

Valoración del paisaje urbano circundante al tranvía Cuatro Ríos, dentro de la zona del centro histórico de Cuenca (Ecuador)

*Valuation “Cuatro Ríos de Cuenca” tram way landscapes in the
downtown’s historic area known as historic center of Cuenca
(Ecuador)*

AUGUSTO ALONSO CARRIÓN ORDÓÑEZ

Universidad de Cuenca / augusto.carrion@ucuenca.edu.ec
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3383-0786>

JUAN DIEGO GODOY CHACHA

Universidad de Cuenca / juand.godoy@ucuenca.edu.ec
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1899-3288>

RESUMEN: En este estudio se plantea valorar el paisaje urbano del recorrido del tranvía Cuatro Ríos de Cuenca en la zona del centro histórico, mediante una metodología mixta de valoración del paisaje, para aportar criterios sostenibles de actuación respecto al rediseño del paisaje y mejorar el verde urbano, así como los aspectos relevantes de las dimensiones ecológica y estética que definen los atributos del paisaje urbano. La ciudad como producto y creación, tiene sus características, elementos, cualidades y relaciones, que pueden ser percibidos e interpretados, para esto se plantea obtener toda la información gráfica del centro histórico como punto de partida, se analiza la imagen urbana, caracterización y componentes del paisaje bajo los criterios determinados por Kevin Lynch basada en el estudio de sendas, nodos, hitos y barrios; se estudia la movilidad urbana de la ciudad para obtener información de la zona que clarifique el viario de la zona de estudio, y luego proceder con la valoración mixta del paisaje en la cual se plantean varias encuestas que faciliten la obtención de resultados de valoración físico-ambiental, socioeconómico, y análisis de percepción visual. De este punto se obtendrá un gráfico que identifique claramente los puntos más vulnerables y facilite la obtención de un análisis FODA, del cual se partirá para plantear las futuras propuestas de intervención a realizarse en la zona de estudio.

PALABRAS CLAVE: diseño de paisaje, valoración paisajística, movilidad

ABSTRACT: Relevant aspects of the ecological and aesthetic dimensions that define the attributes of the urban landscape are going to be evaluated. As a starting point this work proposes to obtain all the graphical information of the historical center because city has its characteristics, elements, qualities and relationships as product and creation which can be perceived and interpreted. Urban image, characterization and components of the landscape will be analyzed under criteria determined by author Kevin Lynch based on the study of paths, nodes, landmarks and neighborhoods. Urban mobility of the city will be studied to

generate information that clarifies the road of the study area. Next step will be to evaluate the mixed assessment of the landscape through proposing several surveys to facilitate the obtaining of results of environmental physical, socio-economic valuation and analysis of visual perception. The resulting information from processing that survey will be used to create a graphic which clearly identifies the most vulnerable points into the study area, and will facilitate the obtaining of a SWOT table which will be the start point to plan the intervention proposals to be made in the study area. This thesis document proposes to evaluate Cuatro Ríos de Cuenca tram way landscapes in the downtown's historic area known as Centro Histórico. A mixed methodology will be used to perform this evaluation, to contribute with sustainable criteria which will determine how to improve green areas inside evaluation region.

KEYWORDS: landscape design, landscape assessment, mobility

RECIBIDO: 08 de mayo de 2022 / **APROBADO:** 23 de junio de 2022

1. INTRODUCCIÓN

Vivimos en una sociedad que ha pensado siempre en el vehículo como una prioridad, generando grandes avenidas y todo en cuanto a facilidad vehicular tanto en transporte público como privado. En nuestras pequeñas ciudades latinoamericanas no pasa inadvertido el automóvil como uno de los mayores sistemas de movilización en los cuales peatón y paisaje pasan a ser relegados, como sucede en el caso de la ciudad de Cuenca, que tiene un parque automotor de aproximadamente 116 000 vehículos, con una proyección de crecimiento de 10 000 vehículos por año; motivo por el cual la municipalidad de Cuenca, en aras de resolver los problemas de movilidad pública, ingresa el nuevo sistema del tranvía que ya se encuentra en funcionamiento desde septiembre de 2021. En ese contexto, se debe entender la movilidad en el centro histórico como un factor indisolublemente unido a la estacionalidad, mediante el uso de modos de transporte no motorizados como caminatas, bicicleta, entre otros, o en su defecto de modos de transportación colectiva como buses y el tranvía, lo que garantiza la accesibilidad a los principales puntos de interés ubicados dentro del área central, así como a los demás lugares que se encuentran en esta. (Municipio de Cuenca, 2015)

Este estudio abre la necesidad de analizar el paisaje urbano circundante al nuevo sistema de transporte, y generar, si fuesen necesarias, nuevas alternativas para mejorar el entorno paisajístico a este nuevo sistema planteado, en aras de mejorar en diferentes aspectos el día a día en la ciudad. Tomando este proyecto de movilidad urbana se plantea analizar el verde urbano, la movilidad, las características y componentes del paisaje, y su valoración con vistas a mejorar la implementación de este medio de transporte y generar un diagnóstico con el cual se puedan concebir futuras propuestas de intervención en aras de mejorar la cantidad de verde urbano en la ciudad, la movilidad peatonal, la

conservación del bien patrimonial, etc. Todo esto a partir de los diferentes estudios aquí planteados.

1.1 Paisaje urbano de Cuenca y el nuevo sistema de transporte

“El paisaje no es sólo la sumatoria de relaciones entre elementos objetivos presentes en un lugar, sino también la convergencia de percepciones subjetivas sobre dichos elementos y relaciones” (Rivera, 2005).

Los actuales estudios sobre el paisaje cobran cada día una mayor importancia en la Planificación Integral de una ciudad, donde desarrollo y medio ambiente son dos aspectos importantes para conseguir un equilibrio entre sociedad y naturaleza.

El cantón Cuenca cuenta, en términos generales, con una belleza paisajística y escénica de excepcionales características. Enmarcado en la cordillera occidental del sur de Los Andes ecuatorianos, el cantón posee un relieve complejo, surcado por numerosas quebradas y ríos, englobando cotas que oscilan desde los más de 4.450 m.s.n.m. hasta los 20 m.s.n.m. A esta topografía se le une un enmarañado mosaico de usos del suelo y vegetación. Gran parte del territorio cantonal se encuentra compartimentado en pequeñas teselas de usos diversos: cultivos y pastos se entremezclan con edificaciones dispersas, restos de bosque nativo o plantaciones de eucalipto. En un contexto como el que se describe, la ciudad de Cuenca (principal área urbana y tercera ciudad en importancia de Ecuador) toma especial relevancia paisajística, máxime si se tiene en cuenta que se trata de una urbe de extraordinaria belleza (su casco histórico ha sido declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco), en la que confluyen aspectos sobresalientes de la cultura, la historia, la naturaleza y el paisaje.

Dentro del cantón se distinguen tres amplios dominios paisajísticos, el área de estudio se desarrolla en el valle de Guapondelig (campo florido), en la vertiente este —hacia el Amazonas—, llamado más tarde por los incas “Paucarbamba” (planicie de pájaros) y renombrado posteriormente como Tomebamba, donde se localiza prácticamente la totalidad de los asentamientos humanos (en un área que resulta densamente poblada, en la que abunda la edificación dispersa), las áreas de pastos y los cultivos. La ciudad de Cuenca se asienta en esta zona generando desde y hacia ella vistas de extraordinaria belleza. (Municipio de Cuenca, 2015).

Las proyecciones de crecimiento de la ciudad, hacen necesaria la construcción de un sistema de transporte de alta calidad, que favorezca la transportación masiva, mejore los tiempos de traslado, capte y abastezca a un mayor número de habitantes y usuarios, sea

menos contaminante de modo que ayude al medio ambiente a lo largo de los principales corredores urbanos, y que al mismo tiempo conecte el centro histórico con sectores claves. Así, en una sola línea estarán cubiertos y enlazados el Control Sur, la Feria Libre, el Centro Histórico, la Terminal Terrestre, el Aeropuerto, el Parque Industrial y Ricaurte, al norte.

1.2 Imagen urbana/formas de analizar la ciudad

La mayor parte del análisis urbano es la percepción visual de la ciudad que, a su vez, es el hecho de entender la información a través de la mirada. (Schwalbach, 2017). El análisis urbano ayuda a que las personas reconozcan fenómenos o conexiones a través de las diversas percepciones.

Hay diferentes tipos de análisis, algunos se centran en aspectos individuales, sin proveer las explicaciones generales sobre la ciudad como un fenómeno que se encuentra fuera de la estructura de la percepción; pero también están las observaciones integrales que tienen en cuenta la lógica de la ciudad como conjunto, las características de la estructura de la ciudad a partir de las descripciones espaciales.

La información histórica puede ser un importante referente y punto de apoyo de trabajo, y los mapas una base de herramienta práctica. El análisis urbano de una particular área o ciudad tienen que tener en cuenta la observación e investigación de varias cuestiones, al mismo tiempo que se tienen que ver las interacciones entre los distintos sectores analizados.

Un análisis urbano es la integración de diversos análisis de una imagen o parte individual. La calidad de un análisis urbano está determinada por la conciencia de cualquier área específica de los diferentes aspectos que interactúan en el área de investigación, en lugar de la lista detallada de los factores sectoriales individuales. El análisis urbano crea, en resumen, la representación de modelos de una realidad urbana que sirva de base para las medidas de planificación urbana futura en el ámbito de la investigación.

2. DESARROLLO

2.1 Metodología

En esta investigación se emplea una investigación exploratoria usando un método mixto para valorar el paisaje seleccionado, que combina las encuestas de preferencia pública cuantitativa e inventario de rasgos del paisaje (Jaume Busquets Fàbregas, 2009)

Se utilizan tres escalas: escala de calidad mixta del CSWSSG, escala de calidad paisajística de Daniel y Vining, y escala de calidad y fragilidad de Ramos. (Fernández Vítora, 2011), pues la metodología nos presenta distintas fases para la evaluación del paisaje. De acuerdo con la bibliografía consultada el método más adecuado para la valoración de paisajes es el Método Mixto, en el que se tienen en cuenta los componentes de paisaje o elementos objetivos (vegetación, usos de suelo, ...), y elementos subjetivos o categorías estéticas (expresión, simbolismo, unidad, ...) y su valoración paisajística. Se definirán las unidades de paisaje con el objetivo de obtener una valoración del paisaje en función del atractivo que posee desde el punto de vista estético. Luego se definirán los elementos urbanos que caracterizan el paisaje según la metodología de Imagen Urbana de Kevin Lynch, para facilitar su entendimiento, y con estos resultados se definirán los elementos de caracterización del paisaje para facilitar la valoración visual; además, se realiza un análisis al plan de movilidad y espacios públicos de Cuenca, con vistas a obtener más información que nos ayude en la valoración y posibles lineamientos de intervención. De estos resultados se obtendrá una imagen final de los análisis utilizando el método de sistemas cartográficos. En este estudio se utilizó un método directo para la valoración de la calidad visual, fondo escénico y fragilidad del paisaje. Hemos combinado escalas cualitativas y cuantitativas para la medición de los componentes del paisaje. Además, hemos incluido algunos criterios de evaluación de carácter ecológico y estructural con lo que pretendemos obtener una valoración del paisaje más acorde con los objetivos últimos del trabajo en el marco de la zonificación territorial de un espacio protegido, donde los valores ambientales son especialmente relevantes. Para el desarrollo de este ejercicio se han seguido las directrices marcadas por el Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana, el cual plantea dentro del contenido de los Estudios de Paisaje, la información del territorio, la caracterización y valoración del paisaje y la fijación de objetivos de calidad paisajística. En la caracterización del paisaje se delimitan, clasifican y describen las unidades de paisaje, las cuales son áreas urbanas con una configuración estructural, funcional o perceptivamente diferenciada, única y singular. Para su delimitación se hace necesario el establecimiento de puntos de observación, por medio de los cuales se delimitan las cuencas visuales, por planos visuales, y recorridos fotográficos.

Con el fin de alcanzar los objetivos de la presente investigación, se plantea un análisis urbano mixto, para lo cual se definirá el área de estudio y sus unidades de paisaje. El sector de estudio se encuentra ubicado en la zona austral del Ecuador, en la provincia de Azuay, en el cantón Cuenca en el centro histórico de la ciudad.

Unidades de paisaje:

Se delimitará la zona de estudio desde el eje de cada una de las vías por las que transita el nuevo sistema de transporte hacia el norte, y al sur se tomarán de 100 a 200 m desde sus ejes en dependencia de factores de equipamientos cercanos, lo que puede crecer o decrecer la zona de estudio; al este estará como límite la avenida Huayna Cápac, y al oeste el trazado del centro histórico limitado por la calle Miguel Morocho.

El centro histórico constituye una de las piezas más representativas en el paisaje de nuestras ciudades, y su significado desborda ampliamente el papel que le correspondería en función de su superficie, entidad demográfica o actividad económica. Aunque es una parte pequeña del tejido urbano, constituye un espacio simbólico que sirve para identificar, diferenciar y dar personalidad a las ciudades (Vinuesa, 1995)

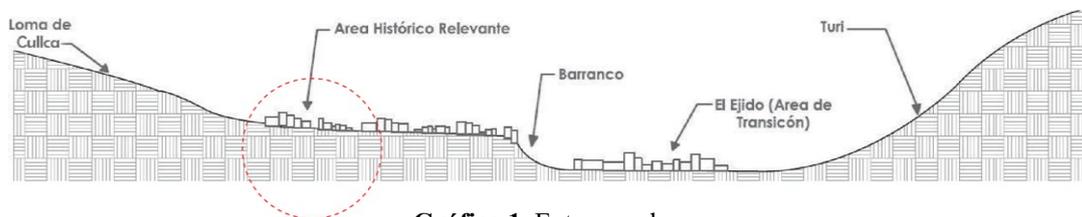


Gráfico 1. Entorno urbano
(Fuente: Carrión Augusto, 2017)

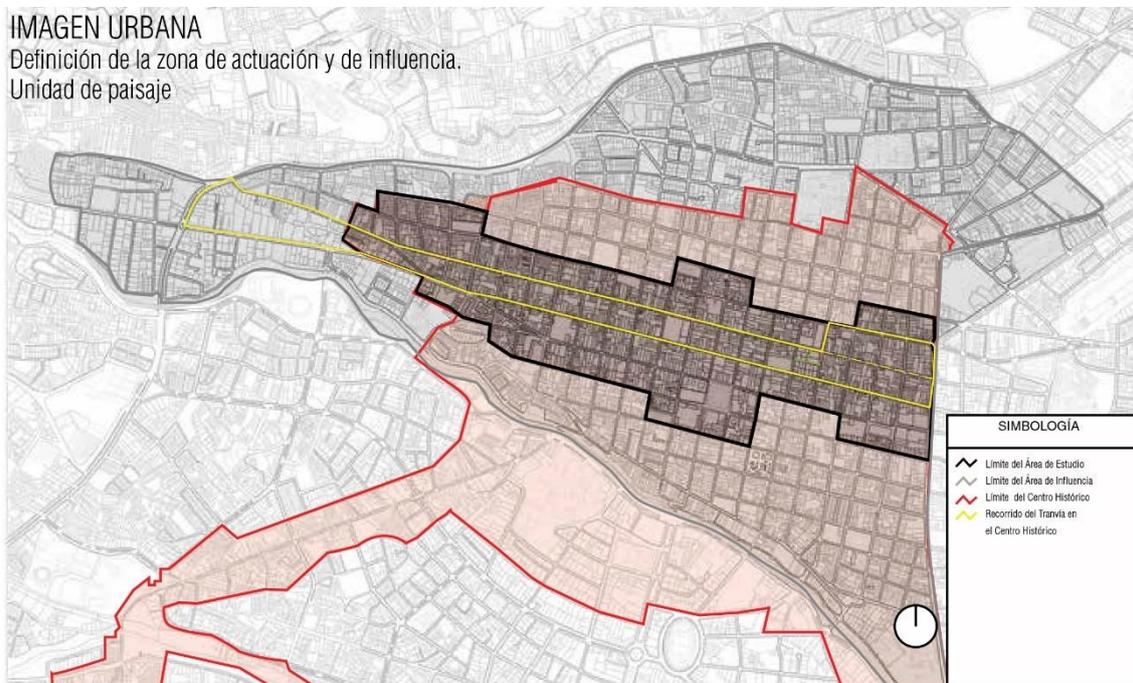


Gráfico 2. Imagen urbana. Definición de la zona de actuación y de influencia
(Fuente: Carrión Augusto; Godoy Juan, 2017)

A continuación, y partiendo de estos primeros acercamientos al paisaje a través de la definición de la unidad de paisaje y un estudio de los usos de suelo, se realizó el siguiente análisis para identificar los elementos urbanos que caracterizan el paisaje y evaluarlos bajo los criterios determinados por Kevin Lynch (Lynch, 1960).

Entonces se consideran:

- a) Sendas: caminos que sigue el observador, dentro de estas los más representativos ejes de circulación (avenidas, autopistas, tren...);
- b) Bordes: representan los límites de diferentes espacios que nos pueden ayudar a fragmentar para después poder unir con otros espacios;
- c) Barrios: las secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes, que presentan unas características físicas y/o de identidad definitorias;
- d) Nodos: puntos estratégicos, focos de confluencias, roturas, cruces en una ciudad;
- e) Hitos/Mojones: puntos de referencia de la ciudad, objetos físicos definidos y característicos que se destacan en el paisaje visual.

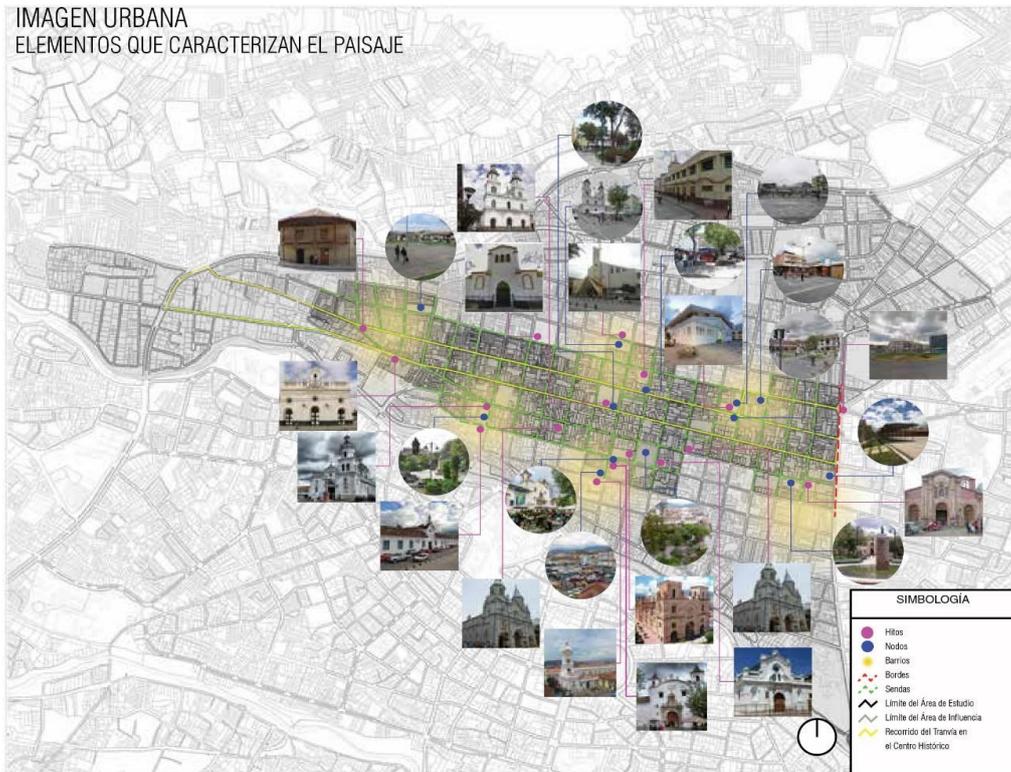


Gráfico 3. Imagen urbana. Elementos que caracterizan el paisaje
(Fuente: Carrión Augusto; Godoy Juan, 2020.)

Estos elementos considerados por Lynch nos facilitan una lectura más clara de la ciudad; todas las imágenes de sendas, nodos, barrios, hitos y bordes de la ciudad parecen tener una relación directa con la funcionalidad de la ciudad, lo cual nos permitirá abarcar los datos de forma eficaz y nos otorgará una imagen más real del carácter que se percibe de la misma.

Los nodos se han conformado mediante la articulación de varios equipamientos y espacios públicos, que se han integrado debido a sus propias relaciones funcionales. Los nodos conforman grandes afluentes de personas; sin embargo, se han identificado como espacios públicos en donde la movilidad no está resuelta y se han generado situaciones complejas de accesibilidad peatonal. Además, todos los nodos que se encuentran dentro del centro histórico poseen grandes características culturales y sociales. Las sendas son un eje de interés por la diversidad de actividades sociales, comerciales o culturales, como el que conecta Santo Domingo, el Parque Calderón y la Bajada del Centenario. Su recorrido está mayormente definido a través de la calle Benigno Malo. La estructura urbana más clara es la conexión en diagonal que se forma entre el sector 9 de Octubre, Parque Calderón y San Francisco. A lo largo de la calle Gran Colombia y Mariscal Lamar se localizan múltiples actividades comerciales, por lo que, una vez puesto en marcha el servicio de transporte público este eje se verá fuertemente potenciado por la afluencia de personas a las diversas estaciones, además de las calles paralelas a la calle Benigno malo tanto hacia el este como el oeste, siendo estas las sendas más transitadas tanto comercialmente como para unir el centro histórico con el barranco del río Tomebamba. A este punto se deberá prestar atención en el momento de generar las propuestas de intervención o propuestas futuras, ya que se deberá tener en cuenta claramente el flujo de peatones.

Los barrios y su análisis han dejado claro la falta de pertenencia que sienten actualmente sus habitantes, además de la pérdida de la percepción, ya que barrio y vecindario se confunden, dada la salida de personas residentes en estas unidades barriales, lo cual ha hecho que poco a poco se pierda esa unión de barrio y el nivel de autonomía. Por tanto, la vida social en los barrios es muy baja, lo que produce una excesiva presión sobre el centro histórico: los barrios son demasiado dependientes funcionalmente, lo que provoca un excesivo número de viajes exteriores. Los barrios están incompletos, con vacíos, no han finalizado el proceso de conformación urbana. Desde el punto de vista formal funcional y social no corresponde a un modelo de ciudad compacta.

La mayoría de los hitos están basados en usos religiosos que ponen de manifiesto el papel relevante de la Iglesia en la vida social y económica de la ciudad. Los edificios religiosos arman el tejido urbano como los elementos más representativos de la imagen de la ciudad; los equipamientos de abastecimiento como mercados igual se han convertido en hitos de la ciudad y la vida cotidiana de los actores que por aquí transitan; además, tenemos hitos como la Casa del Alfarero que tiene una connotación más cultural, al igual que el Museo de Arte Moderno, el Hogar Cristo Rey y la Comunidad Educativa Santa Mariana de Jesús. Los mercados Nueve de Octubre, Diez de Agosto y Tres de Noviembre, este último ubicado hacia el límite oeste, constituyen casos particulares en cuanto a movilidad, pues son elementos atractivos y generadores de viajes, cuya presencia tiene una incidencia directa en el viario. En estos casos, además se evidencian complicaciones por los vehículos de carga y descarga, que no respetan tiempos ni espacios en su actividad.

Como siguiente paso se genera el análisis de la movilidad urbana del centro histórico de la ciudad, revisando los estudios del plan de movilidad y espacio público de Cuenca, con lo cual se aportarán nuevas ideas y estudios que nos faciliten implementar un plan de movilidad urbana sostenible. Para esta ejecución se realizan varios análisis de los planos de movilidad con los cuales se obtiene un mapeo general de todas las articulaciones de movilidad planteadas en la zona de estudio. El resultado de superposición de imágenes, tiene como finalidad clarificar la movilidad de la zona de estudio, tanto vehicular como peatonal, además de aclarar dudas para la ejecución de propuestas de intervención.

Las pautas actuales de movilidad urbana y sus consecuencias, ponen de relieve la necesidad de actuar inmediatamente para paliar sus efectos negativos y tratar de alcanzar un nivel de ciudad sostenible. La implantación de planes de movilidad sostenible es una herramienta para conseguir este objetivo. En este sentido, la Unión Europea prevé que las capitales de los Estados miembros, así como las ciudades de más de 100 000 habitantes, elaboren, adopten y lleven a ejecución un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Estos planes han de abarcar la totalidad de las áreas urbanas, intentando reducir el impacto negativo de los transportes, atendiendo a los crecientes volúmenes de tráfico y congestión, y coordinando los planes y estrategias nacionales y regionales; además, han de cubrir todos los modos de transporte y deben tener como objetivo modificar la cuota de cada uno de ellos a favor de los más eficientes, tales como el transporte público, la bicicleta o la marcha a pie. Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de

transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

A continuación se revisan los estudios del plan de movilidad y espacio público de Cuenca, para aportar nuevas ideas y estudios que nos faciliten implementar un plan de movilidad urbana sostenible, de conjunto con las demás investigaciones del proyecto.

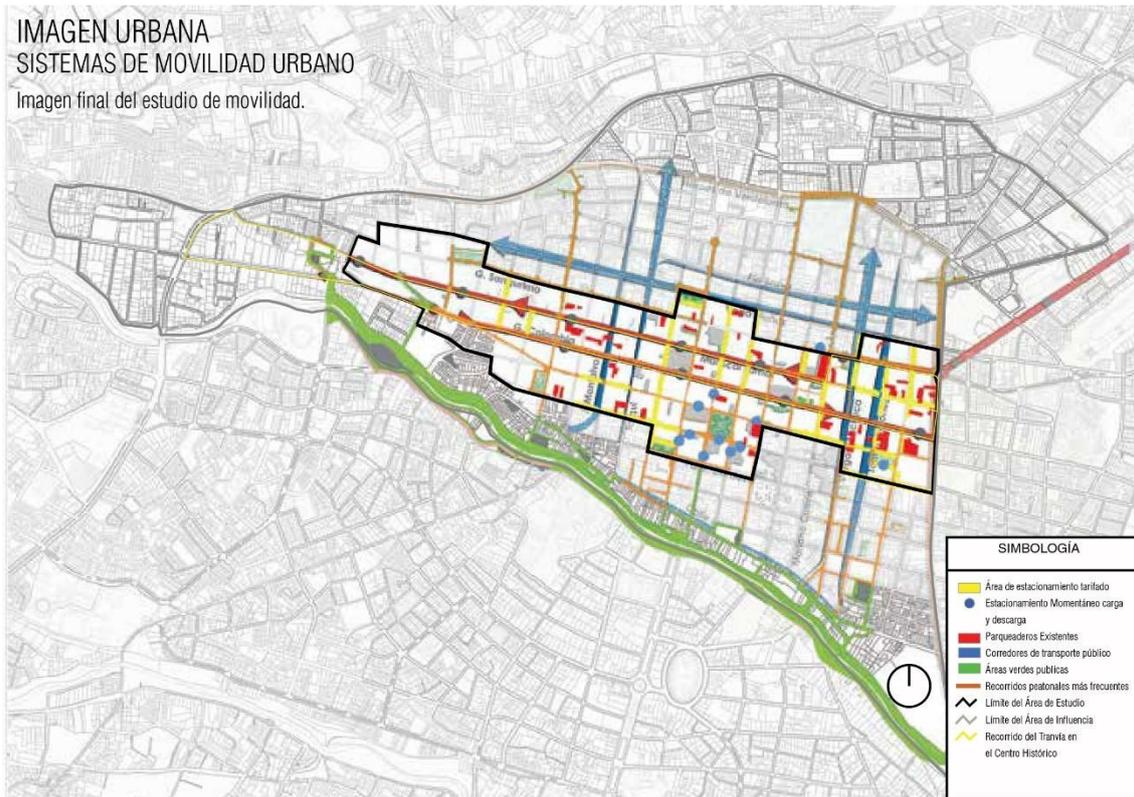


Gráfico 4. Sistema de movilidad urbano
(Fuente: Carrión Augusto; Godoy Juan, 2020.)

Culminado el estudio de movilidad se procedió a generar la valoración del Paisaje Urbano.

Para una mejor valoración del paisaje y entender claramente una futura intervención, se ha dividido la zona de estudio en un diagrama de cinco unidades o subzonas, con vistas a generar un estudio más dinámico del mismo. Estas zonas están divididas en un radio de aproximación de 400 metros.

Esto nos facilitó obtener una valoración más aproximada de fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas, generando una ruta a seguir para optimizar cada zona y llegar a tener un conjunto que se pueda valorar de una misma forma. Para la valoración del

paisaje se decidió trabajar con los actores que viven el paisaje; en este caso tenemos un habitante o residente, un empleado público, un comerciante de la zona, un turista y el técnico, quienes darán su valoración en base a una escala de:

A = alto, B = medio, C = bajo

Para esto se generó una encuesta en la cual se planteó una valoración directa del paisaje tomando en cuenta los siguientes parámetros.

Valoración del Circuito

Una vez definidos los actores que constituyen los usuarios comunes del sector, se ha buscado encontrar parámetros que reflejen una adecuada valoración del paisaje de la ruta del tranvía en el Centro Histórico de Cuenca. Para ello se determinaron categorías aptas para ser valoradas.

Categoría físico-ambiental, sin caer en definiciones técnicas, sino más bien empleando un lenguaje común, se busca que los cinco actores sociales expresen cuál es su percepción de la morfología en el nodo en que se hallan ubicados a la hora de la encuesta. En este campo se considerará un lugar específico dentro del recorrido y de cada zona de acción en donde se desarrollarán las entrevistas en las cuales se analizarán los siguientes puntos:

- a) Vegetación, en el tema ambiental la vegetación se vuelve importante tanto para lo visual como por cada una de las prestaciones que brinda en el ecosistema urbano; de acuerdo con el sitio de análisis los actores indicarán la existencia o déficit de vegetación.
- b) Ruido, uno de los problemas que aquejan al sector debido a la presencia de un alto número de vehículos y al movimiento comercial de la zona. El encuestado indicará a su modo de ver qué tan perjudicial es para el paisaje no tangible este indicador, y las zonas de más contaminación acústica.
- c) Suelo y topografía, este punto va enfocado a analizar el material que cubre las calles y la mayoría de plazas, siempre siendo materiales rígidos y nada permeables, y cómo los actores reaccionaron a que estas zonas están recubiertas de pisos permeables y con una capa de vegetación, además de analizar el aspecto de la topografía de las zonas de estudio.
- d) Actividades sociales: En el casco histórico, por ser el principal centro urbano, se pueden identificar diversos puntos de concentración, tanto por la existencia en el circuito de varios equipamientos de gestión pública y privada, como por tener plazas, parques y lugares de abastecimiento que son puntos de

concentración peatonal, ya sea de niños, jóvenes, adultos, por lo cual se propone analizar los siguientes puntos.

- e) Uso de suelo, se plantea que los actores analicen los usos de las zonas de estudio.
- f) Actividad social, este punto plantea analizar las zonas de más concentración de personas dentro de las zonas de estudio, y el porqué estas zonas son más atractivas para dichas concentraciones.
- g) Seguridad / Inseguridad, al encontrarnos en las zonas del centro histórico en donde existe aglomeración de personas, es importante analizar las zonas de mayor inseguridad para así plantear planes que vayan en conjunto con las propuestas finales. Valoración visual, imágenes utilizadas en la valoración.

Las imágenes que se utilizarán en esta valoración están guiadas en un recorrido de las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar, y serán captadas en paralelo la una de la otra para así generar rupturas de valoración en un mismo espacio y obtener una mejor lectura de las oportunidades y amenazas en una misma subzona de estudio. Estas imágenes serán tomadas en cada cuadra teniendo vistas norte, sur, este y oeste, las cuales nos permitirán hacer un análisis más amplio de la zona de estudio.

Se analizarán:

- a) Paisaje tangible, imagen ordenada y cuenca visual.
- b) Calidad visual del paisaje, que analiza la importancia de su conservación, alteración o destrucción, y Fondo escénico del paisaje, que analiza factores para el goce humano de la zona.
- c) Fragilidad visual, determinada por la susceptibilidad a cambios de la zona por la incidencia de sus actores.

Así se intenta dar una imagen general del resultado de este estudio que ofrezca una aproximación a cómo los usuarios perciben al paisaje en el recorrido del tranvía en el centro histórico. En las encuestas se tomarán en cuenta los siguientes puntos para su valoración, en las diferentes zonas de estudio:

- a) valor tradicional;
- b) valor histórico;
- c) medio humano;
- d) diversidad;
- e) fondo escénico;
- f) cuenca visual.

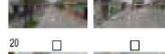
Luego se procedió a hacer una valoración personal de las zonas de estudio las cuales serán evaluadas por un método directo de valoración de la calidad visual, a través de la contemplación directa del paisaje valorada en una escala subjetiva entre rangos bajos, medios, y altos, con lo cual se concibió un cuadro o mapeo general de los resultados de valoración y se obtuvo un cuadro FODA que determinará las futuras intervenciones en cada zona de estudio.

Formulario de encuesta hoja 3

"Valoración y propuesta de diseño del paisaje urbano circundante al templo católico de Cusco dentro de la zona del centro histórico de la ciudad"

Formulario de encuesta - Valoración Directa Zona _____

i) Escoger una imagen de cada parpa.

11 <input type="checkbox"/>		12 <input type="checkbox"/>	
13 <input type="checkbox"/>		14 <input type="checkbox"/>	
15 <input type="checkbox"/>		16 <input type="checkbox"/>	
17 <input type="checkbox"/>		18 <input type="checkbox"/>	
19 <input type="checkbox"/>		20 <input type="checkbox"/>	
21 <input type="checkbox"/>		22 <input type="checkbox"/>	

Formulario de encuesta hoja 2

"Valoración y propuesta de diseño del paisaje urbano circundante al templo católico de Cusco dentro de la zona del centro histórico de la ciudad"

Formulario de encuesta - Valoración Directa Zona _____

i) Calificar los siguientes elementos según como los percibe las siguientes características de la zona en relación al emprendimiento de negocios a calificar los proyectos.

Valor tradicional, las tradiciones religiosas o etno	Alto () Medio () Bajo ()
Valor histórico, cultura, arquitectura, identidad	Alto () Medio () Bajo ()
Medio transporte, interconexión arquitectónica, medio de transporte	Alto () Medio () Bajo ()
Diversidad, la gente, arquitectura popular, servicios	Alto () Medio () Bajo ()
Fondo escénico, observar la silueta figura y fondo	Alto () Medio () Bajo ()
Cuanto vistas, observar si hay perspectiva de profundidad o más vistas	Alto () Medio () Bajo ()

ii) Escoger una imagen de cada parpa.

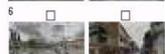
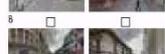
1 <input type="checkbox"/>		2 <input type="checkbox"/>	
3 <input type="checkbox"/>		4 <input type="checkbox"/>	
5 <input type="checkbox"/>		6 <input type="checkbox"/>	
7 <input type="checkbox"/>		8 <input type="checkbox"/>	
9 <input type="checkbox"/>		10 <input type="checkbox"/>	

Gráfico 5. Encuestas

(Fuente: Carrión Augusto; Godoy Juan, 2020.)

100000 NO
TAMAÑO DEL MUNDO
 Número de personas que acompañan la población a

15 HETEROGENEIDAD %
 Es la diversidad del paisaje. En totalidad es casi 50%, el

15 HARGUEP DE BRINDO %
 Número de personas que acompañan la población a

15 PIRAMIDE DE SIGMA %
 Número de personas que acompañan la población a

15 HUESTRA
 Personas a estudiar

Formulario de encuesta - Valoración Directa Zona _____

Contenido del Test de pares de fotos para la Evaluación de las actuaciones de estudio en el centro histórico de la ciudad de Cuenca.

El presente test forma parte de la investigación "Valoración y propuesta de diseño del paisaje urbano circundante al tránsito carril bici de Cuenca dentro de la zona del centro histórico de la ciudad".

Nos gustaría conocer su opinión sobre los paisajes que se le van a presentar. Como que escoger una de cada pareja y responder a las preguntas sobre la zona que se le muestra. Si marca la respuesta el entrevistador marcará en el cuestionario de la zona y lo explicará sus límites.

La investigación se colabora y agradece que la participación de ustedes y no ha de indicar su nombre.

1. Edad _____

2. Sexo _____
 Masculino _____ Femenino _____

3. País de origen _____

4. País de residencia _____

5. Ciudad o parroquia en la que vive _____

6. Estudios realizados (Nivel y especialización en (Indicar))
 Ninguno _____ Superior no Universitario _____
 Primaria _____ Superior Universitario _____
 Secundaria _____ Postgrado _____

7. Por favor marque el círculo que corresponde a su relación con la zona de estudio.
 TÉCNICO RESIDENTE COMERCIANTE EMPLEADO TURISTA

Indique los siguientes caracteres según como ve. Marque los siguientes caracteres de la zona en estudio, el entrevistador le ayudará a clarificar las preguntas.

Vegetación, cantidad y calidad. Alto () Medio () Bajo ()
 Nivel, cantidad de ruido en la zona. Alto () Medio () Bajo ()
 Estado, las calles rígidas que crean de impacto ocasional. Alto () Medio () Bajo ()
 Tipo de suelo, las características de uso que ocasionan y no. Alto () Medio () Bajo ()
 Inseguridad, como percibe la seguridad de la zona. Alto () Medio () Bajo ()

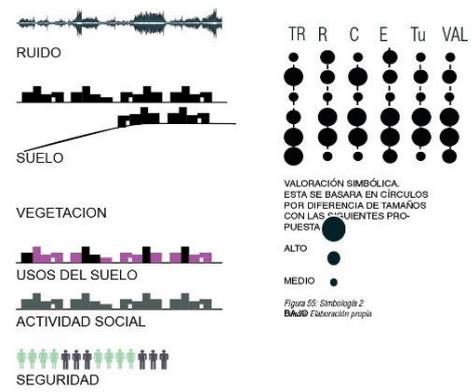


Gráfico 6. Encuestas

(Fuente: Carrión Augusto; Godoy Juan, 2020.)

2.2 Resultados

Después de aplicadas las herramientas para esta investigación se procedió a efectuar los mapeos con la información obtenida, los que nos aportan una gran base de información para poder generar futuras intervenciones que mejoren el paisaje urbano de la ruta del tranvía en el centro histórico de Cuenca.

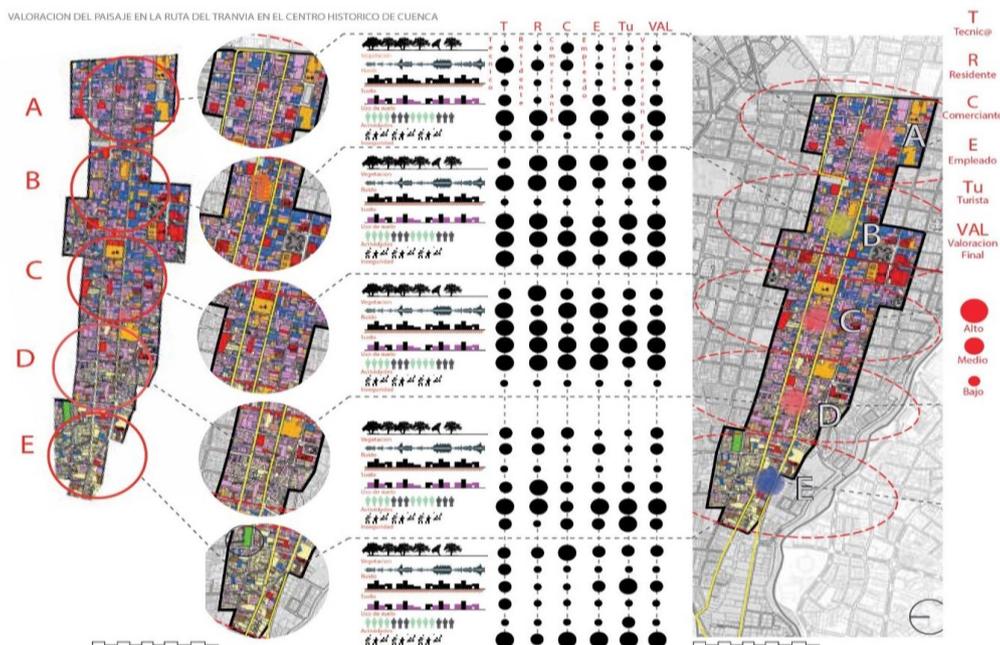


Gráfico 7. Resultados de la valoración físico ambiental y socioeconómico

(Fuente: Carrión Augusto; Godoy Juan, 2020.)

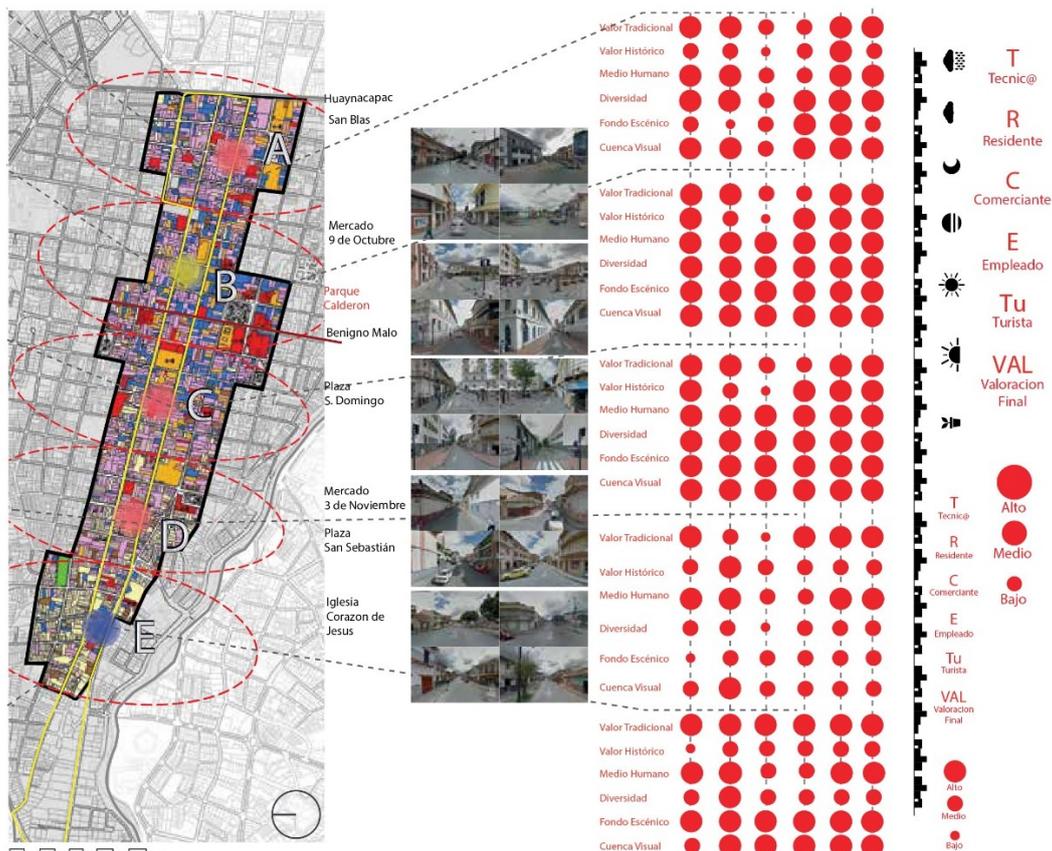


Gráfico 8. Resultados de la valoración paisajística
(Fuente: Carrión Augusto; Godoy Juan, 2022.)

Fortalezas	Oportunidades	Debilidades	Amenazas
Zonas regeneradas	Presencia de turistas	Falta de verde urbano	Inseguridad en varias zonas
Varias zonas con vegetación	Espacios aptos para vegetación	Vegetación sin mantenimiento	La falta de espacios de estacionamientos
Diversidad de actividades económicas	Zona comercial de alto valor	Zonas con exceso de ruido	Congestión peatonal y vehicular
Alto valor tradicional	Zonas de gran afluencia de personas	Pisos no permeables	Construcciones limitan el espacio peatonal
Alto valor patrimonial	Mejoramiento vial	Zonas con poca afluencia peatonal	Zonas de alto rango de inseguridad
Espacios con mayor visuales	Generar recorridos peatonales	Tráfico vehicular	Poco espacio de tránsito peatonal
Afluencia peatonal alta	Viviendas con jardines internos	Poco espacio peatonal	Cortaminación visual
Valor cultura y religioso		Discontinuidad de fachadas	Contaminación sonora
		Viviendas patrimoniales sin restaurar	Presencia de personas con problemas
		Trasporte público deteriorado	De alcoholismo y drogadicción
		Falta de apropiación de los espacios públicos	Vandalismo en propiedad pública y privada
		Piletas sin funcionamiento	Grafitis, destrucción de vegetación y mobiliario

Gráfico 9. Resultados tabla FODA
(Fuente: Carrión Augusto; Godoy Juan, 2022.)

Con los resultados de las valoraciones y la tabla FODA, se trabaja en base a las Amenazas y Oportunidades, y así se genera un diagnóstico de futuras intervenciones en la zona de estudio.

Amenazas: La congestión peatonal y vehicular se traduce en un problema de tráfico por la existencia del comercio y usos administrativos. La falta de espacios de

estacionamiento produce problemas de movilidad y seguridad. Los equipamientos en proceso de restauración son un problema para el tránsito del peatón, y mantenimiento. Hay viviendas que se encuentran deshabitadas por falta de rehabilitación. Las viviendas y casas patrimoniales poseen patologías de precariedad, no existe intervención por su costo elevado en la ejecución y por falta de flexibilidad en la junta de aprobación del municipio. La presencia de transporte público y tránsito vehicular, produce contaminación y tráfico. Los espacios públicos son maltratados por grupos vandálicos, destrucción de mobiliario urbano y vegetación. La vegetación de la zona está por gestionar.

Oportunidades: La presencia de un nuevo sistema de transporte permitirá el descongestionamiento vehicular del centro histórico, pero esto solo dándole prioridad al nuevo sistema, y no permitirá que mermen las oportunidades del ingreso de vehículos privados al centro por las vías del tranvía. El espacio público con gestión y administración pública mejorará su imagen y seguridad. La apropiación de la gente a proyectos nuevos permitirá el cuidado de las áreas públicas y privadas. El espacio público renovado más un sistema de transporte limpio y seguro, además de veredas más amplias y con la idea de plataforma única, aumentará el flujo de peatones locales y extranjeros. El transporte público no tendrá permitido el acceso al centro dándole la única prioridad al nuevo sistema del tranvía, el cual mejorará la presencia de usos comerciales por la afluencia de personas al centro. La calidad visual del corredor de la Gran Colombia y Mariscal Lamar mejorará al crear un espacio de uso exclusivo del tranvía y el peatón generando veredas más amplias y con espacio para la siembra de árboles de la zona, así como alcorques y pisos mixtos y permeables. Con la construcción del tranvía se puede hacer un nuevo tendido de sistemas de tecnología para dotar de infraestructura a la ciudad. El levantamiento de adoquín y pavimento permitirá pensar en un nuevo sistema de pavimentos que posibilite filtrar agua al suelo. La reconfiguración de las vías y aceras permite la construcción de espacios para la vegetación. Se reducirá el número de delitos mediante la participación ciudadana en los diferentes sectores urbanos del trayecto Tranvía y se mejorará la capacidad de las organizaciones de la sociedad civil a nivel municipal para trabajar de manera sostenible con la comunidad. Asimismo, se mejorará la satisfacción ciudadana con el apoyo de gobiernos locales, promoviendo mayores oportunidades de participación ciudadana en el desarrollo de políticas y reformas, así como la calidad de vida en los espacios públicos, aprovechando el potencial que estos brindan a la comunidad y concienciar a los ciudadanos a un consumo racional y

sostenible. Por último, se concienciará a la gente de los problemas relacionados con el medio ambiente, y se incentivará a la comunidad al consumo sostenible ofreciendo incentivos, como por ejemplo pagar menos en impuestos prediales.

Se rehabilitarán edificios existentes como equipamientos públicos, generando zonas que guarden identidad. Se realizarán actividades de carácter social, cultural y comercial manteniendo la herencia social. Se aprovecharán zonas en desuso. Se consolidará el tejido urbano y se rehabilitará el patrimonio.

2.3 Diagnóstico

Terminada la valoración podemos rescatar los siguientes puntos del análisis dentro de las tres escalas analizadas. Valores altos: Zona de gran conformación arquitectónica histórica. Varias casas patrimoniales. Zonas regeneradas de gran valor, mejoran las visuales de la zona e incrementan la vegetación en los espacios regenerados. Conformaciones de gran valor visual, arquitectura, cromática y fondo montañoso. Perspectivas de profundidad y puntos de apertura de gran valor visual. Varias zonas de gran valor cultural, iglesias y plazas, las mismas que conservan el valor tradicional y arquitectónico. Presencia de especies vegetales. Zona comercial. Gran afluencia peatonal, local y extranjera. Valores medios: Mal mantenimiento de la vegetación en algunas zonas del centro histórico. Piletas y flujos de agua que no están en funcionamiento continuo. Zonas de gran singularidad deterioradas por la presencia de personas con problemas de alcoholismo o drogadicción. Varias casas con corazones de manzana abandonados o sin ningún mantenimiento. Falta de apropiación ciudadana en varias zonas y parques y plazas. Sistema de movilidad de transporte público deteriorado. Viviendas patrimoniales sin restaurar. Mal mantenimiento de la vegetación en algunas zonas del centro histórico. Valores bajos: Inseguridad en diferentes zonas. Gran tráfico vehicular. Complicaciones en la movilidad peatonal. Discontinuidades en la línea de fábrica y el ancho de las veredas. El nuevo sistema de transporte sumado al transporte privado elimina el espacio peatonal en algunas zonas. Tranvía. Identificación de áreas con dificultades para el peatón. Ausencia de vías peatonales. Tráfico vehicular. Contaminación visual y sonora en las horas pico en el centro histórico.

3. CONCLUSIONES

El trabajo de investigación se sustenta en la valoración del paisaje urbano circundante al tranvía de la ciudad de Cuenca, la caracterización del mismo con los principios de

Kevin Lynch, un estudio de la movilidad actual, y un análisis del verde urbano en la zona de estudio. Sumados a los análisis de valoración del paisaje y su caracterización nos ha permitido analizar varios factores que pueden ser remediados con nuevas políticas municipales de ordenamiento, ya que si se analiza la movilidad actual dentro de la ciudad siempre se pensó en otorgar más facilidad de movilidad motorizada que al peatón. Este estudio plantea una forma de repensar el paisaje urbano del centro de la ciudad sin agredir la arquitectura histórica, lo que busca es otorgar una nueva lectura de ciudad más verde, y más utilitaria para sus habitantes generando la pauta para debatir un nuevo plan de infraestructura verde de conexión peatonal y una movilidad sostenible, la cual sea adaptada a un plan de movilidad sostenible y mejore la calidad y cantidad del verde urbano.

BIBLIOGRAFÍA

- Fernández-Vítora, V. C. (2011). *Guía metodológica para la evaluación del impacto ambiental*. Madrid: Mundi-Prensa. Recuperado en agosto de 2017.
- Jaume Busquets Fàbregas, A. C. (2009). *Gestión del paisaje: Manual de protección, gestión y ordenación del paisaje*. Barcelona, España: Ariel. Recuperado en agosto de 2017.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. (E. GG, Trad.) Massachusetts, EEUU: Massachusetts Institute of Technology. Recuperado en agosto de 2017.
- Municipio de Cuenca. (2015). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Cuenca*. (M. Persa, Ed.) Cuenca, Azuay, Ecuador: DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN. Recuperado en 2017.
- Municipio de Cuenca. (2015). Plan de movilidad y espacios públicos. *Plan de movilidad de Cuenca 2015-2025*, 64,65,66. Cuenca, Azuay, Ecuador. Recuperado en junio de 2017.
- Rivera, J. F. (15 de abril de 2005). PERCEPCIONES IDENTITARIAS Y CREATIVAS DE LOS PAISAJES MARIÁNICOS. *Scripta Nova*. Recuperado en agosto de 2017.
- Schwalbach, G. (2017). *Basics Urban Analysis*. Berlin, Alemania: Birkhäuser. Recuperado el agosto de 2017.
- Vinuesa, M. Á. (1995). Ciudad y patrimonio cultural. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*. Recuperado en agosto de 2017.