



UNIVERSIDAD
DEL AZUAY

DISEÑO
ARQUITECTURA
Y ARTE
FACULTAD

CENTRO HISTÓRICO

**Causas y consecuencias del
abandono de las edificaciones del
Centro Histórico de Cuenca a lo
largo del eje del tranvía.**

**Proyecto Final de Carrera previo a la
obtención del título de Arquitecta.**

Autora:

Paola Carolina Orellana Arcentales.

Directora:

Arq. Verónica Heras B.

Cuenca, Ecuador
2019



DEDICATORIA

El presente proyecto final de carrera lo dedico a Dios, por permitirme cumplir con esta meta profesional.

A mis padres, Iván Orellana y Cecilia Arcentales, quienes han sido mi apoyo incondicional a lo largo de mi vida; y me han sabido guiar por el camino del bien.

A mis hermanos Karina, Evelyn, Sofía, Samantha, Iván y Francisco; por ser mi apoyo, mi fuerza y mi impulso para cumplir mis metas.

A toda mi familia por su apoyo y aliento en todo momento.

A Kevin, por brindarme su compañía durante este tiempo y por ser mi apoyo cada día.

AGRADECIMIENTOS

A la Escuela de Arquitectura de la Universidad del Azuay:

Por haberme acogido en estos años de carrera y por impartirme los conocimientos aprendidos.

A mis profesores:

Arq. Verónica Heras.
Arq. Ana Rodas.
Arq. Iván Sinchi.

Por haberme guiado y acompañado en el transcurso de mi proyecto final de carrera; inculcándome conocimientos para mi desarrollo como arquitecta.

A mi familia:

Por su apoyo incondicional.

A mis compañeros:

Por el apoyo a lo largo de mis estudios y por el tiempo compartido con ustedes.



ÍNDICE DE CONTENIDOS

Capítulo 1

MARCO TEÓRICO Y ESTADO DEL ARTE

1. Centros Históricos.....	19
1.1 Contextualización del centro histórico.....	20
1.2 Crisis de los Centros Históricos: abandono de edificaciones por proyectos de movilidad.....	21
1.2.1 Movilidad.....	23
1.3 Conservación.....	24
1.3.1 Revitalización.....	25
2. Abandono de edificaciones en Centros Históricos por proyectos de movilidad.....	26
2.1 Casos de estudio.....	27
2.1.1 Causas y Consecuencias del abandono de edificaciones por proyectos de movilidad.....	28
a. Arequipa - Perú	
b. Sucre - Bolivia	
c. Valencia - España	
d. Estrasburgo - Francia	
3. Conclusiones.....	36

Capítulo 2

CASO DE ESTUDIO Y METODOLOGÍA

1. Cuenca.....	
1.1 Contexto Geográfico.....	41
1.2 Centro Histórico de Cuenca.....	
1.2.1 Reseña histórica e importancia.....	42
1.2.2 Problemas de movilidad dentro del Centro Histórico.....	46
2. Centro Histórico de Cuenca: Calle Gran Colombia.....	
2.1 Historia de Calle Gran Colombia.....	48
2.2 Proyecto tranvía: Calle Gran Colombia.....	50
3. Análisis de área de estudio.....	52
3.1 Mapeo del eje del tranvía.....	54
3.2 Análisis de impactos.....	
3.2.1 Impacto Económico, Social, Habitacional y de Movilidad.....	58
3.2.2 Impacto Urbano.....	62
4. Conclusiones.....	82

Capítulo 3

ANÁLISIS DE CASO DE ESTUDIO

1. Análisis de información.....	87
2. Análisis de Impacto Habitacional, de Movilidad, Económico y Social.	
2.1 Análisis de entrevistas.....	88
2.1.1 Conclusiones.....	94
2.2 Análisis de sitio.....	100
2.2.1 Conclusiones	108
3. Análisis de Impacto Urbano.	
3.1 Análisis Fichas de Valoración.....	110
3.1.1 Conclusiones.....	117
3.2 Análisis de Levantamiento Fotográfico.....	118
3.2.1 Conclusiones.....	128

Capítulo 4

DISCUSIÓN DE RESULTADOS Y CONCLUSIONES GENERALES

1. Discusión de Resultados.....	133
2. Propuesta de nuevos usos para edificaciones abandonadas.....	138
3. Conclusiones Generales.....	146
4. Recomendaciones.....	148

Bibliografía y Anexos

BIBLIOGRAFÍA

1. Bibliografía.	
1.1 Bibliografía de literatura.....	152
1.2 Bibliografía de imágenes.....	154

ANEXOS

1. Anexo 1	
1.1 Cuestionario de entrevistas.....	160
2. Anexo 2	
2.1 Normativa de uso y ocupación de suelo sector N-1.....	162
3. Anexo 3	
3.1 Fichas de Valoración 2010.....	163
4. Anexo 4	
4.1 Abstract.....	166

RESUMEN

Hace 20 años el Centro histórico de Cuenca fue declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad. Sin embargo, muchas edificaciones han sufrido transformaciones por varios motivos; aspectos que han provocado su paulatino abandono. Esta investigación, buscó entender cuáles fueron las causas y consecuencias del abandono de edificaciones del eje del Tranvía de la calle Gran Colombia. Para lo cual se aplicó una metodología mixta que permitió entender que las principales causas fueron el alto costo de mantenimiento, costo del suelo y la construcción del tranvía. Esta tesis propuso un nuevo uso para estas edificaciones, intentando revitalizar física y socialmente el sector.

PALABRAS CLAVE:

Patrimonio edificado, revitalización, transformación urbana, reciclaje, uso de suelo, residencial, movilidad.



ABSTRACT

Twenty years ago, the Historic Center of Cuenca was declared a Cultural Heritage of Humanity. However, many buildings have undergone transformations for several reasons, which have caused their gradual abandonment. With this study, an understanding as to the causes and consequences of the abandonment of buildings of the Tranvía portion of Gran Colombia was sought. A mixed methodology was applied to determine the main causes of high maintenance costs, land values, and the construction of the trolley. This thesis proposed a new use for these buildings, intending to physically and socially revitalize the sector.

Keywords: built heritage, revitalization, urban transformation, recycling, land use, residential, mobility



INTRODUCCIÓN

El centro histórico de la ciudad de Cuenca fue declarado como Patrimonio Cultural de la Humanidad en 1999 (UNESCO), por la riqueza arquitectónica y cultural que posee, convirtiéndose en el sector de la ciudad con más actividad, comercio y turismo.

Sin embargo, existen edificaciones que fueron destinadas para uso residencial, las cuales con el pasar de los años han sufrido varias transformaciones, ya sea por su uso, por su función, por su estado, o por haber sido afectadas por la construcción del tranvía, etc. En algunos casos estas transformaciones han generado un abandono, dejando espacios inseguros y deteriorados dentro de la ciudad histórica.

Lo que se busca con esta investigación, es entender cuáles han sido las causas y las consecuencias que tiene el abandono de edificaciones en el centro histórico, tomando como caso el eje del Tranvía de la calle Gran Colombia. Para ello se empleará una metodología mixta que incluye: entrevistas a moradores del sector, observación del estado de las edificaciones del sector, análisis de sitio para comparar con ordenanzas municipales y fichas de valoración patrimonial.

Se puede suponer de manera preliminar que las principales causas han sido el alto costo de mantenimiento, el elevado costo del suelo o la construcción del tranvía, y esto ha traído consecuencias como el deterioro físico y social del sector.

FIGURA 3 (Gabriel Art, 2016) Vista desde Miraflores hacia el Centro de la ciudad



ANTECEDENTES

El centro histórico de la ciudad de Cuenca, se destaca por su arquitectura y su cultura. En la actualidad se deben realizar acciones que permitan conservar su patrimonio, y de esta manera reducir el abandono y deterioro de edificaciones, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus residentes y enseñar a las nuevas generaciones el pasado arquitectónico de la ciudad. Existen sectores dentro del centro histórico que no pueden ser cambiados, sino deben ser considerados como escenarios que poseen un potencial urbano, de esta manera generar proyectos que den carácter y generen actividad dentro de este sector de la ciudad (Torres y Torres, 2001).

"El aumento del valor del suelo, la migración de clases altas hacia las periferias, el mal estado de edificaciones, la poca flexibilidad de los espacios para acoger nuevas necesidades, la falta de áreas verdes, la estricta normativa, entre otras, hacen que zonas del centro histórico se hayan vuelto pocas atractivas." (Cordero y Díaz, 2016 p26).

De la literatura se obtiene casos de ciudades en las que se regeneran sus centros históricos. Por ejemplo: Bolonia en los años 50, ciudad que tuvo como propósito, conservar su centro, generando un plan de desarrollo alternativo, complementado con el crecimiento periférico. Se establecieron tipologías de tejido urbano y normativas eficientes, para la restauración y rehabilitación de edificaciones (Torres y Torres, 2001).

La reconstrucción del centro histórico de México es otro caso; llamada como la "Antigua Ciudad de México", la cual perdió su importancia, frente a la velocidad en la que la ciudad creció. Se pensó en el futuro de esta zona, basándose en el desarrollo económico y social de sus habitantes. Se revirtió el proceso de abandono y deterioro que sufrió su patrimonio, aplicando estrategias que beneficiaron al sector (Torres y Torres, 2001).

Otro ejemplo, es el centro histórico de Montevideo, conformada por edificaciones con estilo europeo, que crecieron dentro de sus murallas. Estas sufrieron procesos de cambio, que las llevó a un deterioro físico y en algunos casos a una demolición. La primera intervención fue en los espacios públicos, para luego continuar con las edificaciones y su relación con este, generando así un centro histórico peatonal, que brinde el confort necesario para las personas que circulan por este, proporcionando comercio, turismo, educación y varias actividades (Torres y Torres, 2001).

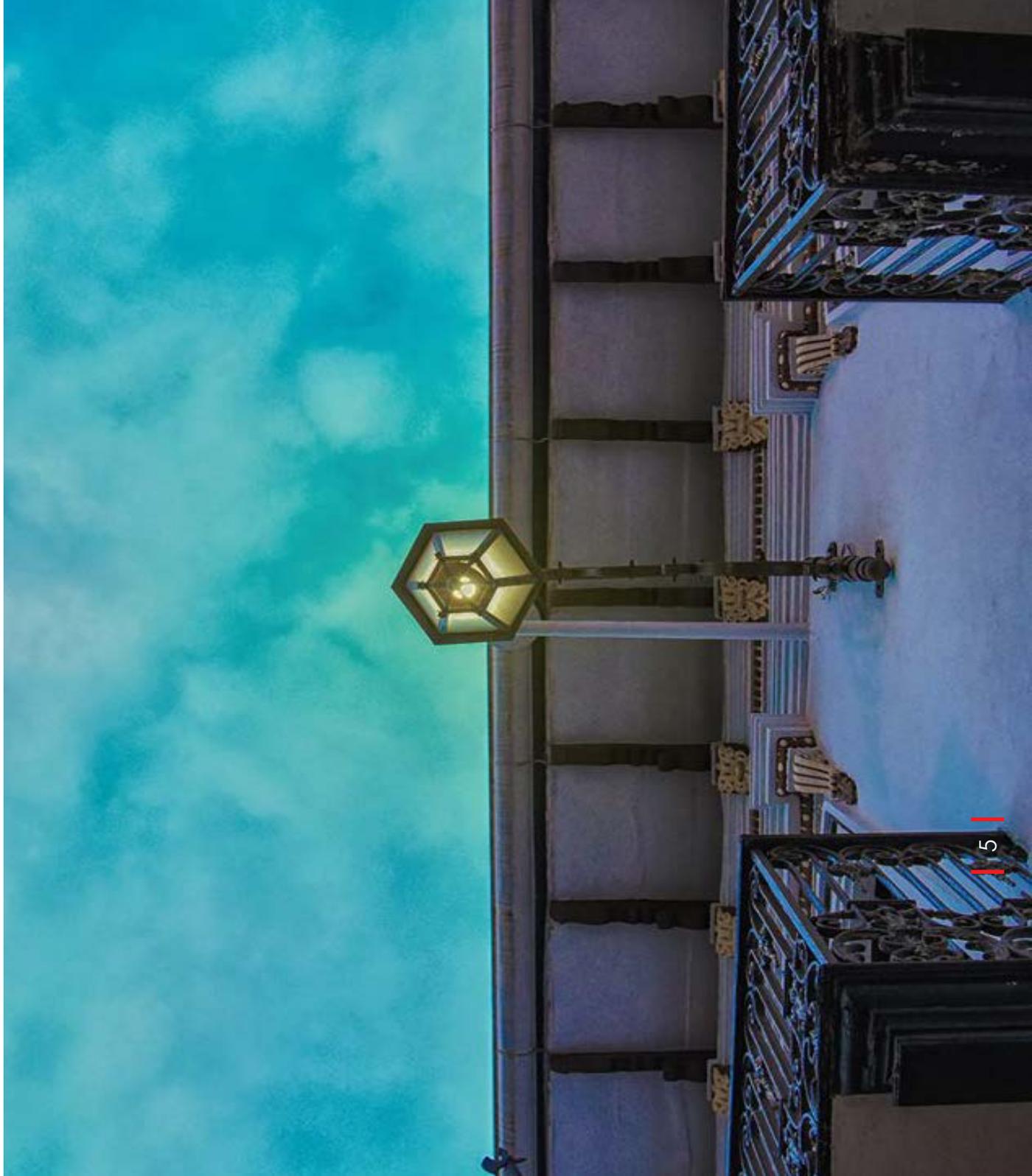
El centro histórico de la ciudad de Cuenca, ha sido caso de estudio en diferentes ámbitos. En la tesis de Rehabilitación Arquitectónica de una edificación patrimonial abandonada dentro del centro histórico de Dolores Cordero y Michelle Díaz (2016), en la que habla sobre la importancia que tiene este sector de la ciudad y como en los últimos años, se ha vuelto muy

popular rehabilitar edificaciones ya sea por propietarios o inversionistas, viendo como beneficioso el generar actividad económica dentro del centro, potenciando valores históricos, constructivos y sociales. La metodología aplicada en esta investigación, es la analítica, que consiste en una segmentación del problema, empezando de lo macro a lo micro, para entender su origen, causas y las consecuencias (Cordero y Díaz, 2016).

Otro ejemplo de tesis, es la reutilización de edificaciones abandonadas, en el cual analiza la transformación urbana del centro histórico de Cuenca, al tratar de satisfacer las necesidades que va generando la población. Lo cual ha llevado a que los espacios de vivienda se transformen en espacios de comercio y con eso se pierdan los valores patrimoniales de la ciudad. Para este se ha aplicado la metodología de análisis y recorrido fotográfico, así se detectaron casos de estudio para la investigación (Albarracín, 2011).

En función de este análisis de literatura, el centro histórico de Cuenca y sus edificaciones han sido analizadas, en diferentes ámbitos, lo que se propone con esta investigación es analizar las razones por las que existen edificaciones abandonadas dentro de este sector y así poder obtener conclusiones, que lleven a buscar soluciones, para crear una propuesta de nuevos usos óptima para los residentes del sector, que ayude a rescatar los valores patrimoniales que posee el centro histórico de Cuenca.

FIGURA 4 (Gabriel Art, 2018) Cubierta Calle Gran Colombia



PROBLEMÁTICA

El centro histórico de Cuenca se ha convertido en un sector con gran actividad, comercio y turismo. Siendo escenario de edificaciones con arquitectura característica para la ciudad. Con el paso de los años estas edificaciones han sido afectadas por varios factores.

Lo que ha llevado a que edificaciones que fueron destinadas a uso residencial hayan cambiado su función. Provocando que, en algunos casos estas sean un abandonadas, creando espacios inseguros y deteriorados, dentro del sector más importante de la ciudad histórica.

Según datos del censo de población y vivienda 2010 (INEC), dentro del centro histórico, existe un 70% de edificaciones habitadas por propios dueños, un 9% habitadas por terceras personas (arriendo), 1% que se encuentran en remodelación y mantenimiento, y el 20% de edificaciones dentro de este sector se encuentran abandonadas.

Otro dato importante es que, al ser este el sector más importante de la ciudad, ha experimentado una disminución en su densidad, esto se debe al cambio de sus habitantes a otras zonas residenciales nuevas de la ciudad, otra causa es el cambio de uso de ciertas edificaciones que pasaron de ser residenciales a: comerciales, administrativas y/o turísticas, el costo de suelo, deterioro de edificaciones o la falta de adaptabilidad a los nuevos cambios de la zona.



PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

Con la información y datos obtenidos en la problemática, surge la siguiente pregunta de investigación:

¿Cuáles son las causas y qué consecuencias tiene la existencia de edificaciones abandonadas a lo largo del eje del tranvía del Centro Histórico de Cuenca?



HIPÓTESIS

El tener edificaciones abandonadas en el eje del tranvía del centro histórico de Cuenca, se debe al estado en el que se encuentran estas edificaciones, en el alto costo para el mantenimiento de las mismas, al elevado valor del suelo o debido a que son edificaciones patrimoniales y no pueden ser derribadas; esto trae consecuencias sociales y físicas en el sector.



OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Entender las causas y consecuencias que tiene el abandono de las edificaciones del centro histórico de Cuenca, a lo largo del eje del tranvía.

Objetivos Específicos

- 1 Analizar estudios previos y literatura en donde se obtengan casos de estudio sobre el abandono de edificaciones en centros históricos, que han sido afectados por planes de movilidad.
- 2 Analizar cuál ha sido el impacto que ha tenido el abandono de edificaciones, en el eje del tranvía del centro histórico de Cuenca.
- 3 Identificar y evaluar edificaciones abandonadas en el eje del tranvía del centro histórico de Cuenca, para poder definir casos de intervención.
- 4 Proponer nuevos usos para estas edificaciones y que estas se adapten a las necesidades que se requieren actualmente en el eje del tranvía del centro histórico.



METODOLOGÍA

El problema abordado en esta investigación, es el abandono que existe de las edificaciones a lo largo del eje del tranvía dentro del centro histórico de Cuenca, para así entender cuáles han sido las causas y consecuencias.

El proceso de investigación es una recopilación de información, que permita entender la transformación y situación actual de la zona.

Para el estudio de la temática se utiliza una metodología mixta, se analiza la variable de abandono de edificaciones, entendiendo como abandono el dejar o descuidar las mismas.

Esta variable tiene dos dimensiones: la primera analiza las causas, mediante el impacto urbano, que se mide a través de varios indicadores: el estado físico de conservación de las viviendas, el cambio de uso de suelo en la zona, el análisis de la normativa del sector; la segunda dimensión se refiere a las consecuencias, sobre el impacto económico, impacto habitacional, social y de movilidad.

Para analizar los indicadores de cada dimensión se utilizan diferentes herramientas, para analizar los impactos que sufre el sector; el económico, habitacional y social se realiza mediante entrevistas a moradores del sector; de la misma manera para el impacto de movilidad se entrevista a gestores del proyecto del tranvía de Cuenca.

En la ordenanza de áreas patrimoniales se puede encontrar las restricciones y permisos que se presentan en el sector. El impacto urbano arquitectónico del sector, se evaluará a través de los datos tomados de fichas de valoración de las edificaciones y fotografías.



CAPÍTULO 1

MARCO TEÓRICO Y ESTADO DEL ARTE

Centro Histórico

Abandono de edificaciones en Centros
Históricos por proyectos de Movilidad

Conclusiones





MARCO TEÓRICO Y ESTADO DEL ARTE

Hace 20 años el centro histórico de Cuenca, fue declarado como Patrimonio Cultural de la Humanidad; espacio que posee grandes cualidades arquitectónicas, culturales e históricas. En Ecuador es considerada como una ciudad amable, llena de cultura y tradición que con el pasar de los años se ha convertido en un destino turístico por propios y extraños. (Sánchez,2010)

Todo esto conlleva a que entidades municipales, busquen conservar este patrimonio. Las intervenciones planteadas para el centro histórico deben estar cimentadas sobre tres ejes principales: las edificaciones, la conservación y el espacio público (Albarracín, 2011).

Con el paso de los años, algunas edificaciones que fueron destinadas a uso residencial, han sufrido varias transformaciones, ya sea por su uso, por su función, por su estado, etc. En algunos casos esto ha generado un abandono, dejando espacios inseguros y deteriorados, dentro del sector más importante de la ciudad histórica (Albarracín, 2011).

Lo que busca esta investigación es entender cuáles han sido las causas y consecuencias para tener edificaciones abandonadas en el eje tranviario de la calle Gran Colombia; para de esta manera proponer estrategias que permitan revitalizar estos espacios históricos de la ciudad.

FIGURA 11 (Fotos CuencaEC, 2018) Cúpulas Catedral de la Inmaculada.



1. CENTROS HISTÓRICOS

1.1 Contextualización del centro histórico.

En la reunión organizada por el Centro de Patrimonio Mundial de la UNESCO en París 2011, a centro histórico se lo define como “Conjunto histórico”. Un conjunto histórico está conformado por un grupo de construcciones y de espacios, los cuales son integradores dentro de las ciudades; las que obtienen un valor a través de: su arquitectura, historia, sociedad y la estética del lugar (2011).

Dentro de estas construcciones que conforman un conjunto histórico, se pueden distinguir: lugares prehistóricos, ciudades históricas, antiguos barrios, aldeas, caseríos y monumentos; los cuales deben ser conservados cuidadosamente sin alteraciones a sus características y valores (I.UNESCO, 2011).

Miguel Ángel Troitiño (1995), define a centro histórico, como a una de las piezas más importantes de una ciudad, la cual, pese a ser una parte pequeña dentro de un tejido urbano, como se puede observar en la Figura 12 y Figura 13; ocupando pequeñas porciones dentro de las ciudades de Valencia y La Habana; conforman un espacio simbólico e importante dentro de la ciudad, el cual identifica, diferencia y da personalidad a una ciudad histórica.

Con estas dos formas de definir un centro histórico, podemos concluir que: un centro histórico se caracte-

teriza por el espacio físico que ocupa dentro de una ciudad, dándole valores y características a esta; siendo la historia, la cultura y las tradiciones una característica también importante para el desarrollo de la misma.

A un centro histórico se lo reconoce porque por lo general se encuentra en el centro de la ciudad, sobresale por la función que tiene, y se caracteriza por la arquitectura que lo representa y por contener la mayor cantidad de actividades económicas y comerciales de la ciudad. Además de haber sido escenario de acontecimientos de valor histórico para la ciudad.

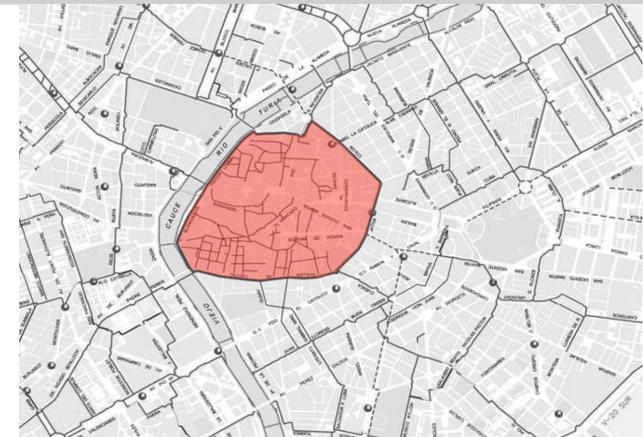


FIGURA 12 (Zafra, 2016) Plano de Valencia, con rojo el Centro Histórico.



FIGURA 13 (Maps Havana, 2018) Plano de La Habana, con rojo el Centro Histórico.

1.2 CRISIS DE LOS CENTROS HISTÓRICOS

Abandono de edificaciones por proyectos de movilidad.

La ciudad crece, la zona urbana se expande, sus habitantes se desplazan hacia otros sectores y la mayoría de actividades se empiezan a trasladar con ellos; los centros históricos pierden las funciones originales, adoptan nuevas actividades y aparecen problemas de movilidad y accesibilidad (Carrión et al., 2017).

Un centro histórico está conformado principalmente por edificaciones; la función que cumple una edificación dentro de este, es integrar a la sociedad con el espacio urbano, y formar el espacio donde sus habitantes desarrollan sus actividades (Carrión et al., 2017).

En los últimos años los centros históricos han experimentado cambios, los cuales han traído consigo problemas de diversos tipos; como lo expresa Fernando Carrión en su libro "CENTROS HISTÓRICOS: Los retos de la vivienda y la habitabilidad":

"Procesos de despoblamiento, sustitución de usos del suelo habitacional por actividades económicas, abandono de edificaciones, condiciones de trabajo precarias, viviendas populares en las que se observa deterioro, congestión vial y transporte inadecuado, inseguridad, procesos de degradación social y ambiental." (Carrión et al., 2017, pag 15) (Ver Figura 14 y Figura 15).

Estos problemas llevan a que los habitantes tengan como primera opción salir de este sector de la ciudad, haciendo que un centro histórico pierda a sus habitantes y pierda su valor original y su vida urbana tradicional. Durante muchos años clases sociales altas han preferido salir de sus residencias, dentro de centros históricos, hacia otros sectores de la ciudad; mientras que clases sociales medias y bajas prefieren quedarse en estas, a quienes se les unen nuevos sectores urbanos, algunos generados por procesos migratorios y es ahí en donde empiezan a generarse crisis dentro de los centros históricos; y en donde las edificaciones comienzan a ser descuidadas y difíciles de mantener (Carrión et al., 2017).

Dentro del grupo de residentes que prefiere quedarse en el centro de la ciudad, se presentan nuevos problemas, como que la población de este sector está envejeciendo y no existen proyectos que piensen en atraer jóvenes y niños hacia este sector. Los centros históricos no poseen espacios verdes, ni actividades variadas, que sean diferentes a museos o centros culturales. Con todo esto las ofertas de residencia del sector en los últimos años, se dirigen hacia: jóvenes, solteros y estudiantes, quienes prefieren esta zona, por la cercanía a servicios varios y sistemas de transporte en este sector (Carrión et al., 2017).



FIGURA 14 (Blogger,2011) Cambio de usos dentro de C. H. de Quito.



FIGURA 15 (Olhares,2015) Edificaciones abandonadas en C. H. de Porto Alegre.

Javier Gutiérrez, detecta otro problema dentro de este sector de la ciudad histórica, el cual tiene que ver con la movilidad. Explica que, no está asociada únicamente con los turistas; sino, también tiene que ver con los habitantes que tienen sus zonas de trabajo y realizan actividades dentro del casco histórico. Entendiendo que todos buscan acceder con sus propios medios de transporte lo más cerca posible de los lugares para visitar, trabajos, compras o hacer gestiones; buscando su comodidad pero generando caos dentro del centro de la ciudad (1998).

Esto genera una actividad vehicular masiva en la zona, rompiendo con el esquema de confort buscado dentro de un centro histórico, sector que tiene que ver con un ambiente agradable y tranquilo. Convirtiendo por muchas horas al día a un casco histórico en una zona de estacionamiento y tráfico (Ver Figura 16), que da preferencia a vehículos, cuando se debería pensar en los peatones y en un sistema de transporte que se adapte a una ciudad histórica (Ver Figura 17) (Gutiérrez Puebla, 1998).



FIGURA 16 (Vereshchagin Dmitry, 2016) Centro Histórico de Verona, espacios de circulación peatonal son utilizados para vehículos.

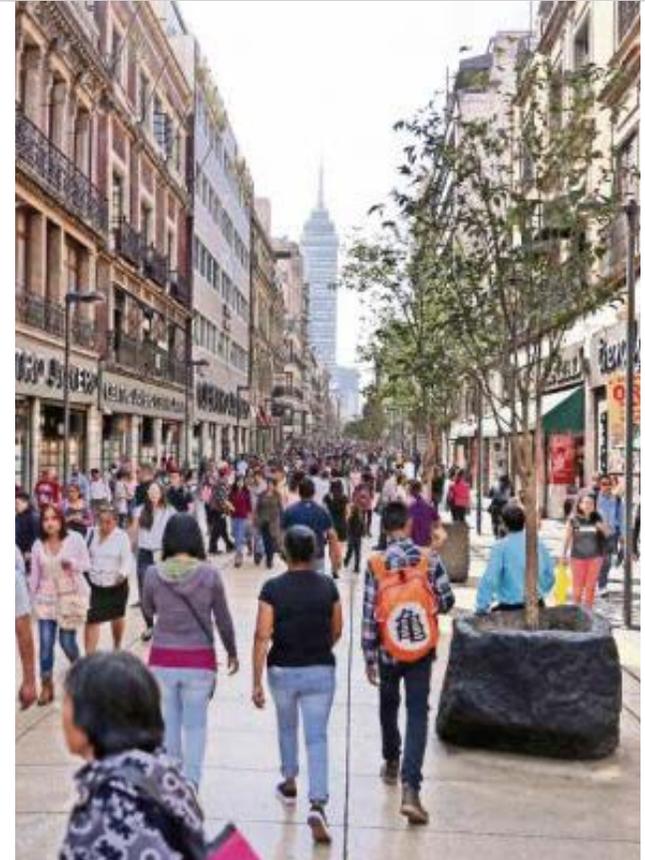


FIGURA 17 (Godínez, 2017) Centro Histórico de CDMX, peatones ganan espacio.

1.2.1 Movilidad

La conectividad, accesibilidad, identidad, jerarquía y movilidad; son valores a los que un centro histórico debería responder y relacionar, de manera eficiente. (Covarrubias, Sánchez, Undurraga, & Coyula, 2008).

Como antes se mencionó, la movilidad es uno de los valores que están presentes en un centro histórico; y para entenderla, se debe comprender su concepto; el cual indica que la movilidad consiste en el desplazamiento que tiene un individuo, hacia un determinado espacio público, actividad económica, ocio o equipamiento de la ciudad (Ferri, Villalonga, & París, 2010).

Para que un individuo pueda desplazarse se debe establecer un sistema de transporte, que pueda satisfacer las necesidades del mismo. De esta manera la movilidad abarca todo tipo de transporte (vehículo, bus, tranvía, bicicleta, motocicleta, peatón). Considerando a este como una exigencia, al observar el crecimiento de una ciudad. (Zavaleta, 2006)

Dentro de una ciudad el sistema de transporte más utilizado es el vehículo privado, lo que provoca que dentro de un centro histórico con calles estrechas, vehículos en movimiento y peatones desplazándose, se genere un caos durante el día. Esto convierte a un casco histórico en una zona de parqueos, afectando

la calidad de vida, provocando incomodidad en los residentes y turistas (Gutiérrez Puebla, 1998). Como se pudo observar en la (Figura 16), en la que un sector del centro histórico de Verona se ve afectado por la acumulación de vehículos.

Para resolver estos problemas de movilidad, se plantean estrategias, las cuales deben garantizar que se disminuirá el uso del vehículo privado, potenciando maneras de movilidad alternativa, en especial la peatonal y el transporte público, que vayan en armonía con el entorno histórico de estos lugares (Ver Figura 18) (Gutiérrez Puebla, 1998).

Considerando al transporte público como el principal servicio que se pueda ofrecer a la ciudad. A nivel individual, satisface las necesidades de movilización de los ciudadanos; y a nivel de ciudad, garantiza la calidad de vida, confort, seguridad y la sostenibilidad de este sector (Zavaleta, 2006).

Una vez entendida la movilidad como un concepto clave dentro de los problemas que presenta un centro histórico, en los próximos párrafos definiremos el concepto de conservación y revitalización, conceptos que podrían ser algunas de las soluciones para los problemas que actualmente presenta un casco histórico.



FIGURA 18 (Sen,2017) Sector peatonal dentro del Centro Histórico de Vienna.

1.3 CONSERVACIÓN

El documento PUH (Paisaje Urbano Histórico) de la UNESCO 2011, define que:

“La conservación urbana parte de la idea de la arquitectura como uno más de los diversos elementos que configuran el entorno urbano general, lo que hace que trascienda la preservación de uno u otro edificio en particular para constituir una disciplina compleja y polifacética, que es por definición el elemento central de la planificación urbana.” (I.UNESCO, 2011, pag 70.)

Una ciudad se forma por un conjunto de edificaciones, si estas desaparecen o sufren cambios, la articulación de espacios dentro de una ciudad se debilita, y las funciones principales pierden sus características. Si estas funciones se pierden, no existe la centralidad urbana, por lo tanto, el centro histórico dejaría de ser uno (Rodríguez Aloma, 2008.).

Para lo cual, se debe entender que la conservación, es el mantenimiento que tiene un patrimonio histórico, el cual enriquece la vida y calidad urbana de la ciudad. La conservación de los centros históricos ha nacido de la necesidad de equilibrar la parte económica y el desarrollo urbano de las ciudades, según estas van creciendo (Carrión et al., 2017).

Patricia Rodríguez explica que:

“Abordar el problema de la conservación de los centros históricos, implica definir un equilibrio y resolver la tensión entre la función habitacional y otras funciones, centralización versus descentralización, vivienda versus actividad económica, rentas bajas versus elevadas, los intereses y necesidades de los habitantes versus los de los visitantes.” (2008, pag 7.)

Uno de los retos más grandes que se presentan en las ciudades que crecen y que buscan mantener vivos sus centros históricos, es resolver de manera adecuada y eficiente los problemas de movilidad y accesibilidad, los cuales generan otros problemas como el abandono de edificaciones (Gutiérrez Puebla, 1998).

En este sentido, se han implementado leyes y proyectos que intervengan principalmente, en los sistemas de transporte y generen una movilidad adecuada dentro de los centros (Ver Figura 19). La clave de la conservación de estos espacios, es asegurar que la movilidad para los residentes genere accesibilidad hacia actividades económicas y comerciales del sector. El objetivo principal de preservar los centros históricos de las ciudades es buscar el equilibrio entre la conservación y la revitalización, generando una “conservación activa” (Gutiérrez Puebla, 1998).



FIGURA 19 (Stock Italia, 2014) Centro Histórico Espadas - Sevilla, se implementó el tranvía combinado con la peatonización de las partes más conflictivas de su centro.

1.3.1 Revitalización

Un centro histórico pasó de ser visto como monumento aislado a ser “un conjunto urbano”, así indica Fernando Carrión, explicando que revitalización no es solo sostenibilidad económica y social, sino se trata de mantener viva la identidad de una ciudad. En la que no solo se conserven las edificaciones estéticamente, sino de revitalizar el centro proporcionando nuevas actividades y espacios que le den valor a los inmuebles, con actividades que dinamicen el conjunto histórico, logrando equilibrios y dando respuesta a las necesidades actuales (2017).

Una edificación que termina su ciclo de vida no solo se encuentra deteriorada, sino a su vez deteriora su entorno, generando que su valor comercial caiga, obligando a los usuarios a emigrar hacia otros sectores de la ciudad y que los propietarios a su vez subutilicen estas edificaciones o simplemente las abandonen (Ver Figura 20). Es ahí en donde entra el concepto de revitalización buscando dar nuevas respuestas a problemas que se presentan dentro de las ciudades (Ver Figura 21) (Hernández Escamilla, 2011).

Según la UNESCO con la revitalización se busca generar cambios positivos y esperanzadores para una ciudad, como lo explican:

La revitalización consigue que las características propias de un lugar o una zona afloren al integrar las exigencias de desarrollo sostenible en los aspectos medioambientales, sociales, culturales y educativas. Encontrando un equilibrio satisfactorio entre las leyes del desarrollo económico, las necesidades y el valor de la ciudad como bien público. Los enfoques patrimoniales, económicos, medioambientales y socioculturales no son opuestos, sino que son complementarios y el éxito a largo plazo depende de que estos enfoques estén relacionados entre sí. (2007,pag.45)

De esta manera las medidas tomadas para comenzar a revitalizar un centro histórico, deben incluir la movilidad y el transporte urbano, como ejes principales para el desarrollo de un proyecto.

Esto implica nuevos retos en los cuales se garantice la calidad de vida de sus habitantes. Potenciando a su vez sistemas de transporte que, a más de resolver los problemas dentro de este sector de ciudad, involucren también la movilidad de los turistas, que sean amigables con el medio ambiente y con el patrimonio que se posee dentro de un centro histórico, buscando el bien general de la ciudad (Gutiérrez Puebla, 1998).



FIGURA 20 (Portal Paraíba, 2017) C.H. Pessoa-Brasil; edificaciones abandonadas.



FIGURA 21 (Portal Paraíba, 2017) C.H. Pessoa-Brasil; espacio revitalizado.

2. ABANDONO DE EDIFICACIONES EN LOS CENTROS HISTÓRICOS, AFECTADOS POR PROYECTOS DE MOVILIDAD.

Cuando el objetivo principal es el bien de una ciudad, los centros históricos deben ser tratados como elementos que conforman la estructura urbana. Mediante los cuales se crean nuevas formas de integración social, conservación de edificaciones, respeto a la cultura de la ciudad, búsqueda de un desarrollo urbano y económico para la sociedad; y que a su vez estos integren sistemas de movilidad y transporte que se adapten a las necesidades que aparecen en una ciudad. (Carrión et al., 2017).

Por tanto, los centros históricos se convierten en realidades vivas, que con el paso de los años comienzan a verse afectados; convirtiéndose en sectores monótonos, con problemas que surgen del crecimiento de una ciudad y de las necesidades que tiene la sociedad contemporánea. Además de problemas de movilidad y tráfico (Ver Figura 22), inseguridad, de un elevado costo para el mantenimiento de una edificación, problemas que afectan la parte estética y la parte social de los centros históricos, la inflexibilidad dentro de las normas de conservación lo que lleva a sus dueños a abandonar estos bienes (Ver Figura 23 y Figura 24) (Covarrubias et al., 2008).

En consecuencia, existen ciudades que han optado por crear políticas de revitalización para sus centros históricos, que den la opción a que nuevos habitantes contemporáneos se tomen estos lugares y les den

vida y actividad. Actuando directamente sobre estos problemas potenciando los espacios públicos y privados, al renovar y mejorar edificaciones, al implementar equipamientos, en algunos casos construcción de nuevas edificaciones; logrando así, mejorar la imagen urbana de un centro histórico (Covarrubias et al., 2008).



FIGURA 22 (Themes, 2015) Tráfico calle Obispo, centro histórico La Habana Vieja.



FIGURA 23 (DW Made for minds, 2017) Edificaciones deterioradas C.H La Habana.



FIGURA 24 (DW Made for minds, 2017) Edificaciones y espacio público revitalizado

2.1 Casos de Estudio

Para tener un entendimiento de la problemática en esta investigación se toman como referencia casos de estudio a centros históricos de cuatro ciudades:

Arequipa - Perú
Sucre – Bolivia
Valencia – España
Estrasburgo – Francia.

Es importante indicar que, para la selección del caso de estudio, se ha tomado en consideración estos aspectos:



Centros históricos afectados por un proyecto de movilidad.



Centro históricos declarados como Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO.

Mediante el estudio de estos casos, se pretende entender como varios de los problemas, mencionados en párrafos anteriores, han afectado a sus centros históricos y cuales han sido sus soluciones. Para después relacionarlos con nuestro caso de investigación y proponer posibles soluciones.

FIGURA 25 (Vázquez, 2012) Plaza Kléber, Centro Histórico de Estrasburgo.



2.1 CAUSAS Y CONSECUENCIAS DEL ABANDONO DE EDIFICACIONES POR PROYECTOS DE MOVILIDAD

2.1.1 Causas y consecuencias del abandono de edificaciones por proyectos de movilidad.

a. Arequipa - Perú

En el año 2000, la UNESCO, declaró como Patrimonio Cultural de la Humanidad, al centro histórico de Arequipa. Su arquitectura y su entorno, la mezcla de características europeas y propias de su cultura, sus condiciones naturales, su desarrollo y recuperación, sus materiales de construcción, los tambos¹ y la identidad propia de la ciudad; han sido las principales características, que han llevado a que este Centro Histórico sea incluido en la lista de Patrimonio de la Humanidad (Chávez, 2015).

Considerado como el corazón de la ciudad, el Casco Histórico conforma la parte más antigua de la ciudad, albergando 893 edificaciones, de las cuales 433 son consideradas de interés patrimonial, caracterizadas por su materialidad: sillar², ladrillo y madera; sus técnicas de construcción; y la manera en la que los exteriores se integran hacia el interior (Ver Figura 26) (Municipal, 2017).

Sin embargo, antes que la ciudad ponga en marcha su Plan Maestro para ordenar su Centro Histórico, esta se expande y surgen problemas, como: el cambio de usos residencial por comercio, el aumento del valor del suelo, disminución de población residente dentro del centro histórico. La aglomeración de usos comer-

ciales y suelo subutilizado, el descuido y el abandono de edificaciones produce en sectores inseguridad, provocando de esta manera que la calidad del sector vaya disminuyendo y exista una pérdida de edificaciones. (Planificación y Gestión Urbana, 2017).

En cuanto a la movilidad y transporte el centro histórico presenta una aglomeración de vehículos particulares, existen zonas de estacionamientos que abarcan gran parte del centro, problemas que son generados por los usos y equipamientos que posee el sector, veredas y vías sin mantenimiento; y un sistema de transporte deficiente tal como se muestra en la figura 27 (Municipal, 2017). Observando como el Centro Histórico de Arequipa perdía su valor, el Municipio pone en marcha el Plan Maestro en el año 2017, para poder resolver algunos de los problemas existentes.

¹ Construcciones incas que se edificaron a lo largo de los caminos incas, que servían como depósito y como lugares de descanso. Cumplieron cuatro funciones: alojamiento temporal, almacenamiento de productos y comercialización, manufacturas, mantenimiento de sistemas de transporte.

² Piedra labrada destinada a la edificación o a la construcción, generalmente cuadrada o rectangular con un acabado fino y con la cara a la vista alisada.



FIGURA 26 (Maldonado, 2014) Centro Histórico de Arequipa.



FIGURA 27 (Maldonado, 2014) Problemas dentro del C H de Arequipa.

Mediante la aplicación del Plan Maestro, se logra un uso de suelo mixto, el cual, genera una dinámica urbana diferente, de esta manera los costos de mantenimiento y conservación se reducen; esta dinámica urbana logra una inclusión social, evita el abandono de edificaciones y da seguridad al sector.

Estos cambios también afectaron a la movilidad dentro del centro histórico, en los que se establecen como prioridad a los peatones y a la bicicleta como sistema de transporte alternativo, como se muestra en la figura 28. No dejando de lado que para ciertos sectores es importante la reinscripción de un sistema de transporte público de calidad; restringiendo el paso de vehículos hacia la zona histórica (Planificación y Gestión Urbana, 2017).

Un punto importante que se produce en el centro histórico, cuando se implementa el Plan Maestro es la creación de varias micro centralidades, las cuales integran a los barrios tradicionales con la ciudad histórica. De esta manera Arequipa logró conservar y revitalizar su patrimonio urbano (Ver Figura 29 y 30), preservar los valores culturales de la zona y recuperar de esta manera la conexión del Centro Histórico con las periferias de la ciudad (Planificación y Gestión Urbana, 2017).

En conclusión, existen tres ventajas, que nacen de la

aplicación del Plan Maestro en 2017, primero evitó que la gente saliera del centro, implementando un uso de suelo mixto; luego readecuó edificaciones que se encontraban abandonadas, de esta manera atrajo a la atención de nuevas generaciones que poco a poco se integraron a las residencias dentro del Centro; y finalmente incorporó un sistema de transporte público que mantiene vivas las actividades dentro de este sector, complementándolo con otro sistema de transporte alternativo con vías peatonales y ciclo vías.



FIGURA 28 (Maldonado, 2014) Espacios peatonales y ciclo vías.



FIGURA 30 (Maldonado, 2014) Rehabilitación de edificaciones abandonadas



FIGURA 29 (Maldonado, 2014) Rehabilitación de edificaciones abandonadas

b. Sucre - Bolivia

La UNESCO, en el año 1991, declaró al centro histórico de Sucre, como Patrimonio de la Humanidad; por sus características coloniales, su calidad de habitantes, la belleza de la ciudad, monumentos y edificaciones con valor patrimonial que conforman todo este conjunto arquitectónico (Ver Figura 31 y 32) (MunicipalidadSucre, 1998).

Se busca conservar el patrimonio en la ciudad, de esta manera, se genera una instancia que se dedica a controlar, conservar y supervisar el crecimiento de la ciudad. La cual mediante acciones de conservación busca mejorar la calidad de vida y confort, adaptar al Centro Histórico a las necesidades de sus habitantes y al desarrollo urbano. Manteniendo su esencia, su historia y su patrimonio; a su vez conserva sus bienes inmuebles con valor histórico, sus calles y plazas, que son las que le dan personalidad y son el corazón urbano de la ciudad histórica (MUNICIPALIDAD, 1998).

Como todo Centro Histórico, Sucre busca contribuir en el desarrollo social, económico y cultural de la ciudad. Al ser una ciudad en crecimiento presenta problemas como: el exceso de equipamientos comerciales y gubernamentales (Ver Figura 33). A esto se le suma el deterioro, pérdida y abandono de edificaciones patrimoniales (Ver Figura 34), muchas de estas presentan malas condiciones, humedad, falta de ventilación. En términos de movilidad no existe prioridad a una circu-

lación peatonal, inseguridad, falta de áreas verdes y espacios públicos, crecimiento urbano incontrolado, habitantes que no acostumbrados a vivir en un sector patrimonial, desorganización y congestión con los sistemas de transporte existentes (Tome Virseda, 2002).

Sin embargo, estos problemas, se trataron mediante el Plan de Rehabilitación de Áreas Históricas de Sucre en 2002, en el cual se realiza un diagnóstico de la situación en la que se encuentra el Centro Histórico, se establecen directrices para intervenir y así dar soluciones. Entre las soluciones planteadas están: la intervención en espacios públicos para generar interacción social entre sus habitantes, restauración de monumentos para que la cultura e histórica del casco histórico no se pierda, la implementación de programas para potenciar el turismo y así regresar vida a este sector (Ver Figura 35 y 36) (Tome Virseda, 2002).

En cuanto a los equipamientos, se regula su funcionamiento y construcción, lo que genera que la imagen urbana se recupere. Para mejorar la habitabilidad en el Centro Histórico el gobierno de esa ciudad genera préstamos a bajo interés, se crea un uso de suelo mixto, en el cual se pueda equilibrar residencia y comercio. De esta manera se asegura movimiento de personas en este sector todo el día y que los residentes originales no emigren a otros sectores de la ciudad



FIGURA 31 (Valverde, 2011) Centro Histórico de Sucre.



FIGURA 32 (Valverde, 2011) Centro Histórico de Sucre.

Para mejorar el sistema de transporte las autoridades optaron por generar secciones viales en donde la mayor parte de la sección sea destinada para peatones. (Tome Virseda, 2002).

Por otro lado este antiguo casco histórico posee las ruinas de su ferrocarril, el cual desde el año 2003 comenzó a funcionar, proporcionando un sistema de transporte alternativo dentro del casco histórico, el cual con el tiempo pretende conectar a las periferias de la ciudad con el Centro Histórico (Paunero Amigo, 2002).

Todos estos cambios dentro del Centro Histórico de la ciudad, han generado que este sector que se convirtió en un espacio monótono, vuelva a tomar vida. Al integrar funciones y actividades, que se habían perdido. Promoviendo la residencia, estableciendo condiciones de vida para gente de todas las edades, dotando al sector de infraestructura y actividades contemporáneas, esto asegura vitalidad y vigencia a un Centro Histórico.



FIGURA 33 (OSKAR9BIKE, 2013) C Histórico Sucre, comercio, vehículos y peatones.



FIGURA 34 (Ruiz, 2017) Estado de edificaciones dentro del Centro Histórico.

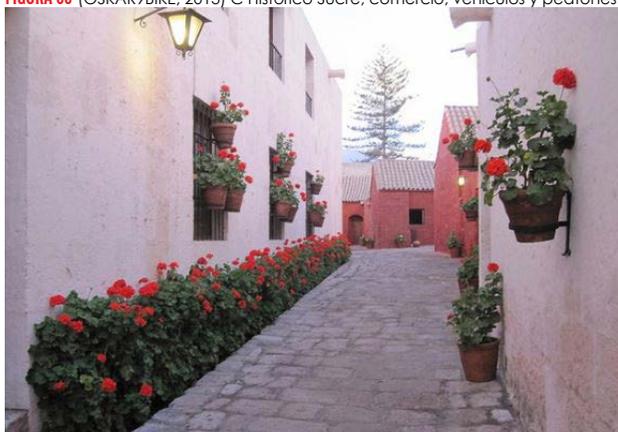


FIGURA 35 (Valverde, 2013) Peatonización de calle residencial.

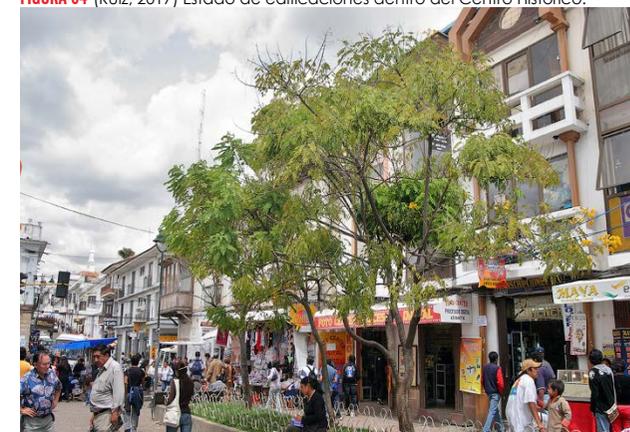


FIGURA 36 (Valverde, 2011) Peatonización de una calle comercial.

c. Valencia - España

En 1996, solo una parte del Centro Histórico Protegido de Valencia, fue declarado como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, mediante esta declaratoria se decidió que se debía conservar en su totalidad los bienes muebles e inmuebles, proteger y fomentar su cultura de todo el Centro Histórico (Ver Figura 37) (Mulet Salom, 2016).

El tejido urbano que conforma el Área Histórica, es una trama de calles, lotes y manzanas con edificaciones solo algunas de ellas protegidas. El tejido urbano es una consecuencia de como creció una ciudad en medio de murallas. Edificaciones que en varios casos son susceptibles a cambios e integración de nuevas edificaciones con lenguajes contemporáneos, pero que a su vez mantengan viva la esencia del centro histórico. Los problemas dentro del centro histórico aparecen cuando la ciudad comienza a crecer hacia las periferias. (Santisteban Cazorla, 2015).

Es decir, aparecen problemas como: incorporación de nuevas actividades económicas, modificación de espacios públicos, falta de espacios verdes, pérdida de valores culturales y sociales. Debido a que el centro no fue concebido con espacios para que un vehículo y peatón circulen, aparece la congestión vehicular. La movilidad y accesibilidad, inseguridad, plazas sin

mobiliario urbano, espacios descuidados y deteriorados, carencia de calidad ambiental, abandono de edificaciones, presencia de bares y restaurantes, contaminación visual (Ver Figura 38). Sobre todo, la falta de iniciativa por parte de las autoridades ha generado que este casco histórico se deteriore (Santisteban Cazorla, 2015).

Cuando surge la necesidad de conservar estos espacios históricos, es cuando actúan organismos públicos y privados, generando soluciones a problemas que por mucho tiempo estuvieron presentes. Como conflicto principal con la movilidad, en el cual ponen a los peatones como protagonistas de todos los proyectos. Generando así un Centro Histórico netamente peatonal, el cual funciona conjuntamente con un proyecto de "amabilización" con los espacios públicos, para lograr que estos sean lugares seguros y confortables para los peatones.

En Valencia se decidió complementar esta nueva movilidad, con un sistema de tranvía el cual generaría que se cierre por completo el tráfico de vehículos privados en el sector, promoviendo sistemas de transporte alternativos como la bicicleta y sistemas de transporte público accesible y seguro (Ver Figura 39) (Santisteban Cazorla, 2015).



FIGURA 37 (Navarro, 2018) Centro Histórico de Valencia, peatonal.



FIGURA 38 (Navarro, 2018) Edificaciones abandonadas y aspecto del sector.

Finalmente, cuando el problema principal fue resuelto, se pudo complementar con otros proyectos, como: promover el verde dentro de la ciudad, creando aceras que sean diseñadas para áreas verdes; incorporación de iluminación que esté acorde a las necesidades de un Centro Histórico, iluminación que favorezca a las edificaciones patrimoniales; un sistema para desechos sólidos que disminuyan el impacto ambiental en la ciudad.

Cuando los proyectos se implementaron el Centro Histórico, este comenzó a tener vida de nuevo, gente adueñándose de las calles, comercios amigables con lugares residenciales. Edificaciones abandonadas rehabilitadas, capaces de funcionar de una manera mixta, promoviendo la residencia en este sector histórico. Al ser la zona más importante de la ciudad comenzó a funcionar como una ciudad que responde a las necesidades actuales de sus habitantes. Esto ha generado que la ciudad tenga y mantenga a sus habitantes. (Santisteban Cazorra, 2015)



FIGURA 39 (Viajar España.com, 2018) Plaza Central del C. Histórico de Valencia.

d. Estrasburgo - Francia

El Centro Histórico de Estrasburgo fue declarado Patrimonio de Humanidad, en 1988, por su identidad, su arquitectura, sus monumentos, su composición urbana, su cultura y la belleza de la ciudad (Ver Figura 40) (Velásquez, 2015b).

A medida que la ciudad creció, perdió el equilibrio entre el espacio público y las edificaciones, el abuso de vehículos privados, degradación de condiciones para desplazarse dentro del centro, dificultades para encontrar parqueo en la zona, congestiónamiento vehicular.

Esto hizo que este sector de la ciudad, se convirtiera en una zona aislada que no se conecta con las actividades de las periferias. El abandono de edificaciones patrimoniales, alto costo para mantenimiento de las mismas, gentrificación, cambio de uso de suelo, el estar rodeado por un canal sin mantenimiento, lo que provocó que el aspecto del sector se vea deteriorado. Estas son algunas de las causas que generaron el abandono del Centro Histórico de Estrasburgo (Ver Figura 41) (Velásquez, 2015a).

El Centro Histórico se comenzó a deteriorar, la gente salió de este sector, lo abandonó y las autoridades buscaron la manera de devolver vida y llamar a la

gente a habitar de nuevo en esta área. El congestiónamiento vehicular fue controlado con una sola medida, la prohibición de vehículos en el centro, logrando que:

"La ciudad está volcada hacia el peatón y la bicicleta, por lo que el paseo por la misma resulta especialmente tranquilo. El ajetreo está en el canal" (Velásquez, 2015^a, pag 15) (Ver Figura 42)

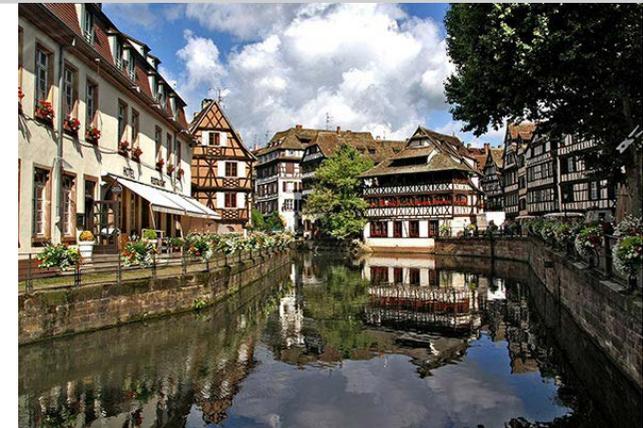


FIGURA 40 (Velásquez,2015) Centro Histórico de Estrasburgo.



FIGURA 41 (Velásquez,2015) Edificación abandonada.

El sistema utilizado para peatonizar el centro, se complementó con la colocación de estaciones del tranvía dentro del Centro Histórico, para que así los habitantes tengan una movilidad fácil y la ciudad periférica pueda estar conectada con el sector.

Se conservan las edificaciones, para mezclar el uso residencial con el comercial y esto generó movimiento en el sector durante todo el día. El tratamiento de espacios públicos, incorporando espacios verdes con vegetación acorde a las fachadas y el estilo de las calles del centro, genera que este sector de la ciudad mantenga su origen, pero también un equilibrio con la ciudad moderna. Se busca, además, la atención de diversos grupos de personas mediante proyectos residenciales, las cuales llegaron al centro para revitalizar estos espacios.

Mostrando que buenas estrategias lograron que el Centro Histórico conserve su arquitectura, sus tradiciones y nuevas generaciones se apropien de este sector y le den vida (Velásquez, 2015b).



FIGURA 42 (Velásquez,2015) Antes y después. Implementación tranvía



FIGURA 43 (Velásquez,2015) Antes y después. Implementación tranvía y peatonización el Centro Histórico

3. CONCLUSIONES

Una vez analizada la literatura en la que nos explica, cuáles han sido los principales problemas dentro de los centros históricos a lo largo del desarrollo de las ciudades. Se entiende que, los planes de movilidad han sido las principales afectaciones de los mismos, generando el abandono y deterioro de edificaciones patrimoniales. A su vez, se analizan las estrategias que se implementaron dentro de estas áreas históricas, y cómo los centros históricos han sido revitalizados. Reduciendo el uso de vehículo privado dentro de estos sectores y promoviendo medios de transporte alternativos, complementados con un medio de transporte público.

De esta manera, al analizar los casos de estudio seleccionados, los cuales, han sido afectados por diferentes factores y en diferentes tiempos. Estos han tenido problemas y, a su vez, las estrategias implementadas han tenido como foco principal el uso de un transporte público y la importancia de los peatones. Sin dejar a un lado, la rehabilitación de las edificaciones abandonadas, a través de planes políticos y préstamos de bajo interés a largo plazo, para atraer a jóvenes y que estos les den vida a las áreas históricas; generando una conexión entre la periferia y el centro históricos de las ciudades.

Por otra parte, se han analizado dos ciudades latinoamericanas y dos ciudades europeas, en las cuales se entiende que los problemas dentro de áreas históricas son similares, pero la implementación de soluciones varía.

Por ejemplo, en Arequipa y en Sucre, el enfoque principal es rehabilitar las edificaciones abandonadas y deterioradas; y mediante esto ofrecer un uso mixto a las mismas. Devolviendo la vida del centro con movilidad, estableciendo sistemas de transporte público y peatonales. En el caso de Valencia y Estrasburgo, se utilizan los espacios públicos como conectores entre las edificaciones y la movilidad; generando conexiones entre las actividades dentro del área histórica y la ciudad.

Para finalizar, de estos ejemplos y literatura, se extrae lo más importante; lo cual, aporta a este proyecto de investigación; que es, cómo los centros históricos de las ciudades que han estado perdiendo a su gente y que presentan edificaciones abandonadas, han podido implementar proyectos que han revitalizado estas áreas.

Cómo estas áreas históricas se han vuelto resilientes y han podido adaptarse a las nuevas necesidades

que surgen entre la sociedad; con la implementación de sistemas de transporte públicos y alternativos, se pueden conectar a las periferias de la ciudad con el centro histórico.

Y como con la rehabilitación de edificaciones que fueron abandonadas por problemas de uso, movilidad, alto costo, etc, se puede generar espacios para habitantes jóvenes que devuelvan la vida a estas zonas históricas que muchas veces se han vuelto monótonas.



CAPÍTULO 2

CASO DE ESTUDIO Y METODOLOGÍA

Cuenca.

Centro Histórico de Cuenca:
Calle Gran Colombia.

Metodología.

Conclusiones.



1. CUENCA

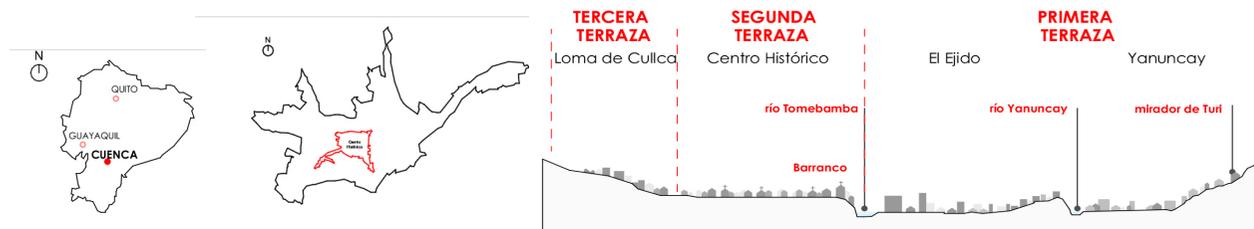


FIGURA 46 (creación propia) Perfil de la ciudad de Cuenca.



FIGURA 47 (Machado, 2016) Vista aérea Centro Histórico de Cuenca

1.1 Contexto geográfico

La ciudad de Cuenca, capital de la provincia del Azuay; posee 14 parroquias urbanas y 21 rurales, de las cuales 4 representan el Centro Histórico de la ciudad: San Sebastián, San Blas, Gil Ramírez Dávalos y El Sagrario. Es la tercera ciudad más grande del Ecuador a nivel de población, con 505.585 habitantes aproximadamente según datos del censo INEC (2010). (Andalucía, Públicas & Arquitectura, 2007).

Cuenca cuenta con una superficie total de 15.730 hectáreas aproximadamente, está marcada por tres terrazas (Ver Figura 46): la primera conocida como El Ejido en donde se encuentra la ciudad moderna; la segunda en donde se emplaza el Centro Histórico que termina con una pendiente conocida como El Barranco; y la tercera conocida como la Loma de Culca, en donde se emplaza parte de la ciudad rural y urbana, hacia donde en el año 2007 se dirigió la expansión urbana de la ciudad. (Andalucía, Públicas & Arquitectura, 2007).

El área urbana de la ciudad se desarrolla con una dinámica de tránsito de personas entre turistas y residentes, albergando durante el día personas de zonas rurales cercanas que visitan los equipamientos dentro de la ciudad. Convirtiendo así al centro histórico en el lugar más importante de la ciudad, pues es en donde se genera la mayoría de desplazamientos, y es considerado el corazón de diferentes actividades económicas en Cuenca (Hermida, 2018).

1.2 CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA

1.2.1 Reseña histórica e importancia del centro histórico de Cuenca.

El centro histórico de Santa Ana de los Ríos de Cuenca, comprende el territorio que ocupaba la antigua ciudad de Cuenca, a partir de ahí se toma como punto de referencia para que la ciudad comience su asentamiento desde 1557, el año de su fundación (Municipalidad, Andalucía, Azuay, & Cuenca, 2015a).

La ciudad histórica está organizada con una trama tipo damero, con manzanas de 90m aproximadamente, que parten desde la plaza central; conformadas con edificaciones de estilo colonial y republicano. En sus inicios el centro de la ciudad comprendía 25 manzanas, en la actualidad está formado por 200 manzanas aproximadamente (Ver Figura 48), las cuales dotan de vivienda, equipamientos, escuelas, iglesias y espacios públicos necesarios para que la ciudad desarrolle sus actividades (Municipalidad, Andalucía, Azuay, & Cuenca, 2015a).

La ciudad con el paso de los años, mantiene a este punto de la ciudad como el centro de la misma (Ver Figura 49), este sector, posee la principal zona comercial, administrativa, turística, política, cultural y religiosa del cantón; sin perder su trazado original. Estas han sido las características principales para que la UNESCO la tome en cuenta, para incluirla en su lista como Patrimonio Cultural de la Humanidad en 1999

(Albornoz, 2008). El centro histórico, tiene una fuerte influencia sobre el resto de la ciudad, puesto que es ahí en donde empieza la ciudad y desde donde nacen los desplazamientos hacia la periferia y otros lugares; en este sector se logran fusionar diversas sociedades y actividades, manteniendo de esta manera la identidad que posee cada barrio. Albergando sus edificaciones principales: las de orden religioso, que son atractivos para los habitantes y turistas (Ver Figura 49) (Hermida, 2018).

A su vez la arquitectura que posee, es una característica importante y fundamental del centro histórico de Cuenca, tomando en cuenta que el valor principal que posee la arquitectura no está en sus construcciones, sino, en la capacidad que tienen estas para adaptarse a diferentes corrientes arquitectónicas a través del paso de los años, sin perder su esencia principal. De aquí surge la idea de conservar la arquitectura patrimonial cuencana, puesto que cada edificio posee una historia, estilo y tecnología diferente; al menos el 80% del centro histórico de Cuenca, posee edificaciones en las que el adobe y el bahareque son los materiales principales, tomándolos en cuenta como primordiales para futuras intervenciones (Cardoso, Barsallo, & Pauta, 2017).

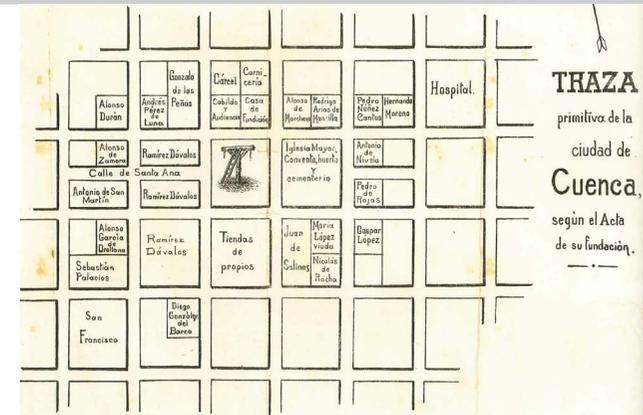


FIGURA 48 (Albornoz, 2008) Plano de la ciudad de Cuenca, 1557.

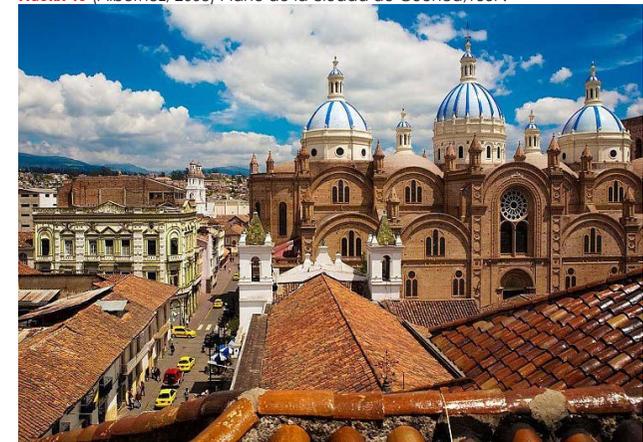


FIGURA 49 (HDFOTOS.EU, 2015) Vista Centro Histórico de Cuenca.



FIGURA 50 (Albornoz, 2008) Vista de la ciudad de Cuenca. 1900

1.2 CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA.

En la década de los 90 y con el crecimiento urbano de la ciudad (Ver Figura 51), se genera un descontrol urbano dentro del centro histórico: la acumulación de basura en las calles y plazas, las paredes de casas e iglesias manchadas y llenas de afiches, descuidando de esta manera la arquitectura patrimonial; la falta de mantenimiento en la estructura vial, genera que el tráfico en este sector sea un caos y el centro de la ciudad se convierta en un parqueadero. Durante este tiempo se comienza con la demolición de edificaciones, iglesias y conventos con alto valor histórico y patrimonial para la ciudad (Cardoso et al., 2017).

En 1999, cuando la UNESCO añade a su lista como Patrimonio de la Humanidad al centro histórico de Cuenca, se plantean leyes por parte de entidades municipales, en las que se incluye a la conservación de este patrimonio como eje principal, dándole a Cuenca una nueva imagen para sus habitantes y turistas; y conservando las tradiciones, su cultura, su historia y las edificaciones características de la ciudad (Ver Figura 50) (Cardoso et al., 2017).

Con las estrategias planteadas y la normativa impuesta para la conservación del centro de la ciudad; las cuales de cierta manera controlaron el impacto que tiene el crecimiento descontrolado de la ciudad; esta

se ha visto afectada por un problema aún más grande, la movilidad (Albornóz, 2008).

Albornóz (2008), explica que existen ciertas horas en el día en el que esta zona de la ciudad se satura de vehículos privados y públicos, lo cual genera tráfico e incomodidad en sus residentes; demostrando así que la estructura vial en la ciudad aún es deficiente para poder solventar la demanda actual de circulación y tránsito que posee este sector histórico de la ciudad.

A medida que el problema aumenta, se ha visto necesario generar soluciones sostenibles y sobre todo que no afecten la imagen de la ciudad.

Es por eso que en los siguientes temas abordaremos este problema más a fondo y cuales han sido las alternativas para poder solucionarlo, buscando el confort para los habitantes y turistas dentro del centro histórico de Cuenca.



FIGURA 51 (Wanderlust, 2017) Centro Histórico de Cuenca



FIGURA 52 (Alborno, 2008) Vista de la ciudad de Cuenca, 1992.

1.2 CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA.

1.2.2 Problemas de movilidad dentro del centro histórico de Cuenca.

Cuando la ciudad histórica ya estaba conformada, se puso en práctica el plan regulador de Gatto Sobral. De esta manera, Cuenca comenzó a ser planificada y regulada; manteniendo las vías jerárquicas como conectores principales con otras ciudades (Ver Figura 52); siendo estas determinantes para el crecimiento de la ciudad. (Hermida, 2018).

Sobral buscó una solución a las necesidades de la ciudad, explicando que:

“Es evidente la necesidad de establecer un orden en el trazado y destino de la propiedad, para no entorpecer la actividad del conglomerado más denso y numeroso” (Albornoz, 2008, pag 162).

Esta expansión generó: el incremento de vehículos privados, tráfico en ciertas horas del día, cambio de usos de suelos, déficit de cohesión social, la gentrificación del centro histórico, falta de servicios básicos y la especulación alta de costo de suelo (Hermida, 2018).

A mediados del Siglo XX en la ciudad el sistema de transporte público era deficiente, puesto que desde los años sesenta y setenta, existen dos tipos de servicios de transporte en la ciudad: vehículos que funcio-

nan como taxi y autobuses (Ver Figura 53). Los cuales se vieron afectados por la mala planificación y mal servicio, sus altos costos, la mala operación de las unidades y la pérdida de pasajeros; generando incomodidades en los habitantes que diariamente utilizan estos servicios (Mancheno, 2017).

De este modo, desde la década de los 90 se implementa el “plan de tráfico sustentable para la ciudad de Cuenca”, con la intención de mejorar la circulación dentro del centro histórico, en donde se realiza un análisis a personas que usan diferentes medios de transporte, buscando de esta manera recomendaciones a corto y mediano plazo; dando prioridad a un sistema de transporte público que pueda dejar a un lado el uso de vehículos. Gracias a este plan se realizaron cambios notables en cuanto a la mejora de un sistema de transporte que sea eficiente dentro del centro de la ciudad y en las periferias (Hermida, 2018).

Carlos Jaramillo, dice:

“El centro histórico es un lugar para caminar. Y este caminar, implica reinventar la ciudad” (Cardoso et al., 2017, pag. 31).



FIGURA 53 (Albornoz, 2008) Plan regulador para la Ciudad de Cuenca.



FIGURA 54 (Cuencana S.A, 2015) Transporte público en Cuenca.

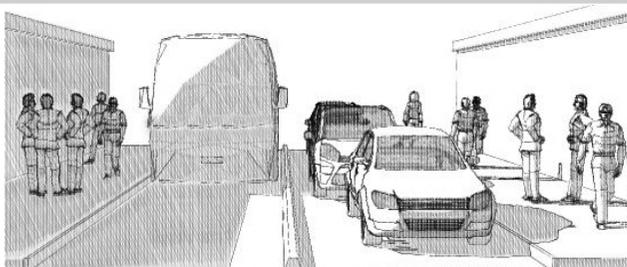


FIGURA 55 (PMEP, 2015) Sección viál, compartida con el tranvía

PLANIFICACIÓN INVERSA

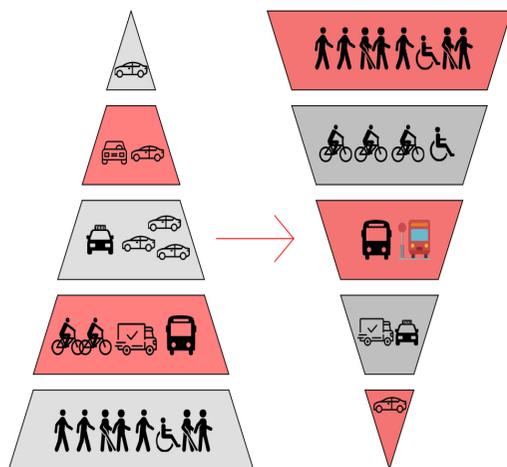


FIGURA 56 (EMOV EP, 2015) Modelo de planificación inversa en transporte.

Un análisis dentro del centro histórico de Cuenca determina que: este sector posee una alta demanda de personas a diario; lo que implica que sistemas de transporte como: el automóvil, el taxi y autobús generen caos vehicular en esta zona (Municipalidad, Andalucía, Azuay, & Cuenca, 2015b).

Problemas que hacen que entidades públicas busquen estrategias, planteando una movilidad alternativa; en la que el peatón sea el actor principal, generando ciclovías seguras dentro de la ciudad que se conecten de forma segura con otros sectores; estableciendo una planificación inversa (Ver Figura 56), en la que el peatón se convierta en el punto focal para partir el diseño y la generación de estrategias más grandes para la ciudad, dando al uso de vehículo privado menos importancia. (Municipalidad, Andalucía, Azuay, & Cuenca, 2015b).

De esta forma, a partir del año 2014 en la ciudad se plantea un proyecto de movilidad importante: el Tranvía, el cual tiene como objetivo principal alivianar el tráfico vehicular dentro de la ciudad y darle a sus habitantes un transporte sustentable y seguro (Figura 55).

El eje tranviario que afecta al centro histórico de la ciudad, pasa por dos calles principales: la calle Gran

Colombia y la calle Mariscal Lamar la cual tiene un subdivisión hacia la calle Gaspar Sangurima. El eje tranviario recorre las cuatro parroquias: San Sebastian, San Blas, Gil Ramírez Dávalos y El Sagrario (Hermita, 2018).

La calle Gran Colombia como, la calle Mariscal Lamar son importantes y tienen historia para la ciudad, las dos deben ser estudiadas para entender cual ha sido el impacto que ha tenido en las edificaciones este proyecto de movilidad.

Analizando la calle Lamar se entiende que su uso principal es el residencial; identificada por dos mercados: el Mercado 9 de Octubre y el Mercado 3 de Noviembre, determinantes para las funciones que posee esta calle dentro del centro histórico.

Para este estudio se tomará el caso de la calle Gran Colombia por ser la primera calle conectora con otras provincias del país, por albergar actividades comerciales de tipo: jurídica, comercio local, hospedaje y residencia; calle que en sus inicios fue el ingreso a la ciudad de Cuenca, su arquitectura también es característica para la selección de su estudio y por ser la calle con más movimiento comercial y peatonal del eje tranviario del centro histórico.

2. CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA: CALLE GRAN COLOMBIA

2.1 Historia de la calle Gran Colombia.

La calle Gran Colombia, inicialmente llamada De la Corte, pues era calle característica de notarías, oficinas judiciales y por unos años estuvo ubicada la cárcel de la ciudad (Aguirre, 2013).

En 1961, tomó el nombre de Francisco de Santander, general del Ejército colombiano, en recuerdo a la república que creó Simón Bolívar, toma el nombre de Gran Colombia hasta la actualidad (Aguirre, 2013).

Esta calle se ubica cerca de la plaza central de la ciudad y está entre las primeras calles de la ciudad de Cuenca, limitada por la calle Convención del 45 y la Avenida Huayna Cápac (Ver Figura 57); calle que se caracteriza por su arquitectura colonial y republicana, con pequeñas y pintorescas edificaciones; y por ser la calle que conecta a Cuenca con otras provincias del país (Andalucía et al., 2007).

Pero si se habla de espacios característicos para la ciudad en todo el eje de la calle Gran Colombia, está la Iglesia de Santo Domingo, la cual posee la plazo-

leta de Santo Domingo, en donde fue el primer mercado de sombreros de paja toquilla; junto al edificio en donde se ubicó la Universidad de Cuenca en sus inicios; en donde actualmente funciona el colegio Octavio Cordero (Rumé, 2018).

Por el año 1930, esta calle cambió su uso, para ser la calle que recibe a los visitantes; característica que obligó a implementar lugares de posada, tiendas, cantinas, casas de cambio, artesanías, viviendas, oficinas, etc; las cuales, con su arquitectura le dieron vida y característica a esta calle de la ciudad (Ver Figura, 59) (Andalucía et al., 2007).

En la actualidad esta calle se encuentra en un proceso de transformación y adaptación al ser el eje principal para el proyecto de movilidad, que se ha implementado en la ciudad, el tranvía (Ver Figura 58). Generando en la zona un impacto visual nuevo, que pese a ser un proyecto con críticas, para los cuencanos es un progreso en cuanto a sistema de transporte sostenible y desarrollo urbano para la ciudad.

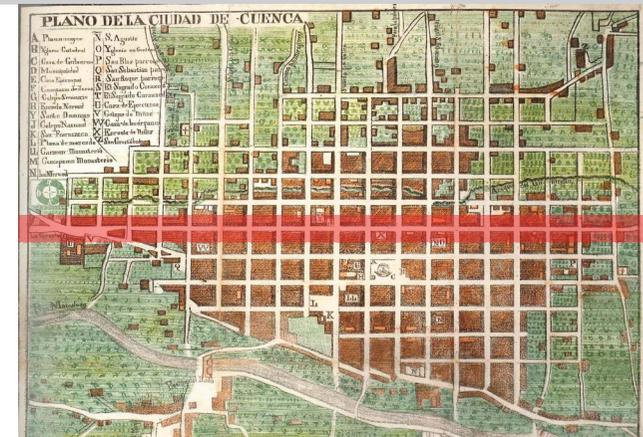


FIGURA 57 (Albornóz, 2008) Plano de la ciudad de Cuenca, año 1878.



FIGURA 58 (Propia) Calle Gran Colombia, 2019



Carrera "Colombia" ↗

FIGURA 59 (INPC, 2017) Calle Gran Colombia 1930.

2. CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA: CALLE GRAN COLOMBIA

2.2 Proyecto tranvía: eje calle Gran Colombia.

El Tranvía Cuatro Ríos de Cuenca, desde su concepción en el año 2013 ha sido un proyecto cuestionado, complicado y polémico. El cual durante varios años ha servido como proyecto político; 2015 era el plazo para que entre en funcionamiento dentro de la ciudad, se presentaron imprevistos que llevaron a que en marzo del 2019 el tranvía entre en la fase de pruebas dentro de la ciudad (Ver Figura 60) (Rumé, 2018).

El proyecto tiene una longitud de 14km, de los cuales 4km los recorre dentro del centro histórico de la ciudad. El objetivo principal del proyecto es generar un transporte público sustentable y amigable para el uso en la ciudad, estableciendo conexiones entre varios puntos principales en la ciudad (Mancheno, 2017).



MAPA 1 (Propio) Línea de tiempo del proyecto Tranvía.



FIGURA 60 (Valverde, 2019) Calle Gran Colombia 2019.

El tranvía se presenta ante la ciudad como una posible solución a un problema, que nace en Cuenca a partir de su crecimiento, poblacional, en extensión, el aumento de motorizados, la poca flexibilidad que presentan las calles de la ciudad y un centro histórico patrimonial, con calles estrechas, que no pueden ser modificados; en la que el caos vehicular sigue en aumento (Rumé, 2018).

El proyecto fue planteado como un proyecto que iba a ser “todo un éxito”; tuvo problemas que no estaban contemplados desde su concepción, en especial, el impacto que se produciría en la parte comercial, habitacional y la movilidad. Frente a esto los habitantes de la zona que se opusieron completamente a que este proyecto pueda seguir en marcha, al observar como estaba siendo afectado el sector, la falta de personas en el sector, la inseguridad, el ruido de la construcción durante el día, la baja económica que se sufrió, etc (Hermida, 2018). Según varios interlocutores:

“La gente de Cuenca es cómoda y no le gusta caminar. Por esta razón, muchos habitantes se expresan en contra de iniciativas sostenibles como ciclovías o zonas peatonales para la movilidad.” (Rumé, 2018, pag. 33).

Esta investigación empieza a analizar la situación de la calle Gran Colombia, proyecto que originalmente planteaba la peatonización completa de todo el eje; frentistas convencieron al alcalde Marcelo Cabrera de compartir sección vial con vehículos, por el miedo que tienen que la zona quede en completo abandono sin circulación de vehículos (Rumé, 2018).

Una de las razones por la que la calle Gran Colombia fue escogida como calle dentro del centro histórico para construir el eje tranviario, es que tiene conexión directa con la Avenida de las Américas; al poseer esta conexión posee la mayor cantidad de línea de autobuses; posee un comercio variado, potencial turístico y es la calle central que se conecta con vías arteriales hacia todo el centro histórico (Mancheno, 2017).

El paso de la ruta tranviaria dentro del centro histórico, implica que se tomaron en cuenta varias consideraciones, como un tratamiento coherente con las características patrimoniales y el diverso uso de suelo del sector. Planteando de esta manera una plataforma única, que tuvo que ser compartida con vehículos (Ver Figura 61), dando prioridad al peatón para que pueda ser una alternativa para reactivar y dinamizar la zona. (Ver Figura 62) (Mancheno, 2017).



FIGURA 61 (PMEP, 2015) Sección vial eje tranviario.



FIGURA 62 (PMEP, 2015) Sección peatonal, Centro Histórico de Cuenca.

3. METODOLOGÍA

Análisis de Caso de Estudio.

El problema que se va a analizar es el abandono que existe de las edificaciones en el eje del tranvía del centro histórico de Cuenca y así poder entender cuáles han sido las causas y consecuencias. El proceso de investigación es una recopilación de información, que permita entender la transformación y situación actual de la zona.

Para el estudio de la temática se utiliza una metodología mixta, se analiza la variable de abandono de edificaciones, entendiendo como abandono el dejar o descuidar las mismas. Esta variable tiene dos dimensiones: la primera analiza las causas, mediante el impacto urbano del sector; que se miden a través de varios indicadores: el estado físico de las viviendas, el cambio de uso de suelo de vivienda a un uso mixto u otro, la normativa del sector; la segunda dimensión se refiere a las consecuencias, sobre el impacto económico, impacto social, impacto habitacional e impacto de movilidad.

Para analizar los indicadores de cada dimensión se utilizan diferentes herramientas, para analizar los impactos que sufre el sector; el económico, social y habitacional se realiza mediante entrevistas a propietarios de las edificaciones abandonadas y gestores públicos del proyecto tranvía. En la Ordenanza de

áreas patrimoniales se puede encontrar las restricciones y permisos que se presentan en el sector. El impacto urbano arquitectónico del sector, se evaluará a través de los datos tomados de fichas de valoración del año 2010 y compararlos con una ficha de análisis año 2019; y fotografías del tramo a analizar.

ABANDONO DE EDIFICACIONES

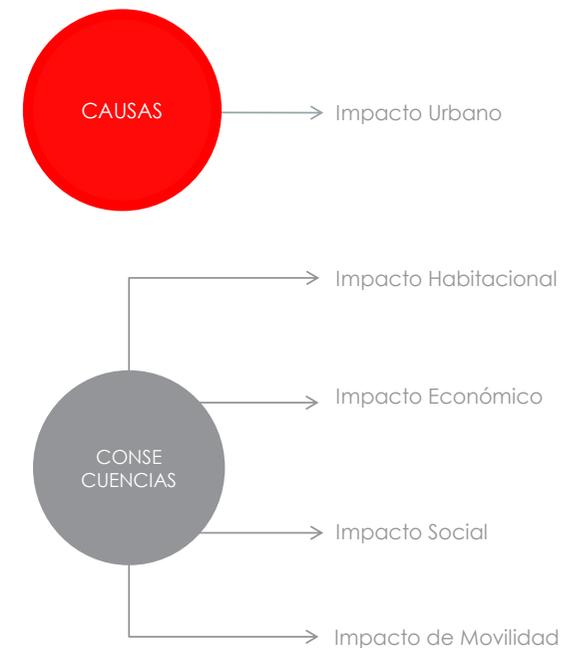




FIGURA 63 (CuencaPedacitodeCielo, 2019) Calle Gran Colombia.

3.1 MAPEO DEL EJE TRANVÍA CUENCA: CALLE GRAN COLOMBIA.

Ubicación del eje del tranvía.

El eje tranviario de la calle Gran Colombia está comprendido desde la calle Convención 45, hasta la Avenida Huayna Cápac; posee dos tramos peatonales: el primero desde la Y que conecta la calle Baltazara de Calderón con la calle Gran Colombia, hasta la calle Miguel Heredia; y el otro tramo desde la calle Miguel Vélez hasta la calle Coronel Talbot.

El eje está comprendido por 35 manzanas, según el análisis de sitio realizado en la zona existe: vivienda, comercio, equipamientos educativos, equipamientos religiosos, equipamientos culturales, hoteles, bancos, edificaciones abandonadas, etc.

- Edificaciones abandonadas.
- Eje tranviario.

PLANO 1 (Propio) Plano ubicación de zona de análisis.

Calle Convención del 45



3.2 Análisis de tramos del eje del tranvía

Para analizar por completo el eje tranviario se ha dividido en cuatro tramos claramente identificados a continuación:

1. TRAMO 1 SAN SEBASTIAN: Incluye las dos zonas peatonizadas, zona caracterizada por viviendas y comercio.

- * 5 edificaciones abandonadas
- * 1 edificación en remodelación

2. TRAMO 2 EL SAGRARIO: Está vinculado con la parte más comercial del centro de la ciudad, caracterizada por zona de comercio local.

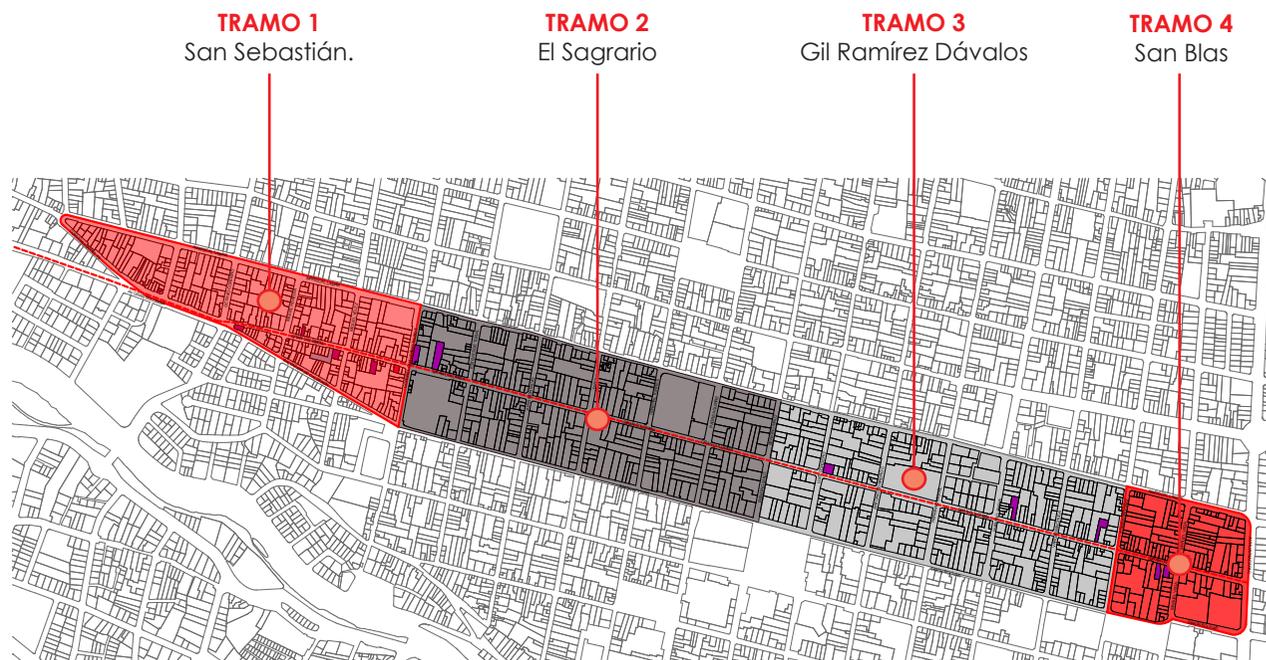
- * 4 edificaciones abandonadas
- * 1 edificación en remodelación

3. TRAMO 3 GIL RAMÍREZ DÁVALOS: Zona comercial y turística caracterizada por hoteles.

- * 3 edificaciones abandonadas
- * 1 edificación en remodelación

4. TRAMO 4 SAN BLAS: Tramo aledaño a la Avenida Huayna Cápac, caracterizado por comercio local.

- * 1 edificaciones abandonadas



0 100 300 800

PLANO 2 (Propio) Plano con división de cuatro tramos calle Gran Colombia.

Análisis TRAMO 1 San Sebastián

El Tramo 1 de San Sebastián, se encuentra hacia el extremo de todo el eje tranviario de la calle Gran Colombia.

Mediante información proporcionada por Áreas Históricas del Municipio de Cuenca del Censo 2010; y después mediante observación en el sitio; se obtuvo que el Tramo 1 posee 5 edificaciones en estado de abandono y 1 en estado de rehabilitación.

El Tramo analizado está conformado por 5 cuadras, de las cuales 2 se volvieron peatonales, a través del proyecto del tranvía.

Este tramo ha sido escogido como caso de estudio, para aplicar la metodología por:



El número de edificaciones abandonadas.



Poseer secciones viales peatonales.



Edificaciones abandonadas.



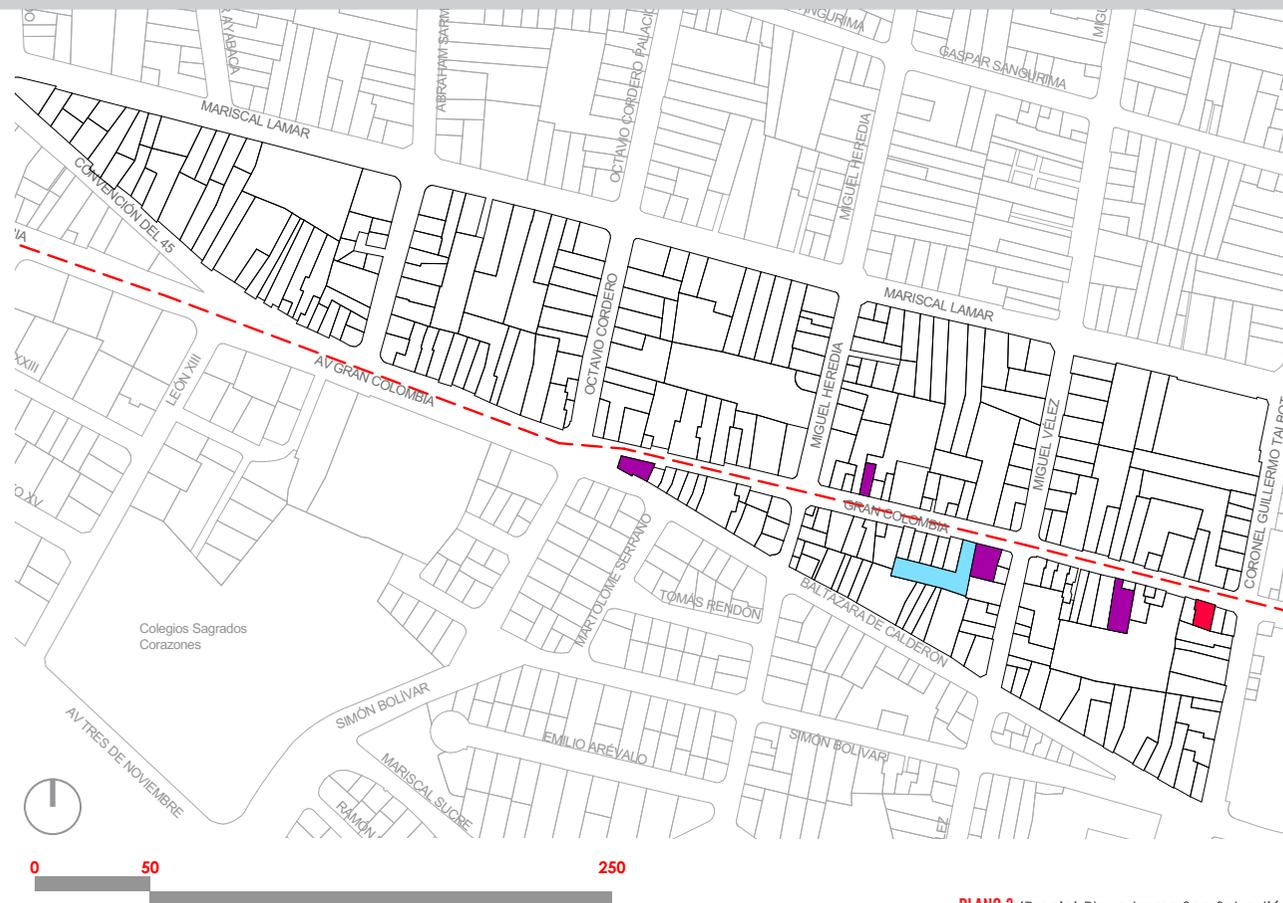
Edificación parcialmente abandonada.



Edificación en rehabilitación.



Eje tranviario.



PLANO 3 (Propio) Plano tramo San Sebastián.

3.2.1 ANÁLISIS DE IMPACTOS: Impacto de habitabilidad, económico, social y de movilidad.

Entrevistas

El objetivo de realizar entrevistas es obtener de fuentes primarias opiniones acerca de como el proyecto de movilidad ha impactado a la calle Gran Colombia.

Para las entrevistas se seleccionó a participantes que hayan vivido directamente este impacto; personas relacionadas con el tema de movilidad y urbanismo; y el gestor del proyecto del tranvía para conocer cuáles son las estrategias que el sector público tiene planteado para esta zona.

El muestreo fue intencional. Entrevistando a 8 personas (Tabla 1).

- 1 Propietarios de edificaciones abandonadas
- 2 Propietario de edificación en remodelación
- 3 Profesional relacionado con el tema de movilidad
- 4 Director del proyecto del tranvía

Nº	Impacto analizado	Nombre	Cargo	Fecha de la entrevista
1	Movilidad Económico Social Habitacional	Ing. Jaime Guzmán	Director de la Unidad Ejecutora del Tranvía de Cuenca	19 de marzo 2019
2	Movilidad Económico Social Habitacional	Arq. Carla Hermida	Profesional Relacionado con el tema	18 de marzo 2019
3	Movilidad Económico Social Habitacional	Ing. Daniel Orellana	Profesional Relacionado con el tema	26 de marzo 2019
4	Movilidad Económico Social Habitacional	Sra. Ligia Carrillo	Propietaria de edificación en abandono	19 de marzo 2019
5	Movilidad Económico Social Habitacional	Sra. Hayda Castillo	Propietaria de edificación en abandono	19 de marzo 2019
6	Movilidad Económico Social Habitacional	Econ. Juan Crespo	Propietaria de edificación en abandono	26 de marzo 2019
7	Movilidad Económico Social Habitacional	Sra. Mercy Alvarado	Propietaria de edificación en abandono	28 de marzo 2019
8	Movilidad Económico Social Habitacional	Sr. Alvaro Maldonado	Propietaria de edificación en remodelación	19 de marzo 2019

TABLA 1 (Propio) Tabla de entrevistados.

Para desarrollar las entrevistas, la investigación se ha basado en la semiestructura de:

1. Carla Hermida en su libro **“La Ciudad no se mueve sola”**.

2. Tesis doctoral de Paola Mancheno **“Corredores de transporte como elementos transformadores del uso de suelo urbano. Caso: tranvía Cuenca 2017”**.

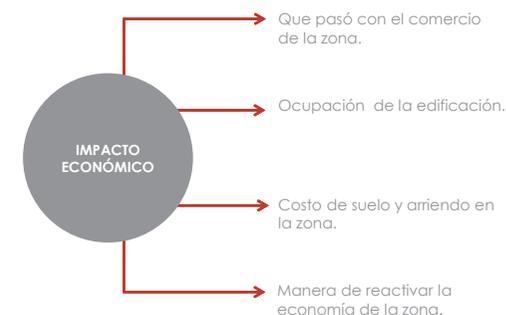
En los dos casos se analiza la percepción de las personas frente a un proyecto de movilidad, que pone en crisis su estabilidad económica en zonas por donde el tranvía recorre.

Para estructurar nuestras entrevistas clasificamos toda la información que necesitamos en cuatro impactos:

Impacto Económico
Impacto Social
Impacto de habitabilidad
Impacto de movilidad

En base a estos cuatro grupos, se formulan las entrevistas, como se indican en los siguientes gráficos.

Ver cuestionario de entrevistas en **ANEXO 1**



Normativa de uso del suelo en el sector.

DIVISIÓN DE LA CIUDAD

Centro Histórico corresponde al código CH

Calle Gran Colombia corresponde al código N-1 (Ordenanza, 2010).

USOS PRINCIPALES PARA EL CENTRO HISTÓRICO CH

Gestión y administración
Comercio
Servicios
Vivienda

USOS PRINCIPALES PARA EL SECTOR N-1

Vivienda
Comercio

Centro Histórico. CH

Gestión y administración



Administración Pública.
Administración Privada.
Administración Religiosa.
Sedes de Gobierno.

Servicios



S. Financiero.
S. de transporte.
S. Profesional.
S. de turismo.
S. de seguridad.
S. de recreación.

Comercio



C. Mayor y menor.
C. Construcción.
C. Repuestos y accesorios.
C. Artesanal.
C. Manufactura.

Vivienda



Calle Gran Colombia. SECTOR N-1

Comercio



C. Mayor y menor.
C. Construcción.
C. Repuestos y accesorios.
C. Artesanal.
C. Manufactura.

Vivienda



Características de Uso y Ocupación de Suelo.

Se adjunta información que debe ser tomada en cuenta al momento de una intervención dentro del Sector N-1.

Ver **ANEXO 2**



3.2.2 ANÁLISIS DE IMPACTOS: Impacto Urbano

Fichas de valoración

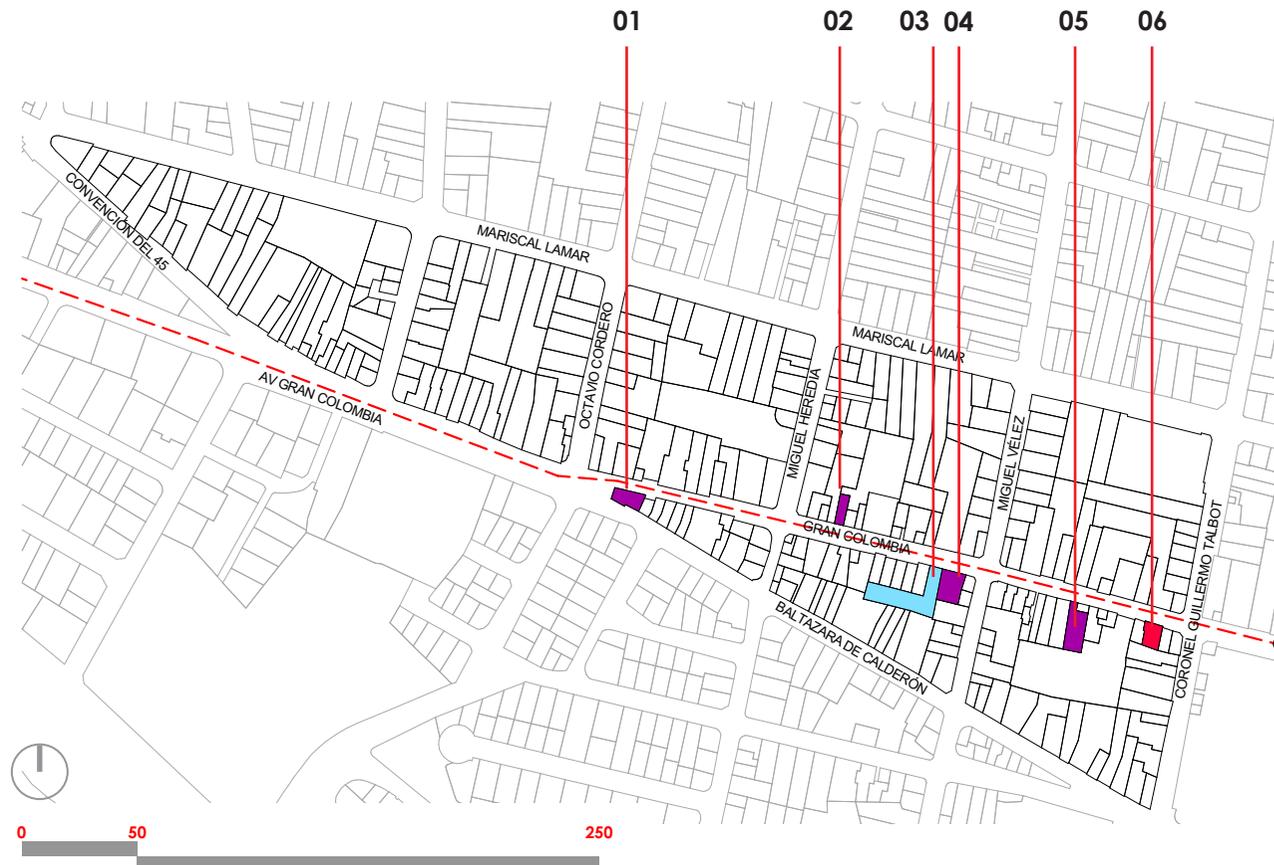
Las fichas de valoración han sido tomadas del Inventario de Edificaciones Patrimoniales del año 2010.

El objetivo de obtener las fichas de valoración es poder comparar los cambios que se han dado entre el año 2010 y el año 2019. Analizando las fachadas, estructura, materiales, estado de conservación, espacio público y sección vial.

De esta manera se le asigna un código a cada edificación para organizar la información (Ver Plano 4).

Para identificar las edificaciones en cada ficha de valoración se colocó la fotografía respectiva del año 2015 obtenida de Google Earth; pues no se obtuvieron de años anteriores.

Dentro de **ANEXO 3** se encuentran las fichas de valoración originales del Inventario 2010; pues las expuestas a continuación son un resumen con la información importante para esta investigación.



Edificación 1

Clave Catastral:

0702041011000

Dirección:

Baltazara de Calderon y Gran
Colombia

Propietario:

Eco. Juan Crespo.

Información año 2010



elemento	material	estado
CUBIERTA	Teja artesanal	Buen estado
CIMENTACIÓN		
ESTRUCTURA	Adobe	Buen estado
MUROS	Adobe	Buen estado
CARPINTERÍA	Madera	Buen estado
VALORACIÓN PATRIMONIAL	VAR A	
CONTEXTO	Casa esquinera. Adosada a una edificación.	
DAÑOS	Leves daños en la fachada por la lluvia.	

Edificación 2

Clave Catastral:

0702037018000

Dirección:

Gran Colombia y Miguel Heredia 16-80

Propietario:

Sra. Cecilia Quezada

Información año 2010



elemento	material	estado
CUBIERTA	Teja artesanal	Buen estado
CIMENTACIÓN		
ESTRUCTURA	Adobe	Buen estado
MUROS	Adobe	Buen estado
CARPINTERÍA	Madera	Buen estado
VALORACIÓN PATRIMONIAL	VAR B	
CONTEXTO	Edificación adosada hacia los dos lados con edificaciones comerciales.	
DAÑOS	Daños en la fachada por la lluvia.	

Edificación 3

Información año 2010

Clave Catastral:

0702040014000

Dirección:

Gran Colombia y Miguel Vélez
16-25

Propietario:

Sr. Juan Alvarado



elemento	material	estado
CUBIERTA	Teja artesanal	No existe
CIMENTACIÓN		
ESTRUCTURA	Adobe	Totalmente deteriorado
MUROS	Adobe	Totalmente deteriorado
CARPINTERÍA	Madera	Totalmente deteriorado
VALORACIÓN PATRIMONIAL	VAR B	
CONTEXTO	Edificación adosada a otra edificación en estado de abandono.	
DAÑOS	Daños en la estructura. No existe cubierta. Fachada afectada por lluvia	

Edificación 4

Clave Catastral:

0702040015000

Dirección:

Gran Colombia y Miguel Vélez
16-11

Propietario:

Sr. Juan Alvarado

Información año 2010



elemento	material	estado
CUBIERTA	Teja artesanal	Impermeabilizar y reponer estructura
CIMENTACIÓN	Madera	Filtración de humedad
ESTRUCTURA	Adobe	Proteger culata
MUROS	Adobe	Buen estado
CARPINTERÍA	Madera	Buen estado
VALORACIÓN PATRIMONIAL	VAR A	
CONTEXTO	Edificación parcialmente abandonada y en mal estado de conservación.	
DANOS	Muros laterales en mal estado. Fachada afectada por la lluvia.	

Edificación 5

Clave Catastral:

0702039043000

Dirección:

Gran Colombia 15-09

Propietario:

Dr. Oscar Guillén.

Información año 2010



elemento	material	estado
CUBIERTA	Teja artesanal	Liberar de vegetación. Consolidar revestimiento
CIMENTACIÓN		
ESTRUCTURA	Adobe	
MUROS	Adobe	Consolidar revestimiento.
CARPINTERÍA	Madera	
VALORACIÓN PATRIMONIAL	Sin Valoración	
CONTEXTO	Vivienda formada por dos cruja separadas por un patio central.	
DAÑOS		

Edificación 6

Clave Catastral:

0102016030000

Dirección:

Gran Colombia 15 - 81

Propietario:

Sra. Martha Alvarez

Información año 2010



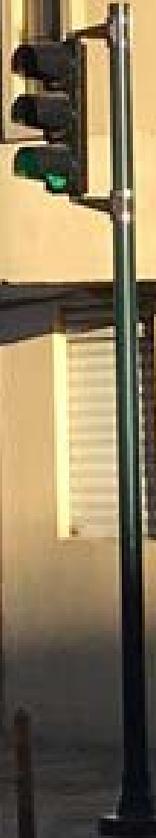
elemento	material	estado
CUBIERTA	Teja artesanal	Liberar de vegetación. Consolidar revestimiento
CIMENTACIÓN		
ESTRUCTURA	Adobe	
MUROS	Adobe	Consolidar revestimiento.
CARPINTERÍA	Madera	
VALORACIÓN PATRIMONIAL		A
CONTEXTO		Edificación adosada hacia los dos lados con edificaciones comerciales.
DAÑOS		Fachada afectada por la lluvia. Carpintería en mal estado.

FIGURA 65 (CuencaPedacito, 2019) Calle Gran Colombia.



COCO'S
LICORERA

UNAVI



Levantamiento fotográfico.

El objetivo de realizar el levantamiento fotográfico del Tramo 1 San Sebastián; es para mediante la observación entender cuales han sido los cambios que ha sufrido el sector después de la construcción del tranvía.

Observar el estado en el que se encuentran las fachadas de las edificaciones, el estado del espacio público, como los locales comerciales se mantienen en la zona, como el tranvía se ha adaptado a la calle Gran Colombia; y como las secciones peatonales afectaron a la imagen y vida urbana de la zona.

Para realizar el levantamiento fotográfico se dividió el Tramo 1 San Sebastián en 5 secciones. (Ver Plano 5).



PLANO 5 (Propio) Plano para identificar cada sección fotográfica.



TRAMO 1A



TRAMO 1B



PLANO 6 (Propio) Ubicación Sección 1



TRAMO 2A



TRAMO 2B



PLANO 7 (Propio) Ubicación Sección 2





TRAMO 4A



TRAMO 4B



PLANO 9 (Propio) Ubicación Sección 4



TRAMO 5A



TRAMO 5B



PLANO 10 (Propio) Ubicación Sección 5



Conclusiones.

Una vez entendido el contexto de la ciudad de Cuenca y la importancia de su centro histórico se sabe que, a partir del año 1999 con la declaratoria de Patrimonio de la Humanidad, la búsqueda de una conservación se ha vuelto una prioridad, tratando que la imagen de la ciudad siempre mejore, para sus habitantes y turistas.

De este modo, se conoce que durante los últimos años este centro histórico se ha visto afectado por un gran proyecto de movilidad, con el que se buscó el desarrollo de la ciudad. Pero que a su vez afectó de manera negativa a dos calles importantes dentro del centro, la calle Mariscal Lamar y la calle Gran Colombia; las cuales buscan surgir del abandono para aprovechar las cosas positivas que surgen de este proyecto.

Por lo tanto, al realizar el levantamiento de información para poder analizar los diferentes impactos de la calle Gran Colombia, hemos tenido varios aspectos que resaltar, entre ellas que externalidades no fueron pensadas por entidades municipales y sobretodo la posición de los propietarios ante este proyecto.

No se puede dejar de lado la crisis que han tenido las edificaciones de esta zona, el abandono ha sido

el más notorio, al tener comercio cerrado y edificaciones completamente en desocupación. Buscando con este análisis poder entender las razones y sobretodo brindar soluciones para revitalizar este Tramo de la Calle Gran Colombia.

Para finalizar, con este levantamiento de información se busca poder contar con todos los datos para comenzar con el análisis cualitativo de la información. Buscando información de primera mano cómo son entrevistas a propietarios de edificaciones que se han visto afectadas, fichas de valoración comparadas con la observación hacia la actualidad, levantamientos fotográficos para reconocer los problemas urbanos del sector.



CAPÍTULO 3

ANÁLISIS DE CASO DE ESTUDIO

Análisis de información.

Análisis de:

Impacto Habitacional.

Impacto de Movilidad.

Impacto Económico.

Impacto Social.

Impacto Urbano.

Conclusiones.



1. ANÁLISIS DE CASO DE ESTUDIO: Calle Gran Colombia

Análisis de Información

Este proyecto de investigación es de tipo exploratorio, el tema de investigación permite buscar de manera innovadora resultados en campos que no habían sido estudiados anteriormente; de la misma manera esta investigación prepara el terreno para que nuevos estudios continúen con este proyecto. Y a su vez se considera investigación descriptiva porque se comparan conceptos y determinan variables para su estudio. (Hernández, Fernández, & Pilar, 2010).

La presente investigación presenta un enfoque cualitativo, ya que se analizan diferentes impactos que ha tenido la calle Gran Colombia, la cual ha sido intervenida por el proyecto del tranvía durante varios años; a través de la aplicación y análisis de instrumentos para la comparación de información: entrevistas estructuradas, análisis de sitio, fichas de valoración y observación mediante levantamientos fotográficos.

A continuación, la información obtenida será analizada, subdividida en impactos, la determinación de estos impactos han sido establecidos en el capítulo 2 de este proyecto de investigación; buscando de esta manera obtener conclusiones, con las cuales, se formará el discurso de comparación en los próximos capítulos.

División de impactos:



2. IMPACTO HABITACIONAL, DE MOVILIDAD, SOCIAL Y ECONÓMICO

2.1 Análisis de Entrevistas

El análisis de entrevistas se realiza mediante un estudio, con el cual se interpreta y reflexiona las respuestas de los diferentes tipos de entrevistados; y que quieren expresar mediante sus respuestas.

Mediante un análisis de datos cualitativo, se logra entender conceptos generados por el pensamiento, definiciones mostradas por el lenguaje, variables e indicadores; expresadas a su vez en conclusiones relacionadas con porcentajes.

El software a utilizar es ATLAS TI, el cual proporciona una manera de organizar la información de las entrevistas, para obtener resultados y realizar conclusiones mediante el recurso de la comparación.

Generando un procesamiento de datos a través de: **FAMILIAS, CÓDIGOS, CITAS y PATRONES.**

FAMILIAS

Para determinar los grupos de familias, se debe identificar la información que se requiere; en este caso, el Impacto Habitacional, de Movilidad, Social y Económico, se convierten en temas para esta investigación.



TABLA 1 (Propia) Tabla de Familias ATLAS TI

CÓDIGOS

Una vez identificadas los grupos de familias, se procede a obtener los códigos de cada entrevista, que caracterizan a las familias.

Estos se obtienen de la siguiente manera:

* Se parte de un análisis de casos similares y estrategias ya tratados en otros países, en donde se obtuvo los principales problemas.

* Se continúa con el análisis de las entrevistas, entendiendo de la misma manera estos problemas generados (Ver Tablas 2,3,4,5).

IMPACTO HABITACIONAL

Vivir en el centro y sus necesidades.

Regresar a vivir en el centro.

Uso de la edificación.

Mezclar usos en una edificación.

Nuevos usos para la edificación.

Generar proyectos de vivienda.

Rehabilitación de la zona.

Abandono de edificaciones.

Falta de mantenimiento.

Alto costo para adquirir edificaciones.

Alto costo para mantener edificaciones.

TABLA 2 (Propia) Tabla de códigos de Impacto Habitacional

IMPACTO SOCIAL

Incomodidades durante construcción-

Generar beneficios para la ciudad.

Renovación de la imagen del sector.

Diferentes clases sociales.

Revitalización de la zona.

Seguridad.

Oposición de frentistas.

Relación entre vecinos.

Nuevos vecinos constantemente.

TABLA 3 (Propia) Tabla de códigos de Impacto Social

IMPACTO ECONÓMICO

Pérdida de comercio en la zona.

Generar comercio local.

Controlar el comercio.

Evitar grandes empresas dentro de la zona.

Costo de suelo.

Controlar costo de arriendo en la zona.

No se pensó en los efectos negativos.

El tranvía se convirtió en un proyecto político dentro de la ciudad.

Buscar soluciones de otros países.

El comercio florecerá en la zona.

IMPACTO DE MOVILIDAD

Como se genera un sistema de transporte.

No se pensaron en los efectos del tranvía.

Estrategias planteadas.

Sistema de transporte.

Peatonización de ciertos tramos.

Controlar el congestionamiento vial.

Mejorar infraestructura vial.

Controlar la contaminación.

Accesibilidad a parqueos y casas.

Falta de parqueos en tramos peatonales.

CITAS

De cada código obtenido, se tienen citas con ideas expresadas por los entrevistados, con estas se forman redes. Las cuales se vinculan y se procede a obtener patrones, para poder realizar comparaciones.

A continuación se muestra una Tabla de resumen, del código "Abandono de edificaciones", en donde se detecta que:

* Los residentes prefieren vivir en el centro de la ciudad pero tienen necesidades, que complican el vivir a gusto en ese sector.

* Muchas edificaciones están en venta, en la mayoría de casos sus dueños se han ido a otros lugares de la ciudad.

* "Mi último arrendatario me pagaba 300 dólares por el local, ahora que está lista la calle le pido 500; y mi local está desocupado"

La siguiente Tabla (Ver Tabla 6), es el resumen de uno de los códigos, en donde se encuentran vinculadas las citas, para continuar con el análisis.

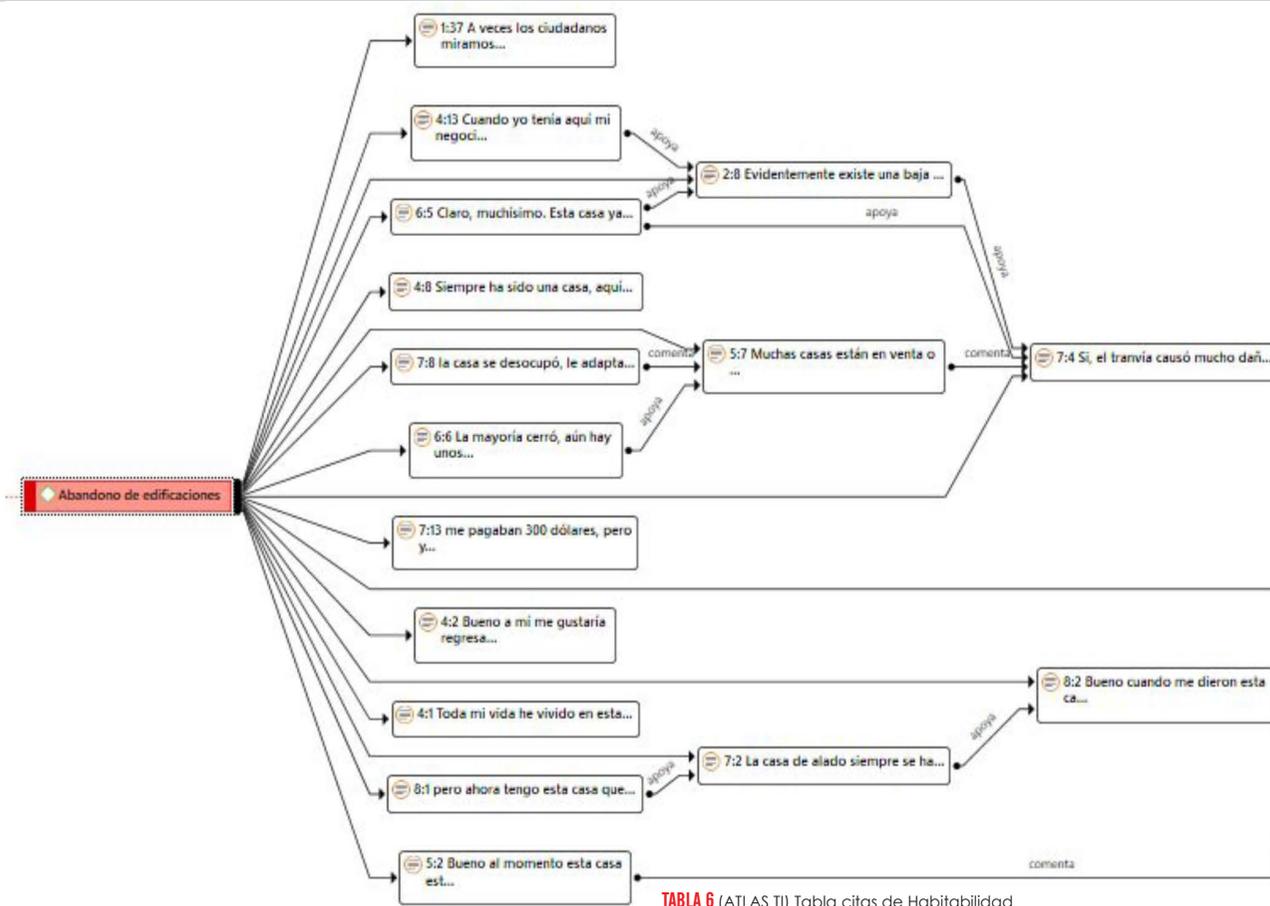


TABLA 6 (ATLAS TI) Tabla citas de Habitabilidad

CITAS

De la misma manera se toma como ejemplo la Tabla del código “Mezcla de usos de suelo” (Ver Tabla 7).

En la cual se entiende que:

* La idea de generar un uso residencial y comercial en la zona, es una estrategia aceptada por residentes y entidades.

* Personas que viven en una edificación con uso de suelo mixto, opinan que: “Funciona bien y es cómodo, tener siempre a gente cerca de la casa; es más seguro vivir así.”

* La ciudad al estar en crecimiento y desarrollo, necesita planes de vivienda que atraigan a gente joven.

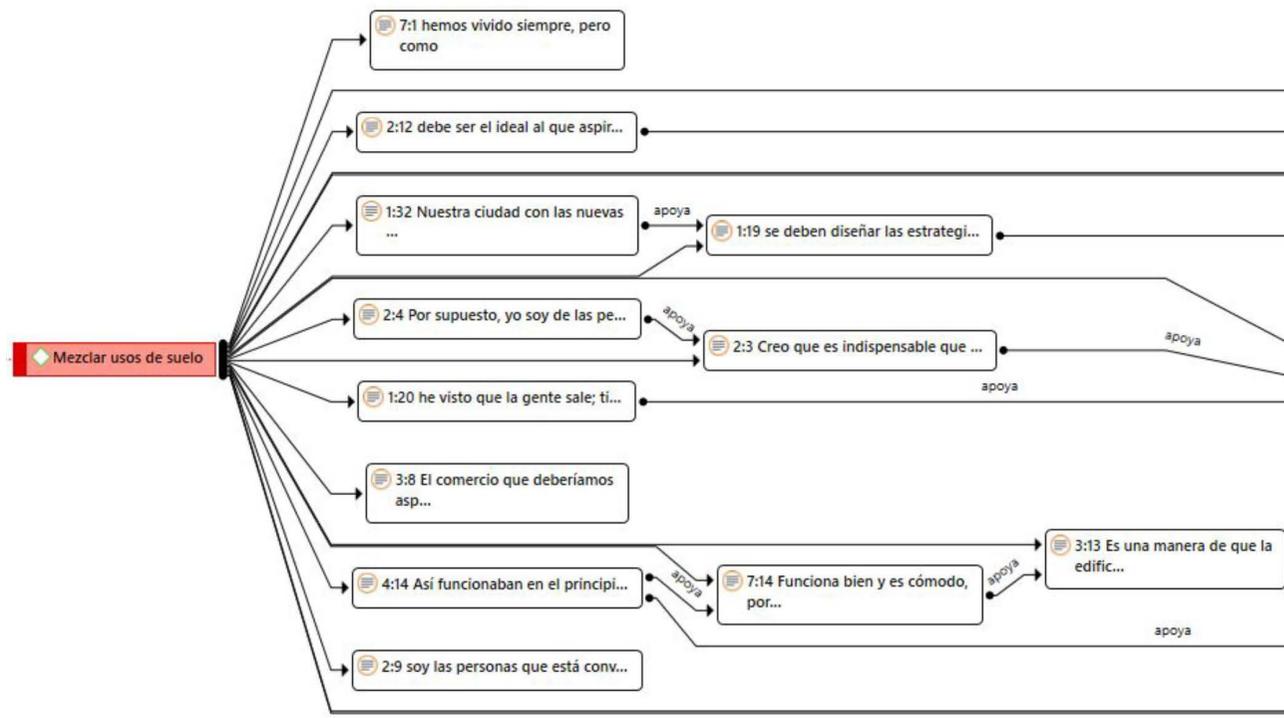


TABLA 7 (ATLAS TI) Tabla citas de Habitabilidad

IMPACTO HABITACIONAL

Conclusiones

Con el análisis realizado se obtienen las siguientes conclusiones:

1. Los entrevistados expresaron su atracción hacia el Centro Histórico de la ciudad por ser un lugar privilegiado para poder vivir. Ya sea porque han vivido ahí durante toda su vida y no se acostumbran a vivir en otra parte de la ciudad; o porque se les hace mucho más fácil movilizarse y acceder a un sistema de transporte eficiente dentro de este punto de la ciudad.
2. Los usuarios que expresaron su preferencia hacia vivir en el Centro Histórico de la ciudad requieren cubrir ciertas necesidades, las cuales se convierten en algo cada vez más difícil. Por ejemplo: necesitan un supermercado cerca, necesitan parques de fácil acceso, establecimientos educativos de calidad, zonas de distracción y descanso como parques y espacios públicos seguros y de calidad.
3. De esta manera los residentes lograron identificar los principales problemas del Centro de la Ciudad. Entre esos el más impactante el tráfico vehicular en ciertas zonas de la ciudad, la bulla de los vehículos, la inseguridad en zonas de la periferia del centro y el descuido de ciertas zonas y edificaciones que son consideradas como patrimoniales.
4. De esta manera tanto residentes, como profesionales opinan que en la zona de la calle Gran Colombia, los costos para arrendar, mantener o comprar una edificación han crecido exponencialmente. Razón por la que la zona constantemente tiene nuevos vecinos en los espacios de arriendo.
5. Los profesionales relacionados con el tema de esta opinan que ciertas zonas del Centro Histórico se han convertido en elitistas, ya que en estas se construyen proyectos de vivienda demasiados costosos. Los cuales obligatoriamente seleccionan a la clase social que va a habitar en el sector. Lo que es señal de los altos costos del suelo en la ciudad.
6. Las entidades municipales nos cuentan que, como municipio tienen el objetivo de crear proyectos de vivienda que no segreguen a la gente, sino incorporen a todas las clases sociales y sean accesibles para todos.
7. De la misma manera los gestores expresan que frente a una edificación abandonada no pueden hacer nada, puesto que el municipio respeta la propiedad privada. Buscando que se creen normas con las cuales se pueda declarar a una edificación en estado de abandono, para así poder comprar esas edificaciones de manera fácil y darles el mantenimiento respectivo.

8. Los propietarios de las edificaciones se han visto obligados a abandonar las mismas, las que en la actualidad requieren de mantenimiento. Pero el costo de suelo hace que en la zona sea imposible para ellos dar mantenimiento a sus edificaciones, dejándolas hasta que por su propio tiempo estas comiencen a deteriorarse.

9. El Gestor del proyecto del Tranvía nos supo explicar que la construcción de este medio de transporte ha sido el causante de un gran impacto en la zona de la calle Gran Colombia, puesto que ha obligado a la gente a cerrar sus comercios y en algunos casos dejar a sus edificaciones en abandono. Generando que la zona se vuelva desolada.

10. Los propietarios de las edificaciones cuentan que sufrieron de incomodidades durante la construcción del Tranvía; y que esto no solo perjudicó a las edificaciones; sino a la imagen del sector, el que durante muchos años se encontraba sucio, con polvo, con ruido de máquinas.

11. De igual manera los entrevistados esperan que al ser ya un proyecto que pronto entrará en funcionamiento para el público traiga consigo muchos beneficios, entre estos el cambio de imagen del sector y que la zona llegue a rehabilitarse completamente.

12. El entrevistados que tienen relación con el tema expresan que el sector volverá a la vida, pero esto se debe a la actividad neta de la gente que habita el sector y el comercio que se ofrezca.

13. De la misma manera todos los entrevistados opinan que se debe crear un proyecto de vivienda en el que se incluya a personas de diferentes clases sociales, cubriendo sus necesidades de comercio, de esparcimiento, de educación, mejorando la infraestructura vial y sobretodo regular los costos de suelo, para que habitar dentro de esta zona sea más fácil.

14. Tanto residentes como profesionales expresan que en la calle Gran Colombia se requiere volver a sus orígenes. En donde el suelo sea de uso comercial y residencial. Permitiendo de esta manera que la actividad no se dé solo en horas específicas del día, sino 24 horas del día, lo cual garantiza la seguridad en el sector, devolver la vida al sector y también una manera para que la actividad comercial que se perdió pueda regresar a la calle.

15. María propietaria de una edificación que está parcialmente abandonada, puesto que en la planta baja funciona su tienda de abarrotes, nos expresa que: durante toda su vida ella vivió ahí, esa casa fue herencia de sus padres, cuando se casó

pasó a ser parte de su familia, en la actualidad ella se reusa a salir de la zona, pese a poseer una edificación en pésimas condiciones arquitectónicas, ella expresa que tiene valor sentimental y apego, pero que al momento de buscar un mantenimiento a ella se le hace imposible pagar para esto y sin este remodelación es imposible vender esa edificación.

16. Existen edificaciones que se encuentran en etapas de remodelación y mantenimiento, con el objetivo de mezclar usos de suelo. Es el caso de una edificación de las cinco estudiadas, en la que en la planta baja implementa un comercio y en la planta alta vivienda para familias pequeñas. Es una estrategia que según su dueño le ayudará a recuperar el dinero de la intervención y a devolverle la vida a la edificación.

17. El gran impacto habitacional que ha tenido la calle Gran Colombia, sin duda ha sido notorio no solo en la parte comercial, sino que la gente dejó de vivir en el sector, así lo expresan los entrevistados. Explicando que las edificaciones perdieron sus funciones y que ahora no se cuenta con el dinero suficiente para poder mantenerlas, lo que se busca es poder mantener esta historia que tiene la calle y que representa e identifica a sus habitantes, que de una u otra manera esperan que un proyecto como el Tranvía, levante la imagen, el comercio y la vida en la zona.

IMPACTO DE MOVILIDAD

Conclusiones

El proyecto del Tranvía no solo ha sido polémico para la ciudad en general, sino para las personas que vivieron directamente este proceso de construcción y sufrieron de los impactos que este ocasionó.

1. Como nos comenta el Gestor del proyecto, un proyecto de movilidad no se genera de la noche a la mañana, sino tiene unos pasos a seguir, analizar las calles, la ciudad, la necesidad de un nuevo sistema de transporte; y el opina que en la ciudad se saltaron algunos pasos al momento de plantear este proyecto. Debido a esto se generaron varios inconvenientes durante la construcción.

2. De la misma manera los usuarios entrevistados opinan que el proyecto del Tranvía, era una decisión que se debía tomar que la ciudad pueda seguir con su desarrollo, para su beneficio.

3. Mientras que en el tema de la peatonización los entrevistados opinan que la peatonización es una excelente estrategia para la calle Gran Colombia, que el momento de generar espacios con estas características, el comercio florece. Mientras los propietarios de las edificaciones opinan que la calle que no tiene acceso a vehículos queda desvinculada con la sociedad y con el comercio, opinan que les quitaron

algo.

4. Los mismos propietarios opinan que al momento de peatonizar estos tramos, les quitaron sus espacios para los estacionamientos y les quitaron los accesos directos a sus viviendas con el vehículo. Lo cual no estuvo previsto porque toda esa cantidad de carros se volcó hacia las calles laterales.

5. Profesionales relacionados con el tema, opinan que el implementar un sistema de transporte eficiente en la ciudad es una decisión acertada. Que le da a la ciudad una posible solución al congestionamiento vial sectores principales como el Centro Histórico; y a su vez le brinda a la ciudad seguridad, confort y controla la contaminación vehicular.

6. Para que este sistema de transporte se empare con un vehículo y un peatón, se debe pensar en un mejoramiento de la infraestructura vial, así opina el gestor del proyecto del tranvía. Entrevista en la cual explica que se tomaron decisiones en sitio, quitando veredas y creando plataformas únicas. Para generar comodidad entre los habitantes de estos sectores.

IMPACTO SOCIAL

Conclusiones

La calle Gran Colombia, tuvo un impacto social, el cual se ve reflejado en las personas del sector, se entiende que:

1. Los residentes de edificaciones dentro la calle Gran Colombia, nos supieron explicar que el ruido, las calles abiertas, el polvo, las máquinas, el trabajo de construcción durante la noche, lo cual generó que sus negocios y tranquilidad se pierda, razón por la cual mucha gente prefirió vivir en otro lugar.

2. Los constantes nuevos vecinos de la zona no permiten que exista una relación entre estos, generando inseguridad dentro del barrio. Un entrevistado explica que no conoce a la gente que vive cerca de él, porque no pasa mucho tiempo que ya se cambian de casa sus vecinos, es difícil cuidarse entre miembros del barrio.

3. La Sra. Ligia nos comenta que ella formó parte de los frentistas, oponiéndose completamente a este proyecto. Porque sabía que esto iba a dañar la imagen y tranquilidad de la zona. En la actualidad nos comenta que tiene muchas expectativas con este proyecto que ha generado tantas incomodidades.

4. Los entrevistados del sector, explican que este proyecto es un beneficio para la ciudad, han sido decisiones que ayudan a que la ciudad se desarrolle y genera beneficios como el alza de comercio, afluencia de turistas, un medio de transporte que no es ruidoso y regula el tráfico en esa zona; y que, al verse finalizado sin duda, le ha dado un nuevo y moderno aspecto a la calle Gran Colombia.

5. Los entrevistados concuerdan que, al momento de generar un proyecto que volvió a la zona mucho más bella, esto genera que nuevas clases sociales habiten este sector. Y que los proyectos de vivienda y comercio se construyan dirigidos a cierto público. Lo cual generaría que los valores y características originales de la zona se pierdan.

6. El gestor del proyecto del tranvía supo explicar que la seguridad es un tema importante discutido dentro del municipio, en el que temen que las personas que no están familiarizadas con un tranvía y con el irrespeto a las señales de tránsito que existe en Cuenca; se generen accidentes que alteren la tranquilidad y seguridad de los habitantes. Por lo cual tienen planteados proyectos mediante los cuales la ciudad se puede informar acerca de cómo familiarizarse con el Tranvía.

IMPACTO ECONÓMICO

Conclusiones

En cuanto al impacto económico se han logrado seccionar algunas de las causas y consecuencias que han sufrido las edificaciones en la Calle Gran Colombia.

1. Una causa con la que todos los entrevistados se identificaron, fue la construcción del tranvía, lo cual llevó a que la mayoría de comercio se cierre y quiebre, dato que será comprobado con el porcentaje de edificaciones con comercio desocupado del análisis de sitio realizado.

2. De esta manera los profesionales relacionados con el tema, coincidieron que el proyecto del tranvía no tuvo previsto muchos de los impactos que se ocasionaron cuando comenzó la obra, entre esos no contaban con que existan frentistas que se opongan fuertemente hacia un proyecto que les trajo pérdidas económicas y con eso el cierre de muchos locales comerciales y el abandono de edificaciones.

3. Con un proyecto para la ciudad ya terminado, no en funcionamiento aún, el costo de suelo se incrementó considerablemente, lo cual incluye directamente con el costo de arriendo para un local comercial.

4. Lo cual comentan en las entrevistas que “aprovecharán de este incremento para subir el valor del arriendo de 500 dólares a un valor de 750 dólares” (Propietario de edificación con local comercial); buscando de esta manera recuperar sus pérdidas durante el proceso de construcción.

5. Como entidades públicas, nos hablan que desde la concejalía se ha impuesto una regularización de costos en los arriendos, para evitar que grandes empresas comerciales se adueñen de estos lugares y dejen poco a poco de lado el comercio local de la calle Gran Colombia.

6. Generando de esta manera que la zona mejore económicamente, reactivando la zona sin la necesidad de grandes empresas comerciales “nosotros no necesitamos un Mc Donalds en esta calle” (Profesional relacionado con el tema), sino con actividades económicas que han sido tradicionales de este sector; y de esta manera fomentar el turismo en esta calle.

7. De esta manera el gestor público nos supo explicar que otros países han sufrido las mismas consecuencias al momento de la construcción de un eje tranviario, pero que cuando este comenzó a funcio-

nar el comercio despuntó, combinado con espacios peatonales, los cuales revitalizaron la zona y a su vez mejoró la economía local.

8. Cuando se busca generar comercio, los usuarios entrevistados opinaron que, al momento de proponer vivienda y comercio en una edificación, representaba que la actividad económica iba a ser más fuerte y a su vez la ciudad iba a solventar las necesidades de las nuevas generaciones.

9. De esta manera los entrevistados opinaron que el comercio en esta zona del Centro Histórico, iba a florecer para convertir a este sector de la ciudad más hermoso. Generando que sus propietarios puedan conservar estas edificaciones y esta calle se vea revitalizada.

10. El Centro Histórico de la ciudad tiene un potencial grande para poder generar proyectos de vivienda y comercio, los que a su vez pueden complementarse y generar lugares seguros, mejorando la imagen urbana del sector. Opinan implementando proyectos que puedan mezclar usos y clases sociales, la ciudad gana actividad durante distintas horas del día.

FIGURA 68 (Propia) Vista en plana de la calle Gran Colombia.



IMPACTO HABITACIONAL, DE MOVILIDAD, SOCIAL Y ECONÓMICO

Eje tranvía completo

Todo el eje del tranvía está comprendido por 372 lotes.

A continuación se explican los porcentajes de:

- Vivienda
- Comercio
- Mixto (comercio y vivienda)
- Locales desocupados
- Viviendas abandonadas
- Otros (Equipamientos educativos, escuelas, culturales, bancos, hoteles, etc...)

Se puede observar en la Tabla 9, lo que más predomina en todo el eje tranviario de la calle Gran Colombia, es el uso de suelo Mixto (comercio y vivienda).

ANÁLISIS DE SITIO EJE TRANVIARIO CALLE GRAN COLOMBIA

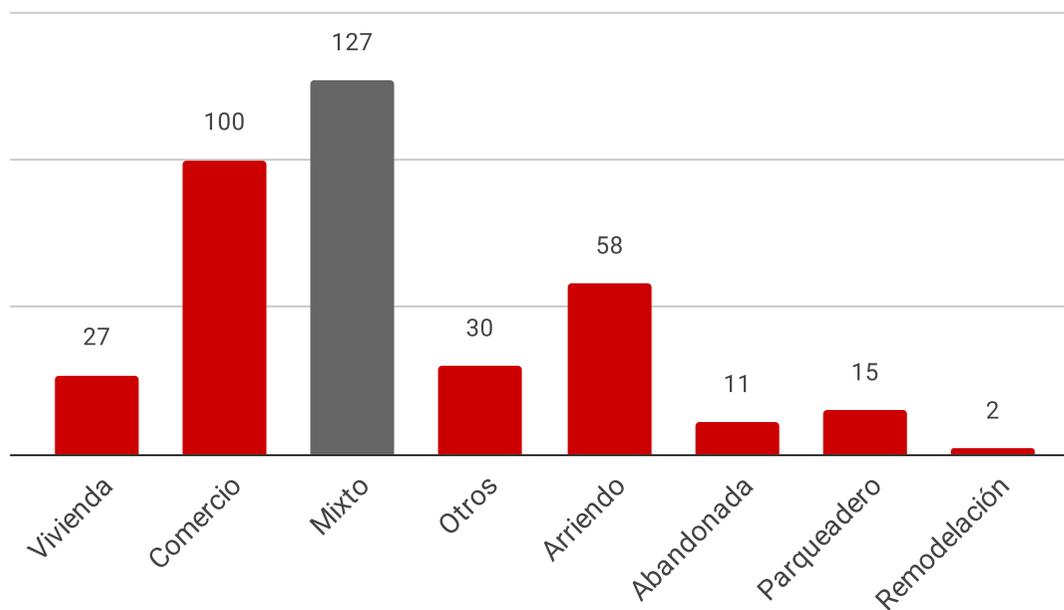


TABLA 9 (Propio) Tabla de análisis de sitio eje completo

Tramo 1 San Sebastián

El Tramo 1 San Sebastián está comprendido por 110 lotes.

Del análisis de sitio de este Tramo 1, se explican los porcentajes de:

Vivienda

Comercio

Mixto (comercio y vivienda)

Locales desocupados

Viviendas abandonadas

Otros (Equipamientos educativos, escuelas, culturales, bancos, hoteles, etc.)

Obteniendo que en este TRAMO 1 San Sebastián, el uso de suelo más predominante es el uso de suelo mixto; siendo esta una zona en la que no existe mayor circulación vehicular; y el comercio es bajo.

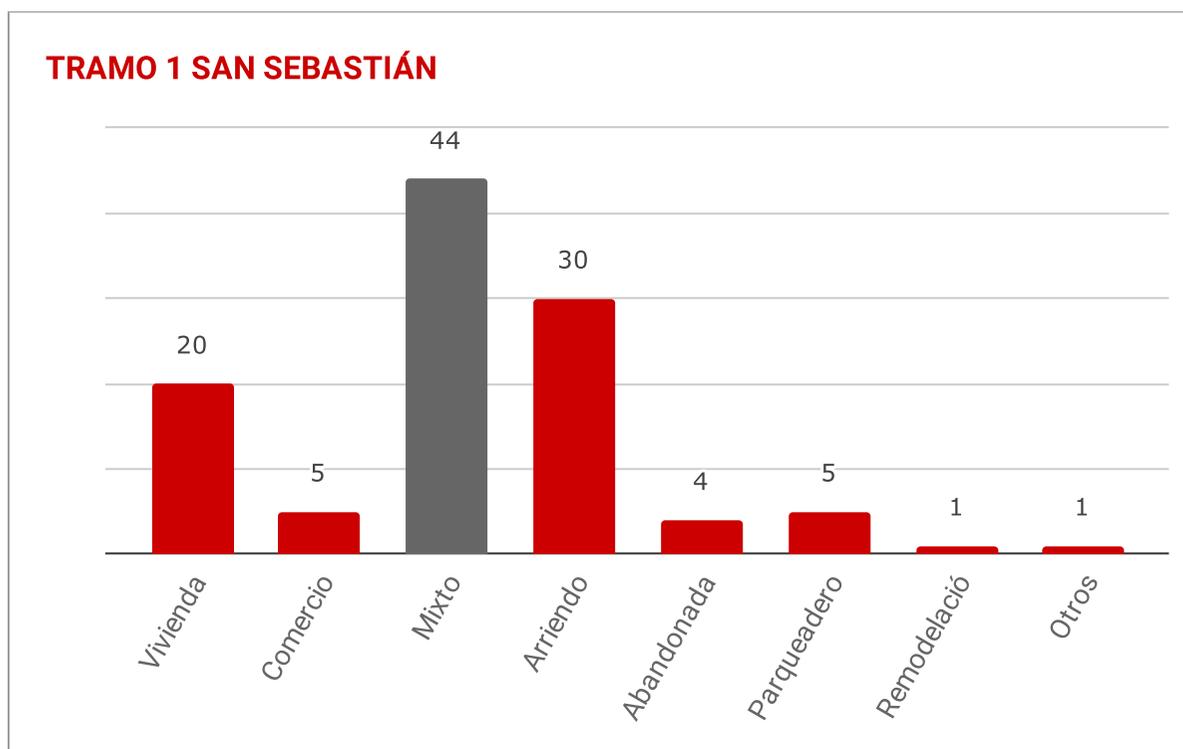


TABLA 10 (Propio) Tabla de análisis de sitio tramo 1

Tramo 2 El Sagrario

El Tramo 2 El Sagrario está comprendido por 99 lotes.

Del análisis de sitio de este Tramo 2, se explican los porcentajes de:

Vivienda

Comercio

Mixto (comercio y vivienda)

Locales desocupados

Viviendas abandonadas

Otros (Equipamientos educativos, escuelas, culturales, bancos, hoteles, etc.)

Demostrando así que el uso de suelo que predomina es el uso de suelo mixto; a su vez, el porcentaje de vivienda baja y el de comercio aumenta al estar ya más cerca de la parte más comercial del centro histórico.

TRAMO 2 EL SAGRARIO

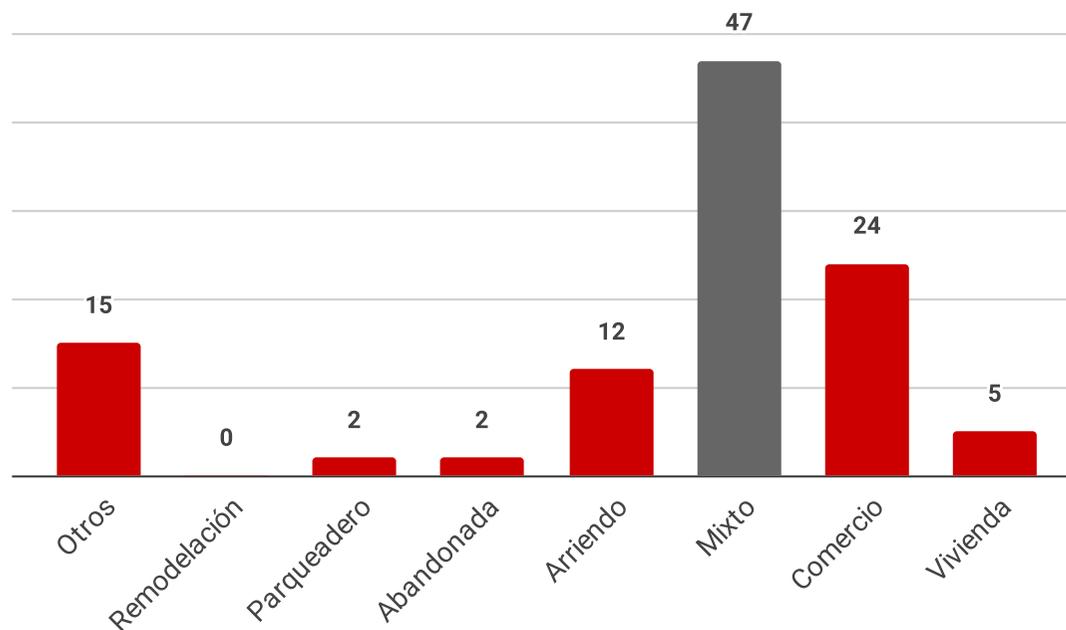


TABLA 11 (Propio) Tabla de análisis de sitio tramo 2

Tramo 3 Gil Ramírez Dávalos

El Tramo 3 Gil Ramírez Dávalos está comprendido por 107 lotes.

Del análisis de sitio de este Tramo 3, se explican los porcentajes de:

Vivienda

Comercio

Mixto (comercio y vivienda)

Locales desocupados

Viviendas abandonadas

Otros (Equipamientos educativos, escuelas, culturales, bancos, hoteles, etc.)

Obteniendo que el porcentaje de comercio crece significativamente; dando un dato importante el cual indica que la vivienda en este tramo desaparece por completo.

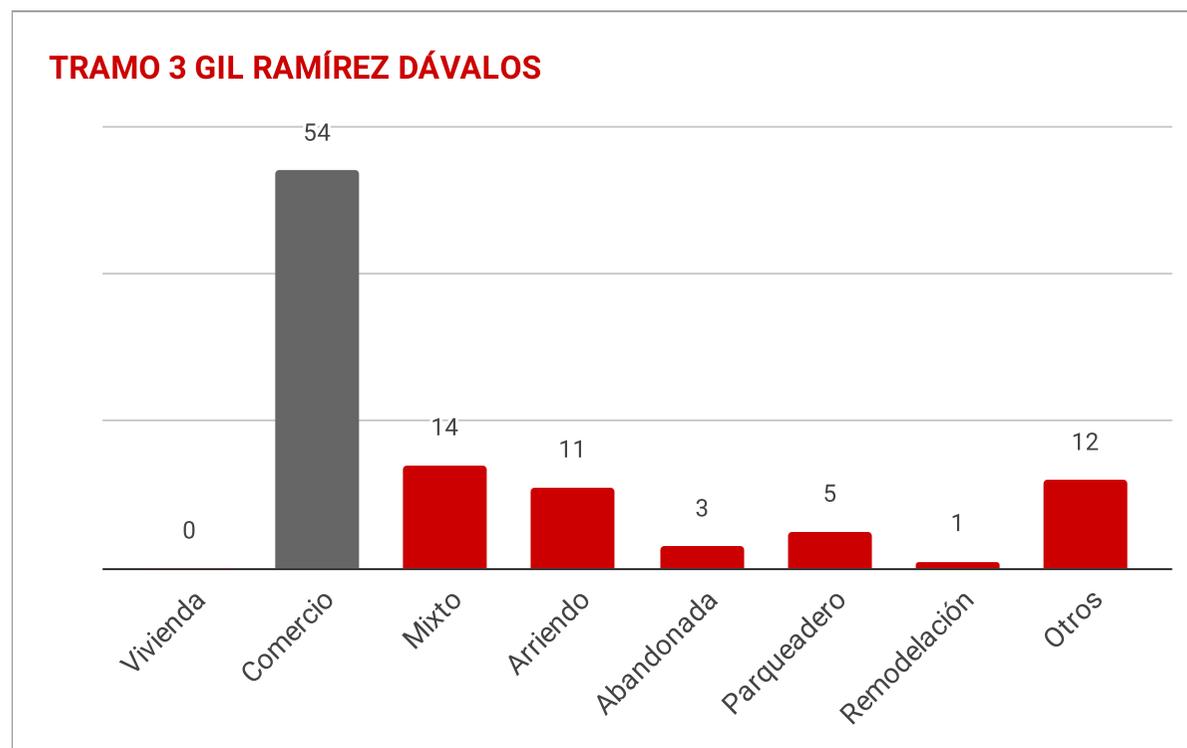


TABLA 12 (Propio) Tabla de análisis de sitio tramo 3

Tramo 4 San Blas

El Tramo 4 San Blas está comprendido por 56 lotes.

Del análisis de sitio de este Tramo 4, se explican los porcentajes de:

Vivienda

Comercio

Mixto (comercio y vivienda)

Locales desocupados

Viviendas abandonadas

Otros (Equipamientos educativos, escuelas, culturales, bancos, hoteles, etc.)

Obteniendo en este caso que nuevamente el uso de suelo mixto predomina en el Tramo; y de la misma manera el comercio no pierde su valor. El dato que también alarma es el de vivienda en donde este tipo de uso de suelo es mínimo.

TRAMO 4 SAN BLAS

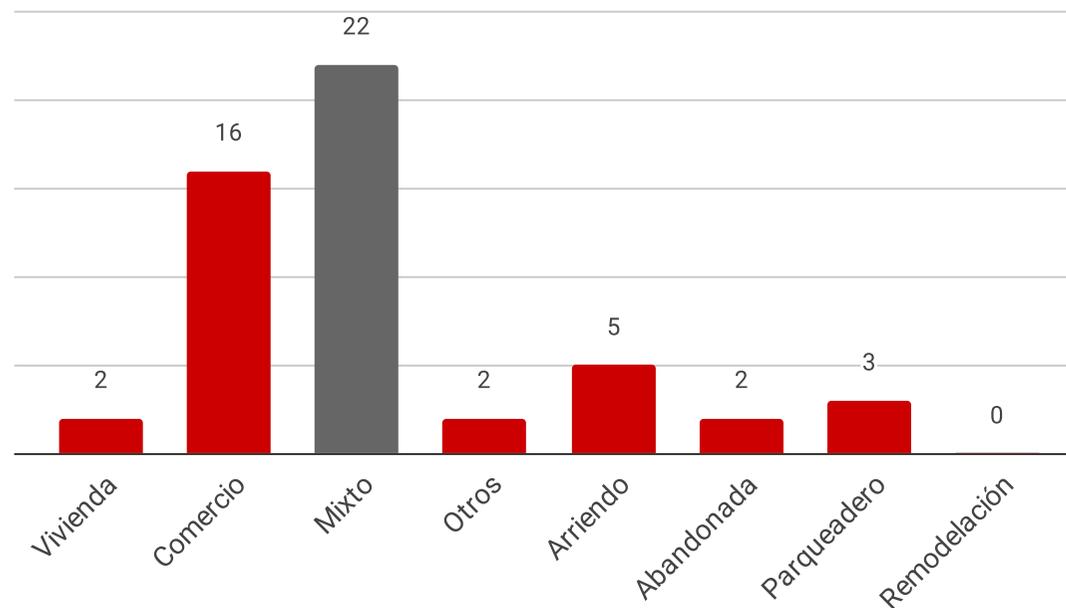


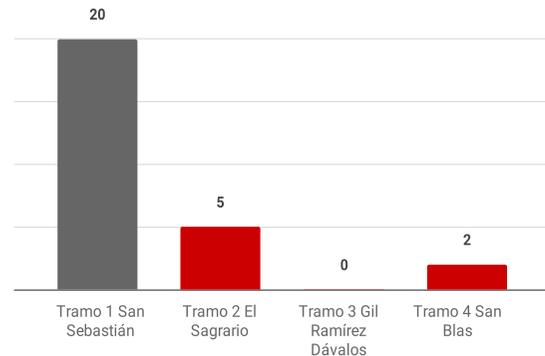
TABLA 13 (Propio) Tabla de análisis de sitio tramo 4

Análisis comparativo por tramos

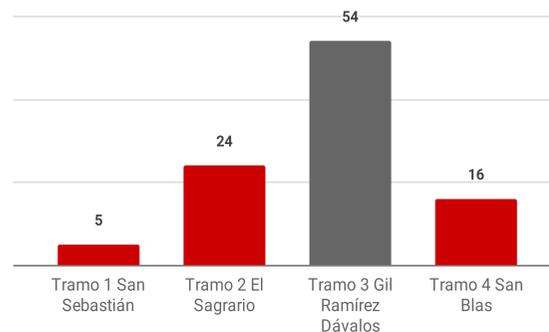
Los siguientes cuadros comparativos, tienen como objetivo analizar como la construcción del tranvía ha generado que la zona varíe su uso de suelo.

Generando que la vivienda se pierda, con el crecimiento comercial en la calle Gran Colombia. De la misma manera a lo largo de toda la zona existen edificaciones abandonadas y comercio que ha sido desocupado.

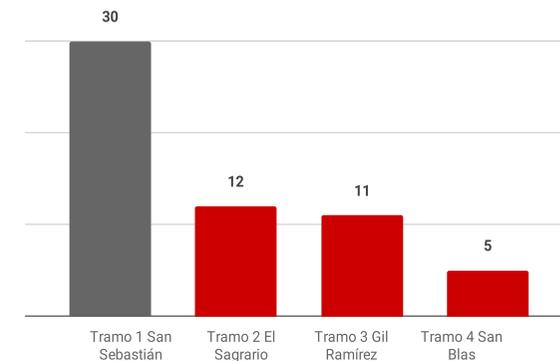
VIVIENDA POR TRAMOS



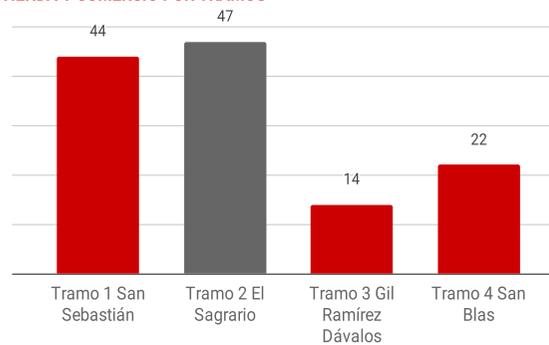
COMERCIO POR TRAMOS



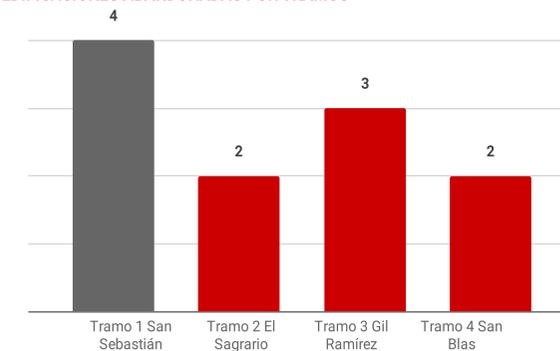
COMERCIO EN ARRIENDO POR TRAMOS



VIVIENDA Y COMERCIO POR TRAMOS



EDIFICACIONES ABANDONADAS POR TRAMOS



IMPACTO HABITACIONAL, DE MOVILIDAD, SOCIAL Y ECONÓMICO

Conclusiones

El análisis de sitio realizado en el eje tranviario, brindó diferentes datos resumidos a continuación:

1. El uso y ocupación de suelo de la zona, respeta la normativa planteada en el Plan de Ordenamiento Territorial de Cuenca. Teniendo como usos principales a: comercios, comercio y vivienda (mixto), vivienda, escolares, religiosos, parqueaderos, hoteles, museos, etc.

2. En el análisis de edificaciones de vivienda se observa que: en el Tramo 1 el porcentaje de viviendas representa el 18.2%; mientras que en el Tramo 2 este porcentaje disminuye a un 4.7%; en el Tramo 3 las edificaciones de vivienda desaparecen con 0%; y en el Tramo 4 el porcentaje es parecido al Tramo 2 con un porcentaje de 3.8%.

4. Cuando se analiza las edificaciones que han sido destinadas únicamente para comercio se obtiene que: en el Tramo 1 el porcentaje de estas edificaciones es bajo con un 4.5%; mientras que en el Tramo 2 el comercio aumenta a un porcentaje de 22.5%, mientras más nos acercamos a la zona más comercial del centro histórico, el porcentaje de comercio aumenta, es el caso del Tramo 3 que tiene un porcentaje de edificaciones comerciales de 54.02%; de esta forma el Tramo 4 se asemeja al Tramo 2 con un porcentaje de 30.8%.

5. Existen edificaciones que tienen un uso de suelo mixto (comercio y vivienda), analizando estas edificaciones, tenemos que: el Tramo 1 posee un porcentaje de 40% lo que representa 44 edificaciones; en el Tramo 2 existe un porcentaje de 43.9% edificaciones de uso mixto; mientras que en el Tramo 3 disminuye considerablemente la residencia en esta zona del centro histórico con un porcentaje de 14% de edificaciones de uso mixto; y en el Tramo 4 el porcentaje de edificaciones de uso mixto sube a 42,3% asimilándose nuevamente al Tramo 2.

6. Con este análisis se determina que todos los tramos tienen un porcentaje de edificaciones abandonadas; sin embargo, el tramo con el porcentaje más alto de edificaciones abandonadas es el Tramo 1 con un 3.6% que representa 4 edificaciones abandonadas.

7. Cuando se habla de la zona comercial y turística del eje tranviario, con este análisis se determina que el Tramo 2 y 3 son los tramos con más índices turísticos y comerciales con equipamientos religiosos, hoteles, museos, etc; teniendo un porcentaje de 14% y 12% respectivamente.

8. Un análisis por ocupación se determina que las edificaciones de vivienda tienen un porcentaje más alto en el Tramo 1 con 74.1%, demostrando que en la peri-

fería del centro histórico aún se conserva el uso residencial.

9. Con el análisis de comercio, el Tramo 3 el comercio tiene un porcentaje de 54.5%, de acuerdo a su ubicación dentro del centro histórico y al estar en la zona más cercana a la actividad comercial más fuerte de esta zona.

10. Las edificaciones de uso mixto con vivienda y comercio son identificables a lo largo de todo el eje de la calle Gran Colombia; sin embargo, en el Tramo 2 y 3 son los tramos en donde más existen con un porcentaje de 37% y 34.6 % respectivamente.

11. El impacto que ha tenido esta zona durante la construcción del tranvía, el comercio sin duda es el más afectado, dejando a lo largo de todo el eje locales en arriendo y desocupados, el tramo más afectado ha sido el Tramo 1 con un 51.7% de locales en arriendo.

12. Para concluir con el análisis, se observa que el uso con más porcentaje es el de uso de suelo mixto con un porcentaje de 34.3%, mientras que el comercio con un 27%; y la vivienda apenas con un porcentaje de 7.3% y las edificaciones abandonadas ocupan un porcentaje de 3%.

FIGURA 68 (Bernard, 2014) Iglesia de Santo Domingo calle Gran Colombia



3. IMPACTO URBANO

3.1 Análisis de Fichas de Valoración Patrimonial.

Para poder analizar la información de las fichas de valoración del inventario del año 2010, se sintetiza en un cuadro más pequeño con la información más relevante de cada edificación seleccionada.

A su vez, se realiza un cuadro igual al del año 2010, pero para el año 2019, con el cual, mediante un proceso de observación se completa la información; ya sea de impactos y de afectaciones que han sufrido estas edificaciones.

Para identificar las edificaciones se obtienen fotografías; en el un caso tomadas del año 2015 de Google Maps, ya que no se poseía de años anteriores; para tener una referencia de los cambios en cada edificación.

La selección de cada edificación ha sido por su estado de ocupación, en este caso se han tomado las edificaciones desocupadas del Tramo 1 San Sebastián. Para observar la ubicación de cada edificación se puede ver el Plano ya descrito en el Capítulo 2 en la sección de Fichas de Valoración (Pag. 44)

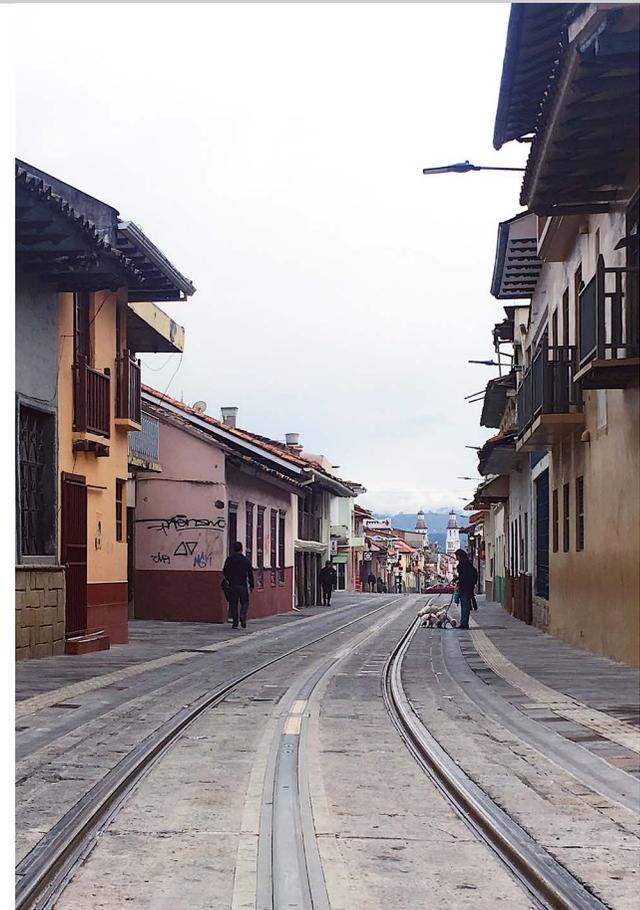


FIGURA 69 (Propia) Calle Gran Colombia

Edificación 1



2010

FIGURA 70 (GoogleMaps, 2015) Edificación 1



2019

FIGURA 71 (Propia, 2019) Edificación 1

Información año 2010

elemento	material	estado
Cubierta	Teja artesanal	Buen estado
Cimentación		
Estructura	Adobe	Buen estado
Muros	Adobe	Buen estado
Carpintería	Madera	Buen estado
Valoración Patrimonial	VAR A	
Contexto	Casa esquinera. Adosada a una edificación.	
Daños	Leves daños en la fachada por la lluvia.	

Clave Catastral: 0702041011000

Información año 2019

elemento	material	estado
	Teja artesanal	Buen estado
	Adobe	Buen estado
	Adobe	Buen estado
	Madera	Buen estado
	VAR A	
	Casa esquinera. Adosada a una edificación.	
	Leves daños en la fachada por la lluvia.	

Edificación 2



2010
FIGURA 72 (GoogleMaps, 2015) Edificación 2



2019
FIGURA 73 (Propia, 2019) Edificación 2

Información año 2010

elemento	material	estado
Cubierta	Teja artesanal	Buen estado
Cimentación		
Estructura	Adobe	Buen estado
Muros	Adobe	Buen estado
Carpintería	Madera	Buen estado
Valoración Patrimonial	VAR B	
Contexto	Edificación adosada hacia los dos lados con edificaciones comerciales.	
Daños	Daños en la fachada por la lluvia.	

Clave Catastral: 0702037018000

Información año 2019

elemento	material	estado
Cubierta	Teja artesanal	Buen estado
Cimentación		
Estructura	Adobe	Buen estado
Muros	Adobe	Falta mantenimiento
Carpintería	Madera	Buen estado
Valoración Patrimonial	VAR B	
Contexto	Edificación adosada hacia los dos lados con edificaciones comerciales.	
Daños	Daños en la fachada por la lluvia.	

Edificación 3



FIGURA 74 (GoogleMaps, 2015) Edificación 3



FIGURA 75 (Propia, 2019) Edificación 3

Información año 2010

elemento	material	estado
Cubierta	Teja artesanal	No existe
Cimentación		
Estructura	Adobe	Totalmente deteriorado
Muros	Adobe	Totalmente deteriorado
Carpintería	Madera	Totalmente deteriorado
Valoración Patrimonial	VAR B	
Contexto	Edificación adosada a otra edificación en estado de abandono.	
Daños	Daños en la estructura. No existe cubierta. Fachada afectada por lluvia	

Clave Catastral: 0702040014000

Información año 2019

elemento	material	estado
Cubierta	Teja artesanal	No existe
Cimentación		
Estructura	Adobe	Totalmente deteriorado
Muros	Adobe	Totalmente deteriorado
Carpintería	Madera	Totalmente deteriorado
Valoración Patrimonial	VAR B	
Contexto	Edificación adosada a otra edificación en estado de abandono.	
Daños	Daños en la estructura. No existe cubierta. Fachada afectada por lluvia	

Edificación 4



2010

FIGURA 76 (GoogleMaps, 2015) Edificación 4



2019

FIGURA 77 (Propia, 2019) Edificación 4

Información año 2010

elemento	material	estado
Cubierta	Teja artesanal	Impermeabilizar
Cimentación	Madera	Filtración de humedad
Estructura	Adobe	Proteger culata
Muros	Adobe	Buen estado
Carpintería	Madera	Buen estado
Valoración Patrimonial	VAR A	
Contexto	Edificación parcialmente abandonada y en mal estado de conservación.	
Daños	Muros laterales en mal estado. Fachada afectada por la lluvia.	

Clave Catastral: 0702040015000

Información año 2019

elemento	material	estado
Cubierta	Teja artesanal	Impermeabilizar
Cimentación		Filtración de humedad
Estructura	Adobe	Proteger culata
Muros	Adobe	Laterales en mal estado
Carpintería	Madera	Buen estado
Valoración Patrimonial	VAR A	
Contexto	Edificación parcialmente abandonada y en mal estado de conservación.	
Daños	Muros laterales en mal estado. Fachada afectada por la lluvia.	

Edificación 5



2010

FIGURA 78 (GoogleMaps, 2015) Edificación 5



2019

FIGURA 79 (Propia, 2019) Edificación 5

Información año 2010

elemento	material	estado
Cubierta	Teja artesanal	Liberar de vegetación. Consolidar revestimiento
Cimentación		
Estructura	Adobe	Consolidar revestimiento.
Muros	Adobe	
Carpintería	Madera	
Valoración Patrimonial	Sin Valoración	
Contexto	Vivienda formada por dos crujas separadas por un patio central.	
Daños		

Clave Catastral: 0702039034000

Información año 2019

elemento	material	estado
Cubierta	Teja artesanal	Buen estado
Cimentación	Piedra	Buen estado
Estructura	Adobe	Buen estado
Muros	Adobe	Buen estado
Carpintería		
Valoración Patrimonial	Sin Valoración	
Contexto	Vivienda formada por dos crujas separadas por un patio central.	
Daños	En remodelación Se conserva la disposición original de la edificación	

Edificación 6



2010
FIGURA 80 (GoogleMaps, 2015) Edificación 6



2019
FIGURA 81 (Propia, 2019) Edificación 6

Información año 2010

elemento	material	estado
Cubierta	Teja artesanal	Liberar de vegetación. Consolidar revestimiento
Cimentación		
Estructura	Adobe	Consolidar revestimiento.
Muros	Adobe	
Carpintería	Madera	
Valoración Patrimonial	A	
Contexto	Edificación adosada hacia los dos lados con edificaciones comerciales.	
Daños	Fachada afectada por la lluvia. Carpintería en mal estado.	

Clave Catastral: 0102016030000

Información año 2019

elemento	material	estado
Cubierta	Teja artesanal	Liberar de vegetación. Consolidar revestimiento
Cimentación		
Estructura	Adobe	Mal estado
Muros	Adobe	Consolidar revestimiento. Mal estado
Carpintería	Madera	
Valoración Patrimonial	A	
Contexto	Edificación adosada hacia los dos lados con edificaciones comerciales.	
Daños	Fachada afectada por la lluvia. Carpintería en mal estado.	

IMPACTO URBANO

Conclusiones

Mediante la comparación fichas de valoración podemos analizar el estado en el que se encuentran las edificaciones abandonadas del Tramo 1 y compararlas con las fichas del año 2010. Obteniendo la siguiente información:

1. Al analizar la materialidad de las 6 edificaciones seleccionadas del Tramo 1 San Sebastián, se encuentra que en las cubiertas predomina la teja artesanal, material característico de la ciudad de Cuenca.
2. Al ser edificaciones inventariadas las mismas tienen Valor Patrimonial A y B, pese a eso su estado de conservación ¹.
3. La estructura y muros de estas edificaciones son de Adobe, material característico del Centro Histórico, debido a esto las fachadas constantemente se ven afectadas por la lluvia y la humedad.
4. En todas las edificaciones se observa que la carpintería es de madera y se encuentra en buen estado de conservación, al estar expuesta a la interperie.
5. Sin embargo, existe una edificación que se encuentra en proceso de remodelación, la cual funcionalmente conserva su estado original comercio y vivienda; en cuanto a materiales de la misma manera

teja artesanal para su cubierta; fachadas de adobe y carpintería de madera.

6. Una de las afectaciones que se puede observar en dos de las edificaciones, es que en la cubierta se aglomera vegetación y la teja pierde sus características principales las cuales necesitan mantenimiento.
7. Otra afectación es que en dos edificaciones la estructura de madera, debe ser mantenida y reemplazada en algunos lugares, protegiendo estos elementos.
8. Existen edificaciones que han sido mantenidas pese a estar abandonadas, las cuales conservan sus características principales y han sido inventariadas como patrimonio dentro del centro histórico de la ciudad.
9. Se observa también que todas las edificaciones se encuentran adosadas hacia sus dos lados, de esta manera es necesario que sus muros laterales sean mantenidos, para que las edificaciones colindantes no se vean afectadas en un futuro.

¹ **Estado de conservación:** Estado de una edificación. Se define mediante la obtención de información referente al mismo, sus características, modificaciones del estado original, síntomas de lesiones y daños (González, A. & Domínguez, A. 2015).

3. IMPACTO URBANO

3.2 Análisis de Levantamiento Fotográfico

Lo que se busca mediante el análisis de levantamiento fotográfico es entender cuales han sido los impactos urbanos que afectaron al Tramo 1 San Sebastián, para posteriormente dar una solución que incluya el impacto visual de la zona.

En el Capítulo 2 en la parte de "Levantamiento Fotográfico" pag. 52-53; se ha especificado la división del tramo para realizar el levantamiento; de igual manera en el plano 2 respectivamente de cada tramo se observa la ubicación de cada levantamiento fotográfico.



PLANO 12 Ubicación sección 1A y 1B

SECCIÓN 1A



FIGURA 82 (Propia) Alumbrado público e infraestructura tranviaria.



FIGURA 83 (Propia) Infraestructura vial tapan las fachadas de edificaciones.



FIGURA 84 (Propia) Locales comerciales cerrados y falta de mantenimiento en fachadas

SECCIÓN 1B



FIGURA 85 (Propia) Edificaciones con grafitis en sus fachadas.



FIGURA 86 (Propia) Infraestructura vial tapan las fachadas de edificaciones.



FIGURA 87 (Propia) Locales comerciales cerrados y grafitis en las fachadas.



PLANO 13 Ubicación sección 2A y 2B

SECCIÓN 2A



FIGURA 88 (Propia) Falta de mantenimiento en fachadas.



FIGURA 89 (Propia) Locales comerciales en arriendo.



FIGURA 90 (Propia) Varios locales comerciales cerrados.

SECCIÓN 2B



FIGURA 90 (Propia) Locales comerciales en arriendo.



FIGURA 91 (Propia) Locales comerciales en arriendo.



PLANO 14 Ubicación sección 3A y 3B

SECCIÓN 3A



FIGURA 92 (Propia) Fachadas manchadas con graffittis



FIGURA 93 (Propia) Locales comerciales en arriendo.



FIGURA 94 (Propia) Edificaciones sin mantenimiento.

SECCIÓN 3B



FIGURA 95 (Propia) Edificaciones en arriendo y venta.



FIGURA 96 (Propia) Edificaciones en arriendo y venta.



FIGURA 97 (Propia) Fachadas con graffitis

SECCIÓN 4A



PLANO 15 Ubicación sección 4A y 4B



FIGURA 98 (Propia) Falta de mobiliario.



FIGURA 99 (Propia) Fachadas con grafitis.



FIGURA 100 (Propia) Locales comerciales cerrados.

SECCIÓN 4B



FIGURA 101 (Propia) Locales comerciales en arriendo.



FIGURA 102 (Propia) Locales en arriendo y cerrados.



FIGURA 103 (Propia) Edificaciones en estado de abandono.



FIGURA 104 (Propia) Locales comerciales cerrados y fachadas con graffitis.

SECCIÓN 5B



FIGURA 108 (Propia) Edificaciones en mantenimiento.



FIGURA 109 (Propia) Fachadas con graffitis.



FIGURA 110 (Propia) Fachadas dañadas por graffitis.

IMPACTO URBANO

Conclusiones

1. Dentro de este análisis se detectaron dos escenarios principales, uno con circulación de vehículos y tranvía; y otro con circulación peatonal y tranvía.
2. Una de las afectaciones que se detectaron a primera vista, como causa de la construcción del tranvía, es la cantidad de locales comerciales desocupados, cerrados y en arriendo.
3. En la sección vial que tiene circulación de vehículos y tranvía se observa el impacto visual que tiene la infraestructura del tranvía: postes, medidores de electricidad, paradas de tranvía, señalización, semáforos, etc.
4. En la sección peatonal, al no existir una sección vial ancha para generar actividades al exterior, se observan tramos sin circulación de peatones y locales comerciales cerrados; al existir espacios sin actividad aparecen grafitis en los muros de las edificaciones; muchas de estas fachadas posteriores de inmuebles.
5. A su vez, se pueden observar fachadas de edificaciones que han sido afectadas por la lluvia y por el polvo que se ocasionó durante la construcción del tranvía, las cuales no han sido intervenidas una vez concluido el trabajo en la calle.
6. Edificaciones de dos y tres pisos son características de esta zona, pese a eso existen edificaciones con pisos adicionales con características diferentes a las originales de esa edificación.
7. La diferencia de altura de las edificaciones también es un impacto visual de la zona, edificaciones de hasta tres pisos mezcladas con edificaciones de un solo piso; estas generan que no exista una armonía en el tramo de edificaciones.
8. Dentro de esta zona no existen espacios verdes y espacios públicos para que la gente del sector pueda realizar actividades en el exterior.

FIGURA 110 (Propia) Vista aérea de la calle Gran Colombia.



CAPÍTULO 4

CONCLUSIONES

Discusión.

Propuesta de nuevos usos para edificaciones abandonadas.

Conclusiones Generales.

Recomendaciones.



1. DISCUSIÓN

Este proyecto de investigación tuvo como propósito identificar cuáles han sido las causas y que consecuencias ha tenido el abandono de edificaciones a lo largo del eje del tranvía del centro histórico de Cuenca. Luego de triangular datos se logró entender los principales impactos que han afectado al sector; y cómo ha evolucionado la parte urbana en este eje tranviario de la calle Gran Colombia. En los siguientes párrafos se discutirá acerca de los principales hallazgos de este estudio.

De los resultados obtenidos en esta investigación, se entiende que el sistema de transporte implementado en la calle Gran Colombia ha generado diversos impactos; principalmente económicos, al momento en que el comercio de la zona decayó y provocó el cierre de muchos de estos. Los usuarios que a diario circulaban por la zona, durante la construcción del tranvía, optaron por nuevas rutas tanto vehiculares como peatonales. De la misma manera, habitantes tomaron como opción el salir de la zona para vivir en otro sector de la ciudad, que les proporcione tranquilidad, seguridad y sin las incomodidades que se generaron durante la construcción de este proyecto en el centro de la ciudad.

De los datos obtenidos se concluye que los usuarios cercanos al centro histórico, prefieren vivir en este

sector de la ciudad; ya sea por la cercanía con varias actividades o por ya estar acostumbrados a este sector. No obstante, con el crecimiento de la ciudad, nacen nuevas necesidades para los habitantes del sector como la falta: de supermercados, de un espacio público cómodo y seguro, de equipamientos educativos, equipamientos de salud, equipamientos para el barrio, etc. Necesidades que generaron que la gente salga de este sector y abandonen sus edificaciones.

Debido al problema del abandono de edificaciones cada vez más creciente dentro del centro histórico; entidades públicas buscan generar nuevos proyectos de vivienda accesible; como por ejemplo, en Cuenca se ha implementado el "Plan Recupera tu Casa" generado por EMUVI y la Junta de Andalucía, el cual busca mantener los bienes que están inventariados, mediante facilidades para la conservación de estos; de la misma manera se ha recuperado la "Casa del Sombrero y Ecomuseo de Paja Toquilla", proyecto promovido por EMUVI y la Junta de Andalucía, el cual recuperó esta casa y generó viviendas que acogen a diferentes familias dentro del centro histórico de la ciudad (Emuvi.gob.ec, 2016). Evitando de esta manera que el Centro Histórico se convierta en una zona elitista; y revitalizando este sector, proponiendo nuevas actividades, garantizando la seguridad y el mantenimiento de edificaciones patrimoniales.

Como se mencionó anteriormente el centro histórico de Cuenca, tiene potencial no solo para generar comercio, sino para implementar proyectos de vivienda no solo social, sino, vivienda que incluya a diferentes estratos sociales, buscando mejorar la interacción y relación entre los vecinos del sector.

Chávez (2015), explica que: en la ciudad de Arequipa – Perú, los barrios tradicionales del centro histórico habían perdido su valor, al existir edificaciones abandonadas, espacios inseguros y gentrificación. De esta manera se puso en marcha el Plan Maestro en el año 2017, creando micro centralidades, es decir, plazas y parques, en donde se logró integrar a diferentes barrios, y se dió importancia a las periferias del centro de la ciudad, sin perder su valor arquitectónico patrimonial ni su gente. A su vez en Cuenca lo que se busca es generar proyectos que integren a estas periferias del centro histórico, específicamente las de la calle Gran Colombia; con la parte central del comercio y la parte no histórica de la ciudad y de esta manera que la ciudad se conecte de manera eficiente.

A su vez, los residentes entrevistados de la zona lograron identificar otro de los problemas presentados no solo en la zona, sino, en el centro histórico en general. El costo de suelo; en el eje tranviario de la calle Gran Colombia, los arriendos subieron, como ejemplo: un

local comercial por el cual se pagaba \$500, en la actualidad lo arriendan por \$750; asumiendo que esta es una opción para recuperar la pérdida económica que trajo consigo la construcción del tranvía.

Con el fin de solucionar este problema, entidades públicas desarrollan normativas que puedan normalizar y regularizar el costo de suelo para el centro histórico, pero aún más para el caso de los ejes tranviarios de la ciudad: la calle Gran Colombia, Mariscal Lamar, Av. de las Américas y Av. España; como lo expresa el Ing. Jaime Guzmán, las cuales han sido directamente afectadas por este proyecto. El fin de esto, fue mantener dentro de la zona el comercio local; y que el costo de arriendo y venta no sea un impedimento, ni generar espacios para que grandes empresas con posibilidades para adquirir edificaciones con altos costos, aparezcan dentro del centro de la ciudad.

Con los datos obtenidos al analizar los 4 tramos de la calle Gran Colombia, se encuentra que el Tramo 1 San Sebastián el cual se encuentra conectado con la calle Baltazara de Calderón; y el Tramo 4 San Blas conectado con la Av. Huayna Cápac; poseen características similares respecto al uso y ocupación de su suelo, el análisis de sitio reflejó que estos tramos, aún poseen edificaciones destinadas para uso residencial; y son las zonas en donde el comercio se vio más afec-

FIGURA 112 (Gabriel Art, 2019) Iglesia Santo Domingo. Calle Gran Colombia.





tado por la construcción del tranvía. Asumiendo que el abandono de estos tramos se debió al estar ubicados cerca de: en el primer caso una calle con poco flujo vehicular; y en el otro caso una avenida con alto flujo vehicular.

De la misma manera, el Tramo 2 El Sagrario comprendido entre las calles Coronel Talbot y Benigno Malo; y el Tramo 3 Gil Ramírez Dávalos entre las calles Benigno Malo y Tomás Ordoñez; también comparten características de uso y ocupación de suelo; al estar emplazados cerca del corazón comercial del centro histórico, se encuentran en la parte más comercial de la zona; siendo esta una de las causas para que las edificaciones de uso residencial hayan desaparecido, las mismas que han sido cambiadas por edificaciones comerciales y culturales. Datos con los que podemos suponer que una de las razones para que, en el sector, durante horas de la noche esté en abandono y en horas del día colapse, ya sea por altos flujos vehiculares o por peatones desplazándose por el lugar; pudiendo distribuir también el potencial comercial de la misma, hacia las periferias de la calle Gran Colombia (Tramo 1 San Sebastián y Tramo 4 San Blas), implementando estrategias que ayuden a revitalizar la zona.

Mediante los resultados obtenidos, se puede afirmar que la construcción del tranvía, ha aportado para el

desarrollo de la ciudad, y su vez ha generado afectaciones, incomodidades y daños en la calle Gran Colombia. Durante la construcción la bulla de la maquinaria, el polvo, trabajos durante el día y la noche, calles cerradas, incomodidad para circular por este sector, falta de acceso a las edificaciones, falta de garaje, inexistencia de peatones, el cierre de comercio y edificaciones abandonadas, han sido elementos para los cuales los habitantes no se encontraban preparados; de la misma manera entidades municipales no habían planificado soluciones a corto y mediano plazo. Razones por las que existió en su tiempo frentistas que se opusieron al proyecto, expresando las incomodidades y quejas de todos los residentes del sector; las cuales no fueron escuchadas en su totalidad por entidades municipales.

Al momento de entender que el tener edificaciones abandonadas en el eje del tranvía de la calle Gran Colombia, se debe a: el estado de conservación de estas, al estar catalogadas como bienes patrimoniales y no poder ser intervenidas con facilidad, al alto costo para mantenerlas, al costo de suelo que se elevó al implementar un sistema de transporte como el tranvía, generando que los arriendos incrementen su valor; razones que nos llevan a poder corroborar la hipótesis planteada para este proyecto de investigación.

No obstante, un hallazgo importante dentro de esta investigación, explica que el proyecto del tranvía no tuvo una incidencia directa con las edificaciones residenciales abandonadas, pues estas se encontraban en estado de abandono desde antes del proceso de construcción del mismo; a su vez, este sí tuvo influencia en la pérdida de comercio y el número de locales comerciales en arriendo, generando que la zona caiga en un estado de abandono, tanto residencial, comercial y social.

De igual manera, esta situación se repite en los 2 tramos de San Sebastián y San Blas, que se encuentran en los extremos del eje tranviario de la calle Gran Colombia, en los cuales se ha perdido la vitalidad funcional, razón por la cual se han perdido edificaciones de uso residencial. Proceso que ha generado gentrificación en esta zona de la calle Gran Colombia, provocando cohesión social y pérdida de valores e identidad. Con el pasar de los años las tradiciones de los barrios característicos de estas parroquias, que conforman la calle Gran Colombia, han perdurado; con el crecimiento y pérdida de habitantes comienzan a existir zonas como edificaciones deshabitadas, con espacios libres para que exista delincuencia, inseguridad y hacinamiento. Provocando de esta manera que la unión entre vecinos del barrio comience a desaparecer.

A su vez, en los últimos 10 años, la imagen de la zona ha sufrido transformaciones; los cambios más notorios en la calle Gran Colombia, se originaron a partir de la construcción del tranvía. Analizando el estado de la vía se diferencia claramente dos tipos de recorridos en el eje tranviario: el que comparte sección vial con vehículos y el que se volvió peatonal; cada recorrido fue afectado por diversos impactos. En el primer caso la existencia de alumbrado público, señalización, semáforos, estaciones tranviarias, la acumulación de vehículos, la falta de parqueos, la existencia de locales comerciales cerrados, etc.; han generado caos en la zona y dificultad para movilizarse con seguridad por el sector. En cuanto a las secciones que se volvieron peatonales, la falta de actividad comercial, de un mobiliario urbano óptimo que brinde comodidad y sobretodo genere espacios de calidad para los usuarios; la falta de conexión entre los bordes de las edificaciones con el espacio público y privado, genera que la zona haya caído en decadencia y no existan usuarios que se apropien de estos espacios.

De la misma manera, un aporte para esta investigación fueron las opiniones de los usuarios acerca de la peatonización del Tramo 1 San Sebastián; en las cuales se expresó la no aceptación por los moradores del sector. Pues esto afectó negativamente a los residentes y usuarios, quitándoles su espacio para estacionar

los autos, la falta de acceso a sus garajes, la pérdida de acceso motorizado hacia los locales comerciales; además la ubicación de este tramo, en la periferia de la calle Gran Colombia, cerca de una calle con poco flujo vehicular, no aporta para la reactivación comercial y económica del sector.

De esta forma, gestores del proyecto supieron explicar que era imposible empatar estas secciones viales con vehículos debido a que el ancho de esa vía no era el suficiente; y que desde la concepción del proyecto ya estaban seleccionadas estas como peatonales. Pese a que autoridades como el alcalde de esa época, veían como positivo un proyecto peatonal con un sistema de transporte público; se tuvo que escuchar a los usuarios y residentes del sector, los cuales se oponían a una calle en donde los vehículos desaparecieran. Esperando que, con el tiempo y la reactivación económica del sector, sean los mismos usuarios los que pidan la peatonización completa de la calle Gran Colombia.

Para concluir se puede decir que con todos los análisis realizados, se ha cumplido con el objetivo de saber cuáles fueron los impactos que tuvieron estas edificaciones en la calle Gran Colombia, entendiendo que el proyecto del tranvía no tuvo un impacto directo en estas, más bien motivó a sus propietarios a buscar la

manera de remodelarlas y ponerlas en funcionamiento nuevamente, sabiendo que el tramo va a tener un incremento significativo en su costo, en su comercio y en la concurrencia de propios y extranjeros. Los usuarios de la zona tienen la expectativa alta al saber que este sector del centro histórico cuando funcione el tranvía va a aportar una significativa afluencia de gente, lo cual tiene varios aspectos positivos, como generar seguridad en la zona, un incremento de necesidades y por lo tanto de comercio; a su vez si entidades públicas generar una normativa en donde sea obligatorio tener un uso de suelo mixto en esta calle, la zona va a revitalizarse por completo, teniendo circulación de personas a diferentes horarios.

A continuación, se proponen nuevos usos para estas edificaciones en estado de abandono proponiendo soluciones que según la literatura y los casos de estudio analizados, pueden ser positivas para poder aplicarse en la parte histórica de la ciudad de Cuenca.

FIGURA 113 (FotosCuencaEc, 2019) Calle Gran Colombia.



2. PROPUESTA DE NUEVOS USOS PARA EDIFICACIONES ABANDONADAS

Una vez entendidas las causas y las consecuencias que se han generado en el sector, el tener edificaciones abandonadas; y a su vez el impacto que generó el tranvía en la calle Gran Colombia.

Es momento de dar respuesta a las mismas, proponiendo nuevos usos y planteando estrategias, que han dado resultados positivos en otras ciudades del mundo. Con el fin de dar respuesta al último objetivo propuesto para este proyecto de investigación; se proponen estrategias en las que sea prioridad las edificaciones abandonadas por diversos motivos; y como se soluciona y relaciona con el contexto de la calle Gran Colombia, partiendo de un proyecto de movilidad implementado en esta calle.

La finalidad de dar soluciones es generar mediante la rehabilitación integral del patrimonio, conservar estas edificaciones con valor patrimonial, para darles vida con nuevos proyectos de vivienda y diversos usos; buscando controlar la expansión urbana de la ciudad. Y de esta manera lograr, que los usuarios y residentes se queden en la esta zona tranviaria, y de la misma manera con estos proyectos atraer a nueva gente que encuentre atractivo y eficiente vivir en el centro de la ciudad.

En el caso analizado dentro del centro histórico de



Cuenca, el problema principal es el creciente abandono de edificaciones, las causas ya han sido analizadas anteriormente, pero a continuación se darán posibles soluciones.

Para la calle Gran Colombia, una alternativa sería generar préstamos de bajo interés para que propietarios de estas edificaciones puedan mantenerlas; o nuevos usuarios puedan adquirirlas. Beneficiando a la ciudad, con la conservación del patrimonio, tradiciones y cultura. El objetivo de conservar o adquirir estas edificaciones, es generar nuevos usos, mediante la propuesta de un uso de suelo mixto, con lo que una edificación pueda tener comercio como: mini supermercados, restaurantes, bares, comercio vario, etc.; y residencia, logrando que la calle se mantenga activa.

Como es el caso de la ciudad de Sucre – Bolivia, ciudad en la que, con el crecimiento de la zona urbana, comenzó la aparición de edificaciones en estado de abandono dentro del centro histórico; en este caso se puso en marcha el Plan de Rehabilitación de áreas históricas. El cual, tuvo la primera y más importante estrategia; generar préstamos de bajo interés para propietarios de edificaciones que buscaban facilidades para poder mantenerlas, de esta manera se permitió conservar varias de estas edificaciones, evitando perder su patrimonio arquitectónico (Tome Virseda, 2002).



De igual manera, para las edificaciones de la calle Gran Colombia del Tramo 1 San Sebastián, se propone generar proyectos de vivienda que integren a los extremos de la calle con la parte central de los comercios y las actividades. Tomando como referencia la estrategia planteada en la ciudad de Santiago de Caballeros (Hofer, Krebs and Egger, 2015), en donde se genera tres tipologías de vivienda: recuperada, colectiva y unifamiliar.

En este caso de la calle Gran Colombia, se pueden aplicar las tres tipologías de igual manera; la recuperada para rehabilitar y mantener las edificaciones que posean valor patrimonial. La colectiva en la que se pueden implementar residencia para estudiantes; y la unifamiliar que acojan a familias de diferentes es-

tratos sociales.

Logrando de esta manera que este eje se revitalice y pueda contar con nuevos usuarios interesados en vivir en esta zona de la ciudad; y a su vez se pueda proponer actividades que cubran las necesidades de los residentes del sector, brindando también seguridad e integración entre vecinos.

Cuando se habla de revitalizar y dar nueva vida, no solo se habla de la calle y su imagen, se habla también de las edificaciones que se encuentran en mal estado o abandonadas.

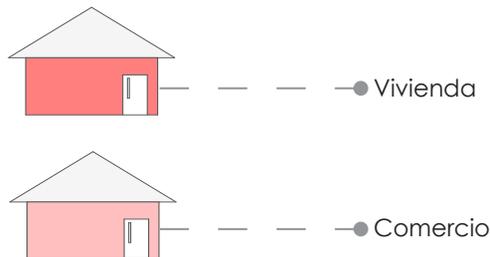
Tomando como opción que a lo largo de toda la calle Gran Colombia, se exija que su uso de suelo sea

necesariamente comercio y residencia; como Edgge (2015) explica que:

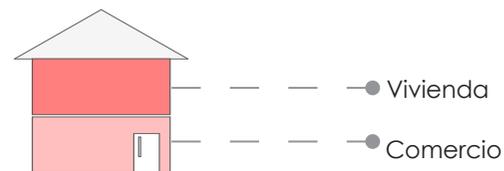
“¡Se mantiene lo que se usa!”.

Proyecto que actúa específicamente en las periferias del centro histórico, usando a estas como zonas piloto, para implementar estas tipologías de vivienda; revitalizando espacios que tienen baja densidad habitacional, y están colapsadas de comercio, con alto número de abandono de edificaciones. Una vez aplicado, mejoró las condiciones de habitabilidad, seguridad y potenció la identidad de su centro histórico (Hofer, Krebs and Egger, 2015).

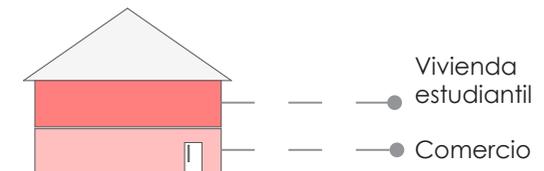
RECUPERADA



UNIFAMILIAR



COLECTIVA



No obstante, las edificaciones no solo tienen que verse de manera individual, sino estas tienen que relacionarse con el exterior y con sus alrededores. De esta manera en la zona del Tramo 1 San Sebastián existen secciones peatonales, las cuales deben ser tratadas de una manera que llamen la atención tanto a peatones, como a dueños de comercio para potencializar los mismos.

Como en el caso de Valencia – España, ciudad en la que se planteó la estrategia de peatonizar las principales calles del Centro Histórico con un proyecto llamado “amabilización”, generando espacios públicos confortables y seguros, que estos a su vez se conecten con los comercios de la calle. Mejorando así la calidad urbana y la movilidad dentro de esta zona que se encontraba muerta para los usuarios (Santisteban, Cazorla, 2015).

En el caso de estudio, una estrategia acertada fue generar secciones viales peatonales a lo largo de la calle Gran Colombia, se necesitaría generar comercio para integrar diversos espacios, por ejemplo: restaurantes, locales comerciales, bares, espacios públicos con mobiliario adecuado, vegetación, etc. Buscando así, atraer a usuarios de diferentes edades a distintas horas, brindando diversas actividades, logrando que la zona sea un lugar concurrido e interesante; apoyado de un sistema de transporte eficiente.



FIGURA 114 (Navarro, 2018) Valencia, espacios públicos rehabilitados.



La calle Gran Colombia según el análisis de sitio y las necesidades de los residentes del sector, posee un nivel bajo de equipamientos públicos; se plantea una estrategia en la que se les dé un uso cultural a estas edificaciones, adquiriéndolas a bajo costo, promoviendo que tanto entidades públicas como profesionales privadas puedan plantear proyectos para del sector.

Una alternativa para las edificaciones abandonadas en la calle Gran Colombia, puede ser la que se dio en Estrasburgo – Francia, en la que se propone una ocupación temporal a edificaciones que constan dentro del inventario "bolsa de casas", que es una lista de edificaciones, en la que se encuentran las que han sido abandonadas, de esta manera, han expropiadas por entidades municipales, las cuales son puestas en arriendo o venta a bajo costo.

Con el fin de proponer usos públicos como: museos, bibliotecas, centros educativos, centros culturales, centros barriales, etc. Promoviendo de esta manera que las edificaciones no se descuiden por estar deshabitadas o causen inseguridad en el barrio; sino se les dé un uso temporal, hasta que sean compradas (Velásquez, 2015 a).

Evitando de esta manera que grandes empresas comerciales que poseen los recursos para adquirir las

mismas, se apropien de estas edificaciones y convertir a la zona en comercial y no residencial; perdiendo de esta manera la cultura y los valores de esta calle.

De esta manera, se cubren dos ámbitos importantes: el no perder el valor arquitectónico que tienen estas edificaciones, al darles un nuevo uso en este caso cultural; y otro ámbito el cubrir las necesidades que los propietarios y residentes del sector requieren.

Con las estrategias antes planteadas, se puede generar un plan por etapas para este eje del tranvía de la calle Gran Colombia. Empezando por potenciar las actividades culturales en la zona, dándoles a algunas de las edificaciones un uso público para el sector.

Bolsa de Casas

Inventario de casas abandonadas



Conservadas mediante equipamientos



evitando

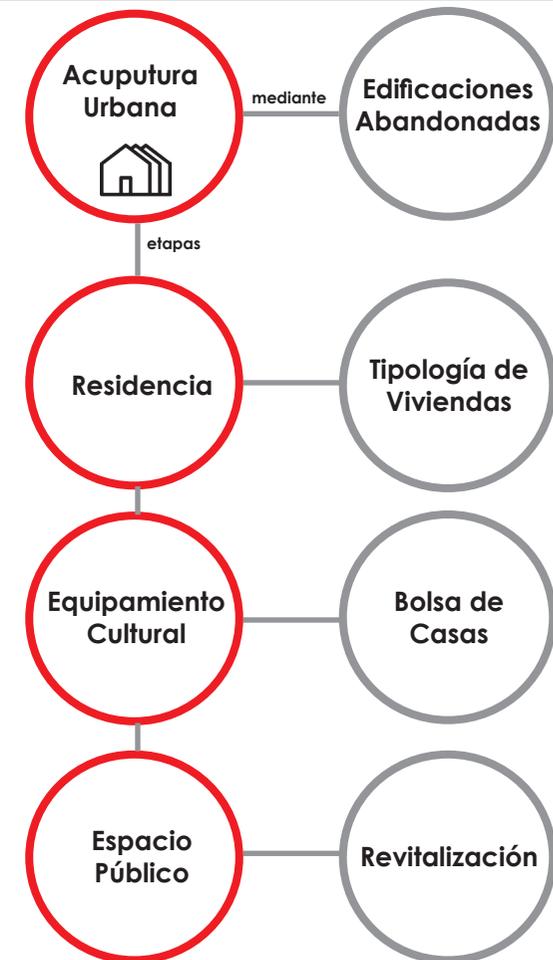


Después se propone continuar con el desarrollo de las tipologías de conservación de estas edificaciones ya sea preservadas, colectivas y unifamiliares. Generando acupuntura urbana, buscando edificaciones abandonadas puntuales, en las cuales se pueda también aplicar la estrategia de la “bolsa de casas”; causando así que la calle se vuelva más activa, atractiva y sobretodo logre ser conectada de extremo a extremo con el corazón del centro de la ciudad. Una última fase y talvez la más importante porque es la que integra las edificaciones con el espacio público, la cual en nuestro caso sería la calle Gran Colombia, proponiendo que estas secciones peatonales, sean intervenidas para brindar comodidad, seguridad y una conexión con el comercio y los usuarios del sector.

Con el crecimiento de la ciudad, existen residentes que prefieren salir de lugares centrales de la ciudad, hacía lugares en donde puedan movilizarse con tranquilidad y seguridad, donde no tengan muchas incomodidades y sobretodo tengan equipamientos que cubran sus necesidades. Esto provoca que las edificaciones sean abandonadas, creando zonas inseguras y descuidadas; al momento que esta calle Gran Colombia fue intervenida por la construcción del tranvía, no se tuvieron en cuenta factores que afectaron a la calle; como que las calles aledañas no tuvieron el mismo tratamiento y mantenimiento.

Una solución que se plantea para mejorar esta relación entre calles, es la de mejorar el aspecto visual de las mismas; dar mantenimiento a las aceras, de igual manera a las fachadas de las casas y a su vez, generar espacios de estacionamiento para los propietarios de edificaciones que fueron afectadas por la peatonización de estas secciones viales. Buscando también que la imagen de la ciudad no solo cambie en una calle, sino que a su vez esto sea beneficio para las calles y edificaciones cercanas, para que también puedan generar espacios para comercio y vivienda de calidad que complementen a la calle Gran Colombia.

Para concluir con esta propuesta de estrategia, lo que se busca con la generación de diversas tipologías de vivienda es que la densidad de habitantes en el centro histórico de la ciudad de Cuenca aumente y así evitar que la gentrificación aumente; llevando a este sector a personas de diferentes edades y estratos sociales, que puedan residir en esta zona. Buscando también que el comercio pueda complementarse con residencia, generando espacios que sean seguros para los propietarios y protejan al Patrimonio arquitectónico del centro histórico.



Acupuntura Urbana

etapa 1 Edificaciones Abandonadas 

etapa 2 Equipamientos 

etapa 3 Espacio Público 



PLANO 18 (Propio) Ubicación para tipologías de edificaciones

3. CONCLUSIONES GENERALES

Una vez concluido el proceso de investigación, es pertinente tener las siguientes conclusiones:

- El centro histórico de la ciudad de Cuenca, tiene varias riquezas por las cuales ha sido declarado patrimonio cultural de la humanidad; lo que ha convertido a este sector en uno de los más concurridos de la ciudad. Provocando la gentrificación de la gente hacia las periferias de la ciudad; teniendo edificaciones en estado de abandono, edificaciones de uso residencial que han sido destinadas netamente para uso comercial; y edificaciones que por el costo de suelo no pueden ser mantenidas, ni compradas por otras personas.
- Esta investigación tuvo como punto principal el estudio en la calle Gran Colombia, la cual se ha visto afectada durante los últimos años por la construcción del tranvía. Entendiendo que el mayor número de edificaciones abandonadas se encuentran en los extremos de esta calle. Con los análisis realizados se ha llegado a la conclusión que el tranvía no tuvo impacto habitacional en la zona, es decir, no fue el causante de que las edificaciones hayan sido abandonadas, puesto que en su totalidad estuvieron en este estado varios años antes de la construcción. Sino, el tranvía tuvo un impacto directamente comercial y económico en la zona.

- Se corroboró a su vez que las causas principales del abandono de estas fueron el alto costo para su mantenimiento, el elevado valor del costo de suelo, debido a que son edificaciones inventariadas como bienes patrimoniales, las cuales no pueden ser derribadas, ni intervenidas con facilidad; aspectos que han generado consecuencias en el sector, como: la existencia de zonas inseguras, la falta de estabilidad de nuevos residentes en el sector, la decadencia del comercio, la falta de mantenimiento no solo interior de las edificaciones; sino también en sus fachadas.
- Entendiendo que el abandono de edificaciones en el eje tranviario del centro histórico de Cuenca, se originó por el deterioro, falta de mantenimiento de las mismas, el alto costo de suelo, y por problemas derivados de la edad de sus residentes, la falta de un comercio que genere grandes ingresos y la escasa actividad económica en la calle provocada por la construcción de un proyecto de movilidad. Todo esto conlleva al desperfecto de estos edificios y espacios públicos, generando que los propietarios prefieran salir hacia lugares que sean más agradables y cómodos para vivir. La falta de recursos económicos y falta de comercio en la zona, son aspectos que han sido también parte influyente para el abandono de estas edificaciones, generando la sensación de inseguridad en el sector.

- De esta manera, al proponer la revitalización del eje tranviario de la calle Gran Colombia ha sido importante para poder asegurar la cohesión, integración urbana y la calidad de vida de sus residentes. Cambiando de esta forma la imagen urbana del sector, de un paisaje desordenado, caótico e inseguro; a un paisaje más armónico y agradable; dotando de servicios culturales y básicos para la sociedad que se encuentra en proceso de desarrollo. Impulsando de esta manera que la parte económica de la calle, encuentre nuevas maneras de desarrollarse y sobresalir. Revirtiendo el proceso de abandono de las edificaciones que se presenta en la actualidad, proponiendo proyectos atractivos y accesibles para la sociedad.
- En cuanto al proceso de investigación y aplicación de metodologías, se puede explicar que la recopilación de datos se obtuvo de fuentes primarias, es decir mediante entrevistas a propietarios, gestores del proyecto del tranvía de Cuenca; y a profesionales relacionados con el tema. Lo cual ayudó a entender las principales causas del abandono de edificaciones y así poder corroborar la hipótesis planteada; y generar las propuestas de mejoramiento y tratamiento tanto para edificaciones, como para espacio público.

- Para concluir este proyecto de investigación, se puede decir que el tener edificaciones abandonadas dentro del centro histórico de Cuenca, ha dependido de varios factores que funcionan en conjunto. Entendiendo que el conservar y mantener estas edificaciones que se encuentran en la zona con más compactación urbana de la ciudad, brinda beneficios sociales, económicos y urbanos. Siendo una alternativa para poder repoblar el centro histórico de manera eficiente sin causar un impacto fuerte, dentro de la calle Gran Colombia; brindando a la ciudad un uso de suelo eficiente y proporcionando calidad y orden para el crecimiento de la parte urbana de la ciudad.



FIGURA 115 (Gabriel Art, 2017) Edificaciones centro histórico de Cuenca.

4. RECOMENDACIONES

Una vez analizada la problemática existente en este sector del Centro Histórico de la ciudad, se consideran las siguientes recomendaciones para fortalecer este proyecto de investigación y seguir con la investigación dentro del Centro Histórico punto importante para la ciudad de Cuenca:

- Se sugiere para que en próximas investigaciones se retome el análisis de los impactos causados por el tranvía en la calle Mariscal Lamar, calle paralela a la del análisis de esta investigación.
- De la misma manera, se plantea detectar cuál es el uso de suelo más conveniente para los tramos centrales de la calle Gran Colombia. Teniendo como dato que el uso residencial ha disminuido por la demanda de comercio.
- Se invita a plantearse nuevas preguntas de investigación, pero analizando otros problemas, en esta ocasión los comercios de la calle Gran Colombia. ¿Cuál ha sido la causa para que los extremos de la calle Gran Colombia tenga locales comerciales desocupados?
- Otra pregunta que complementa a la investigación es sobre propuestas públicas, sabiendo también que propuestas privadas aportan buenos pro-

yectos a la ciudad. ¿Cuáles son las estrategias que se tienen planteadas por parte de entidades públicas, para regularizar y controlar el costo de suelo; y el tipo de comercio en los diferentes ejes tranviarios de la ciudad?

- Como ya se mencionó antes la calle Mariscal Lamar también ha sufrido los mismos impactos que la calle Gran Colombia. Por lo cual se sugiere como investigación que aporte a este proyecto, analizar cuáles han sido las razones para que en esta calle no existan vacíos urbanos, es decir, plazas, parques, espacios públicos; que se puedan conectar mediante actividades comerciales y turísticas a otros vacíos urbanos dentro del Centro Histórico.
- Con todos los hallazgos encontrados en esta investigación, se recomienda que exista un proyecto mediante el cual se puedan proponer proyectos arquitectónicos, que intervengan tanto a edificaciones abandonadas, a plazas, a los corredores peatonales y a la sección vial que comparte con vehículos, demostrando que la calle Gran Colombia tiene un potencial grande para generar arquitectura.
- Se necesita implementar proyectos no solo públicos que aporten con equipamientos culturales; sino, dejar que empresas privadas también puedan

intervenir en el Centro Histórico, proponiendo proyectos que atraigan a las personas locales y turistas. Aportando a la economía de la zona.

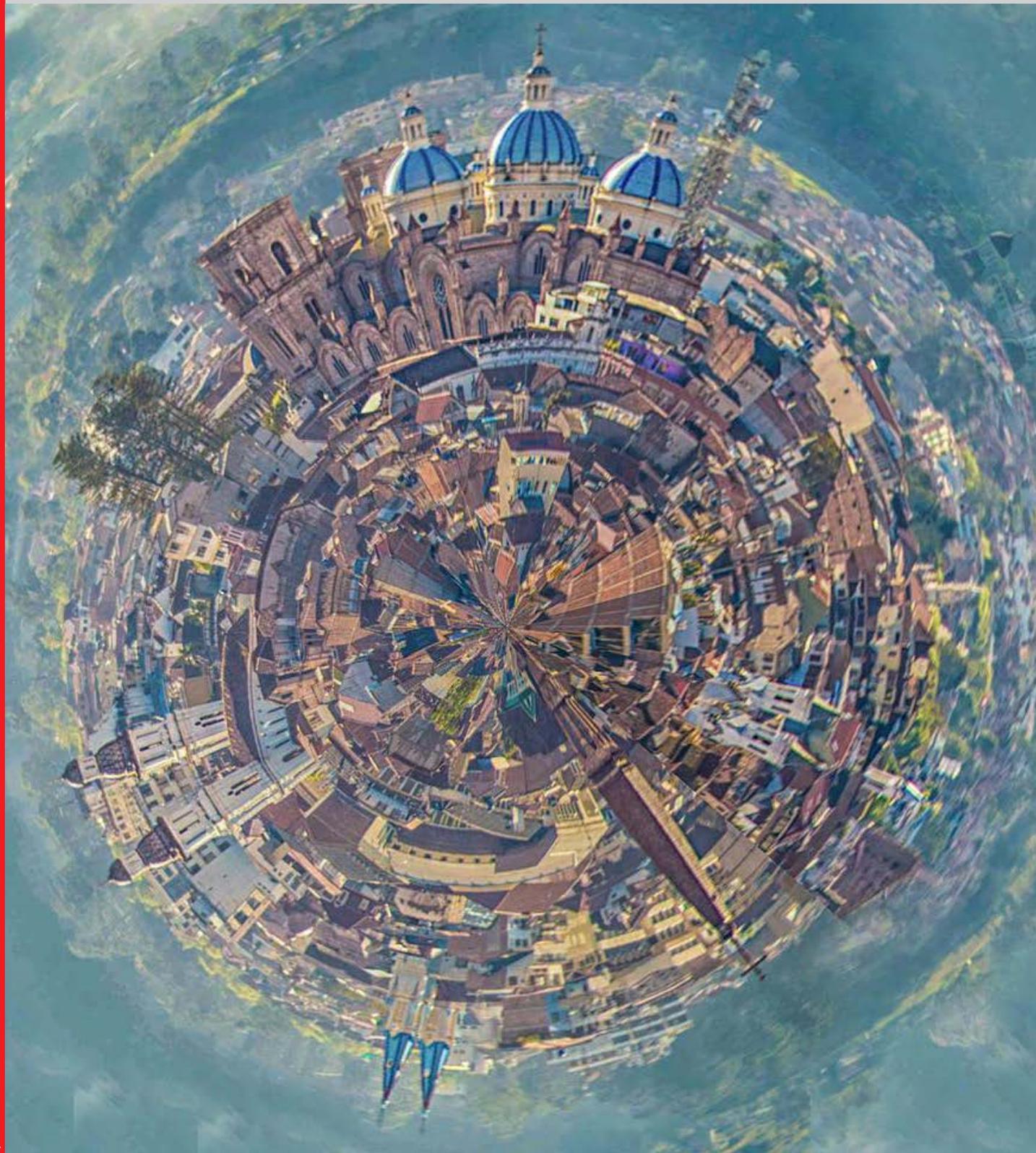
- Para finalizar el poder proponer que se continúe con esta investigación dentro de la calle Gran Colombia y a su vez el centro histórico; y se profundicen temas que ya han sido nombrados como: la decadencia del comercio, la gentrificación de esta calle, la falta de equipamientos educativos, culturales y de salud; proponer una red de vacíos urbanos que conecten al Centro Histórico, la revitalización de espacios externos al centro. Buscando generar soluciones para problemas que son generales para todo el centro histórico de la ciudad.



BIBLIOGRAFÍA Y ANEXOS

Bibliografía.

Anexos.



1. BIBLIOGRAFÍA

Literatura

Aguirre, P. (2013). Propuesta de Renovación Urbano - Arquitectónica de la Calle Convención del Cuarenta y Cinco (Vereda Sur.) Trabajo.

Albarracín, C. (2011). Reutilización de las edificaciones patrimoniales (categoría vihar 2) desocupadas por oficinas jurídicas, para el uso de talleres artesanales y vivienda transitoria.

Albornoz, B. (2008). PLANOS E IMAGENES DE CUENCA. (B. Albornoz, Ed.) (Monsalve M). Cuenca: I. Municipalidad de Cuenca.

Andalucía, J. de, Públicas, C. de O., & Arquitectura, F. de la. (2007). Guía de arquitectura Cuenca. (J. de Andalucía, Ed.) (TF). Cuenca.

Bermeo Silva, M. D. (2015). Revitalización del Centro Histórico de Cuenca mediante la conexión de núcleos de vivienda y espacios públicos emblemáticos Intervención para la Calle Santa Ana , la Plaza Jesuita y su entorno inmediato.

Cardoso, F., Barsallo, G., & Pauta, F. (2017). Propuesta de inscripción del Centro Histórico de Cuenca Ecuador en la lista de patrimonio mundial. (F. Cardo, Ed.) (Universida). Cuenca, Ecuador.

Carrión, F., Velasco, M., Abella, M., Cejudo, M., Cerletti, A., Mackinlay, C., ... Navarrete, D. (2017). Ciudades y Centros Históricos : Los retos de la vivienda y la habitabilidad. Volumen I. (D. Navarrete & M. I. De la Torre Vásquez, Eds.) (Universida). México.

Chávez, C. B. (2015). Arequipa, Patrimonio Cultural de la Humanidad, Recuperación y Puesta en Valor del Centro Historico. Cic Digital, 260-264. Recuperado de <http://digital.cic.gba.gob.ar/handle/11746/1332>

Covarrubias, F., Sánchez, F., Undurraga, P., & Coyula, M. (2008). REVITALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS.

Emuvi.gob.ec. (2016). Recupera tu casa | EMUVI - Empresa Pública Municipal de Urbanización y Vivienda de Cuenca. [online] Available at: <http://www.emuvi.gob.ec/content/recupera-tu-casa>

Emuvi.gob.ec. (2016). Casa del Sombrero | EMUVI - Empresa Pública Municipal de Urbanización y Vivienda de Cuenca. [online] Available at: <http://www.emuvi.gob.ec/content/recupera-tu-casa>

Ferri, M., Villalonga, A., & París, A. (2010). GLOSARIO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE (Inst, Vol. 1). Barcelona.

González Pajaro, A. & Domínguez Gutiérrez, A. (2015). Valoración técnica del deterioro de las edificaciones

en la zona costera de Santa Fe. In: SCIELO, 36th ed. La Habana.

Gutiérrez Puebla, J. (1998). Transporte, movilidad y turismo en los centros históricos, 241-248.

Hermida, C. (2018). La ciudad no se mueve sola. (J. Lazo & N. Ullari, Eds.) (Casa Editó). Cuenca, Ecuador: Universidad del Azuay.

Hernández Escamilla, R. de A. (2011). Rehabilitación para un cambio de uso y prolongación de la vida útil en edificaciones., 11. Recuperado de Redalyc

Hernández, R., Fernandez, C., & Pilar, L. (2010). Metodología de la Investigación. (J. Mares, Ed.) (Interameri). México.

Hofer, A., Krebs, R. and Egger, T. (2015). VOLVER AL CENTRO. Rehabilitación integral del centro histórico de Santiago Caballeros. 1st ed. [ebook] Santiago de los Caballeros: Staed Bau, pp.10-25. Available at: https://issuu.com/urban.design.lab/docs/informe_santiago_de_caballeros_fina [Accessed 28 Jun. 2019].

I.UNESCO. (2007). El Reto Actual De Los Centros Históricos, 20. Recuperado de http://mirror.unhabitat.org/downloads/docs/10362_2_594122.pdf

I. UNESCO. (2011). Actas de la Conferencia General 2011. París.

I CUENCA, C. M. ORDENANZA PARA LA GESTIÓN Y CONSERVACIÓN DE LAS ÁREAS HISTÓRICAS Y PATRIMONIALES DEL CANTÓN CUENCA, 31 § (2010).

Mancheno, P. (2017). Corredores de transporte como elementos transformadores del uso de suelo urbano. Caso: El Tranvía de Cuenca en Ecuador, 2017.

Mulet Salom, G. (2016). LA CIUDAD DE VALENCIA Y SU CASA DEL RELOJERO. UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA.

Municipal, G. Plan maestro del Centro histórico de Arequipa (2017).

MUNICIPALIDAD, D. S. (1998). PLAN DE MEJORAMIENTO DE VIVIENDA DEL CENTRO HISTÓRICO DE SUCRE, 1, 399-404.

Municipalidad, I., Andalucía, J., Azuay, U., & Cuenca, U. (2015a). Plan de movilidad y espacios públicos. Cuenca, Ecuador.

Municipalidad, I., Andalucía, J., Azuay, U., & Cuenca, U. (2015b). Plan de movilidad y espacios públicos.

Cuenca, Ecuador.

Paunero Amigo, X. (2002). Ciudad de Sucre (Bolivia). Políticas de rehabilitación e intervención urbanas. Actas del VII Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación y del V Coloquio de Geografía Urbana. Turismo y transformaciones urbanas en el siglo XXI, América.

Planificación y Gestión Urbana, U. PLAN MAESTRO DEL CENTRO HISTÓRICO DE AREQUIPA Y ZONA DE MORTIGUAMIENTO (2017).

Rodriguez Aloma, P. (2008). El centro historico: Del concepto a la accion integral. Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos, XXXII(6), 15. [https://doi.org/10.1016/S1138-3593\(01\)73931-7](https://doi.org/10.1016/S1138-3593(01)73931-7)

Rumé, S. (2018). Reflexiones antropológicas sobre la difícil ejecución del proyecto tranvía en Cuenca. Revista Interuniversitaria de Estudios Urbanos de Ecuador, 4.

Sanchez, M. (2010). El Centro Histórico de Cuenca como potencial turístico. [ebook] Cuenca, p.10. Available at: <http://file:///C:/Users/casa/Downloads/tur13.pdf> [Accessed 11 Jun. 2019].

Santisteban Cazorla, M. P. (2015). LA GENERACIÓN DE BORDES URBANOS EN EL INTERIOR DE LOS CENTROS HISTÓRICOS DE LAS CIUDADES. CASO DE VALENCIA.

Tome Virseda, C. (2002). Gestión del Patrimonio en Sucre Desarrollo y Patrimonio Mundial. AECID BOLIVIA, 27.

Troitiño, M. Á. (1995). Ciudad y patrimonio cultural el centro histórico de Cuenca. 1 Anales de Geografía de la Universidad Complutense, (15), 741-757.

Velásquez, C. (2015a). Espacio público y movilidad urbana. Tesis Doctoral Presentada para la obtención del grado de Doctor por la Universidad de Barcelona.

Velásquez, C. (2015b). Espacio público y movilidad urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM). TDX (Tesis Doctorals en Xarxa), 1-101. Recuperado de <http://www.tdx.cat/handle/10803/319707>

Zavaleta, A. (2006). La movilidad sostenible: Dificultades, posibilidades y conflictos - Una perspectiva de las ciencias sociales. Revista internacional de ciencias sociales, XVI, 163-181. <https://doi.org/10.5232/ricyde2012.02804>

Imágenes

Figura 1

GabrielArt (2018). Parque Calderón con la Catedral de la Inmaculada Concepción. [image].

Figura 3

GabrielArt (2016). Vista desde Miraflores hacia el Centro de la ciudad. [image].

Figura 4

GabrielArt (2018). Cubierta de edificación en la calle Gran Colombia. [image].

Figura 5

GabrielArt (2018). Cubiertas de teja de casas de Cuenca, con vista hacia la Catedral. [image].

Figura 6

GabrielArt (2018). Cúpula de Iglesia San Alfonso. Cuenca. [image].

Figura 7

GabrielArt (2018). Cuenca. [image].

Figura 8

GabrielArt (2018). Cúpula de Iglesia Santo Domingo. Cuenca. [image].

Figura 9

GabrielArt (2018). Unión de Cubiertas. [image].

Figura 10

GabrielArt (2019). Vista de la iglesia de Santo Domingo, desde la calle Gran Colombia. Cuenca. [image].

Figura 11

Fotos CuencaEC (2018). Catedral de la Inmaculada Cuenca. [image] Available at: <https://www.facebook.com/FotosCuencaEc/photos38069802880211/1823828244304357/?type=3&theater> [Accessed 10 Apr. 2019].

Figura 12

Zafra, I. (2016). Centro Histórico de la ciudad de Valencia, en relación con toda la ciudad. [image] Available at: https://elpais.com/ccaa/2016/05/12/valencia/1463047190_524463.html [Accessed 10 Feb. 2019].

Figura 13

Maps Havana (2018). La Habana Vieja, en relación con la ciudad de La Habana. [image] Available at: <http://es.maps-havana.com/la-habana-vieja-mapa-de-la-ciudad> [Accessed 10 Feb. 2019].

Figura 14

Blogger (2011). RÓTULOS Y ANUNCIOS EN EL CENTRO DE QUITO. [image] Available at: [\[coc.blogspot.com/\]\(http://coc.blogspot.com/\) \[Accessed 10 Feb. 2019\].](http://centrohistori-</p>
</div>
<div data-bbox=)

Figura 15

Olhares (2015). CASARÁN ABANDONADO EN EL CENTRO HISTORICO EN PORTO ALEGRE. [image] Available at: <https://olhares.sapo.pt/casarao-abandonado-no-centro-historico-em-sao-luis-foto7313631.html> [Accessed 10 Feb. 2019].

Figura 16

Vereshchagin Dmitry (2016). Aparcamiento en un centro de Verona, Italia. [image] Available at: https://es.123rf.com/photo_61435536_verona-italia-el-2-de-julio-de-2016-aparcamiento-en-un-centro-de-verona-italia.html?fromid=ejVBVkJ4Mkl2VStna1pVK1RTTmxZ-QT09 [Accessed 13 Feb. 2019].

Figura 17

Godínez, L. (2017). Peatones ganan espacio público en el Centro Histórico de CDMX. [image] Available at: <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2017/03/5/peatones-ganan-espacio-en-el-centro-historico> [Accessed 18 Jun. 2019].

Figura 18

Sen, I. (2017). Stephansplatz - Plaza principal de Viena, centro de ciudad histórico, Viena, Austria. [image] Available at: <https://sp.depositphotos.com/150406136/stock-photo-stephansplatz-the-main-square-of.html> [Accessed 13 Feb. 2019].

Figura 19

Stock Italia (2014). Turín, Italia: Ciudad peatonal y transporte multimodal. [image] Available at: <http://www.movimet.com/2012/11/turin-italia-ciudad-peatonal-y-transporte-multimodal/>

Figura 20

Portal Paraíba (2017). Los dueños de inmuebles abandonados en el Centro Histórico de João Pessoa perderán bienes para la alcaldía. [image] Available at: <https://diariopb.com.br/donos-de-imizeis-abandonados-no-centro-historico-de-joao-pessoa-perderao-bens-para-a-prefeitura/>

Figura 21

Portal Paraíba (2017). Los dueños de inmuebles abandonados en el Centro Histórico de João Pessoa perderán bienes para la alcaldía. [image] Available at: <https://diariopb.com.br/donos-de-imizeis-abandonados-no-centro-historico-de-joao-pessoa-perderao-bens-para-a-prefeitura/>

Figura 22

Themes, A. (2015). *Calle Obispo, CENTRO HISTÓRICO LA HABANA VIEJA*. [image] Available at: <http://spanishcuba.info/habana-colonial/> [Accessed 19 Jun. 2019].

Figura 23

DW Made for minds (2017). *Cuba: el turismo de masas desplaza a cubanos de sus casas*. [image] Available at: <https://p.dw.com/p/2hiqC> [Accessed 16 Jun. 2019].

Figura 24

DW Made for minds (2017). *Cuba: el turismo de masas desplaza a cubanos de sus casas*. [image] Available at: <https://p.dw.com/p/2hiqC> [Accessed 16 Jun. 2019].

Figura 25

Vázquez, B. (2012). *La señorial plaza Kléber es de las visitas inexcusables en Estrasburgo*. [image] Available at: <https://www.abc.es/fotos-destinos/20120105/seniorial-plaza-kleber-visitas-1503459805049.html> [Accessed 19 Jun. 2019].

Figura 26

Maldonado, L. (2014). *Rehabilitación del Centro Histórico de Arequipa*. [image] Available at: <https://es.scribd.com/document/295041620/Rehabilitacion-Tambos-del-Centro-Historico-de-Arequipa>

es.scribd.com/document/295041620/Rehabilitacion-Tambos-del-Centro-Historico-de-Arequipa [Accessed 19 Jun. 2019].

Figura 27

Maldonado, L. (2014). *Problemas comunes en el Centro Histórico de Arequipa*. [image] Available at: <https://es.scribd.com/document/295041620/Rehabilitacion-Tambos-del-Centro-Historico-de-Arequipa> [Accessed 19 Jun. 2019].

Figura 28

Maldonado, L. (2014). *Espacios peatonales y ciclovías en el Centro Histórico de Arequipa*. [image] Available at: <https://es.scribd.com/document/295041620/Rehabilitacion-Tambos-del-Centro-Historico-de-Arequipa> [Accessed 19 Jun. 2019].

Figura 29

Maldonado, L. (2014). *Rehabilitación de edificaciones abandonadas en el Centro Histórico de Arequipa*. [image] Available at: <https://es.scribd.com/document/295041620/Rehabilitacion-Tambos-del-Centro-Historico-de-Arequipa> [Accessed 19 Jun. 2019].

Figura 30

Maldonado, L. (2014). *Rehabilitación de edificaciones abandonadas en el Centro Histórico de Arequipa mediante la creación de micro centralidades*. [image] Available at: <https://es.scribd.com/document/295041620/Rehabilitacion-Tambos-del-Centro-Historico-de-Arequipa> [Accessed 19 Jun. 2019].

Figura 31

Valverde, D. (2011). *Plan de mejoramiento de vivienda en el Centro Histórico de Sucre-Bolivia*. [image].

Figura 32

Valverde, D. (2011). *Plan de mejoramiento de vivienda en el Centro Histórico de Sucre-Bolivia*. [image].

Figura 33

OSKAR9BIKE (2013). *Sucre, una ciudad con un rico patrimonio colonial evidente en sus edificios, calles e iglesias que le valió el reconocimiento en 1991 como Ciudad Patrimonio Cultural..* [image] Available at: <https://unmundoporrecorrer.files.wordpress.com/2013/10/image50.jpg> [Accessed 19 Jun. 2019].

Figura 34

Ruiz, C. (2017). *El patrimonio cultural e histórico resulta muy interesante en la ciudad de Sucre..* [image] Available at: <https://trayectoriasenviaje.com/wp-content/>

uploads/2016/12/Bolivia_yanacachi.jpg [Accessed 19 Jun. 2019].

Figura 35

Valverde, D. (2011). *Plan de mejoramiento de vivienda en el Centro Histórico de Sucre-Bolivia*. [image].

Figura 36

Valverde, D. (2011). *Plan de mejoramiento de vivienda en el Centro Histórico de Sucre-Bolivia*. [image].

Figura 37

Navarro, C. (2018). *València prohíbe transformar edificios de viviendas del centro histórico en hoteles o apartamentos turísticos*. [image] Available at: https://www.eldiario.es/cv/valencia/Valencia-transformar-edificios-apartamentos-turisticos_0_741926183.html

Figura 38

Navarro, C. (2018). *València prohíbe transformar edificios de viviendas del centro histórico en hoteles o apartamentos turísticos*. [image] Available at: https://www.eldiario.es/cv/valencia/Valencia-transformar-edificios-apartamentos-turisticos_0_741926183.html

Figura 39

Viajar España.com (2018). *Plaza central, Centro histórico de Valencia*. [image] Available at: <https://espanaviajar.com/wp-content/uploads/2018/09/plaza-de-la-virgen.jpg> [Accessed 19 Jun. 2019].

Figura 40

Velásquez, C. (2015). *ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD URBANA Sistemas Integrados de Transporte Masivo*. [image].

Figura 41

Velásquez, C. (2015). *ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD URBANA Sistemas Integrados de Transporte Masivo*. [image].

Figura 42

Velásquez, C. (2015). *ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD URBANA Sistemas Integrados de Transporte Masivo*. [image].

Figura 43

Velásquez, C. (2015). *ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD URBANA Sistemas Integrados de Transporte Masivo*. [image].

Figura 44

MUA Puebla (2018). *Centro Histórico de Puebla como parte del Estudio de Movilidad Urbana ÁNDALE, del gobierno municipal..* [image] Available at: http://admin.municipiospuebla.mx/sites/default/files/centro-historico-de-puebla-e-1-compressor_0.jpg [Accessed 19 Jun. 2019].

Figura 45

GabrielArt (2019). *Vista ciudad de Cuenca.* [image]. [Accessed 25 Apl. 2019].

Figura 47

Machado (2016). *Vista aérea Parque Calderón Cuenca.* [image]. [Accessed 19 Jun. 2019].

Figura 48

Albornoz, B. (2008). *Traza de la ciudad de Cuenca 1557.* [image].

Figura 49

HDFOTOS.EU (2015). *Cuenca, catedral, casas.* [image] Available at: <http://www.hdfondos.eu/imagen/217232/cuenca-ecuador-sudamerica-casas-catedral> [Accessed 18 Apr. 2019].

Figura 50

Planos e imágenes de Cuenca (2008). *Cuenca en*

1557 en su fundación. [image].

Figura 51

Wanderlust, M. (2017). *Un domingo por el Centro Histórico de Cuenca.* [image] Available at: <https://www.michwanderlust.com/2017/11/11/a-slow-sunday-in-cuenca-ecuador/> [Accessed 18 Apr. 2019].

Figura 52

Planos e imágenes de Cuenca (2008). *Cuenca en 1557 en su fundación.* [image].

Figura 53

Albornoz, B. (2008). *Plan ordenador para la ciudad de Cuenca.* [image].

Figura 54

Cuencana, S.A. (2015). *Transporte público en Cuenca.* [image].

Figura 55

PMEP. (2015) *Sección viál, compartida con el tranvía.* [image].

Figura 56

EMOV, EP. (2015). *Modelo de planificación inversa en transporte para Cuenca.* [image].

Figura 57

Planos e imágenes de Cuenca (2008). *Plano de la ciudad de Cuenca, año 1878.* [image].

Figura 59

INPC (2017). *Calle Gran Colombia 1930 al fondo izquierda Iglesia de Santo Domingo en construcción.* [image] Available at: <https://www.facebook.com/cuenca.encanto/photos/a.361132543952105/1899578470107497/?type=3&theater> [Accessed 17 Apr. 2019].

Figura 60

Valverde, Á. (2019). *Calle Gran Colombia.* [image] Available at: <https://www.facebook.com/CuencaPe-daciODECIELO/photos/a.206508142807729/1351772094947989/?type=3&theater> [Accessed 27 Apr. 2019].

Figura 61

PMEP. (2015) *Sección viál eje tranviario Cuenca.* [image].

Figura 62

PMEP. (2015) *Sección peatonal compartida con el tranvía en el centro histórico de Cuenca.* [image].

Figura 63

Cuenca Pedacito de Cielo. (2019) *Calle Gran Colombia y Ordoñez Lazo*. [image]. [Accessed 22 Jun. 2019].

Figura 64

GabrielArt (2019). *Cúpulas de la iglesia de Santo Domingo*. [image]. [Accessed 25 Apl. 2019].

Figura 65

Cuenca Pedacito de Cielo. (2019) *Calle Gran Colombia*. [image]. [Accessed 22 Jun. 2019].

Figura 66

Ortega, Homero (2019). *Plazoleta Santo Domingo, centro histórico de Cuenca*. [image].

Figura 67

GabrielArt (2019). *Vista de la ciudad de Cuenca*. [image]. [Accessed 25 Apl. 2019].

Figura 68

Bernard, G. (2014). *Iglesia de Santo Domingo, Cuenca, Ecuador*. [image] Available at: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Iglesia_de_Santo_Domingo,_Cuenca_01.jpg [Accessed 7 May 2019].

Figura 70

GoogleMaps (2015). *Edificaciones calle Gran Colom-*

bia. [image]. [Accessed 25 Apl. 2019].

Figura 72

GoogleMaps (2015). *Edificaciones calle Gran Colombia*. [image]. [Accessed 25 Apl. 2019].

Figura 74

GoogleMaps (2015). *Edificaciones calle Gran Colombia*. [image]. [Accessed 25 Apl. 2019].

Figura 76

GoogleMaps (2015). *Edificaciones calle Gran Colombia*. [image]. [Accessed 25 Apl. 2019].

Figura 78

GoogleMaps (2015). *Edificaciones calle Gran Colombia*. [image]. [Accessed 25 Apl. 2019].

Figura 80

GoogleMaps (2015). *Edificaciones calle Gran Colombia*. [image]. [Accessed 25 Apl. 2019].

Figura 111

Gabriel Art (2019). *Cúpula de la Iglesia de Santo Domingo*. [image] Available at: <https://www.facebook.com/FotosCuencaEc/photos/a.474031589284036/2242323295788181/?type=3&-theater> .

Figura 112

Gabriel Art (2019). *Cúpula de la Iglesia de Santo Domingo*. [image] Available at: <https://www.facebook.com/FotosCuencaEc/photos/a.474031589284036/2242323295788181/?type=3&-theater> [Accessed 12 Jun. 2019].

Figura 113

Gabriel Art (2019). *Calle Gran Colombia*. [image] Available at: <https://www.facebook.com/FotosCuencaEc/photos/a.474031589284036/2242323295788181/?type=3&theater> [Accessed 10 Apr. 2019].

Figura 114

Navarro, C. (2018). *València prohíbe transformar edificios de viviendas del centro histórico en hoteles o apartamentos turísticos*. [image] Available at: https://www.eldiario.es/cv/valencia/Valencia-transformar-edificios-apartamentos-turisticos_0_741926183.html

Figura 115

Gabriel Art (2019). *Edificaciones en el centro histórico de Cuenca*. [image] Available at: <https://www.facebook.com/FotosCuencaEc/photos/a.474031589284036/2242323295788181/?type=3&-theater> [Accessed 15 Jun. 2019].

Figura 116

Gabriel Art (2019). *Iglesia de Santo Domingo*. [image] Available at: <https://www.facebook.com/FotosCuencaEc/photos/a.474031589284036/2242323295788181/?type=3&theater> [Accessed 15 Jun. 2019].

Figura 117

Gabriel Art (2019). *Imágen 360 Cuenca*. [image] Available at: <https://www.facebook.com/FotosCuencaEc/photos/a.474031589284036/2242323295788181/?type=3&theater> [Accessed 15 Jun. 2019].

Figura 118

Gabriel Art (2019). *Centro histórico de Cuenca*. [image] Available at: <https://www.facebook.com/FotosCuencaEc/photos/a.474031589284036/2242323295788181/?type=3&theater> [Accessed 16 Jun. 2019].



FIGURA 118 (Gabriel Art, 2018) Centro histórico de Cuenca.

2. ANEXOS

2.1 Cuestionario de Entrevistas

PROPIETARIOS DE EDIFICACIONES ABANDONADAS

1. IMPACTO HABITACIONAL

- ¿Hace cuantos años ud. es propietario de esta vivienda?
- ¿Durante cuánto tiempo vivió ud. en esta vivienda?
- ¿Cuáles fueron las razones por la que ud. abandonó esta vivienda?
- ¿Estaría ud. dispuesto a regresar a vivir en el centro de la ciudad?
- ¿Cuáles son las necesidades que requiere su familia para pensar en regresar al centro de la ciudad?

2. IMPACTO ECONÓMICO

- Para ud el proyecto del tranvía ha generado un impacto económico en el sector?
- ¿Qué ocurrió con el comercio de la zona?
- ¿Cuál era la ocupación que se le daba a esta edificación antes del proyecto?
- ¿Qué cree que pase con el costo del suelo en la zona?
- ¿Qué tipo de comercio cree que funcione en el sector?

3. IMPACTO SOCIAL

- ¿Tiene nuevos vecinos? ¿Cómo es su relación con ellos?
- ¿Al tener comercio en esta edificación, cual es el valor del arriendo?
- ¿Qué opina del uso suelo mixto en la zona?
- ¿Está de acuerdo con peatonizar la zona?

EDIFICACIÓN EN REMODELACIÓN: DUEÑO

1. IMPACTO HABITACIONAL

- ¿Hace cuantos años ud. es propietario de esta vivienda?
- ¿Durante cuánto tiempo vivió ud. en esta vivienda?
- ¿Por qué remodela esta edificación?
- ¿Estaría ud. dispuesto a regresar a vivir en el centro de la ciudad?
- ¿Cuáles son las necesidades que requiere su familia para pensar en regresar al centro de la ciudad?

2. IMPACTO ECONÓMICO

- Para ud el proyecto del tranvía ha generado un impacto económico en el sector?
- ¿Qué ocurrió con el comercio de la zona?
- ¿Cuál era la ocupación que se le daba a esta edifi-

- cación antes del proyecto?
- ¿Qué cree que pase con el costo del suelo en la zona?
- ¿Qué tipo de comercio cree que funcione en el sector?

3. IMPACTO SOCIAL

- ¿Cómo es su relación con los nuevos vecinos que viven en el sector?
- ¿Al tener comercio en esta edificación, cual es el valor del arriendo o del área comercial?
- ¿Qué opina del uso suelo mixto en la zona?
- ¿Está de acuerdo con peatonizar la zona?

PROFESIONAL RELACIONADO CON EL TEMA

1. IMPACTO HABITACIONAL

- Si tuviera la oportunidad de vivir dentro del Centro Histórico, lo haría?
- ¿Cuáles son las necesidades que requiere su familia para pensar vivir en el centro de la ciudad?
- ¿Cree que es importante que se generen proyectos que brinden nuevas oportunidades de vivienda en el centro histórico?

2. IMPACTO ECONÓMICO

- a. ¿Para ud el proyecto del tranvía ha generado un impacto económico en el sector de la calle Gran Colombia?
- b. ¿Qué cree que ocurrió con el comercio de la zona?
- c. ¿Qué cree que pase con el costo del suelo en la zona?
- d. ¿Qué tipo de comercio cree que funcione en el sector?
- e. ¿Qué opina del uso suelo mixto en la zona?

3. IMPACTO SOCIAL Y MOVILIDAD

- a. ¿Cómo definiría ud la estrategia de movilidad implementada en la calle Gran Colombia?
- b. ¿Está de acuerdo con peatonizar un tramo de la calle Gran Colombia?
- c. ¿Cuál considera que ha sido la principal preocupación de los moradores del sector con el proyecto del tranvía?
- d. ¿Cómo se puede dinamizar la sección peatonal de la calle Gran Colombia?
- e. ¿Cuáles cree que serán las futuras ventajas que proporcionarán las estrategias de movilidad planteadas en la calle Gran Colombia?

GESTOR DEL PROYECTO DEL TRANVÍA

1. IMPACTO HABITACIONAL

- a. ¿A nivel de habitabilidad, cuál ha sido el mayor impacto que ha tenido la Calle Gran Colombia?
- b. ¿Cree que el proyecto del tranvía, generó que las familias abandonen sus viviendas?
- c. Cuando se tiene una edificación abandonada, ¿Cuáles son las medidas que se toman en el Municipio para hacer algo al respecto?
- d. ¿Se tiene planteado un proyecto que genere vivienda dentro del centro histórico?

2. IMPACTO ECONÓMICO

- a. ¿Para ud el proyecto del tranvía ha generado un impacto económico en el sector de la calle Gran Colombia?
- b. ¿Qué ocurrió con el comercio de la zona?
- c. ¿Qué va a ocurrir con el costo del suelo en la zona?
- d. ¿Qué tipo de comercio cree que funcione en el sector?
- e. ¿Qué opina del uso suelo mixto en la zona?
- f. ¿Se han generado políticas y estrategias para fomentar el turismo y las actividades comerciales en el sector?

3. IMPACTO SOCIAL

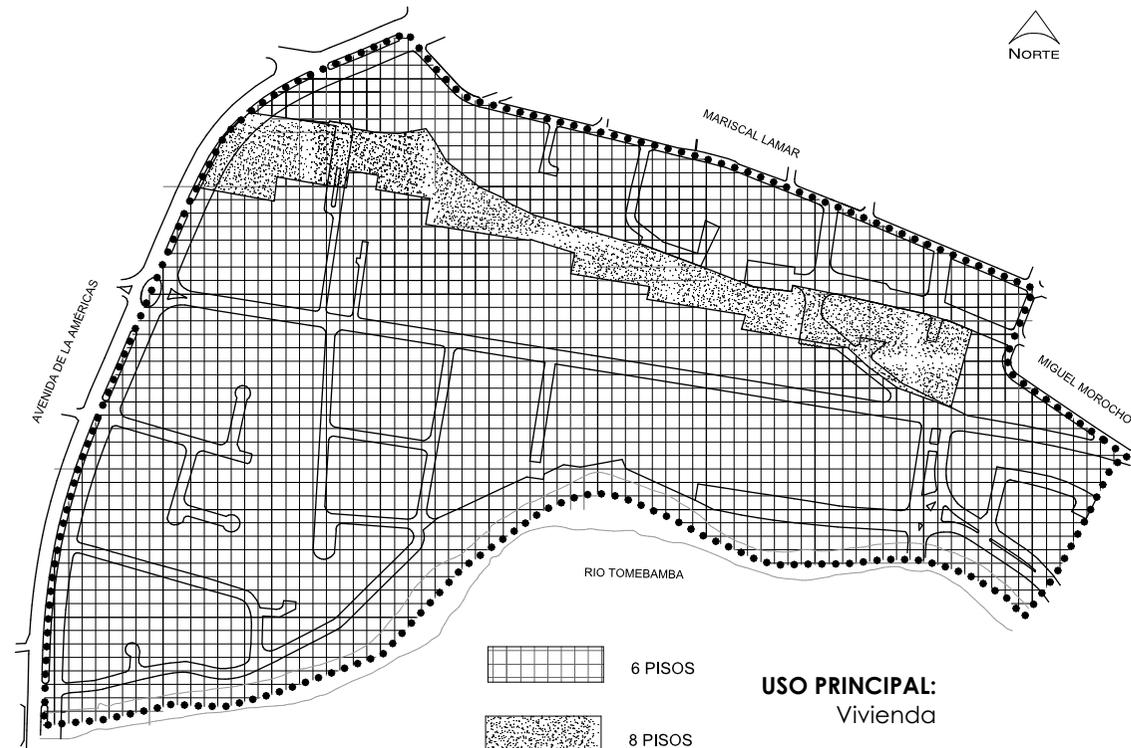
- a. ¿Cómo definiría ud la estrategia de movilidad implementada en la calle Gran Colombia?
- b. ¿Está de acuerdo con peatonizar un tramo de la calle Gran Colombia?
- c. ¿Cuál considera que ha sido la principal preocupación de los moradores del sector con el proyecto del tranvía?
- d. ¿Cómo se puede dinamizar la sección peatonal de la calle Gran Colombia?
- e. ¿Cuáles cree que serán las futuras ventajas que proporcionarán las estrategias planteadas en la calle Gran Colombia?

2.2 Normativa y uso de ocupación de Suelo

Características de Ocupación de Suelo ZONA N-1

ALTURA (pisos)	LOTE MIN	FRENTE MIN.	COS MIN.	TIPO DE IMPLANTACIÓN
1 o 2	200	9	80	- Pareada con retiro frontal.
3 o 4	300	12	75	
5 o 6	500	18	75	- Aislada con retiro frontal.
7 o 8	900	25	70	

ALTURA (pisos)	RETIRO FRONTAL, LATERAL Y POSTERIOR MIN			RETIRO LATERAL DESDE 3º PISO
1 o 2	F 5	L 3	P 3	-
3 o 4	F 5	L 3	P 3	3
5 o 6	F 5	L 4	P 4	4
7 o 8	F 6	L 6	P 6	6



2.3 Fichas de valoración Inventario 2010

ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE CUENCA		DIRECCION DE AREAS HISTÓRICAS Y PATRIMONIALES			
PROYECTO DE ACTUALIZACIÓN DEL INVENTARIO DE EDIFICACIONES PATRIMONIALES Y REVISIÓN DE LÍMITES DEL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA					
FICHA DE REGISTRO DE EDIFICACIONES		FOTOGRAFIA GENERAL #¿Nombre?	CODIGO S_01735		
1. IDENTIFICACION GENERAL EN EL ESTADO ACTUAL					
1.1. UBICACION		1.2. USOS Y FUNCIONES			
CLAVE CATASTRAL:	0702041011000	USO(S) PREDOMINANTE(S) ACTUAL(ES):	1: Almacen		
CALLE:	Baltazara de Calderón y Gran Colom		2:		
No. CIVICO (s):	s/n				
Fotografía Interiores:	#¿Nombre?	#¿Nombre?	#¿Nombre?		
2. CAMPOS DE VALORACION					
VALORACION DE PREREGISTRO	VHIAR 2	VALORACION DE REGISTRO	f Arquitectonic		
3. ESTRUCTURA FISICA DEL BIEN					
3.1. PELIGROS INMINENTES					
3.2. MATERIALES Y DAÑOS VISIBLES					
Elemento	No Visible	Materia Preo dominante	Emergente Mediano Plazo	Acciones que se requieren	Anexos Fotográficos
Fachada	<input type="checkbox"/>	Adot	<input type="checkbox"/>	Buen estado	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Estructura	<input type="checkbox"/>	Adot	<input type="checkbox"/>	Buen estado	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Piso/entrepiso	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Buen estado	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Cubierta	<input type="checkbox"/>	ja arti	<input type="checkbox"/>	Buen estado	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Otro	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Otro Material					
4. PATRIMONIO TANGIBLE ASOCIADO IN SITU					
FOTOGRAFIAS INTERIORES #¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?					
5. PATRIMONIO INTANGIBLE ASOCIADO					
OBSERVACIONES					

ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE CUENCA		DIRECCION DE AREAS HISTÓRICAS Y PATRIMONIALES			
PROYECTO DE ACTUALIZACIÓN DEL INVENTARIO DE EDIFICACIONES PATRIMONIALES Y REVISIÓN DE LÍMITES DEL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA					
FICHA DE REGISTRO DE EDIFICACIONES		FOTOGRAFIA GENERAL #¿Nombre?	CODIGO S_01660		
1. IDENTIFICACION GENERAL EN EL ESTADO ACTUAL					
1.1. UBICACION		1.2. USOS Y FUNCIONES			
CLAVE CATASTRAL:	0702037018000	USO(S) PREDOMINANTE(S) ACTUAL(ES):	1: Vivienda		
CALLE:	Gran Colombia y Miguel Heredia		2:		
No. CIVICO (s):	16-80				
Fotografía Interiores:	#¿Nombre?	#¿Nombre?	#¿Nombre?		
2. CAMPOS DE VALORACION					
VALORACION DE PREREGISTRO	VHIAR 3	VALORACION DE REGISTRO	f Arquitectonic		
3. ESTRUCTURA FISICA DEL BIEN					
3.1. PELIGROS INMINENTES					
3.2. MATERIALES Y DAÑOS VISIBLES					
Elemento	No Visible	Materia Preo dominante	Emergente Mediano Plazo	Acciones que se requieren	Anexos Fotográficos
Fachada	<input type="checkbox"/>	Adot	<input type="checkbox"/>	Buen estado	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Estructura	<input type="checkbox"/>	Adot	<input type="checkbox"/>	Buen estado	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Piso/entrepiso	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Buen estado	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Cubierta	<input type="checkbox"/>	ja arti	<input type="checkbox"/>	Buen estado	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Otro	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Otro Material					
4. PATRIMONIO TANGIBLE ASOCIADO IN SITU					
FOTOGRAFIAS INTERIORES #¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?					
5. PATRIMONIO INTANGIBLE ASOCIADO					
OBSERVACIONES					
Nombre del Registrador:		Arq. Fernanda Cordero	Fuente:		
Nombre del Coordinador:		Arq. Silvana Araujo	Fecha de Registro:		4/11/2009

ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE CUENCA		DIRECCION DE AREAS HISTÓRICAS Y PATRIMONIALES			
PROYECTO DE ACTUALIZACIÓN DEL INVENTARIO DE EDIFICACIONES PATRIMONIALES Y REVISIÓN DE LÍMITES DEL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA					
FICHA DE REGISTRO DE EDIFICACIONES		FOTOGRAFIA GENERAL #¿Nombre?	CODIGO 01722		
1. IDENTIFICACION GENERAL EN EL ESTADO ACTUAL					
1.1. UBICACION		1.2. USOS Y FUNCIONES			
CLAVE CATASTRAL:	0702040014000	USO(s) PREDOMINANTE(s) ACTUAL(es):	1: Abandonada		
CALLE:	Gran Colombia y Miguel Vélez		2:		
No. CIVICO (s):	s/n				
Fotografía Interiores:	#¿Nombre?	#¿Nombre?	#¿Nombre?		
2. CAMPOS DE VALORACION					
VALORACION DE PREREGISTRO	VHIAR 3	VALORACION DE REGISTRO	Ambiental		
3. ESTRUCTURA FISICA DEL BIEN					
3.1. PELIGROS INMINENTES					
3.2. MATERIALES Y DAÑOS VISIBLES					
Elemento	No Visible Material Pre dominante	Acciones que se requieren			Anexos Fotográficos
		Emergente Mediano Plazo	Descripción		
Fachada	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Totalmente deteriorada	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Estructura	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Totalmente deteriorada	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Piso/entrepiso	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Cubierta	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	No existe	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Otro Material					
4. PATRIMONIO TANGIBLE ASOCIADO IN SITU					
FOTOGRAFIAS INTERIORES		#¿Nombre?	#¿Nombre?	#¿Nombre?	
5. PATRIMONIO INTANGIBLE ASOCIADO					
OBSERVACIONES					
Se encuentra totalmente abandonada y en proceso de deterioro total, he incluso afecta en los inmuebles laterales, ya que a través de esta se filtra agua a los inmuebles adjuntos					
Nombre del Registrador:	Arq. Fernanda Cordero	Fuente:			
Nombre del Coordinador:	Arq. Silvana Araujo	Fecha de Registro:	6/11/2009		

ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE CUENCA		DIRECCION DE AREAS HISTÓRICAS Y PATRIMONIALES			
PROYECTO DE ACTUALIZACIÓN DEL INVENTARIO DE EDIFICACIONES PATRIMONIALES Y REVISIÓN DE LÍMITES DEL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA					
FICHA DE REGISTRO DE EDIFICACIONES		FOTOGRAFIA GENERAL #¿Nombre?	CODIGO 01722		
1. IDENTIFICACION GENERAL EN EL ESTADO ACTUAL					
1.1. UBICACION		1.2. USOS Y FUNCIONES			
CLAVE CATASTRAL:	0702040015000	USO(s) PREDOMINANTE(s) ACTUAL(es):	1: Vivienda		
CALLE:	Gran Colombia y Miguel Vélez		2: Tienda de abarrotes		
No. CIVICO (s):	16-11 16-13 16-19				
Fotografía Interiores:	#¿Nombre?	#¿Nombre?	#¿Nombre?		
2. CAMPOS DE VALORACION					
VALORACION DE PREREGISTRO	VHIAR 2	VALORACION DE REGISTRO	Arquitectónico		
3. ESTRUCTURA FISICA DEL BIEN					
3.1. PELIGROS INMINENTES					
3.2. MATERIALES Y DAÑOS VISIBLES					
Elemento	No Visible Material Pre dominante	Acciones que se requieren			Anexos Fotográficos
		Emergente Mediano Plazo	Descripción		
Fachada	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Buen estado	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Estructura	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Es necesario proteger la culata de la interperie	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Piso/entrepiso	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Filtra humedad	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Cubierta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Es necesario impermeabilizar y reponer su estruct	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Otro Material					
4. PATRIMONIO TANGIBLE ASOCIADO IN SITU					
FOTOGRAFIAS INTERIORES		#¿Nombre?	#¿Nombre?	#¿Nombre?	
5. PATRIMONIO INTANGIBLE ASOCIADO					
OBSERVACIONES					
Nombre del Registrador:	Arq. Fernanda Cordero	Fuente:			
Nombre del Coordinador:	Arq. Silvana Araujo	Fecha de Registro:	6/11/2009		

ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE CUENCA		DIRECCION DE AREAS HISTÓRICAS Y PATRIMONIALES		PROYECTO DE ACTUALIZACIÓN DEL INVENTARIO DE EDIFICACIONES PATRIMONIALES Y REVISIÓN DE LÍMITES DEL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA		
FICHA DE REGISTRO DE EDIFICACIONES		FOTOGRAFIA GENERAL	CODIGO			
		#¿Nombre?	S_02741			
1. IDENTIFICACION GENERAL EN EL ESTADO ACTUAL						
1.1. UBICACION			1.2. USOS Y FUNCIONES			
CLAVE CATASTRAL:	0702039034000		USO(s) PREDOMINANTE(s) ACTUAL(es):	1: Vivienda		
CALLE:	Gran Colombia			2:		
No. CIVICO (s):	15-81					
Fotografía Interiores:	#¿Nombre?	#¿Nombre?	#¿Nombre?	#¿Nombre?		
2. CAMPOS DE VALORACION						
VALORACION DE PREREGISTRO	Sin valoración	VALORACION DE REGISTRO	Ambiental			
3. ESTRUCTURA FISICA DEL BIEN						
3.1. PELIGROS INMINENTES						
3.2. MATERIALES Y DAÑOS VISIBLES						
Elemento	No Visible	Material Precedente	Acciones que se requieren			Anexos Fotográficos
			Emergente	Mediano	Pilazo	
Fachada	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ladri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Estructura	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Piso/entrepiso	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Cubierta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ja arti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Otro Material:						
4. PATRIMONIO TANGIBLE ASOCIADO IN SITU						
FOTOGRAFIAS INTERIORES #¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?						
5. PATRIMONIO INTANGIBLE ASOCIADO						
OBSERVACIONES						
No se consiguió ingresar, por ausencia de los propietarios.						
Nombre del Registrador:	Pablo Corral		Fuente:			
Nombre del Coordinador:	Nora Del Rio		Fecha de Registro:	30/10/2009		

ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE CUENCA		DIRECCION DE AREAS HISTÓRICAS Y PATRIMONIALES		PROYECTO DE ACTUALIZACIÓN DEL INVENTARIO DE EDIFICACIONES PATRIMONIALES Y REVISIÓN DE LÍMITES DEL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA		
FICHA DE REGISTRO DE EDIFICACIONES		FOTOGRAFIA GENERAL	CODIGO			
		#¿Nombre?	S_02758			
1. IDENTIFICACION GENERAL EN EL ESTADO ACTUAL						
1.1. UBICACION			1.2. USOS Y FUNCIONES			
CLAVE CATASTRAL:	0702039043000		USO(s) PREDOMINANTE(s) ACTUAL(es):	1: Vivienda		
CALLE:	Gran Colombia			2:		
No. CIVICO (s):	15-09					
Fotografía Interiores:	#¿Nombre?	#¿Nombre?	#¿Nombre?	#¿Nombre?		
2. CAMPOS DE VALORACION						
VALORACION DE PREREGISTRO	VHIAR 2	VALORACION DE REGISTRO	Arquitectónico			
3. ESTRUCTURA FISICA DEL BIEN						
3.1. PELIGROS INMINENTES						
3.2. MATERIALES Y DAÑOS VISIBLES						
Elemento	No Visible	Material Precedente	Acciones que se requieren			Anexos Fotográficos
			Emergente	Mediano	Pilazo	
Fachada	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Adoq	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	consolidar revestimiento #¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Estructura	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Adoq	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Piso/entrepiso	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Madi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Cubierta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ja arti	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	liberar de vegetación y consolidar recubrimiento #¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	#¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?
Otro Material:						
4. PATRIMONIO TANGIBLE ASOCIADO IN SITU						
vivienda formada por dos crujeas separadas por un patio central						
FOTOGRAFIAS INTERIORES #¿Nombre? #¿Nombre? #¿Nombre?						
5. PATRIMONIO INTANGIBLE ASOCIADO						
OBSERVACIONES						
Nombre del Registrador:	Pablo Corral		Fuente:			
Nombre del Coordinador:	Nora Del Rio		Fecha de Registro:	30/10/2009		

2.3 Abstract

Causes and Consequences of the Abandonment of Buildings along the Trolley in the Historic Center of Cuenca

ABSTRACT

Twenty years ago, the Historic Center of Cuenca was declared a Cultural Heritage of Humanity. However, many buildings have undergone transformations for several reasons, which have caused their gradual abandonment. With this study, an understanding as to the causes and consequences of the abandonment of buildings of the Tranvía portion of Gran Colombia was sought. A mixed methodology was applied to determine the main causes of high maintenance costs, land values, and the construction of the trolley. This thesis proposed a new use for these buildings, intending to physically and socially revitalize the sector.

Keywords: built heritage, revitalization, urban transformation, recycling, land use, residential, mobility

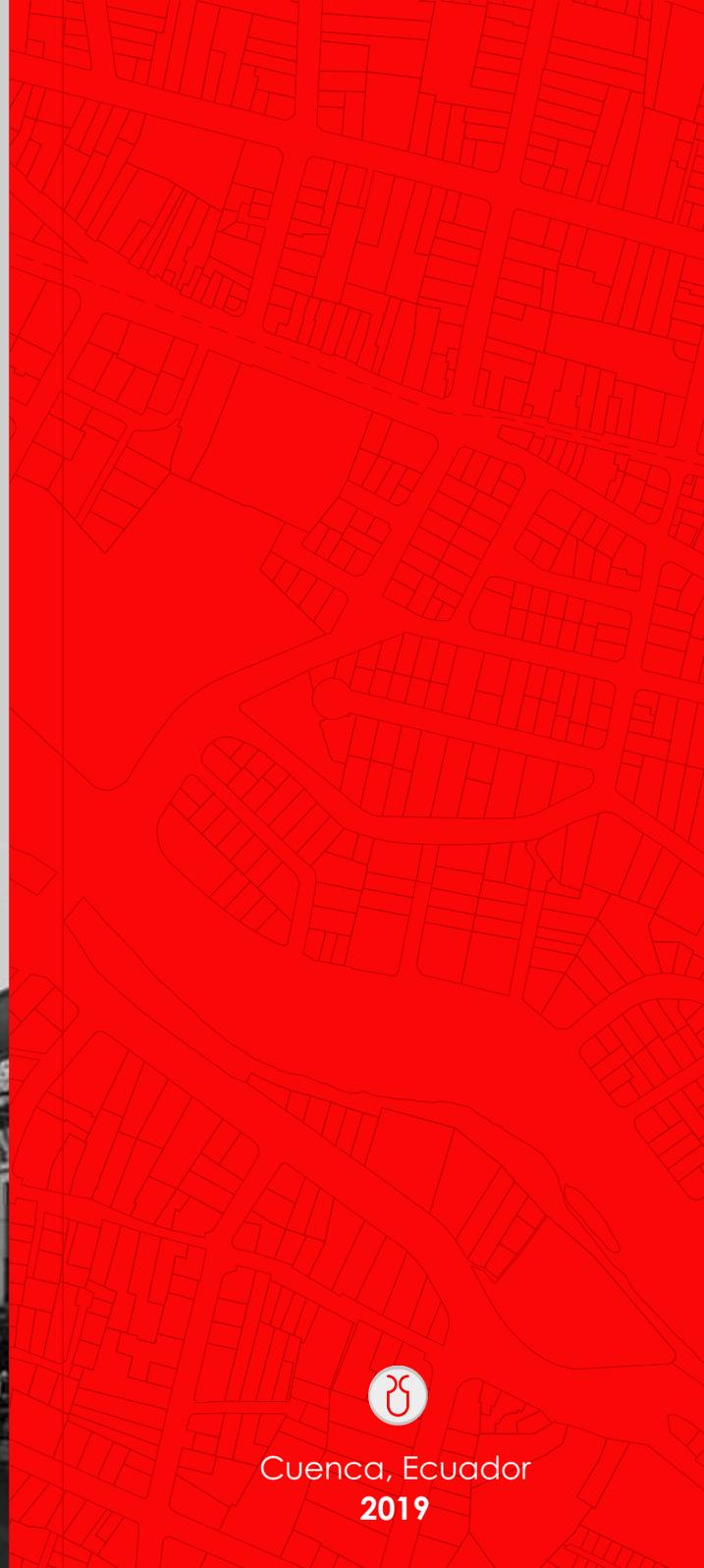
Student's Signature

Thesis Supervisor Signature
Verónica Heras, Architect

Student's name: Paola Carolina Orellana Arcentales



Translated by
Andrew Smith



Cuenca, Ecuador
2019