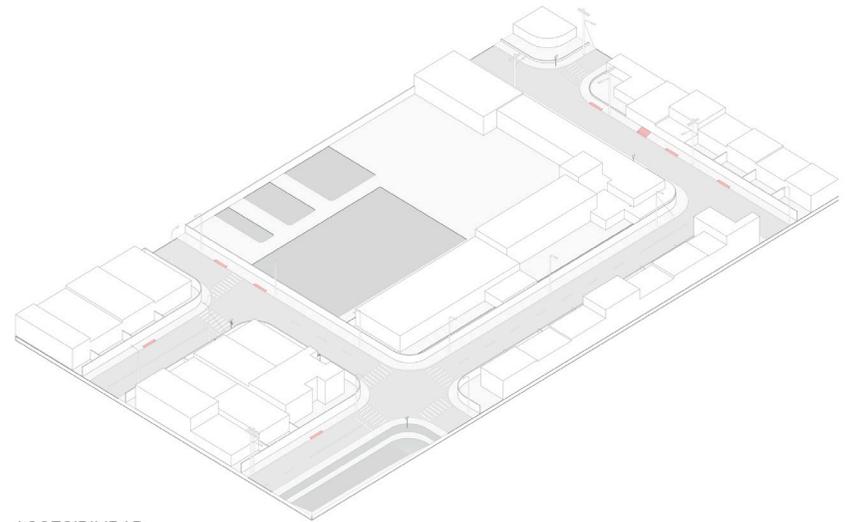
Tabla 01: Indicadores de Jan Gehl
Fuente: Fundación Jan Gehl

2.5.6 Espacios para caminar				
-Accesibilidad	esquema	-	Esquema elaborado con el archivo base dwg de predios de Cuenca, más observación en sitio	Observación
-Tamaño de aceras	esquema	-	Esquema elaborado con el archivo base dwg de predios de Cuenca, más observación en sitio	Observación
-Obstáculos en las aceras	esquema	-	Esquema elaborado con el archivo base dwg de predios de Cuenca, más observación en sitio	Observación
2.5.7 Espacios de permanencia				
-Elementos para sentarse	mapa - encuestas	-	Esquema elaborado con el archivo base dwg de predios de Cuenca, más observación en sitio	Encuestas - Observación
-Opciones secundarias	mapa - encuestas	-	Esquema elaborado con el archivo base dwg de predios de Cuenca, más observación en sitio	Encuestas - Observación
-Lugares para jugar	encuestas	-	Listado en base a respuestas de las encuestas de los residentes	Encuestas
2.5.8 Posibilidad de observar				
-Asientos para observar	mapa - encuestas	-	Esquema elaborado con el archivo base dwg de predios de Cuenca, más observación en sitio	
-Lugares atractivos	mapa - encuestas	-	Esquema elaborado con el archivo base dwg de predios de Cuenca, más observación en sitio	Encuestas
2.5.9 Escala humana				
-Los espacios y edificios están a escala humana	fotos	-	Conclusión en base a la observación	Observación
-Hay personas en la entrada de los edificios	fotos	-	Conclusión en base a la observación	Observación
2.5.10 Posibilidades de aprovechar el clima				
-Hay protección contra la lluvia y el sol	observación	-	Esquema elaborado con el archivo base dwg de predios de Cuenca, más observación en sitio	Observación
2.5.11 Buena experiencia sensorial				
-El espacio es agradable	encuestas - fotos		Cálculo del porcentaje y listado según la respuesta de los residentes	Observación
-El espacio está bien diseñado	fotos	-	Conclusión en base a la observación	Observación
-Las fachadas son atractivas	mapas usos - fotos	-	Mapa elaborado en base al archivo dwg de predios de Cuenca, más observación para constatar el estado actual.	Observación
-Las fachadas son activas	mapas usos - fotos	-	Mapa elaborado en base al archivo dwg de predios de Cuenca, más observación para constatar el estado actual.	Observación
-Limpieza de los espacios	encuestas	%	Cálculo del porcentaje según la respuesta de los residentes	Observación
2.5.12 Bordes activos				
-Actividades comerciales	mapa	-	Mapa elaborado en base al archivo dwg de predios de Cuenca, más observación para constatar el estado actual.	Observación
-Usos de suelo	mapa	-	Mapa elaborado en base al archivo dwg de predios de Cuenca, más observación para constatar el estado actual.	Observación
-Distancia entre actividades	mapa	-	Mapa elaborado en base al archivo dwg de predios de Cuenca, más observación para constatar el estado actual.	Observación
-Muros ciegos	esquema	-	Esquema elaborado en base al archivo dwg de predios de Cuenca, más observación para constatar el estado actual.	Observación

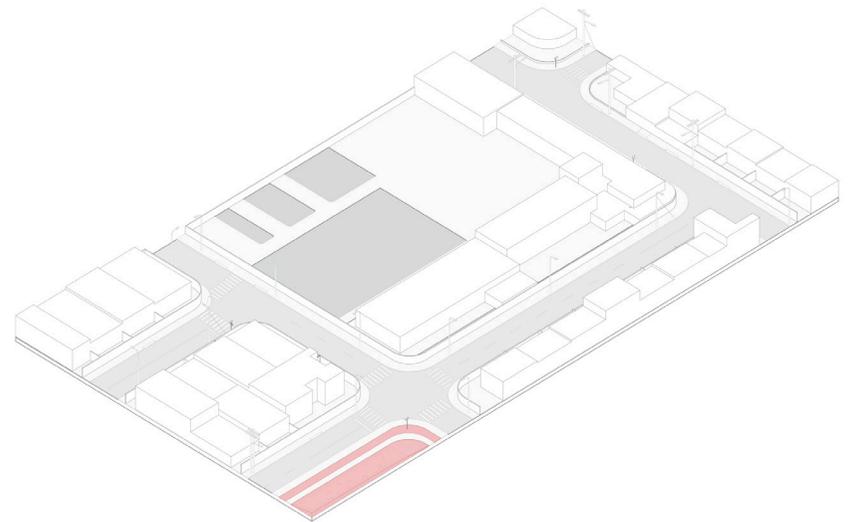
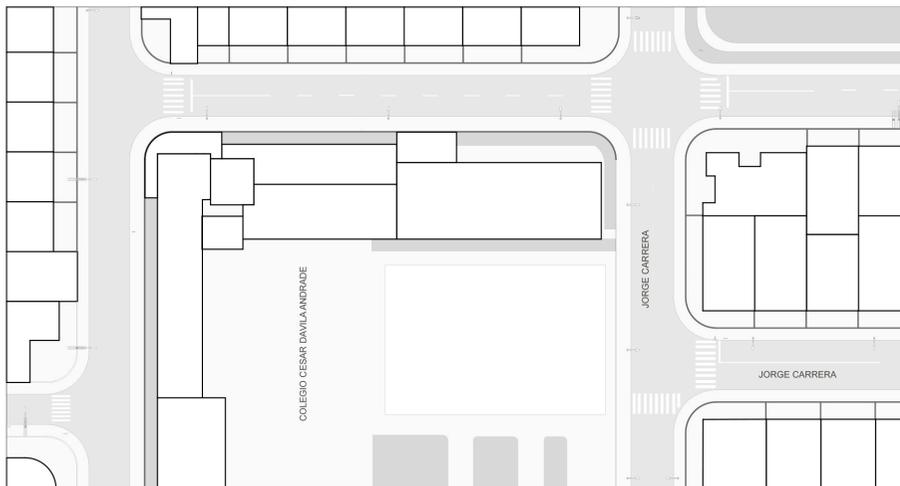
Tabla 01: Indicadores de Jan Gehl
Fuente: Fundación Jan Gehl

PUNTO COLEGIO CÉSAR DÁVILA

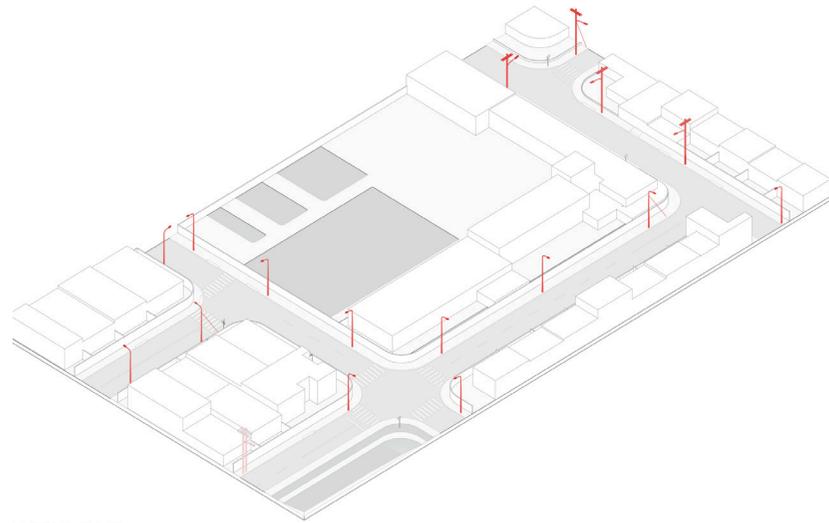
Imágenes Punto Colegio César Dávila
Fuente: Elaboración propia



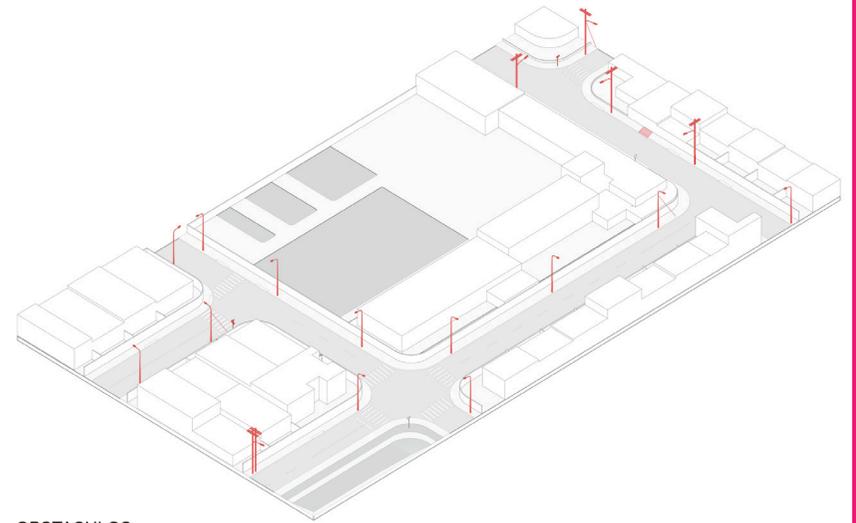
ACCESIBILIDAD



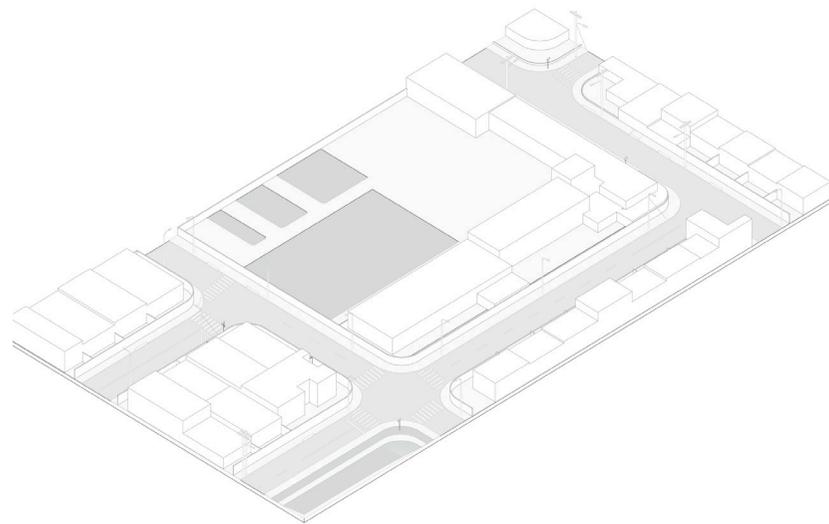
AREAS VERDES



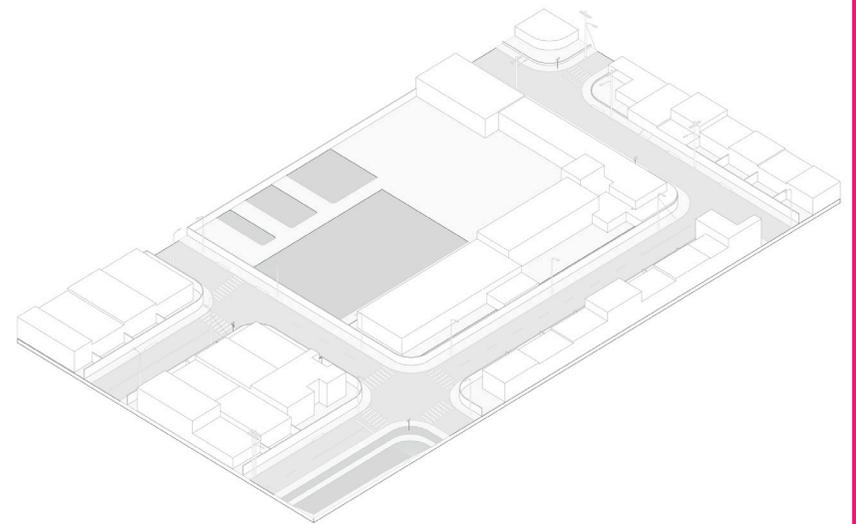
LUMINACION



OBSTACULOS

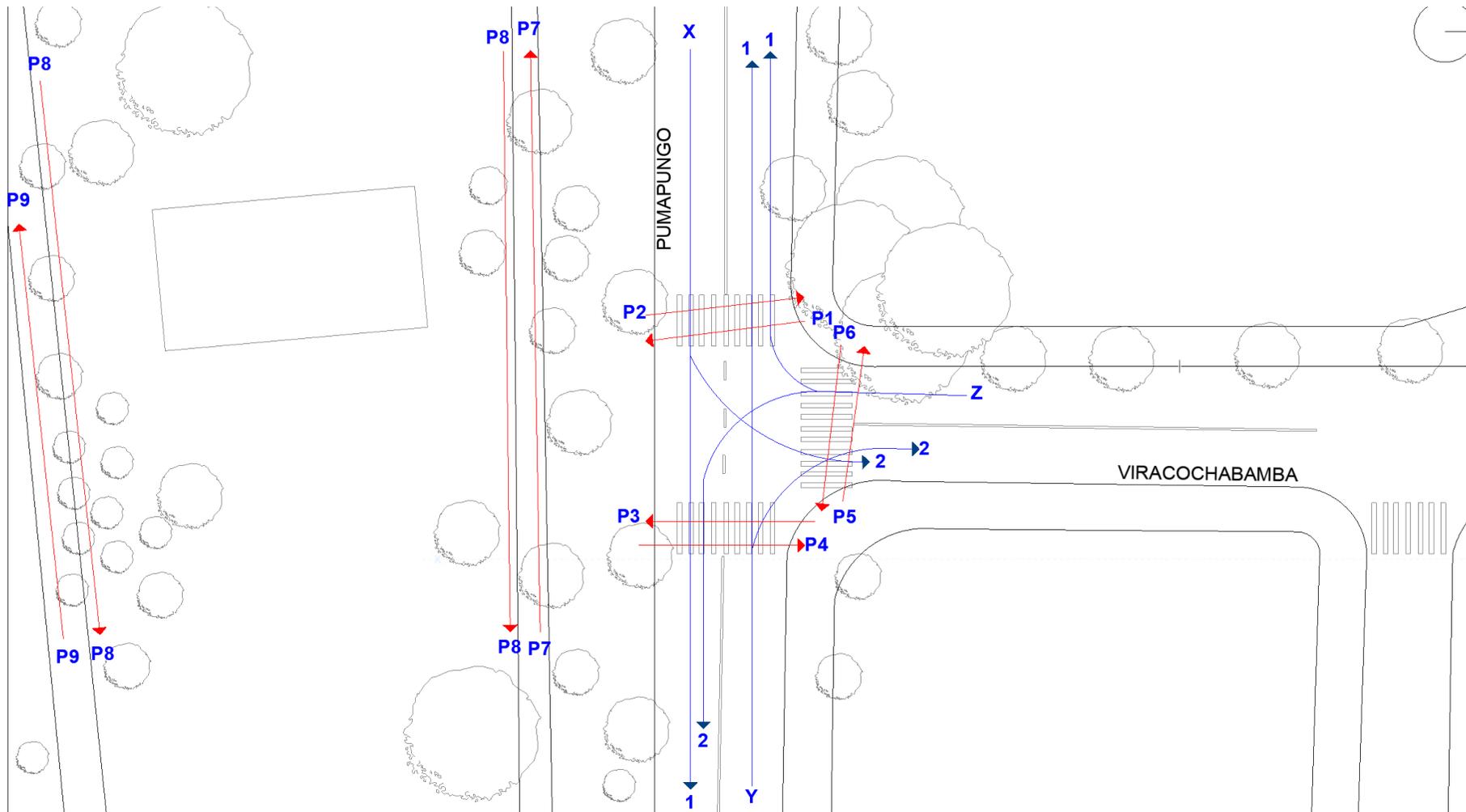


MOBILIARIO URBANO



PARQUEO

ANÁLISIS DE FLUJOS



PUNTO 02. AV. PUMAPUNGO Y CALLE VIRACOCHABAMBA

Fuente: Elaboración propia

La tabla divide los conteos por día de semana y de fin de semana. También los datos están divididos por horario.

El cálculo se realizó en un tiempo de 15 minutos, es por eso que en la segunda tabla se hace un cálculo para una hora.

Además los conteos están desagregados en livianos (L), buses (B) y camiones (C).

La nomenclatura W, X, Y y Z corresponden a los sentidos de circulación de los vehículos.

HORA	PANTALLA	FLUJO (VEH/ 15 MINUTOS)																FLUJO TOTAL PANTALLA (VEH/15 MIN)			
		F1				F2				F3				F4				L	B	C	TOTAL
		L	B	C	TOTAL	L	B	C	TOTAL	L	B	C	TOTAL	L	B	C	TOTAL				
07H00	A (W)				0				0				0				0	0	0	0	0
	B (X)	24			24				0				0				0	24	0	0	24
	C (Y)	15			15	21			21				0				0	36	0	0	36
	D (Z)	3			3	3			3				0				0	6	0	0	6
13H00	A (W)				0				0				0				0	0	0	0	0
	B (X)	70			70	7			7				0				0	77	0	0	77
	C (Y)	53			53	14			14				0				0	67	0	0	67
	D (Z)	4			4	4			4				0				0	8	0	0	8
19H00	A (W)				0				0				0				0	0	0	0	0
	B (X)	46	1		47	9			9				0				0	55	1	0	56
	C (Y)	72			72	31			31				0				0	103	0	0	103
	D (Z)	13			13	13			13				0				0	26	0	0	26

PANTALLA	FLUJO HORARIO DE DISEÑO (VEH/ HORA)																FLUJO TOTAL PANTALLA (VEH/HORA)							
	F1				F2				F3				F4				L	B	C	TOTAL				
	L	B	C	TOTAL	L	B	C	TOTAL	L	B	C	TOTAL	L	B	C	TOTAL								
A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B	187	1	0	188	21	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	208	1	0	209
C	187	0	0	187	88	0	0	88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	275	0	0	275
D	27	0	0	27	27	0	0	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54	0	0	54
TOTAL VEH/HORA EN INTERSECCIÓN																	537	1	0	538				

HORA	PANTALLA	FLUJO (VEH/ 15 MINUTOS)																FLUJO TOTAL PANTALLA (VEH/15 MIN)			
		F1				F2				F3				F4				L	B	C	TOTAL
		L	B	C	TOTAL	L	B	C	TOTAL	L	B	C	TOTAL	L	B	C	TOTAL				
07H00	A (W)				0				0				0				0	0	0	0	0
	B (X)	128			128	10			10				0				0	138	0	0	138
	C (Y)	104			104	33			33				0				0	137	0	0	137
	D (Z)	6			6	27			27				0				0	33	0	0	33
13H00	A (W)				0				0				0				0	0	0	0	0
	B (X)	125			125	14			14				0				0	139	0	0	139
	C (Y)	56			56	22			22				0				0	78	0	0	78
	D (Z)	7			7	35			35				0				0	42	0	0	42
19H00	A (W)				0				0				0				0	0	0	0	0
	B (X)	74			74	5			5				0				0	79	0	0	79
	C (Y)	59			59	26			26				0				0	85	0	0	85
	D (Z)	6			6	15			15				0				0	21	0	0	21

PANTALLA	FLUJO HORARIO DE DISEÑO (VEH/ HORA)																FLUJO TOTAL PANTALLA (VEH/HORA)							
	F1				F2				F3				F4				L	B	C	TOTAL				
	L	B	C	TOTAL	L	B	C	TOTAL	L	B	C	TOTAL	L	B	C	TOTAL								
A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B	436	0	0	436	39	0	0	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	475	0	0	475
C	292	0	0	292	108	0	0	108	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	400	0	0	400
D	25	0	0	25	103	0	0	103	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	128	0	0	128
TOTAL VEH/HORA EN INTERSECCIÓN																	1003	0	0	1003				

CATEGORIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO SEGÚN TIPOLOGÍAS

PARQUES

La unidad funcional El Paraíso cuenta con un total de 13 parques barriales más el Parque Paraíso, el mismo que es uno de los parques más importantes a escala de ciudad. Además, esta unidad funcional se encuentra atravesada por los ríos Yanuncay y Tomebamba, por lo que, sus orillas suman área verde para el sector.



● Área verde

PLAZAS

La plaza Chaguarchimbana es la única plaza ubicada en la unidad funcional. También se encuentra la plaza del Vergel, sin embargo, esta se encuentra en el límite este de la unidad funcional.



● Plazas

EQUIPAMIENTOS

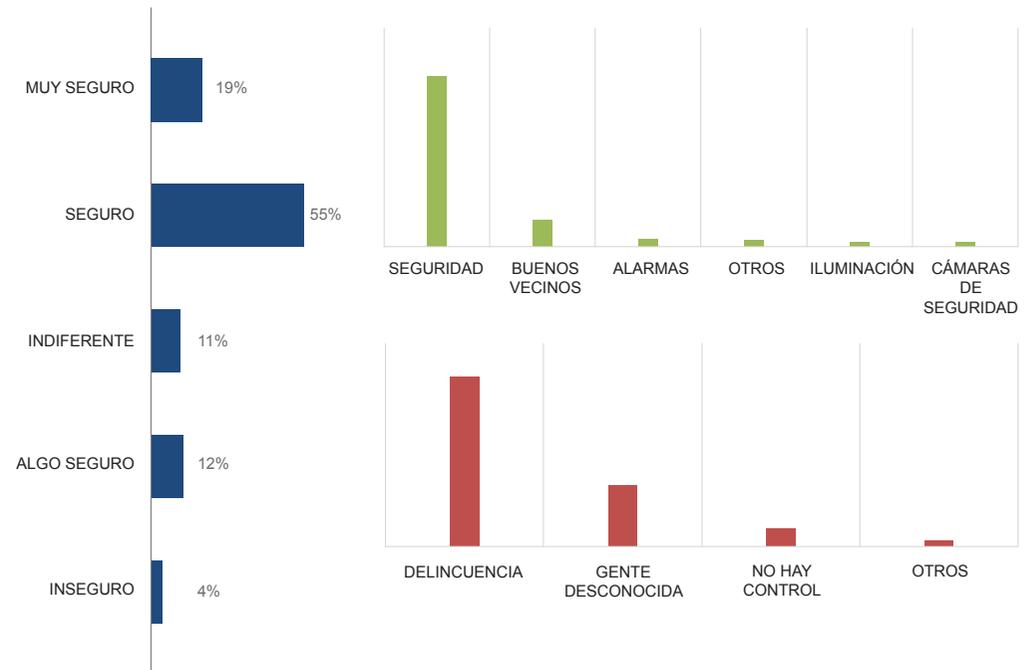
En cuanto a equipamientos, dentro de la unidad funcional hay algunos a escala de ciudad que son relevantes; entre ellos se encuentran: el Hospital Regional, Centro Materno Infantil, los colegios Cesar Dávila y Garaicoa.



Fuente mapa: Plan de Movilidad y Espacios Públicos

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

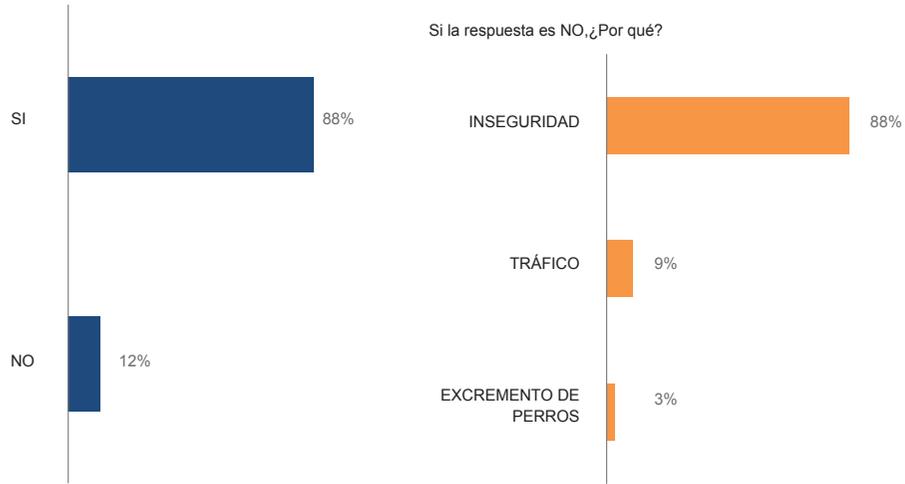
¿Qué tan seguro se siente en su barrio?



Fuente: Encuesta realizada en el sitio.

MOVILIDAD ACTIVA SEGURA

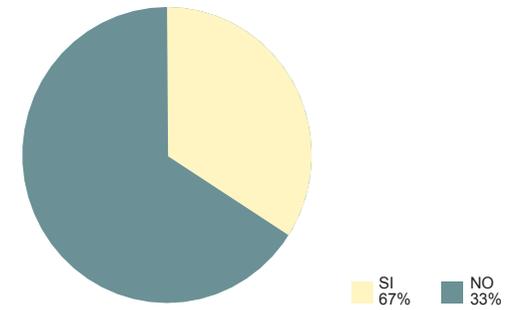
¿Se puede caminar sin problema en su barrio?



Fuente: Encuesta realizada en el sitio.

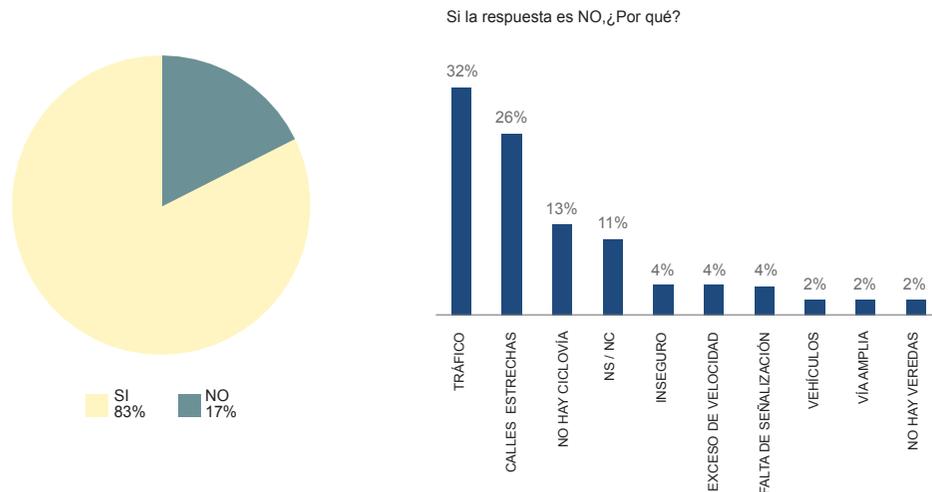
SEGURIDAD VIAL

¿Es un problema el tráfico vehicular en su barrio?



Fuente: Encuesta realizada en el sitio.

¿Se puede andar en bicicleta en su barrio?



Fuente: Encuesta realizada en el sitio.

NIVEL DE SATISFACCIÓN CON LA SEÑALIZACIÓN EN SU BARRIO

Escala de 1 a 10 donde 1 es nada satisfecho y 10 muy satisfecho



Fuente: Encuesta realizada en el sitio.

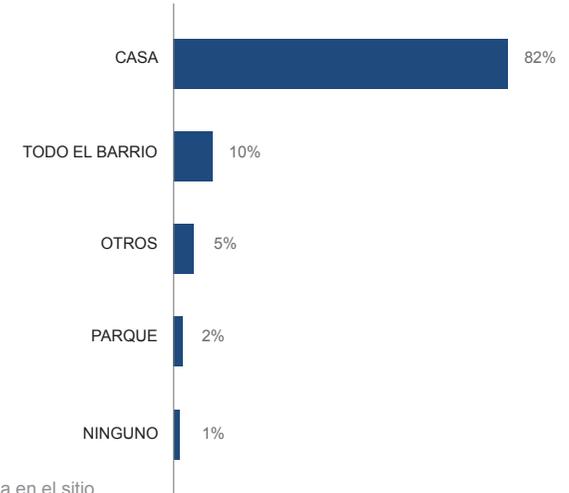
ACCIDENTABILIDAD



Fuente mapa: Archivos GIS Plan de Movilidad y Espacio Públicos.

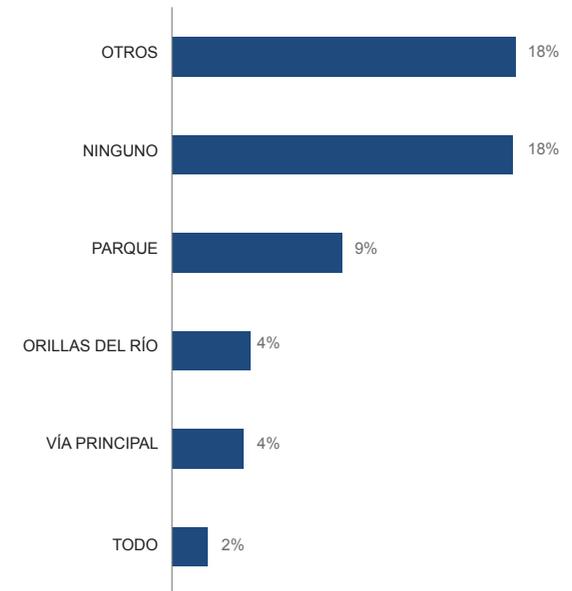
ZONAS DE SEGURIDAD E INSEGURIDAD

¿En qué lugar de su barrio se siente más seguro?



Fuente: Encuesta realizada en el sitio.

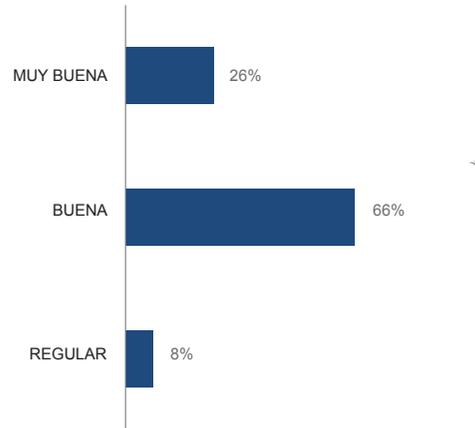
¿En qué lugar de su barrio se siente más inseguro?



Fuente: Encuesta realizada en el sitio.

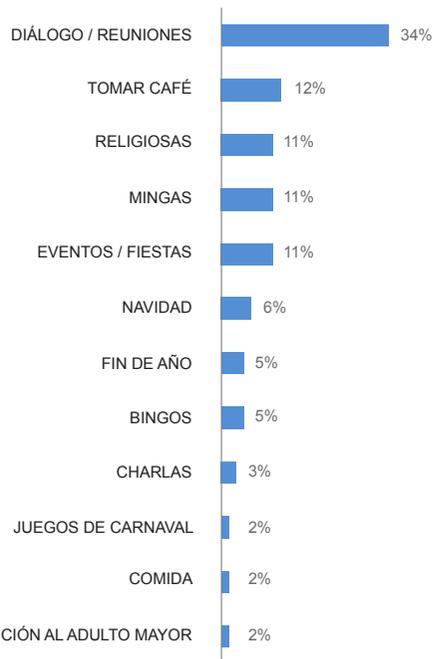
4.3 HAY ACTIVIDADES Y PERSONAS EN EL LUGAR

¿COMO CALIFICA LA RELACION QUE TIENE CON SUS VECINOS?



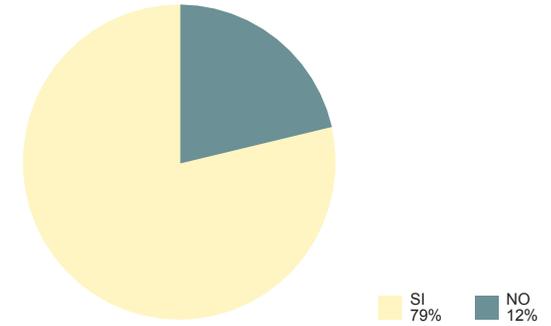
¿EXISTE ALGUN TIPO DE ACTIVIDAD QUE REALIZA CON SUS VECINOS?

Actividad Social:



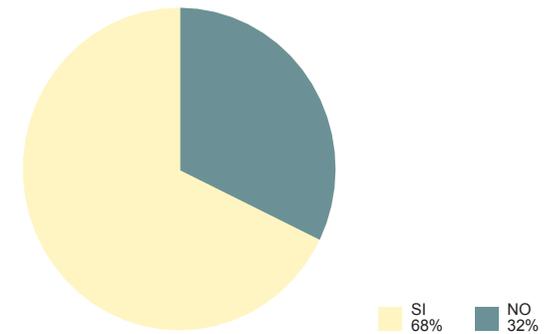
Fuente: Encuesta realizada en el sitio.

¿CONSIDERA QUE LA ILUMINACION ES ADECUADA EN LAS CALLES?



Fuente: Encuesta realizada en el sitio.

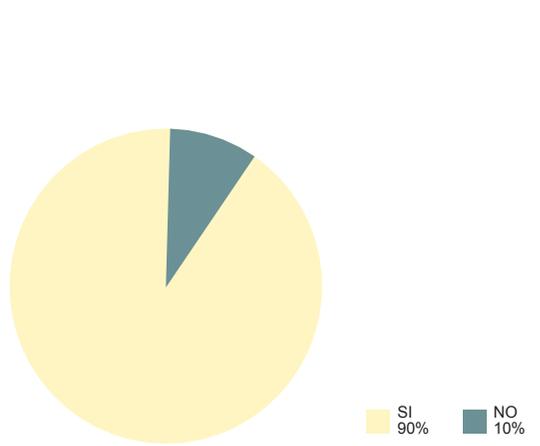
¿CONSIDERA QUE LA ILUMINACION ES ADECUADA EN LOS PARQUES?



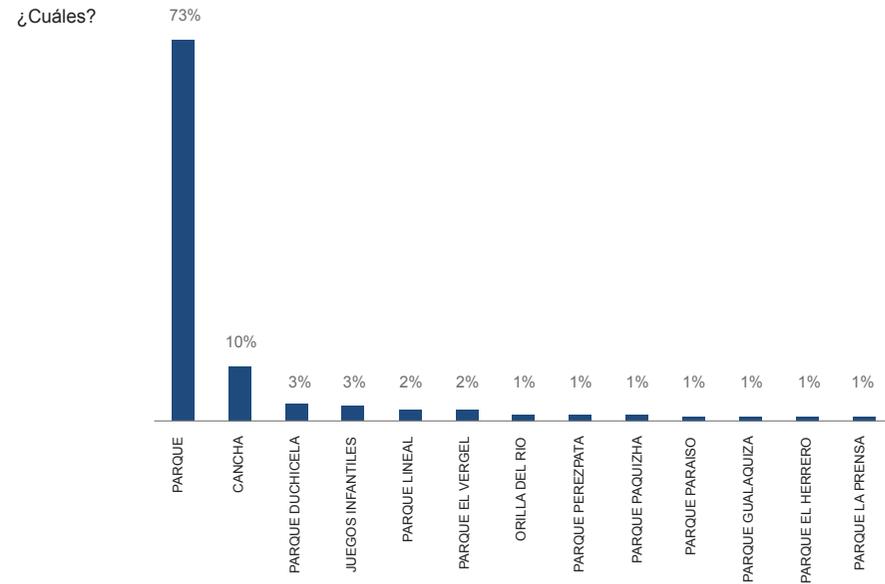
Fuente: Encuesta realizada en el sitio.

4.5 EXISTEN ESPACIOS PARA CO-CREAR

¿EXISTEN LUGARES DE ESPARCIMIENTO / JUEGO / DESCANSO EN SU BARRIO?

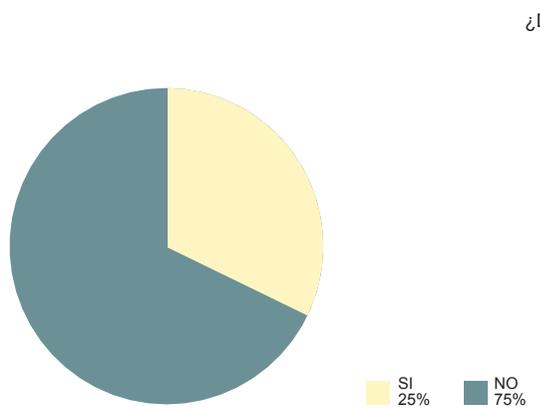


Fuente: Encuesta realizada en el sitio.

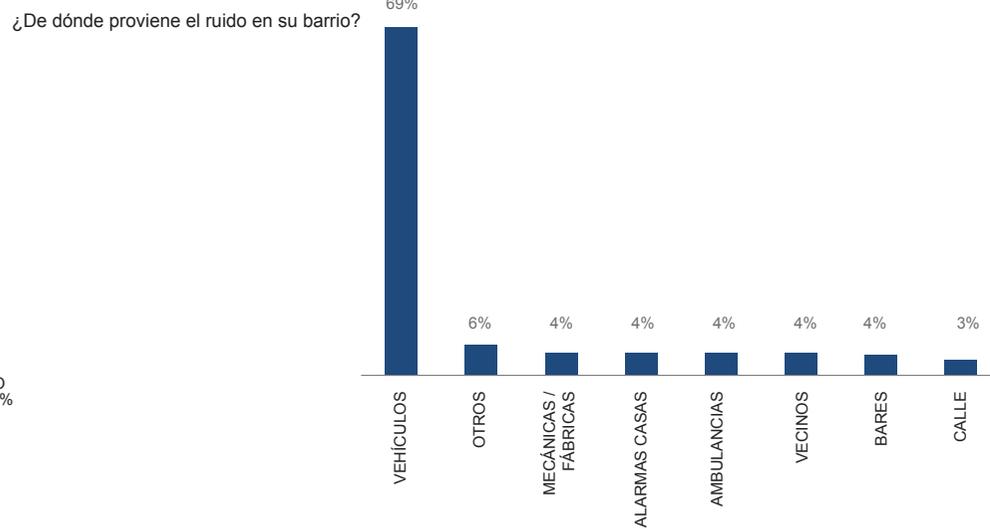


5.1 RUIDO

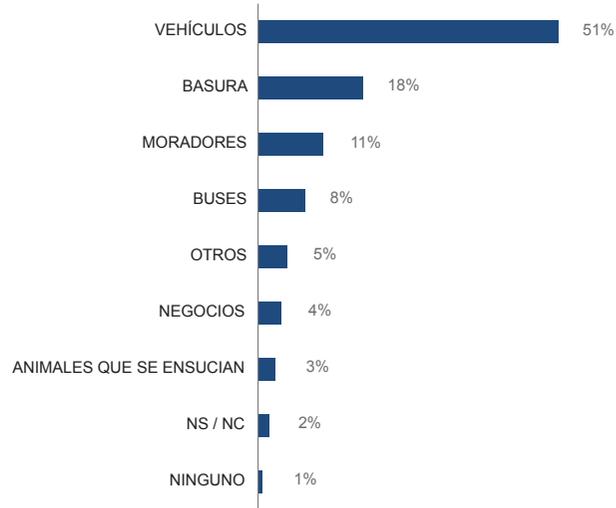
¿EXISTE MUCHO RUIDO EN SU BARRIO?



Fuente: Encuesta realizada en el sitio.



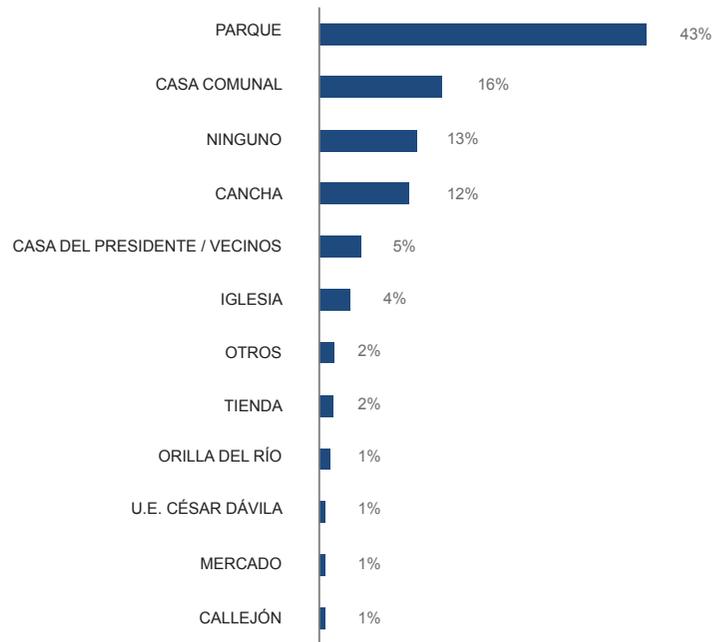
¿De donde proviene la mayor contaminación?



Fuente: Encuesta realizada en el sitio.

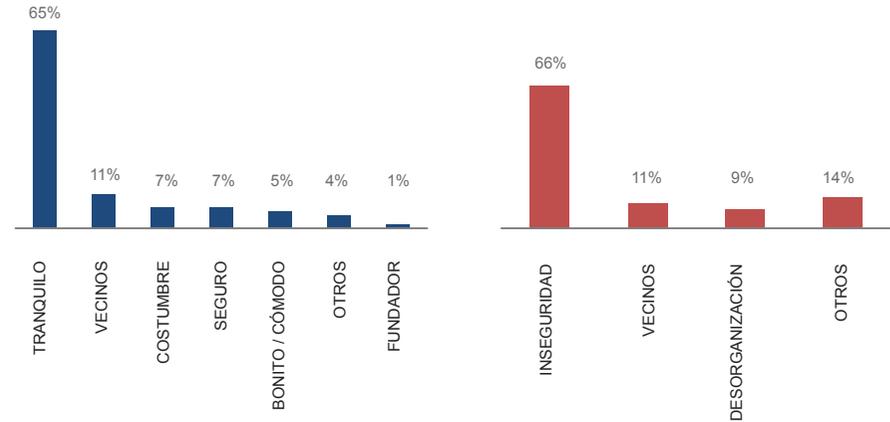
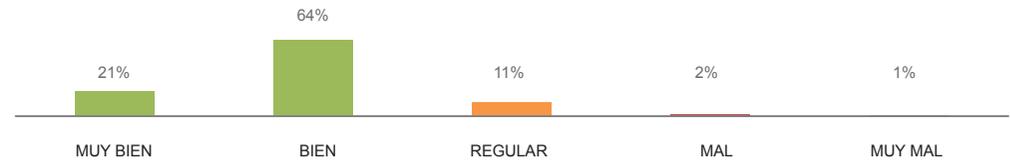
LUGARES ATRACTIVOS

¿Podría mencionar un punto de encuentro en el barrio que haya detectado?



Fuente: Encuesta realizada en el sitio.

¿Cómo se siente su barrio?



Fuente: Encuesta realizada en el sitio.

12.1 ACTIVIDADES COMERCIALES



Las calles Paseo de los Cañaris, Herreras, Pumapungo y Camilo Ponce son las calles más comerciales en la unidad funcional. El comercio al interior de la unidad funcional es comercio a escala barrial.

Fuente: Observación.

12.2 USOS DE SUELO



La unidad funcional de la unidad funcional El Paraíso es mayoritariamente una zona de vivienda. El sector norte comparte el uso de vivienda con el comercio. Mientras que el sector oeste del barrio las herrerías es el más comercial de toda la unidad funcional.

Fuente: Observación

4.2 METODOLOGÍA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y COMUNICACIÓN

El objetivo principal de estos procesos es contribuir al fortalecimiento de la participación y corresponsabilidad ciudadana. Gracias al establecimiento de diferentes instancias de participación, se espera que la ciudadanía genere aportes significativos en la planificación, implementación y monitoreo de las medidas propuestas. Teniendo como resultado que las intervenciones físicas sean aceptadas y en el mejor de los casos impulsadas por la misma comunidad, se priorizarán los grupos más vulnerables: niños, adultos mayores, mujeres y personas con discapacidad. Por lo tanto, hablamos de una participación ciudadana de manera transversal al proyecto.

Dentro de una lógica de intervención de un proceso vivo es fundamental configurar una entidad visible y reconocible que tenga credibilidad y que al mismo tiempo sea amable y receptiva con los ciudadanos. La Universidad del Azuay se establecerá como una figura mediadora entre los diferentes agentes que construyen la ciudad; el objetivo es eventualmente contribuir a diluir la propia diferenciación de los proyectos como “institucionales” o “ciudadanos”, abordando transformaciones “de, por y para la ciudad”.

Es por eso que se plantea que la participación sea a través de ocho estrategias³:

1. Comunicar: Dar visibilidad al Plan y sus acciones, mantener a la ciudadanía informada de su desarrollo creando un entorno de atención pública para el proceso. Hacer llegar información del plan a la mayor cantidad de personas posible.¹
2. Mediar: Identificar y convocar a los actores clave y partes implicadas, motivarlos a vincularse para resolver conflictos y aunar visiones. Este proceso de diálogo permitirá mantener la construcción activa y continua del plan.
3. Vincular: Buscar sinergias, enlazar intereses y necesidades, crear

acuerdos para construir redes de colaboración efectiva.

4. Coordinar: Definir responsabilidades, tareas y recursos necesarios para la construcción del plan y ejecución de acciones prioritarias.
5. Implementar: Hacer tangibles las acciones propuestas mediante operaciones de urbanismo táctico que le permitan a la ciudadanía ver, tocar y entender los posibles efectos positivos de la propuesta. Apuntando a las acciones construidas colectivamente que permitan la construcción de acciones más permanentes.
6. Capacitar: Desarrollar espacios de capacitación y sensibilización sobre temas de movilidad sostenible y derecho a la ciudad que generen reflexiones e iniciativas en torno al impacto del transporte motorizado.
7. Evaluar: Desarrollar un sistema de evacuación cuantitativo y cualitativo que permita controlar los avances del plan, propiciando la veeduría ciudadana.
8. Sostener: Generar una estrategia creativa para sostener el proceso social y el financiamiento una vez terminado el proyecto.

COMUNICACIÓN

Cabe aclarar que el proceso de participación y de comunicación se realizará con la colaboración de The Game Comunicación CIA. LTDA, consultores expertos en el tema. Ellos a su vez proponen acciones de comunicación mediante una metodología que contemple los objetivos del proyecto a través de tres ejes:

Diagnóstico barrial. Se propone una metodología de investigación cualitativa mediante encuestas y/o focus groups, que analiza y facilita conocer las variables para iniciar acciones estratégicas de comunicación. Para ello es necesario una reunión con el equipo, para levantar los objetivos específicos del estudio. Luego se elaborará un temario, para luego pasar al levantamiento de información. Finalmente se elaborará un informe con los datos y el análisis del estudio.

Difusión del proyecto. Se plantea una campaña estratégica de comunicación que permita dar a conocer las iniciativas y propuestas del proyecto a nivel masivo ciudadano. Dicha campaña incluye spots para las redes sociales, cuñas radiales y el diseño de piezas de comunicación como artes de prensa, de vallas, para pop de activaciones, e invitaciones. Todo esto pretende ser difundido a través de los canales de la corporación municipal para un mayor alcance.

Sensibilización o sociabilización en sitio. Desarrollo de espacios de sensibilización y alerta sobre la implementación de las acciones con los públicos de influencia directa: residentes de la zona. Esto a través de comunicación directa mediante puerteo a contactos efectivos con entrega de información uno a uno en los hogares. Y activación BLT (poner siglas), es decir, conceptualización de activaciones de alto impacto en puntos estratégicos.

¹ Términos de referencia para consultoría: Iniciativa para la pacificación del tráfico y la reducción de emisiones GEI en la unidad funcional de "El Paraíso", ciudad de Cuenca, como piloto para el cambio del modelo de gestión de movilidad en el marco del plan de movilidad y espacios públicos, 2018.

³ Ecosistema Urbano Arquitectos. (2014). Documento Plan Maestro Centro Histórico de Asunción. Asunción.



5.1 COMUNICACIÓN

5.1.1 REUNIONES

Las reuniones con los vecinos fueron el medio a partir del cual, se pudo comunicar sobre cada uno de los objetivos de “El Reto: Calle Zona 30” y sobre las actividades que se llevarían a cabo durante las próximas semanas. Los miembros del equipo consultor, se dedicaron a enseñar acerca de las cuatro temáticas planteadas: seguridad vial, movilidad alternativa, espacio público y calle Zona 30; la instrucción a los vecinos se dio en base a presentaciones donde se evidenciaban buenas prácticas de referentes y una definición general del tema a tratar.

Además de explicar El Reto, las reuniones buscaron ser un espacio de diálogo entre vecinos y equipo consultor; de esta manera, se registraron todas las inquietudes y problemas que se viven a diario en las calles del barrio. Con toda la información anterior, se propuso que los miembros del equipo sean una guía para los vecinos, ya que, pueden direccionar las ideas y convertirlas en acciones concretas. Finalmente, cada reunión buscaba tener un esquema claro sobre los eventos a realizarse los fines de semana, como: actividades a realizar, orden del día, materiales a utilizar y permisos necesarios.

5.1.2 BOLETINES “LINDO MI BARRIO” Y LONAS

Los boletines tienen el objetivo de generar conocimiento de las diversas actividades que se están realizando en los barrios. Se coordinó la elaboración de tres ediciones con el equipo de comunicación The Game, los mismos que se encargaron del diseño y la diagramación. Cada boletín se concentra en presentar los avances a los ciudadanos. De esta manera:

Primera edición del boletín (18 de abril): se destaca la importancia de un barrio zona 30, se realiza la presentación de “El reto: Barrio Zona 30” y la opinión de algunos vecinos sobre este tema. Finalmente, se presenta a las profesoras de

los barrios junto a un cronograma general de actividades.

Segunda edición del boletín (5 mayo): se adjunta una carta compromiso que debe ser leída por cada vecino; además, el boletín incluye información sobre las actividades generadas en las semanas pasadas y los resultados obtenidos por medio de entrevistas. Por último, se presentan las actividades próximas a suceder.

Tercera edición del boletín (12 junio): esta edición incluye un agradecimiento a los vecinos participantes y un resumen fotográfico de todas las actividades realizadas incluido el cierre del evento.

Las lonas contienen la información básica del evento, son una carta de presentación a los vecinos; estas, representan el canal de comunicación masivo dentro del barrio, y están diagramados de forma que su lectura sea fácil y que el mensaje llegue de forma directa y clara. Durante los primeros días de El Reto, fueron colocados en puntos clave de cada barrio (Parque Paquizha en Barrio Roberto Crespo, Calle Quito e Ibarra en la Ciudadela Casa para Todos y en el Parque Paraíso III en el Barrio CREA Paraíso) de modo que el mayor número de personas se puedan enterar del evento.

5.1.3 LANZAMIENTO DE “EL RETO: BARRIO ZONA 30”

El reto se difundió a partir de las lonas, afiches que se colocaron en lugares estratégicos de los barrios y a través de entrevistas en distintos medios de comunicación de la ciudad. Para dar a conocer la actividad en la opinión pública se realizó un boletín de prensa y una agenda de medios que incluye entrevistas en diferentes radios, diarios y programas de televisión; en las entrevistas, se mencionó la relevancia que tiene el proyecto y se extendió la invitación al resto de barrios de la Unidad Funcional El Paraíso a que se integren dentro de las actividades.



Reunión con vecinos de Barrio Roberto Crespo. Fuente: Fotografía propia.



Reunión con vecinos de Barrio Roberto Crespo. Fuente: Fotografía propia.



Reunión con vecinos de Ciudadela Casa para Todos. Fuente: Fotografía propia.



Diseño de estrategias con vecinos. Fuente: Fotografía propia.



Lona del evento en Parque Paquizha (Barrio Roberto Crespo)
Fuente: Fotografía propia.

LINDO Mi BARRIO

CONOCE A TU PROFE



María Elisa Bernal Reino
Arquitecta, 25 años,
Tutora del barrio



María Delia Bermeo Silva
Arquitecta, 28 años
Tutora del barrio

¡TU BARRIO AÚN PUEDE PARTICIPAR!

INFO: 0984712980
lau.arq@uazuay.edu.ec

Abril / 2019 Edición N°1

¡Vecino, vives en un barrio zona 30, cuidalo!

Este proyecto forma parte de la consultoría "Pacificación de la Unidad Funcional El Paraíso" que tiene como objetivo la implementación de barrios zona 30 en un sector piloto de la ciudad de Cuenca.

CRONOGRAMA

- Capacitación a participantes "Barrios El Paraíso" 06 - abril
- Colocación de señalética U.F. El Paraíso 15 - abril
- Circulación del 1er boletín interbarrial 24 - abril
- Circulación del 2do boletín interbarrial 5 - mayo
- Reto 1: Seguridad Vial 22 - 28 - abril
- Concurso Mobiliario Universidad del Azuay 23 - Abril
- Reto 2: Movilidad Alternativa 29 - abril - 05 - mayo



Con el apoyo de:




Abril / 2019 Edición N°1 Lugar: Unidad Funcional "El Paraíso"

Seguro y agradable para vivir

Encuentra en este boletín:

Información
Entrevistas y actividades
Cronograma y más...

Primera edición del Boletín: "Lindo mi Barrio"
Fuente: Fotografía propia.

LINDO MI BARRIO

Mayo / 2019 Edición N°2

Concurso ESTUDIANTES ELABORAN MOBILIARIO URBANO

Con el objetivo de introducir a los estudiantes a la participación ciudadana, los alumnos de de Arquitectura, Diseño de interiores y Diseño de productos de la Universidad del Azuay, participaron en un concurso de mobiliario urbano.

"Es una primera aproximación para que los estudiantes realicen diseños que puedan ser construidos y usados por los ciudadanos. Se buscaba propuestas innovadoras y que utilicen la creatividad y eficientemente el material (cartón corrugado)". Comentó la Arq. Isabel Manzano.

Se presentaron 7 proyectos. Alejandro Ramirez resultó ganador, con una propuesta de bancas de cartón corrugado. Se espera que este mobiliario dure 2 semanas a la intemperie.

Cronograma

19 MAYO

¡E esperamos el domingo 19 de mayo en el Parque El Paraíso para cerrar este gran reto!

Capacitación a participantes Barrio Roberto Crespo Toral 01 - mayo	Capacitación a participantes Barrio Ciudadela Casa Para Todos 02 - mayo	Reto 2: Movilidad Alternativa Barrios "El Paraíso" 29 - abril - 02 mayo
Entornos Escolares Seguros Unidad Funcional El Paraíso XX - mayo	Reto 3: Espacio Público Barrios "El Paraíso" 04 - 12 - mayo	Reto 4: Calle Zona 30 Barrios "El Paraíso" 13 - 18 - mayo
Clausura del Evento Parque El Paraíso 19 - mayo	Circulación. 3er Boletín Interbarrial Unidad Funcional El Paraíso 26 - mayo	

Este proyecto forma parte de la consultoría "Pacificación de la Unidad Funcional El Paraíso" que tiene como objetivo la implementación de barrios zona 30 en un sector piloto de la ciudad de Cuenca. Con el apoyo de:

LINDO MI BARRIO

Mayo / 2019 Edición N°2 Lugar: Unidad Funcional "El Paraíso"

Seguro y agradable para vivir

Encuentra en este boletín:

- Información
- Entrevistas y actividades
- Cronograma y más...

Segunda edición del Boletín: "Lindo mi Barrio"

60 Fuente: Fotografía propia.

LINDO MI BARRIO

Junio / 2019 Edición N°3

¡Queridos vecinos muchas gracias por ser parte del cambio!

En el Parque El Paraíso, el **domingo 26 de mayo** se premió y reconoció a los barrios participantes del Reto Calle Zona 30.

¡Felicidades Barrio Roberto Crespo Toral!
¡Felicidades Barrio Ciudadela Casa para Todos!

Equipo del Laboratorio y Arquitectura y Urbanismo de la Universidad del Azuay; Clown Destinos, grupo teatral.

En el evento de cierre se contó con la presentación de la obra de teatro "Aquí puse y no parece" desarrollado por el grupo Clown Destinos. A través del humor, se visibilizaron problemas de movilidad existentes en la ciudad.

Este proyecto formó parte de la consultoría "Pacificación de la unidad funcional El Paraíso", auspiciada por la GIZ - Cooperación Técnica Alemana, que tuvo como objetivo la implementación de barrios zona 30 en un sector piloto de Cuenca como parte del Programa Ciudades Intermedias Sostenibles.

Con el apoyo de:



Tercera edición del Boletín: "Lindo mi Barrio"

Fuente: Fotografía propia.

LINDO MI BARRIO

Junio / 2019 Edición N°3 Lugar: Unidad Funcional "El Paraíso"

ZONA 30

Juntos construimos un barrio zona 30, seguro y agradable para vivir ¡GRACIAS!

5.2 EDUCACIÓN

5.2.2 BICIESCUELAS

El proyecto de Biciescuelas es una iniciativa de la empresa EMOV EP, donde se promueve la enseñanza del manejo adecuado de la bicicleta a los estudiantes de las diferentes unidades educativas de la ciudad. Dentro del proyecto “Pacificación de Tráfico en la Unidad Funcional El Paraíso”, se coordinó la actividad de las Biciescuelas con el rectorado de la Unidad Educativa César Dávila Andrade.

La actividad consiste en que los alumnos desde Inicial 1 hasta tercero de bachillerato de la jornada matutina, reciban una clase teórica y práctica sobre educación vial y movilidad alternativa. Las clases teóricas se dan por parte de una gente de tránsito en la biblioteca del colegio, mientras que las prácticas son impartidas por la EMOV EP en el Parque de la Madre; para este fin, cabe aclarar que el traslado de los niños al Parque de la Madre está autorizado por la rectora de la institución y se lo realiza en el bus de la EMOV EP.

Cada curso está formado por 32 alumnos (promedio) y realizan distintas actividades de acuerdo a su edad. Los estudiantes que cursan hasta 4to de básica trabajan únicamente en el parque, mientras que los alumnos de colegio recorren las ciclovías aledañas (desde el Parque de la Madre hasta la Avenida Loja y la Ruta Recreativa). Los niños que no saben manejar se quedan en el parque aprendiendo con uno de los instructores.

5.2.3 OBRAS DE TEATRO

Las obras de teatro estuvieron a cargo del grupo “Clowndestinos”, y se basaron en el respeto al peatón y en la promoción de las buenas prácticas sobre seguridad vial que deben tener los vehículos. Esta actividad es un complemento a “El Reto: Barrio Zona 30”, y fue presentada en varias ocasiones a un público variado, siendo:

- 26 de mayo: Presentación en el Parque de la Madre con vecinos de los barrios participantes y público en general del parque.
- 27 de mayo: Presentación en la Unidad Educativa César Dávila, con alumnos de 1ro a 4to de básica.
- 28 de mayo: Presentación en la Unidad Educativa Zoila Aurora Palacio, con alumnos de toda la básica.
- 15 de junio: Presentación final en la Plaza San Francisco a las autoridades de la GIZ y al público en general.



Alumnos de la básica aprendiendo sobre educación vial. Fuente: Fotografía propia.



Alumnos del colegio fomentando el uso de la bicicleta. Fuente: Fotografía propia.

62



Alumnos de la básica en la obra de teatro del grupo "Clowndestinos". Fuente: Fotografía propia.



El grupo "Clowndestinos" con su presentación en los colegios. Fuente: Fotografía propia.

5.3 DESARROLLO DEL RETO “BARRIO ZONA 30”

5.3.1 ACERCAMIENTO A LOS BARRIOS

Se ha considerado que parte fundamental para la declaratoria de Zona 30 es la participación activa de los residentes de la unidad funcional El Paraíso, guiada por una potente estrategia comunicacional. Bajo estas consideraciones se ha planteado que la participación ciudadana se realice mediante el planteamiento de un experimento social.

EL RETO ZONA 30 es un experimento social en el cual los vecinos de diferentes barrios de la unidad funcional El Paraíso, compiten durante un mes desarrollando actividades relacionadas a la pacificación del tráfico y la implementación de calles Zona 30. La actividad de cada semana se ancla a uno de los ejes esenciales que engloba el concepto de Zona 30, de manera que la semana 1 desarrolla el tema de seguridad vial, la semana 2 la movilidad alternativa, la semana 3 trabaja sobre el espacio público, y finalmente la semana 4 reúne todas las actividades previas más la construcción de un modelo a escala real de su calle ideal Zona 30.

Para desarrollar las actividades descritas, cada semana se coordina con los vecinos para llevar a cabo una reunión durante la noche, donde los tutores de los barrios (miembros del equipo consultor) explican con una presentación el tema de la semana, para que luego puedan discutir entre todos sobre problemas relacionados y posibles soluciones, una especie de lluvia de ideas de la actividad que pueden realizar para cumplir con el objetivo propuesto para la semana. Con la propuesta de los vecinos definida, el equipo consultor se encarga de conseguir los materiales y permisos necesarios para su realización durante el fin de semana.

Se realizó una reunión previa con los barrios para presentar el proyecto y comprometerlos a participar.

5.3.2 SEMANA 1: SEGURIDAD VIAL

Esta semana comprende la presentación del primer objetivo: seguridad vial, cuya finalidad consiste en reducir la velocidad de los vehículos a 30 km/h y a dar prioridad a los peatones en las intersecciones. Se propone que los vecinos generen acciones que logren reducir la velocidad de los autos, como: señalización en el piso (pasos cebra, flechas o círculos), murales en la calle, implementación de elementos pacificadores (conos, maceteros, señalética vertical, etc.). Los materiales van por cuenta del equipo consultor, los mismos que consisten en: pintura de varios colores, brochas, rodillos, conos, metro, tizas y cinta.

Barrio Roberto Crespo

La reunión se llevó a cabo el día martes 23 de abril de 2019 a las 20h00 en la casa comunal del barrio Ciudadela Roberto Crespo, a la cual asistieron cuatro vecinos del barrio y los presidentes de dos barrios fuera de la unidad funcional que estaban interesados en conocer de qué trata el proyecto.

Una vez que se les explicó en qué consiste la actividad sobre seguridad vial, se realizó una dinámica con los vecinos donde se les pidió que señalen en un mapa los principales inconvenientes de movilidad del barrio. De este mapa, las problemáticas más relevantes son:

- Falta de señalización o señalización insuficiente.

- Varios cambios de dirección en las vías que ha causado caos.
- Vehículos no respetan la dirección de las vías al transitar, los pasos cebras o los lugares de parqueo.
- Vías saturadas por vehículos parqueados en la calle.
- Problemas en las intersecciones de la calle Iván Salgado, no se respetan los cruces de peatones.

Con la información que proporcionaron los vecinos se definió que la calle a intervenir sea la Iván Salgado entre Max Uhle y Camilo Ponce. De igual manera, se definió que la actividad a realizar sería pintar un paso cebra con diseño creativo propuesto por los vecinos en la intersección de la calle Iván Salgado y Max Uhle, el día domingo 28 de abril a las 09h00. ⁶³

El día domingo en la mañana, se contó con la presencia de vecinos que ayudaron a limpiar la calle y a señalar las medidas del paso cebra personalizado; para esto, se tuvo el apoyo de agentes de tránsito que fomentaron un espacio seguro. Finalmente, el grupo de vecinos (con asistencia del equipo consultor) pintaron el paso cebra en la calle Iván Salgado. La actividad también contó con la participación de niños del barrio que dibujaban con tizas en la calle, y adultos mayores que conversaban entre ellos.



64 Guardias de tránsito vigilando que se respete el trabajo de los vecinos. Fuente: Fotografía propia.



Vecinos y equipo consultor pintando el paso cebra en la calle Ivan Salgado. Fuente: Fotografía propia.



Niños jugando y pintando la calle Ivan Salgado. Fuente: Fotografía propia.



Vecinos y equipo consultor que pintaron el paso cebra en la calle Ivan Salgado. Fuente: Fotografía propia.

Barrio Ciudadela Casa para Todos

Esta reunión se llevó a cabo el día jueves 25 de abril de 2019 a las 19h30 en la casa de la señora Gladys Torres del Barrio Ciudadela Casa para Todos, a la cual asistieron trece vecinos. Una vez explicada la actividad sobre seguridad vial, se les pidió a los vecinos que señalen en un mapa los principales problemas de movilidad del barrio. Los resultados arrojaron que las principales problemáticas son:

- Falta de señalización o señalización insuficiente.
- Vehículos no respetan la dirección de las vías al transitar.
- Vehículos parqueados que interrumpen el paso, se comentó el caso donde una ambulancia no podía pasar a atender a un vecino.
- Saturación de las calles por los flujos que ocasiona el Colegio Manuela Garaicoa.

Con la información que proporcionaron los vecinos se definió que las calles a intervenir sean la Quito, Latacunga, y Alausí. La actividad a realizar sería pintar un paso cebra con diseño creativo en las intersecciones de las calles Latacunga y Alausí con la Quito, el día domingo 28 de abril a las 09h00.

Ese domingo, la presencia de varios vecinos fomentó que se puedan pintar dos pasos cebra durante la mañana; de igual manera, varios vecinos curiosos se acercaron para conocer más del proyecto y algunos se integraron a la actividad. Se estrechó la relación vecinal con un refrigerio que fue entregado por el equipo consultor y por algunos vecinos.

Barrio Crea Paraíso

Lamentablemente, luego de haber presentado el proyecto, no se pudo coordinar las actividades respectivas por la falta de respuesta de los vecinos. Por este motivo, el Barrio Crea Paraíso no participó en ninguno de los objetivos del reto.



66 Vecinos trazando las medidas en la calle. Fuente: Fotografía propia.



Vecinos personalizando su paso cebra. Fuente: Fotografía propia.



Vecinos pintando la calle. Fuente: Fotografía propia.



Vecinos y equipo consultor que pintaron el paso cebra. Fuente: Fotografía propia.

5.3.3 SEMANA 2: MOVILIDAD ALTERNATIVA

La semana de movilidad alternativa abarca el objetivo de usar el transporte público o un medio de transporte no motorizado (como la bicicleta o la caminata), para realizar uno de los viajes (como mínimo) durante la semana. Para cumplir con este objetivo, los vecinos deben plantear acciones para aplicar la movilidad alternativa de forma conjunta y realizar sus desplazamientos sin auto. Para conseguir esto, la EMOV puso a disposición bicicletas para que sean utilizadas por los vecinos de cada barrio.

Barrio Ciudadela Roberto Crespo y Barrio Ciudadela Casa para Todos

Durante la semana dedicada a la movilidad alternativa, se realizaron las reuniones con cada uno de los barrios. Estas se efectuaron el miércoles 1 de mayo a las 20h00 con la Ciudadela Roberto Crespo y el jueves 2 de mayo a las 19h30 con la Ciudadela Casa para Todos. En la reunión se les explicó las ventajas y beneficios de los modos de transporte alternativos y se conversó acerca del proyecto de la Bici Pública, el Tranvía y el sistema de transporte público en Cuenca.

En el barrio Casa para Todos, se discutió sobre un problema de contaminación y ruido que tenían algunos vecinos ocasionado por un bus que se estacionaba en la noche en una de las calles del barrio (dejando encendido el motor durante más de una hora). También se conversó acerca de las posibles soluciones y como abordar el problema, acordando que uno de los vecinos, quien conocía al dueño del autobús, se acerque exponer los inconvenientes generados y llegar a un acuerdo. Al conversar con los vecinos la semana siguiente, nos contaron emocionados que el problema se había solucionado.

Para cumplir con los objetivos de la semana dedicada a la movilidad alternativa, se coordinó con los dos barrios para realizar una caminata/ciclopaseo desde los dos barrios hasta el Parque El Paraíso. Esto se realizó el día sábado 4 de mayo a las 9h00 am y se gestionó con la EMOV para hacer uso de las bicicletas a cargo de la empresa; también, se coordinó una capacitación acerca de la Bici Pública Cuenca a cargo

de los técnicos de la EMOV, la cual se impartió una vez que los vecinos llegaron al parque.

Barrio Ciudadela Álvarez

Una vecina de la Ciudadela Álvarez se acercó al grupo consultor después de haber visto un afiche del proyecto, porque le interesaba que su barrio sea parte del reto. Entonces, se coordinó la proyección de una película en el parque del barrio, que fue recientemente readecuado, el día viernes 3 de mayo, con el objetivo de que los vecinos puedan conocer el proyecto.

A las 20h00 en el parque de la Ciudadela Álvarez se proyectó la película Pequeños Traviesos 2, con lo cual padres y niños que estaban jugando se acercaron a disfrutar de la función y del canguil que se estaba entregando. El grupo consultor entregó los boletines a los asistentes y a los vecinos que estaban de paso para que se enteren del proyecto; de esta manera, se consiguió que el presidente del barrio se ponga en contacto con la coordinadora del proyecto, quien le explicó en que consiste el reto Zona 30. Luego de esta conversación, se llegó a un acuerdo para realizar una intervención durante la última semana del reto, sin embargo, en las semanas siguientes no se tuvo una respuesta por parte del barrio para concretar la intervención.



Vecinos del barrio Ciudadela Álvarez en la proyección de la película. Fuente: Fotografía propia.



68 Equipo consultor participando de la actividad. Fuente: Fotografía propia.



Jóvenes y niños fomentando el uso de la bicicleta. Fuente: Fotografía propia.



Vecinos de los dos barrios participantes en la caminata. Fuente: Fotografía propia.



Vecinos de los dos barrios que participaron. Fuente: Fotografía propia.

5.3.4 SEMANA 3: ESPACIO PÚBLICO

La finalidad de la tercera semana: Espacio Público, es dinamizar la calle en la zona 30 a partir de ferias, quermes o paseos; entonces, se espera que los vecinos propongan distintas actividades que activen la calle. Por parte del equipo consultor, se sugirieron acciones cómo: partidos de fútbol, bailes o exposiciones y la elaboración de afiche del evento; de igual manera que las semanas anteriores, el equipo se encargó de conseguir los permisos correspondientes para cada actividad y de contratar el servicio de carpas y mesas para que el evento funcione correctamente.

Barrio Ciudadela Roberto Crespo

La reunión se llevó a cabo el día miércoles 8 de mayo de 2019 a las 20h00 en la casa comunal del barrio Ciudadela Roberto Crespo, a la cual asistieron dos vecinos.

Se conversó sobre la actividad a realizarse el día domingo 12 de mayo, estableciendo la celebración del Día de la Madre como agasajo para las madres del barrio. Se trabajó en un mapa para definir donde se realiza-

ría el evento, se definió el cronograma y las actividades que se llevarían a cabo como bailes, presentaciones musicales y un reconocimiento a las madres.

El domingo se contó con la presencia de los vecinos de dos casas, quienes se encargaron de todas las presentaciones realizadas en el Parque Paquizha. La actividad no tuvo la acogida esperada ya que coincidió con un evento de carácter religioso, al cual asistieron muchos de los vecinos del barrio. ⁶⁹

A pesar de haber sido informado sobre el proyecto en la primera reunión llevada a cabo en la casa comunal, el presidente del barrio Ciudadela Roberto Crespo no se había interesado por participar en el mismo. El día 12 de mayo mientras se llevaban a cabo las intervenciones en el parque, el presidente se acercó al director del Laboratorio de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad del Azuay para conversar del proyecto, llegando a un acuerdo para coordinar una reunión la siguiente semana.



70 Niñas bailando pasillos en el Barrio Roberto Crespo. Fuente: Fotografía propia.



Presentación de bailes árabes. Fuente: Fotografía propia.



Premiación a las madres símbolo del barrio Roberto Crespo. Fuente: Fotografía propia.



Vecinos observando el programa. Fuente: Fotografía propia.

Barrio Ciudadela Casa para Todos

La reunión se llevó a cabo el día jueves 9 de mayo de 2019 a las 19h30 en la casa de la señora Gladys Torres del barrio Ciudadela Casa para Todos. Los vecinos acordaron que la mejor manera de cumplir el objetivo de la semana dedicada al espacio público era a través de una feria de artesanías donde puedan exhibir sus habilidades. Se coordinó la cantidad de materiales necesarios para la intervención, como el alquiler de mesas y carpas, así como quienes tendrían un puesto para exponer su arte.

El día sábado 11 de mayo a las 14h00 los vecinos empezaron a montar el puesto para exponer sus trabajos en la calle Quito entre Riobamba y Alausí. El evento puso en evidencia los talentos que tienen los vecinos generando un ambiente de camaradería y orgullo. La feria contó con objetos varios, desde mobiliario de madera y objetos singulares trabajados en metal, hasta cuadros, manualidades y productos naturales. Haciendo uso del parlante del barrio, los vecinos organizadores convocaron a sus compañeros del barrio a unirse y explicaron en que consiste el proyecto Reto Zona 30 en el cual están participando.



72 Vecinos con sus diversas artesanías. Fuente: Fotografía propia.

Ventas y exhibición de artesanías en la Ciudadela Casa para Todos. Fuente: Fotografía propia.



Los vecinos aportaron con productos para la venta. Fuente: Fotografía propia.

Feria de artesanías que se dio en la calle Quito. Fuente: Fotografía propia.

5.3.5 SEMANA 4: CALLE ZONA 30

Para la semana final, el objetivo consistió en diseñar y construir la calle ideal. A partir de mobiliario urbano y vegetación, se propuso a los vecinos que construyan cómo debería ser la calle Zona 30 que ellos imaginan. El mobiliario y la vegetación fueron realizados en cartón, los cuales se elaboraron por miembros del equipo consultor; además, se entregaron guirnaldas, pintura y letreros que también corrieron por cuenta del equipo, todo con el fin de que los vecinos tengan libertad de realizar las acciones necesarias.

Barrio Ciudadela Roberto Crespo

El día martes 21 de mayo de 2019 a las 20h00 en la casa comunal del barrio Ciudadela Roberto Crespo, se realizó con una reunión con la directiva del barrio para contarles del proyecto nuevamente, aprovechando que estaban reunidos para coordinar una fiesta religiosa que se acostumbra celebrar en el barrio. Los vecinos se prestaron abiertos a escuchar sobre el proyecto, se les invitó a coordinar las actividades para el último reto y a asistir al evento de cierre, sin embargo, no se contó con su interés ni participación en ninguno de los dos.

Barrio Ciudadela Casa para Todos

La reunión para la actividad final del reto se llevó a cabo el día jueves 16 de mayo de 2019 a las 19h30 en la casa de la señora Gladys Torres del barrio Ciudadela Casa para Todos. Los vecinos habían conversado previamente que el reto final se haría combinando el montaje de la calle ideal con la celebración y homenaje a las madres del barrio. Esta cele-

bración es de gran importancia para el barrio Ciudadela Casa para Todos, debido a su historia de conformación, donde los vecinos se tomaron un terreno baldío para exigir su lotización y poder acceder a una casa, situación donde la fortaleza de las madres se recuerda con orgullo. El evento se coordinó para el sábado 25 de mayo y no para el 18 de mayo por temas de logística.

El día sábado 25 de mayo a las 14h00 se cerró la intersección de las calles Quito y Alausí para montar la celebración a las madres del barrio. Se colocaron sillas alrededor de la calle para que se sienten los vecinos. Se utilizó cartón para realizar una maqueta esquemática de cómo podría verse una calle ideal, se colocaron bancas, señalización, maceteros y vegetación, todo hecho con cartón, en la calle Alausí. Además, como acto simbólico y complementario a las actividades de la semana 1, los vecinos pintaron un patrón en la calle para delimitar una vereda y así otorgarle al peatón seguridad al transitar por el espacio público y la ciudad.

El evento contó con gran acogida de parte de los vecinos de la Ciudadela Casa para Todos, y se tuvo la presencia del presidente de la Federación de Barrios de la ciudad. Se realizaron sorteos y se condecoró a la madre símbolo del barrio. Los vecinos prepararon un refrigerio que se compartió con todos los presentes, y el Laboratorio de Arquitectura y Urbanismo gestionó la presencia de un músico para la celebración a las madres.



74 Evento del día de la madre. Fuente: Fotografía propia.



Vecinos pintaron una vereda. Fuente: Fotografía propia.



Compartir entre vecinos del barrio. Fuente: Fotografía propia.



Equipo consultor colaborando con carteles. Fuente: Fotografía propia.

5.3.6 CIERRE DEL EVENTO

El domingo 26 de mayo en la mañana en el Parque El Paraíso se realizó el evento de cierre del experimento social y la premiación de los ganadores del Reto. Se agradeció a los distintos grupos que han aportado para la realización de las actividades y se contó con el apoyo de las carpas de la EMOV-EP. Por parte del equipo consultor, se presentaron los resultados que cada barrio obtuvo durante el mes de El Reto.

El grupo de teatro Clowndestinos animó la jornada con una presentación sobre la movilidad y la importancia del peatón. La presencia de vecinos de los barrios participantes y de más personas del parque animaron la jornada; de igual manera, se premiaron a los barrios ganadores y se entregaron diplomas y varios obsequios a los vecinos que más colaboraron.

Por último, se pidió a los vecinos que escriban mensajes y firmas en una de las lonas que promocionaba el evento; esto, representa un acto simbólico de su compromiso para mantener un Barrio Zona 30.

Visita autoridades GIZ

El día sábado 15 de junio, las autoridades de la GIZ – Cooperación Técnica Alemana realizaron una visita al barrio Ciudadela Casa para Todos, donde los vecinos junto a miembros del equipo consultor, replicaron una calle Zona 30 con mobiliario urbano y árboles de cartón. Durante la jornada, los vecinos lograron pintar otra vereda (con el diseño que ellos realizaron previamente) en la calle Alausí con Quito y también conversaron con los miembros de la GIZ; esta visita fue muy satisfactoria para los residentes de la Ciudadela Casa para Todos, que comentaban muy animados acerca de la experiencia y del proceso de “El Reto”. Al final, los vecinos solicitaron que no se abandone esta iniciativa ya que el barrio también posee otras problemáticas.



Inicio del programa de premiación y agradecimiento a los barrios participantes. Fuente: Fotografía propia.

75



Presentación del grupo de teatro Clowndestinos. Fuente: Fotografía propia.



76 Presentación del grupo de teatro Clowndestinos. Fuente: Fotografía propia.



Equipo consultor con el grupo de teatro Clowndestinos. Fuente: Fotografía propia.



Premiación de barrios ganadores. Fuente: Fotografía propia.



Presentes a los vecinos que más han participado. Fuente: Fotografía propia.



06 CONCLUSIONES

