



Cuenca (Ecuador)

Implementación de la red primaria de transporte público para la ciudad de Cuenca - Tranvía de los Cuatro Ríos.

Antecedentes

El Centro Histórico de Cuenca- Ecuador en la actualidad concentra actividades de diferentes ramas como comercial, financiera y de servicios, donde los motivos de viajes, trabajo, compras y gestiones personales tienen mayor representatividad en un lugar que deslumbra desde cualquier óptica, en ella se conjugan el pasado cañari, inca e hispánico y las influencias de la época republicana, con una riqueza arquitectónica, cultural y natural.

Sin embargo la pérdida del espacio público se ha transformado en un problema imperceptible, siendo necesario la implementación de proyectos que recuperen y mejoren los espacios destinados al peatón, así como las condiciones de confort, seguridad y conectividad.

A pesar de que el Gobierno Autónomo Descentralizado de Cuenca desde hace algunos años lleva a cabo obras para mejorar las condiciones de movilidad y accesibilidad en la ciudad, el Centro de la urbe presenta un cuadro de congestión vehicular, por lo que es imperativo alternativas de solución acordes con las necesidades de la zona en el marco de la construcción de un sistema de movilidad y en correspondencia con los objetivos del proyecto del Plan Especial del Centro Histórico.

En este marco, las políticas sobre Movilidad y Accesibilidad de este plan se dirigen a mejorar la calidad del Centro Histórico en el área protegida y el resto de la ciudad con el fin de reducir los tiempos de traslados optimizando la movilidad urbana en relación directa con el mejoramiento del espacio público. Uno de los componentes del sistema de movilidad planteado por el proyecto de Plan Especial del Centro Histórico de Cuenca, es el Sistema de Transporte Público basado en la implementación del Sistema Integrado de Transporte y complementado con un Sistema de Transporte Masivo.

Como articulación del proyecto al ODS 11 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible el Tranvía permite la protección del medio ambiente al reducir las emisiones de carbono por no el consumo de combustibles fósiles y por tanto mayor conservación del Centro Histórico de Cuenca obteniendo una movilidad integral y sostenible enmarcada en el Plan del Gobierno Central para el desarrollo de los ejes estratégicos de productividad e infraestructura, este sistema de movilidad competitivo y articulado con la reorganización y modernización del sistema de transporte público permite ahorros en costos, tiempos de viaje, mayor seguridad del tránsito, y mejora en las condiciones ambientales.

Dentro del sector de energía, el transporte aporta el 45.16% de gases de efecto invernadero, en este sentido la contribución del Tranvía de Cuenca con la reducción de la contaminación por GEI, como transporte público eficiente se estima en 27 GgCO₂-ecu/año que corresponde a las unidades de carbono equivalente, así la implementación de este sistema de movilidad eléctrico como es el tranvía tiene 0 emisiones.



Problemática

La situación del Transporte Urbano de la ciudad de Cuenca mostraba insostenibilidad en criterios ambientales, sociales y económicos; la problemática ambiental que es generada por los altos niveles de contaminación atmosférica y del ruido que producen, constituye un aspecto que afecta a los cuencanos y contribuye a altos niveles de estrés y agresividad.

Además, la mala distribución de las rutas de los buses, generaba problemas sociales y demoras en los desplazamientos diarios, acrecentando aún más al modelo deficiente e inseguro del transporte que causaba malestar en la población.

Económicamente el sistema de transporte producía grandes pérdidas por los congestionamientos, los accidentes, la disminución de la productividad e inseguridad. Otra problemática que también es generada por el transporte público es la falta de control y recorridos repetitivos. Las líneas de autobús ingresan al centro histórico, circulan por vías de alto tráfico provocando congestiones y produciendo caos y malestar en la población.

El sistema de transporte público al no ser un transporte multimodal implica un coste mayor a la población por la necesidad de efectuar transbordos en sus desplazamientos para poder llegar al lugar de destino. Además, el parque automotor de la ciudad se ha incrementado notablemente en los últimos años, lo que ocasiona un aumento en el tráfico vehicular y la contaminación en especial en los lugares donde tienen menos posibilidades de ser evacuados de manera rápida como lo es el Centro Histórico.

La ubicación de los principales equipamientos en el Centro Histórico aumentó la congestión vehicular, conllevando requerir más zonas de parqueo en las vías que de por sí no abastan la demanda. Esta exagerada afluencia genera vehículos que circulan en búsqueda de estacionamientos céntricos, sean públicos o privados, por lo tanto mayor congestión vehicular e incremento de parqueaderos privados que alteraban la función de las casas con usos no compartibles que iban en detrimento del patrimonio edificado.

La actual conformación del espacio público del Centro Histórico no fue concebida para que los diversos modos de transporte sean accesibles y puedan llegar a cualquier punto de la trama urbana, lo cual genera problemas de accesibilidad, integración e igualdad de oportunidades de las personas con y sin discapacidad para acceder a cualquier espacio sea público o privado.

Metas

- Restructurar y mejorar el servicio de transporte público urbano, para mejorar la calidad de vida de la población; entre estas las redes e infraestructura que atraviesa el Centro Histórico.
- Disminuir de la contaminación ambiental mediante un sistema de movilidad sostenible y sustentable.
- Generar corredores peatonales asociados al comercio y zonas estanciales (zonas calmas) para potenciar la vida de barrio en la ciudad y en especial en su Centro Histórico.
- Desincentivar el uso del transporte privado y potenciar el uso del Tranvía y otros medios alternativos y ecológicos de movilidad, como medio de transporte masivo y sostenible para la ciudad.



Resultados

En el ámbito urbano - arquitectónico, el proyecto contempló la intervención integral de las vías y espacios del Centro Histórico implicados con la Red Primaria de Transporte Masivo, específicamente lo inherente a veredas, calzada, mobiliario urbano, señalización, iluminación, estaciones, etc., buscando que su implementación se integre de la manera más adecuada a las características del paisaje urbano patrimonial, sin que se afecte la movilidad peatonal ni la accesibilidad a inmuebles.

El Proyecto Tranvía es una alternativa de movilidad para la ciudad que redujo el acceso de vehículos privados al centro histórico, complementándose con sistemas de parqueaderos de borde que absorben esas necesidades y aportan usuarios al sistema, así como propuestas e iniciativas públicas y privadas como las denominadas Súper Manzanas, Parking Day, Bici Cuenca, entre otras que propenden a recuperar el espacio público para el peatón.

Como se menciona anteriormente, la intervención prioriza a los peatones, pues son ellos quienes representan una parte fundamental dentro de las interacciones que se dan en el espacio público; por este motivo, la infraestructura facilita los diferentes desplazamientos, actividades y dinámicas que cada ciudadano requiere, con comodidad y seguridad, integrando a su vez los distintos medios de transporte que circulan por él.

Las veredas y cruces del eje tranviario presentan una acertada señalización y materialidad, son espacios seguros, inclusivos que fomentan a recorrerlo y vivirlo.

El eje tranviario fortalece la infraestructura peatonal existente y desarrolló estrategias de diseño que beneficiaron a los usuarios de zonas que necesitaban una intervención puntual.

Con el objeto de crear un espacio público de circulación continuo y apto para el peatón con la interacción de distintos tipos de movilidad, se dieron soluciones a la continuidad de la movilidad peatonal, eliminándose barreras arquitectónicas, se colocó señalización vertical y horizontal, se dio paso a la pacificación del tránsito en intersecciones conflictivas, mientras que los materiales utilizados garantizan calidad, durabilidad y seguridad, a la vez guardan coherencia con el contexto edificado.

Se implementaron además las denominadas “zonas calmas”, donde se redujo el flujo y velocidad de los vehículos motorizados, se generaron espacios para el desarrollo de actividades pasivas implementándolas con vegetación y mobiliario, aumentando el nivel de confort y mejorando la imagen del sector, en otras palabras, se priorizó la vida de barrio, mejorando el entorno del barrio y las condiciones de seguridad, tanto para peatones como para conductores de vehículos.

Se redujo la calzada en las esquinas y otros puntos estratégicos, alterando constantemente la trayectoria de los vehículos para que estén más alerta y circulen con más cuidado, mediante las siguientes estrategias:

1. Extensión de la vereda a la calle: A partir del uso de maceteros, se promueve la prolongación de los comercios o de actividades que permiten la apropiación de los peatones a la calle. Son zonas que pueden ser improvisadas –a través de intervenciones de urbanismo táctico– o pueden ser planificadas e integrar más elementos como: iluminación peatonal, vegetación y mobiliario fijo.



2. Uso de vegetación como elemento de la imagen urbana: Uso de ejemplos creativos como: maceteros, sombrillas y mobiliario, para dotar de protección y definir el espacio para las actividades humanas. Esto se emplea en zonas de estancia y en restaurantes que tienen sus mesas en la vereda.

Por todo lo antes expuesto, el Proyecto Tranvía respeta los criterios y las condiciones de autenticidad e integridad por los cuales el Centro Histórico de la ciudad fue inscrito en la Lista de Patrimonio Cultural de la Humanidad, en virtud de que su implementación, concebida como proceso vivo del desarrollo urbano, no supone una afección o alteración de los elementos materiales e inmateriales que determinan su imagen, como lo es la forma urbana (traza), contexto, edificaciones, funciones que en éstos se desarrollan, así como se enmarca dentro de las políticas propuestas dentro del proyecto de Plan Especial del Centro Histórico de Cuenca.

El proyecto consideró el uso de tecnología de punta que lo vincula con el actual sistema de semaforización y control de tráfico de la ciudad, lo cual junto a los sistemas especiales del tranvía garantiza la seguridad y movilidad tanto peatonal como vehicular en el Área Protegida. Así también, al funcionar con energía limpia (electricidad) reduce la contaminación ambiental y visual, aclarando que en el Área del Centro Histórico la alimentación eléctrica es subterránea para minimizar los impactos visuales.

Entre los beneficios de este nuevo medio de transporte se destacan: la rapidez y puntualidad, pues tiene vía exclusiva y prioridad de circulación. Constituye un medio seguro para los usuarios, pues cuenta con sistema de video vigilancia al interior de todas las unidades, las estaciones y a lo largo de la ruta. Además, las unidades son climatizadas. En tal virtud, el sistema es accesible, inclusivo y cómodo, las personas pueden ingresar con silla de ruedas y coches de bebé, además los elementos de las paradas para adquirir los tickets disponen de sistema braille y auditivo para el uso de personas con discapacidad visual.

Las campañas educativas y comunicacionales son un proceso constante que permiten llegar a la población con información y comunicación sobre este nuevo sistema de transporte y sobre todas las medidas de seguridad que los conductores y peatones deben tener presente para minimizar la posibilidad de incidentes.

Se trabajó en educomunicación directa durante los recorridos mediante entrega de información, se dictaron charlas y realizaron actividades lúdicas en centros educativos y un proceso de relaciones públicas con los medios de comunicación como parte de una política comunicativa de apropiación del sistema para consolidar un servicio innovador con capacidad de respuesta, responsable de implementar una política al servicio del usuario.

Al ser el primer tranvía moderno en Ecuador, ha recibido testimonios positivos por parte de propios y extraños, siendo objeto de recorridos programados por parte de la academia y el conocimiento como un proyecto innovador en la implementación de sistemas constructivos y tecnológicos.