



UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DE CUENCA

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

**FACULTAD DE INGENIERIA, INDUSTRIA Y
CONSTRUCCIÓN**

CARRERA DE ARQUITECTURA

**PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E
INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL EN CUENCA: ESTUDIO
DE CASO PUERTAS DEL SOL – RECINTO FERIA EL
ARENAL**

**PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE ARQUITECTO**

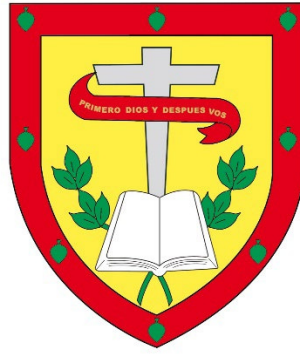
AUTOR: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

DIRECTOR: ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES, MGS.

CUENCA - ECUADOR

2026

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

**FACULTAD DE INGENIERIA, INDUSTRIA Y
CONSTRUCCION**

CARRERA DE ARQUITECTURA

PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN
SOCIOESPACIAL EN CUENCA: ESTUDIO DE CASO PUERTAS DEL
SOL – RECINTO FERIAL EL ARENAL

**PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE ARQUITECTO**

AUTOR: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

DIRECTOR: ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES, MGS.

CUENCA - ECUADOR

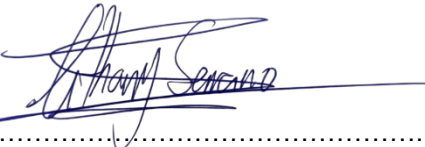
2026

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO

DECLARATORIA DE AUTORÍA Y RESPONSABILIDAD

Anthony Emmanuel Serrano Muñoz portador de la cédula de ciudadanía N° 0106821291. Declaro ser el autor de la obra: "Prácticas de planificación urbana e integración socioespacial en Cuenca: estudio de caso Puertas del Sol - Recinto Ferial El Arenal", sobre la cual me hago responsable sobre las opiniones, versiones e ideas expresadas. Declaro que la misma ha sido elaborada respetando los derechos de propiedad intelectual de terceros y eximo a la Universidad Católica de Cuenca sobre cualquier reclamación que pudiera existir al respecto. Declaro finalmente que mi obra ha sido realizada cumpliendo con todos los requisitos legales, éticos y bioéticos de investigación, que la misma no incumple con la normativa nacional e internacional en el área específica de investigación, sobre la que también me responsabilizo y eximo a la Universidad Católica de Cuenca de toda reclamación al respecto.

Cuenca, 25 de marzo de 2026

F: 

Anthony Emmanuel Serrano Muñoz

0106821291

CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente trabajo fue desarrollado por ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ con número de cédula 0106821291, bajo mi supervisión.

A handwritten signature in blue ink that reads "Andrea Loja T.". The signature is stylized with a large initial 'A' and a flourish at the end.

Arq. Andrea Jacqueline Loja Torres, Mgtr.

DIRECTORA

DEDICATORIA

A Dios porque me ha permitido llegar hasta donde estoy y me sigue dando fuerzas día con día para seguir adelante y cumplir mi misión en este mundo.

A mis padres por ser el soporte en mi vida y ser aquellos que nunca se han rendido conmigo y me han convertido en el hombre quien soy, a mi hermana Michelle por su apoyo inquebrantable y su confianza ciega en mí, a mi hermana Ariana porque ha sido el motor por el cual continúo esforzándome todos los días, a mi mamita Zoila por su respaldo, cariño y generosidad genuina a lo largo de mi vida, a toda mi familia y amigos que me han apoyado, a mi abuelo Carlos y en especial a mi hermano Matías y mi abuelo Enrique que espero que desde el cielo estén orgullosos de mí .

AGRADECIMIENTOS

A mi tutora la Arq. Andrea Loja Torres por su gran estima y cariño, quien a través de su conocimiento, apoyo, paciencia y dedicación guio el presente trabajo de investigación, el mismo que sé, me servirá en un futuro profesional cercano.

A aquellos docentes y coordinadores quienes con su conocimiento y su labor me han ayudado a alcanzar los conocimientos necesarios para un futuro profesional exitoso.

Al Licenciado Diego Cedillo y a los Arquitectos José Villavicencio, Gina Rivera, Gina Dávila, Fernando Cordero Cueva, Fernando Pauta, Julio Pintado y en especial a Rafael Borja, por compartir sus conocimientos y por su colaboración de forma desinteresada, que han sido fundamentales para el logro de los objetivos.

A todos los colaboradores que formaron parte del proceso de mi trabajo de titulación y aportaron para la culminación del mismo.

RESUMEN

Este trabajo aborda la problemática de integración socioespacial entre los sectores Puertas del Sol y El Arenal en Cuenca, Ecuador, donde la coexistencia de contrastes socioeconómicos y funcionales evidencia desafíos en la cohesión urbana. Su estudio es vital para mitigar la segregación urbana, generando impacto social y urbanístico suministrando herramientas que mejoren la convivencia evitando desplazamiento territorial. Se busca identificar factores físicos, sociales y normativos que permitan favorecer la interacción, estableciendo seis ejes de intervención estratégica que promuevan planificación urbana inclusiva y replicable en otros contextos latinoamericanos. La metodología tiene un enfoque mixto y combina revisión bibliográfica, levantamiento de información in situ, análisis urbano comparativo; aplicando un muestreo intencionado con actores representativos del área en base a treinta encuestas y ocho entrevistas semiestructuradas. El estudio permite comprender cómo la morfología urbana, movilidad, comercio y normativa inciden en procesos de integración y percepción de unidad territorial. Los resultados evidencian integración socioespacial transitoria, problemas logísticos y normativos del 90%, por lo que se proponen estrategias de diseño y gestión urbana para fortalecer cohesión social y espacial, consolidando un modelo de referencia futura.

Palabras clave: integración socioespacial, planificación urbana inclusiva, movilidad y conectividad, centralidad comercial, normativa urbana

ABSTRACT

This research addresses the problem of socio-spatial integration between the Puertas del Sol and El Arenal sectors in Cuenca, Ecuador, where the coexistence of socioeconomic and functional contrasts reveals challenges to urban cohesion. The study is important for mitigating urban segregation, generating social and urban impact by providing tools that improve coexistence while avoiding territorial displacement. The aim is to identify physical, social, and regulatory factors that enable interaction, establishing six strategic intervention axes that promote inclusive urban planning and can be replicated in other Latin American contexts. The methodology adopts a mixed-methods approach and combines literature review, in situ data collection, and comparative urban analysis, applying intentional sampling with representative stakeholders from the area, based on thirty surveys and eight semi-structured interviews. The study allows for an understanding of how urban morphology, mobility, commerce, and regulation influence integration processes and the perception of territorial unity. The results show a transitional socio-spatial integration, as well as logistical and regulatory problems at a rate of 90%; therefore, urban design and management strategies are proposed to strengthen social and spatial cohesion, consolidating a reference model for the future.

Keywords: socio-spatial integration, inclusive urban planning, mobility and connectivity, commercial centrality, urban regulations

ÍNDICE DE CONTENIDOS

DECLARATORIA DE AUTORÍA Y RESPONSABILIDAD	- 1 -
CERTIFICACIÓN	- 2 -
DEDICATORIA	- 3 -
AGRADECIMIENTOS	- 4 -
RESUMEN	- 5 -
ABSTRACT	- 6 -
ÍNDICE DE CONTENIDOS	- 7 -
LISTA DE FIGURAS.....	- 10 -
LISTA DE TABLAS	- 13 -
LISTA DE ANEXOS.....	- 14 -
CAPÍTULO I.....	- 15 -
1. GENERALIDADES	- 15 -
1.1 INTRODUCCIÓN	- 15 -
1.2 ANTECEDENTES.....	- 16 -
1.3 PROBLEMÁTICA.....	- 18 -
1.4 JUSTIFICACIÓN	- 19 -
1.5 OBJETIVOS.....	- 20 -
1.5.1 <i>Objetivo general</i>	- 20 -
1.5.2 <i>Objetivos específicos</i>	- 20 -
CAPÍTULO II.....	- 21 -
2. FUNDAMENTOS HISTÓRICOS Y TEÓRICOS	- 21 -
2.1 MARCO TEÓRICO	- 21 -
2.1.1 <i>Ciudad y estructura urbana contemporánea</i>	- 21 -
2.1.2 <i>Segregación e inequidad territorial</i>	- 23 -
2.1.3 <i>Evolución de la integración socioespacial en la ciudad contemporánea</i>	- 25 -
2.1.4 <i>Planeamiento y diseño urbano inclusivo</i>	- 28 -
2.1.5 <i>Procesos de interacción y cohesión territorial</i>	- 30 -
2.1.6 <i>Gobernanza urbana</i>	- 33 -
2.1.7 <i>Síntesis conceptual y aplicabilidad del caso</i>	- 34 -
2.2 RESEÑA HISTÓRICA.....	- 35 -
2.2.1 <i>Origen y consolidación urbana de la ciudad de Cuenca</i>	- 35 -
2.2.2 <i>Crecimiento y ordenamiento urbano del sector El Batán</i>	- 36 -
2.2.3 <i>Evolución urbana y consolidación del barrio Puertas del Sol</i>	- 38 -
2.2.4 <i>Desarrollo histórico y consolidación del Recinto Ferial El Arenal</i>	- 39 -
2.2.5 <i>Instrumentos de planificación territorial vigentes</i>	- 40 -
2.2.6 <i>Normativa municipal aplicable a la investigación</i>	- 41 -
2.3 ANÁLISIS DE REFERENTES.	- 42 -
2.3.1 <i>Barcelona, España</i>	- 42 -
2.3.1.1 <i>Reequilibrio modal y las supermanzanas</i>	- 43 -
2.3.1.2 <i>“Eixos Verds”: integración urbana y accesibilidad de proximidad</i>	- 44 -
2.3.1.3 <i>Regeneración integral y enfoque territorial de equidad: Pla de Barris</i>	- 44 -
2.3.1.4 <i>ZBE y regulación ambiental para la habitabilidad</i>	- 45 -
2.3.1.5 <i>Marco regulatorio urbano y la política de equidad</i>	- 45 -
2.3.2 <i>Barrio de La Boca, Buenos Aires, Argentina</i>	- 47 -

2.3.2.1.	<i>Espacio público y estrategias de movilidad: infraestructura de convivencia...</i>	- 48 -
2.3.2.2.	<i>Corredores urbanos: ribera ambiental y corredor cultural.....</i>	- 48 -
2.3.2.3.	<i>Equidad territorial: política urbana, inversión y distribución de beneficios.</i>	- 49 -
2.3.3	<i>El Condado, Quito, Ecuador.....</i>	- 52 -
2.3.3.1.	<i>Espacio público y reequilibrio modal como infraestructura de convivencia. ...</i>	- 52 -
2.3.3.2.	<i>Corredores urbanos, proximidad y redes de interacción.</i>	- 53 -
2.3.3.3.	<i>Diversidad territorial y la permanencia mediante espacios.....</i>	- 55 -
2.3.3.4.	<i>Mecanismos operativos y la normativa legal.</i>	- 55 -
2.3.4	<i>Mercado 10 de Agosto, Cuenca, Ecuador.....</i>	- 57 -
2.3.4.1.	<i>Infraestructura como forma de convivencia.</i>	- 58 -
2.3.4.2.	<i>Accesibilidad, conectividad y flujos por medio de corredores.....</i>	- 58 -
2.3.4.3.	<i>El mercado como infraestructura urbana de abastecimiento e interacción.....</i>	- 59 -
2.3.4.4.	<i>Normativa urbana y políticas por el espacio urbano.</i>	- 60 -
CAPÍTULO III.....		- 63 -
3.	METODOLOGÍA.....	- 63 -
3.1	CONEXIÓN ENTRE OBJETIVOS Y FASES DE INVESTIGACIÓN.....	- 63 -
3.1.1	<i>Fase 1. Levantamiento y sistematización de información.....</i>	- 63 -
3.1.2	<i>Fase 2. Observación directa y registro de dinámicas urbanas.....</i>	- 63 -
3.1.3	<i>Fase 3. Entrevistas semiestructuradas a actores clave.....</i>	- 65 -
3.1.4	<i>Fase 4. Análisis integrado de datos y formulación de recomendaciones.....</i>	- 66 -
3.2	RESULTADOS ESPERADOS.....	- 66 -
3.3	LIMITACIONES DEL ESTUDIO.....	- 66 -
3.4	HERRAMIENTAS DE ANÁLISIS Y REPRESENTACIÓN.....	- 67 -
CAPÍTULO IV.....		- 68 -
4.	DIAGNÓSTICO DEL SECTOR.....	- 68 -
4.1	DELIMITACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO.....	- 68 -
4.2	ANÁLISIS DE ESPACIOS PÚBLICOS Y EQUIPAMIENTOS URBANOS.....	- 70 -
4.3	MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD INTERSECTORIAL.....	- 72 -
4.3.1	<i>Vialidad.....</i>	- 72 -
4.3.1.1.	<i>Jerarquía vial.....</i>	- 72 -
4.3.1.2.	<i>Peatonalidad.....</i>	- 74 -
4.3.1.3.	<i>Transporte Público.....</i>	- 74 -
4.3.1.4.	<i>Espacios conflictivos.....</i>	- 75 -
4.3.2	<i>Evolución de la configuración y morfología urbana.....</i>	- 77 -
4.3.3	<i>Análisis de tramos del corredor urbano.....</i>	- 78 -
4.3.4	<i>Usos de suelo.....</i>	- 79 -
4.3.5	<i>Normativa Urbana.....</i>	- 80 -
CAPÍTULO V.....		- 82 -
5.	DINÁMICAS SOCIALES DEL ÁREA DE ESTUDIO.....	- 82 -
5.1	SÍNTESIS DEL ANÁLISIS POR MEDIO DE ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS A ACTORES CLAVES -	82 -
5.1.1	<i>Representante de los mercados de Cuenca / Recinto Ferial El Arenal.....</i>	- 82 -
5.1.2	<i>Representante del barrio Puertas del Sol.....</i>	- 85 -
5.1.3	<i>Actores Institucionales - Direcciones Municipales.....</i>	- 89 -
5.1.3.1.	<i>Dirección Municipal de Planificación Territorial.....</i>	- 89 -
5.1.3.2.	<i>Dirección de Control Municipal.....</i>	- 94 -
5.1.4	<i>Actor político y técnico.....</i>	- 98 -
5.1.5	<i>Actores académicos especialistas.....</i>	- 101 -

5.2	SISTEMATIZACIÓN E INTERPRETACIONES DE ENTREVISTAS	- 111 -
5.2.1	<i>Esquematización general de las Entrevistas</i>	- 115 -
5.1	SISTEMATIZACIÓN E INTERPRETACIONES DE ENCUESTAS.....	- 117 -
5.1.1	<i>Esquematización de encuestas a residentes del barrio Puertas del Sol</i>	- 117 -
5.1.2	<i>Esquematización de encuestas a residentes y comerciantes del recinto ferial El Arenal.</i> -	121 -
CAPÍTULO VI.....		- 126 -
6. LINEAMIENTOS, ESTRATEGIAS Y RECOMENDACIONES EN LAS PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA PARA LA INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL		- 126 -
6.1.1	<i>Eje A - Movilidad y accesibilidad como condición de convivencia</i>	- 126 -
6.1.2	<i>Eje B - Espacio público y “bordes activos” que integran (no tan solo para coexistir).</i> -	128 -
6.1.3	<i>Eje C - Gestión operativa del sistema comercial como infraestructura urbana.</i>	- 131 -
6.1.4	<i>Eje D - Gobernanza integrada y alineación normativa (base estructural del sistema).....</i> -	132 -
6.1.5	<i>Eje E - Integración socioespacial más allá del consumo: programación y acuerdos comunitarios.</i>	- 133 -
6.1.6	<i>Eje F - Permanencia y prevención de expulsión (mejorar sin desplazar)</i>	- 135 -
CAPÍTULO VII.....		- 140 -
7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES		- 140 -
7.1	CONCLUSIONES	- 140 -
7.2	RECOMENDACIONES	- 141 -
7.2.1	<i>Líneas de investigación futura</i>	- 142 -
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....		- 143 -
ANEXOS		- 154 -
AUTORIZACIÓN.....		- 154 -

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Densificación y reconfiguración del tejido urbano tradicional (Santiago, Chile)	- 22 -
Figura 2: Mapa de los estratos de nivel educativo del jefe del hogar en 2001 y 2010 en Quito, Ecuador.....	- 25 -
Figura 3: Implantación de la Ciudad Verde y su morfología (Soacha, Colombia)	- 27 -
Figura 4: Integración de la Quinta Monroy dentro del contexto urbano (Iquique, Chile).....	- 28 -
Figura 5: Declaración en contra del desplazamiento de habitantes en el barrio de La Boca (Buenos Aires, Argentina)	- 29 -
Figura 6: Tranvía de Ayacucho (Medellín, Colombia) y su integración con la ciudad	- 30 -
Figura 7: Plaza San Francisco en la ciudad de Cuenca, Ecuador, espacio que concentra residencia con comercio, equipamientos y espacio público.....	- 31 -
Figura 8: Proyecto del Corredor Metropolitano de Quito, Ecuador, conectando comercio y residencia.....	- 32 -
Figura 9: Gobernaza urbana actual.....	- 33 -
Figura 10: Modelo Propuesto de Gobernanza Integrada	- 33 -
Figura 11: Evolución de Cuenca, Ecuador 1557-1878 (Planos).....	- 36 -
Figura 12: Plano actual de la ciudad de Cuenca, Ecuador (2025)	- 36 -
Figura 13: Mapa de las parroquias urbanas de Cuenca, Ecuador	- 37 -
Figura 14: Fotografía con la vista general del barrio Puertas del Sol (Cuenca, Ecuador)	- 38 -
Figura 15: Vista general del Recinto Ferial El Arenal (Cuenca, Ecuador)	- 39 -
Figura 16: Desigualdad entre barrios de Barcelona, España	- 42 -
Figura 17: Modelo de supermanzanas de Barcelona, España (2013-2018)	- 43 -
Figura 18: Plan de Ejes verdes en el modelo de supermanzanas de Barcelona, España	- 44 -
Figura 19: Modelo del mapa de barrios de Barcelona, España.....	- 45 -
Figura 20: Desigualdad socioespacial entre barrios de Buenos Aires, Argentina	- 47 -
Figura 21: Anteproyecto del plan gubernamental de paseo en la ribera de La Boca (Dique Cero)..	- 48 -
Figura 22: Museo “El Caminito” en el paseo cultural de la Boca.....	- 49 -
Figura 23: Plano de usos de suelo y desigualdad de vivienda en el Barrio de La Boca.....	- 50 -
Figura 24: Segregación socioespacial entre barrios de Quito	- 52 -
Figura 25: Movilidad sostenible en Quito	- 53 -
Figura 26: Proximidad urbana en la zona del Condado	- 54 -
Figura 27: Paisaje de San José del Condado (Izquierda) y urbanización el Condado (Derecha) -	54 -
Figura 28: Quito Tenis y Golf Club (Izquierda) y Centro Comercial Las Violetas (Derecha)	- 55 -
Figura 29: Fachada frontal del Mercado 10 de Agosto (Vista desde la Calle Larga).....	- 57 -
Figura 30: Mercado 10 de agosto y sus proximidades / Uso compartido del suelo.....	- 58 -
Figura 31: Vista área del centro de Cuenca y la integración total del mercado (Rectángulo rojo) ...	- 59 -
Figura 32: Vista aérea del sector de estudio (Barrio puertas del Sol y recinto ferial El Arenal). -	68 -
.....	- 69 -
Figura 33: Delimitación del área de estudio	- 69 -
Figura 34: Mapa de análisis de los hitos de la zona (Recinto Ferial El Arenal).....	- 70 -
Figura 35: Mapa de análisis de los hitos de la zona (Barrio Puertas del Sol).....	- 71 -
Figura 36: Corte de la Av. De las Américas	- 73 -
Figura 37: Corte de la Av. General Escandón.....	- 73 -
Figura 38: Corte de la calle Víctor Manuel Albornoz.....	- 73 -
Figura 39: Volumen de peatones en diferentes sectores de la zona de estudio en diferentes días. -	74 -
Figura 40: Vista aérea de la Avenida de las Américas (Rojo - Andén) (Azul - Línea de autobús)-	75 -
-	
Figura 41: Vista de los espacios conflictivos del sector (Nodos).....	- 75 -

Figura 42: Vista aérea de la zona y los espacios conflictivos.....	- 76 -
Figura 43: Imagen histórica de la zona de estudio (2009).....	- 77 -
Figura 44: Imagen histórica de la zona de estudio (2024).....	- 77 -
Figura 45: Tabulación de tramos del sector.....	- 78 -
Figura 46: Mapa de usos de suelo de la zona de estudio.....	- 79 -
Figura 47: Polígono de intervención territorial O-6.....	- 80 -
Figura 48: Polígono de intervención territorial O-6 (Usos principales).....	- 81 -
Figura 49: Nube de palabras (Síntesis Representante de los mercados de Cuenca).....	- 85 -
Figura 50: Nube de palabras (Síntesis Representante del barrio Puertas del sol).....	- 88 -
Figura 51: Nube de palabras (Síntesis Planificación Territorial).....	- 94 -
Figura 52: Nube de palabras (Síntesis Control Municipal).....	- 98 -
Figura 53: Nube de palabras (Síntesis actor político y técnico).....	- 101 -
Figura 54: Nube de palabras (Síntesis arquitecto Fernando Pauta).....	- 104 -
Figura 55: Nube de palabras (Síntesis arquitecto Julio Pintado).....	- 108 -
Figura 56: Nube de palabras (Síntesis arquitecto Rafael Borja).....	- 110 -
Figura 57: Muestra de número de comerciantes y usuarios a través de la semana.....	- 111 -
Figura 58: Análisis de debilidades del sector que requieren intervención.....	- 111 -
Figura 59: Diagrama de actores y problemáticas (Con acciones municipales para dar solución)....	112 -
Figura 60: Condiciones críticas percibidas en diferentes ubicaciones de la zona.....	- 112 -
Figura 61: Muestra de las variables negativas de los actores en el sector.....	- 113 -
Figura 62: Perfil de gobernanza vs el mercado de suelo.....	- 113 -
Figura 63: Gradiente de impacto en zonas del barrio puertas del sol en relación a la congestión... -	114 -
Figura 64: Condicionantes importantes para la cohesión barrial.....	- 114 -
Figura 65: Matriz de presencia temática por actor (* = eje mencionado).....	- 115 -
Figura 66: Matriz de incidencia de factores en la zona según cada entrevistado.....	- 115 -
Figura 67: Radar comparativo por tipo de actor.....	- 116 -
Figura 68: Determinación de existencia de espacios comunes, pero sin gestión.....	- 117 -
Figura 69: Afirmación de relación entre sectores con condicionantes.....	- 117 -
Figura 70: Percepción de segregación debido a conflictos entre zonas.....	- 118 -
Figura 71: Delimitación de problemas en la movilidad, aunque con detalles favorables.....	- 118 -
Figura 72: Opinión dividida, con una predominancia de aceptación a las relaciones.....	- 119 -
Figura 73: Distribución de posturas demuestran crecimiento desordenado en la actualidad.. -	119 -
Figura 74: Negativa hacia la percepción de beneficio municipal hacia su sector.....	- 120 -
Figura 75: Convicción de coordinación entre sectores para mejor la convivencia.....	- 120 -
Figura 76: Evidencia de la falta de conocimiento hacia la existencia de proyectos en el sector- -	121 -
Figura 77: Confirmación de existencia de espacios públicos para la convivencia.....	- 121 -
Figura 78: Demarcación de la existencia de servicios, pero los cuales son ineficientes.....	- 122 -
Figura 79: Determinación de la inexistencia de obras de mejoras en el sector.....	- 122 -
Figura 80: Certeza de integración por medio de la centralidad económica.....	- 123 -
Figura 81: Clara evidencia de la problemática y negativa hacia el comercio informal.....	- 123 -
Figura 82: Determinación de conflictos en los días de feria.....	- 124 -
Figura 83: Negativa hacia la percepción de mejoras en el sector.....	- 124 -
Figura 84: Opinión dividida en la viabilidad del recinto ferial en la ubicación del sector.....	- 125 -
Figura 85: Prioridad peatonal en zonas urbanas.....	- 127 -
Figura 86: Plan de pasos para estacionamiento administrado.....	- 127 -
Figura 87: Ciclo de orientación del visitante.....	- 128 -
Figura 88: Transformación de línea de contacto.....	- 129 -
Figura 89: Sistema de mejora de la experiencia en el transporte público.....	- 129 -
Figura 90: Infraestructura social de encuentro seguro y accesible.....	- 130 -
Figura 91: Síntesis visual (Ejemplificativa) de corredor de conexión.....	- 130 -

Figura 92: Transición del sistema de recolección de residuos	- 131 -
Figura 93: Pasos para una organización eficiente de frentes logísticos.....	- 132 -
Figura 94: Condicionantes de la seguridad urbana integrada	- 132 -
Figura 95: Sistema de datos para la gestión urbana	- 133 -
Figura 96: Síntesis de integración socioespacial.....	- 134 -
Figura 97: Síntesis de integración socioespacial.....	- 134 -
Figura 98: Síntesis de permanencia y prevención de expulsión	- 135 -
Figura 99: Orden de la centralidad comercial para sostener la vivienda	- 136 -
Figura 100: Síntesis de lineamientos integrados.....	- 137 -
Figura 101: Mapa con los lineamientos codificados y establecidos en los puntos críticos en los que se debería aplicarlos	- 139 -

LISTA DE TABLAS

Tabla 1: Principales instrumentos normativos y sus condicionantes	- 41 -
Tabla 2: Análisis de políticas urbanas españolas, su propósito y la integración que permiten..	- 46 -
Tabla 3: Análisis de políticas urbanas argentinas, su propósito y la integración que permiten .	- 51 -
Tabla 4: Análisis de políticas urbanas Ecuatorianas/Quiteñas, su propósito y la integración que permiten	- 56 -
Tabla 5: Análisis de políticas urbanas Ecuatorianas/Cuencanas, su propósito y la integración que permiten	- 60 -
Tabla 6: Tabla de síntesis comparativa de referentes	- 61 -
Tabla 7: Análisis de la entrevista al representante del Recinto Ferial el Arenal	- 82 -
Tabla 8: Análisis de la entrevista al representante del barrio Puertas del Sol	- 85 -
Tabla 9: Análisis de la entrevista a la coordinadora del área de Planificación Territorial de Cuenca - 89 -	
Tabla 10: Análisis de la entrevista a la directora del área de Control Municipal de Cuenca.....	- 94 -
Tabla 11: Análisis de la entrevista al exalcalde de Cuenca y técnico multicriterial.....	- 99 -
Tabla 12: Análisis de la entrevista a un catedrático urbanista (Universidad de Cuenca).....	- 101 -
Tabla 13: Análisis de la entrevista a un catedrático urbanista (Universidad Católica de Cuenca)....	- 105 -
Tabla 14: Análisis de la entrevista a un director de carrera de arquitectura y especialista urbano...	- 108 -
Tabla 15: Síntesis de lineamientos.....	- 136 -
Tabla 16: Métricas y actores sugeridos por lineamiento.....	- 137 -

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1:Respuesta de solicitud de documentación _____	- 157 –
Anexo 2:Mapa del polígono de intervención territorial O-6 recinto ferial El Arenal _____	- 158 –
Anexo 3:Mapa del polígono de intervención territorial O-6 barrio puertas del sol _____	- 159 –
Anexo 4:Mapa de hitos del barrio puertas del sol _____	- 160 –
Anexo 5:Mapa de hitos del recinto ferial El Arenal _____	- 161 –
Anexo 6:Mapa de jerarquía de espacios públicos _____	- 162 –
Anexo 7:Mapa de vías arteriales, colectoras y locales _____	- 163 –
Anexo 8:Mapa de la jerarquía de vías / recorrido de peatones _____	- 164 –
Anexo 9:Mapa de líneas de autobús y paradas _____	- 166 –
Anexo 10:Tramos del corredor urbano de conexión – Tramo A y B _____	- 167 –
Anexo 11:Certificado de autorización y preguntas para entrevistas _____	- 169 –
Anexo 12:Base de preguntas de encuestas _____	- 177 –
Anexo 13:Base de respuestas de encuestas - barrio puertas del sol _____	- 178 –
Anexo 14:Base de respuestas de encuestas - recinto ferial El Arenal _____	- 180 –
Anexo 15:Mapa de la percepción propia de integración/segregación _____	- 182 –
Anexo 16:Mapa de la percepción en base a encuestas de integración/segregación _____	- 183 –

CAPÍTULO I

1. Generalidades

1.1 Introducción

El presente trabajo analiza los procesos de integración socioespacial en el corredor Puertas del Sol–Recinto Ferial El Arenal, dos sectores con características urbanas, sociales y económicas contrastantes que, pese a sus diferencias morfológicas y funcionales, mantienen una relación de interdependencia y contacto cotidiano pertinente para comprender dinámicas de cohesión urbana.

La investigación reconoce que, en América Latina, la expansión urbana no planificada y la desigual distribución de servicios han intensificado la fragmentación socioespacial; no obstante, en el caso local se observa la coexistencia de sectores socioeconómicamente dispares articulados por flujos constantes de personas, bienes y servicios. Mientras Puertas del Sol presenta consolidación residencial, El Arenal concentra actividad comercial intensiva y ocupaciones menos ordenadas, lo que exige explicar cómo ambos sostienen ciertos grados de integración funcional y social. El estudio identifica factores físicos, sociales y normativos que posibilitan esta relación para proponer lineamientos replicables de planificación inclusiva.

El objetivo general es analizar los elementos físicos, funcionales y normativos que influyen en la integración entre Puertas del Sol y El Arenal para establecer lineamientos urbanos. De forma específica, se busca identificar factores físico-morfológicos vinculados a integración/segregación, examinar dinámicas sociales y económicas de convivencia y proponer recomendaciones que fortalezcan la cohesión socioespacial. La investigación adopta un enfoque mixto y un estudio descriptivo-analítico con alcance propositivo, basado en levantamiento de información y análisis mediante mapas, matrices y herramientas gráficas, y una fase final de síntesis con conclusiones y lineamientos. El trabajo de titulación se organiza en siete capítulos que desarrollan marco teórico, diagnóstico, análisis de entrevistas y encuestas, interpretación de resultados y propuesta final.

El trabajo de titulación se estructura en siete capítulos, fundamentos teóricos e históricos y referentes; diagnóstico del sector; análisis de dinámicas a partir de entrevistas a actores clave y encuestas a usuarios; interpretación de resultados; y formulación de lineamientos, conclusiones y recomendaciones generales.

1.2 Antecedentes

En América Latina, la estructura urbana se ha configurado históricamente bajo condiciones de desigualdad social persistente, lo que se traduce en una distribución territorial asimétrica de oportunidades y servicios. La literatura urbana ha descrito cómo, desde fines del siglo XX, la región consolida un modelo de ciudad fragmentada, con privatización de funciones urbanas y segmentación de accesos, debilitando lo público (Janoschka, 2002). Esta fragmentación no solo responde a dinámicas culturales, sino a fuerzas económicas e institucionales que reordenan el territorio mediante la inversión selectiva y la planificación que opera de forma sectorial.

Desde esta perspectiva, la integración socioespacial no puede entenderse únicamente como cercanía física entre grupos, sino como una condición que depende tanto de la forma urbana, como de la accesibilidad, las prácticas cotidianas y también los dispositivos de gestión que permiten o restringen el encuentro. Investigaciones recientes destacan que el entorno construido puede mediar la interacción social y que ciertos espacios de uso colectivo, cuando son tanto accesibles como seguros y además programados, contribuyen a generar oportunidades de convivencia, aunque no eliminen por sí mismos las desigualdades estructurales (Parrado Rodríguez, 2021).

En paralelo, los mercados populares han sido estudiados como centralidades urbanas estratégicas, al sostener economías locales, articulando redes de intercambio y dando garantías de abastecimiento, funcionando como espacios donde confluyen grupos diversos. Sin embargo, también concentran externalidades urbanas como la congestión y los conflictos de uso, que vuelven compleja su administración y afectan de manera diferenciada a los entornos residenciales colindantes, cuando no existen soportes urbanos suficientes ni coordinación institucional sostenida (Ángel-Bravo, 2020).

En el contexto de la ciudad de Cuenca, investigaciones han comenzado a documentar las tensiones y potencialidades de esta particular coexistencia territorial. Por un lado, el trabajo de Chango Criollo et al. (2023) diagnostica al Recinto Ferial El Arenal como una centralidad comercial de escala regional indispensable, pero advierte que la carencia de una planificación espacial adecuada, sumada a la saturación y la informalidad, ha provocado un marcado deterioro de su entorno urbano inmediato. Este estudio enfatiza la urgencia de aplicar estrategias de revitalización arquitectónica y urbana que reorganicen los flujos y transformen un equipamiento percibido habitualmente como conflictivo y estigmatizado en un verdadero nodo articulador para la ciudad.

Complementariamente, la relación de este equipamiento con su entorno residencial colindante ha sido explorada poniendo el foco en la morfología del lugar. León Cabrera & Salazar Varela (2025) analizaron la influencia del entorno construido en las relaciones sociales de los habitantes de Puertas del Sol y el área de influencia de El Arenal. Su investigación demuestra que las condiciones físicas del barrio ayudan a sostener redes

vecinales locales, pero que la frontera espacial con el mercado impone contrastes marcados: el entorno construido facilita interacciones funcionales por la proximidad al abastecimiento, al mismo tiempo que actúa como barrera debido a la congestión y la percepción de inseguridad. Estos antecedentes locales confirman que la frágil convivencia entre ambos sectores es un escenario clave donde el diseño y la gestión del espacio físico dictan las posibilidades reales de alcanzar una cohesión socioespacial duradera.

En síntesis, en la realidad local, el barrio Puertas del Sol y el recinto ferial El Arenal representan dos lógicas urbanas contrastantes, pero interdependientes. Puertas del Sol se caracteriza por un tejido residencial consolidado y espacios públicos estructurantes que sostienen la vida barrial; en contraste, El Arenal opera como un equipamiento urbano de gran escala con alta capacidad de atracción de flujos, decisivo para el abastecimiento y la dinámica económica de Cuenca. La relación entre ambos no se reduce a una oposición "barrio vs. feria", sino a una conexión cotidiana por flujos de personas, bienes y servicios que produce vínculos tanto funcionales como transaccionales, con estabilidad relativa, pero también fricciones recurrentes cuando fallan la movilidad, el ordenamiento, la gestión de residuos, la seguridad y la articulación entre dependencias públicas.

En consecuencia, el caso de estudio permite comprender cómo una centralidad comercial popular y un entorno residencial cercano negocian compatibilidades y tensiones, y qué prácticas e instrumentos de planificación urbana pueden sostener una integración socioespacial efectiva, gradual y verificable en el tiempo.

1.3 Problemática

El crecimiento urbano acelerado y la falta de políticas integrales de ordenamiento y planificación urbana han generado desigualdades estructurales entre distintos sectores de la ciudad. Mientras que áreas como el barrio Puertas del Sol muestran altos niveles de consolidación residencial, el recinto ferial El Arenal refleja dinámicas de comercio informal y densificación no planificada. Esta dualidad revela una tensión entre la planificación formal y la ocupación espontánea del territorio.

La problemática central radica en comprender cómo y por qué estos sectores, a pesar de sus diferencias, mantienen un grado de integración funcional y social, y qué factores físicos, normativos y/o culturales lo hacen posible. A nivel global, las ciudades enfrentan el desafío de superar la segregación urbana, entendida no solo como separación física, más bien como desigualdad en el acceso a oportunidades. Localmente, esta situación se traduce en la necesidad imperante de promover estrategias de diseño y gestión que fortalezcan la cohesión y reduzcan las barreras socioespaciales, todo esto bajo la premisa fundamental de intervenir y mejorar sin desplazar ni excluir a las comunidades preexistentes.

Frente a este escenario y dada la particular interdependencia funcional entre las zonas de estudio, resulta imperativo comprender a profundidad la dinámica de coexistencia entre el tejido residencial de alta renta y la centralidad comercial, para transformar dichas observaciones en herramientas de intervención. En respuesta a esta realidad, y para guiar analíticamente el desarrollo del presente estudio, se plantea la siguiente pregunta central de investigación: ¿Qué elementos físicos, funcionales y normativos influyen en la integración socioespacial entre los sectores Puertas del Sol y el Recinto Ferial El Arenal, y qué lineamientos de planificación urbana pueden establecerse para promover una ciudad más cohesionada e inclusiva sin generar dinámicas de desplazamiento?

1.4 Justificación

El estudio de la integración socioespacial resulta fundamental para entender los procesos contemporáneos de urbanización en América Latina, donde la desigualdad territorial constituye una de las principales limitaciones para el desarrollo sostenible. La elección de los sectores Puertas del Sol y El Arenal responde a su condición contrastante pero complementaria, que permite observar interacciones sociales y económicas más allá de las divisiones físicas y simbólicas del territorio. Analizar esta relación posibilita generar aportes conceptuales y prácticos para la planificación urbana inclusiva, orientada a la equidad y a la convivencia.

El aporte de este trabajo trasciende el ámbito local, pues busca ofrecer criterios replicables para contextos latinoamericanos donde la fragmentación socioespacial persiste. Desde un enfoque técnico y social, el estudio contribuirá al conocimiento sobre cómo los elementos físicos, normativos y sociales pueden integrarse para crear entornos urbanos más cohesionados, resilientes y sostenibles.

1.5 Objetivos

1.5.1 Objetivo general

Analizar los elementos físicos, funcionales y normativos que influyen en la integración socioespacial entre los sectores Puertas del Sol y Recinto Ferial El Arenal, con el fin de establecer lineamientos urbanos replicables que promuevan una ciudad más cohesionada e inclusiva.

1.5.2 Objetivos específicos

Identificar los elementos físicos y morfológicos que condicionan la percepción de integración o segregación en el área de estudio.

Examinar las dinámicas sociales, económicas y culturales que inciden en la convivencia entre grupos socioeconómicos distintos en el área de estudio.

Formular lineamientos y recomendaciones de planificación urbana que fomenten la cohesión socioespacial y la inclusión territorial en contextos urbanos similares.

CAPÍTULO II

2. Fundamentos históricos y teóricos

En este capítulo, se exploran tres componentes fundamentales de la estructura de una ciudad tanto en el apartado urbanístico como en el social. En primer lugar, se examinó el marco teórico para construir un sustento conceptual y metodológico del problema de investigación, articulando antecedentes, literatura y teorías relevantes, lo que permitió definir y precisar conceptos clave, además de delimitar el alcance del estudio. A continuación, se desarrolló el marco histórico, donde se discutió de qué manera ha evolucionado la ciudad de Cuenca y los sectores de estudio. Por último, se analizaron varios casos de referentes mundiales, latinoamericanos y locales. De esta manera se busca comprender a la ciudad, su desarrollo y sus interacciones y encontrar los factores que determinen cómo se forma o no la integración dentro de las mismas.

2.1 Marco teórico

2.1.1 *Ciudad y estructura urbana contemporánea*

Desde finales del siglo XX y con mayor fuerza en el siglo XXI, se consolida en los estudios urbanos la comprensión de la ciudad como un sistema complejo, es decir, un entramado dinámico donde múltiples componentes interactúan simultáneamente produciendo efectos no lineales y resultados difíciles de explicar únicamente desde variables morfológicas tradicionales. En esta perspectiva, la forma urbana deja de interpretarse solo por su trama, densidad o expansión, y pasa a leerse como el resultado de relaciones interdependientes entre redes de movilidad, flujos económicos, mecanismos de gobernanza y hasta patrones de urbanización desigual, que se retroalimentan y condicionan la experiencia cotidiana de la ciudad. (Junyent & Sánchez, 2021) sostienen que el análisis urbano contemporáneo debe incorporar la complejidad y el cambio como fundamentos para comprender la incertidumbre propia de los sistemas urbanos, mientras que (Ferretti-Ramo, 2024) plantea que la fragmentación socioespacial puede interpretarse como un proceso sistémico de desigualdad, donde las partes de la ciudad se articulan bajo lógicas diferenciadas pero conectadas entre sí.

En América Latina, los estudios recientes han enfatizado que la configuración de la ciudad requiere integrar dimensiones materiales, con recursos físicos y tangibles, e institucionales, para lograr determinar cómo se produce el suelo urbano, cómo se distribuyen oportunidades y servicios, y cómo se articulan centralidades y periferias en un contexto de alta heterogeneidad socioespacial (Ortiz, 2023).

La ciudad compacta se asocia a un tejido urbano continuo con mezcla de usos para favorecer la proximidad y contener la expansión dispersa (Burton et al., 1996). En cambio,

una estructura mono céntrica concentra funciones en un centro principal, mientras que la policéntrica distribuye actividades en múltiples centralidades conectadas (Champion, 2001).

En este marco, la estructura urbana se comprende como la organización del territorio en torno a centralidades, corredores y áreas residenciales con distintos grados de accesibilidad, equipamiento y conectividad. Estudios comparativos recientes han propuesto tipologías para ciudades latinoamericanas que combinan variables de crecimiento, desarrollo y patrones urbanos, mostrando trayectorias diferenciadas donde coexisten procesos de densificación, expansión y reconfiguración funcional (Pierri-Daunt & Siedentop, 2025). Las tipologías más representativas tales como la ciudad compacta, mono céntrica o policéntrica, demuestran que son la tipología idónea, ya que, al generar ciudades densas, pero bien atendidas, disminuyen los porcentajes de índices que generan segregación y desigualdad social; además estas tipologías son relevantes para toda investigación que busca explicar el por qué ciertas áreas urbanas facilitan la integración social y otras consolidan separaciones funcionales, aun cuando estén próximas espacialmente.

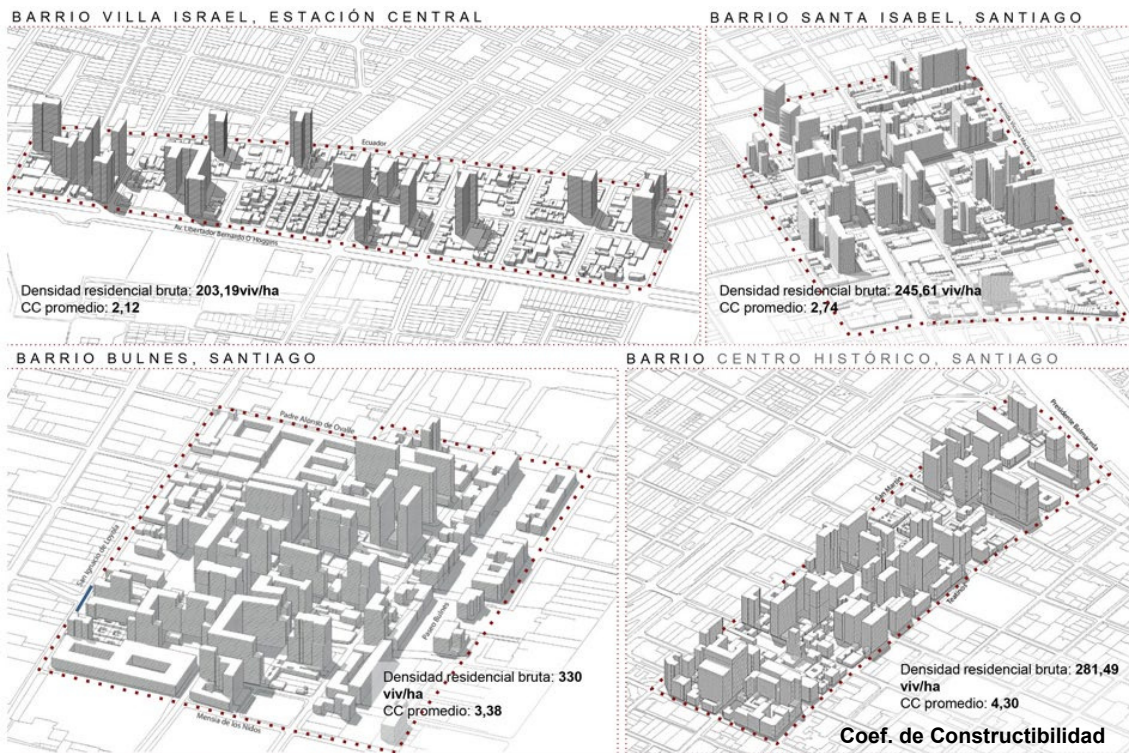


Figura 1: Densificación y reconfiguración del tejido urbano tradicional (Santiago, Chile)

Fuente: (Vicuña, 2021)

En línea con la lectura contemporánea de la ciudad como sistema articulador, Vicuña (2021) sostiene que la densificación residencial intensiva asociada a la verticalización no solo aumenta la densidad, sino que reconfigura el tejido urbano tradicional, particularmente la estructura de la manzana y la interfaz entre el espacio privado y la calle, con efectos directos sobre el desempeño del espacio urbano. Determinado que el incremento de

densidad y constructibilidad se expresa en transformaciones morfológicas que impactan el espacio público y la relación con el entorno inmediato.

Uno de los rasgos distintivos de la ciudad contemporánea es el peso de la movilidad y de los sistemas de redes urbanos. La conectividad o la ausencia de la misma condiciona la accesibilidad a empleo, servicios, comercio, espacios públicos, entre otros, que impactan de forma directa en la integración urbana de los habitantes. Las características de la red urbana y de movilidad dentro y fuera de las ciudades pueden asociarse con las capacidades diferenciadas de funcionamiento urbano, evidenciando que la estructura urbana no es neutral, al contrario, organiza posibilidades de circulación y distribución de beneficios urbanos (Herrera-Acevedo & Sierra-Porta, 2025). En consecuencia, la planificación urbana contemporánea se enfrenta al desafío de intervenir en las conexiones dentro de la ciudad y no solo en los “espacios” de la misma.

Además, es fundamental el análisis de la ciudad como un territorio de proximidades y micro centralidades, donde la disponibilidad cercana de bienes y servicios influye directamente en la vida cotidiana y en la cohesión urbana. En ciudades medianas y policéntricas, se ha señalado que la estructura urbana existente condiciona los patrones de viaje, lo cual tiene injerencia directa con la forma en la que se desarrolla la actividad humana, y que las políticas urbanas deberían mejorar la dotación de servicios en áreas aisladas fuera de los centros urbanos densos y abastecidos, promoviendo escalas barriales más autosuficientes y conectadas (Urrutia-Mosquera et al., 2023).

2.1.2 Segregación e inequidad territorial

Barros et al. (2024) plantean que la segregación urbana es una de las expresiones territoriales más visibles de las desigualdades contemporáneas en América Latina, pues opera mediante la concentración espacial de grupos sociales con perfiles socioeconómicos similares junto con la separación cotidiana entre quienes habitan la ciudad desde posiciones diferenciadas de poder económico o social.

En términos analíticos, la segregación socioespacial se entiende como un patrón de distribución desigual de grupos, por ingresos, clase social, etnia, entre otros; que produce proximidades selectivas, barreras simbólicas y diferencias sostenidas en el acceso a oportunidades. Esta condición se vuelve especialmente relevante cuando la estructura urbana favorece enclaves residenciales de alta renta y, en paralelo, concentra actividades populares o económicamente bajas en áreas con menor inversión pública y menor acceso, lo que obliga a que “los residentes de diferentes estatus socioeconómicos suelen elegir zonas residenciales diferentes, lo que da lugar a la segregación residencial.” (Yue et al., 2024, p. 4)

La inequidad territorial, por su parte, se refiere a la desigualdad sistemática en la distribución espacial de bienes urbanos como servicios, equipamientos, infraestructura,

espacio público de calidad, condiciones ambientales y seguridad y en las capacidades reales para beneficiarse de ellos. En esta perspectiva, el territorio funciona como un “filtro” de derechos, ya que las condiciones del lugar donde se vive, se trabaja o se comercia inciden directamente en el ejercicio efectivo de la ciudadanía urbana. Cuando estas diferencias se estabilizan y se legitiman institucionalmente, producen formas de “discriminación basada en el territorio” lo que genera desventajas, dado que la localización condiciona trayectorias educativas, laborales y de movilidad del día a día (Chacín Fuenmayor et al., 2025).

En la actualidad se debería ampliar el enfoque más allá de la residencia, incorporando la segregación “experimentada” en la vida diaria. Liao et al. (2025) sintetizan evidencia empírica que muestra cómo los patrones de movilidad, tales como, trabajo, estudio, compras, ocio, entre otros, pueden intensificar o atenuar la exposición de distintos grupos a espacios compartidos, incluso cuando el mapa residencial aparenta mayor o menor integración.

En consecuencia, la inequidad territorial también se manifiesta como desigualdad de accesibilidad, en lo que respecta a, distancias y tiempos de viaje, costos y riesgos asociados a desplazarse por la ciudad, lo cual afecta de manera exponencial a hogares y actividades económicas según su posición socioespacial.

En América Latina, la segregación tiende a configurarse mediante dos procesos complementarios, en primer lugar, la valorización selectiva del suelo urbano, tanto por centralidades, infraestructura y oferta de servicios, que concentra hogares de mayores ingresos en zonas con altas rentas o en urbanizaciones con control de accesos; y en segundo lugar, la localización de población de menores ingresos en periferias o sectores con déficit de equipamientos, donde la consolidación suele depender de dinámicas informales o inversiones tardías. Este patrón no es uniforme y varía según el desarrollo urbano a lo largo del tiempo y la regulación existente del mercado de suelo, pero mantiene un rasgo común como la proximidad física entre grupos distintos no garantiza integración si persisten tanto las barreras funcionales como las culturales (Barros et al., 2024).

A nivel empírico, la segregación puede observarse mediante indicadores de concentración y separación, análisis de clústeres y correlaciones con variables socioeconómicas y de servicios. En Quito, por ejemplo, se han identificado configuraciones espaciales donde condiciones sociodemográficas, como el nivel educativo del jefe del hogar (el cual está íntimamente relacionado con el nivel socioeconómico de la familia) y patrones de segregación se relacionan con desigualdades territoriales y la configuración urbana (S. Rodríguez & Cabrera-Barona, 2023). De forma similar, en ciudades intermedias se reportan procesos de segregación asociados a expansión urbana, cambios de uso del suelo y desigualdades en dotación de servicios, como se documenta en estudios recientes para Portoviejo (Romero & Vásquez, 2025) y Machala (Uzcátegui-Sánchez et al., 2023).

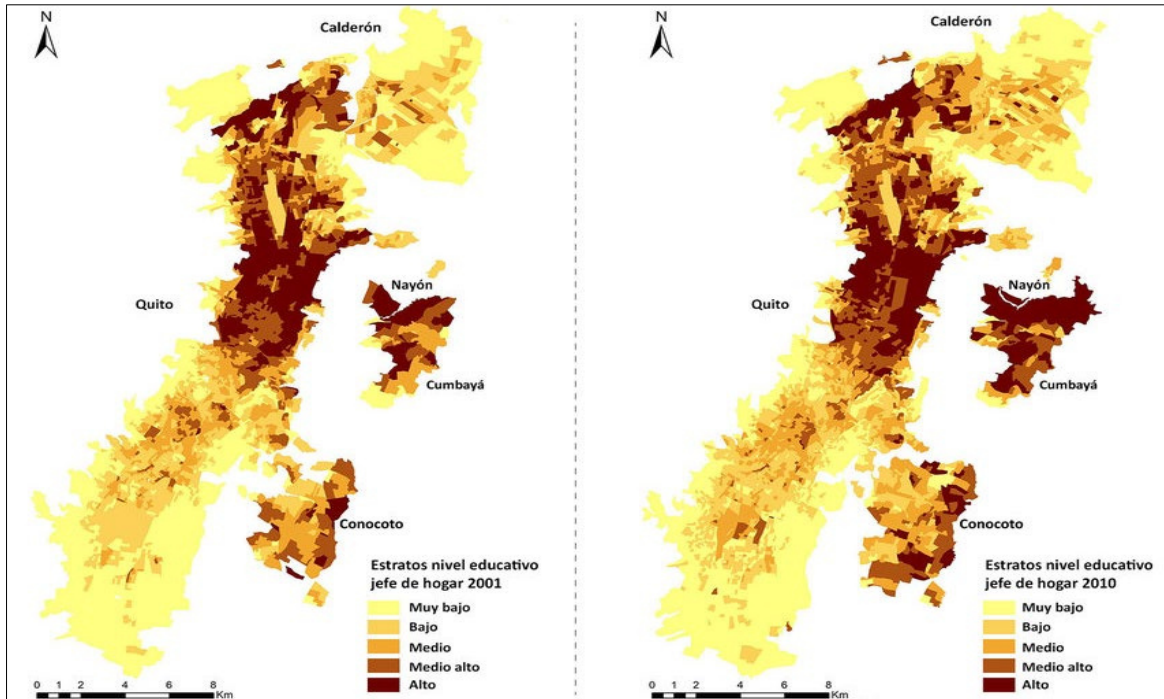


Figura 2: Mapa de los estratos de nivel educativo del jefe del hogar en 2001 y 2010 en Quito, Ecuador

Fuente: (Parrado Rodríguez, 2018)

En síntesis, comprender la segregación e inequidad territorial exige analizar la estructura física de la ciudad, los mercados de suelo, la regulación urbana y las prácticas cotidianas de movilidad e interacción; lo que permite evaluar, con rigor, cuándo existen condiciones reales de integración socioespacial y cuándo solamente predomina una convivencia funcional con desigualdad persistente.

2.1.3 Evolución de la integración socioespacial en la ciudad contemporánea

Durante los últimos años, y con especial fuerza en el desarrollo urbano contemporáneo, la integración socioespacial se ha reconfigurado como un campo que articula tres líneas complementarias, que son (a) planificación con un enfoque en la justicia espacial, (b) participación y gobernanza colaborativa, y (c) proyectos urbanos integrales que combinan intervención física y acción institucional. Por lo que al seguir esa dirección, se enfatiza que la justicia espacial se encarga de evaluar cómo la planificación distribuye recursos y oportunidades en el territorio y cómo los procesos participativos pueden traducirse en resultados urbanos más equitativos (Capra-Ribeiro, 2024) y aunque las directrices a seguir son claras, los ejes de desarrollo para lograr la justicia espacial no son implementados en todos los casos debido a diversos factores que se encuentran más allá de la planificación urbana y entran en el sector de la justicia social y la corrupción sistemática junto con otros factores tanto económicos como sociales.

Ortiz (2023) plantea que el debate urbano latinoamericano reciente ha desplazado el foco desde lo fundamentalmente morfológico hacia enfoques que combinan estructura

urbana, desigualdades territoriales y gobernanza, entendiendo la integración socioespacial más como un objetivo que se construye a través de políticas, infraestructura y prácticas cotidianas de los habitantes. En este marco, la integración deja de ser una condición propiciada por la proximidad física entre grupos y pasa a definirse como una capacidad urbana con acceso efectivo a oportunidades, desarrollo de espacios comunes e interacción cotidiana en los mismos y reducción de barreras funcionales que separan áreas residenciales y centralidades económicas.

En paralelo, la reciente planificación en América Latina ha reforzado el rol de la participación social en la elaboración de instrumentos urbanos. Por ejemplo, estudios sobre marcos de planeación municipal en varios sectores de México muestran que la participación se incorpora con distintos niveles de incidencia, y que su efectividad depende de la calidad del intercambio entre actores, así como de la capacidad institucional para convertir insumos sociales en decisiones territoriales (Alvarado Vazquez et al., 2024). Además, el énfasis en este tema es clave para analizar la integración socioespacial en sectores con actores diversos, ya que la convivencia urbana suele estar mediada por percepciones de legitimidad, confianza institucional y negociación de conflictos.

El concepto de la integración socio-urbana vinculada a políticas de mejoramiento y regularización en áreas vulnerables, ha ganado peso en la actualidad y en casos como el de Buenos Aires, la discusión normativa alrededor de la reurbanización de villas incorpora explícitamente la integración urbana y económica como horizonte de política pública, al articular dimensiones de hábitat, infraestructura, empleo y acceso a servicios (Díaz & L'Huillier, 2023), este enfoque amplía el significado de integración socioespacial ya que en la actualidad no tan solo se reduce a una suerte de “mezcla social”, por el contrario, implica condiciones materiales y económicas para sostener permanencia, movilidad y acceso.

De manera complementaria, la realidad actual nos obliga a mirar a la integración socioespacial desde el rendimiento del sistema urbano con conectividad, accesibilidad y redes de movilidad, siendo estos mecanismos que acercan oportunidades y reducen fricciones territoriales. En la misma línea, estudios recientes sobre intermodalidad y transporte de escala urbana evidencian impactos en accesibilidad percibida y seguridad vial, al demostrar cómo ciertos corredores urbanos pueden mejorar la experiencia de conexión entre áreas y usuarios diversos (Uribe et al., 2025).

En experiencias latinoamericanas contemporáneas, podemos encontrar la “Ciudad Verde” y la “Quinta Monroy”, en las cuales la integración socioespacial se ha materializado mediante estrategias de urbanización que combinan provisión de infraestructura, configuración de espacio público y continuidad de la vida comunitaria, evitando desplazamientos. En el caso de la Ciudad Verde (Soacha, Bogotá), esta se enfatizó en el desarrollo de vivienda de interés social acompañada de una lógica urbana que busca asemejarse a piezas “de ciudad” (con conjuntos residenciales, áreas verdes y

equipamientos, como colegios y bibliotecas), lo que permite leerlo como un medio de integración a escala metropolitana mientras se organiza un soporte físico y funcional para la vida cotidiana y no únicamente la entrega de unidades habitacionales, consolidándose de manera gradual a medida que los hogares se asientan y se genera apropiación residencial en un entorno planificado (Thomasz et al., 2025).

Por su parte, la Quinta Monroy (Iquique, Chile) constituye un referente directo de integración socioespacial sin desplazamientos, ya que el proyecto se concibe como el desarrollo in situ de un asentamiento informal en un suelo bien localizado, respondiendo a la demanda de permanencia de las familias en su lugar de origen, y dando estructura a la intervención con un “soporte” construido, infraestructura habitacional junto con espacios comunes, que habilita ampliaciones progresivas, preserva afinidades vecinales y promueve interacción comunitaria a través de patios y organización espacial, lo que permite articular la integración social en el mismo emplazamiento (Carrasco & O’Brien, 2021).

De este modo se puede afirmar que, en las ciudades latinoamericanas contemporáneas, donde se ha logrado generar integración socioespacial, la movilidad emerge como un componente estructurante para sostener la interacción social, el desarrollo de infraestructura se incrusta como un punto clave, las políticas e integración de la comunidad dentro de la gobernanza colaborativa como eje central de la planificación y la permanencia junto con la idiosincrasia de los habitantes de un determinado espacio, han sido los factores confluyentes que permiten que se desarrolle de manera idónea.



Figura 3: Implantación de la Ciudad Verde y su morfología (Soacha, Colombia)

Fuente: (Vivas Tróchez, 2024)



Figura 4: Integración de la Quinta Monroy dentro del contexto urbano (Iquique, Chile)

Fuente: (Barker, 2025)

2.1.4 Planeamiento y diseño urbano inclusivo

Capra-Ribeiro (2024) evidencia, a partir del análisis de buenas prácticas urbanas en América Latina y el Caribe, que las intervenciones con mayor potencial inclusivo comparten tres rasgos operativos primordiales tales como la articulación entre actores, el soporte político-institucional y la participación comunitaria sostenida. En este sentido, el planeamiento urbano inclusivo puede entenderse como un enfoque que prioriza la reducción de brechas de acceso como la movilidad, servicios, espacio público y oportunidades, mediante decisiones de localización, regulación y diseño urbano capaces de integrar poblaciones y actividades diversas en un mismo sistema territorial.

El diseño urbano resulta crítico debido a que traduce los objetivos de equidad en condiciones espaciales verificables. Gupta et al. (2025) sintetizan que la inclusión en el espacio público requiere, como mínimo, criterios de accesibilidad universal, legibilidad, seguridad percibida, confort ambiental y equipamiento que atienda a grupos con capacidades y rutinas distintas. Por lo que, bajo este marco, el diseño inclusivo deja de ser solo un “complemento” para convertirse en un componente estructural que condiciona quién puede usar el espacio, cuándo lo puede usar, la forma de usarlo y para qué fines.

Un componente fundamental del planeamiento inclusivo es el cómo se toman decisiones, en este marco, Vazquez et al. (2023) muestran que las TIC (Tecnologías de información y comunicación) como la gestión inteligente, infraestructura conectada y

participación digital ciudadana, pueden ampliar la participación en la planificación, diseño y mantenimiento del espacio público, especialmente cuando se vinculan a procesos y mecanismos claros de respuesta institucional. En consecuencia, la participación es un mecanismo útil para la inclusión, la cual no se limita a “consultar”, y más bien esta debería considerar qué insumo ciudadano se incorpora, junto con las fases en las que lo hace y siempre contando con una debida justificación técnica.

Orobio Quiñones et al. (2025) discuten la importancia de medir la accesibilidad espacial y su distribución entre grupos sociales para evaluar si un sistema integrado de transporte masivo mejora la equidad urbana. Desde esta perspectiva, los tiempos de viaje, cobertura, barreras físicas y la exposición al riesgo vial, son factores a considerar para generar planeamientos inclusivos.

Un riesgo recurrente en proyectos “inclusivos” es que la mejora urbana derive en expulsión o sustitución social, por lo que, al estudiar resultados de largo plazo, se demuestra que mantener a la población requiere compatibilizar varios factores tanto de diseño como gestión; de lo contrario, aparecen deterioros o tensiones que debilitan la calidad de vida. La inclusión, por tanto, exige instrumentos que protejan la permanencia y que conecten la intervención arquitectónica con políticas urbanas y de suelo.



Figura 5: Declaración en contra del desplazamiento de habitantes en el barrio de La Boca (Buenos Aires, Argentina)

Fuente: (Parodi & Sticotti, 2018)

En Buenos Aires, los programas de reurbanización de villas del 2016 al 2023 se han formulado con un discurso de integración social y urbana, aunque su implementación presenta límites y selectividades territoriales que deben analizarse críticamente como parte del aprendizaje regional (Ons, 2025). Por otro lado, en Medellín, el caso del Tranvía de Ayacucho permite observar cómo una intervención de movilidad puede reordenar interacciones intermodales y condiciones de seguridad vial, aspectos directamente vinculados con la inclusión en el acceso cotidiano a oportunidades urbanas (Uribe et al., 2025). En una escala urbana intermedia, el estudio sobre bienestar juvenil en el espacio público en Cuenca y Ambato resalta que la inclusión se manifiesta en factores socioespaciales concretos como las condiciones del espacio, la percepción y los usos de un espacio concreto, útiles para operacionalizar variables cualitativas dentro del análisis del sitio y las dinámicas (Cordero-Vinueza et al., 2025). Como complemento regional, Ciudad Verde (Soacha) permite discutir tensiones entre política pública, mercado y producción de vivienda social a gran escala, relevante para evaluar integración funcional junto con conectividad sin desplazar residentes (Thomasz et al., 2025).



Figura 6: Tranvía de Ayacucho (Medellín, Colombia) y su integración con la ciudad

Fuente: (Valencia, 2015)

2.1.5 Procesos de interacción y cohesión territorial

Qi et al. (2024) entienden la cohesión social como “las relaciones sociales, la identificación con la unidad geográfica y la orientación hacia el bien común” (p. 160) en la ciudad como un resultado de la vida cotidiana, especialmente en espacios públicos donde coinciden actividades y grupos diversos. Desde esta perspectiva, la interacción no se reduce a encuentros casuales, al contrario, se vincula con condiciones urbanas que facilitan el uso compartido del territorio, así como con condiciones sociales que habilitan confianza y cooperación entre distintos actores.

En términos territoriales, la interacción se intensifica cuando la estructura urbana genera interfaces, los cuales se entienden como bordes difusos entre piezas funcionales diferentes, sobre todo en actividades de residencia con comercio, equipamientos y espacio público o entre centralidades junto con los barrios. Dichas interfaces organizan la ciudad basados en los flujos peatonales e intercambio de bienes y servicios, que funcionan como una suerte de “infraestructura social” del barrio. Por lo que la cohesión territorial, en consecuencia, se observa cuando tales interacciones no solo se sostienen en el tiempo, además logran articular el sector como un sistema urbano accesible, antes que como áreas aisladas con usos incompatibles.



Figura 7: Plaza San Francisco en la ciudad de Cuenca, Ecuador, espacio que concentra residencia con comercio, equipamientos y espacio público

Fuente: (Cabrera, 2020)

Un componente clave en contextos latinoamericanos son los equipamientos populares, como los mercados, ferias, plataformas de comercio y espacios de comercio informal concentrados, por su capacidad de producir copresencia y sobre todo relaciones entre grupos socioeconómicos distintos. En esta línea, Briones-Orellana et al. (2021) subrayan que: “Los mercados son equipamientos públicos que vinculan actividades comerciales y de intercambio cultural, los cuales interactúan con el tejido urbano en el que se insertan” (p. 21). Esta condición los convierte en nodos donde se materializan tanto oportunidades de integración como tensiones operativas, con efectos en el entorno urbano inmediato.

Ahora bien, la cohesión territorial no depende únicamente de la forma urbana o de la presencia de equipamientos, más bien obedece a la forma en cómo se gobierna y se usa el espacio público. Por lo que, en procesos de diseño urbano las prácticas deben ser compartidas y reconocibles, porque estabilizan las pautas de uso para la pertenencia. Stavrides (2022) lo resume al señalar que “La repetitividad de la acción y creación de nuevos hábitos compartidos de apropiación del espacio público puede sostener procesos colectivos”(p.44). Esto implica observar qué usos se repiten, quiénes los sostienen, bajo qué acuerdos, tanto formales como informales, y cómo esos acuerdos reducen fricción entre los actores.

Conviene asumir que la cohesión territorial se verifica al manifestarse ciertos condicionantes tales como la existencia de corredores e interfaces activas que conectan residencia y comercio popular sin rupturas críticas; cuando los espacios de encuentro tienen condiciones de uso, junto con seguridad; y primordialmente si existen mecanismos de coordinación. Estos criterios orientan clara y directamente el análisis del sitio y la lectura de entrevistas, ya que estas permiten pasar de meras y simples opiniones a evidencias organizadas sobre cómo se produce o se debilita la integración socioespacial en el territorio (Qi et al., 2024).



Figura 8: Proyecto del Corredor Metropolitano de Quito, Ecuador, conectando comercio y residencia

Fuente: (Maiztegui, 2020)

2.1.6 Gobernanza urbana



Figura 9: Gobernanza urbana actual

Elaboración: Serrano, A. (2026)

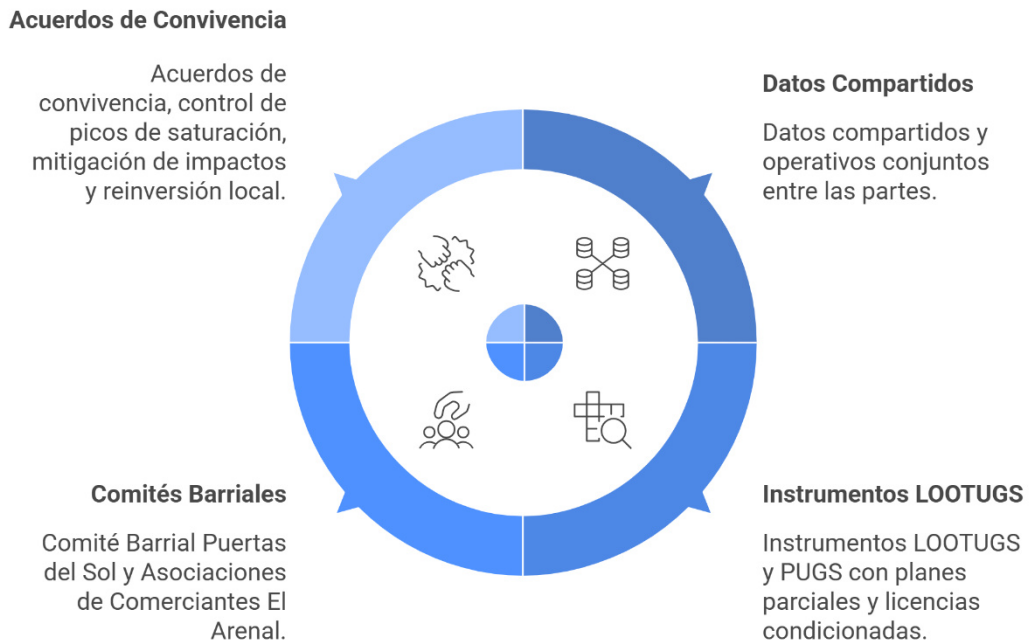


Figura 10: Modelo Propuesto de Gobernanza Integrada

Elaboración: Serrano, A. (2026)

2.1.7 Síntesis conceptual y aplicabilidad del caso

Los ejes teóricos desarrollados en este capítulo proporcionan el andamiaje conceptual necesario para interpretar las dinámicas territoriales entre los sectores de estudio. A continuación, se sintetiza cómo cada uno de estos enfoques se traduce en variables operativas que guiarán el diagnóstico territorial y el análisis de dinámicas sociales.

- **Ciudad y estructura urbana contemporánea**

Entender la ciudad como un sistema policéntrico permite analizar al Recinto Ferial no solo como un conflicto, sino como una centralidad estructurante. El concepto de "ciudad compacta" se aplica para evaluar si la actual mezcla de usos y jerarquía vial favorece la proximidad o si la saturación genera rupturas en el tejido urbano.

- **Segregación e inequidad territorial**

La segregación se aborda desde la "desigualdad de accesibilidad" y barreras simbólicas. Esto se aplica evaluando la interfaz física entre ambos sectores para determinar si la cercanía genera integración real o enclaves. Las percepciones de inseguridad (medidas en entrevistas) se analizarán como condicionantes del repliegue vecinal frente al comercio popular.

- **Evolución de la integración socioespacial**

La integración es una "capacidad urbana" que exige soporte político e institucional. Bajo los conceptos de justicia espacial y gobernanza, se evaluará el marco normativo y las entrevistas a funcionarios para determinar si el control municipal facilita la cohesión social o reproduce la exclusión territorial.

- **Planeamiento y diseño urbano inclusivo**

El diseño del espacio público y la movilidad determinan el uso del territorio. En el caso de estudio, la teoría del diseño inclusivo servirá para evaluar los conflictos de tráfico y verificar si los espacios públicos y de borde actúan como lugares de encuentro seguro o de mera transitoriedad.

- **Procesos de interacción y cohesión territorial**

Los equipamientos populares son catalizadores de relaciones. Esto fundamenta la hipótesis de que el vínculo entre el barrio y el recinto es predominantemente transaccional. Mediante el análisis cualitativo, se medirá si existen "hábitos compartidos" de convivencia o si las deficiencias de gestión impiden los vínculos comunitarios.

En conclusión, este marco teórico define los indicadores de evaluación (movilidad, centralidad, gobernanza, seguridad y diseño inclusivo) con los cuales se diagnosticará la magnitud de la integración o fragmentación en la frontera de Puertas del Sol y El Arenal.

2.2 Reseña histórica

Dentro del contexto ecuatoriano, la ciudad de Cuenca destaca entre las demás ciudades del país; debido al crecimiento progresivo, integrando de forma armónica el legado colonial de su centro histórico con la expansión de infraestructura y dinámicas urbanas. Aunque se mantiene presente la herencia española en su centro histórico, la modernización ha dado lugar a una ciudad más diversa. Comprender este proceso histórico permite reconocer cómo las decisiones económicas, políticas y sociales configuran el espacio actual, y permiten generar zonas con dinámicas e identidades particulares y evidenciando la transición hacia una ciudad más compleja y diversa.

2.2.1 Origen y consolidación urbana de la ciudad de Cuenca

La fundación de Cuenca en 1557 marcó el inicio de un proceso de desarrollo urbano que según Vintimilla (1976) se consolidó con base “al trazado de calles, en la forma de damero, característica de la mayor parte de las ciudades hispanoamericanas”(p.82). Además, la ciudad se distribuyó entre terrenos a españoles e indios. Con base a esto se desarrolló el primer plano de Cuenca a mano del historiador Octavio Cordero Palacios (Vintimilla, 1976).

El desarrollo del centro de la ciudad se da en torno a una plaza mayor, con una distribución regular de manzanas y calles ortogonales que definieron su identidad urbana inicial. La expansión se mantuvo concentrada alrededor del centro histórico, más a futuro el crecimiento se daría por una expansión alrededor de núcleos o templos (Vintimilla, 1976).

En la segunda mitad del siglo XX, el crecimiento urbano se intensificó bajo un modelo de dispersión lineal. La ciudad pasó de un esquema cerrado a uno abierto, con ejes viales que estructuraron su crecimiento y promovieron la integración de nuevos barrios. Este proceso evidencia cómo la planificación urbana y la topografía moldearon la expansión de Cuenca sin perder su centro histórico como núcleo estructurante (Vintimilla, 1976).

En el siglo XXI, la expansión urbana está caracterizada por la densificación del centro de la ciudad y la expansión hacia las zonas norte y noroeste, principalmente en torno a corredores viales como las avenidas de Las Américas y la vía Panamericana “Troncal de la Sierra” y el eje hacia Sayausí. Según la Alcaldía de Cuenca & Dirección General de Planificación Territorial (2022), la ciudad ha ido adoptando un modelo policéntrico, donde los nuevos barrios y centralidades complementan al centro histórico, al mantener un equilibrio entre crecimiento, movilidad y sostenibilidad ambiental. Esta dinámica contemporánea evidencia una transición hacia una ciudad más conectada, con desafíos asociados a la dispersión y la gestión integral del suelo urbano.

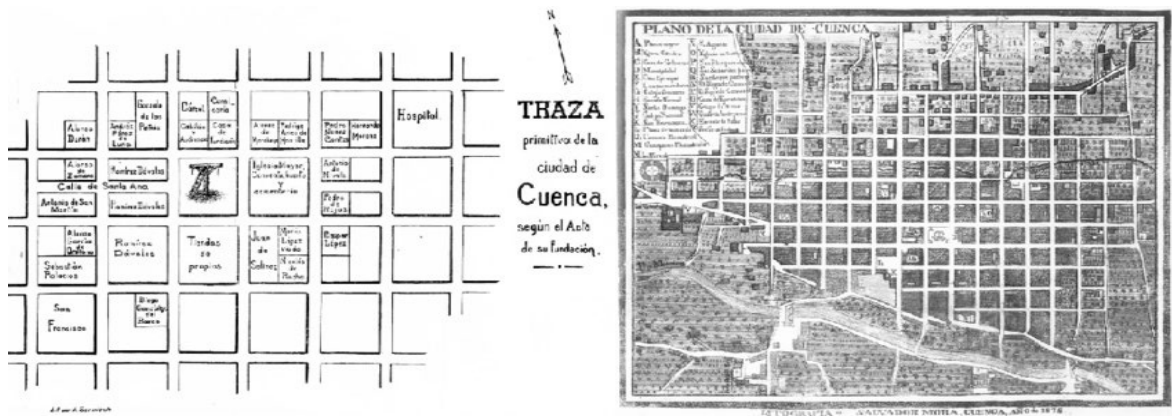


Figura 11: Evolución de Cuenca, Ecuador 1557-1878 (Planos)

Fuente: (Hermida et al., 2015)

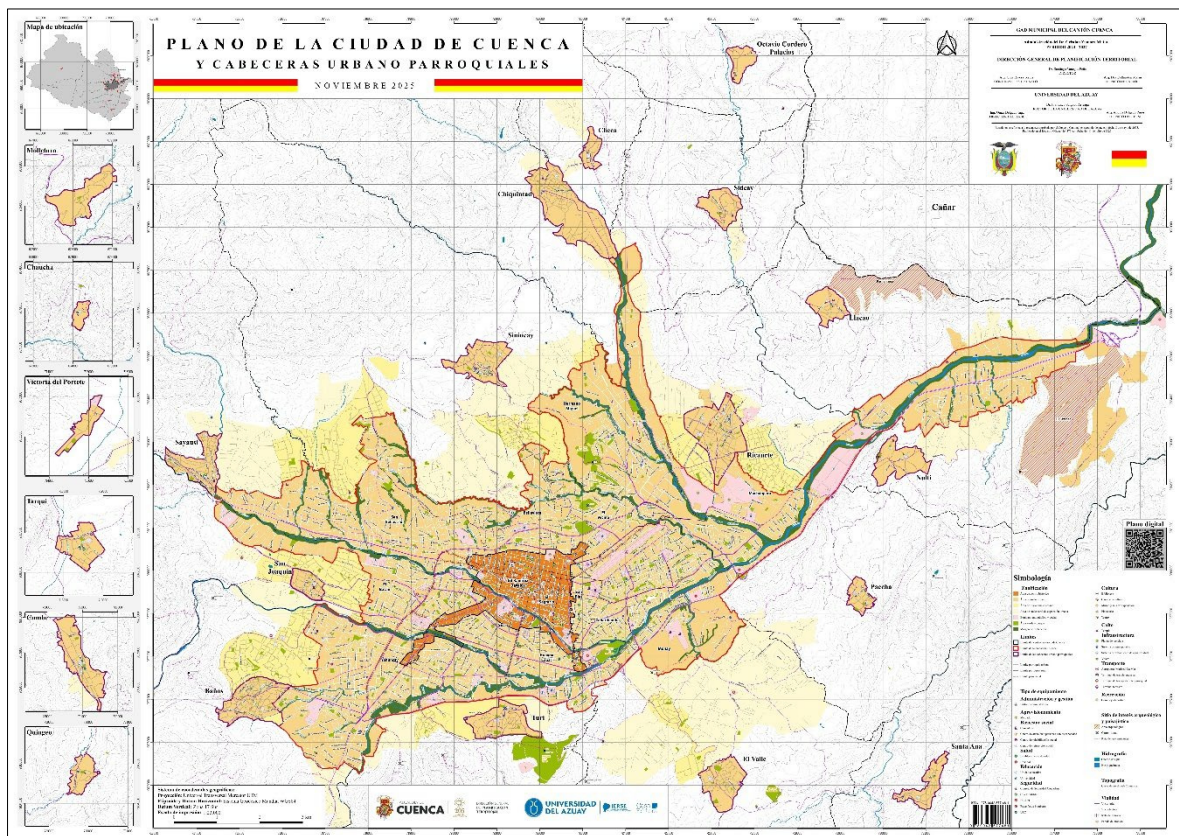


Figura 12: Plano actual de la ciudad de Cuenca, Ecuador (2025)

Fuente: (IERSE, 2025)

2.2.2 Crecimiento y ordenamiento urbano del sector El Batán

El Batán, es una de las 15 parroquias urbanas de Cuenca localizada al oeste de la ciudad, comprendida entre el río Tomebamba al norte, la Av. Primero de Mayo al sur, la Av. De las Américas al este Unidad nacional al este y la calle Monseñor Leónidas Proaño al oeste. Limitada entre las parroquias Yanuncay, Sucre y San Sebastián. Además, se puede considerar a El Batán como una frontera entre la urbanidad y ruralidad en Cuenca, al limitar con la parroquia urbana de San Joaquín.

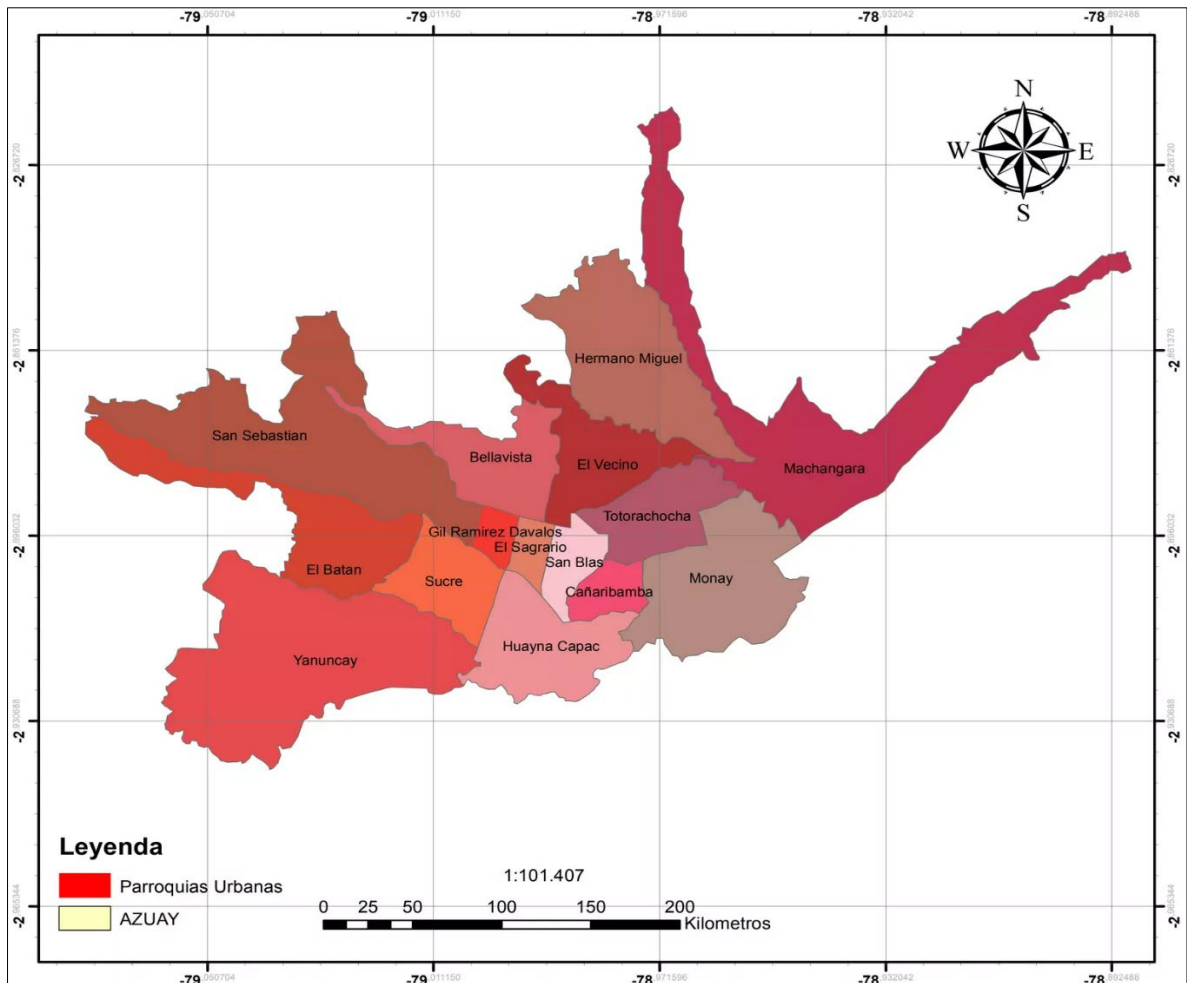


Figura 13: Mapa de las parroquias urbanas de Cuenca, Ecuador

Fuente: (Lucero, 2014)

El crecimiento del sector ha sido particularmente dinámico desde sus inicios en 1950 con la urbanización de la zona de forma desorganizada y con una transformación significativa de su paisaje urbano debido a la incorporación de nuevas infraestructuras viales, desarrollo residencial y actividades de aprovisionamiento comercial. Según Vintimilla Zavala (2022), desde 1980 El Batán experimentó una expansión territorial que involucra no solo edificación residencial, sino también la consolidación de vías y avenidas, que mejoraron la conectividad con el centro de la ciudad y dieron paso a la creación del recinto ferial El Arenal y la consolidación del sector Puertas del Sol.

Adicionalmente, en la actualidad, en los instrumentos de planificación municipal se identifica a El Batán como un articulador urbano-cantonal, destacando su rol estratégico en el suministro comercial y administrativo, especialmente por la presencia del recinto ferial El Arenal, lo cual ha impulsado políticas de ordenamiento específicas para dicha zona (Alcaldía de Cuenca & Dirección General de Planificación Territorial, 2022). Este proceso de regulación ha buscado equilibrar expansión, servicios básicos y densidades, aunque aún enfrenta retos como la saturación vial, provisión de espacio público y desigualdades en los servicios para zonas periféricas dentro del sector.

2.2.3 Evolución urbana y consolidación del barrio Puertas del Sol

El barrio Puertas del Sol, ubicado en la parroquia El Batán, ha experimentado una transformación notable en las últimas dos décadas, pasando de ser un área predominantemente residencial de baja densidad a un sector mixto con creciente actividad comercial y edificaciones verticales. Según Naula Herembás (2025), factores como la densificación poblacional, la seguridad mejorada, y la proximidad de vías principales como las avenidas Ordóñez Lasso y Las Américas han convertido esta zona en un punto estratégico para inversiones inmobiliarias y plazas comerciales. Para complementar esto, Mora (2025) reporta que la reciente expansión acelerada de las plazas comerciales en Cuenca se concentra con fuerza en Puertas del Sol, que reflejan la demanda de servicios cercanos al hogar y de alta calidad.

El estudio de León Cabrera & Salazar Varela (2025) destaca que, el entorno construido influye no solo en la morfología física, sino también en las relaciones sociales, en Puertas del Sol se observan redes vecinales consolidadas y espacios públicos adecuadamente conservados. Esta evolución urbana define una identidad barrial que combina residencias con accesibilidad a bienes y servicios, constituyendo un escenario fundamental para comprender los contrastes e interacciones en el sector Puertas del Sol y el Recinto Ferial El Arenal.



Figura 14: Fotografía con la vista general del barrio Puertas del Sol (Cuenca, Ecuador)

Fotografía: Serrano, A. (2026)

2.2.4 Desarrollo histórico y consolidación del Recinto Ferial El Arenal

El Recinto Ferial El Arenal, conocido también como El Mercado Mayorista Feria Libre “El Arenal”, se localiza también la parroquia El Batán y fue fundado en abril de 1988 e inició su funcionamiento formal el 7 de enero del mismo año bajo la administración municipal, cuenta con un área total de 21.204 m² que corresponde exclusivamente al área construida del recinto ferial, dividida en 4100 m² de parqueaderos, 7600m² de zonas de descarga y 9504 m² de zona techada (Geovany et al., 2013). En sus comienzos, operaba únicamente ciertos días de la semana para comercio de alimentos y productos básicos; sin embargo, a medida que creció la población y la demanda, la feria ha extendido su actividad diaria y diversificado los productos ofrecidos, desde lo alimenticio hasta ropa, artesanías y tecnología (Mendieta-Cabrera & Arteaga, 2021).

La consolidación de El Arenal como un centro mayorista de abasto es reconocida también en los estudios de diseño urbano recientes, como el trabajo de Chango Criollo et al. (2023), donde se plantea su revitalización arquitectónica reconociéndose su relevancia comercial, social y urbana. Proyectos municipales han sido propuestos para mejorar infraestructura clave (cubiertas, espacios públicos, carreto vías, etc.) y para ordenar la ocupación informal alrededor del recinto, destacándose seis propuestas de remodelación socializadas en 2025 ante comerciantes. (Alcaldía de Cuenca, 2025)

Hoy, El Arenal no solo abastece a miles de comerciantes mayoristas e intermediarios, sino que funciona como un nodo urbano crítico, ya que su localización, accesos y conectividad vial lo han convertido en un punto de encuentro y de intercambio que articula sectores residenciales y comerciales. Esta historia de crecimiento y consolidación evidencia tanto los retos urbanos (desorden, tráfico, salubridad) como el potencial de una planificación focalizada que reconozca al recinto como pieza clave del territorio en estudio.



Figura 15: Vista general del Recinto Ferial El Arenal (Cuenca, Ecuador)

Fotografía: Serrano, A. (2026)

2.2.5 Instrumentos de planificación territorial vigentes

Los instrumentos de planificación territorial constituyen el conjunto de herramientas técnicas, jurídicas y metodológicas que orientan el uso, ocupación y transformación del territorio. Su finalidad es promover un desarrollo equilibrado, sostenible e inclusivo mediante la regulación de las dinámicas urbanas y rurales. Según lo explicado en UN-HABITAT (2020), estos instrumentos son esenciales para garantizar que las políticas urbanas se traduzcan en acciones concretas, articulando las dimensiones física, social, ambiental y económica del espacio urbano.

La planificación territorial moderna se sustenta en la necesidad de coordinación entre distintos niveles de gobierno y sectores sociales. Frank (2013) sostiene que los instrumentos de planificación deben concebirse como procesos flexibles y adaptativos capaces de responder a contextos cambiantes, más que como esquemas rígidos de ordenamiento. De esta manera, el planeamiento territorial trasciende la zonificación tradicional y se convierte en un sistema dinámico de gobernanza espacial.

A nivel del caso de estudio, la planificación territorial en Ecuador se rige por la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (2016), la cual establece que los gobiernos autónomos descentralizados deben contar con instrumentos técnicos que orienten el desarrollo urbano y rural. Entre ellos, para el nivel cantonal representados en los municipios, se incluyen los planes de ordenamiento territorial, planes urbanos y planes específicos de gestión del suelo, que definen estrategias de ocupación, densificación y protección ambiental en función del contexto local. En términos generales, estos instrumentos buscan materializar principios de sostenibilidad, equidad territorial y participación ciudadana. No obstante, Núñez (2010) advierte que en América Latina su aplicación suele enfrentar dificultades derivadas de la debilidad institucional y la falta de continuidad en las políticas públicas.

Por su parte, Healey (2006) introduce el concepto de gobernanza colaborativa, que promueve la integración de actores públicos, privados y comunitarios en la toma de decisiones, consolidando una planificación más participativa y adaptada a las realidades locales. En esta línea, diversas experiencias regionales, como las de Chile, Colombia y Brasil, evidencian que la coordinación multinivel y la inclusión social fortalecen la gestión del territorio.

De este modo, los instrumentos de planificación territorial deben entenderse no solo como marcos normativos, sino como herramientas dinámicas de gobernanza que articulan las dimensiones físicas, sociales y ambientales del territorio. En el caso ecuatoriano, constituyen la base técnica y legal que permite a los municipios como el de Cuenca desarrollar sus propios planes de ordenamiento y gestión urbana, los cuales se detallan en la sección siguiente.

2.2.6 Normativa municipal aplicable a la investigación

El Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) de Cuenca, actualizado periódicamente, constituye el principal instrumento de planificación vigente. Este plan establece directrices para el uso racional del suelo y la consolidación de una ciudad policéntrica, con un enfoque de sostenibilidad y equidad territorial. En su estructura, se identifican unidades territoriales de planificación que permiten gestionar el crecimiento urbano, priorizando la protección de zonas naturales y patrimoniales (Dirección General de Planificación Territorial, 2021). Desde el año 2016, de acuerdo a la LOOTUGS (Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo), los PDOT deben contener un Plan de Uso y Gestión de Suelo (PUGS) documento normativo a través del cual los GAD municipales, establecen e instrumentalizan las políticas territoriales.

Del mismo modo, el Plan de Uso y Gestión del Suelo, Dirección General de Planificación Territorial (2021) determina la zonificación y las normas de ocupación del suelo. Este instrumento clasifica los suelos en urbanos, de expansión urbana y rurales, estableciendo parámetros de edificabilidad, densidad, alturas, y porcentajes de ocupación. En el área de estudio, el PUGS define zonas de uso mixto y de equipamiento comercial, donde la interacción entre actividades demanda una gestión integral del territorio.

El ordenamiento territorial de la ciudad de Cuenca se rige por un marco normativo que busca garantizar un desarrollo urbano sostenible, equitativo y coherente con la estructura física y social del cantón. La planificación municipal se apoya en instrumentos establecidos por el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Municipal de Cuenca, los cuales se alinean con la (Asamblea Nacional del Ecuador, 2016), entre otras. Estas normativas definen el uso del suelo, la gestión ambiental, la movilidad y la preservación del patrimonio, promoviendo la integración de los sectores urbanos dentro de una visión territorial común.

Tabla 1: Principales instrumentos normativos y sus condicionantes

NORMATIVA	APROBACIÓN - ACTUALIZACIÓN	LO QUE HACE / REGULA
PDOT (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial) de Cuenca	Aprobado en agosto 2022; actualización del PDOT-PUGS vigente desde 2025	Diagnostica problemas y potencialidades, modelamiento territorial, establece estrategias para desarrollo urbano y rural.
PUGS (Plan de Uso y Gestión del Suelo) de Cuenca	Aprobado en diciembre 2022; regulado/actualizado con la ordenanza de 2025	Clasifica el suelo, determinantes de ocupación del suelo, estándares urbanísticos, afectaciones y zonificación.
Ordenanza	Aprobada el 05 de noviembre de 2022, actualizado hasta el 11 julio de 2025	Actualiza el PDOT y define los componentes estructurante y urbanístico del PUGS. Regula usos del suelo, edificabilidad, protección de áreas urbanas.

Elaboración: Serrano, A. (2026)

2.3 Análisis de referentes.

Este análisis se enfoca en estudiar casos relevantes dentro del contexto mundial, latinoamericano y local en busca de identificar patrones, estrategias y consideraciones tanto en la segregación como en la integración socioespacial, en busca de extraer prácticas urbanísticas pertinentes, aplicables al caso de estudio o futuros desarrollos.

2.3.1 Barcelona, España.

Frago & Morcuende (2024) indican que Barcelona se ha consolidado como un laboratorio contemporáneo de planificación urbana al intervenir, de manera simultánea, tanto en la movilidad, como en el espacio público y la regeneración barrial. Además, varios autores remarcan la importancia en la combinación de instrumentos, como la reconfiguración de las calles (supermanzanas/ejes verdes), programas integrales en barrios vulnerables (Pla de Barris) y regulación ambiental (zona de bajas emisiones), que actúan sobre condiciones que habilitan la interacción urbana en temas fundamentales como la accesibilidad, la seguridad, la habitabilidad y la gobernanza territorial (Nieuwenhuijsen et al., 2024); (Urtaran-Laresgoiti et al., 2025).

En cuanto a la desigualdad territorial en Barcelona se expresa como gradientes de vulnerabilidad urbana y exposición diferencial a riesgos y oportunidades, junto con patrones que se correlacionan con características del tejido residencial y sobre todo con las condiciones socioeconómicas (Piasek et al., 2022). A la vez, sectores con una fuerte transformación urbana han evidenciado presiones asociadas al mercado inmobiliario y a procesos de gentrificación que tensionan la permanencia y la diversidad social, por lo que la mejora urbana requiere acompañamiento institucional para evitar desplazamientos directos o indirectos (Ferrer et al., 2024).



Figura 16: Desigualdad entre barrios de Barcelona, España

Fuente: (Calderón, 2022)

2.3.1.1. Reequilibrio modal y las supermanzanas

La estrategia de las supermanzanas o superblocks desarrollada de forma sistemática desde el 2016 (pero con antecedentes en 1993 y 2006), a escala urbana, reordena la jerarquía vial para reducir tráfico de paso en tramas residenciales al mejorar la caminabilidad y liberar superficie para usos sociales del espacio público, con un efecto esperado, en el que se asocia con mejoras de habitabilidad y salud pública. Esta es interpretada como una intervención con capacidad de incidir en la “integración cotidiana”, al aumentar la probabilidad de encuentro y el uso compartido de la calle mediante seguridad vial percibida y continuidad peatonal (Nieuwenhuijsen et al., 2024).

Frago & Morcuende (2024) advierten que la supermanzana, aun buscando objetivos de sostenibilidad y vida urbana, puede producir paradojas cuando la intervención prioriza la escala local sin una articulación metropolitana consistente o sin mecanismos que gestionen efectos distributivos. Para el análisis de integración, la clave es la reconfiguración del espacio, ya que puede mejorar condiciones barriales, aunque también reordenar ventajas territoriales y generar percepciones de inequidad entre áreas, por lo que el diseño inclusivo requiere instrumentos complementarios como la gestión de conflictos, regulación del estacionamiento, distribución de inversión y hasta criterios de priorización y no solo el desarrollo sin directrices claras.

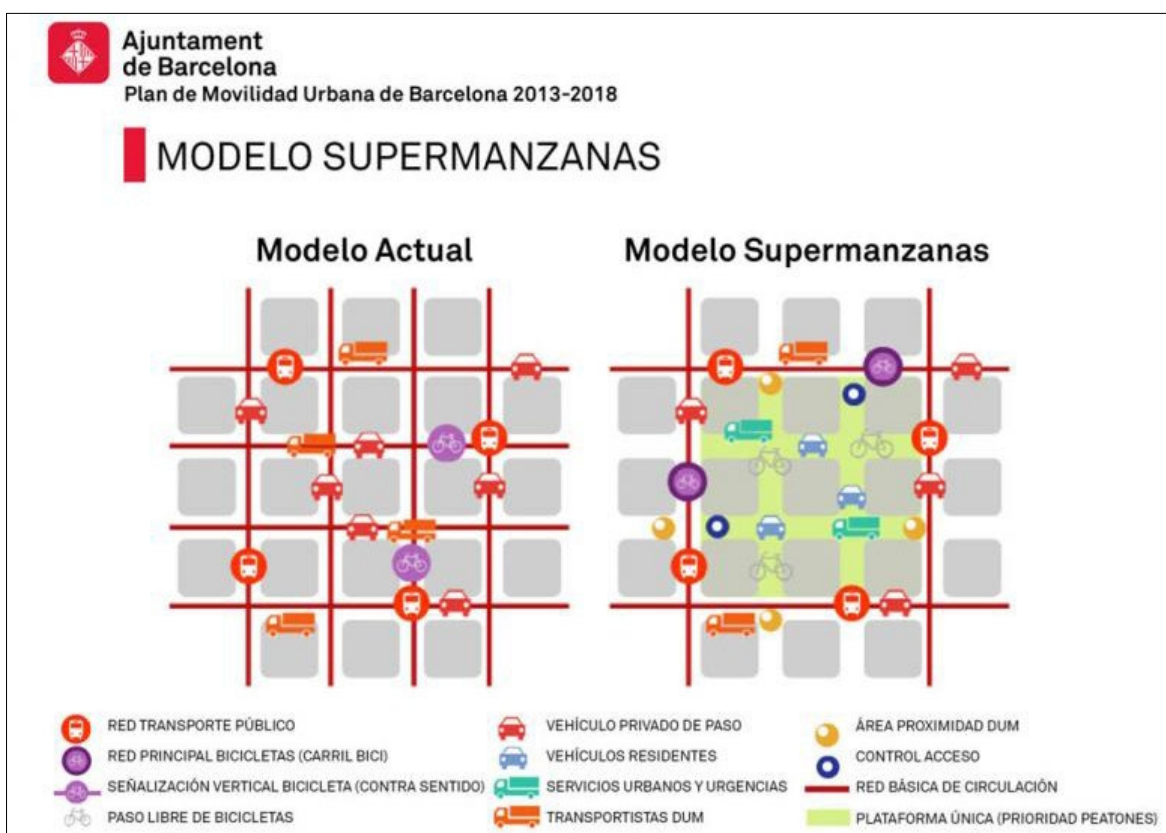


Figura 17: Modelo de supermanzanas de Barcelona, España (2013-2018)

Fuente: (Pala, 2017)

2.3.1.2. “Eixos Verds”: integración urbana y accesibilidad de proximidad.

El plan de ejes verdes, implementado a la par de las supermanzanas, se ha evaluado desde impactos en salud mental y exposición urbana, mostrando que la intervención de reverdecimiento y pacificación del tráfico se vincula con beneficios esperables en bienestar, al incrementar exposición a lo verde y mejorar condiciones ambientales del entorno cotidiano (Vidal Yañez et al., 2023). Pero sobre todo su principal ventaja reside en que conecta diseño urbano, con secciones viales, continuidad peatonal y arbolado o vegetación, con resultados sociales indirectos, como el uso del espacio, la permanencia y sobre todo la apropiación barrial, útiles para construir un marco de indicadores observables en el lugar y tanto mapeables como repetibles.

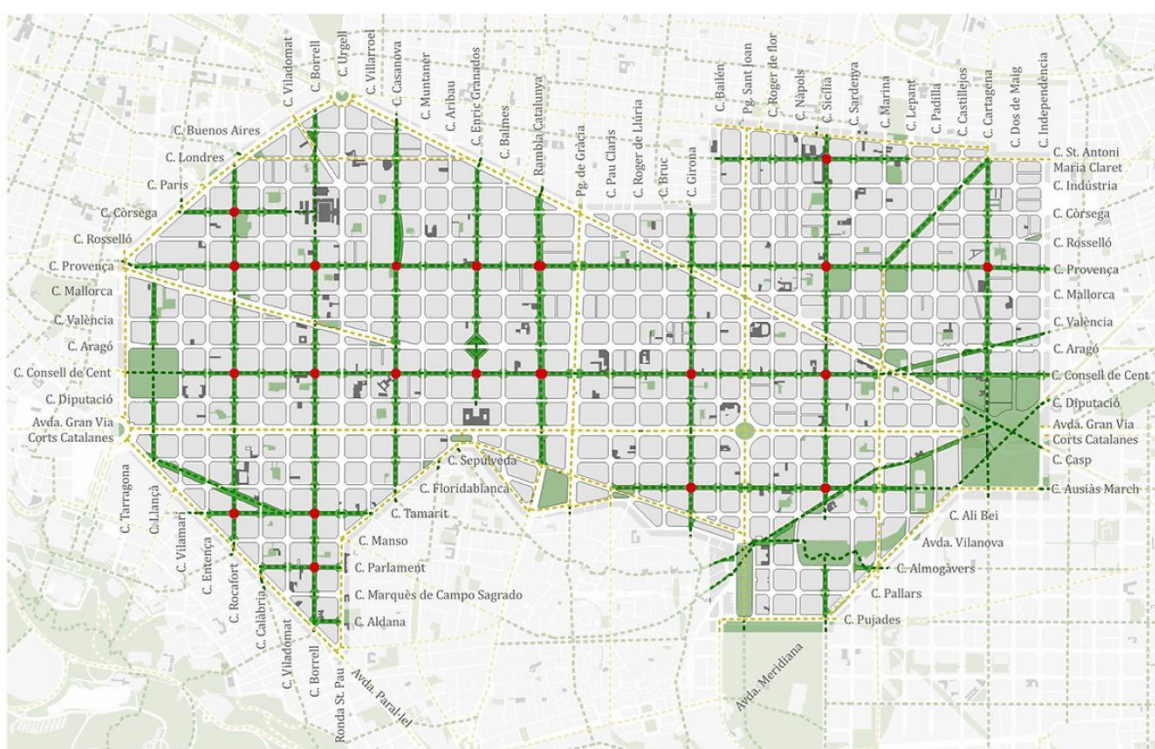


Figura 18: Plan de Ejes verdes en el modelo de supermanzanas de Barcelona, España

Fuente: (Nieuwenhuijsen et al., 2024)

2.3.1.3. Regeneración integral y enfoque territorial de equidad: Pla de Barris

Urtaran-Laresgoiti et al. (2025) describen el “Pla de Barris” como un programa municipal dirigido a barrios vulnerables, con componentes integrales en conjunto de acciones urbanas, tanto sociales como comunitarias y con una evaluación desde la percepción ciudadana. En clave de integración socioespacial, el programa se alinea con dos criterios transferibles, primero, la focalización territorial basada en desigualdad, y en segundo la articulación entre mejora física del entorno y fortalecimiento de redes/actividades comunitarias. Esta lógica resulta pertinente con el objetivo de reducir brechas urbanas sin tratar el espacio público como una operación aislada, más bien como parte de una estrategia institucional sostenida.

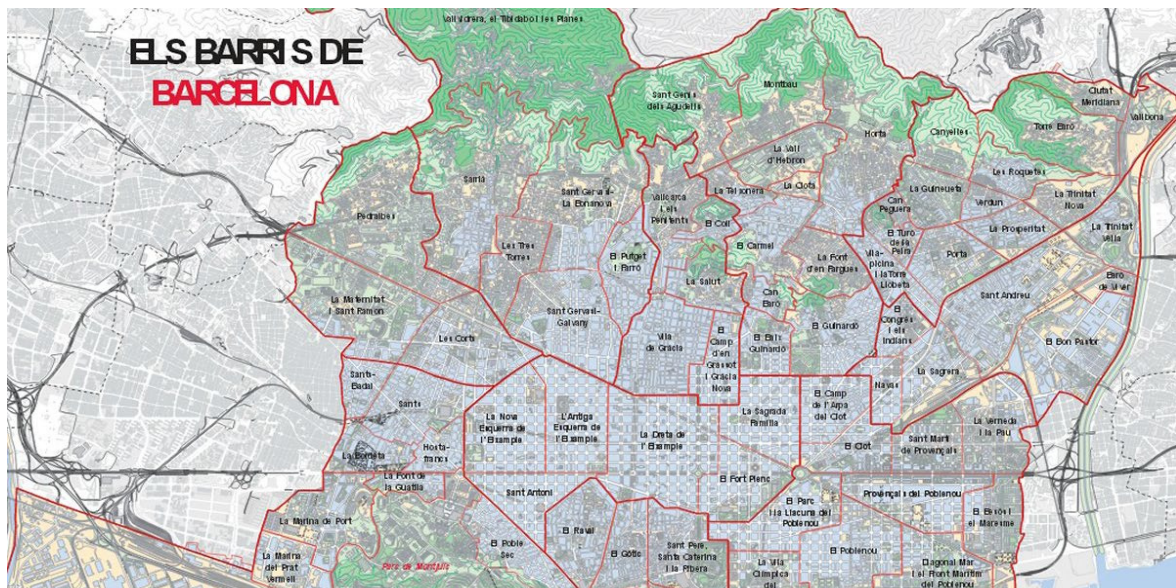


Figura 19: Modelo del mapa de barrios de Barcelona, España

Fuente: (Valero, 2012)

2.3.1.4. ZBE y regulación ambiental para la habitabilidad.

La Zona de Bajas Emisiones (ZBE) representa un instrumento regulatorio que actúa sobre la distribución de cargas ambientales y, por extensión, sobre condiciones de habitabilidad urbana. Cussotto et al. (2025) en su evaluación de 2020-2022 indican una reducción de contaminantes atmosféricos y beneficios en salud, con efectos más relevantes donde la exposición era mayor al inicio. En base al desarrollo urbano este tipo de regulación aporta una lectura concreta, la convivencia urbana se sostiene mejor cuando disminuyen externalidades como la contaminación y el ruido, dado que mejoran la permanencia y el uso del espacio público.

2.3.1.5. Marco regulatorio urbano y la política de edad.

Piasek & Garcia-Almirall (2024) discuten estrategias para prevenir la expulsión en áreas vulneradas bajo regeneración, enfatizando que la integración depende de la permanencia, ya que mejorar el barrio carece de sentido integrador si la población de origen pierde capacidad de sostener su localización.

Barcelona muestra que la integración socioespacial se fortalece cuando la planificación urbana actúa de forma multidimensional. Tanto en lo social, al buscar recuperar el espacio público como lugar de encuentro como en la actividad cotidiana mediante las supermanzanas y programas barriales reforzando la vida comunitaria y la percepción de seguridad. En lo económico, con el comercio de proximidad y la movilidad activa se favorece a economías locales y acceso equitativo a oportunidades sin depender de grandes centralidades y en el ámbito cultural, dando reconocimiento a la refuerza de la identidad barrial, evitando intervenciones homogéneas y dando promoción a procesos participativos que legitiman el cambio urbano.

Tabla 2: Análisis de políticas urbanas españolas, su propósito y la integración que permiten

INSTRUMENTO / POLÍTICA	TIPO (ENFOQUE)	PROPÓSITO / MECANISMO	INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL
<i>Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la calidad del aire ambiente — Derecho de la Unión Europea (Directiva)</i>	Ambiental – salud pública	Establece valores límite de contaminantes y obliga a planes de mejora de calidad del aire.	Marco supranacional que impulsa restricciones al tráfico y medidas ambientales urbanas con efectos directos en habitabilidad y salud.
<i>Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética — Ley Ordinaria (Estado español)</i>	Ambiental – movilidad sostenible	Introduce obligaciones para mitigación climática y movilidad urbana sostenible.	Sustento legal para políticas municipales de reducción de emisiones, reorganización del espacio vial y promoción de movilidad activa y transporte público.
<i>Real Decreto 1052/2022, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones — Reglamento del Estado (Real Decreto)</i>	Regulación ambiental – movilidad	Define criterios mínimos de diseño, evaluación y gestión de las ZBE.	Establece parámetros técnicos y de seguimiento que condicionan la implementación de ZBE como herramienta de equidad ambiental.
<i>Carta Municipal de Barcelona (Ley 22/1998) — Ley Autonómica (Cataluña)</i>	Gobernanza urbana	Otorga régimen especial y amplias competencias urbanísticas y de gestión municipal.	Permite al Ayuntamiento desarrollar programas propios (ordenanzas específicas) con enfoque territorial diferenciado.
<i>Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona (PMU 2019–2024, prorrogado) — Instrumento de planificación municipal (derivado de ordenanzas y acuerdos plenarios)</i>	Movilidad – espacio público	Define el modelo de movilidad urbana, jerarquía vial y prioridad modal.	Base técnica de las supermanzanas, pacificación del tráfico y redistribución del espacio público a favor del peatón.
<i>Ordenança de circulació de vianants i de vehicles de Barcelona — Ordenanza Municipal</i>	Regulación del espacio vial	Regula circulación, prioridad peatonal, usos de la vía pública y seguridad vial.	Instrumento clave para implementar supermanzanas, ejes pacificados y coexistencia modal que favorecen interacción social cotidiana.
<i>Programa municipal “Pla de Barris” (Acuerdos del Pleno del Ajuntament de Barcelona, 2016–2024) — Política pública municipal</i>	Regeneración urbana integral	Programa de intervención en barrios vulnerables mediante acciones físicas, sociales y comunitarias.	Actúa sobre desigualdad territorial combinando espacio público, seguimiento institucional equipamientos y actividades sociales.
<i>Ordenança del Medi Ambient de Barcelona (OMA) — Ordenanza Municipal</i>	Ambiental – calidad urbana	Regula ruido, contaminación atmosférica y otras externalidades ambientales.	Complementa ZBE y políticas de espacio público al mejorar condiciones base de convivencia urbana y uso del entorno.
<i>Ordenanza ZBE Rondes de Barcelona — Ordenanza Municipal</i>	Ambiental – control de tráfico	Restringe la circulación de vehículos más contaminantes dentro del ámbito urbano.	Reduce cargas ambientales en áreas densas y mejora condiciones de salud y habitabilidad, especialmente en sectores más expuestos.

Elaboración: Serrano, A. (2026)

2.3.2 Barrio de La Boca, Buenos Aires, Argentina.

Como referente, La Boca permite observar un fenómeno especialmente útil para estudiar integración socioespacial debido a la coexistencia (y fricción) entre un enclave cultural turístico de alta visibilidad con centralidades como Caminito que cuenta con equipamientos culturales y un entorno residencial-popular, en contraste con históricos déficits urbanos y ambientales asociados al borde del Riachuelo (zona portuaria-cultural). En el sur de la ciudad, la política urbana reciente ha impulsado instrumentos de renovación en distritos económicos/culturales que buscan atraer inversión y producir “derrame” territorial, combinando intervenciones físicas y estímulos económicos; su valor analítico está en que permite medir con evidencia cuándo esa lógica mejora accesibilidad y vida urbana y cuándo activa presiones de desplazamiento (Arqueros Mejica et al., 2024).

Lerena-Rongvaux (2023) describe que la valorización del sur se implementa sobre una trayectoria de desigualdad histórica y sobre un repertorio de intervenciones que reordenan ventajas urbanas, lo cual puede traducirse en mejoras localizadas y, al mismo tiempo, en procesos excluyentes, por ejemplo, aumento de rentas o cambios del tejido comercial. En La Boca, la cultura y el turismo operan como motores de transformación urbana, pero también tienden a producir espacialidades selectivas (circuitos y “frentes” renovados) que conviven con áreas donde persisten vulnerabilidades y estigmas territoriales, configurando una integración parcial si la intervención se concentra en el consumo cultural antes que en el hábitat cotidiano (Morovich, 2021; Zarlenga, 2022).



Figura 20: Desigualdad socioespacial entre barrios de Buenos Aires, Argentina

Fuente: (Noailles, 2022)

2.3.2.1. Espacio público y estrategias de movilidad: infraestructura de convivencia.

En la Boca, la integración cotidiana depende en gran medida de cómo el espacio público reduce fricciones entre flujos turísticos, movilidad barrial o las actividades de comercio popular. Desde un enfoque de movilidad sostenible, el ajuste modal tomando en cuenta la prioridad peatonal, continuidad de veredas, control de velocidades, jerarquización del transporte público y la bicicleta, incrementa el “derecho efectivo” a moverse y permanecer en el barrio, con impactos directos sobre la seguridad percibida, encuentro social o el acceso a oportunidades urbanas (Tanikawa-Obregón & Paz-Gómez, 2021).

En La Boca, esta clave se traduce en diseñar bordes caminables y legibles hacia centralidades culturales y feriales, con gestión de puntos críticos; centrándose en estacionamiento informal, zonas de carga/descarga y sobre todo en la congestión en días pico, algunos de los principales problemas, con regulación espacial y señalética operativa, de modo que el turismo no desplace el uso cotidiano del espacio por residentes y trabajadores. Evidenciando que la integración mejora cuando el espacio público funciona como “infraestructura de convivencia” y cuando la gestión de flujos se planifica como parte del proyecto urbano, al evitar que la accesibilidad se vuelva un privilegio situado.

2.3.2.2. Corredores urbanos: ribera ambiental y corredor cultural.

La Boca se articula mediante dos lógicas de corredor que conviene leer juntas:

- **Corredor ribereño (ambiental–territorial):** el borde del Riachuelo concentra problemáticas metropolitanas como los suelos deteriorados o las discontinuidades urbanas y por lo tanto cualquier estrategia de integración requiere conectar remediación, accesibilidad y uso público del borde. En la cuenca, los dispositivos de ordenamiento ambiental y recuperación de márgenes se vuelven relevantes porque reponen continuidad espacial y habilitan espacios públicos que antes funcionaban como “espaldas” urbanas; su aporte se potencia si se vincula con accesos barriales y actividades de economía popular, en lugar de operar como una mera operación paisajística (Lerena-Rongvaux, 2023).

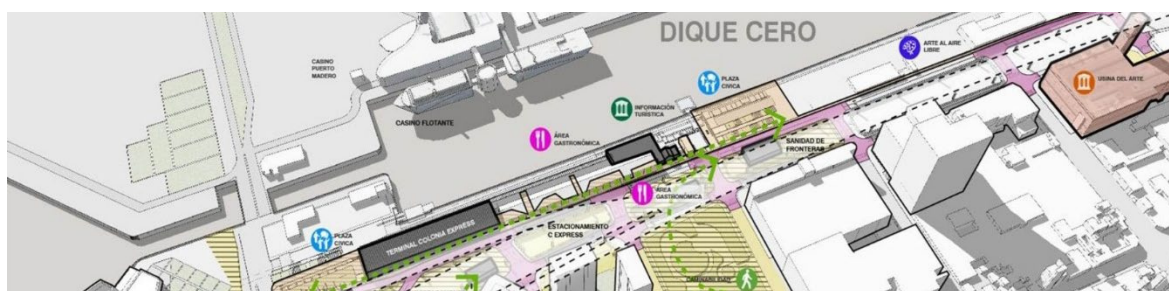


Figura 21: Anteproyecto del plan gubernamental de paseo en la ribera de La Boca (Dique Cero)

Fuente: (Muñoz, 2018)

- **Corredor cultural (centralidades y red de equipamientos):** la inversión cultural en el sur produce nodos de atracción y nuevas centralidades que pueden fortalecer integración si se conectan con programas de base comunitaria junto con usos cotidianos y empleo local. Morovich (2021) plantea que la cultura reconfigura el sur con efectos urbanos concretos como los flujos urbanos o la renovación de fachadas, por lo que la clave es gobernar esa centralidad para que sostenga mezcla social y acceso barrial, en vez de consolidar una “escenografía” turística desconectada del habitar.



Figura 22: Museo “El Caminito” en el paseo cultural de la Boca

Fuente: (Turismo530, 2023)

2.3.2.3. Equidad territorial: política urbana, inversión y distribución de beneficios.

Arqueros Mejica et al. (2024) evidencian que la política de distritos económicos en el sur de Buenos Aires representa resultados desiguales entre barrios, tanto los incentivos como la inversión tienden a concentrarse de forma diferenciada, y el “derrame” integrador depende de cómo se articulan tanto las obras, como la regulación y el control de efectos inmobiliarios. En La Boca, el Distrito de las Artes constituye un caso especialmente pertinente, su lógica de renovación busca activar economía creativa y revalorizar el entorno urbano; aunque su límite aparece cuando la mejora se interpreta como éxito urbano aun si crece la presión sobre alquileres, se desplaza comercio barrial o se vuelve más frágil la permanencia residencial (Lerena-Rongvaux, 2023; Zarlenga, 2022)

La permanencia es el criterio que vuelve verificable la integración ya que si el barrio mejora, pero residentes y comercios barriales pierden capacidad de sostener su localización, la integración se vuelve transitoria. En el sur de Buenos Aires, (Lerena-Rongvaux, 2023) comenta que se evidencia que las políticas de renovación pueden activar dinámicas excluyentes si el enfoque prioriza valorización y atracción de inversión sin instrumentos robustos de protección socio habitacional. En La Boca, donde la centralidad cultural puede acelerar presión inmobiliaria, la planificación requiere combinar mejora urbana con medidas

de permanencia (gestión de alquileres y usos de suelo, apoyo al comercio local, programas de hábitat, y mecanismos de participación con capacidad real de incidir), de modo que el “éxito urbano” se mida por mezcla social sostenida y acceso a oportunidades, más que por captura turística de la imagen barrial (Morovich, 2021; Zarlenga, 2022).

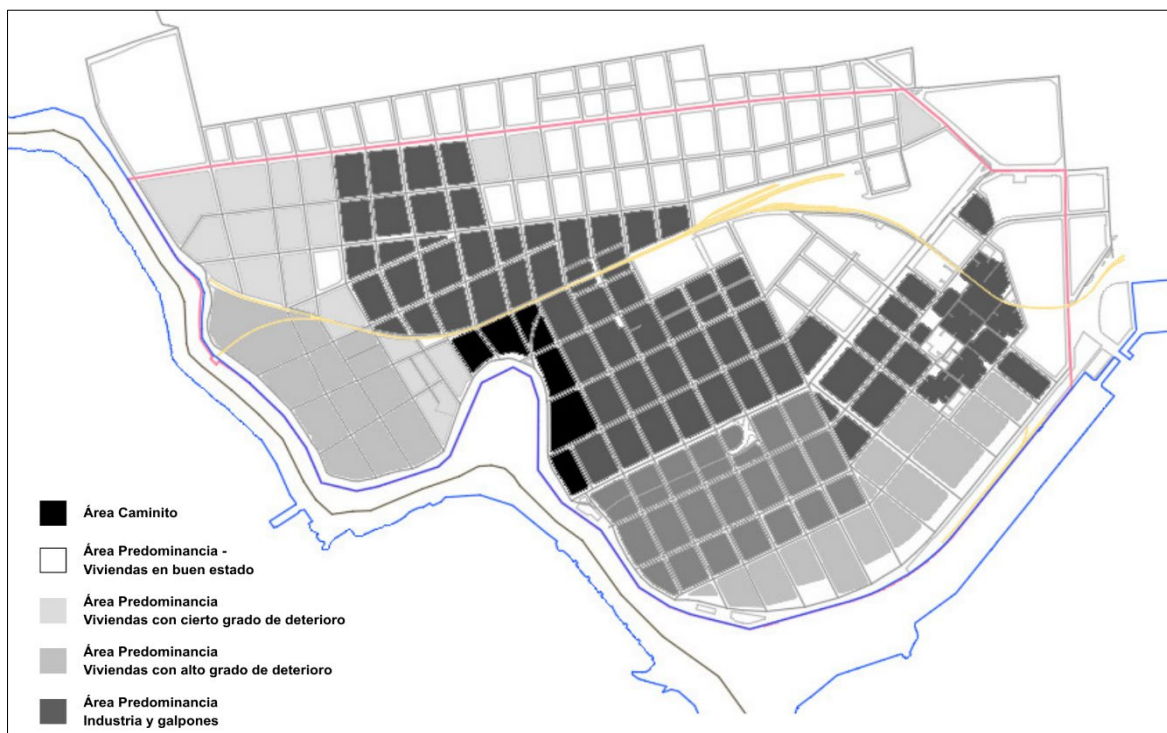


Figura 23: Plano de usos de suelo y desigualdad de vivienda en el Barrio de La Boca

Fuente: Elaboración Propia

En términos sociales, el referente nos enseña que la integración mejora cuando la inversión en espacio público se acompaña de gobernanza situada incluyendo la participación, gestión cotidiana y la resolución de conflictos de borde, y sobre todo cuando el diseño prioriza la accesibilidad y la seguridad como condiciones de uso compartido de forma innata (Tanikawa-Obregón & Paz-Gómez, 2021).

En lo económico, la activación cultural puede diversificar empleo y actividad local, esto si se protege el comercio de proximidad y se evite que la renta urbana expulse funciones barriales; diseñando incentivos con contrapesos territoriales (Arqueros Mejica et al., 2024).¹

Por último, en lo cultural, la infraestructura que resalta la identidad y el patrimonio resulta integradora cuando opera como equipamiento de barrio incluyendo programación accesible con redes educativas-culturales y en especial vínculos comunitarios fuertes. Morovich; Zarlenga (2021; 2022) advierten que el enfoque “cultura como regeneración” exige cuidar el anclaje comunitario para evitar museificación del territorio.

¹ El comercio de proximidad se refiere a negocios locales y tiendas de barrio que ofrecen productos o servicios de consumo cotidiano, con atención personalizada y trato humano.

Tabla 3: Análisis de políticas urbanas argentinas, su propósito y la integración que permiten

INSTRUMENTO / POLÍTICA	TIPO (ENFOQUE)	PROPÓSITO / MECANISMO	INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL
<i>Constitución de la Nación Argentina - 1853 (nivel constitucional nacional)</i>	Derechos y garantías	Marco de derechos (igualdad, vivienda/ambiente según interpretación normativa)	Sustenta exigibilidad de condiciones urbanas dignas y justifica criterios de equidad territorial en la intervención pública.
<i>Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (nivel constitucional local) - 1996</i>	Derecho a la ciudad / participación	Competencias urbanas locales, planificación y participación	Refuerza legitimidad de procesos participativos y enfoque de accesibilidad/espacio público como bienes urbanos.
<i>Ley 2.930 – Plan Urbano Ambiental (PUA) (ley local, CABA) - 2008</i>	Ordenamiento territorial	Lineamientos estructurales para desarrollo urbano	Permite encuadrar intervenciones en coherencia territorial, como las centralidades, la movilidad o el espacio público y orientar equilibrio norte-sur.
<i>Ley 6.099 – Código Urbanístico (ley local, CABA) - 2018</i>	Regulación urbana	Usos del suelo, edificabilidad, tejido	Define reglas de transformación ya que, si se ajusta con criterios de mezcla social y control de presiones, mejora integración y reduce expulsión indirecta.
<i>Ley 4.353 – Creación del Distrito de las Artes (ley local, CABA) - 2012</i>	Regeneración urbana vía cultura	Incentivos y polígono de promoción cultural (incluye La Boca)	Motor de centralidad cultural porque fortalece empleo/actividad si se vincula a población local; requiere salvaguardas para evitar desplazamiento forzado o no forzado.
<i>Ley 26.168 – Creación de ACUMAR (ley nacional) 2006</i>	Gobernanza ambiental metropolitana	Gestión interjurisdiccional de la cuenca Matanza-Riachuelo	Condiciona recuperación de bordes, el saneamiento y continuidad ribereña; además habilita integración físico-ambiental si se conecta con accesibilidad barrial.
<i>Ley 25.675 – Ley General del Ambiente (ley nacional) - 2002</i>	Protección ambiental	Principios e instrumentos ambientales	Aporta base para criterios de justicia ambiental, ya que, reduce cargas ambientales concentradas en territorios populares y mejora habitabilidad general.
<i>Instrumentos de movilidad sostenible del gobierno local (reglamentación/planes locales)</i>	Movilidad y seguridad vial	Jerarquía vial, transporte público, caminabilidad	Operativiza reequilibrio modal al reducir fricción entre flujos turísticos, comercio y vida barrial; mejora accesibilidad cotidiana.

Elaboración: Serrano, A. (2026)

2.3.3 El Condado, Quito, Ecuador.

En Quito, la relación entre proximidad física e integración socioespacial aparece como un eje que demuestra cómo conviven grupos distintos dentro de un mismo entorno urbano. La evidencia muestra que la cercanía espacial puede activar vínculos cotidianos, como el uso compartido del espacio público con trayectorias similares y más importante las redes barriales y, en determinados contextos, incluso alianzas intergrupales frente a decisiones urbanas percibidas como amenazantes, por lo que se vuelve pertinente analizar la integración desde prácticas concretas de planificación y gobernanza (C. P. Rodríguez, 2020).

Aun con experiencias de convivencia entre sectores socialmente heterogéneos, persisten brechas territoriales asociadas a la accesibilidad y distribución desigual de servicios, lo que suele reforzar las dependencias de movilidad y diferencias de oportunidades. Desde una lectura cuantitativa, se ha documentado que los desbalances en la localización de equipamientos y servicios se conectan con problemas de movilidad y la desigualdad de acceso a oportunidades urbanas concretas (Astudillo-Ortega et al., 2024).

En paralelo, ciertas áreas con procesos de valorización y cambio funcional presentan tensiones vinculadas tanto al mercado inmobiliario como a las transformaciones socioeconómicas, con riesgos de desplazamiento directo e indirecto; este tipo de presiones se discute para Quito desde enfoques de gentrificación y conflictos socioespaciales contemporáneos (Durán & Mérida, 2023; Páez Coello & Samaniego Garrido, 2023).



Figura 24: Segregación socioespacial entre barrios de Quito

Fuente: (Ochsenius, 2015)

2.3.3.1. Espacio público y reequilibrio modal como infraestructura de convivencia.

La reconfiguración de la movilidad, donde el transporte público estructurante y la caminabilidad junto con las redes ciclistas, funciona como condición habilitante para encuentros cotidianos entre grupos distintos, porque redistribuye tiempos de viaje, priorizando accesos y patrones de uso de centralidades. En este sentido, la evaluación del impacto de la primera línea de metro de Quito indica mejoras en accesibilidad a

oportunidades urbanas, con efectos diferenciados según niveles previos de accesibilidad, lo que permite leer el transporte masivo como una palanca para reducir desventajas relativas si se articula con políticas complementarias de superficie (Quezada Larriva et al., 2023).

A escala micro, la forma del espacio público también importa, ya que, un estudio comparativo en dos espacios públicos de la ciudad muestra que la configuración morfológica se relaciona con patrones de uso y comportamiento, aportando criterios para observar integración “en la práctica” con permanencia, cruces y mezcla de actividades más allá de la intención normativa (Vaca Proaño et al., 2023).

Por otra parte en el plano de política pública, la aprobación del Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2023-2042 explicita una hoja de ruta que integra una red de transporte con seguridad vial y accesibilidad universal, articulándola con el ordenamiento territorial, reforzando la idea de que el reequilibrio modal requiere continuidad institucional y coordinación entre escalas (Quito Informa, 2024).



Figura 25: Movilidad sostenible en Quito

Fuente: (QuitoInforma, 2021)

2.3.3.2. Corredores urbanos, proximidad y redes de interacción.

La integración socioespacial no se agota en la mezcla física, más bien depende de la capacidad de que esa proximidad genere interacciones, accesos, convivencia y reglas compartidas. En Quito, el debate sobre proximidad espacial muestra que la contigüidad puede producir cooperación intergrupal bajo ciertas condiciones, como la confianza mínima, objetivos comunes, reconocimiento mutuo o hasta el uso del espacio (permanente o transitorio), por lo que la planificación debe leerse también como producción de condiciones para lo relacional (C. P. Rodríguez, 2020).

En Quito, se puede observar una clara integración espacial en el caso del Condado, conformado por San José del Condado (Barrio Popular) y la Urbanización el Condado (Fraccionamiento de alta plusvalía), ambas zonas se encuentran próximas espacialmente, y la convivencia conjunta, en acciones tan efímeras como la espera del transporte público, genera socialización, pero hay que considerar que aunque tienen proximidad, existen barreras físicas visibles que generan la separación urbana, al igual que en muchos contextos latinoamericanos similares; no obstante el presente referente muestra una tipología que del mismo modo, se repite en realidades análogas, que es el corredor de acceso, ya que aunque es una realidad que se presentan barreras físicas en ciertos puntos, el acceso es público a zonas conjuntas y hay actividades (transporte público, vialidad compartida o locales específicos), que “obligan” a ambos sectores a convivir entre ellos; por lo que los corredores, tanto verdes como funcionales, aportan a la integración cuando conectan barrios entre sí y, al mismo tiempo, ofrecen espacios de estancia que funcionan como “infraestructura social” (sombra, borde activo, seguridad percibida, actividades) (C. P. Rodríguez, 2020).

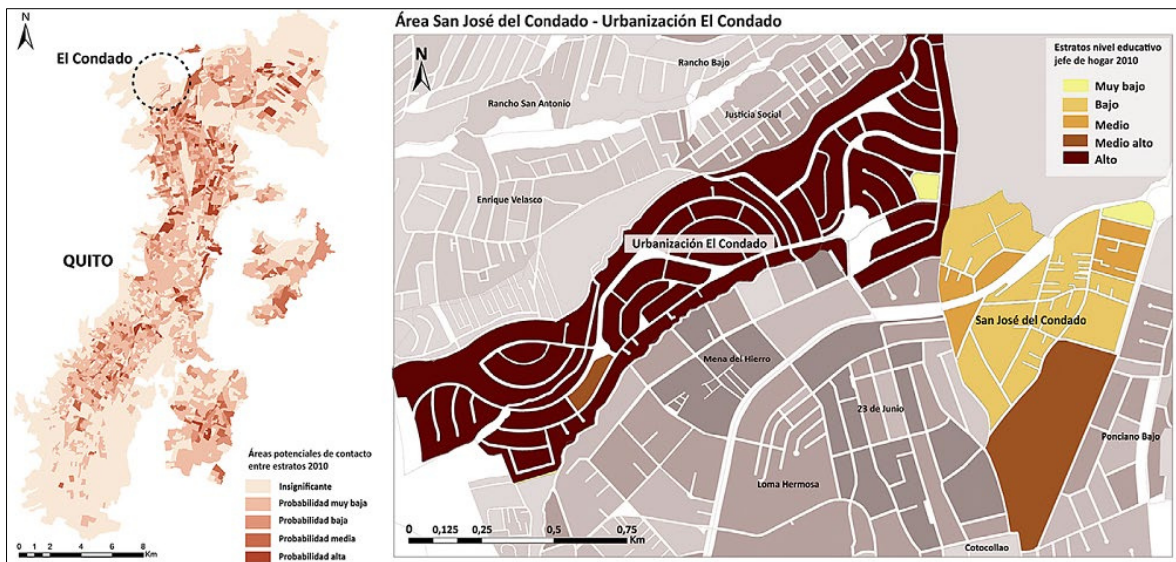


Figura 26: Proximidad urbana en la zona del Condado

Fuente: (C. P. Rodríguez, 2020)



Figura 27: Paisaje de San José del Condado (Izquierda) y urbanización el Condado (Derecha)

Fuente: (Parrado Rodríguez, 2021)

2.3.3.3. Diversidad territorial y la permanencia mediante espacios.

En entornos donde la mejora urbana eleva atractivo y renta del suelo, la integración requiere salvaguardas para sostener permanencia (tenencia, acceso a vivienda, regulación de impactos, captura de plusvalías). Los análisis sobre gentrificación y conflictos socioespaciales en Quito advierten que la valorización puede reordenar quién puede permanecer y quién queda fuera, por lo que las intervenciones urbanas deberían incorporar mecanismos de protección social y equilibrio territorial (Durán & Mérida, 2023; Páez Coello & Samaniego Garrido, 2023). En clave operativa, esto implica combinar inversión en espacio público y equipamientos con instrumentos de gestión del suelo y vivienda que reduzcan desplazamiento indirecto, y con gobernanza que anticipe conflictos en vez de tratarlos como externalidad del “éxito”.

En el referente se puede destacar dos realidades contrastantes entre el “Quito Tennis y Golf Club” (Urbanización del Condado) y el “Centro Comercial Las Violetas” (San José del Condado), ya que el primer equipamiento se distingue como una infraestructura destinada a un nivel socioeconómico alto y el segundo funciona a un nivel sectorial de comercio para todo tipo de usuarios; pero a pesar de las apariencias iniciales ambos equipamientos han logrado generar una suerte de integración mediante estrategias diversas, entre ellas, la privatización controlada, ya que ambos tienen espacios como restaurantes o eventos, dedicados a cierto tipos de clientes de mayores recursos económicos, sin embargo, cuentan con zonas que están disponibles para el público general, además del acceso libre a ambas instalaciones, con control, y la reforma arquitectónica en favor de la imagen urbana y social.



Figura 28: Quito Tennis y Golf Club (Izquierda) y Centro Comercial Las Violetas (Derecha)

Fuente: (Larrea, 2023; Lasvioletas, 2026)

2.3.3.4. Mecanismos operativos y la normativa legal.

Para que las intervenciones no sean solo “proyectos aislados”, la integración se fortalece cuando existen arreglos de gobernanza que incluyan negociación, corresponsabilidad y adaptación a prácticas locales (tema el cual no se suele tener en cuenta). Además, en comunidades semi-periféricas de Quito, se ha analizado la coproducción del hábitat como un proceso de negociación entre municipio y actores comunitarios, donde la implementación real depende de acuerdos situados más que de una

lógica exclusivamente técnico-normativa (Porreca & Janoschka, 2024). Bajo esta lógica, la integración socioespacial se vuelve un criterio exigible cuando se traduce en reglas de accesibilidad, conectividad, mezcla de usos, espacio público y protección de permanencia, por ejemplo, evitando que la mejora urbana se convierta en expulsión por valorización (Astudillo-Ortega et al., 2024).

El marco legal establece que el ordenamiento territorial y la gestión del suelo se implementan mediante instrumentos jerárquicos (PDOT/PMDOT y PUGS, más planes complementarios), aprobados por ordenanza a nivel municipal/metropolitano.

Tabla 4: Análisis de políticas urbanas Ecuatorianas/Quiteñas, su propósito y la integración que permiten

INSTRUMENTO / POLÍTICA	TIPO (ENFOQUE)	PROPÓSITO / MECANISMO	INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL
<i>Constitución de la República del Ecuador (Constitución) - 2008</i>	Derechos / función social	Define derechos urbanos, competencias y función social/ambiental de la propiedad	Base para exigir acceso equitativo a ciudad, hábitat y servicios
<i>COOTAD – Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (Ley Orgánica) - 2010</i>	Competencias territoriales	Regula competencias de GAD y gestión territorial	Habilita acción local para ordenar suelo y ejecutar políticas inclusivas
<i>LOOTUGS – Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (Ley Orgánica) -2016</i>	Gestión del suelo / equidad	Regula instrumentos (PDOT/PUGS), cargas/beneficios y función social	Permite vincular ordenamiento con equidad territorial y acceso a oportunidades
<i>Ordenanza PMDOT-PUGS No. 001-2021 (Ordenanza Municipal)</i>	Ordenamiento territorial	Aprueba PMDOT y PUGS; define vigencia, seguimiento y actualización	Traduce el marco nacional a reglas urbanísticas y estructurantes aplicables
<i>Ordenanza Metropolitana (Movilidad) No. 017-2017 (Ordenanza Municipal)</i>	Movilidad sostenible	Establece marco local para gestión de movilidad	Soporta reequilibrio modal y accesibilidad como condición de integración
<i>Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2023–2042 (Instrumento municipal aprobado por Concejo)</i>	Movilidad / accesibilidad	Define políticas, programas y metas a 20 años	Enfoca red de transporte y seguridad vial hacia accesibilidad equitativa
<i>Ordenanza Metropolitana No. 060-2023 (Ordenanza Municipal)</i>	Ambiental / quebradas	Regula manejo, protección y recuperación de quebradas y áreas verdes	Apoya corredores urbanos como soporte de encuentro y conectividad
<i>Ordenanza/Instrumento de actualización PMDOT (Ordenanza Municipal; 2024)</i>	Actualización territorial	Actualiza lineamientos/metás territoriales	Ajusta prioridades de inversión y criterios de equilibrio territorial

Elaboración: Serrano, A. (2026)

2.3.4 Mercado 10 de Agosto, Cuenca, Ecuador.

El Mercado 10 de Agosto funciona como una centralidad de abastecimiento y, a la vez, como un umbral urbano donde convergen residentes, trabajadores, consumidores cotidianos y visitantes de todo tipo. En su entorno inmediato, las transformaciones urbanas recientes se vinculan con intervenciones de mejora espacial y cambios de uso del suelo que reconfiguran la relación entre el comercio popular junto con la movilidad y la habitabilidad. Briones-Orellana et al. (2021) describen, para este mercado, hitos de renovación y reurbanización que inciden en el uso del espacio.

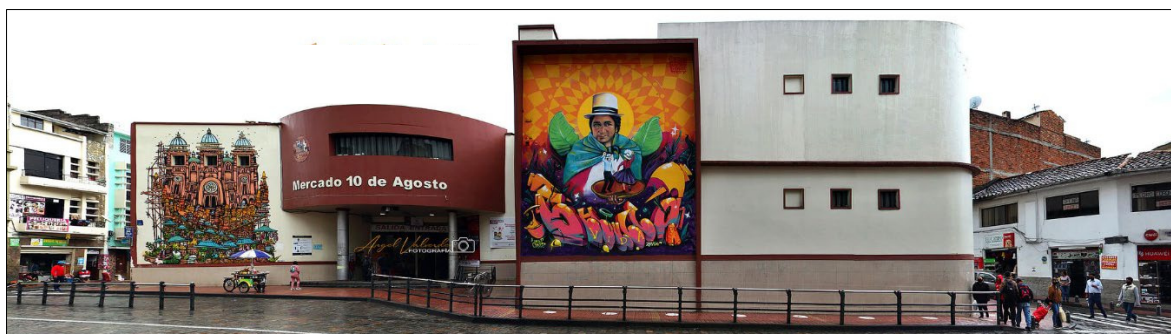


Figura 29: Fachada frontal del Mercado 10 de Agosto (Vista desde la Calle Larga)

Fuente: (Valverde, 2021)

En el presente referente, las tensiones se expresan menos como “barreras físicas” y más como presiones funcionales y económicas, acompañadas de intensificación comercial, sustitución progresiva de vivienda por actividades terciarias y competencia por el espacio público. Para el Mercado 10 de Agosto, se registra un aumento marcado del suelo destinado a comercio entre 2010 y 2020, junto con reducción proporcional del componente residencial, lo que según Briones-Orellana et al. (2021) requiere de “procesos de intervención, restauración, rehabilitación, recuperación y renovación, a partir de los cuales genera importantes cambios funcionales y sociales”, en búsqueda de un proceso de especialización del centro hacia la actividad económica. A esto se suma que las grandes intervenciones de movilidad y reurbanización en áreas centrales suelen producir fricciones por accesibilidad y reacomodos de flujos, con efectos directos sobre economías locales y permanencia de pequeños negocios, como lo observa Ortega Arcentalez (2021).

La integración socioespacial en el entorno del referente se entiende como una integración cotidiana, con coexistencia y uso compartido del espacio por grupos sociales distintos en donde hay tanto roces como mediaciones por la accesibilidad, seguridad, peatonalidad y reglas claras de ocupación del espacio público. En este sentido, Briones-Orellana et al. (2021) evidencian una diversidad de usuarios vinculados al mercado, entre residentes del entorno urbano, turistas y sobre todo comerciantes, lo que confirma el rol del mercado como “infraestructura social” que mezcla perfiles y rutinas en un mismo lugar, aunque el reto es que esa mezcla se sostenga sin expulsión, tanto por control selectivo del espacio público o por la turistificación.



Figura 30: Mercado 10 de agosto y sus proximidades / Uso compartido del suelo

Fuente: (Briones-Orellana et al., 2021)

2.3.4.1. Infraestructura como forma de convivencia.

El Mercado 10 de Agosto se apoya en una red de calles y espacios de estancia (frentes activos) que consolidan su carácter de centralidad. Su remodelación y mejoras del entorno se han articulado con operaciones urbanas cercanas que reordenan recorridos y espacios de permanencia (Briones-Orellana et al., 2021). Desde la perspectiva de integración, el punto clave es que el espacio público opere como infraestructura de convivencia e integre veredas continuas, cruces seguros, control de velocidades, áreas de estancia y reglas de carga/descarga que reduzcan fricción entre peatón, comercio y tránsito.

2.3.4.2. Accesibilidad, conectividad y flujos por medio de corredores.

El funcionamiento del mercado depende de corredores de acceso, tanto peatonales como de transporte, que conectan barrios y el centro de la ciudad con el núcleo comercial. En áreas centrales, la intervención de corredores de movilidad puede alterar de manera sensible el desempeño económico y la experiencia urbana. Ortega Arcentalez (2021) documenta que los tramos intervenidos por el tranvía (en ejes del centro) generaron conflictividad durante obra y cambios en la dinámica comercial, evidenciando la relación directa entre infraestructura de movilidad, accesibilidad y sostenibilidad de pequeños comercios, lo que demuestra que aun con la separación de la obra de movilidad y el referente, los cambios en la movilidad afectan su entorno, al reforzar la idea de que la conectividad condiciona patrones de llegada y permanencia (Condo Bautista & Serpa Bustamante, 2024).

2.3.4.3. El mercado como infraestructura urbana de abastecimiento e interacción.

Briones-Orellana et al. (2021) muestran que el entorno del Mercado 10 de Agosto concentra transformaciones de uso del suelo hacia comercio y servicios, reforzando su rol como polo de atracción; esta centralidad puede ser integradora porque sostiene accesos relativamente transversales, incluidas compras cotidianas, trabajo, servicios y zona de paso, al producir encuentros entre grupos diferentes en actividades comunes, relacionadas al uso del equipamiento. Para que la integración sea sostenible, la equidad territorial requiere:

(a) control de externalidades, como el ruido, la congestión y sobre todo los residuos (característica propia de un equipamiento de esta índole),

(b) gestión del espacio público que evite expulsión indirecta por presión inmobiliaria. Ya que el mercado convoca perfiles múltiples y esto es una oportunidad de mezcla, siempre que se administren los efectos distributivos de la mejora urbana.

En el referente, la mejora urbana alrededor del mercado aporta habitabilidad y orden, pero también puede activar desplazamientos indirectos si suben rentas o se restringen prácticas económicas populares. Dado que el entorno evidencia intensificación comercial y reconfiguración de usos, la permanencia depende de combinar intervención física con medidas de gestión, incluyendo las leyes que permitan regulación clara del espacio público, criterios de mantenimiento del abastecimiento popular, mediante coordinación institucional para que la accesibilidad mejorada no termine privilegiando solo consumos de mayor poder adquisitivo (Briones-Orellana et al., 2021).

Socialmente, el Mercado 10 de Agosto muestra que la integración se vuelve tangible cuando el espacio público permite encuentros rutinarios propios del sector, bajo condiciones de seguridad. En lo económico, la centralidad del mercado sostiene redes de abastecimiento y empleo que dependen de accesibilidad y de una logística compatible con la vida residencial. Culturalmente, la mezcla entre prácticas tradicionales de compra y nuevas dinámicas de consumo puede fortalecer la identidad urbana, siempre que la planificación regule el equilibrio entre mejora, conservación y permanencia de usuarios históricos.



Figura 31: Vista área del centro de Cuenca y la integración total del mercado (Rectángulo rojo)

Fuente: (Sacta Domínguez, 2024)

2.3.4.4. Normativa urbana y políticas por el espacio urbano.

A nivel normativo, la Ordenanza para la movilidad activa establece principios orientados a jerarquizar usuarios, promover desplazamientos seguros e incorporar participación ciudadana en políticas y proyectos de movilidad (GAD Municipal de Cuenca, 2020). En un entorno como el mercado 10 de Agosto, estos principios se traducen en criterios verificables en campo, como la continuidad peatonal, puntos de conflicto por estacionamiento, accesos legibles y condiciones de seguridad vial en horas pico.

Tabla 5: Análisis de políticas urbanas Ecuatorianas/Cuencanas, su propósito y la integración que permiten

INSTRUMENTO / POLÍTICA	TIPO (ENFOQUE)	PROPÓSITO / MECANISMO	INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL
<i>Constitución de la República del Ecuador (2008) – Constitución</i>	Derechos / hábitat	Garantiza derechos vinculados a hábitat, ciudad y competencias de GAD	Sustenta que el espacio urbano debe gestionarse, en primer lugar, con criterios de equidad y bienestar (marco superior).
<i>COOTAD – Ley orgánica -2010</i>	Gobernanza territorial	Define competencias municipales y gestión local	Habilita regulación local para ordenar espacio público, movilidad y gestión urbana.
<i>LOOTUGS – Ley orgánica - 2016</i>	Ordenamiento y suelo	Directrices para ordenamiento territorial y gestión del suelo	Marco para articular planificación, regulación de usos y control de expansión/transformación en el sector.
<i>Ordenanza Nro. 366 (PDOT–PUGS 2022–2033) – Ordenanza municipal</i>	Planificación territorial	Actualiza PDOT y PUGS del cantón	Permite alinear centralidades, usos de suelo, redes de movilidad y criterios de equidad.
<i>Ordenanza para la promoción y fortalecimiento de la movilidad activa – Ordenanza municipal 2020</i>	Movilidad sostenible	Jerarquía de movilidad, seguridad vial, participación, coordinación interinstitucional	Fortalece caminabilidad/ciclabilidad y convivencia en entornos de mercado.
<i>Ordenanza (reforma) de Gestión y Conservación de Áreas Históricas y Patrimoniales – Ordenanza municipal 2021</i>	Gestión patrimonial	Ajusta reglas de gestión en áreas patrimoniales	Asegura que intervención urbana en áreas históricas considere conservación y uso social.
<i>Ordenanza PPEAHP (Plan Parcial Especial de Áreas Históricas y Patrimoniales) – Ordenanza municipal 2024</i>	Patrimonio + regulación urbana	Define lineamientos e instrumentos para áreas históricas	Permite orientar intervenciones del entorno urbano central sin perder habitabilidad y uso cotidiano.
<i>Actualización de ordenanza de mercados (2025) Ordenanza municipal</i>	Gestión de equipamientos	Moderniza reglas para mercados y plazas y su administración	Oportunidad para incorporar criterios de inclusión, orden y convivencia en centralidades comerciales.

Elaboración: Serrano, A. (2026)

Tabla 6: Tabla de síntesis comparativa de referentes

REFERENTE	FACTOR DE INTEGRACIÓN IDENTIFICADO	APLICABILIDAD AL CASO LOCAL	LIMITACIONES DE TRANSFERENCIA
Barcelona, España (Modelo de Eixos Verds y Supermanzanas)	Redistribución del espacio público restando prioridad al vehículo privado en favor del peatón y zonas de estancia seguras.	Alta: El concepto de rediseñar las intersecciones (nodos conflictivos) y pacificar las calles de borde entre Puertas del Sol y El Arenal es aplicable para reducir la fricción vial y mejorar la caminabilidad.	Alta: La matriz institucional de Cuenca no posee los mismos mecanismos de recaudación ni la capacidad de expropiación/control de bordes que Barcelona. Las supermanzanas requieren presupuestos de ejecución masiva.
La Boca, Buenos Aires, Argentina (Espacio público e infraestructura de convivencia)	Manejo de centralidades populares combinadas con residencia, mediante la gestión de flujos (estacionamiento informal, carga/descarga).	Muy Alta: El Arenal enfrenta la misma saturación por carga mayorista y desborde informal. Las estrategias de organizar ventanas logísticas y definir "bordes amables" aplican directamente al caso de estudio.	Media: La Boca posee un componente turístico "corredor cultural" que atrae inversión privada y estatal constante, factor del cual carece la zona transaccional y de abastecimiento de El Arenal.
El Condado, Quito, Ecuador (Proximidad física vs. Redes de interacción)	El transporte público como "infraestructura habilitante" que conecta zonas de rentas dispares, obligando al roce ciudadano cotidiano.	Alta: Permite potenciar y justificar el rol de la Estación de Transferencia y el Tranvía de Cuenca en la Av. De las Américas como nodos integradores efímeros (relaciones de baja intensidad) que evitan el aislamiento barrial.	Baja: La morfología de El Condado tiene mayor dispersión topográfica (quebradas) y enclaves cerrados más estrictos que la trama consolidada y continua del sector El Batán.
Mercado 10 de Agosto, Cuenca, Ecuador (Mercado como infraestructura urbana)	Remodelación arquitectónica del mercado que integra sus fachadas y veredas con la red de espacios públicos del centro histórico.	Muy Alta: Es el referente más directo. Demuestra que regular la ocupación del espacio y mejorar los frentes y las aceras del mercado fomenta la interacción pacífica entre el residente de clase media/alta y el comerciante.	Media: El Mercado 10 de Agosto no posee carácter mayorista pesado ni la escala territorial de El Arenal, por lo que las estrategias de mitigación de residuos y logística de carga son mucho más complejas en el caso de estudio.
Barcelona, España (Modelo de Supermanzanas y Eixos Verds)	Redistribución del espacio público restando prioridad al vehículo privado en favor del peatón y zonas de estancia seguras.	Alta: El concepto de rediseñar las intersecciones (nodos conflictivos) y pacificar las calles de borde entre Puertas del Sol y El Arenal es aplicable para reducir la fricción vial y mejorar la caminabilidad.	Alta: La matriz institucional de Cuenca no posee los mismos mecanismos de recaudación ni la capacidad de expropiación/control de bordes que Barcelona. Las supermanzanas

			requieren presupuestos de ejecución masiva.
La Boca, Buenos Aires, Argentina (Espacio público e infraestructura de convivencia)	Manejo de centralidades populares combinadas con residencia, mediante la gestión de flujos (estacionamiento informal, carga/descarga).	Muy Alta: El Arenal enfrenta la misma saturación por carga mayorista y desborde informal. Las estrategias de organizar ventanas logísticas y definir "bordes amables" aplican directamente al caso de estudio.	Media: La Boca posee un componente turístico ("corredor cultural") que atrae inversión privada y estatal constante, factor del cual carece la zona transaccional y de abastecimiento de El Arenal.
El Condado, Quito, Ecuador (Proximidad física vs. Redes de interacción)	El transporte público como "infraestructura habilitante" que conecta zonas de rentas dispares, obligando al roce ciudadano cotidiano.	Alta: Permite potenciar y justificar el rol de la Estación de Transferencia y el Tranvía de Cuenca en la Av. De las Américas como nodos integradores efímeros (relaciones de baja intensidad) que evitan el aislamiento barrial.	Baja: La morfología de El Condado tiene mayor dispersión topográfica (quebradas) y enclaves cerrados más estrictos que la trama consolidada y continua de la planicie del sector El Batán.

Elaboración: Serrano, A. (2026)

CAPÍTULO III

3. Metodología

La presente investigación es de tipo descriptivo-explicativo, ya que detalla las características físicas, normativas y sociales del área de estudio y explica las relaciones entre las prácticas de planificación urbana y la integración socioespacial. Su nivel de investigación es mixto, integrando el enfoque cualitativo, para comprender percepciones y dinámicas sociales, como el cuantitativo, al analizar variables urbanas mediante datos objetivos y cartografía básica disponible. Esta combinación permite abordar el fenómeno de manera integral y coherente con la complejidad del contexto urbano contemporáneo, estructurado en tres fases principales que articulan la recopilación, análisis e interpretación de la información.

3.1 Conexión entre objetivos y fases de investigación

La metodología se estructura en cuatro fases, cada una vinculada con los objetivos específicos del estudio.

3.1.1 Fase 1. Levantamiento y sistematización de información

Desarrollado entre septiembre-octubre 2025 en esta etapa se recopila información documental (utilizando principalmente fuentes de los últimos cinco años (2020–2025) para asegurar la actualización conceptual y metodológica. No obstante, se incluyen obras de autores clásicos, como Harvey (2008) y Lefebvre (1970), debido a su relevancia teórica; cartográfica, proveniente de bases gubernamentales y normativa de repositorios oficiales y privadas. Se relaciona con el primer objetivo específico, que busca identificar y analizar los elementos físicos, funcionales y normativos del área, incluyendo la Ordenanza de Cuenca, el “Plan de Ordenamiento Territorial” (PDOT), “Plan de Uso y Gestión de Suelo” (PUGS) y documentos oficiales y académicos con información imprescindible para el desarrollo del presente documento. Incluye la revisión de los instrumentos de planificación territorial, análisis de planos de zonificación, estructura vial y equipamientos urbanos, y levantamiento de información primaria en campo.

Además, se estructuro el marco teórico a partir de una revisión sistemática de fuentes bibliográficas, académicas y normativas relacionadas con los ejes de integración socioespacial, segregación urbana, planeamiento inclusivo, gobernanza territorial y casos latinoamericanos de cohesión urbana. Esta selección permite vincular el marco conceptual contemporáneo con los aportes históricos que dan sustento al análisis de la integración urbana en el contexto latinoamericano.

3.1.2 Fase 2. Observación directa y registro de dinámicas urbanas

Desarrollada entre septiembre-diciembre 2025 se vincula con el primer y segundo objetivo específico, ya que permite examinar el uso del espacio público, las formas de movilidad y las interacciones sociales cotidianas. Se aplica observación participante (días

lunes, miércoles y sábados), encuestas mixtas (residentes y usuarios de los servicios del sector) y registro fotográfico sistemático para analizar los flujos de personas, los puntos de encuentro y las relaciones espaciales entre ambos sectores; para complementar la información recabada en las entrevistas, se adicióno a la propuesta metodológica original recolección de datos cuantitativos dirigido a los usuarios cotidianos del área de estudio para fortalecer el estudio y dado que la investigación tiene un alcance descriptivo-analítico y no pretende una generalización estadística absoluta (inferencia poblacional), no se aplicó una fórmula de cálculo de muestra finita. En su lugar, se optó por un muestreo exploratorio y no probabilístico por conveniencia, estableciendo una cuota total de 30 encuestas distribuidas de forma equitativa para garantizar el contraste de percepciones en el sector. La muestra se dividió en dos grupos focales:

- 15 encuestas aplicadas en el barrio Puertas del Sol, dirigidas a residentes y propietarios de viviendas para captar la percepción de habitabilidad, convivencia y seguridad barrial.
- 15 encuestas aplicadas en El Arenal, dirigidas a comerciantes (formales e informales) y usuarios concurrentes, enfocadas en identificar dinámicas de trabajo, movilidad y ocupación del espacio público.

Esta distribución paritaria (50/50) permitió visibilizar las tensiones y complementariedades que existen en la frontera socioespacial de ambos sectores, proporcionando tendencias representativas que validan el diagnóstico cualitativo..

El universo de estudio corresponde al sector urbano comprendido entre Puertas del Sol y el Recinto Ferial El Arenal, dentro de la parroquia El Batán. La muestra está conformada por actores clave (autoridades, técnicos municipales, líderes comunitarios y ocupantes del sector). La selección se realiza mediante muestreo no probabilístico intencional, priorizando la diversidad de perspectivas y la relevancia del rol de cada actor en el territorio.

El estudio aplica una metodología de caso instrumental, orientada a analizar la zona de estudio conformada por los sectores del barrio Puertas del Sol y Recinto Ferial El Arenal.

1.Los principales métodos empleados son:

- Analítico-comparativo, para contrastar las condiciones locales con experiencias de otras ciudades latinoamericanas.
- Etnográfico, que permite observar comportamientos y usos cotidianos del espacio público.
- Cartográfico, mediante el uso de sistemas de información geográfica (SIG) para la representación espacial de variables urbanas.

2. Técnicas e instrumentos:

- Observación participante y registro fotográfico sistemático.
- Levantamiento en campo y registro de variables urbanas.
- Análisis de documentos normativos y técnicos.
- Sistematización de datos en matrices y cartografía temática.

3.1.3 Fase 3. Entrevistas semiestructuradas a actores clave

Desarrollada entre noviembre-diciembre 2025 esta fase se orienta directamente al segundo objetivo específico, enfocado en comprender las dinámicas sociales, económicas y culturales que configuran la convivencia e interacción entre grupos distintos. Se realizan entrevistas (constituyendo una técnica cualitativa de recolección de información que combina preguntas previamente definidas con la posibilidad de profundizar en determinados temas durante el desarrollo de la conversación) con una selección de 8 actores clave para las entrevistas semiestructuradas respondiendo a un muestreo no probabilístico, determinado por el principio de "saturación teórica" (donde la información obtenida comienza a ser recurrente y suficiente para los objetivos del estudio). Los participantes fueron elegidos bajo tres criterios fundamentales: 1) Representatividad institucional y operativa, seleccionando a las autoridades de las Direcciones de Planificación Territorial y de Control Municipal, por ser los entes que tienen injerencia la normativa ciudadana y quienes lidian con el conflicto operativo del espacio público; 2) Conocimiento técnico-académico del territorio, incluyendo a un exalcalde y tres catedráticos de arquitectura y urbanismo, del sector público y privado (Universidad de Cuenca y Universidad Católica de Cuenca) con el conocimiento suficiente para ser de significativo aporte a la investigación contando con un director de carrera universitaria de arquitectura (Arq. Rafael Borja), un rector de la universidad de Cuenca (Arq. Fernando Pauta) y un asesor en planes de ordenamiento territorial (Arq. Julio Pintado); y 3) Representatividad territorial directa, entrevistando a los líderes formales (representante del barrio Puertas del Sol y el administrador de mercados de Cuenca / Recinto Ferial El Arenal) para obtener la perspectiva vivencial. Se priorizó a estos perfiles estructurantes debido a su capacidad para ofrecer una lectura macro y de gobernanza, delegando la percepción micro de la convivencia cotidiana, residentes y comerciantes minoristas a la fase de encuestas cuantitativas, garantizando así la triangulación de la información.

En esta etapa se procesan y comparan los datos obtenidos, determinando los factores físicos, normativos y sociales que contribuyen a la integración o segregación de los sectores. Se emplean herramientas gráficas, mapas de relaciones y matrices de análisis urbano. Para el procesamiento y sistematización de los datos cualitativos obtenidos en las entrevistas semiestructuradas (Capítulo V), se utilizó asistencia de Inteligencia Artificial generativa (ChatGPT) exclusivamente como herramienta de apoyo

para la estructuración y organización de las matrices de interpretación. Cabe destacar que los insumos, variables, enfoques y la validez analítica de dichas interpretaciones son de autoría propia y fueron sometidos a una revisión crítica rigurosa antes de su incorporación final al documento.

3.1.4 Fase 4. Análisis integrado de datos y formulación de recomendaciones

Desarrollada progresivamente a medida de obtención de información entre diciembre-enero 2026 esta etapa responde al tercer objetivo específico, pues a partir del análisis comparativo de la información se formulan lineamientos de planificación inclusiva y estrategias replicables para promover la cohesión socioespacial en contextos similares.

De esta manera, las fases no operan de forma aislada, por el contrario, lo hacen de forma complementaria. Los resultados de cada una alimentan el desarrollo de la siguiente, garantizando la coherencia entre los objetivos, las técnicas aplicadas y el producto final de la investigación.

El tipo de estudio es descriptivo–analítico con alcance propositivo, dirigido a interpretar la realidad urbana y generar estrategias replicables para mejorar la integración territorial y social.

3.2 Resultados esperados

Al finalizar el proceso de investigación y en correspondencia con los objetivos planteados, se espera obtener los siguientes productos concretos:

- Un diagnóstico físico-espacial y normativo del área de estudio, materializado en un conjunto de cartografías temáticas y perfiles urbanos que evidencian el estado actual del sector de Puertas del Sol y El Arenal.
- Una matriz de evaluación cualitativa y cuantitativa de dinámicas sociales, traducida en la sistematización de 8 entrevistas a actores clave (institucionales, académicos y representantes locales) y la tabulación estadística de treinta encuestas aplicadas a residentes y comerciantes, para visibilizar las percepciones sobre convivencia, segregación y gobernanza.
- Un catálogo de lineamientos y estrategias urbanas operativas estructurado en 6 ejes de intervención estratégica organizados por ejes y horizontes de implementación y presentados como una herramienta de planificación replicable orientada a mitigar la fragmentación territorial y promover el desarrollo urbano equitativo.

3.3 Limitaciones del estudio

Se gestionaron solicitudes formales de información ante la Dirección de Control Municipal y la Dirección de Planificación Territorial del GAD Municipal de Cuenca. En el primer caso, se indicó que no se disponía de información considerada relevante o aplicable

al objeto de estudio, por lo que no fue posible facilitar documentación (véase Anexo 1). En el segundo caso, no se recibió respuesta dentro del periodo de levantamiento de información, lo que limitó el acceso a insumos institucionales para el análisis.

La presente falta de dicha información revela una limitación institucional importante para el trabajo afectando el desarrollo del mismo al impedir desarrollar un análisis exhaustivo del sector de estudio actualizado a la fecha, en los siguientes apartados, polígonos de intervención territorial (PITS) del área urbana de Cuenca (actuales) y uso del suelo, ejes viales principales y secundarios, jerarquización vial y transporte público (incluido el eje tranviario), equipamientos urbanos, áreas verdes y espacio público y planes parciales o de detalle del sector Puertas del Sol y del Recinto Ferial El Arenal, anteproyectos y proyectos de edificación aprobados en el área de estudio; y aunque la existencia de una sección de dicha información se encuentra de forma libre en las bases documentales gratuitas del gobierno autónomo de la ciudad, la información es limitada y en ciertos casos inaccesible por diferentes motivos, lo cual como se indicó imposibilita el desarrollo idóneo del análisis del sector para el presente trabajo.

Como alternativa al problema posteriormente indicado se tomó la información libre que se pudo disponer, documentación ofrecida por distintos actores académicos los cuales contaban con información de gran valor para el trabajo de forma actualizada y de la observación en campo por parte de mi persona para poder realizar el análisis y el desarrollo pertinente para el presente trabajo.

Por último, la presente investigación no aborda un análisis presupuestario debido a la naturaleza de la misma, la cual no es la de un proyecto de intervención física, por el contrario, es una investigación de políticas y lineamientos urbanos a una escala mayor, por lo que el desarrollo de un presupuesto se hace inviable y apartaría el enfoque de la investigación sobre la determinación de lineamientos, estrategias y recomendaciones.

3.4 Herramientas de análisis y representación

Los datos se procesaron mediante análisis mixto, sistematizando entrevistas en matrices cualitativas y tabulando encuestas sobre percepción social. Estos hallazgos se contrastaron con el diagnóstico físico-normativo para formular los lineamientos urbanos.

Esta sección enumera las herramientas de análisis utilizadas para procesar los datos cualitativos y las herramientas cartográficas utilizadas para la elaboración de mapas y planos entre las que se encuentran:

- **Datos cualitativos:** Mentimeter (Nubes de palabras), ElevenLabs (Transcripción de audio a texto) y Napkin (Sistematización de análisis de datos cualitativos)
- **Herramientas cartográficas/diseño:** AutoCAD, ArcMap y ArchiCAD

CAPÍTULO IV

4. Diagnóstico del sector

4.1 Delimitación y caracterización del área de estudio

El sector de estudio se encuentra compuesto por dos áreas representativas de la ciudad de Cuenca, comprendido en primer lugar por (a) El Recinto Ferial “El Arenal” (véase Anexo 2), perteneciente a la parroquia urbana El Batán y ubicado en el Oeste de la ciudad en el polígono de intervención territorial O-6, según el PDOT-PUGS 2022 de Cuenca, delimitado por las calles Avenida de las Américas, en el Este, Rafael Estrella, en el Sur, Mariano Estrella, en el Oeste y por el río Tomebamba, en el Norte registrando una densidad poblacional media-baja de 57 habitantes por hectárea.

Consiste en un sector consolidado, con un área de 0.27 km² correspondiente al polígono de análisis completo del sector (incluyendo viviendas, vías y equipamientos) mayormente utilizada por el Mercado Mayorista Feria Libre “El Arenal”, y por viviendas residenciales unifamiliares y plurifamiliares, locales y edificios de comercio popular, equipamientos destacando el andén del sistema tranviario y la estación de transferencia de transporte urbano “El Arenal”.

En segundo lugar, encontramos (b) el barrio Puertas del Sol (véase Anexo 3), perteneciente a la parroquia urbana El Batán y ubicado en el Oeste de la ciudad en el polígono de intervención territorial O-6, según el PDOT-PUGS 2022 de Cuenca, delimitado por las calles Víctor Manuel Albornoz, en el Este y Norte, además de por el río Tomebamba, el cual ha sido clave en la configuración urbana del sector, por la Avenida General Escandón, en el Sur, y Ricardo Darquea Granda en el Oeste. Se trata de un sector consolidado, con un área de 0.11 km² utilizado por viviendas residenciales unifamiliares, multifamiliares, locales y edificios de comercio, destacando las denominadas “plazas”.



Figura 32: Vista aérea del sector de estudio (Barrio Puertas del Sol y recinto ferial El Arenal)

Fotografía: Serrano, A. (2026)

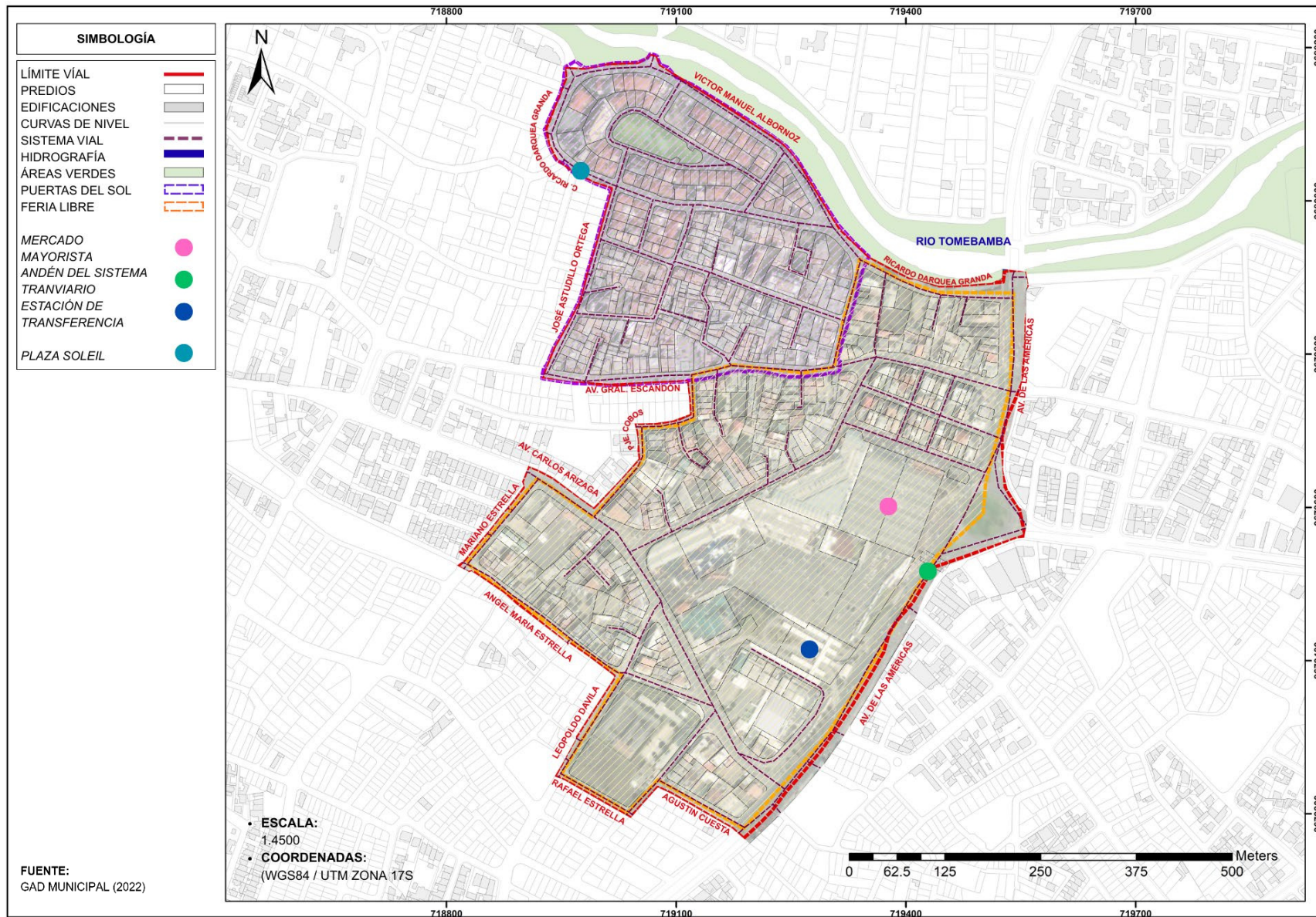


Figura 33: Delimitación del área de estudio

Elaboración: Serrano, A. (2026)

4.2 Análisis de espacios públicos y equipamientos urbanos

Tanto los equipamientos como los espacios públicos del sector se dividen según el área determinada de análisis, lo cual nos permite observar la diferencia clara entre un sector de comercio popular como el Recinto Ferial “El Arenal” (véase Anexo 4), el cual cuenta con un desarrollo general, en lo que respecta a hitos para los habitantes que se dirigen hacia la zona o residen en ella, al ser estos públicos y en favor de la ciudadanía, al sacrificar el espacio verde, en favor del máximo aprovechamiento territorial para la ocupación del suelo, esta morfología propicia redes sociales amplias, pero de carácter eminentemente transitorio.

Si bien desde una perspectiva sociológica esta fragilidad en los vínculos resuena con las “relaciones líquidas”, concepto del sociólogo Zygmunt Bauman, que dice que se forman vínculos momentáneos, sin ningún compromiso a largo plazo (Bauman, 2006), en el ámbito del diseño urbano este fenómeno se ajusta con exactitud a lo que Gehl (2014) denomina “contactos de baja intensidad”, Gehl explica que, en espacios públicos de alta rotación como los mercados, las interacciones cotidianas suelen ser breves, visuales o meramente transaccionales; pero constituyen vitalidad urbana y convivencia en el espacio.

Datos de los hitos:

1. **Centro de Atención Integral a Adolescentes Infractores(CAI)**
Institución del SNAI enfocada en la rehabilitación y reinserción social de jóvenes
2. **Estación de Transferencia de Transporte Urbano “El Arenal”**
Conecta al menos 13 líneas de buses urbanos y rurales en la ciudad
3. **Parada “El Arenal” de Transferencia del Tranvía de Cuenca**
Forma parte de las 27 estaciones del sistema que conectan la ciudad
4. **Hospital Humanitario Fundación Pablo Jaramillo Crespo**
Institución privada sin fines de lucro que brinda servicios integrales de salud



Figura 34: Mapa de análisis de los hitos de la zona (Recinto Ferial El Arenal)
Fotografía: Serrano, A. (2026)

Por otro lado, un sector como el barrio Puertas del Sol (véase Anexo 5), el cual se determina como una zona de uso residencial y comercial de altos ingresos, presenta hitos enfocados en la recreación, el ocio, las actividades deportivas y la integración barrial, generando integración de los habitantes mediante áreas verdes y espacios comerciales (Plazas) y (véase Anexo 6) para el mapa de jerarquización de los espacios públicos e hitos.

La integración socioespacial de la zona se deriva a dos hitos fundamentales, en primer lugar los parques de la zona, que acumulan un fuerte volumen de uso a lo largo del día, especialmente los fines de semana, al propiciar el ejercicio y el uso pasajero del área; y en segundo lugar las conocidas como “plazas”, las cuales son una suerte de centro comercial de menor escala en la cual se propicia una fuerte actividad económica y que en los últimos años han propiciado un cambio persistente del uso del suelo del sector; lo que ha ayudado a generar redes sociales más compactas pero mucho más trascendentales.

Datos de los hitos:

1. **Parque “Tres Tiendas” (Parque Lineal)**
Proyecto de espacios biosaludables, que fomenta el uso público de áreas verdes
2. **Parque Puertas Del Sol**
Parque cerrado a los residentes del barrio Puertas del Sol
3. **Plaza Soleil**
Primera plaza comercial del barrio Puertas del Sol



Figura 35: Mapa de análisis de los hitos de la zona (Barrio Puertas del Sol)

Fotografía: Serrano, A. (2026)

4.3 Movilidad y conectividad intersectorial²

Cuando se analiza la integración socioespacial, se suele dejar de lado a la movilidad, lo cual es un error ya que, para poder integrar dos poblaciones de distintos índoles, culturales, sociales o económicas, tanto la movilidad como la accesibilidad a una zona determinada son aspectos fundamentales para propiciarla de forma correcta, lo que se resume en la conectividad intersectorial, la cual deriva en la integración eficiente de infraestructuras, con componentes clave como la conectividad de transporte, la integración de servicios y la conectividad y accesibilidad espacial; y tiene un alto impacto en la equidad social, al acortar brechas entre zonas centrales y periféricas, permitiendo el acceso a oportunidades, en la eficiencia urbana y hasta en la sostenibilidad a largo plazo.

4.3.1 Vialidad

Para lograr dicha conectividad se debe empezar por realizar una serie de análisis del sitio, que empiece por la vialidad, ya que esta permite la función de todas las demás actividades del sector, al evaluar la infraestructura existente, e identificar problemáticas; además que contar con un sistema de transporte seguro y eficiente resulta crucial para garantizar la movilidad de los habitantes y, al mismo tiempo, impulsar el desarrollo económico y social del sitio, evitando conflictos.

En el sector de estudio, se ha evidenciado un aumento progresivo de la congestión vehicular, acompañado de dificultades en el acceso a las distintas zonas, lo que refleja la necesidad de una planificación integral urbana, por lo que el análisis de los componentes viales del sector es fundamental.

4.3.1.1. Jerarquía vial

En los últimos años, dentro del sector de estudio, el crecimiento poblacional y la expansión de nuevas zonas residenciales y comerciales han hecho indispensable llevar a cabo un análisis detallado de las vías que estructuran esta área (arteriales, colectoras y locales) (véase Anexo 7) además las vías llevan una carga vehicular consecuente a su jerarquía tanto los días normales como de feria.

El análisis es imperativo debido a la naturaleza de la zona, por lo que la jerarquía vial demuestra que la infraestructura es insuficiente para el volumen de circulación vehicular.

- **Vías arteriales**

Existe una sola vía arterial en la zona siendo esta la Avenida de las Américas la cual atraviesa toda la ciudad e incluye ambos sectores.

² Se gestionaron solicitudes formales de información ante la Dirección de Control Municipal y la Dirección de Planificación Territorial del GAD Municipal de Cuenca. En el primer caso, se indicó que no se disponía de información considerada relevante o aplicable al objeto de estudio, por lo que no fue posible facilitar documentación (véase Anexo 1). En el segundo caso, no se recibió respuesta dentro del periodo de levantamiento de información, lo que limitó el acceso a insumos institucionales para complementar el análisis.

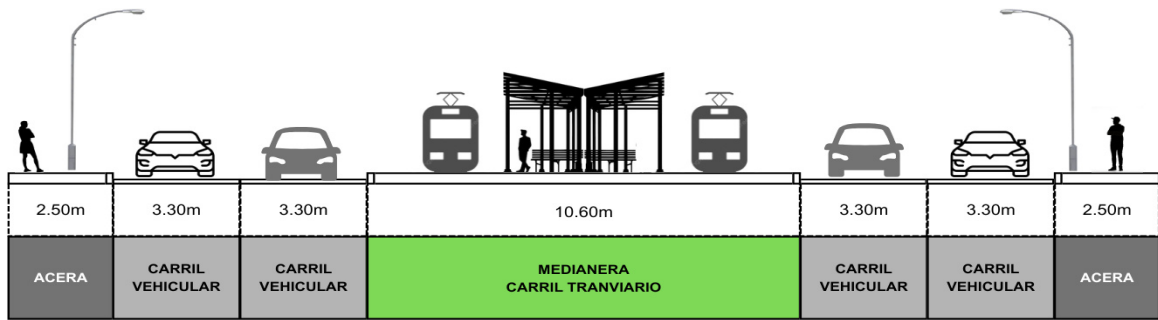


Figura 36: Corte de la Av. De las Américas

Elaboración: Serrano, A. (2026)

- **Vías colectoras**

Existen ocho vías colectoras en la zona siendo predominante la Avenida General Escandón, que une la avenida de las Américas con la calle José Astudillo Ortega, la cual es un tramo de conexión vehicular de paso.

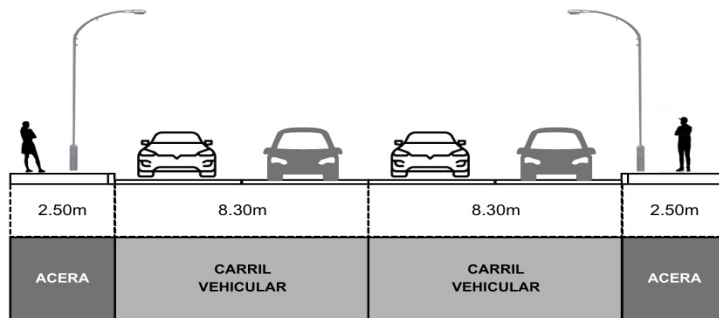


Figura 37: Corte de la Av. General Escandón

Elaboración: Serrano, A. (2026)

- **Vías locales**

Las vías locales constituyen la mayor parte del sistema vial del sector, permitiendo el acceso a espacios de actividad económica y social, que genera integración transitoria. La calle Víctor Manuel Albornoz, actúa como corredor urbano y conecta directamente ambos sectores.

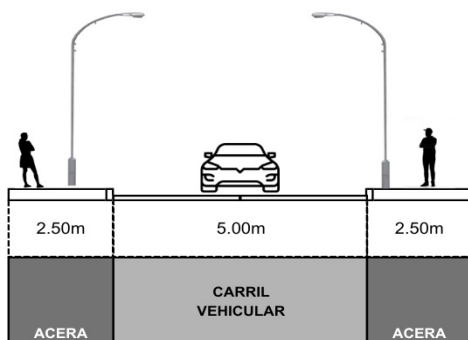


Figura 38: Corte de la calle Víctor Manuel Albornoz

Elaboración: Serrano, A. (2026)

4.3.1.2. Peatonalidad

Debido a la naturaleza del sector de estudio, los recorridos peatonales conforman un porcentaje significativo de la circulación dentro del mismo; aunque la circulación a pie de los ciudadanos permite acercamiento entre sectores y usuarios, la naturaleza del recinto ferial complica este apartado ya que la circulación constante de vehículos y comerciantes informales genera una imagen de inseguridad, por lo que, los recorridos peatonales se mantienen directamente relacionados al uso de cada zona de estudio (véase Anexo 8), y aunque la zona cuenta con aceras en todo su sistema vial, la propia naturaleza antes mencionada complica y hasta imposibilita la circulación de usuarios con movilidad reducida.

Los valores presentados corresponden a estimaciones cualitativas basadas en observación empírica directa in situ. Los porcentajes no representan un conteo volumétrico absoluto de peatones, sino una escala de intensidad relativa del flujo peatonal, donde el porcentaje mayor ilustra el nivel máximo de saturación espacial observado y sirve como punto de referencia comparativo entre los distintos sectores y días analizados.

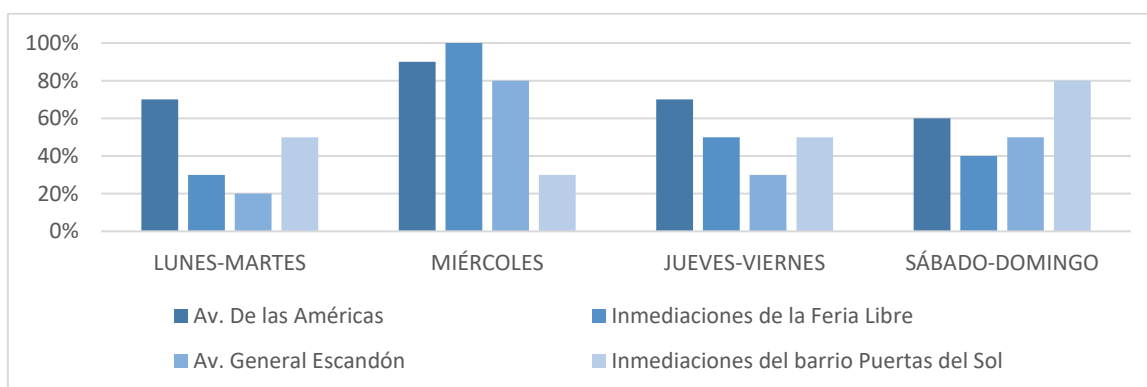


Figura 39: Volumen de peatones en diferentes sectores de la zona de estudio en diferentes días

Elaboración: Serrano, A. (2026)

4.3.1.3. Transporte Público

El transporte público es una de las mayores fuentes de integración en la realidad cuencana, esto se debe a dos factores principales: (a) La presencia del tranvía, el cual es un medio de transporte público tarifado que recorre la Avenida de las Américas, aproximándose al sector de estudio y con dos andenes fundamentales, la primera encontrándose al frente del recinto ferial, con acceso directo subterráneo a la misma, y la segunda a aproximadamente dos cuadras de Puertas del Sol; pero lo que hace que genere integración en su recorrido desde el acceso oeste de la ciudad hacia el centro histórico de la misma, por lo que un variado grupo de usuarios comparten el sistema tranviario de manera momentánea y aunque estas relaciones son conocidas como “relaciones líquidas” y no son fuertes ni duraderas, al permitir que dos grupos de realidades socioeconómicas compartan espacios y servicios, las personas tienden a “aceptar” a sus congéneres de forma más natural y sencilla.

Y (b) la presencia de una fuerte red de transporte urbano (Autobuses) en la zona propiciado por el terminal de transferencia de El Arenal, y sobre todo la propia idiosincrasia cuencana del uso de este medio de transporte por un diverso número de ciudadanos, derivado del fácil acceso, precio del pasaje, planificación de paradas y la dinámica de zona (véase Anexo 9).



Figura 40: Vista aérea de la Avenida de las Américas (Rojo - Andén) (Azul - Línea de autobús)
Fotografía: Serrano, A. (2026)

4.3.1.4. Espacios conflictivos

Por el tipo de equipamiento, el cual es el recinto ferial El Arenal, se han generado espacios conflictivos a lo largo del tiempo, propios de un mercado mayorista, e intensificados por el comercio informal de la zona y acentuados los días miércoles de “feria” en los cuales el volumen de comerciantes aumenta exponencialmente y por consiguiente la congestión vehicular y peatonal, el volumen de generación de residuos y las molestias generalizadas. Se han identificado las zonas con mayor incidencia generadora de conflictos, lo cual es un requisito básico para promover la integración, ya que mientras no se preste solución a los problemas existentes de un espacio, no se mejorará la imagen del mismo hacia los sectores aledaños.

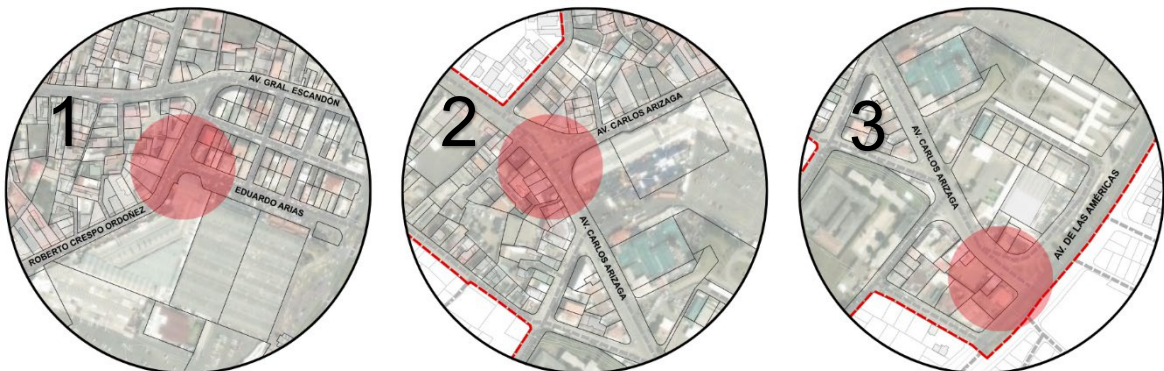


Figura 41: Vista de los espacios conflictivos del sector (Nodos)
Autoría: Serrano, A. (2026)

Se puede observar tres gráficos con puntos críticos en rojo, que tienen en común, que en todos los casos son nodos, esto se debe a que las vías colindantes del recinto ferial El Arenal no están adecuadas para el volumen de tráfico vehicular y peatonal de la zona, por lo que en las zonas de conexión el problema se acentúa, empezando por el (1) se conectan las vías Eduardo Arias y Roberto Crespo Ordoñez, en la zona posterior del recinto ferial en donde converge el tráfico que se dirige hacia el sector de Puertas del Sol y circunvala la Feria Libre, además de contar con espacios de parqueo, con un diseño y planificación limitada que causa problemas de movilidad.

En el (2) conectando las vías Roberto Crespo Ordoñez y la Av. Carlos Arizaga Vega el cual es el principal acceso a la zona de carga y descarga de productos de la feria libre y del mismo modo es un nodo ya que recoge el tráfico que proviene desde el Noroeste de la ciudad y se dirige a la zona de estudio, por lo que la inadecuada infraestructura vial compromete el sector y genera problemáticas de congestión e insalubridad.

Y el (3) es el nodo entre la Av. Carlos Arizaga Vega y la Av. De las Américas por lo que es el comienzo del problema ya que distribuye el tráfico de una avenida que recorre la ciudad a un espacio con infraestructura vial deficiente y desarrolla los demás espacios conflictivos.



Figura 42: Vista aérea de la zona y los espacios conflictivos

Fotografía: Serrano, A. (2026)

4.3.2 Evolución de la configuración y morfología urbana

La zona de estudio no ha manifestado cambios drásticos a lo largo de los años en cuanto a su morfología y debido a su pronto desarrollo urbano, lo que permitió que se consolidara como una zona de comercio y vivienda prácticamente desde sus inicios, esto permite observar que la integración también se ve propiciada por la correlación de ambas zonas a lo largo del tiempo.



Figura 43: Imagen histórica de la zona de estudio (2009).

Fuente: Google Earth



Figura 44: Imagen histórica de la zona de estudio (2024)

Fuente: Google Earth

4.3.3 Análisis de tramos del corredor urbano

El análisis de tramos urbanos (véase Anexo 10) es un recurso clave para diseñar y desarrollar urbes habitables, y en los corredores urbanos es propicio para analizar por qué existe conexión entre dos zonas urbanas próximas, en especial entre sectores con realidades socioeconómicas distintas. Este estudio evalúa el entorno construido evidenciando que su falta de contrastes marcados propicia la integración urbana, analizando características formales (implantación, estilo, altura, relación lleno-vacío, materialidad y color), articuladas con los usos de suelo, direccionalidad, obras públicas, verde urbano y normativas de edificación (retiros, afecciones y línea de fábrica).

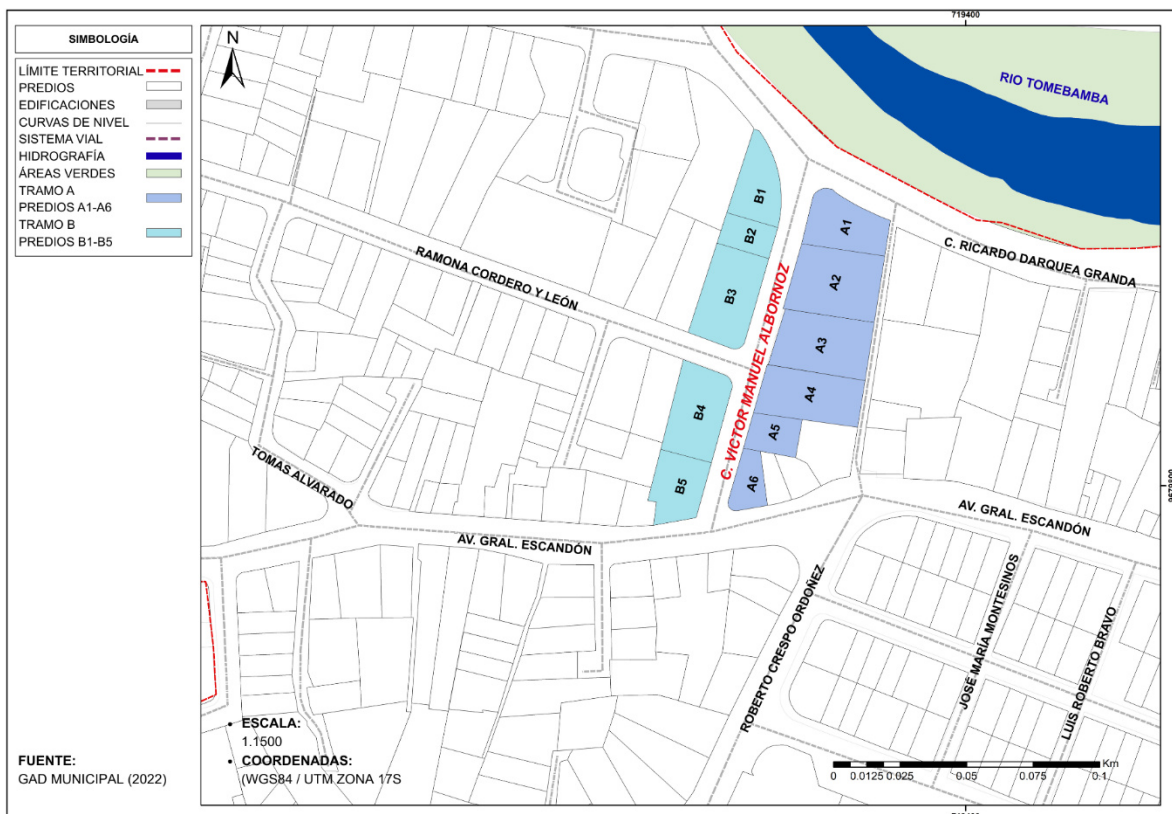


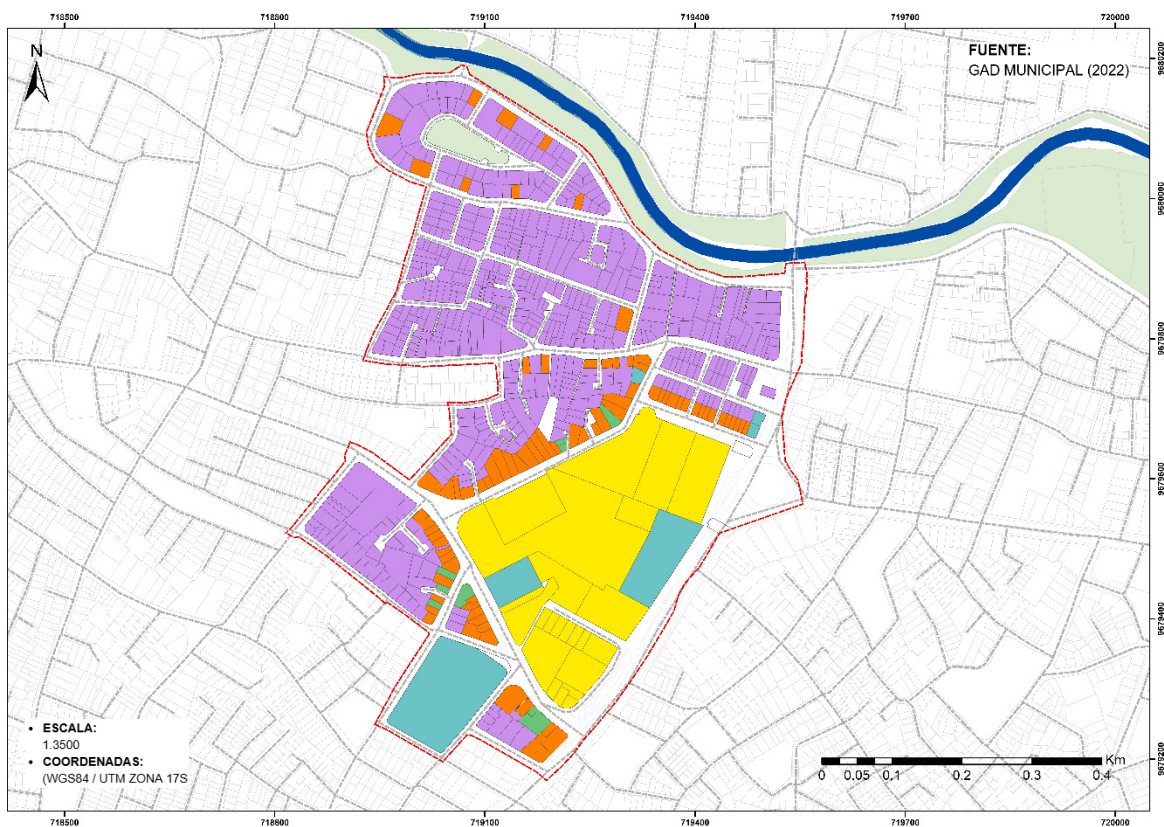
Figura 45: Tabulación de tramos del sector

Elaboración: Serrano, A. (2026)

Mediante la recopilación y observación directa de los datos, se obtiene un panorama detallado, el cual demuestra que el corredor urbano ubicado en la calle Víctor Manuel Albornoz genera un espacio de libre acceso tanto a comerciantes y residentes de ambos sectores por el cual acceder, hacia el Barrio Puertas del Sol desde la avenida General Escandón y hacia el recinto ferial el Arenal desde la calle Ricardo Darquea Granda; este análisis evidencia que la integración de sectores urbanos se propicia gracias al libre acceso vial y peatonal sin barreras hacia cualquier sector de una ciudad, en especial por medio de corredores urbanos, como el existente en el sector el cual presenta una uniformidad de viviendas eludiendo la segmentación social.

4.3.4 Usos de suelo

La planificación y el desarrollo urbano del uso del suelo es crucial para garantizar integración y el crecimiento sostenible de un sector, ya que, de no existir correlación de usos, los conflictos se acentúan y emergen los problemas. En la zona se identifica una presencia mayoritaria de uso de suelo para vivienda lo que demuestra que aun con equipamientos de gran escala como el recinto ferial, la convivencia es perfectamente posible pero que ciertos factores del sector en lo relacionado al uso de suelo se deberían repensar, permitiendo que se beneficie al comercio y la vivienda de manera conjunta.



SIMBOLOGÍA	
RECINTO FERIAL	USO COMERCIAL
VIVIENDA	EQUIPAMIENTOS

Figura 46: Mapa de usos de suelo de la zona de estudio

Elaboración: Serrano, A. (2026)

Debido a la limitación de acceso a información actualizada se diseñó un análisis cartográfico limitado a la información disponible de manera gratuita en las páginas oficiales del GAD de Cuenca hasta el 2025 y de información temática en base a observación, recopilación in situ y comunicación con los miembros del sector.

4.3.5 Normativa Urbana

El sector de estudio se encuentra dentro del polígono de intervención territorial O-6 determinado en las fichas normativas de suelo urbano del PDOT-PUGS 2025.

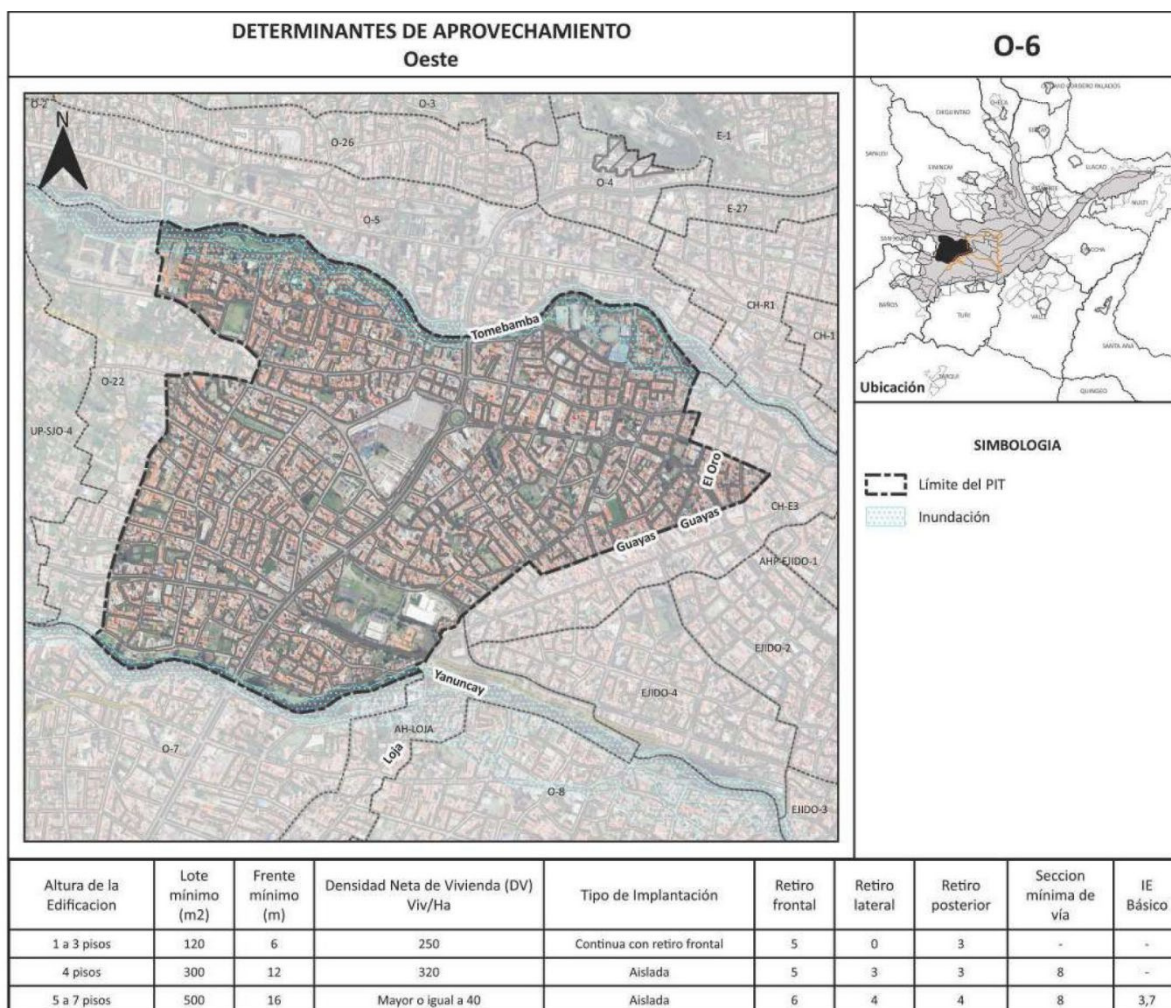


Figura 47: Polígono de intervención territorial O-6

Fuente: (Alcaldía de Cuenca, 2025)

El gráfico detalla la altura de edificación permitida, el lote y frente mínimo junto con el tipo de implantación y los retiros permitidos. Las regulaciones y normativas establecidas deben propiciar el desarrollo urbano ordenado y sostenible, fundamental para una integración de diferentes sectores.

Se determina que el sector de estudio se encuentra dentro de un PIT (Polígono de intervención territorial) mucho más amplio, lo que afirma que la normativa de Cuenca busca unificar criterios para zonas con realidades distintas, lo que propicia una relación socioespacial adecuada por medio del desarrollo urbano y su control, lo cual es fundamental si se busca generar integración socioespacial, ya que la gobernanza debe intervenir, a la par que la ciudadanía para lograrla.

En el siguiente gráfico se observa una distribución equilibrada de usos, entre residencia y usos mixtos (Residencia y comercio), con un uso general de comercio y servicios, y un tratamiento de tipo “Renovación”, el cual busca transformar áreas urbanas subutilizadas o deterioradas, potenciando su desarrollo físico (LOOTUGS, 2016). Este mecanismo permite ajustar alturas de edificación y planificar infraestructuras, lo que demuestra que la zona tiene un margen de mejora exponencial y que se desarrollan continuamente planes para lograrlo.

En términos analíticos, la combinación “Comercial y Servicios” + “Renovación” constituye un marco normativo que propicia la mezcla funcional y la intensificación, pero condiciona su viabilidad a la capacidad de gestión de impactos (movilidad, residuos, seguridad y conflictos de borde). Para el caso Puertas del Sol - Recinto Ferial El Arenal, este marco es relevante porque permite discutir la compatibilidad entre un equipamiento de gran escala y el tejido residencial, no solo desde el uso del suelo, sino desde los parámetros de edificabilidad, densidad, retiros y requisitos técnicos asociados a riesgos. En consecuencia, la norma se convierte en una base objetiva para delimitar qué transformaciones son admisibles, dónde se concentran y qué condiciones deben acompañarlas para sostener convivencia e integración, que deberían aplicarse con un plan específico para el sector, por su naturaleza de comercio y residencia.

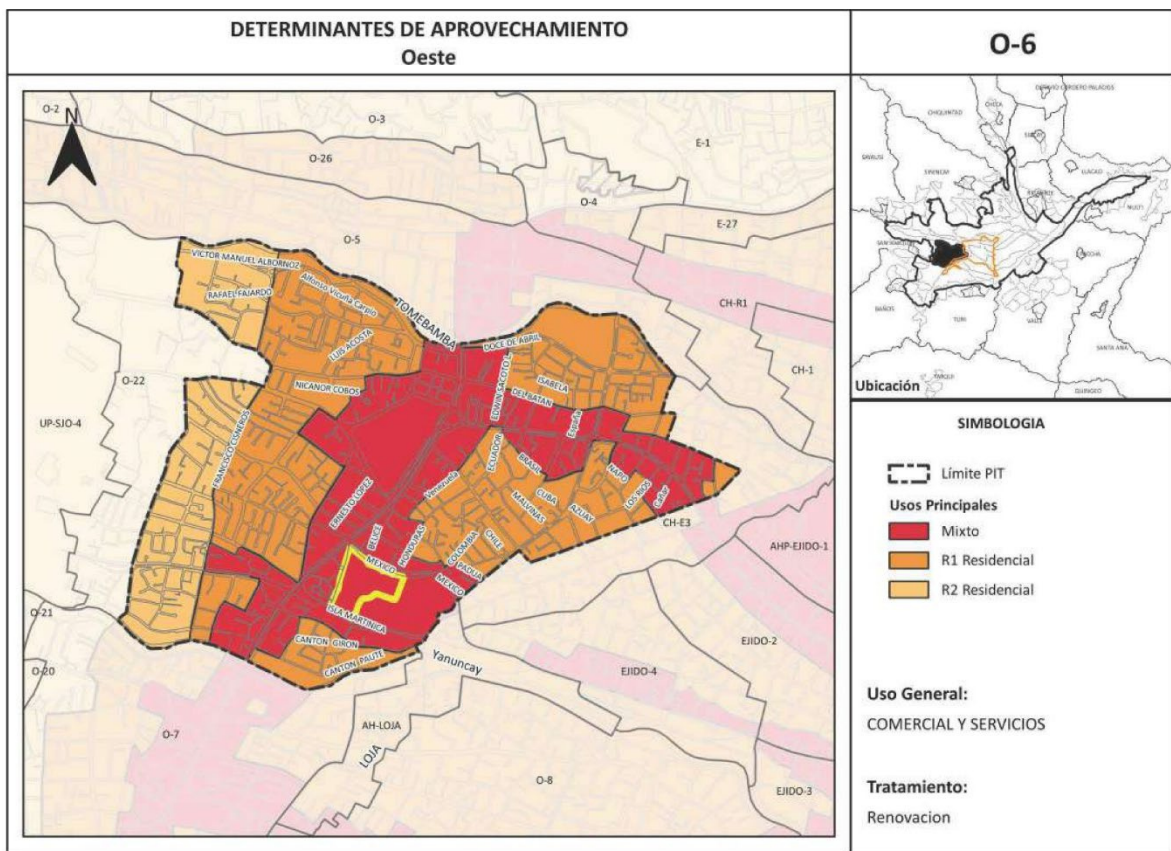


Figura 48: Polígono de intervención territorial O-6 (Usos principales)

Fuente: (Alcaldía de Cuenca, 2025)

CAPÍTULO V

5. Dinámicas sociales del área de estudio

El presente capítulo incluye una síntesis tanto de las entrevistas a actores fundamentales como a residentes y comerciantes de la zona de estudio, dicho análisis es fundamental para entender las interacciones territoriales, flujos del entorno, realidades del sector y la interpretación real, tanto académica como social de la zona de estudio.

5.1 Síntesis del análisis por medio de entrevistas semiestructuradas a actores claves

El propósito de dichas entrevistas es recopilar información detallada sobre la percepción de la zona de estudio por representantes del Recinto Ferial El Arenal y el barrio Puertas del Sol además de actores municipales y académicos. Su objetivo es identificar problemáticas y potencialidades en aspectos clave como la integración socioespacial, condiciones urbanas, segregación y factores de convivencia. Los datos obtenidos servirán de base como factores que promuevan la integración socioespacial, para evitar el desplazamiento y fortaleciendo la conexión entre la comunidad y su entorno urbano. del Recinto Ferial El Arenal y el barrio Puertas del Sol. Las síntesis presentadas en las tablas corresponden a paráfrasis elaboradas por el investigador a partir de las transcripciones de audio de las entrevistas, las cuales se encuentran disponibles en formato de audio/texto para revisión.

5.1.1 Representante de los mercados de Cuenca / Recinto Ferial El Arenal

Opinión útil para comprender la dinámica comercial, social y territorial del sector, y su vínculo con los barrios residenciales cercanos, tanto el modelo de la encuesta como la autorización para el uso de la misma se encuentran en el (Anexo 11).

Tabla 7: Análisis de la entrevista al representante del Recinto Ferial el Arenal

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
Influencia territorial “Equipamiento estructurante” ¿Cómo influye la Feria Libre en el ámbito económico y social?	La feria, por su escala (≈2 ha) , tiene una injerencia inevitable y alta en el entorno; se la reconoce como un espacio de comercialización de alcance mayor.	Sustenta el enfoque de la feria como una centralidad urbana (no solo un mercado), con efectos sobre movilidad, uso del suelo, convivencia y percepción de integración. Análisis como “pieza urbana” que organiza flujos, y no como elemento aislado.
Visión de futuro “Gestión integral por subsistemas” ¿Futuro del espacio ferial?	Se plantea mejorar la relación y ocupación del área; se insiste en pensar integralmente la zona, considerando varios “rubros” o subsistemas incluyendo el “centro comercial”, el mercado, los mayoristas y los días de recinto ferial.	Entender el sector como sistema urbano híbrido (comercio + servicios + logística + residencia próxima). Ayuda a estructurar resultados por componentes y a proponer lineamientos por subsistema.
Normativa y competencias	El uso del espacio se rige por una ordenanza vigente de 1991 que requiere	Argumenta que la integración depende de coordinación interinstitucional y actualización continua de normativa.

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
“Marco no actualizado + multiactor” ¿Qué ordena el uso y qué instituciones intervienen?	actualización; el control se distribuye entre varias instancias (obras públicas, aseo, control del espacio público y en general).	Refuerza el objetivo de analizar elementos normativos que inciden en integración y evitan la segregación.
Origen/tipo de usuarios “Demanda mixta y funcional” ¿De dónde vienen los clientes?	Existe un mix con compras particulares y un volumen importante de restaurantes, comercios y otros mercados.	Evidencia integración funcional y mixtura de usos (abastecimiento para otros subsistemas urbanos). Argumenta que la interacción entre grupos socioeconómicos ocurre también por dependencias cotidianas de consumo/abastecimiento.
Relaciones comerciantes – residentes “Vínculo transaccional” ¿Qué relación mantienen?	La relación con residentes es principalmente comercial con residentes como clientes; no se describe otro tipo de vínculo.	Marca una integración centrada en intercambio económico más que en redes sociales profundas. Útil para diferenciar coexistencia con contacto vs. “integración” en sentido fuerte; ayuda a definir indicadores (frecuencia de interacción o tipo de relación).
Conflictos cotidianos “Baja conflictividad percibida” (ruidos, residuos, ocupación de vías, etc.)	Se reporta poco conflicto con residentes; los problemas serían eventuales , ligados a usos puntuales del espacio.	Aporta a la hipótesis de integración “parcial” ya que la convivencia se sostiene por tolerancia operativa y ciertos equilibrios informales . Surge la pregunta ¿qué condiciones físicas o normativas impiden que el conflicto escale?
Integración vs separación “Simbiosis y coevolución” ¿Integra o separa?	Plantea una simbiosis , los sectores “conviven” porque se desarrollaron simultáneamente , no por imposición repentina.	Este es un hallazgo clave; la integración se relaciona con procesos graduales y adaptación mutua. Permite sostener que la integración depende del tiempo de ajuste urbano y no solo de diseño.
Convivencia armónica “Mejorar y regular” ¿Condiciones adecuadas?	Señala que, más que “adecuar”, hay que mejorar lo existente ; hay desorden que requiere regulación y control del uso indebido del espacio público mediante operativos continuos.	Ubica el problema en la gestión urbana (gobernanza y control) y no únicamente en la forma urbana. Justifica recomendaciones de ordenamiento operacional (espacio público, carga/descarga y control de ocupación).
Problemas principales “Movilidad + residuos” ¿Qué problemáticas enfrentan?	La alta afluencia genera problemas de movilidad y ordenamiento ; además, la gestión diaria de desechos aparece como reto para la ciudad y la empresa de aseo (EMAC EP).	Conecta directamente con prácticas de planificación, donde, la integración se vuelve frágil si fallan los sistemas de soporte (movilidad y limpieza). Permite proponer indicadores observables como congestión, puntos críticos, acumulación de residuos o horas pico.
Percepción del control municipal “Control genera tensión, cumplimiento genera integración” ¿Cómo se percibe el control?	El control produce conflicto por la relación “controlador–controlado”, pero cuando hay cumplimiento normativo disminuye el conflicto y se percibe “integración”.	Permite construir una lectura, en la cual, la integración no es ausencia de control, más bien son reglas claras + legitimidad . Útil para discutir “integración” como equilibrio entre derechos de uso , orden y convivencia.
Escala de actividad “Masividad permanente” ¿Cuántos puestos? ¿Permanente u ocasional?	Operan aprox. 4.500 comerciantes y se suman 1.700 los miércoles de feria; la ocupación es mayoritariamente permanente.	La magnitud explica presiones sobre el entorno y también su capacidad integradora como polo económico. Además, la permanencia refuerza la necesidad de infraestructura y/o gestión estable, no soluciones temporales.

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
Estructura espacial y accesos “La movilidad como punto crítico” ¿Organización espacial? ¿zonas problemáticas?	El problema recurrente es la movilidad ; si bien existen calles amplias, se requiere una intervención integral y reestructuración coordinada.	Orienta a priorizar en el análisis del sitio: jerarquía vial, accesos, zonas de carga y descarga, estacionamiento, recorridos peatonales y hasta paradas de transporte público. Además, respalda propuestas integrales, no solo “arreglos” puntuales.
Mejoras requeridas “Relación urbana + Intervención estructural” ¿Mejoras para integrar la feria?	Propone una intervención estructural que impacte en el relacionamiento urbano y comercial entre el recinto ferial y residentes de barrios aledaños.	Sustenta que la integración se fortalece con infraestructura y con reglas de funcionamiento urbano. Permite derivar criterios como accesibilidad, seguridad, limpieza, orden del espacio público, señalización y legibilidad urbana.
Procesos de diálogo “Gobernanza y priorización anual” ¿Diálogo con municipalidad o barrios?	Existe diálogo permanente con comerciantes y ciudadanía; se identifican problemas y se priorizan intervenciones mediante presupuestos participativos de forma anual.	Refuerza el componente de planificación participativa como práctica de integración, es decir, la convivencia se sostiene con mecanismos de escucha, priorización y corresponsabilidad.
Clave de integración “Evitar lo invasivo y socializar” ¿Por qué hay convivencia entre sectores distintos?	Advierte que soluciones “de golpe” sin socialización son difíciles; el diálogo permanente junto con la mirada integral es esenciales para mejorar el sector.	La integración socioespacial se apoya en procesos , no solo en obras. Da una idea integral de gestión del cambio, participación, coordinación técnica y gradualidad de intervención, con un plan estructurado.

Elaboración: Serrano, A. (2026)

En conjunto, el Licenciado Diego Cedillo describe la feria como un equipamiento de gran escala con efectos territoriales inevitables, caracterizado por una demanda mixta del propio recinto ferial y sus proximidades, con la ciudadanía, comercios tanto formales como informales y sobre todo una relación con el entorno residencial principalmente transaccional, lo que deriva a una administración de difícil aplicación, ya que se deben solucionar “muchos frentes” al mismo tiempo.

Podemos sintetizar la entrevista al exponer que la convivencia se percibe mayormente como estable, con conflictos puntuales, gracias a una coevolución histórica entre el recinto ferial El Arenal y el barrio Puertas del Sol, aunque persisten problemáticas críticas asociadas a movilidad, ordenamiento y gestión de residuos, como principales ejes de acción, al tener en cuenta que un equipamiento de dicha magnitud cuenta con una serie de diversos factores adicionales que no deben ser olvidados, ya que suele ser una práctica común cuando se analiza o interviene en zonas conflictivas de carácter municipal y de gran extensión.

En el plano institucional, se señala una regulación principal desactualizada y una gobernanza distribuida entre varias dependencias, sin comunicación directa; mientras que el diálogo permanente y la priorización anual de intervenciones aparecen como condiciones relevantes para sostener acuerdos y viabilizar una intervención integral. Lo que indica que un equipamiento de dicha magnitud es completamente compatible con un

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
¿Qué favorece o dificulta la convivencia entre ambos sectores?	negativo, señala congestión, presencia de población flotante y una percepción de inseguridad creciente, asociada a robos registrados en el entorno y, en ciertos casos, vinculados a personas que residían cerca del sector.	tratar la seguridad y la percepción de riesgo (sobre todo de extranjeros) como variable que condiciona la integración y la apropiación del espacio público.
Interacción real “Relación reducida al consumo” ¿Con qué frecuencia interactúa la comunidad con la feria y para qué?	Señala que no se han realizado actividades comunitarias coordinadas con la feria por más de 30 años y la interacción se limita casi exclusivamente a comprar.	Permite sostener que existe una relación funcional, pero sin vínculos sociales ni mecanismos de integración territorial. Orienta a evaluar integración no solo por proximidad y flujos, sino por existencia (o ausencia) de prácticas compartidas y articulación comunitaria.
Medidas prioritarias “Reubicar comercio mayorista para descongestionar” ¿Qué medidas fortalecerían integración sin desplazamiento?	Plantea reubicar el mercado mayorista, ya que el área actual se encuentra saturada; considera que eso mejoraría tanto tráfico como seguridad, aunque propone mantener en el lugar un equipamiento secundario de menor escala para abastecimiento del barrio; menciona además que, tras la pandemia, creció el comercio local de frutas/hortalizas en Puertas del Sol, reduciendo parte de la dependencia de la feria.	Permite estructurar una propuesta por escenarios: (i) reubicación mayorista + centralidad barrial de menor escala. (ii) fortalecimiento de abastecimiento de proximidad. Se debe evaluar cómo el comercio mayorista intensifica fricciones y cómo una escala adecuada puede mejorar convivencia sin expulsar funciones esenciales.
Residencia junto a alta actividad “Movilidad y parqueo como conflicto estructural” ¿Qué problemáticas surgen por la cercanía entre un sector residencial y uno de comercio intenso?	Ubica el problema principal en tráfico y falta de estacionamiento . Indica que la presencia de centros de abastos y servicios es un “plus” para los residentes, pero la oferta de parqueaderos no cubre la demanda.	Argumenta que el conflicto no es solo “la feria”, sino la centralidad de servicios y su operación, generando demanda de parqueos y accesos ineficientes (debido a su función mayorista). Orienta a analizar capacidad vial y gestión de accesibilidad como factores clave de integración y convivencia cotidiana.
Espacios de encuentro “Equipamientos existen, pero no integran” ¿Existen recursos comunitarios que conecten residentes y usuarios de la feria?	Menciona que en el área de “la feria” existían una escuela y guardería para hijos de los trabajadores. En Puertas del Sol hay un parque que funciona casi como privado por estar amurallado y parque lineal del río, que sí es público y atrae usuarios de distintos puntos, especialmente fin de semana , pero no se percibe como espacio compartido con “la feria”.	Permite distinguir entre “ presencia de espacio público ” y capacidad real de integración. En el caso, orienta a evaluar accesibilidad, apertura y control (cierres, muros) como condiciones que potencian o limitan el encuentro entre grupos y territorios.

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
<p>Flujos diarios “La feria impacta por vías, no por ingreso al barrio” ¿Cómo influye el flujo vehicular/peatonal de la feria en la dinámica del barrio?</p>	<p>Indica que la población de la Feria Libre normalmente no ingresa a Puertas del Sol, además de que la congestión dentro del barrio se asocia más a usuarios que llegan por abastecimiento, farmacias y servicios. El impacto de la feria se concentra en ejes como las Avenidas Gral. Escandón y De Las Américas y las calles Roberto Crespo Ordoñez y Eduardo Arias.</p>	<p>Permite separar analíticamente impactos por atracción de servicios vs impactos directos del recinto ferial, lo que orienta a mapear corredores de presión (ejes y accesos) y a focalizar medidas de movilidad y gestión donde efectivamente se concentra la carga urbana.</p>
<p>Organización y participación “No hay mecanismo específico” ¿Qué mecanismos existen o se requieren para mejorar convivencia?</p>	<p>Indica que actualmente no hay un mecanismo organizativo específico para la relación entre sectores; no lo considera un problema mayor de convivencia, excepto por el tema de seguridad, en los últimos años.</p>	<p>Permite identificar una brecha de gobernanza, la ausencia de instancias formales para tratar conflictos; esto orienta a proponer coordinación y gestión interinstitucional/vecinal como componente de integración socioespacial.</p>
<p>Rol municipal “Sin proceso de integración” ¿Las políticas municipales fomentan convivencia y unidad territorial?</p>	<p>Señala que no percibe un acercamiento municipal específico, ni en la administración actual ni en anteriores, indica que no se ha gestionado un proceso de integración como tal, “cada sector mantiene su espacio”, pero lo que ha cambiado con mayor fuerza es la percepción de inseguridad.</p>	<p>Permite argumentar que la integración no ha sido tratada como política territorial activa en el sector, sino como coexistencia paralela. Lo cual lleva a discutir el peso de la gestión pública, o su ausencia, en el mantenimiento de barreras físicas y simbólicas.</p>
<p>Balance en calidad de vida “Más negativo que positivo” (Efectos positivos y negativos de la feria en el sector)</p>	<p>Considera que el efecto negativo principal es sobre seguridad, tema sensible en el sector y como positivo, reconoce el abastecimiento para algunas familias, aunque en menor número y en el estado actual, percibe que el balance tiende a ser más negativo.</p>	<p>Permite jerarquizar variables del caso, entre ellas, la seguridad como condicionante dominante y el abastecimiento como beneficio secundario. Permite discutir cómo la percepción de inseguridad afecta a la integración, el uso del espacio público y relación del barrio y la centralidad comercial.</p>
<p>Residuos y limpieza “Concentración puntual de basura” Además de movilidad, ¿hay problemas de residuos o limpieza?</p>	<p>Señala que “la feria” concentra residuos en zonas específicas (por ejemplo, mariscos y verduras) y aunque la limpieza posterior suele ser buena, persisten puntos problemáticos. Añade que dependiendo del comportamiento de quienes operan y del control; si no se reubica el mayorista, sugiere un plan de control más fuerte con puntos estratégicos,</p>	<p>Determina incorporar la dimensión ambiental-operativa como parte de la integración. Concede vincular gestión de residuos con calidad del entorno, percepción de orden y legitimidad del espacio público en un sector de alta intensidad comercial.</p>

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
	coordinación con Guardia Ciudadana y apoyo interno.	

Elaboración: Serrano, A. (2026)

La entrevista al arquitecto José Villavicencio describe al barrio Puertas del Sol y el recinto ferial El Arenal como sectores próximos, pero con relación social limitada, donde la interacción se reduce principalmente al consumo, incluso este siendo secundario; el entrevistado reconoce beneficios del abastecimiento de la feria, pero enfatiza que los mayores impactos percibidos se concentran en inseguridad y movilidad, con la congestión y déficit de estacionamiento, especialmente en los bordes y en días de feria. Señala además que no existen mecanismos comunitarios o municipales orientados a un proceso de integración, y plantea como medida prioritaria reubicar el componente mayorista para descongestionar y mejorar condiciones del entorno, al mantener un equipamiento de menor escala para abastecimiento a escala barrial.

Además, el entrevistado identifica al tranvía como un soporte positivo de movilidad cotidiana que puede favorecer encuentros y accesibilidad entre distintos grupos sociales, reseña el uso del transporte público del sistema tranviario de la ciudad por habitantes de alto nivel socioeconómico del barrio, sobre el uso del vehículo privado, y al ser un medio de transporte público con una estación de carga y descarga de pasajeros, próxima a un centro de abastos, se propicia integración con diferentes habitantes de diversas realidades socioeconómicas y que a pesar de ser transitoria, está presente; lo que nos deja como síntesis que la inclusión de medidas públicas, como un sistema de transporte bien desarrollado, permite que la ciudadanía conviva de manera natural y aunque breve se crean relaciones efímeras al compartir un bien público y un espacio específico.



Figura 50: Nube de palabras (Síntesis Representante del barrio Puertas del sol)
Elaboración: Serrano, A. (2026)

5.1.3 Actores Institucionales - Direcciones Municipales

5.1.3.1. Dirección Municipal de Planificación Territorial

Opinión útil para analizar la visión institucional sobre la gestión del territorio, el cumplimiento normativo y la planificación inclusiva en sectores de contraste urbano, tanto el modelo de la encuesta como la autorización para el uso de la misma se encuentran en el (Anexo 11).

Tabla 9: Análisis de la entrevista a la coordinadora del área de Planificación Territorial de Cuenca

DIMENSIÓN	SINTESIS	INTERPRETACIÓN
Planificación en usos mixtos “Planificación vs gestión” ¿Cómo evalúa la planificación en zonas con convivencia residencial - comercial y contrastes de uso?	Señala que Cuenca tiene una trayectoria sólida de planificación (más visible en el centro y áreas próximas), pero que en sectores más alejados el conflicto principal es el desfase de la gestión . Reconoce que la mezcla residencial y comercial puede funcionar si la vivienda se mantiene, pero advierte que la especialización (p. ej., ejes con bares/restaurantes) expulsa vivienda por externalidades como el ruido.	Sustenta que la integración socioespacial no depende solo del “ plan ”, sino de la gestión urbana (control de externalidades y seguimiento). En el barrio Puertas del Sol y el recinto ferial El Arenal, permite analizar compatibilidades de usos junto con condiciones de permanencia residencial y efectos de la especialización comercial sobre la convivencia.
Estrategias institucionales “Regular desde el territorio” ¿Qué estrategias se aplican para un uso/ocupación del suelo equilibrado y sustentable?	Enfatiza que con el marco vigente la gestión es determinante; prioriza el acercamiento con actores de usos conflictivos (p. ej., pirotecnia o turismo) para entender necesidades reales antes de regular. Complementa con levantamientos puntuales de uso del suelo y aprendizaje en proyectos (como la terminal sur) para evitar repetir conflictos.	Refuerza que la planificación efectiva requiere diagnóstico situado + evidencia (usos, dinámicas, usuarios y horarios). Determina que se debe mapear actores, identificar conflictos operativos, como el ruido o cargas y descargas, y formular lineamientos de gestión coherentes con la vida cotidiana del sector.
Relación barrio Puertas del Sol y el recinto ferial El Arenal “Cercanía con barreras” ¿Cómo se percibe la relación dentro de la estructura urbana?	Describe dos realidades cercanas con Puertas del Sol que busca mantenerse distante de una zona percibida como colapsada; además señala que el tranvía fortalece movilidad , pero puede separar áreas; en Las Américas se generan recorridos largos y pérdidas de tiempo por cruces y retornos. Propone repensar el mercado (menor escala y salida del mayorista) y	Permite abordar el caso desde barreras físicas, tales como ejes, cruces, tiempos de conexión y barreras simbólicas (estigma). Orienta a proponer conectividad y “ costuras ” urbanas que mejoren accesibilidad y convivencia entre barrio residencial y centralidad comercial.

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
	diversificar usos (vivienda, comercio, servicios) para reducir estigma.	
Monitoreo y evidencias “Problema reconocido, datos dispersos” ¿Existen estadísticas o indicadores de quejas o incidentes en el barrio Puertas del Sol o el recinto ferial El Arenal?	Indica que no existe una base de datos formal consolidada de quejas, aunque en talleres y procesos del PUGS , El Arenal aparece recurrentemente por movilidad , ruido e incompatibilidad de actividades. Las molestias se recogen sobre todo en asambleas ciudadanas y quedan “ mapeadas ” como conocimiento institucional.	Justifica que se construya un sistema de indicadores observables para integración , incluyendo puntos críticos, horarios pico, fricción peatón–vehículo, ruido, ocupación del espacio público y seguridad percibida. Además, permite sostener que la evidencia cualitativa existente requiere sistematización para orientar decisiones y evaluar impactos.
Inclusión y gentrificación “Convivencia regulada y arraigo” ¿Cómo se protege frente a desplazamiento o exclusión?	Matiza que la gentrificación “ clásica ” no se evidencia claramente en el centro de la ciudad porque hubo desocupación domiciliaria previa; identifica tensiones más fuertes en ruralidad (nuevas poblaciones que rechazan actividades preexistentes). Plantea regular condiciones mínimas de convivencia (riesgos o impactos) y reconoce límites por capacidad de control, resaltando el rol de gestión y el valor de la especulación del suelo.	Permite argumentar que la integración incluye permanencia y estándares de convivencia, no expulsión por conflicto. Invita a incorporar riesgos y externalidades como parte del análisis (no solo “ molestias ”), y a vincular la especulación del suelo con transformación socioespacial del sector.
Conectividad y espacio público “Ejes para diversidad y seguridad” ¿Qué criterios técnicos mejoran caminabilidad y espacio público en usos mixtos?	Explica que el PUGS identifica ejes donde debe concentrarse el aprovechamiento y diversidad de usos, y que esto requiere coherencia (no promover comercio informal si bloquea circulación vial). Menciona regulaciones para que accesos y tránsito vehicular ocupen el interior del predio, y comenta ajustes por cambios postpandemia para dinamismo y seguridad.	Se traduce en integración en variables de regularización de diseño con frentes activos, control de estacionamiento, continuidad peatonal y gestión del retiro frontal. Por otra parte, insta a leer los ejes como “ soportes ” de mezcla de usos y seguridad (actividad urbana visible y continua).
Medidas piloto “Apropiación del espacio público” ¿Qué planes sirven para evaluar integración antes de intervenir?	Comenta las supermanzanas como referencia, aclarándolas no solo como corredores, sino apropiación temporal del espacio público (activación de comercio y actividades). Reconoce que en zonas de mercado hay limitaciones por logística, pero insiste en	Posibilita plantear pilotajes tácticos con evaluación, tales como, liberar aceras, ordenar zonas de carga y descarga, activar bordes y medir cambios en percepción de seguridad y conflictos; buscando proponer intervenciones graduales y verificables.

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
	regular y promover respeto y corresponsabilidad (incluido el comercio informal).	
Feria Libre como sistema urbano “Potencialidad antes que problema” ¿Qué desafíos enfrenta la planificación en el área del recinto ferial El Arenal?	Propone leer la diversidad de actividades como potencialidades, pero distingue mercado minorista (más compatible) contra mayorista (logística propia), además plantea fortalecer la residencia y usos complementarios para aumentar la apropiación, ya que un equipamiento grande atrae “ población flotante ” que no se vincula al lugar, fuera del trabajo.	Permite sostener la idea de que la integración se fortalece cuando el área se consolida como territorio vivido (residencia + servicios + espacio público). En el presente caso, orienta a evaluar el rol del mayorista en conflictos y cómo la residencia puede actuar como estabilizador de convivencia y apropiación.
Participación ciudadana “Sin pedagogía no hay participación” ¿Qué mecanismos incorporan residentes y comerciantes?	Indica que la participación es una “ debilidad ”, ya que la gente se moviliza poco si no hay afectación común, y además no entiende instrumentos (PDOT/PUGS) ni su impacto cotidiano; por lo que propone cambiar la lógica de convocatoria e ir al territorio, atendiendo casos puntuales en predio y adaptar metodologías para comerciantes, de ser posible, al usar procesos más “personalizados”.	Sustenta que la integración también es gobernanza legible, si la gente entiende efectos concretos, participa mejor. Además, considera metodologías situadas, como las entrevistas in situ, micro consultas o hasta revisiones por predio para captar necesidades reales y reducir conflictos por desinformación, aunque se debe considerar la dificultad de un plan a dicha escala.
Intervenciones prioritarias “Primacía peatonal y barrio” ¿Qué intervenciones de bajo riesgo consolidan integración?	Señala que la ciudad sigue pensada para el vehículo, afectando cruces y seguridad peatonal; por lo que propone priorizar caminar libremente con cruces seguros, visibilidad, veredas anchas, reducción de velocidad y, donde sea posible, ciclovías. Destaca la necesidad de espacios públicos pequeños de proximidad para recuperar vida barrial y convivencia.	Se debe formular lineamientos claros con redes peatonales continuas y accesibles, atenuación del tráfico y microespacios públicos de cercanía, ubicando puntos críticos y proponer intervenciones puntuales que mejoren la convivencia con apropiación y percepción de seguridad.
Segregación socioespacial “Recuperar vida en sociedad” ¿Qué haría para evitar segregación y mejorar convivencia en Cuenca y en el sector?	Plantea que no basta exigir respuestas municipales, hay que recuperar apropiación y vida comunitaria mediante espacios de convivencia. Advierte que la inseguridad puede impulsar cerramientos y condominios, afectando cumplimiento normativo y propone prácticas comunitarias y educación cívica (bien común sobre	Da paso a cerrar el enfoque propositivo debido a que la integración requiere dimensión sociocultural (convivencia, educación urbana y corresponsabilidad) además de norma y diseño; ya que la inseguridad y conductas colectivas condicionan la ciudad abierta y el uso del espacio público , sino existe participación activa.

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
	interés privado) para sostener convivencia y evitar “ guetos ” de riqueza o pobreza.	
Referente local “Integración por soporte urbano” ¿Existen ejemplos exitosos comparables en Cuenca?	Presenta a Totoracocha como evolución gradual de otros usos previstos a consolidación residencial, con mejora de calidad económica y convivencia de estratos sin encerramientos (urbanizaciones privadas). Resalta cesiones de suelo, parques, transporte público y hasta ejes comerciales como soporte, además de centralidades de escala adecuada; señalando que el transporte público mejora abastecimiento y convivencia.	Comenta que la integración se sostiene con soporte urbano, tanto transporte, como parques, cesiones de suelo para infraestructura pública y ejes comerciales junto con tejido abierto. Da paso a comparar condiciones urbanas para identificar brechas y criterios aplicables al sector de estudio.
Integración social y funcional “Norma + programas, no solo norma” ¿Hay lineamientos para integrar áreas de distinto perfil urbano?	Señala que, desde el PUGS , por sí solo, estos procesos no se reflejan plenamente, pero que el PDOT aporta más por su componente social. Menciona esfuerzos para preservar poblaciones (p. ej., regular lote mínimo en ruralidad) y advierte riesgos de “ guetos ” (condominios) si no se acompaña la normativa con programas y equipamientos sociales.	Fundamenta que la integración debe leerse como un paquete socio-urbano, que incluya regulación + proyectos sociales + equipamientos + gestión , que permita evaluar permanencia y cómo cierres o enclaves se vinculan con inseguridad y exclusión, lo que genera debilitamiento del espacio público.
Instrumentos que rigen el sector “Polígonos + ejes estructurantes” ¿Qué normativa rige el área y cómo se actualiza?	Indica que rige el PUGS mediante fichas por polígonos de intervención territorial. Menciona hitos de aprobación y ajustes posteriores (incluidos márgenes de ríos) y añade que ciertos ejes viales tienen una normativa “mejor” para promover diversidad de usos y actividad nocturna (centro); y que los planes parciales permiten usos no previstos con estudios y aprobación.	Permite estructurar el capítulo normativo, con lectura del polígono junto con el rol de ejes frentistas y mecanismos de adaptación (planes parciales). Además, se busca contrastar la norma, forma urbana y condicionantes, tales como la movilidad , comercio y residencia, en un territorio de alta presión.
Efectos de la norma “Centralidad en transición” ¿Cómo han influido cambios normativos en el recinto ferial El Arenal y el barrio Puertas del Sol?	Señala que es pronto para medir impactos, aunque ya se observa mayor edificación en altura. Afirma que equipamientos también modifican el área, al definir a “ El Arenal ” como una centralidad comercial con intención de	Da paso a sostener al recinto ferial El Arenal como centralidad planificada en transformación; buscando evaluar si la diversificación de servicios, con administración gubernamental en conjunto con vivienda, mejora integración y accesibilidad o, sin gestión , intensifica congestión y

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
	diversificarse hacia usos administrativos y vivienda para reducir dependencia del centro histórico , consolidando un polo de servicios y trámites.	estigmas territoriales, lo que se traduce en problemas.
Movilidad y diagnóstico “Plan existente, actualización pendiente” ¿Hay estudio reciente de movilidad y hallazgos principales?	Indica que existe un plan de movilidad desarrollado en 2015 no aprobado formalmente y que requiere actualización. Menciona que la EMOV EP cuenta con datos y encuestas de origen-destino , y refiere estrategias como supermanzanas fuera del centro, con la recuperación de márgenes de río y en especial la adición de ciclovías, articulando la ciudad.	Nos lleva a sustentar el caso con evidencia técnica de movilidad, con flujos, recorridos, tiempos y conectividad con el tranvía, para medir la integración como accesibilidad cotidiana entre vivienda, comercio, equipamientos y espacio público , con un énfasis en la movilidad para conectarlos.
Instrumentos normativos “Modelo territorial y equilibrio de cargas” ¿Qué instrumentos fomentan crecimiento inclusivo y ordenado?	Explica que el PDOT define el modelo territorial y el PUGS concreta normativa en distintos plazos. El objetivo es equilibrar cargas al recuperar densidades en áreas despobladas y potenciar suelos con infraestructura existente mediante mayor densidad y posibilidad de edificación en altura.	Da paso a estructurar el análisis en densificación, aprovechamiento de infraestructura y jerarquía de ejes. Posibilitando discutir si los instrumentos administrativos se traducen en integración o generan nuevas fricciones y expulsión residencial.

Elaboración: Serrano, A. (2026)

La entrevista a la arquitecta Gina Rivera presenta una lectura institucional de la zona de estudio donde la planificación existe y se expresa con claridad en instrumentos (PDOT/PUGS), pero los conflictos se intensifican cuando la gestión llega tarde o no logra controlar externalidades incompatibles. La coordinadora interpreta el recinto ferial El Arenal como un territorio de alta intensidad que debe leerse también como potencialidad, pero que requiere reordenamiento, en especial por el componente mayorista, fortalecimiento de residencia (pertenencia) y diversificación de usos para aumentar apropiación y reducir estigmas.

A la vez, plantea que la integración no se produce solo con norma, al contrario, se exige participación comprensible, pilotos de apropiación del espacio público, mejora de conectividad peatonal y un soporte gubernamental, reconociendo que factores sociales como inseguridad o la cultura ciudadana pueden limitar o potenciar los resultados de la planificación. Sumado a esto se abordaron temas interesantes como la propuesta de integración del modelo de las supermanzanas en la ciudad, el desplazamiento del mercado mayorista con planes municipales con varios años de postergación y el desarrollo de

puntos gubernamentales para trámites administrativos en hitos de la ciudad como el recinto ferial.



Figura 51: Nube de palabras (Síntesis Planificación Territorial)

Elaboración: Serrano, A. (2026)

5.1.3.2. Dirección de Control Municipal

Opinión útil para analizar la visión institucional sobre la gestión del territorio, el cumplimiento normativo y el control municipal en sectores de contraste urbano, tanto el modelo de la encuesta como la autorización para el uso de la misma se encuentran en el (Anexo 11).

Tabla 10: Análisis de la entrevista a la directora del área de Control Municipal de Cuenca

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
Feria Libre como foco de la “Alta conflictividad operativa” ¿Qué desafíos enfrenta Control Municipal en el recinto ferial El Arenal?	Se describe la “Feria Libre” como “muy conflictiva” ya que el mercado formal lo gestiona la dirección general de mercados, pero la feria se expande a veredas y vías, por lo que surgen conflictos con predios colindantes y ventas sin permisos (ej. Ferias de ropa en Av. De Las Américas), difíciles de detectar por operar de madrugada. Se menciona alta concentración de comerciantes en espacios pequeños, con déficits como seguridad, circulaciones,	Permite caracterizar el recinto ferial El Arenal como un sistema de alta presión urbana, ya que la intensidad de ocupación y la expansión al espacio público producen fricción con lo residencial. Como análisis, esto sostiene que la integración requiere infraestructura mínima + reglas claras + gestión sostenida y no solo “control puntual”.

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
	salidas de emergencia, parqueaderos y baños.	
Norma aplicada “No es estrategia, es ejecución” ¿Qué procedimientos aseguran uso/ocupación del suelo?	Control Municipal se define como ente ejecutor porque aplica normativa formulada por Planificación y aprobada por el Concejo. El control se canaliza a través de aprobación de proyectos, licencia urbana con determinantes, y revisión técnica de uso/ocupación; interviniendo unidades con PMUS (usos/permisos), además de inspecciones, seguimientos y atención de denuncias.	Ayuda a diferenciar planificación (definición de reglas) con control (cumplimiento y verificación); argumentando que la integración socioespacial se define en “cómo se ejecuta” la norma y que las licencias, inspecciones y seguimientos sostienen (o debilitan) la convivencia en territorios híbridos.
Coordinación condicionada “Cuando el uso no es permitido” ¿Cómo se coordina con Planificación Territorial en cambios de uso/planes parciales?	Indica que no existe una “coordinación” permanente, pero sí procedimientos cuando un uso no es permitido, y para no superponer propuestas sobre construcciones aprobadas.	Da paso a explicar que la coordinación aparece más como trámite formal que como gestión integrada continua. Para el caso de estudio, esto apoya la idea de que la integración socioespacial exige mecanismos estables de articulación y no solo respuestas reactivas cuando “ya hay conflicto” , lo que se lograría con una verdadera comunicación entre entes municipales.
Control por capas “Operativos interinstitucionales” ¿Cómo se evalúa o controla zonas mixtas de comercio - residencia?	El control se ejecuta mediante operativos interinstitucionales con la Guardia Ciudadana, encargada principalmente de la vía pública; con la Dirección General de mercados el control de la Feria Libre ; con la EMOV EP el control de la vialidad; y, Control Municipal que revisa permisos y funcionamiento dentro de locales.	Sustenta que el “orden” en áreas mixtas no depende de una sola entidad, sino de una gobernanza colaborativa y operativa por competencias. Esto explica por qué, en la zona de estudio, la coordinación real es un factor crítico para reducir fricciones cotidianas.
Control con responsabilidad “No basta la fuerza” (Control y enfoque coercitivo vs gestión)	Señala que no se puede “sacar” comerciantes solo por fuerza; ya que, si se desplaza a cientos de personas, debe existir una alternativa real. Reconoce que Control Municipal históricamente fue coercitivo, y plantea la necesidad de información/estadística para orientar decisiones municipales (incluido el PDOT).	Permite plantear la integración como equilibrio entre economía popular y orden urbano, en busca de derechos. También ayuda a argumentar que el control aislado no resuelve, debido a que, sin alternativas espaciales y decisión pública, el conflicto se reproduce.
Anticipación de impactos “No es solo diseñar” ¿Qué	Introduce ejemplos urbanos como el “Hospital de la Ruralidad en El Valle” que se integra mejor si se	Confirma que la intervención urbana debe evaluarse por externalidades y gobernanza (¿qué atrae?, ¿qué desplaza? y ¿cómo se regula?). Para la

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
intervenciones priorizar y de bajo riesgo social?	planifica con vías y transporte; el “Terminal terrestre sur de cuenca” puede detonar tráfico, comercio informal y conflictos sociales si no se anticipan efectos. Señala que parques y obras “ atraen ” vendedores y conflictos, por lo que se debe regular cantidades y prever impactos; por último, enfatiza articulación institucional y planificación preventiva: “no reaccionar cuando ya hay licencias aprobadas”.	zona de estudio, esto refuerza que cualquier propuesta debe incluir gestión con control de ocupación y reglas de funcionamiento desde el inicio.
Participación puntual “Socialización por ajustes normativos” ¿Qué mecanismos de participación se usan?	Indica que este tema corresponde a Planificación Territorial, pero menciona un proceso concreto de socialización del reajuste de lote mínimo (julio-agosto del 2025), con talleres en parroquias rurales durante varios meses (por las noches y varias veces por semana), con participación comunitaria.	Ratifica que la participación existe, pero puede estar concentrada en temas normativos específicos. Esto refuerza la necesidad de mecanismos de socialización focalizados también en zonas críticas (como El Arenal), integrando residentes y comerciantes en decisiones operativas.
Equilibrio frágil “Cuando el comercio complementa” ¿Hay sectores con mejor equilibrio comercio y residencia?	Se afirma que, cuando crece lo comercial, lo residencial tiende a retirarse. En ejes con vida nocturna los conflictos aumentan y la vivienda se desplaza; el equilibrio se sostiene cuando el comercio es pequeño y de servicio a la vivienda. Señala que se requiere visión de ciudad (dónde concentrar economía, dónde sostener vivienda) y coherencia con vialidad, parqueaderos y controles.	Permite formular una hipótesis operativa en la que la integración socioespacial es más viable cuando el comercio es complementario y regulado por escala/impacto (y no por saturación u horario). En el caso de estudio, esto ayuda a pensar en transiciones de escala y en control de externalidades como condición de permanencia residencial.
Inclusión vs. economía — “Equilibrio complejo” (¿Cómo se evita desplazamiento/genetrificación en PDOT/PUGS?)	Se considera un tema de Planificación , pero aporta una lectura en la que los usos de suelo pueden modular expulsión residencial (ej. centro histórico con bares o discotecas). Plantea que el plan debe equilibrar permanencia residencial y dinamismo económico. Señala que las dinámicas urbanas cambian rápido y que faltó retroalimentación de Control en reformas;	Sirve para sostener que la prevención del desplazamiento no es solo “ prohibir ”, sino gestionar compatibilidades de uso + condiciones de habitabilidad + control de externalidades . También sirve para plantear que el sistema de control debería retroalimentar a planificación con evidencia territorial continua.

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
	propone generar estadísticas periódicas para alimentar el PDOT (como referencia, Quito lo hace semanalmente).	
Limitación clave “La gente vuelve” ¿Qué limitaciones operativas enfrenta Control?	Se describe la dificultad de intervenir ya que se retira a comerciantes y rápidamente regresan. Para sostener el orden, el municipio debe ofrecer lugares viables y construir cumplimiento desde gobernanza (que la ciudadanía “ acoja ” la política pública).	Tiene la finalidad de incorporar el concepto de cumplimiento como práctica social debido a que el orden se sostiene si existe oferta espacial viable + legitimidad + control constante. Esto aterriza esta investigación hacia prácticas concretas (diseño + gestión + acuerdos) y no solo hacia “propuestas físicas”.
Intensidad de control “Operativos semanales” ¿Procedimientos en los últimos 5 años?	No se cuenta con un número consolidado; se menciona que se ejecutan operativos todas las semanas, especialmente vinculados a uso de suelo (con mayor intensidad los días miércoles y sábados).	Ayuda a argumentar que, aunque el control sea frecuente, sin métricas claras, como cuántos retiros se ocupan, dónde y por qué es difícil evaluar efectividad y ajustar planificación . Esto justifica proponer un esquema de indicadores territoriales para medir integración/conflicto .
Espacio público “Retiro y control” ¿Cómo se protege/mejora el espacio público en usos mixtos?	La acción principal se expresa como operativos con la Guardia Ciudadana para retirar ocupación comercial de veredas y controlar ese tipo de conflictos.	Sirve para plantear que el espacio público es el “ campo de disputa ” más visible entre el recinto ferial y el barrio.
Datos limitados “Denuncias sin desagregación fina” ¿Hay estadísticas para Puertas del Sol/El Arenal?	No se manejan estadísticas detalladas por sector sobre convivencia, tan solo se reciben denuncias de toda la ciudad (uso y ocupación) y técnicos hacen seguimiento. En el año 2026 se prepara un informe anual (2025) con datos agregados, no focalizados por zona.	Evidencia que el conflicto se percibe en territorio, pero no siempre existe información pública desagregada para leerlo a escala barrial. Se deberían realizar indicadores observables con evidencia cualitativa, por parte de los municipios para el uso académico y técnico.
Cultura normativa “Respetar las reglas” ¿Qué acciones sostienen el control municipal a futuro?	Recomienda respetar normativas; señala problemas frecuentes con profesionales de la construcción que intentan justificar excepciones en el uso de suelo (“no pasa nada”, “se ve bonito”, “un piso más”). Plantea que se requiere una política pública y una cultura social de cumplimiento.	Permite cerrar el argumento desde la práctica profesional, ya que la integración socioespacial también depende del comportamiento de actores técnicos y ciudadanía frente a la norma. Esto sustenta que la normativa y el control solo funcionan si hay legitimidad y consistencia en su aplicación (y si se reduce la “excepción” como práctica).

Elaboración: Serrano, A. (2026)

La entrevista con la arquitecta Gina Dávila expone el territorio del barrio Puertas del Sol y el recinto ferial El Arenal como un punto de fricción urbana donde el control municipal opera de forma interinstitucional y reactiva, con énfasis en inspecciones y operativos en el

espacio público y la ciudad en general, buscando dar respuestas a la ciudadanía al tener en consideración permisos y licencias. El recinto ferial El Arenal aparece como un nodo de alta conflictividad por su expansión a veredas y vías (con comercio informal), la intensidad de ocupación y con énfasis en los déficits de condiciones urbanas básicas (seguridad, servicios, circulaciones y control). La entrevistada insiste en que el control no puede sostenerse solo con coerción, por el contrario, requiere alternativas espaciales, gobernanza y, sobre todo, información sistemática (como estadísticas e informes) para retroalimentar la planificación (del PDOT/PUGS) y anticipar impactos antes de que las dinámicas urbanas se consoliden.

Aclara fervientemente que Control Municipal se ve coartado por la falta de comunicación y colaboración conjunta entre distintos entes gubernamentales, por lo que explica que, de no existir acciones conjuntas entre ciudadanía, direcciones de control y planificación y figuras de autoridad, la integración de una manera efectiva no es viable ni a pequeña ni gran escala.



Figura 52: Nube de palabras (Síntesis Control Municipal)

Elaboración: Serrano, A. (2026)

5.1.4 Actor político y técnico

Opinión útil para obtener una mirada técnica y teórica sobre la integración socioespacial y su aplicabilidad en el caso de estudio, en base al conocimiento de la ciudad y su desarrollo urbano por parte de un experto, tanto el modelo de la encuesta como la autorización para el uso de la misma se encuentran en el (Anexo 11).

Tabla 11: Análisis de la entrevista al exalcalde de Cuenca y técnico multicriterial

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
Ordenar con equidad y densidad (Criterios que guiaron el PDOT en su administración)	Plantea que todo plan busca ordenar el territorio con un principio de distribución equitativa de actividades y población, respetando tanto a la naturaleza, usos preexistentes y patrimonios por igual. En Cuenca, el enfoque fue visibilizar el crecimiento, densificar y aprovechar la ciudad existente para evitar expansión dispersa, aunque reconoce que no necesariamente se logró.	Permite leer el PDOT como un intento de que la ciudad se mantenga compacta y con “equidad territorial” que, en la práctica, queda tensionado por cómo se aplican sus instrumentos. Esto ayuda a evaluar si la convivencia residencial-comercial se explica por un ordenamiento intencional o por dinámicas propias.
Edificabilidad y justicia urbana (Asignación de edificabilidad y sus tensiones con la equidad)³	Crítica que la edificabilidad se maneja de forma subjetiva o discrecional, decidida políticamente, generando “ganadores” (zonas con muchas concesiones permitidas) sin una justificación clara. Señala que esa lógica contradice el discurso de equidad , porque otorga ventajas urbanísticas desiguales.	Aquí se identifica un eje clave, la “integración” y que no depende solo del discurso del plan, sino de cómo se reparte el derecho a construir. En Puertas del Sol , esto sirve para explicar por qué ciertos predios se vuelven más atractivos y otros quedan rezagados, produciendo presiones y fricciones cerca de El Arenal .
Evitar segregación en dotaciones (Relación entre planificación y equidad socioespacial)	Señala que el plan de ordenamiento buscaba evitar segregación “negativa” , sobre todo en dotaciones y espacio público , y critica la idea de “urbanismo para pobres” con estándares reducidos. Menciona una ordenanza de vivienda progresiva aceptando soluciones iniciales más básicas, pero con estructura urbana completa desde el inicio.	Da paso a argumentar que la equidad se puede trabajar desde estándares urbanos (vías, espacio público o estructura) más que desde “acabados” inmediatos. En el borde del sector de estudio, ayuda a sostener que la integración requiere condiciones físicas mínimas, aunque la consolidación sea gradual.
Mercado popular “Inevitable, pero ordenable” (Articulación entre áreas de comercio popular y residenciales)	Explica que la ciudad es dinámica y recibe población diaria adicional; por eso demanda comercio y servicios. Defiende que los mercados populares no desaparecen (por precio y relación productor-consumidor), pero critica la improvisación en “El Arenal” , con falta de estacionamientos, asignación desordenada de puestos y ausencia de una estructura adecuada.	Sirve para tratar a “El Arenal” como un equipamiento estructural (no “anomalía”) que debe ser integrado con planificación real. Se enfoca el conflicto no como “mercado vs barrio”, sino como un problema de infraestructura, con falta de organización espacial y movilidad que no se anticipó ni se ejecutó a tiempo.
Política e intereses (Limitaciones institucionales y políticas para	Señala que el principal obstáculo son la instrumentalización política y los intereses; como proyectos frenados por discursos políticos “selectivos” , mientras se	No basta el plan; la ejecución se define por correlaciones políticas y disputas. En el área de estudio, se puede analizar cómo los conflictos

³ La edificabilidad es el parámetro urbanístico que define la cantidad máxima de superficie construible en un predio generalmente expresada como coeficiente de ocupación del suelo (COS) y/o coeficiente de utilización del suelo (CUS) en función del área del lote y ocupación del suelo.

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
aplicar integración urbana)	permiten acciones que afectan patrimonio; critica decisiones como ampliaciones urbanas con el objetivo de densificar.	se sostienen por falta de decisiones consistentes.
Planificación programada vs improvisación (Capacidad del plan para anticipar conflictos por grandes equipamientos)	Reconoce méritos de los planes, pero cuestiona que se incumpla la actualización periódica. Resalta la importancia de los planes parciales y los polígonos de intervención, y contrasta con modelos donde existe “suelo programado” (hacer solo lo planificado en un periodo), cosa que aquí no se respeta.	Se puede estructurar el análisis por escalas con un plan general (principios) vs planes parciales (operación en el territorio), ayudando a justificar por qué el caso de estudio requiere un enfoque de intervención programada y no acciones aisladas.
Reajuste de suelo “para ayer” (Rol de la planificación en el barrio Puertas del Sol y el recinto ferial El Arenal para evitar caos)	Plantea que el gran problema es la implementación “caso a caso” (municipio–propietario), donde reglas y geometrías generan desigualdad real. Propone como salida el reajuste de suelo (reparcelación) para corregir geometrías, distribuir cargas, ubicar bien espacio público, ensanchar vías, incorporar ciclovías y equipamientos, y ordenar derechos edificatorios.	Este punto es central para plantear que la integración socioespacial necesita instrumentos redistributivos (no solo normativos). En el borde Puertas del Sol–Arenal, el reajuste de suelo sirve como alternativa técnica para ordenar trama, accesos, cargas urbanísticas y derechos de construcción, reduciendo conflictos por lotización y por decisiones individuales.
Participación “Teoría sin incidencia” (Cómo influye la participación ciudadana en la legitimidad y efectividad)	Afirma que la participación “debería” influir, pero que actualmente las autoridades no influyen en caso que deberían hacerlo, y que faltan ordenanzas claras sobre participación. Propone recuperar una definición territorial de barrio como unidad, con escalas y organización, y valora experiencias como las parroquias rurales (prácticas participativas).	Esto permite evaluar la “integración” también como gobernanza ya que, si no hay unidades barriales claras y mecanismos efectivos, la gestión del conflicto se vuelve reactiva. Puertas del Sol y el entorno de El Arenal pueden leerse como territorios que necesitan canales formales de diálogo (no solo socializaciones eventuales).

Elaboración: Serrano, A. (2026)

La entrevista al arquitecto Fernando Cordero plantea que la planificación urbana en Cuenca se concibió con objetivos de equidad territorial, densificación y protección patrimonial, pero advierte que esos principios se debilitan cuando la aplicación real se distorsiona por decisiones políticas, por la lógica municipio-propietario y por interferencias políticas. El exalcalde sostiene que el mercado popular es estructural e insustituible, y que el problema central está en el soporte urbano y la improvisación. Propone que la integración socioespacial requiere instrumentos redistributivos en especial el reajuste de suelo y una planificación parcial programada con mecanismos de participación barrial reales, complementados por una lectura cualitativa de la cultura cuencana como capital social que puede sostener acuerdos y orden urbano, la cual es igual o mayormente indispensable que el urbanismo o la planificación para generar integración.

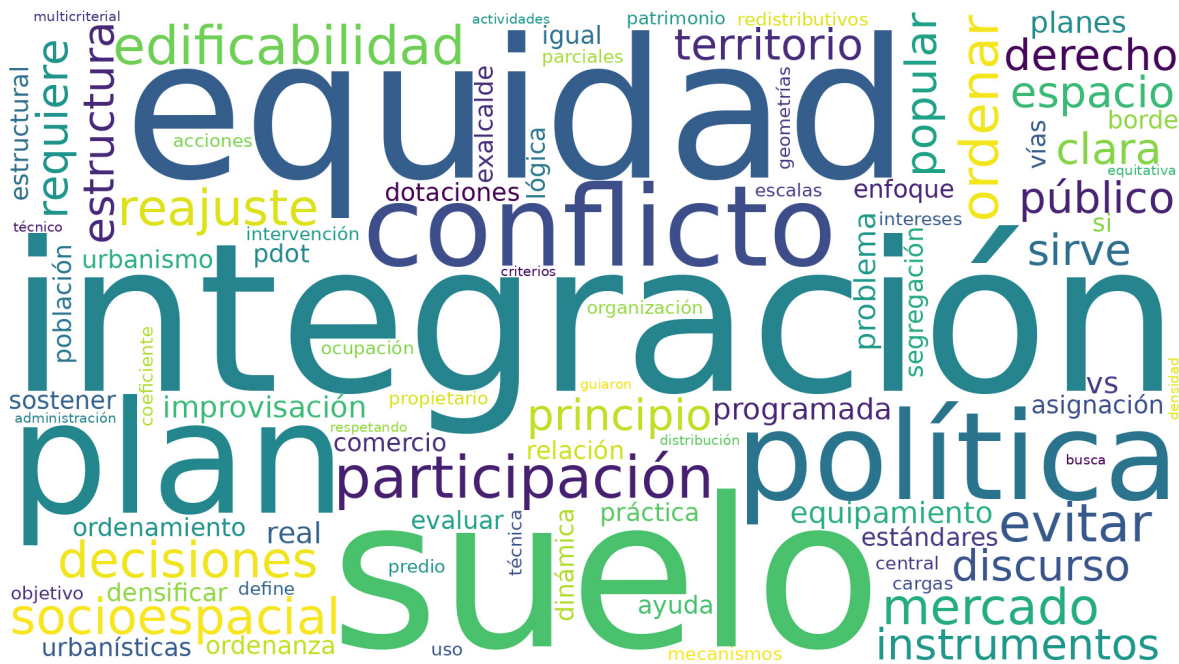


Figura 53: Nube de palabras (Síntesis actor político y técnico)

Elaboración: Serrano, A. (2026)

5.1.5 Actores académicos especialistas

Opinión útil para obtener una mirada técnica y teórica sobre la integración socioespacial y su aplicabilidad en el caso de estudio, tanto el modelo de la encuesta como la autorización para el uso de la misma se encuentran en el (Anexo 11).

Tabla 12: Análisis de la entrevista a un catedrático urbanista (Universidad de Cuenca)

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
Concepto base “Más segregación que integración” ¿Cómo define la integración socioespacial en ciudades latinoamericanas?	Señala que, en lo residencial, hablar de integración es difícil porque predomina la división social del espacio porque la clase alta, media y baja tienden a ocupar zonas distintas, además sostiene que la ciudad se estructura por una lógica económica (capitalista) que integra muy bien producción y consumo, pero no necesariamente integra socialmente.	Permite partir de una definición crítica, la “ integración socioespacial ” no se asume como estado dado, sino como tensión frente a la segregación residencial; y obliga a diferenciar entre integración social e integración económica (funcional).
Cómo medir “Indicadores por flujos y consumo” ¿Qué indicadores sirven para medir integración o segregación?	Propone mirar tamaños de población y, sobre todo, flujos cotidianos hacia espacios de reproducción de la vida. Enfatiza que los espacios comerciales se estratifican, la “feria libre” atiende principalmente a estratos medios y bajos, mientras estratos altos usan otros circuitos de consumo; advierte que deben leerse como tendencias para el análisis.	Da lugar a diseñar una matriz de medición para el sector de estudio basada en quién usa qué, cuándo y por dónde, por ejemplo, los circuitos de consumo y servicios, gradientes socioeconómicos y patrones de movilidad , evitando conclusiones absolutas por casos aislados.
Causas estructurales	Afirma que la segregación es estructural y se expresa espacialmente, “se vive donde las	Posibilita colocar el mercado del suelo como variable explicativa central del caso, en análisis, la

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
<p>“El suelo segrega” ¿Qué factores determinan la cohesión entre distintos niveles socioeconómicos?</p>	<p>condiciones económicas lo permiten”. Describe el rol del precio del suelo y la “renta de monopolio de segregación”, mediante la cual estratos altos pagan valores que excluyen a otros, reconociendo que la planificación puede hacer algo más, pero con límites establecidos.</p>	<p>integración o segregación no depende solo de diseño o norma, sino de renta, precios, acceso y mecanismos que expulsan o retienen población.</p>
<p>Espacio público “Integración parcial” ¿Qué puede hacer la planificación frente a la segregación?</p>	<p>Plantea que la ciudad puede tener momentos de mezcla en el espacio público, mencionando, parques lineales donde coinciden distintos estratos. Advierte que la segregación se agrava con urbanizaciones cerradas y que debe evitarse concentrar vivienda social en grandes asentamientos homogéneos y sugiere insertar vivienda social en piezas pequeñas para promover heterogeneidad.</p>	<p>Viabiliza sostener que la integración se trabaja en dos frentes: (1) espacio público de calidad como lugar de encuentro (2) política habitacional distribuida (micro inserciones) para evitar segregación. En la zona de estudio, orienta a pensar bordes y parques como dispositivos de encuentro real.</p>
<p>Buenas prácticas “Cultura urbana + transporte colectivo” ¿Qué ejemplos podrían replicarse en Cuenca?</p>	<p>Señala que Cuenca aún conserva prácticas culturales de cuidado de ciudad y menciona como fortaleza los parques lineales. Plantea que un desafío fuerte es la movilidad, ya que se ha privilegiado la solución individual (auto) sobre la colectiva. Cita referencias como Curitiba en transporte y menciona prácticas ambientales (p. ej., recolección de aceites usados).</p>	<p>Permite articular el marco propositivo con dos ejes, los cuales son, movilidad colectiva y prácticas urbanas sostenibles (gestión ambiental). Esto refuerza que la integración no es solo “mezcla de usos”, sino soporte urbano (transporte, espacio público, gestión ambiental y hasta prácticas culturales).</p>
<p>Movilidad y estrato “El auto como marcador social” ¿Cómo influye la movilidad en integración o segregación?</p>	<p>Explica que la movilidad refleja estratos ya que tanto altos y medios se desplazan en automóvil, con impactos negativos, y señala que barrios populares tienden a resolver más necesidades localmente, pero el sistema productivo rompe esa lógica cuando obliga a viajes largos.</p>	<p>Coloca la movilidad como variable de integración, observando a la vez accesibilidad real, dependencia del auto, costos de estacionamiento y cómo los flujos hacia “El Arenal” afectan la vida barrial y también abre la discusión de instrumentos económicos para ordenar movilidad.</p>
<p>Comercio informal “Necesario, pero incompatible con veredas” ¿Riesgos metodológicos o éticos al estudiar informalidad?</p>	<p>Considera que la informalidad es “irregular”, pero funcional al sistema por falta de empleo formal. Señala que, como urbanista, es difícil defender ocupación de veredas porque el espacio fue diseñado para otra función, por lo que propone que el municipio cree espacios deliberados (incluso en parques) para comercio, con posibilidad de reversibilidad, y</p>	<p>Concede tratar el comercio informal como fenómeno estructural (no moral) y discutir soluciones urbanas con espacios designados, reversibles, que no destruyan caminabilidad. En “El Arenal”, esto ayuda a argumentar integración como equilibrio entre trabajo, orden y calidad del espacio público.</p>

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
	trabajar hacia formalización gradual de los comerciantes.	
Caso barrio Puertas del Sol y recinto ferial el Arenal "Dos mundos" ¿Existe integración real en esta zona de usos mixtos?	Afirma que no hay integración ya que son " dos mundos " con usuarios distintos. Describe a El Arenal como mercado popular regional, mientras el entorno residencial recibe productos inmobiliarios tipo " plazas " orientados a estratos medios y altos; menciona transformaciones y desplazamientos por presión del capital, y problemas funcionales históricos de " El Arenal " que no se han resuelto.	Faculta consolidar la hipótesis central del caso: la coexistencia actual expresa una frontera socioeconómica (comercio popular vs consumo medio/alto) y una presión de cambio de usos.
Intervenir territorios distintos "El espacio puede facilitar o negar" ¿Qué factores considerar al intervenir realidades socioespaciales diferentes?	Señala que el espacio público puede ser un elemento de integración si se diseña y localiza estratégicamente para atraer a distintos grupos; sin embargo, advierte que no basta el diseño, al contrario, intervienen participación junto con economía y sociología, además recalca que no se debe cargar al arquitecto con resolver todo lo que la sociedad produce hay que tener ayuda de leyes.	Da paso a construir un enfoque de intervención integral por lo que, el proyecto urbano debe combinar diseño + localización estratégica + gobernanza con participación y lectura socioeconómica. También evita una mirada simplista que atribuya éxito/fracaso solo al diseño físico.
Academia y municipio "Debates y experimentación" ¿Cómo colaborar para cohesión urbana?	Propone que universidad y municipio promuevan debates y procesos reales; sugiriendo que un trabajo de titulación experimente un mecanismo de búsqueda de acuerdos y reporte resultados, incluso si evidencia diferencias irreconciliables. Relata transformaciones barriales cerca de la feria con varios conceptos como la salida de	Permite plantear estudios como aporte aplicado, incorporando un pequeño ejercicio de co-diseño y diálogo o validación territorial. Además, refuerza que la transformación alrededor del recinto ferial El Arenal es un proceso social en curso continuo.
Prioridades "Primero donde más falta" ¿Qué conclusiones sobre diversidad social y planificación?	Indica que la planificación no debe "tomar partido", pero sí establecer prioridades, ya que todos requieren equipamientos, pero lo prioritario debe enfocarse en estratos económicos medios y bajos vulnerables, porque en estratos altos muchas necesidades se resuelven de forma privada.	Asienta criterios de priorización espacial, con la integración se vincula con redistribución de soporte urbano donde más impacta en calidad de vida y cohesión.
Convivencia real "Más económica que social" ¿Qué rescata de la convivencia en torno a servicios (p. ej., Batán Shopping y mercados)?	Señala que gran parte de la "integración" observada ocurre en el plano económico (con la oferta y demanda); las centralidades atraen flujos regionales y se generan compatibilidades funcionales. La integración social profunda es más difícil; sugiere buscar "temas comunes" que unan a la ciudadanía (como identidad o causas compartidas).	En la zona de estudio, se debe distinguir entre integración por función económica y la integración social cotidiana. También orienta a explorar qué "temas comunes" pueden activar acuerdos y convivencia.

Elaboración: Serrano, A. (2026)

La entrevista al arquitecto Fernando Pauta plantea que, en el contexto latinoamericano, la integración socioespacial es difícil de sostener en el ámbito residencial debido a una segregación estructural mediada por el mercado del suelo y por circuitos diferenciados tanto de consumo como de servicios. El entrevistado distingue entre una integración económica (con producción y consumo junto con compatibilidades funcionales) y una integración social mucho más limitada, donde el espacio público puede generar encuentros parciales si está bien localizado y gestionado. En este sentido, advierte que las políticas urbanas tradicionales suelen fracasar al intentar forzar una mezcla social puramente residencial, ya que las dinámicas de gentrificación y especulación inmobiliaria terminan expulsando a los sectores vulnerables. Por ello, sugiere que los verdaderos catalizadores de cohesión son las infraestructuras de movilidad y los equipamientos de proximidad.

Para el caso de estudio, afirma que existen “dos mundos” con usuarios distintos, el recinto ferial el Arenal como centralidad popular regional y el barrio Puertas del Sol tensionado por nuevas inversiones y cambios de uso, desembocando en la creación de plazas comerciales. Propone que las intervenciones no dependan solo del diseño, sino de una metodología basada en prácticas reales de la comunidad junto con prioridades redistributivas de equipamientos y movilidad colectiva, y una gestión deliberada del comercio informal sin sacrificar la caminabilidad del espacio público. Esta visión implica superar el enfoque meramente punitivo hacia la informalidad, transformando los bordes del mercado en zonas de transición que logren amortiguar el impacto logístico. Asimismo, enfatiza que cualquier estrategia de regeneración debe garantizar la permanencia de los habitantes originarios para evitar que la revalorización del sector fracture definitivamente la frágil convivencia actual.



Figura 54: Nube de palabras (Síntesis arquitecto Fernando Pauta)

Elaboración: Serrano, A. (2026)

Tabla 13: Análisis de la entrevista a un catedrático urbanista (Universidad Católica de Cuenca)

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
Integración “menos urbana, más rural” ¿Cómo define la integración socioespacial en Latinoamérica?	Plantea que, en Latinoamérica, la integración socioespacial no opera como en otros contextos; en la ciudad predomina el aislamiento. En Cuenca, aunque hay muchos barrios, eso no necesariamente implica integración ; ubica la integración con más claridad en lo rural.	Sirve para justificar que “integración socioespacial” en la ciudad de Cuenca no puede asumirse como un resultado automático de cercanía física o cantidad de barrios; se debe evaluar como una condición difícil, con tendencias al aislamiento urbano.
Medir integración con “movilidad y equipamientos” ¿Qué indicadores son más robustos?	Señala que la movilidad es clave para observar lo social, en especial cómo se mueven las personas, además de los equipamientos por su capacidad de concentrar participación ; añade la importancia de puntos de encuentro, incluso para gestión de riesgos.	Permite estructurar indicadores alrededor de: (1) patrones de movilidad (2) equipamientos como focos de concentración (3) existencia real de puntos de encuentro , Especialmente en un territorio con flujos intensos como la zona de estudio.
Cohesión condicionada por “marcas sociales + suelo caro” ¿Qué determina cohesión entre distintos niveles socioeconómicos?	Explica que los niveles socioeconómicos están muy marcados y hay pocas relaciones entre sectores. La accesibilidad y, sobre todo, los costos inmobiliarios limitan la mezcla social, sumado a esto sugiere tipologías diversas de vivienda, pero advierte que la discriminación dificulta la mezcla; esto requiere un “proyecto social” además del urbano.	Da paso a abordar la integración como un fenómeno socioespacial y cultural, por lo cual no basta con “mezclar usos” o “mejorar espacio público” si el mercado del suelo y prácticas discriminatorias sostienen la separación.
Regeneración urbana: relación social, pero riesgo de “ciudad para turistas” ¿Buenas prácticas aplicables?	Reconoce que regeneraciones urbanas recientes han favorecido niveles de relación social al crear focos de concentración; sin embargo, advierte que el riesgo es que esos espacios funcionen más para turismo que para los residentes.	Ayuda a leer la regeneración como un arma de doble filo, ya que puede activar encuentro e integración , pero también desplazar el “usuario local” y reorientar el espacio a lógicas turísticas; esto es clave para evaluar centralidades y espacios públicos del caso.
Normativa débil en diseño urbano ¿Qué papel cumplen diseño urbano y normativa?	Afirma que en Cuenca hay poca normativa específica de diseño urbano; sí existen parámetros, pero no un marco completo que guíe proyectos (ej. parques lineales). En la práctica se termina resolviendo con criterios por departamentos o referencias externas; eso empuja a modelos europeos y puede debilitar valor cultural y social local.	Se puede sostener que una limitante estructural de la integración es la falta de instrumentos claros de diseño urbano, dado que, sin guías consistentes, la ejecución depende de criterios dispersos y referentes externos que no siempre calzan con la realidad socioespacial del territorio.
Movilidad universal como condición de integración ¿Cómo influye la movilidad en la	Plantea que la movilidad debe pensarse desde accesibilidad universal; identifica barreras incluso en elementos como bolardos; criticando proyectos sin	Permite asumir que la integración se “produce” también por diseño de movilidad , al permitir continuidad, conectividad y accesibilidad real.

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
integración y segregación?	conexión ni parámetros claros. Valora intervenciones “amigables” pero advierte que, sin continuidad, se rompe el efecto. Además, recalca diseñar para diversidad real de usuarios (personas con discapacidad, adultos mayores, niños, mujeres con tacones, mascotas, etc.).	En todo caso de estudio se debería analizar si la infraestructura favorece encuentro, o lo bloquea, entre dinámicas residenciales y comerciales.
Metodología: “observar y entrevistar” ¿Riesgos metodológicos y éticos al estudiar integración en zonas de comercio?	Indica que no hay una metodología única, pero que la observación y las entrevistas son centrales, pero que las encuestas pueden distorsionar. En ética, critica el diseño “desde el escritorio” y el capricho técnico/político; resalta la comunicación con la gente y la necesidad de proponer desde realidades, evitando corrupción.	Se debe priorizar una lectura situada, para validar lo que se declara vs lo que pasa. Éticamente, se debe mostrar que una intervención solo funciona si se construye con actores reales y no con decisiones cerradas o coyunturales.
“No hay integración real” ¿La planificación logró integración en zonas mixtas?	Responde que no, aunque existe planificación , el PUGS (2020) y sus sectores de intervención tienen problemas de aplicación por no medir bien contextos distintos; señalando que la planificación queda subordinada a caprichos políticos, lo que frena inversión.	Sirve para argumentar que el problema no es solo del “diseño” sino de la gobernanza porque si el plan depende de coyuntura política, la integración queda como discurso y no como efecto territorial verificable.
Transformación e identidad barrial ¿Qué pasó con el barrio de Puertas del Sol a lo largo del tiempo?	Describe a “Puertas del Sol” como destino de migración de clase media-alta en los años 70 , pero que, con el tiempo, perdió identidad residencial y se volvió más comercial; muchos residentes migraron a otros sectores. La conexión con el polo comercial no se consolidó, además de que algo como el travía no implica integración por sí mismo.	Se puede leer el caso como un proceso de cambio de uso, de residencial a mixto intensivo; lo que permite explicar tensiones actuales (en temas de pertenencia, convivencia y los conflictos que genera) y evaluar cómo el comercio reconfigura identidad socioespacial .
Compatibilidad de usos “Escala y límites” ¿Qué considerar al intervenir comercio popular vs. zonas residenciales?	Sostiene que el comercio popular no es plenamente compatible con zonas estrictamente residenciales. Propone usos complementarios y comercio a mediana escala (ej. minimercados), pero advierte que una sucesión intensa de locales transforma el lugar, lo que provoca que pierda identidad residencial y se vuelva “arriba vivienda/abajo comercio” en edificaciones.	Posibilita convertir la “mezcla de usos” en una discusión de escala e intensidad, puesto que el objetivo no es prohibir comercio, sino calibrarlo para que no desplace la residencia ni deteriore la convivencia ni la movilidad cotidiana.
Efectos urbanos de sobreintensificación comercial	Vincula la sobrecarga comercial con contaminación, alta movilidad vehicular, baja movilidad peatonal y deterioro de movilidad para residentes; eso termina expulsando población.	Se deben observar criterios como la congestión, presión vehicular, caída de caminabilidad y procesos de salida residencial como señales de segregación funcional y debilitamiento de integración .
Evaluar integración por “actores y escalas”	Propone trabajar por escalas y con actores sociales (representantes reales del territorio).	Ayuda a diseñar el análisis como gobernanza multiactorial, al identificar quién decide, quién

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
¿Enfoque metodológico para evaluar integración?	En Cuenca existen múltiples actores (universidades, cámaras, colegios profesionales o hasta la iglesia.), pero falta participación efectiva; además critica la lógica de “primero se hace y después se conversa”.	representa, quién usa y quién queda fuera. La integración , en este enfoque, se mide también por participación y legitimidad del proceso.
Municipio y universidad “Co-diseño y gobernanza” ¿Cómo colaborar y qué papel juega la academia?	Afirma que la colaboración es fundamental, debido a que universidades aportan investigación, formación y estudiantes en proyectos reales, haciendo crítica a Cuenca debido a que se trabaja con pocas universidades y que existe un	Esto abre una lectura de “capacidad institucional” ya que si el municipio no articula con la academia y otros actores, pierde soporte técnico y social, y la integración se vuelve más frágil (menos apropiación y menor continuidad de políticas).
Casos de referencia: cuidado con el sesgo ¿Aprendizajes de casos internacionales, nacionales y locales?	Dice que el estudio de casos puede sesgar y frenar creatividad; por lo que sugiere tomar lo funcional + morfológico + tecnológico de manera concreta. Prefiere casos latinoamericanos y locales por cercanía cultural y recalca ir al sitio de estudio y considerar límites tecnológicos o económicos.	Permite usar referentes sin convertirlos en “molde”, tomando criterios transferibles (función, forma y tecnología) pero con justificación del por qué los ajustes al contexto cuencano y al sistema de actores del caso de estudio.
Conclusión: “no somos inclusivos, somos exclusivos” ¿Existe equilibrio entre diversidad social y planificación?	Concluye que predominan lógicas de exclusión; debido a que hace falta promover intervenciones más inclusivas. Menciona cambios sociales (mascotas y no hijos, decisiones familiares y migración) y tecnológicos como variables que obligan a replantear proyecciones y diseño. Por lo que decidir sin conversar no sirve.	Ayuda a cerrar el marco interpretativo debido a que la integración requiere inclusión real (diseño + gobernanza + lectura de cambios sociales). La conversación y la participación no son accesorios; son condiciones para que el territorio no se planifique “para pocos”.

Elaboración: Serrano, A. (2026)

La entrevista con el arquitecto Julio Pintado construye una mirada crítica sobre la integración socioespacial en Cuenca; comenta que la ciudad muestra fuertes marcas socioeconómicas con barreras culturales y limitaciones del mercado del suelo que dificultan la mezcla social estable. El entrevistado ubica en resumen a la movilidad universal, la continuidad del diseño y los equipamientos como condiciones prácticas para activar encuentro, pero advierte que la planificación se debilita cuando depende de coyunturas políticas y cuando carece de normativa clara de diseño urbano. Por último, plantea que la relación no se consolida como integración real; más bien se observa transformación de identidad residencial, tensiones por intensificación comercial y un déficit de socialización con participación que termina reproduciendo exclusión.

DIMENSIÓN	SÍNTESIS	INTERPRETACIÓN
¿Qué considerar al intervenir espacios de comercio popular y zonas residenciales?	cambió rápido, lo que modifica el panorama económico/social.	barrio del Puertas del Sol con cambio de consumo y estándares (2) persistencia del Arenal como centralidad comercial popular. Esto ayuda a proponer intervenciones con lógica diferenciada por subsistemas, para evitar soluciones “ únicas ” que no calzan con ambas dinámicas, lo que propicia segregación .
Inclusión desde diseño y servicios “Bulevares + aprendizaje urbano” ¿Qué papel cumplen diseño urbano y normativa en entornos inclusivos?	Menciona que Cuenca ha tomado referentes europeos para desarrollar su centro histórico. También afirma que el turismo ha empujado una “ educación ” del sector turístico, mejorando la atención a personas de distintos perfiles (niveles socioeconómicos y condiciones).	Permite articular inclusión como combinación de espacio público accesible + capacidad de servicio (trato y oferta para diversidad real). Para la investigación, justifica analizar inclusión no solo por normativa , sino por desempeño del espacio y del sistema urbano (diseño + prácticas económicas/turísticas).
Planificación temprana “Ventaja urbana acumulada” ¿Qué buenas prácticas urbanas se podrían aplicar a Cuenca?	Considera que Cuenca, por ser una ciudad intermedia, aún no presenta el nivel de colapso de las metrópolis, y atribuye su desempeño a una planificación sostenida de décadas, debido a que desde los años 60-70 se planifica el centro histórico y la expansión hacia nuevas zonas (menciona ejes como Solano, Puertas del Sol y el aeropuerto).	Faculta sostener que el “buen desempeño” urbano no es espontáneo, al contrario, es un efecto de planificación acumulada.
Caso de estudio bajo presión “Puertas del Sol al borde” ¿Hay integración real en Puertas del Sol–Arenal?	Afirma que en los últimos años hay más dinámica en “Puertas del Sol” que, en el recinto ferial, ya que “ El Arenal ” ha funcionado como punto cultural de abastecimiento, pero hoy es poco accesible y en horas pico se vuelve caótico. Señala que “ Puertas del Sol ” todavía no colapsa, pero está “ al borde ”.	Da paso a formular una hipótesis clara debido a que el conflicto no es solo “feria vs barrio”, sino accesibilidad y saturación como condición que reconfigura convivencia y percepción. Además, abre la lectura de “ turistificación ” del barrio Puertas del Sol como factor de cambio socioespacial , distinto a la lógica comercial del recinto ferial El Arenal .
Metodología situada “Leer hacia dónde apunta la gente” ¿Enfoque metodológico para evaluar integración?	Plantea que debe primar un diagnóstico real geoespacial y cultural, y entender “hacia dónde apunta” la gente que vive allí, ya que algunos verían el sector como oportunidad y otros se irían buscando tranquilidad, insiste en que esa lectura la deben decir quienes habitan el lugar.	Justifica que la evaluación de integración debe incluir expectativas y decisiones residenciales como indicador cualitativo fuerte.
Gobernanza en red “Municipio y academia + gremios”	Sostiene que la articulación entre municipios, universidades y gremios es indispensable. Argumenta que la academia forma profesionales que deben alinearse con necesidades y	Permite sostener un argumento institucional clave, que la integración socioespacial también depende de capacidad de coordinación y de un lenguaje común entre actores; esto sirve para

5.2 Sistematización e interpretaciones de entrevistas

Se evidencia que existe un aumento considerable de comerciantes, pero sobre todo de clientes del recinto ferial El Arenal en días específicos, por lo que se necesitan mayores controles en dichos días, donde intervengan las diferentes direcciones municipales, ya que directamente aumentan conflictos.

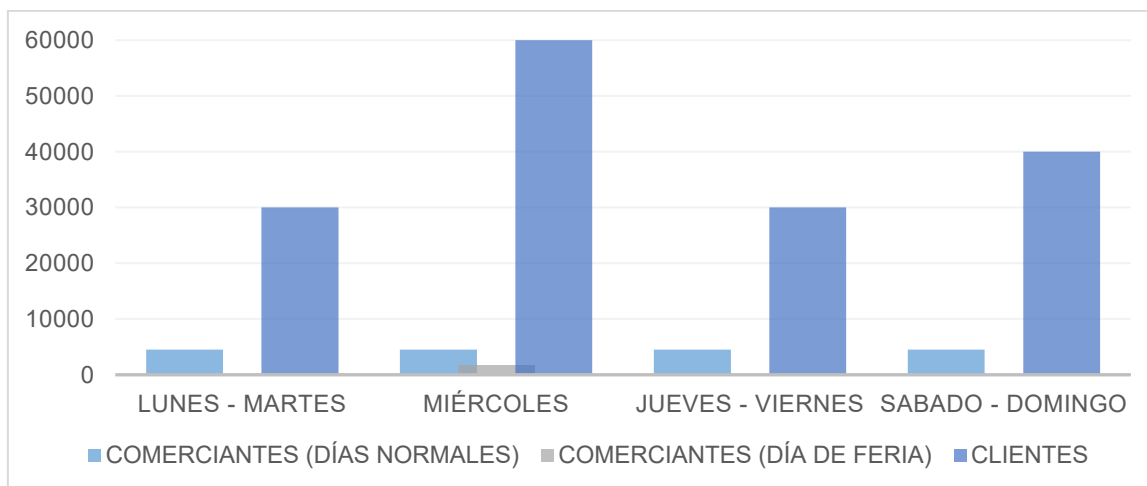


Figura 57: Muestra de número de comerciantes y usuarios a través de la semana

Fuente: Entrevistas a actores clave

Elaboración: Serrano, A. (2026)

El recinto ferial, cuenta con una serie de factores, en los cuales se debe intervenir para mejorar el sector y la percepción del mismo, tanto para comerciantes, clientes y habitantes próximos, pero que a pesar de dichos datos la convivencia se mantiene en un nivel aceptable y que podría mejorar con la ejecución de planes específicos en el sector.

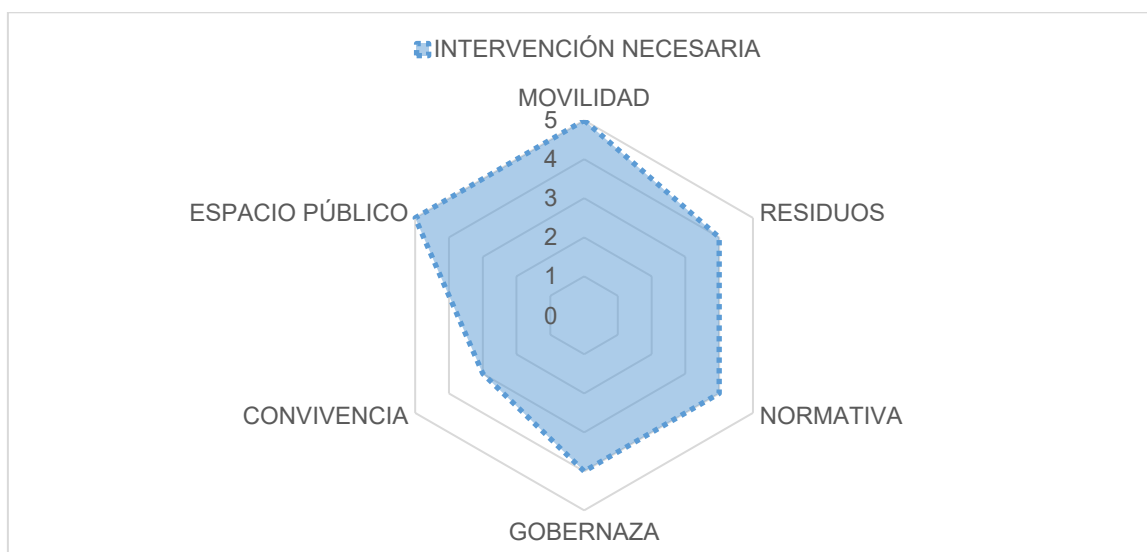


Figura 58: Análisis de debilidades del sector que requieren intervención

Fuente: Entrevistas a actores clave

Elaboración: Serrano, A. (2026)

Se muestra que el recinto ferial cuenta con un grupo variado de actores, y que el uso orgánico del espacio genera problemáticas, pero que también existen acciones municipales que se pueden tomar para potenciar lo bueno y contrarrestar los problemas, demostrando que no solo es “un mercado”, sino un sistema urbano híbrido.

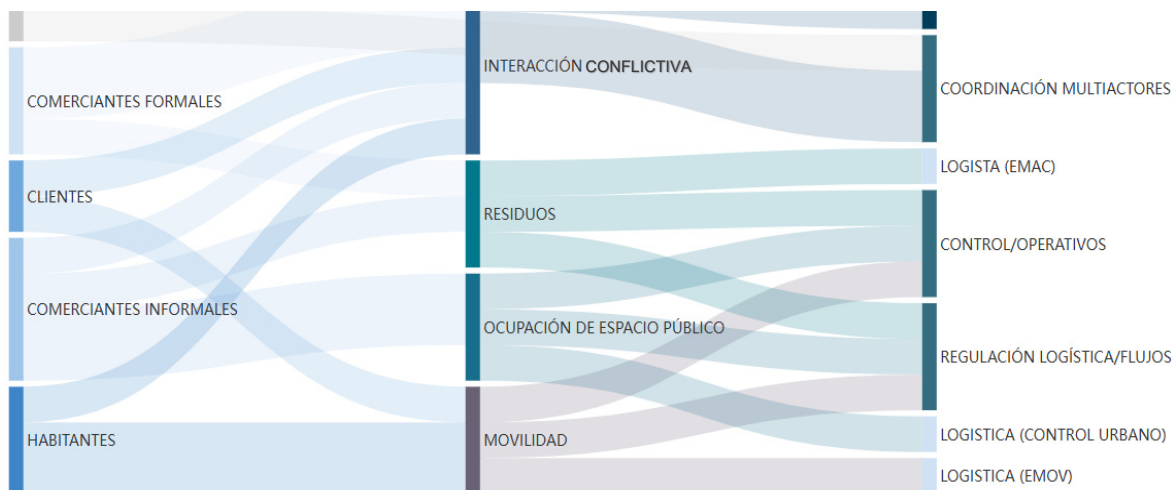


Figura 59: Diagrama de actores y problemáticas (Con acciones municipales para dar solución)

Fuente: Entrevistas a actores clave

Elaboración: Serrano, A. (2026)

Muestra que indica variabilidad en lo correspondiente a la congestión, seguridad e integración (temas repetidos en la entrevista), dependiendo la zona del barrio de Puertas del Sol y su conexión urbana con el recinto ferial.

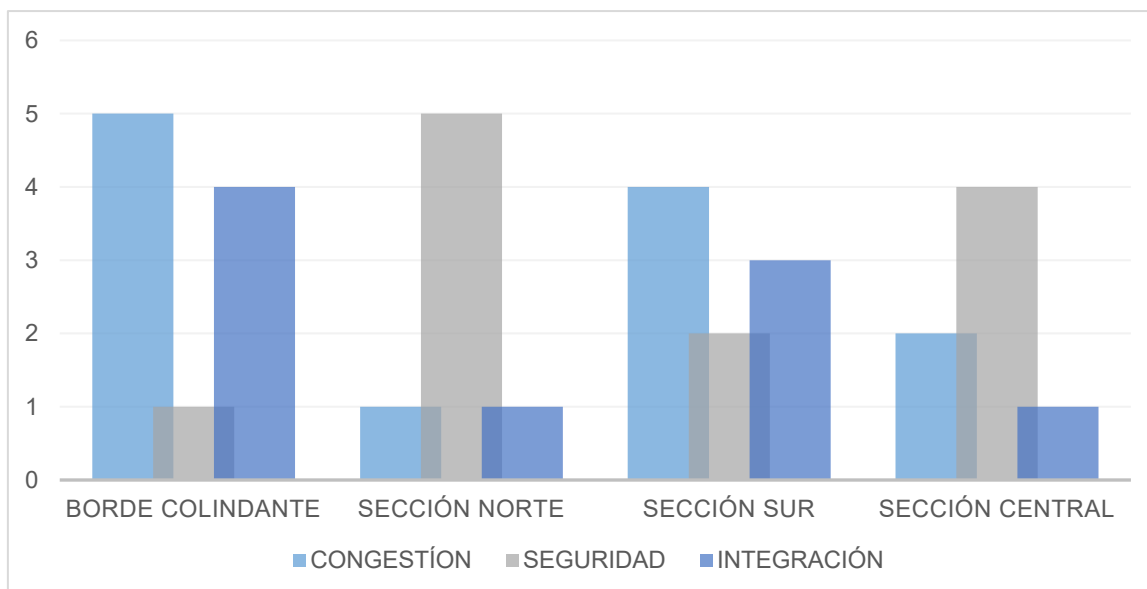


Figura 60: Condiciones críticas percibidas en diferentes ubicaciones de la zona

Fuente: Entrevistas a actores clave

Elaboración: Serrano, A. (2026)

Se confirma que aunque los comerciantes inciden activamente en la zona, el elevado número de clientes del recinto ferial es el factor que condiciona las principales problemáticas del sector y lo que puede afectar la integración, lo que demuestra que controles oportunos y la consideración de movilizar el comercio mayorista aportaría a la integración de los habitantes y comerciantes, al reducir la magnitud de usuarios del recinto ferial y permitiendo menor congestión vehicular y el uso del espacio por ambos sectores.

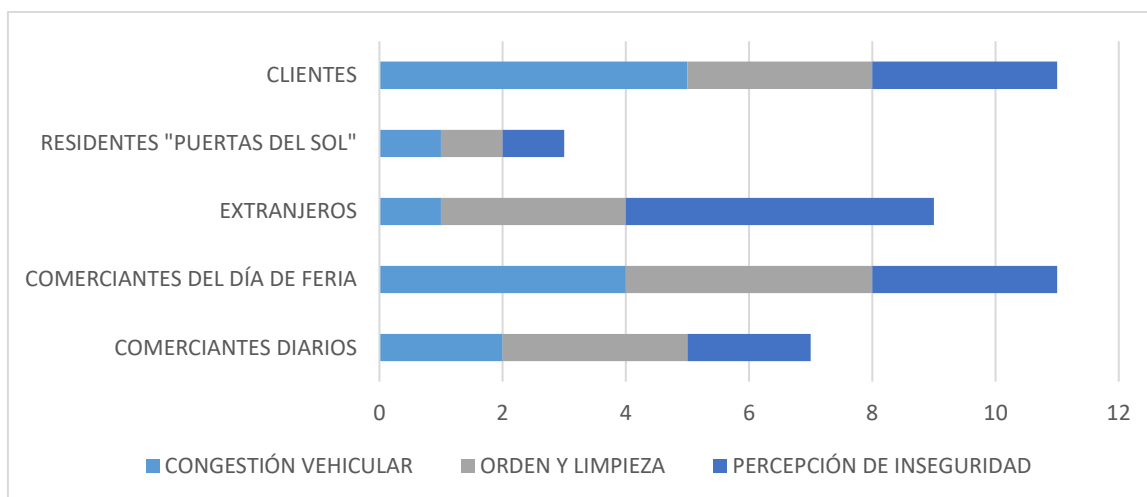


Figura 61: Muestra de las variables negativas de los actores en el sector

Fuente: Entrevistas a actores clave

Elaboración: Serrano, A. (2026)

Es pertinente analizar la relación del gobierno local o municipalidad con el mercado de suelo debido al incremento de proyectos inmobiliarios en el sector de Puertas del Sol, para evitar el desplazamiento del uso residencial y de habitantes locales, rompiendo la coexistencia en el área de estudio.

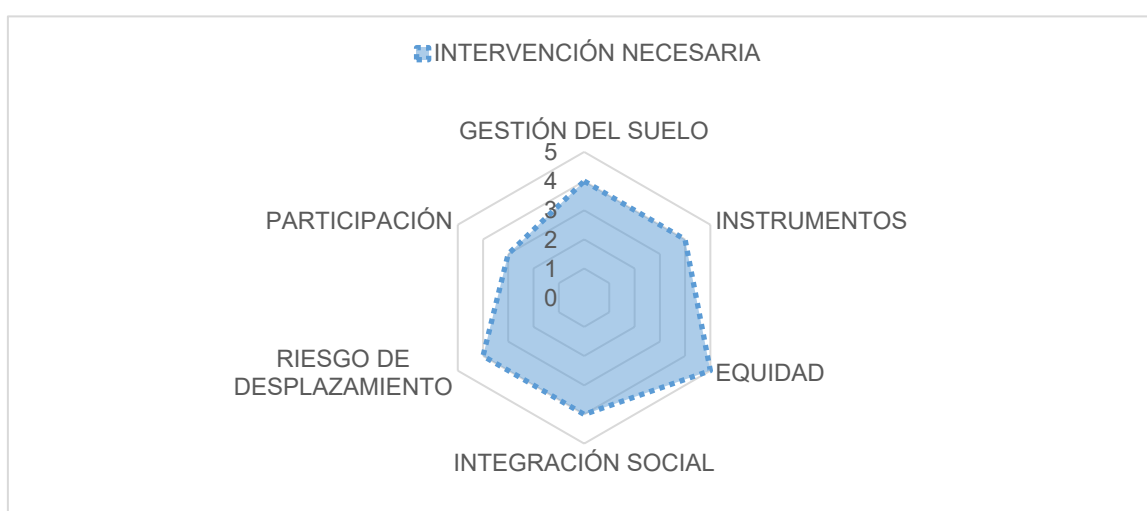


Figura 62: Perfil de gobernanza vs el mercado de suelo

Fuente: Entrevistas a actores clave

Elaboración: Serrano, A. (2026)

Los entrevistados confirman que la congestión vehicular y peatonal determina uno de los principales aspectos que generan problemas entre usuarios y habitantes del sector, pero esto tiene un mayor o menor impacto dependiendo la cercanía del barrio Puertas del Sol con la funcionalidad de la Feria Libre.

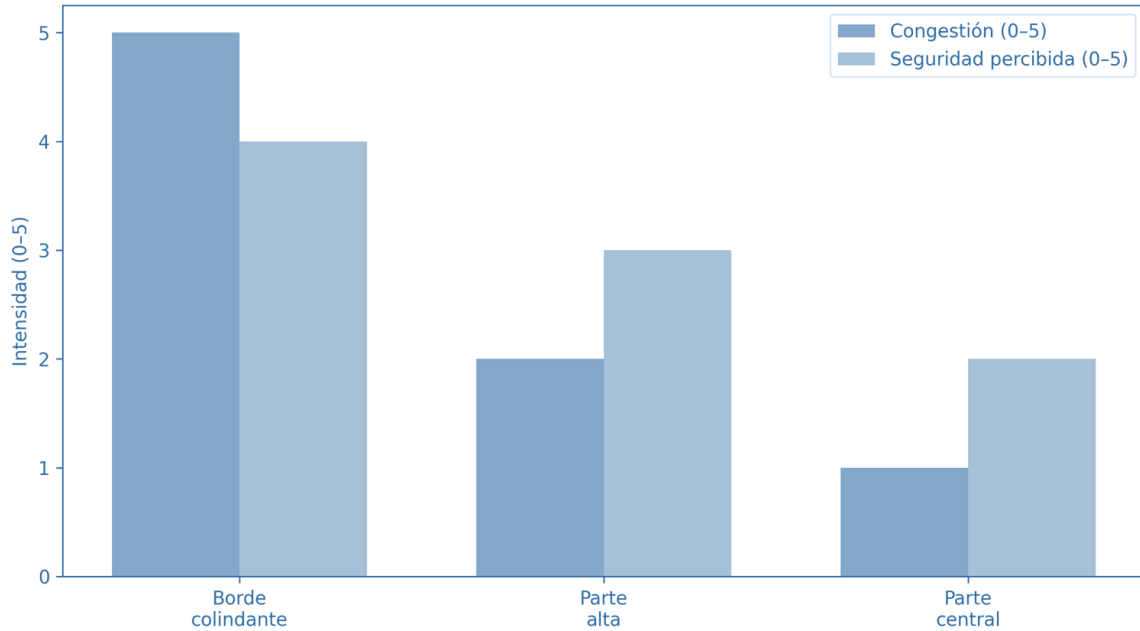


Figura 63: Gradiente de impacto en zonas del barrio puertas del sol en relación a la congestión

Fuente: Entrevistas a actores clave

Elaboración: Serrano, A. (2026)

Es fundamental conocer que existen una serie de condicionantes los cuales son de suma importancia al momento de intervenir en el sector en favor de mantener y mejorar la integración y evitar el arraigamiento de problemas.

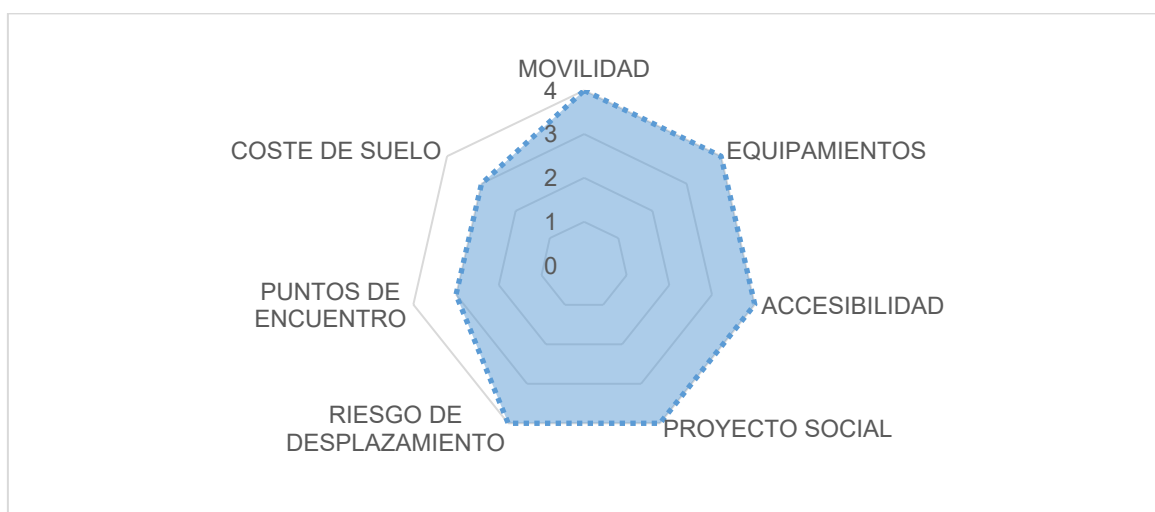


Figura 64: Condicionantes importantes para la cohesión barrial

Fuente: Entrevistas a actores clave

Elaboración: Serrano, A. (2026)

5.2.1 Esquematación general de las Entrevistas

Se ha realizado una síntesis correlacionada a los entrevistados con los puntos que destacan dentro de la zona, los cuales son la base fundamental a tratar y desarrollar en el presente, pero manteniéndolo en el futuro para que la zona se mantenga integrada y que se puede replicarla en casos similares, determinadas en dos gráficos.

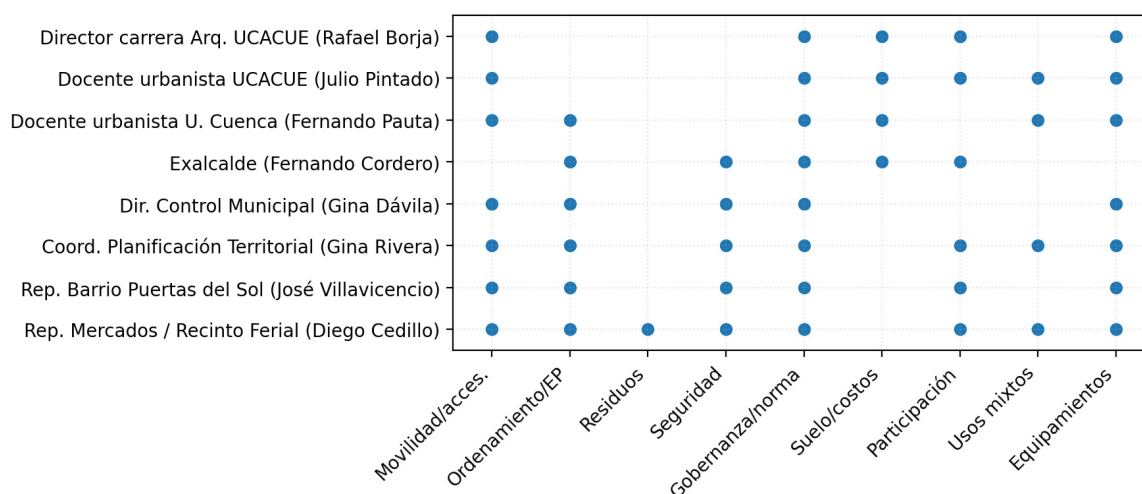


Figura 65: Matriz de presencia temática por actor (• = eje mencionado)

Fuente: Entrevistas a actores clave

Elaboración: Serrano, A. (2026)

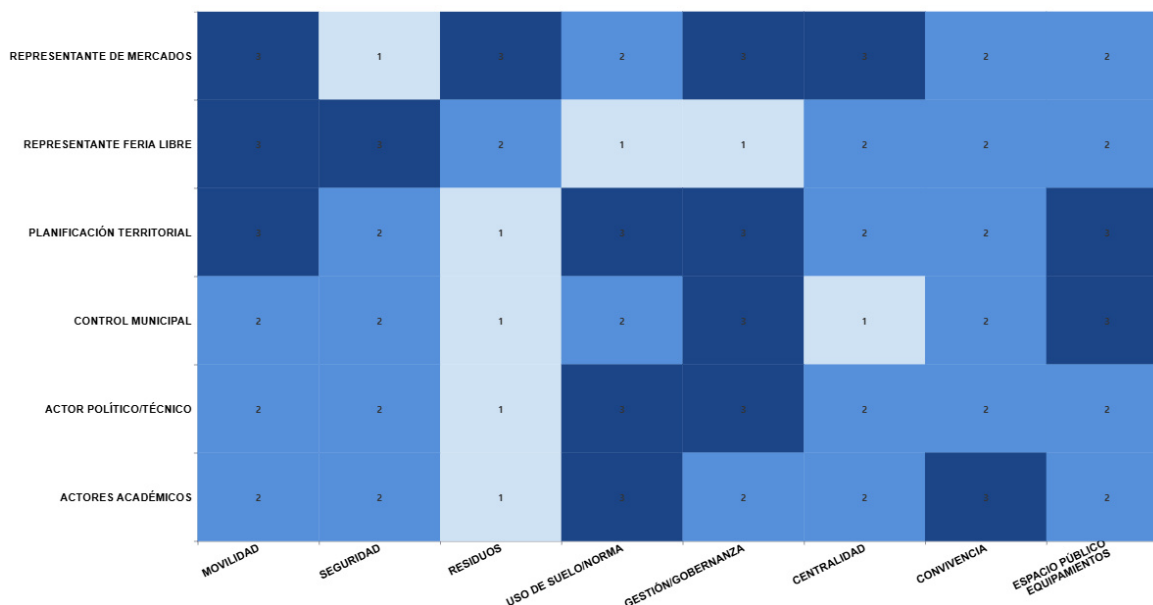


Figura 66: Matriz de incidencia de factores en la zona según cada entrevistado

Fuente: Entrevistas a actores clave

Elaboración: Serrano, A. (2026)

Por último se ha realizado un gráfico de radar comparativo por tipo de actores, el cual evidencia la concordancia de criterios de los entrevistados acerca de las problemáticas que presenta el sector, lo cual identifica que la integración socioespacial se determina y se reproduce cuando actores clave dentro de la planificación y desarrollo de una ciudad unifican sus criterios, pero también hace énfasis en que si bien los criterios son unificados si no se resuelven las problemática, ni existe intervención gubernamental en conjunto con la voluntad de la población, no es posible desarrollar espacios urbanos ordenados y en la que la población se correlacione.

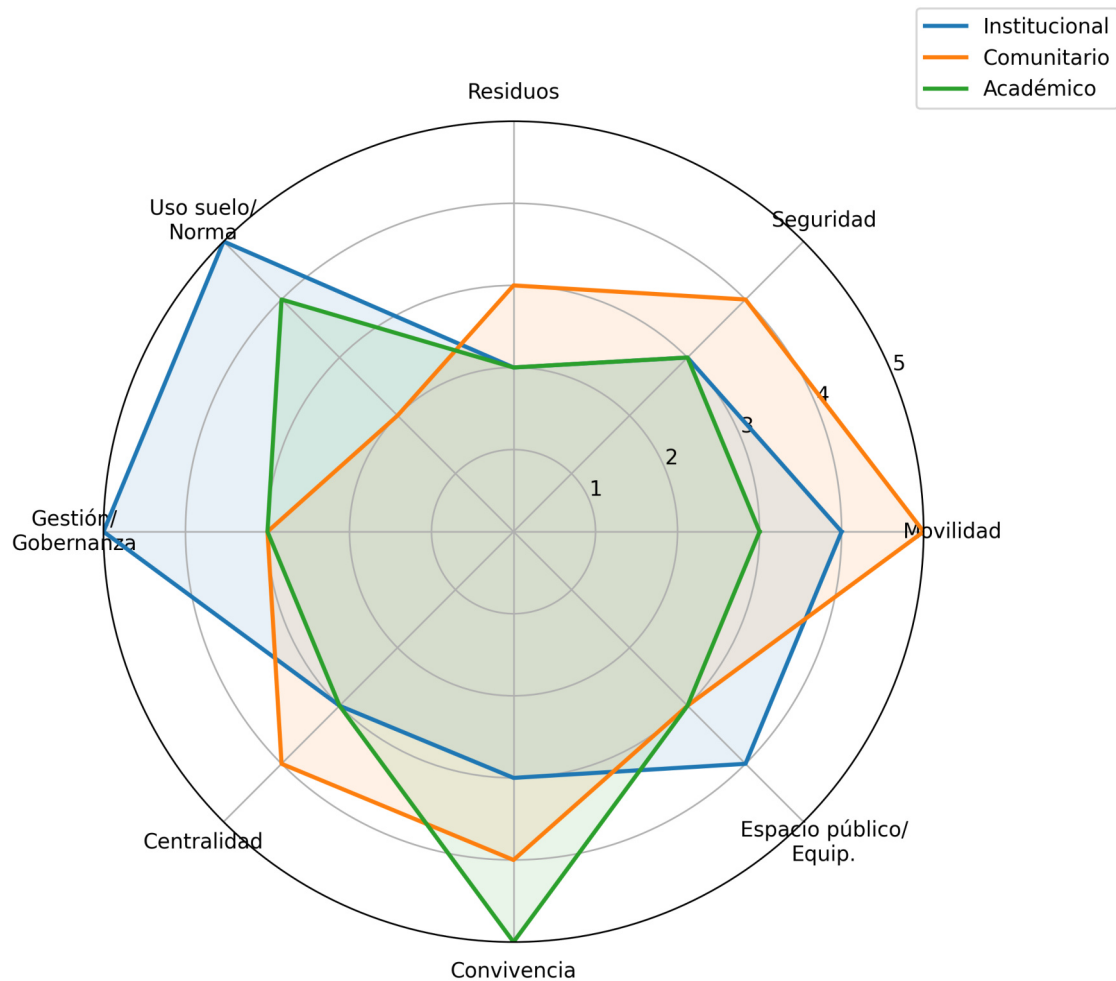


Figura 67: Radar comparativo por tipo de actor

Fuente: Entrevistas a actores clave

Elaboración: Serrano, A. (2026)

5.1 Sistematización e interpretaciones de encuestas

Se realiza una síntesis de las respuestas ofrecidas por los residentes y comerciantes de la zona de estudio (véase Anexo 12, 13 Y 14), las cuales identifican integración socioespacial en el sector, pero atribuida al intercambio de bienes y servicios; además de una falta de organización municipal y control de la zona para una verdadera interconexión de los sectores. Dado el carácter exploratorio del levantamiento, los resultados de las encuestas deben leerse como indicadores de tendencias percibidas y no como datos estadísticamente representativos de la población total del sector. Además, se realizaron mapas de percepción de integración-segregación con la lectura territorial propia y con la interpretación espacial de los resultados de las siguientes encuestas (véase Anexo 15 Y 16).

5.1.1 Esquematización de encuestas a residentes del barrio Puertas del Sol

¿Percibe que existen equipamientos o espacios públicos que favorecen la integración social en su barrio?

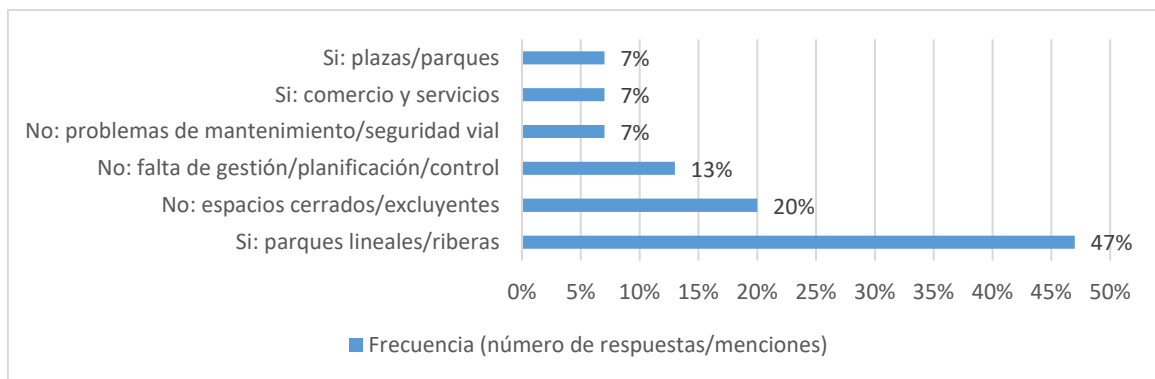


Figura 68: Determinación de existencia de espacios comunes, pero sin gestión

Elaboración: Serrano, A. (2026)

¿Percibe que existe relación o integración directa entre su barrio y el sector de la Feria Libre El Arenal?

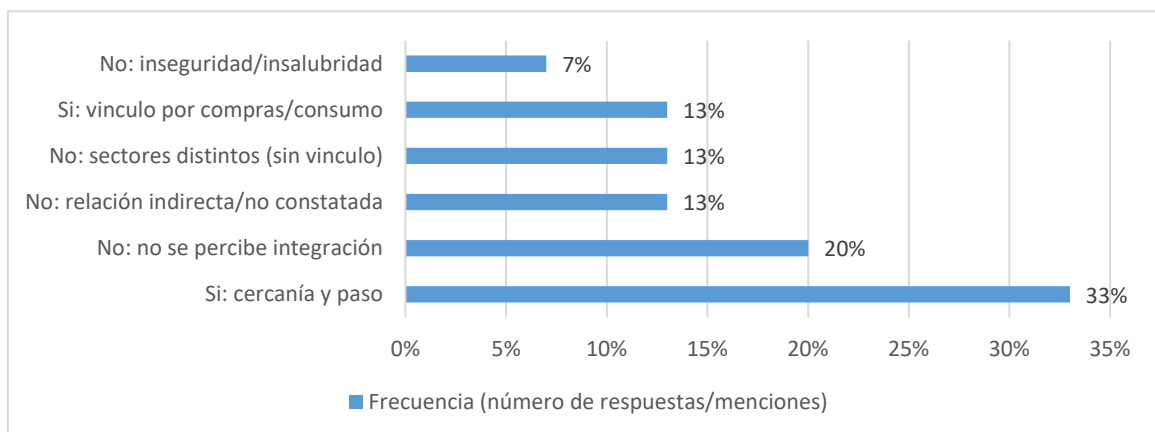


Figura 69: Afirmación de relación entre sectores con condicionantes

Elaboración: Serrano, A. (2026)

¿Percibe alguna forma de segregación social o territorial entre el barrio Puertas del Sol y el Recinto Ferial El Arenal?

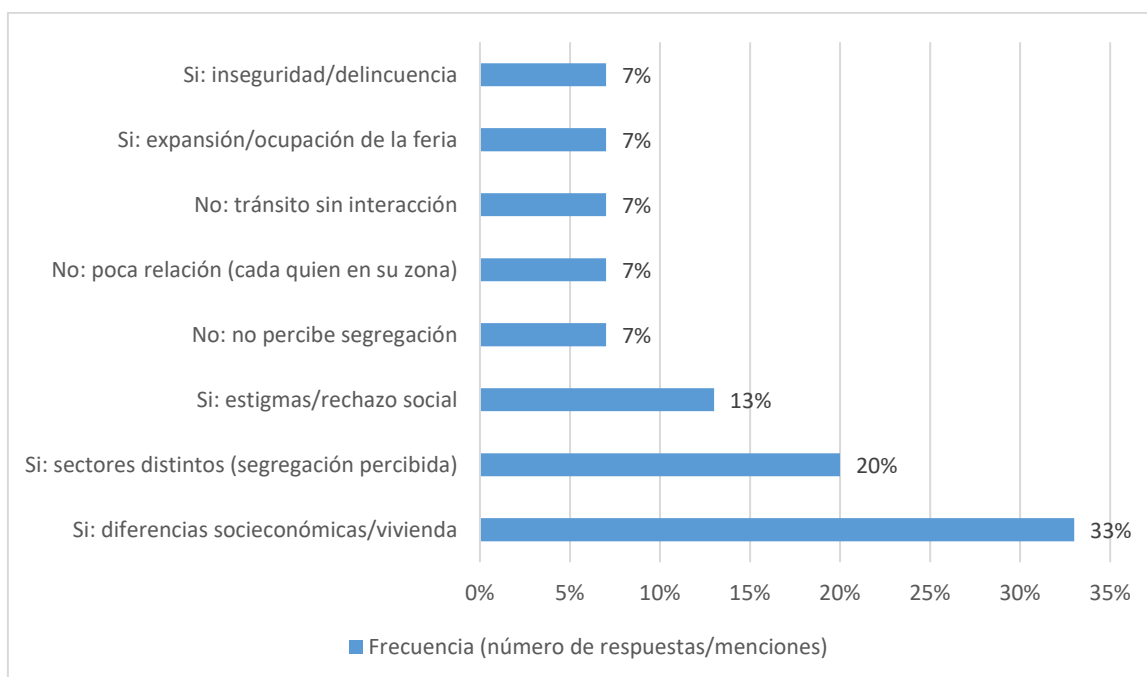


Figura 70: Percepción de segregación debido a conflictos entre zonas

Elaboración: Serrano, A. (2026)

¿Cree que la movilidad local (calles, transporte, accesibilidad) facilita la conexión con El Arenal?

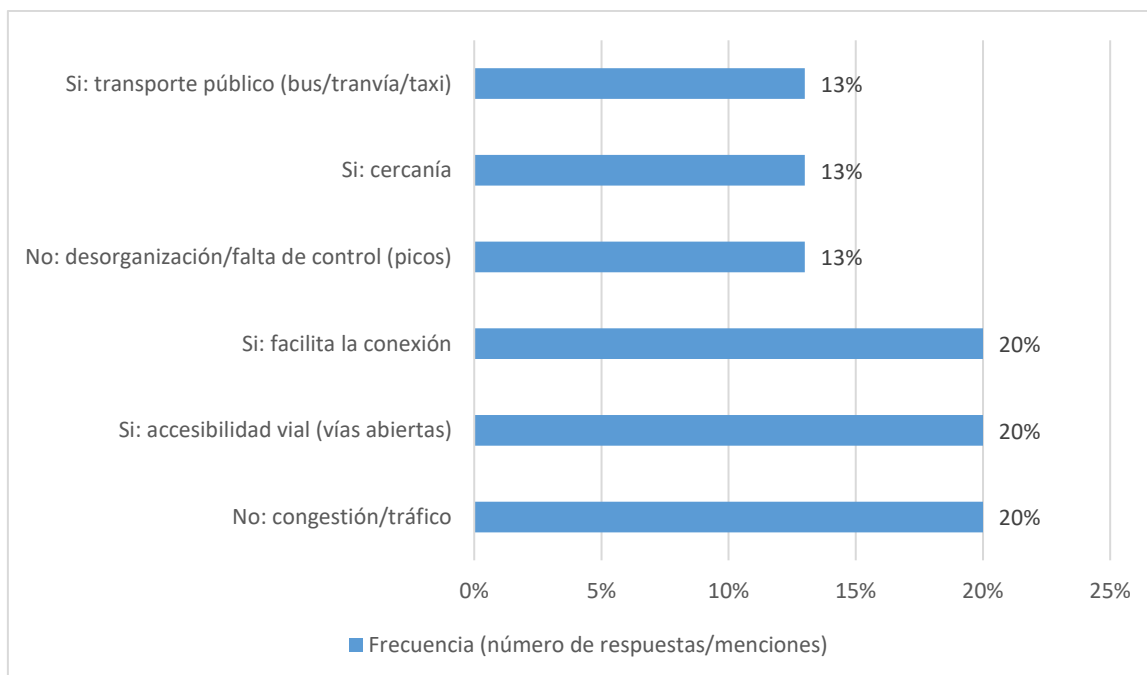


Figura 71: Delimitación de problemas en la movilidad, aunque con detalles favorables

Elaboración: Serrano, A. (2026)

¿Cree que sería positivo fortalecer la relación entre su sector y El Arenal?

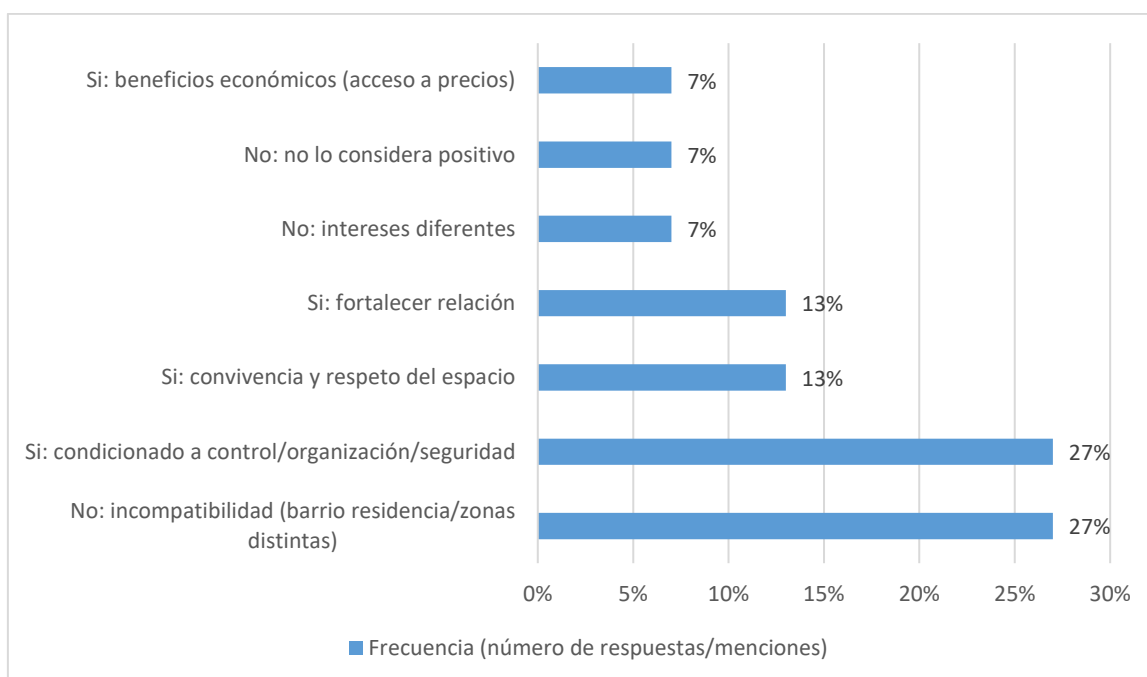


Figura 72: Opinión dividida, con una predominancia de aceptación a las relaciones

Elaboración: Serrano, A. (2026)

¿Cree que el crecimiento urbano en el sector ha sido ordenado?

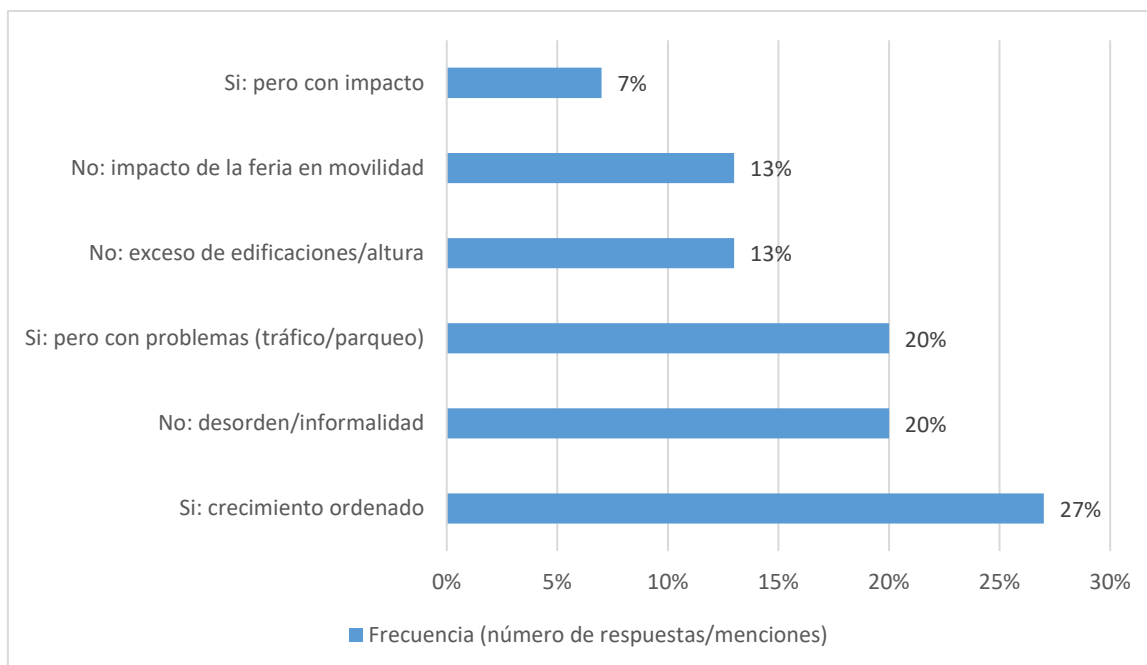


Figura 73: Distribución de posturas demuestran crecimiento desordenado en la actualidad

Elaboración: Serrano, A. (2026)

¿Cree que las decisiones municipales de planificación han beneficiado a su sector?

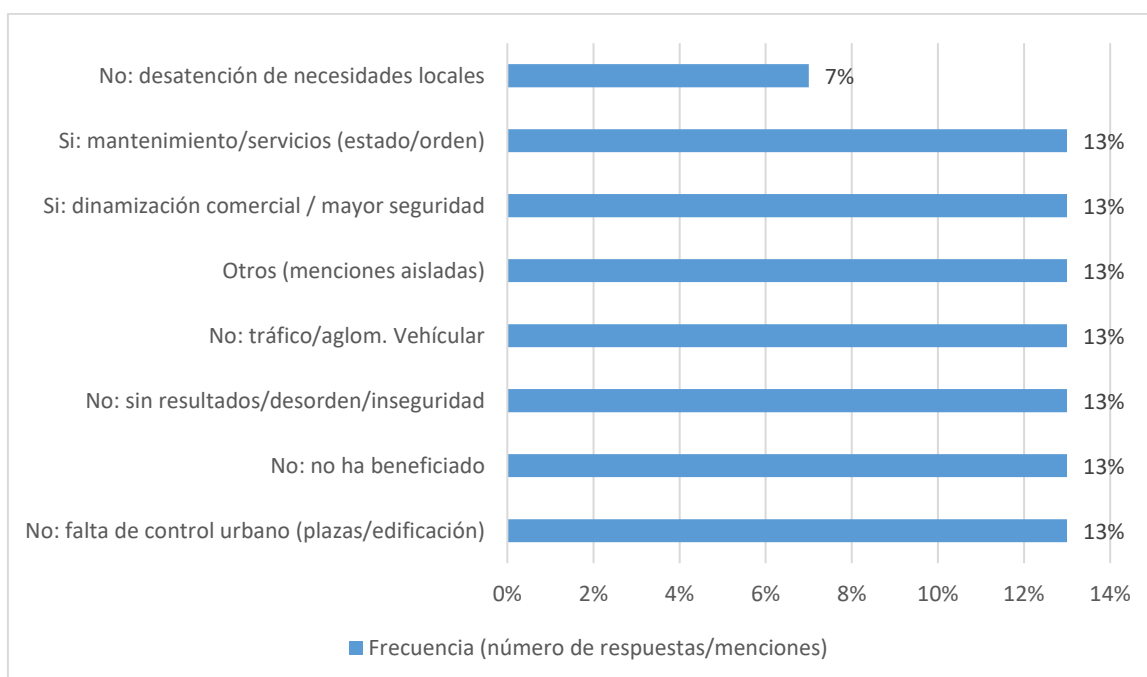


Figura 74: Negativa hacia la percepción de beneficio municipal hacia su sector

Elaboración: Serrano, A. (2026)

¿Considera que hace falta más coordinación municipal entre su barrio y sectores vecinos como El Arenal?

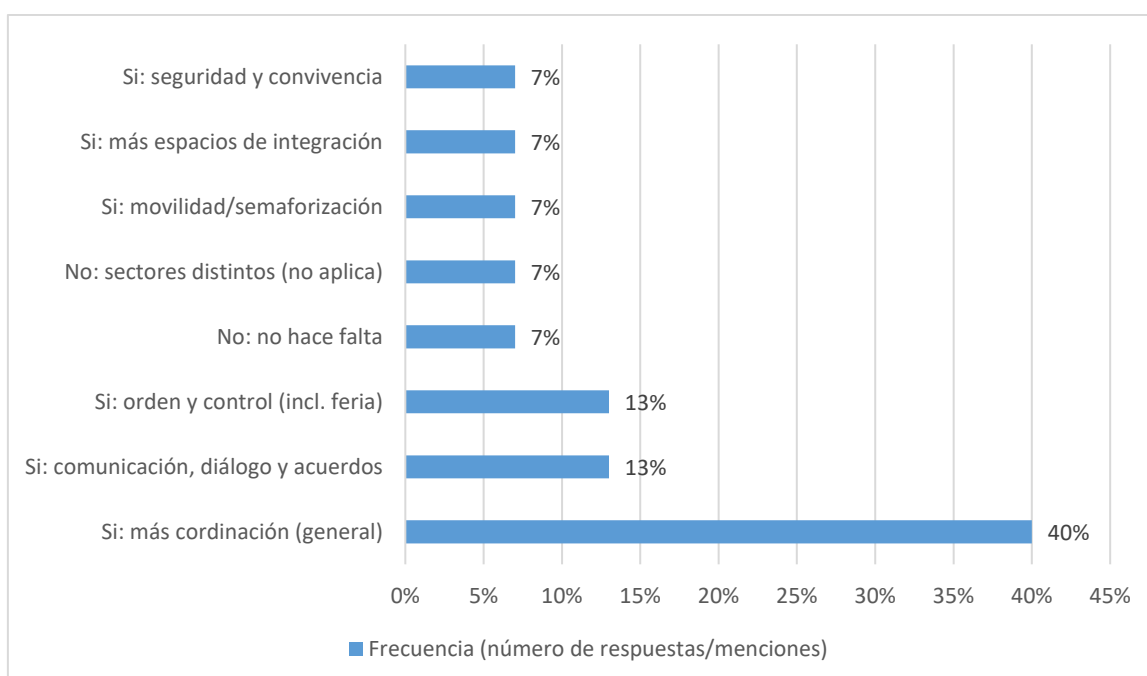


Figura 75: Convicción de coordinación entre sectores para mejor la convivencia

Elaboración: Serrano, A. (2026)

5.1.2 Esquematización de encuestas a residentes y comerciantes del recinto ferial El Arenal

¿Considera que existen proyectos que integren El Arenal con otros barrios de la ciudad, incluidos sectores de diferentes niveles socioeconómicos?

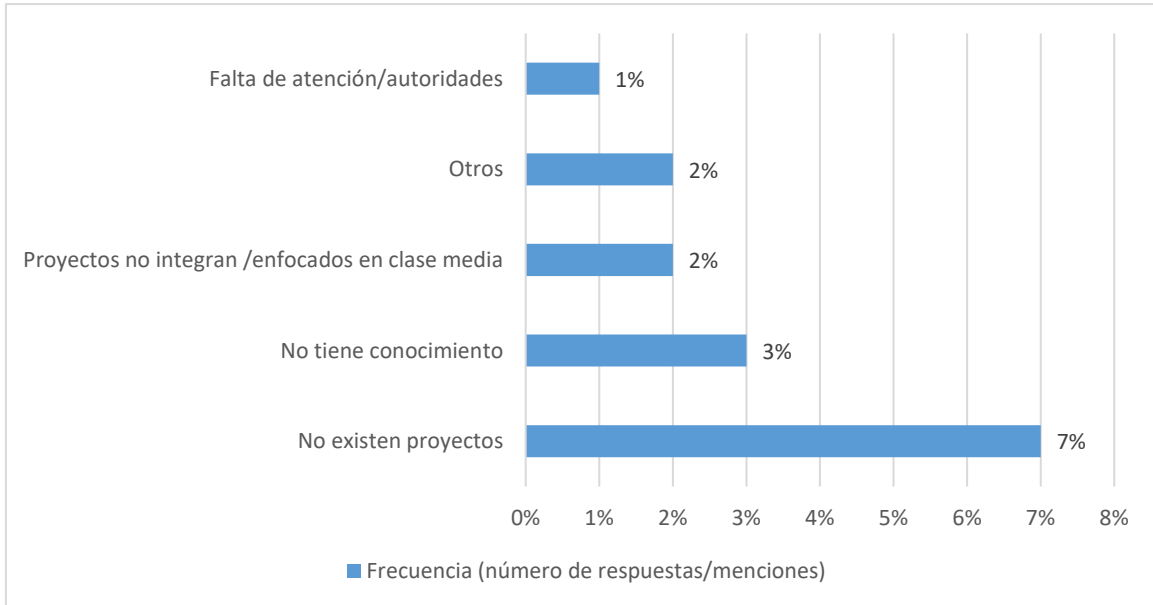


Figura 76: Evidencia de la falta de conocimiento hacia la existencia de proyectos en el sector

Elaboración: Serrano, A. (2026)

¿Considera que existen suficientes espacios públicos adecuados para la convivencia entre el sector de la Feria Libre y Puertas del Sol?

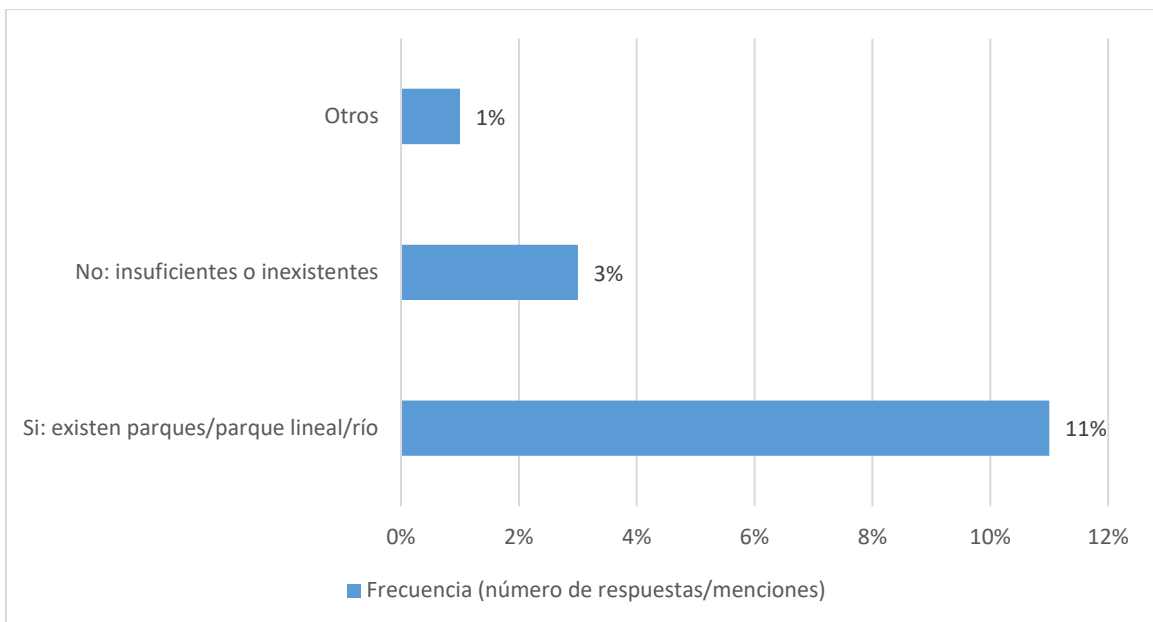


Figura 77: Confirmación de existencia de espacios públicos para la convivencia

Elaboración: Serrano, A. (2026)

¿Considera que la infraestructura del sector (vialidad, transporte, accesos) facilita la integración diaria entre estos sectores?

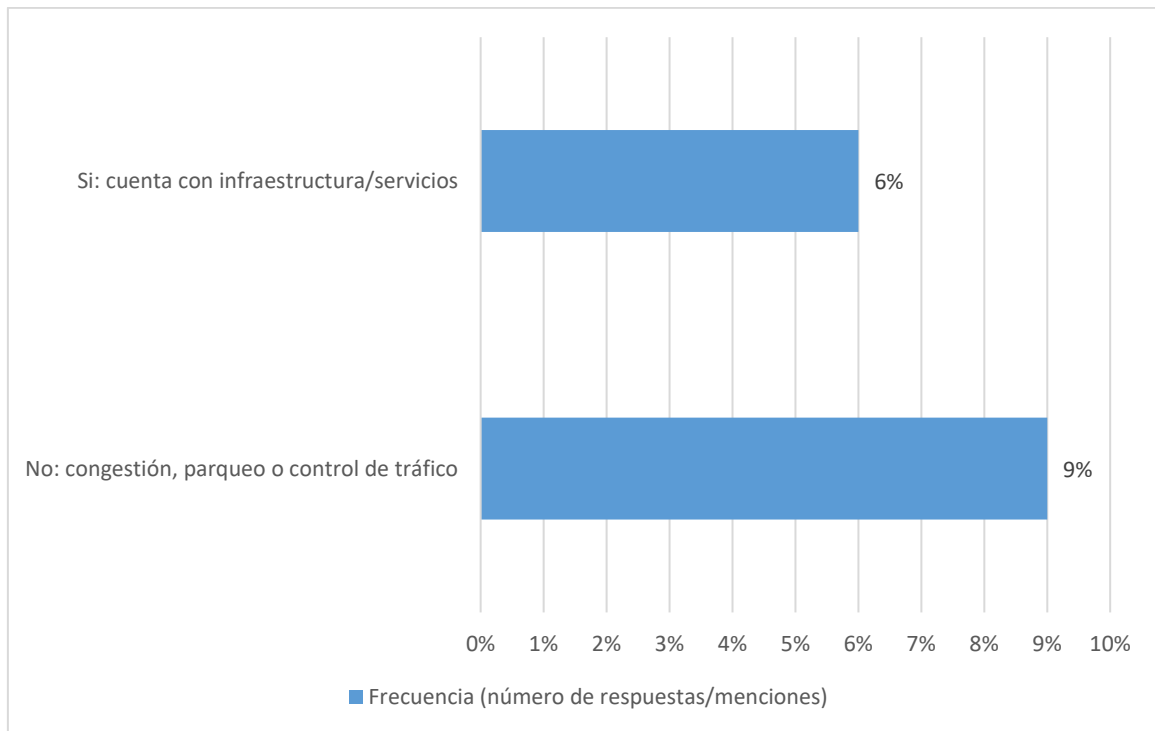


Figura 78: Demarcación de la existencia de servicios, pero los cuales son ineficientes

Elaboración: Serrano, A. (2026)

¿Ha notado mejoras urbanísticas en El Arenal durante los últimos años en comparación con las intervenciones en el Barrio Puertas del Sol?

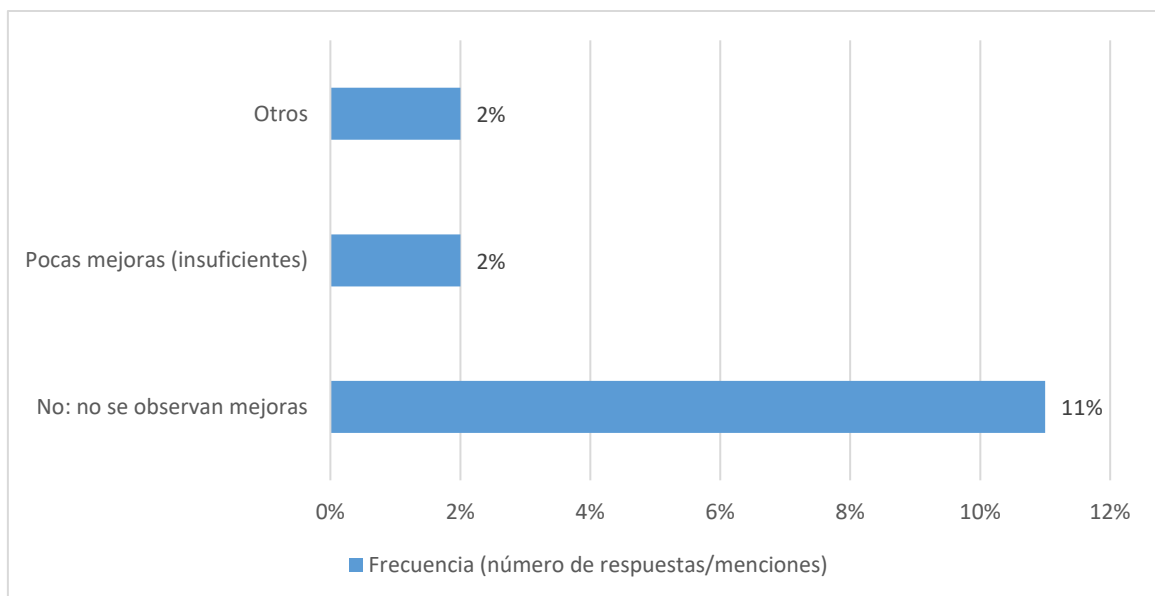


Figura 79: Determinación de la inexistencia de obras de mejoras en el sector

Elaboración: Serrano, A. (2026)

¿Cree que el comercio de El Arenal aporta integración social entre distintos grupos económicos y sociales?

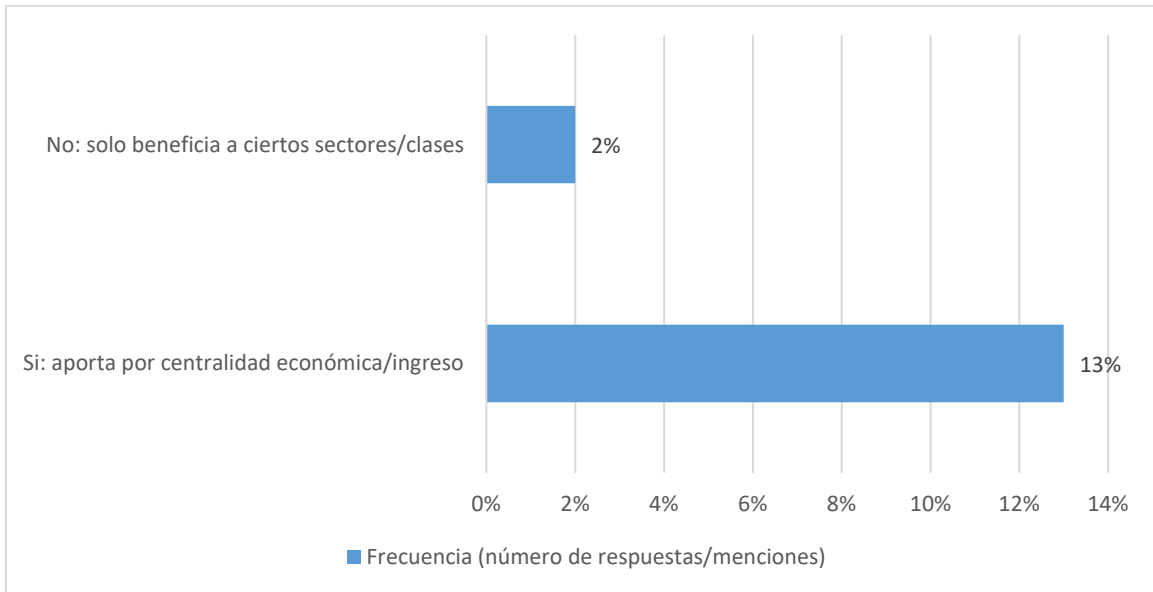


Figura 80: Certeza de integración por medio de la centralidad económica

Elaboración: Serrano, A. (2026)

¿Cree que la presencia de comercio informal afecta o beneficia la integración social de la zona con diferentes sectores socioeconómicos?

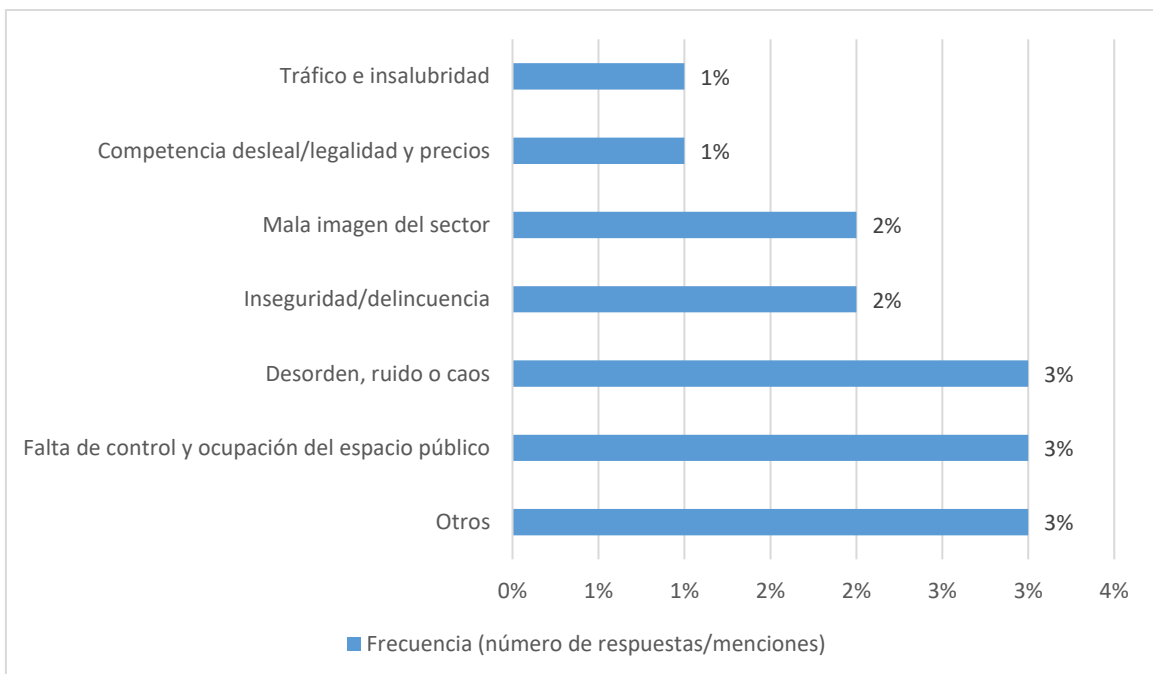


Figura 81: Clara evidencia de la problemática y negativa hacia el comercio informal

Elaboración: Serrano, A. (2026)

¿Ha experimentado conflictos o tensiones entre comerciantes, usuarios o residentes por temas de espacio urbano?

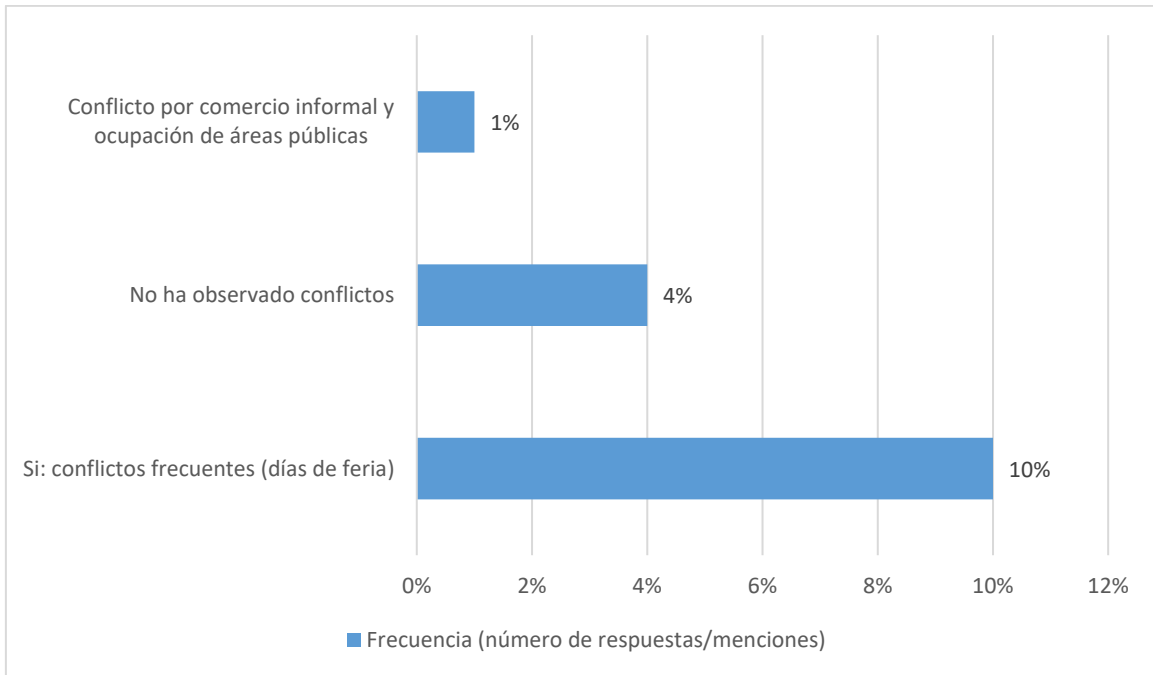


Figura 82: Determinación de conflictos en los días de feria

Elaboración: Serrano, A. (2026)

¿Cree que la planificación municipal ha mejorado la relación entre su sector y barrios como Puertas del Sol?

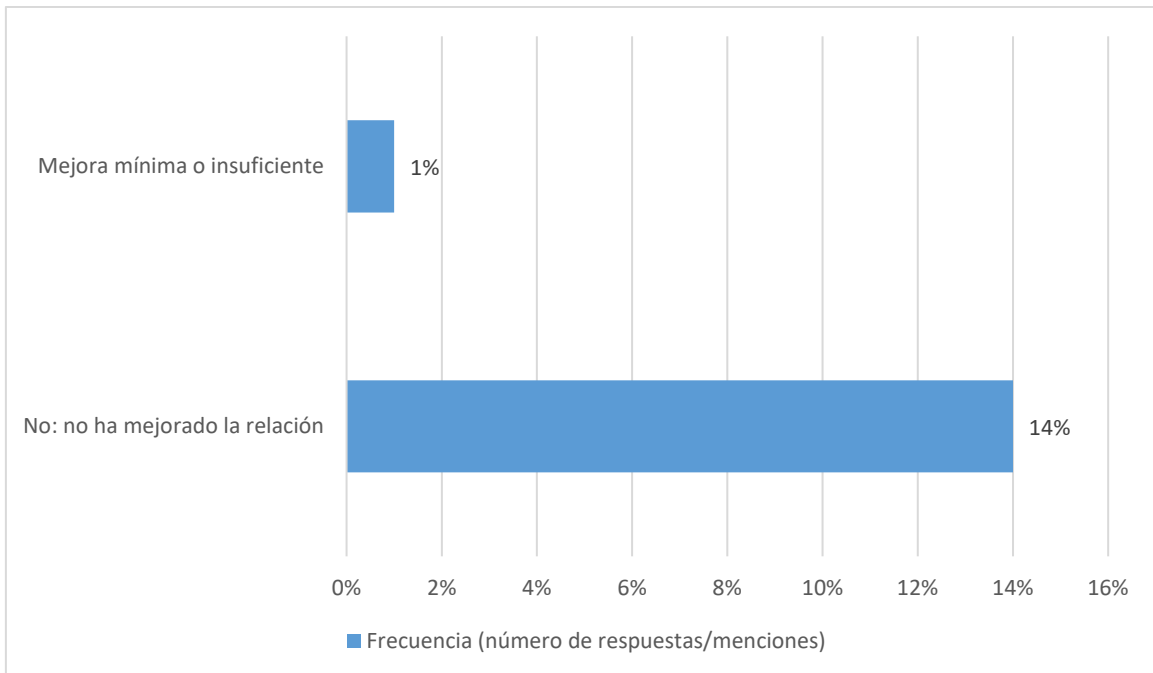


Figura 83: Negativa hacia la percepción de mejoras en el sector

Elaboración: Serrano, A. (2026)

¿Considera que la ubicación de El Arenal está adecuadamente planificada para la actividad comercial?

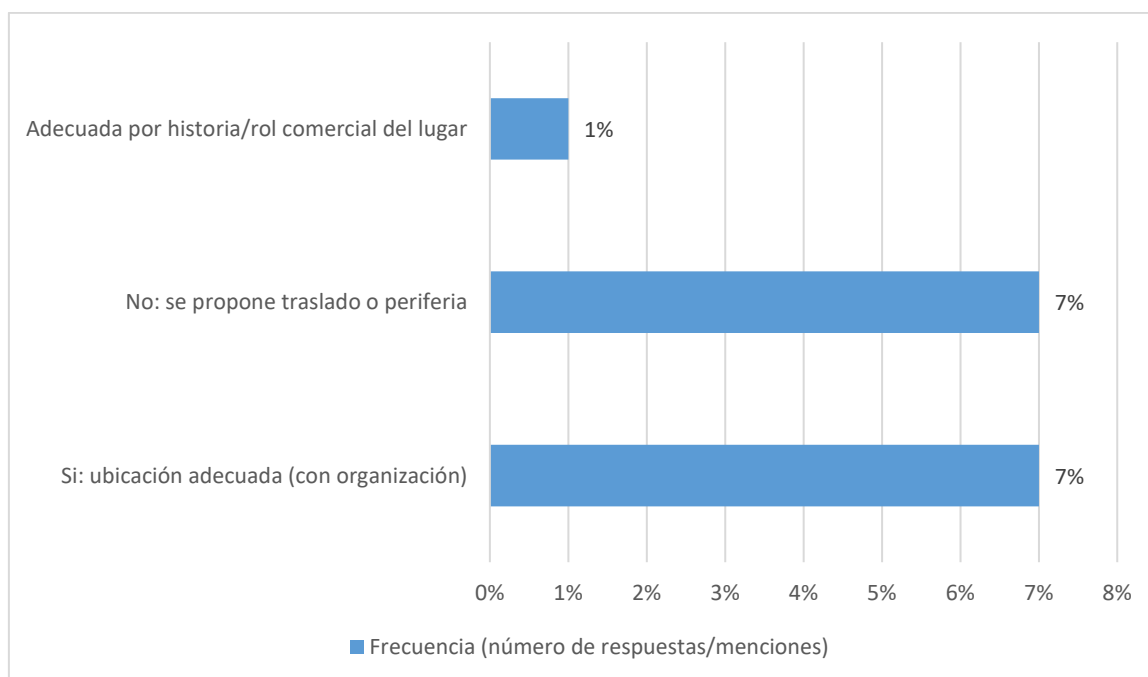


Figura 84: Opinión dividida en la viabilidad del recinto ferial en la ubicación del sector

Elaboración: Serrano, A. (2026)

En la esquematización de encuestas a residentes y comerciantes del Recinto Ferial El Arenal, se observa una percepción predominante de ausencia de proyectos de integración con otros barrios y, en paralelo, una sensación recurrente de trato desigual y estigmatización del sector por su condición de área comercial-ferial. La relación con Puertas del Sol aparece más como proximidad funcional que como vínculo social consolidado, la integración reportada se activa sobre todo por actividades de paso y consumo, mientras que los espacios públicos se consideran insuficientes o poco apropiados para promover convivencia sostenida, aun cuando se menciona el parque lineal como recurso cercano.

En términos de desempeño urbano, las respuestas posicionan como factores determinantes la congestión, el déficit de control vehicular y de parqueo, y la presión del comercio informal sobre el espacio público. Aunque el comercio de El Arenal es reconocido como un elemento que convoca población de distintos estratos, esa capacidad integradora se ve limitada por el desorden operativo, los conflictos frecuentes asociados a ocupación de áreas públicas en días de feria y una percepción de baja intervención municipal comparada con Puertas del Sol. En consecuencia, las encuestas refuerzan que la integración socioespacial en el corredor se sostiene principalmente por la función de centralidad del Arenal, pero requiere gestión operativa e institucional para reducir fricciones y habilitar convivencia más allá del intercambio económico.

CAPÍTULO VI

6. Lineamientos, estrategias y recomendaciones en las prácticas de planificación urbana para la integración socioespacial

En el caso de estudio, la integración socioespacial se sostiene principalmente por una interdependencia funcional-económica y por una coevolución territorial entre el ámbito residencial y el de comercio popular, y menos por una “mezcla social” homogénea. Las entrevistas muestran una relación dominante de tipo comercial con baja conflictividad declarada y una convivencia que se percibe como “simbiótica” en el tiempo.

De manera simultánea, esta cohesión opera dentro de un umbral crítico de saturación funcional, debido a que, la alta concentración de usuarios intensifica externalidades urbanas (movilidad, ordenamiento, desechos, ocupación indebida del espacio público), con mayor presión en picos semanales. En la práctica, la integración no elimina tensiones; las desplaza hacia la gestión operativa del territorio.

Finalmente, el punto más frágil aparece cuando el sistema depende de una gobernanza fragmentada y de desalineaciones normativas en vista de que múltiples actores controlan piezas distintas del mismo funcionamiento urbano y el conflicto se activa, sobre todo, en el borde del espacio público y su regulación.

Con base en este escenario, los lineamientos que se proponen se organizan como un paquete integrado de movilidad + espacio público + operación del equipamiento + gobernanza/norma + permanencia residencial + eje socio-cultural.

6.1.1 Eje A - Movilidad y accesibilidad como condición de convivencia

La investigación demostró una variabilidad en lo correspondiente a la congestión, seguridad e integración, dependiendo la zona del barrio de Puertas del Sol y su conexión urbana con el recinto ferial.

La problemática abordada es la presión de flujos y usuarios que se concentra por días/horarios, y la congestión se reconoce como una de las variables negativas más recurrentes.

A1. Reequilibrio modal en ejes de presión (prioridad peatón, bicicleta y transporte público).

En los tramos donde se concentra la presión urbana se integra una lógica de prioridad peatonal que refuerza continuidad de aceras, cruces seguros y pacificación del tráfico, mejorando la experiencia de caminar entre el barrio y el recinto. Con ello, la conexión deja de funcionar como borde duro y se transforma en un espacio legible y utilizable, especialmente en jornadas de alta demanda.

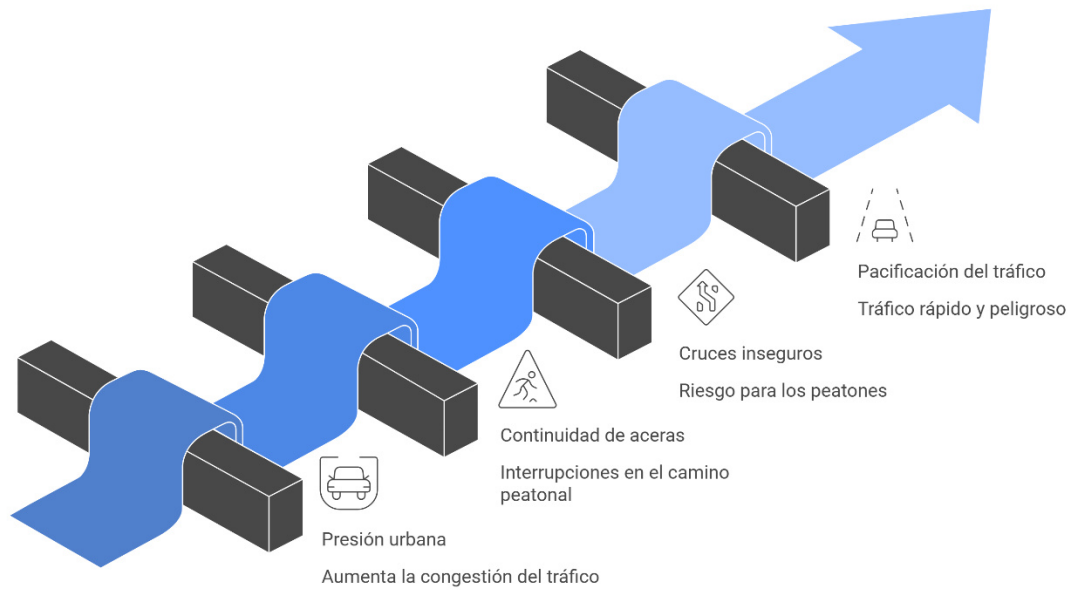


Figura 85: Prioridad peatonal en zonas urbanas

Elaboración: Serrano, A. (2026)

A2. Estacionamiento: transición de “demanda espontánea” a oferta gestionada.

Se propone pasar de un estacionamiento espontáneo a un sistema administrado con rotación y control efectivo sobre invasión de aceras y puntos sensibles, lo que reduce tensiones diarias que suelen detonar conflictos. En el sitio, esto se traduce en reglas claras y verificables que ordenan el acceso sin desplazar la actividad comercial, pero evitando que el barrio absorba toda la carga de parqueo.

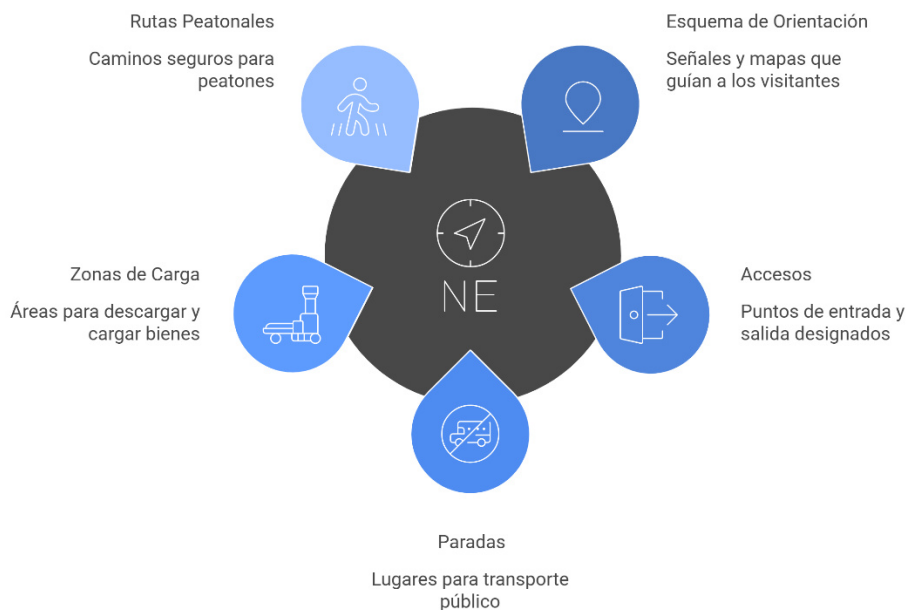


Figura 86: Plan de pasos para estacionamiento administrado

Elaboración: Serrano, A. (2026)

A3. Señalización y legibilidad urbana para usuarios externos.

Se plantea incorporar un esquema de orientación que conduzca al visitante hacia accesos, paradas, zonas de carga y rutas peatonales, disminuyendo la dispersión hacia calles residenciales. En un sistema donde llegan usuarios desde distintos puntos de la ciudad, la legibilidad reduce recorridos erráticos y baja la presión sobre el tejido barrial en momentos de mayor afluencia.

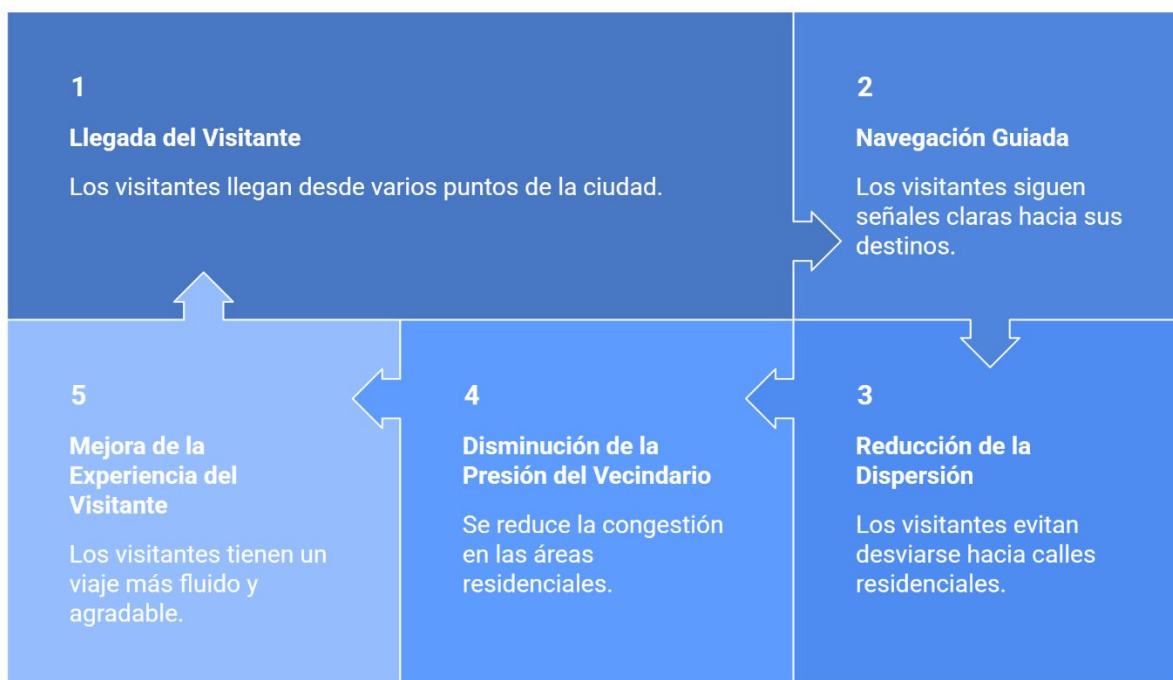


Figura 87: Ciclo de orientación del visitante

Elaboración: Serrano, A. (2026)

6.1.2 Eje B - Espacio público y “bordes activos” que integran (no tan solo para coexistir).

La problemática abordada es la existencia de espacios y equipamientos, pero eso no garantiza integración; influyen accesibilidad, apertura, continuidad y condiciones de permanencia.

B1. Conversión del borde residencial-comercial en un sistema de transición (no una línea de choque).

Se propone transformar la línea de contacto en una secuencia de transición mediante microespacios de estancia que absorban flujos y habiliten permanencia sin invadir dinámicas residenciales. En el sector, estos puntos funcionan como amortiguadores entre tránsito intenso y vivienda, dando mejor confort urbano y reduciendo la sensación de choque directo entre usos.

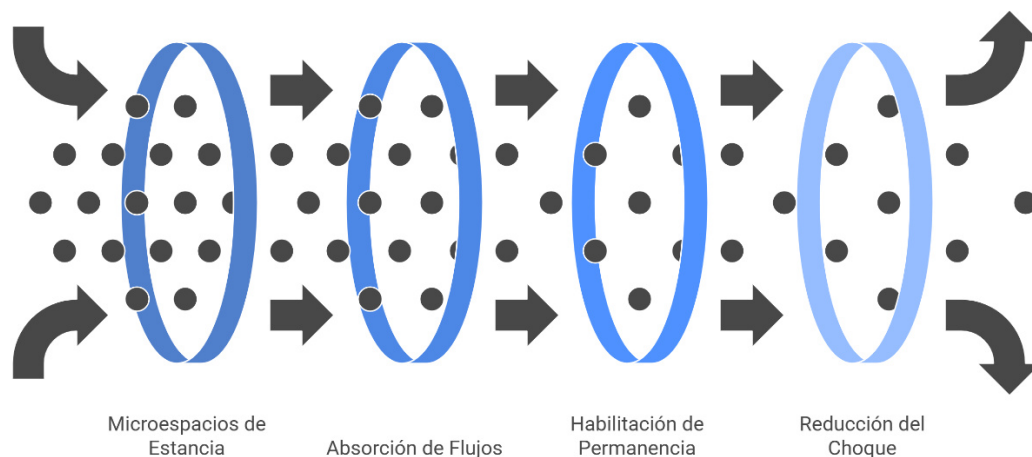


Figura 88: Transformación de línea de contacto

Elaboración: Serrano, A. (2026)

B2. Red de “estaciones de estancia” cada X metros.

Se plantea una red de pequeñas paradas equipadas que conviertan trayectos funcionales en recorridos habitables, especialmente para personas que esperan, descansan o se desplazan con carga. En el corredor Puertas del Sol–El Arenal, estas estaciones refuerzan convivencia cotidiana al introducir condiciones mínimas de confort y orden en puntos estratégicos de paso.

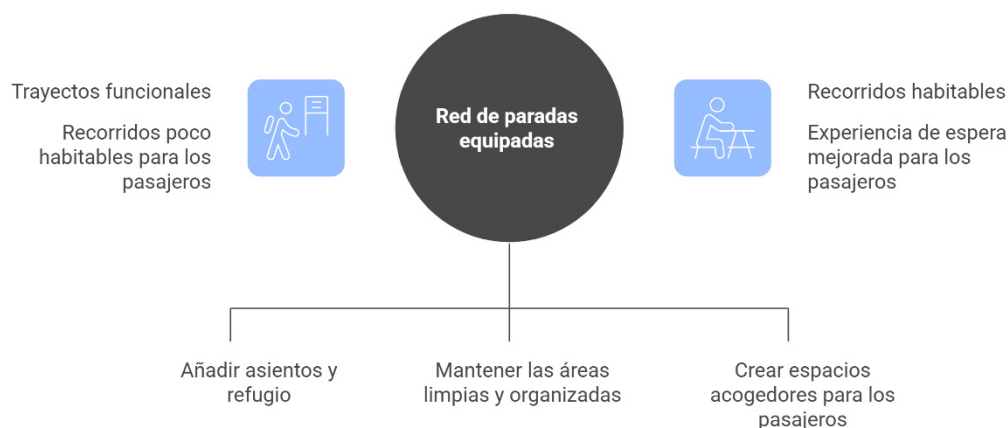


Figura 89: Sistema de mejora de la experiencia en el transporte público

Elaboración: Serrano, A. (2026)

B3. Reprogramación del espacio público: del “paso” al “encuentro seguro”.

Se propone que el espacio público opere como infraestructura social accesible y abierta, al evitar que parques o áreas libres queden desconectadas o funcionen como piezas cerradas con bajo aporte integrador. En el área de estudio, esto se traduce en habilitar usos seguros y visibles en bordes y puntos de transición, promoviendo permanencia y vigilancia natural sin depender solo del control formal.



Figura 90: Infraestructura social de encuentro seguro y accesible

Elaboración: Serrano, A. (2026)

B4. Corredores urbanos (verdes o cívicos) conectando centralidades cotidianas.

Se plantea un corredor que no se limite a lo verde, sino que funcione como eje cívico–comercial con mejor caminabilidad, sombra, paradas y manejo del borde para sostener interacción entre sectores. En este caso, el corredor articula la centralidad comercial del recinto con la vida barrial, al reducir fricciones y mejorar la continuidad urbana en los tramos más demandados.

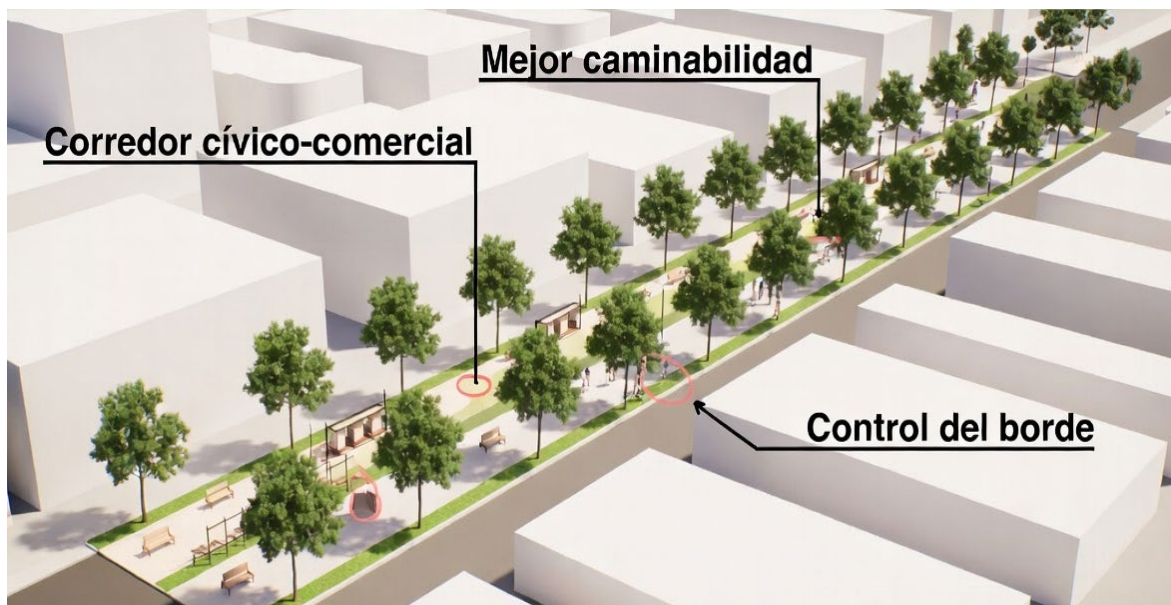


Figura 91: Síntesis visual (Ejemplificativa) de corredor de conexión

Elaboración: Serrano, A. (2026)

B4. Aprovechamiento estratégico de espacios vacantes y lotes subutilizados a futuro.

Con base en el análisis de llenos y vacíos (morfología urbana), se identifica que en el frente de contacto entre ambos sectores existen predios subutilizados y espacios residuales producto de retiros frontales no regulados o terrenos a la espera de plusvalía. Se propone que, a mediano y largo plazo, la municipalidad aplique mecanismos de gestión de suelo (como declaratorias de desarrollo prioritario o convenios público-privados) en la franja delimitada por la **Av. de las Américas y Av. Gral. Escandón**. El objetivo es que estos vacíos no se consoliden como parqueaderos informales o muros ciegos, sino que se conviertan en "plazas de bolsillo" (micro plazas), extensiones de veredas para ferias temporales o mobiliario de descanso que suturen el tejido urbano y mejoren la permeabilidad peatonal entre el barrio y el recinto ferial..

6.1.3 Eje C - Gestión operativa del sistema comercial como infraestructura urbana.

La cohesión se tensiona por residuos, ordenamiento y uso indebido del espacio público en días críticos.

C1. Gestión de residuos por rutas, puntos y horarios (no solo recolección "reactiva").

Se propone pasar de una recolección reactiva a un sistema con puntos definidos y refuerzos en días pico, concentrando esfuerzos donde se genera más carga sanitaria. En un entorno de alta intensidad comercial, el ordenar residuos se vuelve condición directa de habitabilidad y mejora la percepción de convivencia en el borde residencial.



Figura 92: Transición del sistema de recolección de residuos

Elaboración: Serrano, A. (2026)

C2. Organización interna/externa: separación de frentes peatonales de frentes logísticos.

Se propone reorganizar el funcionamiento para disminuir cruces entre ingreso de mercancía, circulación de clientes y movilidad barrial, que son fuentes recurrentes de fricción. En el caso de estudio, esta separación puede operarse por diseño en puntos clave

y por gestión en ventanas horarias, reduciendo saturación sin afectar la centralidad del recinto.



Figura 93: Pasos para una organización eficiente de frentes logísticos

Elaboración: Serrano, A. (2026)

C3. Gestión de seguridad desde diseño + operación.

Se plantea una seguridad que resulte de forma urbana y gestión simultánea mediante iluminación, visibilidad, rutas claras y puntos de encuentro reconocibles. En un sistema con alta variabilidad de usuarios, estas condiciones fortalecen confianza cotidiana y disminuyen conflictos asociados a desorden y percepción de riesgo.



Figura 94: Condicionantes de la seguridad urbana integrada

Elaboración: Serrano, A. (2026)

6.1.4 Eje D - Gobernanza integrada y alineación normativa (base estructural del sistema).

La fragilidad institucional aparece por norma desactualizada y control repartido entre múltiples actores; el conflicto se asocia a regulación del espacio público y se contiene con diálogo/participación.

D1. Mesa de gestión interinstitucional del polígono de influencia.

Se propone una coordinación periódica con responsables definidos y protocolos operativos, de manera que la gestión del corredor no dependa de acciones aisladas. En el caso, la mesa permite sostener acuerdos y responder con rapidez en jornadas críticas, reduciendo el desgaste entre control, actividad comercial y dinámica residencial.

D2. Actualización y armonización del marco regulatorio operativo.

Se plantea alinear lo que se planifica con lo que se controla en territorio, vinculando ordenamiento y movilidad para evitar desajustes entre norma y práctica cotidiana. En el corredor, esta coherencia es clave para que la regulación del espacio público se perciba como legítima y consistente, y no como fricción permanente.

D3. Sistema de retroalimentación: control → planificación (datos que cambian decisiones).

Se institucionaliza un sistema de datos que mida movilidad, residuos, seguridad, ocupación del espacio público y quejas, con capacidad real de ajustar decisiones e inversión. En un sector con picos semanales, el seguimiento continuo permite priorizar intervenciones por impacto y sostener mejoras verificables en el tiempo.

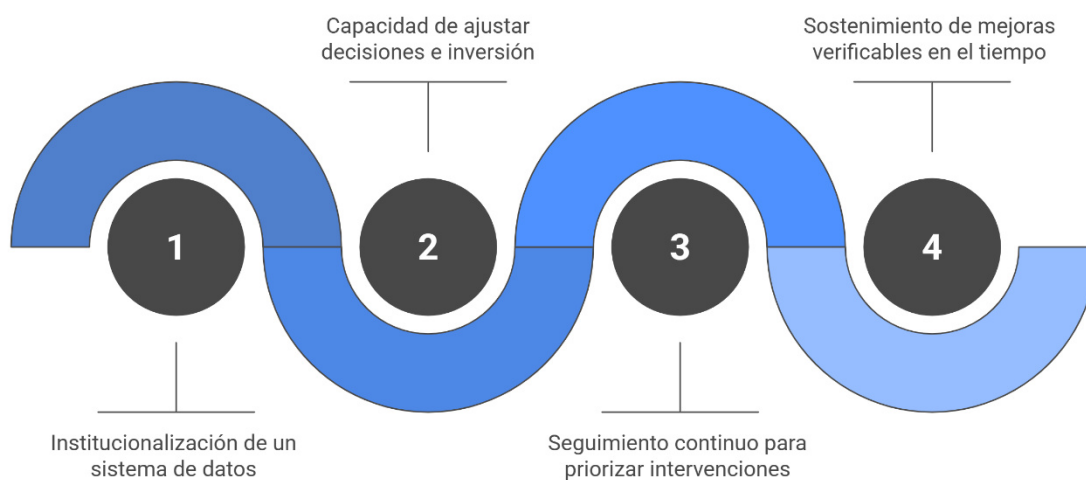


Figura 95: Sistema de datos para la gestión urbana

Elaboración: Serrano, A. (2026)

6.1.5 Eje E - Integración socioespacial más allá del consumo: programación y acuerdos comunitarios.

La interacción suele limitarse a la relación comercial; se reconoce ausencia de actividades comunitarias coordinadas por largos periodos.

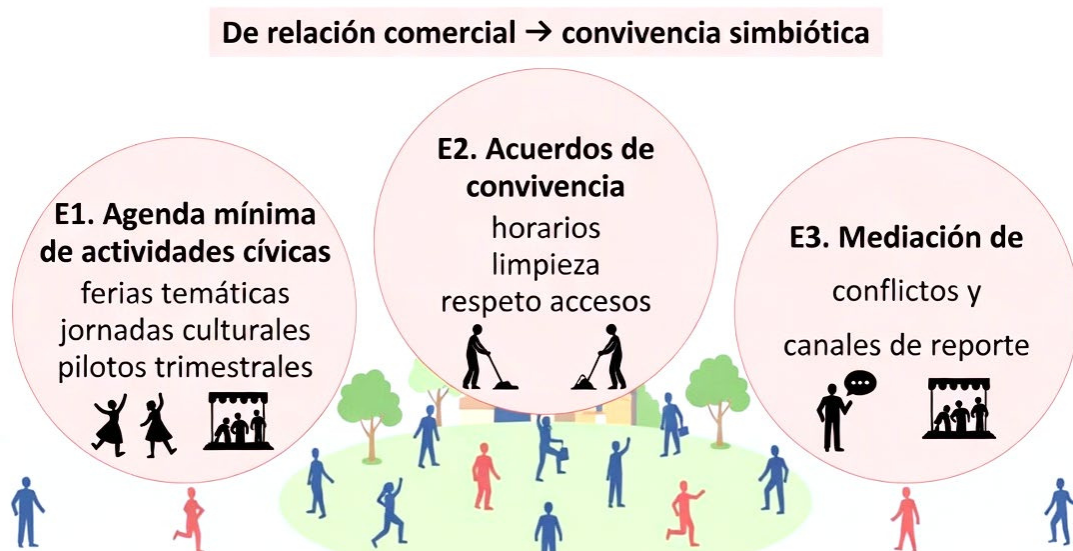


Figura 96: Síntesis de integración socioespacial

Elaboración: Serrano, A. (2026)

E1. Estrategia de articulación urbano-comercial mediante circuitos de transición.

Se propone ir más allá de la relación meramente transaccional al transformar los bordes físicos colindantes en circuitos de transición activa. Esto implica organizar a los comerciantes de pequeña escala (venta de flores, artesanías y servicios locales de proximidad) en estructuras modulares uniformes a lo largo de las aceras que conectan el barrio y el mercado (ej. calle Víctor Manuel Alborno). Esta estrategia de articulación no solo ordena el espacio público (urbano), sino que convierte un borde conflictivo en una galería comercial de transición, sumado a una "agenda mínima de actividades cívicas" (ferias mixtas de fin de semana), incentivando que el residente recorra el entorno de manera segura sin necesidad de ingresar a las zonas de fricción mayorista.



Figura 97: Síntesis de integración socioespacial

Elaboración: Serrano, A. (2026)

E2. Acuerdos de convivencia (normas de uso y corresponsabilidad)

Se plantean reglas simples, visibles y acordadas sobre horarios, limpieza, franjas peatonales y respeto a accesos residenciales, reforzando control social positivo. En el corredor, estos acuerdos ordenan sin expulsar, y reducen conflictos repetitivos que suelen reactivarse en días de alta demanda.

E3. Mediación de conflictos y canales de reporte

Se propone un mecanismo claro de recepción y respuesta que impida que tensiones menores escalen a disputas crónicas entre actores. En el sector, un canal funcional y trazable fortalece confianza institucional y mejora capacidad de gestión cotidiana del borde.

6.1.6 Eje F - Permanencia y prevención de expulsión (mejorar sin desplazar)

Cuando la mejora urbana aumenta la valorización sin instrumentos de equilibrio, puede presionar la permanencia residencial y modificar la diversidad socioespacial. En el caso, la integración tiene sentido si el barrio mantiene su condición habitacional mientras se ordena la centralidad comercial.



Figura 98: Síntesis de permanencia y prevención de expulsión

Elaboración: Serrano, A. (2026)

F1. Criterios de compatibilidad de usos y control de externalidades

Se propone regular impactos como ruido, ocupación indebida de aceras y logística operativa para sostener la vivienda como uso viable. Operativamente, esto se viabiliza aplicando rigurosamente las determinantes de las fichas del Polígono de Intervención Territorial (PIT) O-6 del PUGS de Cuenca. Es imperativo establecer horarios de carga/descarga y limitar los niveles de ruido del comercio nocturno, condicionando la entrega de licencias de funcionamiento (por parte de Control Municipal) a la demostración de medidas de insonorización y mitigación logística, protegiendo así la condición habitacional de Puertas del Sol.

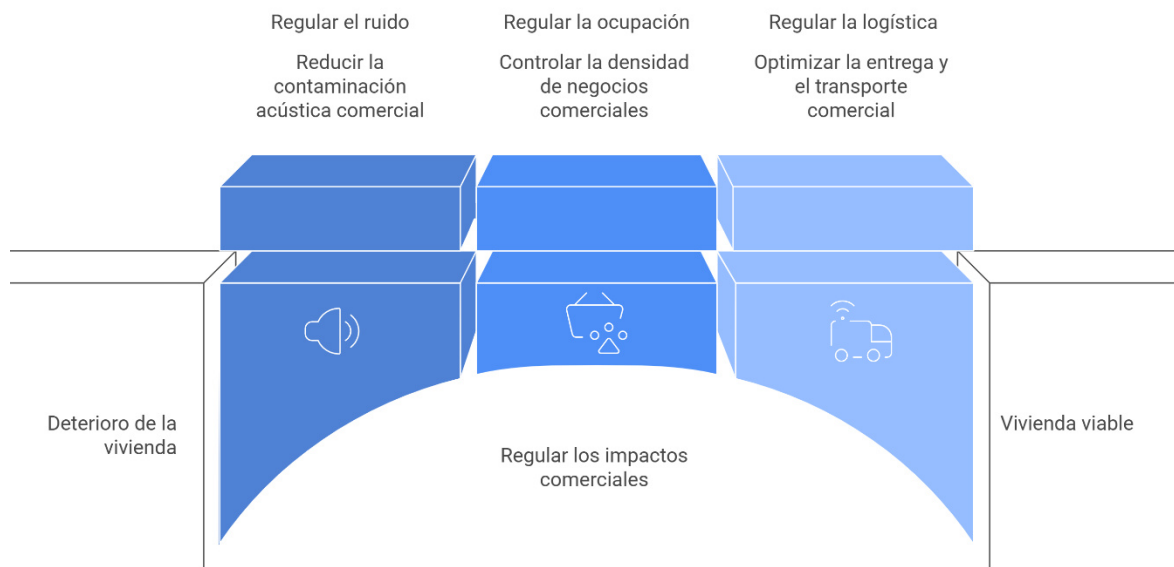


Figura 99: Orden de la centralidad comercial para sostener la vivienda

Elaboración: Serrano, A. (2026)

F2. Gestión de plusvalías e inversión redistributiva en el polígono

Se plantea que la revalorización del suelo en Puertas del Sol, impulsada por nuevas inversiones comerciales, no genere dinámicas de gentrificación excluyente. Para ello, se debe aplicar el instrumento de Captura de Plusvalías y Concesión Onerosa de Derechos, establecido en los artículos 73 y 74 de la LOOTUGS (2016). Esto permitirá que el Municipio recaude un porcentaje del incremento del valor del suelo o de los derechos de edificabilidad adicional, y reinvierta obligatoriamente esos fondos en el mismo polígono, específicamente en la mejora del espacio público, pacificación vial y seguridad del borde ferial.

F3. Escenarios de reequilibrio del sistema comercial por escala/impacto

Para disminuir la saturación y evitar que el uso comercial desplace por completo al uso residencial, se debe activar la figura de Planes Parciales (Art. 32, LOOTUGS) para el borde de contacto entre El Arenal y Puertas del Sol. A través de este instrumento se pueden congelar los cambios de uso de suelo masivos que amenazan la vivienda y, simultáneamente, incentivar tributariamente al pequeño comercio de proximidad (tiendas de barrio, panaderías, servicios locales), garantizando que el abastecimiento cotidiano siga sirviendo a la comunidad residente y reduciendo las externalidades de gran impacto logístico.

Tabla 15: Síntesis de lineamientos

EJE	LINEAMIENTO	SÍNTESIS	HORIZONTE	EVIDENCIA DEL CASO
A	Gestión de picos	ventanas logísticas + jerarquía de accesos + control en días críticos	Corto	Saturación y picos semanales

	Reequilibrio modal	pacificación + cruces + continuidad peatonal + TP	Mediano	Variables negativas y fricción por movilidad
B	Bordes activos	micro plazas + estaciones de estancia + iluminación/sombra	Mediano	Espacio público existe, pero no integra
C	Residuos y orden	puntos limpios + rutas/horarios + control con oferta viable	Corto	Externalidades: residuos/uso indebido
D	Gobernanza integrada	mesa interinstitucional + protocolos + tablero de datos	Corto - mediano	Gobernanza fragmentada y norma desalineada
E	Programación social	agenda de actividades + acuerdos de convivencia	Mediano	Interacción reducida al consumo
F	Permanencia	compatibilidad de usos + control de impactos + reinversión	Mediano - largo	Integración viable si sostiene habitabilidad

Fuente: Elaboración Propia



Figura 100: Síntesis de lineamientos integrados

Elaboración: Serrano, A. (2026)

Tabla 16: Métricas y actores sugeridos por lineamiento

EJE	LINEAMIENTO	MÉTRICAS DE SEGUIMIENTO	ACTOR RESPONSABLE SUGERIDO
A	Movilidad y accesibilidad como condición de convivencia	Reducción del 30% en los incidentes de tránsito (fricción peatón-vehículo) y reportes por congestión en el polígono de estudio, medido anualmente durante los días de feria (miércoles y fines de semana). Incremento del porcentaje de rotación de estacionamientos gestionados frente a la ocupación de aceras, verificado mediante mapeos de ocupación trimestrales.	EMOV EP (Empresa pública municipal de movilidad, tránsito y transporte) GAD Municipal de Cuenca

B	Espacio público y "bordes activos" para integrar	<p>Implementación física de al menos tres (3) microespacios de estancia o "estaciones de red" en el borde residencial-comercial durante los primeros 18 meses del proyecto.</p> <p>Aumento en el índice de permanencia peatonal (personas sentadas, vs. personas solo de paso) medido mediante conteos y observaciones in situ en distintas franjas horarias.</p>	<p>GAD Municipal de Cuenca</p> <p>Dirección general de mercados y comercio autónomo</p> <p>Guardia ciudadana de Cuenca</p>
C	Gestión operativa del sistema comercial como infraestructura urbana	<p>Reducción del 40% en el volumen de desechos sólidos acumulados fuera de los contenedores o puntos limpios establecidos al finalizar la jornada comercial, medido a través de los registros de la EMAC EP.</p> <p>Cumplimiento de las ventanas horarias logísticas (carga y descarga) en al menos un 80% de las operaciones, verificado mediante bitácoras de control in situ.</p>	<p>EMAC EP (Empresa pública municipal de aseo de Cuenca)</p> <p>Dirección general de mercados y comercio autónomo</p>
D	Gobernanza integrada y alineación normativa	<p>Realización de al menos cuatro (4) reuniones anuales de la Mesa de Gestión Interinstitucional de la zona, documentadas con actas firmadas y acuerdos ejecutados.</p> <p>Elaboración y aprobación de un informe anual de retroalimentación (tablero de datos) que conecte las estadísticas de Control Municipal con los instrumentos de Planificación Territorial (PUGS/PDOT).</p>	<p>GAD Municipal de Cuenca</p> <p>Dirección general de mercados y comercio autónomo</p> <p>Dirección general de control municipal</p> <p>Dirección general de planificación territorial</p>
E	Integración socioespacial más allá del consumo	<p>Ejecución de al menos tres (3) proyectos piloto o eventos de programación social/cultural (actividades cívicas, ferias culturales) al año en la zona de transición barrial-comercial</p> <p>Reducción del número de quejas vecinales recurrentes ingresadas a las dependencias municipales por conflictos de convivencia, reflejando el impacto del canal de reporte y mediación.</p>	<p>GAD Municipal de Cuenca</p> <p>Dirección general de mercados y comercio autónomo</p> <p>Dirección general de control municipal</p> <p>Dirección general de planificación territorial</p>
F	Permanencia y prevención de expulsión	<p>Mantenimiento de la proporción actual de uso de suelo residencial frente a la conversión comercial intensiva en las manzanas de transición, verificado mediante la base predial anual.</p> <p>Reporte favorable en la evaluación de control de externalidades (monitoreo de decibeles de ruido y emisiones), garantizando que el impacto de la centralidad no deteriore las condiciones de habitabilidad de las viviendas.</p>	<p>GAD Municipal de Cuenca</p> <p>Dirección general de mercados y comercio autónomo</p> <p>Dirección general de control municipal</p> <p>Dirección general de planificación territorial</p>

Fuente: Elaboración Propia

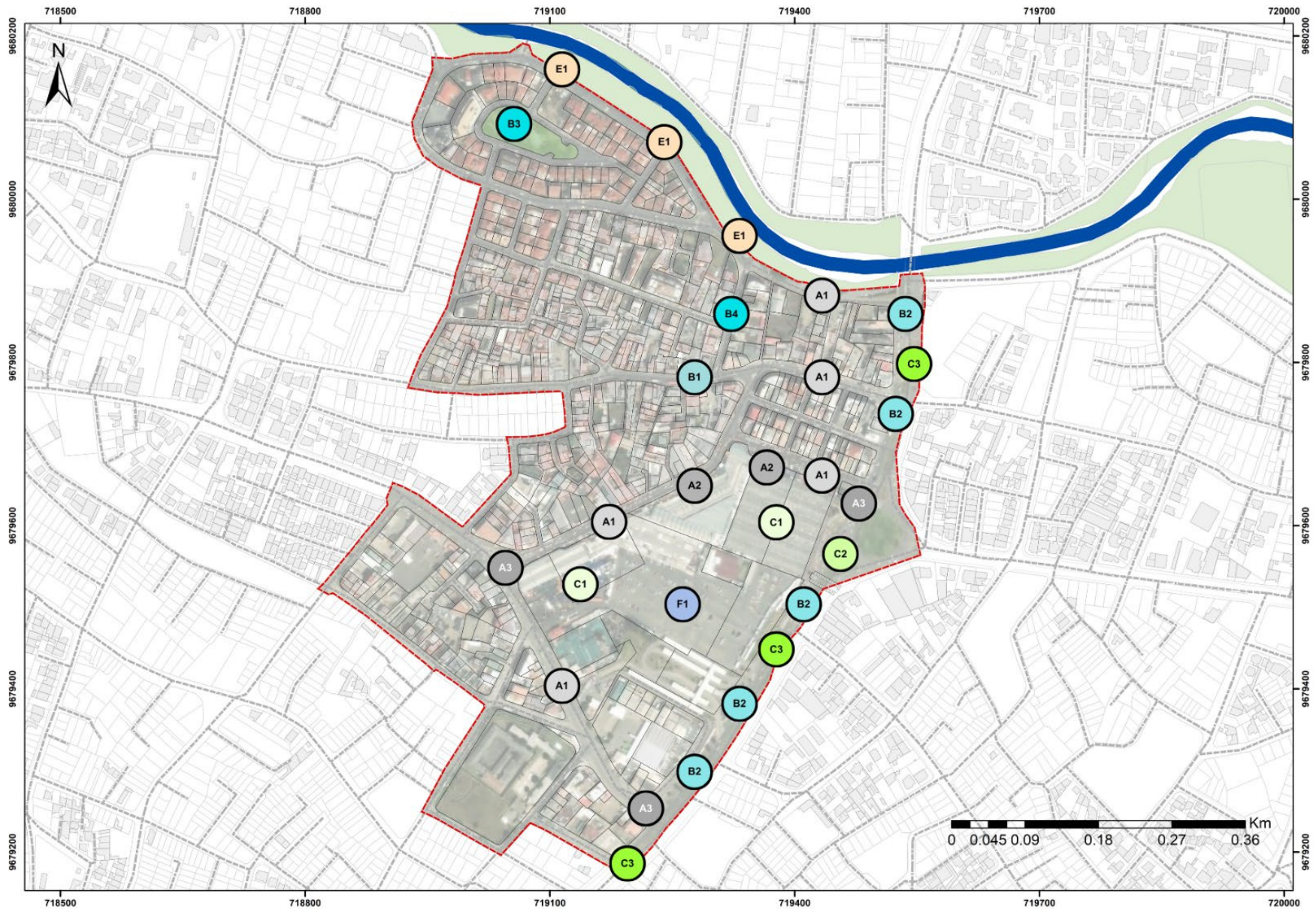


Figura 101: Mapa con los lineamientos codificados y establecidos en los puntos críticos en los que se debería aplicarlos
 Elaboración: Serrano, A. (2026)

CAPÍTULO VII

7. Conclusiones y recomendaciones

7.1 Conclusiones

La investigación evidencia que la integración socioespacial en el corredor Puertas del Sol y Recinto Ferial El Arenal no se explica por una “mezcla social” homogénea, sino por una interdependencia funcional-económica y una coevolución territorial sostenida en el tiempo, el vínculo cotidiano entre sectores se activa, principalmente, por el intercambio comercial y la necesidad mutua de servicios, con una conflictividad relativamente baja cuando existen acuerdos prácticos de convivencia. No obstante, dicha cohesión opera bajo un umbral crítico de saturación funcional, debido a que el equipamiento ferial, por su escala y capacidad de atracción, intensifica externalidades urbanas sobre todo en días pico y desplaza las tensiones hacia problemas operativos concretos.

En términos cuantitativos y operativos, la magnitud del sistema ferial y su ocupación mayoritariamente permanente explican buena parte de las presiones sobre el entorno residencial y el espacio público: se registra una base masiva de comerciantes, con incrementos asociados a jornadas específicas, lo cual refuerza la necesidad de respuestas estructurales y no únicamente medidas temporales. En el plano institucional, el principal factor de fragilidad identificado es la desalineación normativa y la gobernanza fragmentada: un marco regulatorio desactualizado y la distribución del control entre múltiples actores dificultan la coordinación y vuelven irregular la aplicación de medidas. En este escenario, el conflicto se asocia más al control del uso del espacio público que a la existencia misma de la feria; por ello, el diálogo y los mecanismos participativos se consolidan como soporte para sostener la convivencia y viabilizar acuerdos.

A partir de la síntesis propositiva, el estudio concluye que la integración puede ser tratada como un resultado gestionable puesto que, si se controlan los picos, se mejora la accesibilidad, se transforman bordes en espacios de estancia, se ordena el sistema de residuos y se alinea la gobernanza, la convivencia se sostiene con menor fricción.

- Integración por interdependencia: vínculo predominante transaccional y cotidiano, construido históricamente.
- Tensiones por saturación y picos: fricciones concentradas en movilidad, orden y residuos, especialmente en jornadas críticas.
- Fragilidad institucional: norma desactualizada + control distribuido sin suficiente articulación.
- Lineamientos coherentes con la evidencia: gestión de picos, reequilibrio modal, bordes activos, orden, gobernanza integrada, programación social y permanencia como paquete de integración.

7.2 Recomendaciones

Para traducir los hallazgos en acciones verificables, se recomienda implementar un enfoque de planificación operativo–territorial que permita medir presiones, coordinar actores y priorizar intervenciones por impacto. En primer lugar, es clave construir y validar un sistema de indicadores operativos de integración socioespacial para monitorear el desempeño del área en condiciones ordinarias y en días pico, incorporando métricas de accesibilidad/movilidad, intensidad de flujos y puntos de fricción por uso del espacio.

Con base en esa medición, se sugiere estructurar una cartera de intervención por “proyectos detonantes” organizada por prioridades y horizontes (corto, mediano y largo plazo). Como acciones iniciales, deben priorizarse: (i) ajuste vial completo para el desarrollo óptimo de actividades, (ii) un corredor cívico-comercial con pacificación, sombra, mobiliario y control de borde, (iii) un esquema coordinado de gestión de picos (rutas, control de parqueo y logística programada), (iv) un plan intensivo de residuos con refuerzo por horarios y zonas y (v) bordes de transición residencial–comercial.

En paralelo, se recomienda consolidar una gobernanza integrada que reduzca la fragmentación institucional con mesas interinstitucionales permanentes, protocolos claros de operación (especialmente en jornadas críticas) y un tablero de datos compartido para seguimiento y rendición de cuentas. Esto atiende la fragilidad principal (norma desalineada y control distribuido) y favorece que el control del espacio público se perciba como regulación legítima y no como fricción constante.

Asimismo, se propone que las intervenciones físicas se acompañen de una programación social del corredor (agenda de actividades y acuerdos de convivencia) para fortalecer la apropiación y corresponsabilidad territorial. Finalmente, se sugiere incorporar un enfoque de permanencia y habitabilidad, asegurando compatibilidad de usos, control de impactos y reinversión progresiva en el entorno residencial, de modo que la integración sea sostenible y no dependa únicamente del funcionamiento económico del equipamiento, por lo que se debería repensar el apartado mayorista de la Feria Libre en favor de la comunidad y empezar a pensar en diseñar un espacio de menor escala.

R1. Indicadores y línea base: definir indicadores, método de medición y comparación “día ordinario vs. día pico” para priorizar inversiones y evaluar resultados.

R2. Plan de gestión de picos: ventanas logísticas, jerarquía de accesos, rutas y control de parqueo/ocupación en jornadas críticas.

R3. Reequilibrio modal y seguridad vial: continuidad peatonal, cruces seguros, pacificación y soporte de transporte público en los tramos de mayor presión.

R4. Gobernanza integrada: mesa interinstitucional, protocolos y tablero de datos como condición de viabilidad para la intervención integral.

7.2.1 Líneas de investigación futura

Aunque el presente trabajo de titulación establece lineamientos fundamentales para la mitigación de conflictos y la mejora de la integración socioespacial en el polígono de estudio, la complejidad del ecosistema urbano conformado por Puertas del Sol y El Arenal abre interrogantes que exceden el alcance de esta investigación. Con el fin de nutrir el debate académico y ampliar la planificación territorial, se proponen las siguientes líneas de investigación futura:

Análisis de gentrificación y reconfiguración inmobiliaria: Se sugiere investigar si la futura implementación de mejoras urbanas en los bordes del mercado genera un incremento excluyente en el valor del suelo. En esta misma línea, es imperativo realizar un estudio a profundidad sobre el desarrollo acelerado de "plazas" (micro centralidades comerciales privadas) en el barrio Puertas del Sol durante los últimos años, analizando cómo esta mutación morfológica y de uso de suelo altera el tejido residencial tradicional y la percepción de exclusividad barrial.

El transporte masivo como infraestructura de convivencia metropolitana: Profundizar sociológicamente en el rol que desempeñan la Estación de Transferencia El Arenal y el sistema Tranvía como catalizadores de interacciones ciudadanas. Un estudio específico podría evaluar si estos nodos de movilidad fomentan una verdadera tolerancia social mediante "relaciones de baja intensidad" o si operan únicamente como conductos segregados de tránsito funcional.

Proyección y evaluación de la regeneración arquitectónica de El Arenal: Resulta necesario abordar investigaciones enfocadas exclusivamente en la viabilidad técnica y el impacto urbano de los planes de reforma estructural o remodelación integral del Recinto Ferial. Esto incluye analizar escenarios comparativos o sistémicos sobre la descentralización del comercio mayorista hacia otras periferias o su contraste con equipamientos análogos en otras ciudades intermedias del Ecuador.

Flujos migratorios comerciales y cohesión sociocultural: Una dimensión fundamental no abordada en este estudio es la injerencia demográfica y cultural de comerciantes foráneos (provenientes de otros cantones o provincias) que operan en el recinto ferial El Arenal. Se recomienda investigar cómo estas poblaciones flotantes construyen redes de subsistencia, cómo se relacionan con los residentes locales y de qué manera su estatus de transitoriedad afecta los procesos de arraigo e integración socioespacial a largo plazo.

Apropiación del espacio público con perspectiva de género: Investigar las dinámicas del corredor urbano desde un enfoque de género y edad, evaluando cómo experimentan la frontera barrial-comercial las poblaciones vulnerables (mujeres, infancias y adultos mayores). Este enfoque permitiría contrastar la percepción de inseguridad, la caminabilidad y las barreras invisibles que el entorno construido impone sobre cuerpos y rutinas específicas.

Profundización futura: ampliar el monitoreo en el tiempo (estacionalidad y/o variación semanal), contrastar percepciones por perfil de usuario y evaluar impacto de los "detonantes" una vez implementados, usando el sistema de indicadores como soporte.

Las líneas de investigación en los estudios urbanos actualmente son amplias por lo que investigadores podrían definir líneas de análisis específicas para profundizar en el estudio a partir de lo planteado en el presente documento.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alcaldía de Cuenca. (2025). *Comerciantes conocieron seis propuestas para futura remodelación del mercado El Arenal* | GAD Municipal de Cuenca.
<https://www.cuenca.gob.ec/content/comerciantes-conocieron-seis-propuestas-para-futura-remodelacion-del-mercado-el-arenal?>
- Alcaldía de Cuenca, & Dirección General de Planificación Territorial. (2022). *PDOT PUGS 2022* | GAD Municipal de Cuenca. <https://www.cuenca.gob.ec/content/pdot-pugs-2022>
- Alcaldía de Cuenca (Municipio). (2025). *PDOT PUGS ACTUALIZADO 2025* | GAD Municipal de Cuenca. <https://www.cuenca.gob.ec/content/pdot-pugs-2025>
- Alvarado Vazquez, S., Madureira, A. M., Ostermann, F. O., & Pfeffer, K. (2024). Social participation in planning, design, and management of public spaces: The case of Mexico. *Planning Practice & Research*, 39(4), 565–596. <https://doi.org/10.1080/02697459.2024.2315391>
- Ángel-Bravo, R. (2020). La plaza de mercado como escenario para la identificación de diversos fenómenos socioculturales e interculturales en el continente americano. *Apuntes Revista de estudios sobre patrimonio cultural*, 33, 1–34.
<https://doi.org/10.11144/Javeriana.apu33.pmei>
- Arqueros Mejica, M. S., Goicoechea, M. E., Vazquez, D. E., & Fassina, R. (2024). Distritos económicos y renovación urbana en el sur de la ciudad de Buenos Aires. *Pontificia Universidad Católica de Chile*, 89. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/246625>
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2016, junio 30). *Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo [LOOTUGS]*. Registro Oficial Suplemento 790, 5 de julio de 2016.
<https://geoquito.quito.gob.ec/portal/home/item.html?id=31ad5aeba5bc4437836241dbbba5411>
- Astudillo-Ortega, T., Moya-Almeida, V., Cabrera-Torres, F., Ávila-Castro, E., Heredia-R, M., & Hoehne, A. V. (2024). Assessing Service Imbalances as Contributing Factors to Mobility Issues in the Metropolitan District of Quito, Ecuador. *Urban Science*, 8(4).
<https://doi.org/10.3390/urbansci8040261>
- Barker, N. (2025, enero 10). Elemental's Quinta Monroy housing was the most significant building of 2004. *Dezeen*. <https://www.dezeen.com/2025/01/10/quinta-monroy-housing-elemental-alejandra-aravena-21st-century-architecture/>

- Barros, J., Feitosa, F. F., & Araujo, A. S. (2024). Revisiting Urban Inequalities and Segregation in Latin America: Progress within and beyond research traditions – Special Section Editorial. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 16.
<https://periodicos.pucpr.br/Urbe/article/view/32009>
- Briones-Orellana, A., Heras-Olalla, J., & Heras-Barros, V. (2021). Transformaciones sociales y urbanas del entorno de los Mercados del Centro Histórico de Cuenca. Mercado 9 de Octubre y Mercado 10 de Agosto. *Urbano*, 24, 20–33.
<https://doi.org/10.22320/07183607.2021.24.44.02>
- Burton, E., Jenks, M., & Williams, K. (Eds.). (1996). *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* (1a ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203362372>
- Cabrera, N. (2020). El Centro Histórico de Cuenca: Conservación y turismo frente a las dinámicas populares. *Universidad-Verdad*, (76), 8–21. <https://doi.org/10.33324/uv.vi76.260>
- Calderón, J. (2022, mayo 23). *La renta media del barrio más rico de Barcelona es casi 26.000 euros superior a la del más pobre*. www.20minutos.es - Últimas Noticia.
<https://www.20minutos.es/noticia/5004125/0/renta-barrio-mas-rico-barcelona-casi-26000-euros-superior-mas-pobre/>
- Capra-Ribeiro, F. (2024). Prevailing Issues and Actions in Urban Best Practices Across Latin America and the Caribbean. *Urban Planning*, 9(8130), 1–18.
<https://doi.org/10.17645/up.8130>
- Carrasco, S., & O'Brien, D. (2021). Beyond the freedom to build: Long-term outcomes of Elemental's incremental housing in Quinta Monroy. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 13, e20200001. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20200001>
- Chacín Fuenmayor, R., Díaz_García, L. I., Chacín Fuenmayor, R., & Díaz_García, L. I. (2025). El territorio como categoría sospechosa. Sus aspectos jurídicos y políticos. *Estudios constitucionales*, 23(1), 56–77. <https://doi.org/10.4067/s0718-52002025000100056>
- Champion, T. (2001). Urbanization, suburbanization, counterurbanization and reurbanization. *Handbook of urban*
https://www.academia.edu/637295/Urbanization_suburbanization_counterurbanization_and_reurbanization

- Chango Criollo, B. S., Vanegas Chango, J. C., & Ruben Eduardo, C. C. (2023). *Revitalización urbano arquitectónica del Mercado Mayorista “Feria Libre” El Arenal*. [bachelorThesis, Universidad del Azuay]. <http://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/13318>
- Condo Bautista, J. R., & Serpa Bustamante, Y. G. (2024). *Análisis de accesibilidad desde las estaciones del Tranvía de la ciudad de Cuenca bajo el concepto de “Ciudad de 15 minutos”* [bachelorThesis, Universidad del Azuay]. <http://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/14609>
- Cordero-Vinueza, V. A., Pesantez, J. M., Tapia, A., Coello, P., & Bermeo, F. (2025). Between Perception and Reality: Socio-spatial Factors Affecting Youth Wellbeing in Public Space in Cuenca and Ambato. *The Journal of Public Space*, 10(1), 137–150. <https://doi.org/10.32891/jps.v10i1.1866>
- Cussotto, F., Khomenko, S., Basagaña, X., De Hoogh, K., Flueckiger, B., Luyten, A., Castro, A., Cirach, M., Scaiola, G., & Nieuwenhuijsen, M. J. (2025). The Barcelona Low Emission Zone: A post-implementation Health Impact Assessment from 2020 to 2022. *European Journal of Public Health*, 35(4). <https://doi.org/10.1093/eurpub/ckaf161.1338>
- Diaz, M. P., & L’Huillier, F. (2023). Un estudio sobre la política de reurbanización de villas en la ciudad de Buenos Aires: La integración sociourbana bajo reflexión. *Revista Pilquen - Sección Ciencias Sociales*, 26(1), 89–115.
- Dirección General de Planificación Territorial. (2021, julio 13). *Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) | Dirección Municipal de Planificación*. Alcaldía de Cuenca. <https://planificacion.cuenca.gob.ec/bc-categoria/plan-de-uso-y-gestion-del-suelo-pugs?>
- Durán, G., & Mérida, J. (2023). Gentrificación lenta. Conflictos espaciales y desplazamiento indefinido en Quito. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 27. <https://doi.org/10.1344/sn2023.27.40065>
- Ferrer, A. de J. i, Sanjuán, V. C., & Cano-Hila, A. (2024). Transformacions urbanes i gentrificació transnacional: El cas dels barris del Poblenou i el Parc i la Llacuna (Barcelona). *on the w@terfront*, 66(2), 3–24. <https://doi.org/10.1344/waterfront.2024.66.02>
- Ferretti-Ramo, M. A. (2024). Urban system and complexity. Socio-spatial fragmentation as a systemic process of inequality. *Estoa. Revista de La Facultad de Arquitectura y Urbanismo*

- de *La Universidad de Cuenca*, 13(26), 203–216.
<https://doi.org/10.18537/est.v013.n026.a14>
- Frago, L., & Morcuende, A. (2024). URBAN PLANNING PARADOXES AND SOCIOESPATIAL FRAGMENTATION: The Superblock Barcelona Case (2016–2023). *International Journal of Urban and Regional Research*, 48(6), 1055–1078. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.13273>
- Frank, A. (2013). Cohesion, Coherence, Cooperation: European Spatial Planning Coming of Age? *International Planning Studies*, 18. <https://doi.org/10.1080/13563475.2012.734683>
- Gehl, J. (2014). *CIUDADES PARA LA GENTE* (1a ed). Infinito.
- Geovany, D., Morales, P., Aníbal, W., & Peñaloza, L. (2013). *Acercamiento pragmático al léxico utilizado en los mercados municipales de la ciudad de Cuenca mercado El Arenal y 10 de Agosto* [bachelorThesis, Universidad de Cuenca].
<http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/4645>
- Gupta, A., Yadav, M., Nayak, B. K., & Nayak, B. K. (2025). A Systematic Literature Review on Inclusive Public Open Spaces: Accessibility Standards and Universal Design Principles. *Urban Science*, 9(6). <https://doi.org/10.3390/urbansci9060181>
- Healey, P. (2006). *Urban Complexity and Spatial Strategies: Towards a Relational Planning for Our Times*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203099414>
- Hermida, M. A., Hermida, C., Cabrera, N., & Calle, C. (2015). La densidad urbana como variable de análisis de la ciudad: El caso de Cuenca, Ecuador. *EURE (Santiago)*, 41, 25–44.
<https://doi.org/10.4067/S0250-71612015000400002>
- Herrera-Acevedo, D. D., & Sierra-Porta, D. (2025). Network structure and urban mobility sustainability: A topological analysis of cities from the urban mobility readiness index. *Sustainable Cities and Society*, 119, 106076. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2024.106076>
- IERSE, I. de E. de R. S. del E. (2025, noviembre). *Plano de la ciudad de Cuenca y cabeceras urbano parroquiales* [Text.Chapter]. Universidad del Azuay Casa Editora.
<https://publicaciones.uazuay.edu.ec/index.php/ceuazuay/catalog/view/416/905/1502>
- Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: Fragmentación y privatización. *EURE (Santiago)*, 28(85), 11–20. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612002008500002>

- Junyent, I. A., & Sánchez, J. R. (2021). Ciudad, complejidad y cambio: Fundamentos para el análisis de la incertidumbre en sistemas urbanos. *Revista INVI*, 36(101), 7–34.
- Larrea, F. (2023, mayo 6). La ausencia de campos públicos impide la expansión del golf en Ecuador. *Primicias*. <https://www.primicias.ec/noticias/jugada/crecimiento-golf-ecuador-campos-privados/>
- Lasvioletas. (2026). *PLAZA COMERCIAL Arrendamientos Las Violetas | Arrendamientos las Violetas*. <https://arrendamientoslasvioletas.com/331861-2/>
- León Cabrera, M. J., & Salazar Varela, P. M. (2025). *Influencia del entorno construido en las relaciones sociales entre los habitantes de dos barrios en Cuenca: Puertas del Sol y El Arenal* [bachelorThesis, Universidad del Azuay]. <http://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/16046>
- Lerena-Rongvaux, N. (2023). ¿Renovación sin gentrificación? Hacia un abordaje crítico de procesos urbanos excluyentes en América Latina. Casos en Buenos Aires. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 49(146). <https://doi.org/10.7764/EURE.49.146.08>
- Liao, Y., Gil, J., Yeh, S., Pereira, R. H. M., & Alessandretti, L. (2025). Socio-spatial segregation and human mobility: A review of empirical evidence. *Computers, Environment and Urban Systems*, 117, 1–18. <https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2025.102250>
- Lucero, J. J. (2014). *Mapa de las Parroquias Urbanas de Cuenca*. Slideshare. <https://es.slideshare.net/slideshow/mapa-de-las-parroquias-urbanas-de-cuenca/34681512>
- Maiztegui, B. (2020, agosto 10). *Corredor Metropolitano de Quito: Un plan integral y sostenible para articular la ciudad*. ArchDaily en Español. <https://www.archdaily.cl/cl/945143/corredor-metropolitano-de-quito-un-plan-integral-y-sostenible-para-articular-la-ciudad>
- Mendieta-Cabrera, L., & Arteaga, M. T. (2021). “¿Qué va a llevar, mi amor?”: La retórica de la negociación en el Mercado El Arenal (Cuenca-Ecuador). *Killkana Social*, 5(3), 1–10. <https://doi.org/10.26871/killkanasocial.v5i3.832>
- Mora, C. (2025, octubre 5). *Boom de plazas comerciales en Cuenca, ¿qué hay detrás del crecimiento de este sector?* Primicias. <https://www.primicias.ec/economia/empresas/boom-plazas-comerciales-cuenca-crecimiento-turismo-inversion-ecuador-106532/>

- Morovich, B. (2021). Culture et changement urbain dans les Quartiers Sud de Buenos Aires (Argentine): Des arènes ambiguës. *IdeAs. Idées d'Amérique*, (17).
<https://doi.org/10.4000/ideas.10218>
- Muñoz, N. (2018, agosto 25). La Comuna avanza: Se viene un nuevo paseo en la ribera de La Boca. *Ciudad Emprende*. <https://ciudademprende.com/la-comuna-avanza-se-viene-nuevo-paseo-la-ribera-la-boca/>
- Naula Herembás, P. (2025, mayo 12). Puertas del Sol: ¿Qué factores han hecho de este sector un eje para comercios y viviendas? *ELMERCURIO*.
<https://elmercurio.com.ec/cuenca/2025/05/12/puertas-del-sol-plazas-comerciales-cuenca/>
- Nieuwenhuisen, M., de Nazelle, A., Pradas, M. C., Daher, C., Dzhambov, A. M., Echave, C., Gössling, S., lungman, T., Khreis, H., Kirby, N., Khomenko, S., Leth, U., Lorenz, F., Matkovic, V., Müller, J., Palència, L., Pereira Barboza, E., Pérez, K., Tatah, L., ... Mueller, N. (2024). The Superblock model: A review of an innovative urban model for sustainability, liveability, health and well-being. *Environmental Research*, 251, 118550.
<https://doi.org/10.1016/j.envres.2024.118550>
- Noailles, M. (2022, diciembre 10). La grieta entre el norte y el sur: Un derrame hacia arriba | Escribe Martina Noailles | Los15delPro.com.ar. *El Grito del Sur*.
<https://elgritodelsur.com.ar/2022/12/15-anos-gobernando-para-mismo-lado-grieta-desigualdad-norte-sur/>
- Núñez, A. (2010). La ciudad como sujeto: Formas y procesos de su constitución moderna en Chile, siglos XVIII y XIX. *Revista de geografía Norte Grande*, (46), 45–66.
<https://doi.org/10.4067/S0718-34022010000200003>
- Ochsenius, F. (2015, abril 21). La segregación socio-espacial. Abordajes diferentes para un fenómeno de múltiples dimensiones—CC Madrid BLOG. *CC Madrid BLOG*.
<http://contested-cities.net/CCmadrid/la-segregacion-socio-espacial-abordajes-diferentes-para-un-fenomeno-de-multiples-dimensiones/>
- Ons, M. (2025). Cambiar algo y que nada cambie: Políticas públicas en villas de la Ciudad de Buenos Aires durante el período 2016-2023. *Cuaderno Urbano*, 42(42), 107–125.
<https://doi.org/10.30972/crn.42428867>

- Orobio Quiñones, J. C., Guzmán Rodríguez, D. E., Murillo-Hoyos, J., & Jaramillo Molina, C. (2025). Spatial accessibility to opportunities in the integrated mass transportation system of Santiago de Cali: Equity analysis. *International Journal of Transportation Science and Technology*. <https://doi.org/10.1016/j.ijtst.2025.06.009>
- Ortega Arcentalez, M. P. (2021). *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)* [bachelorThesis]. <http://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/20329>
- Ortiz, C. (2023). Writing the Latin American city: Trajectories of urban scholarship. *Urban Studies*, 61(3), 399–425. <https://doi.org/10.1177/00420980231184037>
- Páez Coello, X., & Samaniego Garrido, R. (2023). Transformaciones urbanas: Un análisis de la gentrificación en la ciudad de Quito (Barrios Mariscal Sucre, La Floresta, Centro Histórico): Urban Transformations: An analysis of gentrification in the city of Quito (Neighborhoods Mariscal Sucre, La Floresta, Centro Historico). *Kalpana*, (24), 84–104.
- Pala, A. (2017, noviembre 1). *La supermanzana, una vieja conocida para la ciudad de Barcelona* -. Spanish-Architects. <https://spanish-architects.com/es/architecture-news/destacados/la-supermanzana-una-vieja-conocida-para-la-ciudad-de-barcelona>
- Parodi, C., & Sticotti, D. (2018, noviembre 2). La Boca no está en venta. *Fundação Rosa Luxemburgo*. <https://rosalux.org.br/es/jornada-de-lucha-por-el-derecho-a-la-vivienda-la-boca-no-esta-en-venta/>
- Parrado Rodríguez, C. (2018). *Segregación en Quito 2001-2010. Evolución de la concentración de los grupos y composición social de las áreas residenciales*. 5, 61–88.
- Parrado Rodríguez, C. (2021). Integración social en el entorno construido: Un abordaje desde Quito. *Bitacora Urbano Territorial*, 31, 53–66. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v31n1.87802>
- Piasek, G., Aragón, I. F., Shershneva, J., & Garcia-Almirall, P. (2022). Assessment of Urban Neighbourhoods' Vulnerability through an Integrated Vulnerability Index (IVI): Evidence from Barcelona, Spain. *Social Sciences*, 11(10). <https://doi.org/10.3390/socsci11100476>
- Piasek, G., & Garcia-Almirall, P. (2024). Vulnerated Urban Areas under Regeneration: Strategies to Prevent Neighborhood Expulsion in Barcelona or How to Improve without Expelling? *Urban Science*, 8(3). <https://doi.org/10.3390/urbansci8030118>

- Pierri-Daunt, A. B., & Siedentop, S. (2025). Unravelling urban typologies in Latin American cities: Integrating socioeconomic factors and urban configurations across scales. *Applied Geography*, 174, 1–13. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2024.103460>
- Porreca, R., & Janoschka, M. (2024). Pathways of Co-Production: Negotiations and contextual insights into Quito's peripheral urbanisation. *Habitat International*, 103043, 146. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2024.103043>
- Qi, J., Mazumdar, S., & Vasconcelos, A. C. (2024). Understanding the Relationship between Urban Public Space and Social Cohesion: A Systematic Review. *International Journal of Community Well-Being*, 7(2), 155–212. <https://doi.org/10.1007/s42413-024-00204-5>
- Quezada Larriva, A., Orellana, D., Guerrero Balarezo, M. L., García, J. A., Cárdenas Villenas, G., & Osorio Guerrero, P. (2023). Impact of Quito's first metro line on the accessibility to urban opportunities. *Journal of Transport Geography*, 108(103548). <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103548>
- Quito Informa. (2024, febrero 6). *Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2023-2042, aprobado por unanimidad en el Concejo Metropolitano*. <https://www.quitoinforma.gob.ec/2024/02/06/plan-maestro-de-movilidad-sostenible-2023-2042-aprobado-por-unanimidad-en-el-concejo-metropolitano/>
- QuitoInforma. (2021, septiembre 21). *Quito conmemora la Semana de la Movilidad Sostenible*. <https://www.quitoinforma.gob.ec/2021/09/21/quito-conmemora-la-semana-de-la-movilidad-sostenible/>
- Rodríguez, C. P. (2020). Proximidad espacial e integración social: Aportes y debates desde Quito. *Territorios*, (43), 1–31. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.7296>
- Rodríguez, S., & Cabrera-Barona, P. (2023). Segregación espacial y condiciones sociodemográficas de la población de Quito, Ecuador. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 50(150). <https://doi.org/10.7764/EURE.50.150.05>
- Romero, Lady, & Vásquez, G. (2025). Análisis de la segregación socioespacial en periferias urbanas: Caso sector Mejía, Portoviejo, Ecuador: Artículo Original. *Revista de Investigaciones en Energía Medio Ambiente y Tecnología RIEMAT ISSN 2588-0721*, 10, 16–29. <https://doi.org/10.33936/riemat.v10i2.7475>

- Sacta Domínguez, R. (2024, julio 9). Lugares turísticos para visitar en el Centro Histórico de Cuenca [Elmercurio.com]. *Diario El Mercurio*.
<https://elmercurio.com.ec/principal/2024/08/09/borrador-automaticolugares-turisticos-cuenca/>
- Stavrides, S. (2022). Reclaiming public space as commons: Learning from Latin American movements. *Revista INVI*, 37(106), 24–48. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2022.67215>
- Tanikawa-Obregón, K., & Paz-Gómez, D. M. (2021). El peatón como base de una movilidad urbana sostenible en Latinoamérica: Una visión para construir ciudades del futuro. *Boletín de Ciencias de la Tierra*, (50), 33–38.
- Thomasz, A. G., Tarazona, A. H., & Velandia, M. R. (2025). Políticas de vivienda de interés social del siglo XXI: Entre el Estado y el mercado. Algunas notas sobre Ciudad Verde (Soacha, Colombia) y Estación Buenos Aires (Buenos Aires, Argentina). *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, (23), 1–29. https://doi.org/10.62174/quid16.i23_a308
- Turismo530. (2023, diciembre 2). The colorful Caminito museum street in Buenos Aires. *Turismo530*. <https://turismo530.com/the-colorful-caminito-museum-street-in-buenos-aires/>
- UN-HABITAT. (2020). *Informe Mundial de Ciudades 2020: El valor de la urbanización sostenible | UN-Habitat*. UNHABITAT FOR A BETTER URBAN FUTURE. <https://unhabitat.org/world-cities-report-2020-the-value-of-sustainable-urbanization>
- Uribe, M. L. A., Corredor, J. S., & Correa-Álvarez, C. D. (2025). Social impacts and road safety in intermodality: Case study of the Ayacucho Tram in Medellín-Colombia. *Journal of Urban Mobility*, 8, 100154. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2025.100154>
- Urrutia-Mosquera, J., Flórez-Calderón, L., & Paredes, D. (2023). 15-min Cities: The Potential of a Medium-Sized Polycentric Latin American City. *Journal of Urban Health : Bulletin of the New York Academy of Medicine*, 100(4), 725–744. <https://doi.org/10.1007/s11524-023-00749-4>
- Urtaran-Laresgoiti, M., Novoa, A. M., Martín, S., & Pérez, K. (2025). How an urban regeneration programme impact people's health and wellbeing: An evaluation from citizen's perception using concept mapping. *BMC Public Health*, 25(1), 716. <https://doi.org/10.1186/s12889-025-21827-z>

- Uzcátegui-Sánchez, C., Hurtado, S. Z., & Santamaría-Mendoza, A. (2023). Socio-spatial segregation in Machala- Ecuador. An analysis of inequalities and possible challenges. *Revista Metropolitana de Ciencias Aplicadas*, 6(3), 179–190.
<https://doi.org/10.62452/k7r0k237>
- Vaca Proaño, V. G., López Rueda, C. P., Llorca Vega, N. A., & Ferreras Cid, E. (2023). PATRONES SOCIALES Y ESPACIALES: ESTUDIO COMPARATIVO ENTRE DOS ESPACIOS PÚBLICOS EN LA CIUDAD DE QUITO, ECUADOR. *Urbano (Concepción)*, 26(47), 96–109. <https://doi.org/10.22320/07183607.2023.26.47.08>
- Valencia, J. J. (2015, octubre 14). *Ayacucho, la calle a la que regresa el tranvía*. El Tiempo.
<https://www.eltiempo.com/archivo/documento/cms-16403969>
- Valero, A. (2012). *Archivo:Mapa Barris Barcelona.jpg* -. Wikipedia, la enciclopedia libre.
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mapa_Barris_Barcelona.jpg
- Valverde, Á. (2021, enero 18). “*Mercado 10 de Agosto*” Cuenca, Ecuador. [Status update].
 Facebook.
https://www.facebook.com/307918822565959/photos/a.428369743854199/3927121840645621/?_rdr
- Vazquez, S. A., Madureira, A. M., Ostermann, F. O., Pfeffer, K., Vazquez, S. A., Madureira, A. M., Ostermann, F. O., & Pfeffer, K. (2023). The Use of ICTs to Support Social Participation in the Planning, Design and Maintenance of Public Spaces in Latin America. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 12(6). <https://doi.org/10.3390/ijgi12060237>
- Vicuña, M. (2021). Impacto de la densificación residencial intensiva en la re- estructuración espacial de la ciudad neoliberal: Morfología y normativa urbana en el Área Metropolitana de Santiago. *Instituto de estudios Urbanos y Territoriales UC*, 14–355.
- Vidal Yañez, D., Pereira Barboza, E., Cirach, M., Daher, C., Nieuwenhuijsen, M., & Mueller, N. (2023). An urban green space intervention with benefits for mental health: A health impact assessment of the Barcelona “Eixos Verds” Plan. *Environment International*, 174, 107880.
<https://doi.org/10.1016/j.envint.2023.107880>
- Vintimilla, J. C. (1976). Las Etapas De Crecimiento De La Ciudad De Cuenca, Ecuador. *Revista Geográfica*, (84), 77–101.

- Vintimilla Zavala, J. J. (2022). *Dinámicas del crecimiento y transformación del paisaje urbano de la parroquia El Batán de Cuenca a partir de 1980* [Tesis de licenciatura, Universidad de Cuenca]. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/37935>
- Vivas Tróchez, M. Á. (2024, abril 26). *Con reparos, Soacha será nuevo socio de la Región Metropolitana* [Text]. ELESPECTADOR.COM.
<https://www.elespectador.com/bogota/soacha-sera-el-primer-residente-del-conjunto-residencial-llamado-region-metropolitana-bogota-noticias-hoy/>
- Yue, X., Wang, Y., Li, W., Wu, Y., Wang, Y., Zhang, H., Ma, Z., Yue, X., Wang, Y., Li, W., Wu, Y., Wang, Y., Zhang, H., & Ma, Z. (2024). Research Progress and Trends in Urban Residential Segregation. *Buildings*, 14(7), 1–31. <https://doi.org/10.3390/buildings14071962>
- Zarlenga, M. (2022). Políticas de regeneración urbana a través de la cultura en ciudades Latinoamericanas. *EURE. Revista latinoamericana de estudios urbano regionales*, 44, 1–21. <https://doi.org/10.7764/EURE.48.144.14>

ANEXOS



ALCALDÍA DE
CUENCA | DIRECCIÓN GENERAL
DE CONTROL MUNICIPAL

Oficio Nro. DGCM-0552-2026
Cuenca, 04 de febrero de 2026

Arquitecto
Rafael Enrique Borja Pozo
Director
ESCUELA DE ARQUITECTURA DE LA UNIVERSIDAD DE CATÓLICA DE CUENCA
Presente.

Se notificara al correo electrónico anthony.serrano.91@est.ucacue.edu.ec

De mi consideración:

En atención al trámite Nro. EXT-3247-2026, ingresado por su persona, mediante el cual solicita el acceso a información relacionada con el **control del uso y ocupación del suelo**, específicamente respecto de **anteproyectos y proyectos de edificación aprobados** dentro del polígono de estudio adjunto, en formato georreferenciado (preferentemente *shapefile* o CAD), desde la fecha en que exista información espacial disponible, y considerando el tipo de uso autorizado, indicando además que dicha información será utilizada exclusivamente con fines académicos y citando la fuente institucional correspondiente, al respecto me permito informar lo siguiente:

Uno.- Competencia institucional.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 264 numeral 2 de la **Constitución de la República del Ecuador**, en concordancia con el artículo 55 literal b) del **Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD)**, y lo previsto en el artículo 36 del **Reglamento Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos del GAD Municipal del cantón Cuenca**, corresponde a la **Dirección General de Control Municipal** ejercer el control sobre el **uso y ocupación del suelo** dentro de la jurisdicción cantonal, así como la custodia de los expedientes administrativos vinculados a licencias urbanísticas, aprobaciones de planos y permisos de edificación.

Dos.- Alcance del derecho de acceso a la información pública.

El derecho de acceso a la información pública se encuentra garantizado por el artículo 18 de la Constitución de la República y desarrollado por la **Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información Pública (LOTAIP)**. No obstante, conforme al artículo 37 numeral 3 de dicha ley, las solicitudes deben ser **claras, precisas y determinadas**, de manera que permitan a la administración identificar razonablemente la información requerida sin imponer una carga administrativa desproporcionada o técnicamente inviable.

DIRECCIÓN GENERAL
DE CONTROL MUNICIPAL

Av. España, Aeropuerto Mariscal Lamar
Cuenca
Teléfono: 4134900 Ext: 1617
Cuenca, Ecuador
www.cuenca.gob.ec

@MunicipioCuenca
@MunicipioDeCuenca

1/3



ALCALDÍA DE
CUENCA | DIRECCIÓN GENERAL
DE CONTROL MUNICIPAL

Oficio Nro. DGCM-0552-2026
Cuenca, 04 de febrero de 2026

En este sentido, la **Corte Constitucional del Ecuador** ha sostenido que el derecho de acceso a la información pública no es absoluto y que la administración no se encuentra obligada a **crear, sistematizar o reprocesar información inexistente**, ni a realizar esfuerzos extraordinarios que excedan sus capacidades técnicas y organizativas, siempre que se motive adecuadamente la respuesta y se actúe conforme a los principios de razonabilidad y proporcionalidad.

Tres.- Análisis técnico y arquitectónico de la información solicitada.

Una vez revisados los archivos físicos y digitales que reposan en la Dirección General de Control Municipal, y considerando el polígono adjunto que delimita los predios objeto del análisis académico solicitado, se debe precisar lo siguiente:

1. Soporte y formato de la información:

La información correspondiente a anteproyectos, proyectos arquitectónicos y permisos de edificación ha sido gestionada, en su mayor parte, **exclusivamente en soporte físico**. Recién a partir del año **2020** se inició de manera progresiva la tramitación digital de expedientes, principalmente en formatos **PDF y DWF**, sin que exista, a la fecha, una base de datos histórica consolidada en formatos georreferenciados tipo *shapefile* o CAD, conforme a lo solicitado.

2. Inexistencia de información geoespacial estructurada:

Desde el punto de vista técnico-arquitectónico y urbanístico, la Dirección no dispone de una **base de datos espacial sistematizada** que relacione, de forma automática, los proyectos aprobados con capas GIS, coordenadas geográficas o atributos urbanísticos interoperables, especialmente para periodos anteriores a la digitalización institucional.

3. Indeterminación objetiva de la solicitud:

La información requerida abarca un **número indeterminado de predios y trámites**, sin que se hayan identificado **claves catastrales específicas, números de expediente o periodos temporales concretos**, lo cual imposibilita técnica y materialmente realizar un proceso de depuración documental individualizada. Tal indeterminación impide atender la solicitud en los términos planteados, conforme lo exige el artículo 37 numeral 3 de la LOTAIP.

Cuatro.- Conclusión administrativa.

En virtud de lo expuesto, esta Dirección informa que **no cuenta con la información en los formatos georreferenciados solicitados**, ni resulta técnica o legalmente viable generar o sistematizar dicha información a partir de archivos físicos o expedientes dispersos, sin una identificación concreta de los predios o trámites de interés.

Lo señalado no constituye una negativa al derecho de acceso a la información pública, sino una **limitación objetiva derivada de la inexistencia material de la información en**

DIRECCIÓN GENERAL
DE CONTROL MUNICIPAL

Av. España, Aeropuerto Mariscal Lamar
Cuenca
Teléfono: 4134900 Ext: 1617
Cuenca, Ecuador
www.cuenca.gob.ec

@MunicipioCuenca
@MunicipioDeCuenca

2/3



ALCALDÍA DE
CUENCA | DIRECCIÓN GENERAL
DE CONTROL MUNICIPAL

Oficio Nro. DGCM-0552-2026
Cuenca, 04 de febrero de 2026

los formatos requeridos y de la falta de precisión en la solicitud, conforme al marco constitucional, legal y jurisprudencial vigente.

Sin otro particular, suscribo el presente oficio para los fines legales pertinentes.

Atentamente,



Firmado electrónicamente por:
GINA MAVEL DAVILA PONTON
Arq. Gina Mavel Dávila Ponton
DIRECTORA GENERAL DE CONTROL MUNICIPAL

Referencias:
- EXT-3247-2026

Anexos:
- 3247.pdf

Copia:
Señora
Gabriela Carolina Urgiles Sánchez
Servidora Municipal
GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN CUENCA

NUT: IMC-2026-8920

ML



DIRECCIÓN GENERAL
DE CONTROL MUNICIPAL

Av. España, Aeropuerto Mariscal Lamar
Cuenca
Teléfono: 4134900 Ext: 1617
Cuenca, Ecuador
www.cuenca.gob.ec

@MunicipioCuenca
@MunicipioDeCuenca

3/3

ANEXO

1

PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL EN CUENCA:
ESTUDIO DE CASO PUERTAS DEL SOL – RECINTO FERIAL EL ARENAL

DOCUMENTACIÓN DE TESIS
ENERO, 2026

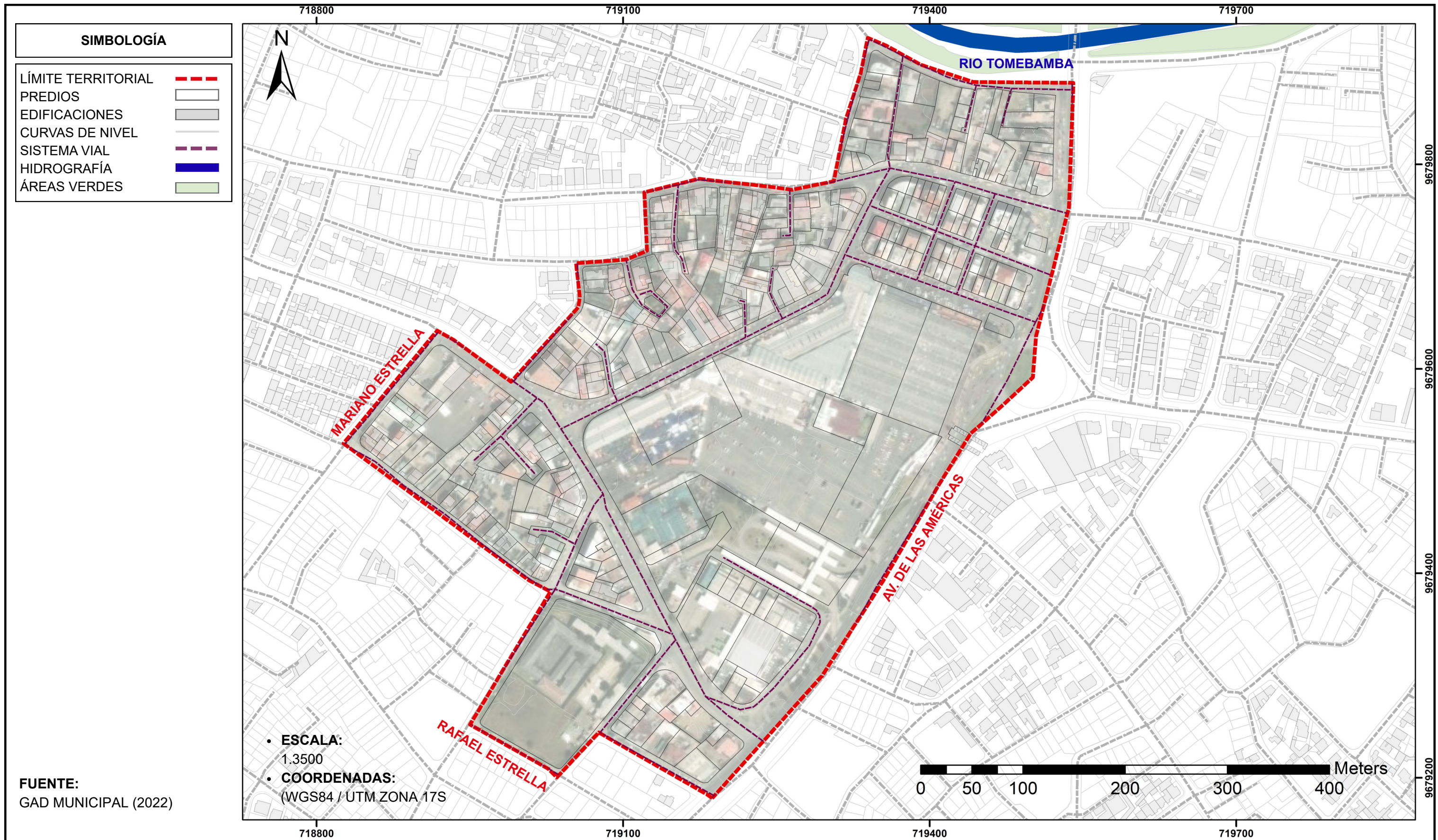
DOCUMENTO DE TITULACIÓN

DIS: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

SOLICITUD DE DOCUMENTACIÓN A CONTRO MUNICIPAL
RESPUESTA DE SOLICITUD DE DOCUMENTACIÓN
NEGATIVA DE DISPOSICIÓN DE DOCUMENTACIÓN

REV: MGST. ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES





ANEXO
2

PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL EN CUENCA:
ESTUDIO DE CASO PUERTAS DEL SOL – RECINTO FERIAL EL ARENAL

DOCUMENTACIÓN DE TESIS
ENERO, 2026

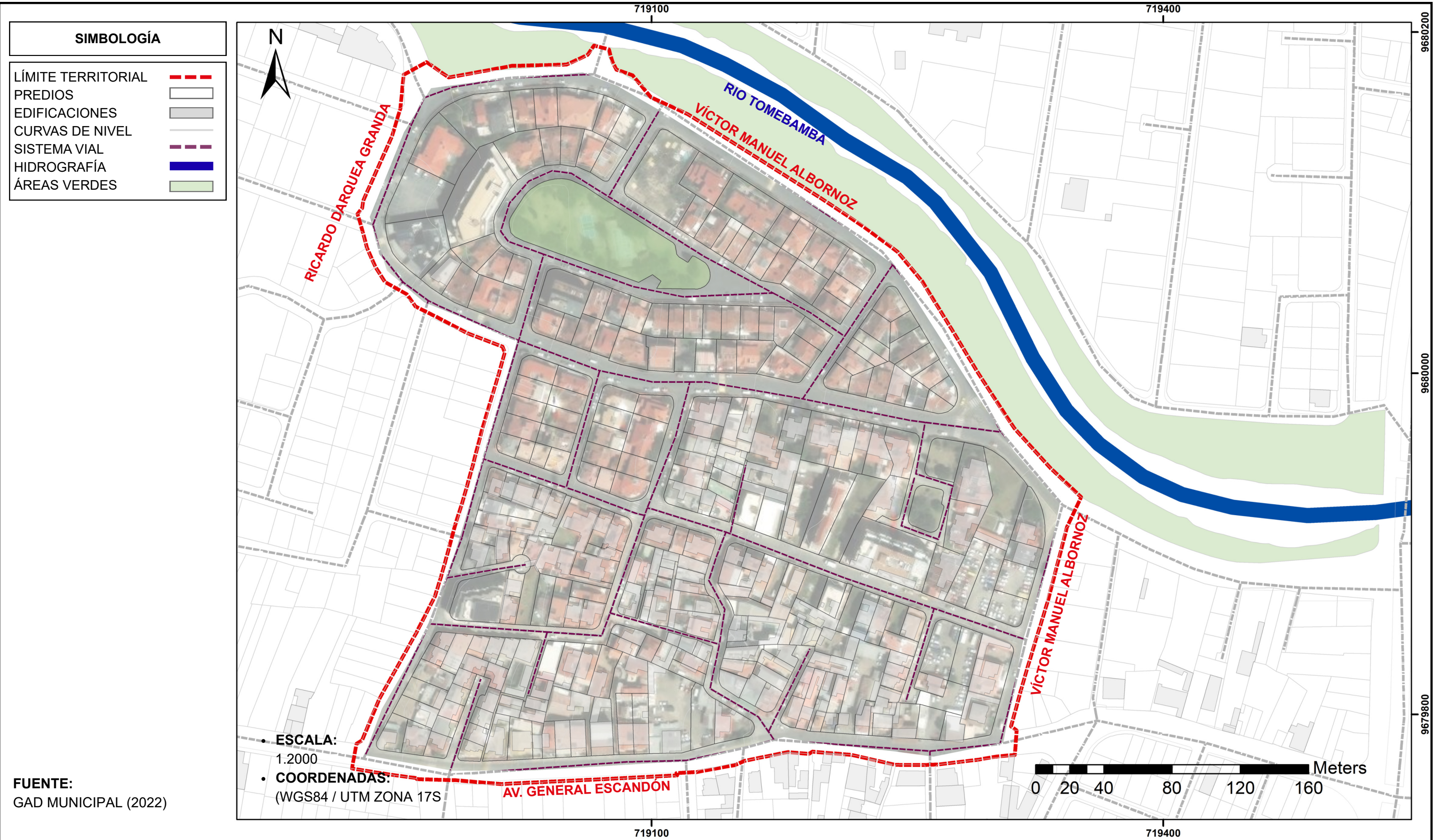
DOCUMENTO DE TITULACIÓN

DIS: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

DIAGNÓSTICO DEL SECTOR
DELIMITACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO
MAPA DEL POLÍGONO DE INTERVENCIÓN TERRITORIAL O-6
RECINTO FERIAL “EL ARENAL”

REV: MGST. ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES





FUENTE:
GAD MUNICIPAL (2022)

ANEXO
3

PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL EN CUENCA:
ESTUDIO DE CASO PUERTAS DEL SOL – RECINTO FERIAL EL ARENAL

DOCUMENTACIÓN DE TESIS
ENERO, 2026

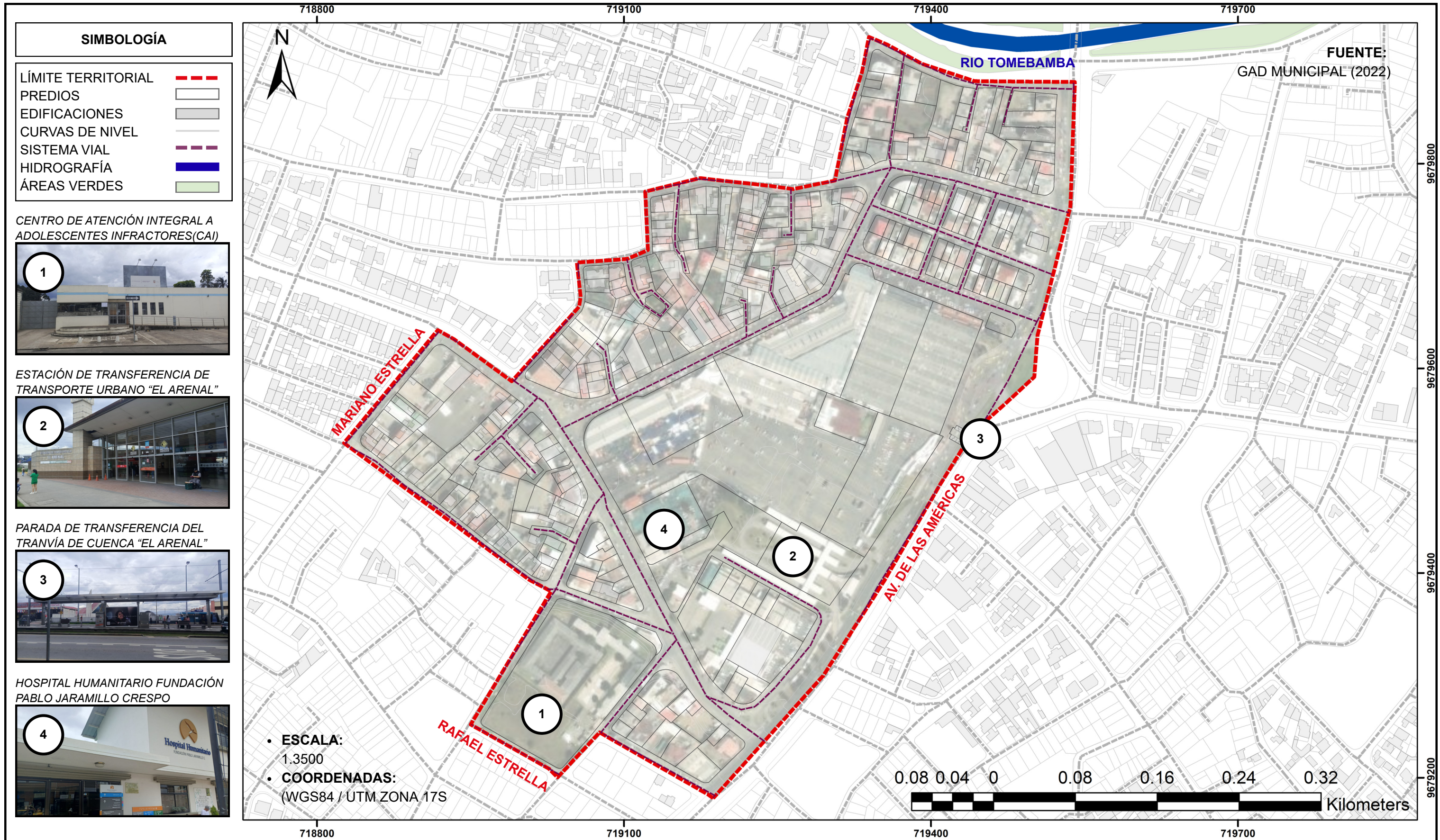
DOCUMENTO DE TITULACIÓN

DIS: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

DIAGNÓSTICO DEL SECTOR
DELIMITACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO
MAPA DEL POLÍGONO DE INTERVENCIÓN TERRITORIAL O-6
BARRIO PUERTAS DEL SOL

REV: MGST. ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES





ANEXO
4

PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL EN CUENCA:
ESTUDIO DE CASO PUERTAS DEL SOL – RECINTO FERIAL EL ARENAL

DOCUMENTACIÓN DE TESIS
ENERO, 2026

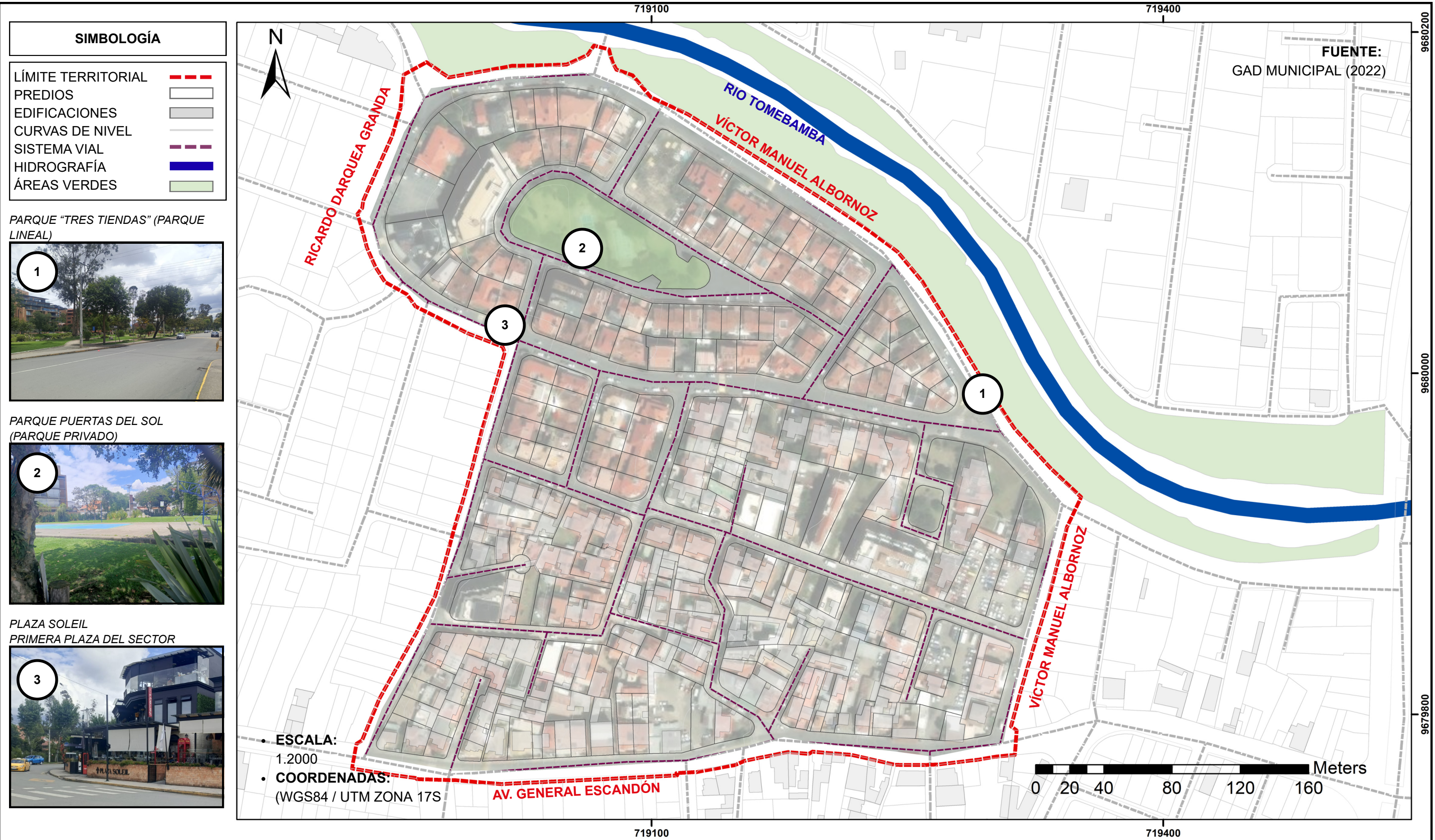
DOCUMENTO DE TITULACIÓN

DIS: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

DIAGNÓSTICO DEL SECTOR
DELIMITACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO
MAPA DEL POLÍGONO DE INTERVENCIÓN TERRITORIAL O-6
RECINTO FERIAL "EL ARENAL" - HITOS

REV: MGST. ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES





ANEXO
5

PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL EN CUENCA:
ESTUDIO DE CASO PUERTAS DEL SOL – RECINTO FERIAL EL ARENAL

DOCUMENTACIÓN DE TESIS
ENERO, 2026

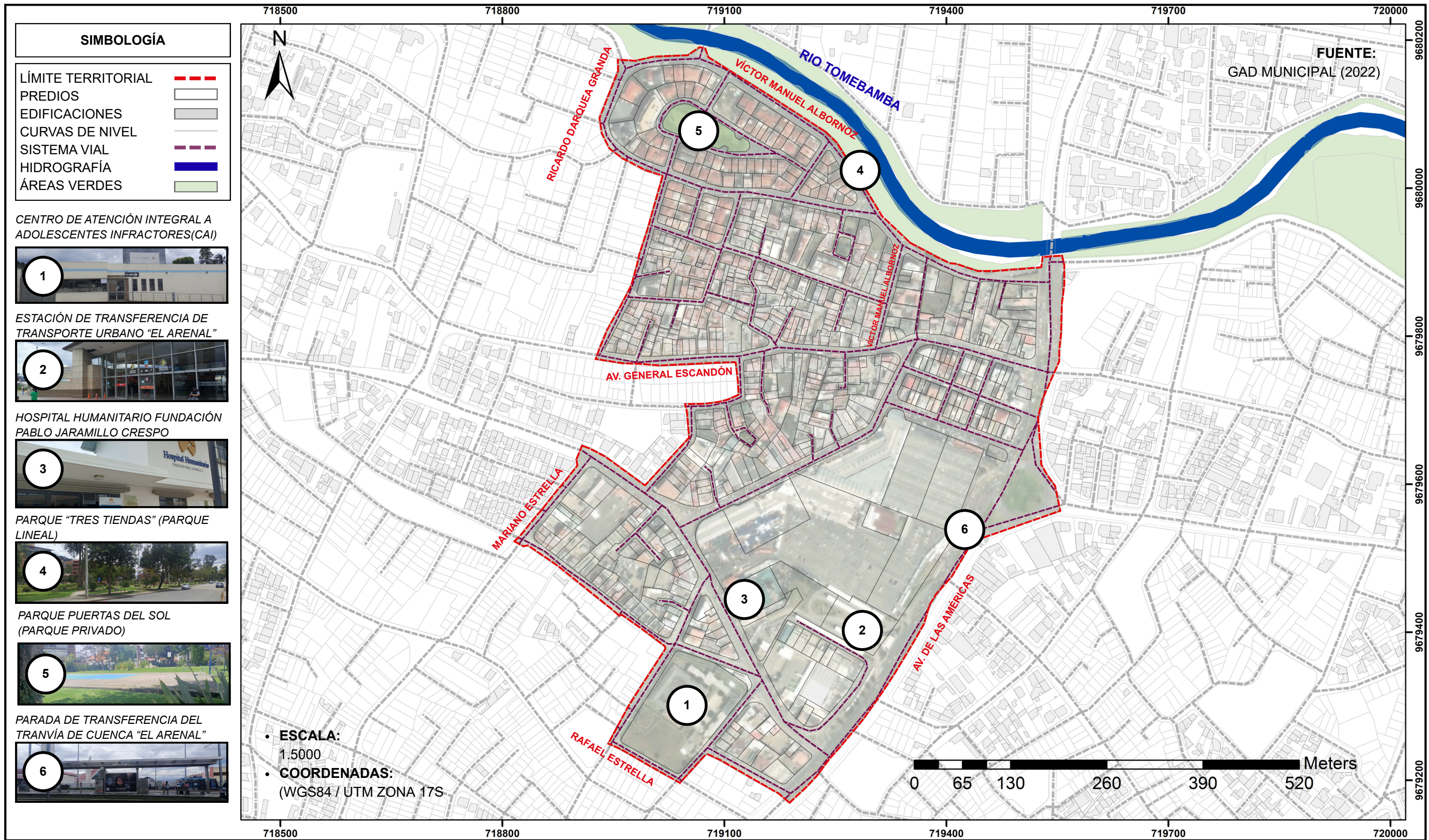
DOCUMENTO DE TITULACIÓN

DIS: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

DIAGNÓSTICO DEL SECTOR
DELIMITACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO
MAPA DEL POLÍGONO DE INTERVENCIÓN TERRITORIAL O-6
BARRIO PUERTAS DEL SOL - HITOS

REV: MGST. ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES





ANEXO
6

PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL EN CUENCA:
ESTUDIO DE CASO PUERTAS DEL SOL – RECINTO FERIAL EL ARENAL

DOCUMENTACIÓN DE TESIS
ENERO, 2026

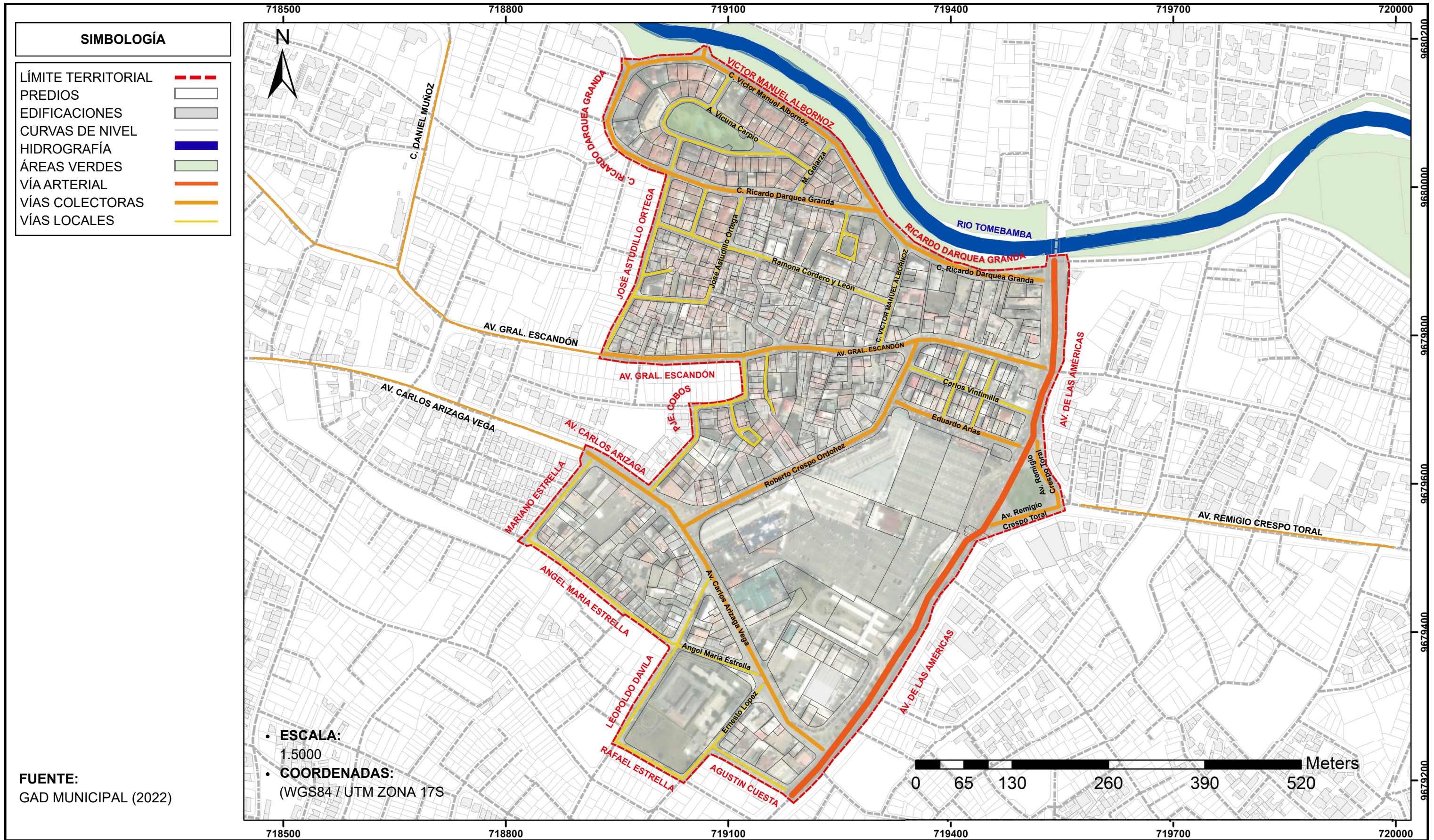
DOCUMENTO DE TITULACIÓN

DIS: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

DIAGNÓSTICO DEL SECTOR
DELIMITACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO
MAPA DEL POLÍGONO DE INTERVENCIÓN TERRITORIAL O-6
BARRIO PUERTAS DEL SOL - RECINTO FERIAL EL ARENAL
JERARQUÍA DE ESPACIOS PÚBLICOS

REV: MGST. ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES





ANEXO

7

PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL EN CUENCA:
ESTUDIO DE CASO PUERTAS DEL SOL – RECINTO FERIAL EL ARENAL

DOCUMENTACIÓN DE TESIS
ENERO, 2026

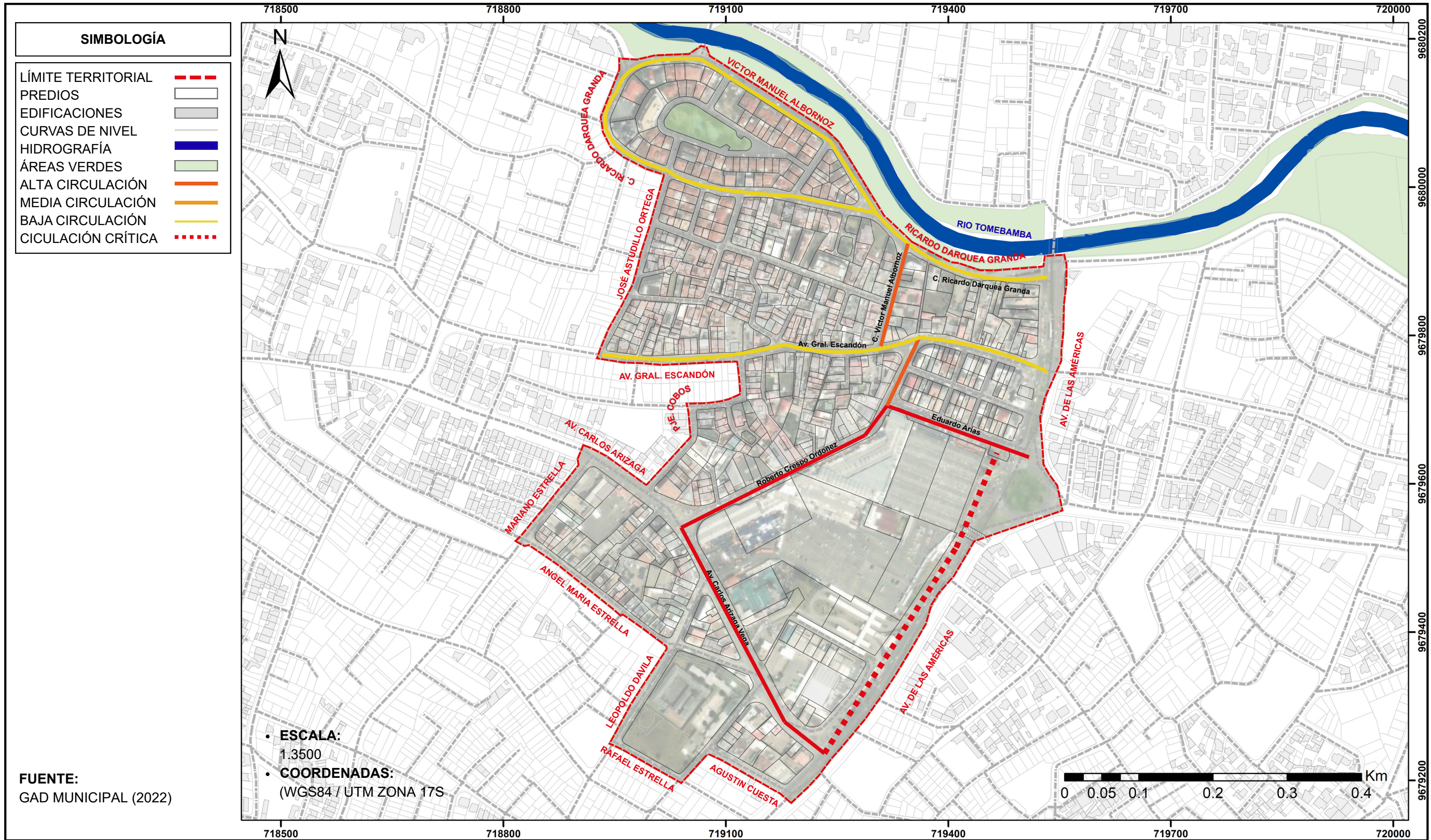
DOCUMENTO DE TITULACIÓN

DIS: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

MAPA DE VÍAS ARTERIALES, COLECTORAS Y LOCALES
ANÁLISIS DEL SITIO
JERARQUÍA VÍAL

REV: MGST. ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES





ANEXO

8

PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL EN CUENCA:
ESTUDIO DE CASO PUERTAS DEL SOL – RECINTO FERIAL EL ARENAL

DOCUMENTACIÓN DE TESIS
ENERO, 2026

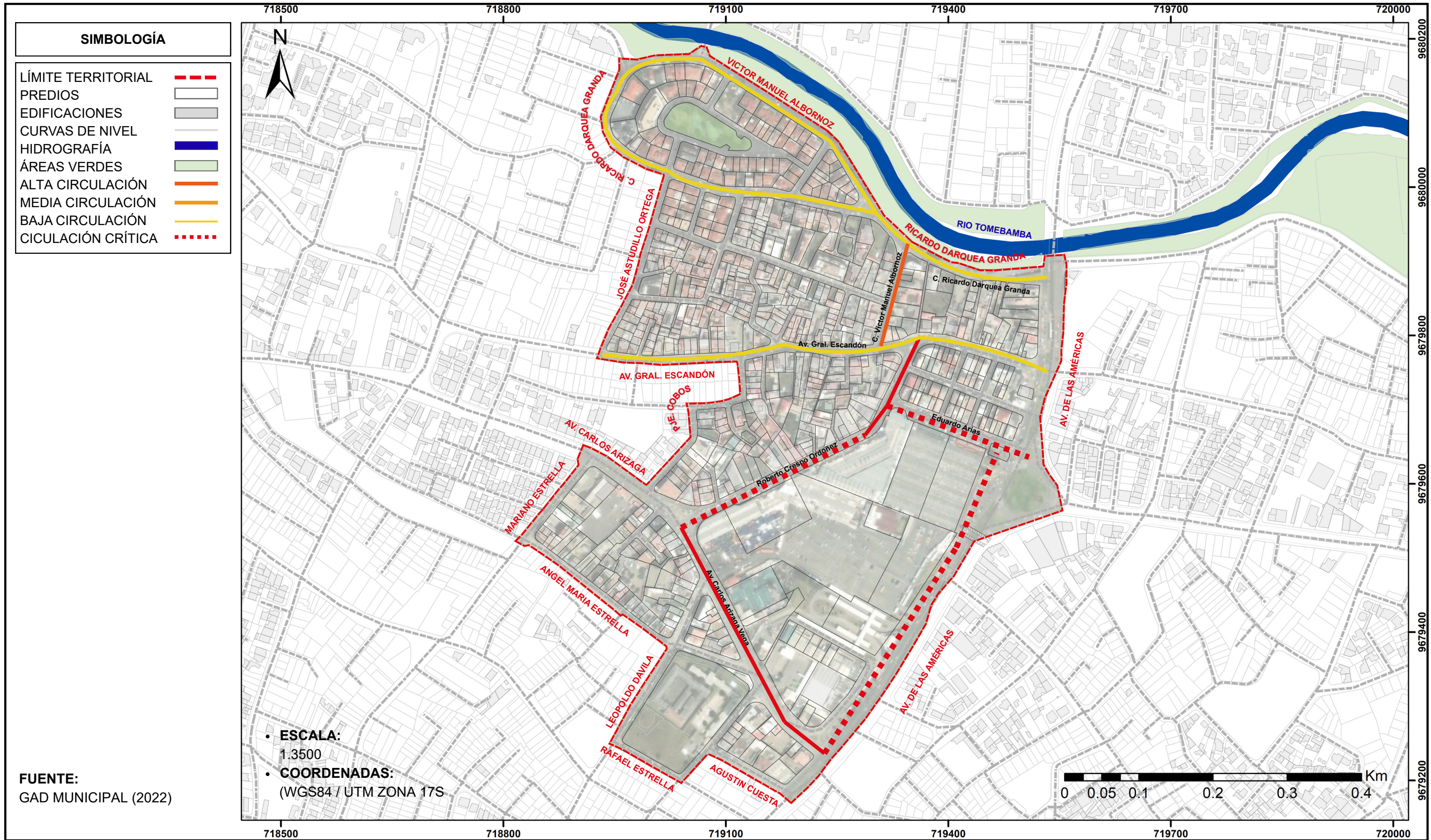
DOCUMENTO DE TITULACIÓN

DIS: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

MAPA DE LA JERARQUÍA DE VÍAS / RECORRIDO DE PEATONES
ANÁLISIS DEL SITIO
PEATONALIDAD - DÍAS (LUNES-MARTES-JUEVES-VIERNES)

REV: MGST. ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES





ANEXO
8

PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL EN CUENCA:
ESTUDIO DE CASO PUERTAS DEL SOL – RECINTO FERIAL EL ARENAL

DOCUMENTACIÓN DE TESIS
ENERO, 2026

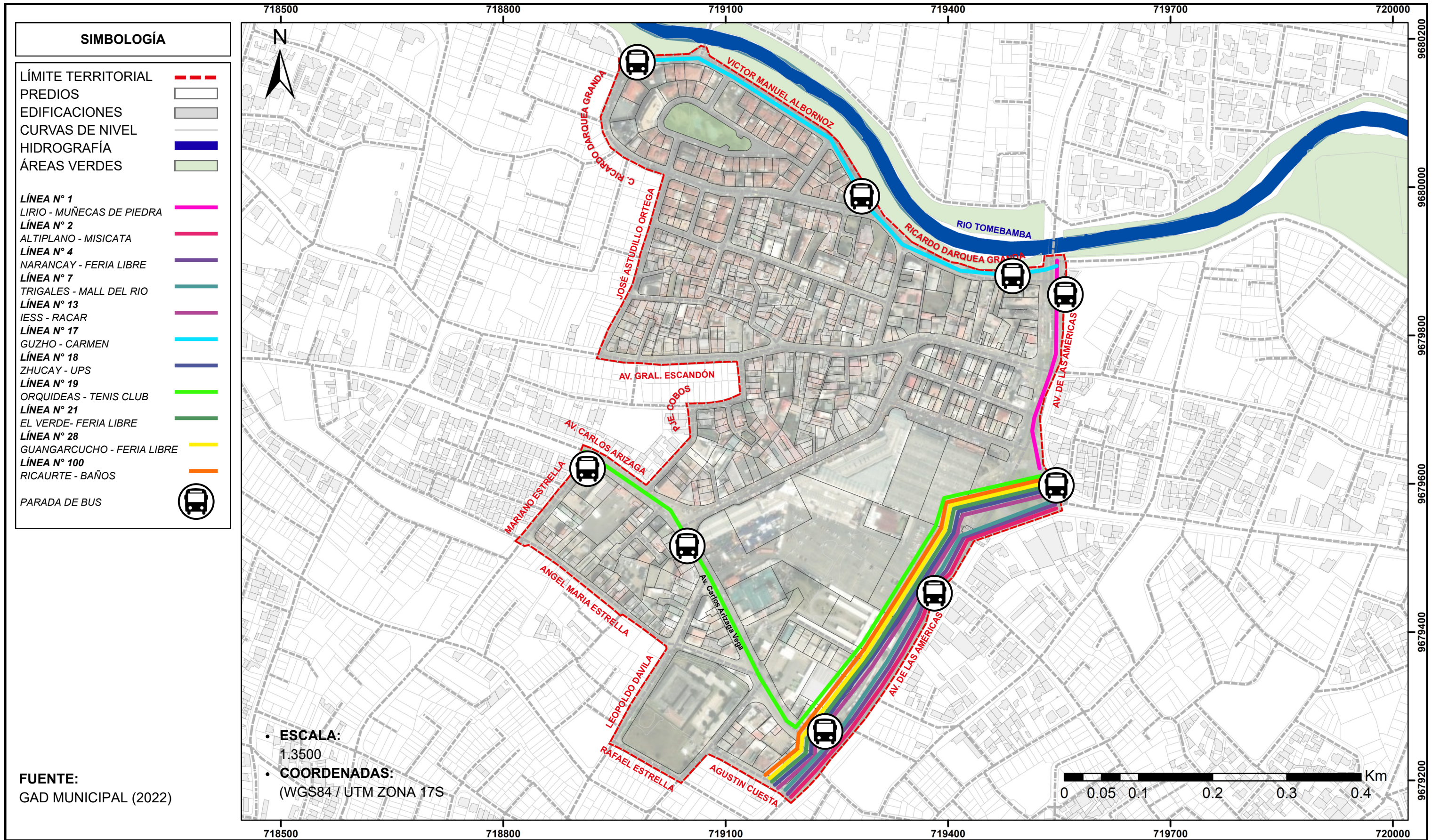
DOCUMENTO DE TITULACIÓN

DIS: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

MAPA DE LA JERARQUÍA DE VÍAS / RECORRIDO DE PEATONES
ANÁLISIS DEL SITIO
PEATONALIDAD - DÍAS (MIÉRCOLES-SABADO-DOMINGO)

REV: MGST. ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES





TRAMO A - CORREDOR URBANO DE CONEXIÓN

EDIFICACIÓN	A1 - A6	ZONA	CENTRAL	UBICACIÓN	C. VÍCTOR MANUEL ALBORNOZ
--------------------	---------	-------------	---------	------------------	---------------------------



TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN	Continua y Pareada con Retiro Frontal				TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO	Moderno		LÍNEA DE FÁBRICA EXISTENTE	Sí	
NÚMERO DE PISOS	3				ALTURA PREDOMINANTE	7 metros		LLENO	X	
ESTADO	Bueno				VERDE URBANO	No		VACIO		
DIRECCIONALIDAD	Horizontal				OBRAS PÚBLICAS	Si		AFECCIÓN		
USOS DE SUELO	Vivienda	X	Desuso		RETIRO	Frontal	X	CARACTERÍSTICAS FORMALES	Simetría	X
	Comercio		Equipamiento Privado			Posterior			Armonía	X
	Mixto		Equipamiento Público			Lateral			Continuo	X
MATERIALIDAD	Paredes		Ladrillo		VEGETACIÓN	Alta	X		Discontinuo	
	Cubierta		Teja			Media			Ritmo	X
	Puerta		Aluminio			Baja			Patrón	
	Ventanas		Aluminio			Ninguna			Repetición	
COLOR	Primario			ÁNÁLISIS DE FORMA	Simple	X	ELEMENTOS ARQUITECTONICOS PREDOMINANTES	Cerramiento metálico	Cubierta inclinada	
	Secundario				Compuesto			Morfología Regular		

ANEXO 10

PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL EN CUENCA:
ESTUDIO DE CASO PUERTAS DEL SOL – RECINTO FERIAL EL ARENAL

DOCUMENTACIÓN DE TESIS
ENERO, 2026

DOCUMENTO DE TITULACIÓN

DIS: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

TRAMOS DEL CORREDOR URBANO DE CONEXIÓN
ANÁLISIS DEL TRAMO
TRAMO A - CORREDOR PRINCIPAL DE ACCESO HACIA LAS
ZONAS DE ESTUDIO (CONEXIÓN DIRECTA)

REV: MGST. ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES



TRAMO B - CORREDOR URBANO DE CONEXIÓN

EDIFICACIÓN	B1 - B5	ZONA	CENTRAL	UBICACIÓN	C. VÍCTOR MANUEL ALBORNOZ
--------------------	---------	-------------	---------	------------------	---------------------------



TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN	Continua y Pareada con Retiro Frontal				TIPOLOGÍA DE ESTILO ARQUITECTÓNICO	Moderno		LÍNEA DE FÁBRICA EXISTENTE	Sí	
NÚMERO DE PISOS	2				ALTURA PREDOMINANTE	7 metros		LLENO	X	
ESTADO	Bueno				VERDE URBANO	No		VACIO	X	
DIRECCIONALIDAD	Horizontal				OBRAS PÚBLICAS	Si		AFECCIÓN		
USOS DE SUELO	Vivienda	X	Desuso		RETIRO	Frontal	X	CARACTERÍSTICAS FORMALES	Simetría	X
	Comercio	X	Equipamiento Privado			Posterior			Armonía	
	Mixto		Equipamiento Público			Lateral			Continuo	
MATERIALIDAD	Paredes		Ladrillo		VEGETACIÓN	Alta			Discontinuo	X
	Cubierta		Teja			Media			Ritmo	X
	Puerta		Aluminio			Baja		Patrón		
	Ventanas		Aluminio			Ninguna	X	Repetición		
COLOR	Primario			ÁNÁLISIS DE FORMA	Simple	X	ELEMENTOS ARQUITECTONICOS PREDOMINANTES	Cerramiento metálico	Cubierta inclinada	
	Secundario				Compuesto			Morfología Regular		

ANEXO 10

PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL EN CUENCA:
ESTUDIO DE CASO PUERTAS DEL SOL – RECINTO FERIAL EL ARENAL

DOCUMENTACIÓN DE TESIS
ENERO, 2026

DOCUMENTO DE TITULACIÓN

DIS: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

TRAMOS DEL CORREDOR URBANO DE CONEXIÓN
ANÁLISIS DEL TRAMO
TRAMO B - CORREDOR PRINCIPAL DE ACCESO HACIA LAS
ZONAS DE ESTUDIO (CONEXIÓN DIRECTA)

REV: MGST. ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES





Certificado de Autorización para Entrevista

Cuenca, 06 de Octubre del 2025

A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo, Diego Cedillo A. acepto ser entrevistado y audio grabado, además doy mi autorización para que esta entrevista sea publicada en la tesis del estudiante de la carrera de Arquitectura: Anthony Emmanuel Serrano Muñoz, con el tema de "Prácticas de planificación urbana e integración socioespacial en Cuenca: estudio de caso Puertas del Sol - Recinto Ferial El Arenal".

Firma de Autorización
 CI: 010271634-1

Entrevista 1: Actores Económicos — Representante del Recinto Ferial el Arenal

Objetivo: Comprender la dinámica comercial, social y territorial del sector, y su vínculo con los barrios residenciales cercanos.

Preguntas:

1. ¿Cómo influye la Feria Libre en el movimiento económico y social del sector? ¿Cuál es el origen mayoritario de sus clientes (residenciales inmediatos, comerciantes o ciudadanía local, de otros cantones o provincias)? Estime porcentajes y momentos de mayor afluencia.
2. ¿Qué relación mantienen los comerciantes con los residentes de Puertas del Sol u otros barrios aledaños? Existen conflictos habituales con los residentes (ruido, residuos, ocupación de vías, estacionamiento) y con qué frecuencia ocurren (diaria/semanal)? Proporcione ejemplos y consecuencias.
3. ¿Percibe una integración o separación entre el espacio de la feria y su entorno urbano inmediato?
4. ¿Considera que existen condiciones adecuadas para una convivencia armónica con el entorno residencial?
5. ¿Qué problemáticas enfrentan los comerciantes relacionados con movilidad, servicios o normativas?
6. ¿Qué trámites, permisos o condicionantes normativos exigen actualmente la municipalidad para operar en el espacio público? ¿Qué dificultades o costos representa cumplirlos? ¿Y cómo perciben los vendedores la intervención o control del municipio en el área?
7. Número aproximado de puestos/establecimientos que operan regularmente en la feria; indique proporción permanente vs. ocasional y horario típico de operación y describa la organización espacial de la feria (puntos de carga/descarga): señale calles, accesos principales y zonas problemáticas.
8. ¿Qué mejoras de infraestructura o aspectos sociales (por prioridad) considera necesarias para integrar mejor la feria con el entorno (p. ej. plataforma fija, iluminación, puntos de basura, accesos vehiculares, equipamientos)? Estime impacto en la mejora del desarrollo de sus actividades.
9. Indique si han participado en procesos de diálogo con la municipalidad o juntas barriales; detalle fechas, acuerdos alcanzados y grado de cumplimiento.
10. ¿Qué visión tiene sobre el futuro del espacio ferial dentro de la ciudad y su relación con los barrios cercanos?



Certificado de Autorización para Entrevista

Cuenca, 06 de Octubre del 2025

A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo, JOSE VILLAVICENCIO acepto ser entrevistado y audio grabado, además doy mi autorización para que esta entrevista sea publicada en la tesis del estudiante de la carrera de Arquitectura: Anthony Emmanuel Serrano Muñoz, con el tema de "Prácticas de planificación urbana e integración socioespacial en Cuenca: estudio de caso Puertas del Sol - Recinto Ferial El Arenal".

Firma de Autorización

CI: 0101512796

Entrevista 2: Actores Comunitarios — Representante del Barrio Puertas del Sol

Objetivo: Conocer la percepción de los residentes respecto a la convivencia, conectividad y relación urbana con el sector del Recinto Ferial el Arenal.

Preguntas:

1. ¿Cómo describiría la relación entre los habitantes de Puertas del Sol y los usuarios o comerciantes de la Feria Libre?
2. ¿Qué aspectos considera que favorecen o dificultan la convivencia entre ambos sectores?
3. ¿Qué problemáticas se han presentado por la cercanía entre un área residencial y una zona de alta actividad comercial?
4. ¿Existen espacios o recursos comunitarios (plazas, centros, escuelas) que funcionan como puntos de encuentro entre residentes y usuarios de la feria? De ser así, indique uso, horarios y su parecer de los mismos.
5. ¿Cómo influye el flujo vehicular y peatonal proveniente de la feria en la dinámica diaria del barrio?
6. ¿Con qué frecuencia (diaria/semanal/mensual) usted o su comunidad interactúan con la Feria Libre y para qué actividades concretas?
7. ¿Qué mecanismos organizativos o de participación comunitaria existen o cree necesarios para mejorar la convivencia entre los dos sectores y de deben establecerse con la municipalidad o comerciantes? Nombre actores, periodicidad y resultados.
8. ¿Cree que las políticas municipales actuales fomentan la convivencia y la unidad territorial?
9. Desde la comunidad, qué medidas concretas (físicas, de gestión y normativas) considera prioritarias para fortalecer la integración sin generar desplazamiento.
10. Desde la perspectiva vecinal, cuáles son los principales efectos (positivos y negativos) de la presencia de la feria sobre la calidad de vida: ¿seguridad, ruido, basura, estacionamiento, comercio local? Indique frecuencia y ejemplos recientes.



Certificado de Autorización para Entrevista

Cuenca, 06 de Octubre del 2025

A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo, GINA RIVERA TORRES acepto ser entrevistado y audio grabado, además doy mi autorización para que esta entrevista sea publicada en la tesis del estudiante de la carrera de Arquitectura: Anthony Emmanuel Serrano Muñoz, con el tema de "Prácticas de planificación urbana e integración socioespacial en Cuenca: estudio de caso Puertas del Sol - Recinto Ferial El Arenal".

Firma de Autorización

CI: 0104439872

Entrevista 3: Actores Institucionales - Direcciones Municipales (Planificación Territorial)

Objetivo: Analizar la visión institucional sobre la gestión del territorio, el cumplimiento normativo y la planificación inclusiva en sectores de contraste urbano.

Preguntas:

1. ¿Cómo evalúa la planificación y el control urbano en zonas de la ciudad donde convergen usos comerciales y residenciales contrastantes?
2. ¿Qué estrategias aplica el GADM de Cuenca para garantizar un uso y ocupación del suelo equilibrado y sustentable en estos sectores? Y ¿Dispone la institución de estadísticas o indicadores sobre quejas ciudadanas o incidentes en el ámbito de convivencia urbana en el sector Puertas del Sol–El Arenal?
3. Desde su competencia departamental, ¿Qué desafíos enfrenta la planificación urbana respecto al uso y la ocupación del suelo en el área de la Feria Libre?
4. ¿Qué instrumentos normativos se aplican actualmente para fomentar un crecimiento inclusivo y ordenado de la ciudad de Cuenca?
5. ¿Existen lineamientos específicos orientados a promover la integración social y funcional entre áreas de distinto perfil urbano?
6. ¿Cómo perciben la relación entre Puertas del Sol y la Feria Libre dentro de la estructura urbana de la ciudad?
7. ¿qué medidas piloto (temporal/escala) considera más efectivas para evaluar intervenciones de integración urbana antes de aplicarlas?
8. ¿Qué instrumentos de planificación (plan de desarrollo y ordenamiento territorial, plan urbano, plan maestro, plan parcial, ordenanza, estudios específicos) rigen el sector de estudio y qué vigencia/actualización tienen? ¿Cómo considera que han influido los cambios normativos en el desarrollo del sector El Arenal y Puertas del Sol?
9. ¿Existe un estudio de movilidad o diagnóstico técnico reciente para el sector Puertas del Sol–Arenal? ¿Cuáles son los principales hallazgos (problemáticas, potencialidades, conclusiones)?
10. ¿Cómo integra la planificación territorial y urbana criterios de inclusión social y protección frente a procesos de gentrificación o desplazamiento?
11. ¿Qué mecanismos de participación ciudadana utiliza la Dirección para incorporar a residentes y comerciantes en decisiones de ordenamiento, planificación y control urbano? Describa procesos, frecuencia y resultados.
12. ¿Qué criterios técnicos se utiliza para mejorar la conectividad peatonal y los espacios públicos en sectores con usos mixtos?
13. ¿Consideran que existen intervenciones exitosas en otros sectores de la ciudad donde se integren socioespacial mente actividades similares al caso de estudio? ¿Qué variables se consideran posibles de replicar o críticas a tener en cuenta?
14. ¿Qué coordinación existe con áreas de movilidad, medio ambiente y control municipal para proyectos en este sector? ¿Cómo se gestiona la interlocución técnica?
15. En su opinión técnica y profesional, ¿Cuáles son las tres intervenciones urbanas prioritarias y de bajo riesgo social para consolidar integración en el sector? Indique tramos y razones.
16. ¿Qué datos o cartografías temáticas (usos de suelo por manzana, densidad, equipamientos, infraestructura) pueden facilitarse para el análisis académico?
17. ¿Qué información y datos (mapas, catastros, registros de uso de suelo) mantiene su dirección sobre la zona de estudio y cómo pueden facilitarse para investigación?



Certificado de Autorización para Entrevista

Cuenca, 06 de Octubre del 2025

A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo, Gina Dávila Pontón acepto ser entrevistado y audio grabado, además doy mi autorización para que esta entrevista sea publicada en la tesis del estudiante de la carrera de Arquitectura: Anthony Emmanuel Serrano Muñoz, con el tema de "Prácticas de planificación urbana e integración socioespacial en Cuenca: estudio de caso Puertas del Sol - Recinto Ferial El Arenal".


 Firma de Autorización
 CI: 0102626033

Entrevista 4: Actores Institucionales - Direcciones Municipales (Control Municipal)

Objetivo: Analizar la visión institucional sobre la gestión del territorio, el cumplimiento normativo y la planificación inclusiva en sectores de contraste urbano.

Preguntas:

1. ¿Cómo evalúa la planificación y el control urbano en zonas de la ciudad donde convergen usos comerciales y residenciales contrastantes?
2. ¿Qué estrategias aplica el GADM de Cuenca para garantizar un uso y ocupación del suelo equilibrado y sustentable en estos sectores? Y ¿Dispone la institución de estadísticas o indicadores sobre quejas ciudadanas o incidentes en el ámbito de convivencia urbana en el sector Puertas del Sol–El Arenal?
3. Desde su competencia departamental, ¿qué desafíos enfrenta el control municipal respecto al uso y la ocupación del suelo en el área de la Feria Libre?
4. ¿Qué coordinación se realiza con la Dirección de Planificación Territorial en procesos que implican cambios de uso de suelo, reordenamiento o planes específicos?
5. ¿Cómo perciben la relación entre Puertas del Sol y la Feria Libre dentro de la estructura urbana de la ciudad?
6. ¿Cuáles son las limitaciones operativas más importantes que enfrenta Control Municipal para gestionar estas áreas (presupuesto, personal, marcos legales)?
7. En los últimos 5 años, ¿cuántos procedimientos sancionatorios, reubicaciones o órdenes de retiro se han ejecutado en el área del Recinto Ferial El Arenal y colindancias? (números y fechas aproximadas)
8. ¿Cómo integra la planificación territorial y urbana criterios de inclusión social y protección frente a procesos de gentrificación o desplazamiento?
9. ¿Qué mecanismos de participación ciudadana utiliza la Dirección para incorporar a residentes y comerciantes en decisiones de ordenamiento, planificación y control urbano? Describa procesos, frecuencia y resultados.
10. ¿Qué criterios técnicos se utiliza para mejorar la conectividad peatonal y los espacios públicos en sectores con usos mixtos?
11. ¿Consideran que existen intervenciones exitosas en otros sectores de la ciudad donde se integren socioespacialmente actividades similares al caso de estudio? ¿Qué variables se consideran posibles de replicar o críticas a tener en cuenta?
12. En su opinión técnica y profesional, ¿cuáles son las tres intervenciones urbanas prioritarias y de bajo riesgo social para consolidar integración en el sector? Indique tramos y razones.
13. ¿Qué datos o cartografías temáticas (usos de suelo por manzana, densidad, equipamientos, infraestructura) pueden facilitarse para el análisis académico?
14. ¿Qué información y datos (mapas, catastros, registros de uso de suelo) mantiene su dirección sobre la zona de estudio y cómo pueden facilitarse para investigación?

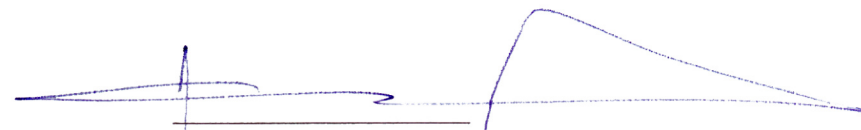
Certificado de Autorización para Entrevista

Cuenca, 06 de Octubre del 2025

A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo, Fernando Cordero acepto ser entrevistado y audio grabado, además doy mi autorización para que esta entrevista sea publicada en la tesis del estudiante de la carrera de Arquitectura: Anthony Emmanuel Serrano Muñoz, con el tema de "Prácticas de planificación urbana e integración socioespacial en Cuenca: estudio de caso Puertas del Sol - Recinto Ferial El Arenal".


Firma de Autorización
CI: 0100881796

Entrevista 5: Actores Clave — Institucional y técnico

Objetivo: Obtener una mirada técnica y teórica sobre la integración socioespacial y su aplicabilidad en el caso de estudio, en base al conocimiento de la ciudad y su desarrollo urbano por parte de un experto.

Preguntas:

1. Desde su experiencia como arquitecto y exalcalde, ¿Cuáles fueron los principales criterios técnicos y sociales que guiaron la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial durante su administración?
2. ¿Cómo se concebía en ese momento la relación entre planificación urbana y equidad socioespacial dentro de la ciudad de Cuenca?
3. En su criterio, ¿de qué manera el planeamiento urbano puede articular sectores con dinámicas socioeconómicas contrastantes, como áreas residenciales consolidadas y zonas de comercio popular?
4. Durante el proceso de elaboración e implementación del PDOT, ¿Qué limitaciones institucionales o políticas dificultaron la aplicación efectiva de los principios de integración urbana?
5. ¿Considera que los instrumentos de planificación vigentes en su época lograron anticipar los conflictos urbanos derivados del crecimiento de grandes equipamientos comerciales y feriales dentro de la ciudad?
6. En relación con sectores como Puertas del Sol y el Recinto Ferial El Arenal, ¿Qué papel debería cumplir la planificación urbana para evitar procesos de fragmentación o conflicto territorial?
7. Desde su perspectiva, ¿Cómo influye la participación ciudadana en la legitimidad y efectividad de los procesos de ordenamiento territorial?
8. ¿Qué aspectos del planeamiento urbano de su período considera que se han mantenido vigentes y cuáles deberían ser revisados o actualizados frente a las dinámicas actuales de la ciudad?
9. En el contexto actual de Cuenca, ¿Cuáles considera que son los principales desafíos urbanos para avanzar hacia una integración socioespacial más equilibrada?
10. ¿Qué ejemplos de buenas prácticas urbanas existen en la ciudad de Cuenca, entre sectores con dinámicas socioeconómicas contrastantes, específicamente áreas residenciales consolidadas y zonas de comercio popular?
11. ¿Qué recomendaciones técnicas y estratégicas daría a futuras investigaciones y proyectos urbanos que busquen integrar áreas de comercio popular con sectores residenciales de alto valor urbano?



Certificado de Autorización para Entrevista

Cuenca, 06 de Octubre del 2025

A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo, VICTOR FERNANDO PAUTA C. acepto ser entrevistado y audio grabado, además doy mi autorización para que esta entrevista sea publicada en la tesis del estudiante de la carrera de Arquitectura: Anthony Emmanuel Serrano Muñoz, con el tema de "Prácticas de planificación urbana e integración socioespacial en Cuenca: estudio de caso Puertas del Sol - Recinto Ferial El Arenal".

Firma de Autorización
 CI: 0300538239

Entrevista 6: Actores Académicos — Especialista o Docente en Urbanismo

Objetivo: Obtener una mirada técnica y teórica sobre la integración socioespacial y su aplicabilidad en el caso de estudio.

Preguntas:

1. ¿Cómo define el concepto de integración socioespacial en el contexto urbano latinoamericano? Y ¿qué indicadores cuantitativos y cualitativos considera más robustos para medir integración socioespacial en un espacio urbano?
2. ¿Qué factores considera determinantes para alcanzar cohesión urbana entre sectores de distinto nivel socioeconómico?
3. ¿Qué ejemplos de buenas prácticas urbanas podrían aplicarse al caso de Cuenca?
4. ¿Qué papel cumplen el diseño urbano y la normativa en la construcción de entornos inclusivos?
5. ¿Cómo influye la movilidad en la percepción de integración o segregación dentro de una ciudad? Y ¿Qué riesgos metodológicos y éticos debe considerar un investigador al estudiar procesos de integración en áreas con comercio informal?
6. ¿Considera que las prácticas de planificación urbana en Cuenca han permitido una verdadera integración socioespacial en zonas como interacción de usos mixtos como Puertas del Sol y el Recinto Ferial El Arenal? Ejemplos.
7. ¿Qué factores sociales y urbanísticos se deben tener en consideración al intervenir zonas con realidades socioespaciales diferentes (Comercio popular/Zona residencial) como la zona de estudio?
8. ¿Cuál debería ser el enfoque metodológico adecuado para evaluar la integración urbana en el territorio?
9. ¿Cómo pueden los municipios y las universidades colaborar en la formulación de estrategias de cohesión urbana? Y ¿Qué papel puede jugar la academia en facilitar procesos de gobernanza y co-diseño entre actores (municipio, comunidad, comerciantes)?
10. ¿Qué aprendizajes deja el análisis de casos internacionales, nacionales o locales en materia de planificación inclusiva?
11. ¿Qué conclusiones generales extraería sobre el equilibrio entre diversidad social y planificación territorial y/o urbana?



Certificado de Autorización para Entrevista

Cuenca, 06 de Octubre del 2025

A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo, Julio Pintado Farfán acepto ser entrevistado y audio grabado, además doy mi autorización para que esta entrevista sea publicada en la tesis del estudiante de la carrera de Arquitectura: Anthony Emmanuel Serrano Muñoz, con el tema de "Prácticas de planificación urbana e integración socioespacial en Cuenca: estudio de caso Puertas del Sol - Recinto Ferial El Arenal".


 Firma de Autorización
 CI: 0102128337

Entrevista 7: Actores Académicos — Especialista o Docente en Urbanismo

Objetivo: Obtener una mirada técnica y teórica sobre la integración socioespacial y su aplicabilidad en el caso de estudio.

Preguntas:

1. ¿Cómo define el concepto de integración socioespacial en el contexto urbano latinoamericano? Y ¿qué indicadores cuantitativos y cualitativos considera más robustos para medir integración socioespacial en un espacio urbano?
2. ¿Qué factores considera determinantes para alcanzar cohesión urbana entre sectores de distinto nivel socioeconómico?
3. ¿Qué ejemplos de buenas prácticas urbanas podrían aplicarse al caso de Cuenca?
4. ¿Qué papel cumplen el diseño urbano y la normativa en la construcción de entornos inclusivos?
5. ¿Cómo influye la movilidad en la percepción de integración o segregación dentro de una ciudad? Y ¿Qué riesgos metodológicos y éticos debe considerar un investigador al estudiar procesos de integración en áreas con comercio informal?
6. ¿Considera que las prácticas de planificación urbana en Cuenca han permitido una verdadera integración socioespacial en zonas como interacción de usos mixtos como Puertas del Sol y el Recinto Ferial El Arenal? Ejemplos.
7. ¿Qué factores sociales y urbanísticos se deben tener en consideración al intervenir zonas con realidades socioespaciales diferentes (Comercio popular/Zona residencial) como la zona de estudio?
8. ¿Cuál debería ser el enfoque metodológico adecuado para evaluar la integración urbana en el territorio?
9. ¿Cómo pueden los municipios y las universidades colaborar en la formulación de estrategias de cohesión urbana? Y ¿Qué papel puede jugar la academia en facilitar procesos de gobernanza y co-diseño entre actores (municipio, comunidad, comerciantes)?
10. ¿Qué aprendizajes deja el análisis de casos internacionales, nacionales o locales en materia de planificación inclusiva?
11. ¿Qué conclusiones generales extraería sobre el equilibrio entre diversidad social y planificación territorial y/o urbana?

**ANEXO
11**

PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL EN CUENCA:
ESTUDIO DE CASO PUERTAS DEL SOL – RECINTO FERIAL EL ARENAL

DOCUMENTACIÓN DE TESIS
ENERO, 2026

DOCUMENTO DE TITULACIÓN

DIS: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

CERTIFICADO DE AUTORIZACIÓN Y PREGUNTAS PARA ENTREVISTA - ESPECIALISTA Y DOCENTE EN URBANISMO
MGST. ARQ. JULIO PINTADO FARFÁN
 PROFESOR DE URBANISMO Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE LA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

REV: MGST. ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES





Certificado de Autorización para Entrevista

Cuenca, 06 de Octubre del 2025

A quien corresponda

Por medio de la presente

Yo, RAFAEL ENRIQUE BORJA POZO acepto ser entrevistado y audio grabado, además doy mi autorización para que esta entrevista sea publicada en la tesis del estudiante de la carrera de Arquitectura: Anthony Emmanuel Serrano Muñoz, con el tema de "Prácticas de planificación urbana e integración socioespacial en Cuenca: estudio de caso Puertas del Sol - Recinto Ferial El Arenal".

Firma de Autorización

CI: 0301374628

Entrevista 8: Actores Académicos — Especialista o Docente en Urbanismo

Objetivo: Obtener una mirada técnica y teórica sobre la integración socioespacial y su aplicabilidad en el caso de estudio.

Preguntas:

1. ¿Cómo define el concepto de integración socioespacial en el contexto urbano latinoamericano? Y ¿qué indicadores cuantitativos y cualitativos considera más robustos para medir integración socioespacial en un espacio urbano?
2. ¿Qué factores considera determinantes para alcanzar cohesión urbana entre sectores de distinto nivel socioeconómico?
3. ¿Qué ejemplos de buenas prácticas urbanas podrían aplicarse al caso de Cuenca?
4. ¿Qué papel cumplen el diseño urbano y la normativa en la construcción de entornos inclusivos?
5. ¿Cómo influye la movilidad en la percepción de integración o segregación dentro de una ciudad? Y ¿Qué riesgos metodológicos y éticos debe considerar un investigador al estudiar procesos de integración en áreas con comercio informal?
6. ¿Considera que las prácticas de planificación urbana en Cuenca han permitido una verdadera integración socioespacial en zonas como interacción de usos mixtos como Puertas del Sol y el Recinto Ferial El Arenal? Ejemplos.
7. ¿Qué factores sociales y urbanísticos se deben tener en consideración al intervenir zonas con realidades socioespaciales diferentes (Comercio popular/Zona residencial) como la zona de estudio?
8. ¿Cuál debería ser el enfoque metodológico adecuado para evaluar la integración urbana en el territorio?
9. ¿Cómo pueden los municipios y las universidades colaborar en la formulación de estrategias de cohesión urbana? Y ¿Qué papel puede jugar la academia en facilitar procesos de gobernanza y co-diseño entre actores (municipio, comunidad, comerciantes)?
10. ¿Qué aprendizajes deja el análisis de casos internacionales, nacionales o locales en materia de planificación inclusiva?
11. ¿Qué conclusiones generales extraería sobre el equilibrio entre diversidad social y planificación territorial y/o urbana?

PREGUNTAS DE ENCUESTA PARA RESIDENTES DE PUERTAS DEL SOL

PREGUNTAS DE ENCUESTA PARA RESIDENTES Y COMERCIANTES DEL RECINTO FERIAL EL ARENAL

1. ¿Considera que en su sector de residencia existe integración constante y/o frecuente entre niveles socioeconómicos distintos?

Sí / No

Si la respuesta es afirmativa, indique en qué condiciones o dinámicas urbanas de produce esta integración:

- a) Actividades recreativas
- b) Actividades económicas y de consumo
- c) Actividades comunitarias o vecinales
- d) Actividades momentáneas o de paso

2. ¿Percibe que existen equipamientos o espacios públicos que favorecen la integración social en su barrio?

Sí / No — ¿Por qué?

3. ¿Percibe que existe relación o integración directa entre su barrio y el sector de la Feria Libre El Arenal?

Sí / No — ¿Por qué?

4. ¿Percibe alguna forma de segregación social o territorial entre el barrio Puertas del Sol y el Recinto Ferial El Arenal?

Sí / No — ¿Por qué?

5. ¿Cree que la movilidad local (calles, transporte, accesibilidad) facilita la conexión con El Arenal?

Sí / No — ¿Por qué?

6. ¿Cree que el flujo comercial proveniente del Arenal tiene algún impacto en su zona?

Sí / No

Si la respuesta es afirmativa, indique en qué impacto

- a) Seguridad
- b) Salubridad
- c) Congestión vehicular
- d) Otro

7. ¿Cree que sería positivo fortalecer la relación entre su sector y El Arenal?

Sí / No — ¿Por qué?

8. ¿Cree que el crecimiento urbano en el sector ha sido ordenado?

Sí / No — ¿Por qué?

9. ¿Cree que las decisiones municipales de planificación han beneficiado a su sector?

Sí / No — ¿Por qué?

10. ¿Considera que Puertas del Sol ha cambiado en los últimos años en términos urbanísticos o sociales?

Sí / No — ¿Qué cambios ha notado y a qué atribuye dichos cambios?

11. ¿Considera que hace falta más coordinación municipal entre su barrio y sectores vecinos como El Arenal?

Sí / No — ¿Por qué?

1. ¿Considera que existen proyectos que integren El Arenal con otros barrios de la ciudad, incluidos sectores de diferentes niveles socioeconómicos?

Sí/No — ¿Por qué?

2. ¿Percibe alguna forma de desigualdad o trato diferenciado hacia su sector comparado con otras zonas de Cuenca?

Sí/No — ¿Por qué?

3. ¿Considera que este sector mantiene integración constante y/o frecuente con residentes del barrio vecino Puertas del Sol?

Sí / No — ¿Por qué?

Si la respuesta es afirmativa, indique en qué condiciones o dinámicas urbanas de produce esta integración:

- a) Actividades recreativas
- b) Únicamente Actividades económicas y de consumo
- c) Actividades comunitarias o vecinales
- d) Actividades momentáneas o de paso

4. ¿Considera que existen suficientes espacios públicos adecuados para la convivencia entre los dos sectores vecinos?

Sí/No — ¿Por qué?

5. ¿Considera que la infraestructura del sector (vialidad, transporte, accesos) facilita la integración diaria entre estos sectores?

Sí/No — ¿Por qué?

6. ¿Ha notado mejoras urbanísticas en El Arenal durante los últimos años en comparación con las intervenciones en el Barrio Puertas del Sol?

Sí / No — ¿Qué tipo de mejoras?

7. ¿Cree que el comercio de El Arenal aporta integración social entre distintos grupos económicos y sociales?

Sí/No — ¿Por qué?

8. ¿Cree que la presencia de comercio informal afecta o beneficia la integración social de la zona con diferentes sectores socioeconómicos?

Sí/No — ¿Por qué?

9. ¿Ha experimentado conflictos o tensiones entre comerciantes, usuarios o residentes por temas de espacio urbano?

Sí/No — ¿Por qué?

10. ¿Cree que la planificación municipal ha mejorado la relación entre su sector y barrios como Puertas del Sol?

Sí/No — ¿Por qué?

11. ¿Considera que la ubicación de El Arenal está adecuadamente planificada para la actividad comercial?

Sí/No — ¿Por qué?

**ANEXO
12**

PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL EN CUENCA:
ESTUDIO DE CASO PUERTAS DEL SOL – RECINTO FERIAL EL ARENAL

DOCUMENTACIÓN DE TESIS
ENERO, 2026

DOCUMENTO DE TITULACIÓN

DIS: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

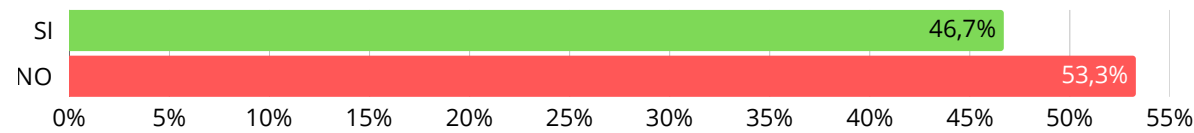
DIGITALIZACIÓN DE RESULTADOS
BASE DE PREGUNTAS DE ENCUESTAS
BARRIO PUERTAS DEL SOL Y RECINTO FERIAL EL ARENAL

REV: MGST. ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES

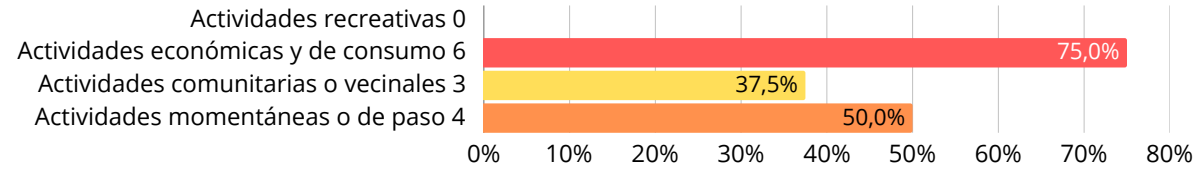


RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS PARA RESIDENTES DE PUERTAS DEL SOL

1. ¿Considera que en su sector de residencia existe integración constante y/o frecuente entre niveles socioeconómicos distintos?



Si la respuesta es afirmativa, indique en qué condiciones o dinámicas urbanas de produce esta integración:



2. ¿Percibe que existen equipamientos o espacios públicos que favorecen la integración social en su barrio?

- Parques lineales, juegos para niños, ciclo vía etc.
- Los comercios como lugares de comida, tiendas y parques.
- Si las plazas reciben muchas persona
- Si porque hay un parque lineal
- No hay un parque cerrado y los comercios son solo para cierto tipo de gente
- No porque las actividades no se planifican nunca
- Si hay parque lineales
- Si. Los parques y adecuaciones a las orillas de los ríos permiten la recreación e integración.
- No porque hay un parque privado no para todos
- Si, en el parque en la orilla del río llegan varias personas los fines de semana
- No, porque no hay respecto en cuanto a los desechos caninos, ni pasos peatonales, ni semáforos q faciliten el tránsito
- No porque hay parques cerrados
- Si hay cafeterías y restaurantes
- Si tenemos las orillas del río que hay mucha gente caminando, haciendo ejercicio, se realiza todos los días bailo terapia
- No porque aunque hay espacios no hay control necesario

3. ¿Percibe que existe relación o integración directa entre su barrio y el sector de la Feria Libre El Arenal?

- No no lo he constatado
- No, porque las zonas son distintas.
- Si porque la zona esta cerca y la gente suele pasar
- Si porque hay gente que paso con el carro por el sector o hay gente que compra
- Si por que el sector esta cerca y la gente de ambos sectores van de paso por ambas zonas
- No el problema mayor es la inseguridad y la insalubridad
- No porque aunque están cerca no se une arquitectónicamente ni socialmente
- Si. La distancia es corta entre ambos sectores
- No hay acercamiento con la feria libre
- No, solo indirecta
- No
- Si porque esta cerca
- Si por la cercanía
- No
- Si porque hay gente que compra en uno o ambos sectores

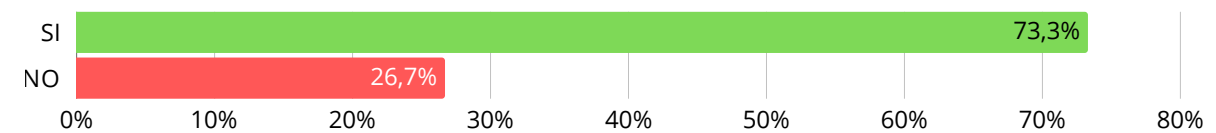
4. ¿Percibe alguna forma de segregación social o territorial entre el barrio Puertas del Sol y el Recinto Ferial El Arenal?

- Si, hay una diferencia de clases.
- Si, no en todos los casos pero en puertas de Sol está un poco mal visto que gente de clase media baja este cerca de comercios, restaurantes y lugares que personas que son de clase media alta.
- No porque no hay mucha relación
- Si porque la gente no suele juntarse solo van de paso
- Si porque a algunas personas no les gusta que venga otra gente al barrio
- Claro el problema principal es el espacio que ha ido ganando la feria
- Si puesto que las residencias son de precios muy elevados para el común de la población
- Si. El costo de vivienda cambia de manera relevante entre ambos sectores
- Son barrios distintos
- A ciertos habitantes les molesta que la feria este cerca
- No, porque la malo organización del mercado, la delincuencia hace temeroso y preocupante la convivencia
- si por la diferencia de niveles económicos
- Si la Feria Libre siento que no es un lugar seguro
- Si
- No la gente se mantiene en sus zonas y solo pasan con sus vehículos

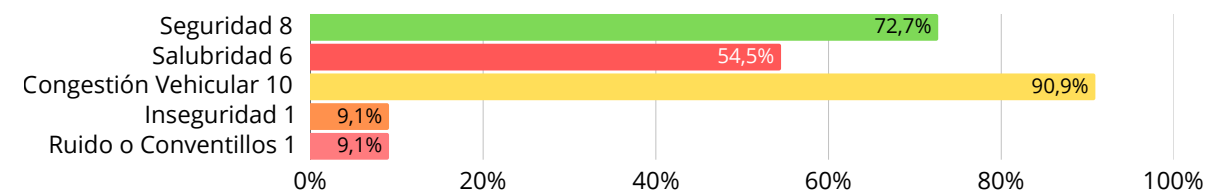
5. ¿Cree que la movilidad local (calles, transporte, accesibilidad) facilita la conexión con El Arenal?

- Claro por su cercanía.
- Si, hay líneas de buses que conectan directo y taxis de acceso fácil
- Si porque existe transporte publico como el bus y el tranvía
- Si porque no hay ninguna calle cerrada
- No porque la congestión vehicular entorpece la movilidad y accesos
- No todos los días es el mayor problema pues no hay ningún control
- Si se puede ingresar con facilidad a los dos sectores
- Si. Existen vías que permiten movilizarse entre sectores
- Si hay mucho transporte para la feria libre
- Si porque hay libre acceso vehicular
- No, es una desorganización total, especialmente miércoles y sábados
- No por el trafico creciente
- Si
- Si está bastante cerca
- No porque aunque no hay barreras el trafico dificulta la movilidad

6. ¿Cree que el flujo comercial proveniente del Arenal tiene algún impacto en su zona?



Si la respuesta es afirmativa, indique en qué impacto



RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS PARA RESIDENTES DE PUERTAS DEL SOL

7. ¿Cree que sería positivo fortalecer la relación entre su sector y El Arenal?

- Creo que eso le compete a las autoridades en fortalecer la seguridad
- No, la realidad de cada zona es distinta y no creo que merece una cercanía mayor.
- No, cada zona es independiente
- No porque cada uno tiene su zona
- Si porque si la feria no se va ir, hay que aprender a vivir con ellos
- Si para un mejor vivir con el sector
- No porque puertas del sol es residencial
- Si. Permite que las personas accedan a precios más acordes a las condiciones de la mayoría de los ciudadanos del sector
- No son diferentes interés de cada barrio
- Si porque al estar cerca es mejor para vivir tranquilos
- Si, con una organización muy bien estructurada
- Si siempre y cuando haya control
- Si por la inseguridad
- No , porque puertas del sol es un sector residencial
- Si para que se respeten los espacios y las calles

8. ¿Cree que el crecimiento urbano en el sector ha sido ordenado?

- Supongo que si, pero el impacto es grande en este corto tiempo
- Si, incluso se ha enfocado en la realidad de personas extranjeras que últimamente viven más por la zona.
- No, en los últimos años se ha desordenado la zona
- Si porque se han mantenido las calles y puentes pero hay tráfico
- No ni de la feria ni del barrio
- Si se comenzó a construir una cantidad de edificios
- No porque las edificaciones se incrementan constantemente
- Si.
- No mucha informalidad
- No porque se empezaron a construir muchos edificios y tapan las casas
- No, se les fue de las manos
- Si pero se empieza a desordenar
- Si ha sido organizado pero ya es difícil parquear
- No porque con el crecimiento de la feria se ha complicado la movilidad

9. ¿Cree que las decisiones municipales de planificación han beneficiado a su sector?

- No han beneficiado, pues existe un crecimiento comercial importante, que desmejoran nuestras condiciones de vida afectando nuestra tranquilidad y seguridad
- Si, la zona tras una baja por inseguridad, se ha vuelto más comercial y insegura
- Si porque la zona se mantiene segura y cuenta con varios locales útiles
- No porque existe tráfico por las nuevas plazas
- No porque se construye como quiere sin control
- Si se dio paso para una mejor distribución de suelo
- No porque anteriormente era mucho más tranquilo
- No. Se ha dejado un poco de lado las necesidades y realidades económicas de los ciudadanos nacionales del sector
- No esta muy inseguro y desordenado
- No porque no ha existido control de las plazas
- No se ve resultados
- Si porque la zona se mantiene en buen estado
- Si
- No , hay mucho edificio, bastante gente y aglomeración vehicular
- Si porque la zona se mantiene ordenando

10. ¿Considera que Puertas del Sol ha cambiado en los últimos años en términos urbanísticos o sociales?

- Específicamente me refiero a una construcción excesiva de de edificios cada uno trae locales comerciales, exceso de restaurantes etc, y con ellos problemas de inseguridad.
- No
- Si ha crecido de manera exponencial
- Si por las plazas y el comercio
- Si en algunos casos como las plazas y edificios
- En los dos aspectos ávido muchos cambios con la construcción de los edificios a venido mucha más personas a vivir en nuestro sector y la llegado de tantos locales
- Si porque se convirtió en un lugar muy comercial
- Si. El costo de vida ha incrementado debido sobre todo a la llegada de ciudadanos extranjeros
- Si
- Si porque incremento el comercio
- Si, un crecimiento desorganizado
- No, hay cambios pero se mantiene similar
- Se volvió comercial
- Si , hay mucho edificio y se vuelto sector comercial
- Si porque muchas familias se han ido y ha llegado el comercio

11. ¿Considera que hace falta más coordinación municipal entre su barrio y sectores vecinos como El Arenal?

- Si
- Si
- Si para que aumente la seguridad y la convivencia
- Si porque permitiría conversaciones y acuerdos para vivir bien
- No entre los dos pero si control en la Feria Libre
- Mucha más pues ese siempre a sido el problema principal de los problemas de puertas
- Se requiere semáforos
- Claro
- Si. Para diversificar mejor los costos y servicios
- No porque cada sector hace cosas diferentes
- Si para que haya orden y menos tráfico
- Creo que no tiene que ver
- Si porque no existe comunicación entre zonas
- Si. Fomentando más espacios de integración inclusiva y no solo de tipo comercial
- Si es necesario más orden y vigilancia

ANEXO
13

PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL EN CUENCA:
ESTUDIO DE CASO PUERTAS DEL SOL – RECINTO FERIAL EL ARENAL

DOCUMENTACIÓN DE TESIS
ENERO, 2026

DOCUMENTO DE TITULACIÓN

DIS: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

DIGITALIZACIÓN DE RESULTADOS
BASE DE RESPUESTAS DE ENCUESTAS
BARRIO PUERTAS DEL SOL

REV: MGST. ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES



RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS PARA RESIDENTES Y COMERCIANTES DEL RECINTO FERIAL EL ARENAL

1. ¿Considera que existen proyectos que integren El Arenal con otros barrios de la ciudad, incluidos sectores de diferentes niveles socioeconómicos?

- No
- No, porque el Arenal se mantiene aislado
- No, creo que el sector el arenal lo ven algo menos informal al resto sectores aledaños
- No creo que nunca se trabajo en estos temas
- No hay ningún proyecto
- No, El proyecto arenal está dirigido mas para la clase media
- No conozco nada
- No, creo que en esa zona se incrementan negocios y servicios para clase media, baja en lugar de integrar suelen a
- No porque nunca ha existido algo así
- NO DESCONOZCO QUE HAYA PROYECTOS
- No tengo conocimiento
- No no existe ninguno
- No porque no se escucha q a ninguna autoridad q hablan del tema

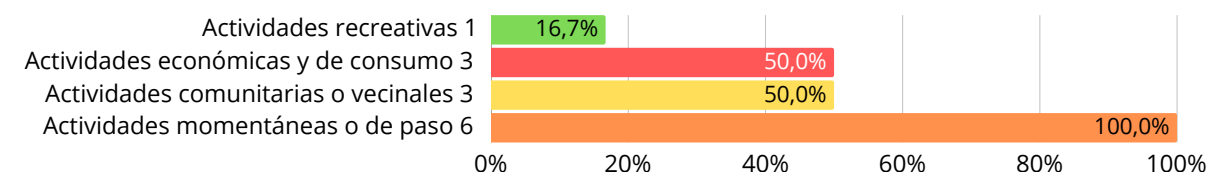
2. ¿Percibe alguna forma de desigualdad o trato diferenciado hacia su sector comparado con otras zonas de Cuenca?

- Si, por el mismo hecho de considerar que es un are de mercado, no se le da los cuidados
- Si, yo tengo mi negocio en la Remigio Crespo cerca de la feria libre y siempre hablan de q es peligroso cuando no es porque ahora casi en toda la ciudad es insegura.
- Si
- Si los dirigentes suelen ser más severos
- No no
- Si muchos otros mercados se han mejorado
- Si, debido a que la zona del Arenal suele ser subestimada al tener la feria libre cerca, siento que le dan menos atención y cuidado.
- Si porque no hay una ordenanza de seguridad y limpieza
- Si por los problemas que generan los locales mal distribuidos
- Si por el desorden la suciedad y el trafico que se genera de algunos
- Si por la inseguridad percibida
- SI PORQUE EN CUANTO A INFRAESTRUCTURAS A DIFERENCIA DE OTROS MERCADOS HAN SIDO REMODELADOS
- Si porque las autoridades se desentendiendo de los problemas del sector
- Si porque se suele tener una clara estigmatización hacia la feria
- Si, No esta dirigido para niveles socioeconómicos altos

3. ¿Considera que este sector mantiene integración constante y/o frecuente con residentes del barrio vecino Puertas del Sol?

- No, somos dos mundo diferentes, siendo las puertas del sol mas prestigioso que el arenal.
- Si porque queda muy cerca
- No
- No solo con ciertas personas que vienen a comprar
- No por q cada barrio tiene su espacio establecido como parques tiendas
- Si porque mucha gente compra en la feria
- No, las personas de puertas del sol prefieren quedarse en su zona y comprar en puestos o mercados orgánicos que venir a la feria libre.
- No porque es un sector no muy accesible
- Si porque el paso de vehículos se a echo común por el sector de puertas
- Si porque se puede entrar con el auto o caminando
- Si porque no hay obstáculos o calles cerradas y se pude pasar
- NO PORQUE EL ESTILO DE VIDA DESDE EL ESTATUS SOCIAL HASTA LA SEGURIDAD ES DIFERENTE
- No solo de paso
- No tan solo de paso
- Si, pero en menor frecuencia participativa integral

Si la respuesta es afirmativa, indique en qué condiciones o dinámicas urbanas de produce esta integración:



4. ¿Considera que existen suficientes espacios públicos adecuados para la convivencia entre los dos sectores vecinos?

- No, como he mencionado en la preguntas anteriores el sector el arenal no goza de parques o áreas de recreación como las puertas del sol.
- Si porque hay parques y parques lineales cerca del rio y espacio para bailo terapia
- Nono
- No, solo existe un parque lineal que no se suele ocupar por las personas de la feria
- Por q cada barrio tiene sus sectores
- No porque hay un parque lineal pero no se ocupa porque trabajamos
- No, porque la Feria Libre dificulta ese proceso de convivencia
- No hay nada que puedan conectar los dos sectores tan solo el parque lineal
- Si pues en los últimos años se a tratado de integrar más al sector
- Si hay zonas publicas pero no usan los comerciantes
- No en el sector no hay espacios públicos para ambos
- NO PORQUE INCLUSO EN EL MERCADO POR SU DESCUIDO EN CUANTO AL ASEO NO PERMITE QUE TENGAN LUGARES ADECUADOS PARA UNA BUENA CONVIVENCIA ENTRE LOS SECTORES
- Si en las zonas de bus o tranvía
- No solo existe un parque lineal que no ocupamos
- Si, Existen parques recreativos, y el parque lineal

5. ¿Considera que la infraestructura del sector (vialidad, transporte, accesos) facilita la integración diaria entre estos sectores?

- No, el sector el arenal al tener el mercado, presenta una alta congestión de tránsito ya que no existen lugares de parqueo y un control del trafico
- Si porque hay todo los servicios
- No
- No porque las calles son muy pequeñas
- Si por q existe mas comunicación ayudaría mucho para la economía del barrio
- Hay calles que conectan ambas zonas pero mucha congestión
- Si, existen varias líneas de bus y taxis que permiten que sea posible
- Si hay calles que conectan los dos sectores
- No ese es el principal problema pues hay un caos todo el tiempo
- No la complica si existiera control beneficiaria la integración
- Si aunque faltan mejoras
- SI EN CUANTO AL TRANSPORTE TIENEN INCLUSO EL TRANVIA MAS SI EMBARGO EN CUANTO AL TRAFICO ES MUY CONGESTIONADO
- No porque falta control vehicular
- No porque las calles son muy pequeñas para la magnitud de la feria
- Si, Es un sector que tiene infraestructura

ANEXO

14

PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL EN CUENCA:
ESTUDIO DE CASO PUERTAS DEL SOL – RECINTO FERIAL EL ARENAL

DOCUMENTACIÓN DE TESIS
ENERO, 2026

DOCUMENTO DE TITULACIÓN

DIS: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

DIGITALIZACIÓN DE RESULTADOS
BASE DE RESPUESTAS DE ENCUESTAS
RECINTO FERIAL EL ARENAL

REV: MGST. ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES



RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS PARA RESIDENTES Y COMERCIANTES DEL RECINTO FERIAL EL ARENAL

6. ¿Ha notado mejoras urbanísticas en El Arenal durante los últimos años en comparación con las intervenciones en el Barrio Puertas del Sol?

- Si han habido mejorías, pero muy pocas a comparación a las realizadas en las puertas del sol. Recordemos que el arenal tiene un mercado mayorista el mismo que no ha recibido beneficios correspondientes como el mercado 10 de agosto y 3 de noviembre, etc.
- Si pero solo en las puertas del sol casas negocios como la Plaza Soleil en cambio en la feria es el mismo desorden e inseguridad si
- No más bien se ha caotizado todo
- Pues no
- No en la feria pero si en puertas del sol
- Si, el tranvía considero que es la única mejora
- No la diferencia es notable en cuanto a construcciones
- No habido cambios realmente significativos
- No mas bien se ha caotizado y falta control de los exteriores
- No porque dicen que hay proyectos propuestos pero no se han realizado
- NO EN EL ARENAL PRACTICAMENTE NADA REPRESENTATIVO
- Si pero muy pocas y no son suficientes
- Si al mejorar la estación de transferencia de buses y el tranvía
- No han existido mejoras aun, esta pendiente un proyecto pero que aun no se ejecuta

7. ¿Cree que el comercio de El Arenal aporta integración social entre distintos grupos económicos y sociales?

- Si, es un punto clave del comercio de la ciudad de cuenca por el mismo tendría que ser considerado prioridad en las obras públicas
- Si mas importante en los grupos económicos
- Si porque viene gente de todas partes a comprar
- Si por q hay mas ingresos
- No solo a ciertos grupos
- Si, ya que varias personas de distintas clases sociales interactúan
- Si porque es un mercado que lo visitan personas de varios estratos sociales
- Si pues en el arenal se puede encontrar toda clase social
- Si porque vienen todo tipo de personas para comprar o pasan con el tranvía
- Si mucha y por eso deberían mejorarlo los políticos
- SI PORQUE ACUDEN PERSONAS DE CADA ESTATUS SOCIAL
- Si porque a la feria viene gente de toda la ciudad y de otras ciudades
- Si porque viene toda clase de gente a comprar por la variedad de servicios
- No, solo a ciertos sectores y clase social

8. ¿Cree que la presencia de comercio informal afecta o beneficia la integración social de la zona con diferentes sectores socioeconómicos?

- Afecta, porqué no hay un control del comercio informal afectando a otros puestos, afectando a otros comerciales que cumplen con las ordenanzas de su establecimiento
- Afecta
- Afecta porque no hay control y ocupan todos los lugares
- Afecta mucho
- Si porque es lo que da mala imagen a la feria libre
- Si afecta, porque muchas veces genera inseguridad
- Si afecta por el desorden y el ruido
- Afecta todo el tiempo por el desorden que generan y las autoridades hasta la fecha no han echo nada
- Afecta porque genera mas trafico y se hace insalubre también
- Afecta a la imagen y a la seguridad
- Si porque aunque todos tienen derecho a trabajar deberían hacerlo de manera legal y por ende si afectan a los comerciantes directamente por sus precios
- Si afecta porque no hay control y ocupan las vías
- Si porque crea mas caos y desorden
- Si, el comercio informal seria una de las causas porque crece la delincuencia

9. ¿Ha experimentado conflictos o tensiones entre comerciantes, usuarios o residentes por temas de espacio urbano?

- Siempre existen conflictos, especialmente los días miércoles y sábados donde comerciantes informales se toman áreas públicas para ofrecer su producto
- No he visto ni sabido nada
- Si por el tráfico
- Si con los guardia ciudadanos
- Si pero por el comercio informal
- Si, ya que muchas veces no respetan el espacio individual por comercios ambulantes o por colocarse en paradas de autobús retrasando el tránsito en la zona
- No e presenciado incidentes
- Si muchas veces
- No solo se escucha que la zona es problemática pero no hay conflictos
- No de primera mano pero hay conflictos con los comerciantes informales
- SI PORQUE EN CUANTO A LOS COMERCIANTES INFORMALES OCUPAN ESPACIO Y PROVOCAN DESORDEN A NIVEL GENERAL
- No he visto conflictos por mi mismo
- Si porque se genera demasiado trafico y mas los días de feria
- Si, frecuentemente

10. ¿Cree que la planificación municipal ha mejorado la relación entre su sector y barrios como Puertas del Sol?

- No, hay una división muy marcada entre los dos sectores ya que las puertas del sol se ha visto beneficiados de grandes obras publicas del municipio siendo lo contrario en el sector del arenal.
- No se ha mejorado nada
- No existe planes para las relaciones
- Muy Poco ayuda
- No porque no hay control del comercio formal en el exterior
- No, porque no ha ayuda a integración, orden o mejoras
- No e podido experimentar ningún beneficio
- No mucho pues siempre han tenido más beneficios los de puertas
- No porque el municipio no interviene en mejor la zona y sacar el comercio informal
- No el municipio no ayuda en eso
- NO PORQUE EN EL CASO DE LOS COMERCIANTES LEGALEAS A DIFERENCIA DE LOS INFORMALES SIGUEN AFECTADO EN LO ECONÓMICO A LO CUAL EL MUNICIPIO NO TOMA CARTAS EN ASUNTO
- No existe participación del municipio en la zona
- No porque el municipio mantiene el sector olvidado
- No, No se observan mejoras ni cambios

11. ¿Considera que la ubicación de El Arenal está adecuadamente planificada para la actividad comercial?

- No, ya que al estar un mercado mayorista hace el sector presente un descontrol en muchas actividades y debería ser trasladado a una zona mas periférica de la ciudad, recordemos que en la zona existe una clínica medica y otros servicios de salud que se ven afectados por la sobreactividad del mercado.
- Si esta adecuada solo q deben organizar bien nada mas.
- No porque falta espacio y calles más grandes
- Es un espacio q tiene años de activada comercial
- No hacen faltas reformas grandes
- Si, es una zona grande que no afecta el paso con ningún otro sector
- No. seria mejor una remoción del centro comercial puesto que el mercado mayorista debería estar en otro sector
- No nunca se planifico ha futuro y ahí están los problemas
- Si porque esta en la avenida de las Américas que conecta toda la ciudad
- Si porque ha estado toda la vida y tiene varios accesos
- SI PORQUE ES AMPLIO SOLO FALTA COMODIDAD PARA LOS COMERCIANTES Y CONSUMIDORES ES DECIR UNA NUEVA INFRAESTRUCTURA PERO QUE SEA UNA PLANIFICACIÓN A CORTO PLAZO NADA QUE PERJUDIQUE A LOS COMERCIANTES REALIZANDO EL TRABAJO POR ETAPAS
- No el espacio quedo muy pequeño y se necesita un espacio adecuado
- Si pero se deben dar cambios, mayor seguridad y control
- No, debería haber un mercado mayorista para una mejor actividad comercial minorista

ANEXO

14

PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL EN CUENCA:
ESTUDIO DE CASO PUERTAS DEL SOL – RECINTO FERIAL EL ARENAL

DOCUMENTACIÓN DE TESIS
ENERO, 2026

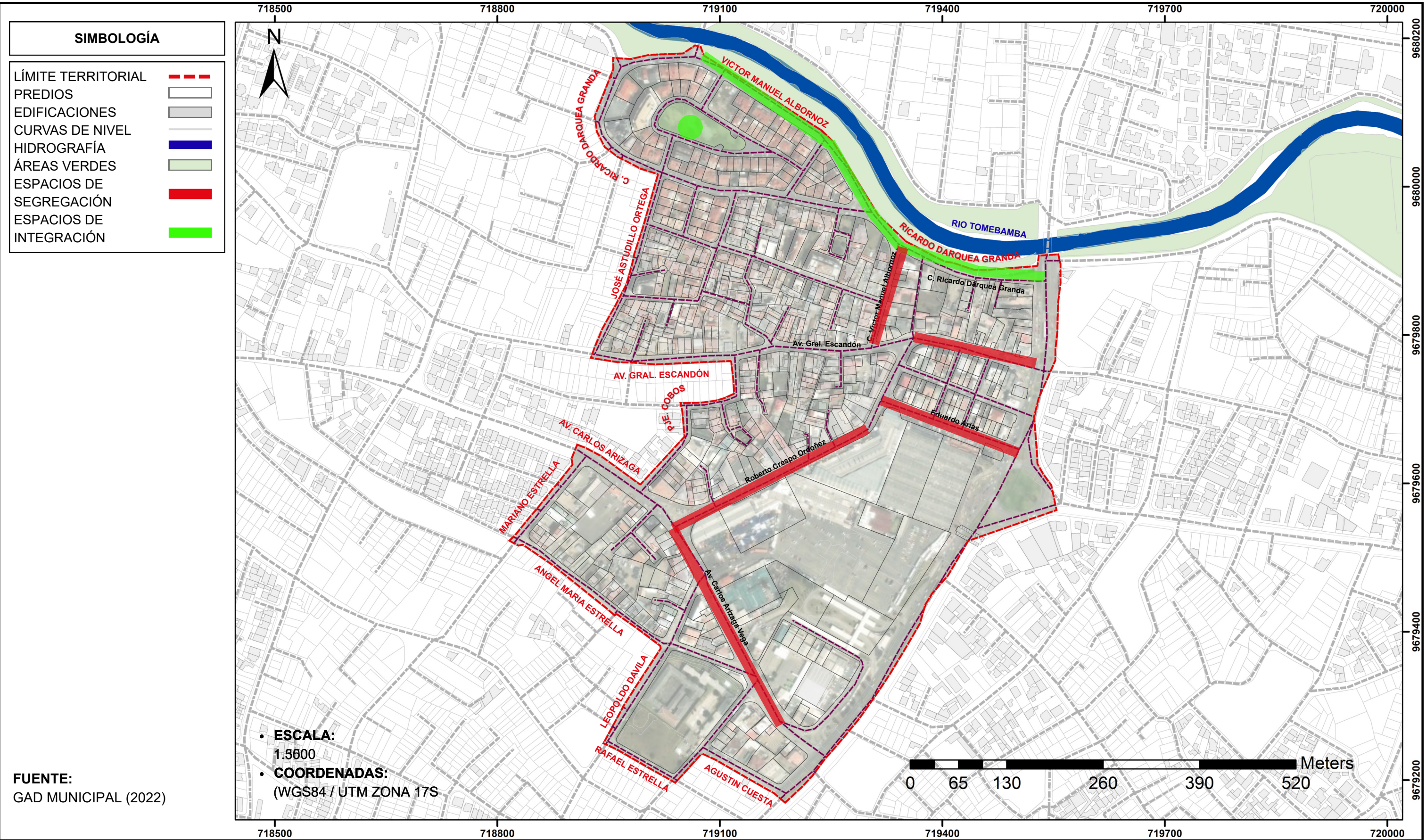
DOCUMENTO DE TITULACIÓN

DIS: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

DIGITALIZACIÓN DE RESULTADOS
BASE DE RESPUESTAS DE ENCUESTAS
RECINTO FERIAL EL ARENAL

REV: MGST. ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES





ANEXO
15

PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL EN CUENCA:
ESTUDIO DE CASO PUERTAS DEL SOL – RECINTO FERIAL EL ARENAL

DOCUMENTACIÓN DE TESIS
ENERO, 2026

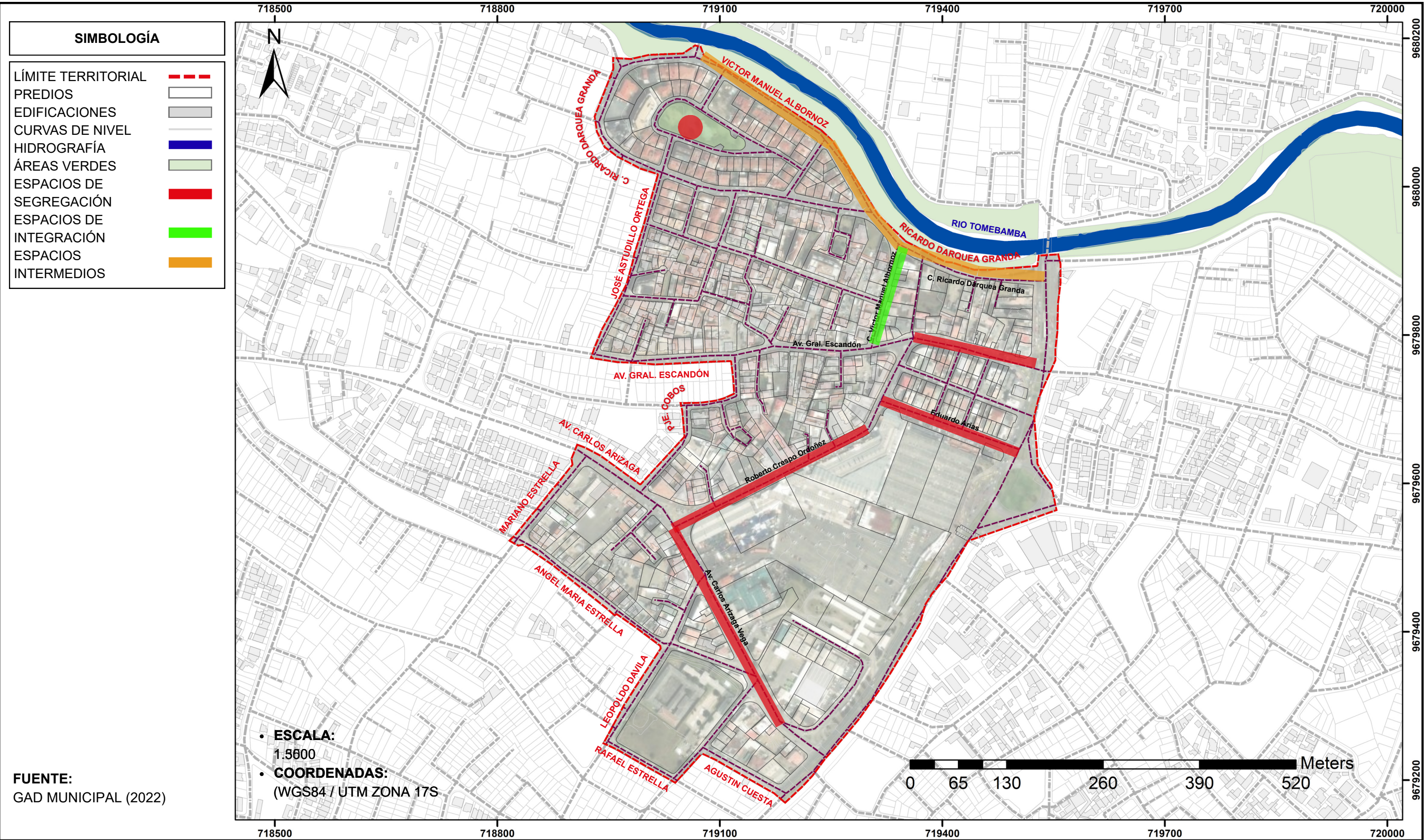
DOCUMENTO DE TITULACIÓN

DIS: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

MAPA DE LA PERCEPCIÓN DE INTEGRACIÓN/SEGREGACIÓN
DINÁMICAS SOCIALES DEL ÁREA DE ESTUDIO
DETERMINACIÓN DE ZONAS DE INTEGRACIÓN/SEGREGACIÓN
BASADAS EN LA OBSERVACIÓN IN SITU Y LA INVESTIGACIÓN

REV: MGST. ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES





FUENTE:
GAD MUNICIPAL (2022)

- **ESCALA:**
1:5000
- **COORDENADAS:**
(WGS84 / UTM ZONA 17S)

ANEXO 16

PRÁCTICAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL EN CUENCA:
ESTUDIO DE CASO PUERTAS DEL SOL – RECINTO FERIAL EL ARENAL

DOCUMENTACIÓN DE TESIS
ENERO, 2026

DOCUMENTO DE TITULACIÓN

DIS: ANTHONY EMMANUEL SERRANO MUÑOZ

MAPA DE LA PERCEPCIÓN DE INTEGRACIÓN/SEGREGACIÓN
DINÁMICAS SOCIALES DEL ÁREA DE ESTUDIO
DETERMINACIÓN DE ZONAS DE INTEGRACIÓN/SEGREGACIÓN
BASADAS EN LOS DATOS RECOLECTADOS DE LAS ENCUESTAS

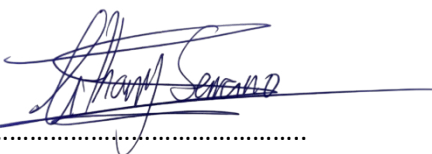
REV: MGST. ARQ. ANDREA JACQUELINE LOJA TORRES



AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Yo, Anthony Emmanuel Serrano Muñoz portador(a) de la cédula de ciudadanía N° 0106821291. En calidad de autor/a y titular de los derechos patrimoniales del proyecto de titulación “Prácticas de planificación urbana e integración socioespacial en Cuenca: estudio de caso Puertas del Sol - Recinto Ferial El Arenal” de conformidad a lo establecido en el artículo 114 Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, reconozco a favor de la Universidad Católica de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos y no comerciales. Autorizo además a la Universidad Católica de Cuenca, para que realice la publicación de éste proyecto de titulación en el Repositorio Institucional de conformidad a lo dispuesto en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 25 de marzo de 2026

F: 

Anthony Emmanuel Serrano Muñoz

C.I. 0106821291