



PLAN

etapa 2

PLAN DE ORDENACIÓN DEL ESPACIO  
PÚBLICO ESTANCIAL EN LA VÍA CUENCA - EL VALLE

**POEVI**



UNIVERSIDAD DE CUENCA  
creación 1867



# 1. GENERACIÓN DEL MODELO DE ESPACIO PÚBLICO

## 1.1 OBJETIVOS

- Encontrar el "norte" para estructurar el espacio público abierto, dentro del Área de Planificación, que se genera en consenso con su población.

## 1.2 METODOLOGÍA

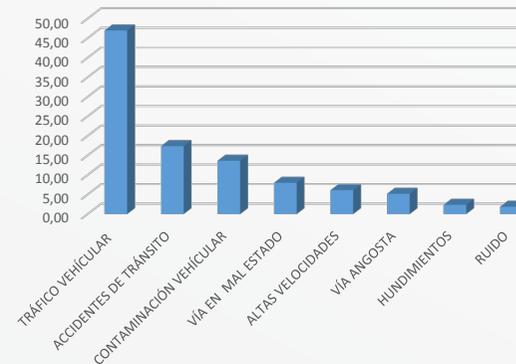
Para obtener el Modelo del Espacio Público deseado, se apoyó de forma sustancial en la Metodología de Ordenación del Espacio Público Estancial en las Vías - MOEVI -.

Con este antecedente, se utilizó varias herramientas de la prospectiva como lo son las Consultas Tipo Delphi, la matriz FODA, Tormenta de Ideas, y Juego de Actores.

Como primer punto, se recurrió a las Consultas tipo Delphi, técnica de encuestas de opinión a gran escala, para realizar las encuestas a todos los frentistas de los UPE'S edificados. Éstas encuestas fueron el punto de partida para la creación de los escenarios que se cristalizaron con un Juego de Actores del espacio público abierto.

Luego se generó la matriz FODA, con la finalidad de conocer puntos de gran interés para la concepción del Sistema de Objetivos. Mediante una Tormenta de Ideas, se procedió a seleccionar los objetivos que más se encauzaron en el horizonte temporal del Área de Planificación.

| PROBLEMAS                     | ENCUESTADOS |
|-------------------------------|-------------|
| Tráfico Vehicular             | 100         |
| Accidentes de tránsito        | 37          |
| Contaminación Vehicular       | 29          |
| Vía en mal estado             | 17          |
| Altas velocidades vehiculares | 13          |
| Vía angosta                   | 11          |
| Hundimientos                  | 5           |
| Ruido                         | 4           |

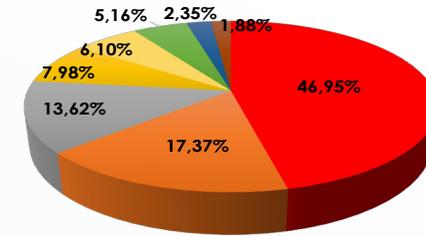


Finalmente, una vez obtenido los Escenarios y el Sistema de Objetivos, se logró concretar la Misión y Visión que se desea alcanzar para el presente territorio planificado.

## 1.3 CONTENIDOS

### 1.3.1 PROSPECTIVA

Con la finalidad de visualizar los diferentes escenarios futuros que podría alcanzar el Área



- TRAFICO VEHICULAR
- ACCIDENTES DE TRANSITO
- CONTAMINACION VEHICULAR
- VIA EN MAL ESTADO
- ALTAS VELOCIDADES
- VIA ANGOSTA
- HUNDIMIENTOS
- RUIDO

| NECESIDADES              | ENCUESTADOS |
|--------------------------|-------------|
| Aceras                   | 110         |
| Señalización             | 23          |
| Semaforización           | 21          |
| Ensanchamiento de la VOE | 10          |
| Parada de Bus            | 10          |
| Rompe Velocidades        | 6           |
| Canalización             | 5           |
| Vías Alternas            | 5           |
| Espacios de Recreación   | 5           |
| Parqueaderos             | 5           |

de Planificación, de acuerdo a las acciones que podrían ser o no tomadas en cuenta y desarrolladas, se realizó encuestas a todos los frentistas de la VOE sobre los "Problemas y Necesidades" de la misma.

El resultado de las encuestas demuestran que en la VOE, existen dos tipos de problemas; los causados por el tráfico vehicular y los causados por la vía.

Dentro de los problemas originados por el tráfico vehicular se mencionó a los accidentes de tránsito,



UNIVERSIDAD DE CUENCA  
creada: 1867

|                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| C.IV.1. <sup>a</sup> | G.IV.1. <sup>a</sup> |
| G.IV.1. <sup>b</sup> | C.IV.1. <sup>b</sup> |

- <sup>a</sup> Cuadro: Problemas en la VOE
- <sup>a</sup> Gráfico: Problemas en la VOE
- <sup>b</sup> Gráfico: Problemas en la VOE
- <sup>b</sup> Cuadro: Necesidades de la VOE

Fuente y elaboración: Grupo de tesis, 2015.



G.IV.1.<sup>c</sup> G.IV.1.<sup>d</sup>

<sup>c</sup> Gráfico: Necesidades de la VOE

<sup>d</sup> Gráfico : Necesidades de la VOE

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

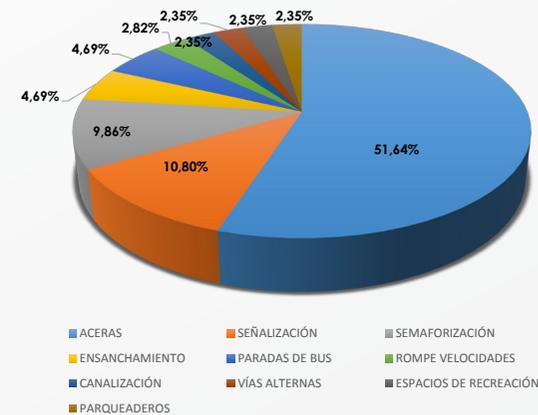
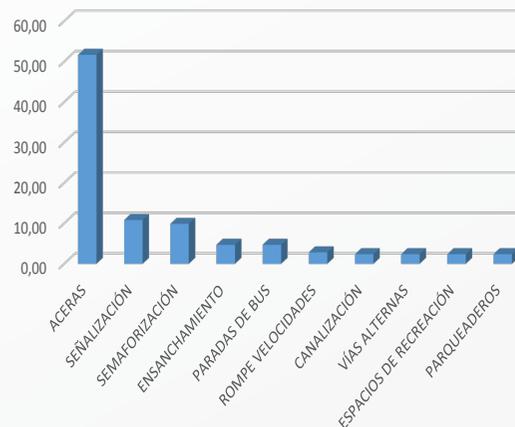
a la contaminación vehicular, al ruido, la vía en mal y a las altas velocidades de circulación de los vehículos; estos inconvenientes fueron el resultado de la respuesta del 92% del total de los encuestados.

Con respecto a los problemas que están relacionados directamente a la vía, se encuentran los hundimientos y sección insuficiente de calzada que representan la respuesta del 8% del total de los encuestados. Ver cuadro IV.1.<sup>a</sup> y gráficos IV.1.<sup>a</sup>, IV.1.<sup>b</sup>

Con respecto a las necesidades de la VOE, los pobladores de los mismos 213 UPE's, respondieron lo siguiente:

La necesidad más urgente, de acuerdo al 51,54% del total de los encuestados, es la implementación de aceras; implementación de señalización y semaforización en la VOE, fue la respuesta del 20,66% de los encuestados; además el 27,80% del total de los encuestados creen conveniente la necesidad de incorporar dentro de la vía paradas de bus; rompe velocidades, canalización, vías alternas, espacios de recreación, parqueaderos y realizar un ensanchamiento de la misma.

Ver cuadro IV.1.<sup>b</sup> y gráficos IV.1.<sup>c</sup>, IV.1.<sup>d</sup>



Una vez obtenido estos resultados, se establecieron tres escenarios para el Área de Planificación: El futuro que tendrá esta área si no se toma decisiones para solucionar los problemas existentes, es decir, el escenario tendencial; el escenario óptimo que es aquel futuro ideal e inclusivo utópico; y

finalmente, el escenario concertado que consiste en tomar decisiones consensuadas respecto a los problemas y necesidades, siempre pensando en las posibilidades económicas, sociales, políticas, entre otras variables de relevancia. Estos escenarios se describen en el cuadro IV.1.<sup>c</sup>



| USUARIO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA CUENCA - EL VALLE | ESCENARIO TENDENCIAL   | ESCENARIO ÓPTIMO  | ESCENARIO CONCERTADO   |
|---|--|---|--|
| Peatón  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Incremento en la tasa de mortalidad por atropello vehicular.</li> <li>- Deficientes áreas estanciales conectoras, e inexistentes áreas estanciales de permanencia.</li> <li>- Accesibilidad nula a todos los espacios de circulación y de permanencia.</li> <li>- Menoscabo de la salud pública debido a un entorno ambiental altamente degradado.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contar con un excelente sistema peatonal que garantice el acceso universal a todo usuario.</li> <li>- Contar con pasos peatonales en la VOE que precautelen al peatón sin exponerlo a las altas velocidades que requiere, en ésta vía, el automotor.</li> <li>- Contar con amplias áreas estanciales de permanencia, óptimamente articuladas a las áreas estanciales conectoras.</li> <li>- Localización de espacios idóneos y agradables para el disfrute de todas las visuales existentes hacia el valioso paisaje rural de la parroquia.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contar un sistema peatonal eficiente y continuo, con un alto porcentaje de accesibilidad para todos sus usuarios.</li> <li>- Contar con espacios seguros para la circulación y permanencia del peatón.</li> <li>- Contar con las necesarias áreas estanciales de permanencia, según la Organización Mundial de la Salud (OMS), ubicadas en nodos estratégicos de confluencia.</li> <li>- Localización de equipamientos para el disfrute del paisaje rural articulados al sistema peatonal.</li> </ul>   |
| Ciclista  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inexistencia de ciclovía(s) sobre la VOE.</li> <li>- Conservar o disminuir el mínimo número de ciclistas (0,44% del TPDA) que transitan por la VOE.</li> <li>- Integridad vulnerable del ciclista frente al entorno ambiental y atropello vehicular.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contar con una infraestructura que brinde seguridad y facilidad total para la utilización de la red de ciclovías.</li> <li>- Integrar a la red de ciclovías zonas naturales como bosques, ríos, quebradas, entre otros.</li> <li>- Contar con espacios continuos para el abastecimiento y descanso de los ciclistas.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contar con una infraestructura que brinde, en un alto grado, seguridad y facilidad para fomentar la utilización de la red de ciclovías.</li> <li>- Integrar a la red de ciclovías zonas naturales como bosques, ríos, quebradas, entre otros.</li> <li>- Ubicación estratégica de espacios para el abastecimiento y descanso de los ciclistas</li> </ul>  |
| Pasajero  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Insatisfacción del servicio de transporte público masivo, no solo en horas pico, sino durante todo el día: recorridos lentos, buses llenos, inseguridad, delincuencia.</li> <li>- Pocos refugios en paradas de bus y en estado deplorable.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contar con unidades, en óptimas condiciones, que satisfagan la demanda de la población y brinden un servicio de calidad.</li> <li>- Contar con unidades que brinden accesibilidad total a todos los usuarios vulnerables</li> <li>- Contar con unidades que permitan, a los usuarios, transportar sus bicicletas</li> <li>- Contar con amplios y cómodos espacios protegidos para los usuarios del transporte público</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contar con unidades, en óptimas condiciones, que satisfagan la demanda de la población y brinden un servicio de calidad.</li> <li>- Contar con unidades que permitan, a los usuarios, transportar sus bicicletas.</li> <li>- Contar con unidades que brinden, en un alto porcentaje, accesibilidad a los usuarios vulnerables.</li> <li>- Contar con espacios protegidos, para los usuarios del transporte público, en todas las paradas de bus.</li> </ul>   |
| Conductor   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tiempo de viajes muy alto debido a congestión o colapso de la red vehicular.</li> <li>- Desarrollo de actitud agresiva y violenta en desmedro de los demás usuarios.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contar con una amplia calzada que se utilicen al 100% la capacidad de sus carriles de circulación.</li> <li>- Contar con una calzada de pavimento rígido, en excelentes condiciones.</li> <li>- Contar con estacionamientos en la vía con total acceso a comercios, servicios de alimentación y zonas recreativas.</li> <li>- Contar con visibles y amplios estacionamientos en paradas de bus, que no reduzcan la capacidad de la calzada en lo absoluto.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contar con una calzada cuyos carriles de circulación se ajusten a una velocidad de diseño para zonas urbanas, pero que asegure un tráfico fluido en zonas donde exista un alto grado de consolidación .</li> <li>- Contar con una calzada de pavimento rígido o flexible, que se encuentre en buenas condiciones.</li> <li>- Contar con visibles estacionamientos lineales, que impacten en lo mínimo la capacidad de la calzada, tanto para vehículos particulares como para el transporte público.</li> <li>- Disminuir la circulación vehicular para asegurar la seguridad peatonal</li> </ul> |



C.IV.1.<sup>d</sup>

<sup>d</sup> Cuadro: Escenarios General Concertado del Área de Planificación

Fuente y elaboración: Grupo de tesis, 2015.

| USUARIO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA CUENCA - EL VALLE | ESCENARIO CONCERTADO  |
|---|---|
| Peatón- Ciclista - Pasajero - Conductor                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contar con un excelente sistema peatonal que garantice: la seguridad del peatón sin exponerlo a las amenazas que desprende el auto-motor ; y la accesibilidad, en un alto grado, para todos los usuario.</li> <li>- Contar con una infraestructura que brinde, en un alto grado, seguridad y facilidad para fomentar la utilización de la red de ciclovías.</li> <li>- Contar con un sistema de movilización, con alto grado de accesibilidad, para todos los ciudadanos.</li> <li>- Contar con unidades, en óptimas condiciones, que satisfagan la demanda de la población y brinden un servicio de calidad.</li> <li>- Contar con espacios protegidos, para los usuarios del transporte público, en todas las paradas de bus.</li> <li>- Contar con una calzada que asegure un tráfico fluido, con bajas velocidades y las señales de tránsito necesarias, en zonas donde exista un alto grado de consolidación para contribuir a la seguridad peatonal .</li> <li>- Contar con una calzada de pavimento rígido o flexible, que se encuentre en buenas condiciones.</li> <li>- Disminuir la circulación vehicular para asegurar la seguridad peatonal</li> <li>- Contar con áreas estanciales de permanencia; ubicadas en nodos estratégicos de confluencia y articulados al sistema peatonal, para garantizar la dispersión, diversión y disfrute de los espacios naturales de la parroquia, a todos los ciudadanos.</li> </ul> |

### 1.3.2 SISTEMA DE OBJETIVOS

Luego de conocer la realidad en la que se encuentra inmersa la VOE, expresado ya por la matriz FODA (Ver cuadro IV.1.<sup>e</sup>) se realizó una Tormenta de Ideas.

Con todo el "bagaje" de ideas apuntadas, se analizaron y a la postre se escogieron las más idóneas para convertirlas en Objetivos o puntos cardinales que direccionen la planificación. Así tenemos:

1. Contar con amplias y cómodas zonas de circulación peatonal.
2. Crear un sistema peatonal continuo y eficiente que conecte a nodos importantes de la VOE.
3. Conservar los márgenes de protección de las quebradas y convertirlas en zonas de gran valor paisajístico y atracción turística, mediante la creación de espacios de circulación y permanencia para el peaton y el ciclista.
4. Fortalecer a la VOE en la dotación de áreas estanciales de permanencia para fomentar el turismo y la cohesión social de sus habitantes.

5. Utilizar los UPE's sin edificación que permitan visualizar un paisaje panorámico de calidad de la Parroquia.

6. Crear espacios continuos, seguros y agradables para fomentar, en la población, la utilización de la bicicleta como transporte alternativo.

7. Contar con una calzada que mantenga un tráfico vehicular fluido pero con moderada velocidad de diseño.

8. Brindar a la población espacios protegidos, cómodos y seguros en las paradas de bus.

9. Garantizar la accesibilidad, para todos los usuarios, a todas las áreas estanciales.

10. Controlar los procesos constructivos edificatorios que alteran el paisaje natural de la VOE y sus alrededores.

11. Aprovechar la producción primaria de la parroquia para impulsar la comercialización en torno a la VOE y sus espacios públicos.

### 1.3.3 IMAGEN OBJETIVA

La vía Cuenca - El Valle, se constituye como un corredor turístico de gran interés paisajístico

cantonal que guarda estrecha armonía entre su espacio público motorizado y estancial.

Rodeada de paisajes especiales, rurales y urbanos, con vistas agradables hacia su orografía, llanuras y quebradas, las mismas que se contemplan desde espacios abiertos, libres y arborizados para el disfrute del ciudadano.

Una vía de calidad, de alta accesibilidad y conectividad, que es amigable con los requerimientos de todos los usuarios y plausible de un fluido tráfico vehicular.

Paradigma de la movilidad alternativa donde sus peatones y ciclistas se integran en una eficiente red peatonal que involucra a la mayoría de su población.

Punto obligatorio de visita para disfrutar de una rica oferta gastronómica y deleitarse con las maravillosas vistas de toda la parroquia.

Dotada de áreas estanciales de permanencia y conectoras que brinde a su gente las mejores condiciones para crear en un territorio ordenado y amigable con el medio ambiente.



| FODA   |  |   |  |
|--|--|---|--|
| FORTALEZAS   | OPORTUNIDADES  | DEBILIDADES   | AMENAZAS   |
| 1. Está ubicado en un valle, rodeado de quebradas y montañas   | 1. La VOE desempeña un importante papel en la conectividad de toda la parroquia El Valle, entre otras parroquias del cantón. | 1. Edificaciones que se han construido colindantes, e inclusive sobre la quebrada de Galpal.                                    | 1. Contaminación de todas las quebradas por los nuevos pobladores y turistas.  |
| 2. El 89, 65% del territorio está libre de amenazas de contaminación.  | 2. La VOE está inmersa en una zona que presenta visuales muy agradables hacia el paisaje rural circundante.                  | 2. Falta de aceras para la circulación del peatón   | 2. Consolidación de todo el corredor (VOE) sin la previsión de espacios para la recreación y comunicación entre pobladores (áreas estanciales de permanencia). |
| 3. El espacio privado colectivo representa el 33,98% del total de los predios.   | 3. La zona posee condiciones naturales apropiadas para una buena calidad de vida.  | 3. El espacio público abierto representa el 0% del total de los UPE's; y el espacio público cerrado representa apenas el 0,83%. |  |
| 4. El 21,27% del total de los UPE's no tienen edificación.   | 4. Algunos UPE's de la VOE son puntos estratégicos para emplazar espacios estanciales generadores de turismo.                | 4. Las paradas de transporte público ocupan el carril de circulación, y reducen drásticamente la capacidad de la calzada.       | 3. Atracción de la delincuencia y vandalismo por parte de pandillas de comunidades aledañas a la parroquia.  |
| 5. La mayoría de los propietarios de los UPE's no poseen vehículo.   | 5. Oferta gastronómica en ascenso, a lo largo de toda la VOE.  | 5. La mayoría de los UPE's no cuentan con espacio para estacionamientos.  | 4. Paulatina implantación de "ciudades dormitorio" en la parroquia, que destruyan el paisaje rural, colapsen la VOE y las infraestructuras existentes.         |
| 6. El 4,97% del total de los UPE's se dedican a dar servicio de alimentación.  | 6. Según el PDOT del cantón Cuenca la parroquia está considerada dentro de los cinco nodos de desarrollo.                    | 6. La mayoría de las edificaciones poseen retiros inferiores a 3m, a pesar de ser una vía de alto flujo vehicular.              |  |
| 7. Vía principal que conecta a Cuenca con algunas de sus parroquias rurales que inclusive es utilizado para el transporte intercantonal. | 7. Proyecto de Red de Ciclovías Urbanas de Cuenca, que contempla la vía Cuenca El Valle.                                     | 7. Sendas peatonales en mal estado  |  |
| 8. Alto flujo peatonal en las sendas peatonales.   |  | 8. Deficiente nivel de accesibilidad y seguridad en la VOE y las sendas peatonales.   |  |
| 9. Utilización masiva del transporte público y atracción por el transporte alternativo.  | 8. Concepción del POEVI como instrumento para gestionar recursos y ordenar el territorio.                                    | 9. No existe señalización horizontal para el peatón   |  |
| 10. El 62% de las familias se movilizan únicamente en transporte público.  |  | 10. Mal estado de la calzada y alta congestión vehicular en la VOE, sobre todo en horas pico.                                   |  |
| 11. Los viajes realizados en transporte público superan el 50% del total de los viajes realizados por los moradores.                     |  | 11. Detrimento en la salud pública por el deficiente entorno ambiental de la VOE.   |  |
| 12. Amplias y agradables visuales desde la VOE hacia la parroquia  |  |   |  |

C.IV.1.<sup>e</sup>

<sup>e</sup> Cuadro: FODA

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.



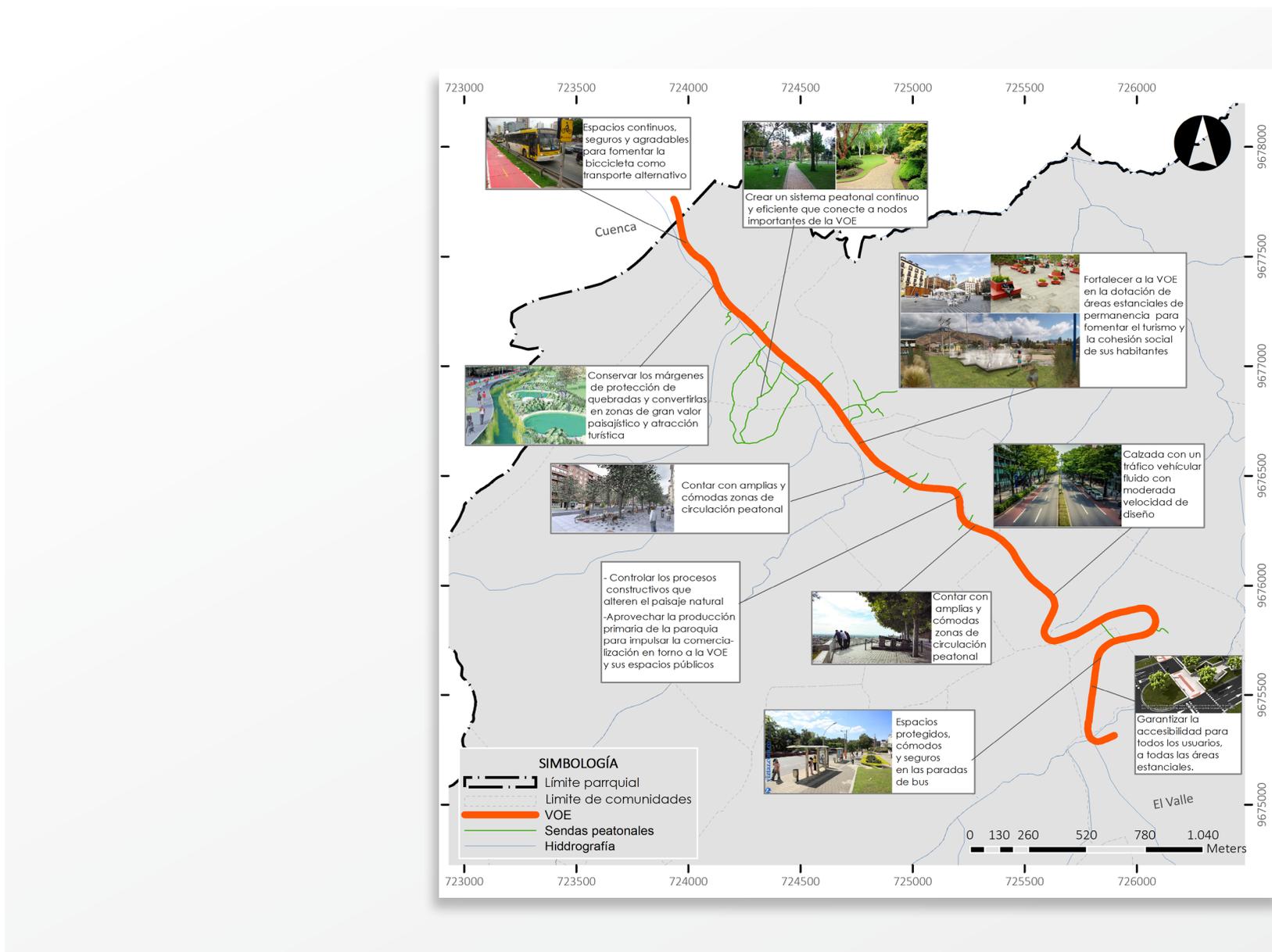
UNIVERSIDAD DE CUENCA  
founded 1867

M.IV.1. <sup>□</sup>

<sup>□</sup> Mapa: Modelo de espacio público

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

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



## 2. DEFINICIÓN DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN

### 2.1 OBJETIVOS

- Concebir el Área de Planificación de tal manera que se pueda emplazar y conectar todos los elementos previstos para el POEVI.
- Incluir áreas naturales estratégicas entre éstas rios y/o quebradas para fomentar el turismo.
- Considerar, dentro de la delimitación, el territorio que genere y fortalezca una red peatonal sustentable.

### 2.2 METODOLOGÍA

Área de Planificación, es aquel territorio en el plasmará el sistema de objetivos determinados en la "Generación del Modelo de Espacio Público".

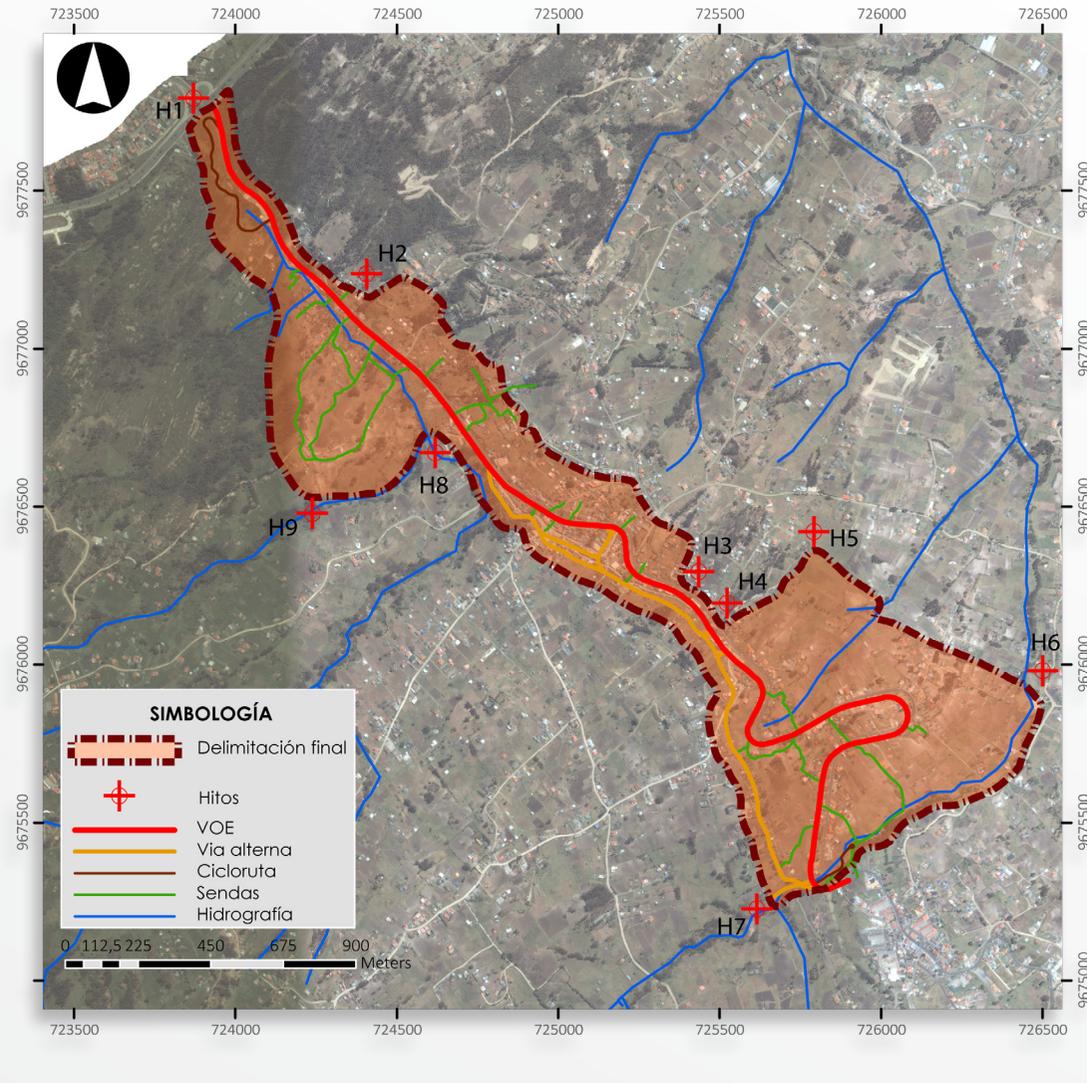
Para ello, se realizó un recorrido de campo y se determinó los adecuados para el propósito ya explicado líneas arriba.

### 2.3 CONTENIDOS

#### 2.3.1 ÁREA DE PLANIFICACIÓN

El Área de Estudio (AE) se determinó con la finalidad de aplicar los diagnósticos establecidos en la MOEVI y conocer su estado actual, sin conocimiento previo de los elementos cercanos que influyen a la VOE.

Luego de determinar todos los elementos que contribuyen al desarrollo de los objetivos del POEVI,



UNIVERSIDAD DE CUENCA  
creada: 1867

M.IV.2. <sup>□</sup>

<sup>□</sup> Mapa: Área de Planificación

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.



se establece una nueva delimitación en la que se incluirán:

a) Los márgenes de las quebradas de Galpal y de la que se encuentra en el límite de la cabecera parroquial con la finalidad de convertirlas en zonas de gran valor paisajístico y atracción turística, como se menciona en el objetivo 3.

b) Las sendas peatonales que conectan a varias comunidades del área de influencia con la VOE; éste es un sistema peatonal de gran importancia y alto tráfico, pues es el único medio de accesibilidad hacia y desde esas comunidades, especialmente de San Antonio de Galpal y Castilla Cruz ya que no existen vías vehiculares.

c) La zona en donde se encuentra la vía que parte desde Chilcapamba hasta el límite del área de estudio, en sentido norte-sur, la cual se acondicionará para emplazar la vía alterna y poder plasmar el objetivo 7.

d) Finalmente la comunidad de San Juan Loma y Corazón de Jesús que forma parte de los territorios visuales analizados en el Diagnóstico de paisaje. Se cree conveniente incluir esta área con el propósito de aplicar el objetivo 5.

Es así que la nueva Área de Planificación esta formada por 139,35 ha.

### 2.3.2 TRAZADO DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN

El Área de Planificación, en relación al AE, ascendió de 30,55 ha; a 139,35 ha.

Para la ampliación del límite se basó en criterios establecidos en función de las características geográficas y topográficas de la zona que además de ser un referente físico para la delimitación, constituyen elementos de interés turístico y paisajístico para la parroquia El Valle.

### 2.3.3 DESCRIPCIÓN DEL PERÍMETRO DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO

Para establecer el Área de Planeamiento se determinaron 9 hitos naturales y físicos por los que atraviesa el perímetro de dicha área. [Ver mapa IV.2.](#)<sup>a</sup>

#### 2.3.3.1 LINDERACIÓN NORTE

En el límite norte se encuentra la Autopista Cuenca - Azogues como **Hito 1** desde las coordenadas 723.975 E y 9.677.821 N hasta las coordenadas 723.852 E y 9.677.697 N.

#### 2.3.3.2 LINDERACIÓN NORESTE

La delimitación noroeste empieza en las coordenadas 723.852 E 9.677.697 N, y sigue la delimitación APE hasta el **Hito 2** en las coordenadas 724.396 E y 9.677.168 N. En este punto, el área se amplía y sigue la línea formada por la existencia de árboles que a traviesan las coordenadas 724.527 E y 9.677.222 N; 724.643 E y 9.677.137 N; 724.800 E y 9.676.956 N hasta la coordenada 724.848 E y 9.676.818 N, en donde se intersecta con una calle. La delimitación sigue la dirección de la calle hasta llegar al límite de las comunidades de San Juan Loma y Primero de Enero en las coordenadas 725.411 E y 9.676.383 N; continúa esta delimitación hasta llegar al **Hito 3** en las coordenadas 725.387 E y 9.676.273 N, en donde se reduce el área y se empata con la delimitación APE hasta llegar a las coordenadas 725.512 E y 9.676.125 N del **Hito 4**.

En el hito 4, el Área de Planeamiento se dirige hacia el **Hito 5** en las coordenadas 725.512 E y 9.676.125 N y se intersecta con el límite de la comunidad de San Juan Loma.

Finalmente, el límite noroeste sigue la linderación de las comunidades de San Juan Loma y Corazón de Jesús que abarcan parte del territorio visual 1, y cruza la quebrada que delimita la cabecera parroquial a una distancia de 15m del eje de la misma hasta el **Hito 6**, en las coordenadas 726.490 E y 9.675.879 N.

#### 2.3.3.3 LINDERACIÓN SUR

El límite sur del Área de Planeamiento se determinó a través de una línea paralela imaginaria a una distancia de 15 m desde el eje de la quebrada. Empieza en el **Hito 6**, con coordenadas 726.490 E y 9.675.879 N, y termina en el **Hito 7** en las coordenadas 725.662 E y 9.675.226 N.

#### 2.3.3.4 LINDERACIÓN SUROESTE

Conocido ya la ubicación de la vía alterna a la VOE (*Determinación Funcional de Elementos, numeral 4*), se traza una línea paralela e imaginaria a ésta a una distancia de 50 m; ésta línea empieza en el **Hito 7** hasta llegar al **Hito 8**, en las coordenadas 724.583 E y 9.676.735 N. En el **Hito 8**, la delimitación sigue el margen de la quebrada hasta el **Hito 9**, en las coordenadas 724.263 E y 9.676.512 N.

Finalmente, en el **Hito 9**, sigue la delimitación natural del bosque hasta llegar a las coordenadas 723.975 E y 9.677.821 N en donde se cierra el perímetro.

## 2.4 CONCLUSIONES

### 2.4.1 INDICADORES DE LA SITUACIÓN ACTUAL

|  |            |
|--|------------|
| - Superficie total del Área de Planeamiento: | 139,35 ha. |
| - Incremento de superficie:                  | 108, 8 ha  |
| - Número de Hitos:                           | 9          |

### 3. DETERMINACIÓN ÓPTIMA DE ELEMENTOS

#### 3.1 OBJETIVOS

- Conocer los espacios estanciales necesarios para el desarrollo sustentable de los habitantes del Área de Planificación, así como los espacios confortables para los usuarios que a diario transitan por la VOE, sean habitantes de la parroquia o sus visitantes en general.
- Determinar la ubicación y condiciones óptimas para el correcto funcionamiento de los elementos.

#### 3.2 METODOLOGÍA

- Para el desarrollo de este numeral se toma en consideración todos los lineamientos que se establecen en el MOEVI.
- Se observan todos los diagnósticos pertinentes a cada elemento que faciliten su determinación; según procesos analíticos vistos en cada uno de ellos.

#### 3.3 CONTENIDOS

Los elementos que intervienen en el presente numeral, y serán implementados en el Área de Planificación, se clasifican de la siguiente manera:

- Las aceras, sendas peatonales y ciclovías estanciales (cicloruta y ciclovía paralela) que están dentro de las áreas conectoras; las plazas y plazoletas, zonas ajardinadas y miradores balcón que pertenecen a las áreas de permanencia. Todos éstos elementos forman las áreas estanciales.

| ELEMENTOS DEL POEVI EN LA VÍA CUENCA - EL VALLE |                        |                     |
|---|------------------------|---------------------|
| ÁREA  | CLASE                  | ELEMENTO            |
| PEATONAL  | ESTANCIAL - CONECTORA  | ACERA               |
|   |                        | SENDA PEATONAL      |
|   | ESTANCIAL - PERMANENTE | PLAZAS Y PLAZOLETAS |
|   |                        | ZONAS AJARDINADAS   |
| CICLISTA  | CICLOVÍA ESTANCIAL     | MIRADOR BALCÓN      |
|   |                        | CICLOVÍA PARALELA   |
| MOTORIZADA                                      | EXCLUSIVA              | CICLORUTA           |
|   |                        | CALZADA             |
|   | MIXTA                  | ESTACIONAMIENTO     |
|   |                        | PASOS PEATONALES    |

| CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS - CRITERIOS PARA DETERMINAR SECCIÓN DE ACERA (m) |                           |   |
|--|---------------------------|---|
| TIPO   | RANGO (m)                 | CARACTERÍSTICAS DE EMPLAZAMIENTO  |
| Sección Mínima   | 1,50 m ≤ sección < 2,50 m | Cualquier tipo de vía en zona urbana.   |
| Sección Normal   | 2,50 m ≤ sección < 3,50 m | Existencia de usos de suelo que generen movilidad peatonal importantes entre los que se encuentra el servicio de alimentación y comercios, en un grado de consolidación media o alta. |
| Sección Óptima   | sección ≥ 3,50 m          | Visuales importantes de interés paisajístico natural o urbano de relevancia; sumado a las características de las secciones anteriores   |



UNIVERSIDAD DE CUENCA  
creada: 1967

C.IV.3.<sup>a</sup>

C.IV.3.<sup>b</sup>

<sup>a</sup> Cuadro: Elementos del POEVI en la Vía Cuenca - El Valle.

<sup>b</sup> Cuadro: Criterios para determinar sección de aceras

Fuente y elaboración: Grupo de tesis, 2015.



C.IV.3.<sup>c</sup>

<sup>c</sup> Cuadro: Sección recomendada de acera por tramos.

Fuente y elaboración: Grupo de tesis, 2015.

- Dentro del área motorizada tenemos a los espacios exclusivos que están formados por la calzada y estacionamientos; y a los espacios mixtos que para éste plan solo contempla a los pasos peatonales.

Ver cuadro IV.3.<sup>a</sup>

### 3.3.1 ACERAS

#### 3.3.1.a SECCIÓN DE ACERA

Para establecer la sección óptima de acera, según los parámetros establecidos en el cuadro IV.3.<sup>b</sup>, se analizó cada uno de los tramos del AE. Para ello se acudió a diferentes Diagnósticos de la Fase 2, entre estos:

- Densidad poblacional (Población y Economía).
- Usos de Suelo según subcategorías, del diagnóstico de Características de Uso y Ocupación del Suelo, para determinar los usos que generan movilidad peatonal; y,
- Percepción Sensorial (Paisaje) para determinar las visuales de interés paisajístico naturales o urbanos de relevancia.

Para este estudio se dividió a cada tramo en dos zonas, en la zona derecha o acera derecha y en la zona izquierda o acera izquierda. Esta diferenciación se realizó tomando el recorrido desde el límite de la cabecera parroquial hacia Cuenca.

#### TRAMO 01

Dentro del tramo 01, a lado derecho de la VOE, se tiene una gran extensión de visuales hacia

| TRAMOS   | CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS - SECCIÓN DE ACERA RECOMENDADA |                 |
|----------|--|-----------------|
|          | ACERA DERECHA  | ACERA IZQUIERDA |
| TRAMO 01 | Sección óptima   | Sección normal  |
| TRAMO 02 | Sección normal   | Sección normal  |
| TRAMO 03 | Sección normal   | Sección normal  |
| TRAMO 04 | Sección mínima   | Sección normal  |

la cabecera parroquial y sus comunidades; se determinó también la existencia, en pequeña cantidad, de comercios y servicios de alimentación; además se observa un grado de consolidación considerable.

En la parte izquierda de la VOE, existe un pequeño porcentaje de comercio y alimentación; se encontró un número considerable UPE's sin edificación y no existen ningún punto con visuales de interés; sin embargo, cuenta con un nivel de consolidación medio.

Luego de la descripción del tramo 01, y de acuerdo con los parámetros del cuadro IV.3.<sup>b</sup>, se estableció la Sección Óptima para acera derecha, mientras que la acera izquierda deberá ser de Sección Normal.

#### TRAMO 02

En este tramo, tanto la parte derecha como la izquierda, cuentan con características similares. Es un tramo que se encuentra casi completamente consolidado, cuenta con un considerable número

de comercios, de servicios de alimentación, entre otros, es decir, existe una notable movilidad peatonal; sin embargo, no cuenta con ningún tipo de visuales.

Es por ello que es conveniente la implementación de aceras con Sección Normal para ambos lados de la VOE.

#### TRAMO 03

La zona izquierda de este tramo, es un área que cuenta con varios UPE's con uso de comercios, pero sobre todo una gran cantidad de UPE's que brindan el servicio de alimentación; y cuenta con un nivel de consolidación considerable. Estas razones determinan una Sección Normal para esta acera.

La mayoría de los UPE's que se ubican al lado derecho de la VOE, pertenecen al espacio privado individual, no existen puntos que generen movilidad peatonal, pero existe un alto grado de consolidación, es por ello que esta acera derecha debe ser de Sección Normal; coincidente con la izquierda.



C.IV.3.<sup>d</sup>

C.IV.3.<sup>e</sup>

- <sup>d</sup> Cuadro: Nivel de necesidad y tipo de vegetación en aceras  
<sup>e</sup> Cuadro: Mobiliario para aceras

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

### TRAMO 04

Este es el tramo menos consolidado, está condicionado por el relieve que no ha permitido la edificación masiva; por tanto la zona derecha de la VOE se visualiza como una acera "de paso" que puede funcionar con una Sección Mínima.

La acera izquierda, a pesar de contar con las características de la derecha, presenta vistas importantes hacia la quebrada de Gapal; por ello se considera una acera de Sección Normal.

#### 3.3.1.b VEGETACIÓN DE ACERAS

La implementación de la vegetación dentro de la acera se lo debe hacer en las llamadas Franjas Virtuales ya mencionadas en la MOEVI. Para ello, se analizó cada uno de los tramos del AE para determinar el nivel de necesidad y el tipo de vegetación adecuada según los parámetros del cuadro IV.3.<sup>d</sup>

Se recomienda colocar la vegetación en aceras con sección  $\geq 2,50$  m por comodidad del peatón; sin embargo, si es completamente necesario se puede incorporar, vegetación baja, en aceras de 1,50 m en mínimas cantidades .

### TRAMO 01

En la acera derecha de este tramo se recomienda la utilización de vegetación baja que no interfiera con las visuales existentes, con un nivel de necesidad mínimo; inclusive, se puede prescindir de vegetación por las excelentes vistas hacia el paisaje del lugar.

Con respecto a la acera izquierda, y de acuerdo

| ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS DE LA ACERA |  |  |                                |
|---------------------------------------|--|--|--------------------------------|
| NIVEL DE NECESIDAD                    | ELECCIÓN DE TIPOS DE VEGETACIÓN  |  |                                |
|                                       | VEGETACIÓN ALTA  | VEGETACIÓN MEDIA   | VEGETACIÓN BAJA                |
| PRIORITARIO                           | Alto nivel de contaminación y ruido; junto a parques industriales. Mayoría de construcciones con escenas de calidad mala | Inexistencia de cualquier tipo de vegetación.                              |                                |
| MODERADO                              | Bajo porcentaje de escenas de calidad mala   | No existen escenas con calidad visual alta                                 |                                |
| MÍNIMA O NINGUNO                      |  | Usos de suelo que generen movimiendo en especial servicio de alimentación. | Amplias visuales pasajísticas. |

| ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS DE LA ACERA |   |
|---------------------------------------|---|
| MOBILIARIO                            | CARACTERÍSTICAS   |
| LUMINARIAS                            | La luminarias se deben ubicar a lo largo de la VOE , a distancias de acuerdo con las especificaciones de las mismas.<br>Este elemento es un factor importante para la percepción de seguridad en el espacio público; y favorece la realización de actividades nocturnas ampliando las posibilidades de uso. |
| PAPELERAS                             | Se recomienda que las papeleras se ubiquen en zonas de aglomeración urbana, zonas que brinden servicios de comercio, alimentación , turismo, entre otros.   |
| BANCAS Y BEBEDEROS                    | Según "Antropología de la acera" las bancan se ubicarán en aceras de sección $\geq 3,50$ m.   |

al diagnóstico Tipológico Pictórico, no existen escenas con calidad visual alta; sin embargo, si existe cierta vegetación procedente de los UPE's; por lo cual se recomienda colocar vegetación media con un nivel de necesidad mínimo.

### TRAMO 02

El 88% del total de los UPE's de este tramo están

edificados; es un tramo con un alto grado de consolidación y no existe vegetación alguna.

La zona derecha y la zona izquierda tienen características similares y se recomienda colocar en las aceras vegetación media de manera prioritaria, para mitigar la contaminación de los vehículos y embellecer el lugar.



C.IV.3.<sup>f</sup>

<sup>f</sup> Cuadro: Mobiliario en la Acera por tramos.

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

### TRAMO 03

En la zona derecha de este tramo se cuenta con escenas de calidad visual media y regular, e inclusive mala, por ello es necesario incorporar vegetación media con un nivel de necesidad moderado para mitigar el impacto negativo.

En la acera izquierda de este tramo, por la existencia de un alto porcentaje de servicios de alimentación, se recomienda colocar vegetación media con un nivel de necesidad mínimo.

### TRAMO 04

Al llegar al último tramo y dirigirse hacia la zona derecha, se observan unas visuales poco agradables para los habitantes y visitantes del lugar, es necesario implementar vegetación media con un nivel de necesidad moderada para mejorar la imagen y atraer las miradas hacia el lugar.

Al observar la parte izquierda del tramo 04 nos encontramos con agradables visuales hacia la quebrada, por ello se recomienda la utilización de vegetación baja, con un nivel mínimo de necesidad.

#### 3.3.1.c MOBILIARIO DE ACERA

De acuerdo con las características establecidas en el cuadro IV.3.<sup>e</sup>, y luego de haber analizado cada uno de los tramos, se sugiere el mobiliario anotado en el cuadro IV.3.<sup>f</sup>

#### 3.3.1.d MATERIALES DE ACERA

Para determinar los materiales idóneos que se recomienda utilizar en las aceras, se debe recurrir al diagnóstico Tipológico Píctorico para encontrar los materiales sobresaliente del lugar.

| ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS DE LA ACERA |                 |  |
|---------------------------------------|-----------------|--|
|                                       | TRAMOS          | MOBILIARIO                               |
| TRAMO 01                              | ACERA DERECHA   | bancas, papeleras, bebederos, luminarias |
|                                       | ACERA IZQUIERDA | papeleras, luminarias                    |
| TRAMO 02                              | ACERA DERECHA   | papeleras, luminarias                    |
|                                       | ACERA IZQUIERDA | papeleras, bebederos, luminarias         |
| TRAMO 03                              | ACERA DERECHA   | papeleras, luminarias                    |
|                                       | ACERA IZQUIERDA | papeleras, bebederos, luminarias         |
| TRAMO 04                              | ACERA DERECHA   | papeleras, luminarias                    |
|                                       | ACERA IZQUIERDA | papeleras, luminarias                    |

En la parroquia El Valle, dentro del AE, se identificó como materiales sobresalientes a la arcilla, utilizado en las cubiertas de las edificaciones, y piedra de canto rodado empleado en la mayoría de los zócalos de cerramiento. Es por ello que se recomienda la utilización (como materiales predominantes) de arcilla y piedra que armoniza con el entorno; sin embargo, se puede tener presente al adoquín de piedra, al adoquín de hormigón y al hormigón lavado (con árido visto) como otras opciones, sin degradar la imagen del AE.

#### 3.3.2 SENDAS PEATONALES

##### 3.3.2.a UBICACIÓN DE NUEVAS SENDAS PEATONALES

Es importante, antes de ubicar las sendas, recordar las características que posee cada uno de los tipos de sendas:

TIPO I: Son sendas que sirven como una ruta alternativa para acortar distancias con respecto a transitar por las aceras; comunican nodos importantes.

TIPO II: Son sendas recreativas, que atraviezan la naturaleza, con la finalidad de brindar un confort ambiental al peaton.

TIPO II: Sirven de conexión entre ciertos asentamientos y la VOE, en donde es imposible el ingreso vehicular por limitaciones topográficas.

De acuerdo con los criterios de la MOEVI, dentro del Área de Planificación se determinó zonas específicas, para la implementación de sendas peatonales TIPO I y TIPO II, que contribuyen a fortalecer el sistema de red peatonal.

Con respecto a las sendas TIPO I, se localizó 5 lugares idóneos que mejoran la conectividad peatonal y acortan distancias. La primera senda propuesta (senda 21, ver C.IV.3.<sup>g</sup>) parte de las coordenadas 725.792 E y 9.675.489 N ubicadas en la VOE, hasta las coordenadas 725.681 E y 9.675.363 N. La senda propuesta 2 (22, C.IV.3.<sup>g</sup>) inicia en la VOE en las coordenadas 725.813 E y 9.675.631 N, atraviesa el UPE destinado al emplazamiento de un Mirador Balcón y un Ámbito Ajardinado, hasta intersectar nuevamente a la VOE en las coordenadas 725.729 E y 9.675.772 N. La tercera



Mapa: Ubicación de Sendas Peatonales Existentes y Propuestas

Fuente y elaboración: Grupo de tesis, 2015.

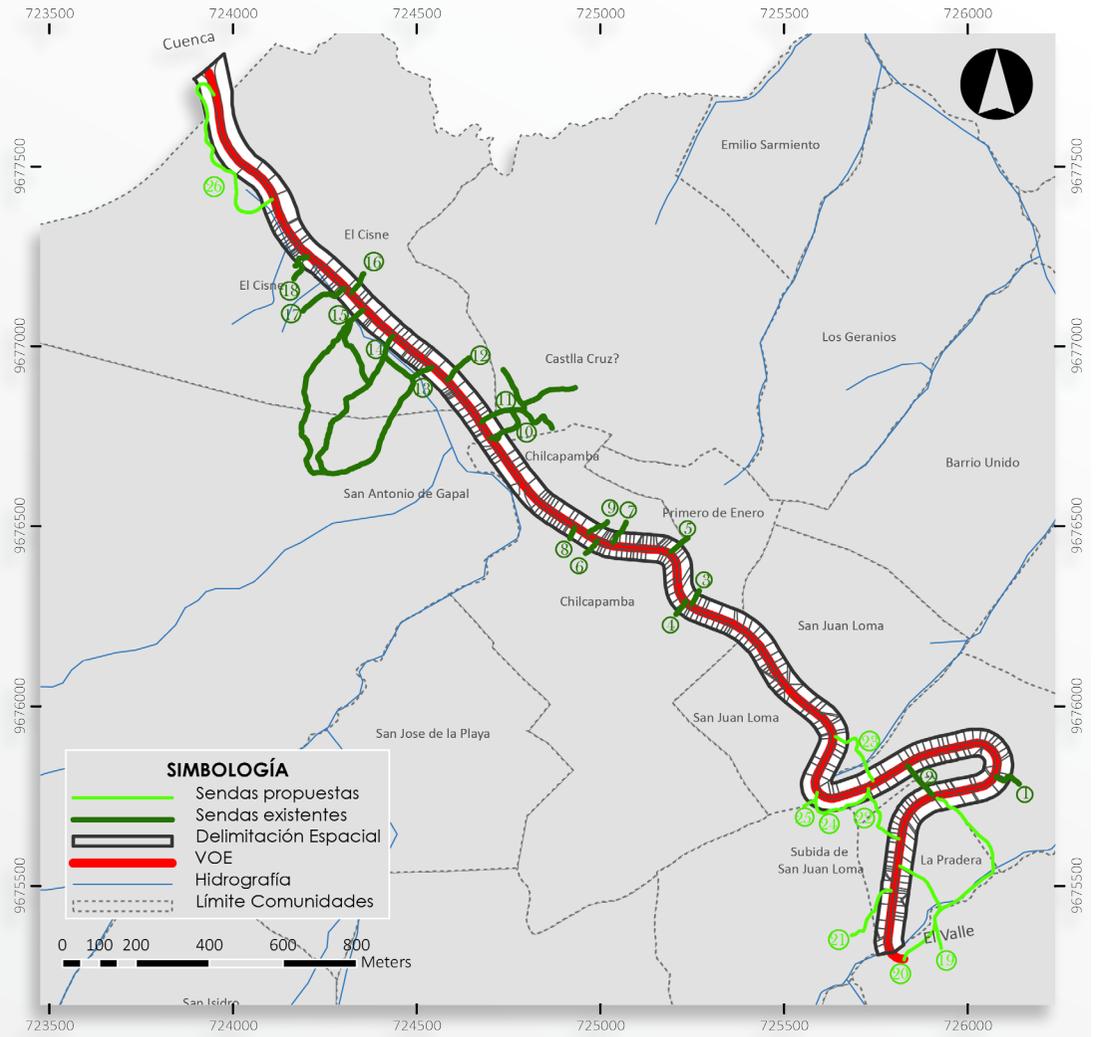
senda del tipo I propuesta (23, c.iv.3.9), parte de las coordenadas 725.741 E y 9.675.791 N en la VOE, hasta las coordenadas 725.638 E y 9.675.917 N que intersecta con la VOE. La cuarta senda propuesta (24, c.iv.3.9) inicia en las coordenadas en las que termina la senda 22 y termina en las coordenadas 725.589 E y 9.675.756 N, dentro de la VOE. Finalmente la senda 25 inicia en las coordenadas 725.589 E y 9.675.756 N que intersectan con la VOE y termina en las coordenadas 725.551 E y 9.675.719 N. Todas éstas sendas de TIPO I propuestas, conectan áreas estanciales y acortan distancias hacia las mismas.

Para las sendas del TIPO II, de acuerdo con la hidrografía y el paisaje del lugar, se determinó dos lugares que corresponden a la quebrada de Gapal y la quebrada que se encuentra en el límite de la Cabecera Parroquial, en donde se implementarán tres sendas peatonales recreativas. Éstas se ubican, la primera en las coordenadas 725.928 E y 9.675.327 N hasta las coordenadas 725.913 E y 9.675.742 N; la segunda: 725.828 E y 9.675.291 N hasta 725.813 E y 9.675.555 N; y finalmente en las coordenadas 724.106 E y 9.677.409 N hasta las coordenadas 723.913 E y 9.677.705 N la tercera.

La única conexión entre varias comunidades y la VOE son las sendas existentes, debido a la inaccesibilidad vehicular, es por ello que se plantea el acondicionamiento de las mismas, para garantizar una reforzada conectividad desde éstos asentamientos hacia el exterior.

**3.3.2.b SECCIÓN, MATERIALES Y MOBILIARIO PARA SENDAS PEATONALES**

En el cuadro IV.3.9 se describe las características de las sendas peatonales existentes y propuestas. Con respecto al mobiliario, éste varía de acuerdo a la longitud y necesidad de cada senda peatonal.



**SIMBOLOGÍA**

|  |                       |
|--|-----------------------|
|  | Sendas propuestas     |
|  | Sendas existentes     |
|  | Delimitación Espacial |
|  | VOE                   |
|  | Hidrografía           |
|  | Límite Comunidades    |





C.IV.3.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Cuadro: Características de Sendas Peatonales

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

| SENDAS         | TIPO     | LONGITUD (m) | SECCIÓN   | MATERIAL   | MOBILIARIO                                |
|----------------|----------|--------------|---|--|---|
| 1 (existente)  | TIPO I   | 77 m         | 1,90 m con posibilidades de ampliarse a 2,50 m                | Se recomienda colocar un material antideslizante | Iluminación                               |
| 2 (existente)  | TIPO I   | 106 m        | 2,00 m con posibilidad de ampliarse a 2,50 m                  |  | Iluminación                               |
| 3 (existente)  | TIPO III | 43 m         | 3,00 m  |  | Iluminación                               |
| 4 (existente)  | TIPO I   | 46 m         | 2,00 m sin posibilidad de ampliarse                           |  | Iluminación                               |
| 5 (existente)  | TIPO I   | 59 m         | 3,00 m  |  | Iluminación                               |
| 6 (existente)  | TIPO I   | 46 m         | 3,50 m  | Hormigón (ya construidas)                        | Iluminación                               |
| 7 (existente)  | TIPO III | 68 m         | 3,00 m  | Se recomienda colocar un material antideslizante | Iluminación                               |
| 8 (existente)  | TIPO I   | 32 m         | 2,80 m  | Hormigón (ya construidas)                        | Iluminación                               |
| 9 (existente)  | TIPO I   | 61 m         | 2,20 m con posibilidad de ampliarse a 2,50 m                  |  | Iluminación                               |
| 10 (existente) | TIPO III | 136 m        | 2,00 m con posibilidad de ampliarse a 2,50 m                  | Se recomienda colocar un material antideslizante | Iluminación                               |
| 11 (existente) | TIPO III | 533 m        | 2,50 m  |  | Iluminación, bebederos, papeleras, bancas |
| 12 (existente) | TIPO III | 85 m         | 2,00 m con posibilidad de ampliarse a 2,50 m                  |  | Iluminación                               |
| 13 (existente) | TIPO III | 495 m        | 1,50 m con posibilidad de ampliarse a 2,50 m                  |  | Iluminación, bebederos, papeleras, bancas |
| 14 (existente) | TIPO III | 488 m        | 1,50 m con posibilidad de ampliarse a 2,50 m                  |  | Iluminación, bebederos, papeleras, bancas |
| 15 (existente) | TIPO III | 536 m        | 2,00 m con posibilidad de ampliarse a 2,50 m                  |  | Iluminación, bebederos, papeleras, bancas |
| 16 (existente) | TIPO III | 63 m         | 1,80 m con posibilidad de ampliarse a 2,50 m                  |  | Iluminación                               |
| 17 (existente) | TIPO III | 138 m        | 1,80 m con posibilidad de ampliarse a 2,50 m desde el puente. |  | Iluminación                               |
| 18 (existente) | TIPO III | 54 m         | 1,80 m con posibilidad de ampliarse a 2,50 m desde el puente. |  | Iluminación                               |
| 19 (propuesta) | TIPO II  | 534 m        | 2,50 m  |  | Iluminación, bebederos, papeleras         |
| 20 (propuesta) | TIPO II  | 351 m        | 2,50 m  |  | Iluminación, bebederos, papeleras         |
| 21 (propuesta) | TIPO I   | 189 m        | 2,50 m  |  | Iluminación                               |
| 22 (propuesta) | TIPO I   | 175 m        | 2,50 m  |  | Iluminación                               |
| 23 (propuesta) | TIPO I   | 197 m        | 2,50 m  |  | iluminación                               |
| 24 (propuesta) | TIPO I   | 205 m        | 2,50 m  | iluminación                                      |   |
| 25 (propuesta) | TIPO I   | 59 m         | 2,50 m  | iluminación                                      |   |
| 26 (propuesta) | TIPO II  | 560 m        | 2,50 m  | iluminación, bebederos, papeleras                |   |



**b** Mapa: Propuesta de ubicación de Ciclovía

Fuente y elaboración: Grupo de tesis, 2015.

### 3.3.3 CICLOVÍA

De acuerdo a los parámetros establecidos en la MOEVI, se determinan los numerales subsiguientes.

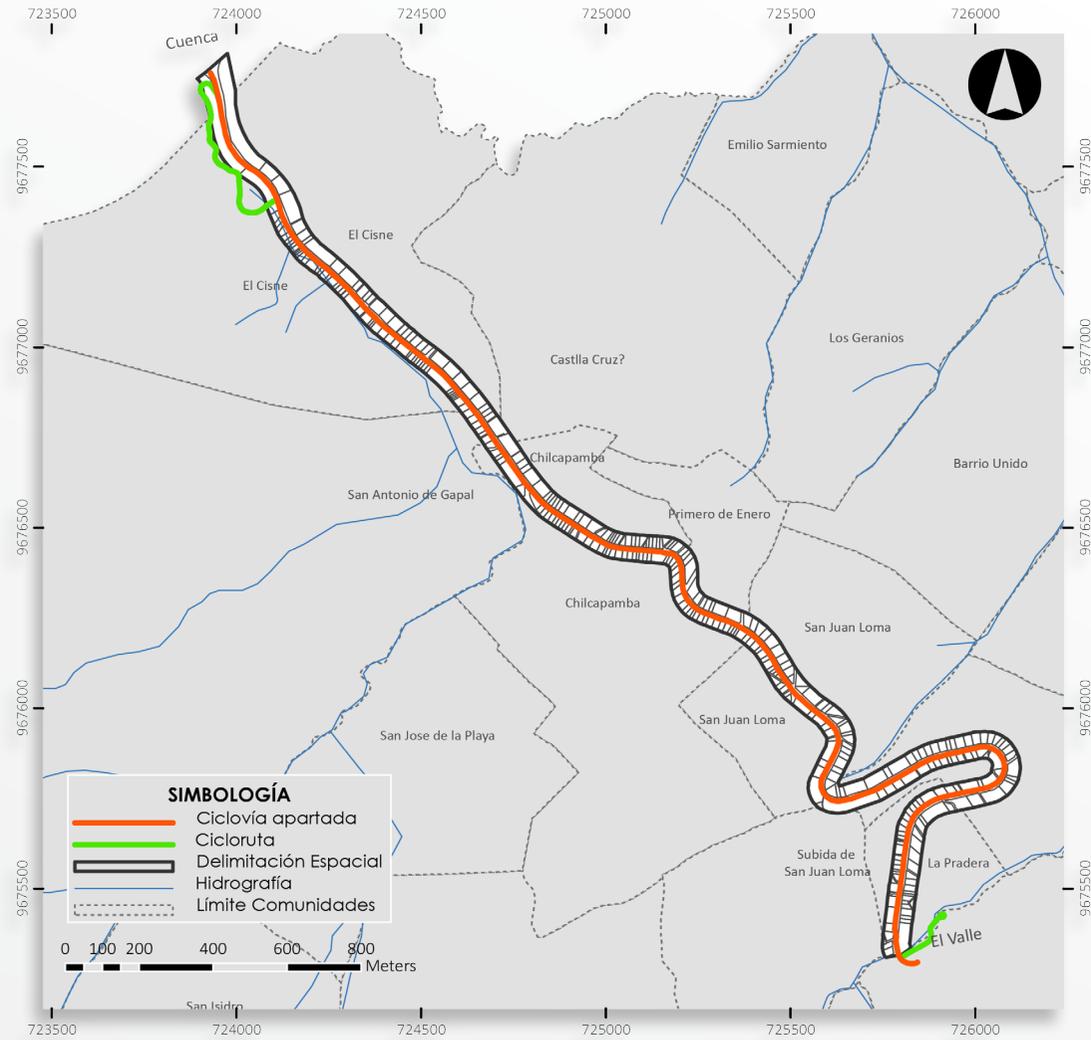
#### 3.3.3.a UBICACIÓN DE CICLOVÍA PARALELA A LA CALZADA

Para determinar la factibilidad de la implementación de una ciclovía paralela se debe conocer las pendientes de la VOE, pues para que una ciclovía funcione correctamente debe tener una pendiente máxima del 6%.

Luego de analizar las Pendientes de la VOE en el Diagnóstico de Vialidad se tiene que:

- El tramo 01 cuenta con una longitud de 1.597,3 m, de los cuales 887 m tienen una pendiente entre 0% y 3%; sin embargo los 710,3 m restantes se encuentran con una pendiente mayor al 6% que no es recomendable para la ciclovía.
- El tramo 02 tiene una longitud de 970,80 m, de los cuales 627 m cuentan con una pendiente entre 0% y 6%; sin embargo existe una longitud de 343,8 m con pendiente mayor a 6%.
- La longitud del tramo 03 es de 926,9 m distribuidos entre las pendientes de 0% y 6% con una longitud de 671,41 m, mientras que los 325,5 m restantes corresponden a una pendiente mayor a 6%.
- El último tramo tiene una longitud de 515 m y una pendiente que varía entre 3% y 6%.

Con respecto a las longitudes con pendientes mayores a 6%, el diseñador deberá buscar alternativas que mitiguen la pendiente para los ciclistas.





Para determinar la ubicación exacta de la ciclo vía paralela se debe basar en el diagnóstico Tipológico Pictórico que establece las escenas pictóricas con calidad alta y media, y usos de suelo que generen movimiento peatonal, éste último con el afán de visualizar el margen de vía preferencial para discurrir por la ciclo vía.

En el tramo 01 se recomienda que la ciclo vía paralela se ubique en la zona derecha, pues cuenta en un alto porcentaje de escenas de calidad visual alta y media, y por sus excelentes visuales; empero, se puede ubicar en la parte izquierda pues, desde ahí se tienen también amplias visuales hacia la parte derecha de la parroquia.

En el tramo 02, con respecto a las escenas de calidad visual, el lado derecho e izquierdo poseen características similares; sin embargo, según los Usos de Suelo que generan movimiento, en el lado izquierdo de la VOE existe un mayor porcentaje de UPE's que se dedican al comercio; es por ello que se recomienda emplazar la ciclo vía paralela en esta zona.

Con respecto al tramo 03, al igual que el tramo 02, la ciclo vía paralela debería ir en la parte izquierda por las mismas razones, pues esta zona cuenta con un mayor porcentaje de UPE's que se dedican a brindar servicio de alimentación.

Finalmente, al llegar al tramo 04, la ciclo vía paralela sigue al lado izquierdo por la calidad visual alta que posee y por sus llamativas visuales hacia la quebrada.

### 3.3.3.b UBICACIÓN DE CICLORUTA

Para establecer el recorrido de la ciclo ruta, se debe determinar los lugares con una calidad visual alta, hacer un reconocimiento de la hidrografía existen en el medio y la posibilidad de implantar la ciclo ruta a orillas de ríos y quebradas.

La parroquia El Valle esta rodeada de quebradas, y luego de hacer un reconocimiento de las mismas se recomienda implantar una corta ciclo ruta a lo largo de la quebrada de Galpal ubicada en el tramo 04 y una segunda que rodee la quebrada que se encuentra en el límite de la cabecera parroquial. Es importante anotar que los espacios mencionados se encuentran todavía no edificados y en posibilidad de ser recuperados, pues en lo concerniente a la quebrada de Galpal en gran medida ya está agredida en grado irreversible.

### 3.3.3.c SECCIÓN DE CICLO VÍA

La ciclo vía que se plantea para el Área de Planificación, deberá ser bidireccional para un adecuado funcionamiento. Para la ciclo vía paralela se recomienda una sección de 2,50 m, medida que se justifica en "concepción teórica" de ciclo vía, mencionada en la MOEVI.

Con respecto a la ciclo ruta, como es una ciclo vía de carácter natural y recreativo, es recomendable una sección de 3,00 m. Esta determinación permite una mayor comodidad para la circulación del ciclista, en un entorno familiar y holgado.

### 3.3.3.d MATERIALES DE CICLO VÍA

Como se mencionó en Acera, los materiales predominantes del lugar son la arcilla en cubiertas y la piedra de canto rodado en los cerramientos.

Por los materiales ya mencionados y para crear una armonía con el entorno, se recomienda utilizar el adoquín, y los pigmentos I y II. Éstos materiales son idóneos para velocidades medianas, pues el objetivo de estas ciclo vías es el incentivar a observar el paisaje.

Además según los estudios Tipológico Pictórico y Caracterización General del Paisaje, las tonalidades de los materiales ya mencionados deben girar en torno a las tonalidades de la arcilla, piedra de canto rodado y el verde de la vegetación.

### 3.3.4 PLAZA, PLAZOLETA Y ÁMBITOS AJARDINADOS

#### 3.3.4.a UBICACIÓN DE PLAZAS Y PLAZOLETAS

Para establecer la ubicación de plazas y plazoletas se tomó en cuenta el diagnóstico Tipológico Pictórico para determinar los UPE's con mayor potencial estancial.

Luego de este análisis, se ubicó 2 UPE's como puntos de convergencia social, para la implementación de una plaza y una plazoleta.

El primer UPE, se encuentra en el tramo 03 en las coordenadas 724.507 E y 9.676.985 N, se localizó

este lugar por ser un espacio con un alto nivel de concurrencia por parte de los habitantes, es por ello que se estableció como una posible plazoleta, además de contar con una parada de bus. Pertenece a la escena d29. [Ver foto IV.3.<sup>a</sup>](#)



La segunda plaza se emplazará al finalizar el tramo 04, al lado izquierdo de la VOE; este UPE fue escogido por ser el inicio de la vía Cuenca - El Valle, es decir, todo peatón, ciclista, pasajero o conductor que circule por la VOE, desde Cuenca, tiene que pasar de forma obligatoria junto a la Plaza propuesta. Además, este UPE se encuentra colindando a la quebrada de Gapal y es el inicio de la cicloruta propuesta en el ítem anterior.



Este UPE pertenece a la escena i41 y sus coordenadas son 723 940 E y 9 677 575. [Ver foto IV.3.<sup>b</sup>](#)



### 3.3.4.b UBICACIÓN DE ÁMBITOS AJARDINADOS.

De acuerdo con la clasificación de la MOEVI, los Ámbitos ajardinados se clasifican en: Recreativos y Visuales.

Ámbitos Ajardinados Recreativos: estos espacios son ubicados de acuerdo a la necesidad de la población, es decir en el tramo con mayor número de habitantes y mayor densidad, lugares donde se necesite percibir la naturaleza, además de las prestaciones que ofrece el terreno para realizar el proyecto y los criterios del diseñador.

Para este caso, se reconoció dos UPE's ubicados en el tramo 01 y en el tramo 03 que permiten el emplazamiento de estos Ámbitos Ajardinados Recreativos.

El UPE ubicado en el tramo 01 pertenece a la escena i10 en las coordenadas 725.580 E y 9.675.800 N. [Ver foto IV.3.<sup>c</sup>](#)

En el tramo 03, el UPE con las características adecuadas para el emplazamiento de un Ámbito Ajardinado se ubica en la escena i26, y sus coordenadas son 724.408 E y 9.677.023 N. [Ver foto IV.3.<sup>d</sup>](#)

Con respecto a los Ámbitos Ajardinados Visuales, para el emplazamiento de este elemento se localizó solamente un UPE ubicado en el tramo 01, en las coordenadas 725.728 E y 9.675.365 E, que pertenece a la escena i10 ([Ver foto IV.3.<sup>e</sup>](#)). Con seguridad, luego de emprender el proyecto "Rediseño y Reestructuración de la Vía Cuenca - El Valle", aparecerán múltiples Ámbitos Ajardinados Visuales, originados y condicionados fuertemente

por la red vial.

### 3.3.4.c DIMENSIONAMIENTO DE PLAZAS, PLAZOLETAS Y ÁMBITOS AJARDINADOS

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, un centro poblado deberá tener un área verde (plazas, plazoletas, y ámbitos ajardinados) que varía entre 9 m<sup>2</sup> y 15 m<sup>2</sup> por habitante.

En el Área de Estudio -AE- existen 891 habitantes, es decir, el área entre plazas, plazoletas y ámbitos ajardinados varía entre 8.019 m<sup>2</sup> y 13.365 m<sup>2</sup>.

De acuerdo a los preceptos de la MOEVI, se recomienda que estos espacios, de acuerdo al campo visual de las personas, cuenten con dimensiones no mayores a 110 m.



UNIVERSIDAD DE CUENCA  
creada 1867

|                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| F.IV.3. <sup>a</sup> | F.IV.3. <sup>d</sup> |
| F.IV.3. <sup>b</sup> | F.IV.3. <sup>e</sup> |
| F.IV.3. <sup>c</sup> |                      |

- <sup>a</sup> Fotografía: Ubicación recomendada para el emplazamiento de la Plaza
- <sup>b</sup> Fotografía: Ubicación recomendada para el emplazamiento de una Plazoleta
- <sup>c,d,e</sup> Fotografía: Ubicación recomendada para el emplazamiento de Ámbitos Ajardinados

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.



UNIVERSIDAD DE CUENCA  
founded 1867

|          |          |
|----------|----------|
| F.IV.3.f | F.IV.3.g |
| F.IV.3.h | F.IV.3.i |
| F.IV.3.j |          |

- f** Fotografía: Ubicación recomendada para el emplazamiento de Mirador Balcón
- g** Fotografía: Ubicación recomendada para el emplazamiento de Mirador Balcón
- h** Fotografía: Ubicación recomendada para el emplazamiento de Mirador Balcón
- i** Fotografía: Ubicación recomendada para el emplazamiento de Mirador Balcón
- j** Fotografía: Ubicación recomendada para el emplazamiento de Mirador Balcón

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

### 3.3.4.d GAMA DE MATERIALIDAD PARA PLAZAS, PLAZOLETAS Y ÁMBITOS AJARDINADOS

Como ya se mencionó en Materialidad de Aceras, en el AE predomina la arcilla y la piedra de canto rodado, es por ello que se recomienda materiales que reflejen la imagen del lugar, con diferentes tonalidades de arcilla y piedra. Esta recomendación no resulta tácil de los materiales mencionados, mas bien anima a abstraer sus formas, texturas o tonalidades para conseguir fuertes espacios estanciales que identifiquen a sus pobladores.

### 3.3.4.e TIPOS DE MOBILIARIO

En el diagnóstico de Población y Economía, con respecto a la Población según Sexo y Rango de Edades, se observa que el AE cuenta con una población de edades variadas desde los niños menores a 1 año hasta los adultos mayores a 65 años. Sin embargo la edad que prevalece es la de 25 a 65 años, seguido de la población correspondiente a niños entre 0 y 11 años.

Estos datos demuestran que estos espacios (Plazas, Plazoletas y Ámbitos Ajardinados Visuales) necesitan un mobiliario para el disfrute de los habitantes de todas las edades.

Además, un porcentaje considerable de la población de la parroquia se dedica al sector primario sin poder comercializar sus productos por falta de espacios idóneos para realizar esta actividad. Por ello, se recomienda dotar a algunas plazas y plazoletas de instalaciones adecuadas para la venta de los productos de la zona.



### 3.3.4.f TIPOS DE VEGETACIÓN

Para implementar vegetación se tomará en cuenta las especies nativas de la parroquia descritas en Medio Físico; sin embargo, si no cumple con las características adecuadas según el diseño de cada uno de estos espacios, el diseñador podrá escoger la vegetación conveniente, siempre consonante con el Área de Planificación.

### 3.3.5 MIRADORES - BalcÓN

#### 3.3.5.a UBICACIÓN DE MIRADOR BalcÓN

Para el tema de la ubicación de estos espacios se

apoyó en el diagnóstico "Definición de los UPE's con Potencial Estancial para Miradores Balcón", de los cuales se seleccionó 5, ubicados en zonas estratégicas que poseen un campo visual amplio hacia la parroquia que están conectados con la red peatonal y con los espacios estanciales de permanencia.

En el tramo 01 se implantarán 4 Miradores Balcón. El primer Mirador Balcón se ubicará en las coordenadas 725.955 E y 9.675.747 N (Ver foto IV.3.f) El segundo Mirador Balcón se emplazará en el UPE con coordenadas 725.982 E y 9.675.909 N. Ver foto IV.3.g En las coordenadas 725.727 E y 9.675.749 N se implantará el tercer Mirador Balcón. Ver foto IV.2.h



El último Mirador Balcón del tramo 01, se deberá encontrar en las coordenadas 725.534 E y 9.676.040 N. Ver foto IV.2.<sup>i</sup>

En el tramo 03 también se localizó un espacio para un Mirador Balcón. Este UPE se encuentra en las coordenadas 724.755 E y 9.676.661 N. Ver foto IV.3.<sup>j</sup>

### 3.3.5.b MATERIAL PARA MIRADOR BALCÓN

Para la materialidad de los Miradores Balcones, se recomienda utilizar materialidades con tonalidades de arcillas y grises de las piedras de canto rodado para captar la identidad del lugar.

### 3.3.6 CALZADA

#### 3.3.6.a SECCIÓN TRANSVERSAL DE CALZADA.

De acuerdo con los parámetros de la MOEVI, y el según el "El tipo de Vía" de acuerdo al TPD de 12.653 vehículos por día, se determinó que la VOE deberá tener dos carriles de circulación con una sección de 3,65 cada uno. De lo anotado, se obtiene una sección total de calzada que oscila en los 7,30 m.

### 3.3.7 ARCENES Y ESTACIONAMIENTOS

#### 3.3.7.a ARCÉN

La VOE constituye una vía urbana en tiempo presente, motivo por el cual se prescinde la

implementación de este elemento para el POEVI.

#### 3.3.7.b SECCIÓN TRANSVERSAL DE FRANJAS DE ESTACIONAMIENTO

De acuerdo a las características de la calzada, y luego de revisar la MOEVI con respecto a este elemento, se determinó que los estacionamientos recomendados a ser implementados en la VOE son los de tipo lineal; y en casos particulares, los encajonados y dentados.

Con respecto a los lineales, se tiene dos secciones: 2,50m para vehículos livianos; y 3,00 m para estacionamientos de los buses.

#### 3.3.7.c LOCALIZACIÓN DE FRANJAS DE ESTACIONAMIENTO

En la VOE, tomando en cuenta las zonas con mayor número de comercios y alimentación, sobre todo restaurantes, conexiones directas con las sendas peatonales, entre otras, se localizó los siguientes tipos de estacionamiento:

- 10 estacionamientos para vehículos livianos en las coordenadas 726.049 E 9.675.775 N; 725.551 E 9.676.018 N; 725.256 E 9.676.267 N; 725.203 E 9.676.390 N; 725.006 E 9.676.451 N; 724.859 E 9.676.542 N; 724.724 E 9.676.724 N; 724.500 E 9.676.986 N; 724.174 E 9.676.298 N; 724.006 E 9.677.497 N.

Dos estacionamientos se encuentran en el tramo 01, cuatro en el tramo 02 y dos en el tramo 03.

- 16 estacionamientos para buses en las coordenadas 725.787 E 9.675.340 N; 725.812 E 9.675.570 N; 725.937 E 9.675.753 N; 725.984 E 9.675.890 N; 725.683 E 9.675.764 N; 725.521 E 9.676.045 N; 725.214 E 9.676.370 N; 724.980 E 9.676.475 N; 724.757 E 9.676.565 N; 724.750 E 9.676.685 N; 724.607 E 9.676.885 N; 724.580 E 9.676.900 N; 724.392 E 9.677.079 N; 724.363 E 9.677.092 N; 724.218 E 9.677.237 N; 724.206 E 9.677.263 N.

De los cuales 6 se ubican en el tramo 01; 2 en el tramo 02, 8 en el tramo 03 y 1 en el tramo 04

### 3.3.8 MEDIANAS

De acuerdo al tipo de Vía y luego de revisar "Número de Medianas en la Vía" de la MOEVI, se determina que la VOE no necesita ningún tipo de mediana.

### 3.3.9 PASOS PEATONALES

Con la finalidad de fortalecer el sistema peatonal, se han ubicado los pasos peatonales en zonas que brinden continuidad a las sendas peatonales y logren conectar los espacios estanciales de permanencia.

Por los motivos antes mencionados, los pasos peatonales están ubicados en las siguientes coordenadas:

725.781 E 9.675.802 N; 725.811 E y 9.675.585 N; 725.953 E 9.675.759 N; 725.972 E 9.675.884 N; 725.747 E 9.675.786 N; 725.528 E 9.676.030 N;



725.493 E 9.676.074 N; 725.212 E 9.676.354 N;  
724.992 E 9.676.464 N ; 724.753 E 9.676.670 N;  
724.595 E 9.676.893 N; 724.377 E 9.677.085 N;  
724.212 E 9.677.249 N.

### 3.4 CONCLUSIONES

Se ha determinado ya los elementos óptimos a ser emplazados en el Área de Planificación. No obstante, en algunos casos, serán susceptibles a modificaciones experimentadas en el próximo numeral " Determinación Funcional de Elementos".

Las características mencionadas, mientras no se desvirtúen en el numeral mencionado, se deberán acatar con rigor con el fin de homogenizar el territorio y conseguir los objetivos que se persiguen en la Visión del Área de Planificación.



## 4.2 METODOLOGÍA

- Una vez generada la Determinación Óptima de Elementos, se llegó a un consenso de acuerdo a la sección actual de la VOE y se estableció la nueva sección de los elementos de la misma.

- Para determinar la urgencia de una vía alterna se procedió a observar el TPDA de la VOE y las necesidades de la población, pues esta vía pasa por una zona urbana.

- Para establecer el trazado y la sección transversal de la vía alterna se siguen los parámetros recomendados en la MOEVI por A. M. Wellington, autor que sugiere lo siguiente:

a) No debe hacerse el reconocimiento de una línea sino de toda el área, entre los puntos extremos.

b) Toda opinión preconcebida a favor de una línea en particular debe ser abandonada, especialmente si es en favor de la línea que parece más obvia.

c) Hay que evitar la tendencia a exagerar los méritos de las líneas cercanas a carreteras o a lugares muy poblados.

d) Las desigualdades del terreno, los puntos rocosos, las cuestas empinadas, los pantanos y otros accidentes del terreno ejercen una influencia mal fundada en la mente del explorador.

e) Las líneas difíciles de recorrer a pie o de vegetación muy tupida parecen peores de lo que en realidad son.

f) A medida que avanza el reconocimiento debe hacerse mentalmente un mapa hidrográfico de la región.

g) El profesional debe dar como regla invariable poco crédito a toda información desfavorable, sea cual fuese su origen.

De forma operativa, es recomendable antes de la exploración o el reconocimiento, iniciar con la revisión de las fotografías aéreas del terreno. Luego de esta idea preliminar, se debe obtener una serie de datos muy útiles durante la exploración, estos son: 1) los puntos de paso obligado (sobre la VOE), 2) las alturas relativas de esos puntos, 3) las pendientes longitudinales resultantes de los diversos tramos, 4) las características geológicas del suelo y la facilidad de explotación de los materiales, 5) el número, clase y dirección de los cursos de agua y de las serranías, 6) las condiciones climatológicas y meteorológicas de la zona, entre otras.

El reconocimiento, efectivamente es la etapa crucial y más importante para iniciar cualquier proyecto vial. Una buena elección de rutas con buenos alineamientos, pendientes razonables, buenas condiciones geológicas y bajos movimientos de tierra, marcan buenos preceptos para continuar el estudio del proyecto.

## 4.3 CONTENIDOS

La VOE tiene características marcadas de una vía urbana por atravesar un área poblada; además, tiende a ser una vía interurbana por su uso y la observancia de un TPDA alto. Por las razones mencionadas, y por los objetivos planteados en el POEVI, se determina la necesidad de la implementación de una vía alterna que será desarrollada en los temas subsiguientes.

[Ver mapa IV.4.<sup>a</sup>](#)

## 4. DETERMINACIÓN FUNCIONAL DE ELEMENTOS

### 4.1 OBJETIVOS

- Determinar la sección transversal ( de la VOE) que permita la circulación adecuada y segura del peatón, ciclista y vehículo.

- Determinar la necesidad del emplazamiento de una vía alterna a la VOE.

- Determinar la sección transversal de la vía alterna a la VOE.

- Representar en planta el funcionamiento de los elementos de la MOEVI.



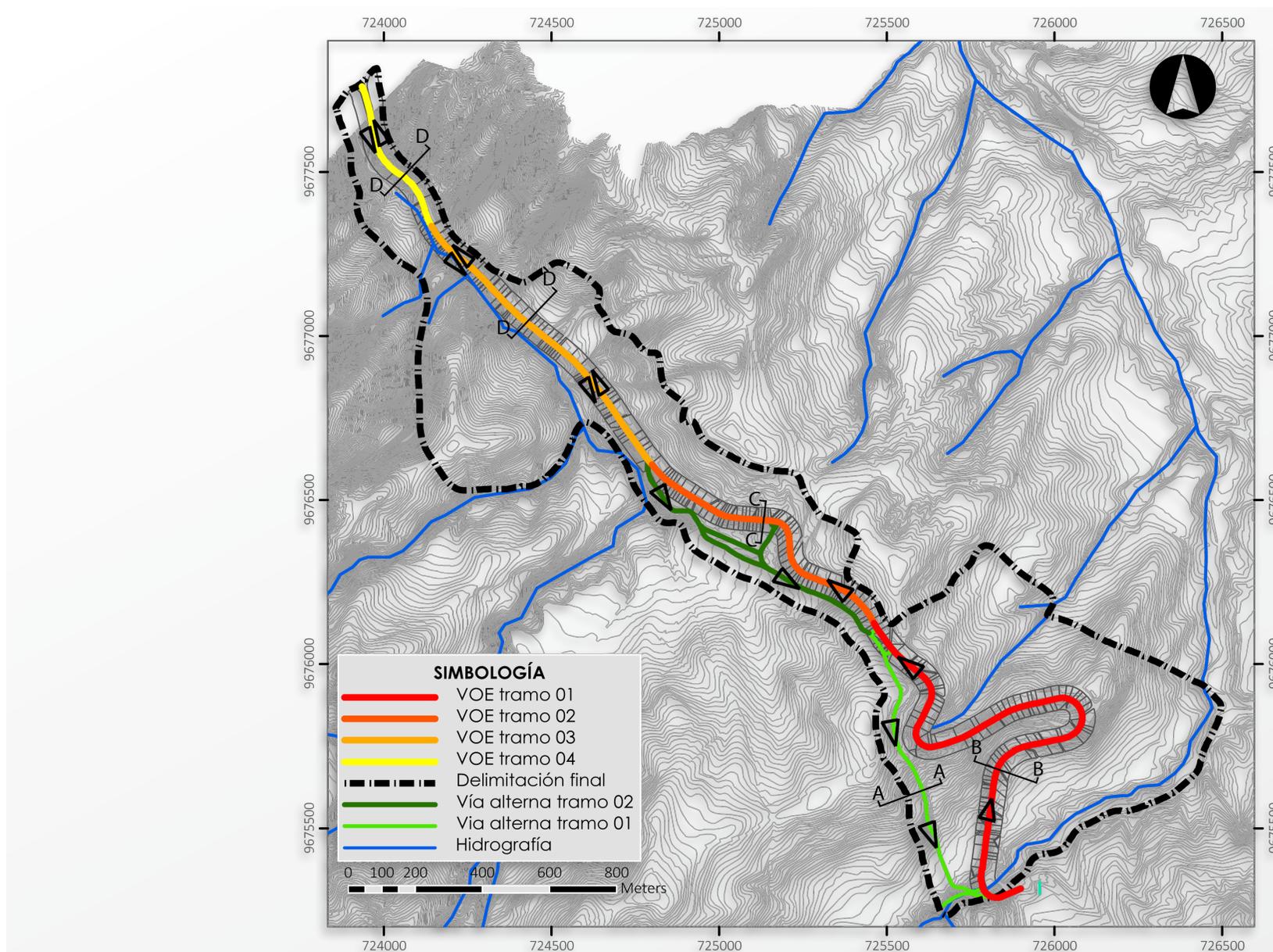
UNIVERSIDAD DE CUENCA  
desde 1867

M.IV.4. 

 Mapa: VOE y Vía Alternativa

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

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





**b** Mapa: Propuesta de vía alterna a la VOE

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

### 4.3.1 EMPLAZAMIENTO DE LA VÍA ALTERNA A LA VOE

Con la finalidad de convertir a la VOE en una vía peatonal y turística, se cree necesario disminuir el número de vehículos que circulan por la misma, a través de la implementación de una vía alterna al tramo 01 y 02.

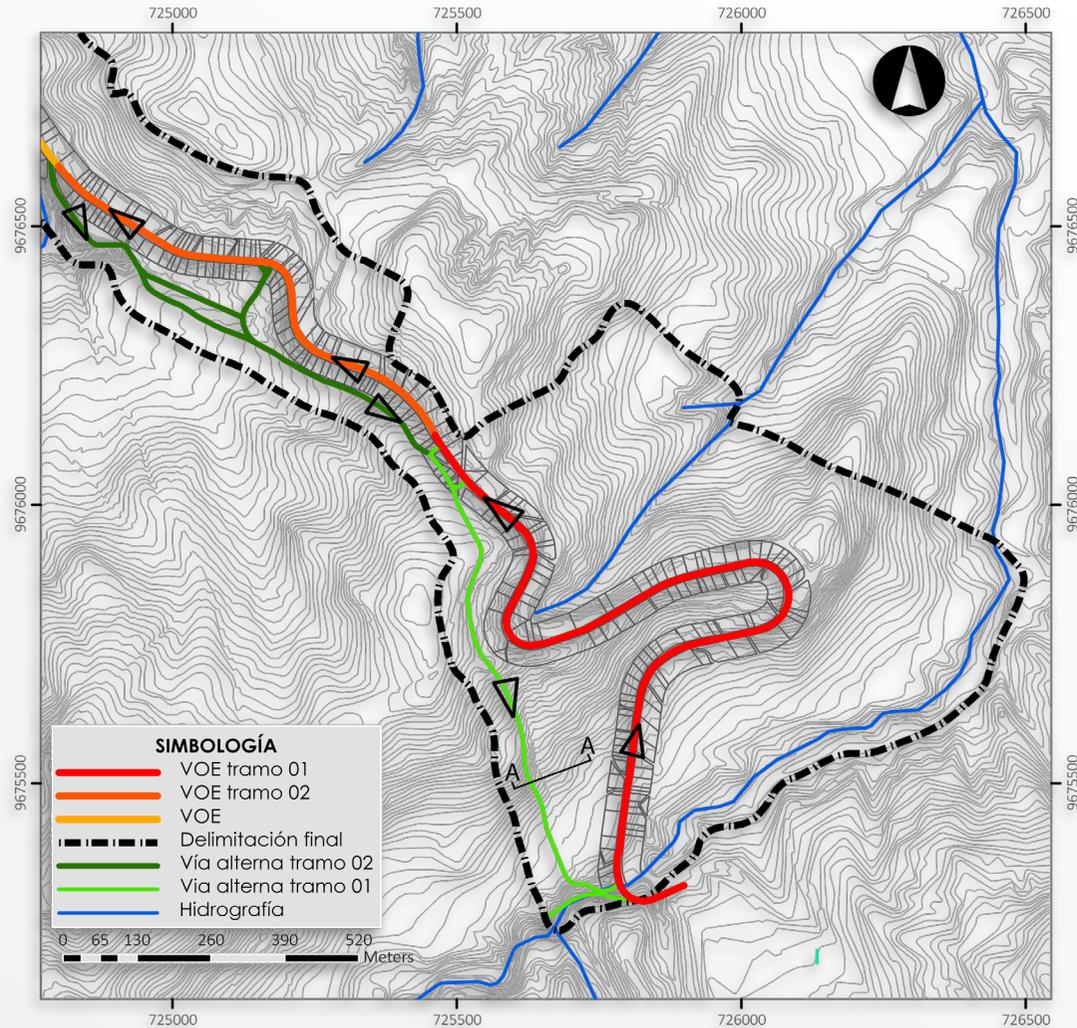
Es importante optimizar todos los recursos necesarios para el emplazamiento de los proyectos, es por ello, se tomó en cuenta vías existentes para proponer el rediseño y mejoramiento de las mencionadas vías como "alternas a la VOE".

#### 4.3.1.1 TRAMO 01

La vía alterna propuesta para el tramo 01, atraviesa longitudinalmente el Área de Planeamiento de norte a sur e inicia en las coordenadas 725.778 E y 9.675.319 N, punto de intersección con la VOE, continúa su trazado hacia las coordenadas 725.694 E y 9.675.322 N, 725.552 E y 9.675.722 N, 725.554 E y 9.675.901 N hasta el empate con la vía a San Miguel en las coordenadas 725.481 E y 9.676.091 N Ver mapa IV.4.<sup>b</sup>

La pendiente máxima de esta vía asciende al 25% pendiente no admitida para la construcción de una vía; sin embargo, los vehículos circulan frecuentemente por la misma sin preocuparse por sus características.

Claro está que los criterios técnicos son importantes, pero se necesita integrarlos a lineamientos multidisciplinarios que permitan tomar buenas decisiones para conseguir beneficios económicos y sociales para la ciudadanía.





G.IV.4.<sup>a</sup>

G.IV.4.<sup>b</sup>

<sup>a</sup> Gráfico: Corte actual de la vía alterna

<sup>b</sup> Gráfico: CORTE A-A (Propuesta de Vía alterna)

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

Es necesario recalcar, que esta es una vía existente y se encuentra inmersa en una zona rural, rodeada de escasas construcciones, condición que se puede aprovechar para la ampliación y acondicionamiento de la misma; además se conecta estratégicamente con varios puntos de la VOE.

Se cree conveniente el emplazamiento de la vía en este lugar ya que por sus condiciones de ubicación y uso frecuente de los pobladores contribuye al cumplimiento de los objetivos del POEVI.

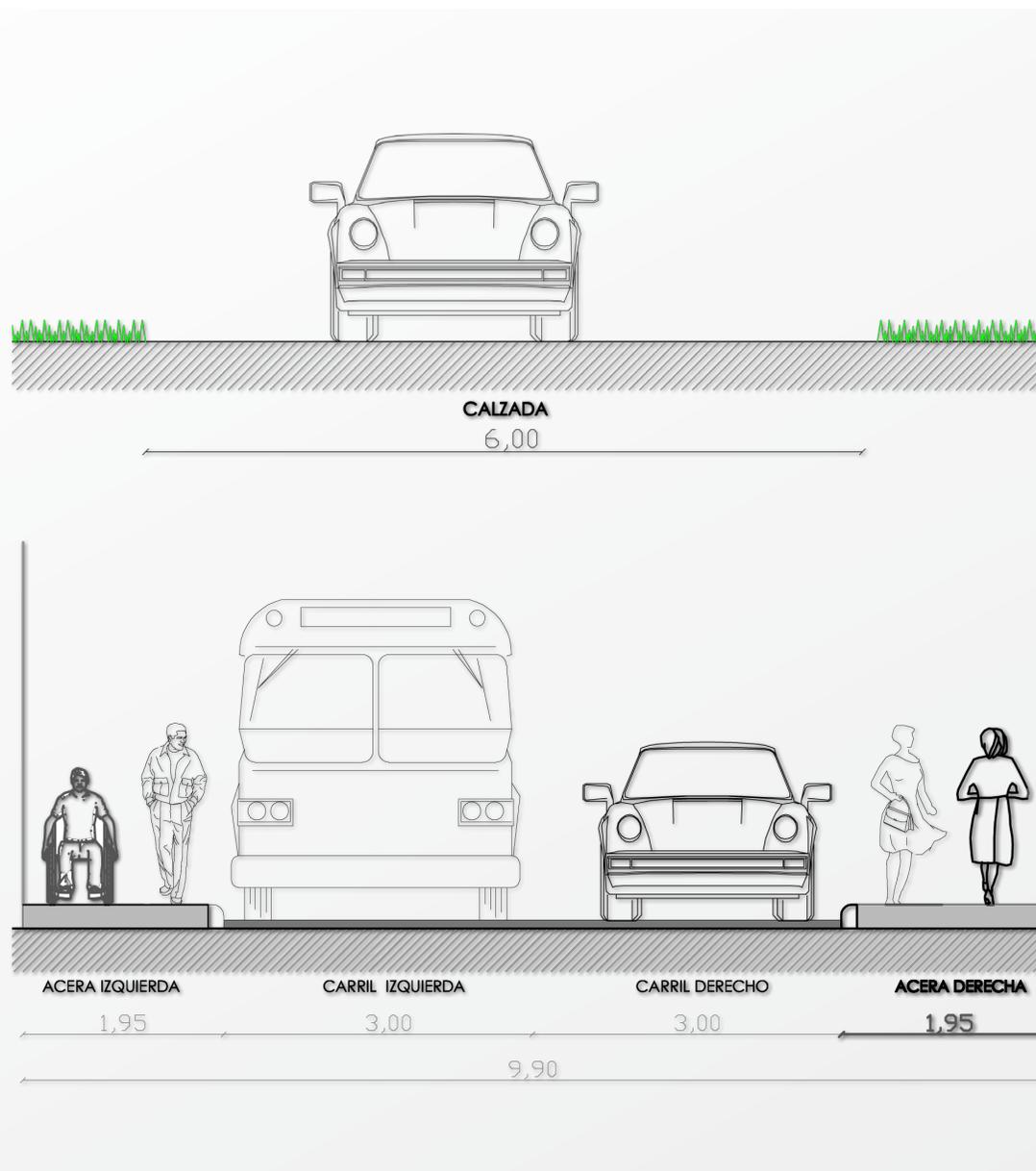
#### 4.3.1.2 TRAMO 02

La vía alterna del tramo 02 sigue la misma dirección que la vía alterna del tramo 01. Su origen se encuentra en una vía cercana a la de San Miguel en las coordenadas 725.451 E 9.676.148 N, continúa hacia las coordenadas 725.131 E 9.676.305 N, 724.944 E 9.676.412 N, 724.911 E 9.676.470 N, 724.857 E 9.676.502 N, y termina en el ingreso a Chilcapamba en las coordenadas 724.789 E 9.676.620 N. Ver mapa IV.4.<sup>b</sup>

#### 4.3.2 SECCIÓN TRANSVERSAL DE LA VÍA ALTERNA A LA VOE

Para establecer la sección transversal de la vía alterna a la VOE se tomó en consideración las dimensiones mínimas de calzada y aceras establecidas en la MOEVI.

La calzada tendrá una sección de 6,00 m, con dos carriles de 3,00 m cada uno. La calzada es unidireccional de norte a sur. En cuanto a las aceras, éstas tendrán una sección de 1,95 m cada una. Ver gráfico IV.4.<sup>b</sup>





Dentro de esta vía se propuso el emplazamiento de 5 estacionamientos lineales para buses que se ubicarán en las siguientes coordenadas: 725.656 E. 9.675.409 N; 725.535 E. 9.675.737 N; 725.461 E. 9.676.070 N; 725. 212 E. 9.676.244 N; y 724.919 E. 9.676.450 N.

### 4.3.3 SECCIÓN TRANSVERSAL DE LA VOE

De acuerdo con la sección actual de la VOE de 13,00 m y con las secciones óptimas de los elementos; se estableció una nueva sección por tramo, de la VOE, para el funcionamiento adecuado y para la circulación segura del peatón, ciclista, y conductor de acuerdo a los parámetros establecidos en la MOEVI.

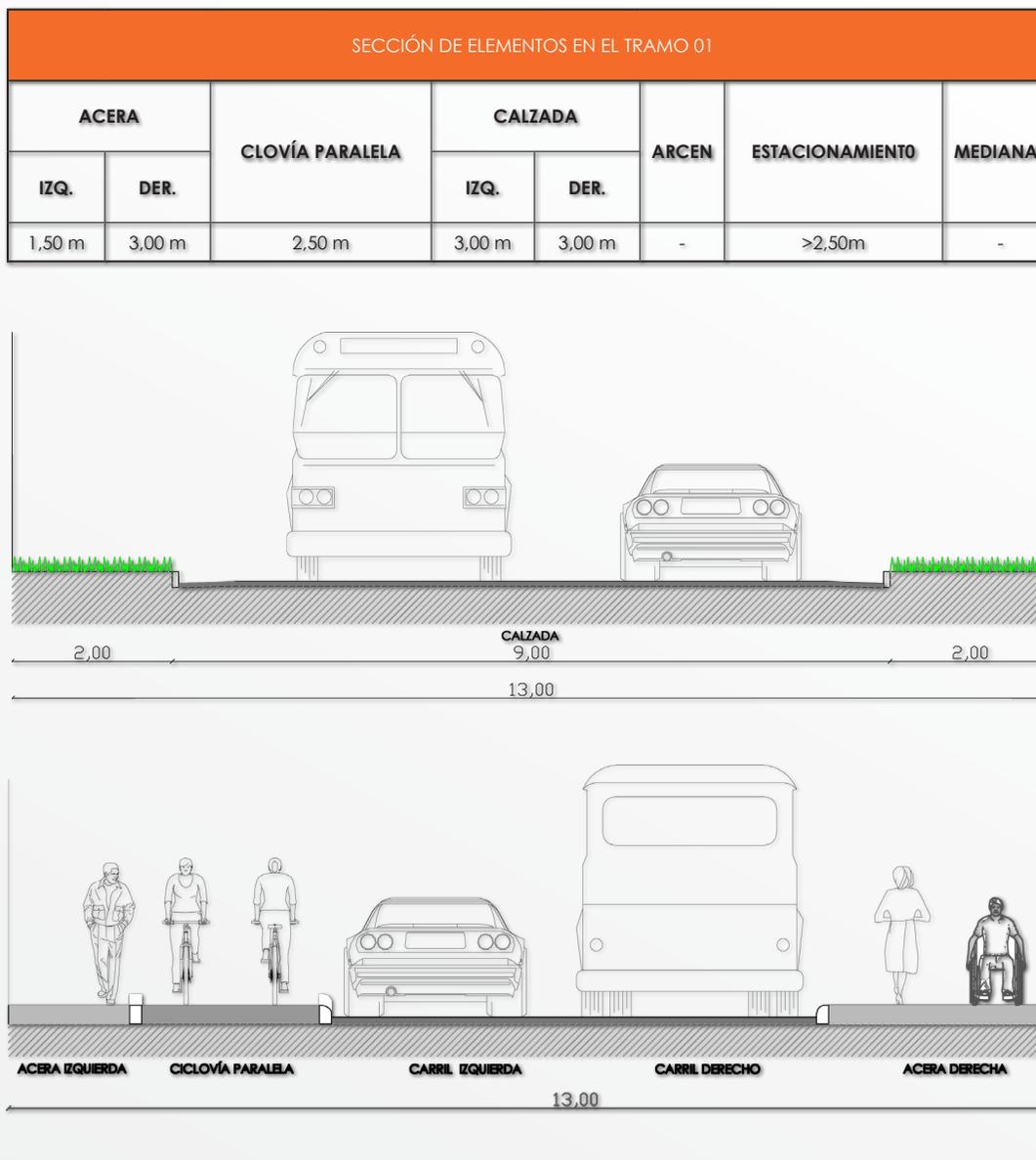
#### 4.3.3.1 TRAMO 01

La VOE, en la actualidad, cuenta con una sección de 13,00 m; de los cuales, la calzada de dos carriles ocupa una sección de 9,00 m y el espacio entre el bordillo de la calzada y la línea de fabrica tiene una sección de 2,00 m a cada lado. [Ver gráfico IV.4.<sup>c</sup>](#)

Al establecer la sección transversal de la VOE en este tramo, de acuerdo a la Determinación Óptima de elementos tenemos :

Acera derecha: 3,50 m  
Acera izquierda: 2,50 m  
Ciclovía paralela: 2,50 m  
Calzada: 7,30 m

Con estas secciones necesitamos una vía de 15,80 m, cuya sección no se dispone actualmente en la VOE.



C.IV.3.<sup>a</sup>

G.IV.3.<sup>c</sup>

G.IV.3.<sup>d</sup>

<sup>a</sup> Cuadro: Determinación Funcional de Elementos- tramo 01

<sup>c</sup> Gráfico: Corte actual de la VOE- tramo 01

<sup>d</sup> Gráfico: CORTE B-B Corte tipo : propuesta para el tramo 01

Fuente y elaboración: Grupo de tesis, 2015.



C.IV.3.<sup>b</sup>

G.IV.3.<sup>e</sup>

G.IV.3.<sup>f</sup>

<sup>b</sup> Cuadro: Determinación Funcional de Elementos- tramo 02

<sup>e</sup> Gráfico: Corte actual de la VOE- tramo 02

<sup>f</sup> Gráfico: CORTE C-C Corte tipo : propuesta para el tramo 02

Fuente y elaboración: Grupo de tesis, 2015.

Con la finalidad de optimizar las área estanciales conectoras para el peatón, sin dejar a un lado las áreas para el vehículo, se establecieron las siguientes medidas [Ver cuadro IV.4.<sup>a</sup>](#):

Acera derecha: 3,00 m  
Acera izquierda: 1,50 m  
Ciclovía paralela: 2,50 m  
Calzada: 6,00 m

Para la calzada en este tramo se establece una sección de 6,00 m, con dos carriles de 3,00 m cada uno; éstos dos carriles tendrán un solo sentido de circulación, de Sur a Norte. Al volverse una sola vía, el número de vehículos que circulan por la VOE disminuye, por ende disminuyen los problemas ocasionados por el tráfico.

Estas medidas dan como resultado una sección igual a la actual, es decir, 13,00 m; [Ver gráfico IV.4.<sup>d</sup>](#)

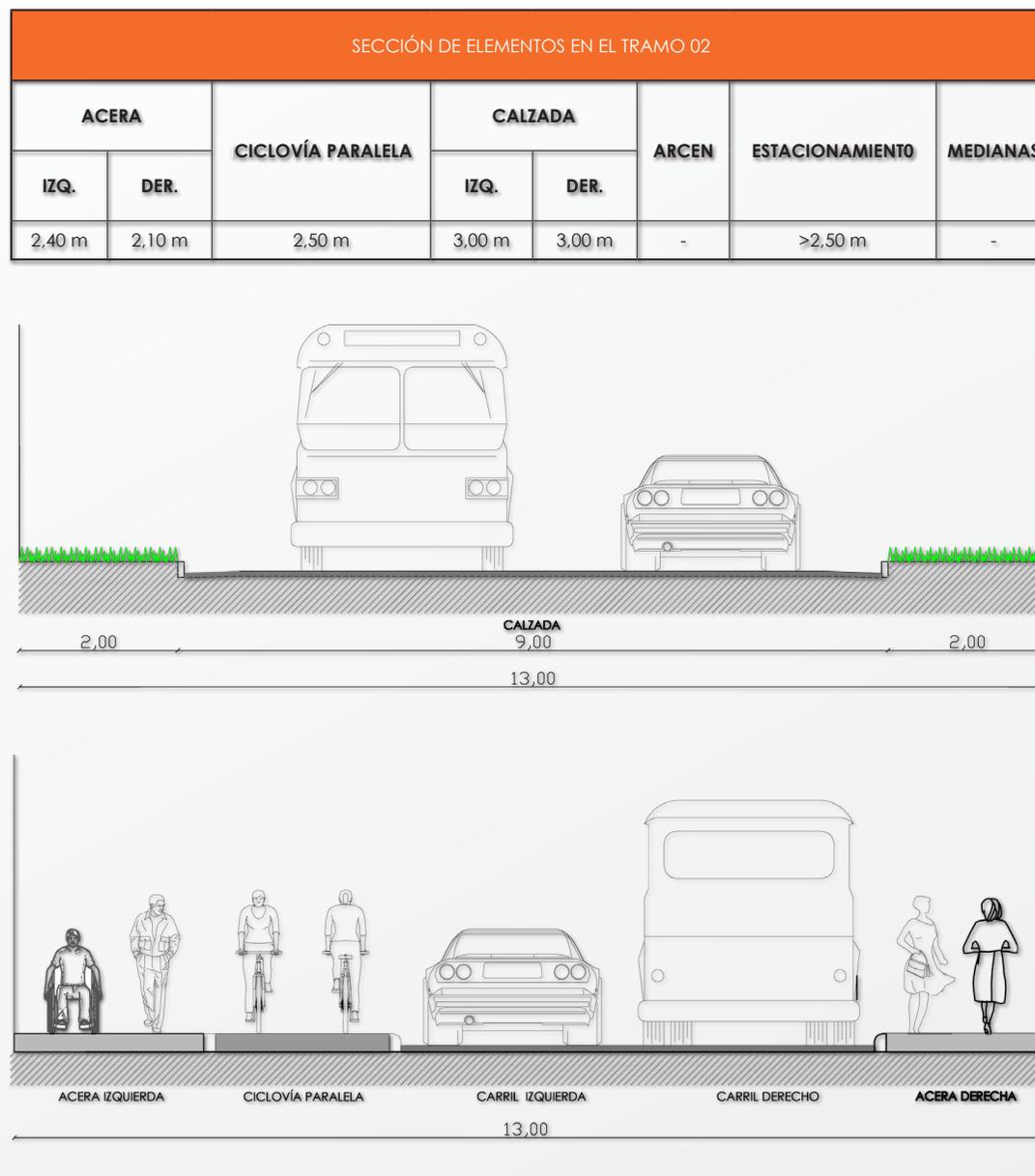
#### 4.3.3.2 TRAMO 02

Este tramo de la VOE, en la actualidad, cuenta con las mismas características del tramo 01, es decir tiene una sección de 13,00 m, cuya calzada bien definida cuentan con una sección de 9,00 m.

[Ver gráfico IV.4.<sup>e</sup>](#)

De acuerdo con la sección óptima de elementos obtenidos en el numeral anterior, se observa que:

Acera derecha: 2,50 m  
Acera izquierda: 2,50 m  
Ciclovía paralela: 2,50 m  
Calzada: 7,30 m





Es así que necesitamos una sección total de 14,80 m y contamos solamente con 13,00 m.

Sin embargo, un objetivo principal del POEVI es contar con el peatón como eje de todo proyecto. Es por esto que se llegó al siguiente acuerdo Ver cuadro IV.4.<sup>b</sup>:

Acera derecha: 2,10 m  
Acera izquierda: 2,40 m  
Ciclovía paralela: 2,50 m  
Calzada: 6,00 m

Para la calzada se tomó las mismas consideraciones que el tramo 01. De igual manera, la sección resultante es de 13,00 m. Ver gráfico IV.4.<sup>f</sup>

#### 4.3.3.3 TRAMO 03 y 04

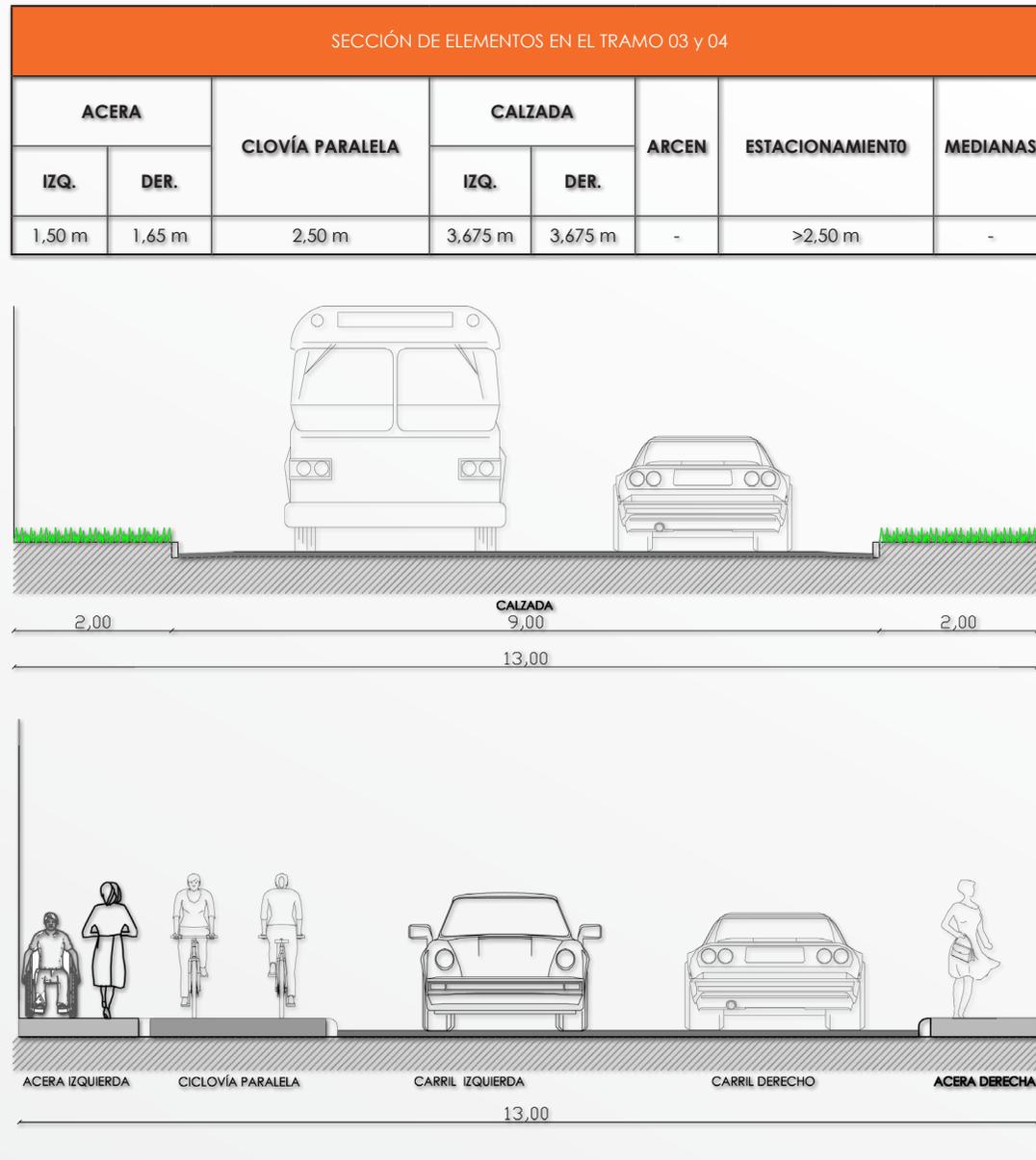
Las características actuales de la VOE en éstos dos tramos se observan en el gráfico IV.4.<sup>g</sup>

Para el tramo 03 y 04 se propone un diseño solo diseño (Determinación Óptima de Elementos). En cuanto a sección óptima de elementos, se tiene:

Acera derecha: 2,50 m  
Acera izquierda: 2,50 m  
Ciclovía paralela: 2,50 m  
Calzada: 7,30 m

Para estas condiciones, necesitamos una sección de 14,80 m; sin embargo, al buscar la armonía entre los pobladores del AE se determinó las siguientes secciones : (Ver cuadro IV.4.<sup>c</sup>)

Acera derecha: 1,65 m  
Acera izquierda: 1,50 m



C.IV.3.<sup>c</sup>

G.IV.3.<sup>g</sup>

G.IV.3.<sup>h</sup>

<sup>c</sup> Cuadro: Determinación Funcional de Elementos- tramo 03-04

<sup>g</sup> Gráfico: Corte actual de la VOE- tramo 03-04

<sup>h</sup> Gráfico: CORTE D-D Corte tipo : propuesta para el tramo 03-04

Fuente y elaboración: Grupo de tesis, 2015.



**C.IV.3.<sup>d</sup>**

<sup>d</sup> Cuadro: Sección actual y propuesta para la circulación del peatón, ciclista y vehículo

Fuente y elaboración: Grupo de tesis, 2015.

Ciclovia paralela: 2,50 m  
Calzada: 7,35 m

En estos dos tramos, se mantiene el doble sentido de la calzada, con la sección de 7,35 m de acuerdo al "Tipo de Vía" según el TPDA existente.

Como se observa en el gráfico IV.4.<sup>h</sup>, se conserva la medida de 13,00 m.

#### 4.3.4 DISEÑO EN PLANTA DEL ESPACIO DELIMITADO

En los gráficos del anexo del proyecto se puede observar el emplazamiento de los elementos estanciales de permanencia y conectores, junto con los elementos del área motorizada que se proponen implantar en el Área de Planeamiento

#### 4.4 CONCLUSIONES

Como se puede observar en el cuadro IV.4.<sup>b</sup>, en la actualidad, la sección destinada para el vehículo alcanza el 69,23% del total de la sección de la VOE, mientras que el espacio restante, para el peatón, que se encuentra en malas condiciones alcanza el 30,77% sin lugar a la circulación de un ciclista.

Es por ello que en éste proyecto se propone recuperar área de circulación tanto para el peatón como para el ciclista.

En el tramo 01 y 02, la sección para el vehículo disminuye al 46,15% de la sección total; la sección para el peatón asciende a 34,62% y aparece una sección para el ciclista que conforma el 19,23%.

En el tramo 03 y 04, al tener una calzada de

| ÁREA            | SECCIÓN ACTUAL VOE | SECCIÓN PROPUESTA TRAMO 01 | SECCIÓN PROPUESTA TRAMO 02 | SECCIÓN PROPUESTA TRAMO 03 -04 |
|-----------------|--------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------------|
| <b>PEATÓN</b>   | 30,77 %            | 34,62 %                    | 34,62 %                    | 24,23 %                        |
| <b>CICLISTA</b> | 0 %                | 19,23 %                    | 19,23 %                    | 19,23 %                        |
| <b>VEHÍCULO</b> | 69,23 %            | 46,15 %                    | 46,15 %                    | 56,54 %                        |
| <b>TOTAL</b>    | <b>100 %</b>       | <b>100%</b>                | <b>100%</b>                | <b>100%</b>                    |



## 5. CUERPO NORMATIVO

### 5.1. OBJETIVOS

- Proponer un cuerpo normativo, como herramienta legal, que regularice las actividades de sus pobladores sobre el territorio.
- Conservar, regular y potenciar las características urbano arquitectónicas para propiciar el desarrollo consecuente con la conservación del entorno ambiental.

### 5.2. METODOLOGÍA

Según la MOEVI, se procede determinar: Dos corredores de crecimiento que se encuentra dentro de la VOE y 5 sectores de planeamiento que corresponden al incremento de territorio que se incorporó en la "Determinación del Área de Planeamiento".

Con esta división, luego se determinan los Usos de Suelo y Características de Ocupación de Suelo idóneas para cada sector. Ver [mapa IV.5.<sup>a</sup>](#)

### 5.3. CONTENIDOS

#### 5.3.1. NORMATIVA DE USOS DE SUELO

##### CORREDOR SECTOR 1

Conforme a la Visión del POEVI, éste sector adoptará como Uso Principal Vivienda.

Como Usos Complementarios a la vivienda se tiene: servicio de alimentación, servicio de turismo y recreación; equipamientos comunitarios de alcance barrial o parroquial; al comercio cotidiano de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por menor y al comercio ocasional de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por menor.

Como Usos Compatibles se tiene: servicios financieros, servicios profesionales, servicios personales y afines a la vivienda; producción de artesanías y manufactura; y comercio para la producción agropecuaria y forestal.

Ver [cuadro IV.5.<sup>a</sup>](#) y [mapa IV.5.<sup>a</sup>](#)

##### CORREDOR SECTOR 2

En el corredor Sector 2, ubicado dentro de la VOE, se toma al servicio de alimentación como Uso Principal.

Como Usos Complementarios se establecen: a la vivienda; a los equipamientos comunitarios de alcance barrial o parroquia; al comercio cotidiano de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por menor y al comercio ocasional de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por menor.

Como Usos Compatibles, al igual que en el Corredor Sector 1" se encuentran los : servicios financieros, servicios profesionales, servicios personales y afines a la vivienda; producción de artesanías y manufactura; y

comercio para la producción agropecuaria y forestal.

Ver [cuadro IV.5b<sup>c</sup>](#) y [mapa IV.5.<sup>a</sup>](#)

##### SECTOR DE PLANEAMIENTO 1,2,3,4

Éstos sectores de planeamiento se caracteriza por la alta inserción con la "ruralidad" de la parroquia y su estrecha relación con los mejores territorios visuales observados desde la VOE. La importancia de su ordenación radica en conservarlo como áreas trascendentales para la implementación de las áreas estanciales en un agradable entorno ambiental.

Con este principio, se estableció como Uso Principal, la producción agrícola.

Como Usos Complementarios se ubican: La vivienda; y los equipamientos comunitario de alcance barrial o parroquial.

De forma alternativa se ubican Usos Compatibles: producción ganadera; producción de artesanía y manufactura; y, servicio de turismo y recreación.

Ver [cuadro IV.5.<sup>d</sup>](#) y [mapa IV.5.<sup>a</sup>](#)

##### SECTOR DE PLANEAMIENTO 5

Este es un sector que se encuentra inmerso entre



bosques y grandes pendientes; motivo por el cual, se debe estar destinado a la conservación y no a la edificación.

Con este principio, se estableció como Uso Principal: Bosques protectores y zonas destinadas a la vegetación natural.

Fialmente, como Uso Compatible se tiene a los servicios de turismo y recreación.

No se incluirá ningún uso complementario

Ver [cuadro IV.5.f](#) y [mapa IV.5.a](#)

### 5.3.2 NORMATIVA DE OCUPACIÓN DEL SUELO

Para éste punto, se han revisado los parámetros indispensables referentes a la Ocupación del Suelo que incidan en la concreción de la Visión.

#### CORREDOR SECTOR 1 Y 2

Respecto a los Corredores, se considera sensato ratificar los preceptos de planificación cantonal en cuanto a las "*Características de Ocupación del Suelo para los Corredores de Crecimiento en Proceso de Consolidación*"<sup>1</sup>(Capítulo VIII) al cual se debe la vía Cuenca - El Valle.

La única excepción es el Art. 65 que refiere a anexos de Usos de Suelo, descartado por el [cuadro IV.5.b](#).

#### SECTOR DE PLANEAMIENTO 1, 2, 3, 4

En relación al Sector 1, 2, 3 y 4; la Ocupación del Suelo debe aportar a potenciar los Usos de Suelo fijados para estos sectores.

En esta medida, se ha determinado un lote mínimo de 1500 m<sup>2</sup>, con frente mínimo de 20 m. Para edificar se requiere una pendiente máxima del 30%, con un tipo de implantación aislado con retiro frontal mínimo de 5 m, lateral y posterior de 10 m. La altura máxima es de 2 pisos, con un COS máximo de 20% y CUS máximo de 40%.

Además de estos parámetros, los cerramientos serán transparentes; las cubiertas de las edificaciones serán inclinadas, con materialidad de arcilla (teja); y el diseño y emplazamiento deben adaptarse al medio físico existente y por tanto deben respetar la presencia de árboles, arbustos, cursos de agua y visuales.

Ver [cuadro IV.5.e](#)

#### SECTOR DE PLANEAMIENTO 5

Como se mencionó líneas arriba, este sector ésta destinado a la protección de bosques y vegeación; y no se permitirá ninguna edificación; por ello en esta normativa se establecerá solamente el lote mínimo de 30.000 m, para evitar la lotización del mismo.



C.IV.5.<sup>a</sup>

C.IV.5.<sup>b</sup>

- <sup>a</sup> Usos de Suelo propuestos para el Corredor Sector 1
- <sup>b</sup> Características de Ocupación del Suelo propuestas para el Corredor Sector 1 y 2

Fuente y elaboración: Grupo de tesis, 2015.

| CORREDOR SECTOR 1    | TIPO   | CLASE DE USO  | CATEGORÍA DE USO   |
|----------------------|--|---|--|
|                      | USO PRINCIPAL  | VIVIENDA  |  |
|                      | USO COMPLEMENTARIO   | SERVICIOS   | Servicios de alimentación.   |
|                      |  |   | Servicios de turismo y recreación.   |
|                      |  | EQUIPAMIENTO  | Equipamiento comunitario de alcance barrial o parroquial                         |
|                      |  | COMERCIO  | Comercio cotidiano de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por menor. |
|                      | Comercio ocasional de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por menor. |   |  |
|                      | USO COMPATIBLE   | SERVICIOS   | Servicios financieros.   |
|                      |  |   | Servicios profesionales.   |
|                      |  |   | Servicios personales y afines a la vivienda.                                     |
| PRODUCCIÓN DE BIENES |  | Producción de artesanía y manufactura.              |  |
| COMERCIO             |  | Comercio para la producción agropecuaria y forestal |  |

| CORREDOR SECTOR 1 | LOTE (m <sup>2</sup> ) |     | Frentes (m) |     | Implantación de la edificación | Altura máx. | Retiros mínimos m |   |   | COS % | CUS % | Pendiente para edificación |
|-------------------|------------------------|-----|-------------|-----|--------------------------------|-------------|-------------------|---|---|-------|-------|----------------------------|
|                   | min                    | máx | min         | máx | Tipo                           | N. pisos    | F                 | L | P | máx   | máx   | máx                        |
|                   | 750                    | -   | 15          | -   | Aislado con retiro frontal     | 2           | 5                 | 3 | 5 | 60    | 120   | 30%                        |

\* Se ratifica el Capítulo VIII correspondiente a "Características de Ocupación del Suelo para los Corredores de Crecimiento en Proceso de Consolidación", **a excepción del Art. 65**; de la Reforma, Actualización, Complementación y Codificación de la Ordenanza que Sanciona el Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca, vigente desde mayo del 2003.



C.IV.5.<sup>c</sup>

C.IV.5.<sup>d</sup>

<sup>c</sup> Usos de Suelo propuestos para el Corredor Sector 2

<sup>d</sup> Usos de Suelo propuestos para los Sectores de Planeamiento 1,2,3,4

Fuente y elaboración: Grupo de tesis, 2015.

| CORREDOR SECTOR 2 | TIPO   | CLASE DE USO  | CATEGORÍA DE USO   |
|-------------------|--|---|--|
|                   | USO PRINCIPAL  | SERVICIOS   | Servicios de alimentación.   |
|                   | USO COMPLEMENTARIO   | VIVIENDA  |  |
|                   |  | EQUIPAMIENTO  | Equipamiento comunitario de alcance barrial o parroquial                         |
|                   |  | COMERCIO  | Comercio cotidiano de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por menor. |
|                   | Comercio ocasional de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por menor. |   |  |
|                   | USO COMPATIBLE   | SERVICIOS   | Servicios financieros.   |
|                   |  |   | Servicios profesionales.   |
|                   |  |   | Servicios personales y afines a la vivienda.                                     |
|                   |  | PRODUCCIÓN DE BIENES                                | Producción de artesanía y manufactura.   |
| COMERCIO          |  | Comercio para la producción agropecuaria y forestal |  |

| SECTOR DE PLANEAMIENTO 1, 2, 3,4 | TIPO               | CLASE DE USO                       | CATEGORÍA DE USO   |
|----------------------------------|--------------------|------------------------------------|--|
|                                  | USO PRINCIPAL      | PRODUCCIÓN PRIMARIA                | Agrícola   |
|                                  | USO COMPLEMENTARIO | VIVIENDA                           |  |
|                                  |                    | EQUIPAMIENTO                       | Equipamiento comunitario de alcance barrial o parroquial |
|                                  | USO COMPATIBLE     | PRODUCCIÓN PRIMARIA                | Ganadería  |
|                                  |                    | PRODUCCIÓN DE BIENES               | Producción de artesanía y manufactura.                   |
| SERVICIOS                        |                    | Servicios de turismo y recreación. |  |



| SECTOR 1, 2, 3, 4 | LOTE (m <sup>2</sup> ) |     | Frentes (m) |     | Implantación de la edificación | Altura máx. | Retiros mínimos m |    |    | COS % | CUS % | Pendiente para edificación |
|-------------------|------------------------|-----|-------------|-----|--------------------------------|-------------|-------------------|----|----|-------|-------|----------------------------|
|                   | min                    | máx | min         | máx | Tipo                           | N. pisos    | F                 | L  | P  | máx   | máx   | máx                        |
|                   | 1500                   | -   | 20          | -   | Aislado con retiro frontal     | 2           | 5                 | 10 | 10 | 20    | 40    | 30%                        |

C.IV.5.<sup>e</sup>

C.IV.5.<sup>f</sup>

<sup>e</sup> Características de Ocupación del Suelo propuestas para los Sectores de Planeamiento 1,2,3,4.

<sup>f</sup> Usos de Suelo propuestos para el Sector de Planeamiento 5

Fuente y elaboración: Grupo de tesis, 2015.

| SECTOR DE PLANEAMIENTO 5 | TIPO                  | CLASE DE USO | CATEGORÍA DE USO   |
|--------------------------|-----------------------|--------------|--|
|                          | <b>USO PRINCIPAL</b>  | FORESTAL     | Bosques protectores Bosques protectores, zonas destinadas a la vegetación natural. |
|                          | <b>USO COMPATIBLE</b> | SERVICIOS    | Servicios de turismo y recreación.   |



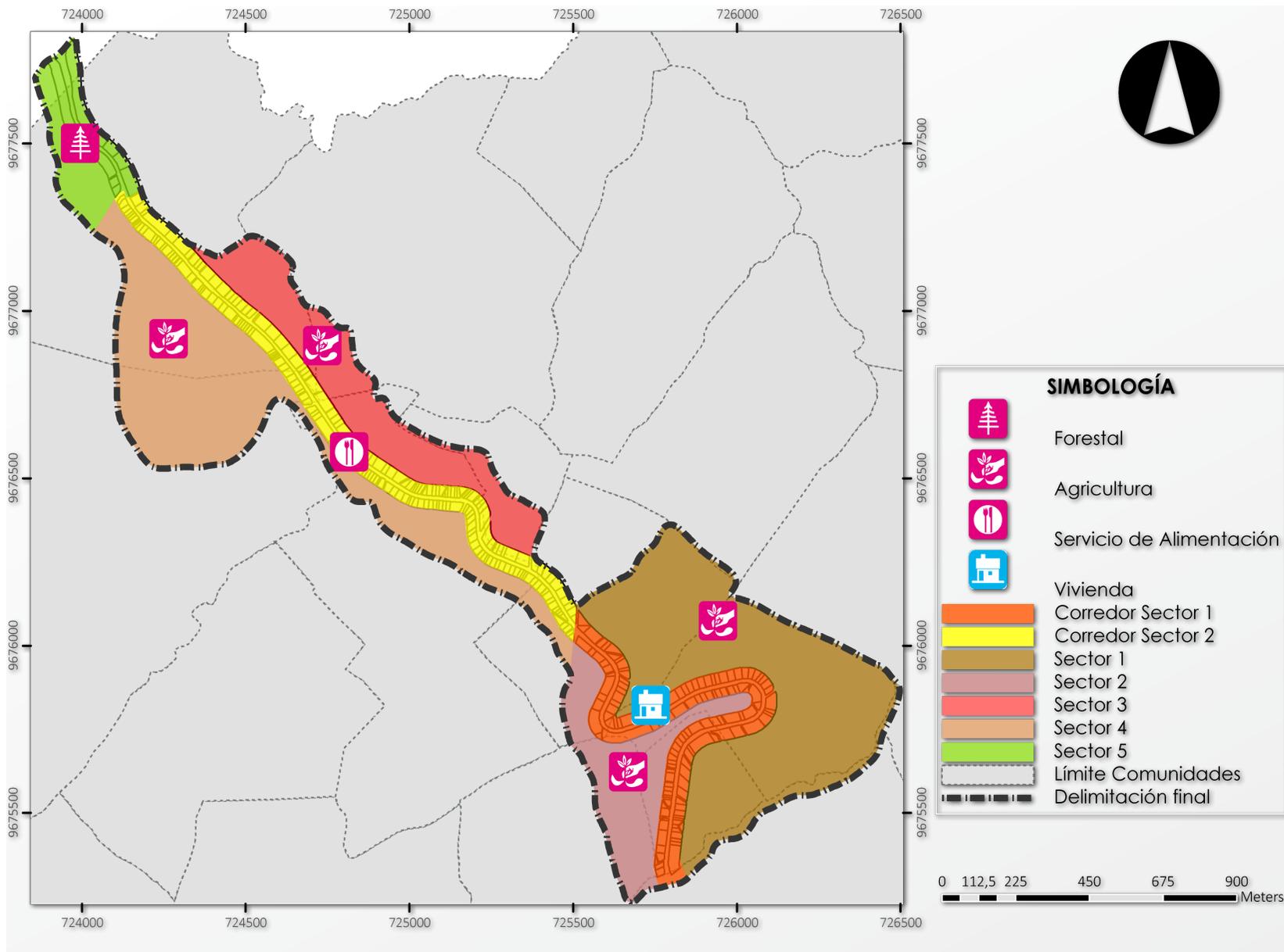
UNIVERSIDAD DE CUENCA  
founded 1867

M.IV.5.ª

□ Sectores de Planeamiento  
y Asignación de Usos de  
Suelo

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

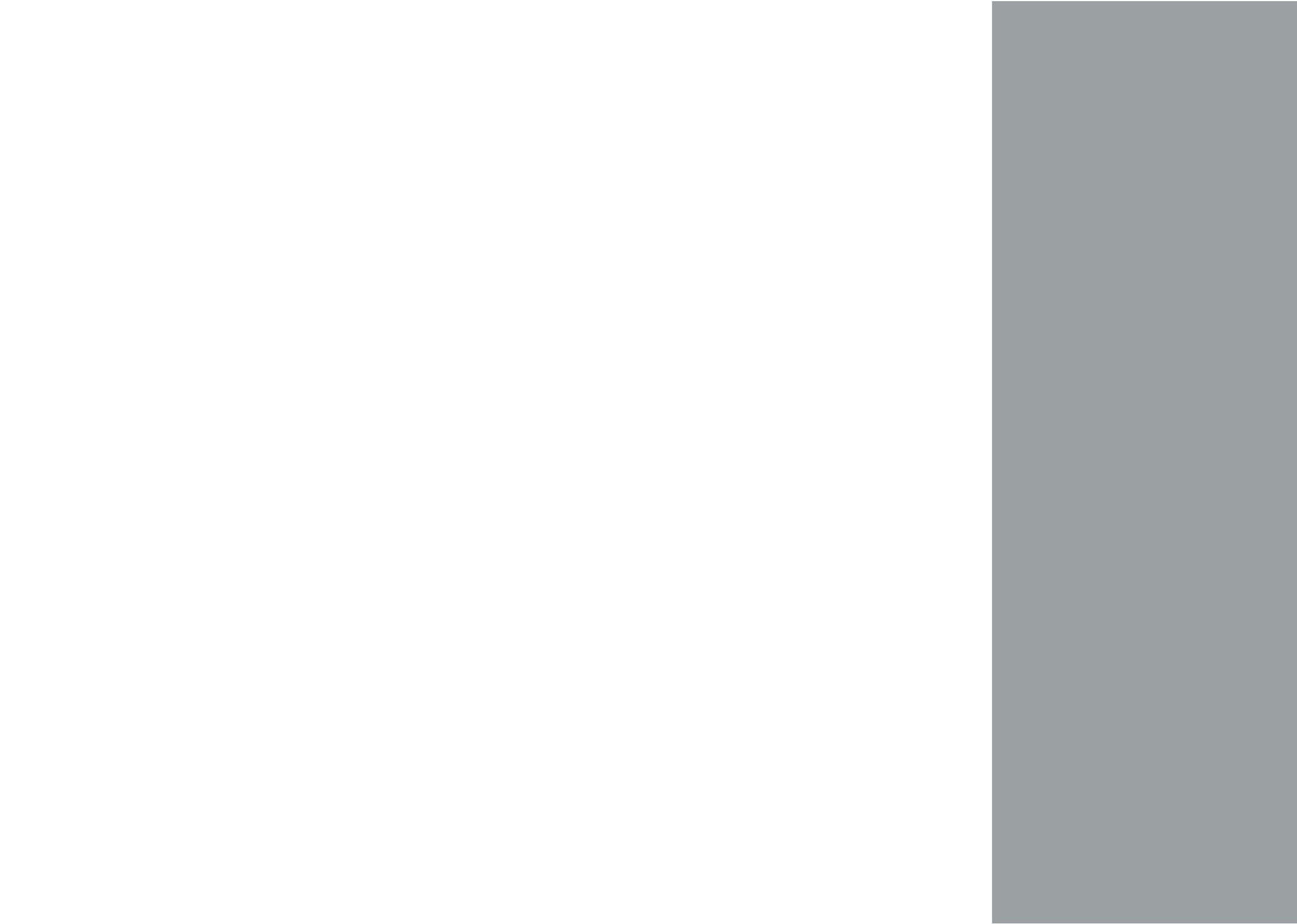
**FAUC**  
FACULTAD DE  
ARQUITECTURA  
Y URBANISMO  
UNIVERSIDAD DE CUENCA





## BIBLIOGRAFÍA

1. PDOT EL VALLE; 2012; pág 60.
2. Ibid; pág 61.
3. DICCIONARIO ECONOMÍA-ADMINISTRACIÓN-FINANZAS-MARKETING. [en línea]. [ref. 6 de noviembre de 2014]. Disponible en web: [http://www.eco-finanzas.com/diccionario/P/POBLACION\\_ECONOMICAMENTE\\_ACTIVIA.htm](http://www.eco-finanzas.com/diccionario/P/POBLACION_ECONOMICAMENTE_ACTIVIA.htm)
4. DEMOPAEDIA. Diccionario demográfico multilingüe [en línea]. Español primera edición. 1959, [ref. 06 de noviembre de 2014]. Disponible en web: <http://es-i.demopaedia.org/wiki/31#312>
5. PDOT AZUAY; 2011; pág 136.



PROYECTOS A NIVEL DE IDEA

etapa\_3

PLAN DE ORDENACIÓN DEL ESPACIO  
PÚBLICO ESTANCIAL EN LA VÍA CUENCA - EL VALLE

POEVI



UNIVERSIDAD DE CUENCA  
desde 1867



## 1. FORMULACIÓN DE PROYECTOS

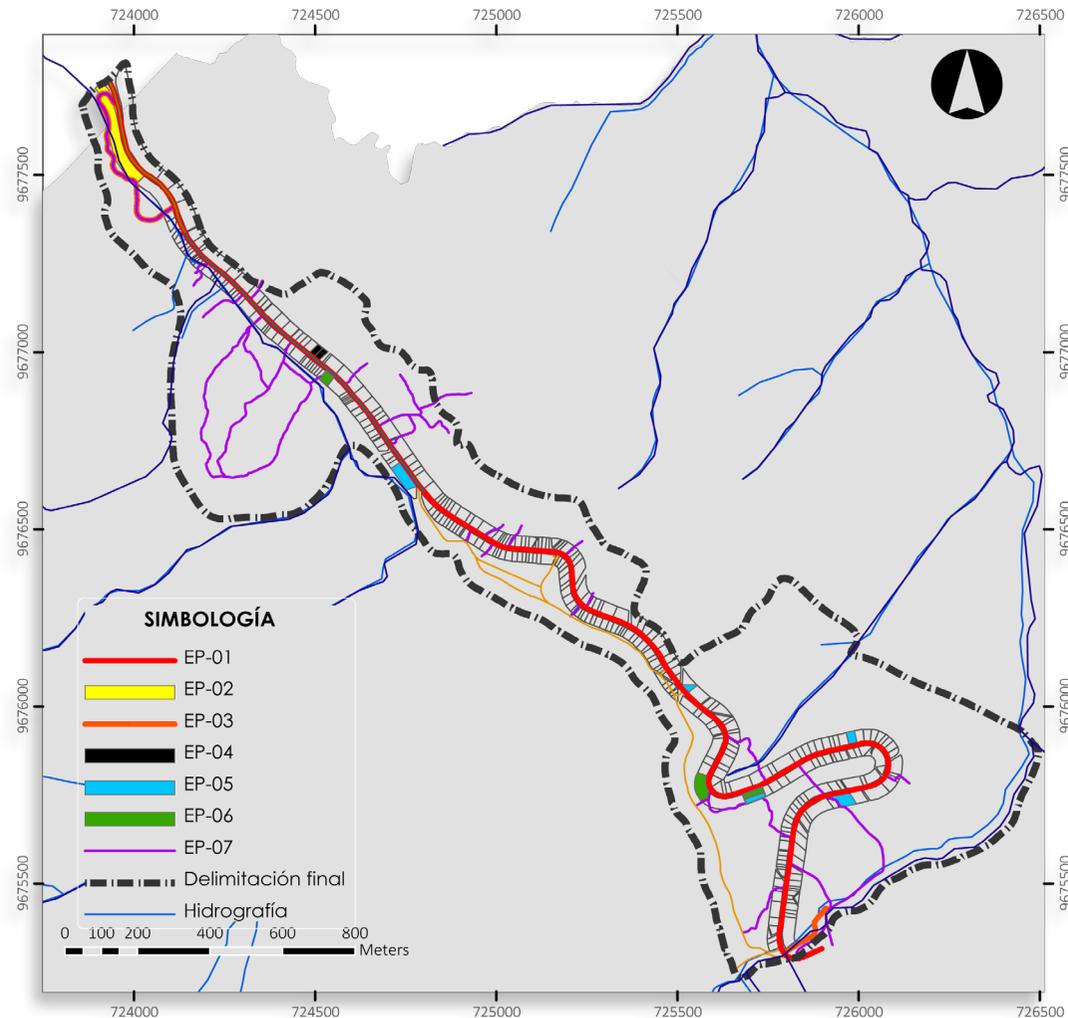
El POEVI Cuenca - El Valle estableció líneas estratégicas de actuación, incluido la ubicación de todos los elementos del espacio público abierto.

Para visualizar estos principios a un nivel superior, es necesario desarrollarlos como proyectos que permitan visualizar en tres dimensiones lo que se quiere expresar, implementar y/o construir.

Para éste caso, se sugieren los siguientes proyectos:

- EP-01\_ "Rediseño y Reestructuración de la Vía Cuenca - El Valle".
- EP-02\_ Plaza "Puertas de El Valle".
- EP-03\_ Plaza 2 y Cicloruta.
- EP-04\_ Plazoleta (ingreso al barrio El Coco).
- EP-05\_ Miradores Balcón.
- EP-06\_ Ámbitos A Jardinados Recreativos.
- EP-07\_ Sendas Peatonales.

Con el afán de motivar [a futuro] la concreción de todos los proyectos, se desarrolla a continuación de ellos a nivel de idea, el EP-01 y EP-02.



Formulación de Proyectos del Área de Planificación.

Fuente y elaboración: Grupo de tesis, 2015.



## 1.1 CÓDIGO DEL PROYECTO

EP-01

## 1.2 NOMBRE DEL PROYECTO

REDISEÑO DE LA VÍA CUENCA - EL VALLE

## 1.3 OBJETIVO GENERAL

- Diseñar una vía funcional, a partir de las necesidades del peatón, que responda a las demandas de su población, y promueva una movilidad alternativa, ambientalmente amigable y equilibrada respecto al espacio automotor.

## 1.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Desarrollar un sistema peatonal con alta accesibilidad y conectividad desde la VOE hacia los espacios estanciales conectores, como sendas peatonales, y hacia los espacios estanciales de permanencia como lo son plazas, plazoletas y miradores balcón.
- Dotar a la población de espacios cómodos y seguros para la circulación, sea ciclista o peatonal.
- Implementar espacios de circulación vehicular fluida y eficiente que se acojan a un diseño de velocidad compatible con la seguridad peatonal.
- Ubicar de forma estratégica estacionamientos vehiculares, para el transporte público y privado, que no disminuyan la capacidad vial y se articulen eficientemente a las áreas estanciales de permanencia así como a zonas comerciales o de aglomeración peatonal.

## 1.5 JUSTIFICACIÓN

La vía Cuenca - El Valle presenta a simple vista características territoriales únicas y particulares en su espacio:

- Área intersticial entre dos centros urbanos, a saber, un macrocentro urbano referido a la ciudad de Cuenca y un microcentro urbano expresado por la cabecera parroquial de El Valle.
- Zona caracterizada por masivos desplazamientos humanos pendulares, sobre todo en horas pico.
- Corredor urbano inserto en la ruralidad cuyo Uso de Suelo está claramente en proceso de consolidación.
- Zona con predominio inmediato de un paisaje urbano (vía y edificaciones adyacentes) en medio de un entorno con fuerte influencia paisajística rural de calidad (paisaje andino).
- Zona de pasivo conflicto social entre el habitante nativo parroquial y el ciudadano del macro centro urbano que migra de la ciudad a establecer su nueva residencia.

De acuerdo con estas características, el espacio público urbano en consideración se vuelve heterogéneo y se torna complejo en su estudio.

Como apreciamos en el capítulo II, la ciudad de Cuenca ha encontrado ya sus límites naturales en su expansión, la creciente disminución del suelo urbano y el alto costo de los pocos predios restantes, motivan a las nuevas familias a migrar su residencia hacia el área de influencia inmediata de la ciudad.

Las áreas rurales periféricas a Cuenca están prácticamente obligadas a entrar hacia una agresiva urbanización en donde los canales de comunicación sufren fuertes demandas en su capacidad y el ciudadano de a pie es quizá el más afectado.

Constantes como la contaminación vehicular, la inseguridad de caminar por la vía por falta de áreas estanciales, múltiples accidentes; y, la misma congestión vehicular, fatiga al tránsito del ciudadano conductor de su vehículo propio y al pasajero que utiliza el servicio público.

La solución obviamente rehuye a un enfoque netamente técnico, pues se conjugan muchos elementos subjetivos como las visuales y el paisaje natural presente de forma innata en estos espacios que reclaman con urgencia su rescate y revalorización en las alternativas de cambio.

Por ello, se requiere un rediseño y reestructuración de esta vía con la finalidad de implementar espacios agradables para el peatón, el ciclista, el pasajero y el conductor de su vehículo. Estos elementos deben ser emplazado de una manera armónica, que brinden seguridad, sean legibles y accesibles. Que sean explotados como espacios turísticos por sus excelentes visuales.

F.IV.P1.a F.IV.P1.b

F.IV.P1.c F.IV.P1.d

a Vía estado actual - Tramo 1

b Vía estado actual - Tramo 2

c Vía estado actual - Tramo 3

d Vía estado actual - Tramo 4

## 1.6 DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

La VOE ha permitido el crecimiento demográfico y económico de la parroquia El Valle; sin embargo, ha traído consigo problemas de seguridad vial, serios riesgo para los peatones debido a las altas velocidades de los vehículos y por la falta de áreas estanciales de circulación para el peatón.

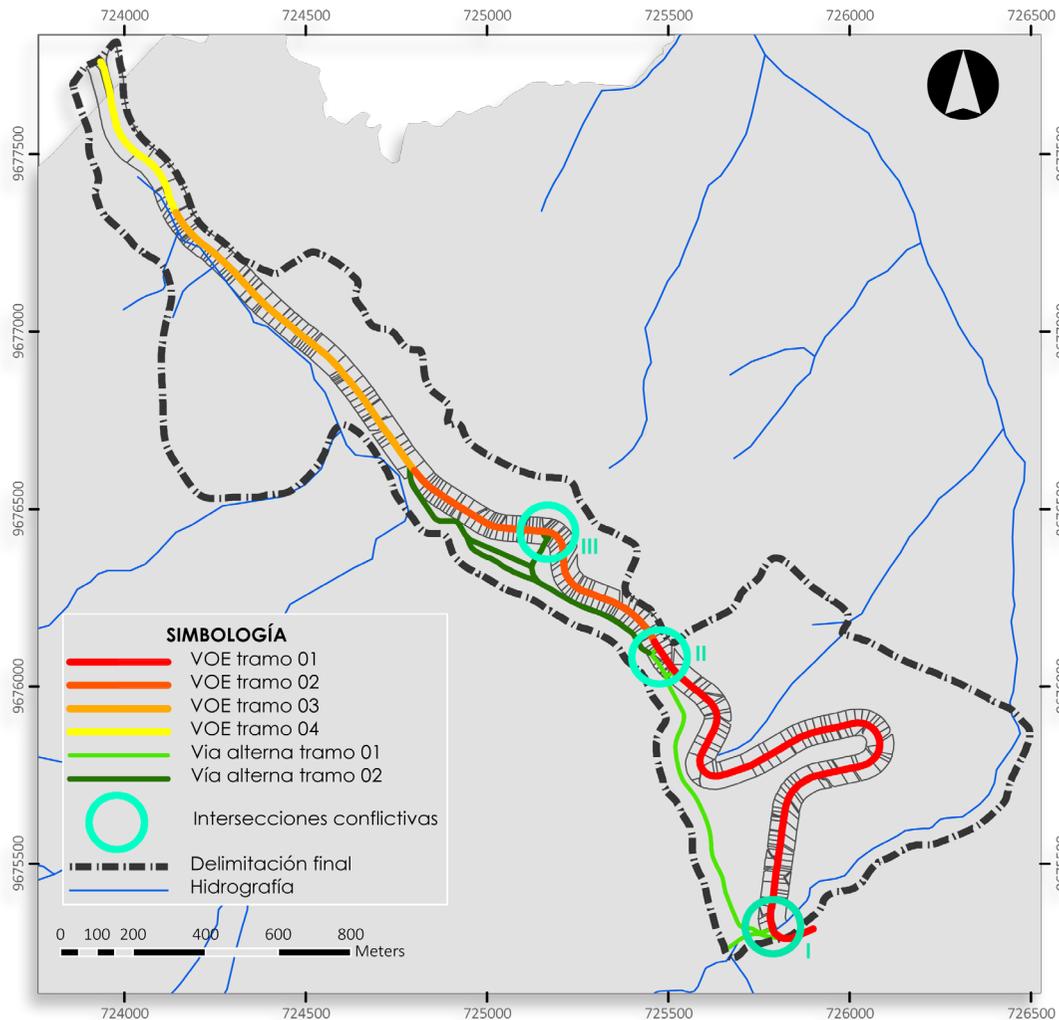
La existencia de comercios, en especial los restaurantes que no cuentan con estacionamientos, contribuyen al caos que la vía presenta pues los vehículos se estacionan en la calzada y provocan congestión vehicular.

De la misma forma, los buses no tienen andenes exclusivos de estacionamiento, razón principal por la cual se destruye la capacidad de la vía, obligando a ciertas horas inclusive a parar y detener por completo a los vehículos.

Además, la VOE no cuenta con señalización horizontal y la señalización vertical se encuentra en mal estado.

En la actualidad, la VOE solo cuenta con una calzada bidireccional que varía entre 9 m y 9,8 m de sección con cunetas. Cuenta con bordillos a los dos lados que delimitan el espacio hacia las aceras.





## 1.7 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

### 1.7.1 UBICACIÓN DEL PROYECTO.

Este proyecto se emplazará a lo largo de la vía Cuenca - El Valle; inicia en la Autopista Cuenca Azogues en las coordenadas 723.934 E 9.677.765 N y finaliza en la quebrada ubicada en la entrada a la cabecera parroquial de El Valle, en las coordenadas 725.796 E 9.675.314 N.

En este proyecto se darán soluciones a tres intersecciones conflictivas ubicadas en las coordenadas 725.775 E 9.675.305 N, 725.501 E 9.676.062 N, y 725.166 E 9.676.431 N.

Ver Mapa IV.P1.<sup>a</sup>

### 1.7.2 ANÁLISIS DEL SITIO

Este proyecto se emplazará en un terreno de forma alargada con una longitud de 4,05 km, en una sección de 13,00 m que se ensancha en determinadas paradas de bus.

Está formado por pendientes longitudinales que varían entre 0 y 9,37%.

Adyacente al sitio es frecuente encontrarse con terrenos escarpados hacia arriba o hacia abajo.



Mapa: Zonificación del proyecto EP-01

Fuente y elaboración: Grupo de tesis, 2015.

### 1.7.3 DIMENSIONAMIENTO DEL PROYECTO

Cuadro C.IV.P1.<sup>a</sup>

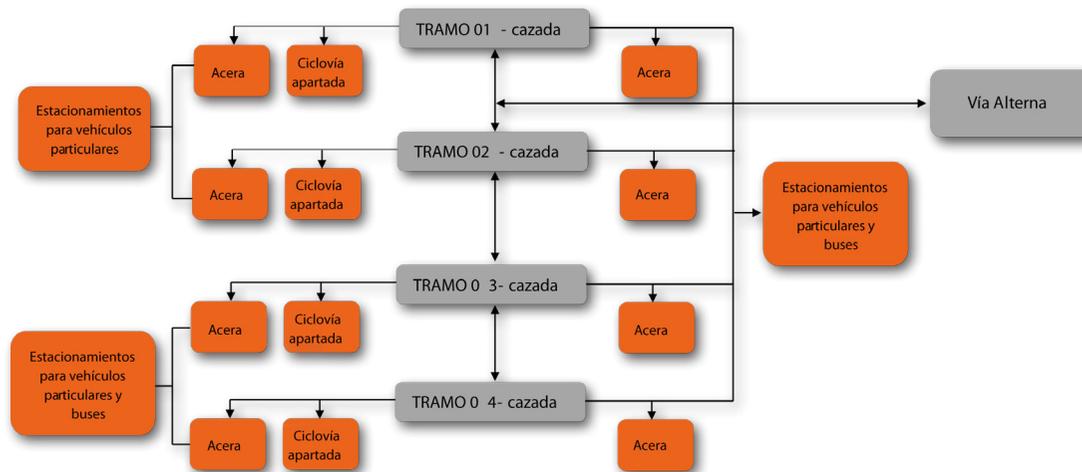
Áreas de construcción necesarias

| ESPACIOS                                  | SUPERFICIE (m <sup>2</sup> ) |
|---|------------------------------|
| Aceras                                    | 20.251,52                    |
| Ciclovía Paralela                         | 12.030,00                    |
| Pasos Peatonales                          | 376,80                       |
| Calzada                                   | 38.974,07                    |
| Estacionamiento de vehículos particulares | 262,50                       |
| Estacionamientos para paradas de bus      | 720,00                       |
| <b>TOTAL</b>                              | <b>72.614,89</b>             |

Fuente y elaboración: Grupo de tesis

C.IV.P1.<sup>b</sup>

<sup>b</sup> Relación entre espacios



### 1.8 DESCRIPCIÓN TÉCNICA

#### 1.8.1 PROGRAMACIÓN Y RELACIÓN ENTRE ESPACIOS.

Este proyecto está dividido en 4 tramos; a su vez, cada tramo se divide en un lado izquierdo y derecho respecto al eje de la vía. Esta clasificación se la hace de Sur a Norte.

En la zona izquierda de todos los tramos, se ubican una acera y una ciclovía paralela a la calzada. En la zona derecha tenemos solamente a la acera.

En el tramo 01 y 02, los estacionamientos para bus se ubican únicamente al lado derecho; mientras que en el tramo 03 y 04 están emplazados en los dos lados.

Los estacionamientos para vehículos particulares se ubican en los dos lados de la VOE.

De igual manera la vía alterna cuenta con acera derecha y acera izquierda. En este caso, los estacionamientos para bus se ubican solamente en la zona izquierda. Ver cuadro IV.P1.<sup>b</sup>

#### 1.8.2 EXPRESIÓN Y TECNOLOGÍA

La vía Cuenca - El Valle presenta características arquitectónicas particulares en cuanto a materiales. Se pueden observar en su mayoría cubiertas inclinadas de teja, los antepechos de los cerramientos en piedra de río, sobre los cuales se remata con perfiles de hierro.

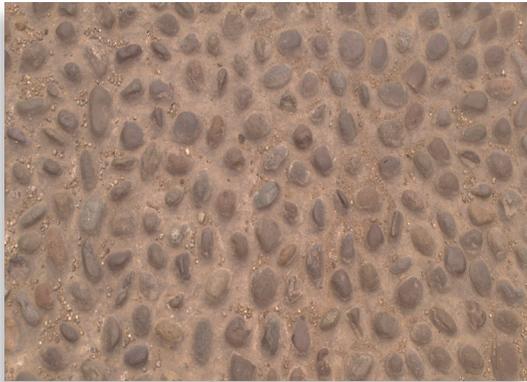
Este proyecto, a más de buscar la armonía entre el peatón y el vehículo, busca crear características estéticas que generen identidad al lugar mediante los materiales empleados en el diseño.

Lo que se busca es abstraer los techados y

cerramientos del APE y plasmarlos en la VOE mediante la utilización de los siguientes materiales y tonalidades, debidamente modulados:

#### ACERAS

- Hormigón revestido de Piedra Granito con dimensiones de 30 cm x 60 cm x 1,8 cm; de color gris, con la finalidad de abstraer los cerramientos. Ver foto IV.P1.<sup>e</sup>
- Al tratar de impregnar la teja de las cubiertas y dar vida a las aceras, se utilizará también como revestimiento la baldosa en arcilla de 30 cm x 30 cm de color terracota. Ver foto IV.P1.<sup>f</sup>
- Para los usuarios vulnerables se utilizará una franja táctil de 30 cm de ancho, esta franja esta compuesta por mortero con piedra bola de aproximadamente 2 cm de diámetro. Ver foto IV.P1.<sup>g</sup>
- Para la implementación de vegetación, se utilizará alcorques de acero y sus dimensiones dependerán



del tipo de vegetación a ser colocada. [Ver foto IV.P1.<sup>h</sup>](#)

### CICLOVÍAS

Para la ciclovía se utilizará hormigón con pigmento terracota. [Ver foto IV.P1.<sup>i</sup>](#)

### PASOS PEATONALES

En este proyecto se diseñó dos tipos de pasos peatonales:

- Pasos peatonales a nivel de acera: estos elementos serán revestidos con Piedra Granito, mismo material de las aceras; para formar las líneas propias de estos pasos se utilizará Adoquín de Hormigón Holandés Reflectivo blanco de 20 cm x 10 cm x 10 cm. [Ver foto IV.P1.<sup>j</sup>](#)

Para las rampas que utilizarán los vehículos para cruzar los pasos peatonales será mortero con piedra de río de aproximadamente 2 cm de diámetro. [Ver foto IV.P1.<sup>g</sup>](#)

- Pasos peatonales a nivel de calzada de igual manera se colocarán los Adoquín de Hormigón Holandés Reflectivo blanco de 20 cm x 10 cm x 10 cm, con esto obtendremos mayor durabilidad con respecto a los pasos cebras pintados. [Ver foto IV.P1.<sup>j</sup>](#)

### CALZADA

El material de la calzada se adhiere al Plan Superior.

### ESTACIONAMIENTOS

En los estacionamientos se colocará el mismo material que se utilice en la calzada.

|                                      |                                      |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| <a href="#">F.IV.P1.<sup>e</sup></a> | <a href="#">F.IV.P1.<sup>f</sup></a> |
| <a href="#">F.IV.P1.<sup>g</sup></a> | <a href="#">F.IV.P1.<sup>h</sup></a> |
| <a href="#">F.IV.P1.<sup>i</sup></a> | <a href="#">F.IV.P1.<sup>j</sup></a> |

- <sup>e</sup> Fotografía : Material para acera- Piedra Granito
- <sup>f</sup> Fotografía : Material para acera- Baldosa de Arcilla
- <sup>g</sup> Fotografía : Material para acera usuarios vulnerables, Rampas de Pasos Peatonales - Mortero con Piedra Bola
- <sup>h</sup> Fotografía : Alcorques para vegetación en aceras.
- <sup>i</sup> Fotografía : Material para Ciclovía Apartada- Hormigón con Pigmento Terracota
- <sup>j</sup> Fotografía : Material para Pasos Peatonales - Adoquín de Hormigón Holandés

Fuente y elaboración: Grupo de tesis, 2015.

R.IV.P1.<sup>a</sup>

R.IV.P1.<sup>b</sup>

a,b Renders: Tramo 01

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

### 1.8.3 DISEÑO TRAMO 01

#### ACERAS

Para identificar a las aceras, se las dividió en Acera Derecha y Acera Izquierda.

La Acera derecha tiene una sección total de 3,00 m distribuidos de la siguiente manera >

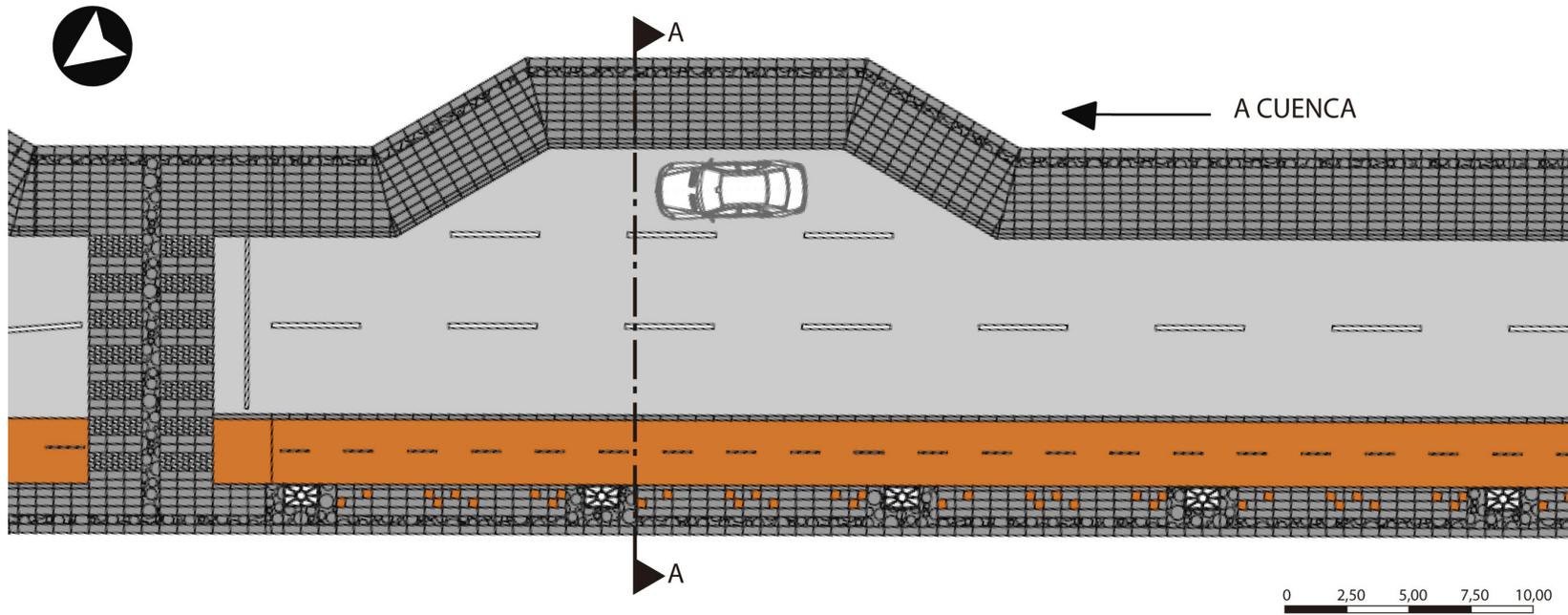
- 2,10 m consta de 8 piezas de 0,30 m x 0,60 m de Piedra Granito; una Franja Táctil de 0,30 m de ancho para usuarios vulnerables; media pieza de 0,15 x 0,60 m; y finalmente la sección se completa con 0,15 de bordillo de la acera. Ver Gráfico IV.P1.<sup>a</sup>

Para la Acera Izquierda se contempla una sección de 1,75 m. Se propone la implantación de vegetación media, motivo por el cual se tiene dos secciones tipo para esta acera >

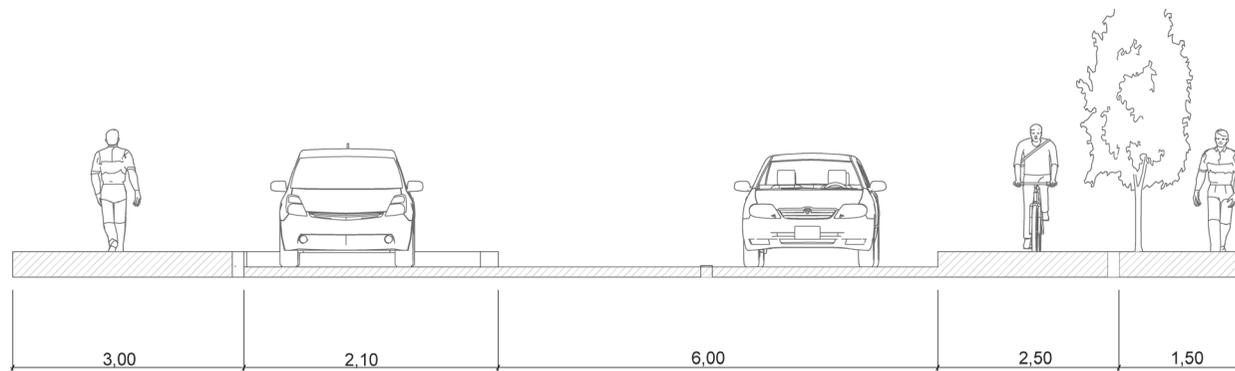
- Para los espacios puntuales en donde se va a implementar vegetación (Franjas de mobiliario y Vegetación) el espacio libre de circulación tiene una sección de 0,90 m; está formado por 2 piezas de 0,30 m x 0,60 m (Piedra Granito) y 1 Franja Táctil de 0,30 m. Para los árboles se colocarán alcorques con dimensiones de 0,60 m x 1,20 m. Ver Gráfico IV.P1.<sup>b</sup>

- En los espacios donde no se incorporará vegetación la acera tiene una sección de 1,50 m, es decir 4 piezas de Piedra Granito y una Franja Táctil. Además, en esta sección se colocan también baldosas de arcilla de 30 cm x 30 cm de color terracota para que armonice con el entorno. Ver Gráfico IV.P1.<sup>c</sup>





DT1\_ DETALLE DE PLANTA EN TRAMO 1



CORTE A - A



G.IV.P1.<sup>a</sup>

G.IV.P1.<sup>b</sup>

G.IV.P1.<sup>c</sup>

<sup>a</sup> Tramo 01 - acera derecha

<sup>b</sup> Tramo 01 - acera izquierda

<sup>c</sup> Tramo 01 - acera izquierda

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

## CICLOVÍA

La ciclovía apartada se encuentra a lo largo de toda la VOE junto a la acera izquierda, a nivel de acera. Tiene una sección de 2,50 m.

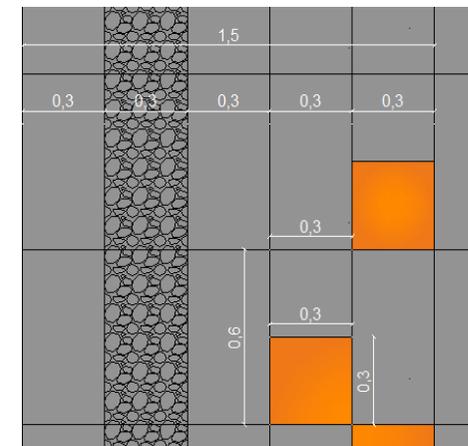
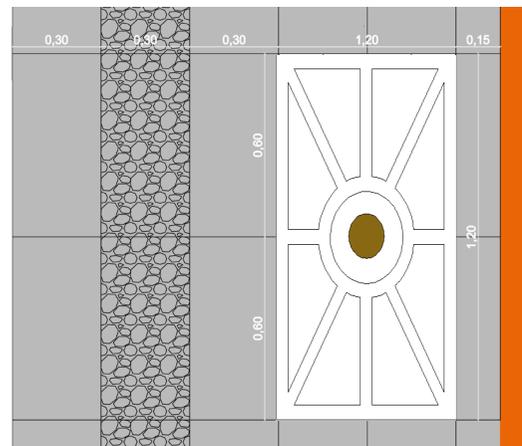
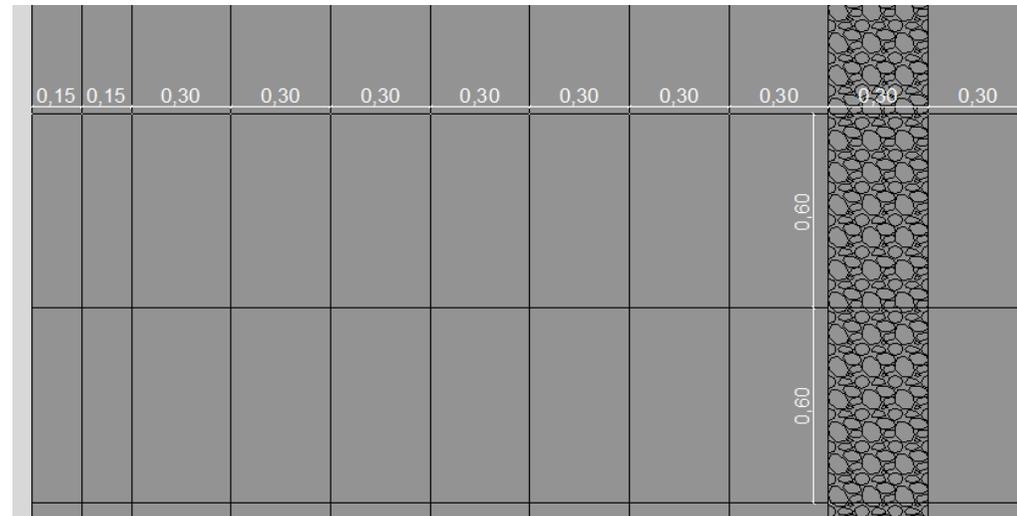
Su materialidad está compuesta por dos bordillos de hormigón de 0,15 m, uno de los bordillos se encuentra entre la calzada y la acera, mientras que el otro separa la acera de la ciclovía.

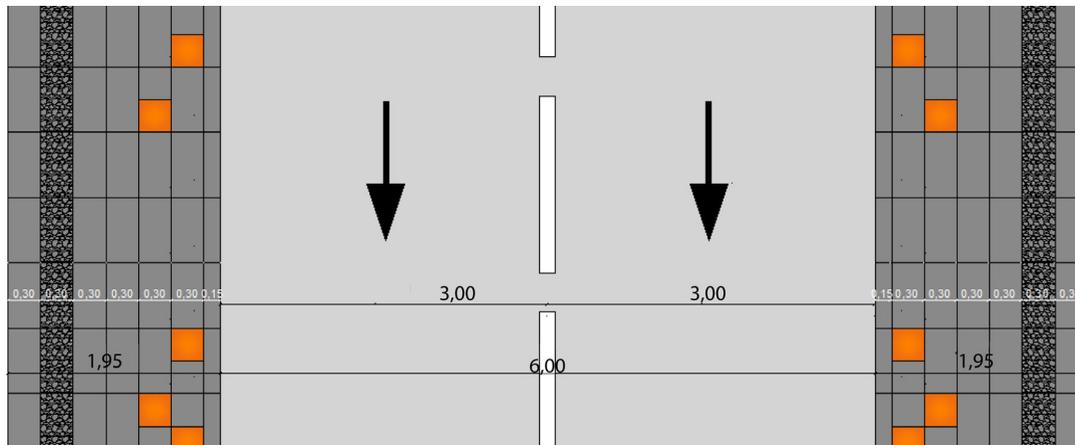
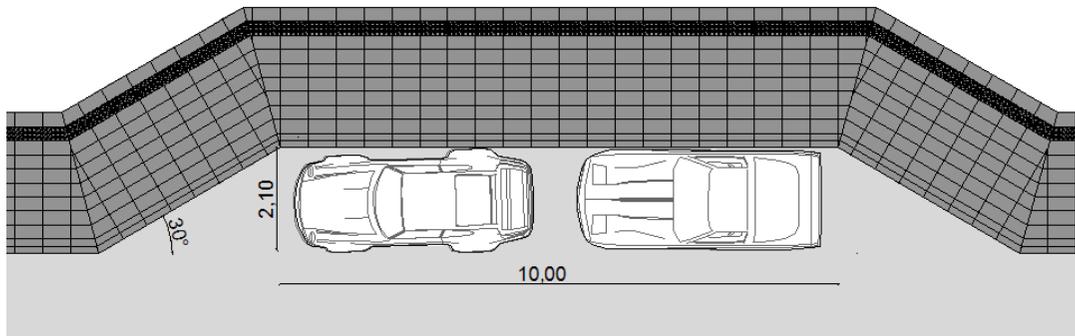
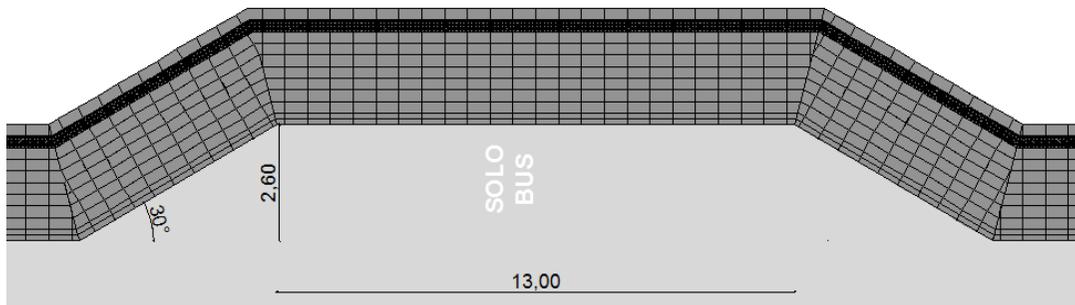
## PASOS PEATONALES

Los pasos cebras en el tramo 01 miden 4,20 m x 6,00 m cada uno. El material que se va a colocar para las líneas blancas es el Adoquín de Hormigón Holandés Reflectivo blanco de 20 cm x 10 cm. Para cada línea se utilizarán 126 piezas. Se decidió colocar este material para brindar mayor seguridad al peatón en las noches y mayor durabilidad con respecto a las líneas señalizadas con pintura.

## CALZADA

En el tramo 01, por ser una zona de amplias visuales, y al tratar de convertir a la VOE, en un atractivo turístico se cree conveniente rediseñar la calzada y ampliar las veredas para que el peatón disfrute de su recorrido.





Según la Norma Vial - NEVI 2012 - para velocidades de 60 km/h en zonas urbanas, los carriles deben tener una sección de 3,00 m; por ello se determina que en este tramo la calzada sea en un solo sentido, pero que tenga dos carriles de 3,00 m cada uno.

### ESTACIONAMIENTOS

En el tramo 01 se implantó 2 estacionamientos lineales para vehículos particulares, con una dimensión de 2,10 m x 10,00 m; y 6 estacionamientos para buses con una dimensión de 2,60 x 13,40 m, según metodología MOEVI. Ver Gráficos IV.P1.<sup>d,e</sup>

En los puntos focales que se emplazarán estos estacionamientos, se plantea el ensanchamiento de la VOE expropiando estratégicos terrenos baldíos. El material será el mismo que el de la calzada.

### VÍA ALTERNA

En consecuencia del rediseño unidireccional de la VOE, se plantea una Vía Alterna cuya calzada tendrá las mismas especificaciones de la calzada de la VOE, pero en sentido contrario de circulación.

Las aceras tienen una sección de 1,95 cada una de ellas. El material propuesto es el mismo de la VOE y están constituidas por 5 piezas de Piedra Granito, una Franja Táctil de 0,30 m, y un bordillo de 0,15 m. Ver Gráfico IV.P1.<sup>f</sup>

G.IV.P1.<sup>d</sup>

G.IV.P1.<sup>e</sup>

G.IV.P1.<sup>f</sup>

- <sup>d</sup> Parada de bus
- <sup>e</sup> Estacionamiento lineal de vehículos livianos
- <sup>f</sup> Vía Alternativa

Fuente y elaboración: Grupo de tesis, 2015.

R.IV.P1.c

R.IV.P1.d

c, d Renders: Tramo 2

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

#### 1.8.4 DISEÑO TRAMO 02

##### ACERAS

Las aceras del tramo 02, tienen similares características de la acera izquierda del tramo 01, con la variación de las secciones.

La acera izquierda tiene una sección de 2,40 m. De igual manera se distinguen dos medidas >

- Una que incluye una Franja Táctil de 0,30 m y 7 módulos de Piedra Granito. Ver Gráfico IV.P1.m

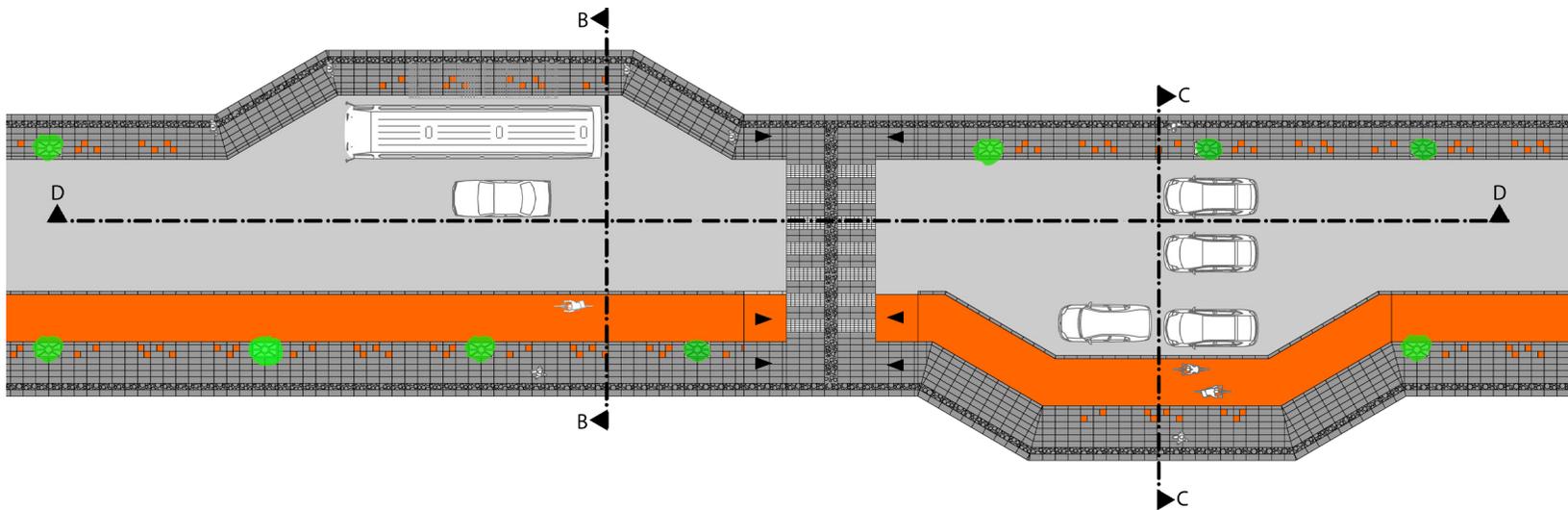
- En los espacios que se colocarán los alcorques de 0,75 m x 1,20 m, se tiene una sección libre de 1,80 m con 5 módulos de Piedra Granito y la Franja Táctil. Ver Gráfico IV.P1.n

La acera derecha tiene una sección constante de 2,10 m que comprende >

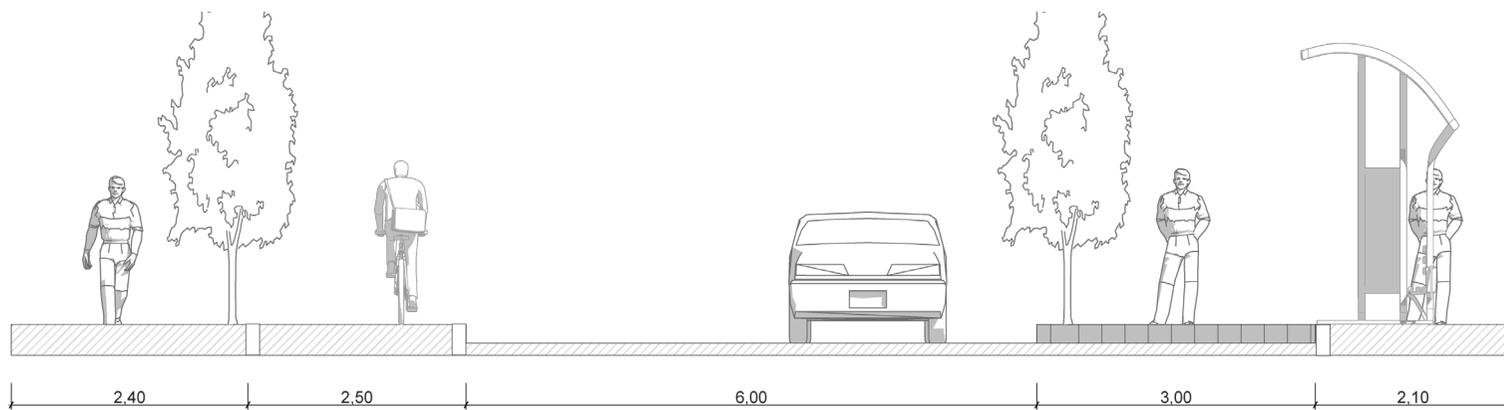
- 5 1/2 piezas de Piedra Granito y una Franja Táctil de 0,30 m; es decir, circulación libre de 1,95 m y 0,15 m de bordillo de Hormigón Ver Gráfico IV.P1.o

- Para la implantación de vegetación media se colocarán alcorques de 1,20 m x 0,75 m. En estos puntos la sección libre de acera es de 1,20 m comprendiendo 3 piezas de Piedra Granito, una Franja Táctil de 0,30 m y el bordillo de 0,15 m. Ver Gráfico IV.P1.p

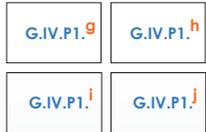




DT2\_ DETALLE DE PLANTA EN TRAMO 2



CORTE B - B



- g** Tramo 02 - acera izquierda
- h** Tramo 02 - acera izquierda
- i** Tramo 02 - acera derecha
- j** Tramo 02 - acera derecha

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

### CICLOVÍA PARALELA

La ciclovía en este tramo, tiene las mismas consideraciones del tramo 01.

### PASOS PEATONALES

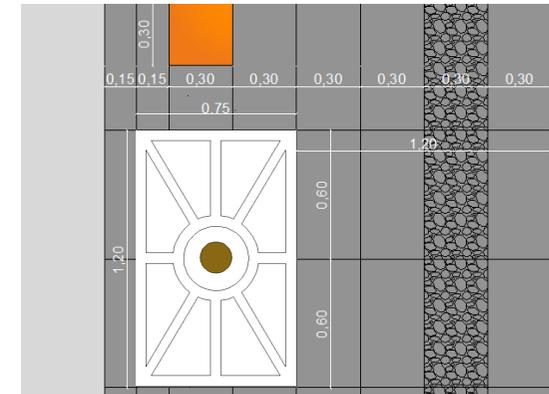
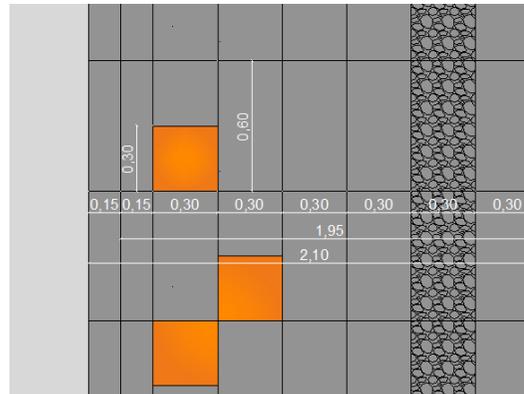
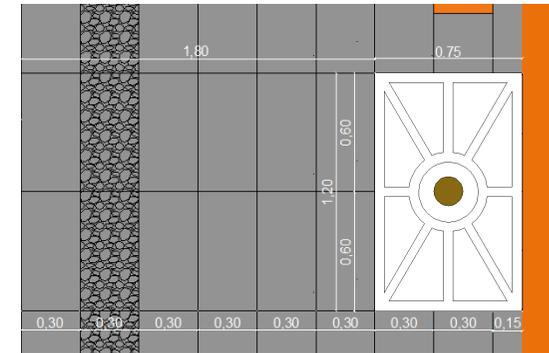
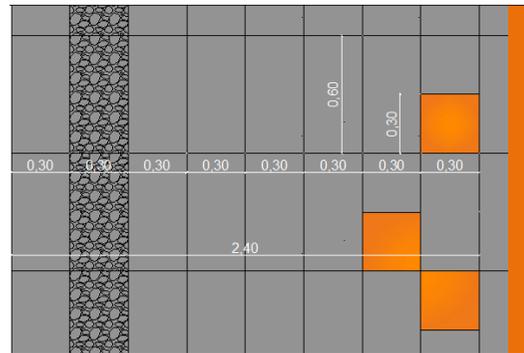
En el tramo 02, se plantean 7 pasos peatonales con las mismas características de los del tramo 01.

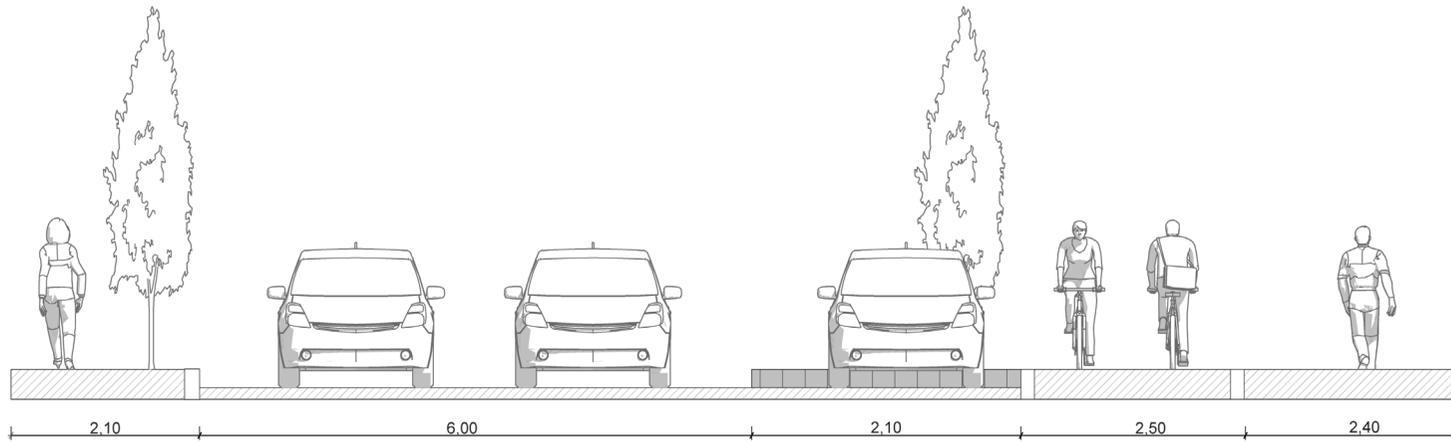
### CALZADA

Este tramo tiene las mismas características y especificaciones del tramo 01 en cuanto a calzada de la VOE y a la Vía Alternativa a la VOE.

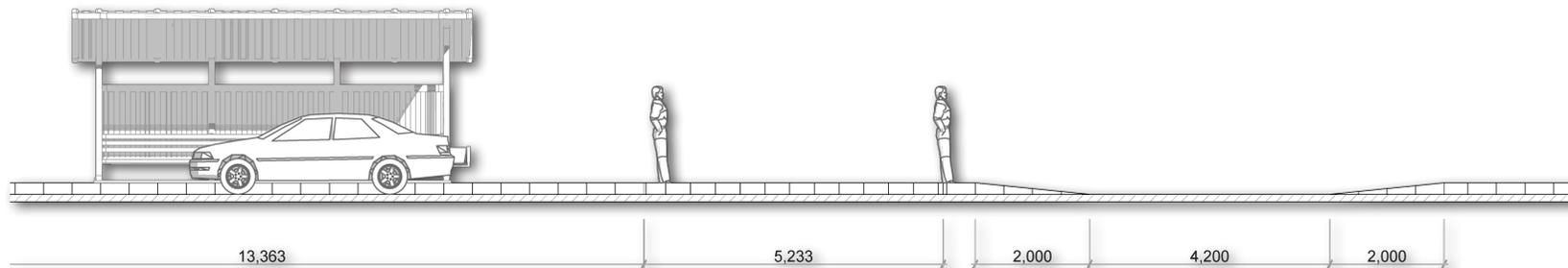
### ESTACIONAMIENTOS

En este tramo se plantean 4 estacionamientos lineales para vehículos particulares y 2 estacionamientos para bus (parada de bus), con las mismas especificaciones del tramo 1.





CORTE C - C



CORTE D - D

R.IV.P1.<sup>e</sup>

R.IV.P1.<sup>f</sup>

e.f Renders: Tramo 03, 04

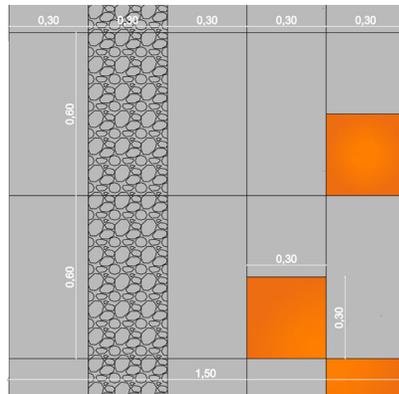
Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

### 1.8.5 DISEÑO TRAMO 03 Y 04

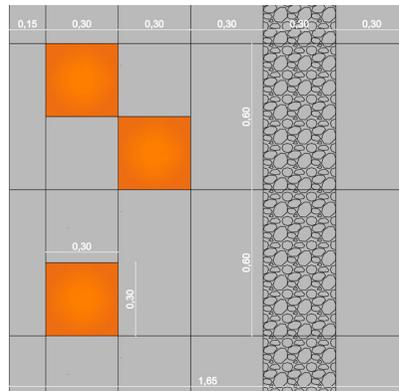
#### ACERAS

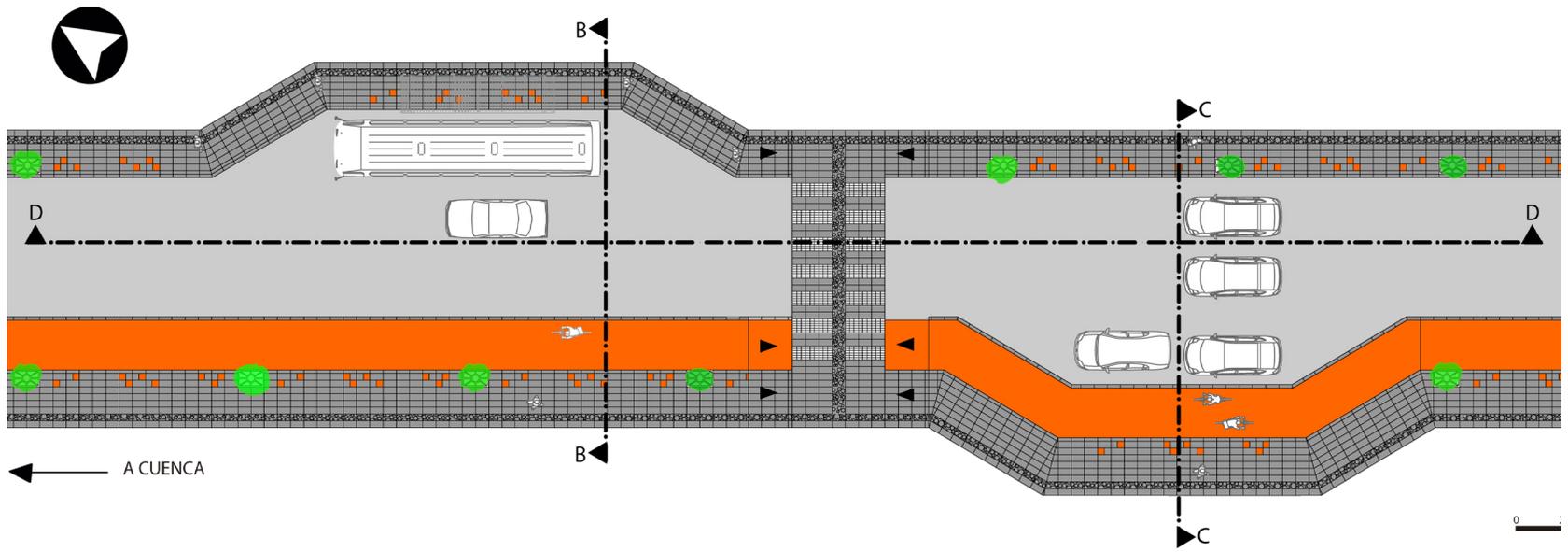
La acera izquierda tiene una sección de 1,50 m y la derecha de 1,65 m. La izquierda compuesta por 4 módulos de Piedra Granito, la Franja Táctil de 0,30 cm y se adiciona un bordillo de 0,15 m que separa la calzada de la acera. En la derecha, la sección es igual a la izquierda, pero sin el bordillo de 0,15.

Gráfico IV.P1.<sup>k</sup>: Tramo 03, 04 - acera izquierda



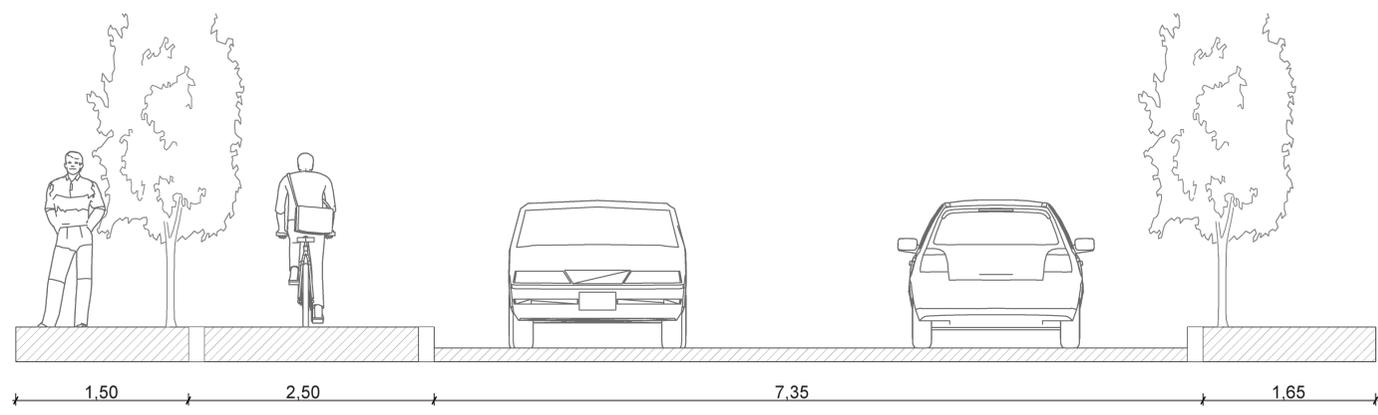
Gráficos IV.P1.<sup>l</sup>: Tramo 03, 04 - acera derecha





VOE  
DT3

DT3\_ DETALLE DE PLANTA EN TRAMO 3



CORTE E - E

Con respecto a los alcorques, éstos tienen una longitud de 0,60 m x 1,20 cm ; consecuencia de ellos, espacio libre de acera en los puntos que se ubican los alcorques es de 0,90 m.

Gráfico IV.P1.<sup>o</sup> : Tramo 03, 04 - acera izquierda

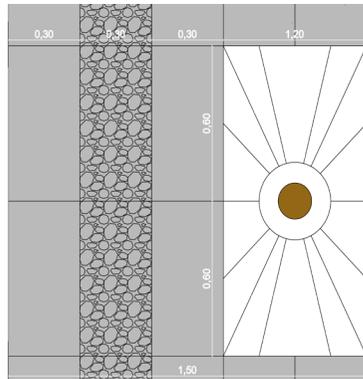
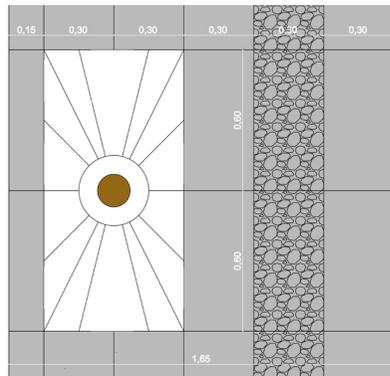
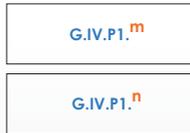
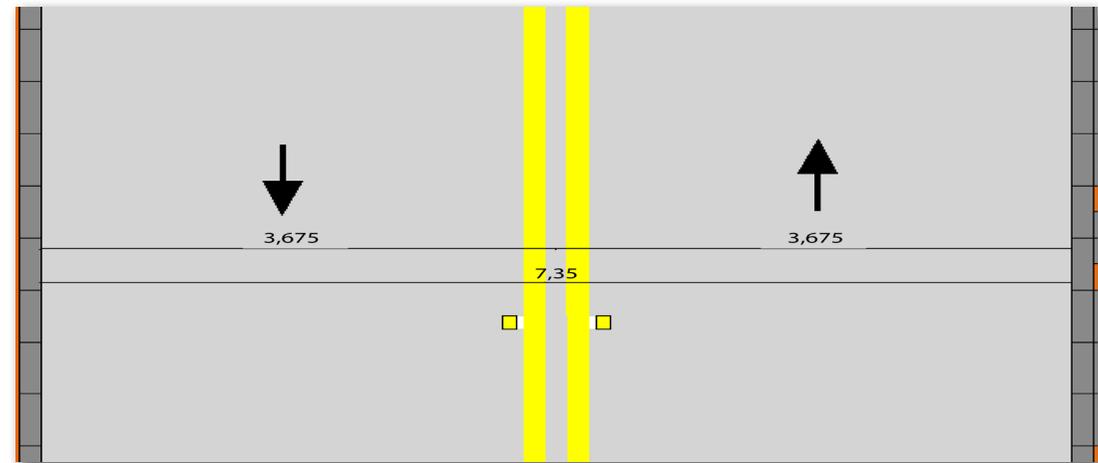
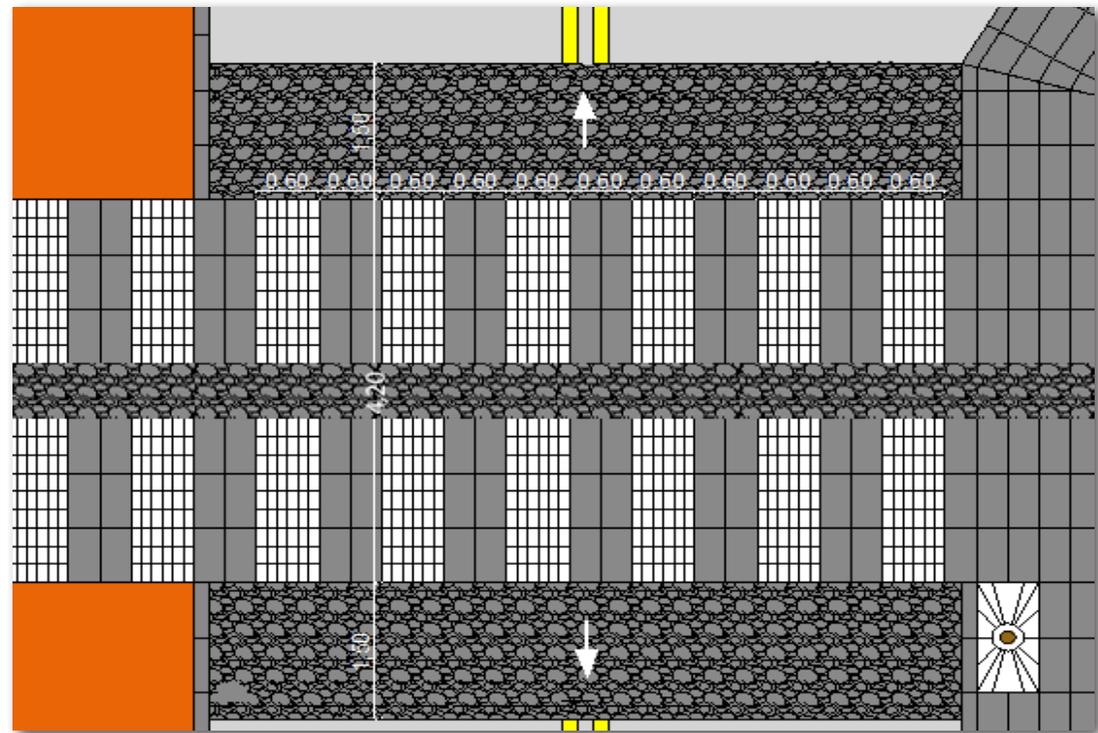


Gráfico IV.P1.<sup>p</sup> : Tramo 03, 04 - acera derecha



## CICLOVÍA

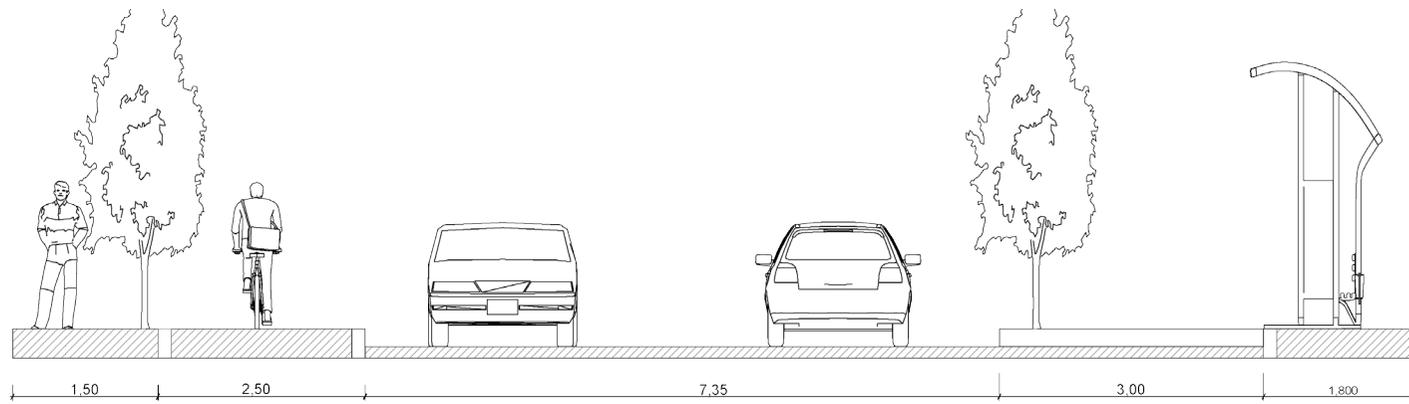
Ver especificaciones del tramo 01.



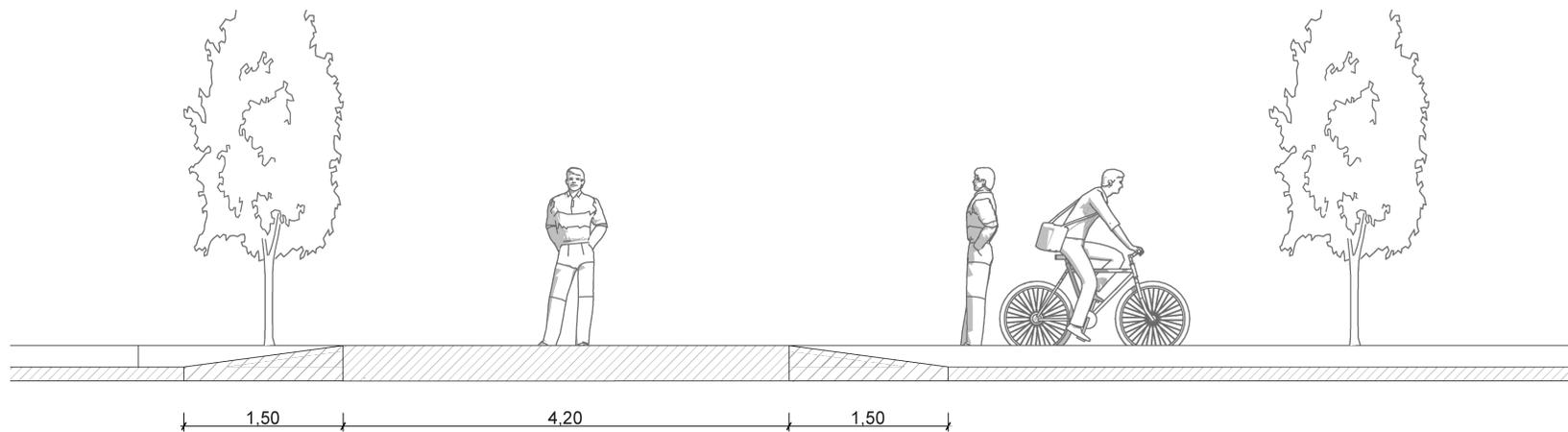
<sup>m</sup> Tramo 03, 04 - paso cebra

<sup>n</sup> Tramo 03, 04 - sección de calzada

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.



**CORTE F - F**



**CORTE G - G**

R.IV.P1.g

R.IV.P1.h

g. h Renders: Tramo 03, 04

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

## PASOS PEATONALES

Para estos tramos, se plantean 5 Pasos Peatonales, que se diferencian de los del tramo 01 y 02 por que se encuentran a nivel de acera, pero en cuanto a material de las líneas blancas es el mismo.

Para las rampas de acceso de los vehículos se utilizará mortero con piedra bola de aproximadamente 2 cm de diámetro. Ver Gráficos IV.P1.m

## CALZADA

En estos tramos 03 y 04 la calzada funciona en doble sentido de circulación y tiene 2 carriles de 3,675 m cada uno de ellos; la separación de los carriles se los realiza mediante señalización horizontal de dos líneas continuas en color amarillo. El material depende del Plan Superior. Ver Gráficos IV.P1.n

## ESTACIONAMIENTOS

En el tramo 03 y 04 se va a implementar 2 estacionamientos lineales; 2 encajonados para vehículos particulares y 9 estacionamientos para bus (parada de bus), con las mismas especificaciones del tramo 01.





R.IV.P1.1

R.IV.P1.2

Render: Tramo 03, 04

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

G.IV.P1.<sup>q</sup>

R.IV.P1.<sup>k</sup>

<sup>q</sup> Gráfico: Estado actual de intersección 1

<sup>k</sup> Render: Propuesta de intersección 1

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

### 1.8.6 DISEÑO INTERSECCIÓN CONFLICTIVA 1

En momento presente, el ingreso a la cabecera parroquial no genera mayor conflicto (G.IV.P1.<sup>q</sup>) pues la vía funciona en doble sentido.

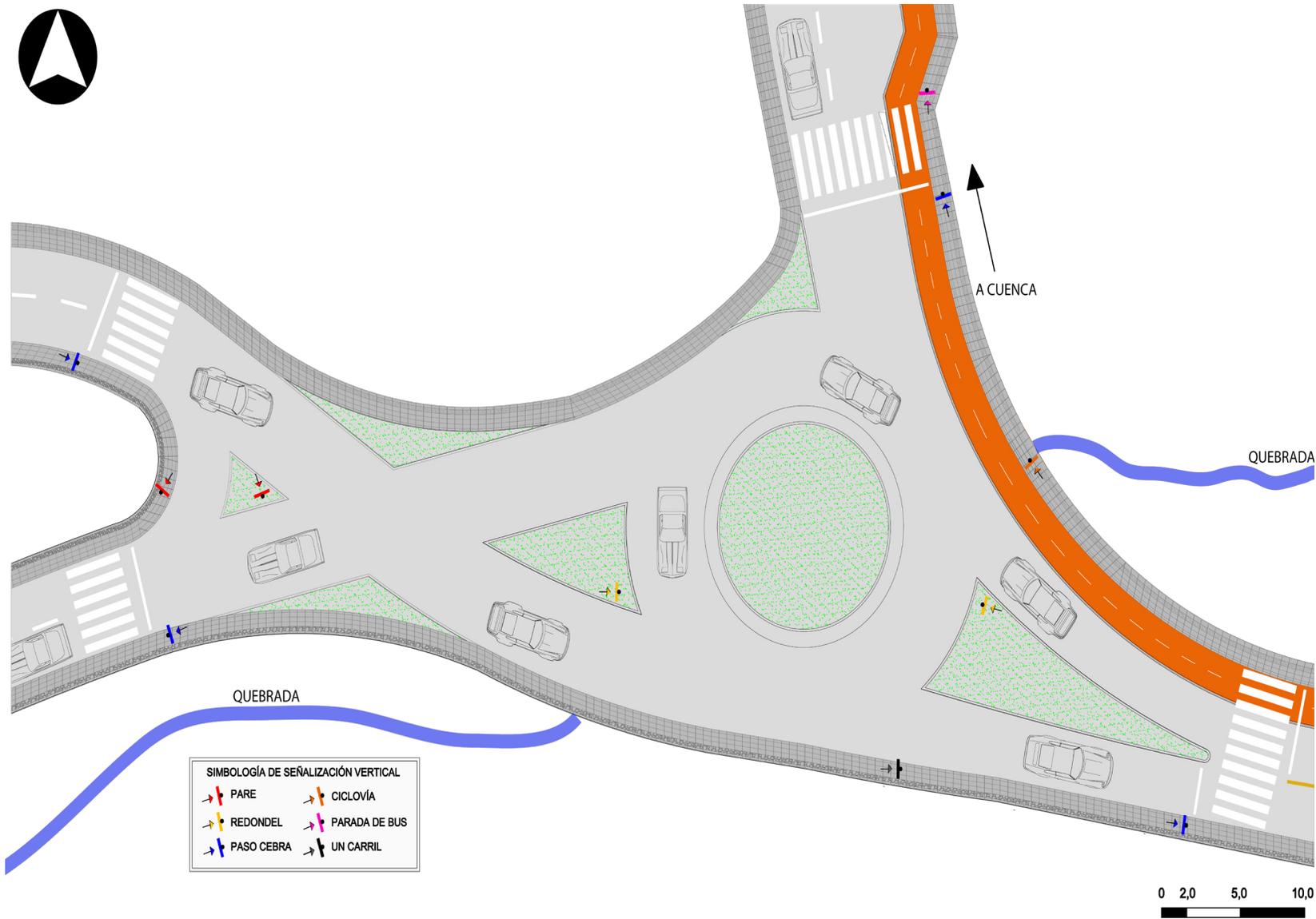
Pero al proponer una Vía Alternativa unidireccional que divide el tráfico a la actual (DT4), en el tramo 01, se ocasiona un nodo que requiere solución.

Para ello se diseña un redondel que absorbe el tráfico de las vías unidireccionales y las encausa en la vía bidireccional, y viceversa. Esta alternativa se da sobre el puente de la quebrada de El Salado, ingreso a la cabecera parroquial.



Foto IV.P1.<sup>k</sup>: Intersección 1 (estado actual)





| SIMBOLOGÍA DE SEÑALIZACIÓN VERTICAL |               |
|-------------------------------------|---------------|
| PARE                                | CICLOVÍA      |
| REDONDEL                            | PARADA DE BUS |
| PASO CEBRA                          | UN CARRIL     |



### DT4\_DETALLE DE PLANTA EN INTERSECCIÓN 1

G.IV.P1.<sup>f</sup>

R.IV.P1.<sup>l</sup>

<sup>f</sup> Gráfico: Estado actual de intersección 2

<sup>l</sup> Render: Propuesta de intersección 2

Fuente y elaboración: Grupo de tesis, 2015.

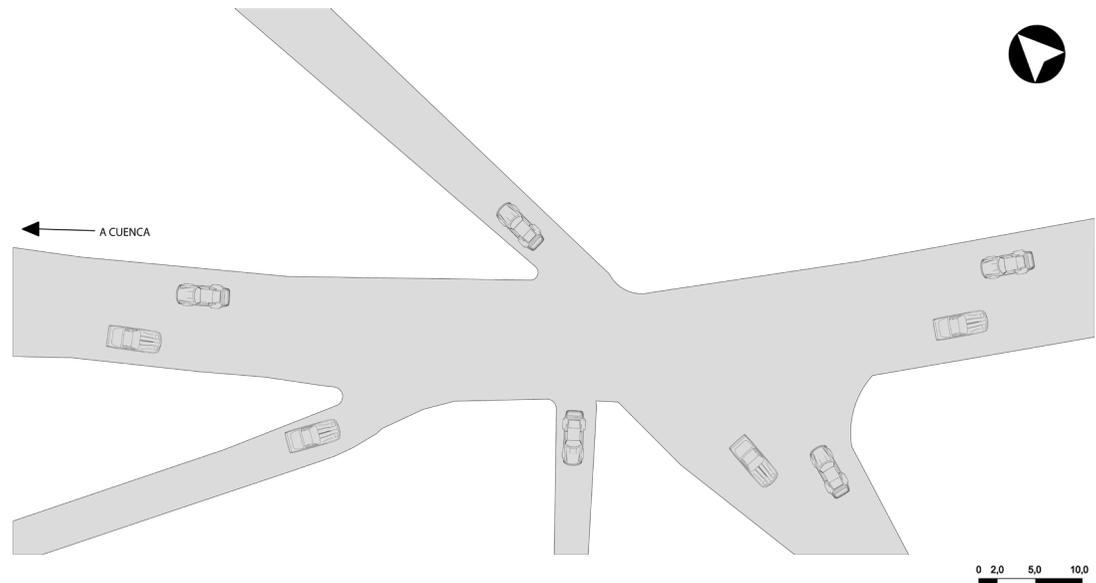
### 1.8.7 DISEÑO INTERSECCIÓN CONFLICTIVA 2

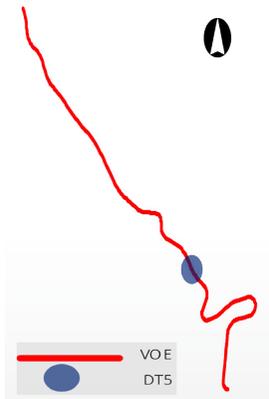
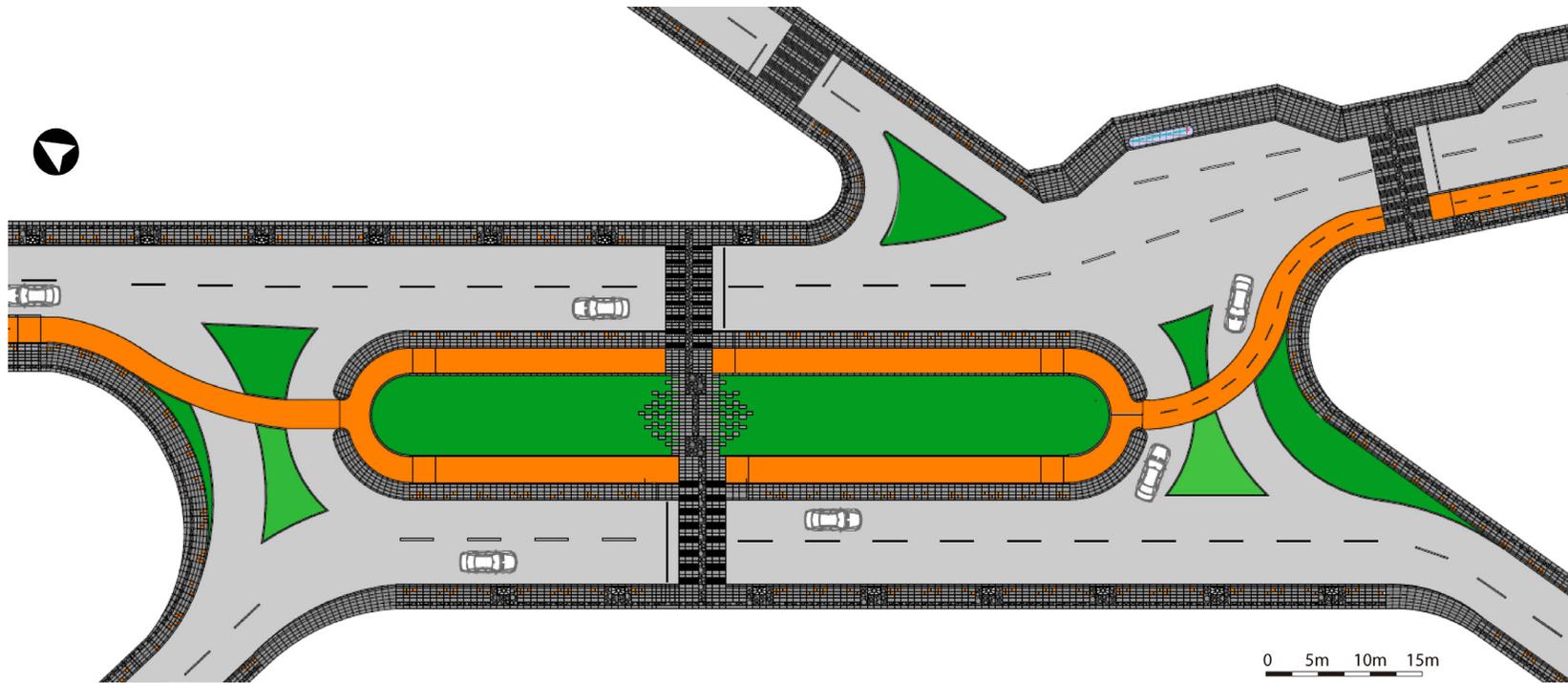
Un punto álgido que se tiene sobre la vía Cuenca - El Valle, es ésta intersección que ya en momento actual es sumamente peligrosa. Convergen 4 vías a la VOE: 3 de ellas son de acceso principal a comunidades numerosas en habitantes, sobre todo la de San Juan Loma. (Ver G.IV.P1.<sup>f</sup>)

A pesar de ello, para el presente proyecto, esta situación se presenta como una OPORTUNIDAD de generar un espacio de convergencia que afiance las relaciones sociales de sus comunidades. Además, acrecentar el verde urbano y frenar la imperante necesidad del espacio público en la vía.

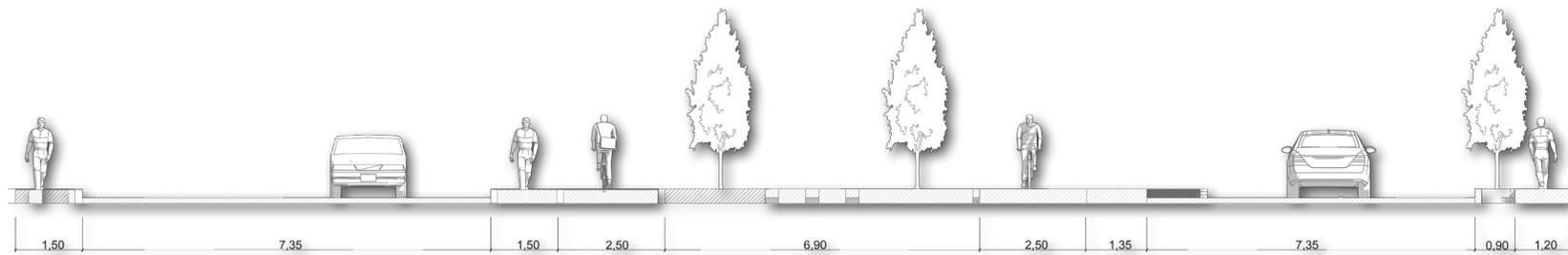
Un bulevar - de alrededor de 70 m de largo x 15 m de ancho- es la propuesta. A nivel vehicular representa el elemento central que canaliza el tránsito unidireccional entre el tramo 1 y tramo 2, tanto en la vía principal y vía alterna; distribuye eficientemente el tráfico hacia las diferentes comunidades; prioriza la seguridad del peatón y promueve áreas agradables y cómodas para el ciclista.

Foto IV.P1.<sup>l</sup>: Intersección 2 (estado actual)

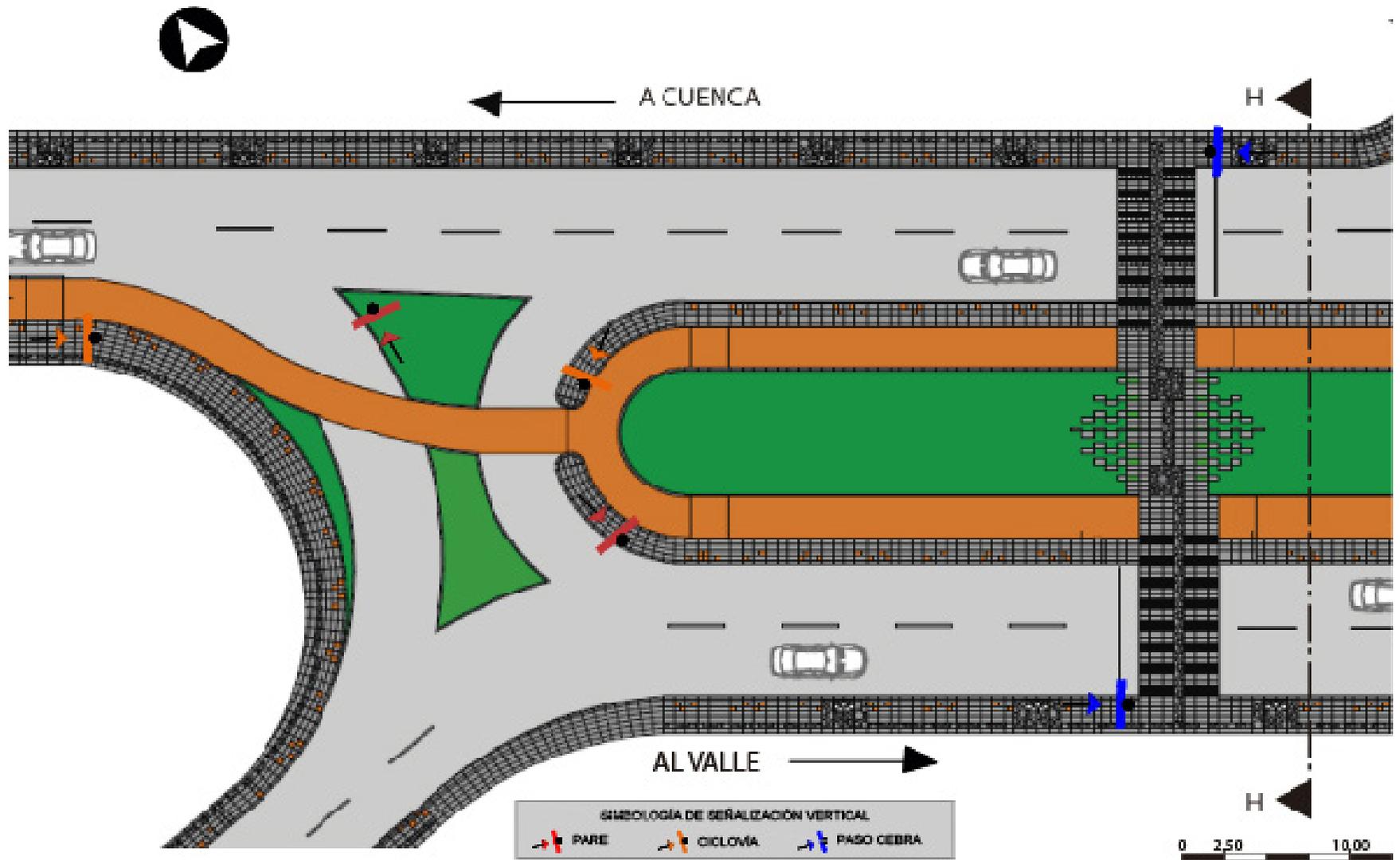




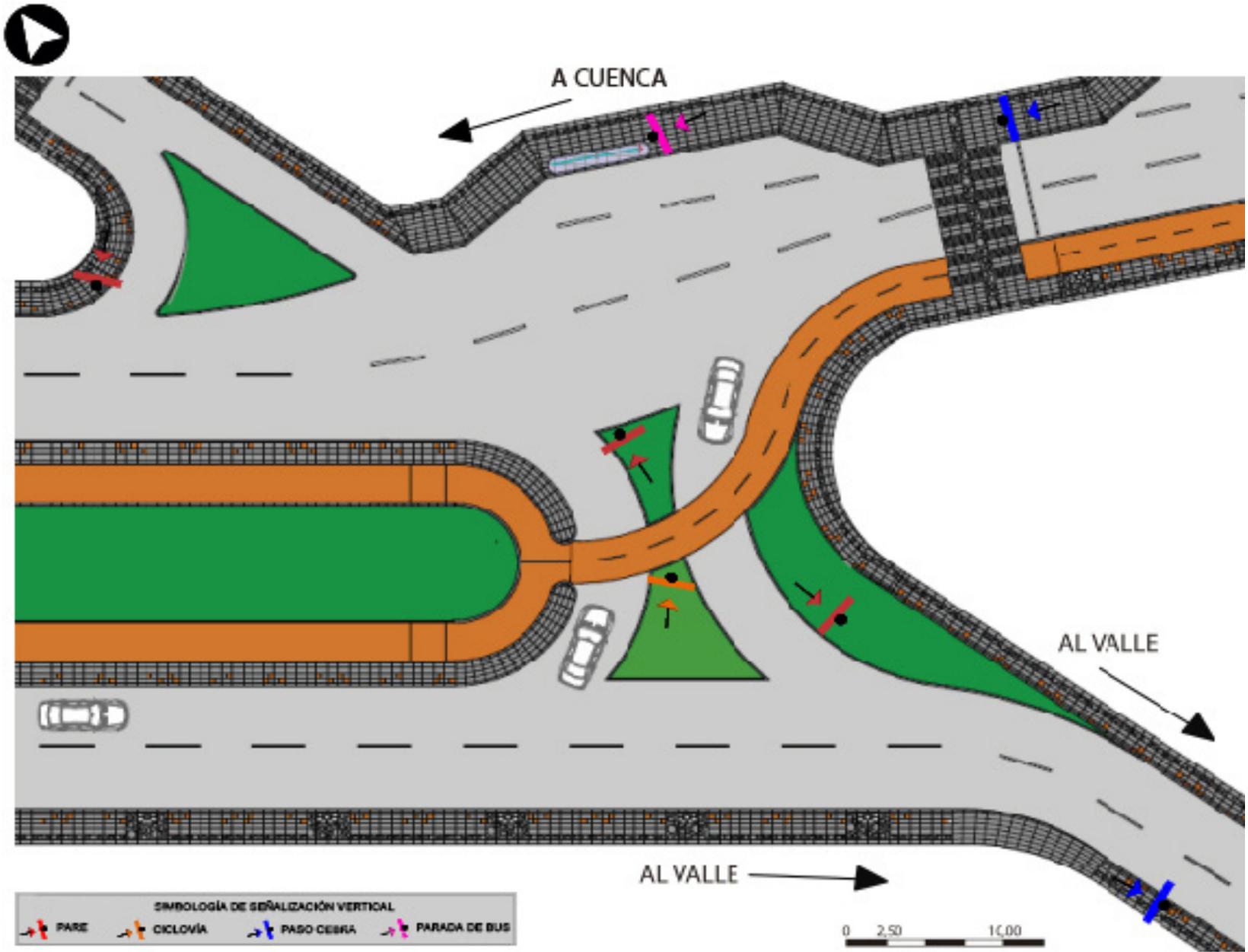
DT5\_DETALLE DE PLANTA EN INTERSECCIÓN 2



CORTE H - H



DT5.1\_DETALLE DE PLANTA EN INTERSECCIÓN 2



DT5.2\_DETALLE DE PLANTA EN INTERSECCIÓN 2





R.IV.P1.<sup>n</sup>

<sup>n</sup> Render: Intersección 2

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

G.IV.P1.<sup>s</sup>

R.IV.P1.<sup>o</sup>

- <sup>s</sup> Gráfico: Estado actual de intersección 3
- <sup>o</sup> Render: Propuesta de intersección 3

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

### 1.8.8 DISEÑO INTERSECCIÓN CONFLICTIVA 3

La presente intersección resulta estratégica para ligar el tránsito entre la vía principal y vía alterna del tramo 2 propuesta. Por otro lado, se busca minimizar los accidentes de tránsito generados frecuentemente sobre este punto.

Es una intersección muy usada. A media cuadra se encuentra la escuela fiscal Eloy Alfaro. Es un importante desfogue vehicular desde Chilcapamba. Entre otras que ameritan dar una solución.

Es necesario indemnizar un porcentaje pequeño del predio esquinero para lograr el diseño en propuesta. Ver DT6.

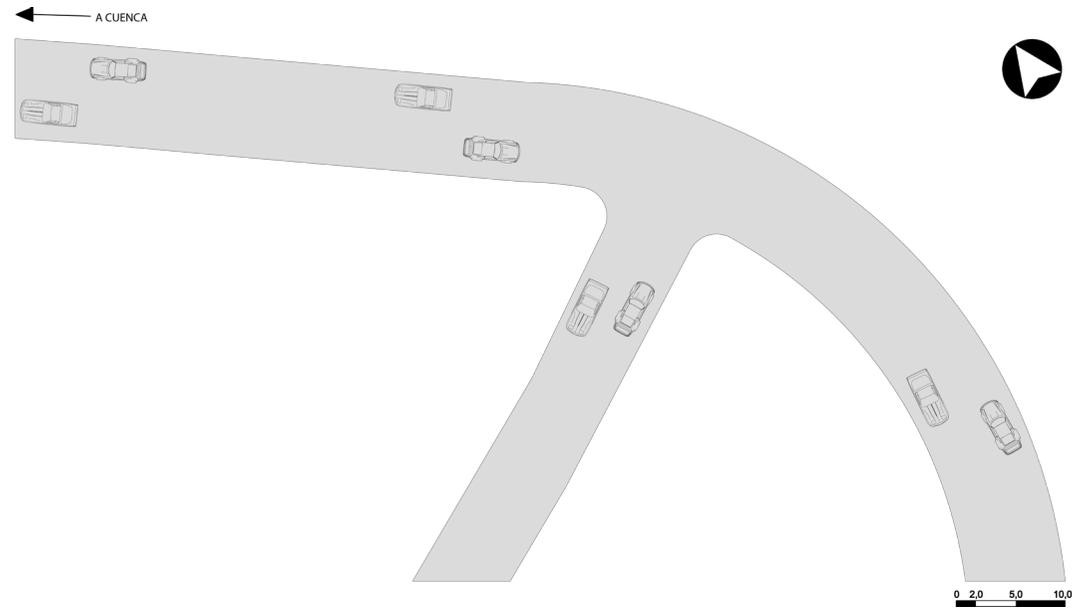
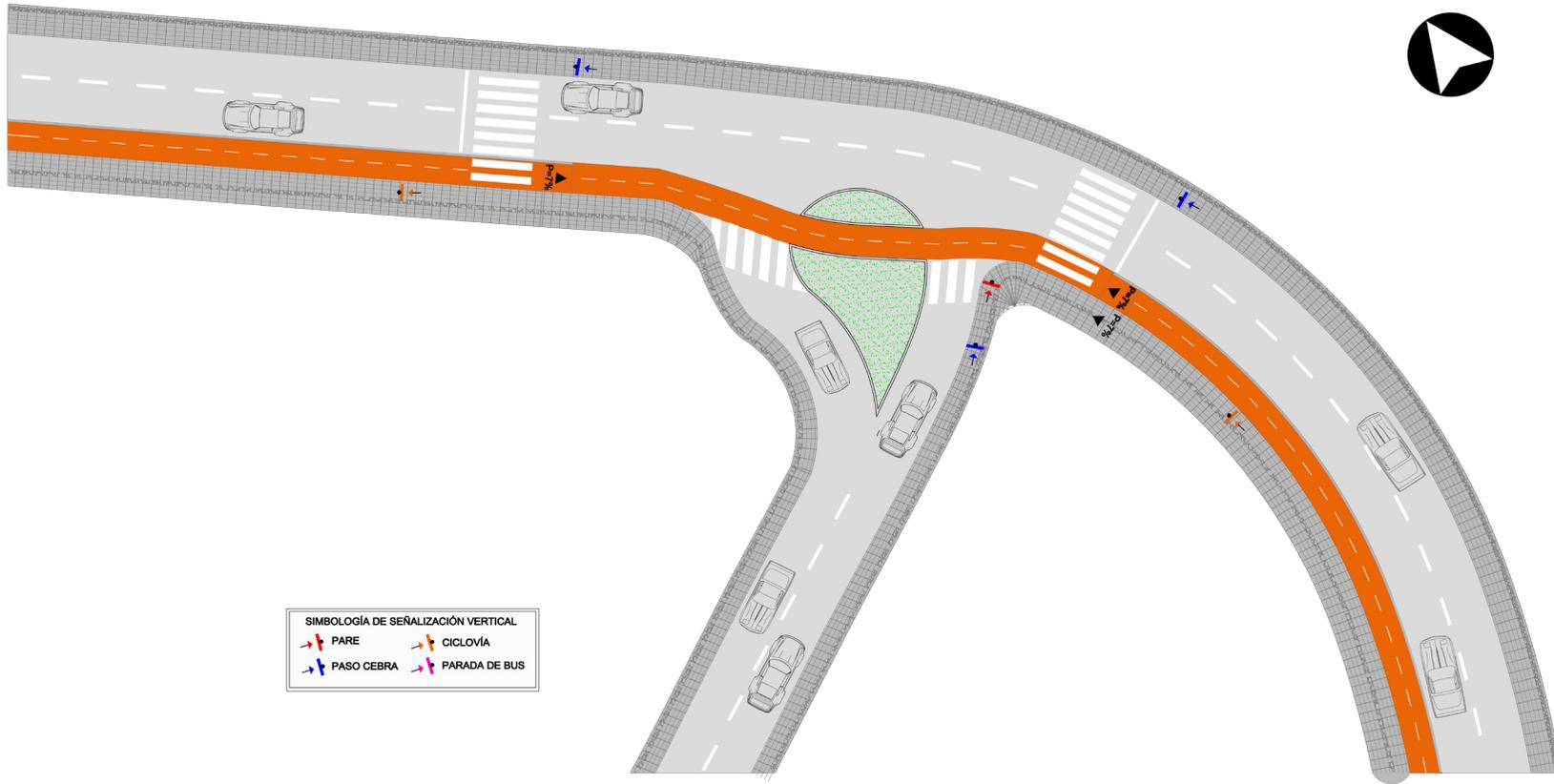


Foto IV.P1.<sup>m</sup>: Intersección 3 (estado actual)



← A CUENCA

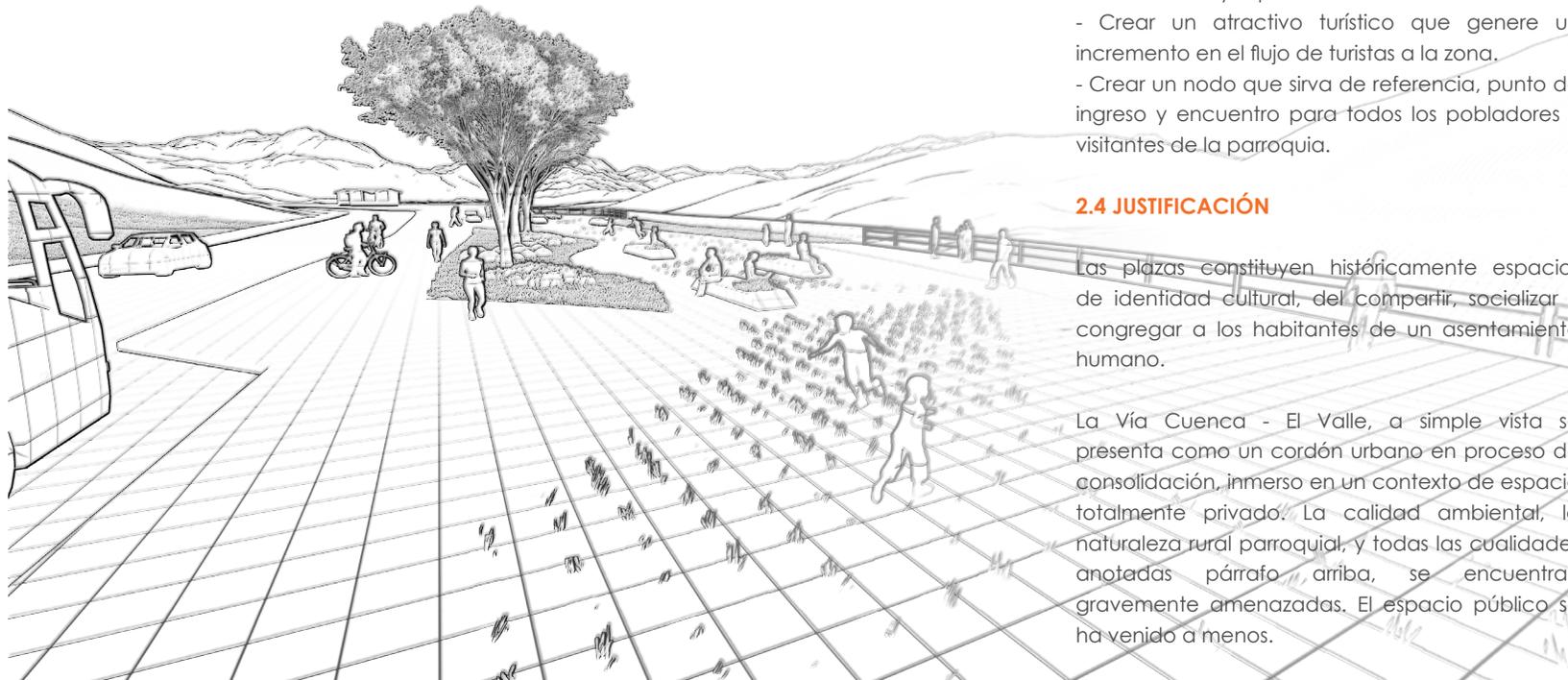


| SIMBOLOGÍA DE SEÑALIZACIÓN VERTICAL |            |  |               |
|-------------------------------------|------------|--|---------------|
|                                     | PARE       |  | CICLOVÍA      |
|                                     | PASO CEBRA |  | PARADA DE BUS |



### DT6\_DETALLE DE PLANTA EN INTERSECCIÓN 3





## 2.1 CÓDIGO DEL PROYECTO

EP-02

## 2.2 NOMBRE DEL PROYECTO

PLAZA "PUERTAS DE EL VALLE"

## 2.3 OBJETIVOS

- Dotar a la parroquia El Valle de un espacio de reunión y encuentro, en el cual se pueda potencializar la vida comunitaria.
- Fortalecer la identidad del lugar y caracterizar su estructura vial y espacial.
- Crear un atractivo turístico que genere un incremento en el flujo de turistas a la zona.
- Crear un nodo que sirva de referencia, punto de ingreso y encuentro para todos los pobladores y visitantes de la parroquia.

## 2.4 JUSTIFICACIÓN

Las plazas constituyen históricamente espacios de identidad cultural, del compartir, socializar y congregar a los habitantes de un asentamiento humano.

La Vía Cuenca - El Valle, a simple vista se presenta como un cordón urbano en proceso de consolidación, inmerso en un contexto de espacio totalmente privado. La calidad ambiental, la naturaleza rural parroquial, y todas las cualidades anotadas párrafo arriba, se encuentran gravemente amenazadas. El espacio público se ha venido a menos.

G.IV.P2.<sup>a</sup>

<sup>a</sup> Boceto de la plaza "Puertas de El Valle"

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.



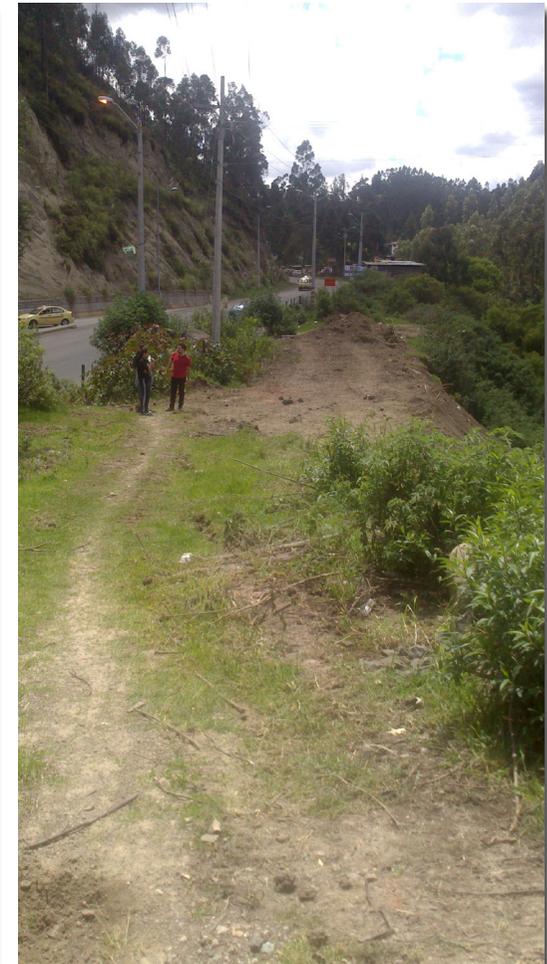
a,b Fotografías:  
Estado actual del  
emplazamiento de la  
plaza.

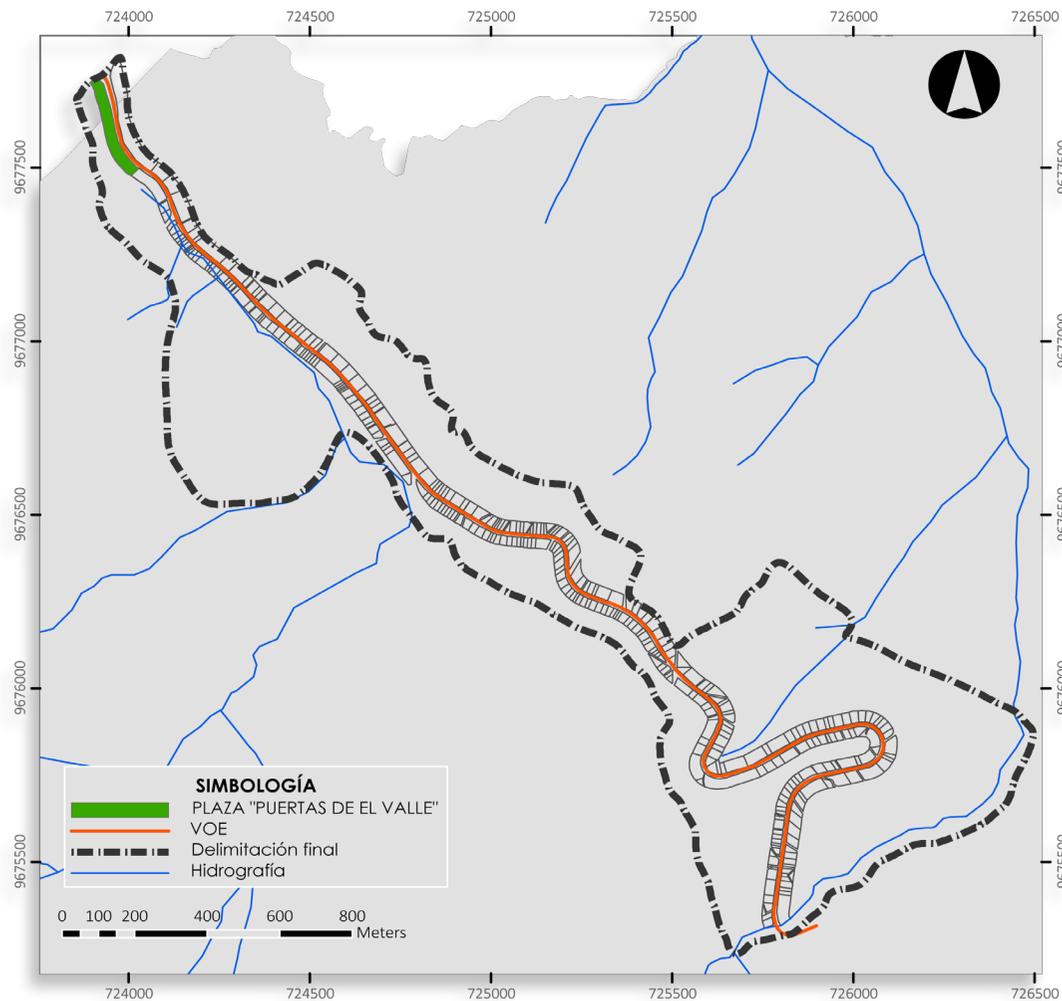
En potencia, la vía Cuenca - El Valle tiene la facilidad de volver reversible esta situación, y generar estrategias que fortalezcan la existencia de áreas estanciales conectoras y permanentes. Como se sabe, de estas últimas, la plaza es el espacio matriz del cual se desprende todo el espacio público.

Teniendo en cuenta esta situación, se ha propuesto la creación de una plaza ubicada al ingreso de esta vía. La razón principal de su emplazamiento, obedece a que todos los flujos de movilidad se filtran por este punto que se muestra como "cuello de botella" de acceso para toda la parroquia.

A través de ella se puede apuntalar a fortalecer la identidad parroquial, unir a los usuarios de todas las edades a través de diferentes zonas propuestas, ofrecer comercios y ferias informales que incentiven el desarrollo económico de sus habitantes. Al final, impulsar la cohesión social de El Valle, que servirá como "corazón" para impulsar los siguientes proyectos estanciales.

La plaza "Puertas de El Valle" deberá recopilar el inconsciente colectivo del habitante vallesense [ya observado en la etapa de diagnóstico], al tiempo que será desarrollada arquitectónicamente, a nivel de idea.





## 2.5 DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Todos los UPE's de la vía Cuenca - El Valle son de dominio privado, y en consecuencia no existen espacios públicos para la distracción y concentración peatonal. Cabe recalcar que no existen plazas en toda el área de planificación.

Por otro lado, existe todavía un considerable porcentaje de UPE's baldíos y sin edificar que facilitan la previsión de áreas estanciales de permanencia, entre estos, el designado para el presente proyecto.

El uso de suelo principal previsto para esta zona es "Forestal", compatible con servicios de turismo. En términos de paisaje, se observa en esta zona un alto nivel de conservación ambiental. El entorno ofrece una diversidad de interesantes visuales, amplio rango de relieves y gama de colores fríos entre los cuales despunta el verde.

## 2.6 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

### 2.6.1 LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto se emplaza al ingreso a la vía Cuenca el Valle, en el último UPE de la izquierda del tramo 04. Este UPE se encuentra junto a la quebrada de Gapal, en las coordenadas 723.946 E, 9.677.619 N. [Ver Mapa IV.P2.](#)



▣ Ubicación de la plaza "Puertas de El Valle"

Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

F.IV.P2.<sup>c</sup>

C.IV.P2.<sup>b</sup>

<sup>c</sup> Fotografía: Estado actual sitio para plaza.

<sup>b</sup> Cuadro: Relaciones entre espacios

Fuente y elaboración: Grupo de tesis, 2015.

## 2.6.2 ANÁLISIS DEL SITIO

El terreno tiene formas irregulares, no tiene ángulos rectos, presenta pendientes mínimas en la zona junto a la VOE, sin embargo, al acercarse a la quebrada, la pendiente se incrementa considerablemente.

## 2.6.3 DIMENSIONAMIENTO DEL PROYECTO

Cuadro IV.P2.<sup>a</sup>

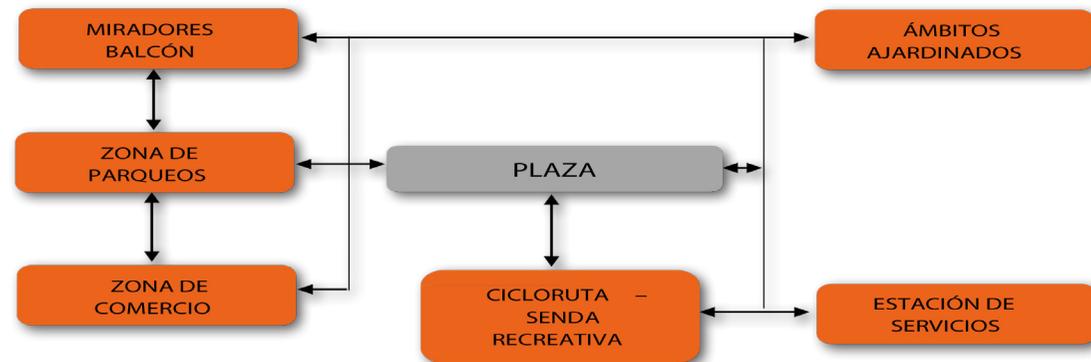
| ESPACIOS                                 | SUPERFICIE (m <sup>2</sup> ) |
|--|------------------------------|
| Plaza                                    | 2.749,82                     |
| Miradores - Balcones                     | 236,30                       |
| Ámbitos Ajardinados Visuales             | 502,14                       |
| Área de Comercio                         | 56,30                        |
| Parqueaderos                             | 203,00                       |
| Estación de servicios para los ciclistas | 54,96                        |
| Circulación (rampas, escaleras)          | 376,55                       |
| Cicloruta                                | 1.594,56                     |
| <b>TOTAL</b>                             | <b>5.773,63</b>              |

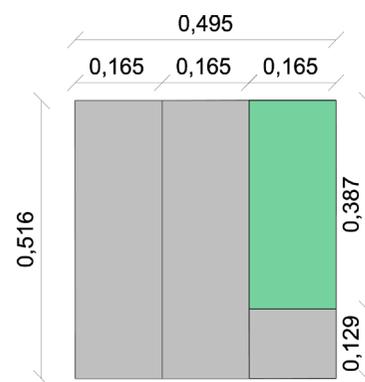
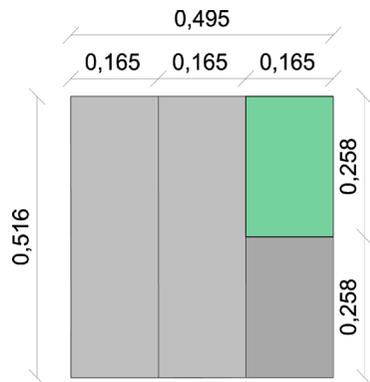
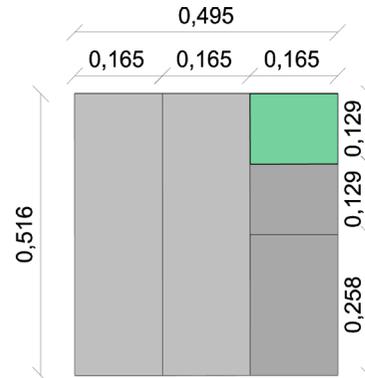
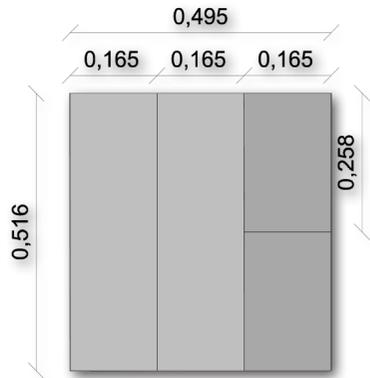


## 2.7 DESCRIPCIÓN TÉCNICA

### 1.7.2 PROGRAMACIÓN Y RELACIÓN ENTRE ESPACIOS

El proyecto de la Plaza "Puertas de El Valle" incluye a la mayoría de elementos de áreas estanciales. En ella se ubican dos Miradores balcón, dos Ámbitos Ajardinados Visuales, una zona de comercio, parqueaderos, y es el inicio de la "ciclovía paralela" a la VOE, la cicloruta, y una senda recreativa (tipo II) que se extiende a lo largo de la quebrada de Gapal dando lugar a ámbitos ajardinados recreativos. Ver Cuadro IV.P2.<sup>b</sup>





### 1.7.3 EXPRESIÓN Y TECNOLOGÍA

#### PISO DE PLAZA

La plaza retoma como fundamento los preceptos encontrados en el estudio Tipológico Pictórico y Paisaje. Valores como la materialidad predominante, las formas, colores y texturas se reinventan o abstraen como intencionalidad.

Para el piso de la plaza se propone utilizar adoquines de hormigón, con peralte de 8 cm, de la fábrica Hormipisos. La serie se denomina "Modena" con dimensiones de 0,516 m x 0,165 m, y 0,256 m x 0,155 m. [Ver Fotos IV.P2.d,e](#)

Partimos de un módulo de 0,495 m x 0,516 m formado por dos piezas de 0,516 m x 0,165 m y dos piezas de 0,256 m x 0,155 m. [Ver Gráfico IV.P2.b](#). Éste módulo sufre algunas variaciones de acuerdo con la necesidad de crear vegetación baja dentro de la plaza.

El área que ocupa la vegetación responde a la pieza de 0,256 m x 0,155 m. Inicia con una dimensión igual a la mitad de la pieza; luego ocupa el espacio de una pieza entera, su área aumenta sucesivamente hasta ocupar los 2/3 de módulo planteado para la plaza. [Ver Gráfico IV.P2.c](#), [IV.P2.d](#) y [IV.P2.e](#), [IV.P2.f](#), [IV.P2.g](#)

Éstos módulos se colocarán de forma secuencial a lo largo de toda la Plaza; inicia con el módulo 1 desde la zona de la Estación de Servicio para los ciclistas, sigue con el módulo 2 con un mínimo porcentaje de área verde; ésta área crece paulatinamente en ciertas zonas hasta unirse con

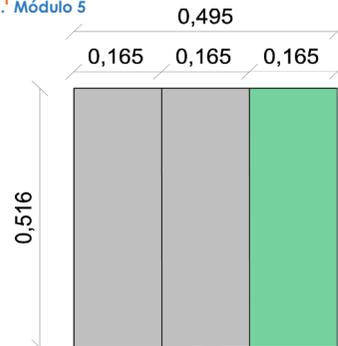
|                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|
| F.IV.P2. <sup>d</sup> | F.IV.P2. <sup>e</sup> |
| G.IV.P2. <sup>b</sup> | G.IV.P2. <sup>c</sup> |
| G.IV.P2. <sup>d</sup> | G.IV.P2. <sup>e</sup> |

- <sup>d</sup> Hormipisos "Modena"
- <sup>e</sup> Hormipisos "Modena"
- <sup>b</sup> Gráfico : Módulo 1
- <sup>c</sup> Gráfico : Módulo 2
- <sup>d</sup> Gráfico : Módulo 3
- <sup>e</sup> Gráfico : Módulo 4

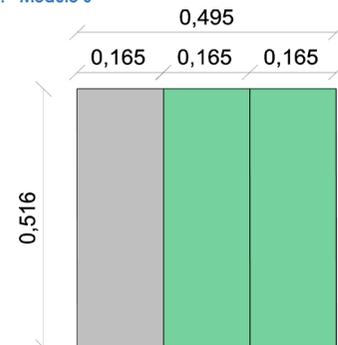
Fuente y elaboración:  
Grupo de tesis, 2015.

los Ámbitos A Jardinados. Finalmente, el piso de la Plaza termina con el módulo 5 en la zona de comercio.

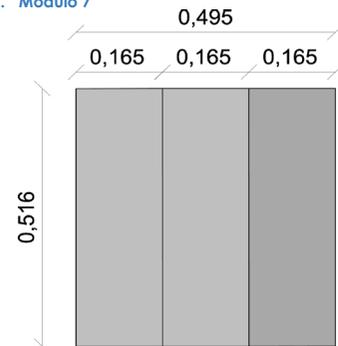
G.IV.P2.<sup>f</sup> Módulo 5



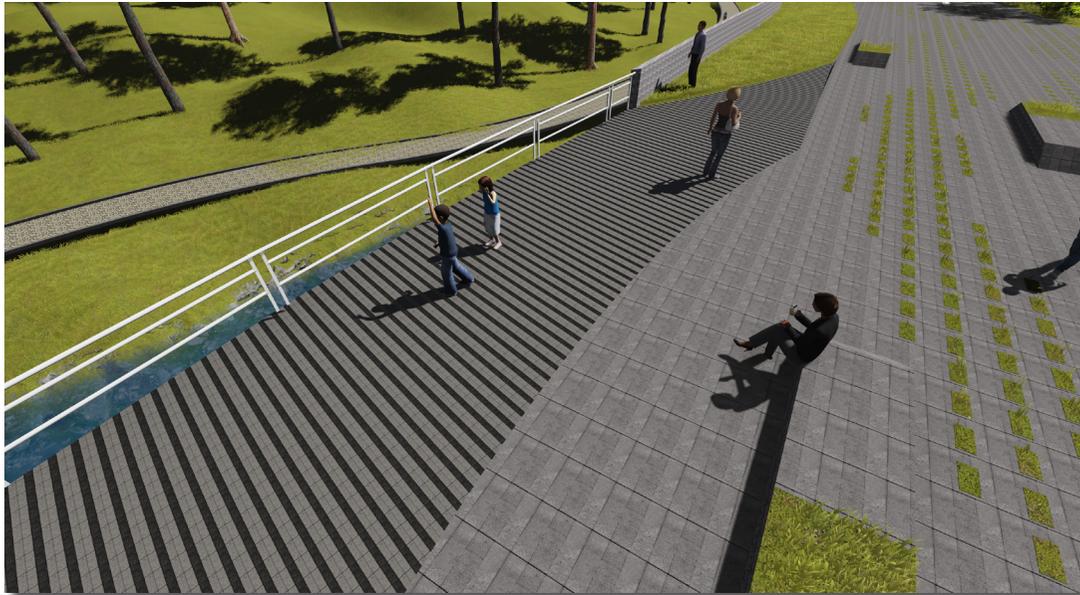
G.IV.P2.<sup>g</sup> Módulo 6



G.IV.P2.<sup>h</sup> Módulo 7



a,b Renders : Piso Plaza

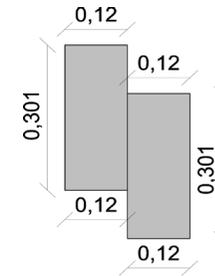


### MIRADORES BALCÓN

Aprovechando el desnivel natural del sitio, y la atrayente quebrada de Gapal que discurre de forma longitudinal, se propone miradores balcón privilegiando las mejores vistas hacia el paisaje rural.

El material de piso que se propone para este elemento es el mismo que se utilizó en la plaza; se diferencia por su dimensión y disposición. Las piezas de "Modena" en 8 cm de alto y 0,301 m x 0,12 m de superficie, se colocarán de forma longitudinal y traslapados entre si.

Gráfico IV.P2.<sup>i</sup>



R.IV.P2.<sup>c</sup>

R.IV.P2.<sup>d</sup>

c,d Renders : Miradores balcón de Plaza.

R.IV.P2.<sup>e</sup>

R.IV.P2.<sup>f</sup>

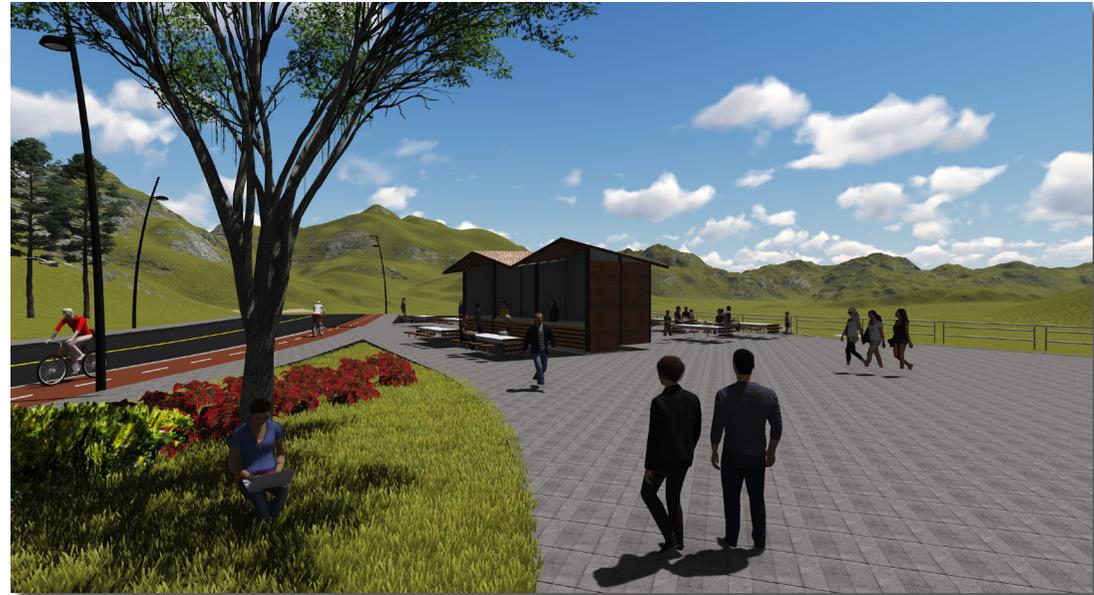
e,f Renders : Ámbitos  
Ajardinados en Plaza.

### ÁMBITOS AJARDINADOS VISUALES

La plaza en su concepción integral debe reflejar todas las características del territorio en estudio. Bajo estas consideraciones se estima conveniente incluir un área verde de contemplación denominadas Ámbitos Ajardinados Visuales.

La parroquia El Valle, de esencia rural, cunde de prados y vegetación que por motivos del proceso de consolidación a los márgenes de la vía están desapareciendo de la vista de todos sus usuarios. La edificación continua y sin planificación corrobora este problema.

Por ello es necesario plantear un porcentaje considerable de área verde que identifique al lugar y sirva de puente entre la plaza rígida y el entorno rural. Para cumplir este efecto se propone dos zonas con vegetación alta, media y baja, adyacente a la acera; y dos zonas anexas a los miradores balcón únicamente con césped a manera de grandes alfombras verdes.





## CICLORUTA

La cicloruta inicia en la Plaza, su trayectoria se encuentra junto a la quebrada de Gapal hasta el primer puente y se une con la ciclovía paralela a la vía (VOE).

La cicloruta tiene una sección de 3,00 m, con bordillos de 0,15 m cada uno de ellos.

Como material de acabado de piso se propone un hormigón desactivado (con árido visto) en piedra bola de 2 cm de diámetro máximo. Para bordillos se piensa en adoquines prefabricado de hormigón.

R.IV.P2.<sup>g</sup>

R.IV.P2.<sup>h</sup>

<sup>g,h</sup> Renders : Cicloruta que parte desde la Plaza.



R.IV.P2.i

R.IV.P2.j

Render : Comercios en Plaza.

## COMERCIOS

Las plazas y la actividad económica y comercial han estado siempre estrechamente ligadas. En la plaza "Puertas de El Valle" no será la excepción.

Para ello se propone la construcción de dos bloques independientes que acogen hasta 6 negocios cada uno. Total 12.

El concepto para el diseño funcional, parte de fortalecer los servicios principalmente de alimentación. Todo el corredor de la vía Cuenca - El Valle gradualmente va cada vez más ofertando su gastronomía de choncho asado, pollo asado, entre otros. Propios y extraños se detienen, inclusive agravando el tránsito para degustar de ellos.

A más de lo anotado, se persigue en su forma y volumetría, reinventar y abstraer la tipología arquitectónica predominante. La disposición de los bloques potencializan las visuales y permiten un alto grado de permeabilidad hacia todas las zonas.





R.IV.P2.<sup>k</sup>

R.IV.P2.<sup>l</sup>

<sup>k,l</sup> Renders : Comercios en Plaza.

R.IV.P2.<sup>m</sup>

R.IV.P2.<sup>n</sup>

m,n Renders : Circulación vertical

### CIRCULACIÓN VERTICAL

Se plantea - inmerso al proyecto - la dotación de gradas y rampas que conectan la plaza hacia la quebrada de Gapal, sus áreas verdes recreativas y cicloruta, pasando por dos puentes.

En el primer caso se trata de un sistema de gradas compuesto de madera en su estructura, peldaños y pasamanos. Estas gradas emergen desde los diferentes niveles topográficos, adaptándose a la naturaleza.

También, se cuenta con rampas en dos tramos que se presentan como la continuidad del piso de la plaza hasta conectarse con el puente. La pendiente es accesible para usuarios especiales.

En ambos casos, a través de los diferentes puntos de ellos se puede disfrutar y valorar el paisaje desde variados ángulos.





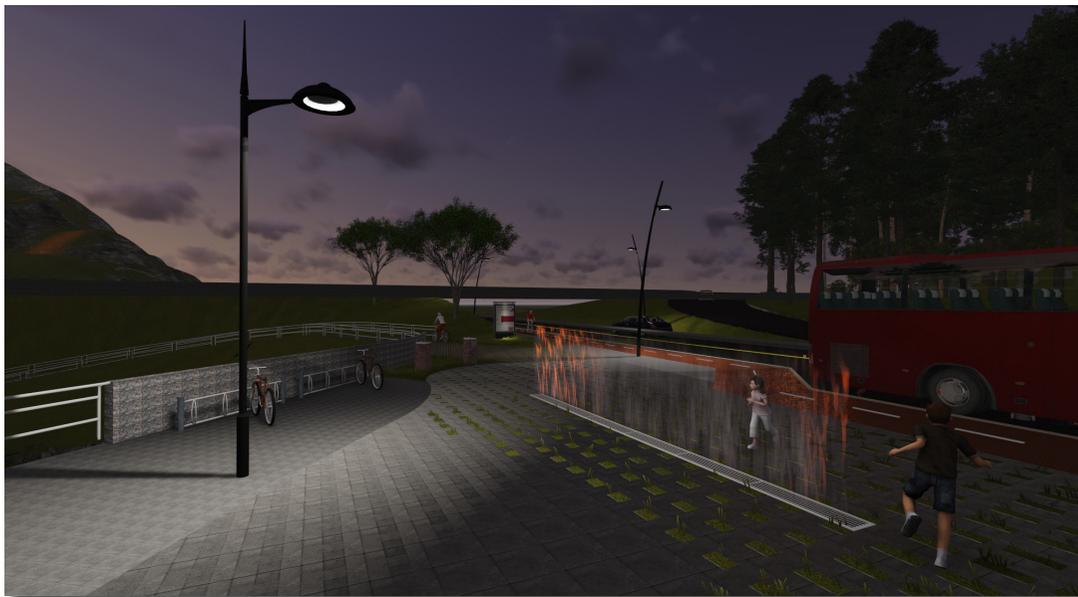
## PARQUEADEROS

Dentro de este proyecto se emplazó una zona de parqueos encajonados. Éstos parqueaderos están dimensionados para 6 vehículos en el que se incluye uno de ellos para usuarios con capacidades diferentes. El material del piso debe ser el mismo que el de la calzada.

R.IV.P2.°

R.IV.P2.P

- ° Renders :  
Parqueaderos
- P Renders : Estación  
de servicio ciclista

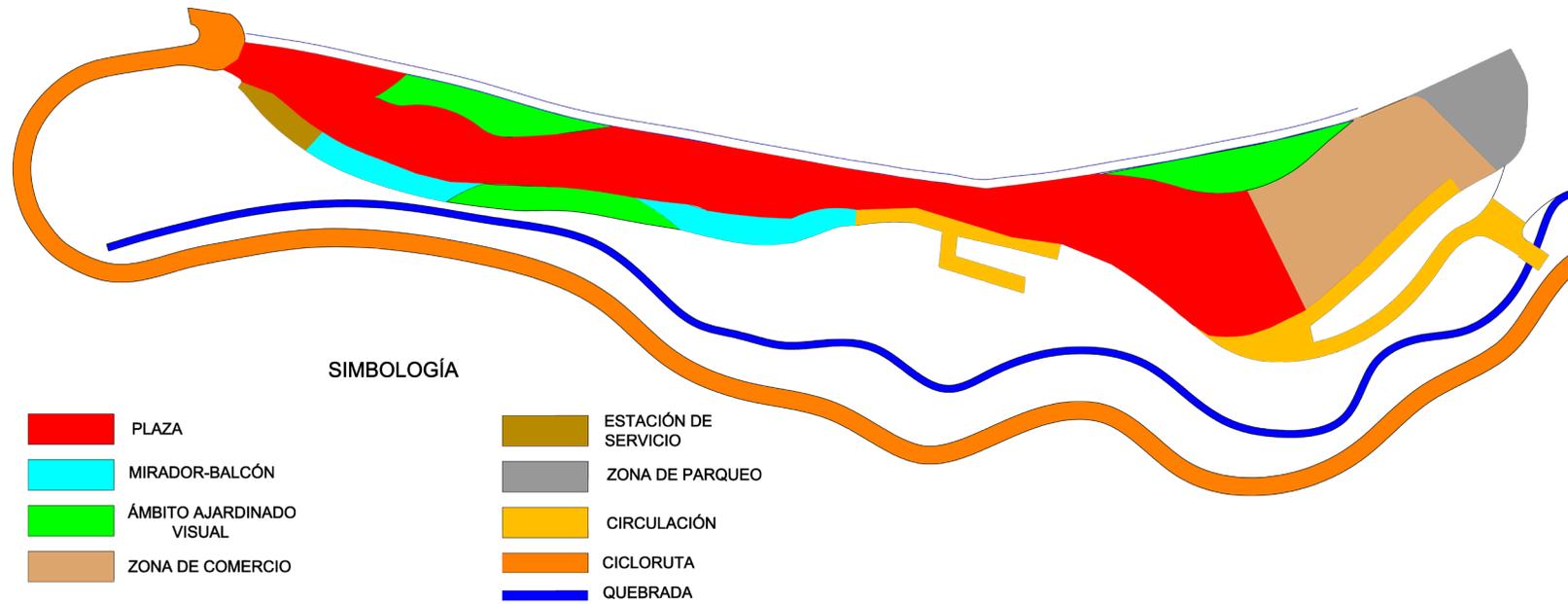


## ESTACIÓN DE SERVICIO CICLISTA

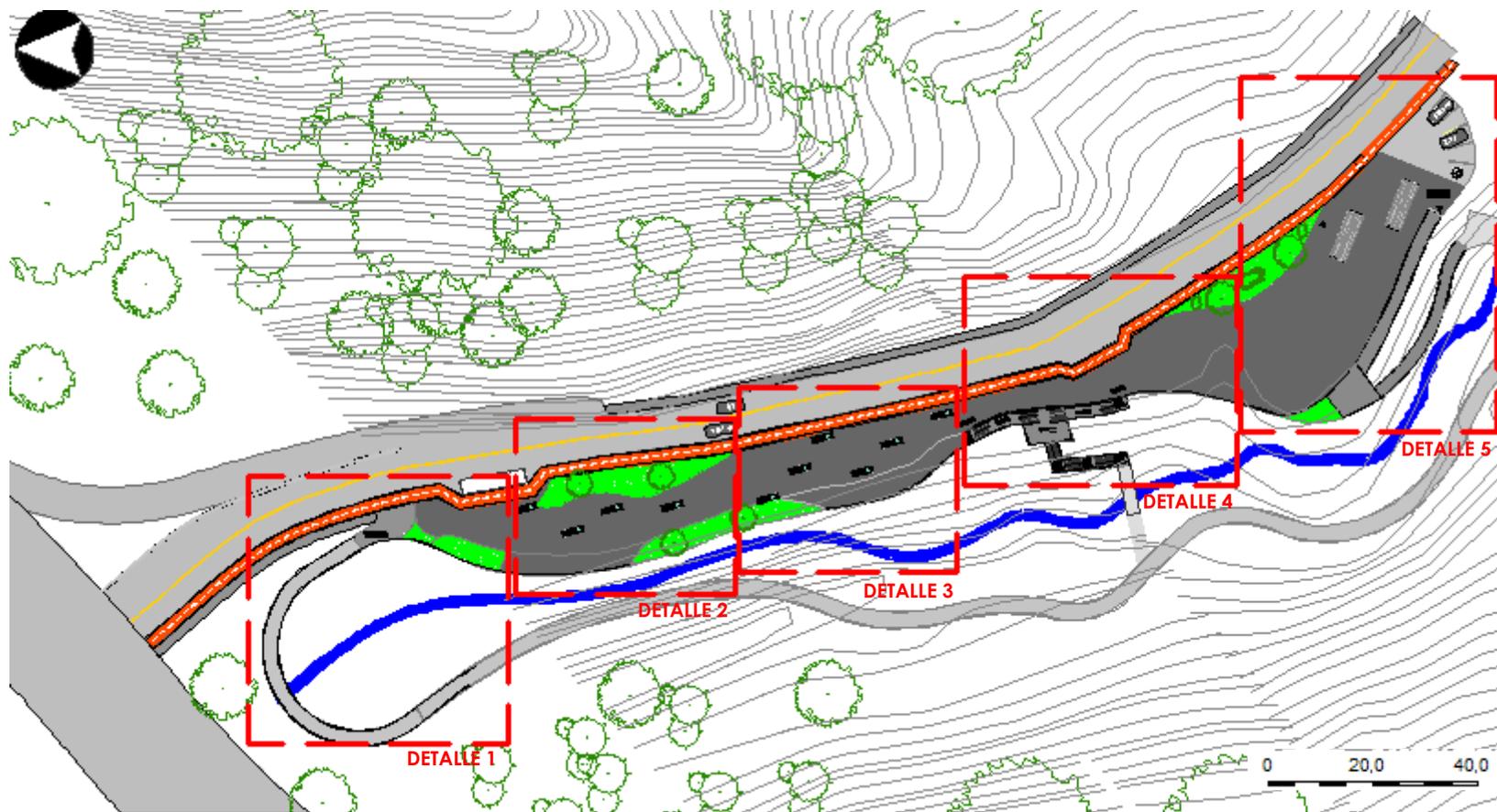
Para motivar el uso de la bicicleta se torna indispensable brindar todas las prestaciones a sus usuarios. El futuro de la movilidad sostenible está en sus manos.

La Plaza ubica una zona informal "Estación de Servicio" para la estancia. En el lugar donde convergen la ciclovia paralela y la cicloruta se ubican bebederos, parqueos ciclistas, cubos que sirven de bancas, entre otros que facilitan su permanencia.

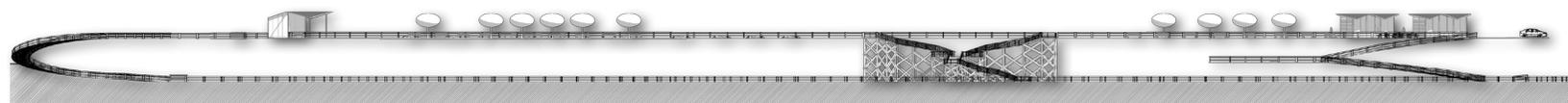
## 2.8 PLANOS ESQUEMÁTICOS DEL PROYECTO



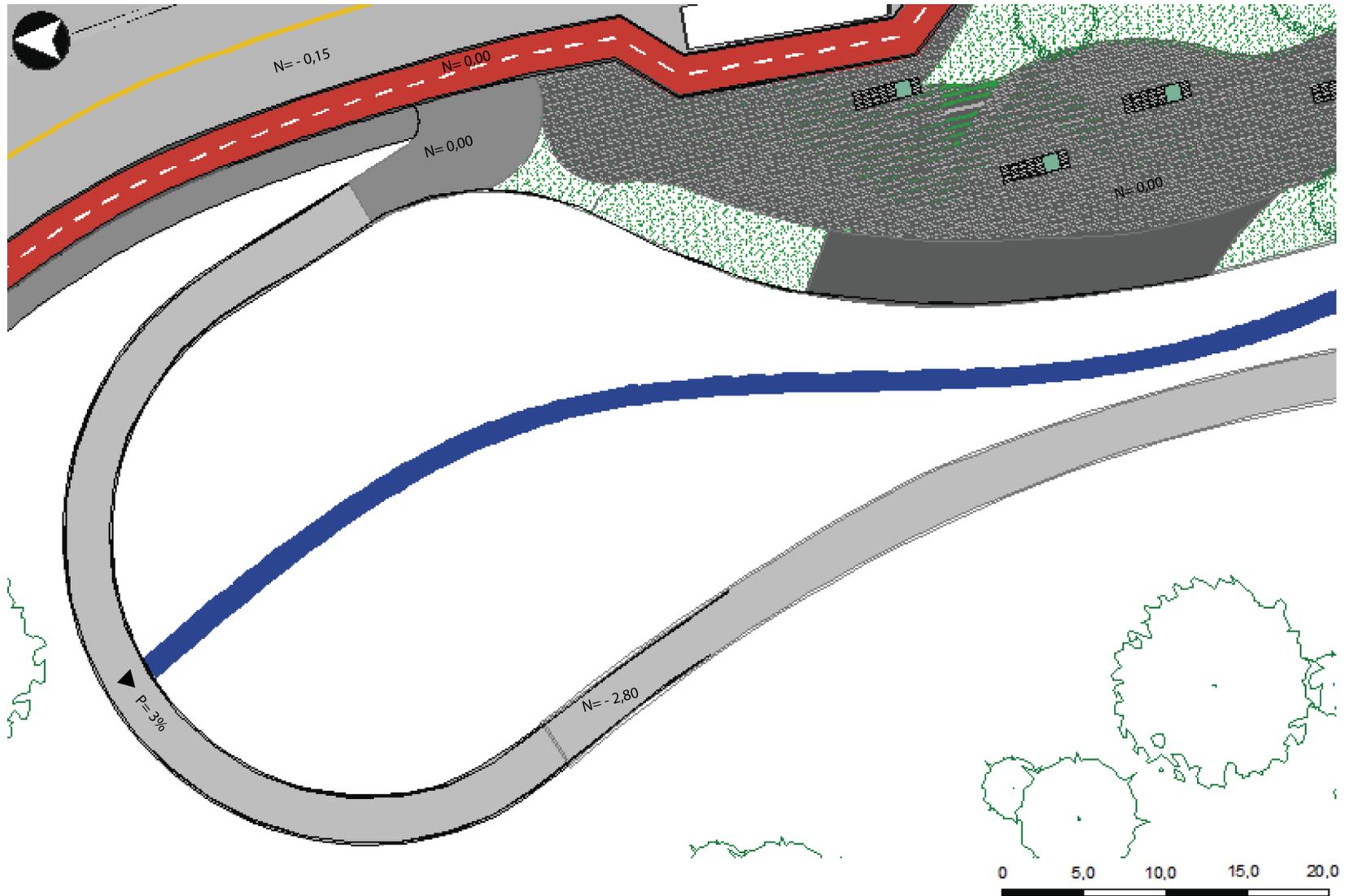
## ZONIFICACIÓN



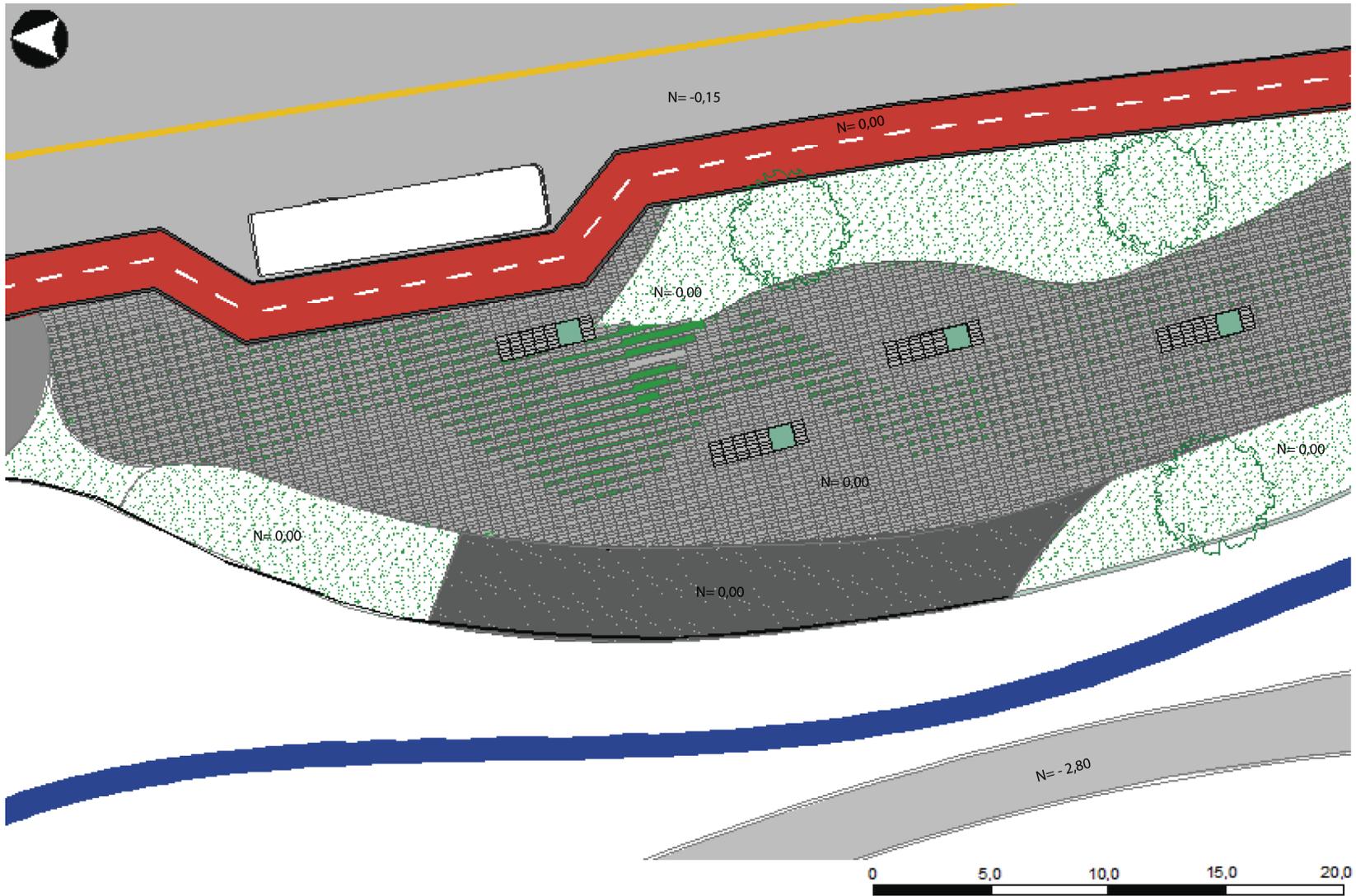
PLANTA GENERAL



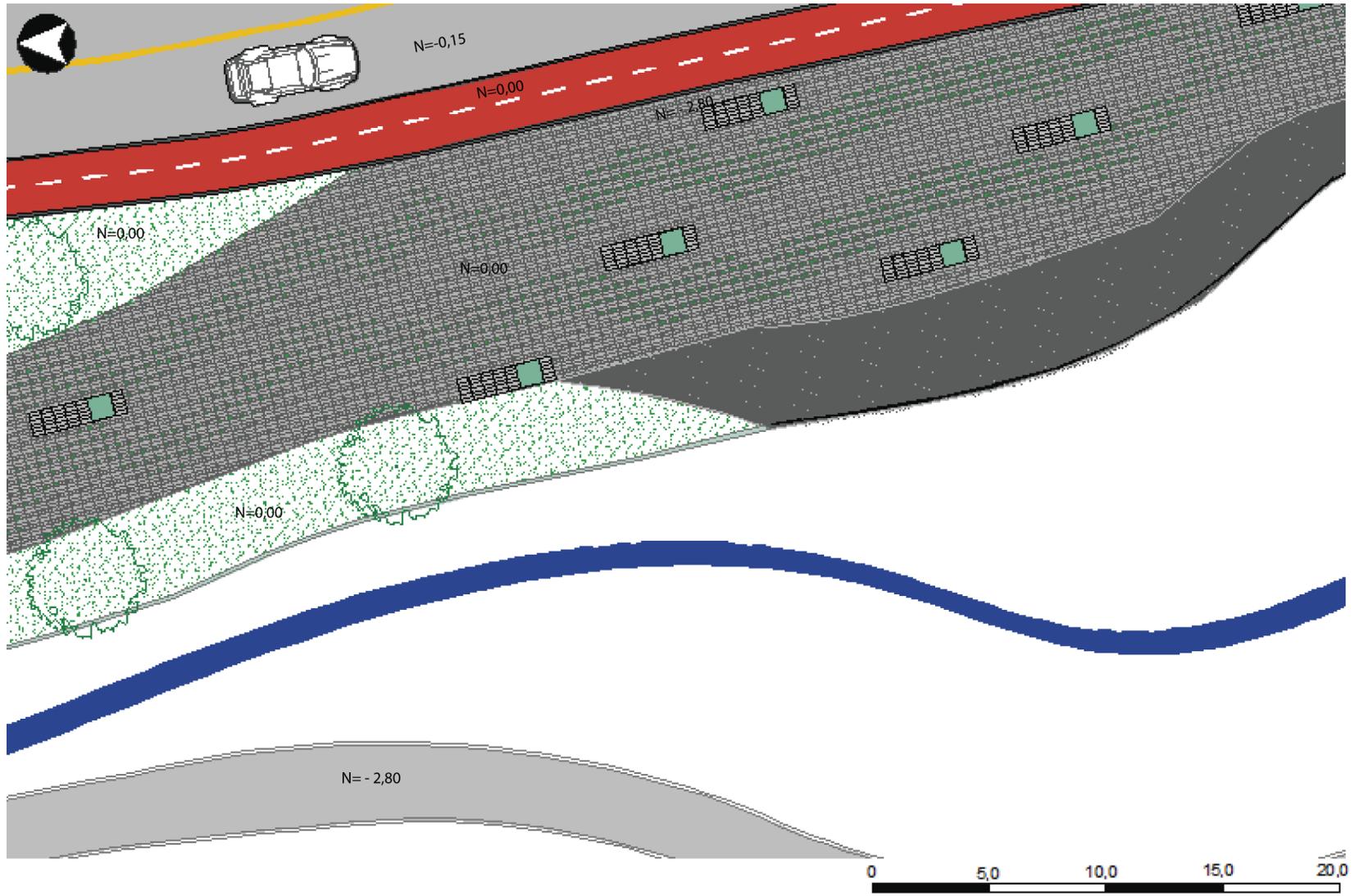
ELEVACIÓN OESTE



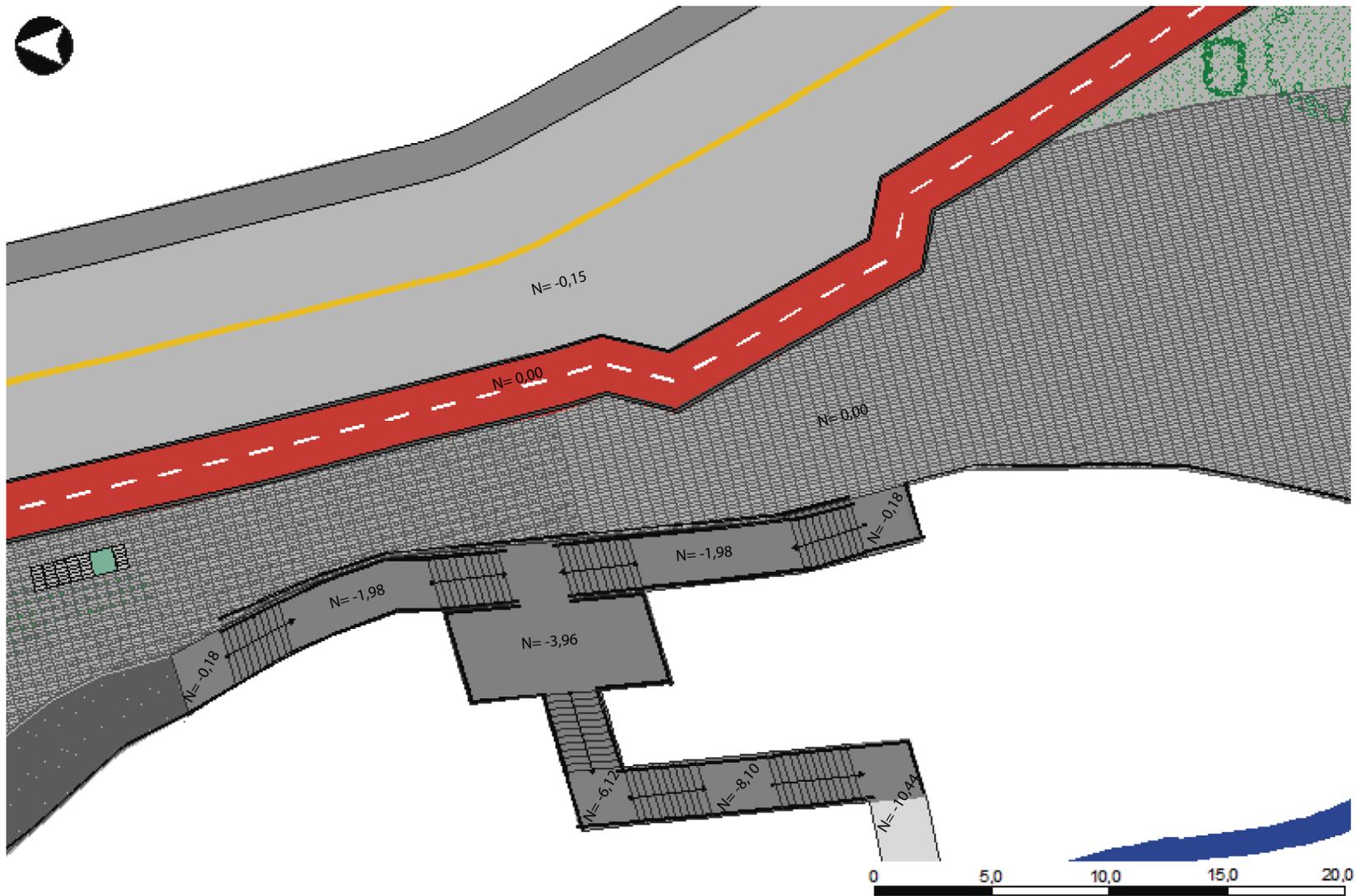
DETALLE 1



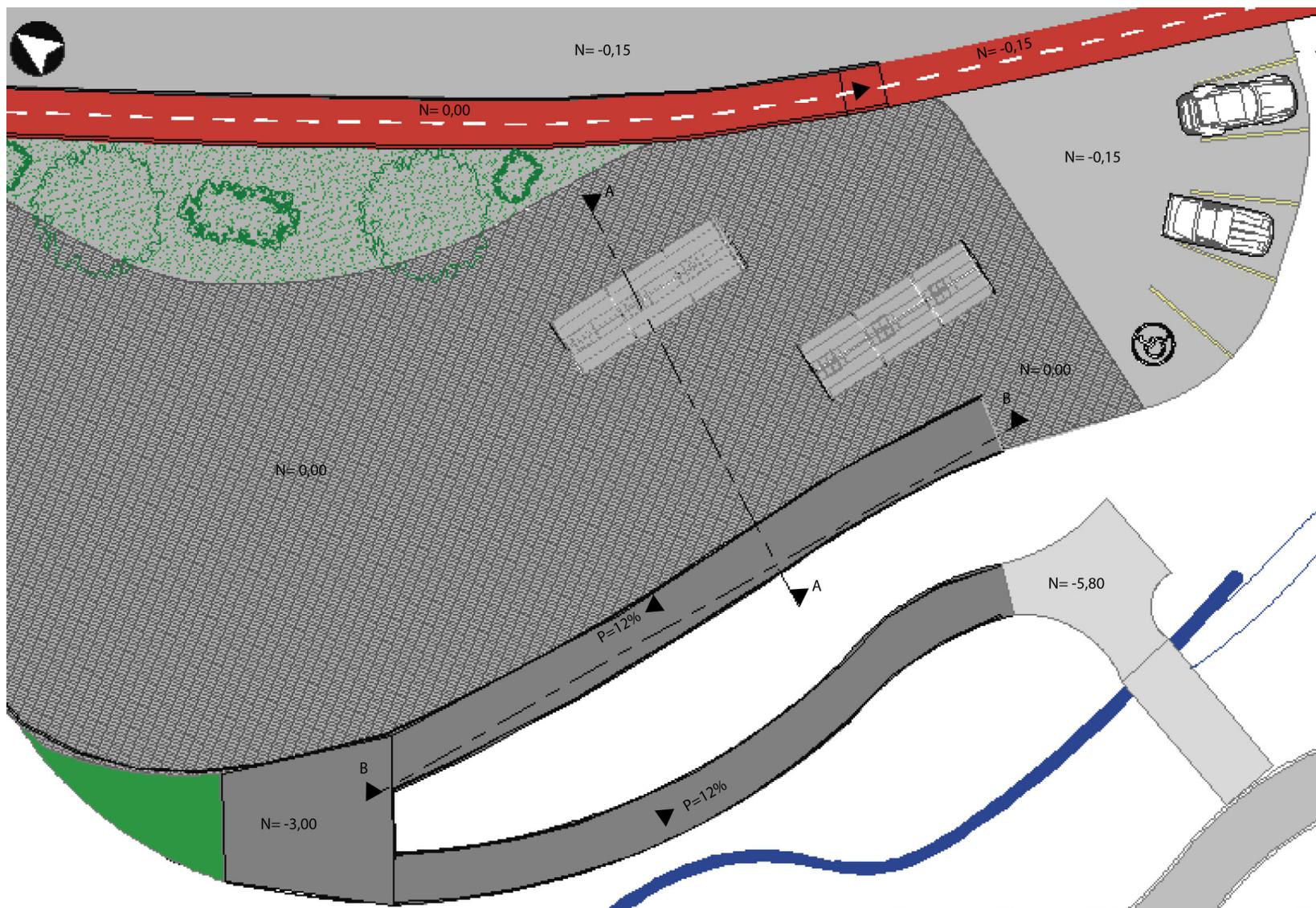
**DETALLE 2**



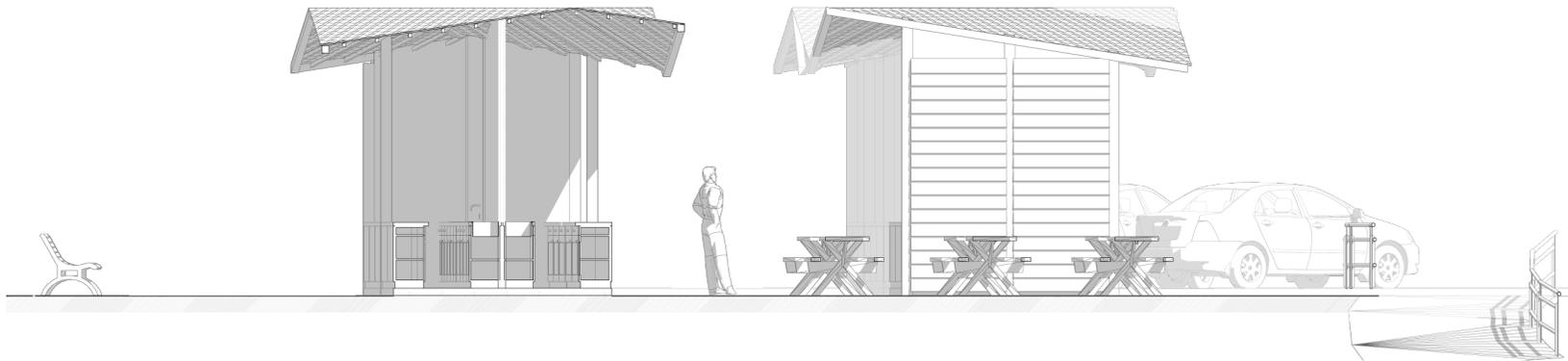
**DETALLE 3**



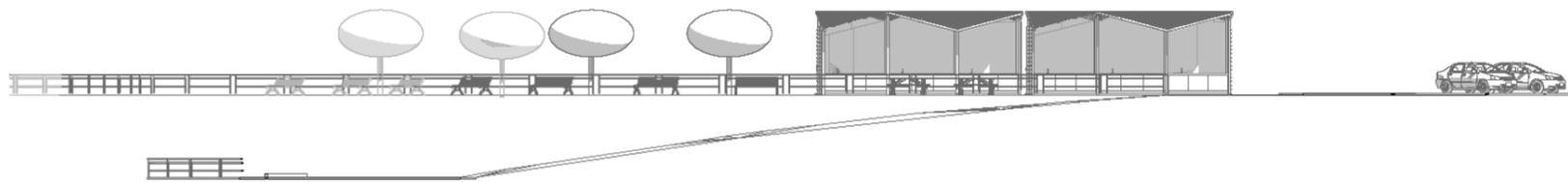
**DETALLE 4**



**DETALLE 5**



CORTE A - A



CORTE B - B

F.IV.P2. <sup>e</sup>

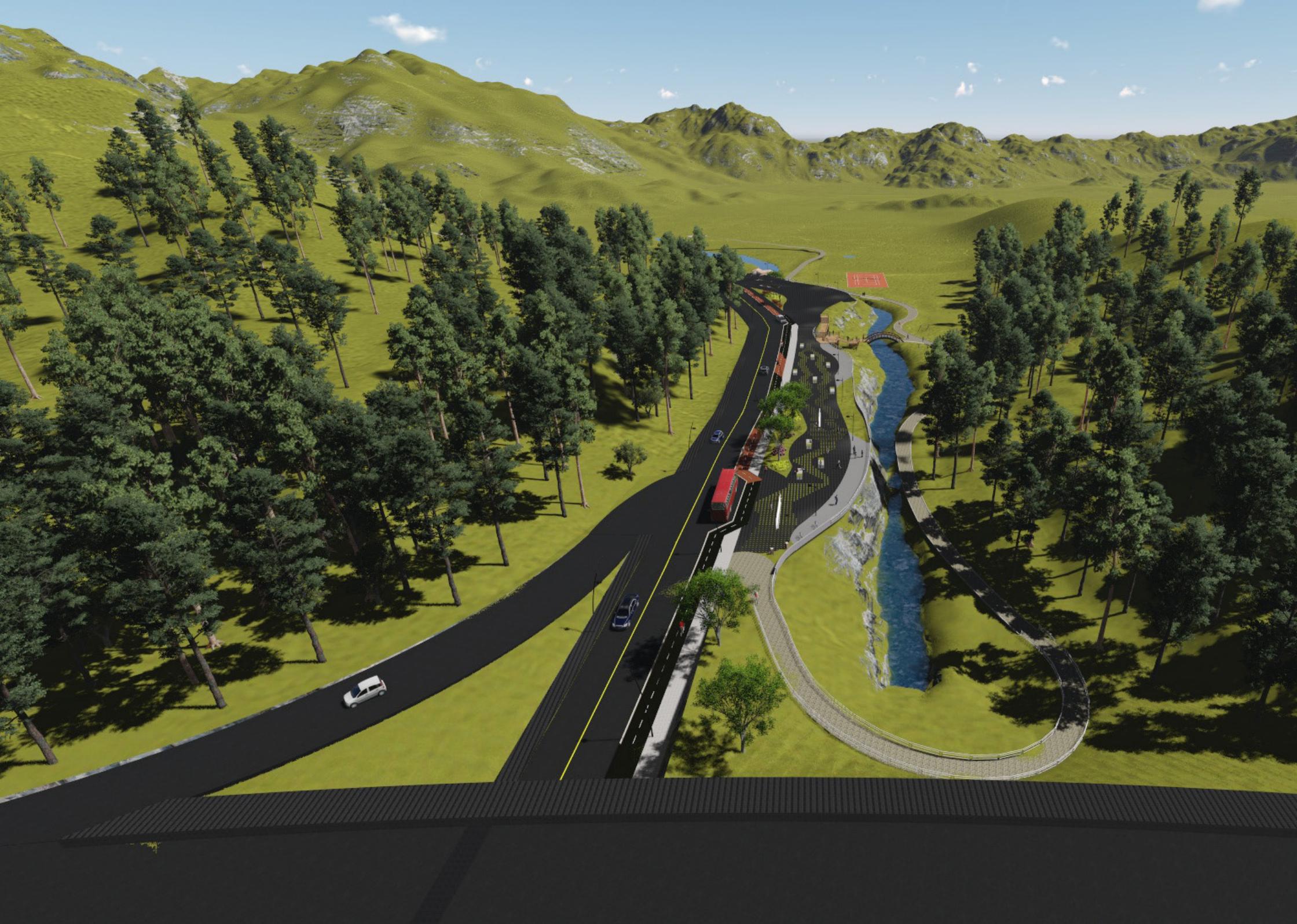
<sup>e</sup> Perspectiva actual - plaza



R.IV.P2.9

9 Perspectiva propuesta  
- plaza







## INDICE DE CUADROS

### CAPITULO IV

#### APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA

DIAGNÓSTICO - etapa\_1

#### 1. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

C.IV.1.<sup>a</sup>

207 Cuadro: Área de UPE'S y vías según tramos

#### 3. MEDIO FÍSICO

C.IV.3.<sup>a</sup>

219 Cuadro: Cuenca, Subcuencas y Microcuencas

C.IV.3.<sup>b</sup>

219 Cuadro: Tipos de cobertura

C.IV.3.<sup>c</sup>

220 Cuadro: Vegetación existente en la parroquia

#### 4. POBLACIÓN Y ECONOMÍA

C.IV.4.<sup>a</sup>

221 Cuadro: Tamaño de la Población según sexo

C.IV.4.<sup>b</sup>

221 Cuadro: Tamaño de la Población según sexo y rango de edades

C.IV.4.<sup>c</sup>

222 Cuadro: Población económicamente activa e inactiva

C.IV.4.<sup>d</sup>

222 Cuadro: Población según tipo de actividad que realizan

C.IV.4.<sup>e</sup>

223 Cuadro: Población según nivel de ingresos económicos

C.IV.4.<sup>f</sup>

223 Cuadro: Población según lugar de trabajo

C.IV.4.<sup>g</sup>

224 Cuadro: Sectores del área económica

C.IV.4.<sup>h</sup>

224 Cuadro: Densidad poblacional por tramos

C.IV.4.<sup>i</sup>

224 Cuadro: Hogares según número de miembros

C.IV.4.<sup>j</sup>

225 Cuadro: Comunidades según número de habitantes

#### 5. CARACTERÍSTICAS DE USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO

C.IV.5.<sup>a</sup>

228 Cuadro: Distribución de los UPE's dentro de los tramos

C.IV.5.<sup>b</sup>

228 Cuadro: Clasificación del Espacio Urbano

C.IV.5.<sup>c</sup>

228 Cuadro: UPE's según espacio Público y Privado

C.IV.5.<sup>d</sup>

231 Cuadro: Clasificación general de usos de suelo

C.IV.5.<sup>e</sup>

232 Cuadro: Clasificación del uso de suelo por categorías

C.IV.5.<sup>f</sup>

235 Cuadro: Tramo 01- Usos de suelo por categorías

C.IV.5.<sup>g</sup>

235 Cuadro: Tramo 02- Usos de suelo por categorías

C.IV.5.<sup>h</sup>

236 Cuadro: Tramo 03- Usos de suelo por categorías

C.IV.5.<sup>i</sup>

238 Cuadro: Tramo 04- Usos de suelo por categorías

C.IV.5.<sup>j</sup>

238 Cuadro: Tramo 01- Clasificación del uso de suelo según subcategorías

C.IV.5.<sup>k</sup>

240 Cuadro: Tramo 02- Clasificación del uso de suelo según subcategorías

C.IV.5.<sup>l</sup>

242 Cuadro: Tramo 03- Clasificación del uso de suelo según subcategorías

C.IV.5.<sup>m</sup>

242 Cuadro: Tramo 04- Clasificación del uso de suelo según subcategorías

C.IV.5.<sup>n</sup>

245 Cuadro: Número de usos por UPE

C.IV.5.<sup>o</sup>

246 Cuadro: UPE's según dominio

|     |   |
|-----|---|
| 247 | Cuadro: UPE's según tenencia<br>C.IV.5. <sup>p</sup>                          |
| 248 | Cuadro: UPE's según ocupación<br>C.IV.5. <sup>q</sup>                         |
| 249 | Cuadro: UPE's según relieve<br>C.IV.5. <sup>r</sup>                           |
| 252 | Cuadro: UPE's según longitud de frentes<br>C.IV.5. <sup>s</sup>               |
| 253 | Cuadro: UPE's según retiro frontal<br>C.IV.5. <sup>t</sup>                    |
| 254 | Cuadro: UPE's según implantación de las edificaciones<br>C.IV.5. <sup>u</sup> |
| 255 | Cuadro: UPE's según altura de las edificaciones<br>C.IV.5. <sup>v</sup>       |
| 257 | Cuadro: UPE's según número de vehículos<br>C.IV.5. <sup>w</sup>               |
| 258 | Cuadro: Tramo 01- UPE's según número de vehículos<br>C.IV.5. <sup>x</sup>     |
| 259 | Cuadro: Tramo 02- UPE's según número de vehículos<br>C.IV.5. <sup>y</sup>     |
| 260 | Cuadro: Tramo 03- UPE's según número de vehículos<br>C.IV.5. <sup>z</sup>     |
| 261 | Cuadro: Tramo 04- UPE's según número de vehículos<br>C.IV.5. <sup>aa</sup>    |
| 263 | Cuadro: UPE's según número de estacionamientos<br>C.IV.5. <sup>ab</sup>       |

## 6. INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

|     |   |
|-----|---|
| 265 | Cuadro: Abastecimiento de agua potable en UPE's<br>C.IV.6. <sup>a</sup>       |
| 265 | Cuadro: Población con servicio de agua potable<br>C.IV.6. <sup>b</sup>        |
| 267 | Cuadro: UPE's según eliminación de aguas servidas<br>C.IV.6. <sup>c</sup>     |
| 268 | Cuadro: Población según eliminación de aguas servidas<br>C.IV.6. <sup>d</sup> |
| 269 | Cuadro: UPE's con servicio de energía eléctrica<br>C.IV.6. <sup>e</sup>       |

|     |  |
|-----|--|
| 270 | Cuadro: Población con el servicio de energía eléctrica<br>C.IV.6. <sup>f</sup>     |
| 271 | Cuadro: UPE's que tienen servicio de recolección de basura<br>C.IV.6. <sup>g</sup> |
| 273 | Cuadro: Ubicación de los centros de recreación y encuentro<br>C.IV.6. <sup>h</sup> |
| 274 | Cuadro: Ubicación de los centros culturales<br>C.IV.6. <sup>i</sup>                |
| 277 | Cuadro: Espacio Público Cerrado en el Ámbito Espacial<br>C.IV.6. <sup>j</sup>      |

## 7. VIALIDAD

|     |  |
|-----|--|
| 282 | Cuadro: Jerarquía Vial<br>C.IV.7. <sup>a</sup>                               |
| 282 | Cuadro: Rango de Pendientes<br>C.IV.7. <sup>b</sup>                          |
| 286 | Cuadro: Materialidad de la calzada<br>C.IV.7. <sup>c</sup>                   |
| 287 | Cuadro: Capacidad viaria de la vía Cuenca - El Valle<br>C.IV.7. <sup>d</sup> |

## 8. MOVILIDAD, TRÁNSITO Y TRANSPORTE

|     |   |
|-----|---|
| 299 | Cuadro: Flujo vehicular. Estación I<br>C.IV.8. <sup>a</sup>         |
| 300 | Cuadro: Flujo vehicular. Estación II<br>C.IV.8. <sup>b</sup>        |
| 301 | Cuadro: Flujo vehicular. Estación III<br>C.IV.8. <sup>c</sup>       |
| 302 | Cuadro: Intensidad de tráfico. Estación I<br>C.IV.8. <sup>d</sup>   |
| 302 | Cuadro: Intensidad de tráfico. Estación II<br>C.IV.8. <sup>e</sup>  |
| 303 | Cuadro: Intensidad de tráfico. Estación III<br>C.IV.8. <sup>f</sup> |
| 304 | Cuadro: Destino de los viajes<br>C.IV.8. <sup>g</sup>               |
| 304 | Cuadro: Motivo de los viajes<br>C.IV.8. <sup>h</sup>                |

|     |  |     |
|-----|--|-----|
| 305 | C.IV.8. <sup>i</sup><br>Cuadro: Frecuencia de los viajes                             | 120 |
| 306 | C.IV.8. <sup>j</sup><br>Cuadro: Medios de transporte de los viajes                   | 121 |
| 307 | C.IV.8. <sup>k</sup><br>Cuadro: Tipos de transporte según UPE's                      | 122 |
| 311 | C.IV.8. <sup>l</sup><br>Cuadro: Composición de tráfico según NEVI 2012. Estación I   |     |
| 311 | C.IV.8. <sup>m</sup><br>Cuadro: Composición de tráfico según NEVI 2012. Estación II  |     |
| 311 | C.IV.8. <sup>n</sup><br>Cuadro: Composición de tráfico según NEVI 2012. Estación III |     |

## 9. ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD

|     |   |  |
|-----|---|--|
| 315 | C.IV.9. <sup>a</sup><br>Cuadro: Forma de calificación del espacio público           |  |
| 316 | C.IV.9. <sup>b</sup><br>Cuadro: Clasificación asignada para las aceras en la VOE    |  |
| 317 | C.IV.9. <sup>c</sup><br>Cuadro: Clasificación asignada para las aceras en las VIN's |  |
| 317 | C.IV.9. <sup>d</sup><br>Cuadro: Clasificación asignada para sendas                  |  |

## 10. PAISAJE

|     |   |  |
|-----|---|--|
| 339 | C.IV.10. <sup>a</sup><br>Cuadro: Unidades de paisaje                      |  |
| 345 | C.IV.10. <sup>b</sup><br>Cuadro: Calidad visual                           |  |
| 346 | C.IV.10. <sup>c</sup><br>Cuadro: Calificación de Unidades de Paisaje      |  |
| 346 | C.IV.10. <sup>d</sup><br>Cuadro: Calificación Territorios Visuales        |  |
| 347 | C.IV.10. <sup>e</sup><br>Cuadro: Exposición Visual                        |  |
| 348 | C.IV.10. <sup>f</sup><br>Cuadro: Exposición visual en unidades de paisaje |  |
| 349 | C.IV.10. <sup>g</sup><br>Cuadro: Parámetros para Fragilidad Visual        |  |

|     |  |     |
|-----|--|-----|
| 349 | C.IV.10. <sup>h</sup><br>Cuadro: Fragilidad Visual en unidades de paisaje      | 163 |
| 350 | C.IV.10. <sup>i</sup><br>Cuadro: Parámetros para Capacidad de Absorción        |     |
| 351 | C.IV.10. <sup>j</sup><br>Cuadro: Capacidad de Absorción en unidades de paisaje |     |
| 352 | C.IV.10. <sup>k</sup><br>Cuadro: Parámetro de Fragilidad Paisajística          |     |
| 352 | C.IV.10. <sup>l</sup><br>Cuadro: Fragilidad Paisajística                       |     |

## 11. TIPOLOGICO PICTÓRICO

|     |  |  |
|-----|--|--|
| 355 | C.IV.11. <sup>a</sup><br>Cuadro: Calidad Visual de Escenas     |  |
| 356 | C.IV.11. <sup>b</sup><br>Cuadro: UPE's con potencial estancial |  |

## DISEÑO DE LA PLANIFICACIÓN - etapa \_2

### 1. GENERACIÓN DEL MODELO DE ESPACIO PÚBLICO

|     |  |  |
|-----|--|--|
| 361 | C.IV.2. <sup>a</sup><br>Cuadro: Problemas en la VOE                                    |  |
| 361 | C.IV.2. <sup>b</sup><br>Cuadro: Necesidades de la VOE                                  |  |
| 363 | C.IV.2. <sup>c</sup><br>Cuadro: Escenarios Futuros del Área de Planificación           |  |
| 364 | C.IV.2. <sup>d</sup><br>Cuadro: Escenario General Concertado del Área de Planificación |  |
| 365 | C.IV.2. <sup>e</sup><br>Cuadro: Matriz FODA  |  |

### 3. DETERMINACIÓN ÓPTIMA DE ELEMENTOS

|     |  |  |
|-----|--|--|
| 369 | C.IV.3. <sup>a</sup><br>Cuadro: Elementos del POEVI en la vía Cuenca- El Valle |  |
| 369 | C.IV.3. <sup>b</sup><br>Cuadro: Criterios para determinar sección de acera     |  |

- 370 C.IV.3.<sup>c</sup> Cuadro: Sección recomendada de aceras por tramos
- 371 C.IV.3.<sup>d</sup> Cuadro: Nivel de necesidad y Tipo de vegetación en aceras
- 371 C.IV.3.<sup>e</sup> Cuadro: Mobiliario para aceras
- 372 C.IV.3.<sup>f</sup> Cuadro: Mobiliario en la Acera por tramos
- 374 C.IV.3.<sup>g</sup> Cuadro: Características de Sendas Peatonales

#### 4. DETERMINACIÓN FUNCIONAL DE ELEMENTOS

- 385 C.IV.4.<sup>a</sup> Cuadro: Determinación Funcional de Elementos. Tramo 01
- 386 C.IV.4.<sup>b</sup> Cuadro: Determinación Funcional de Elementos. Tramo 02
- 387 C.IV.4.<sup>c</sup> Cuadro: Determinación Funcional de Elementos. Tramo 03-04
- 388 C.IV.4.<sup>d</sup> Cuadro: Sección actual y propuesta para la circulación de peatón, ciclista y vehículo. 202

#### 5. CUERPO NORMATIVO

- 391 C.IV.5.<sup>a</sup> Cuadro: Usos de Suelo propuestos para el Corredor Sector 1
- 391 C.IV.5.<sup>b</sup> Cuadro: Características de Ocupación del Suelo propuestas para el Corredor Sector 1 y 2
- 392 C.IV.5.<sup>c</sup> Cuadro: Usos de Suelo propuestos para el Corredor Sector 2
- 392 C.IV.5.<sup>d</sup> Cuadro: Usos de Suelo propuestos para el los Sectores de Planeamiento 1,2,3,4
- 393 C.IV.5.<sup>e</sup> Cuadro: características de Ocupación del Suelo propuestas para los Sectores de Planeamiento 1,2,3,4

- 393 C.IV.5.<sup>f</sup> Cuadro: Usos de Suelo propuestos para el Sector de Planeamiento 5

#### PROYECTOS A NIVEL DE IDEA - etapa \_3

- 404 C.IV.P1.<sup>a</sup> Cuadro: Áreas de construcción necesaria
- 404 C.IV.P1.<sup>b</sup> Cuadro: Relación entre espacios
- 434 C.IV.P2.<sup>a</sup> Cuadro: Áreas de construcción necesaria
- 434 C.IV.P2.<sup>b</sup> Cuadro: Relación entre espacios

## INDICE DE GRÁFICOS

### CAPITULO IV APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA

DIAGNÓSTICO - etapa \_1

#### 4. POBLACIÓN Y ECONOMÍA

G.IV.4.<sup>a</sup>

Gráfico: Tamaño de la población según sexo y rango de edades

G.IV.4.<sup>b</sup>

Gráfico: Población económicamente activa e inactiva

G.IV.4.<sup>c</sup>

Gráfico: Población según tipo de actividad que realizan

G.IV.4.<sup>d</sup>

Gráfico: Población según nivel de ingresos económicos

G.IV.4.<sup>e</sup>

Gráfico: Sectores del área económica

G.IV.4.<sup>f</sup>

Gráfico: Densidad poblacional por tramos

G.IV.4.<sup>g</sup>

Gráfico: Hogares según número de miembros

#### 5. CARACTERÍSTICAS DE USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO

G.IV.5.<sup>a</sup>

Gráfico: Distribución de los UPE's dentro de los tramos

G.IV.5.<sup>b</sup>

Gráfico: Uso del suelo por subcategorías

G.IV.5.<sup>c</sup>

Gráfico: Clasificación del uso de suelo por categorías

G.IV.5.<sup>d</sup>

Gráfico: Tramo 01\_ Usos de suelo por categorías

G.IV.5.<sup>e</sup>

Gráfico: Tramo 02\_ Usos de suelo por categorías

G.IV.5.<sup>f</sup>

Gráfico: Tramo 03\_ Usos de suelo por categorías

G.IV.5.<sup>g</sup>

Gráfico: Tramo 04\_ Usos de suelo por categorías

|     |  |
|-----|--|
| 239 | G.IV.5. <sup>h</sup><br>Gráfico: Tramo 01_ Usos de suelo por sub categorías    |
| 240 | G.IV.5. <sup>i</sup><br>Gráfico: Tramo 02_ Usos de suelo por sub categorías    |
| 241 | G.IV.5. <sup>j</sup><br>Gráfico: Tramo 03_ Usos de suelo por sub categorías    |
| 242 | G.IV.5. <sup>k</sup><br>Gráfico: Tramo 04_ Usos de suelo por sub categorías    |
| 244 | G.IV.5. <sup>l</sup><br>Gráfico: Número de usos por UPE                        |
| 245 | G.IV.5. <sup>m</sup><br>Gráfico: UPE's según dominio                           |
| 246 | G.IV.5. <sup>n</sup><br>Gráfico: UPE's según tenencia                          |
| 247 | G.IV.5. <sup>o</sup><br>Gráfico: UPE's según ocupación                         |
| 248 | G.IV.5. <sup>p</sup><br>Gráfico: UPE's según relieve                           |
| 249 | G.IV.5. <sup>q</sup><br>Gráfico: UPE's según longitud de frentes               |
| 249 | G.IV.5. <sup>r</sup><br>Gráfico: UPE's según longitud de frentes               |
| 249 | G.IV.5. <sup>s</sup><br>Gráfico: UPE's según retiro frontal                    |
| 249 | G.IV.5. <sup>t</sup><br>Gráfico: UPE's según retiro frontal                    |
| 250 | G.IV.5. <sup>u</sup><br>Gráfico: UPE's según implantación de las edificaciones |
| 250 | G.IV.5. <sup>v</sup><br>Gráfico: UPE's según implantación de las edificaciones |
| 250 | G.IV.5. <sup>w</sup><br>Gráfico: UPE's según altura de las edificaciones       |
| 250 | G.IV.5. <sup>x</sup><br>Gráfico: UPE's según altura de las edificaciones       |
| 253 | G.IV.5. <sup>y</sup><br>Gráfico: UPE's según número de vehículos               |
| 253 | G.IV.5. <sup>z</sup><br>Gráfico: Tramo 01_ UPE's según número de vehículos     |

|  |  |
|--|--|
|  | G.IV.5.aa  |
| 255                                      | Gráfico: Tramo 02_ UPE's según número de vehículos                   |
|  | G.IV.5.ab  |
| 256                                      | Gráfico: Tramo 03_ UPE's según número de vehículos                   |
|  | G.IV.5.ac  |
| 257                                      | Gráfico: Tramo 04_ UPE's según número de vehículos                   |
|  | G.IV.5.ad  |
| 258                                      | Gráfico: UPE's según número de estacionamiento                       |
|  | G.IV.5.ae  |
| 258                                      | Gráfico: UPE's según número de estacionamiento                       |
| <b>6. INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO</b> |  |
|  | G.IV.6.a   |
| 260                                      | Gráfico: Abastecimiento de agua potable en UPE's                     |
|  | G.IV.6.b   |
| 260                                      | Gráfico: Población con servicio de agua potable                      |
|  | G.IV.6.c   |
| 263                                      | Gráfico: UPE's según eliminación de aguas servidas                   |
|  | G.IV.6.d   |
| 263                                      | Gráfico: Población según eliminación de aguas servidas               |
|  | G.IV.6.e   |
| 264                                      | Gráfico: UPE's con servicio de energía eléctrica                     |
|  | G.IV.6.f   |
| 265                                      | Gráfico: Población con servicio de energía eléctrica                 |
|  | G.IV.6.g   |
| 267                                      | Gráfico: UPE's que tienen servicio de recolección de basura          |
| <b>7. VIALIDAD</b>                       |  |
|  | G.IV.7.a   |
| 277                                      | Gráfico: Rango de pendientes   |
|  | G.IV.7.b   |
| 279                                      | Gráfico: Sección de espacios entre el bordillo y la línea de fábrica |
|  | G.IV.7.c   |
| 301                                      | Gráfico: Materialidad de la calzada                                  |
|  | G.IV.7.d   |
| 303                                      | Gráfico: Intersección I  |

|  |   |     |
|--|---|-----|
|  | G.IV.7.e  |     |
| 393  | Gráfico: Intersección II                                      | 103 |
|  | G.IV.7.f  |     |
| 393  | Gráfico: Intersección III                                     | 103 |
| <b>8. MOVILIDAD, TRÁNSITO Y TRANSPORTE</b> |   |     |
|  | G.IV.8.a  |     |
| 404  | Gráfico: Flujo vehicular. Estación I                          | 114 |
|  | G.IV.8.b  |     |
| 405  | Gráfico: Flujo vehicular. Estación II                         | 115 |
|  | G.IV.8.c  |     |
| 406  | Gráfico: Flujo vehicular. Estación III                        | 116 |
|  | G.IV.8.d  |     |
| 407  | Gráfico: Intensidad de tráfico . Estación I                   | 117 |
|  | G.IV.8.e  |     |
| 407  | Gráfico: Intensidad de tráfico . Estación II                  | 117 |
|  | G.IV.8.f  |     |
| 408  | Gráfico: Intensidad de tráfico . Estación III                 | 118 |
|  | G.IV.8.g  |     |
| 409  | Gráfico: Destino de los viajes                                | 119 |
|  | G.IV.8.h  |     |
| 409  | Gráfico: Motivo de los viajes                                 | 119 |
|  | G.IV.8.i  |     |
| 410  | Gráfico: Frecuencia de los viajes                             | 120 |
|  | G.IV.8.j  |     |
| 411  | Gráfico: Medios de transporte de los viajes                   | 121 |
|  | G.IV.8.k  |     |
| 412  | Gráfico: Tipos de transporte según UPE's                      | 122 |
|  | G.IV.8.l  |     |
| 416  | Gráfico: Composición de tráfico según NEVI 2012. Estación I   |     |
|  | G.IV.8.m  |     |
| 416  | Gráfico: Composición de tráfico según NEVI 2012. Estación II  |     |
|  | G.IV.8.n  |     |
| 416  | Gráfico: Composición de tráfico según NEVI 2012. Estación III |     |
| <b>10. PAISAJE</b>                         |   |     |
|  | G.IV.10.a   |     |
| 425  | Gráfico: Corte A-A  | 135 |

|     |   |
|-----|---|
| 425 | G.IV.10. <sup>b</sup><br>Gráfico: Corte B-B |
| 426 | G.IV.10. <sup>c</sup><br>Gráfico: Corte C-C |
| 426 | G.IV.10. <sup>d</sup><br>Gráfico: Corte D-D |
| 427 | G.IV.10. <sup>e</sup><br>Gráfico: Corte E-E |

## DISEÑO DE LA PLANIFICACIÓN - etapa \_2

### 1. GENERACIÓN DEL MODELO DE ESPACIO PÚBLICO

|     |  |
|-----|--|
| 361 | G.IV.1. <sup>a</sup><br>Gráfico: Problemas en la VOE   |
| 361 | G.IV.1. <sup>b</sup><br>Gráfico: Problemas en la VOE   |
| 362 | G.IV.1. <sup>c</sup><br>Gráfico: Necesidades de la VOE |
| 362 | G.IV.1. <sup>d</sup><br>Gráfico: Necesidades de la VOE |

### 4. DETERMINACIÓN FUNCIONAL DE ELEMENTOS

|     |  |
|-----|--|
| 384 | G.IV.4. <sup>a</sup><br>Gráfico: Corte actual de la vía alterna                    |
| 384 | G.IV.4. <sup>b</sup><br>Gráfico: Corte A-A (Propuesta de la vía alterna)           |
| 385 | G.IV.4. <sup>c</sup><br>Gráfico: Corte actual de la VOE - tramo 01                 |
| 385 | G.IV.4. <sup>d</sup><br>Gráfico: Corte B-B. Corte tipo: propuesta para el tramo 01 |
| 386 | G.IV.4. <sup>e</sup><br>Gráfico: Corte actual de la VOE - tramo 02                 |
| 386 | G.IV.4. <sup>f</sup><br>Gráfico: Corte C-C. Corte tipo: propuesta para el tramo 02 |
| 387 | G.IV.4. <sup>g</sup><br>Gráfico: Corte actual de la VOE - tramo 03,04              |

|     |   |
|-----|---|
| 387 | G.IV.4. <sup>h</sup><br>Gráfico: Corte D-D. Corte tipo: propuesta para el tramo 03,04 |
|-----|---|

## PROYECTOS A NIVEL DE IDEA - etapa \_3

|     |  |     |
|-----|--|-----|
| 405 | G.IV.P1. <sup>a</sup><br>Gráfico: Tramo 01 - acera derecha                     | 222 |
| 405 | G.IV.P1. <sup>b</sup><br>Gráfico: Tramo 01 - acera izquierda                   | 222 |
| 405 | G.IV.P1. <sup>c</sup><br>Gráfico: Tramo 01 - acera izquierda                   | 222 |
| 406 | G.IV.P1. <sup>d</sup><br>Gráfico: Parada de bus                                | 223 |
| 406 | G.IV.P1. <sup>e</sup><br>Gráfico: Estacionamiento lineal de vehículos livianos |     |
| 406 | G.IV.P1. <sup>f</sup><br>Gráfico: Vía alterna                                  | 223 |
| 409 | G.IV.P1. <sup>g</sup><br>Gráfico: Tramo 02 - acera derecha                     |     |
| 409 | G.IV.P1. <sup>h</sup><br>Gráfico: Tramo 02 - acera derecha                     |     |
| 409 | G.IV.P1. <sup>i</sup><br>Gráfico: Tramo 02 - acera izquierda                   |     |
| 409 | G.IV.P1. <sup>j</sup><br>Gráfico: Tramo 02 - acera izquierda                   |     |
| 411 | G.IV.P1. <sup>k</sup><br>Gráfico: Tramo 03,04 - acera derecha                  | 228 |
| 411 | G.IV.P1. <sup>l</sup><br>Gráfico: Tramo 03,04 - acera derecha                  | 228 |
| 413 | G.IV.P1. <sup>m</sup><br>Gráfico: Tramo 03,04 - paso cebra                     | 230 |
| 413 | G.IV.P1. <sup>n</sup><br>Gráfico: Tramo 03,04 - sección de calzada             | 230 |
| 413 | G.IV.P1. <sup>o</sup><br>Gráfico: Tramo 03,04 - acera izquierda                | 230 |
| 413 | G.IV.P1. <sup>p</sup><br>Gráfico: Tramo 03,04 - acera izquierda                | 230 |

|     |  |
|-----|--|
| 417 | G.IV.P1. <b>q</b><br>Gráfico: Estado actual de intersección 1          |
| 419 | G.IV.P1. <b>r</b><br>Gráfico: Estado actual de intersección 2          |
| 425 | G.IV.P1. <b>s</b><br>Gráfico: Estado actual de intersección 3          |
| 425 | G.IV.P2. <b>a</b><br>Gráfico: Boceto de la plaza "Puertas de el Valle" |
| 432 | G.IV.P2. <b>b</b><br>Gráfico: Módulo 1                                 |
| 432 | G.IV.P2. <b>c</b><br>Gráfico: Módulo 2                                 |
| 432 | G.IV.P2. <b>d</b><br>Gráfico: Módulo 3                                 |
| 432 | G.IV.P2. <b>e</b><br>Gráfico: Módulo 4                                 |
| 433 | G.IV.P2. <b>f</b><br>Gráfico: Módulo 5                                 |
| 433 | G.IV.P2. <b>g</b><br>Gráfico: Módulo 6                                 |
| 433 | G.IV.P2. <b>h</b><br>Gráfico: Módulo 7                                 |
| 433 | G.IV.P2. <b>i</b><br>Gráfico: Módulo para mirador balcón               |

## INDICE DE MAPAS

### CAPITULO IV

#### APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA

DIAGNÓSTICO - etapa \_1

#### 1. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

- 203 M.IV.1.<sup>a</sup>  
Mapa: Ubicación Geográfica de la Parroquia El Valle
- 204 M.IV.1.<sup>b</sup>  
Mapa: Delimitación del Área de Estudio (AE)
- 205 M.IV.1.<sup>c</sup>  
Mapa: Ámbito Espacial
- 206 M.IV.1.<sup>d</sup>  
Mapa: Determinación de tramos
- 207 M.IV.1.<sup>e</sup>  
Mapa: Tramo 01
- 208 M.IV.1.<sup>f</sup>  
Mapa: Tramo 02
- 209 M.IV.1.<sup>g</sup>  
Mapa: Tramo 03
- 210 M.IV.1.<sup>h</sup>  
Mapa: Tramo 04

#### 2. HISTÓRICO MORFOLÓGICO DEL ÁMBITO ESPACIAL - PARROQUIA EL VALLE

- 213 M.IV.2.<sup>a</sup>  
Mapa: Parroquia El Valle 1979
- 214 M.IV.2.<sup>b</sup>  
Mapa: Parroquia El Valle 2010
- 215 M.IV.2.<sup>c</sup>  
Mapa: Comunidad de Chilcapamba 1979
- 215 M.IV.2.<sup>d</sup>  
Mapa: Comunidad de Chilcapamba 2010

#### 3. MEDIO FÍSICO

- 217 M.IV.3.<sup>a</sup>  
Mapa: Clasificación de rangos de pendientes
- 218 M.IV.3.<sup>b</sup>  
Mapa: Red hídrica de la parroquia El Valle

#### 5. CARACTERÍSTICAS DE USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO

- 227 M.IV.5.<sup>a</sup>  
Mapa: Tramos
- 229 M.IV.5.<sup>b</sup>  
Mapa: Clasificación de los UPE's en Espacio Público y Espacio Privado
- 232 M.IV.5.<sup>c</sup>  
Mapa: Clasificación del suelo por categorías
- 233 M.IV.5.<sup>d</sup>  
Mapa: Tramo 01\_Usos de suelo por categoría
- 234 M.IV.5.<sup>e</sup>  
Mapa: Tramo 02\_Usos de suelo por categoría
- 236 M.IV.5.<sup>f</sup>  
Mapa: Tramo 03\_Usos de suelo por categoría
- 237 M.IV.5.<sup>g</sup>  
Mapa: Tramo 04\_Usos de suelo por categoría
- 239 M.IV.5.<sup>h</sup>  
Mapa: Tramo 01\_Usos de suelo por sub categoría
- 241 M.IV.5.<sup>i</sup>  
Mapa: Tramo 02\_Usos de suelo por sub categoría
- 243 M.IV.5.<sup>j</sup>  
Mapa: Tramo 03\_Usos de suelo por sub categoría
- 244 M.IV.5.<sup>k</sup>  
Mapa: Tramo 04\_Usos de suelo por sub categoría
- 245 M.IV.5.<sup>l</sup>  
Mapa: Número de usos por UPE
- 246 M.IV.5.<sup>m</sup>  
Mapa: UPE's según dominio
- 247 M.IV.5.<sup>n</sup>  
Mapa: UPE's según tenencia
- 248 M.IV.5.<sup>o</sup>  
Mapa: UPE's según ocupación

|     |   |
|-----|---|
| 249 | Mapa: UPE's según relieve<br>M.IV.5. <sup>p</sup>                           |
| 250 | Mapa: UPE's según longitud de frentes<br>M.IV.5. <sup>q</sup>               |
| 252 | Mapa: UPE's según retiro frontal<br>M.IV.5. <sup>r</sup>                    |
| 253 | Mapa: UPE's según implantación de las edificaciones<br>M.IV.5. <sup>s</sup> |
| 255 | Mapa: UPE's según altura de las edificaciones<br>M.IV.5. <sup>t</sup>       |
| 256 | Mapa: UPE's según número de vehículos<br>M.IV.5. <sup>u</sup>               |
| 257 | Mapa: Tramo 01. UPE's según número de vehículos<br>M.IV.5. <sup>v</sup>     |
| 258 | Mapa: Tramo 02. UPE's según número de vehículos<br>M.IV.5. <sup>w</sup>     |
| 259 | Mapa: Tramo 03. UPE's según número de vehículos<br>M.IV.5. <sup>x</sup>     |
| 260 | Mapa: Tramo 04. UPE's según número de vehículos<br>M.IV.5. <sup>y</sup>     |
| 261 | Mapa: UPE's según número de estacionamientos<br>M.IV.5. <sup>z</sup>        |

## 6. INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

|     |   |
|-----|---|
| 263 | Mapa: UPE's según acceso a la red de agua potable<br>M.IV.6. <sup>a</sup> |
| 265 | Mapa: Cobertura de la red de agua potable<br>M.IV.6. <sup>b</sup>         |
| 266 | Mapa: UPE's según eliminación de aguas servidas<br>M.IV.6. <sup>c</sup>   |
| 267 | Mapa: Cobertura de la red de alcantarillado<br>M.IV.6. <sup>d</sup>       |
| 268 | Mapa: UPE's con servicio de energía eléctrica<br>M.IV.6. <sup>e</sup>     |
| 269 | Mapa: Cobertura de la red de energía eléctrica<br>M.IV.6. <sup>f</sup>    |
| 270 | Mapa: Recorrido del carro recolector de basura<br>M.IV.6. <sup>g</sup>    |

|     |   |
|-----|---|
| 271 | Mapa: Cobertura de la recolección de desechos sólidos<br>M.IV.6. <sup>h</sup>                   |
| 272 | Mapa: Ubicación de los centros de recreación y encuentro<br>M.IV.6. <sup>i</sup>                |
| 274 | Mapa: Ubicación de los escenarios comunitarios en el Ámbito Espacial<br>M.IV.6. <sup>j</sup>    |
| 275 | Mapa: Ubicación de los espacios públicos cerrados en el Ámbito Espacial<br>M.IV.6. <sup>k</sup> |

## 7. VIALIDAD

|     |   |
|-----|---|
| 279 | Mapa: Red vial dentro del Ámbito Espacial<br>M.IV.7. <sup>a</sup> |
| 280 | Mapa: Red vial dentro del Ámbito Espacial<br>M.IV.7. <sup>b</sup> |
| 282 | Mapa: Rango de Pendientes<br>M.IV.7. <sup>c</sup>                 |
| 286 | Mapa: Intersecciones conflictivas<br>M.IV.7. <sup>d</sup>         |
| 290 | Mapa: Vías intersectoras<br>M.IV.7. <sup>e</sup>                  |
| 296 | Mapa: Sendas Peatonales<br>M.IV.7. <sup>f</sup>                   |

## 8. MOVILIDAD, TRÁNSITO Y TRANSPORTE

|     |  |     |
|-----|--|-----|
| 297 | Mapa: Ubicación de las estaciones para el conteo vehicular<br>M.IV.8. <sup>a</sup> | 113 |
| 307 | Mapa: Ubicación de las paradas de transporte público<br>M.IV.8. <sup>b</sup>       |     |

## 10. PAISAJE

|     |  |
|-----|--|
| 317 | Mapa: Posición del espacio delimitado en la parroquia<br>M.IV.10. <sup>a</sup> |
|-----|--|

- M.IV.10.<sup>b</sup>  
 318 Mapa: Secciones para definir silueta del Espacio Delimitado  
 M.IV.10.<sup>c</sup>  
 323 Mapa: Sendas en el Ámbito espacial  
 M.IV.10.<sup>d</sup>  
 336 Mapa: Nodos y bordes en el Espacio Delimitado  
 M.IV.10.<sup>e</sup>  
 337 Mapa: Definición de unidades de paisaje  
 M.IV.10.<sup>f</sup>  
 341 Mapa: Foco visual (a)  
 M.IV.10.<sup>g</sup>  
 342 Mapa: Foco visual (b)  
 M.IV.10.<sup>h</sup>  
 343 Mapa: Foco visual (c)  
 M.IV.10.<sup>i</sup>  
 345 Mapa: Exposición visual en la unidad U1-Sur  
 M.IV.10.<sup>j</sup>  
 346 Mapa: Exposición visual en la unidad U2-Centro  
 M.IV.10.<sup>k</sup>  
 347 Mapa: Exposición visual en la unidad U3-Norte  
 M.IV.10.<sup>l</sup>  
 348 Mapa: Capacidad de absorción  
 M.IV.10.<sup>m</sup>  
 349 Mapa: Calidad Visual 1  
 M.IV.10.<sup>n</sup>  
 350 Mapa: Capacidad de Absorción y Frajilidad Paisajística

## DISEÑO DE LA PLANIFICACIÓN - etapa \_2

### 1. GENERACIÓN DEL MODELO DE ESPACIO PÚBLICO

- M.IV.1.<sup>a</sup>  
 366 Mapa: Modelo de Espacio Público

### 2. DEFINICIÓN DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN

- M.IV.2.<sup>a</sup>  
 367 Mapa: Área de Planificación

### 3. DETERMINACIÓN ÓPTIMA DE ELEMENTOS

- M.IV.3.<sup>a</sup>  
 373 Mapa: Ubicación de Sendas Peatonales Existentes y Propuestas  
 M.IV.3.<sup>b</sup>  
 375 Mapa: Propuesta de ubicación de Ciclovías

### 4. DETERMINACIÓN FUNCIONAL DE ELEMENTOS

- M.IV.4.<sup>a</sup>  
 382 Mapa: VOE y vía alterna  
 M.IV.4.<sup>b</sup>  
 383 Mapa: Propuesta de vía alterna a la VOE

### 5. CUERPO NORMATIVO

- M.IV.4.<sup>a</sup>  
 393 Mapa: Sectores de Planeamiento

## PROYECTOS A NIVEL DE IDEA - etapa \_3

- M.IV.P.<sup>a</sup>  
 399 Mapa: Formulación de Proyectos del Área de Planificación  
 M.IV.P1.<sup>a</sup>  
 342 Mapa: Zonificación del proyecto EP - 01  
 M.IV.P2.<sup>a</sup>  
 372 Mapa: Ubicación de la plaza "Puertas de El Valle"

## INDICE DE FOTOGRAFÍA

### CAPITULO IV

#### APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA

DAGNÓSTICO - etapa \_1

#### 1. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

|     |   |
|-----|---|
|     | F.IV.1. <sup>a</sup>  |
| 206 | Fotografía: Hito1. Autopista Cuenca - Azogues                   |
|     | F.IV.1. <sup>b</sup>  |
| 206 | Fotografía: Hito2. Quebrada de ingreso a la cabecera parroquial |
|     | F.IV.1. <sup>c</sup>  |
| 207 | Fotografía: Tramo 01  |
|     | F.IV.1. <sup>d</sup>  |
| 208 | Fotografía: Tramo 02  |
|     | F.IV.1. <sup>e</sup>  |
| 209 | Fotografía: Tramo 03  |
|     | F.IV.1. <sup>f</sup>  |
| 209 | Fotografía: Tramo 04  |

#### 2. HISTÓRICO MORFOLÓGICO DEL ÁMBITO ESPACIAL - PARROQUIA EL VALLE

|     |   |
|-----|---|
|     | F.IV.2. <sup>a</sup>                              |
| 211 | Fotografía: Vista aérea de la Cabecera Parroquial |
|     | F.IV.2. <sup>b</sup>                              |
| 211 | Fotografía: Iglesia de la Cabecera Parroquial     |

#### 5. CARACTERÍSTICAS DE USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO

|     |  |
|-----|--|
|     | F.IV.5. <sup>a</sup>                               |
| 230 | Fotografía: Espacio Privado Individual-Vivienda    |
|     | F.IV.5. <sup>b</sup>                               |
| 230 | Fotografía: Espacio Privado Colectivo- Tienda      |
|     | F.IV.5. <sup>c</sup>                               |
| 230 | Fotografía: Espacio Privado Colectivo- Restaurante |
|     | F.IV.5. <sup>d</sup>                               |
| 230 | Fotografía: Espacio Privado Colectivo- gasolinera  |

|     |  |
|-----|--|
|     | F.IV.5. <sup>e</sup>                             |
| 230 | Fotografía: Espacio Público Cerrado-Capilla      |
|     | F.IV.5. <sup>f</sup>                             |
| 230 | Fotografía: Espacio Público Cerrado-Casa Comunal |
|     | F.IV.5. <sup>g</sup>                             |
| 233 | Fotografía: Tramo 01_ uso urbano                 |
|     | F.IV.5. <sup>h</sup>                             |
| 233 | Fotografía: Tramo 01_ uso no urbano              |
|     | F.IV.5. <sup>i</sup>                             |
| 234 | Fotografía: Tramo 01_ uso baldío                 |
|     | F.IV.5. <sup>j</sup>                             |
| 234 | Fotografía: Tramo 01_ uso especial               |
|     | .IV.5. <sup>k</sup>                              |
| 235 | Fotografía: Tramo 02_ uso urbano                 |
|     | F.IV.5. <sup>l</sup>                             |
| 235 | Fotografía: Tramo 02_ uso no urbano              |
|     | F.IV.5. <sup>m</sup>                             |
| 235 | Fotografía: Tramo 02_ uso baldío                 |
|     | F.IV.5. <sup>n</sup>                             |
| 235 | Fotografía: Tramo 02_ uso especial               |
|     | IV.5. <sup>o</sup>                               |
| 236 | Fotografía: Tramo 03_ uso urbano                 |
|     | F.IV.5. <sup>p</sup>                             |
| 237 | Fotografía: Tramo 03_ uso no urbano              |
|     | F.IV.5. <sup>q</sup>                             |
| 237 | Fotografía: Tramo 03_ uso baldío                 |
|     | F.IV.5. <sup>r</sup>                             |
| 237 | Fotografía: Tramo 03_ uso especial               |
|     | F.IV.5. <sup>s</sup>                             |
| 238 | Fotografía: Tramo 04_ uso urbano                 |
|     | F.IV.5. <sup>t</sup>                             |
| 239 | Fotografía: Tramo 04_ uso no urbano              |
|     | F.IV.5. <sup>u</sup>                             |
| 240 | Fotografía: Tramo 04_ uso baldío                 |
|     | F.IV.5. <sup>v</sup>                             |
| 240 | Fotografía: Tramo 04_ uso especial               |

## 6. INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

|     |   |
|-----|---|
|     | F.IV.6. <sup>a</sup>  |
| 273 | Fotografía: Parque Central_Cabecera parroquial<br>F.IV.6. <sup>b</sup>    |
| 273 | Fotografía: Parque infantil_ Primero de Enero<br>F.IV.6. <sup>c</sup>     |
| 273 | Fotografía: Cancha deportiva_San Jose de la Playa<br>F.IV.6. <sup>d</sup> |
| 273 | Fotografía: Cancha deportiva_ Primero de Enero<br>F.IV.6. <sup>e</sup>    |
| 273 | Fotografía: Cancha deportiva_Chilcapamba<br>F.IV.6. <sup>f</sup>          |
| 273 | Fotografía: Escenario_ Chilcapamba<br>F.IV.6. <sup>g</sup>                |
| 274 | Fotografía: Escuela Eloy Alfaro<br>F.IV.6. <sup>h</sup>                   |
| 275 | Fotografía: Centro de Salud<br>F.IV.6. <sup>i</sup>                       |
| 275 | Fotografía: Iglesia parroquial<br>F.IV.6. <sup>j</sup>                    |
| 275 | Fotografía: Cementerio Parroquial<br>F.IV.6. <sup>k</sup>                 |
| 276 | Fotografía: Junta Parroquial<br>F.IV.6. <sup>l</sup>                      |
| 276 | Fotografía: Tenencia Política<br>F.IV.6. <sup>m</sup>                     |
| 276 | Fotografía: UPC   |

## 7. VIALIDAD

|     |   |
|-----|---|
|     | F.IV.7. <sup>a</sup>  |
| 282 | Fotografía: Espacio para acera<br>F.IV.7. <sup>b</sup>                |
| 282 | Fotografía: Aceras construidas por frentistas<br>F.IV.7. <sup>c</sup> |
| 282 | Fotografía: Vía secundaria<br>F.IV.7. <sup>d</sup>                    |
| 282 | Fotografía: Bordillos de la VOE                                       |

|     |   |
|-----|---|
|     | F.IV.7. <sup>e</sup>  |
| 283 | Fotografía: Acera de Hormigón<br>F.IV.7. <sup>f</sup>                 |
| 283 | Fotografía: Aceras con relleno de tierra<br>F.IV.7. <sup>g</sup>      |
| 283 | Fotografía: Estado de las aceras<br>F.IV.7. <sup>h</sup>              |
| 283 | Fotografía: Estado de las aceras<br>F.IV.7. <sup>i</sup>              |
| 283 | Fotografía: Materialidad de la VOE<br>F.IV.7. <sup>j</sup>            |
| 283 | Fotografía: Materialidad de las VIN's<br>F.IV.7. <sup>k</sup>         |
| 284 | Fotografía: Estado de la calzada de la VOE<br>F.IV.7. <sup>l</sup>    |
| 284 | Fotografía: Estado de la calzada de la VOE<br>F.IV.7. <sup>m</sup>    |
| 284 | Fotografía: Estado de la calzada de las VIN's<br>F.IV.7. <sup>n</sup> |
| 284 | Fotografía: Estado de la calzada de las VIN's<br>F.IV.7. <sup>o</sup> |
| 287 | Fotografía: VIN 1<br>F.IV.7. <sup>p</sup>                             |
| 287 | Fotografía: VIN 2<br>F.IV.7. <sup>q</sup>                             |
| 287 | Fotografía: VIN 3<br>F.IV.7. <sup>r</sup>                             |
| 287 | Fotografía: VIN 4<br>F.IV.7. <sup>s</sup>                             |
| 287 | Fotografía: VIN 5<br>F.IV.7. <sup>t</sup>                             |
| 288 | Fotografía: VIN 6<br>F.IV.7. <sup>u</sup>                             |
| 288 | Fotografía: VIN 7<br>F.IV.7. <sup>v</sup>                             |
| 288 | Fotografía: VIN 8<br>F.IV.7. <sup>w</sup>                             |
| 288 | Fotografía: VIN 9   |

|     |   |
|-----|---|
| 288 | F.IV.7. <sup>x</sup><br>Fotografía: VIN 10    |
| 288 | F.IV.7. <sup>y</sup><br>Fotografía: VIN 11    |
| 288 | F.IV.7. <sup>z</sup><br>Fotografía: VIN 12    |
| 288 | F.IV.7. <sup>aa</sup><br>Fotografía: VIN 13   |
| 289 | F.IV.7. <sup>ab</sup><br>Fotografía: Senda 1  |
| 289 | F.IV.7. <sup>ac</sup><br>Fotografía: Senda 2  |
| 289 | F.IV.7. <sup>ad</sup><br>Fotografía: Senda 3  |
| 289 | F.IV.7. <sup>ae</sup><br>Fotografía: Senda 4  |
| 289 | F.IV.7. <sup>af</sup><br>Fotografía: Senda 5  |
| 290 | F.IV.7. <sup>ag</sup><br>Fotografía: Senda 6  |
| 290 | F.IV.7. <sup>ah</sup><br>Fotografía: Senda 7  |
| 290 | F.IV.7. <sup>ai</sup><br>Fotografía: Senda 8  |
| 290 | F.IV.7. <sup>aj</sup><br>Fotografía: Senda 9  |
| 291 | F.IV.7. <sup>ak</sup><br>Fotografía: Senda 10 |
| 291 | F.IV.7. <sup>al</sup><br>Fotografía: Senda 11 |
| 291 | F.IV.7. <sup>am</sup><br>Fotografía: Senda 12 |
| 291 | F.IV.7. <sup>an</sup><br>Fotografía: Senda 13 |
| 292 | F.IV.7. <sup>ao</sup><br>Fotografía: Senda 14 |
| 292 | F.IV.7. <sup>ap</sup><br>Fotografía: Senda 15 |

|     |   |
|-----|---|
| 292 | F.IV.7. <sup>aq</sup><br>Fotografía: Senda 16 |
| 293 | F.IV.7. <sup>ar</sup><br>Fotografía: Senda 17 |
| 293 | F.IV.7. <sup>as</sup><br>Fotografía: Senda 18 |

## 8. MOVILIDAD, TRÁNSITO Y TRANSPORTE

|     |   |
|-----|---|
| 306 | F.IV.8. <sup>a</sup><br>Fotografía: Parada de transporte público con caseta |
| 306 | F.IV.8. <sup>b</sup><br>Fotografía: Parada de transporte público con caseta |
| 306 | F.IV.8. <sup>c</sup><br>Fotografía: Parada de transporte público sin caseta |
| 306 | F.IV.8. <sup>d</sup><br>Fotografía: Parada de transporte público sin caseta |

## 9. ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD

|     |   |
|-----|---|
| 314 | F.IV.9. <sup>a</sup><br>Fotografía: Aceras de la VOE                                |
| 315 | F.IV.9. <sup>b</sup><br>Fotografía: Ausencia de ciclovía en la VOE                  |
| 316 | F.IV.9. <sup>c</sup><br>Fotografía: Ausencia de aceras y estacionamientos en la VOE |

## 10. PAISAJE

|     |   |
|-----|---|
| 323 | F.IV.10. <sup>a</sup><br>Fotografía: Vía a San Antonio                |
| 323 | F.IV.10. <sup>b</sup><br>Fotografía: Vía a Chilcapamba                |
| 323 | F.IV.10. <sup>c</sup><br>Fotografía: Vía a Castilla Cruz              |
| 323 | F.IV.10. <sup>d</sup><br>Fotografía: Vía a San Miguel                 |
| 335 | F.IV.10. <sup>e</sup><br>Fotografía: Nodo en convergencia de 5 sendas |

- 335 F.IV.10.f  
Fotografía: Nodo en gasolinera y minimarket
- 335 F.IV.10.g  
Fotografía: Cancha y casa comunal cerrada al público
- 340 F.IV.10.h  
Fotografía: Panorámica de la cabecera de El Valle y conjunto montañoso sur
- 340 F.IV.10.i  
Fotografía: Panorámica de San Juan Loma y conjunto montañoso noroeste
- 340 F.IV.10.j  
Fotografía: Panorámica Chilcapamba y conjunto montañoso oeste

### 11. TIPOLOGICO PICTÓRICO

- 352 F.IV.11.a  
Fotografía: Muestra: esceta T1
- 352 F.IV.11.b  
Fotografía: Muestra: esceta T2
- 352 F.IV.11.c  
Fotografía: Muestra: esceta T3
- 352 F.IV.11.d  
Fotografía: Muestra: esceta T4
- 352 F.IV.11.e  
Fotografía: Muestra: esceta T5
- 352 F.IV.11.f  
Fotografía: Muestra: esceta T6
- 352 F.IV.11.g  
Fotografía: Muestra: esceta T6
- 354 F.IV.11.h  
Fotografía: Viviendas de la escena T6 (posterior)
- 354 F.IV.11.h  
Fotografía: Panorámica: Paisaje sobre las escenas T6

### DISEÑO DE LA PLANIFICACIÓN - etapa \_2

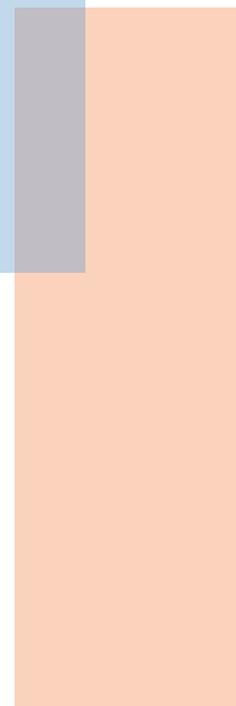
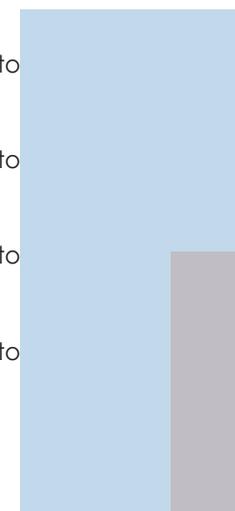
### 3. DETERMINACIÓN ÓPTIMA DE ELEMENTOS

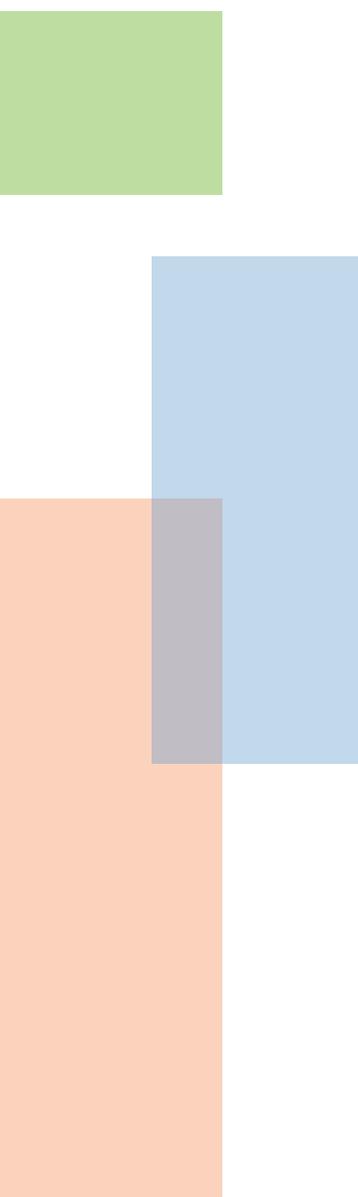
- 377 F.IV.3.a  
Fotografía: Ubicación recomendada para el emplazamiento de una plaza

- 377 F.IV.3.b  
Fotografía: Ubicación recomendada para el emplazamiento de una plazoleta
- 377 F.IV.3.c  
Fotografía: Ubicación recomendada para el emplazamiento de Ámbitos A Jardinados
- 377 F.IV.3.d  
Fotografía: Ubicación recomendada para el emplazamiento de Ámbitos A Jardinados
- 377 F.IV.3.e  
Fotografía: Ubicación recomendada para el emplazamiento de Ámbitos A Jardinados
- 377 F.IV.3.f  
Fotografía: Ubicación recomendada para el emplazamiento de Ámbitos A Jardinados
- 378 F.IV.3.g  
Fotografía: Ubicación recomendada para el emplazamiento de Mirador Balcón
- 378 F.IV.3.g  
Fotografía: Ubicación recomendada para el emplazamiento de Mirador Balcón
- 378 F.IV.3.h  
Fotografía: Ubicación recomendada para el emplazamiento de Mirador Balcón
- 378 F.IV.3.i  
Fotografía: Ubicación recomendada para el emplazamiento de Mirador Balcón
- 378 F.IV.3.j  
Fotografía: Ubicación recomendada para el emplazamiento de Mirador Balcón

### PROYECTOS A NIVEL DE IDEA - etapa \_3

- 402 F.IV.P1.a  
Fotografía: Vía estado actual - Tramo 1
- 402 F.IV.P1.b  
Fotografía: Vía estado actual - Tramo 2
- 402 F.IV.P1.c  
Fotografía: Vía estado actual - Tramo 3
- 402 F.IV.P1.d  
Fotografía: Vía estado actual - Tramo 4



- 
- F.IV.P1.e  
405 Fotografía: Material para acera - Piedra granito  
F.IV.P1.f  
405 Fotografía: Material para acera - Baldosa de arcilla  
F.IV.P1.g  
405 Fotografía: Material para aceras usuarios vulnerables,  
Rampas de pasos peatonales - Mortero con piedra bola  
F.IV.P1.h  
405 Fotografía: Alcorques para vegetación en aceras  
F.IV.P1.i  
405 Fotografía: Material para ciclovía apartada - Hormigón con  
Pigmento Terracota  
F.IV.P1.j  
405 Fotografía: Material para pasos peatonales - Adoquin de  
Hormigón Holandes  
F.IV.P1.k  
420 Fotografía: Intersección 1  
F.IV.P1.l  
422 Fotografía: Intersección 2  
F.IV.P1.m  
428 Fotografía: Intersección 3  
F.IV.P1.n  
430 Fotografía: Vista aérea de la vía Cuenca El Valle  
F.IV.P2.a  
432 Fotografía: Estado actual del emplazamiento de la plaza  
F.IV.P2.b  
432 Fotografía: Estado actual del emplazamiento de la plaza  
F.IV.P2.c  
434 Fotografía: Estado actual sitio para plaza  
F.IV.P2.d  
435 Fotografía: Hornipisos "Modena"  
F.IV.P2.e  
435 Fotografía: Hornipisos "Modena"  
F.IV.P2.f  
452 Fotografía: Perspectiva actual - plaza  
F.IV.P2.g  
455 Fotografía: Perspectiva actual - plaza

## INDICE DE MOSAICOS

### CAPITULO IV

#### APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA

DIAGNÓSTICO - etapa \_1

#### 8. MOVILIDAD, TRÁNSITO Y TRANSPORTE

F.IV.1.<sup>a</sup>

308 Mosaico: Señalización de tránsito existente en la VOE

F.IV.1.<sup>b</sup>

308 Mosaico: Señalización de tránsito existente en la VOE

#### 10. PAISAJE

F.IV.10.<sup>a</sup>

322 Mosaico: Fotos VOE

F.IV.10.<sup>b</sup>

324 Mosaico: Secuencia de senda peatonal 1

F.IV.10.<sup>c</sup>

324 Mosaico: Secuencia de senda peatonal 2

F.IV.10.<sup>d</sup>

325 Mosaico: Secuencia de senda peatonal 3

F.IV.10.<sup>e</sup>

325 Mosaico: Secuencia de senda peatonal 4

F.IV.10.<sup>f</sup>

326 Mosaico: Secuencia de senda peatonal 5

F.IV.10.<sup>g</sup>

326 Mosaico: Secuencia de senda peatonal 6

F.IV.10.<sup>h</sup>

327 Mosaico: Secuencia de senda peatonal 7

F.IV.10.<sup>i</sup>

327 Mosaico: Secuencia de senda peatonal 8

F.IV.10.<sup>j</sup>

328 Mosaico: Secuencia de senda peatonal 9

F.IV.10.<sup>k</sup>

328 Mosaico: Secuencia de senda peatonal 10

F.IV.10.<sup>l</sup>

329 Mosaico: Secuencia de senda peatonal 11

F.IV.10.<sup>m</sup>

329 Mosaico: Secuencia de senda peatonal 12

F.IV.10.<sup>n</sup>

330 Mosaico: Secuencia de senda peatonal 13

F.IV.10.<sup>o</sup>

330 Mosaico: Secuencia de senda peatonal 14

F.IV.10.<sup>p</sup>

331 Mosaico: Secuencia de senda peatonal 15

F.IV.10.<sup>q</sup>

331 Mosaico: Secuencia de senda peatonal 16

F.IV.10.<sup>r</sup>

332 Mosaico: Secuencia de senda peatonal 17

F.IV.10.<sup>s</sup>

332 Mosaico: Secuencia de senda peatonal 18

F.IV.10.<sup>t</sup>

333 Mosaico: Borde en quebrada de Gapal

F.IV.10.<sup>u</sup>

334 Mosaico: Borde en quebrada de Gapal

F.IV.10.<sup>u</sup>

334 Mosaico: Borde en quebrada de Gapal

F.IV.10.<sup>v</sup>

338 Mosaico: VOE en unidades U1 y U2

F.IV.10.<sup>w</sup>

339 Mosaico: VOE en unidades U3

## INDICE DE RENDERS

### CAPITULO IV APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA

#### FORMULACIÓN DE PROYECTOS - etapa \_3

|     |  |
|-----|--|
| 406 | <b>R.VI.P1.a</b><br>Render: Tramo 01       |
| 406 | <b>R.VI.P1.b</b><br>Render: Tramo 01       |
| 410 | <b>R.VI.P1.c</b><br>Render: Tramo 02       |
| 410 | <b>R.VI.P1.d</b><br>Render: Tramo 02       |
| 414 | <b>R.VI.P1.e</b><br>Render: Tramo 03,04    |
| 414 | <b>R.VI.P1.f</b><br>Render: Tramo 03,04    |
| 418 | <b>R.VI.P1.g</b><br>Render: Tramo 03,04    |
| 418 | <b>R.VI.P1.h</b><br>Render: Tramo 03,04    |
| 419 | <b>R.VI.P1.i</b><br>Render: Tramo 03,04    |
| 419 | <b>R.VI.P1.j</b><br>Render: Tramo 03,04    |
| 419 | <b>R.VI.P1.k</b><br>Render: Tramo 03,04    |
| 420 | <b>R.VI.P1.l</b><br>Render: Intersección 1 |
| 422 | <b>R.VI.P1.m</b><br>Render: Intersección 2 |
| 426 | <b>R.VI.P1.n</b><br>Render: Intersección 2 |
| 427 | <b>R.VI.P1.o</b><br>Render: Intersección 2 |
| 428 | <b>R.VI.P1.p</b><br>Render: Intersección 3 |

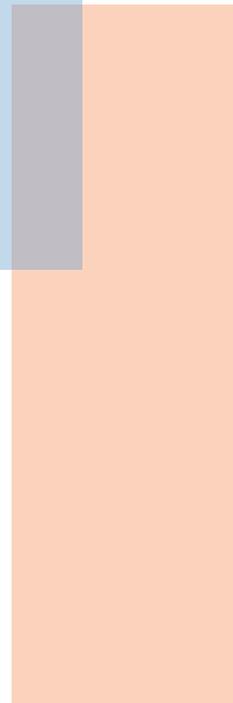
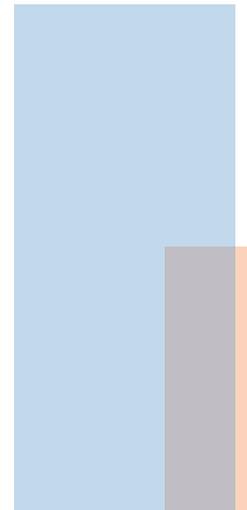
|     |   |
|-----|---|
| 443 | <b>R.VI.P2.p</b><br>Render: Estación de servicio ciclista |
| 453 | <b>R.VI.P2.q</b><br>Render: Perspectiva propuesta - Plaza |
| 454 | <b>R.VI.P2.r</b><br>Render: Vista aérea - Plaza           |
| 459 | <b>R.VI.P2.s</b><br>Render: Perspectiva propuesta - Plaza |

## INDICE DE DETALLES

### CAPITULO IV APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA

#### FORMULACIÓN DE PROYECTOS - etapa \_3

|     |  |
|-----|--|
| 407 | DT1_ DETALLE DE PLANTA EN TRAMO 1          |
| 411 | DT2_ DETALLE DE PLANTA EN TRAMO 2          |
| 415 | DT3_ DETALLE DE PLANTA EN TRAMO 3          |
| 421 | DT4_ DETALLE DE PLANTA EN INTERSECCIÓN 1   |
| 423 | DT5_ DETALLE DE PLANTA EN INTERSECCIÓN 2   |
| 424 | DT5.1_ DETALLE DE PLANTA EN INTERSECCIÓN 2 |
| 425 | DT5.2_ DETALLE DE PLANTA EN INTERSECCIÓN 2 |
| 429 | DT6_ DETALLE DE PLANTA EN INTERSECCIÓN 3   |
| 446 | d) DETALLE 1                               |
| 447 | e) DETALLE 2                               |
| 448 | f) DETALLE 3                               |
| 449 | g) DETALLE 4                               |
| 450 | h) DETALLE 5                               |



## INDICE DE PLANOS

### CAPITULO IV

#### APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA

##### FORMULACIÓN DE PROYECTOS - etapa \_3

|                    |     |
|--------------------|-----|
| a) ZONIFICACIÓN    | 258 |
| b) PLANTA GENERAL  | 259 |
| c) ELEVACIÓN OESTE | 259 |

## INDICE DE CORTES

### CAPITULO IV APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA

#### FORMULACIÓN DE PROYECTOS - etapa \_3

|              |     |
|--------------|-----|
| CORTE A-A    | 221 |
| CORTE B-B    | 225 |
| CORTE C-C    | 227 |
| CORTE D-D    | 227 |
| CORTE E-E    | 229 |
| CORTE F-F    | 231 |
| CORTE G-G    | 231 |
| CORTE H-H    | 237 |
| i) CORTE A-A | 265 |
| i) CORTE B-B | 265 |

