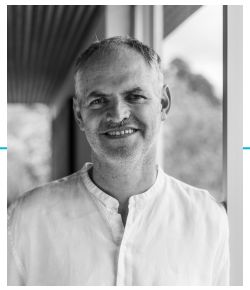
Urbis

Boletín Científico
Sapiens Research
Vol . 10(2)-2020 / ISS-e: 2215-9312
https://www.srg.com.co/bcsr/index.php/bcsr

Transformaciones del espacio urbano
y doméstico en el siglo XX por la presencia del automóvil en Cuenca, Ecuador

Urban and domestic space transformations in the 20th century generated by the automobile influence in Cuenca, Ecuador



Edgar-Javier Duran-Aguilar

(1966, ecuatoriano, Universidad de Cuenca, Ecuador)
javier.duran@ucuenca.edu.ec

Tamara-Karina León-Carpio

(1993, ecuatoriana, Universidad de Cuenca, Ecuador)
tamara.leonc@ucuenca.ec

Martín-Javier Durán-Hermida

(1991, ecuatoriano, Universidad del Azuay, Ecuador)
martinduranh@hotmail.com

Resumen

El automóvil llega a la ciudad de Cuenca, Ecuador en 1913, lo que da pie a un proceso que transformó completamente la concepción de ciudad y de vivienda que se había tenido en Cuenca desde la fundación de la ciudad. Este artículo estudia las transformaciones, generadas por la presencia del automóvil, del espacio urbano y doméstico de la ciudad durante el siglo XX. En primera instancia, la revisión bibliográfica y fotográfica de la historia de Cuenca, permitieron detectar momentos en los que el automóvil transformó el espacio urbano. Por otro lado, el redibujo de las plantas bajas de viviendas con garaje construidas durante el siglo XX reveló la

Abstract

The car arrived in the city of Cuenca, Ecuador in 1913, giving rise to a process that transformed the city and housing concepts present in Cuenca since the foundation of the city. This article studies the urban and domestic space transformations, generated by the presence of the automobile during the 20th century. Firstly, the bibliographic and photographic review of the history of Cuenca allowed us to detect moments in which the automobile transformed the urban space. On the other hand, the drawing of the ground floor of houses with

Boletín Científico Sapiens Research
Vol . 10(2)-2020 / ISS-e: 2215-9312
https://www.srg.com.co/bcsr/index.php/bcsr

influencia del automóvil en el espacio doméstico. El automóvil, sobre todo desde la mitad del siglo estudiado, fue un elemento protagonista en el paisaje urbano, en el funcionamiento de la ciudad y en la vida cotidiana de sus habitantes, hasta llegar, incluso, a tener un espacio diseñado específicamente para él, dentro de las viviendas

Palabras clave: automóvil, espacio doméstico, espacio urbano, transformación ciudad.
Recibido: 02-06-2020. **Aceptado:** 15-08-2020.

garages built during the 20th century, revealed the influence of the automobile on the domestic space. The automobile, especially since the middle of the century studied, was a leading element in the urban landscape, in the city running and in the daily life of its inhabitants, even having a space specifically designed for it, inside the houses.

Key-words: automobile, city transformation, domestic space, urbanscape.

Introducción

El siglo XX fue una época de transformaciones. Se dierinnovaciones tecnológicas y de infraestructura que cambiaron la imagen de la ciudad, como por ejemplo la invención del automóvil (Bosque, 2008). En el caso de Cuenca, la aparición de este nuevo medio de transporte, en 1913 (Tello, 2012), dio paso a la expansión de la ciudad y a cambios en la configuración espacial de las viviendas, proceso que, a partir de mitad del siglo XX, se aceleró.

La estructura en la que se ordena este artículo, es la siguiente: en primer lugar se presenta la síntesis de la revisión bibliográfica que se realizó sobre la evolución de los medios de transporte hasta la llegada del vehículo privado, así como las transformaciones que se dan a partir de su llegada en la ciudad y en la vivienda. En segundo lugar, se exponen los resultados obtenidos y su discusión. Para terminar, en tercer lugar, se propone una sección de conclusiones en la que se revela que el automóvil, inicialmente considerado un lujo, con el tiempo se volvió un elemento protagonista en el paisaje urbano, en el funcionamiento de la ciudad y en la vida cotidiana de sus habitantes, hasta llegar, incluso, a tener un espacio diseñado específicamente para él, dentro de las viviendas.

Con base en el proyecto de investigación: Transformación del Espacio Doméstico y las formas de vivir en el siglo XX y XXI en Cuenca (TED), que buscaba identificar los avances tecnológicos, sociales y culturales que han tenido como consecuencia alteraciones en los modos de vivir y la configuración espacial de la ciudad y la vivienda en la mencionada ciudad, este artículo se enfoca en estudiar la presencia del automóvil y su influencia en dichas alteraciones.

La investigación se basó en métodos cualitativos, como la revisión y análisis de archivos y el estudio de casos.

1. Revisión de fotografías históricas tomadas de los archivos del Banco Central del Ecuador y del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC).
2. Revisión de publicaciones de la prensa escrita local sobre noticias, publicidad y ordenanzas relacionadas al automóvil y a las infraestructuras asociadas.
3. Análisis de mapas históricos y planes urbanos en donde se muestra el crecimiento de la ciudad, influenciado por la aparición y el uso del vehículo.
4. Periodización del siglo XX en función del tema tratado.
5. Análisis de casos de estudio, a partir de una base de datos de 230 viviendas, obtenidas de la revisión de archivos de tesis de la Universidad de Cuenca relacionadas con la historia de la ciudad y su arquitectura, así como de publicaciones históricas relevantes. Se seleccionaron 53 viviendas que no han sido derrocadas y en donde la configuración espacial es significativa para el tema de estudio.

Marco teórico

Modos de transporte en el siglo XX

Durante el siglo XX se dieron innovaciones tecnológicas y de infraestructura, la generalización de la electricidad, las redes de agua potable y saneamiento, las nuevas formas de comunicación, el transporte a gran escala y el desarrollo industrialque cambiaron la ciudad (Bosque, 2008).

Antes de la llegada del automóvil, el uso de caballos y carretas estaba generalizado; pero, con el tiempo y las nuevas necesidades, no solo se requirió de un transporte que cubra distancias más largas, sino que lo haga en menor tiempo (Luna, 2014). La distancia, que hasta inicios del siglo XX había sido una barrera, con la aparición del automóvil y de la infraestructura para que este circule con facilidad, dejó de serlo (Brau,

Boletín Científico Sapiens Research
Vol . 10(2)-2020 / ISS-e: 2215-9312
https://www.srg.com.co/bcsr/index.php/bcsr

2018); por lo que las zonas residenciales y de trabajo empezaron a dispersarse con más rapidez.

El primer vehículo con motor a gasolina se diseñó en el año de 1886, por Karl Benz en Alemania, pero quien impulsó la producción en serie fue el empresario Henry Ford, fundador y propietario de *Ford Motor Company*. El Ford T fue reconocido como el automóvil más simbólico y característico del siglo XX (País, 2018). La invención de la línea de montaje, implementada por Ford, dio grandes resultados, dado que los precios de los vehículos bajaron, lo que hizo que sea un artículo asequible para la clase media (Brau, 2018); esto derivó en que, para el año 1921, el 57% de vehículos del mundo, fuesen marca Ford (País, 2018).

El automóvil pasó entonces a tener un uso masivo, que alteró la vida de la ciudad y el espacio urbano. Debido a esto, la ocupación de los senderos, por los que previamente transitaban peatones, carretas y caballos, pasó a ser espacio de los automóviles, desplazando a los primeros; y, luego ocupando, además, otros espacios públicos como plazas o parques. Particularmente, las personas fueron obligadas a transitar por espacios reducidos y limitados: las aceras (Langa, 2014; Brau, 2018). Como consecuencia, grandes superficies urbanas se destinaron a la circulación, parqueo y almacenamiento de vehículos (Brau, 2018).

El tráfico automotor progresivamente aumentó y promovió la construcción de más vías, lo que, a su vez, aumentó la compra y uso de vehículos, en una espiral creciente, como lo indica Jan Gehl (2014) en su libro Ciudades para la gente. Hoy por hoy, el 70% del suelo urbanizable en Europa está ocupado por infraestructura para el vehículo, y en países como Estados Unidos, que han desarrollado un modelo de ciudad disperso y de baja densidad, este porcentaje es aún más alto (Brau, 2018).

La aparición del automóvil permitió reconfigurar los espacios urbanos, el centro de la calzada y el cruce de intersecciones (Langa, 2014). Esto produjo un cambio en el modo de vida de la población, las ciudades antes construidas para la gente pasaron a ser las ciudades del automóvil, en donde la dimensión humana ha sido minimizada (Gehl, 2014). La pérdida y reducción de espacios de la ciudad, ocasionados por la invasión de obstáculos urbanos, ruido y polución, desplazaron a la caminata como medio de transporte dentro de las ciudades.

Incorporación de espacios de servicio para el vehículo en las ciudades

Hasta la década de 1920, las estaciones de servicio no eran necesarias en las ciudades, dado que el automóvil se consideraba un objeto de lujo y no estaba al alcance de muchos; pero, cuando el uso del vehículo se popularizó, se presentó la necesidad de planear lugares de abasto de combustible (Martínez, 2015).

Otra necesidad que nace a partir de la aparición del vehículo, fue la existencia de lugares de estacionamiento en las calles. González (2018) menciona que inicialmente los autos se tomaron espacios sobre las mismas vías, plazas y parques de la ciudad. Con el aumento del número de vehículos, se procedió a la demolición de edificios y viviendas antiguas con el objetivo de crear espacios para almacenar y guardar estos nuevos y grandes objetos. Hacia el final del siglo XX, se empezaron a construir edificios específicamente para este uso, creando así, una nueva tipología arquitectónica: los parqueaderos públicos (González, 2018).

Por otro lado, el mismo autor menciona que la inclusión de garajes en las viviendas fue otra de las transformaciones producidas por la inserción del vehículo, de manera masiva, en las ciudades. Adler (2010) confirma que en la década de los 60, al aumentar el número de automóviles, los garajes empezaron a ocupar más espacio y se convirtieron en un cambio clave en las viviendas.

Se constata también que el vehículo influyó en el desarrollo tipológico de casas emblemáticas del siglo XX. Sauquet (2012), en su publicación *Garage Space*, explica que la primera vivienda con garaje fue la casa Robie de Frank Lloyd Wright, en 1909, una vivienda de clase alta diseñada con un espacio para tres autos. Para los años 30. Sin embargo, cuando el automóvil se volvió un objeto más asequible, Wright lo incorporó en las casas Usonianas, dirigidas a familias de clase media (Connor, 2015).

En Europa, la introducción de un lugar para el automóvil dentro del espacio doméstico, aparece más tarde. En 1922, Le Corbusier proyecta una de sus obras más importantes, la casa

Boletín Científico Sapiens Research
Vol . 10(2)-2020 / ISS-e: 2215-9312
https://www.srg.com.co/bcsr/index.php/bcsr

Citrohan, modelo de vivienda unifamiliar modulada, práctica y de fácil construcción (Pérez, 1988). En el diseño de esta casa, el arquitecto implementó aspectos característicos de la producción automovilística, como la construcción en serie a menor costo y en menor tiempo (Amado, 1985).

Periodos de análisis

Con base en los 53 estudios de caso, se establecieron cuatro periodos de análisis en los que se evidencia la transformación de la ciudad y las viviendas debido a la aparición del automóvil.

Periodo 1. Aparición del automóvil

y su impacto en Cuenca (1913-1930)

La ciudad de Cuenca, antes de ser fundada con ese nombre, fue el asentamiento Cañari, *Guapondelig*; conquistado posteriormente por los Incas y nombrada *Tumipampa*, el centro administrativo y religioso más importante de dicho imperio en este sector del continente. Tras la conquista y fundación española en 1557, hasta inicios del siglo XX, la ciudad se desarrolló sobre un tejido urbano en cuadrícula, representativo de los asentamientos españoles en Latinoamérica. A inicios del siglo XX, Cuenca era una ciudad pequeña que tenía un sistema de vías de comunicación precario; formando senderos empedrados, por donde transitaron peatones y caballos, que eran empleados como medio de transporte.

En 1913, llegó el primer automóvil a Cuenca (Figura 1). Se trató de un modelo *Clemant Bayard 1909*, propiedad de Federico Malo Andrade (Tello, 2012). Tras la llegada de los primeros vehículos motorizados, la ciudad entró en el desarrollo capitalista, y tal como manifiesta Manuel Carrasco (2015), formó parte de la "era de la Ford, […] comenzando a vivir en el mundo feliz de la mecanización, el confort y el consumismo" (p. 123). Sin embargo, la limitada conexión que presentaba la ciudad con otras provincias, dificultó el comercio de vehículos, y de objetos de gran tamaño en general. En esta época, al igual que en las anteriores, los guanderos, indígenas que transportaban objetos con su fuerza física, hicieron posible la llegada del automóvil a la ciudad (Figura 2), por lo que éstos fueron asequibles únicamente para la burguesía cuencana.

Figura 1. *El primer automóvil de la ciudad*

El Primer Automóvil de Cuenca.— 1913. Propietario Dn. Federico Malo Andrade. En él Daniel Córdova Toral y su mujer Doña Elena Malo Andrade, Don Leoncio y Don Alfonso Andrade Chiriboga y Don César Malo Andrade.
Album de Doña Adela Murillo de Malo.

Fuente: (Tello, 2012)

Figura 2. *Los guanderos transportando un vehículo*

Fuente: Landívar, E. (2020)

Para 1921, se constata la existencia de la primera estación de servicio en la ciudad, conocida como La bomba del Carmen, que se ubicó en la actual plaza de Flores (Figura 3).

Boletín Científico Sapiens Research
Vol . 10(2)-2020 / ISS-e: 2215-9312
https://www.srg.com.co/bcsr/index.php/bcsr

Figura 3. *La bomba del Carmen y su ubicación en el plano de 1920*

Fuente: Cortesía Familia Cevallos León / Abornoz (2008, p. 151)

Algunas revistas de la época escribían artículos en los que se explicaban ciertas decisiones de la Municipalidad sobre la expansión de la ciudad o ciertas normas emitidas a partir de la aparición del vehículo. La revista publicada por el Consejo Cantonal de Cuenca (CCC), El Tres de Noviembre (1921) escribió sobre el trazado de vías hacia nuevas zonas del territorio y la necesidad de controlar la planificación en ellas. Existió preocupación por proyectar la nueva ciudad, tomando como eje principal el nuevo trazado de la Avenida Solano, a partir de la que se debían planificar calles con una separación de 100 metros, y una sección de 14 metros; es decir, un trazado bastante similar a la ciudad antigua. Esta iniciativa no se llevó a cabo. Existió, además, la preocupación de dejar retiros de 10 metros para el emplazamiento de jardines en las principales avenidas de este sector. Por otro lado, el resto de vías debían contar con portales de tres metros de ancho; escenario que pudo ser similar al que se edificó en el centro de la ciudad. La misma revista, en su Número 69, correspondiente a Diciembre de 1927, describió la ordenanza Urbanización y Ornato de la Ciudad, que se expidió con el objetivo de mejorar la imagen de la urbe (CCC, 1927). Esta normativa consideró a los espacios públicos y fachadas como parte de la imagen de la ciudad, por lo que se exigía prestar mayor atención a su mantenimiento y cuidado. La sección de veredas y calles debía tener un tamaño que garantice un ambiente sano entre sus habitantes.

Se debatieron temas sobre el cuidado de las vías, haciendo referencia no solo a los vehículos privados, sino también como un llamado de atención a los destrozos de vías y puentes, provocados por las yuntas y el transporte de material de construcción. Con respecto a los automotores, a sus dueños se los hacía responsables del mantenimiento de calles, mediante el cobro de impuestos. En otro tema concerniente a las ordenanzas, para la época ya se exigía un título de *Chauffeur,* entregado por de la Intendencia General de Policía del Azuay, a aquellas personas que cumplían con los requisitos establecidos, título que permitía conducir cualquier tipo de automóvil (Tello, 2012).

En este periodo, la ciudad se limitaba a pocas manzanas consolidadas y, por las limitaciones espaciales y la poca cantidad de automóviles, las viviendas no poseían garajes y éstos se estacionaban en las calles.

Periodo 2. Primera vivienda con garaje (1931–1946)

La revista *El Tres de Noviembre* (CCC, 1932) afirmaba que, para inicios de este período, 52 automóviles y 38 camiones circulaban por la ciudad. La revista publicó un artículo en el que se explicaban las restricciones y reglas emitidas por la Municipalidad de Cuenca para resolver los inconvenientes generados

Boletín Científico Sapiens Research
Vol . 10(2)-2020 / ISS-e: 2215-9312
https://www.srg.com.co/bcsr/index.php/bcsr

por la presencia de estos vehículos. Dicha publicación explicaba temas que involucraban a conductores, como, por ejemplo, la vigencia de la obligación de tener un título para conducir o la restricción de ocupar ciertos espacios para estacionamiento. Así mismo, se controlaría el comportamiento de los peatones evitando que interrumpieran el tránsito vehicular. Los dueños de animales también estaban involucrados en estas ordenanzas, pues estas prohibían atar caballos en espacios públicos.

Además de hablar sobre normas, los diarios y revistas publicaron noticias sobre procesos que empezaban a transformar la ciudad: la pavimentación de calles y la construcción de veredas en ciertos tramos. En 1937, se construyó la primera casa con garaje en la ciudad. Esta vivienda fue, hasta mitad de siglo, la única con un espacio destinado para el vehículo. Se trata de la casa Eljuri, emplazada en la avenida Fray Vicente Solano frente a la actual iglesia de la Virgen de Bronce (1904), fuera del límite de la que era, en ese entonces, la ciudad consolidada. Hacia este sector, conocido como El Ejido, inició un proceso de expansión de la ciudad, con la construcción de equipamientos como la Escuela de Medicina (1916), el Colegio Benigno Malo (1923-1950) y Estadio Alejandro Serrano Aguilar (1945) (Figura 4).

Figura 4. *Ubicación en El Ejido, hasta entonces despoblado: 1. Colegio Benigno Malo; 2. Escuela de Medicina; 3. Estadio Alejandro Serrano Aguilar; 4. Casa Eljuri; 5. Iglesia Virgen de Bronce*

Fuente: Elaboración propia con base en Albornoz (2008, p. 151)

Por su parte, en este periodo, se construyeron tres nuevas estaciones de servicio; dos de ellas en el sector de la Plaza 9 de Octubre (figura 5) y una en la Plaza de San Francisco (figura 6), las tres en zonas consolidadas de la ciudad.

Figura 5. *Estación de servicio 9 de octubre*

Fuente: Cortesía Familia Cevallos León

Figura 6. Estación de servicio plaza San Francisco

Fuente: INPC [1]

Periodo 3: Crecimiento de la ciudad

hacia El Ejido (1947 – 1980)

Para el inicio de este periodo, la cantidad de vehículos se incrementó a 100 automóviles y 400 camionetas, por lo que, el sindicato de choferes planteó que se instalen nuevas estaciones de servicio en la ciudad (Carrasco, 2008). A las cuatro de la zona central, se añadió una nueva; y además, se construyeron 8 estaciones en diferentes puntos de las zonas de expansión de la ciudad (Figura 7).

[1] La figura ha sido recuperada de la cuenta de Facebook "La Cuenca de antaño" con el siguiente enlace:https://www.facebook.com/cuenca.encanto/photos/a.361132543952105/1138104686254883/?type=3&theate.

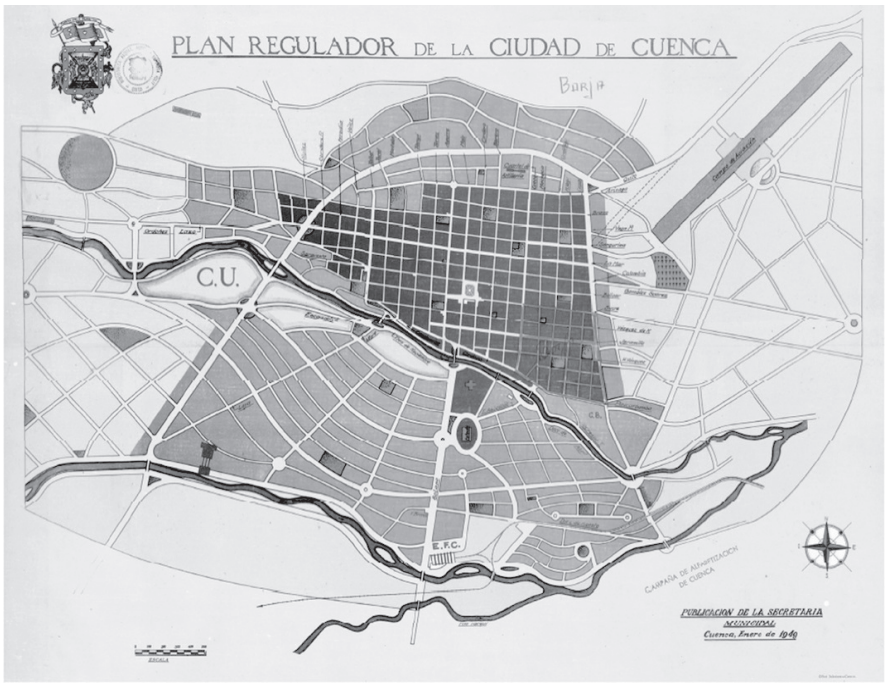
Boletín Científico Sapiens Research
Vol . 10(2)-2020 / ISS-e: 2215-9312
https://www.srg.com.co/bcsr/index.php/bcsr

Figura 7. *Ubicación de viviendas y estaciones de servicio estudiadas en el periodo 3*

Fuente: Elaboración propia

En este periodo se podía reconocer una clara diferencia entre la trama urbana en cuadrícula y el nuevo tejido urbano de las zonas de expansión de la ciudad; sobre todo en El Ejido, que, en el Plan Regulador (1947) del arquitecto uruguayo Gilberto Gatto Sobral (Figura 8), fue planteada como zona residencial con jardines y una estructura de ejes viales radiales que apuntaban a la plaza central.

Figura 8. *Plan Regulador de la Ciudad de Cuenca, diseño de El ejido como nueva zona de expansión.*

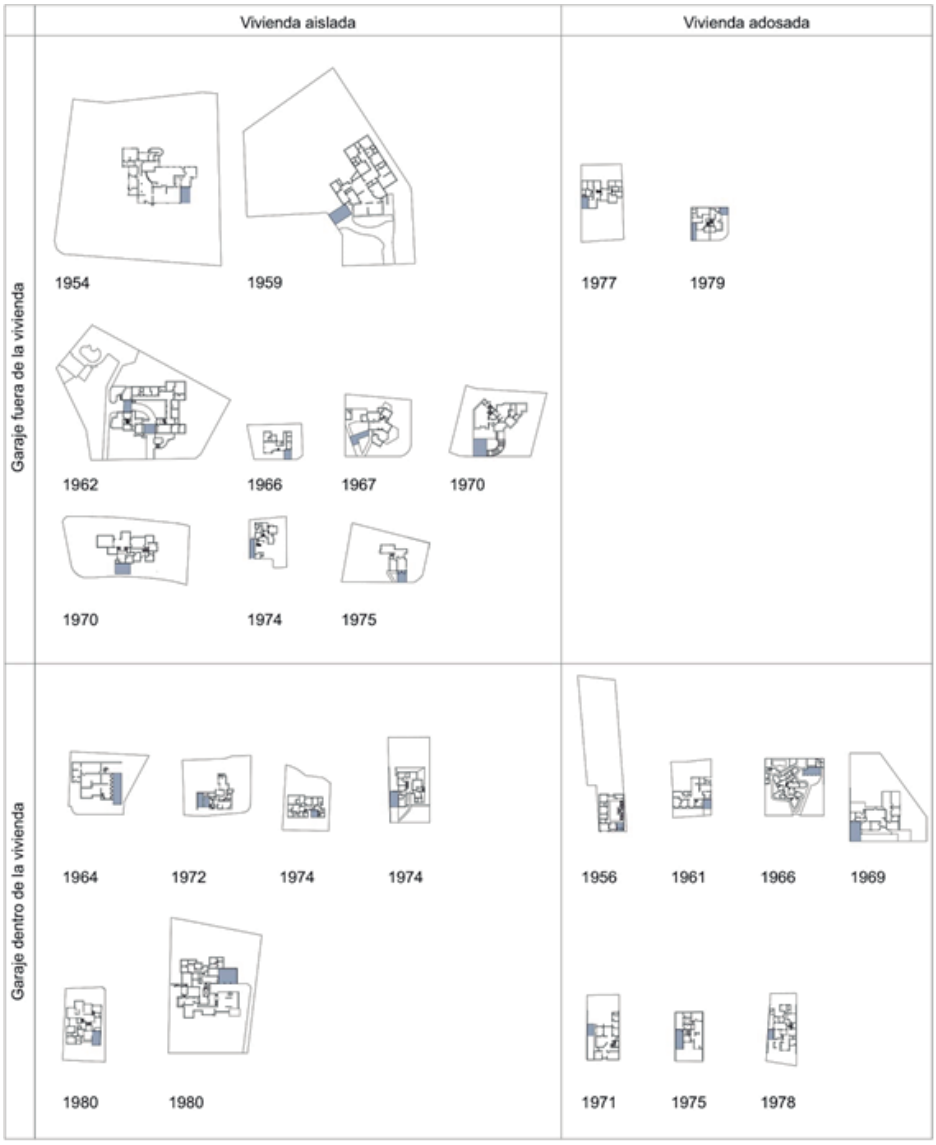


Fuente: Albornoz (2008, p. 157)

Boletín Científico Sapiens Research
Vol . 10(2)-2020 / ISS-e: 2215-9312
https://www.srg.com.co/bcsr/index.php/bcsr

En este periodo se seleccionaron 24 viviendas como casos de estudio (Figura 7). De estas, solo dos se ubicaron en el área central de la ciudad, las demás se distribuyeron en zonas de expansión. En este periodo, el número de viviendas aisladas dentro del lote fue mayor que el de viviendas adosadas. En cuanto a la ubicación del garaje, existe un equilibrio entre la cantidad de casos que se diseñaron con el garaje dentro de la vivienda y aquellos que no (Figura 9); y, en su mayoría, estos se relacionan con el acceso secundario que daba a las zonas de servicio.

Figura 9. *Clasificación de viviendas del periodo 3 según su tipo de emplazamiento y la ubicación del garaje respecto a la vivienda*

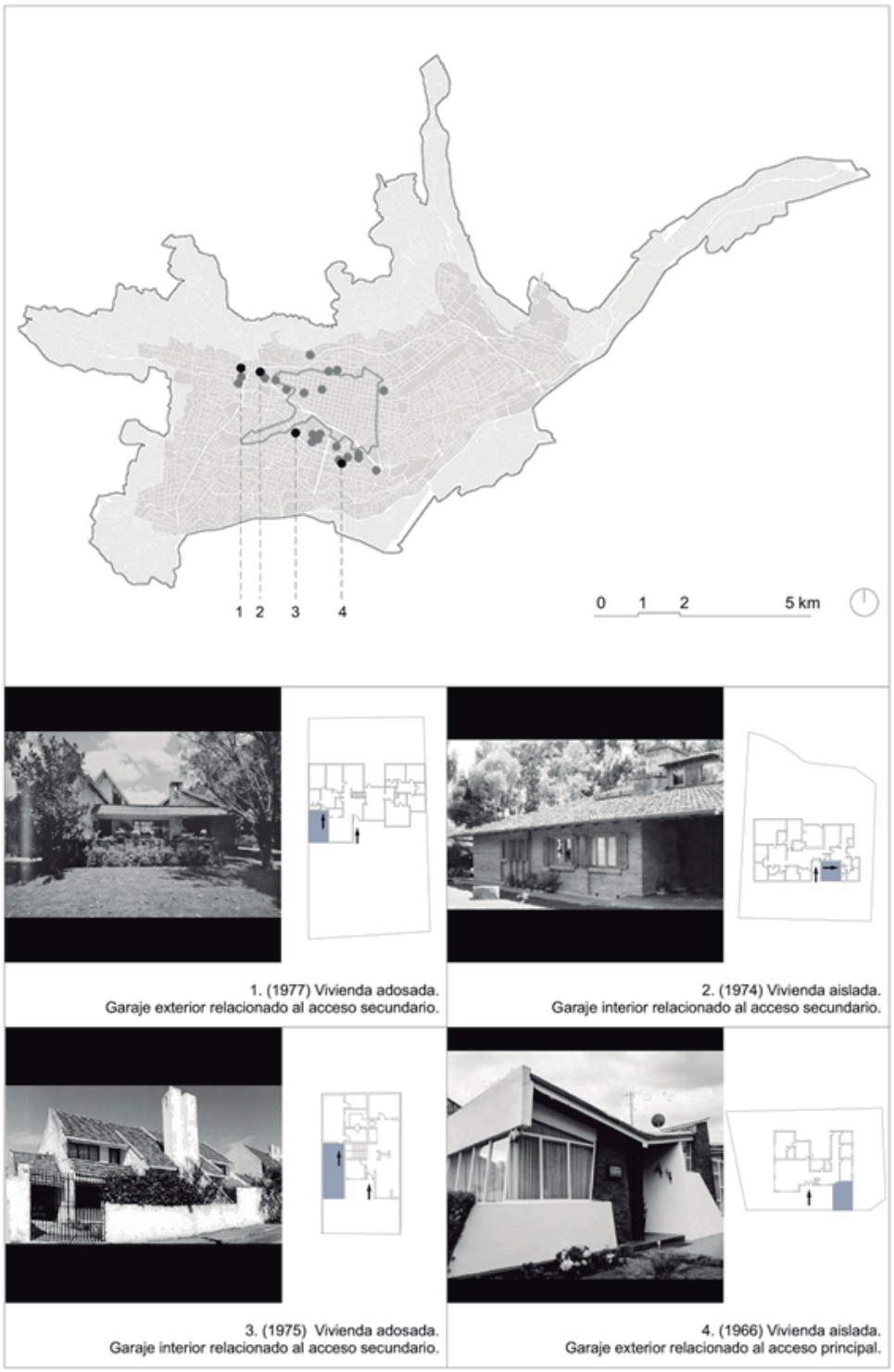


Fuente: Elaboración propia

La clasificación de la Figura 9, permite observar la combinación de dos variables: el tipo de emplazamiento de la vivienda y la ubicación del garaje. Así, una vivienda puede emplazarse adosada o aislada; y el estacionamiento puede ubicarse dentro de esta, en un espacio específico, acotado y techado o de forma independiente, al exterior. En el periodo 3, los casos de estudio se clasifican de la siguiente forma: 13 viviendas con el garaje dentro (6 aisladas y 7 adosadas) y 11 casos con el garaje fuera de la vivienda (9 aisladas y 2 adosadas). Ejemplos de cada una de las cuatro combinaciones posibles se muestran en la Figura 10.

Boletín Científico Sapiens Research
Vol . 10(2)-2020 / ISS-e: 2215-9312
https://www.srg.com.co/bcsr/index.php/bcsr

Figura 10. *Ejemplos de casos de estudio del periodo 3, explicando su tipo de emplazamiento, la ubicación del garaje respecto a la vivienda y su relación con los acceso de esta*



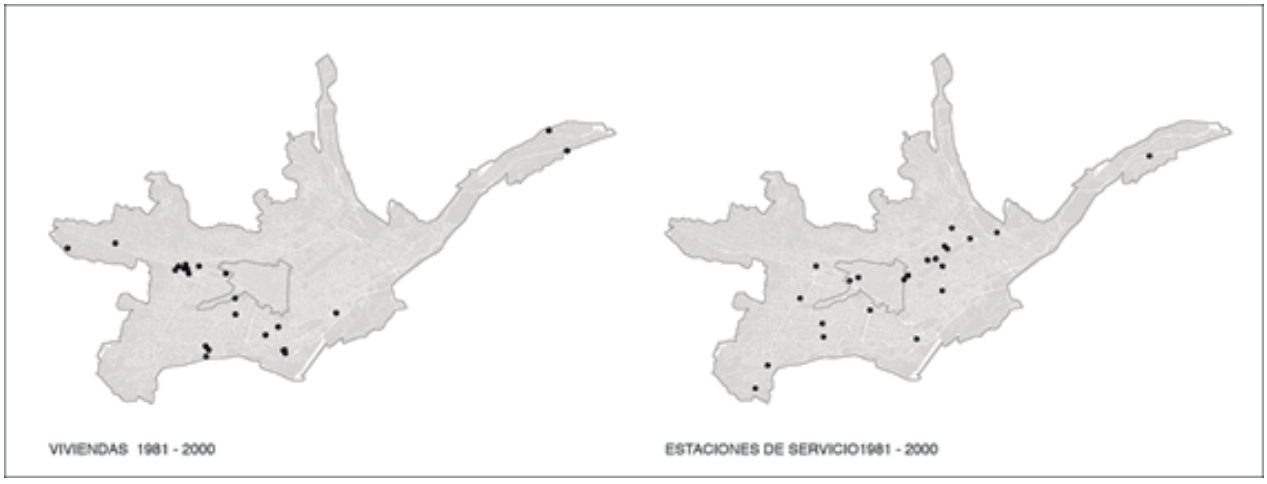
Fuente: Elaboración propia

Boletín Científico Sapiens Research
Vol . 10(2)-2020 / ISS-e: 2215-9312
https://www.srg.com.co/bcsr/index.php/bcsr

Periodo 4: Inclusión del garaje al interior de la vivienda (1981 – 2000)

En la década de los 80, con El Ejido consolidado como un sector de nuevas viviendas, equipamientos de gran importancia y una infraestructura vehicular moderna, la ciudad empieza un proceso de expansión hacia todos los sectores aledaños al centro que, para fines de siglo, concluiría en una ocupación casi absoluta de lo que hoy se conoce como el límite urbano. Esta expansión se pudo dar de manera rápida debido al boom petrolero y la consecuente masificación del uso del automóvil y la activación del sector de la construcción (Hermida, Hermida, Cabrera & Calle, 2015). Este uso masivo del automóvil se reflejó en las temáticas de la prensa de ese entonces. Se publicó una gran variedad de publicidad sobre venta de automóviles y camiones, formas de pago para generar fácil

Figura 11. *Ubicación de viviendas y estaciones de servicio estudiadas en el periodo 4*



Fuente: Elaboración propia

que los retiros laterales podrían ser utilizados para garajes; acceso a la compra de los mismos: ofertas, precios especiales y sorteos.

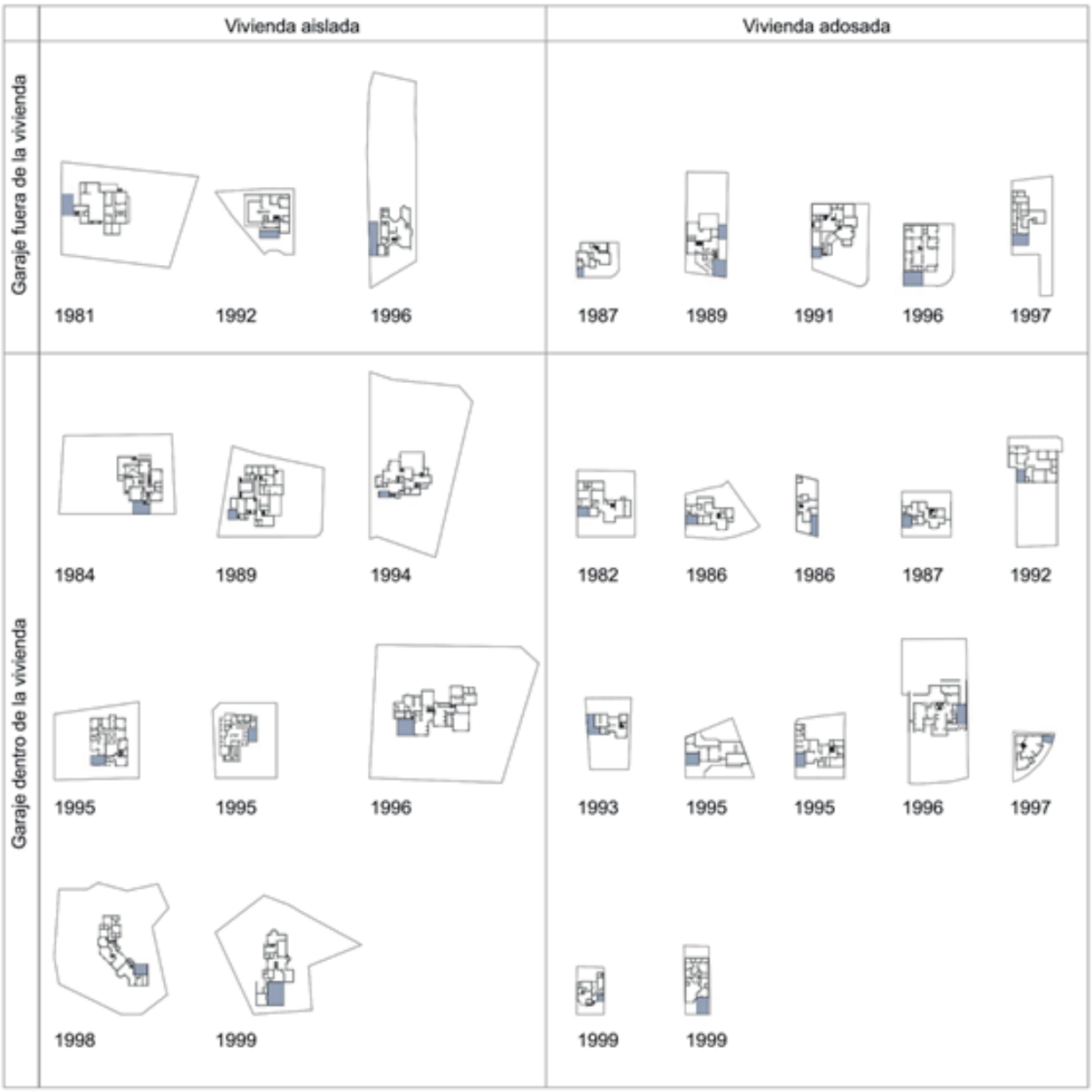
En 1992, Rodrigo Borja Cevallos, en ese entonces presidente del Ecuador, da paso a la libre importación de vehículos, mismos que, hasta ese entonces eran ensamblados en el país, lo que trae como consecuencia la mayor tasa de crecimiento del parque automotor del siglo, 11.53% (AEADE, 2016). Tanto es así que, aunque en 1999 se presenta un duro golpe económico en el país (la dolarización), en esta última década, la cantidad de automotores en el Azuay, pasa de 24.797 en 1991, a 53.098 vehículos a gasolina en el 2000 (Palacios y Vinueza, 2012).

Para finales de siglo, solo dos de las cinco estaciones de servicio que se ubicaban en el casco histórico se mantuvieron; en su lugar, se construyeron 12 nuevas en el resto de la ciudad. De este modo, Cuenca pasó a tener 22 estaciones de servicio, algunas bordeando el límite urbano (Figura 11).

En cuanto a la vivienda, los 28 casos de estudio de este periodo se ubicaron en las zonas de expansión (Figura 12). A diferencia del periodo anterior, el número de viviendas adosadas es mayor respecto a aquellas que se emplazaron aisladas en su lote. La Ordenanza del Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cuenca, planteada en 1971, dispuso como consecuencia, en este periodo existió una tendencia a ubicarlos dentro de las viviendas (Figura 12). De igual forma que en el periodo anterior, la mayoría de estacionamientos se relacionan con un acceso secundario de las viviendas, que da a un área de servicio.

Boletín Científico Sapiens Research
Vol . 10(2)-2020 / ISS-e: 2215-9312
https://www.srg.com.co/bcsr/index.php/bcsr

Figura 12. *Clasificación de viviendas del periodo 4 según su tipo de emplazamiento y la ubicación del garaje respecto a la vivienda*

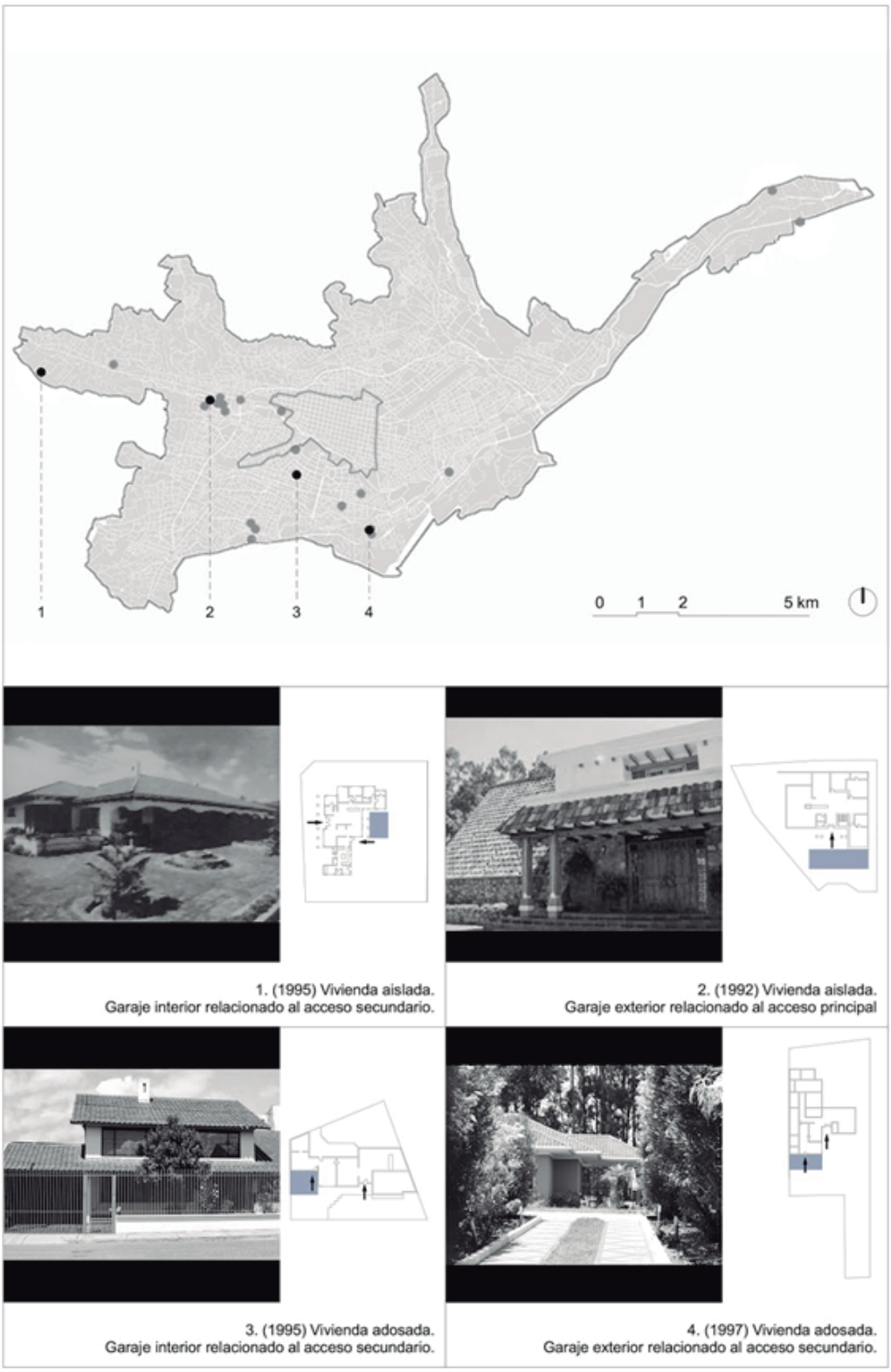


Fuente: Elaboración propia

De la misma manera que en el periodo 3, se clasificaron los casos de estudio según su tipo de emplazamiento y la ubicación de su garaje (Figura 12). En el caso del periodo 4, las viviendas con el garaje dentro de la vivienda aumentaron a 20 (8 aisladas y 12 adosadas). Las 8 viviendas con garaje fuera de ellas se dividen en 3 aisladas y 5 adosadas. La Figura 13 muestra un ejemplo de cada una de estas posibilidades.

Boletín Científico Sapiens Research
Vol . 10(2)-2020 / ISS-e: 2215-9312
https://www.srg.com.co/bcsr/index.php/bcsr

Figura 13. *Ejemplos de casos de estudio del periodo 4, explicando su tipo de emplazamiento, la ubicación del garaje respecto a la vivienda y su elación con los accesos de ésta*



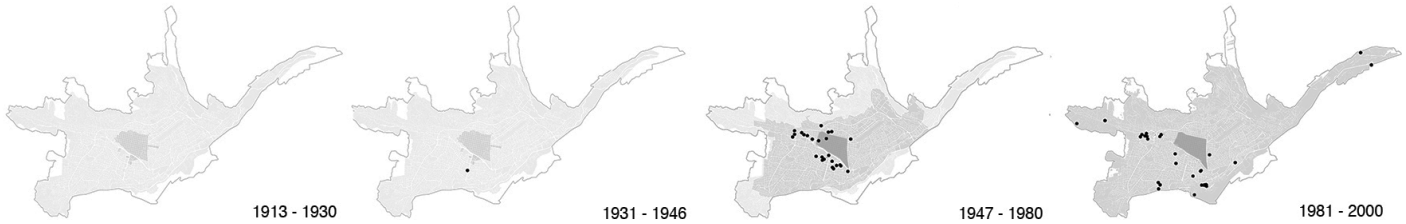
Fuente: Elaboración propia

Boletín Científico Sapiens Research
Vol . 10(2)-2020 / ISS-e: 2215-9312
https://www.srg.com.co/bcsr/index.php/bcsr

Conclusiones-Discusión

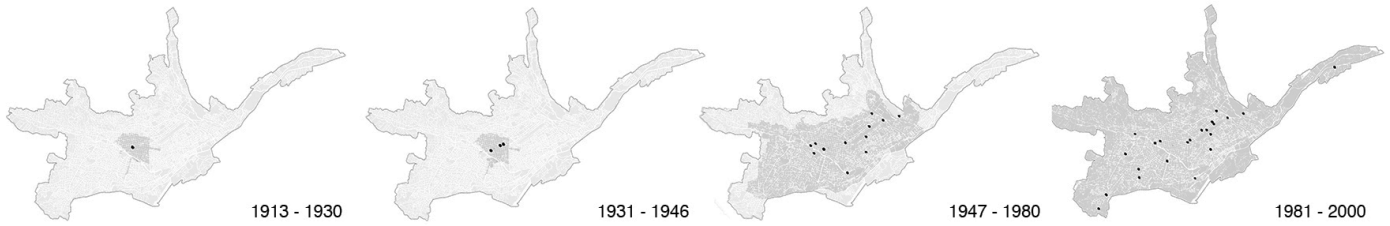
La aparición del vehículo tuvo un impacto directo en Cuenca durante el siglo XX; y creó la necesidad de nuevos espacios e infraestructura, como estaciones de servicio, vías pavimentadas y garajes en las viviendas. Además, facilitó un proceso de expansión de la ciudad; tanto las viviendas (Figura 14), como las estaciones de servicio (Figura 15), se ubicaron en zonas cada vez más alejadas del centro con el paso del tiempo. De las viviendas estudiadas, sólo 2 casos se ubicaron en el Centro Histórico (CH), y 51 en áreas de expansión (Tabla 1).

Figura 14. *Ubicación de viviendas con garaje en Cuenca durante el siglo XX*



Fuente: Elaboración propia

Figura 15. *Ubicación de estaciones de servicio en Cuenca durante el siglo XX*



Fuente: Elaboración propia

La inclusión del garaje en las viviendas transformó su configuración espacial y su relación con la ciudad. La tipología de vivienda existente antes de la aparición del garaje, en el CH, tenía la puerta de acceso directamente hacia la calle. De cierto modo, la vida privada estaba estrechamente ligada a la vida pública de la ciudad. En cambio, con la llegada del automóvil, el garaje se transformó en el espacio de transición entre la casa y la calle. Con el tiempo, la construcción de viviendas adosadas se volvió más recurrente, sin embargo, el protagonismo del vehículo aumentó y en los periodos más recientes, se diseñaron espacios techados dentro de las viviendas, exclusivos para este artefacto (Tabla 1).

Boletín Científico Sapiens Research
Vol . 10(2)-2020 / ISS-e: 2215-9312
https://www.srg.com.co/bcsr/index.php/bcsr

Tabla 1. Clasificación de los casos de estudio según ubicación y emplazamiento de la vivienda, ubicación del estacionamiento y su relación con los accesos de la vivienda

Periodos	1913-30	1931-46	1947-80	1981 - 2000	Total
Casos de estudio	**0**	**1**	**24**	**28**	**53**
Según la ubicación de la vivienda					
Ubicación en el centro	0	0	2	0	2
Ubicación en zonas de expansión	0	1	22	28	51
Según el emplazamiento de la vivienda en el lote					
Edificación dispersa aislada	0	1	15	11	27
Edificación adosada	0	0	9	17	26
Según la ubicación del estacionamiento en la vivienda					
Estacionamiento fuera de la vivienda	0	1	11	8	19
Estacionamiento dentro de la vivienda	0	0	13	20	34
Según la relación del estacionamiento con los accesos de la vivienda					
Estacionamiento - acceso principal	0	1	5	5	11
Estacionamiento - acceso de servicio	0	0	17	20	37
Estacionamiento - varios accesos	0	0	2	3	5

Fuente: Elaboración propia

La vivienda del siglo XX, casi siempre contaba con más de un acceso. El espacio destinado al vehículo, como se ha comprobado en este estudio, se ubicaba, en general, cerca de alguno de los accesos secundarios (Tabla 1). Estos accesos estaban relacionados con áreas consideradas de menor importancia, como las zonas de servicio y la cocina.

Es pertinente, en una siguiente investigación, estudiar el impacto del automóvil en la vivienda y la ciudad del siglo XXI; sobre todo la segunda década, porque temas como los medios de movilidad alternativos, la recuperación del espacio para el peatón o los beneficios de una ciudad compacta, han sido discusiones y reflexiones recurrentes en Cuenca. Así, podrían abrirse nuevas interrogantes, como, por ejemplo: ¿Qué diferencias existen, con respecto al estacionamiento, entre los tipos de vivienda estudiadas en el siglo XX, con las viviendas multifamiliares, edificios en altura o proyectos de vivienda en el centro de la ciudad del siglo XXI? ¿Qué restricciones o facilidades se le han dado al automóvil que hayan podido afectar la estructura urbana de Cuenca en los últimos 20 años? ¿Cómo podrían afectar a la ciudad y a la vivienda de las siguientes décadas, el posible reemplazo del auto privado por servicios como el *car-sharing*, Uber, aplicaciones de teléfono que facilitan el uso de taxis o medios de transporte alternativos?

Referencias bibliográficas

Albornoz, B. (2008). *Planos e Imágenes de Cuenca.* Gobierno Autónomo Descentralizado de Cuenca.

Adler, K. (2010). Homes and homecomings: gendered histories of domesticity and return. Wiley-Blackwell.

AEADE (2016). 70 años de camino. Recuperado el 7 de abril de 2020, de Issuu:https://issuu.com/suplementosgec/docs/asociacionempresasautomotricesvp

Amado, A. (1985). El "Voiture máximum"; de Le Corbusier y Pierre Jeanneret. Boletín académico, 20, 30-36. Escola Técnica Superior de Arquitectura da Coruña.

Bosque, J. (2008). Hacia un nuevo modelo de ciudad. Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia. 20

Brau, L. (2018). La ciudad del coche. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, XXIII, 1235.

Carrasco, M. (2015). A la sombra de Clío: escritos de historia de toda una vida. Cuenca, Universidad de Cuenca.

Carrasco, M. (2008). Crónicas para la Historia de Cuenca. Facultad de Filosofía, Letras y Ciencias de la Educación, Universidad de Cuenca.

Connor, A. (2015). The Automotive Architecture of Frank Lloyd Wright. Gear Patrol. https://gearpatrol.com/2015/12/03/automotive-architecture-frank-llo

Boletín Científico Sapiens Research
Vol . 10(2)-2020 / ISS-e: 2215-9312
https://www.srg.com.co/bcsr/index.php/bcsr

yd-wright/
CCC-Consejo Cantonal de Cuenca. (1921) Revista El tres de noviembre (20).
CCC-Consejo Cantonal de Cuenca. (1927) Ordenanza Urbani zación y Ornato de la ciudad, Revista El tres de noviembre (69).
CCC-Consejo Cantonal de Cuenca. (1932) Cuadro estadístico de vehículos, Revista El tres de noviembre (77).
Gehl, J. (2014). La dimensión humana. J. Gehl, Ciudades para la gente. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Infinito.
González, L. (2018). El automóvil, la ciudad, y la arquitectura de Medellín. Revista Universidad de Antioquia.
Hermida, M., Hermida, C., Cabrera, N., & Calle, C. (2015). La densidad urbana como variable de análisis de la ciudad: El caso de Cuenca, Ecuador. *EURE (Santia go), 41*(124), 25-44.
Landívar, E. (27 de junio de 2020). La historia del camino a Cuenca y los hombres que cargaron una planta hidroeléctrica y un auto a través de la selva [Mensaje en un blog]. Recuperado de: https://neomano. com/la-historia-del-camino-a-cuenca-y-los-hom bres-que-cargaron-una-planta-hidroelectri ca-y-un-auto-a-traves-de-la-selva/
Langa, S. (2014). El choque del automóvil con la ciudad: entre vista con Alfonso Sanz. *ecología Política*, (47), 46-55.
Luna, V. (2014). Viajar en el tiempo: los medios de transporte en el pasado. Recuperado el 7 de abril de 2020, de Todo Para Viajar: http://www.todoparaviajar.com/ noticia/viajar-en-el-tiempo-los-medios-de-transpor te-en-el-pasado/
Martínez, J. (2015). Zaragoza. Arquitectura. Siglo XX. Tipolo gías. Lulu
País, J. (2018). Historias de los primeros automóviles, el más antiguo, la primera matrícula, la primera fábrica, la Hispano-Suiza Barcelonesa. Recuperado el 7 de abril de 2020, de Ibasque: http://ibasque.com/histo rias-de-los-primeros-automoviles-el-mas-anti guo-las-primeras-matriculas-la-primera-fabri ca-la-hispano-suiza-barcelonesa/
Palacios, J. & Vinueza, J. (2012). Estudio de factibilidad para la implementación de un sistema de restricción de flujo vehicular en la ciudad de Cuenca. (tesis pregrado). Universidad del Azuay. Cuenca
Pérez, G. (1988). La vivienda económica en Le Corbusier. Revis ta INVI (Vol. 3).
Sauquet, R. (2012). Garage Space. Recuperado el 7 de abril de 2020, Habitar / Inhabiting Grupo de Investigación UPC http://habitar.upc.edu/2012/06/04/garage-spa ce-apuntes-investigacion/
Tello, R. (2012) Hace cien años rodó el primer carro en Cuenca. Revista Avance (248), 8-9.