

**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA
SEDE CUENCA**

**CARRERA DE GESTIÓN PARA EL DESARROLLO
LOCAL SOSTENIBLE**

*Trabajo de titulación previo a la
obtención del título de Licenciada en
Gestión para el Desarrollo Local Sostenible*

ENSAYO:

**INCIDENCIA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA TRANVÍA DE LOS
CUATRO RÍOS DE CUENCA, EN EL DESARROLLO COMERCIAL DEL
CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD (TRAMO NO. 2)**

AUTORA:

MARÍA PAULINA ORTEGA ARCENTALEZ

TUTOR:

DALTON PAÚL ORELLANA QUEZADA, PhD.

CUENCA - ECUADOR

2021

CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR

Yo, María Paulina Ortega Arcentalez con documento de identificación N° 0102811122, manifiesto mi voluntad y cedo a la Universidad Politécnica Salesiana la titularidad sobre los derechos patrimoniales en virtud de que soy autora del trabajo de titulación: **INCIDENCIA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA TRANVÍA DE LOS CUATRO RÍOS DE CUENCA, EN EL DESARROLLO COMERCIAL DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD (TRAMO NO. 2)**, mismo que ha sido desarrollado para optar por el título de: *Licenciada en Gestión para el Desarrollo Local Sostenible*, en la Universidad Politécnica Salesiana, quedando la Universidad facultada para ejercer plenamente los derechos cedidos anteriormente.

En aplicación a lo determinado en la Ley de Propiedad Intelectual, en mi condición de autora me reservo los derechos morales de la obra antes citada. En concordancia, suscribo este documento en el momento que hago entrega del trabajo final en formato digital a la Biblioteca de la Universidad Politécnica Salesiana.

Cuenca, mayo del 2021.



.....
María Paulina Ortega Arcentalez

C.I. 0102811122

CERTIFICACIÓN

Yo, declaro que bajo mi tutoría fue desarrollado el trabajo de titulación: **INCIDENCIA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA TRANVÍA DE LOS CUATRO RÍOS DE CUENCA, EN EL DESARROLLO COMERCIAL DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD (TRAMO NO. 2)**, realizado por María Paulina Ortega Arcentalez, obteniendo el *Ensayo*, que cumple con todos los requisitos estipulados por la Universidad Politécnica Salesiana

Cuenca, mayo del 2021.



.....
Dalton Paúl Orellana Quezada, Ph.D.

C.I. 0702358961

DECLARATORIA DE RESPONSABILIDAD

Yo, María Paulina Ortega Arcentalez con documento de identificación N° 0102811122, autora del trabajo de titulación: **INCIDENCIA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA TRANVÍA DE LOS CUATRO RÍOS DE CUENCA, EN EL DESARROLLO COMERCIAL DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD (TRAMO NO. 2)**, certifico que el total contenido del *Ensayo*, es de mi exclusiva responsabilidad y autoría.

Cuenca, mayo del 2021.



.....
María Paulina Ortega Arcentalez

C.I. 0102811122

DEDICATORIA:

Dedico esta tesis a mis padres, quienes con cariño y sacrificio me han acompañado en este proceso académico.

A mis amados hijos Freddy, María Paz, Fernando y Roxana, quienes son mi inspiración y mi motivo para superarme y enfrentar retos con el fin de tener un futuro mejor: los amo.

Paulina Ortega

AGRADECIMIENTO:

Expreso mi gratitud excelsa a todos quienes me proporcionaron un gran aliento para culminar con este trabajo de titulación. A mis docentes de la universidad, a los amigos y compañeros de aulas, a mi guía, al Econ. Dalton Orellana, quien con gran paciencia ha podido ser un baluarte en esta importante etapa de mi vida académica.

Christian, la ayuda, amor y sostenimiento que me has brindado en estos años ha sido de gran relevancia para la culminación de mi preparación académica. Gracias por estar siempre conmigo y darme el empujón que necesitaba.

Paulina Ortega

RESUMEN EJECUTIVO

El propósito de este trabajo de investigación es establecer una reflexión y discusión sobre el impacto que generó la construcción del sistema Tranvía en el desarrollo del comercio de su área de influencia.

Se aborda la incidencia del sistema tranvía en el desarrollo comercial del centro histórico de la ciudad y partiendo de un análisis de la conflictividad que el Tranvía ha ocasionado al movimiento comercial del llamado tramo No. 2 del tranvía en las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar plantea un análisis de la construcción del proyecto, mostrando sus falencias y sus bondades, así como despliega un enfoque sobre la actividad comercial de la zona y a base de una encuesta realizada a los propietarios de los locales comerciales sugiere un plan de incentivos para fortalecer las actividades comerciales del sector.

En la unidad 1 se plantea un diagnóstico de la actividad comercial del centro histórico en el tramo 2 del proyecto tranvía.

La unidad 2 se enfoca en el desarrollo del proyecto y la opinión de la ciudadanía, las organizaciones sociales y se realiza un balance general.

La unidad 3 presenta el proyecto implementado, la tabulación de las encuestas y la evaluación de las encuestas.

PALABRAS CLAVES TEMÁTICAS.

- Sistema transporte, Comercio, Desarrollo local.

Abstract.

The purpose of this research work is to establish a reflection and discussion on the impact that the construction of the Tram system generated on the development of commerce in its area of influence.

The incidence of the tram system in the commercial development of the historic center of the city is addressed and based on an analysis of the conflict that the Tram has caused to the commercial movement of the so-called section No. 2 of the tram in the streets Gran Colombia and Mariscal Lamar, it raises an analysis of the construction of the project, showing its shortcomings and benefits, as well as displaying a focus on the commercial activity in the area and based on a survey of the owners of the commercial premises suggests an incentive plan to strengthen commercial activities of the sector.

In unit 1 a diagnosis of the commercial activity of the historic center is proposed in section 2 of the tram project.

Unit 2 focuses on the development of the project and the opinion of citizens, social organizations and a general balance is made.

Unit 3 presents the implemented project, the tabulation of the surveys and the evaluation of the surveys.

Keywords: Transportation system, Commerce, Local development.

Tabla de contenido

RESUMEN EJECUTIVO.....	7
Abstract.....	8
Diagnos de la actividad comercial del Centro Histórico de Cuenca en el Tramo No. 2 del proyecto Tranvía.....	10
1.1.- El proyecto Tranvía y la actividad comercial del Centro Histórico	11
1.2.- La movilidad como eje de desarrollo de la ciudad.....	14
1.3.- Impacto económico de los comercios en el tramo No. 2 del proyecto Tranvía.....	18
1.4.- Sistema Integrado de Transporte / SIT	20
El proyecto Tranvía de los Cuatro Ríos de Cuenca.....	22
2.1.- Proyecto Tranvía de los Cuatro Ríos de Cuenca	22
2.2.- Actividades comerciales en el Tramo No. 2	26
2.3.- La ciudadanía frente al tema del tranvía	28
2.4.- Organizaciones sociales en torno al Tranvía.....	37
2.5.- Balance general en torno al proyecto Tranvía.....	38
Alternativas para recuperar la zona intervenida.....	41
3.1.- Proyectos implantados por el GAD Cuenca.....	41
3.2 TABULACIÓN DE ENCUESTAS.....	42
3.3. Evaluación de la encuesta.....	47
Conclusiones y recomendaciones.....	50
Referencias bibliográficas	¡Error! Marcador no definido.

CAPÍTULO 1

Diagnóstico de la actividad comercial del Centro Histórico de Cuenca en el Tramo No. 2 del proyecto Tranvía

Cuenca del Ecuador es una ciudad andina y su Centro Histórico ha sido declarado por la UNESCO como «Patrimonio de la Humanidad». Al momento cuenta con más de un medio millón de habitantes. Cuenca es una urbe rica en tradiciones y cultura, está bañada por cuatro ríos y ha sido privilegiada por la naturaleza, al estar rodeada de montañas y poseer un clima primaveral (Cardoso, 2017).

Las calles del Centro Histórico de Cuenca se caracterizan, en su mayoría, por ser adoquinadas con piedras «andesita» labradas a mano, que le dan ese carácter republicano valorado y apreciado por todos, a punto de constituirse en un símbolo paradigmático de la identidad de los cuencanos. Su arquitectura y sus iglesias, con sus pequeños parques, completan su atractivo paisaje. (Cardoso 2018)

Esta hermosa ciudad configurada bajo estas características indelebles de su fisonomía urbana fue acoplándose, a través de las décadas, para desarrollar una intensa actividad comercial en todo su centro histórico, donde muchas de sus edificaciones han sido convertidas en centros comerciales, mientras casi todas las viviendas del casco republicano de la urbe disponen de tiendas y espacios destinados a los negocios y a la actividad comercial (Villavicencio, Quezada, Chica, & Moreira, 2015).

En este contexto, el proyecto Tranvía, al haberse concebido para pasar por el centro histórico, en las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar, resulta un adelanto que altera la convivencia de los habitantes de la urbe y en tanto no ha podido ejecutarse en forma expedita, pues inicialmente pensábase inaugurarlos en el año 2014, ha traído consigo algunas complicaciones que han afectado al comercio, particularmente en las calles Mariscal Lamar y Gran Colombia, vías por donde se lo construye y en donde la actividad comercial vive una especie de shock, más allá de la contaminación, el caos vehicular, el desorden y el ruido (Aguilar Villanueva, 2013).

Determinar esos efectos en la construcción del tranvía es el objetivo de este trabajo de investigación, el cual concéntrase en la actividad comercial de las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar, en donde centenares de ciudadanos que disponen de negocios de variados matices quéjense que el proyecto Tranvía alteró su vida y sus actividades mientras temen que cuando empiece a funcionar no habrán garantías para que la actividad comercial del centro histórico no resulte alterada a causa de la circulación de los trenes con los que el proyecto habrá de funcionar (Chica, 2017).

1.1.- El proyecto Tranvía y la actividad comercial del Centro Histórico

Por todos es conocido que el Centro Histórico de la tercera ciudad de la república es al momento un espacio de más de 200 hectáreas en donde se concentra una serie de negocios y almacenes donde se gesta la vida comercial de los ciudadanos de la capital de la morlaquía.

Justamente, dos de las calles céntricas de la urbe son las vías troncales del proyecto Tranvía y dentro de ellas, a lo largo de los tiempos, hánse establecido varios locales comerciales

que desarrollan una intensa vida de negocios en la urbe denotando una polifacética actividad económica que tanto por su diversidad cuanto por cantidad convierten a los dos calles en una zona eminentemente comercial y turística ante la cual la presencia del tranvía afecta e incide a punto de modificar esa dinámica de la vida comercial de la localidad (Orellana-Quezada, 2017).

Por ello se justifica plenamente esta investigación tanto más cuanto se ha de considerar que no es lo mismo contemplar la vida comercial de Cuenca en estas calles antes del proyecto Tranvía y luego del proyecto. Y no lo es porque la construcción del tranvía modificó diametralmente la fisonomía de las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar, las cuales en la actualidad son vías en donde percíbese que las rieles del tranvía son los elementos peculiares que las identifican y hacen prever que estas calles volveránse como corredores de los trenes a su paso por el centro histórico perdiéndose ese aspecto de calles históricas en donde el ciudadano encontraba con tranquilidad variados locales comerciales en donde hacer sus compras de todo tipo.

Cuenca es diversa en los servicios que ofrece a sus ciudadanos y visitantes y su policrómica facha de ciudad histórica en donde se pueden adquirir muchas cosas -a la hora de buscar lo que requiérese para nuestros hogares o para la vida- desaparece en estas vías, donde el paso del tranvía obliga a verlas como calles de tránsito y circulación vehicular donde el ciudadano concéntrase más en la naturaleza de espacio de tránsito y movilización que adquieren per se las calles antedichas a su paso por el centro histórico que en una zona comercial en donde la gente sale a dinamizar la actividad económica que sustenta su accionar en los negocios de servicios para la comunidad (Altamirano Sánchez, 2017).

Efectivamente, antes de la construcción del proyecto Tranvía la actividad comercial de la zona era álgida y todos los días los clientes de los establecimientos tanto como los circunstantes que recorren las dos calles objeto de nuestro estudio miraban a la zona como un amplio espacio en donde encontrar múltiples negocios de todo tipo, en la posibilidad de adquirir siempre lo que se requiere para la satisfacción de sus necesidades, mientras que durante los cinco años que ha durado la construcción del proyecto todos los negocios establecidos en el área fueron afectados en su esencia, muchos desaparecieron, otros salieron de la zona y se trasladaron a varios lugares de la urbe, a la vez que varios quebraron afectando a la vida económica de los ciudadanos de la ciudad Atenas del Ecuador (Pesantez-Chica, 2017).

Durante estos cinco años últimos, por ejemplo, se afectó en múltiples formas la actividad económica de la zona de estudio, mientras la economía de los propietarios de los establecimientos comerciales de las calles en estudio fue perjudicada, la vida de los comerciantes sufrió un menoscabo en calidad y progreso y la ciudadanía dejó de circular por estas calles para realizar sus compras, mientras que no son pocos los locales comerciales que cerraron sus puertas y no han sido reemplazados por otros establecimientos debido a la desconfianza que producen las dos vías al no concluir los trabajos del Proyecto Tranvía, hecho que lamentablemente incide para que la actividad comercial de la zona haya decaído notablemente (UNESCO, 2017).

A futuro, cuando el proyecto encuéntrese funcionando plenamente, se prevé que la actividad comercial de la zona no será tampoco la misma pues muchos de los establecimientos comerciales que la identificaban ya no están en ella, a la vez que aparecen nuevos negocios y la circulación de tránsito que se dará en esta zona provocará que muchos sean los ciudadanos que miren a las dos vías como lugares de paso del tranvía más que como sitios en donde se

pueden realizar actividades comerciales en una urbe cuyo centro histórico está repleto de locales destinados a las actividades comerciales más diversas.

Los 583 locales comerciales de variado espectro son todos los negocios que se han detectado en las dos calles objeto de nuestro estudio, los cuales circundan diversos tipos de actividades comerciales que van desde las pequeñas tiendas a los bazares, los talleres de artesanías, oficinas de envíos de encomiendas, sitios para cabinas telefónicas, carpinterías, de almacenes de electrodomésticos, de panaderías, abacerías, farmacias, boutiques, joyerías, talleres de fotografía, entre los más relevantes, todo el casco republicano de la urbe encuéntrase atiborrado de una actividad comercial que impulsa el crecimiento de los ciudadanos que contribuyen al progreso de la urbe con este tipo de establecimientos, mientras que la conversión de muchos locales centrales en puntos de actividades comerciales dinamizan el ambiente comercial de la capital azuaya y hacen de ella un centro de atracción turística para los viandantes y circunstantes que la visitan como para los ciudadanos ecuatorianos que llegan a Cuenca y ejercen actividades comerciales que justamente dinamizan la economía de la región (Tuba, 2020).

1.2.- La movilidad como eje de desarrollo de la ciudad

La movilidad es primordial para la humanidad por la importancia que existe en la capacidad de movernos y las formas en la que lo hacemos. Y es que la movilidad no significa cómo nos desplazamos de un punto a otro, sino que comporta también todo un conjunto de elementos fundamentales tras de sí para que las personas para desarrollarse en todo sentido.

Ya desde el hecho de la difusión de un idioma o de una idea encontramos implícita a la movilidad. Las distintas maneras de movilizarnos son particularmente notorias en las ciudades. Tanto es real cuanto afirmamos que se puede bien decir: «*dime cómo te mueves y te diré qué tipo de ciudad eres*» (Ureña Rivas, 2017).

La movilidad tiene particular sentido en las ciudades consideradas patrimoniales, por lo que establecer un modelo único de movilidad no es algo iluso. Debido a que cada ciudad patrimonial tiene sus peculiaridades propias son múltiples las formas de abordar la movilidad. Para hacerlo correctamente se debe considerar siempre los criterios generados para las urbes patrimoniales por la UNESCO (UNESCO, 2017).

En tanto una ciudad patrimonial puede ser considerada como fruto del ingenio creativo humano y deviene en un testimonio del valioso intercambio de valores a lo largo de la historia ya en la arquitectura, ya en la tecnología, en las llamadas artes monumentales, en el urbanismo o en el diseño paisajístico que posee la movilidad se debe planificar considerando estas características esenciales que una ciudad histórica tiene per se (Cuenca, 2018).

Es pertinente tener en cuenta que cualquier plan de movilidad debe priorizar el cuidado del patrimonio por lo que existirán todo el tiempo limitaciones en la planificación urbana y las alternativas que se manejan y al momento de planificar la movilidad estas restricciones se reducen.

Cuenca se enmarca en la categoría de urbe patrimonial y su condición centenaria permítenos considerar que la movilidad debe circunscribirse a no alterar las características

esenciales de su fisonomía urbana. Fundada por Gil Ramírez Dávalos el 12 de Abril de 1557. La urbe es intermedia y está ubicada en un valle interandino a 2.500m. Habitan en ella alrededor de medio millón de habitantes y la ciudad asiéntase sobre lo que alguna vez fueron las ciudades de Guapdondélig y Tumipampa, por lo que su historia se remonta a los tiempos prehispánicos en donde ya se forjó una sólida identidad que hoy se configura o se define en tres vértices importantes: el cañari, el inca y el hispano (GAD municipal Cuenca, 2006).

Hablando de la movilidad en Cuenca digamos que el primer automotor llegó a la ciudad en 1912 y desde esa fecha las calles céntricas, estrechas y empedradas, que antes eran utilizadas para las carretas y caballos han sufrido ligeras variaciones. El aumento poblacional hizo que Cuenca se definiera como un centro compacto y bien demarcado junto a una zona periférica, que se ha extendido en las viejas haciendas o residencias de campo de la clase acomodada cuencana, las cuales hallábanse en algunas zonas que circundaban al valle morlaco.

El crecimiento poblacional galopante hizo de Cuenca una ciudad de mayor densidad poblacional en el Ecuador, a la vez que posee también una buena calidad de vida en el país. La ciudad históricamente fue ideada para caminar por lo que las distancias existentes entre sus distintos puntos no son grandes fundamentalmente, ya que esta misma estructura geográfica ha encapsulado a Cuenca, reduciendo su área de expansión. Sin embargo, la capital azuaya es una ciudad considerada por tener un mayor número de automóviles por persona en el país, según estadísticas del INEC que han sido consultadas (INEC, 2017). La razón de base a que existen altos niveles de ingresos, una clase media sólida y fortalecida y la generación de nuevas ciudadelas y barrios en la periferie de la ciudad.

Existen alrededor de cien mil automotores que circulan por el centro histórico, declarado como Patrimonio Cultural de la Humanidad, y provocan embotellamientos, mientras el paso de transporte pesado como autobuses trae consigo caos vehicular, tanto más si se ha de considerar que el centro histórico fue diseñado para que circulen peatones y carretas y hoy tiene que soportar inusual tráfico que altera su esencia. Sin embargo, cabe indicar que el transporte público que recorre la ciudad ha evolucionado proporcionalmente poco con el paso de los años, lo cual es un hecho que incide en el planteamiento de cualquier moderno proyecto de movilidad (Alguacil, 2008).

Alrededor de 500 buses de transporte urbano se movilizan por la urbe con variadas rutas y dos troncales de rotación. Sin embargo, estas unidades, las cuales fueron adquiridas hace ya 17 años, requieren hoy una modernización pues ya tienen casi dos décadas de vida. Esta es la causa por la que actualmente se viene tratando de implementar la adquisición de los buses llamados Euro 5, con tecnologías que no son contaminantes (Gad municipal de Cuenca, 2018).

Estando así las cosas digamos pues que en un espacio que resulta tan compacto e invadido por automotores pareciera no existir chance para la movilidad alternativa. Las últimas administraciones municipales han propuesto alternativas al respecto. Se han generado, por ejemplo, ciclo vías; sin embargo, éstas, en su gran mayoría, están más enfocadas hacia el esparcimiento y el deporte que hacia la movilidad cotidiana. Ninguna recorre el centro sino más bien siguen las riberas de los cuatro ríos que atraviesan la ciudad y zonas con población de alto poder adquisitivo.

La ciudad de Cuenca ha sufrido múltiples afectaciones, especialmente en el campo de la movilidad urbana, como consecuencia de los trabajos que se realizan para permitir que pase un tranvía por avenidas como: Las Américas, España y Huaynacápac, que ya estaban sobrepasadas en su capacidad de diseño para soportar el tráfico vehicular, por la enorme congestión vehicular y la alta contaminación ambiental proveniente de alrededor de 475 buses –la mayoría movidos a diésel– y más de 100 mil vehículos livianos que en gran parte atraviesan por su centro histórico, por la falta de una señalización vial y semaforización eficiente, por la pésima implementación de lo que se dio en denominar como ciclo vías y por no haber atendido recomendaciones como esta, que constan en los estudios de factibilidad del tranvía.

1.3.- Impacto económico de los comercios en el tramo No. 2 del proyecto Tranvía

Con aproximadamente 583 negocios instalados a lo largo de las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar el proyecto Tranvía ha ocasionado una recesión en los negocios de la zona debido a varios factores.

En primer lugar, porque el plazo de construcción del proyecto se ha excedido por varias ocasiones y habiéndose planificado inicialmente para que entre a operar en el año 2014 hasta el momento, en el año 2018, no concluyen los trabajos de construcción y a pesar de que el actual alcalde ofreció que en diciembre del año 2018 estaría todo el proyecto concluido se dice ahora que el mismo deberá empezar a funcionar en marzo del año 2019.

Los cinco años de establecimiento del tranvía dejaron a las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar cerradas por largos tiempos, lo cual ha incidido para que los negocios

instalados en esta área no funcionarían con el ritmo normal que tenían a lo largo de los tiempos, antes de la construcción del tranvía.

A causa de ello algunos quebraron, otros fueron cerrados definitivamente, ciertos establecimientos comerciales tuvieron que salir del lugar para instalarse en otros sectores de la urbe y los locales comerciales que se han quedado, a duras penas, han logrado sobrevivir en la verdadera tragedia que el tranvía implica.

Se ha conformado una veeduría ciudadana para la supervisión de los trabajos de construcción del proyecto Tranvía y este ente ha servido también para defender los derechos de los comerciantes de las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar, quienes han sido las víctimas propiciatorias del retraso que tiene el proyecto hasta la fecha.

Una de las consecuencias más preocupantes y que no ha sido hasta ahora satisfactoriamente analizada es la gentrificación que ha producido con la emigración de muchos negocios que eran típicos y peculiares de las calles Mariscal Lamar y Gran Colombia. Tampoco ha sido solucionado apropiadamente por la autoridad municipal la peatonalización del centro histórico, hecho que pudiera incidir favorablemente para que la actividad comercial de las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar pudiera ser acrecentada favorablemente.

El exalcalde Dr. Paúl Granda negó la existencia de un plan con ese objetivo y el alcalde Marcelo Cabrera tampoco ha transparentado la verdad al respecto; sin embargo, los estudios de factibilidad del proyecto Tranvía exhiben esta propuesta de peatonalización.

Las calles del centro histórico de Cuenca: Gran Colombia, Mariscal Lamar, Mariano Cueva y Gaspar Sangurima, perderán un carril y en algunos tramos estas calles serán exclusivas del tranvía, lo cual es un hecho que afecta también a que los negocios de la zona se incrementen o florezcan ya que las vías mencionadas empiezan a vérselas como calles de tránsito para los tranvías y no como espacios en donde la gente realiza actividades comerciales.

1.4.- Sistema Integrado de Transporte / SIT

Llámase así a la red de transporte urbano conformada por buses de diversas líneas conocidas como “alimentadoras” que se unen en una “estación de transferencia” desde la cual se integra a una línea expresa llamada “troncal”. (GAD municipal Cuenca, 2015)

Las estaciones de transferencia son dos: El Arenal y Terminal Terrestre, las cuales se ubican en el suroeste la primera y en el norte de la urbe la segunda. Desde allí se transfieren a pasajeros que se movilizan a distintos sitios de la ciudad.

En Cuenca la línea troncal es de color rojo y está conformada por sub líneas de BUSES ROJOS que operan como ejes principales del SIT para trasladar pasajeros entre las estaciones de transporte movilizandando la mayor cantidad de pasajeros.

Por su parte, las líneas alimentadoras son aquellas que llevan a los pasajeros en las áreas periféricas de la ciudad hasta las estaciones de transferencia de El Arenal y Terminal Terrestre, en buses de color azul y con distintivos específicos.

Existen también algunas líneas convencionales que se encuentran en operación y no se integran al SIT, siendo éstas de color azul.

El SIT tiene mucho sentido con las llamadas estaciones de transferencia ubicadas en los sectores de El Arenal y el Terminal Terrestre, a donde las líneas alimentadoras y troncales se integran. Dentro de estas estaciones los pasajeros tienen libertad para cambiar de una ruta a otra sin tener que cancelar por otro pasaje.

Las líneas de buses que operan en la ciudad son entonces 34. Cabe indicar que existe un sistema de autobuses que funcionan a diésel divididos en dos troncales y muchas rutas independientes. Estos vehículos no han sido reemplazados en décadas, por lo que es menester readecuar este sistema con nuevas líneas y un cambio de las unidades vehiculares para que se pueda brindar un mejor servicio. Esta es una necesidad imperativa que no débese postergar pues es evidente la vetustez de los vehículos de transporte público en la ciudad (GAD municipal Cuenca, 2015).

CAPÍTULO No. 2:

El proyecto Tranvía de los Cuatro Ríos de Cuenca

2.1.- Proyecto Tranvía de los Cuatro Ríos de Cuenca

El proyecto Tranvía de los Cuatro Ríos de Cuenca surge como una forma de solucionar los problemas de movilidad de los que adolece la ciudad y fue anunciado como un proyecto de campaña política por el entonces candidato a la alcaldía de Cuenca, Paúl Granda López, en el año 2009 cuando se realizaban elecciones seccionales para elegir un nuevo burgomaestre. Sin embargo, durante los dos primeros años de su gestión el alcalde Granda no dio pasos en firme para la implementación del proyecto.

Es el 5 de mayo de 2011 cuando diario El Mercurio de Cuenca informaba: *«El municipio de Cuenca recibirá mañana de forma oficial los estudios de prefactibilidad de construcción del tranvía, que estuvieron a cargo de la empresa española Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB). El gobierno de Francia donó 650.000 euros para esta consultoría».*

Diario El Tiempo de Cuenca complementaba esta noticia diciendo que se requerían cuatro millones de dólares para los estudios de factibilidad a ser gestionados a través de Senplades y agregaba: *«Para estos estudios, que se prevé estén listos entre noviembre y diciembre de este año, Granda dijo que se procurará que la Avenida de las Américas no pierda su característica de tener tres vías ya que es una de las principales arterias viales».*

Por su parte, diario El Telégrafo anunciaba también el hecho diciendo: *«El Gobierno Nacional, a través del Instituto Nacional de Preinversión, realizó un aporte financiero por USD 4'130.000 para la realización de los Estudios Complementarios e Ingeniería Básica para la Red Primaria de Transporte de Cuenca, cuyo eje principal será el tranvía de Cuenca».*

El mismo diario acotaba: *«El Secretario Nacional de Planificación y Desarrollo (Senplades), René Ramírez, resaltó algunas de las externalidades positivas que tendrá el proyecto para Cuenca. Por ejemplo, mencionó que “se generarán alrededor de 200 puestos para la operación del tranvía; tiene una perspectiva de sostenibilidad ambiental bastante importante: reducción de la contaminación, reducción de los gases de efecto invernadero, también habrá una reducción de toneladas de CO2 (...) también habrá una reducción en la contaminación auditiva; y un importante ahorro de combustibles».* El costo del tranvía no sería mayor que 180 millones de dólares, agregaba el alcalde Granda, según la misma nota de prensa, recalcando: *«Que el tranvía entre a operar a mediados del 2014 es el objetivo del alcalde de Cuenca Paúl Granda, promotor de obra, que fue una de sus dos principales propuestas al asumir la alcaldía en agosto del 2009. La aspiración inmediata del Municipio de Cuenca es que para el segundo trimestre del 2012 inicie la construcción de la infraestructura que será utilizada por este nuevo medio de transporte y por sus usuarios. El proyecto costará entre 170 y 180 millones de dólares. Granda se mostró optimista en cuanto al financiamiento, pues indicó que hay un compromiso en firme del presidente Rafael Correa para apoyar a esta iniciativa».*

Otra relevante nota de prensa daba cuenta de algunas de las características que debía tener el proyecto. Al respecto, diario El Telégrafo decía: *«Los estudios fueron elaborados desde noviembre de 2011 y su realización se cumplió en el plazo establecido en los cronogramas iniciales. El valor ascendió a los \$ 3'797.500. Los resultados indican que la circulación del tranvía será sobre vía férrea, con un ancho de vía de 1.435 metros y alimentación de tipo eléctrico (750 voltios). El proyecto se desarrollará en el centro urbano y el trazado de la primera línea del tranvía tendrá una longitud total de 10,7 km. desarrollados en tres tramos principales: desde el Control Sur, en la Avenida de las Américas, hasta el Parque Industrial. Además, señala que el sistema de transporte -cuyo costo de inversión se estima en \$ 230 millones- permitirá trasladar a 120 mil pasajeros diarios, lo cual implicaría alrededor de 39 millones de usuarios durante el primer año de operación. Asimismo, en el informe se menciona que tendrá 27 paradas y 14 unidades (12 circulando y 2 en reserva), con una capacidad para 300 pasajeros cada una; es decir, que movilizaría el equivalente de individuos de cuatro autobuses o doscientos automóviles particulares. Cada unidad tendrá capacidad para llevar carga adicional de los pasajeros, equipajes, bicicletas, patinetas, canastas, entre otras cosas. La velocidad comercial se ha proyectado en 22 km/h y la frecuencia entre unidades será de 6 minutos en horas pico y de 10 a 12 minutos en horas normales. El tiempo que tomará recorrer todos los tramos, desde la parada inicial hasta la final, será de 35 minutos. Ello representa una reducción de tiempo de 01:05, pues actualmente el recorrido en bus toma 01:40. El sistema dispondrá de talleres y cocheras donde se podrán reparar y estacionar las unidades móviles en las noches o cuando no se encuentren en operación. Adicionalmente se ha previsto la construcción de parqueaderos en los extremos de la línea, en los que los usuarios podrán dejar sus vehículos privados para hacer uso del nuevo sistema de transporte. Los resultados de los estudios sugieren que la plataforma deberá*

integrarse a la urbe como un elemento más de la urbanización, sin suponer una barrera física o visual. Es decir, respetará la normativa vigente de la ciudad» (Telégrafo).

El proyecto consiste entonces en la construcción, la instalación y el funcionamiento de un tranvía para la ciudad de Cuenca, que se construye por la Avenida de las Américas desde el control sur hasta el redondel Eloy Alfaro (3.5Km). Ingresa al centro histórico de Cuenca continuando por la calle Gran Colombia hasta la Av. Huayna Cápac y para el otro sentido de circulación toma las calles Mariscal Lamar y Sangurima, para luego llegar al redondel de la Chola Cuencana (3.8 Km) y ocupar la Avenida España hasta concluir en el Parque Industrial (2.9Km). La longitud total de la línea del tranvía es así de 10.2Km. El proyecto cuenta con instalaciones para el mantenimiento y reparación del tranvía en un llamado «patio taller», el cual está ubicado en la Avenida México, en el sitio en donde funcionaba antiguamente el CREA.

Son 14 las unidades del tranvía, por otro lado, y el ancho del vehículo es de 2.40m. Cada tranvía tiene un largo de 32.5m y una capacidad para 200 pasajeros entre sentados y parados.

Uno de los problemas más álgidos con que cuenta el TRANVÍA es su costo. Desde un principio se propuso que el pasaje sea de 0,25 centavos considerando que se trata de un sistema de transportación popular. Sin embargo, éste no es el costo real, por lo tanto, desde un inicio se ha considerado la posibilidad de subsidiar el costo que deben pagar los usuarios. A tal punto esto es verdad que, en las últimas sesiones de concejo cantonal para tratar el tema, a fines del mes de febrero del año 2019, se ha proyectado que la tarifa real del tranvía es de 0.89 centavos

de dólar, por lo que el subsidio sería de 0.57 centavos debido a que se proyecta que el pasaje cueste 0,32 centavos de dólar.

2.2.- Actividades comerciales en el Tramo No. 2

Para objeto del presente estudio se ha realizado un registro de todos los locales comerciales y negocios existentes en el llamado tramo 2 del proyecto Tranvía y a lo largo de las dos calles: Gran Colombia y Mariscal Lamar se han contabilizado 583 negocios de diversos tipos en un rango de actividades polifacéticas que van desde aquellos locales que ofrecen servicios públicos hasta los negocios de venta de objetos de bazar, de ferretería, pasando por diversas actividades económicas llevadas a cabo en algunos comercios de panaderías, sastrerías, farmacias, zapaterías, venta de ropa, de celulares, de perfumería, restaurantes, cafeterías, joyerías y un variopinto espectro de actividades diversificadas que las detallamos a continuación.

Por ejemplo, las actividades comerciales llevadas a cabo en los locales registrados son tan variadas como diversas. Así, encontramos negocios de hotelería, joyería, venta de ropa, venta de repuestos, heladerías, confecciones de textiles, venta de películas en cd y vídeos, venta de celulares y accesorios.

También tienen relevancia aquellos locales de arriendo, ya se trate de oficinas, de tiendas, de bodegas o de departamentos amplios para el establecimiento de empresas, existiendo a la vez, salones de belleza, tiendas de abarrotes, almacenes de ventas de carteras y

bolsos, venta de granos secos, bazares, cabinas de internet, servicios de fotocopias, lavanderías, talleres de arreglo de electrodomésticos, tiendas de artesanías, almacenes de productos veterinarios, talleres fotográficos, talleres mecánicos, tiendas naturistas, oficinas de comisionistas de venta de vehículos, distribuidoras de licores, distribuidores agropecuarios.

Se registraron también cafeterías, restaurantes, panaderías, venta de frutas, talleres de servicio técnico para computadoras, servicios de aluminio y vidrio, servicios de couriers, talleres automotrices, almacenes de venta de repuestos, de cosméticos, mueblerías, oficinas de servicios profesionales, entre los que están servicios de abogados, de contadores, de médicos, de medicina natural, de dentistas, oftalmólogos, de taxis.

Se detectaron imprentas, locales de servicios funerarios, de venta de plásticos, relojerías, papelerías, de venta de productos de cuero, venta de plásticos, fabricación de escapes, venta de huevos, locales de confitería y venta de embutidos.

De todo este universo de locales y negocios podemos confirmar que la actividad comercial que se desarrolla en el tramo No. 2 es de una amplia gama y debido a ello, tanto la calle Gran Colombia como la Mariscal Lamar han sido tradicionalmente muy concurridas. Entiéndese ciertamente que lo han sido porque en sus trayectos los moradores de la zona y los habitantes de la urbe en general han encontrado una policrómica variedad de negocios y locales para sus compras, que justamente con la implementación del TRANVÍA tales actividades parecerían como que se han visto afectadas en su dinámico movimiento comercial.

Es desde este punto de vista que se puede deducir la necesidad de implementar incentivos para el desarrollo de las actividades comerciales del tramo No. 2 del TRANVÍA después de varios años en que el comercio ha pasado represado con gran disgusto de los moradores de la zona y propietarios de los negocios, los cuales en verdad parecen haber sufrido las consecuencias de un devastador declive de su actividad económica.

Y esta devastación es más evidente cuanto que ahora, cuando el tranvía ha empezado a funcionar, las calles objeto del presente estudio parecen no haber superado la activa afluencia de público que circula por la zona en busca del floreciente comercio que siempre atrajo hacia estos locales, muchos de los cuales se han constituido además en espacios de la memoria colectiva de Cuenca.

De un análisis de las actividades comerciales ubicadas en el tramo No. 2 del proyecto TRANVÍA, el cual abarca las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar y parte de la Sangurima se puede deducir que hay un grave impacto en el comercio de la zona.

2.3.- La ciudadanía frente al tema del tranvía

La ciudadanía ha tenido una conmoción permanente ante el asunto del TRANVÍA. En gran parte, desde el comienzo, ha habido quejas de que el TRANVÍA no fue lo suficientemente socializado. Desde este punto de vista, todos los pasos que la municipalidad ha ido dando frente al tema cogieron de sorpresa a los moradores del tramo No. 2 y a todos los ciudadanos de la

urbe, sobre todo en el asunto de la apertura de calles para la ejecución de los trabajos del proyecto.

Esta apertura de calles hizo que el tranvía demorara más tiempo de lo que se proyectaba, mientras las incomodidades por el hecho y los incumplimientos del contrato de construcción con las empresas constructoras del tranvía en algunos instantes han sido superlativamente causa de malestar en la ciudadanía.

Este malestar fue creciente e hizo que se conformara una veeduría ciudadana para la vigilancia cívica del proyecto, en concordancia con la municipalidad de Cuenca. Los frentistas de las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar, y todos los propietarios de locales comerciales miraban con la veeduría la posibilidad de exigir que el proyecto no sea una ominosa carga para sus vidas. Sin embargo, algunos de los plazos para la ejecución de las obras, acordados con la veeduría, tampoco se cumplieron en la medida en que la gente lo esperaba justamente por los incumplimientos del contrato por parte de las empresas constructoras del TRANVÍA.

Por tal razón, la veeduría del TRANVÍA ha cumplido un eficiente papel en la vigilancia del proyecto. Inclusive, a causa de tantas dilaciones y problemas, la veeduría del Tranvía logró interponer a la Contraloría General del Estado una denuncia para que se audite el proyecto. Este hecho cívico fue de fundamental importancia para la comunidad y la Contraloría ha cumplido un rol fundamental para supervisar el proyecto.

Algunas de sus conclusiones en el examen especial realizado sobre el tema son dignas de destacar. Copiamos lo que consideramos más relevante para graficar mejor el proyecto:

Dice, por ejemplo, la Contraloría General del Estado: *«El 8 de julio de 2013 se suscribió el contrato 006-2013SM, entre el alcalde del cantón Cuenca y el Consorcio de los Cuatro Ríos Cuenca, CCRC, para la «Construcción del patio taller, preparación de la plataforma viaria e implementación de sistemas tecnológicos para soporte del sistema tranviario “Tranvía Cuatro Ríos de Cuenca”, por un valor de 72.138.460,09 USD, considerando un anticipo del 30% y un plazo de 780 días calendario, contado a partir de la entrega del anticipo y de la suscripción del acta de inicio de las obras entre el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Cuenca y el consorcio contratista.*

2.- *De la información proporcionada por el Contador General de la entidad municipal, contenida en oficio DF-CG-0374-2015 de 23 de junio de 2015, el pago del anticipo contractual se realizó el 18 de septiembre de 2013. El acta de inicio de la obra fue suscrita el 21 de septiembre de 2013, por los tres administradores del contrato nombrados por el GADM del cantón Cuenca, el director de Gerencia y Fiscalización del consorcio SMTC-AC/ARTELIA VILLE & TRANSPORT y el representante legal del consorcio de los Cuatro Ríos Cuenca, por lo que la fecha de terminación programada corresponde al 10 de noviembre de 2015.*

3.- *También se evidencia que la Gerencia y Fiscalización estableció multas por 4.030.447,91 USD, al consorcio contratista CCRC, desde la planilla 12 a la 18 en el período desde agosto de 2014 hasta febrero de 2015, (excepto las planillas 15 y 17), debido a la falta de personal técnico, equipo y retraso en la ejecución de las obras. Cabe señalar que las planillas en las cuales se determinaron las multas están suscritas por el administrador del contrato, por el responsable del consorcio SMTC-AC/ARTELIA VILLE & TRANSPORT, encargado de la*

Gerencia y Fiscalización del Proyecto Tranvía de Cuenca y por el representante del consorcio contratista de los Cuatro Ríos Cuenca, CCRC.

4.- La cláusula décima «MULTAS», del contrato de obra 006-2013SM suscrito con el consorcio contratista CCRC establece:

«10.01.- Por retraso en la ejecución de la obra: Por cada día de retraso en el cumplimiento de la ejecución de las obligaciones contractuales atribuibles al CONTRATISTA conforme al cronograma específico presentado por el CONTRATISTA y verificado mensualmente, se aplicará la multa del 0,01% del valor total del contrato y los complementarios en caso de haberlos. La multa será impuesta sobre la base del Informe de Evaluación de cantidades de obra efectivamente ejecutada, que será elaborado conjuntamente por el contratista y

Gerencia y Fiscalización de las obras. Las multas serán descontadas de la planilla de obra a ser presentada por el contratista y por ningún concepto serán devueltas... 10.02.- Por otros incumplimientos: Además el GAD CUENCA sancionará al contratista, con una multa diaria equivalente al 10% de la multa prevista en la subcláusula 10.01, en los siguientes casos: a) Si no dispone de personal técnico u operacional o del equipo de construcción de acuerdo a los componentes contractuales y el cronograma específico presentado por el contratista... La multa será aplicada cuando al notificar al contratista tales incumplimientos éstos no fueran debidamente justificados por éste en el término de diez (10) días a través (sic) de una comunicación por escrito al GAD CUENCA y aceptadas por éste último...».

5.- Con oficio SM-0646-2015 de 30 de abril de 2015, el administrador del contrato dirigido al consorcio SMTC-AC/ARTELIA VILLE & TRANSPORT, encargado de la Gerencia y Fiscalización del Proyecto Tranvía de Cuenca, dispuso: -«Se SUSPENDE la imposición de multas al Consorcio de los Cuatro Ríos de Cuenca-CCRC-, provenientes de falta de personal o de retraso en la ejecución de la obra, mientras no se plasmen las siguientes condiciones:

1. Cumplimiento del debido proceso; esto es, lo contenido en el contrato en su cláusula décima y en el acta 193 de 14 de octubre de 2014; 2. Disponer del Cronograma Valorado Consensuado y aprobado por el GAD; y, 3. Determinar, pormenorizadamente, si son procedentes los justificativos presentados por CCRC, a través del estudio que esta administración efectuó del libro de obra y comunicaciones oficiales, habida cuenta que, el día de hoy, 30 de abril de 2015, a las 16h00 CCRC nos ha remitido el documento del libro de obra».

6.- Con oficio SM-0647-2015 de 30 de abril de 2015, el administrador del contrato solicitó a la Directora Financiera de la entidad municipal, lo siguiente: «... por medio del presente insisto en el pago de las planillas correspondientes a los meses de agosto, septiembre y octubre de 2014, a favor del Consorcio de los Cuatro Ríos de Cuenca- CCRC-, SIN MULTAS; esto es, por el valor de \$ 1.777.847,60 DÓLARES AMERICANOS... pues basándome en el numeral 408-17 de las “Normas de Control Interno de la Contraloría General del Estado”, haciendo uso de mi autoridad como administrador del contrato, he dispuesto la suspensión de la ejecución de las antes mencionadas multas».

7.- El artículo 121 «Administrador del contrato» del Reglamento General de la LOSNCP, "En todo contrato, la entidad contratante designará de manera expresa un administrador del mismo, quien velará por el cabal y oportuno cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones derivadas del contrato. Adoptará las acciones que sean necesarias para evitar retrasos injustificados e impondrá las multas y sanciones a que hubiere lugar”».

8.- Con oficios 5367 y UND-TRANV-0717-2015 de 12 de octubre de 2015, recibidos en la Matriz de la Contraloría General del Estado el 13 del mismo mes y año, el alcalde del GADM del cantón Cuenca y el Director Coordinador General del Proyecto Tranvía de Cuenca en respuesta a la comunicación de resultados provisionales constante en oficios 19502-DAPyA y 057-CGE-GADMC-2015 de 19 de agosto de 2015, respectivamente, coincidieron en los

mismos términos lo siguiente: «... a sabiendas de que el cronograma “cero” no era real; y, en base al cual la Gerencia y Fiscalización determinó la imposición de multas por retraso al contratista, es que se liberaron los oficios Nos. SM-0646-2015 y SM-0647-2015 de 30 de abril de 2015... ».

Señalan además que, entre el 15 de enero al 30 de abril de 2015, se emitieron 9 oficios a través de los cuales se solicitó a la Gerencia y Fiscalización, dé cumplimiento al procedimiento para el cobro de multas y que:

«... no hay que perder de vista lo establecido en el numeral 10.05 de la referida cláusula décima del contrato que manda: “10.05.- El valor de las multas podrá ser descontado directamente al CONTRATISTA de los montos adeudados por el GAD CUENCA. Asimismo, el pago de las multas aplicables liberará al CONTRATISTA de su obligación de indemnizar al GAD Cuenca por los perjuicios relacionados con el incumplimiento respectivo... situación que obliga a que antes de establecer cualquier multa se realice un análisis profundo de las implicaciones que ésta pueda tener en relación con todo el desarrollo del contrato.- Por otra parte, sobre las multas relacionadas con el personal del contratista, de parte de la Gerencia y Fiscalización, no se consideró lo acordado en las absoluciones a las preguntas No. 4, 5, 6, 8, 10, 11 y 12 del Acta N° 001 del Proceso de Régimen Especial N° REGADC- PT-06-2013... Por todo lo comentado es que de parte de la administración se emitió el Oficio SM-0054-2015 que, en su esencia, honra el debido proceso a fin de imponer una sanción al contratista».

9.- «... el Administrador del contrato procedió a la suspensión de las multas, sin que hasta el 29 de mayo de 2015, fecha de corte de la presente acción de control, se cuente con un pronunciamiento definitivo sobre la aplicación de dichas multas».

10.- Cabe señalar que la planilla 9 de avance de obra correspondiente al mes de mayo del 2014, fue presentada por el consorcio CCRC en los primeros días de junio de 2014, por lo que

correspondía al administrador del contrato, en funciones a partir del 15 de mayo de 2014, tomar las acciones correctivas respecto al retraso en la ejecución de los trabajos

11.- Conclusión

El administrador del contrato, quien ocupa el cargo de Director Coordinador General del Proyecto Tranvía de Cuenca y el de Secretario de Movilidad, en el periodo 15 de mayo de 2014 al 29 de mayo de 2015... inobservó la Norma de Control Interno 408-17... y el numeral 10.02 de la cláusula décima «MULTAS» del citado contrato, al no disponer por escrito en su oportunidad al consorcio SMTC- AC/ARTELIA VILLE & TRANSPORT encargado de la Gerencia y Fiscalización del Proyecto Tranvía de Cuenca, que presente un desglose de los valores que por concepto de multas se establecieron al consorcio contratista CCRC, debido al incumplimiento del cronograma de avance de obra, puesto que, desde la planilla 9 de avance de obra correspondiente a mayo de 2014, tuvo un retraso acumulado del 1,19%, el cual se incrementó al 15,01 %, hasta la planilla 18 de febrero de 2015 y además por la falta de personal técnico y de equipo durante la ejecución del proyecto, suspendiendo la aplicación de las multas determinadas por el consorcio fiscalizador, así como tampoco informó en su oportunidad a la máxima autoridad sobre ese particular, con el fin de que se tomen las acciones correctivas pertinentes y se ejecuten las obras de acuerdo a lo programado y dentro de los plazos establecidos contractualmente....

12.- Recomendación

Al Director Coordinador General del Proyecto Tranvía de Cuenca

8. Dispondrá al consorcio de Gerencia y Fiscalización del Proyecto Tranvía de Cuenca, que al existir incumplimientos del cronograma de avance de obra y por la falta de personal técnico y equipos ofertados, entre otros, por parte de los consorcios constructores durante la ejecución del proyecto, presente los informes respectivos en los cuales se especifique los conceptos por

los cuales se determinan las multas, con el fin de que el administrador del contrato proceda a aplicar las mismas».

De un somero análisis de los transcritos del examen de Contraloría podemos citar lo que el Ing. Eduardo Cardoso Martínez dice en (Cardoso, 2017): *«hubo complicidad o por lo menos negligencia de parte de la administración del ingeniero Marcelo Cabrera, Alcalde de Cuenca, y de su colaborador inmediato en el proyecto puesto que ellos no respetaron ni exigieron el cumplimiento de las regulaciones de orden legal y contractuales que debían ser correcta y oportunamente aplicadas para corregir los errores y las faltas cometidas también por sus antecesores; es decir, en la administración del alcalde Paúl Granda. Del análisis del documento elaborado por el equipo de auditoría de la Contraloría General del Estado puntualizo los siguientes aspectos importantes: El contrato con el Consorcio Cuatro Ríos de Cuenca – CCRC – fue suscrito el 8 de julio de 2013, el anticipo del 30% sobre un monto de 72.138.460,09 MUSD fue cancelado el 18 de septiembre de 2013 y el plazo de 780 días comenzó a correr desde el 21 de septiembre del mismo año, por lo que la obra debía estar terminada el 10 de noviembre de 2015.*

La Gerencia y Fiscalización estableció multas por (cuatro millones treinta mil cuatrocientos cuarenta y siete, 91/100 USD) 4'030 447,91 USD, al consorcio contratista CCRC, desde la planilla 12 a la 18 en el período desde agosto de 2014 hasta febrero de 2015.

Lo que quiere decir que si el alcalde Marcelo Cabrera y el administrador del contrato ordenaban la ejecución de esas multas, el burgomaestre habría tenido en febrero de 2015 la herramienta legal para disponer la terminación unilateral del contrato con CCRC. (El contrato faculta para que si las multas llegan a un monto igual o mayor que el 5% del valor

total; en este caso la cantidad de 3.606.923.01USD el GAD municipal puede proceder a su terminación unilateral -y sin consecuencias económicas para el GAD municipal de Cuenca-).

Al contrario, y según revela la Contraloría, lo que ocurrió fue que contra toda norma el administrador del contrato dirigió un oficio al consorcio SMTC-AC/ARTELIA VILLE & TRANSPORT encargado de la Gerencia y Fiscalización del Proyecto Tranvía de Cuenca, disponiendo que se «SUSPENDA la imposición de multas al Consorcio de los Cuatro Ríos de Cuenca-CCRC-, provenientes de falta de personal, o de retraso en la ejecución de la obra».

No satisfecho con esto, el 30 de abril de 2015, el administrador del contrato solicitó a la Directora Financiera de la entidad municipal, lo siguiente: «... por medio del presente insisto en el pago de las planillas correspondientes a los meses de agosto, septiembre y octubre de 2014, a favor del Consorcio de los Cuatro Ríos de Cuenca-CCRC-, SIN MULTAS».

El mismo equipo de auditoría de la Contraloría refiere que el alcalde Cabrera estuvo de acuerdo con su administrador para que no se ejecuten las multas, tal como revelan los oficios 5367 y UND-TRANV-0717-2015 de 12 de octubre de 2015, recibidos en la Matriz de la Contraloría General del Estado el 13 del mismo mes y año, en los que «el Alcalde del GADM del cantón Cuenca y el Director Coordinador General del Proyecto Tranvía de Cuenca coincidieron en los mismos términos» y dejaron sin efecto el cobro de las multas al contratista que estaba incumpliendo lo establecido en los plazos y en sus obligaciones contractuales.

Hasta la fecha no se conoce si la Contraloría hizo un seguimiento de sus propias disposiciones y menos que el GAD municipal de Cuenca las haya cumplido. Otra falta grave cometida por el administrador de los contratos para el tranvía de Cuenca y el alcalde, fue la manera como permitieron que sin el debido análisis y la aprobación por parte de ellos, sean ampliados los plazos para la terminación de las obras del tranvía. Los plazos se ampliaron a gusto y placer de los contratistas...».

2.4.- Organizaciones sociales en torno al Tranvía

La preocupación social sobre el tema ha tenido interés colectivo por parte de algunas organizaciones sociales. En primer lugar, por la veeduría ciudadana conformada para la vigilancia del proyecto, pero fundamentalmente por el comité cívico llamado Colectivo Cívico Cuencano, que ha sido un ente social de mucha presencia en el asunto. Es con este comité que se solicitó, por ejemplo, el examen especial de Contraloría, mientras que cada semana y durante más de dos años desde el inicio de los trabajos del proyecto el colectivo convocaba a la ciudadanía para la realización de plantones que tenían como objeto solicitar atención municipal a las preocupaciones ciudadanas surgidas desde el colectivo, las cuales exigieron todo el tiempo transparencia en la implementación del proyecto.

Sin el accionar de este comité es poco lo que se hubiese conseguido en materia de real vigilancia del proyecto y la perseverancia y constancia mostradas por sus miembros han sido de fundamental apoyo moral para que tanto los frentistas de las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar como los propietarios de locales comerciales del tramo No. 2 puedan sentirse acompañados en los reclamos y exigencias que permanentemente se han formulado ante la implementación del tranvía.

De parte de otros colectivos ciudadanos ha habido mas bien una especie de adormilamiento frente a la problemática del proyecto, mientras la falta de conciencia cívica en muchos ciudadanos es un factor que incide decisivamente para que la apatía ante un engorroso asunto que afecta incluso derechos ciudadanos sea un aspecto creciente que termina por

propiciar en la ciudadanía una desidia sobre la cual los gobernantes de turno terminan por imponer sobre la población proyectos de gran escala que no necesariamente son la solución a las acuciantes necesidades de la población.

2.5.- Balance general en torno al proyecto Tranvía

Una vez que el proyecto Tranvía ha empezado a funcionar conviene hacer notar que los contratos para la ejecución del proyecto «Tranvía 4 Ríos», cuyo costo debía ser fijo, abarcan los campos de:

- 1 - Gerencia y fiscalización, con un costo de USD 8'226.402,82
- 2 - Material rodante (tranvías), con un costo de USD 142'600.000,00
- 3 - Patio taller – plataforma tranviaria, con un costo de USD 72'138.460,09

Las tres cantidades suman USD 222'964.862,91; sin embargo, debido a tantos incumplimientos del contrato y al hecho de que en octubre del año 2017 se rompió el contrato con una de las empresas españolas encargadas de la construcción de la plataforma tranviaria, el consorcio Tranvía de los 4 ríos de Cuenca, y se firmó un nuevo contrato para la terminación del proyecto, el real costo del proyecto llega a bordear los 434 millones de dólares.

Frente a la propuesta original se han adquirido menos tranvías, más pequeños y mucho más caros. En los estudios de prefactibilidad se calculaba que cada tranvía tendría un costo de tres millones de dólares americanos. Son 14 las unidades adquiridas hasta el momento. El Ing Eduardo Cardoso (Cardoso, 2017) calcula que es muy probable que el costo de cada tranvía

sea de 8 millones 690 mil (USD), en lugar de los 3 millones (USD) originalmente presupuestados.

En los mismos estudios de prefactibilidad, se consideraba la compra de más tranvías en el siguiente rango, según (Cardoso, 2017): *3 en 2017, 3 en 2021, 3 en 2029, 1 en 2032, 1 en 2035 y 1 uno en 2037, con un costo unitario de 3 (M USD) 2011* ». Es decir que hasta el año 2037 deberían adquirirse 12 unidades tranviarias más.

Se ha visto que los tranvías que están en Cuenca son un «33% más pequeños» y resultan más caros que los de mayores dimensiones originalmente propuestos.

Los tranvías cuentan con tecnología ALSTOM, que es también el proveedor obligado del proyecto.

Una vez que se halla el proyecto en pleno funcionamiento se ve que el precio que la ciudadanía pagará por su uso está por fijarse. Sin embargo, el establecimiento de un subsidio es imperativo y como ya se dijo, se ha calculado que una tarifa sin subsidio podrá ser de 0,89 USD. Como se está planteando que el costo del pasaje sea de 0,32 centavos el subsidio a operar sería de 0,57 centavos de dólar.

Dicho lo cual, cuando ya prácticamente el servicio se ha implementado, se nota que el dinamismo comercial del tramo No. 2 no ha sido superado, por lo que una de las cosas que se deberían considerar en esta evaluación es la necesidad de idearse un sistema de incentivos para

que las actividades económicas de este tramo sean fortalecidas en beneficio de frentistas y propietarios de locales comerciales de la zona.

CAPÍTULO No. 3:

Alternativas para recuperar la zona intervenida

3.1.- Proyectos implantados por el GAD Cuenca

El GAD Cuenca no ha diseñado proyectos concretos para recuperar la zona intervenida, pero esta es una acuciante necesidad de los frentistas y propietarios de negocios en la zona del tramo No. 2.

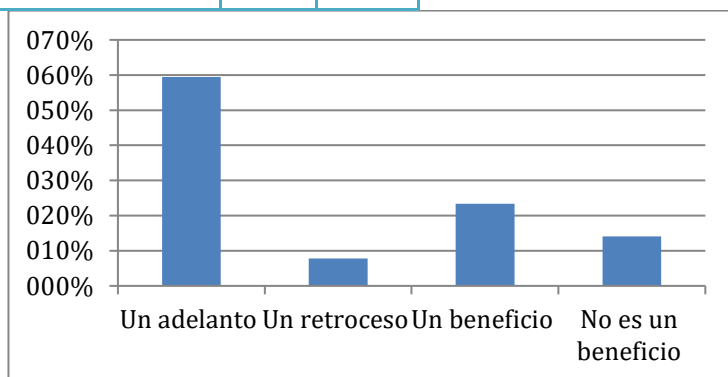
Con el fin de determinar justamente cuál es el mejor sistema que debería aplicarse para la recuperación del tramo No. 2 se realizó una encuesta que pretendió analizar el real impacto del proyecto Tranvía en los locales comerciales del tramo No. 2 y las propuestas de los afectados para mejorar ese activo movimiento comercial que hubo previo a la iniciación de los trabajos del tranvía.

3.2 Tabulación de Encuestas

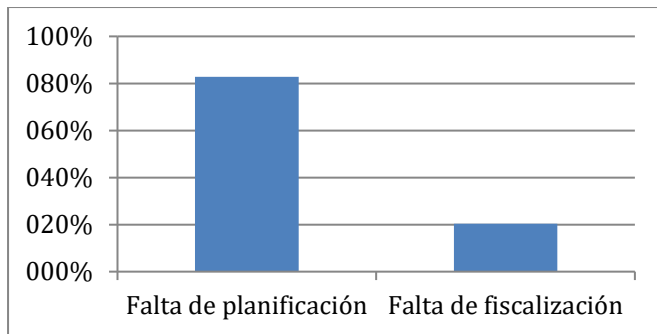
PREGUNTA 1 En su opinión, el proyecto tranvía es:

	Nº/64	100%
A. Un adelanto para Cuenca	38	59,4%
B. Un retroceso para Cuenca	5	7,81%
C. De beneficio ciudadano	15	23,4%
D. No es un beneficio ciudadano	9	14,1%

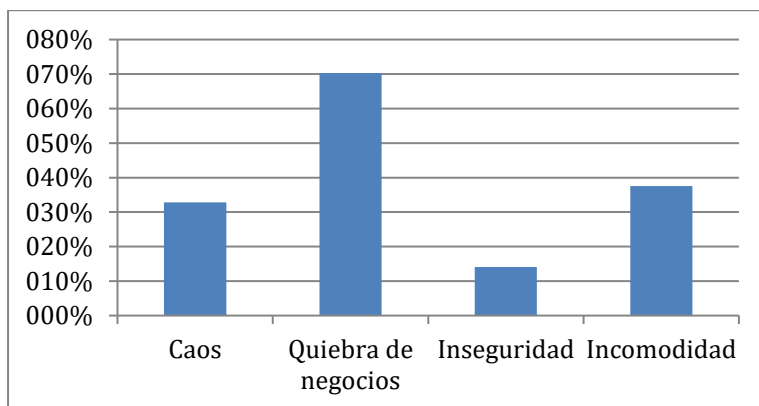
	Nº/64	100%
A. Falta de planificación	53	82,8%
B. Falta de fiscalización	13	20,3%



PREGUNTA 2. Entre los siguientes aspectos, ¿Cuáles cree usted que son los más graves en el proyecto tranvía?

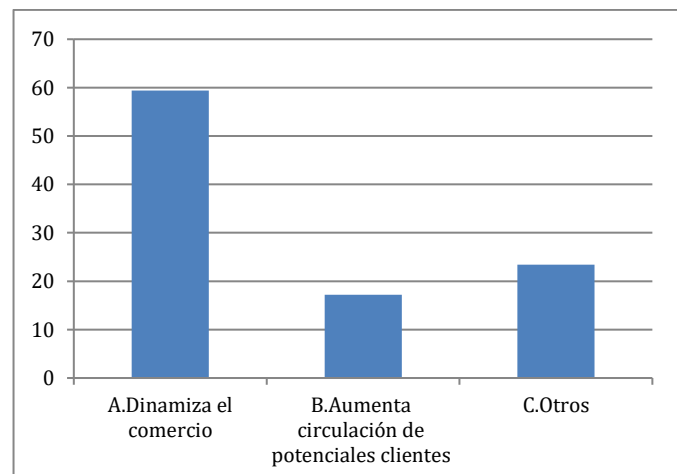


PREGUNTA 3. ¿Cuáles considera usted que son los problemas más importantes que trajo el proyecto tranvía a los habitantes de las calles Gran Colombia y Lamar?



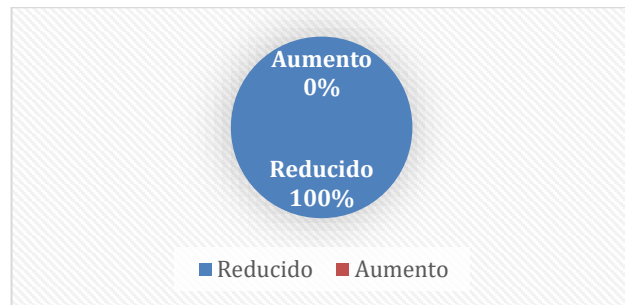
PREGUNTA 4. ¿De qué manea contribuye el tranvía para el desarrollo económico de los habitantes de la urbe?

	Nº/64	100%
A. Caos	21	32,8%
B. Quiebra de negocios	45	70,3%
C. Inseguridad	9	14,1%
D. Incomodidad	24	37,5%
E. ¿Otras?	0	0%



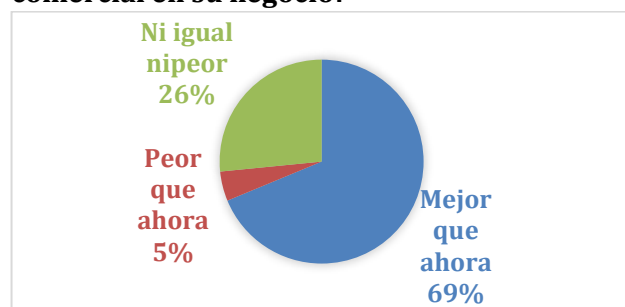
PREGUNTA 5. En su negocio: ¿Ha aumentado o reducido el número de empleados?

	Nº/64	100%
A. Dinamiza el comercio	38	59,4
B. Aumenta la circulación de potenciales clientes en la zona	11	17,2
C. Otros	15	23,4



PREGUNTA 6. Antes de la apertura de las calles para el proyecto tranvía. ¿Cómo era la actividad comercial en su negocio?

	Nº/64	100%
A. Reducido	64	100
B. Aumentado	0	0

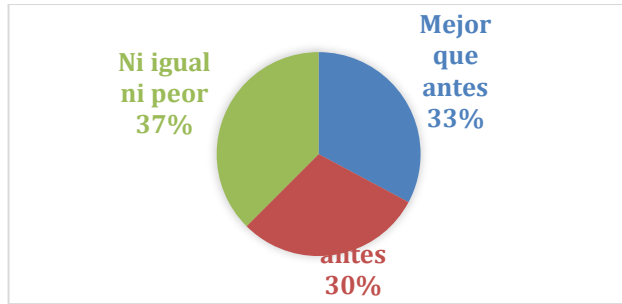


PREGUNTA 7. Después de la apertura de las calles en el proyecto tranvía, ¿cómo es hoy la actividad comercial de su negocio?

	Nº/64	100%
A. Mejor que ahora	44	68,75
B. Peor que ahora	3	4,69
C. Ni igual ni peor	17	26,56

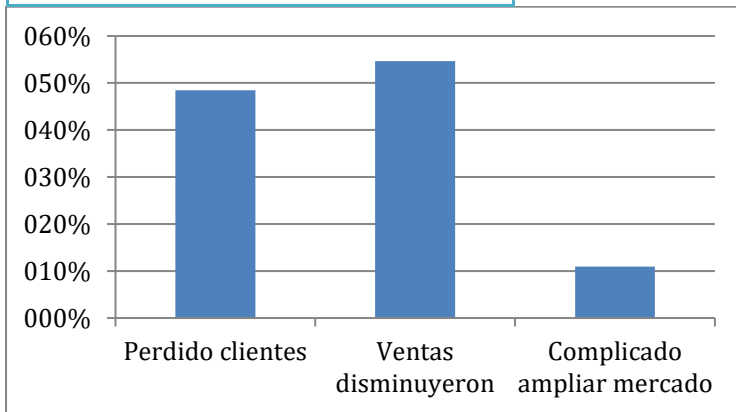
	Nº/64	100%
A. Mejor que antes	21	32,81 %
B. Peor que antes	19	29,69 %

C. Ni igual ni peor	24	37,5%
	Nº/64	100%
A. Se han perdido clientes	31	48,44%
B. Las ventas disminuyeron	35	54,69%
C. Es más complicado ampliar el mercado	7	10,94%



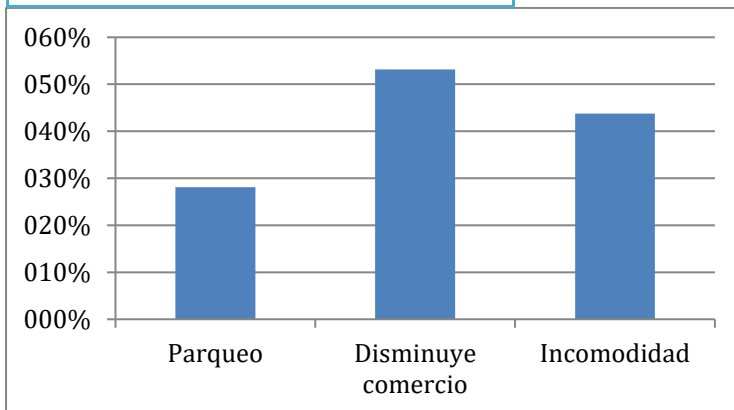
PREGUNTA 8. ¿De qué forma ha sido afectado su negocio con los trabajos del tranvía?

	Nº/64	100%
A. No se puede ofrecer servicio de parqueo	18	28,13%
B. Disminuye el comercio	34	53,13%
C. Incomodidad	28	43,75%



PREGUNTA 9. ¿Cuál es para usted el problema más grave que trajo consigo el proyecto tranvía a su negocio?

	Nº/64	100%
A. No incrementar ferias por el sector	10	15,63%
B. No cerrar calles	51	79,69%
C. No cree que haya solución	5	7,813%

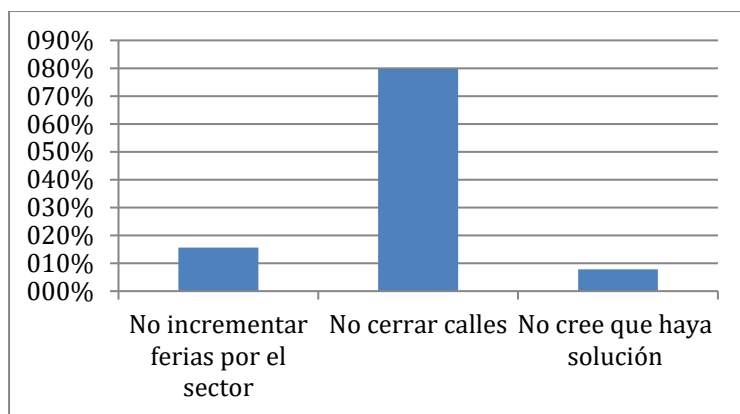


PREGUNTA 10. ¿Cómo ve usted el futuro de su negocio, una vez que empiece a funcionar el tranvía?

	Nº/64	100%
A. Será mejor que ahora	30	46,88
B. No creo que mejor más que ahora	33	51,56
C. Será peor que ahora	1	1,56



PREGUNTA 11. ¿Qué acciones deberían tomar las autoridades municipales para mejorar el comercio en la ruta del tranvía?



3.3. Evaluación de la encuesta

1. Comenzamos por preguntar a los entrevistados si el proyecto TRANVÍA es un adelanto o retroceso para la ciudad, a lo que el 59,4% opina que en verdad es un adelanto frente al 7,81% que piensa que es más bien un retroceso. El 23,4% dice, no obstante que el TRANVÍA es de beneficio ciudadano frente al 14,1% que opina que no lo es.

2. Hay una alta percepción de los entrevistados para considerar en un porcentaje del 82% que el proyecto adolece de falta de planificación mientras que el 20,3% piensa que la falta de fiscalización es el principal problema del TRANVÍA.

3. Entre los problemas más importantes que el TRANVÍA trajo para los moradores de las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar los entrevistados señalan 4, a saber: el caos, en un porcentaje del 32,8%; la quiebra de negocios, con el 70,3%; la inseguridad, con el 14,1% y la incomodidad, con el 37,5%.

4. Al plantearse la manera en que el TRANVÍA contribuye para el desarrollo económico de la urbe el 59,4% opina que dinamiza el comercio, mientras que el 17,2% dice que el proyecto aumenta la circulación de potenciales clientes en la zona.

5. Y como el TRANVÍA ha incidido en la mala gestión de los negocios a los entrevistados se les consultó si sus emprendimientos han sufrido un descenso de personal. Ante ello el 100% de los entrevistados manifestó que redujeron el personal con el que laboran.

6. Fue necesario formular una pregunta para comparar cómo era la actividad comercial de la zona antes y después del TRANVÍA siendo interesante confirmar que el 68,75% de los encuestados opina que en su negocio era mejor el comercio frente al 26,56% que piensa que no era ni mejor ni peor. Sin embargo, quienes opinan que el comercio era peor bordean el 4,69%.

7. Al tomar en cuenta cómo es hoy a actividad comercial de los negocios de los moradores de las calles en estudio luego de la apertura de las vías el 32,81% piensa que es mejor que antes. En contraposición a ello, el 29,69% de los entrevistados considera que es peor que antes y el 37,5% califica que ni es igual ni es peor la actividad que hoy se desarrolla en su comercio.

8. Fue menester conocer de qué manera han sido afectados los negocios con los trabajos del TRANVÍA. Así pues, ante esta interrogante el 54,69% de los encuestados dijo que las ventas de sus locales disminuyeron frente al 48,44% que opinó que se han perdido los clientes. El 10,94% considera, no obstante, que hoy es más complicado ampliar el mercado.

9. Hubo una pregunta para medir cuál es el problema más grave que trajo consigo el proyecto TRANVÍA para los negocios de la zona. En relación con este tema el 53,13% opinó que la complicación mayor ha sido la disminución del comercio, frente al 43,75% que considera que la incomodidad es el problema mayúsculo que deja el TRANVÍA. El 28,13% de los entrevistados manifiesta, sin embargo, que el problema más grande que ha traído el proyecto es que no se puede ofrecer ahora el servicio de parqueo.

10. En cuanto a las previsiones futuras que cada uno tiene para su negocio en el futuro, luego del funcionamiento del TRANVÍA, el 51,56% de los entrevistados no cree que la actividad comercial sea mejor que lo que es ahora frente al 46,88% que confronta el criterio aludido al pensar que será mejor que hoy. Un interesante dato se descubre cuando el 1,56% de los encuestados opina que la actividad será peor que ahora.

11. Buscando una propuesta para dinamizar el comercio en las vías de estudio se preguntó a los afectados qué acciones deberían tomarse por parte de las autoridades municipales para que el comercio sea mejorado en la ruta del TRANVÍA, a lo que 79,69% piensa que no se debe cerrar las calles, frente al 15,63% que dice que lo que se debe hacer es no incrementar las ferias por el sector. Hubo un porcentaje del 7,813% que dijo que no cree en ninguna solución o propuesta.

Así las cosas, se puede concluir entonces que las personas afectadas tienen una actitud de incertidumbre ante el proyecto TRANVÍA y no encuentran una motivación mayor para

plantearse buenas expectativas y augurios ante el futuro de sus negocios, lo que nos lleva a inferir que el TRANVÍA y los múltiples problemas que ha traído consigo, el desmesurado tiempo que se ha tomado para ser implementado y la incomodidad permanente que el proyecto ha causado en todos los afectados y circunstantes o viandantes que circulan por la zona han sido causas para que la zozobra y el escepticismo se manifiesten como una constante en cada uno de los propietarios de negocios que fueron entrevistados en este estudio.

Conclusiones y recomendaciones

Del estudio de investigación social realizado se puede concluir que el proyecto TRANVÍA es un problema que ha acarreado múltiples dificultades en el dinamismo del comercio que existía en las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar, que son las vías que cruzan el tramo No. 2 de este proyecto municipal que viene implementándose en la urbe desde el año 2014.

Se concluye que en los 583 negocios particulares que existen en las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar, en el tramo No. 2 del proyecto TRANVÍA, hay una amplia variedad de actividades comerciales, las cuales se han visto afectadas en los últimos tiempos a causa de los trabajos de implementación del proyecto.

Estas incomodidades duraron más de la cuenta, pues inicialmente el proyecto TRANVÍA estaba planificado para que empiece a funcionar desde el año 2014 pero en la realidad hasta el presente año 2019 no llegó a establecerse como sistema efectivo de transporte, lo cual implica un largo retraso en la implementación del sistema, lo cual devino en el represamiento de muchos locales comerciales del tramo No. 2.

Muchos de estos locales fueron cerrados, algunos salieron de la zona y se trasladaron a otros espacios ciudadanos y también otros quebraron, lo cual ha incidido de manera muy decisiva para que haya una especie de zozobra e incertidumbre en los propietarios de los locales comerciales sobre la recuperación económica de sus emprendimientos.

Una gran proporción de comerciantes piensa que el proyecto TRANVÍA es de beneficio para la ciudad, pero espera que debido al represamiento que vivieron en sus negocios la municipalidad implemente programas o planes de incentivos para dinamizar el comercio que se produce en el tramo No. 2 del proyecto TRANVÍA.

Desde la Municipalidad de Cuenca hace falta ciertamente que se instituya algún plan de fortalecimiento de las actividades comerciales que se ejecutan en el tramo No. 2, tanto en la calle Gran Colombia, como en la calle Mariscal Lamar, a fin de que el comercio sea fortalecido una vez que el sistema TRANVÍA ha empezado a funcionar efectivamente.

Al haber un desencantamiento por la actividad comercial, un bajón en la dinámica de la actividad comercial de la zona y un represamiento en la economía de la zona, conviene pensar

en un plan de fortalecimiento económico del sector, con incentivos para incrementar la actividad comercial, con reconocimientos de las buenas prácticas comerciales, con el otorgamiento de mejores facilidades para que los comercios puedan despegar luego de un largo período de aletargamiento.

Hace falta publicitar mejor los locales que existen en este largo tramo No. 2 del TRANVÍA, con el fin de que la ciudadanía vuelva a circular por la zona hacia los espacios de la memoria en que muchos de estos comercios se habían constituido antes de la construcción del tranvía. Un espacio que tuvo intensa dinámica debe ser impulsado desde el gobierno local para que su actividad económica sea más productiva y efectiva en la comunidad.

Bibliografía

- Aguilar Villanueva, L. (2013). *El estudio de las políticas públicas*. México: Maporrua.
- Alguacil, J. (2008). *Espacio público y espacio político: La ciudad como el lugar para las estrategias de participación*. . Polis .
- Altamirano Sánchez, J. I. (2017). *Análisis del nivel de gestión de los líderes de los barrios urbanos del cantón Cuenca provincia del Azuay en el año 2016*. Cuenca: UPS.
- Cardoso, E. (2017). *Una ciudad para el Tranvía*. Cuenca: Editorial Grafisum.
- Chueca Goitia, Fernando. (2010). *La ciudad ideal*, Editorial Orbis, Barcelona España.
- Cuenca, M. d. (2018). *Propuesta para la inclusión del Centro Histórico de Cuenca en la Lista del Patrimonio Mundial*. Cuenca: Imprenta Monsalve.
- INEC. (2017). *Índice automotriz*.
- Municipalidad de Cuenca. (2010). Estudios de factibilidad del proyecto «Tranvía 4 Ríos», Cuenca.
- ONU. (2019). Obtenido de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- Orellana, Daniel. (2018). “Dime cómo te mueves y te diré de qué ciudad eres”, ponencia en Jornadas de Conocimiento y Cultura, Universidad del Azuay, junio 3, 2018
- Orellana-Quezada, D. P. (2017). *La innovación tecnológica y su incidencia en la competitividad empresarial de las pymes de la industria manufacturera de la provincia del Azuay-Ecuador*. Lima: UNMSM.

- Pesantez-Chica, R. (2017). *El capital humano y su incidencia en la competitividad de las pymes del sector manufacturero de la ciudad de Cuenca-Ecuador*. Lima: UNMSM.
- Telégrafo. (29 de AGOSTO de 2012). El tranvía de Cuenca pasó los estudios de factibilidad.
- Tuba, N. (2020). *Propuesta metodológica para realizar la evaluación ex-post de proyectos estratégicos en la Cooperativa de Ahorro y Crédito Jardín Azuayo*. Cuenca: UPS. Obtenido de <http://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/18710>
- UNESCO. (2017). *Educación para los Objetivos de Desarrollo Sostenible: Objetivos de Aprendizaje*. Francia: Unesco.
- Universidad Politécnica Salesiana. (2018). *La identidad salesiana en la Universidad*. Cuenca: Abya Yala.
- UPS. (2017). *Normativa de trabajo de titulación*. Cuenca: Universidad Politécnica Salesiana.
- Ureña Rivas, M. T. (2017). *La mujer en la participación ciudadana del cantón Nabón*. Cuenca: UPS.
- Villavicencio, D. C., Quezada, D. O., Chica, R. P., & Moreira, A. L. (2015). Las herramientas del marketing y las tics: su uso en las Pymes para el desarrollo empresarial. . *ECA Sinergia*, 73-87.

El Mercurio, edición del 5 de junio de 2011, pág. 8A

El Telégrafo, edición del 5 de junio de 2011, pág 5A

El Tiempo, edición del 5 de junio de 2011, pág 6A

https://es.wikipedia.org/wiki/Alimentaci%C3%B3n_por_el_suelo

<http://www.psf.org.pe/decuelloblanco2012/?p=122>