

ANTEPROYECTO

CUENCA

PLAN REGULADOR

ARQ. GILBERTO GATTO SOBRAL
REEDICIÓN

1947

ANTEPROYECTO
CUENCA
PLAN REGULADOR

ARQ. GILBERTO GATTO SOBRAL
REEDICIÓN



Casa
Editora

ISBN: 978-9942-822-29-1
e-ISBN: 978-9942-822-31-4

UNIVERSIDAD DEL AZUAY

Francisco Salgado Arteaga
RECTOR

Esteban Ayala Álvarez
LEVANTAMIENTO DE TEXTO

Martha Cobos Cali
VICERRECTORA ACADÉMICA

Verónica Neira Ruiz
CORRECCIÓN DE ESTILO

Jacinto Guillén García
VICERRECTOR DE INVESTIGACIONES

Priscila Delgado Benavides
Departamento de Comunicación
y Publicaciones
DIAGRAMACIÓN Y DISEÑO

Toa Tripaldi Proaño
**DIRECTORA DEL DEPARTAMENTO DE
COMUNICACIÓN Y PUBLICACIONES**

Universidad del Azuay • 2019

Santiago Vanegas Peña
COMPILADOR

**PRIMERA EDICIÓN:
Quito, noviembre de 1947.**

Boris Albornoz Vintimilla
Carlos Jaramillo Medina
PARES EXTERNOS

Reedición autorizada por Cristina
Gatto Sobral en junio de 2019.

Gustavo Landívar Heredia
**FOTOGRAFÍAS DE
LOS PLANOS ORIGINALES**

Paúl Carrión Martínez
Esteban Ayala Álvarez
Martín Vintimilla Chica
EDICIÓN DE IMÁGENES

::: Nota

Los planos fueron editados y
reconstruidos digitalmente según los registros
de las imágenes originales.
El texto original se ha modificado únicamente
para correcciones ortotipográficas y de citación.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

- 3 Presentación
- 5 Introducción

Anteproyecto del Plan Regulador para la ciudad de Cuenca

17 / **Conceptos generales**

- 18 El hombre en colectividad
- 20 Conglomerados
- 22 Evolución de las ciudades
- 25 Urbanística, urbanismo y urbanización
- 27 Plan Regulador Urbanístico

28 / **Plan urbanístico de la ciudad de Cuenca**

- 29 Características históricas
- 30 Características geográficas
- 31 Características locales
- 32 Características funcionales
- 32 Características meteorológicas
- 33 Estadística demográfica actual
- 34 Desarrollo cronológico por áreas
- 35 Amaneamiento actual y distribución de la
propiedad pública y privada
- 36 Actual zonización de funciones caracterizadas

37	Actuales servicios municipales
38	Zonas actuales beneficiadas con espacio verde
39	Cuenca en un futuro de 50 años
40	Zonas funcionales caracterizadas del futuro
44	Ordenación geográfica del futuro
48	Comunicaciones y vialidad urbana y extraurbana
54	Barrios, distritos, centros funcionales caracterizados
56	Los espacios verdes
58	Plan de mínima en obras colectivas
60	Plan de la organización funcional

63 / Proyecto de ordenanza para la construcción o reconstrucción de edificios dentro del límite urbano de la ciudad de Cuenca

72 / Proyecto de ordenanza relativo al cobro de impuestos a las nuevas construcciones, ampliaciones y readecuaciones de acuerdo a la importancia y función de diversas zonas en la ciudad

75 / Anexos



Gilberto Gatto Sobral en los años cuarentas. Fotografía donada por Cristina Gatto Sobral.

Mi padre, el Arquitecto
**Gilberto Gatto
Sobral**



Mi padre, el Arquitecto Gilberto Gatto Sobral, estuviera lleno de satisfacción y de inmenso agradecimiento por este importante reconocimiento de su obra, que se presentará en el *Congreso sobre Criterios de Valoración de la Arquitectura Moderna*, organizado por la Universidad del Azuay.

El 'Papino', como le solíamos decir nosotras: sus hijas y nietos, y el 'Gatito', como le decían con cariño todas sus amistades y colegas, era un hombre entrañable y cariñoso que inspiraba sonrisas y alegría a su alrededor.

Nos contaba que sintió una gran emoción el día que llegó de Montevideo a Quito, Ecuador, y que desde ese entonces supo que iba a ser su segundo país, al que dedicó lo mejor de su vida y conocimiento. De hecho, se estableció, formó su familia y emprendió su objetivo profesional y generoso, con propuestas, proyectos y enseñanzas en bien de las ciudades de Quito, Cuenca (la niña de sus ojos, a la que amó intensamente) y otras ciudades.

A mi padre le gustaba compartir con todos, su vida, sus conocimientos y los buenos momentos. A nosotras, sus hijas, nos llevaba a su estudio y nos ponía a dibujar y pintar a su lado. Mi hermana Gabriela cuenta que hasta ahora se acuerda del olor del borrador y de los lápices preciosos de todos los colores y bien afilados. Nos enseñaba sus dibujos y nos explicaba sus proyectos, recuerdo haberme impresionado con el puente que diseñó para juntar los dos edificios de la Casa de la Cultura de Cuenca, a través de la calle Presidente Córdova que los separa. Mi padre disfrutó profundamente de sus proyectos en Cuenca, admiraba la cultura, la calidez de su gente y la belleza de la ciudad. Nos contaba que en sus tiempos libres siempre aprovechaba para recorrer hermosos rincones y visitar valiosísimos edificios antiguos: en Cuenca era muy feliz.

Era un magnífico fotógrafo, le gustaba salir de paseo por la ciudad y sus alrededores, tomando fotos por todas partes, con su cámara de medio formato y su filmadora. Se maravillaba con los paseos al campo por las carreteras empedradas de aquellos tiempos, bordeadas de tapias de adobe y pencos. Siempre dándonos explicaciones de todo, con su lindo acento uruguayo. Su amor por el Ecuador no impidió que su corazón también estuviera en el Uruguay. Siempre fue muy orgulloso de su país y lo representó en la Embajada como miembro honorario la mayor parte de su vida. Otra de sus grandes pasiones fue el fútbol, co-fundador de la Liga Deportiva Universitaria (LDU). Mi hermana y yo también le acompañamos muchas veces a los emocionantes partidos en el estadio.

De sus obras, me impresionaban mucho los espacios grandes con líneas simples como se pueden apreciar en el Palacio Municipal de Cuenca. Era admirable su gran respeto por los espacios verdes y jardines, como los de la propuesta del Plan Regulador para la ciudad de Cuenca. Este proyecto le dio una intensa vivencia profesional, reunía todo lo que él quería brindar a su querida ciudad con sus mejores conocimientos. Era maravilloso participar y oírle sobre sus experiencias profesionales, y en especial, por las referencias tan humanas que hacía de sus estudiantes. Su legado contribuyó a la enseñanza de la arquitectura moderna en el Ecuador y ha sido un gran honor para nuestra familia, saber de algunas tesis para maestrías inspiradas en la obra de mi padre.

Sabio, honesto, humano, generoso, positivo, eso era mi padre, y nos dejó un gran ejemplo de vida.

Cristina
Gatto Sobral

Miami, 16 de julio de 2019.

“Refundaremos la ciudad con nuevas instrucciones”

Situación ideológica, política de la ciudad de Cuenca en 1947

Con esta introducción se busca aportar con insumos para la interpretación de las memorias del Plan propuesto por Gatto Sobral, al reconstruir la situación ideológica, política y coyuntural de la ciudad de Cuenca en la que se produjo la contratación y elaboración del Plan Regulador.

La década de los cuarenta es singular en la historia física y política del Ecuador y en especial de Cuenca. El Ecuador inicia esta década con una economía en crisis y la desconfianza de gran parte de la población hacia el gobierno nacional. Este sentimiento se debe a una larga historia de golpes militares de estado que repartía la presidencia del país. Entre el 17 de noviembre de 1939 hasta el 1 de septiembre de 1940, el Ecuador tuvo tres presidentes encargados, gobiernos efímeros que cedían o abandonaban voluntariamente el poder. Es hasta la celebración de elección presidencial, que en 1940 resultó ganador Carlos Alberto Arroyo del Río, representante del Partido Liberal Radical Ecuatoriano, quien gobernó, en unos de los momentos más difíciles de la historia ecuatoriana: la guerra con el Perú. El Presidente Arroyo fue destituido en mayo de 1944.

Las fronteras entre Ecuador y Perú llevaban mucho tiempo en disputa, y el 5 de julio de 1941, comenzó oficialmente el enfrentamiento bélico. Una guerra desigual, la parte ecuatoriana no contaba con la organización, recursos y efectivos que disponía Perú, soldados hambrientos, mal equipados, y peor comunicados conformaba el frente ecuatoriano. Para finales de agosto de 1941, las tropas peruanas habían tomado varias provincias del Ecuador y bloqueado la ciudad de Guayaquil, para muchos analistas, la toma de Guayaquil hubiera sido el fin de la identidad nacional. Este panorama llevó al borde del derrocamiento al presidente Arroyo, quien el 29 de enero de 1942, se vio presionado a firmar el Protocolo de Paz, Amistad y Límites en Río

Cuenca 1947



de Janeiro. En este tratado el Ecuador perdió cerca de 300 mil kilómetros de territorio y la potestad sobre los ríos Amazonas y Marañón. Un Ecuador dividido físicamente a la mitad, con una profunda crisis económica y con una débil situación política entra en la década de los cuarenta, buscando restablecer una estabilidad y un sentido de unidad e identidad nacional.

Cuenca, como otras ciudades australes, sufrió los problemas de la guerra con el Perú, Juan Cordero (2018) describe la situación “muchos hombres se prepararon y fueron a la frontera, (...) varias familias cuencanas recibieron en sus casas a desplazados por la invasión de la provincia de El Oro” (p. 252). En la ciudad se sentía una enorme angustia y traición, que, a pesar del heroísmo de algunos soldados y militares, el territorio nacional resultó gravemente mutilado.

En esta década, el estadounidense Albert Franklin visita la sierra ecuatoriana y escribe sus memorias en la publicación: *Retrato de un pueblo* (1942), describe a Cuenca como “la ciudad de la Planicie, está situada en uno de los más bellos marcos naturales (...) está cercado por los Andes, en todos los puntos cardinales” (Franklin, 1942 citado en Cordero, 2018. p. 247). Él también destaca que en esta ciudad la división de clases es más rígida, caracterizada por el orgullo de la familia terrateniente cuencana y sus falsas apariencias de ser de pura cepa española. Jorge Dávila Vázquez (1984), coincide con estas apreciaciones al describir esta década:

La política ocupaba un lugar tan importante como la religión. A veces podía ser causa de distanciamientos. (...) la sociedad era rígida, cerrada, con clases sociales separadas. Conservadora, apegada a un pasado que no había sido cuestionado. Nuestro aislamiento se rompía paulatinamente. Hubo esperanza en un ferrocarril que nunca llegaba. Un viaje era una aventura, que incluía, a veces, un testamento (Dávila, 1984 citado en Cordero, 2018. p. 250).

Cuando a nivel nacional la ola de laicismo liberal estaba sobre todo el país, en Cuenca, se mantenía una ideología conservadora con un gran apoyo clerical. Esto se ve materializado, cuando en esta época se construía junto a su plaza mayor, la catedral más grande de la región, con dos torres

y tres cúpulas. La tendencia conservadora de la ciudad, se evidencia en la primera elección bajo la Nueva Ley de Régimen Municipal del año 1945. Cuenca elige al candidato del Partido Conservador Ecuatoriano, el doctor Luis Moreno Mora como primer alcalde de la ciudad. Cuenca, luego de su fundación española en 1557, mantiene sus reglas y condiciones de su trazado colonial por cerca de 400 años. En 1945, el alcalde Luis Moreno Mora inicia un proceso de control de su área consolidada y de planificación de su expansión. A través de un análisis de los discursos y discusiones presentes en las primeras sesiones del Concejo Cantonal de Cuenca, se visibiliza las orientaciones ideológicas y políticas que finalmente se materializan en las conformaciones urbanas que hoy vivimos.

Ante un contexto inestable, de guerras, crisis económica, de valores y de identidad, el alcalde Moreno toma tres acciones fundamentales: la primera, busca generar en los ciudadanos momentos de calma y seguridad, mejorando la situación financiera del municipio a través de la adecuada gestión de recursos municipales. Para ello amplía el perímetro urbano y actualiza los catastros de predios urbanos. Estas acciones mejoran las condiciones económicas del municipio, logrando incrementar en dos años de gestión un 37,34% las recaudaciones municipales.

Una segunda línea de acción, es la construcción de ciudadanía cuencana, para Moreno (1947) "La ciudad es el espejo del pueblo. Su alma y espíritu dejan en él su huella, su imagen como debe ser la ciudad futura en su orden material, moral e intelectual, a fin de que corresponda a las necesidades de estos tiempos" (1947, Acta 116), para lo cual era necesario la construcción de patriotismo y orgullo cuencano, relacionado fundamentalmente a su cultura tradicional de origen española de honra y de bien. El aislamiento físico que tuvo la ciudad por muchos siglos, mantuvo congelada la idea de una Cuenca española, con una tradición religiosa muy fuerte. Idea que, en estos primeros años de gobierno de elección popular, nunca fue cuestionada, y más bien fue aprovechada para construir las primeras nociones de ciudadanía. En la gestión del alcalde Moreno se llevan a cabo la construcción de los monumentos a los fundadores de la ciudad, la creación de premios y preseas, la creación de insignias, llaves de la ciudad y símbolos ayudaron a la creación del cuencano del siglo XX, presentando una movilización ideoló-

gica sobre la base de valores y símbolos pasados. En el escudo de Cuenca, la ciudad descansa en dos cadenas cruzadas, acompañadas por dos leones de Castilla; en la mitad aparece la corona española, que es un símbolo que solo tenían las ciudades, pues el virrey Hurtado de Mendoza la mandó a fundar como ciudad y no como villa. En la parte inferior, se distinguen unos álamos, por la abundancia de estos en la Cuenca de España. Encabeza el escudo la frase: “Primero Dios y Después Vos”, que es tomada por Gatto Sobral y que encabeza la lámina No 2 de su propuesta para Cuenca.

La tercera acción es la planificación de la ciudad de Cuenca a través de un Plan Urbano a cincuenta años. Con una mejor situación financiera, y la identidad del cuencano en construcción, el alcalde Moreno inicia lo que sería el más ambicioso de los planes de su administración, y posiblemente de la primera mitad del siglo XX: la contratación de los estudios para *El Plan Regulador para la Ciudad de Cuenca*. Esta nueva ciudad, la ciudad de progreso, necesitaba ser refundada, apoyada en la tradición española, la idea es ser continuadores de quienes la fundaron. Encontramos en los discursos del alcalde Moreno una movilización ideológica hacia el futuro, basada en el pasado “refundaremos la ciudad con nuevas instrucciones” (junio del 1947, Acta 116). Cuenca debía estar en sintonía con otras ciudades del mundo, Quito contaba ya con un Plan Urbano desarrollado por los jóvenes arquitectos uruguayos Jones Odriozola y Gilberto Gatto Sobral.

El progresivo e inesperado crecimiento de las ciudades latinoamericanas de las décadas de los treinta y cuarentas, obligó a las agendas políticas a incorporar temas relacionados a la planificación de las ciudades. A diferencia de Europa o Estados Unidos, América Latina tuvo su propio ritmo, Ludeña (2010), explica que nuestra modernidad estuvo marcada por la angustia que generaba la dependencia a imitar y adoptar procesos de otras realidades. Inés del Pino (2010), sugiere que el establecimiento de la arquitectura moderna se dio por la suma de una serie de coyunturas locales y la integración del Ecuador a una red internacional comercial y económica, la cual tenía su propia marca establecida: la Arquitectura Moderna. El país acoge una nueva manera de hacer arquitectura, adaptando la tecnología, la función y la forma producida.

En el Ecuador, inicialmente en Quito, empieza a experimentar un cambio en su contexto urbano y arquitectónico, debido a la incorporación de ideas y prácticas funcionales y nuevos materiales. La introducción de la Modernidad en el Ecuador, responde a varios factores, entre los que Sempertegui (2010), destaca tres: el primero, la migración de profesionales europeos, principalmente arquitectos como Carlos Khon, Gioavanni Rota y Otto Glass. El segundo, son los estudios y desarrollo profesional de arquitectos e ingenieros ecuatorianos en el extranjero, principalmente en Estados Unidos, conformado por Sixto Duran Ballén, Jaime Dávalos, Leopoldo Moreno Loor y Wilson Garcés. Finalmente, el tercer factor, es una corriente de jóvenes profesionales que vienen del sur del continente. Dos arquitectos uruguayos, Guillermo Jones Odriozola (1913 Uruguay - 1994 Uruguay) y Gilberto Gatto Sobral (1910 Montevideo, Uruguay - 1978 Quito - Ecuador), se convertirían en protagonistas en el cambio de la arquitectura y la configuración de las ciudades ecuatorianas como Quito, Cuenca, Loja y Manta.

Tres acontecimientos materializaron la presencia uruguaya en la transformación arquitectónica y urbanística del país en la década de los cuarenta: el Plan Regulador para la Ciudad de Quito de 1945 propuesto por Guillermo Jones Odriozola, el Plan Regulador para la Ciudad de Cuenca de 1947 y la creación de la Escuela de Arquitectura, posterior Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central en Quito bajo la dirección de Gilberto Gatto Sobral. Este último elaboró el plan de estudios para Quito, en base a la malla curricular de sus estudios en la Facultad de Montevideo, que cursaba en la década de los treinta. La Facultad de Montevideo había recibido una gran influencia de arquitectura moderna generada por las visitas de Le Corbusier a Río de Janeiro y Buenos Aires en 1929, consolidando lo que Jorge Francisco Liernur (2008) denomina La Red Austral. Jones Odriozola y Gatto Sobral estudiaron en la Escuela de Arquitectura de Montevideo fundada en los años veinte por Joseph Paul Carré bajo el modelo francés *Beaux Arts*. Esta escuela experimenta un importante cambio, que según Cobas (2012) se debe a la introducción de las vanguardias, la Bauhaus y el Movimiento Moderno en las cátedras de Proyecto de Arquitectura y Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista del profesor Mauricio Cravotto dictadas entre 1925 y 1952. Cravotto es autor del Palacio Municipal de Montevideo en 1929 y el Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo de 1930. Mauricio Cravotto

se convierte en un referente importante para los dos jóvenes arquitectos, quienes estudian bajo la influencia de estas dos corrientes, la *Beaux Arts* y la Modernidad. Dentro de la formación de la Escuela de Montevideo, el viaje académico tenía un especial énfasis. Anualmente la Facultad concedía El Gran Premio, concurso entre egresados que emulaba el Gran Prix de Roma, el cual significaba una beca de viaje de formación durante dos años en el extranjero, especialmente Europa. Cravotto lo ganó en 1918 y Jones en 1941.

Europa, en 1941 atravesaba sus peores momentos en medio de la Segunda Guerra Mundial, por lo que Jones Odriozola convence al Consejo de Facultad para realizar su viaje por América Latina. Este viaje originalmente comprendía, según Cobas (2012) la visita del norte argentino, Bolivia, Ecuador, Colombia y Estados Unidos. Llega a Quito en 1941, en donde decide interrumpir su viaje y prolongar su estancia, en un primer momento para documentar la arquitectura colonial y luego, al ser contratado para la elaboración del Plan Regulador para la Ciudad de Quito. Para esto, Jones invita a su compatriota Gilberto Gatto Sobral, quien visita el Ecuador y decide radicarse en el país.

En 1945 una delegación de dos concejales del municipio cuencano viaja a Quito y contacta con el despacho de Jones y Gatto, contratan la realización del Plan Urbano para la ciudad de Cuenca con el arquitecto Gilberto Gatto Sobral. El alcalde Moreno necesitaba un plan de acción, que marque un cambio de época, una herramienta técnica que convierta a Cuenca en la ciudad del progreso, que planifique un crecimiento ordenado, regulando la circulación, higiene, sanidad, zonificación, infraestructura y que aporte un componente estético.

El primer Plan de Ordenamiento Territorial de la Ciudad de Cuenca fue presentado y aprobado en primera instancia el último día hábil de gestión del Alcalde Moreno, en una sesión extraordinaria el viernes 30 de noviembre de 1947. Moreno en su discurso a la ciudad en noviembre de 1947 señala:

Así, en forma eficaz, contemplando la salubridad, la comodidad, el embellecimiento, se contribuirá a que la urbe evolucione, no a ciegas, sino dentro de normas modernas, a fin de evitar en lo futuro un cúmulo de males y problemas, relacionados con la higiene pública, con el tránsito,

con la educación pública, con las industrias; males y problemas que trae consigo la mayor densidad de la población. El misonerismo y los eternos intereses creados trataron de obstaculizar este plan, tan usado en todo el mundo moderno, que significa la inteligencia previsiva y ordenadora del poder público que ha de orientar y encauzar las fuerzas de expansión, progreso y desarrollo en bien de la misma sociedad (Moreno, 1947, acta 135).

En los primeros días de la administración del Alcalde Enrique Ariza Toral, la propuesta de Gatto es desestimada, y se solicita un plan que mire a diez años, y se enmarque en la celebración de los cuatrocientos años de fundación española de la ciudad de Cuenca para 1957. Este plan se materializó parcialmente, conformando una capa más, que ha dejado su huella en los largos tiempos de la ciudad de Cuenca, fenómeno que Novick (2012) denomina como territorios en permanente redefinición.

La reedición de las memorias del Plan Regulador para la ciudad de Cuenca planteadas por Gilberto Gatto Sobral en la alcaldía de Luis Moreno Mora, constituye un importante material de consulta, un documento que describe la génesis del cambio de una ciudad tradicional a una ciudad moderna. Para entender la ciudad actual e incidir en la ciudad del futuro, es necesario el estudio de los procesos de la ciudad del pasado. Albornoz (2008) propone que no hay que olvidar que cada documento expresa y manifiesta una determinada manera de entender el mundo, donde existe cantidad de intereses manifiestos u ocultos, su interpretación nos aproxima a comprender cómo ha sido construida la ciudad del presente.

Este documento tiene dos secciones: las memorias originales presentadas en noviembre de 1947 por Gilberto Gatto Sobral, de difícil acceso, cuya fotocopia fue facilitada por el profesor Carlos Jaramillo en el marco de una investigación paralela, y los quince planos que complementan la entrega del anteproyecto. Estos planos fueron editados y reconstruidos digitalmente por la Dirección de Comunicación y Publicaciones de la Universidad del Azuay en base a las fotografías realizadas por Gustavo Landívar en septiembre de 2007. Al desconocerse el paradero actual que tienen estos planos, este documento se convierte en una fuente para su análisis e interpreta-

ción. En el desarrollo del texto, se presentan fragmentos de estos planos, imágenes que acompañan coherentemente la lectura. Los planos completos, se encuentran al final del libro, tal como lo hiciera Gatto en su documento de 1947. Se ha incorporado, el plano: Plan Regulador de la Ciudad de Cuenca, publicado por la Secretaria Municipal en enero de 1949, que originalmente no forma parte del anteproyecto, pero sintetiza toda la propuesta. Toda esta información, convierte a esta reedición, en un material base para el análisis y reflexión de la arquitectura y el urbanismo de la región.

A manera de conclusiones, se sugiere que su lectura debe ser abordada como una visión de Cuenca proyectada a cincuenta años. Desde 1947 Gatto Sobral propone una imagen de Cuenca como una ciudad total, en la que la comunidad es ideal y su crecimiento puede ser anticipado. Su estudio debe contrastar la interpretación de sus propuestas con la realidad. En sus páginas podremos distinguir siete grandes principios: el primero: Una Ciudad para el Pueblo, cuya base fundamental es el valor del hombre, el segundo principio: La Ciudad como un organismo vivo, en la cual, cada parte del sistema existe en función de otras, el tercer principio: Centros caracterizados, conformados por un sistema de servicios descentralizados que correspondan al esfuerzo diario de las tareas, el cuarto principio: Zonificación, agrupación de funciones, cercanía del trabajo y vivienda, el quinto principio: Sistema verde, integración de sistemas naturales como elementos para el bienestar de la ciudad, el sexto principio: Sistema vial, que es la conexión eficiente de las funciones urbanas, y el séptimo principio: Sistema económico, organiza la incidencia del plan en la producción interna y regional de la ciudad, garantizando la conexión regional, etapabilidad y el financiamiento. El Plan del 47 se puede resumir en una visión urbana basada en una filosofía: el valor del hombre.

Santiago
Vanegas Peña

Director de la Escuela de Arquitectura
Universidad del Azuay



Cuenca en 1945. Fotografía donada por Gustavo Landívar.

Referencias bibliográficas

- Albornoz, B. (2008). *Traza, Planos e Imagenes de Cuenca*. Cuenca: Ilustre Municipio de Cuenca.
- Cobas, M. (2012). La mirada distante: Jones Odriozola y una modernidad en Route. En Correa, F. *Una línea en Los Andes* (1ra ed), pp. 91-122. Harvard GSD.
- Concejo Cantonal de Cuenca (1945). *Acta del Concejo Cantonal de Cuenca de diciembre de 1945*.
- Concejo Cantonal de Cuenca (1947). *Acta 95 de la sesión extra ordinaria del Concejo Cantonal de Cuenca del 28 febrero de 1947*. Tomo 73.
- Concejo Cantonal de Cuenca (1947). *Acta 116 de la sesión ordinaria del Concejo Cantonal de Cuenca del 23 de junio de 1947*. Tomo 73.
- Concejo Cantonal de Cuenca (1947). *Acta 135 de la sesión extraordinaria del Concejo Cantonal de Cuenca de 3 de noviembre de 1947*. Tomo 73.
- Cordero, J. (2018). *Historia de Cuenca y su Región. 1895-1957. Desde el Liberalismo hasta el cuarto centenario de su Fundación*. Volumen VIII. Municipalidad de Cuenca, Universidad de Cuenca y Universidad del Azuay.
- Cravotto, F. (2016). *Documento Original - Curriculum Vitae de Mauricio Cravotto*. Fundación Cravotto. Montevideo: Fundación Cravotto.
- Del Pino, I. (2010). Arquitectura Moderna en Quito. *Revisiones Sobre Arquitectura Moderna*, (28), 20-29.
- Novick, A. (2012). *Proyectos urbanos y otras historias*. (S. C. Arquitectos, Ed.) Buenos Aires, Argentina: Nobuko.
- Liernur, J. F. (2008). *La red austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924 - 1965)*. Buenos Aires, Argentina: Colección Las ciudades y las ideas. Universidad Nacional de Quilmes.
- Ludeña, J. (2010). Modernidad Periférica en Latinoamérica. *Revisiones Sobre Arquitectura Moderna*, (28), pp. 8-11.
- Sempértégui, J. (2010). IX Conferencia Latinoamericana de Cancilleres 1959. *Revisiones Sobre Arquitectura Moderna*, (28), pp. 12-19.

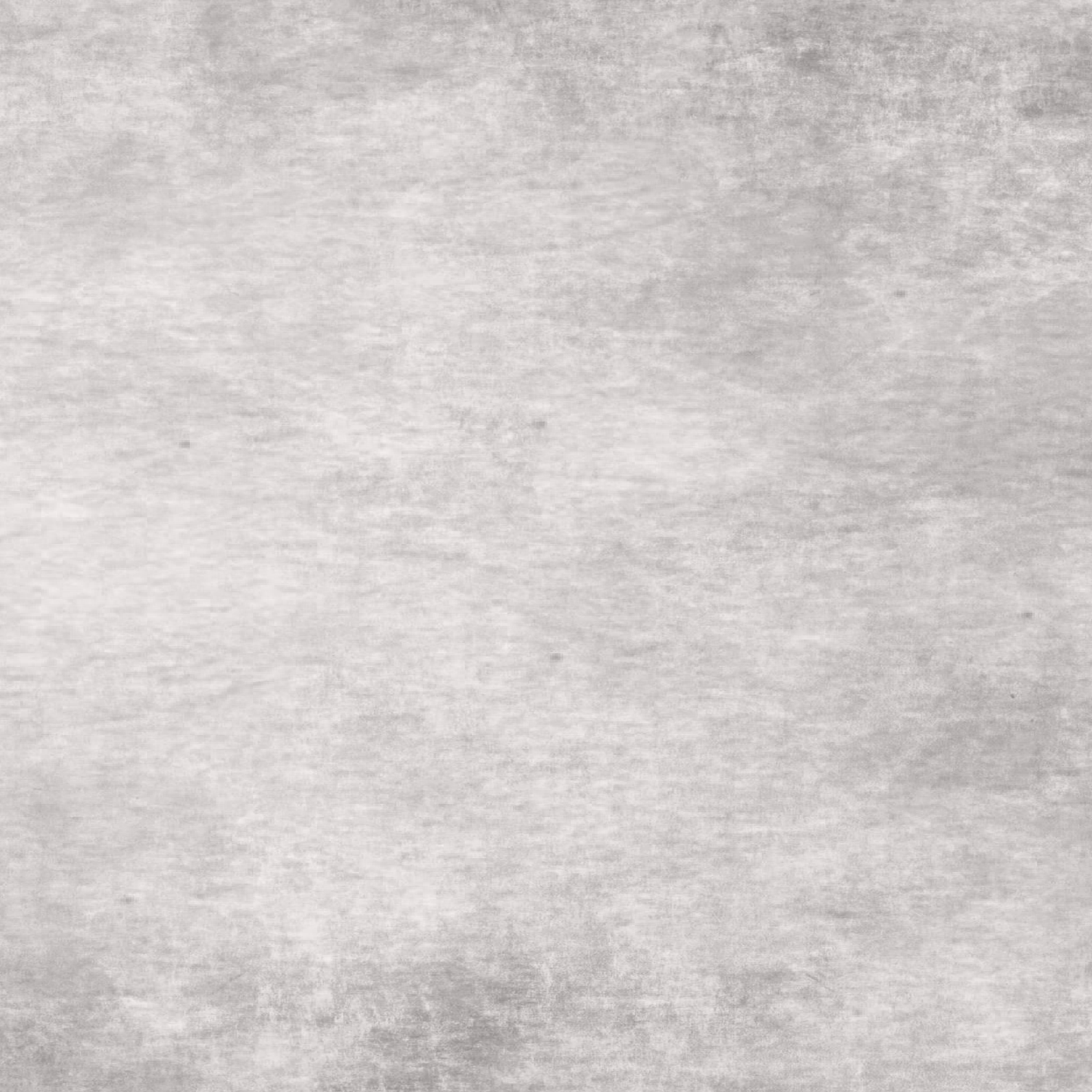


ANTEPROYECTO DEL PLAN REGULADOR PARA LA CIUDAD DE CUENCA

GILBERTO GATTO SOBRAL

a todos los niños que establecerán
para mañana una era de equilibrio
en la vida social construyendo con la
obra colectiva de la Ciudad, su her-
mosura y el bienestar de las genera-
ciones venideras.

Quito, noviembre de 1947



CONCEPTOS GENERALES



El hombre en colectividad

Brevemente nos referimos a la forma de vida del hombre desde el nacimiento de su existencia, sin extendernos a consideraciones históricas o biológicas, a fin de entrar sencilla y llanamente al estudio de su vida normal, ordinaria, dentro de los campos de la evolución en que ha mejorado su ser físico moral e intelectual.

Pasando por alto toda tesis sobre su origen, podemos afirmar que desde la época de su irracionalidad, nos muestra una predisposición a la vida en compañía y proximidad de sus semejantes, formando grupos aislados y cerrados al principio. Después buscando intercomunicación con esos grupos aún por distantes que estuvieran, tras un largo proceso de tiempo y procedimientos basado en sus transformaciones de su mentalidad creadora y, por su consecuencia, en los procedimientos de mejoramiento de vida.

En la interesante ilustración de la *Historia de la Humanidad* de Vaan Loon, dice que: "la historia del hombre es el relato de la vida de una criatura hambrienta en busca de alimento, ubicado siempre en los

lugares apropiados para establecer allí su hogar. Primitivamente no sabía lo que significaba el tiempo, no tenía la menor idea que eran los días, las semanas ni los años. Pero, posiblemente, tiene en cuenta la sucesión de estaciones porque no ignoraba que al gélido invierno culminaba en cálido verano, cuando los frutos maduraban y la espiga de grano silvestre era buena para el alimento".

Pero, una vez, aconteció que el estado meteorológico cambió, el estío no llegó más que apenas y otros seres invadieron, hambrientos, donde todavía había algo de comer: y comienza la lucha por la existencia del hombre contra el hombre, la agudización de la inteligencia para una respuesta ágil, mental y física.

Grupos étnicos y religiosos son la consecuencia

El hombre comienza a convivir en sociedad y amplía su esfera de acción, mediante el intercambio, relaciones sociales y culturales y, esencialmente, desarrolla el comercio. El incremento de este, toma auge con los grandes descubrimientos de los siglos XII, XIII y XIV y, más tarde, con los inventos modernos, mediante los cuales la técnica avanza en la forma más violenta que lo que el mismo hombre ha podido esperar. La filosofía, el espiritualismo y, hasta podría decirse la razón lógica, quedan atrás.

La competencia, las rivalidades-producto de culturas mal desarrolladas- el caos de las guerras económicas o religiosas-, el resurgimiento tantas veces puesto en manifiesto tras cortos o largos períodos de espera, manifiestan claramente un estado patológico y anímico en que el hombre que, desgraciadamente, parece repetirse y eternizarse hoy en esta forma de vida, la que, a pesar de todas sus maravillas producto de la inteligencia, no dejan de traslucir en el sometimiento a la masa, más que un estorbo de animalidad irracional, que la manifiesta este pequeño ser que habita el globo terrestre, poniendo en evidencia que siempre ha preponderado como Valor supremo, el de la Fuerza.

Conglomerados

Su historia

Hasta ahora no aparece una forma de vida superior en el hombre que la del aglutinamiento de sus viviendas; al comienzo con el carácter de más o menor eficiente defensa y, después, con el conglomerado, con una distribución de arbitrio sujeta al derecho de la propiedad particular sin entrar a considerar el de la colectividad, para finalmente establecer ciertos órdenes primarios, producto de sanas pero no sabias intenciones, por quienes dirigen la conquista y la religión desde la época romana.

Pero todavía no se manifestaba claramente el sentido de proporción. Las hermosas contiendas del espíritu en el ágora y en el foro, apenas si llegaron con una lógica intuitiva de materialización, a los grandes artistas de Grecia y Roma. Sigue predominando la fuerza sobre el Derecho y la forma social del hombre difícilmente evoluciona hacia un bien común. Se les llama descubrimientos, a genialidades inventivas y, es desde aquí que, con la palabra escrita. Con el vapor y la electricidad, comienza una nueva etapa del mejor vivir en la masa humana no privilegiada. La verdad de los profetas se aclara en la inteligencia abierta de una nueva cultura

en el hombre. El derecho se arraiga moral y espiritualmente en más equilibradas formas de socialismo. La técnica va sustituyendo el desgaste físico del hombre y da mejores comodidades a su vida. Entra la razón para determinar los problemas de la vida en comunidad, y el conglomerado humano se refleja hoy en nuevas formas físicas para las ciudades.

Los romanos implantaron el rudimento urbanístico del *castrum*, basado en un elemental trazado geométrico de calles dirigidas según los cuatro puntos cardinales, estableciendo manzanas rectangulares aproximadas siempre al cuadrado, pero sin normas que expliquen alguna razón de índole económica higiénica, previsión del futuro, clasificación de funciones, etc. Algunas ciudades egipcias, de la China, más tarde en la Edad Media y Renacimiento, habían ubicado sectores especializados dentro de las urbes, pero con un criterio de humanidad muy relativo teniendo el aislamiento de la clase baja, de infelices generaciones que por motivos guerreros, económicos o religiosos siempre reclaman sus derechos sociales. Así nació el "ghetto", el "bajo" y el "arrabal". Hoy, ya comienzan a ser palabras raras en la percepción moderna de la vida y se rechazan con el sabor de su profunda y antigua injusticia.

Volvamos nuestro espíritu viviendo las épocas pasadas y meditemos sobre estas rutinas para no caer en los mismos defectos, procurando una permanente superación espiritual y física. Vivimos todavía un estado social que nos obliga al aglutinamiento de la vivienda, del local del trabajo y del sitio de recreo: en la ciudad. Vislumbremos sí, una posibilidad de vida superior, pero todavía estemos en plena lucha por adjudicar al Hombre, en su totalidad, los derechos y las obligaciones de una vida oculta y moderna. No olvidemos que la técnica avanza más rápido que el sentido social y nos conformamos con decir: "lo contemporáneo" para tratar de revolver rápidamente lo de hoy sin pensar mucho en el devenir de nuestras próximas generaciones.

¿No caeremos así en la misma falta que observamos en toda la historia del hombre? ¿Existe la posibilidad de que el hombre del futuro tienda a llevar su existencia fuera de los sectores urbanos, conglomerados de habitación y trabajo? ¿La técnica no podrá llevar también todas las comodidades de la urbe al aislamiento relativo en que pueda crearse para sí mismo y aún mantener su natural estado de sociabilidad? ¿Desaparecerán las urbes y se diseminarán por los campos las masas edificadas?

Cuando García Lorca ve Nueva York y se siente apretado con la humanidad indiferente, esta mente y corazón de artista dice:

Porque ya no hay quien reparta el pan ni vino
el quien cultive hierbas en la boca del muerto
No hay más que un millón de herreros
forjando cadenas para los niños que han de venir
No hay más que un millón de carpinteros
que hacen ataúdes sin cruz.

Evolución de las ciudades

Analizando la parte física de los conglomerados, es decir, masas construidas y espacios libres, nos encontramos siempre que su disposición obedeció al grado de cultura de quienes las generaron. Su arquitectura (arte de crear) nos refleja exactamente el grado de su técnica y los conceptos filosóficos de su vida. La composición de esas masas y también la de sus espacios, en los que cabe precisamente gran arquitectura, su ornamento, leyes estéticas, higiénicas, económicas, etc., tienen señaladas épocas de resplandor y decadencia.

Se improvisa y nace una ciudad frente al primer accidente natural donde el hombre puede sacar ventajas en la economía de sus esfuerzos. El remanso de un río, un puerto en la costa, una fuente de agua, el cruce de caminos o el refugio estratégico, hace que en esos puntos comience una asociación de hombres, para la ayuda mutua en casos de emergencia. Otros muchos casos han dado origen a grandes y famosas ciudades, como por ejemplo al excepcional de Venecia ubicada en una isla llena de canales, de difícil construcción, pero donde fue el refugio obligado de un grupo de gentes costeña ante las invasiones bárbaras. Consecuencia, un pueblo que vivía de agricultura en la costa se trans-

forma en el más famoso comerciante y navegante después de los Fenicios, y levanta una de las más peculiares ciudades del mundo.

Los primitivos conglomerados conocidos, o los más rudimentarios, consistieron en el agrupamiento de viviendas rústicas de materiales o de carpas, protegido por barreras exteriores con portadas de acceso. Los dólmenes y menhires en el Norte de Europa nos indican en sus disposiciones los cerramientos de tapias de barro o materiales ya desperdiciados. Las ruinas de las ciudades de la Asiria-Caldea, Egipto y Grecia y, aún de las todavía existentes en China, la India y las de la Edad Media, nos muestran casi un total desconocimiento de trazados preconcebidos, desarrollándose sin orden ni sentido práctico, obedeciendo nada más que al concepto de la propiedad particular. Algún rudimento de zonificación funcional ya explicado anteriormente, aparece con un sentido de intuición, pero que por su mismo origen no aporta ningún mejoramiento en la evolución posterior. Aparece Roma y su Imperio y, con ellos, la técnica de la conquista en gran escala en ultramar, favorecida en gran parte por la utilización de medios mecánicos. Necesidad de organización para el mante-

nimiento de su poderío y el mayor rendimiento para la metrópolis. Aparecen sus primeras normas urbanísticas con el carrus y el “decumanus”, en el clásico “damero” de trazado rápido y la mensura fácil del terreno plano en que se implantaban. De los agrandamientos, amplitud de comunicaciones para evitar las venideras aglomeraciones, orientaciones higiénicas, etc., el futuro se encargaría de resolverlas. España, Portugal, Inglaterra, un tanto y Francia, prosiguen entonces la misma teoría en sus conquistas militares o económicas América sufre las consecuencias. Por lo menos el desarrollo urbano de la Edad Media tiene un sentido intuitivo que la naturaleza y la perspicacia del hombre complementan y se ayudan en algo que les dé ese “encanto” donde a pesar de su rudimento se les halla agradable.

Pero el trazado preconcebido de tipo clásico standard aplicado sin distinción de sitio o lugar de la tierra, para que como en una jaula se aloje el hombre, no tiene ningún interés creador y es únicamente la arquitectura privada la que da carácter y consistencia a las ciudades de la época moderna. Pocas excepciones caben al caso: la más típica, París. Allí aparece Haussman y proyecta un trazado en la que parte nueva en que se agrandaría la Cité, mediante un sistema radial de concentración de grandes avenidas por las que pudieran desplazarse fácilmente los policías encargados de evitar resueltas, con las que ya se anunciaba la gran revolución social contemporánea, es decir que aquí tenemos el primer síntoma de gran importancia funcio-

nal. Después aparecerá Pasteur y, más tarde, otros mil detalles e inventos mecánicos y teorías filosóficas, que nos hablarán de la comodidad, del derecho, de la higiene, de la estética, la propiedad privada y la colectiva, la ciencia y la moral, llegando hoy hasta la teoría del existencialismo preconizada por Paul Sartre, desde donde el hombre puede ser que llegue más fácilmente al caos que con la disgregación nuclear del átomo.

De todos modos, se ha adelantado algo y, si bien no se vislumbra una manifestación de aquella vida superior en la que el ser humano puede prescindir de la comunidad urbana, la técnica ha preparado amplio campo para que, precisamente las clases sociales todavía en reivindicación, tengan breve plazo sus aspiraciones logradas. Pero para ello es necesario un espíritu de colaboración en el sentido amplio de la palabra, que en estos momentos parece retrotraerse y de difícil recuperación como consecuencia anímica del estado de psicosis de guerra. Y he aquí que nos encontramos frente al principal problema del arquitecto y del urbanista, conscientes de su deber profesional: ampliar el fundamento de una mejor vida social, con verdadero sentido de lucha heroica dejando de lado toda clase de intereses.

La fisonomía de una ciudad es la consecuencia de las ideas y procedimientos que el hombre ha empleado para materializar una forma de vida. El desarrollo de estas manifestaciones llamadas urbanas, está direc-

tamente relacionado a la importancia de las funciones que les haya asignado y dependerá de infinitos factores circunstanciales y la más o menos acertada orientación tomada para el aprovechamiento máximo de esos factores. El clima, la geografía, la vegetación y la tierra, la idiosincrasia producto legado de antecesores en costumbres, cultura, moral y religión, el "sitio" de implantación y el "lugar" del territorio, todos ellos serán los que nos muestren la fisonomía del hecho urbano o ciudad.

Y hoy, aparece todavía frente a la misma historia política, social y económica que los han guiado, los restos de ciudades que reflejaron claramente acontecimientos extraños al sentir de quienes las crearon; urbes de maravilla que, con todos sus defectos, mediante la acción de la pequeña hormiga que es el hombre frente a la masa del cosmos, evolucionaron y se transformaron jalonando los mejores caminos de las nuevas generaciones humanas.

Sobre estos restos meditemos.

Urbanística, urbanismo y urbanización

Dentro del lenguaje español, no caben todavía definiciones correctas sobre estos neologismos, pero el uso de las traducciones y la costumbre les ha asignado cierto sentido específico, que contribuyen en su análisis a la mejor comprensión y finalidades.

En la época contemporánea el impulso de la ciencia y de la técnica han llegado a límites que pueden decirse más allá de la capacitación del hombre en cuanto al poder de preparación en el empleo inmediato de todo lo que debe rendir. Estos avances han superado siempre en la historia, a la función político social. Y este desnivel contribuyó aún más a la separación de clases sociales ya que, a pesar del esfuerzo de los hombres de estado -cuando ellos han sido la fiel expresión de sus representados- siempre se vio afianzado por el sistema económico sin limitaciones. La estandarización de servicios de carácter público ha paliado en algo esta diferencia, pero no ha sido más que una solución de emergencia, pues todavía existe en el mundo una gran masa de gente que no llega ni remotamente al mínimo de satisfacciones para su vida normal. ¿Dónde están las soluciones? Muchos son los caminos y más aún los

hombres que tienen el deber absoluto por su posición política y social, de constituirse en guías de esta gran cruzada. En lo que nos concierne, es fácil un análisis rápido de nuestra misión: expongamos al hombre como un conejillo de Indias y analicemos su función vital. Lo encontramos, de niño, inconsciente de su misión en la vida ocupado exclusivamente primero en su formación física y luego, casi simultáneamente, en su formación moral, mediante la educación por la familia y por el estado. Pocas palabras estas, pero base única y específica para lo que debe constituirse en una sociedad, no pudiéndose permitir, lógicamente, clasificación alguna ni diferenciaciones de origen, raza, clase o religión.- La selección social será posterior y automática de acuerdo a la capacidad de cada uno, a la habilidad física o intelectual para resolver los problemas de su vida y, en ello, estaría resuelto el problema de su colectividad, si hay coordinación y cooperación de esfuerzos.- Nos encontramos pues, frente al hombre ya formando un hogar. Hogar: Célula del conglomerado, átomo del hábitat. ¿Sabien todos los hombres constituir la fase física del hogar? ¿Desempeña correctamente su función elemental de vida de acuerdo con la más sabia orientación técnica

constructiva? ¿Puede o le queda tiempo sobrante para construir su alojamiento de modo que Este constituyan un fuerte atractivo de vida familiar, en la que, tanto él como sus hijos, gocen del placer de la unidad familiar?

Los posibles fracasos de esta célula o átomo, ¿no son acaso los que descomponen la forma social? ¿Desarticulan la colectividad?

Todos los estados del mundo moderno han comprendido que debe existir quien guíe y oriente estas indeterminaciones. De las Universidades salen los sociólogos, médicos, abogados, químicos, físicos, filósofos, ingenieros, geólogos, astrónomos, higienistas, antropólogos, etc. Nombremos a los arquitectos y a los ingenieros. Corresponde precisamente a estos la planificación de propósitos urbanísticos, por la calidad y finalidad de los estudios que realizan. Los primeros, diestros en el arte de la composición y estética basados en los principios técnicos, en la distribución ordenada y proporcionada de las funciones de un toso y, los segundos, prácticos en el concepto matemático y en el cálculo exacto de las realizaciones como en la inventiva de nuevos procedimientos ejecutorios. La etimología que denomina sus profesiones lo dice claramente: "Arqui-tecton", el que construye con arte e "Ingeniero" el que practica ciencias exactas para valerlas con su ingenio en nuevas creaciones. No bastan tampoco los limitados conocimientos de ambos profesionales para

el complejo problema de la Urbanística, que así llamaremos la ciencia de urbanizar, sino que deben recurrir a la colaboración amplia y obligada de la casi totalidad de los otros profesionales, para la finalización efectiva de un plan.

Hemos analizado y comprendido entonces los propósitos y sentido de la urbanización y del concepto urbanismo, quedándonos solamente por decir que, urbanización es el hecho realizado bajo sus principios.

Plan Regulador Urbanístico

Frente a los problemas de las comunidades urbanas y, hoy más que nunca las del Agro, es necesario encararlos con sentido de conjunto bajo los análisis estadísticos y científicos que en mayor grado se puedan lograr para la resolución de los casos del presente y la previsión de los acontecimientos del futuro.

Esto, únicamente puede concebirse mediante la realización de un plan, consistente en un conjunto de propósitos organizados bajo directivas técnicas y establecido en gráficos, memorias descriptivas, propaganda ilustrativa mediante la conferencia popular y la distribución de folletos elementales y de fácil comprensión y, por sobre todo, una directiva de realizaciones prácticas bajo el control de una Oficina de Plan Regulador Urbanístico, organizada con verdadero sentido técnico, autónomo y libre de la política e intereses creados de otras superioridades. Es decir que, el Plan Regulador comienza cuando se pone en práctica la idea urbanística y no es difícil anticipar su completo fracaso cuando se limitan funciones o queda bajo la autoridad de comisiones. Estas últimas entidades son siempre cambiantes, obedecen a los ritmos políticos y por consecuencia a los intereses más o menos particulares de distintos

sectores, siempre variables.- Es posible en estos casos adquirir un ritmo seguro y continuo en la realización de ideas preconcebidas dejó librado al criterio de la masa social que aspira seriamente al mejoramiento vital, el procedimiento para mantener esta Oficina, pero señalando que esta función técnica y artística no podrá ser mejor controlada más que por los intereses de la Comunidad, y en la medida que vayan siendo cumplidos con el apoyo de la ciudadanía y en amplia y desinteresada colaboración.

PLAN URBANÍSTICO DE LA CIUDAD DE CUENCA





VER PLANO COMPLETO EN ANEXOS

01

Características históricas

A la distancia de un par de miles de años, nació en la hermosa planicie de Paucarbamba (llanura cubierta de flores), el aglutinamiento de algunos pobladores indígenas, formando un núcleo en que se erigirá Guapdondelek con los cañaris y, Tumipamba, brillará más tarde con los Incas en la égida de Atahualpa, Tupac Yupanqui y Huayna Capac.- Sitio privilegiado para la vida, ubicado entre el Cuzco centro del Gran Imperio Inca y Quito la otra Capital del Tahuantinsuyo, quedando unida entre ambas por una formidable calzada de empedrado (Vía Real) que sigue la línea ondulada de la sierra andina, de la que se deriva otra para unirse a la costa en un puerto oceánico.

Los primeros españoles entran en la región, atraídos por el oro, hacia el 1534 con Benalcázar pero, es en 1557 que Castilla da forma efectiva a la extensión de su Imperio, con la orden de fundación que recibe Don Gil Ramírez Dávalos de manos del Virrey en Lima Don Andrés Hurtado de Mendoza Marques de Cañete.

Y en el centro de la antigua plaza indígena, el signo del poder real y de la Justicia del Imperio Español, con la silueta en pierda del "rollo" o picota.

Pero cabe anotar de paso, que el Gobierno del Imperio de España, disponía sabias instrucciones a quienes debían establecer sus Colonias. Carlos V, entre sus Leyes de Indias, no solo organizó con tino las funciones sociales, sino que también cimentó verdaderos principios urbanísticos en los reglamentos para la fundación de ciudades.

Se comienza por la implantación debida en la comarca, donde sea fácil reponer el corte de árboles, la obtención de agua fresca y limpia y, donde el comercio, sea factible por medio del transporte de las mulas y carretas, con cruces de caminos y, luego el trazado de la ciudad debe disponerse de modo tal que en una plaza al centro, en la que residirá la autoridad y la iglesia y, en los ejidos, los espacios para los mercados. Deberá repartirse la tierra en lotes conforme a muchas condiciones de rendimiento y sujetos a verdaderas ordenanzas de higiene pública. Infinidad de recomendaciones completaban estos principios.

Bajo estos auspicios, nace la ciudad latina de hoy recta y amplia en su configuración física y en la moral de sus hombres. Y todavía se pueden apreciar algunos ejemplos de la arquitectura del pasado, expresiones fieles en su plástico de la verdad de una técnica constructiva basada en el elemental partido de piedra, cal y ladrillo con que trasplantaron al suelo indígena la tradición hispánica del alero, el balcón, el patio y la portada. En el detalle de algunos ornamentos se aprecia el auxilio en su favor de la artesanía inca y la libertad que se le otorga para que tome los elementos naturales para su decoración. Y es así que en la sencillez de su arquitectura antigua, Cuenca nos muestra que los partidos decorativos no alcanzan gran trascendencia, manifestándose de un modo mejor la distribución de las comodidades interiores de su vida en familia, alrededor de grandes patios porticados y muy asoleados, insinuándonos con ellos un principio intuitivo del funcionalismo arquitectural, que hoy es base de este arte y ciencia.

Características geográficas

Sobre la masa andina a 2536 metros sobre el nivel del mar, se abre una cuenca montañosa hacia el Oriente ecuatoriano, que encierra el curso de los tres ríos que atraviesan la ciudad y riegan las hermosas y fértiles vegas que dan vida a esta zona, Ubicación regional y nacional dentro de zonas de gran afluencia comercial, producción agrícola, ganadera, forestal y minera, amparadas por fáciles y efectivas comunicaciones con el interior y exterior del país mediante el servicio del avión, del ferrocarril (en terminación), carretera Panamericana y carretera local a Puerto Bolívar sobre el Océano.



VER PLANO COMPLETO EN ANEXOS

02

Características locales

Sitio interesante por su plástico paisajista donde la composición de masas edificadas se sitúa sobre planicies a distintos niveles, constantes entre las riberas del Tomebamba, Yanuncay y Tarqui, prestándose a numerosas y variadas soluciones de interés vial, por medio de ramblas, puentes, rampas y avenidas que obedecen en su conformación a las razones naturales del terreno. Zonas colindantes de laderas suaves con topografía irregular, extendiéndose hacia un horizonte con paisaje abrupto montañoso. Sitio obligado para el encuentro de varios caminos de localidades próximas sobre la misma montaña y, en especial, del paso norte-sur sobre el largo de la cordillera hacia los límites internacionales.

Características funcionales

Ciudad capital de provincia, residencia del Gobernador nacional y del Municipio del Cantón. Centro principal del comercio y producción industrial y agrícola. Nudo de conexión entre las producciones del oriente tropical y de la sierra, con la costa oceánica. Centro de alta cultura universitaria constituido en una de las tres Universidades del Estado. Lugar de atracción turística de fácil incrementación por sus características verdaderamente interesantes de un clima suave, panoramas y regiones de gran belleza en la producción de la naturaleza y costumbres indígenas, obras coloniales de arquitectura y arte pictórico, museos, baños termales etc. Regiones inmediatas de explotación minera, en mármoles colorantes, mercurio, oro y otros metales.

Características meteorológicas

Clima templado con una media de catorce grados centígrados, humedad del aire mínima para el fácil desarrollo de la vegetación y para una vida sana en el hombre, con épocas de fuerte insolación y lluvias tropicales en periodos fijos. No se registran vientos de mayores velocidades, ignorándose las características temporales de más de 50 o 60 por hora.

Nos encontramos pues, frente al hecho de la hermosa "Muy Noble y Muy Leal Ciudad de Santa Ana de los Ríos de Cuenca", implantada en un sitio del altiplano andino en el que la naturaleza ha brindado todo lo que el hombre ha necesitado para constituir un rincón de felicidad y belleza, habiendo merecido un distinguido y noble origen cuando el hispano adorno su escudo ciudadano con el sugestivo lema de "Primero Dios y después Vos". Lleno de insinuaciones, nos hace recordar los fundamentales deberes humanos ante la colectividad, que defendiéndola y laborando por ella encontramos en la felicidad de todos la alegría de vivir y, con ello, la grandeza de Dios.



VER PLANO COMPLETO EN ANEXOS

Estadística demográfica actual

Una simple apreciación objetiva nos ha sido necesario realizar, para contar con este punto de partida tan importante, en virtud de la falta de datos estadísticos oficiales. Teniendo en cuenta el tipo de construcción en un promedio de dos pisos para la zona central de la más alta concentración de vivienda y actividades ciudadanas, establezcamos una apreciación de 250 habitantes por

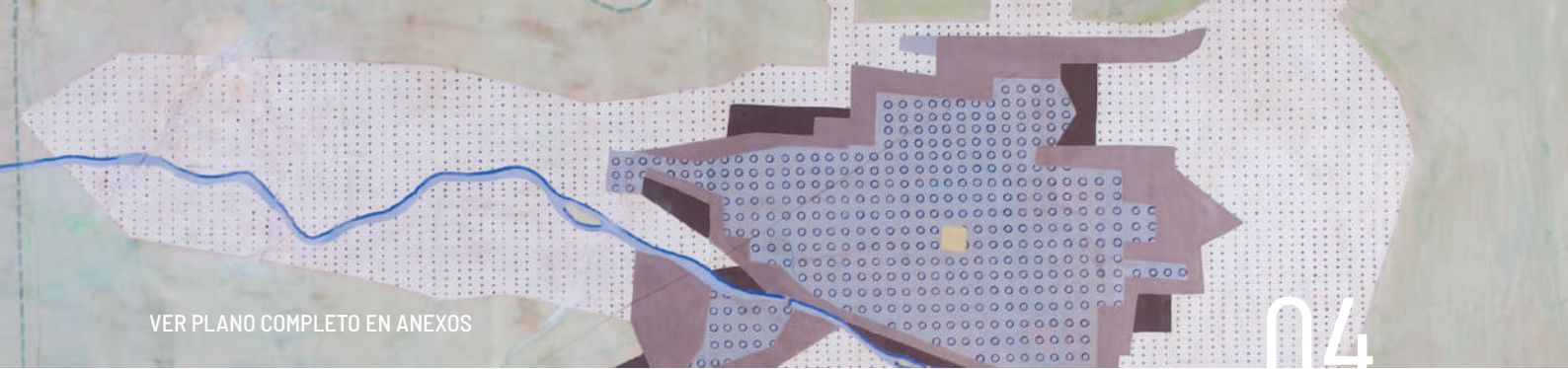
hectárea y, en la perimetral inmediata, zona concentrada de construcciones de un solo piso, 150 habitantes por hectárea; quedándonos la zona externa de habitaciones con jardín y quintas, con un promedio de 50 habitantes por hectárea. En esta base, podemos establecer el siguiente cuadro.

Cuadro 1. Estadística demográfica actual

	hectáreas	habitantes	
		por Hec.	total
Zona central del comercio y gobierno	76	250	19.000
Zona de vivienda, comercial y de trabajos de artesanía	160	150	24.000
Zona suburbana de vivienda obrera, artesanía, industrias y semiagrícolas	561	25	14.000
	797 hect.		57.000 habt

Promedio: 71 habitantes por hectárea.

Este promedio constituye la base sobre la que partiremos junto con los distintos datos parciales, al proyecto del futuro desarrollo de la ciudad, después de las consideraciones previas que siguen.



VER PLANO COMPLETO EN ANEXOS

04

Desarrollo cronológico por áreas

Este gráfico nos pone en evidencia las tendencias naturales del esparcimiento de la vivienda, dentro de las condiciones más favorables del terreno, en lo que respecta a niveles, caminos y comunicaciones y abastecimientos de agua.

Es de hacer notar la característica esencial de los crecimientos a partir de la primitiva ciudad, con tendencia al oeste y sur a las márgenes de los caminos, buscando planicies y fáciles expansiones para el futuro en estos sentidos. Esta tendencia intuitiva es de gran beneficio para el trabajo que nos proponemos, facilitando en mucho la planificación de obras a desarrollarse.

Los límites corresponden a cada zona y que se identifican con las observaciones del plano, están tomados sobre datos aproximados de estadísticas que corresponden a cada fecha.



VER PLANO COMPLETO EN ANEXOS

05

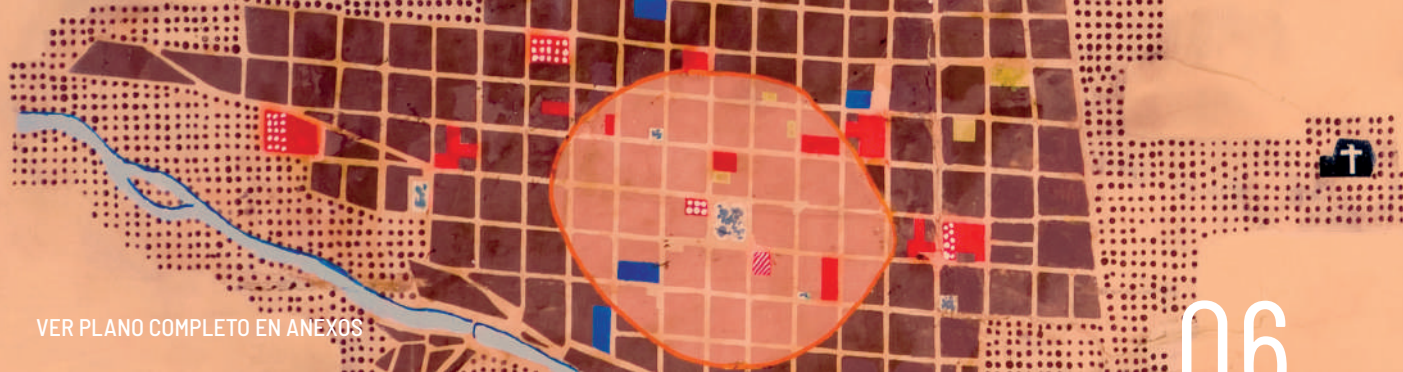
Amanzanamiento actual y distribución de la propiedad pública y privada

Es de importancia tener en cuenta la forma en que queda distribuída la propiedad según las características de su destino funcional, a los efectos de organizar para el futuro las actividades vitales de la urbe, de modo que no se presenten vacíos de densidad donde la actividad ciudadana es intensa, y por el contrario, no se hipertrofien zonas donde deben primar la tranquilidad y el reposo para el estudio, los paseos y los juegos.

Además, es imprescindible conocer cómo se pueden organizar nuevos sistemas de vialidad, parques de la necesidad inmediata y espacios destinados a reservas de actividades que se manifestarán posteriormente, edificios públicos, lugares de estacionamiento para

vehículos, escuelas, hospitales, clínicas asistencia primaria en los barrios, mercados de abastos y de distribución directa, etc., mediante la utilización de los sitios que ya tengan destinos similares, los haya en exceso o por crearse.

En este plano traspasamos los datos muy reales del estado actual de amanzanamiento denso en construcción, semi denso y la calificación de las principales propiedades.



Actual zonización de funciones caracterizadas

Este gráfico nos muestra el estado presente de la Ciudad, con respecto al establecimiento de actividades públicas y privadas, delimitadas en su ubicación en las zonas punteadas y llenas de distintos colores y señales.

Podemos apreciar que prácticamente no existen espacios determinados donde se realicen funciones o actividades especializadas, y que estas se hallan dispersas en distintos sitios, mezclándose inconvenientemente en algunos casos.

Esta anomalía no se ha hecho sentir de un modo contundente en el convivir ciudadano, porque la cantidad de la población y la densidad en que se desarrolla su vida son reducidas al presente y las interferencias se disimilan con la costumbre. Pero sí es lógico suponer y,

el ejemplo de todas las ciudades en evolución lo confirman, que el problema económico, higiénico y funcional va adquiriendo mayor importancia y complejidad, a medida que las actividades del hombre se multiplican con la técnica y el ritmo acelerado de su sociabilidad.

Debemos dejar señalando y de manifiesto este punto de partida, para prever en la planificación urbanística un desarrollo para el futuro, de modo que signifique a la Municipalidad un mejoramiento económico para los casos que no hubieran podido preverse en las necesidades colectivas.




VER PLANO COMPLETO EN ANEXOS

07

Actuales servicios municipales

La expansión limitada de zonas de vivienda ocupando áreas mayores de las normales para la densidad de población, obliga al crecimiento y extensión de los servicios públicos con gran exceso sobre los que el Municipio debe y puede afrontar en obras.

Anotamos en este plano la situación presente de los pavimentos en las calles, los servicios eléctricos de las plantas hidroeléctricas Municipal y particular de Monay, y las canalizaciones para aguas servidas, de modo que pueda referirse siempre este punto de partida medida que se vayan desarrollando estos servicios con los nuevos trazados del plan regulador urbanístico de toda la ciudad.



VER PLANO COMPLETO EN ANEXOS

08

Zonas actuales beneficiadas con espacio verde

Importantísimo problema higiénico, el del esparcimiento, asoleamiento y campos deportivos para toda edad y sexo de los habitantes de una urbe.

Indicamos en este plano las zonas de influencia de los reducidos y poco prácticos parques y plazas actuales, sobre la vecindad que tiene la suerte de estar inmediata a ellos. Las zonas oscuras nos muestran en el gráfico que la parte densa de población se halla carente en absoluto de un espacio libre donde recrear el espíritu y el cuerpo del niño y del adulto, en campos de juego, paseos o exposiciones de orden cultural en museos, jardines zoológicos o botánicos, etc.

La previsión de espacios libres en el desarrollo de la una ciudad, no solo contempla el aspecto higiénico para la salud del individuo, sino que se adoptan como recursos económicos Municipales de gran eficiencia si se consideran como campos de reservas a disponer en futuras actividades o necesidades constructivas de orden público.

Al costado de la lámina aparece el dibujo de Arthur Wragg, con unos niños débiles en la ventana de un edificio de "gran ciudad", extrañados y asombrados dicen: ¡Mira el sol!

Algo extremado el sentido gráfico de esta escena, para aplicarlo a Cuenca pero, debemos impedir que algún día pueda tener siquiera un viso de comienzo. Pongamos atención en los mal llamados parques como el "Miguel León", "Abdón Calderón", etc. y las zonas de habitación que conviven inmediatamente a ellos, suponiendo que estos espacios se los puede gozar como de esparcimiento ya que tienen sus límites cerrados por verjas de hierro. Su número reducido y sus extensiones, no pasan de ser más que plazas donde el aire libre y breves explanadas permiten el paso tranquilo del transeúnte y el descanso relativo de otros. ¿Parque?, es algo más: extensión amplia, árboles frondosos que no dificultan el paso ni la vista, flores y prados espaciosos de verde donde el niño puede correr libremente.

Estos están preconizados en todos los estudios urbanísticos conocidos, cuyo servicio permite distancias entre los 250 y 350 m de las habitaciones más lejanas. Procuraremos en lo posible esto, para que los habitantes puedan salir del balcón de su casa y el niño no corra peligros higiénicos y físicos en sus esparcimientos al borde de una vereda.



VER PLANO COMPLETO EN ANEXOS

Cuenca en un futuro de 50 años

Manifestación gráfica del plan de desarrollo regulador urbanístico, basado en los estudios que más adelante se planifican y en los principios generales siguientes.

- a. Ordenación, localización y proporción de las funciones activas y pasivas de la colectividad mediante la zonificación.
- b. Trazado de arterias de circulación interna y comunicaciones externas de la urbe, obedeciendo a las condiciones naturales del terreno en su topografía y paisaje, ubicándolas y conectándolas a las existentes con la importancia que requiere cada una de ellas con sus perfiles transversales; y alternando las calles existentes en sus anchos con el mínimo de dificultades que puedan acarrear sus obras así como también el mínimo imprescindible para no entorpecer la vida del futuro previsto para Cuenca.
- c. Coordinación de los servicios de transportes públicos, creando un Centro de Transportes del movimiento rápido, entre la carretera Panamericana y el Aeropuerto y, otro centro del movimiento lento y pesado, en la Estación del Ferrocarril.
- d. Factibilidad de agrandamiento en el perímetro urbano, para llenar posibles necesidades de un futuro no previsto, pero con limitada importancia estimando que los centros urbanos no deben polarizar grandes concentraciones llegadas a cierto número de habitantes, debiendo extenderse con centros suburbanos fuera de los límites establecidos.
- e. Sentido económico en el planteamiento de obras tanto en el orden Municipal como en el particular, con el trazado de amanzanamientos y vías secundarias y con el funcionamiento y atención de los servicios públicos, en la calificación de centro barriales y de distritos.
- f. Principios higiénicos en la ubicación de las actividades de trabajo, comercio y residencia y la creación de centros culturales y deportivos.
- g. Estética paisajista y arquitectónica contemplada en el proyecto de Ordenanza de Construcciones para la Ciudad de Cuenca, adjunto a la presente memoria.

Zonas funcionales caracterizadas del futuro

Analizamos ya cuales son las funciones de la Ciudad y el destino posible de sus actividades dentro del rol que le corresponde a su ubicación, implantación y condiciones naturales de la región.

Dentro de la espontánea e intuitiva distribución de zonas de: comercio, gobierno, fabril, vivienda obrera, media y residencial, industrial, etc., apreciamos fácilmente su diseminación y falta de coordinación entre las mismas, que obedezcan a una composición técnica funcional. Hasta hoy, este problema ha quedado librado a las improvisaciones municipales, del estado y particulares y pudieran de seguir así, aparecer consecuencias graves en la acumulación de errores que hoy parecen insensibles.

El factor económico colectivo manifestado en las obras públicas del estado o del Municipio, tienen decisiva trascendencia para esta cuestión. Es indispensable anotar en este Plan Urbanístico la importancia y prioridad de cada una de esas obras, para que sean factibles dentro de las necesidades de cada época. Los servicios primarios de agua potable, canalizaciones pavimentos, enseñanza escolar, alumbrado, fuerza eléctrica, aten-

ción hospitalaria, cultura física, etc., dentro de la labor municipal y puentes, carreteras, regadíos, ferrocarril, comunicaciones carreteras, telegráficas, telefónicas, radiodifusión, vigilancia y planeamiento rurales, explotaciones mineras, etc., corresponden al Estado.

La noción exacta del límite y oportunidad de estas obras, los fundamentos coordinadores y económicos para su función más eficiente, no pueden lograrse sino mediante la realización de un proyecto perfectamente basado en datos estadísticos llevados por una oficina independiente y especializada.

Cabe señalar que los límites establecidos para este plano de anteproyecto en las distintas zonas, no deben ser rigurosamente observados, puesto que la Oficina Municipal del Plan Urbanístico de Cuenca, debe ir anotando los casos especiales que merezcan contemplarse, particulares o de planeamientos técnicos, con el espíritu de un mejoramiento urbano y colectivo, mediante planos y proyectos definitivos realizados a escalas convenientes.

La Zona de Gobiernos Provincial y Municipal, bancaria y comercial, ha sido concentrada en unas 30 manzanas en el sitio que actualmente se manifiestan estas actividades, ya que por la importancia de las mismas es lógico suponer su imposible desplazamiento y, por el contrario, es de preverles un aumento de densidad, tanto en el aspecto de concentración de personas como en el de volúmenes de edificios. Esta razón es de suma importancia para las circulaciones viales como veremos más adelante y para las disposiciones municipales en ordenanzas, sobre la construcción en general y, en particular, por los aspectos higiénicos, estéticos, etc., que nos darán como resultado una ciudad.

La Zona mixta de Comercio, Viviendas y Artes Menores (Artesanía) también ha sido establecida en la zona en que se desarrollan actualmente estas actividades, rodeando a la que hemos considerado anteriormente, con la que en forma evidente existe una gran vinculación funcional. Aproximadamente ocupará toda el área comprendida entre la Avenida Huayna Cápac, el Río Tomebamba y la calle Rafael M. Arízaga, habiéndose señalado en el plano sus naturales tendencias de evolución, dentro del caso actual de la urbe.

La Zona Residencial Media para empleados, comerciantes, etc., rodea por el Sur y por el Norte a la anterior, es tendiéndose hasta la Carretera Panamericana, el Río Yanuncay, y la Avenida 10 de Agosto y por el Norte hasta la Avenida del Chofer y sus prolongaciones

hacia el este y oeste. Esta zona queda dividida en dos secciones claramente diferenciadas en sus topografías: mientras que la ubicada al sur en el llamado Ejido, se desarrolla en un terreno relativamente plano, la del norte se va elevando sobre una hermosa colina hasta alcanzar la cota altimétrica máxima para el normal servicio del agua potable. Mientras que en las zonas anteriores se permite la construcción de nuevos edificios sobre las líneas de fábrica existentes en las calles, en esta se obligará al retiro de las construcciones para viviendas y de cualquier otra índole, a una distancia mínima de cuatro metros de la línea mencionada, creándose así el principio de la ciudad jardín.

La Zona Residencial Obrera establecida en las inmediaciones del Ferrocarril y de la Zona industrial, y aún dentro de esta misma, debe ser motivo de especialísimo estudio. El problema económico que representa el índice de vida al obrero, tiene especial importancia para el trazado y loteamiento de esta zona, ya que debe buscarse un resultado técnico y práctico altamente eficiente respecto a las posibilidades de arrendamientos y adquisición de la propiedad, por quienes representan el aspecto fundamental de la economía del país. También el factor higiénico y el derecho al pleno goce de la naturaleza, deben estudiarse detenidamente estableciéndose el área permitida de edificación en cada lote y retiros con respecto a medianeras y línea de calles, para así formar espacios libres de jardines y pequeño cultivo.

La Zona Residencial de Categoría superior por las posibilidades económicas de sus propietarios, queda librada a la parte oeste donde todavía existe la propiedad de gran extensión que facilita el trazado de calles adecuadas e implantación de parques, como así mismos reservación de algunos espacios libres con propósitos precaucionales de reservas.

Las construcciones de viviendas en estas zonas, obligarán por medio de la Ordenanza el retiro de una mínima de 5 metros de las líneas de fábrica y a 3 de las medianeras, como también 5 metros de los fondos. Estos espacios libres quedarán como jardines. Igualmente puede estimarse la construcción en bloques de apartamentos, con gran altura, sujetas a limitaciones mayores al doble de las distancias antedichas. Débese obligar a los propietarios de esta zona al mantenimiento y cuidado de los espacios enjardinados que corresponden a sus frentes en las vías públicas.

La Zona Residencial en bloques de Apartamentos, según la posición planificada, constituye una de las soluciones mejor adecuadas a las condiciones naturales del terreno, ofreciendo el conjunto panorámico de masas de la ciudad, una ordenación estética de gran armonía con el paisaje circundante y, la solución de un problema económico importante, tomándose en cuenta el tipo de construcción indicado. Plenamente comprobados dos aspectos característicos exclusivos del bloque de viviendas: mayor concentración de habitantes cuya

consecuencia económica favorable radica en la más eficiente función de servicios mediante la coordinación y centralización de unidades y reducción del costo de los tipos standard de elementos de la construcción; y amplia consideración higiénica para la vida del hombre cuyo espíritu se regala en los grandes espacios del jardín que es un esparcimiento y también solaz para el cuerpo, asegurándose así, la felicidad de su familia.

En el conglomerado de la ciudad de esta zona de vivienda, presenta la muy ventajosa ubicación para el albergue de un numeroso grupo de gente de actividad múltiple, cuyo desplazamiento al centro de sus obligaciones se ve reducido al mínimo: ahorro económico y de tiempo. Empleados, comerciantes, profesionales, universitarios y dirigentes de Gobierno tendrían establecimiento adecuado para sus familias en esta zona. Hacia el oeste comprende la Ciudad Universitaria que, aun teniendo edificios especializados a su cometido, estos presentarías un mismo tipo de distribución en el terreno.

La Zona Industrial y Vivienda Obrera ubicada en el sur del río Yanuncay, se ha contemplado en los terrenos más adecuados a esta actividad donde, en la actualidad, su costo es relativamente bajo y por tanto de fácil implantación para grandes establecimientos de industria pesada, que verá facilitada su labor por la inmediatez de la Estación del Ferrocarril, transporte por el que moverá su materia prima y productos elaborados. Se ha limitado en el anteproyecto de un modo arbitrario esta

zona, con un radio aproximado de un kilómetro alrededor de la Estación, previéndose hacia el oeste un amplio campo de reserva a posibles ensanchamientos, lugar que también está facilitado en sus comunicaciones por medio de la Carretera Panamericana hacia los centros suburbanos de producción y consumo. Esta zona requiere una ordenanza muy especial en lo que se refiere al permiso de construcciones, estableciendo distancia mínima entre ellas para trabajos de peligro, medidas contra incendios, facilitación de los transportes de carga pesada por vías adecuadas entre las distintas propiedades, a fin de no dificultar la función principal del movimiento de productos. Las fábricas con sus instalaciones de grandes maquinarias movidas por calderas, turbinas o motores, necesariamente producen ruidos. Los gases, olores de elaboraciones, ventilaciones, chimeneas, etc., merecen atención especial en las ordenanzas respectivas, a pesar de que las diferencias de altura con otras zonas, simplifican este problema. El aspecto arquitectónico de los edificios industriales y su funcionamiento, deben estar sujetos a una meticulosa reglamentación que, al mismo tiempo que dé amplitud de posibilidades a estas instalaciones, protejan debidamente la seguridad física e higiénica de los operarios. De igual modo debería contemplarse la vivienda de obreros que se instalen en esta loma hacia Turi, que deben tener las mismas comodidades de la comprendida en los alrededores de la Estación del Ferrocarril.

La Zona de Quintas y Huertas con edificación baja, que se extiende en los alrededores del aeropuerto y en general se formará en los límites externos del sector urbano, está destinada al aprovisionamiento y producción directa de alimentos vegetales para la urbe. También es necesaria la sujeción de una ordenanza higiénica y constructiva, especialmente en lo referente al límite de máximas alturas para el establecimiento del “cono de vuelos” de los aviones. Identifica observación cabe a la plantación de árboles y, en general, especificaciones relativas a la seguridad del movimiento del Aeropuerto, debiendo estar de acuerdo a las que determinan las autoridades respectivas del campo militar o civil, que, en la actualidad, no disponen de ellas más que en lo elemental del funcionamiento presente.

Un aspecto interesante que pueden tener todas estas ordenanzas son las relativas al estímulo del mejoramiento estético constructivo hacia los propietarios y los técnicos creadores de obras, mediante la adjudicación de premios a los edificios y a las plantaciones florales o de arboricultura. Con ello la urbe presentaría en sus vistas panorámicas interesantes conjuntos del arreglo de la naturaleza por la labor conjunta del hombre.



Ordenación geográfica del futuro

Hemos analizado en el plano No 3, la situación presente de la densidad de población. Determinada la ordenación futura de las actividades mediante el esquema anterior de zonificación, limitamos estas áreas parciales en razón de las obligaciones impuestas, por los sentidos favorables del suelo y por las cantidades de habitantes que deben contener, dentro de un desarrollo previsible hasta el año 2000.

Anotamos la siguiente distribución humana, según los espacios de las zonas de similar importancia los espacios de las zonas de similar importancia en su actividad especial:

Cuadro 2. Zonificación y distribución humana

	hectáreas	habitantes	
		por hect.	total
Zona de gobierno, comercial y vivienda	114	300	35.000
Zona mixta de comercio, artesanía y vivienda	380	125	47.500
Zona residencial media, obrera y deportiva	480	75	36.000
	974		118.500
Promedio: 123 habitantes por hectárea.			
Zona residencial con jardín, industrial y huertas	1334	25	33.500
TOTALES:	2308		152.000 hab.

Aparentemente existirá una relativa holgura de densificación en las zonas de 75 y 25 habitantes por hectárea, pero es necesario considerar que la primera hay grandes espacios destinados a deportes, hospital, ciudad universitaria, estaciones y depósito del ferrocarril y, en la segunda, huertas quintas, fábricas, jardín zoológico, aeropuerto, estación de buses que, necesariamente, no pueden computarse como áreas totalmente habitables. Además, estas zonas son las que deben absorber los incrementos de población para el futuro, de modo que en atención a estas densidades, el Municipio debe tener en cuenta toda consideración técnica para que no se presenten dificultades posteriormente.

Pero nada más indispensable a este trabajo, básicamente del Plan Urbanístico, que los datos estadísticos y las medidas-bases de una apreciación final de conjunto, ya establecidas en forma definitiva en una subdivisión de funciones para toda la ciudad, pero considerando el estricto principio de unidad, es decir coordinación, ordenación, proporción, expresión y afinada técnica en cada problema.

Se debe tener muy presente lo que es hoy y qué debe ser mañana la ciudad de Cuenca, para no perder una ruta y poder establecer cada vez mejor la familia, que es el verdadero punto de partida de este futuro.

Curva estadística demográfica: Con algún valor, apenas se insinúa a partir del año 1941, en que llega el avión comercial y de pasajeros, como medio de conexión moderna con el exterior de la región. No tenemos datos anteriores concretos, que nos permitan sobre ellos un estudio serio. Podemos apreciar que, a partir de este instante, el crecimiento vegetativo toma carácter realmente violento teniendo en cuenta que se trata de un elemento de transporte de relativa consideración a este propósito, por servir a determinadas personas en imposición a su alto costo de pasaje. Sin embargo se puede comprender una rápida influencia en las demás actividades de conglomerado, que su número es el que ha sido beneficiado.

Desde 1947 hemos supuesto un relativo crecimiento en virtud de la situación económica de post-guerra que impide toda mayor actividad, lapso que lo extenderemos hasta el 1952 con la llegada definitiva del ferrocarril, cuya consecuencia inmediata será un rápido y permanente crecimiento vegetativo representado por el sector parabólico hasta el 1960 a partir de cuándo es presumible un crecimiento normal prosiguiendo la parábola pero con la concavidad invertida hasta el año 2000. Para llegar a esta fecha hemos tenido en cuenta las posibilidades mínimas y máximas de incrementaciones entre 120.000 y 180.000 habitantes, estimando un promedio de 150.000 habitantes.

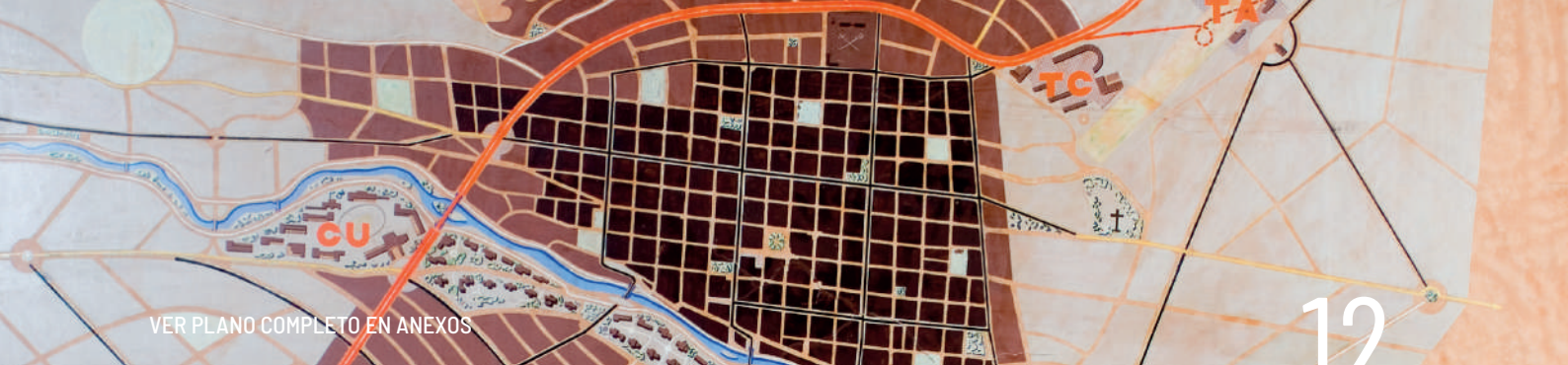
Hemos adoptado una curva parabólica porque el crecimiento total de una ciudad tiene etapas de rápidos incrementos motivados por diversas circunstancias como las ya vistas. - Estas dan formas definitivas y a las ciudades y, en este momento, son las que nos fijan puntos de base para estimar debidamente el futuro. Y aquí es donde hemos de considerar el criterio de hasta cuándo y hasta cuánto debe aumentar un conglomerado. Sucesos excepcionales podrían hacer variar todas las circunstancias analizadas, para cuyo caso también hemos tenido en cuenta los espacios de emergencia. Pero no producidas estas excepciones, necesariamente cuando la urbe ha manifestado de pleno su actividad y sus funciones se desarrollan en coordinación con las de la región que la domina, su crecimiento posterior comienza a ser de escasa importancia y más bien a una estabilidad horizontal. Ciudades famosas del Mediterráneo europeo como Florencia, Milán, Madrid, etc. cuyos cometidos industriales, turísticos, educacionales, comerciales, capitalinas, se han desempeñado durante siglos, nos dicen del límite natural a que nos han llegado después de un estudio estadístico considerando en estos mismos términos. Lógico es atribuir a esta natural limitación, un sentido propio de orden y organización ciudadana, con los asentamientos numéricos de crecimientos en la urbe, haciéndole convivir con sub centros poblados dentro de la inmediata región. Nada más acertado que este principio: actividad concentrada y especializada dentro de la gran urbe, defendiendo los

fundamentos económicos de servicios, y actividades vitales colaterales ubicadas en espacios y a distancias adecuados. Consecuencia: mejoramiento biológico y espiritual del individuo en colectividad y principios económicos de fácil consideración en los distintos problemas que se presentan.

De modo que presumimos para Cuenca, el establecimiento de un Plan Regulador Regional, que servirá de complemento y orientación adecuada al desarrollo de esta ciudad, cuyo estudio comenzamos en esta base primaria de su Plan Regulador Urbanístico.

Incrementación del Área Urbana: Refiriéndonos a este gráfico, después de lo que antecede solo nos resta explicar que las necesidades de mayores espacios libres para las distintas actividades especificadas, serán ocupadas al principio, casi totalmente por ellas aún con densidades menores que las que correspondan, salvo que los servicios públicos municipales sean extendidos gradualmente con etapas previstas técnicamente de modo que no se entorpezcan estas necesidades.

La gráfica representativa de estos crecimientos, sobre los datos apreciados del plano No 4 partiendo del año 1878, nos determina una recta aproximada hasta la época actual, con un desarrollo de 800 hectáreas conteniendo casi 60.000 habitantes. En función directa de las asignaciones unitarias por hectárea para el futuro y la incrementación de las mismas del gráfico anterior resultará una curva aproximada a la forma parabólica que culmina en 2.300 hectáreas con 150.000 habitantes.



VER PLANO COMPLETO EN ANEXOS

12

Comunicaciones y vialidad urbana y extraurbana

Ante la necesidad vital de organizar sistemas de relaciones para el tráfico de productos manufacturados, tránsito de personas y vehículos para el cumplimiento de los fines del conglomerado, hemos de establecer la diferencia fundamental de los sistemas impuestos al movimiento local extendido a su periferia, en los que se refiere a situaciones de vecindad regional, llamándole “Vías de Circulación”, y los sistemas de comunicaciones de las ciudad con el exterior fuera de su región, que le llamaremos “Rutas Vitales de Conexión”.

Las primeras merecen un estudio serio para determinar no solo su conformación sino que también su distribución de modo tal que desempeñen su cometido al tiempo que favorezcan la división de zonas barriales como veremos enseguida. Por ello, hemos establecido tres categorías de vías.

Vías de circulación

- a. Preferenciales: cuya actividad es máxima por constituir las líneas de conexiones más rápidas y densas en circulación de vehículos y peatones,

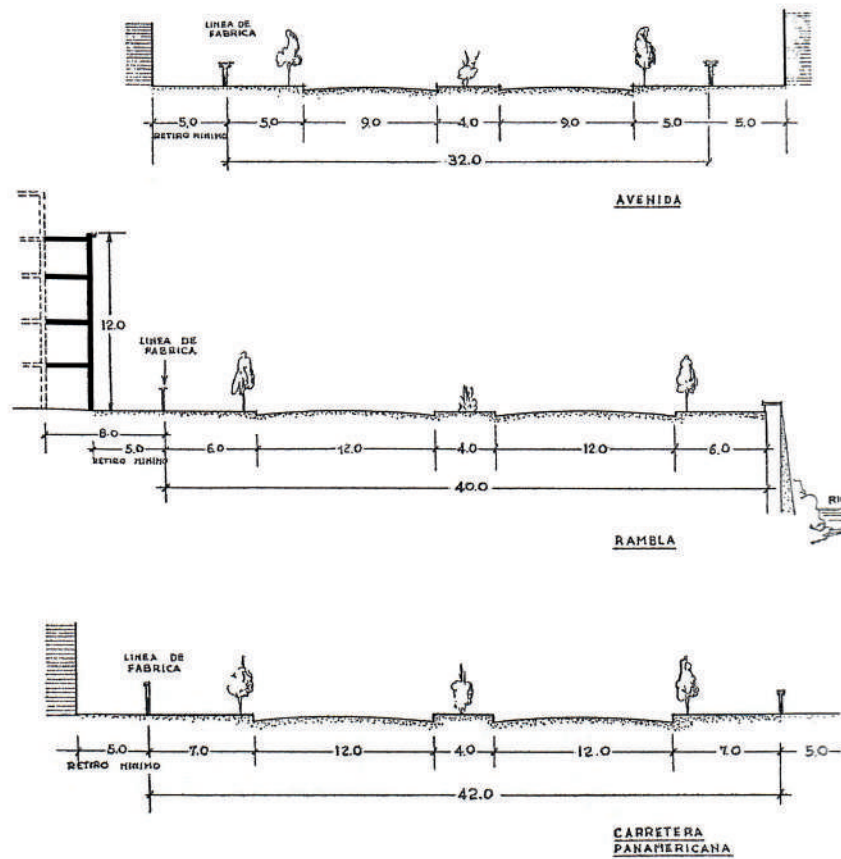
uniendo los centros y zonas de distintas funciones clasificadas. Por esta misma actividad, hemos tratado de modo que, en la ciudad actual permitan un leve ensanchamiento que faciliten su trabajo, buscando su factibilidad al tiempo que la eficacia, según los tipos de construcciones existentes conjunto, y que también vayan dividiendo áreas barriales que correspondan a las necesidades, densidades y espacios especificados para el plano siguiente No 13. Los perfiles transversales de esta y siguientes calles y avenidas, quedan señalados en las láminas adjuntas a esta Memoria e indicadas en plano especial entregado a la Secretaría.

- b. Secundarias: que tienen la misión de enlace con las anteriores, caracterizándose por su menor importancia pero que deben llenar satisfactoriamente necesidades de tránsito y de tráfico para amplios sectores de actividades trascendentes de trabajo y vivienda.

Secciones viales:
avenida - rambla - carretera panamericana

ANTEPROYECTO
CUENCA
PLAN REGULADOR
•
ARQ. GILBERTO GATTO SOBRAL

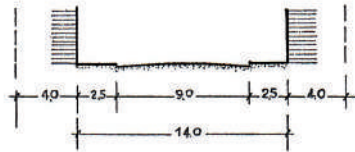
REFERENCIA PLANO 12



Secciones viales:
 calle - calle y paso ferrocarriles - rambla

ANTEPROYECTO
CUENCA
 PLAN REGULADOR
 ARQ. GILBERTO GATTO SOBRAL

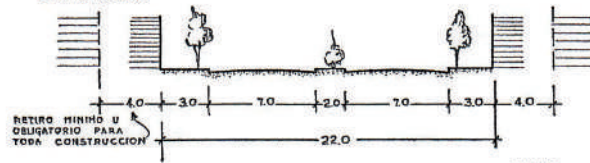
LÍNEA DE FABRICA CALLES
 RENDELADAS EN CIUDAD
 ACTUAL.



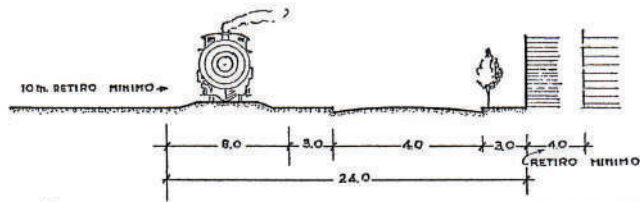
RETIRO MÍNIMO OBLIGATORIO
 DE CONSTRUCCIONES FUERA
 DEL TRAZADO DE CIUDAD
 ACTUAL (CALLES NUEVAS)

CALLE

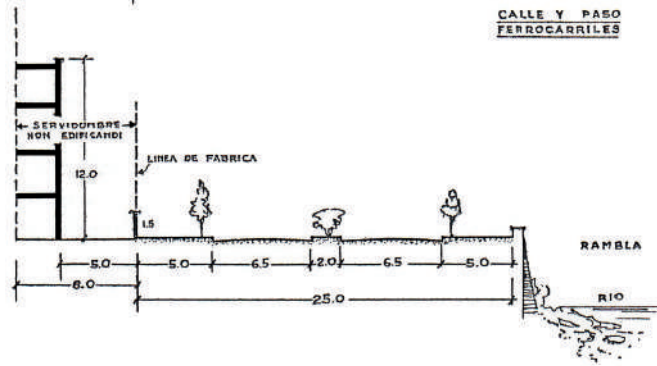
LÍNEA DE FABRICA



CALLE



CALLE Y PASO
 FERROCARRILES



- c. Internas barriales: llamadas así por la simple misión de constituir el nacimiento del movimiento vehicular o de peatones, separando las áreas de construcción en amanzanamientos.

Las segundas, de función trascendente para el desenvolvimiento de la ciudad, constituyen verdaderas arterias de productos vitales para el hecho urbano. Las relaciones con el exterior al mismo, pueden verificarse dentro de la siguiente clasificación:

RUTAS VITALES DE CONEXIÓN

- a. Postales: donde se incluirá la intercomunicación por los sistemas de correos, teléfono, telégrafo y radiodifusión;
- b. Comerciales: Que comprenden todos los transportes de productos extraídos de la tierra y los elaborados por las plantas industriales o artesanales
- c. Sociales: Donde la actividad del hombre se muestra por la relación directa con sus semejantes, dentro y fuera del centro en que se halla, por medio de la facilitación de su presencia.

La primera no tiene mayor transcendencia en el hecho físico de la construcción de una ciudad, por la índole sencilla de los procedimientos empleados y por su dependencia directa en muchos casos a las relaciones sociales y comerciales, siendo precisamente estas

dos últimas las que constituyen, al presente, el factor más importante de este capítulo, ya que establecen el régimen económico, fijando por consecuencia el índice de vida para el hombre; radicando en las sociedades el fundamento del adelanto de un conglomerado ya que implica la evolución de la cultura, manifestada en la técnica, en la ciencia y en el arte.

Vistas estas consideraciones generales, explicaremos las Rutas Vitales de Conexión, según los estudios realizados en esta urbe, obedeciendo a las siguientes características:

AÉREAS: De singular importancia para Cuenca hasta en el momento actual, en que están por terminarse las vías terrestre del carretero internacional y nacional y la del ferrocarril. Con la anotación particular de que el sistema aéreo de comunicaciones, una vez terminados los dos antedichos, adquirirá mucho más volumen y las estadísticas de servicios crecerán incesantemente al haberse introducido una multiplicidad de actividades nuevas ciudadanas con el aporte de la totalidad de estos sistemas viales de primaria categoría en las comodidades humanas.

Hemos dispuesto e centro de Transportes Aéreos (T.A), en el mismo sitio donde se encuentran los edificios actuales del Campo de Aviación, considerando no solo sus posibles y necesarias ampliaciones sino que también la realización de una mayor extensión de la pista de aterrizaje para que alcance una longitud aproximada a los dos mil metros.

La distribución de sus servicios, según el establecimiento de los edificios militares y civiles, tienen mucha importancia con relación al fácil movimiento de pasajeros desde y hacia la ciudad y la inmediata comunicación con el Centro de Transportes carreteros.

Para una mejor y fácil solución de los problemas que se vayan presentando en tal sentido, se mantiene la actual entrada por la carretera panamericana y, además, se crea otra en el lado opuesto de la pista, con amplias y rápidas avenidas de tránsito de menor frecuencia, que comunican directamente los distintos sectores en la ciudad.

CARRETERA PANAMERICANA: Esta es de trascendental función para la actividad urbana y para el resto de los territorios de la República. Su paso debe ser lo más próximo posible a la ciudad y mantener la característica de gran vía en todo su recorrido, por su amplitud y facilitación de circulación. No existe en la ciudad actual ni el más ligero vestigio de un trazado intuitivo en este aspecto, ya que tampoco ha habido la menor intensión de una función semejante y, solo puede llevarse dentro de las vías existentes una momentánea solución, valiéndonos de calles mal organizadas por sus pendientes, ángulos, conexiones y dimensiones de calzadas y aceras, que podrían traer serias dificultades a la propia carretera panamericana por interrupciones muy continuas, como al mismo desarrollo de la vida urbana en la que se introduciría una actividad violenta y extemporánea en las zonas especializadas ya previstas.

Se consigue un eficiente trazado a través de la futura ciudad y bordeando los límites de la actual, uniendo la entrada sur con la este del carretero interprovincial que tienen señalada dichas posiciones. Tiene la ventaja de poderle disponer las dimensiones transversales adecuadas, ya que pasa por terrenos extensos, en la actualidad con cultivos, cuyos propietarios serán los más interesados en esta trayectoria por la enorme plusvalía que resultará en sus propiedades. Partimos, pues, de un puente sobre el Yanuncay siguiendo la dirección N.E. hasta alcanzar una de las islas mayores del Tomebamba sobre la que se apoyan dos puentes y sigue iniciándose una curva hacia el este remontándose en suave pendiente por detrás del cuartel y volviendo al encuentro de la entrada del aeropuerto por el cual prosigue hacia el oriente.

Hemos conseguido con este trazado, en primer término, el aspecto fundamental de eficaz desempeño del tránsito por las características rasantes y transversales del camino; luego, la mayor y mejor solución económica, ya que bastaría declarar de utilidad pública las áreas que ocupe en propiedades ajenas que resultan enormemente beneficiadas en su valor posterior y finalmente, queda contemplado el atravesamiento de zonas especializadas sin dificultarlas en sus actividades del relativo movimiento en conexiones laterales, al tiempo que su paso se realiza ofreciendo vistas panorámicas de la ciudad de verdadero interés paisajista en su color y en su forma.

CARRETERAS SECUNDARIAS: Las denominadas así, por una importancia menor con la anterior, en lo referente a intensidad y velocidad de circulaciones, pero que tienen especial cuidado en el tratamiento de sus pavimentos y ubicación de las construcciones respecto a las líneas de fábricas y senderos laterales de seguridad para peatones. Ellas constituirán la arteria de verdadera alimentación de la urbe, puesto que provienen de los subcentros proveedores de huertas, granjas, haciendas, bosques, canteras, ladrillos, minería, etc. para el servicio de la población e industrias.- Los perfiles indicados en las láminas respectivas, para las avenidas urbanas que las conectan, deben fijarse como mínimo para sus anchos, y, respecto a las construcciones suburbanas, por ninguna causa deben permitirse levantar a una distancia menor de diez metros de la línea de fábrica.

Además, estas vías tienen por objeto la conexión de los centros poblados de la región en que se halla Cuenca, de modo que constituyen los accesos de viajeros a otras regiones por medio de los sistemas aéreos, ómnibus o ferrocarril interprovinciales o internacionales. Este criterio general nos ha movido a la previsión del Centro de Transportes Carreteros (T.C) ubicado junto al de Transportes Aéreos (T.A) sobre la carretera panamericana. Este centro, contendrá las estaciones de buses internacionales, interdepartamentales y urbanos con los controles respectivos para horarios, sistemas mecánicos, cambios, talleres de reparaciones y aprovisionamiento, al mismo tiempo que un pequeño

hotel para viajeros. Con esto, se logran dos propósitos importantes: la concentración del servicio de transportes terrestres de libre desplazamiento que, por su ruido, maniobras, y mejor control municipal, convienen imponerlos en un área amplia, única y situada en el perímetro de la Ciudad y, por otra parte, la vecindad inmediata del Centro Aéreo para facilitar el rápido desplazamiento de Pasajeros del uno al otro sistema. Frente al Centro de Transportes de Ferrocarril (T.F.C), está ubicado otro gran Hotel de Viajeros que llena la misma finalidad, además de poderse constituir en uno de los Hoteles máximos de la ciudad, algo alejado del centro de la misma, con sus campos de deportes, diversiones para los turistas, con fácil salida a los puntos de excursiones.

FERROCARRILES: De indiscutible importancia para la economía regional y urbana, con el desarrollo de industrias y transportes en general del tipo económico. Ubicación de este centro coordinando las necesidades técnicas ferrocarrileras y de inmediato contacto con las zonas de industrias y Abastos Municipales. También esta ubicación permitirá para un futuro, el posible trazado de una línea de conexión hacia la ciudad de Loja, atravesando la zona industrial en terrenos propicios, que debe ser señalada y estudiada técnicamente ahora, evitándose seguras complicaciones cuando ellos comience a ser una realidad.



Barrios, distritos, centros funcionales caracterizados

Hemos visto de la importancia del plan de obras que el Municipio, Estado y particulares van desarrollando, con respecto a la ordenación de actividades múltiples, de modo que no aparezcan interferencias, ni la explotación del valor de la tierra, en favor de los menos de una colectividad. Necesitamos, pues, poner en plan preconcebidos, cuáles, dónde y cuándo van a ser llevados estos hechos, de modo que la riqueza de la propiedad no deje de ser privada y se traduzca en bien de los necesitados y no en la fortuna de algunos.

Agruparemos los núcleos ciudadanos en áreas que corresponden proporcionalmente al esfuerzo diario de sus tareas, sin mayores complicaciones para su vida facilitándole y haciéndole más eficiente la labor propia y del mal conglomerado. Estudiando sus densidades aproximadas, tomamos grupos de unas 5.000 personas y consideramos un grupo amanzanado cuyos límites queden constituidos por arterias de circulación intensa, parques o ríos. Con ello, evitamos a estas personas, el atravesamiento de estos obstáculos con un mínimo, dotando estas áreas barriales con los servicios indispen-

sables para la vida diaria: escuelas, mercados, atención médica, etc. que para mejor administración y servicio deben constituirse en un Centro Barrial, con arquitectura propia del lugar en su plástica de conjunto y en su función. Este principio nos ha determinado las zonas limitadas en el plano con líneas rojas, dentro de las que se han señalado con pequeñas circunferencias blancas, la ubicación aproximada de los centros antedichos.

A su vez, las características topográficas, vías de circulaciones de gran importancia, los ríos y actividades concentradas, establecen agrupamientos en áreas naturales cuyas actividades de conjunto, pueden agruparse en los llamados Centros de Distritos, donde radican edificios de carácter público en sus servicios, subordinados a los centrales principales, como ser sucursales bancarias, clínicas de primeros auxilios, liceos de enseñanza superior, telégrafos, correos, etc. Hemos ubicado en el plano total, tres Centros de Distrito, llamado Norte, Sur y Este.

Y, finalmente, quedan señalados dentro de circunferencias azules, los llamados Centros Funcionales, es decir, Concentración de actividades especiales que deben ubicarse en un solo punto, como ser los Centros de Transportes, Mercados de frutos, Matadero, etc. Se han mantenido las ubicaciones actuales del Estadio, Hospital y Cementerio, constituidos ya en sitios que no corresponden a sus funciones, previsto el futuro desarrollo de la Ciudad, dado que sus obras principales de construcciones de gran volumen han sido recientemente terminadas. Se les ha rodeado de circulaciones y espacios libres o parques, de modo que queden disminuidas en todo lo posible, las interferencias que necesariamente se han de producir en un futuro próximo. Se ha creado la Ciudad Universitaria, en un lugar cuyas características topográficas y ubicación respecto a los centros densificados, son perfectas a su cometido, además de que está implantada en terrenos cuyo valor es bajo y sin ninguna obra construida en ellos facilitando su adquisición. Sus comunicaciones son rápidas y fáciles por las vías de importancia que la rodean, tanto para los estudiantes residentes en el interior de la urbe actual o futura y para los que viven en centros suburbanos. Panorámicamente constituirá unos de los efectos plásticos más interesantes de la Ciudad en el conjunto de sus masas edificadas, con lo cual se comienza en "centro verde de edificación en bloque" que se introduce al centro de la ciudad en este tipo de edificación, extendiéndose desde la Carretera Panamericana hasta la Avenida Solano.

Los espacios verdes

Se impone la consideración máxima de este aspecto en la estructuración o remodelación de un Ciudad. Múltiples son los beneficios que aporta al hombre un espacio libre para el contacto directo o indirecto con la naturaleza. Desde el punto de vista higiénico, que no solo se manifiesta en el aspecto físico de la salud por el deporte o la liberación de la estrechez del aglutinamiento constructivo hacia el sol y aire puro, sino que también desde el punto de vista espiritual que beneficia y dignifica la salud de la mente liberándola de la pesadumbre de los encierros psicológicos.

Dos son las clasificaciones generales que merecen este estudio: Espacio verde público y Espacio verde privado.

- a. El Espacio verde público: Tiene que ver con todos los servicios de carácter colectivo que deben ser promovidos por el Municipio dentro de la urbe, teniendo en cuenta cuáles son las necesidades barriales para el desarrollo de deportes en adultos y niños, parques infantiles, parques zoológicos y botánicos, andenes y jardines en avenidas,

plazas ornamentales y campos de reserva para su utilización en el futuro en pequeños estadios, construcciones de habitación colectiva, estaciones de correos, hoteles y, en general edificios de gobierno y municipio. No significa esto que hoy deban expropiarse de inmediato los espacios destinados a este objeto, sino que simplemente debe evitarse en ellos nuevas construcciones permanentes¹ o, si las hubiera, declararlas de utilidad pública para su adquisición en el momento que sea oportuno, para su utilización².

¹ Pueden admitirse permisos precarios de construcciones no valiosas y de poca importancia, siempre que el propietario manifieste por escritura el valor de los ejecutados no quedará incluido en el monto de expropiación que se realice en un futuro por el Municipio y que, además, demolerá toda obra y a su costo en el momento que se le exija.

² Igualmente pueden concederse permisos precarios o condicionales en las construcciones existentes, siempre que se traten de reparaciones de conservación o ampliación, que no sobrepasen el 20% del valor total del inmueble según el aforo municipal, no quedando por ello exento del derecho de expropiación por parte de Municipio.

De los espacios verdes considerados en el plano N° 8 y su influencia real y efectiva para los habitantes que los rodean, hemos considerado las plazas que en la actualidad están limitadas por verjas cercenando la libertad de su uso pleno y su conformación boscosa que impide toda visibilidad amplia y la entrada del sol. Es decir que se aumenta su ineffectividad, a lo demostrado en este plano con las mamparas que los rodean en distintas tonalidades. Puede quedar esto compensado en algo, con los campos abiertos que circundan la ciudad pero, es obvia su consideración como destinados a la utilización ya expresada.

Nos cabe indicar que las normas inglesas basadas en los estudios locales y extranjeros, determinan la cantidad de quince mil metros (15.000) cuadrados de verde, por cada mil (1.000) personas, con la siguiente distribución:

- Campos deportivos
7.500 metros cuadrados.
- Recreo y paseos (adultos)
4.100 metros cuadrados.
- Recreo y descansos (niños)
3.400 metros cuadrados.

Como vemos a simple vista en el plano No 8, estamos muy lejos de aproximarnos a estas cifras y, lo que hemos establecido en este plano No 13, significa un primer tanteo de aproximación, para cuando la Oficina respectiva del Plan Regulador Urbanístico, fije la efec-

tividad de sus posibilidades en función con las características de estadísticas e idiosincrasia del pueblo.

Procuremos, pues, que el espíritu y el cuerpo del hombre y del niño, gozando del espacio libre, el sol y el aire puro de un parque o una avenida, experimenten el sentido estético y de vida que influya la naturaleza con sus formas arquitecturales en el color del cielo, la flor y el árbol, la masa edificada o la ruta a nuevos horizontes, aquietando las vicisitudes del cotidiano vivir, en el panorama pintoresco de su ciudad-jardín, en el deporte o en la contemplación tranquila, que todo ellos es nueva creación.

- b. El espacio verde privado. - Es de máxima consideración aún, en el desarrollo de la masa edificada, por las repercusiones estéticas e higiénicas en la vida total del conglomerado. Esta determinación queda expresada en el Proyecto General de Ordenanza de Construcciones, adjunto a la presente memoria, donde quedan especificadas las condiciones mínimas para los espacios laterales, frontales y posteriores de todos los edificios y las medidas de aberturas de ventilación e iluminación para todos los ambientes de la vivienda.

Conviene observar la necesidad estricta de estos principios, en especial para la vivienda media obrera ya que, tanto el empleado como el trabajador a jornal, tienen derecho al goce de su jardín y pequeño huerto, donde distraer su físico y gozar de tranquilidad hogareña con el trabajo de su propiedad que dignificándola colabore al bienestar de su ciudad.



Plan de mínima en obras colectivas

Esbozamos un plan para el desarrollo urbanístico regulado, de la ciudad de Cuenca, tomando todos los antecedentes y acontecimiento de su vida histórica de la región física en que se halla y de la función que desempeña en el crecimiento de la parte económica, política, social y educativa de la República.

Analizamos su pasado en todo su detalle y hemos previsto su futuro tomando en consideración todo factor de vida humana, idiosincrasia, aportes culturales desde las clases sociales influenciadas por los incas, españoles y el cosmopolitismo de hoy. Extractemos consecuencias y derechos lógicos de una vida mejorar con el orden, la ciencia, la técnica, el arte y la moral del hombre. Adjudicamos esos derechos de un verdadero sentido de libertad espiritual y de acción, pero en el entendido que esa libertad existirá mientras haya justicia social, que ampare el desafortunado, oriente la educación completa del niño, dé asilo al anciano que ha cumplido con su misión solidaria y ampare la obra colectiva y particular librando la explotación en beneficio de pocos para que la riqueza municipal se distribuya equitativamente.

Los primeros pasos de esta obra planificada y reguladora, son sin lugar a dudas los que determinarán el éxito o fracaso de sus propósitos. Constituyen el fundamento que debe permanecer inalterable para que su edificio no experimente fracasos. Es el Municipio de hoy, el que afronta esta enorme responsabilidad y, que sus integrantes, quienes prosiguen el historial magnífico de los cabildos de Cuenca. En ellos está el poder determinar por sí o por quienes deben asesorar sobre este grande y complicado problema, de cuál ha de ser el camino a emprenderse, para el mejor desarrollo físico y moral de las generaciones futuras de su gran pueblo.

Pero, estas loables intenciones, es de rigor reconocerlos, quedan sujetas a las posibilidades efectivas de una puesta en obra, es decir, del problema económico. Siendo esta la base de partida, nada más oportuno que señalar lo mínimo del comienzo de realizaciones. Establezcamos, pues, un plan de Mínimas, de acuerdo a los señalado en este gráfico, en el que constan las obras que deben tener por orden preferentes y exclusiva atención en los momentos actuales.

En primer término, las necesidades esenciales para el desenvolvimiento de la vida ciudadana dentro del mejor concepto higiénico, canalización, agua potable, luz eléctrica, mercados, pavimentos y transportes urbanos.

Luego, dentro de un grupo secundario de obras y, por su orden: Trazado y Puentes de la Carretera Panamericana; Trazado y Financiación de Barrios Obreros, para el Ferrocarril, industrias y Abastos; Establecimientos definitivos de las líneas de fábrica en la calles afectadas dentro del casco urbano actual y trazado de la nueva Urbanización; creación de Parques Infantiles, Mercado de Frutos y Matadero, Estación de Buses urbanos e Interprovinciales; Instalación de Escuelas en los Barrios respectivos; Plazas de Educación Física para niños y Adultos; Estudios de una nueva Central Hidroeléctrica de capacidad industrial; ídem para el Consorcio Municipal de fabricación de Cemento, plan de Organización de Centros Culturales en las Plazas de Educación Física por medio de Bibliotecas, Cinematógrafo, conciertos, exposiciones, parques zoológicos y botánicos etc.

La lista es numerosa y parece, a primera vista, imposible llegar a tanto. Pero, cabe preguntarse: ¿es que pretendemos para nuestra generación, el goce de alguna parte de la obra que aspiramos? ¿No somos los de hoy los que debemos preparar el camino a nuestros hijos?

Muchas de esas obras parecen utópicas, pero la experiencia de quienes han pasado por casos similares, puede subsanar toda falta de espíritu de lucha para lograrlos.

Debemos agregar que, es muy posible, que aparezcan en los distintos Concejos que se suceden, criterios diversos acerca de cuáles son las obras importantes a realizarse en sus períodos de Gobierno. Entendemos que la ardua labor del establecimiento de un Plan Regulador Urbanístico, puede solo responder a la técnica. Únicamente la constitución de una "Oficina Municipal del Plan Regulador de Cuenca", con absoluto carácter de autonomía en la decisión de sus proyectos y en la ejecución de los mismos, puede llevar a cabo tal empresa. Obvio es agregar los inconvenientes de toda injerencia directa de las decisiones de comisiones, que pueden variar de tendencias políticas o económicas y, así, llevar intereses organizados o particulares, que para justificarlos nunca faltan argumentos decisivos con que acallar cualquier opinión autorizada. La experiencia es larga y cuantiosa para contradecir estas aseveraciones que no tienen otro propósito que el de orientar una sociedad hacia un bien cada vez mayor.



15

Plan de la organización funcional

La Organización Funcional de la Ciudad, en sus aspectos sociales, educativos, de gobierno, comercial, industrial, vivienda, sanitario, vial, deportivo, cultural, turístico, desarrollo demográfico, obras nacionales y municipales etc., han tenido, como punto de partida, el “valor” hombre. Este valor, constituye el átomo activo, base fundamental de las características esenciales de un hecho urbano manifestado en creaciones físicas, por el arte, la ciencia y la técnica.

El construye la molécula en que desarrolla su vida íntima: La Familia: Esta unidad fundamento de sociedad estable, es la que merece la atención máxima del urbanista. Es ella quien manifiesta la mínima estructura constructiva al realizar su vivienda, al procurar sus servicios indispensables a la vida humana, al acomodar su sentido estético mediante la adaptación de forma, color y paisaje, creando los descansos para el espíritu en la reunión cultural, en el pequeño jardín, en labores y artesanías casera y, en resumen, organizando una orientación educativa y constructiva, moral y social que determinan una idiosincrasia. Todo ello, de pleno mani-

fiesto en la casa, habitación, auditorio, aula o palacio, hospicio o depósito, asilo o estadio, fuente o chimenea, torre de señales o avenida.

Partimos de la unidad HOMBRE, cuya primera fórmula social se constituye en la FAMILIA, a la que asignaremos un valor promedio de cinco personas que, en una agrupación de un mil doscientos, constituyen un VECINDARIO y, a su vez, un conjunto de cinco mil personas, determinan el BARRIO, segundo elemento unitario de la división urbana por la importancia de su atención pública.

Nos queda el conjunto total urbano, cuyas actividades de su Gobierno Municipal y del Estado, podemos establecerlas en tres núcleos llamados DISTRITOS, con agrupaciones de cincuenta mil personas cada uno y, cuyo conjunto, nos determina la CIUDAD URBANA con sus ciento cincuenta mil habitantes.

Establezcamos ahora, las necesidades básicas mínimas de vida humana, para ser llenadas al máximo en cada una de estas agrupaciones, como se indica en el gráfico:

FAMILIA

Habitación adecuada con aire, luz, jardín y servicios Municipales de agua potable, electricidad, teléfonos, red cloacal.

VECINDAD

Distribución ordenada y adecuada de la propiedad territorial, calle residencial, tiendas, comestibles y parques Infantiles.

BARRIO

Servicios públicos municipales y del Estado, escuelas, mercado, atención médica, maternidad, espacios de estacionamiento vehicular, circulaciones de vías principales, artesanado, plaza cívica, plaza de deportes, gimnasio, biblioteca, correos, telégrafos y teléfonos.

DISTRITOS

Gobierno Fiscal y Municipal, hoteles, mercados de abastos, almacenes, teatros, industrias (que corresponden a la zona) asilo de ancianos, asilo de niños, vías fundamentales de gran circulación, liceos superiores, escuelas de artes y oficios, hospitales, administración de justicia, centrales de policía y bomberos, oficinas municipales de recaudación e informes, parques culturales y de paseos, piscina pública, sector de gran comercio y cementerio fuera del sector urbano.

CIUDAD URBANA

Edificios centrales de gobierno y administración provinciales, fiscales y municipales, Bolsa, Cámaras Industriales, Comerciales y de Trabajo, Bancos, Universidad, Gran Auditorio, Museos, Estadio, Tribunales de Justicia, Jardines Botánicos y Zoológico.

Fin de la memoria descriptiva del Anteproyecto del Plan Regulador Urbanístico de la Ciudad de Cuenca, que dedico a los distinguidos personeros de la Ilustre Municipalidad quienes, por unanimidad de voluntades, han contribuido siempre con su ilustrado criterio y apoyo, a la realidad de este incipiente trabajo con que me distinguió y honró la ciudadanía cuencana.



GILBERTO GATTO SOBRAL
Arquitecto

PROYECTO DE ORDENANZA PARA LA
CONSTRUCCIÓN O RECONSTRUCCIÓN DE
EDIFICIOS DENTRO DEL LÍMITE URBANO DE
LA CIUDAD DE CUENCA



Art. 1.- SOLICITUD DE PERMISO PARA LA CONSTRUCCIÓN O RECONSTRUCCIÓN Y PRESENTACIÓN DE PLANOS.-

La solicitud debe estar dirigida al señor Director de Obras Municipales, en el sellado correspondiente al que se pegarán los timbres de ley estableciendo calidad de la obra, nombre y apellido del propietario del terreno o inmueble, ubicación respecto a zona y calles de la Ciudad y el nombre del técnico que dirigirá la construcción. Seguirá una memoria Descriptiva completa de cada uno de los trabajos, terminaciones y materiales que se han de emplear en la obra, declaración del valor total de la misma y la constancia del técnico que firmará esta Memoria conjuntamente con todos los planos, si él dirigirá la construcción. Esta memoria se presentará en papel simple, pegados los timbres de Impuestos Municipales en el Original. Seguirán los planos del proyecto con las firmas del propietario y del técnico Projectista, en el siguiente orden: Plano de Ubicación en una escala 1:1000, planos de las plantas, planos de las fachadas, dos secciones del proyecto por las partes más difíciles de interpretación, planos y planilla de cálculos de hormigón armado o estructuras especiales y planos de detalles que el Municipio estime necesarios para el mejor establecimiento de la arquitectura del proyecto, si ello fuera necesario. Todos estos documentos se presentarán ante la Dirección de Obras Municipales, en cuatro carpetas cuyas dimensiones serán de 0.23 x 0.33 cm, una de las cuales será entregada al interesado, con los decretos respectivos. La primera carpeta que contiene originales de solicitud, memoria descriptiva y de planos en papel fuerte transparente, será archivada por la Dirección de Obras. La segunda, que contiene copias en papel simple de las escrituras y en procedimientos heliográficos de los planos, será archivada por la Oficina del Plan Regulador y, la tercera, de iguales características a la anterior, será archivada por la Dirección de Hi-

giene. Los planos del proyecto que se presente, estarán dibujados en forma que dejen apreciar claramente las alturas, longitudes y superficies, fundamentalmente en los puntos referidos en esta ordenanza, cumpliéndose estas condiciones en los casos de correcciones posteriores en los mismos. Estarán dibujados a la escala mínima de 1:50 y todos los locales en plantas llevarán el destino con que han sido proyectados en forma escrita bien legible.

Art. 2.- OBLIGATORIEDAD.- Todos los edificios. Sin distinción de carácter o función, que se construyan, amplíen o reconstruyan, deberán ceñirse estrictamente a las condiciones de esta ordenanza.

Art. 3.- GENERALIDADES.- Para los edificios existentes queda prohibida toda obra que aumente las deficiencias que, con respecto a esta ordenanza, puedan presentar. Cuando se trate de ejecutar obras de reformas o ampliaciones, cuyo valor no sea inferior a un 20% (veinte por ciento) del valor de lo edificado en el mismo predio, deberán contemplarse totalmente las prescripciones de esta Ordenanza. Si dentro del plazo de dos años se repitiera un pedido de autorización de reformas para un edificio, se tendrá en cuenta a los efectos de la aplicación de las disposiciones precedentes, no solo el calor de las reformas que se proyectan, sino también el de las realizadas de acuerdo con la autorización anterior. Para determinar el valor de lo edificado, se tomará el asignado para el pago de la Construcción, excluyendo el valor del terreno y, para lo proyectado, de acuerdo con la tarifa de valores vigentes en uso.

Art. 4.- CONDICIONES FUNDAMENTALES: Todas las piezas y dependencias de una casa destinada a habitación o trabajo, deberán tener luz y aire directos proveniente de

patios, jardines, vías públicas, etc. Quedan exceptuadas los lugares secundarios que son: Despensas, toilettes (sin W.C ni orinales), vestuarios, armarios, pequeños depósitos, cuartos de teléfonos y cualquier otro local de funciones semejantes sin importancia y de reducidas dimensiones.

Art. 5.- PATIOS DE ILUMINACIÓN Y AIREACIÓN:

- a. A los efectos de la aplicación en cada caso, se establece la siguiente clasificación:

Patios principales: Sirven para la iluminación y aireación de los locales como ser: dormitorios, comedores y lugares estar o de trabajo.

Patios secundarios: Sirven para la iluminación y aireación de los escritorios en edificios destinados total o parcialmente para este fin.

Paticillos: Sirven para la iluminación y aireación de las cocinas, despensas y depósitos.

Pozos de aire y luz: Sirven para la iluminación y aireación de cuartos de baño y WW.CC.

- b. La superficie mínima de los patios y pozos de aire y luz estará determinada por las siguientes fórmulas, siendo:

S= Superficie

a= altura del patio, medida desde el piso del local más bajo a ventilar e iluminar, hasta el pretil inclusive.

L= Lado mínimo.

Los patios principales: Tendrán una superficie libre mínima, determinada por la fórmula siguiente:

$$S = \frac{3a}{2}$$

y, lado mínimo, por la fórmula:

$$L = \frac{a}{10}$$

más 2 m cuando a sea menor o igual a 18 m

para a mayor de 18 m la fórmula:

$$L = \frac{a}{10} + 3.00 \text{ m}$$

Los patios secundarios: deberán tener una superficie mínima determinada por la fórmula siguiente:

$$S=a$$

y, el lado mínimo, por la fórmula:

$$L = \frac{a}{10} + 1.20 \text{ m}$$

Los paticillos: deberán tener una superficie mínima determinada por la fórmula siguiente:

$$S = \frac{3a}{4}$$

y, el lado mínimo, la fórmula:

$$L = \frac{a}{20} + 1.50 \text{ m}$$

Los pozos de aire y luz: tendrán una superficie mínima determinada por la fórmula siguiente:

$$S = \frac{a}{2}$$

y, un lado mínimo, por la fórmula:

$$L = \frac{a}{2} + 1.20m$$

Art. 6.- En los cuatro tipos de patios indicados anteriormente, para la determinación de la altura “a”, se procederá de la manera siguiente:

Para los patios aislados de las medianeras cuyos lados sean de diferente altura, se tomará para la aplicación de la fórmula correspondiente, el promedio de las dos alturas mayores, siempre que el lado mayor de altura, sea inferior en lo largo al cuarto del perímetro del patio. En caso contrario la altura será la que corresponda tener en cuenta.

Para los patios adyacentes a muro o muros divisorios, se tomará como altura “a” la del lado de mayor altura, excluidas las medianeras.

Art. 7.- Las superficies y anchos mínimos establecidos precedentemente, deberán tener dichas medidas como mínimo en toda la altura que sirvan para ventilar e iluminar los locales especificados.

Art. 8.- Cuando los patios o patiecillos de dos o más casas contiguas se corresponden formando un solo espacio libre y siempre que la altura de los muros divisorios de la planta baja no exceda de 4.00 m contados desde el patio que tenga el nivel más bajo, se determinará la superficie haciendo abstracción de los muros divisorios. Pero en este caso la superficie conjunta de los patios o patiecillos, será igual a una vez y media de los que correspondería si se tratase de un solo edificio. La permanencia de esta sola circunstancia de comunidad,

se hará asegurar por un convenio entre los propietarios con escritura pública y con intervención de las Autoridades Municipales.

Art. 9.- El área mínima que corresponde a los patios y patiecillos será completamente libre en toda la altura de los muros. Dicha área no podrá ser disminuida por nuevas construcciones o por muros divisorios que no se ajusten a las prescripciones del Art. 8. En las áreas libres que corresponden a los patios y patiecillos permitirá la construcción de escaleras de un ancho no mayor de 0.55 m siempre que sean sin contra huellas y con barbadas caladas.

Se tolerará así mismo, la inclusión de salientes de losas y entrepechos siempre que no excedan de 0.10 m del plomo de los muros del patio o patiecillos. También podrá ubicarse dentro del patio o patiecillo, las cañerías de instalaciones sanitarias.

Los patios o patiecillos de más de seis pisos de alto, deberán tener fácil evacuación al exterior, directa o a través del pasaje común de entrada a los departamentos. En estos casos será obligatorio dotar de escalera de emergencia al edificio, que satisfará las condiciones más arriba expresadas, debiendo ser de material incombustible. La superficie del patio deberá aumentarse con un área equivalente a la superficie que absorbe la escalera de emergencia.

Art. 10.- La ejecución, en edificios ya construidos, de nuevos pisos que afecten los patios existentes, será los pretilos existentes en tres de sus lados, dentro de un perfil de sección delimitado por una línea inclinada de sesenta grados.

Art. 11.- Los edificios totalmente aislados que carezcan de patios principales interiores, podrán tener los muros perimetrales a una distancia de las líneas divisorias con los predios linderos, que responda a la relación ya establecida para la determinación del ancho de los patiecillos.

Art. 12.- los patios principales no podrán tener sus pisos a un nivel inferior de 1.00 m por debajo del antepecho de las ventanas de los locales a que sirven

Art. 13.- Los almacenes, depósitos, etc., solo estarán obligados a tener patiecillos de las dimensiones prescritas a estos en el artículo 5°.

Art. 14.- DIMENSIONES DE LOCALES HABITABLES: Los locales de habitación, comedor y lugar de estar no podrán tener una superficie menor de diez metros cuadrados. En las casas de departamentos de más de un dormitorio, uno de ellos podrá tener una superficie mínima de siete metros cuadrados con un lado mínimo de dos metros. La altura mínima de estas piezas podrá ser de dos m sesenta cm Los ambientes secundarios a saber: halls, corredores y en general los locales transitables, dos m cuarenta de altura. Para los locales de techado inclinado se tomará su altura en el medio de la pendiente, con una medida mínima de dos m ochenta cm.

Art. 15.- DIMENSIONES DE LOCALES DE SERVICIOS: Las cocinas serán obligatorias en toda casa habitación. La altura mínima será de dos m cuarenta cm. La superficie mínima será de cuatro m cuadrados con un lado mínimo de un m sesenta cm. Cuando la cocina pueda considerarse un ambiente único con la habitación adyacente, la superficie mínima será de tres m cuadrados con un lado mínimo de un m sesenta cm.

Art. 16.- Los cuartos de baño serán obligatorios en toda casa habitación y deberán contar con lavabo, ducha, W.C. y bidet. Su superficie mínima será de tres m cuadrados con un lado mínimo de un m cuarenta cm. Cuando haya más de un baño podrá admitirse, además de que llena esas condiciones, otro u otros de dos m. cuadrados de superficie mínima con un lado mínimo de un m y con las mismas comodidades del cuarto de baño principal.

Los edificios destinados parcial o totalmente a escritorios, por cada unidad locativa o agrupados en batería, a razón de una en cada piso: como mínimo, debiendo, en este último caso, disponerse de un servicio higiénico por cada tres unidades locativas que sirvan en cada piso. Estos servicios higiénicos tendrán una superficie mínima de un m cuadrado veinte cm por un lado, mínimo de ochenta cm y una altura mínima de dos m veinte.

Art. 17.- ILUMINACIÓN Y AIREACIÓN: Todos los locales de habitación y de trabajo deberán recibir aire y luz directamente de las calles, patios u otros espacios libres, por medio de ventanas o puertas cuyas superficies libres no sean menores de (1/10) del área del piso respectivo. Cuando estos locales reciban aire y luz directos a través de las logias, pórticos, porches, etc. la superficie de los vanos será de (1/6) de la superficie de los pisos. La profundidad, de las logias, pórticos, porches, etc. no podrá exceder a la altura de los mismos.

Las cocinas deberán tener una ventana cuya superficie no sea inferior a cuarenta cm cuadrados.

Los cuartos de baño y servicios higiénicos podrán ser ventilados por medio de "ductos" de superficie mínima de cincuenta dm. Cuadrados y el lado mínimo de

0.35 m debiendo, en la parte superior del mismo, ser abiertos en sus cuatro lados con un área total mínima de cincuenta dm cuadrados, sobrepasando su límite inferior 1.20 m sobre la azotea más alta del edificio en una zona circular de radio de 2.50 m. En caso de azoteas transitables, dicha altura será de dos metros como mínimo. Dichos locales tendrán una ventana de veinte dm cuadrados como mínimo totalmente movable y un vano de 1 dm cuadrado de ventilación permanente.

Los ductos que se organicen adosados a los muros medianeros, en inmuebles de mayor altura que los levantados en los predios vecinos, no deberán mantenerse abiertos en el lado correspondiente al muro medianero. En estos casos se organizará igualmente en la azotea del inmueble en cuestión, el trozo de la chimenea por encima del nivel de su azotea, establecido con las características precedentes.

Art. 18.- Todas las ventanas deberán ser movibles por lo menos en un setenta y cinco por ciento (75%) de su superficie mínima. Las ventanas de cocinas y servicios, serán totalmente movibles en su superficie mínima.

Art. 19.- Todos los locales pueden considerarse habitables por sus dimensiones y ubicación, deberán estar iluminados y aireados en las condiciones mínimas que se exige para los locales habitables.

Art. 20.- CORREDORES, PASAJES, GALERÍAS, ETC.: En cualquier tipo de casa, el ancho mínimo de los corredores y galerías de circulación interiores, será de un metro. En las casas unifamiliares, el zaguán o pasaje de entrada, tendrá un ancho mínimo de un m veinte. En las casas colectivas, las entradas y/o circulaciones horizontales comunes, tendrán un ancho mínimo por

planta que se regirá por la siguiente escala: hasta cuatro departamentos un metro cuarenta (1.40) y, de cuatro en adelante, un metro ochenta (1.80). Cuando el total de departamento del edificio exceda de diez, el corredor, pasaje o galería de acceso hasta la totalidad de los departamentos, debe tener un ancho mínimo de dos m (2.00).

Los pasajes, corredores y galerías, tendrán un espacio iluminante -patio, patiecillo o caja de escalera bien iluminada- por lo menos cada quince m.

Los "paliers" o pasaje de llegada de escaleras o ascensores, recibirán luz por lo menos a través de un local bien iluminado, admitiéndose en forma indirecta.

Art. 21.- ESCALERAS Y ASCENSORES: El ascenso y descenso entre los niveles de distintos pisos, será realizado por medio de escaleras y ascensores. Las escaleras deberán tener sus escalones con huellas y contrahuellas determinados por la siguiente fórmula: $2a + b = 62$, siendo "a" = altura de cada escalón, y "b" = huellas sin sumar el vuelo.

Los escalones no podrán sobrepasar las siguientes alturas máximas: casa unifamiliar: a = 18 cm; casa colectiva: sin ascensor, a = 18 cm y, con ascensor: a = 21 cm.

En las casas colectivas, las escaleras tendrán por lo menos un descanso intermedio por cada piso que salven. La huella de éste será por lo menos la del triple de cada escalón.

Las escaleras curvas o poligonales serán compensadas científicamente. Las huellas sobre la línea de giro trazada a cincuenta cm (0.50) del limón menor tendrán el ancho mínimo que indican las formula prece-

dente. El ancho mínimo del escalón en el limón no será inferior a quince cm (0.15). El proyecto de estas escaleras será acompañado de un detalle a escala de 1:20.

El ancho mínimo de las escaleras se fija a continuación: casas familiares: 1.00 m; casas colectivas con ascensor 1.20 m; casas colectivas sin ascensor, cuando sirven hasta 4 departamentos: 1.20 m y, cuando sirven de cuatro en adelante: 1.40 m. El paso o altura libre de las escaleras en todo su recorrido no será inferior a dos metros diez (2.10).

Las escaleras de las casas colectivas deberán tener luz directa de patios, patiecillos, jardines, etc., por intermedio de vanos que den en conjunto una superficie iluminante de un décimo (1/10) del desarrollo superficial de la escalera. Se permitirá iluminación de la escalera, cuando el ojo libre sea de un m cuadrado (1.00 m²) de superficie, al lado mínimo de setenta centímetros (0.70) y la superficie iluminante tenga 2 m cuadrados (2 m²) como mínimo.

Las escaleras de casas particulares, bastará que estén en contacto con un local bien iluminado.

Las escaleras secundarias para servir locales como: altillos, sótanos, despensas, salas de máquinas, accesos de azoteas, depósitos, miradores, etc., podrán tener escalones de 0.20 x 0.20 m y un ancho mínimo de 0.55 m cuando lleve barandilla en uno de sus lados y 0.75 m cuando se halle entre muros. Las escaleras a "la marinera" (escalones de barras de hierro enmurados (sujetos) a paramentos verticales) solo podrán usarse para salvar el desnivel de la azotea al tanque de agua de reserva, pequeños desniveles entre azoteas o subida a azoteas no transitables.

A los efectos de la aplicación de este artículo y del precedente en los edificios destinados total o parcialmente a escritorios, consultorios, etc., cada tres unidades locativas de este tipo serán computados como un Departamento.

Todo edificio que sobrepase de dos plantas altas y la principal, tendrá obligación de colocar en forma inmediata a, las escaleras de circulación vertical principal, un ascensor mecánico como mínimo. Cuando se trate de un edificio de escritorios, oficinas o departamentos de viviendas que sobrepasan de cuatro a éstos por planta, será obligatoria la colocación de dos ascensores mecánicos. La capacidad mínima de cada uno será de seis pasajeros. Si las condiciones imperantes no permitieran la adquisición de estos ascensores mecánicos, el dueño del inmueble podrá solicitar por escrito al Municipio la exoneración momentánea de este requisito, obligándose a dejar en la construcción la caja vertical, cámaras, cabina de maquinaria e instalación eléctricas ya dispuestas para funcionar cuando sea posible la adquisición de los aparatos, que el Municipio podrá intimar en momento oportuno.

Art. 22.- ÁNGULOS ENTRE MUROS: Los ángulos que forman los paramentos interiores de las habitaciones, no podrán ser menores de ochenta grados (80°). Los muros que forman ángulos menores se ajustarán a las condiciones requeridas por medio de un chaflán cuyo ancho no sea menor de treinta cm (0.30).

Art. 23.- los edificios que total o parcialmente se construyen separados de las divisorias deberán distar de éstas un metro (1.00) como mínimo.

Art. 24.- Las prescripciones de esta ordenanza, alcanzan a las construcciones de cualquier clase que se realicen dentro del perímetro urbano de la Ciudad, como un nuevo edificio, monumento, torre de señales o para montaje de antenas, chimeneas, ampliaciones o reparaciones tanto interiores como exteriores, cerramientos o cercamientos de un terreno, apertura de puertas o ventanas, quedando exentos de solicitud de permiso, únicamente las reparaciones que no modifiquen la estructura o arquitectura de la construcción, como ser obras de pintura, arreglos de cubiertas y restauración de enlucidos, etc., destinadas a la mejor conservación y aspecto.

Art. 25.- EXPRESIONES CONVENCIONALES DE PLANOS: Los planos contenidos en las carpetas que acompañen la solicitud y memoria descriptiva correspondiente, estarán pintados de rojo en las secciones o cortes de paredes o estructuras nuevas; de color negro las existentes y, de color amarillo, las demoliciones.

Art. 26.- HABILITACIÓN E INSPECCIONES MUNICIPALES: Para el fiel cumplimiento de lo dispuesto en esta Ordenanza, a más de las inspecciones parciales que la dirección de Obras Municipales, la del Plan Regulador o de la Higiene, estimarán realizar en cualquier momento, se hará una inspección final a la terminación de la obra en presencia del técnico responsable, en la que se establecerán las condiciones de habilitación o habitación del edificio construido o reconstruido o reparado. Para este fin, el técnico facultativo que se responsabilice de las obras firmando los planos del permiso, o el que el propietario del inmueble hubiere designado, solicitará en el momento oportuno esta inspección final. Si el examen resultase que las obras se ajustan a los términos del permiso acordado, la Di-

rección de Obras Municipales, mediante el visto bueno de la del Plan Regulador e Higiene, dará el certificado de habilitación para poderse utilizar la obra. En caso contrario, se aplicarán las penas establecidas más adelante y, no se rehabilitará, hasta que se haya ajustado la construcción a los planos y condiciones aprobadas.

Art. 27.- Ningún edificio construido, reconstruido o reparado en forma que deba ceñirse a esta Ordenanza, podrá ser utilizado parcial o totalmente, sin que se haya expedido el certificado de que trata el artículo anterior. El propietario del inmueble será responsable del incumplimiento de esta disposición, aplicándose multas de doscientos a cinco mil sucres (S/. 200 a S/. 5000) según los casos, sin que ello implique la no obligación de someterse a las disposiciones reglamentarias.

Art. 28.- RESPONSABILIDADES: El técnico o técnicos que firmen los planos y memorias presentados para obtener el permiso de construcción, demolición, reparación, ampliación de cualquier obra, serán responsables ante la Municipalidad de las infracciones. Las sanciones irán de quinientos a cinco mil sucres (S/. 500 a S/. 5000) según la gravedad de la falta y obligándoseles a cumplir las disposiciones en vigor. En caso de incumplimiento, se duplicará la multa. Cuando las infracciones a esta Ordenanza se comentan con posterioridad a la habilitación del edificio u obra, estas sanciones serán aplicadas al propietario del inmueble.

Art. 29.- REGISTRO MUNICIPAL DE TÉCNICOS: Serán aceptadas las solicitudes que se presenten para los permisos de construcción, siempre que vengan formadas todas las partes documentales de la descripción de la obra por un Ingeniero o Arquitectos con título expedido o revalidado por una Universidad de la Repú-

blica, o por Constructores de reconocida competencia, que hayan merecido la aprobación de su inscripción en el “Registro Municipal de Técnicos”. Para los primeros, simplemente bastará la presentación del título que los acredite en esas condiciones, que atestiguará de su presentación el Secretario Municipal y, para los últimos, será necesaria la presentación de solicitud al Consejo certificada de méritos y antecedentes de su Oficio, para merecer la aprobación de inscribirse en el Registro mencionado. (Ver Ley y Reglamento de Defensa Profesional de Ingenieros y Arquitectos que acompaño, especialmente Art. 17).

Art. 30.- PROHIBICIONES TÉCNICAS: Todos los técnicos o personas que legalmente estén capacitadas para estudiar, proyectar y ejecutar obras, dentro de las funciones de arquitecto o ingeniero, no podrán presentar planos, proyectos, estudios técnicos y solicitudes de permisos de construcción, mientras desempeñen cargos rentados u honorarios dentro de la entidad Municipal. Quedan exceptuados, únicamente, los casos en que dichos trabajos tengan que ver con la propiedad residencial de las mencionadas personas, propiedad que debe ser comprobada mediante la respectiva escritura pública.

PROYECTO DE ORDENANZA RELATIVO
AL COBRO DE IMPUESTOS A LAS NUEVAS
CONSTRUCCIONES, AMPLIACIONES Y
READECUACIONES DE ACUERDO A LA
IMPORTANCIA Y FUNCIÓN DE DIVERSAS
ZONAS EN LA CIUDAD



Art. 1.- para el cobro del impuesto puntualizado en la letra (a) del artículo 178 de la Ley de Régimen Municipal, se establecen dentro del perímetro urbano de la Ciudad, las siguientes zonas, por orden de categorías, con los respectivos gravámenes:

PRIMERA ZONA:

Comprende todas las propiedades establecidas entre la nueva Carretera Panamericana, la Avenida Huayna-Cápac y el Río Tomebamba y las que tengan frentes a los mismos.

Todas las construcciones nuevas y ampliaciones o reformas de obras, que se realicen en esta zona, pagarán el impuesto de cinco sucres (S/. 5.-) por cada metro lineal de frente (a cualquier distancia que se encuentre este, respecto a la línea Municipal) en las edificaciones del primer piso; tres sucres (S/. 3) por el segundo piso; tres sucres (S/. 3) por el tercer piso y, un sucre (S/. 1) por los pisos subsiguientes.

Las reparaciones o reconstrucciones de obras existentes, que no impliquen aumento de las mismas, pagarán el cincuenta por ciento (50%) de las cantidades fijadas anteriormente.

SEGUNDA ZONA:

Comprende todas las propiedades establecidas al lado Norte y Noroeste de la nueva Carretera Panamericana, limitada por amanzanamiento denso de la edificación en el Plan Regulador y, la limitada por dicha Carretera Panamericana, el Río Tomebamba, la Avenida Vicente Solano (en sus dos frentes), y el Río Yanuncay.

Todas las construcciones nuevas y ampliaciones y reformas que se realicen en esta zona, ya sea con materiales de ladrillo, piedra u hormigón armado, pagarán tres sucres (S/. 3.-) por cada metro lineal de frente a construirse en el primer piso; tres sucres por el segundo piso; dos sucres cincuenta por el tercero y, un sucre cincuenta (S/. 1.50) por los pisos subsiguientes.

Las construcciones con adobe pagarán el noventa por ciento (90%) de las cantidades antedichas.

Las reparaciones o reconstrucciones de edificación existentes, que no impliquen aumento de obra, pagarán el (50%) cincuenta por ciento de las mismas cantidades.

TERCERA ZONA:

Comprende todas las propiedades establecidas desde los límites de las anteriores hasta el perímetro urbano. Donde se construya con ladrillo, piedra u hormigón armado, en obras nuevas o reconstrucciones, se pagará el impuesto de dos sucres cincuenta (S/. 2.50) por cada metro lineal de frente de primer piso, un sucre cincuenta centavos (S/. 1.50) por el segundo piso; un sucre veinte centavos por el tercero, y cincuenta centavos por los pisos subsiguientes.

Las construcciones en adobe pagarán el noventa por ciento (90%) de las cantidades antedichas. Y las reconstrucciones de este tipo de obras o reparaciones, pagarán el mínimo de impuesto que ordene el Art. 178 de la Ley de Régimen Municipal.

Los enlucidos o pinturas que no alteren la arquitectura de la fachada, quedan exentos del Impuesto, pero deben ser aprobados en sus realizaciones por el Comisario Municipal.

Art. 2.- Todos los edificios que se construyan de acuerdo en el Artículo 127 de la Ordenanza para las construcciones suburbanas, pagarán el impuesto mínimo que señale el Art. 178 de la Ley de Régimen Municipal.

Art. 3.- Todos los cerramientos de cualesquiera de las zonas descritas, se considerarán como construcciones de primer piso, medidos en el frente que presenten sobre la calle o vía que se considere principal y, sobre ambas, si se trata de esquina.

Nota. Debe entenderse que este Proyecto está formulado en base a la consideración de que la Ciudad estuviese desarrollada tal como se señala en el Plan Regulador. Estimo que deben preverse algunas etapas intermedias en la limitación de las zonas indicadas.

PLANOS DEL ANTEPROYECTO DEL PLAN REGULADOR PARA LA CIUDAD DE CUENCA



Los planos fueron editados y reconstruidos en base a los documentos fotográficos originales. El plano 1 y 14, no presentan parte de su información escrita al no contar con registros claros. Se incorpora el Plano "Plan Regulador de la ciudad de Cuenca", publicado por la Secretaria Municipal en enero de 1949, este plano no es parte del juego de planos originales, pero representa una síntesis de todo el proyecto. Plano tomado del libro *Planos e imágenes de Cuenca* (2008) del Ilustre Municipio de Cuenca.



PLAN REGULADOR DE LA CIUDAD DE CUENCA



PUBLICACION DE LA SECRETARIA MUNICIPAL
Cuenca, Enero de 1949



C A R A C T E R Í S T I C A S L O C A L E S

- SOBRE PLANICIES A DISTINOS NIVELES ENTRE CUENCAS DE TRES RIOS RÁPIDOS.
- TOPOGRAFÍA IRREGULAR EN LADERAS COLINDANTES CON LOMAS SUAVES Y PAISAJE DE MONTAÑA ABRUPTA EN TODO SU HORIZONTE.
- CONFLUENCIA DE LOS VARIOS CAMINOS DE LA REGIÓN.

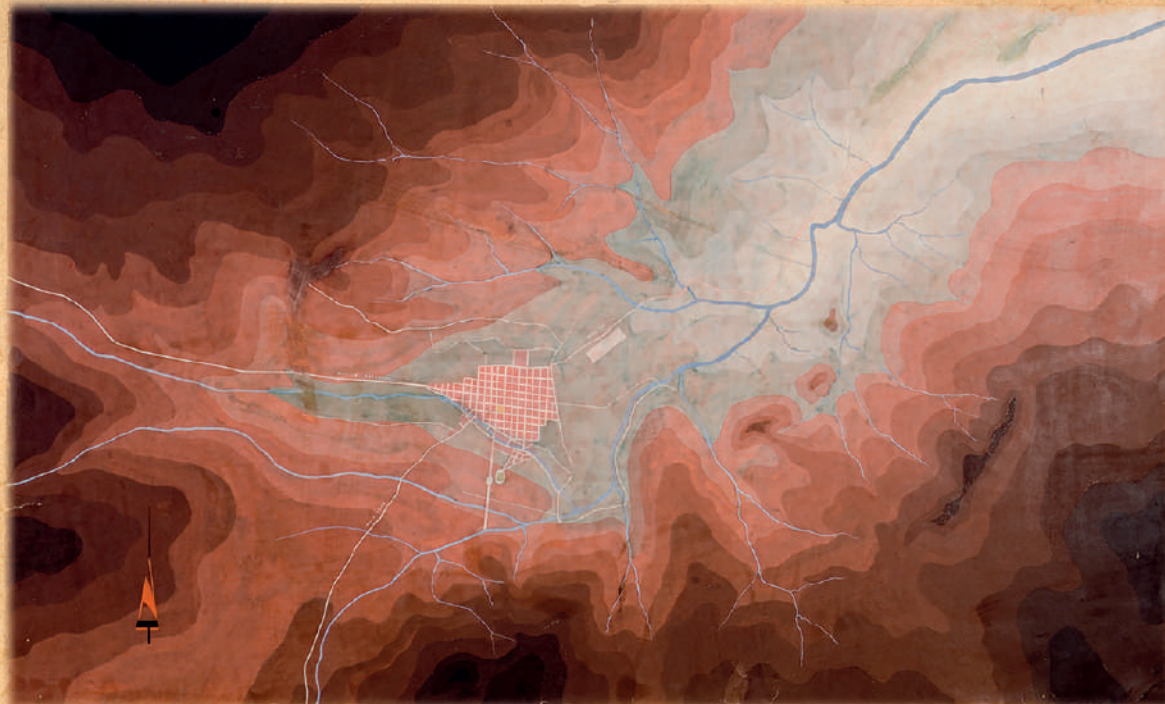
C A R A C T E R Í S T I C A S F U N C I O N A L E S

- GOBIERNO PROVINCIAL.
- CENTRO COMERCIAL INDUSTRIAL Y AGRÍCOLA
- CENTRO DE CONEXIONES ENTRE LA PRODUCCIÓN DE LA SIERRA Y ORIENTE TROPICAL CON LA COSTA.
- CENTRO DE ALTA CULTURA UNIVERSITARIA.
- CENTRO TURÍSTICO POR SU CLIMA BAÑOS TERMALES Y OBRAS COLONIALES.
- CENTRO DE EXPLOTACIÓN MINERAL DE TIERRAS Y MARMOL.

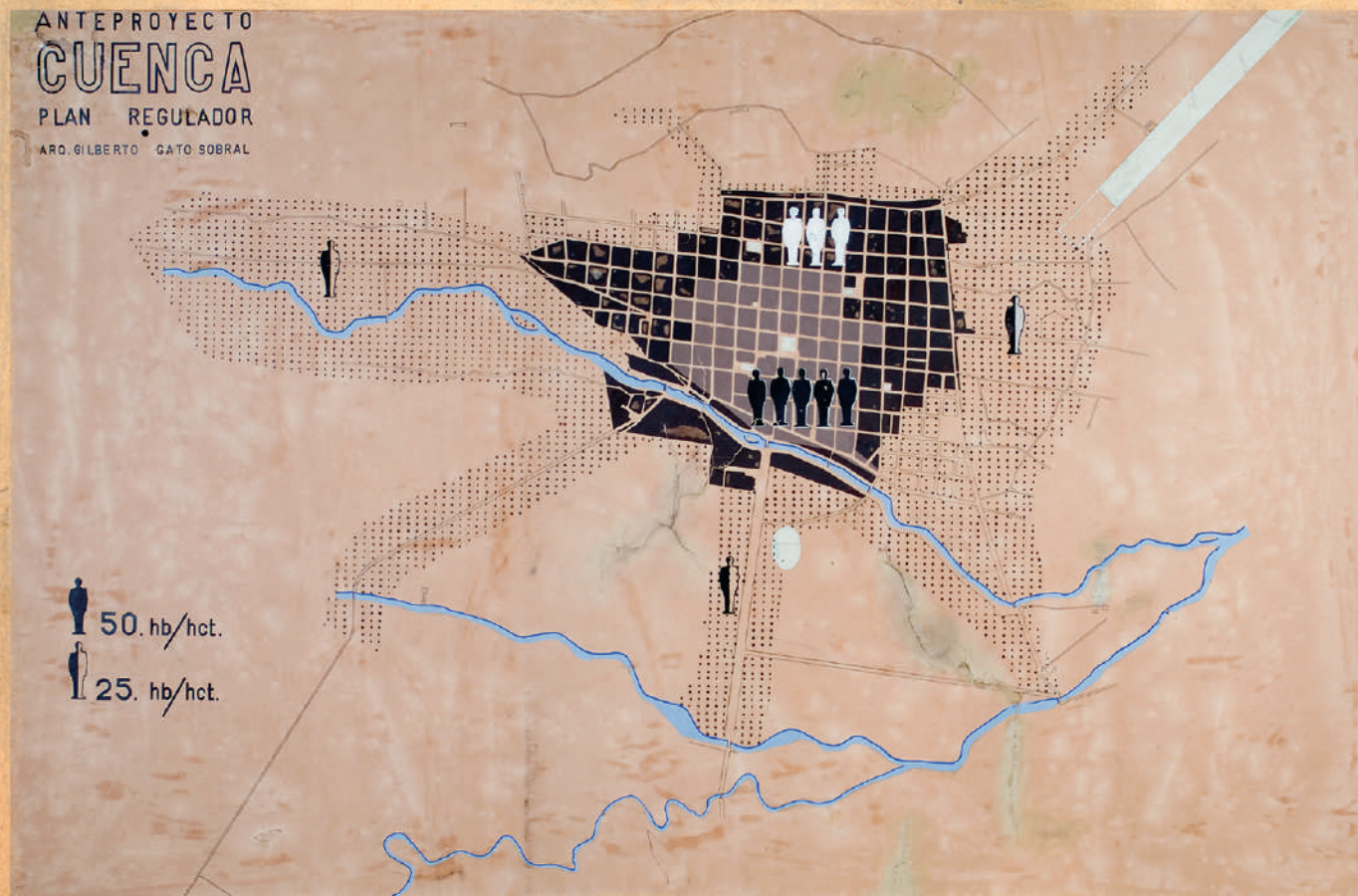
C A R A C T E R Í S T I C A S M E T E O R O L Ó G I C A S

- CLIMA MEDIO TEMPLADO. FÁCIL VEGETACIÓN. 14°
- LLUVIAS TROPICALES EN PERÍODOS FIJOS.
- VIENTOS SUAVES SIN TEMPORALES.

Primeros Días y Después Vesp



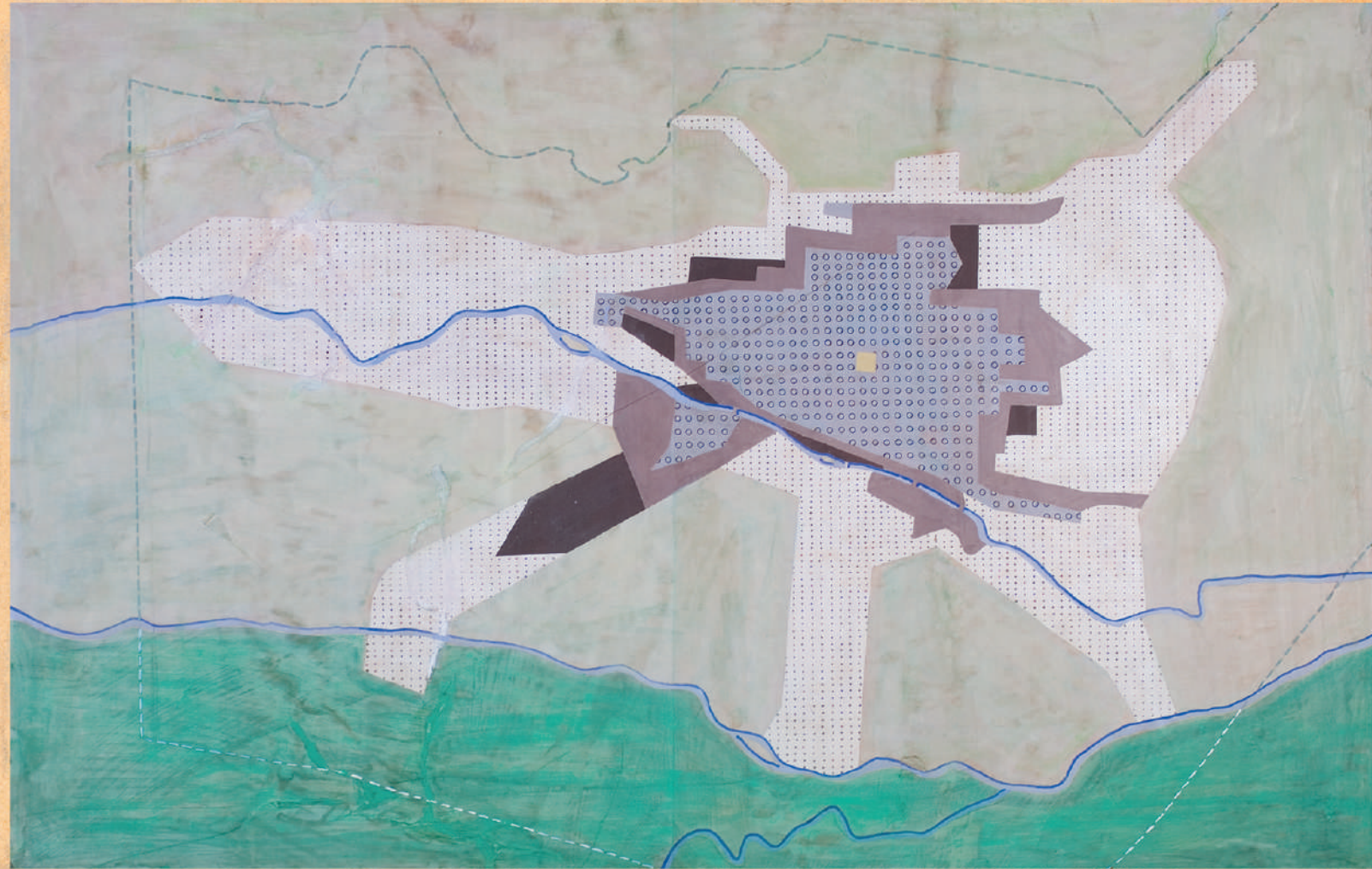
S I T I O E I M P L A N T A C I Ó N D E L A C I U D A D



	HABITANTES	HECTÁREAS
ZONA DE GOBIERNO Y COMERCIAL ...	19000	250 / 76 hct.
ZONA DE VIVIENDA COMERCIAL Y TRABAJO	24000	150 / 160 hct.
ZONA DE SUBURBIOS OBRERA E INDUSTRIAL	14000	25 / 561 hct.
TOTALES :	57.000 hab.	797 hct.
PROMEDIO:	71 hab.	1 hct.

E S T A D Í S T I C A D E M O G R Á F I C A A C T U A L

ANTEPROYECTO
CUENCA
PLAN REGULADOR
ARQ. GILBERTO GATTO SOBRAL



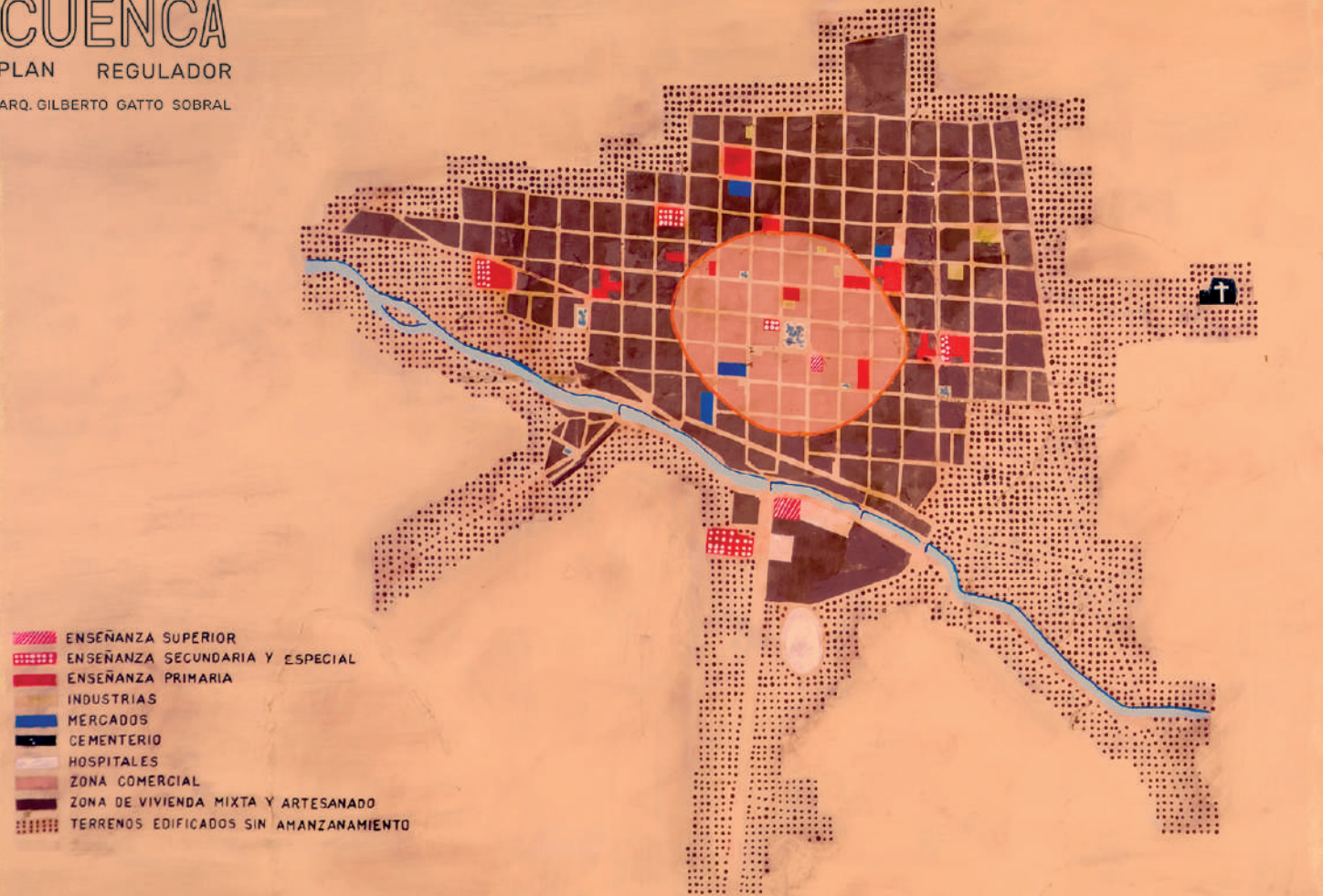
D E S A R R O L L O C R O N O L Ó G I C O P O R Á R E A S



- EVIDENTE NECESIDAD DE ESTABLECER UN ORDEN EN EL TRAZADO Y DESTINO DE LA PROPIEDAD PARA NO ENTORPECER LA ACTIVIDAD DEL CONGLOMERADO MÁS DENSO Y NUMEROSO.

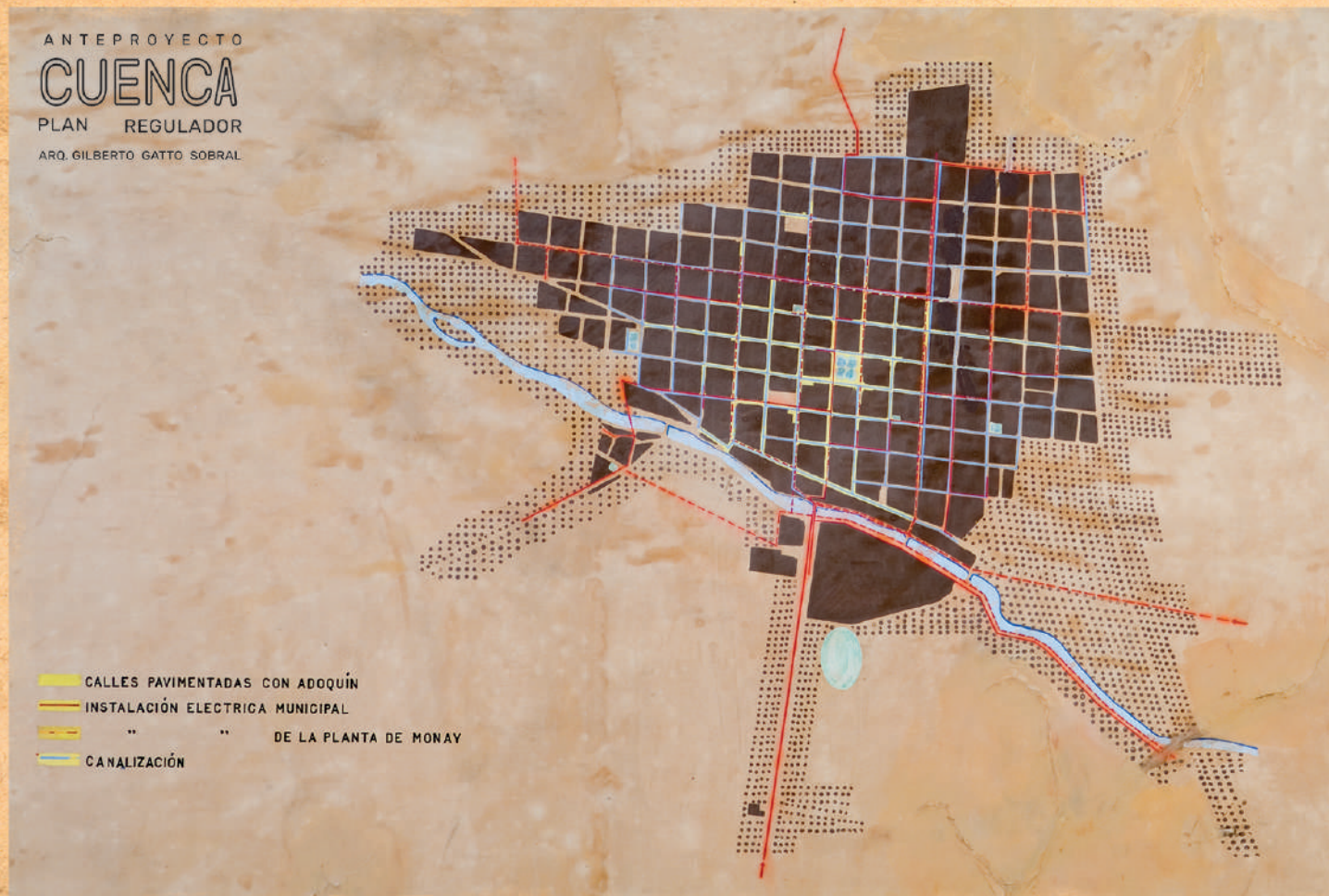
A M A Z A M I E N T O A C T U A L Y D I S T R I B U C I Ó N D E L A P R O P I E D A D

ANTEPROYECTO
CUENCA
 PLAN REGULADOR
 ARQ. GILBERTO GATTO SOBRAL



- MEZCLA DE ACTIVIDADES CIUDANAS SIN APARENTES INTERFERENCIAS MIENTRAS LA CANTIDAD DE LA POBLACIÓN ES REDUCIDA Y SU DENSIDAD MUY BAJA.
- NECESIDAD DE VALORACIÓN Y ORDENACIÓN FUNCIONAL DE ESTAS ACTIVIDADES PARA EQUILIBRAR EL PRESUPUESTO MUNICIPAL CON RELACIÓN A DENSIDADES DEMOGRÁFICAS PREVISTAS FACILITÁNDOSE Y MEJORANDO LA VIDA COLECTIVA.

ACTUAL ZONIZACIÓN DE FUNCIONES CARACTERIZADAS



- LA EXPANSIÓN ILIMITADA DE ZONAS DE VIVIENDA OCUPANDO ÁREAS MAYORES DE LAS NORMALES PARA LA DENSIDAD DE POBLACIÓN, OBLIGA A MAYOR EXTENSIÓN EN LOS SERVICIOS PÚBLICOS QUE LOS QUE EL MUNICIPIO DEBE Y PUEDE AFRONTAR.

ACTUALES SERVICIOS MUNICIPALES DE CRECIENTES NECESIDADES

ANTEPROYECTO
CUENCA
PLAN REGULADOR
ARQ. GILBERTO GATTO SOBRAL



¡ MIRA EL SOL!

- DEFICIENCIA ABSOLUTA EN ÁREAS PROPORCIONADAS A LA DENSIDAD Y EN DISTRIBUCIÓN, ACENTUADA CON CERRAMIENTOS DE REJA EN LO POCO EXISTENTE.
- NECESIDAD DE ESPACIOS TRANQUILOS PARA DESCANSO Y RECREO DE LOS NIÑOS.

ZONAS ACTUALES BENEFICIADAS CON ESPACIO VERDE

ANTEPROYECTO
CUENCA
PLAN REGULADOR
ARQ. GILBERTO GATTO SOBRAL



- ORDENACIÓN DE FUNCIONES.
- DISTRIBUCIÓN Y PROPORCIÓN DEL ESPACIO LIBRE DE ACUERDO A LAS NECESIDADES DE LA VIDA COLECTIVA Y A LA ECONOMÍA.
- FACTIBILIDAD DE AGRANDAMIENTOS SI POSTERIORMENTE FUERAN NECESARIOS.

CUENCA EN UN FUTURO DE 50 AÑOS

ANTEPROYECTO

CUENCA

PLAN REGULADOR

ARQ. GILBERTO GATTO SOBRAL



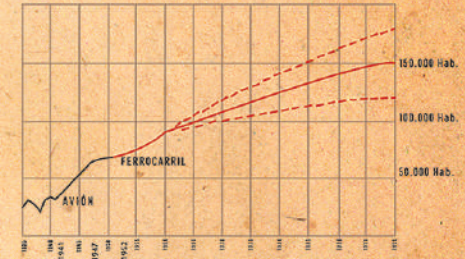
-  ZONA DE GOBIERNOS PROVINCIAL MUNICIPAL BAN-
CARIA Y COMERCIAL.
-  ZONA MIXTA DE COMERCIO, VIVIENDA Y ARTES
MENORES.
-  ZONA RESIDENCIAL MEDIA EMPLEADOS, COMER-
CIANTES, ETC. CON JARDÍN PEQUEÑO.
-  ZONA RESIDENCIAL OBRERA DE PLANIFICACIÓN ES-
PECIALIZADA CON PEQUEÑO JARDÍN Y HUERTA.
-  ZONA RESIDENCIAL DE CATEGORÍA JARDINES Y ES-
PACIOS VIARIOS GRANDES.
-  ZONA RESIDENCIAL EN BLOQUES DEPARTAMENTOS
CON GRAN ESPACIO VERDE.
-  ZONA INDUSTRIAL Y VIVIENDA OBRERA CON PLA-
NIFICACIÓN ESPECIAL.
-  ZONA DE QUINTAS Y HUERTAS EDIFICACIÓN BAJA.

ZONAS FUNCIONALES CARACTERIZADAS DEL FUTURO

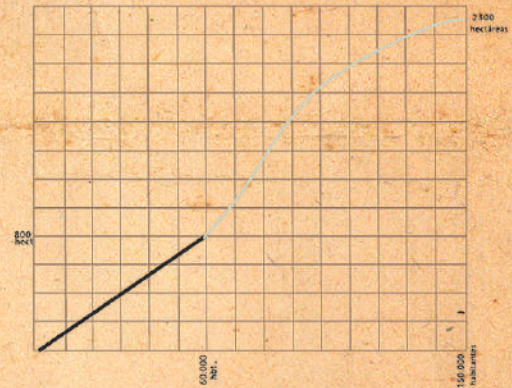
ANTEPROYECTO
CUENCA
 PLAN REGULADOR
 ARQ. GILBERTO GATTO SOBRAL



ORDENACIÓN DEMOGRÁFICA DEL FUTURO



• ESTADÍSTICA DEMOGRÁFICA



• INCREMENTACIÓN DEL ÁREA URBANA

	habitantes	hectáreas
ZONA DE GOBIERNO COMERCIAL Y VIVIENDA	35.000	300 / 114 hct.
ZONA MIXTA DE COMERCIO Y VIVIENDA	47.500	125h / 39,9 hct.
ZONA RESIDENCIAL MEDIA Y OBRERA.	36.000	75h / 4,90 hct.
	118.500 hab.	974 hct.
PROMEDIO:	123 hab.	1 hct.
ZONA RESIDENCIAL CON JARDINES INDUSTRIAL Y HUERTAS.	30.500	25 / 1,33 hct.
TOTALES:	152000 hab.	2308 hct.

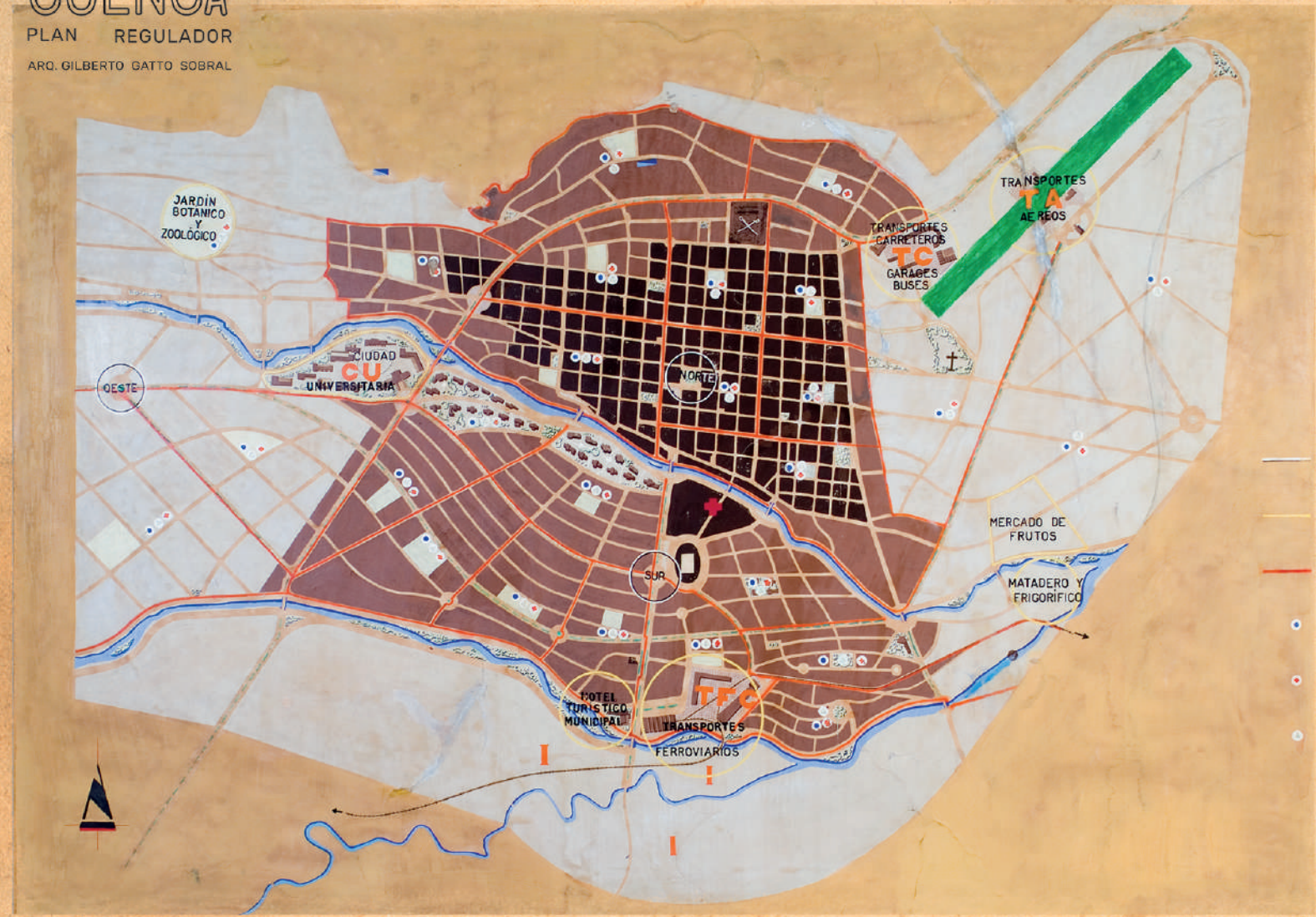
ANTEPROYECTO
CUENCA
PLAN REGULADOR
ARQ. GILBERTO GATTO SOBRAL



- RUTAS VITALES DE CONEXIÓN.**
- AÉREAS
 - CARRETERA PANAMERICANA
 - CARRETERAS SECUNDARIAS
 - FERROCARRILES
- VÍAS DE CIRCULACIÓN.**
- PREFERENCIALES
 - SECUNDARIAS
 - INTERNAS BARRIALES

COMUNICACIONES Y VIALIDAD URBANA Y EXTRAURBANA

ANTEPROYECTO
CUENCA
 PLAN REGULADOR
 ARQ. GILBERTO GATTO SOBRAL



- CENTROS DE DISTRITOS
- CENTROS FUNCIONALES
- DIVISION DE BARRIOS
- CENTROS ESCOLARES
- CENTROS DE ATENCION MEDICA PRIMARIOS
- SERVICIOS DE MERCADOS

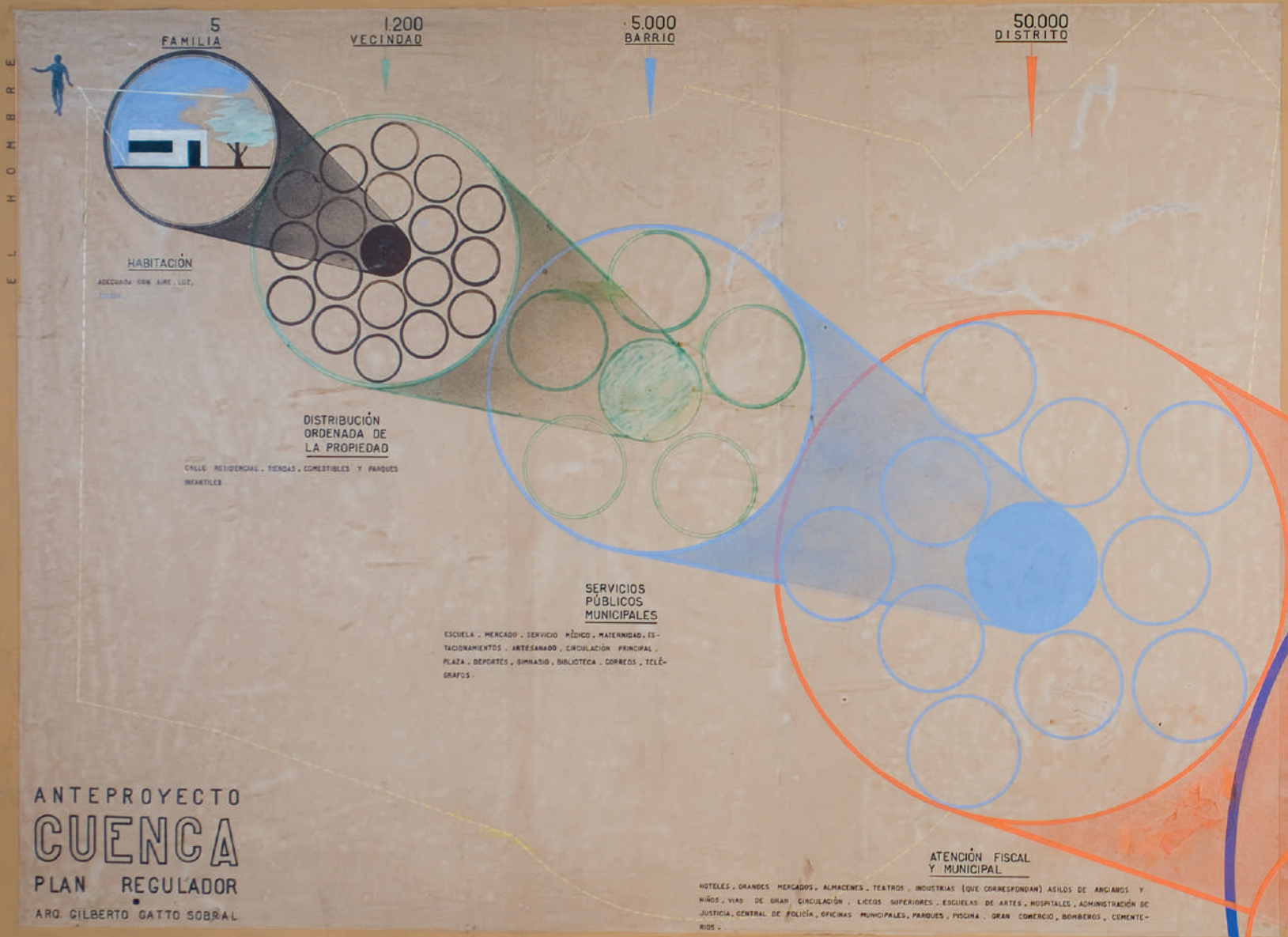
BARRIOS DISTRITOS Y CENTROS FUNCIONALES CARACTERIZADOS

ANTEPROYECTO
CUENCA
PLAN REGULADOR
ARQ. GILBERTO GATTO SOBRAL



PLAN DE MÍNIMA EN OBRAS COLECTIVAS

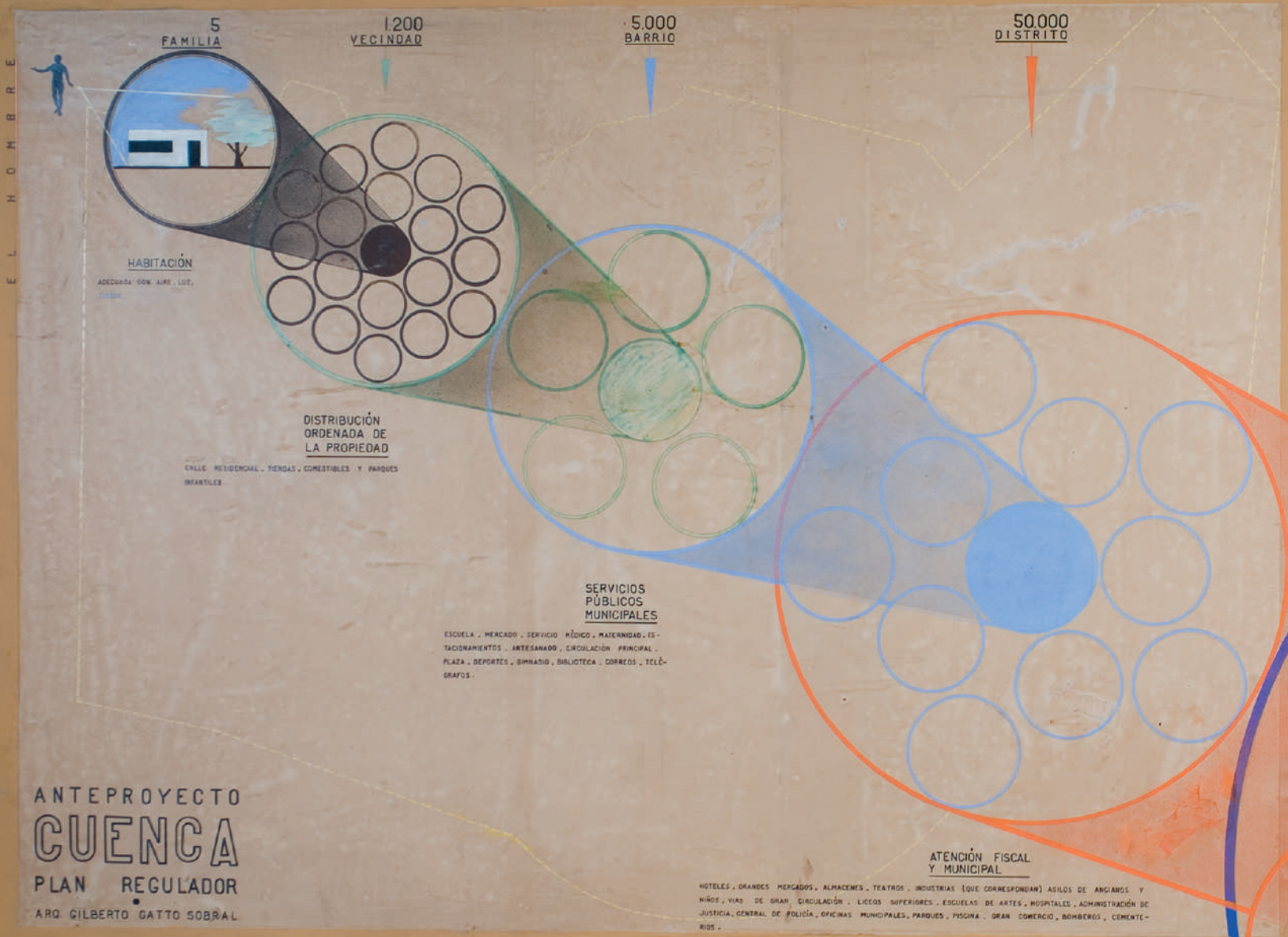
CIUDAD URBANA 150.000



E L L O M B R E

ANTEPROYECTO CUENCA PLAN REGULADOR ARQ. GILBERTO GATTO SOBRAL

CIUDAD URBANA 150.000



E L L O M B R E

ANTEPROYECTO CUENCA PLAN REGULADOR ARQ. GILBERTO GATTO SOBRAL



UNIVERSIDAD
DEL AZUAY

Casa 
Editora

ISBN: 978-9942-822-31-4



9 789942 822314