



UNIVERSIDAD  
CATÓLICA  
DE CUENCA

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA**

*Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo*

**UNIDAD ACADÉMICA DE INGENIERIA, INDUSTRIA  
Y CONSTRUCCIÓN**

**CARRERA DE ARQUITECTURA**

**SUPERMANZANA COMO ALTERNATIVA DE  
HABITABILIDAD PARA EL SECTOR 9 DE OCTUBRE DE  
LA CIUDAD DE CUENCA**

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

**AUTOR: PABLO ANDRÉS MOROCHO ABARCA - JHON ISMAEL  
MOGROVEJO PELÁEZ**

**DIRECTOR: ARQ. JAIME RAMIRO QUEZADA ORTEGA MGS.**

**CUENCA - ECUADOR**

**AÑO 2024**

**DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA**

*Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo*

**UNIDAD ACADÉMICA INDUSTRIAS Y  
CONSTRUCCIÓN**

**CARRERA DE ARQUITECTURA**

SUPERMANZANA COMO ALTERNATIVA DE HABITABILIDAD PARA  
EL SECTOR 9 DE OCTUBRE DE LA CIUDAD DE CUENCA

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

**AUTORES: PABLO ANDRÉS MOROCHO ABARCA – JHON  
ISMAEL MOGROVEJO PELÁEZ**

**DIRECTOR: ARQ. JAIME RAMIRO QUEZADA ORTEGA MGS.**

**CUENCA - ECUADOR**

**2024**

**DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO**

## DECLARATORIA DE AUTORIA Y RESPONSABILIDAD

Pablo Andrés Morocho Abarca y Jhon Ismael Mogrovejo Peláez portadore(a)s de las cédulas de ciudadanía N° 0105609457 y 0105970776. Declaramos ser autore(a)s de la obra: "SUPERMANZANA COMO ALTERNATIVA DE HABITABILIDAD PARA EL SECTOR 9 DE OCTUBRE DE LA CIUDAD DE CUENCA", sobre la cual nos hacemos responsables sobre las opiniones, versiones e ideas expresadas. Declaramos que la misma ha sido elaborada respetando los derechos de propiedad intelectual de terceros y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca sobre cualquier reclamación que pudiera existir al respecto. Declaramos finalmente que nuestra 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 nos responsabilizamos y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca de toda reclamación al respecto.

Cuenca, 24 de septiembre de 2024

F:   
Pablo Andrés Morocho Abarca  
0105609457

F:   
Jhon Ismael Mogrovejo Peláez  
0105970776

## **CERTIFICACIÓN**

Certifico que el presente trabajo fue desarrollado por Pablo Andrés Morocho Abarca y Jhon Ismael Mogrovejo Peláez, bajo mi supervisión.



Firmado electrónicamente por:  
JAIME RAMIRO  
QUEZADA ORTEGA

---

**ARQ. JAIME RAMIRO QUEZADA ORTEGA**  
**DIRECTOR**

## DEDICATORIA

Yo Pablo Andrés Morocho Abarca dedico esta tesis con el más profundo amor a mis padres, quienes fueron la base más fundamental y esencial en mi vida durante este proceso académico. Su sacrificio, apoyo incondicional y confianza en mí me dieron la fuerza y el impulso para superar cada desafío que encontré en el camino. A mi hermano, mi mayor inspiración y quien siempre ha estado a mi lado como un pilar de fortaleza y alegría, le agradezco por ser mi motivación constante. A mis queridos familiares, por su aliento y apoyo, les expreso mi gratitud por creer en mí y estar presentes en cada etapa de este proceso. Quiero también hacer una mención especial a Gabriela García, una persona invaluable en este recorrido, que no solo compartió conmigo los momentos difíciles, sino también cada éxito y cada paso que me acercaba a esta meta. A mis compañeros y amigos que conocí en la universidad, quienes con su amistad, compañerismo y apoyo hicieron de este trayecto mucho más enriquecedor y llevadero, les agradezco por ser parte de mi vida. Finalmente, a todas las personas que de alguna manera fueron importantes y especiales a lo largo de estos años, a quienes con su presencia, palabras y gestos dejaron una huella significativa en mi vida, este logro también les pertenece. Gracias a cada uno de ustedes por acompañarme en este camino.

Yo Jhon Ismael Mogrovejo Peláez con el más profundo agradecimiento y amor, dedico esta tesis a mi padre, Jhon Santiago Mogrovejo Valverde, quien ha sido el pilar fundamental de mi vida. Su constante apoyo, sacrificio y fe en mí han sido el motor que me impulsó a mejorar tanto personal como académicamente. Papá, gracias por ser mi mayor inspiración, por estar siempre a mi lado y por alentarme a enfrentar cada desafío con valentía. A mis familiares, que siempre me han alentado y apoyado a lo largo de este camino, les expreso mi gratitud. Su confianza y presencia han sido invaluable en cada etapa de este proceso. A mis amigos y compañeros de la universidad, que con su amistad y compañerismo hicieron de este recorrido una experiencia más amena y enriquecedora, les agradezco de corazón. Finalmente, a todas aquellas personas que, con sus palabras, gestos y compañía, dejaron una marca positiva en mi vida, les dedico también este logro. A cada uno de ustedes, gracias por ser parte de este viaje.

## RESUMEN

El Centro Histórico de Cuenca enfrenta una serie de problemas habitacionales, incluyendo el excesivo uso del vehículo, la falta de áreas verdes, la venta informal, el centralismo en torno al parque Calderón y la escasez de áreas de recreación, lo que contribuye al aislamiento de la comunidad y la migración de personas mayores. Se sugiere abordar estos desafíos mediante un estudio de caso que inicia con un diagnóstico y análisis de la situación actual utilizando, tabulación de datos obtenidos del INEC 2010 y registro fotográfico de la situación actual. Además, se propone realizar un levantamiento del uso del suelo y recopilar información sobre supermanzanas. Es vital actualizar el estudio original de 2010 con datos recientes hasta 2024 antes de avanzar con la propuesta de diseño urbano a nivel de anteproyecto, que busca mejorar la habitabilidad del centro histórico, abordando aspectos como el uso del suelo, la densidad poblacional, las áreas verdes, la movilidad urbana y los equipamientos.

*Palabras clave:* áreas verdes, venta informal, habitabilidad, densidad poblacional

## **ABSTRACT**

The Historic Center of Cuenca is facing a set of housing problems, including excessive vehicle use, lack of green areas, informal vending, centralism around Parque Calderón (Calderon Park), and a shortage of recreational areas, which contribute to the isolation of the community and the migration of older adults. These challenges are suggested to be addressed through a case study that begins with a diagnosis and analysis of the current situation using tabulation of data obtained from the National Institute of Statistics and Censuses of Ecuador 2010 (INEC by its Spanish acronym) and a photographic record of this situation. Furthermore, conducting a land use assessment and gathering information on superblocs is suggested. It is vital to update the original 2010 study with recent data up to 2024 before moving forward with the urban design proposal at the design level, which seeks to improve the livability of the historic center, addressing aspects such as land use, population density, green areas, urban mobility, and facilities.

*Keywords:* green areas, informal sales, livability, population density

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

DECLARATORIA DE AUTORIA Y RESPONSABILIDAD _____	- 5 -
CERTIFICACIÓN _____	- 6 -
DEDICATORIA _____	- 7 -
RESUMEN _____	- 8 -
ABSTRACT _____	- 9 -
ÍNDICE DE CONTENIDOS _____	- 10 -
LISTA DE FIGURAS _____	- 12 -
LISTA DE TABLAS _____	- 14 -
<b>CAPÍTULO I</b> _____	<b>- 16 -</b>
1.1 INTRODUCCIÓN _____	- 16 -
1.2 ANTECEDENTES _____	- 16 -
1.3 PROBLEMA _____	- 16 -
1.4 JUSTIFICACIÓN _____	- 19 -
1.5 OBJETIVOS _____	- 19 -
1.5.1 GENERAL _____	- 19 -
1.5.2 ESPECÍFICOS _____	- 20 -
1.6 DESCRIPCIÓN DE LA METODOLOGÍA _____	- 20 -
<b>CAPÍTULO II</b> _____	<b>- 24 -</b>
<b>2. MARCO TEÓRICO</b> _____	<b>- 24 -</b>
2.1 ANTECEDENTES TEÓRICOS. _____	- 24 -
2.1.1 <i>La Boquería al Portal del Ángel – Barcelona</i> _____	- 24 -
2.1.2 <i>El Plan Regulador de San Luis Potosí – México</i> _____	- 25 -
2.2 BASES TEÓRICAS. _____	- 26 -
2.2.1 <i>Concepto de supermanzana</i> _____	- 26 -
2.2.2 <i>Características de la Supermanzana.</i> _____	- 26 -
2.2.3 <i>Tipologías y situaciones para aplicar las Supermanzanas</i> _____	- 27 -
2.3 METODOLOGÍA APLICADA A LA SECCIÓN DE CASOS DE ESTUDIO _____	- 28 -
2.4 CASOS REFERENTES. _____	- 30 -
2.4.1 <i>Barcelona – Poblenou</i> _____	- 30 -
2.4.2 <i>Vitoria Gasteiz - Vasco y de Álava</i> _____	- 34 -
2.5 CONCLUSIONES Y RESULTADOS. _____	- 39 -
_____	<b>- 41 -</b>
<b>CAPÍTULO III</b> _____	<b>- 42 -</b>
<b>3. DIAGNÓSTICO</b> _____	<b>- 42 -</b>
3.1 INTRODUCCIÓN _____	- 42 -
3.2 METODOLOGÍA DE LEVANTAMIENTO _____	- 42 -
3.2.1 <i>Información requerida</i> _____	- 42 -
3.2.2 <i>Herramienta utilizada</i> _____	- 43 -
3.2.3 <i>Proceso de levantamiento de información</i> _____	- 43 -
3.3 INFORMACIÓN URBANÍSTICA GIS. _____	- 44 -
3.3.1 <i>Análisis macro y meso.</i> _____	- 44 -
3.4 IDENTIFICACIÓN DE CRITERIOS _____	- 46 -
3.4.1 <i>Subdivisión de Supermanzanas.</i> _____	- 46 -

3.4.2 Usos de suelo CHC.	- 47 -
3.5 DEFINICIÓN DE LA SUPERMANZANA	- 48 -
3.5.1 Densidad poblacional Hab/Ha.	- 49 -
3.6 ANÁLISIS DE VARIABLES SUPERMANZANA 11	- 51 -
3.6.1 Comercios.	- 51 -
3.6.2 Equipamientos.	- 53 -
3.6.3 Espacio Público.	- 54 -
3.6.4 Vivienda	- 55 -
3.6.5 Altura de Pisos	- 56 -
3.6.6 Dirección y recorridos de movilidad Urbana.	- 57 -
3.6.7 Análisis de emisión de CO	- 58 -
3.6.8 Análisis Calidad de Vía.	- 59 -
3.6.9 El comercio informal	- 60 -
3.7 CONCLUSIONES	- 61 -
3.7.1 Datos y Estadísticas Representativas:	- 62 -
	<b>- 63 -</b>
<b>CAPÍTULO IV</b>	<b>- 64 -</b>
<b>4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN</b>	<b>- 64 -</b>
4.1 INTRODUCCIÓN	- 64 -
4.2 FORMULACIÓN DE LINEAMIENTOS Y ESTRATEGIAS	- 64 -
4.3 APLICACIÓN DE LINEAMIENTOS Y ESTRATEGIAS	- 67 -
4.3.1 Movilidad Sostenible	- 67 -
4.3.2 Vías secundarias	- 67 -
4.3.3 Vías secundarias con carril de tranvía:	- 69 -
4.3.4 Vías terciarias:	- 70 -
4.3.5 Vías peatonales o de comercio	- 71 -
4.3.6 Diseño de calles y tramos peatonales	- 72 -
4.3.7 Idea rectora	- 73 -
4.4 PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA SECTOR 9 DE OCTUBRE	- 73 -
4.4.1 Región 1	- 75 -
4.4.2 Región 2	- 76 -
4.4.3 Región 3	- 77 -
4.5 AXONOMETRÍAS Y PERSPECTIVAS ESQUEMÁTICAS.	- 78 -
4.5.1 Primera Axonometría	- 78 -
4.5.2 Segunda Axonometría	- 79 -
4.5.3 Tercera Axonometría	- 80 -
4.5.4 Cuarta Axonometría	- 81 -
4.5.5 Quinta Axonometría	- 82 -
4.5.6 Cuarta Axonometría	- 83 -
4.6 PROPUESTA DE VEGETACIÓN	- 84 -
4.7 TEORÍA DEL COLOR APLICADA.	- 85 -
4.8 RENDERS	- 86 -
	<b>- 88 -</b>
<b>CAPÍTULO V</b>	<b>- 89 -</b>
<b>5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b>	<b>- 89 -</b>
5.1 CONCLUSIONES	- 89 -
5.2 RECOMENDACIONES	- 90 -
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>- 91 -</b>

## LISTA DE FIGURAS

- Figura 1: Mapa sobre densidad poblacional, Centro Histórico, 2010 \_\_\_\_\_ - 17 -
- Figura 2: Número de personas extranjeras trasladadas al área de CHC por año. \_\_\_\_\_ - 18 -
- Figura 3: Mapa sobre densidad poblacional, Centro Histórico, 2010. \_\_\_\_\_ - 18 -
- Figura 4: Imagen explicativa del proceso metodológico, 2024 \_\_\_\_\_ - 22 -
- Figura 5: Imagen de un periódico donde reportan la aceptación de la primera supermanzana impulsada por la población de Barcelona, 1977 \_\_\_\_\_ - 25 -
- Figura 6: Imagen representativa de la destrucción de una plaza para el uso de un estacionamiento, 1960 \_\_\_\_\_ - 26 -
- Figura 7: Imagen representativa de las características que presenta una supermanzana, 2022- 27 -
- Figura 8: Imagen esquemática donde se visualiza como se reestructura una supermanzana, 2022 - 28 -
- Figura 9: Mapa explicativo de la correlación entre los temas de análisis que permiten una comprensión global y detallada del caso de estudio, 2024. \_\_\_\_\_ - 29 -
- Figura 10: Mapa detallado sobre el contenido que abordará el análisis de variables, 2024 \_\_\_\_ - 29 -
- Figura 11: Mapa esquemático donde se representa un acercamiento a la zona de estudio, 2024 \_ - 30 -
- Figura 12: Mapa esquemático donde se exploran requisitos previos a la intervención, 2024 \_ - 30 -
- Figura 13: Mapa esquemático donde se exploran potencialidades previas a la intervención, 2024\_ - 32 -
- Figura 14: Mapa esquemático donde se exploran potencialidades previas a la intervención, 2024\_ - 33 -
- Figura 15: Mapa esquemático del nuevo uso asignado a los espacios liberados, 2024\_\_\_\_\_ - 33 -
- Figura 16: Mapa esquemático del nuevo uso asignado a los espacios liberados, 2024\_\_\_\_\_ - 34 -
- Figura 17: Mapa esquemático donde se representa un acercamiento a la zona de estudio, 2024 \_ - 34 -
- Figura 18: Mapa donde se representa a modo de línea de tiempo los cambios del Distrito, 2024- 35 -
- Figura 19: Mapa de representación entre la ocupación poblacional y actividades dentro del barrio, 2024 \_\_\_\_\_ - 36 -
- Figura 20: Mapa esquemático del área designada a espacios públicos dentro del barrio, 2024 - 36 -
- Figura 21: Mapa esquemático de espacios de accesibilidad y equipamientos, 2024 \_\_\_\_\_ - 37 -
- Figura 22: Mapa esquemático de espacios para aparcamiento, 2024 \_\_\_\_\_ - 37 -
- Figura 23: Mapa esquemático accesibilidad junto al sistema de movilidad, 2024 \_\_\_\_\_ - 38 -
- Figura 24: Mapa esquemático sobre el redireccionamiento del tráfico vehicular, 2024 \_\_\_\_\_ - 38 -
- Figura 25: Mapa donde se indica la intervención en planta y elevación de las sendas urbanas, 2024 \_\_\_\_\_ - 39 -
- Figura 26: Figura detallada sobre la metodología aplicada para el diagnóstico de sitio, 2024\_ - 43 -
- Figura 27: Mapa de la Ciudad Cuenca y el casco Histórico, 2024 \_\_\_\_\_ - 45 -
- Figura 28: Mapa detallado sobre subdivisión de supermanzanas propuestas por la Fundación Barranco, 2022 \_\_\_\_\_ - 46 -
- Figura 29: Mapa detallado de usos de suelo el CHC, 2024 \_\_\_\_\_ - 47 -
- Figura 30: Gráfico de pastel de los datos más relevantes para escoger la Supermanzana, 2024- 49 -

Figura 31: Mapa detallado de densidad poblacional Hab/Ha en el CHC, 2024 _____	- 50 -
Figura 32: Gráfico de barras de la densidad poblacional 2010, área en hectáreas y habitantes por hectáreas de las supermanzanas, 2024 _____	- 51 -
Figura 33: Mapa detallado sobre los comercios en la Supermanzana 11 del CHC, 2024 _____	- 52 -
Figura 34: Mapa detallado sobre los equipamientos en la Supermanzana 11 del CHC, 2024 _____	- 53 -
Figura 35: Mapa detallado sobre los espacios públicos en la Supermanzana 11 del CHC, 2024 _____	- 54 -
-	
Figura 36: Mapa detallado sobre las viviendas en la Supermanzana 11 del CHC, 2024 _____	- 55 -
Figura 37: Mapa detallado sobre las alturas de piso del CHC, 2024 _____	- 56 -
Figura 38: Mapa detallado sobre la dirección y recorridos de movilidad urbana del CHC, 2024 _____	- 57 -
Figura 39: Mapa detallado de la ubicación de estaciones de Calidad de Aire en la ciudad de Cuenca, 2024 _____	- 58 -
Figura 40: Mapa detallado sobre el análisis de calidad de vía en el CHC, 2024 _____	- 60 -
Figura 41: Foto de estado actual ante la problemática del comercio informal en el CHC, 2024 _____	- 61 -
Figura 42: Mapa detallado sobre los usos de suelo y espacios potenciales para propuesta en el CHC, 2024 _____	- 62 -
Figura 43: Detalle de lineamientos a aplicar en la propuesta, 2024 _____	- 65 -
Figura 44: Mapa descriptivo sobre cada uno de los lineamientos a aplicar en la propuesta, 2024 _____	- 65 -
-	
Figura 45: Detalle sobre las estrategias a aplicar en la propuesta, 2024 _____	- 66 -
Figura 46: Mapa descriptivo sobre cada uno de las estrategias a aplicar en la propuesta, 2024 _____	- 66 -
-	
Figura 47: Sección actual y propuesta de intervención, 2024 _____	- 68 -
Figura 48: Sección actual y propuesta de intervención, 2024 _____	- 69 -
Figura 49: Sección actual y propuesta de intervención, 2024 _____	- 70 -
Figura 50: Sección actual y propuesta de intervención, 2024 _____	- 71 -
Figura 51: Sección actual y propuesta de intervención, 2024 _____	- 72 -
Figura 52: Vestimenta característica de la chola Cuencana, 2024 _____	- 73 -
Figura 53: Planta general de la supermanzana a nivel de propuesta, 2024. _____	- 74 -
Figura 54: Planta de la primera región a nivel de propuesta, 2024 _____	- 75 -
Figura 55: Planta de la segunda región a nivel de propuesta, 2024 _____	- 76 -
Figura 56: Planta de la tercera región a nivel de propuesta, 2024 _____	- 77 -
Figura 57: Perspectiva y axonometría de mobiliario a nivel de propuesta 1, 2024 _____	- 78 -
Figura 58: Perspectiva y axonometría de mobiliario a nivel de propuesta 2, 2024 _____	- 79 -
Figura 59: Perspectiva y axonometría de mobiliario a nivel de propuesta 3, 2024 _____	- 80 -
Figura 60: Perspectiva y axonometría de mobiliario a nivel de propuesta 4, 2024 _____	- 81 -
Figura 61: Perspectiva y axonometría de mobiliario a nivel de propuesta 5, 2024 _____	- 82 -
Figura 62: Perspectiva y axonometría de mobiliario a nivel de propuesta 6, 2024 _____	- 83 -
Figura 63: Árboles implementados en las propuestas, 2024 _____	- 84 -
Figura 64: Colores implementados en las propuestas, 2024 _____	- 85 -

## LISTA DE TABLAS

- Tabla 1: Recopilación de resultados obtenidos tras el análisis de los dos casos de estudio, 2024* \_ - 40 -
- Tabla 2: Tabulación de los datos de usos de suelo de cada una de las Supermanzanas, 2024* - 48 -
- Tabla 3: Tabulación de los datos de densidad poblacional de cada supermanzana, 2024* \_\_\_\_ - 51 -
- Tabla 4: Leyenda detallada de las estaciones de la Ciudad de Cuenca, 2024* \_\_\_\_\_ - 59 -
- Tabla 5: Tabla de la normativa local vigente, 2024* \_\_\_\_\_ - 67 -



Jhon Mogrovejo Peláez  
Pablo Morocho Abarca

SUPERMANZANA COMO ALTERNATIVA  
DE HABITABILIDAD

# CAPITULO I

2024



# CAPÍTULO I

## 1.1 INTRODUCCIÓN

El primer capítulo de este trabajo se enfoca en presentar la problemática y los objetivos que se tratarán en la implementación de las "supermanzanas" en el Centro Histórico de Cuenca. Inicialmente se destaca la importancia y el reconocimiento del Centro Histórico como Patrimonio Cultural de la Humanidad junto con los problemas que enfrenta, como la baja densidad de población, la presencia de vendedores informales, la contaminación y la falta de espacios públicos de calidad. Además, se resalta la utilidad de las supermanzanas como una solución innovadora para mejorar la calidad de vida en áreas urbanas. En el capítulo también se presenta los objetivos generales y específicos del estudio, así como la justificación para proponer un diseño de anteproyecto de supermanzana en el sector del mercado 9 de octubre. Se enfatiza la necesidad de abordar los problemas urbanos de manera completa, buscando un desarrollo urbano más justo, sostenible y agradable para el Centro Histórico de Cuenca. Finalmente, se describe la metodología que se utilizará para recopilar información, analizar datos y diseñar una solución adecuada a los desafíos específicos del Centro Histórico de Cuenca, a través de una propuesta de etapas que se seguirán para llevar a cabo esta investigación de manera sistemática.

## 1.2 ANTECEDENTES

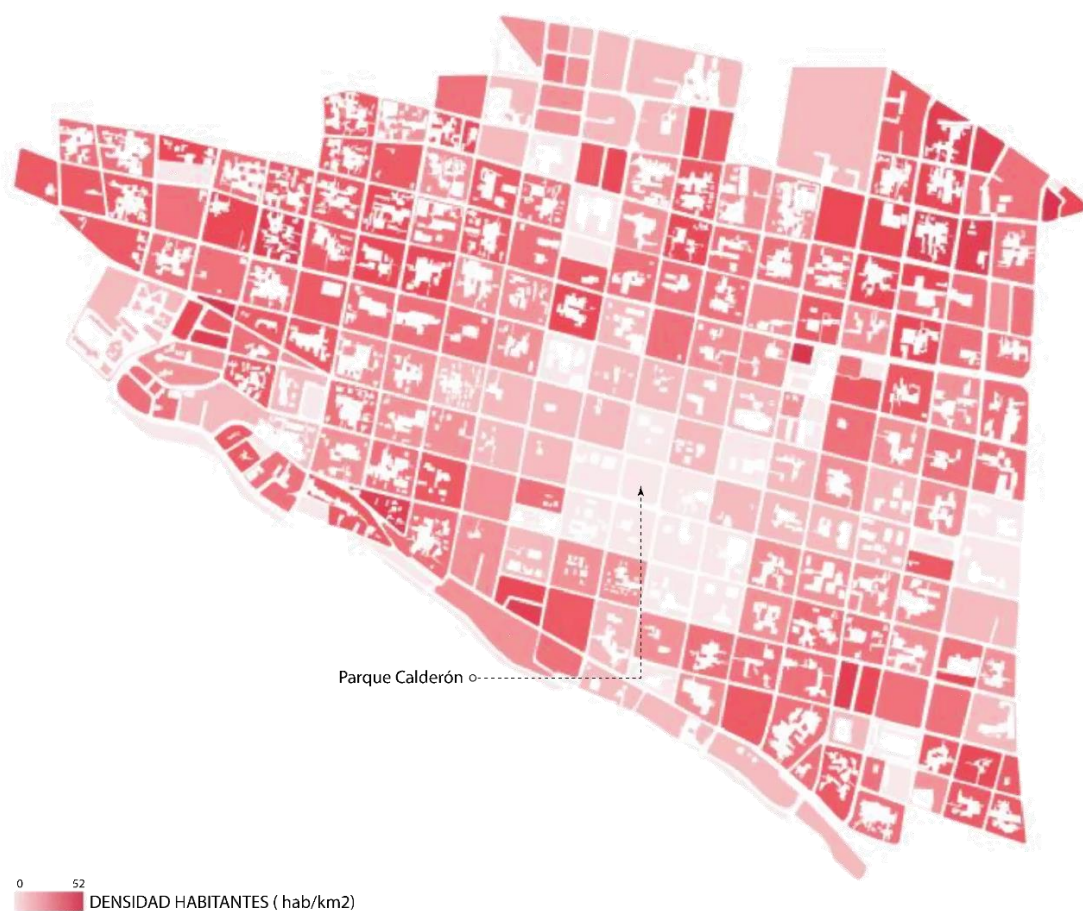
El Centro Histórico de Cuenca, designado como Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO en 1999, es una parte importante de la ciudad por su arquitectura, historia y cultura. Sin embargo, en los últimos años, ha enfrentado problemas que afectan su calidad de vida. Una idea clave que ha surgido para abordar estos problemas son las "supermanzanas". Este concepto, originado en Barcelona, propone cambiar la forma en que usamos el espacio en la ciudad. Las supermanzanas reorganizan el espacio urbano en bloques más compactos, dando prioridad a los peatones, áreas verdes y reduciendo el tráfico de vehículos (Rueda, 2015). En el caso específico del Centro Histórico de Cuenca, los problemas como la baja densidad de población, la presencia de vendedores informales, la contaminación y la falta de espacios públicos de calidad han sido desafíos importantes. Al implementar proyectos de supermanzanas se ofrece una oportunidad para abordar estos problemas de manera coordinada y eficaz (Fundación el Barranco, 2014). Por lo tanto, integrar el concepto de supermanzanas en el diseño de proyectos para el Centro Histórico de Cuenca es una oportunidad para revitalizar esta zona y promover un desarrollo urbano más sostenible y equitativo. Tomando lecciones de experiencias exitosas en otras ciudades, podemos trabajar hacia la creación de un entorno urbano más habitable y resiliente para los residentes y visitantes de Cuenca.

## 1.3 PROBLEMA

La baja densidad poblacional en el Centro Histórico de Cuenca es un problema que ha generado diversas repercusiones en la dinámica urbana y social de la ciudad. Según datos recopilados por (GAD Municipal Cuenca, 2016a) la densidad poblacional en el centro histórico es significativamente inferior al promedio de la ciudad, con tan solo un 30% de la capacidad habitacional utilizada (Ver Figura 1), mediante el cual refleja un bajo aprovechamiento del espacio urbano disponible. De tal manera el Centro Histórico de Cuenca enfrenta varios desafíos que afectan su calidad de vida y desarrollo urbano, según el análisis realizado en 2016, y para actualizar esta información, se evidencia una preocupación significativa en cuanto a la densidad poblacional, la presencia de vendedores informales, la contaminación de CO<sub>2</sub> y la falta de áreas públicas adecuadas, por otro lado, la presencia de vendedores informales es una realidad palpable en las calles del centro, lo que

afecta la estética urbana y la movilidad peatonal (Cambisaca y Coronel, 2023), se estima que al menos el 25% de las áreas peatonales están ocupadas por actividades comerciales informales.

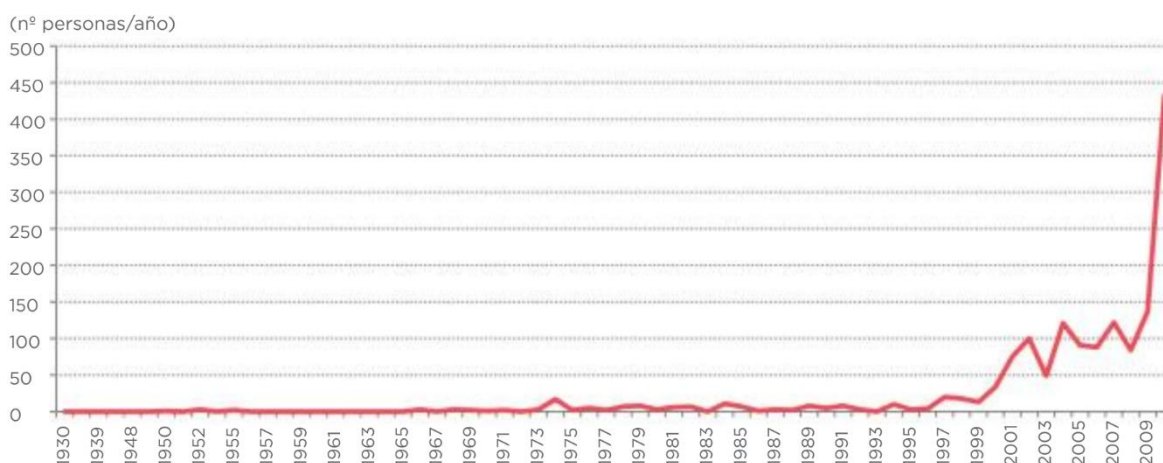
Figura 1: Mapa sobre densidad poblacional, Centro Histórico, 2010



**Fuente:** (GAD Municipal Cuenca, 2016a)

Esta baja densidad poblacional se relaciona directamente con la pérdida de vitalidad urbana y la falta de actividad económica en el área, como señalan (Coronel y Jiménez, 2021), en su estudio sobre revitalización de centros urbanos. La reducida presencia de residentes disminuye el flujo de personas y la demanda de servicios, lo que contribuye al deterioro de la infraestructura y a la disminución de la oferta comercial y cultural en el centro histórico, además se puede evidenciar a continuación en la (Ver Figura 2) como se sustituyó a los habitantes nativos de la ciudad de Cuenca por extranjeros ocupacionales que centralizan el uso de vivienda en el CHC. En cuanto a la contaminación de CO<sub>2</sub>, se ha identificado como un problema relevante que afecta la calidad del aire en el Centro Histórico. Según (Tejedor, 2022), los niveles de emisiones de CO<sub>2</sub> relacionados con el tráfico vehicular han aumentado en un 20% en los últimos cinco años, comprometiendo la sostenibilidad ambiental y la salud pública de los habitantes.

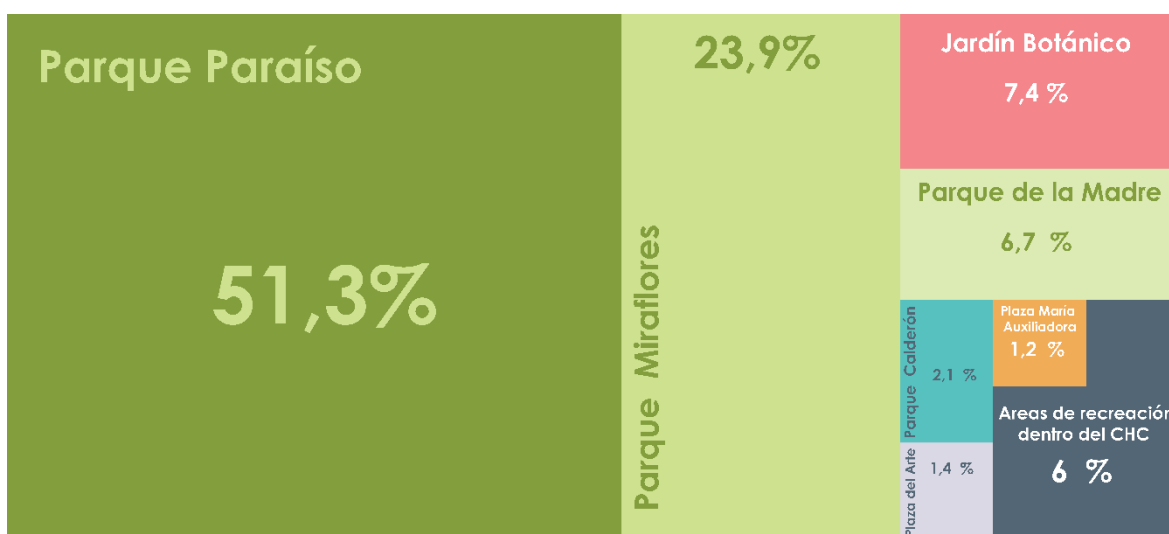
Figura 2: Número de personas extranjeras trasladadas al área de CHC por año.



Fuente: (GAD Municipal Cuenca, 2016b)

Por último, la disponibilidad y calidad de las áreas públicas en el Centro Histórico son aspectos que requieren atención urgente. El estudio comparativo de plazas y parques (Cambisaca & Coronel, 2023), revela que solo el 30% de estos espacios cumplen con los estándares de calidad establecidos, lo que resalta la necesidad de revitalizarlos para promover la interacción social y el bienestar de la comunidad, además de los problemas mencionados, la escasez de áreas públicas y recreativas en el centro histórico de Cuenca afecta negativamente la calidad de vida de sus habitantes. Según datos del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Municipio de Cuenca (PDOT, 2022), menos del 10% del área total del centro histórico está destinada a espacios verdes y recreativos (Ver Figura 3), lo que contrasta con la recomendación del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC, 2010) de contar con al menos 9 metros cuadrados de áreas verdes por habitante. Esta carencia de espacios públicos de esparcimiento limita las opciones de recreación y socialización de los residentes, especialmente de niños y adultos mayores, como lo evidencian estudios sobre salud pública y bienestar urbano. La falta de parques y plazas también incide en el aumento de problemas de salud mental y sedentarismo en la población, exacerbando la crisis de bienestar en el centro histórico.

Figura 3: Mapa sobre densidad poblacional, Centro Histórico, 2010.



Fuente: Gráfico de preferencia para áreas de recreación, Centro Histórico, 2010, Fuente: (GAD Municipal Cuenca, 2016b)

En conclusión, la baja densidad poblacional, la presencia de vendedores informales, la contaminación generada por el exceso de vehículos y la escasez de áreas públicas y recreativas son problemas interrelacionados que requieren acciones integrales y coordinadas por parte de las autoridades municipales, la sociedad civil y otros actores relevantes. La implementación de políticas de revitalización urbana, promoción de la economía formal, mejora del transporte público y ampliación de espacios verdes son medidas clave para revertir estas problemáticas y promover un desarrollo sostenible y equitativo en el centro histórico de Cuenca.

## **1.4 JUSTIFICACIÓN**

El Centro Histórico de Cuenca enfrenta una serie de desafíos que comprometen su sostenibilidad y calidad de vida urbana. La baja densidad poblacional, la presencia de vendedores informales, la creciente contaminación de CO2 y la escasez de áreas públicas de calidad son problemas apremiantes que demandan soluciones integrales y estratégicas. En respuesta a estos desafíos, se propone la realización de un diseño de anteproyecto basado en el concepto de "supermanzana". Esta propuesta surge como una alternativa innovadora y eficaz para abordar los problemas identificados y promover la revitalización integral del Centro Histórico de Cuenca. El diseño de anteproyecto de supermanzana se centrará en la reconfiguración del espacio urbano en unidades más compactas y autosuficientes, priorizando el peatón y promoviendo la integración de áreas verdes, equipamientos comunitarios y sistemas de transporte sostenible. A través de esta intervención, se espera lograr los siguientes objetivos clave:

1. Optimización del uso del espacio urbano: El diseño de anteproyecto permitirá una mejor distribución de la población y una mayor densificación urbana, aprovechando de manera eficiente los recursos disponibles y reduciendo la presión sobre la infraestructura y los servicios básicos.
2. Promoción de la movilidad sostenible: Se buscará crear áreas peatonales amplias y seguras dentro de las supermanzanas, fomentando el uso de modos de transporte no motorizados y reduciendo así la dependencia del automóvil y la contaminación atmosférica y acústica en el área.
3. Recuperación del espacio público: El diseño de anteproyecto incluirá la integración de espacios verdes y equipamientos recreativos, ofreciendo lugares de encuentro y recreación para todas las edades y promoviendo la cohesión social y el sentido de pertenencia a la comunidad.

En conclusión, el diseño de anteproyecto de supermanzana en el Centro Histórico de Cuenca se presenta como una respuesta concreta y proactiva a los desafíos urbanos actuales. A través de esta iniciativa, se espera no solo abordar los problemas identificados, sino también sentar las bases para un futuro más sostenible, inclusivo y resiliente para esta importante área de la ciudad.

## **1.5 OBJETIVOS**

### **1.5.1 GENERAL**

Proponer un diseño urbano a nivel de anteproyecto de la supermanzana en el sector mercado 9 de octubre, que responda a la necesidad de habitabilidad presente en el Centro Histórico de Cuenca.

## 1.5.2 ESPECÍFICOS

- Analizar información bibliográfica acerca de las supermanzanas propuestas en diferentes ciudades del mundo, con la intención de desarrollar conocimientos previos sobre el tema.
- Conocer la situación actual mediante un diagnóstico y análisis multicriterio sobre el estudio realizado por la Fundación el Barranco del Municipio de Cuenca.
- Diseñar la supermanzana número 11 propuestas por la Fundación Barranco a nivel de anteproyecto centrado para mejorar la habitabilidad de esta zona.

## 1.6 DESCRIPCIÓN DE LA METODOLOGÍA

El modelo presentado (ver Figura 4) analiza el área agrupando y sintetizando grandes volúmenes de datos, tanto cuantitativos como cualitativos. Los indicadores empleados permiten identificar patrones urbanos y tendencias espaciales, proporcionando información sobre la habitabilidad entre distintos grupos demográficos. Además, se analiza aspectos como movilidad, accesibilidad, calidad del espacio público, actividades, y características socioeconómicas, incluyendo su vulnerabilidad ante procesos de gentrificación (Estepa, 2019). Metodológicamente, el análisis sigue tres fases: primero, se estudia el modelo urbano actual; luego, se desarrolla un modelo urbano propuesto; y finalmente, se establecen criterios para la intervención mediante proyectos específicos. A continuación, se detallan las fases para cada metodología.

### FASE 1: ANALISIS BIBLIOGRÁFICO

1. Para llevar a cabo el análisis bibliográfico de las supermanzanas implicará una serie de pasos sistemáticos que permiten recopilar, evaluar y sintetizar la información disponible. A continuación, se describe la metodología para llevar a cabo el análisis:

Búsqueda de fuentes:

- Utilizar bases de datos académicas y técnicas, como Google Scholar, Scopus y bases de datos de instituciones gubernamentales, para identificar fuentes relevantes.

Selección de fuentes:

- Revisar los resultados de la búsqueda y seleccionar las fuentes que sean pertinentes para los objetivos del análisis.
- Incluir investigaciones académicas, informes gubernamentales, libros, artículos de revistas y otros tipos de documentos que aporten información relevante.

2. Para la recopilación y casos de estudio como referentes de supermanzanas conlleva estudiar y analizar a nivel sistemático la implementación en otras ciudades o áreas urbanas.

Selección de referentes:

- Referentes: Se comienza identificando ciudades o áreas urbanas que hayan implementado supermanzanas de manera exitosa. Se busca referentes que tengan similitudes con el contexto de la ciudad o área de interés en términos de tamaño, densidad poblacional, características del tráfico, y retos de movilidad.

- Recopilación de información: en base a los referentes seleccionados. Obtener datos de informes oficiales, estudios académicos, documentos gubernamentales, artículos de prensa y otros recursos confiables. Se examina detalles como el diseño de las supermanzanas, el proceso de planificación, la participación ciudadana, los resultados obtenidos y los desafíos enfrentados.
- Búsqueda de referentes: Utilizar bases de datos académicas y técnicas, como Google Scholar, Scopus y bases de datos de instituciones gubernamentales, para identificar fuentes relevantes.

## FASE 2: LEVANTAMIENTO DEL DIAGNÓSTICO

1. En el caso del diagnóstico y análisis multicriterio se procederá a evaluar y comparar diferentes opciones o alternativas teniendo en cuenta varios factores relevantes. A continuación, se describen los pasos generales para realizar el análisis multicriterio:

Análisis multicriterio:

- Información Urbanística:
  - Mapas de usos de suelo: vivienda, servicios, comercio, áreas específicas, estacionamiento, equipamiento, gestión, artesanía, alojamiento, solares baldíos, espacios públicos, educación, religión, salud, parques, desocupación, carencia de registro y plazas.
  - Mapas de movilidad y accesibilidad: transporte público, dirección de la vialidad.
  - Mapas de emisión de CO2: contaminación ambiental
- Información demográfica:
  - Densidad poblacional: Habitantes permanentes y habitantes eventuales mediante la tabulación de datos obtenidos del municipio de Cuenca.
  - Percepción in-situ: En base al recorrido identificar las necesidades y condiciones de habitabilidad dentro de lo que comprende la población presente en el C.H.C.

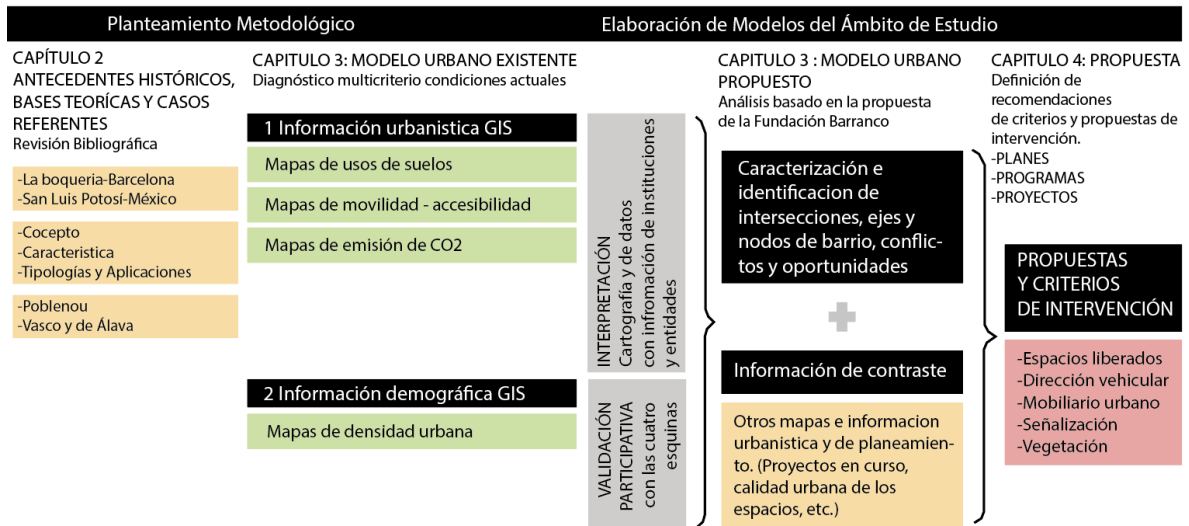
## FASE 3: RESULTADOS Y DISCUSIÓN

1. Para la propuesta implica un proceso estructurado para diseñar el área urbana en el sector 9 de octubre con el objetivo de mejorar la movilidad, la sostenibilidad y la habitabilidad en el Centro Histórico. A continuación, se presenta una metodología cuantitativa:
  - Definición de objetivos: Fomentar el tráfico peatonal, la cohesión social, mejorar la seguridad peatonal, promover la sostenibilidad ambiental y fomentar el uso del transporte alternativo como scooter y tranvía.
  - Determinación de áreas adecuadas: Seleccionar las más óptimas para la implementación de la supermanzana, tomando en cuenta la presencia de calles interiores, áreas residenciales y comerciales, en donde comparamos las características de cada supermanzana, para llegar a la conclusión de la necesidad de un equilibrio de habitabilidad entre las mismas.
  - Diseño de la supermanzana: Desarrollar un diseño detallado que incluya la definición de las calles peatonales, áreas verdes, zonas de convivencia y la reorganización del tráfico de vehículos.

Con respecto a las técnicas que se utilizará presentamos a continuación:

- Análisis de datos: Se realizará un análisis exhaustivo de datos relevantes sobre movilidad urbana, densidad poblacional, usos de suelo y otros indicadores pertinentes. Se utilizará datos para identificar áreas problemáticas y justificar la necesidad de implementar la supermanzana.

Figura 4: Imagen explicativa del proceso metodológico, 2024



Fuente: Elaboración Propia.



Jhon Mogrovejo Peláez  
Pablo Morocho Abarca

SUPERMANZANA COMO ALTERNATIVA  
DE HABITABILIDAD

# CAPITULO II

2024

## CAPÍTULO II

### 2. MARCO TEÓRICO

#### 2.1 ANTECEDENTES TEÓRICOS.

Las supermanzanas surgieron como una respuesta al crecimiento urbano descontrolado, buscando reducir el tráfico vehicular, aumentar los espacios peatonales y mejorar la calidad de vida. Este concepto, implementado en ciudades como Barcelona después de la Segunda Guerra Mundial, refleja un esfuerzo por repensar el desarrollo urbano, priorizando a los peatones. En México, aunque se adoptaron modelos similares a través de planes reguladores, también surgieron tensiones entre la modernización y la preservación del patrimonio histórico, como se vio en San Luis Potosí. A continuación, los siguientes casos muestran cómo se enfrentaron los retos del crecimiento urbano en distintos contextos.

##### 2.1.1 La Boquería al Portal del Ángel – Barcelona

Las supermanzanas en Barcelona representan una transformación significativa del espacio urbano hacia zonas peatonales y la restricción del tráfico de vehículos. Este cambio no es exclusivo de Barcelona, sino que refleja una tendencia internacional que surgió después de la Segunda Guerra Mundial para revitalizar las áreas urbanas devastadas. El proceso en Barcelona comenzó en la década de 1950 con la peatonalización del Carrer de la Boqueria en 1951, seguido por otras áreas como el Carrer de Petritxol en años posteriores. Estas iniciativas fueron impulsadas por la demanda local de residentes y comerciantes que buscaban aliviar el congestionamiento vehicular y mejorar la calidad de vida en sus vecindarios. Sin embargo, la oposición de algunos comerciantes, especialmente en el Barri Gòtic, obstaculizó el proceso. Temían que la restricción del tráfico afectara negativamente a sus negocios al dificultar el acceso de los clientes. Esta resistencia retrasó la creación de la primera supermanzana hasta 1973 en l'Avinguda del Portal de l'Àngel (Batalla, 2022a).

En la construcción de la primera supermanzana se utilizó mobiliario urbano y grandes jardineras de madera para delimitar la zona peatonal, siguiendo un enfoque similar al urbanismo táctico actual (Ver Figura 5), en donde inclusive el fotógrafo añade un texto expresándose que "Incluso los niños pueden pasear sin riesgo de ser atropellados" (Batalla, 2022a). Tras el éxito inicial, en 1977 se propuso y llevó a cabo la ampliación de zonas peatonales en el área circundante. Esta expansión no solo buscaba crear espacios peatonales más grandes, sino también revitalizar los barrios y prevenir su degradación. En resumen, las supermanzanas en Barcelona surgieron de una combinación de demanda local, presión ciudadana y reconocimiento de la necesidad de priorizar el espacio peatonal en áreas urbanas. Este proceso continuó evolucionando con el tiempo, reflejando una adaptación constante a las necesidades cambiantes de la ciudad y sus habitantes.

Figura 5: Imagen de un periódico donde reportan la aceptación de la primera supermanzana impulsada por la población de Barcelona, 1977

## LA EXPERIENCIA DE LA ISLA PARA PEATONES HA SIDO FAVORABLE

Los barceloneses han reafirmado con su presencia la razón de la medida

Si como decía la nota de la Jefatura de la Policía Municipal que publicamos en nuestra última edición, los barceloneses han de reafirmar con su conducta la «isla para peatones» que se estrenó ayer en el centro de la ciudad. El muchedumbre que a última hora de la tarde llenaba casi por completo las calles y callejas, pasando por el recinto libre de circulación, ofreció con su sola presencia esa reafirmación que se busca.

Volviendo a la nota de la policía municipal, indicaba que la «isla peatonal» —nos gusta más «isla para peatones»—, más que una experiencia, era una esperanza para una ciudad más humanizada.

Y, en efecto, lo es. Desapareció el automóvil circulante con sus peligros y su incomodidad, y desapareció también en lo posible, hasta la presencia del automóvil, aquellas calles y plazas de la vieja Barcelona, que no fueron hechas para el ruido mecánico, vuelven por sus fierros, y en compensación de haberles dejado libre de la tortura del vehículo, devuelven al peatón una tranquilidad y una paz que ya dudábamos pudieran existir en una ciudad que se había deshumanizado tanto como la nuestra.

Ayer fue el primer día de la experiencia, y como ensayo fue un rotundo éxito, que el público acogió con complacencia extraordinaria. Existen matices, no obstante, que deberán tenerse en cuenta, especialmente respecto a algunos problemas que se les plantean a los propios vecinos de la isla.

No son cuestiones difíciles de solución, sino todo lo contrario, especial-

mente cuando se cuenta con la reconocida buena voluntad de la Alcaldía y sus delegaciones de servicios, para llevar la experiencia a buen fin, con el mínimo de perjuicio, si es que, en efecto, hay algún perjudicado.

Porque puede ser que suceda como con todas las experiencias; que haya quien adopta la postura de, ante lo nuevo, protestar o negarse, por lo que pudiera ser. No fuera que tuviera que adaptar sus comodidades personales a una muestra de ser más racional, más cívica si cabe. Este tipo de posturas son las que pueden confundirse con la situación de los que sufren algún perjuicio, y es sólo para estos últimos para los que hay que afinar en los matices.

Pero no dudemos que esto se logrará, y la isla será aceptada por todos. Los barceloneses, en general, ya lo hicieron ayer con su presencia, y el ciudadano que por cualquier circunstancia puede temer que la disposición le cause algún inconveniente, verá cómo su problema se resuelve en cuenta para darle la mejor solución, y también acabará aceptando la zona para peatones aun que lo haga, al principio, un poco a regañadientes.

Al fin y al cabo, la isla no es más que un intento de hacer más amable la ciudad, y en esto tampoco hemos sido los inventores; otras ciudades nos llevan muchos años de adelanto, y la disfrutan a entera satisfacción de sus ciudadanos y de los que les visitan.

No hay razón, ni la ha habido nunca para que en Barcelona no podamos tener también nuestra isla —isla—, sana mejor— de paz.



Ha aquí una nota simpática de la «isla», donde incluso los niños pueden pasear sin riesgo de ser atropellados. (Foto Pérez de Rozas.)

Fuente: (Batalla, 2022b) Obtenido de: <https://www.totbarcelona.cat/mobilitat/origen-superilles-barcelona-portal-angel-2973-276046/>

### 2.1.2 El Plan Regulador de San Luis Potosí – México

Desde principios del siglo XX, el urbanismo moderno empezó a ser considerado en México, sobre todo después de la Revolución. Figuras como Carlos Contreras propusieron planes para la Ciudad de México en la década de 1920, sentando las bases para el desarrollo del urbanismo en el país (Castejón y Salomao, 2013b). Así como también en las décadas de 1950 y 1960, el gobierno mexicano promovió la modernización urbana para ordenar el crecimiento de las ciudades, mejorar la infraestructura vial y la calidad de vida. Sin embargo, esto implicaba la pérdida de patrimonio arquitectónico en los centros urbanos, generando controversia sobre la intervención en estos espacios, (Ver Figura 6). En el caso de San Luis Potosí, la ciudad experimentó transformaciones importantes, influenciadas por políticas de modernización urbana que buscaban imitar modelos europeos. La formulación del primer Plan Regulador en la década de 1960 reflejó los principios del urbanismo moderno, abordando temas como el uso del suelo, la circulación vial y la creación de espacios públicos. Sin embargo, el Plan Regulador también evidenció las contradicciones entre la modernización urbana y la preservación del patrimonio histórico. Aunque se buscaba mejorar la calidad de vida y promover el progreso, también se enfrentaba a la necesidad de conservar la identidad y la historia de la ciudad (Castejón y Salomao, 2013b). En conclusión, el análisis sobre los inicios de la Super Manzana en San Luis Potosí muestra cómo el urbanismo moderno fue una respuesta a los desafíos de crecimiento urbano en México durante el siglo XX. Sin embargo, también destaca las tensiones y dilemas asociados a la modernización urbana, especialmente en lo que respecta a la preservación del patrimonio cultural y la identidad de las ciudades.

Figura 6: Imagen representativa de la destrucción de una plaza para el uso de un estacionamiento, 1960



Fuente: (Castrejón y Salomao, 2013a)

## 2.2 BASES TEÓRICAS.

### 2.2.1 Concepto de supermanzana

En Barcelona, las "supermanzanas" representan un enfoque innovador en la planificación urbana, basado en ideas clave sobre cómo las ciudades deben diseñarse para priorizar a las personas sobre el tráfico vehicular. Como señala el urbanista Salvador Rueda (2016a), director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, "las supermanzanas son una forma de reequilibrar el espacio público en favor del peatón y de generar una ciudad más saludable y habitable". Este concepto surge de la idea central de crear entornos urbanos más habitables y seguros, donde las necesidades de los residentes son el foco principal. Al descentralizar el tráfico y redistribuirlo de manera más equitativa, se busca reducir la congestión en las zonas urbanas densamente pobladas, al tiempo que se mejora la calidad de vida de los ciudadanos.

La transformación de las calles y plazas en lugares de encuentro y socialización es un principio fundamental detrás de las supermanzanas. Como lo describe el urbanista Gehl (2010), conocido por su trabajo en el diseño de ciudades centradas en las personas, "las supermanzanas permiten convertir áreas urbanas en lugares más humanos, donde la gente puede caminar, interactuar y disfrutar del entorno". En lugar de considerarlas solo como vías de tránsito, se busca revalorizar estos espacios públicos para fomentar la interacción comunitaria y promover un sentido de pertenencia en los residentes. Este enfoque también se alinea con la promoción de la movilidad sostenible, incentivando el uso del transporte público, la bicicleta y los desplazamientos a pie como alternativas viables al uso del automóvil privado.

La idea de inclusión y diversidad también está integrada en el diseño de las supermanzanas. Según el informe de la Comisión Europea sobre Accesibilidad en el Entorno Construido, "las supermanzanas se destacan por su enfoque inclusivo, que garantiza que todas las personas, independientemente de su edad o capacidad, puedan acceder y disfrutar de estos espacios urbanos"(Armand, 2011). Se considera la diversidad de usuarios, incluidos peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida y otros, al planificar y diseñar el espacio público. Esto garantiza que las supermanzanas sean accesibles y acogedoras para todos, promoviendo la igualdad de acceso y la participación en la vida urbana.

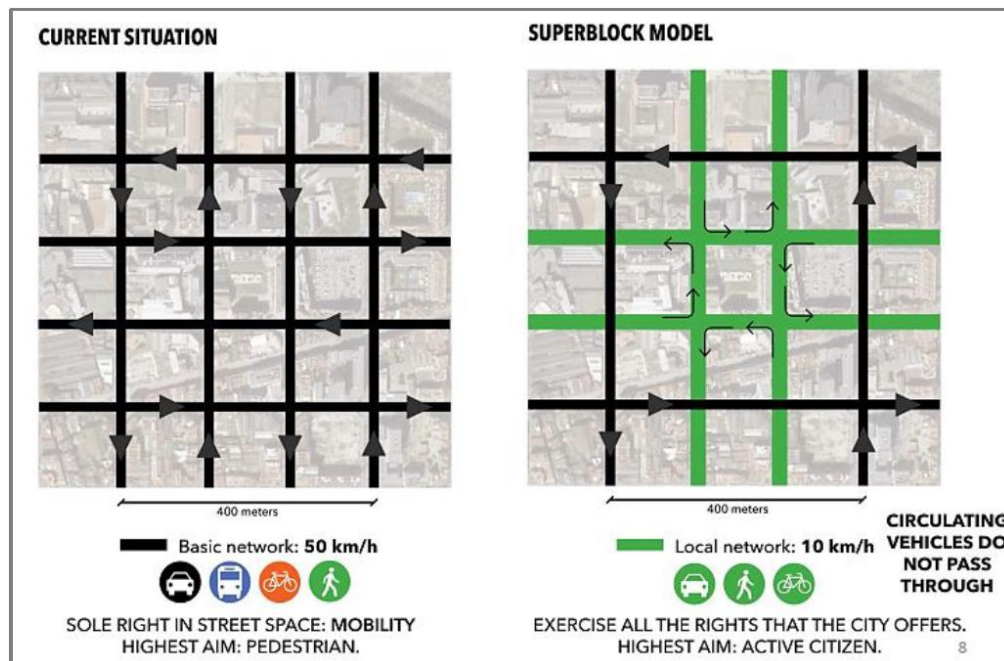
### 2.2.2 Características de la Supermanzana.

Las supermanzanas tradicionales son una forma de reorganizar el espacio urbano que consiste en agrupar varias manzanas convencionales para formar una nueva unidad urbana como se puede visualizar a continuación. Él propone esta idea como una retícula cuadrada de 400 metros

por lado. Esto libera más del 70% del espacio público que actualmente está ocupado por vehículos motorizados. Dentro de la supermanzana, solo se permite el tráfico de residentes y servicios esenciales, como lo señala Rueda en su trabajo. Es importante destacar que las supermanzanas no deben ser tratadas como unidades aisladas en la planificación urbana.

Según Rueda (2016b), su implementación tiene sentido cuando se extiende a toda la ciudad, formando una red que abarque todos los barrios. Esto asegura una mayor equidad en el uso del espacio público y del transporte, sin distinción entre centro y periferia. Así también el objetivo principal de las supermanzanas es devolver el espacio público a los peatones y ciclistas. Se busca mejorar la calidad de los espacios públicos, reducir el impacto ambiental y fomentar la reactivación económica en los barrios. Como ya lo menciona, esto se logra priorizando la movilidad peatonal y ciclista sobre la de los vehículos motorizados. Para implementar una supermanzana tradicional se emplean diversas estrategias. Por ejemplo, se eliminan estacionamientos de vehículos privados, se reduce la velocidad máxima del tráfico a 10 km/h y se desvía el flujo vehicular hacia las vías perimetrales (Ver Figura 7). Además, se establece una jerarquización vial para regular la intensidad del tráfico en las vías externas de la supermanzana, como señalan Castañeda y Aymé en su Tesis (Castañeda y Aymé, 2022a).

Figura 7: Imagen representativa de las características que presenta una supermanzana, 2022



Fuente: (Castañeda y Aymé, 2022b)

### 2.2.3 Tipologías y situaciones para aplicar las Supermanzanas

Existen dos tipos de supermanzanas: las creadas desde cero como nuevos conjuntos urbanos, y las de reinversión espacial. Las primeras se proyectan como un nuevo barrio, mientras que las segundas parten de la necesidad de cambio en zonas urbanas existentes. Ambos tipos buscan reorganizar el espacio para priorizar la movilidad peatonal y ciclista, así como promover la interacción social y el comercio local (Orrego y Ayora, 2021).

La intervención propuesta (Ver Figura 8) consiste en generar circuitos cerrados en forma de U dentro de la supermanzana de tal manera que se facilita el acceso de los residentes. La configuración de la supermanzana puede variar según las manzanas que incluya como, por ejemplo, en disposiciones de 3x3 o 2x3, entre otras. Es esencial que la supermanzana se adapte a la

configuración de la trama urbana existente, ya sea esta ortogonal o irregular (Fernández y Vega, 2021). Este enfoque busca consolidar una supermanzana conformada por manzanas preexistentes. Para ello, se reconfiguran los flujos vehiculares en su interior, priorizando el tránsito de peatones y ciclistas, y estableciendo circuitos cerrados de tráfico calmado. El objetivo principal es mejorar la seguridad de los transeúntes, activar las economías locales y reducir la contaminación ambiental y sonora en los barrios (Castañeda y Aymé, 2022a).

Figura 8: Imagen esquemática donde se visualiza como se reestructura una supermanzana, 2022

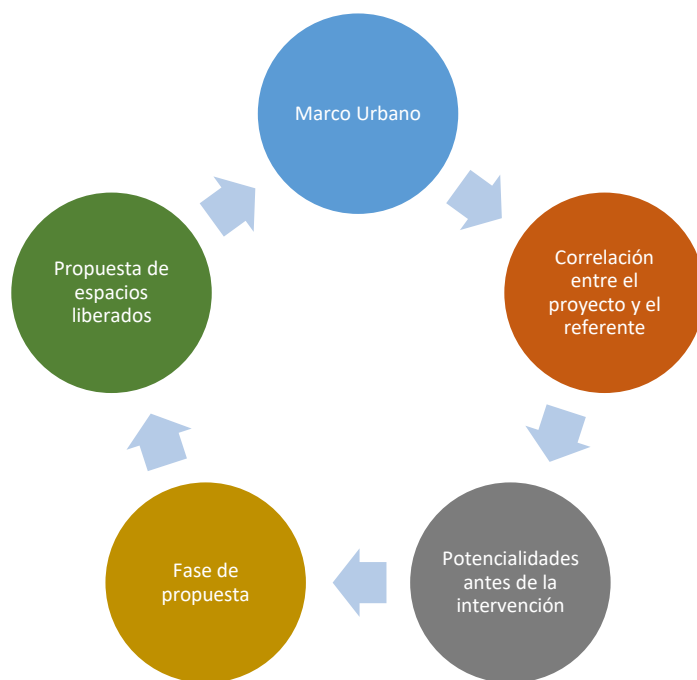


Fuente: (Castañeda y Aymé, 2022b)

### 2.3 Metodología aplicada a la sección de casos de estudio

La metodología adoptada abarca cinco temas fundamentales (Ver Figura 9), que permiten una comprensión global y detallada del caso de estudio. En primer lugar, se examina el marco urbano en el que se inserta el proyecto de las supermanzanas, considerando factores como la densidad poblacional, la infraestructura existente y los desafíos urbanos previos a la implementación. Posteriormente, se explora la correlación entre el proyecto de supermanzanas y sus referentes teóricos y prácticos, analizando cómo se inspira y adapta a modelos urbanos previos, así como su coherencia con las tendencias contemporáneas de desarrollo urbano sostenible. Una vez establecido el contexto, se examinan las potencialidades identificadas antes de la intervención de las supermanzanas, incluyendo aspectos como la mejora de la calidad del aire, la reducción del ruido urbano, y el fomento de la vida comunitaria y la actividad económica local. En la fase de propuesta, se desarrolla un análisis detallado de los cambios propuestos en el diseño y la infraestructura urbana para la implementación de las supermanzanas, considerando aspectos como la redistribución del espacio vial, la incorporación de zonas verdes y la promoción de modos de transporte alternativos. Finalmente, se presenta una propuesta de espacios liberados, enfocada en la reconversión de áreas previamente destinadas al tráfico vehicular en espacios públicos multifuncionales, destinados al esparcimiento, la recreación y la interacción social, enriqueciendo así la calidad de vida urbana.

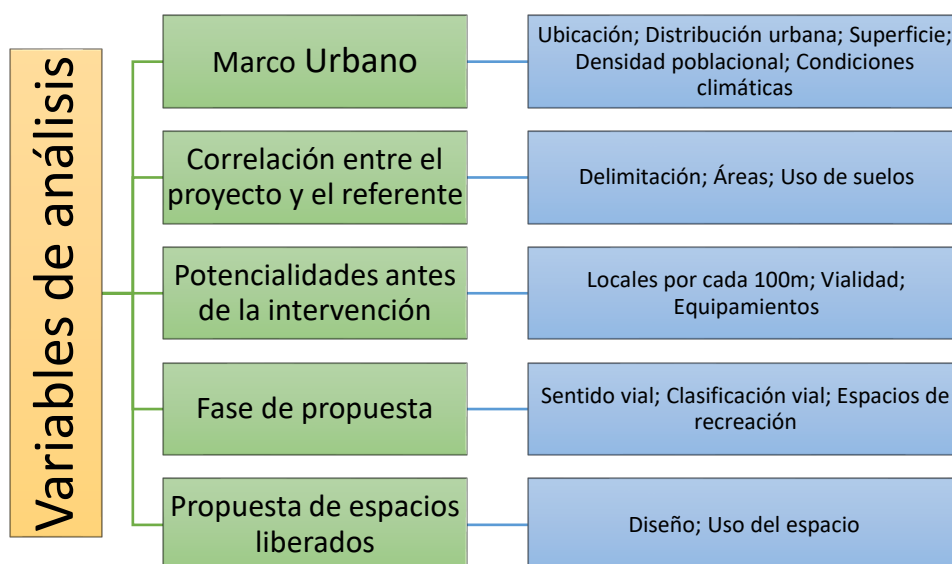
Figura 9: Mapa explicativo de la correlación entre los temas de análisis que permiten una comprensión global y detallada del caso de estudio, 2024.



Fuente: Elaboración Propia.

Posteriormente, en base a la metodología descrita, se utilizó cinco variables de análisis para la selección de los casos de estudio (Ver Figura 10). Luego de establecer claramente estas variables, se procede a llevar a cabo una evaluación cualitativa con el fin de identificar los casos de estudio que se ajusten de manera óptima a los criterios mencionados. Este proceso permitirá seleccionar las estrategias más adecuadas para abordar los desafíos planteados.

Figura 10: Mapa detallado sobre el contenido que abordará el análisis de variables, 2024



Fuente: Elaboración Propia.

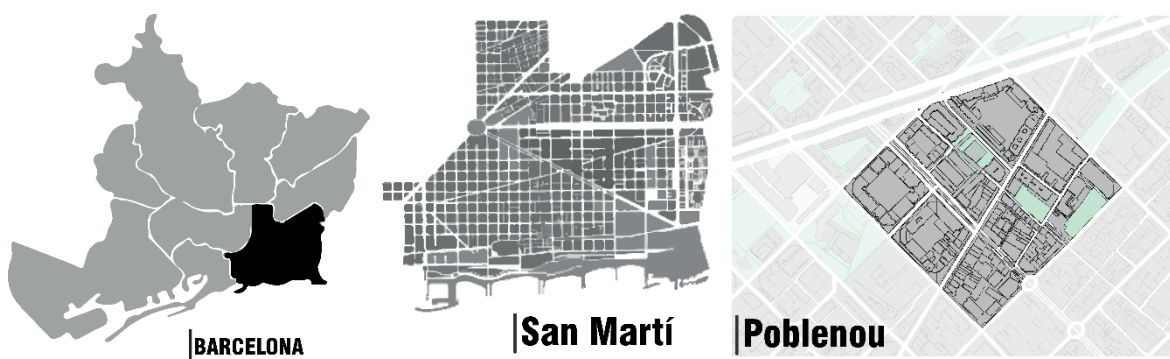
## 2.4 CASOS REFERENTES.

### 2.4.1 Barcelona – Poblenou

#### a. Marco urbano

El proyecto se ubica en el barrio de Saint Martí del Poblenou, en la ciudad de Barcelona, Cataluña, España. Tanto en el distrito de San Martí como en Poblenou, la distribución urbana sigue un patrón de damero con una altura de edificios y densidad poblacional uniforme (Ver Figura 11). Esto se debe al relieve llano que caracteriza el área, situada en las partes más bajas de Barcelona, apenas a 5 metros sobre el nivel del mar. Además, alberga dos ríos importantes, el Ter y el Llobregat, que atraviesan la ciudad, conectando directamente al 91.5% de la población con el agua. Sin embargo, esta conexión directa también aumenta los problemas de contaminación y consumo. Así también el distrito de San Martí abarca una superficie de 10.80 km<sup>2</sup>, con una densidad poblacional de 227 habitantes por hectárea. La mayoría de la población en este distrito es de ascendencia europea (91.3%), seguida por un 5.4% de origen americano y un 2.6% asiático.

Figura 11: Mapa esquemático donde se representa un acercamiento a la zona de estudio, 2024



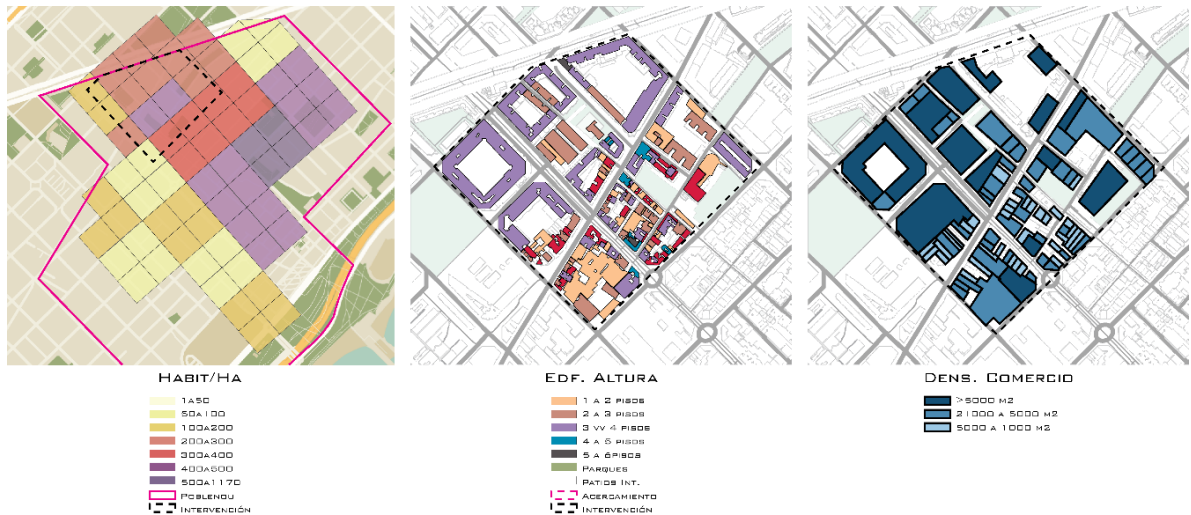
Fuente: (Salvador y Echave, 2015)

#### b. Correlación entre el Proyecto y el Referente

El referente se encuentra en un contexto muy similar al del proyecto. Forma parte de la zona histórica de Barcelona y cuenta con una vía conocida como Carrer de Pere IV, la cual conecta el parque de la ciudad con el río Besòs a través de un recorrido flanqueado por edificios patrimoniales y un alto tráfico vehicular. Está delimitado por las calles de Bilbao, Pallars, Llacuna, Tànger y la avenida de la Diagonal. El distrito de Sant Martí, donde se ubica Poblenou, tiene un área total de 16 hectáreas, de las cuales solo 8.7 hectáreas son destinadas al espacio público.

Poblenou se encuentra en la zona norte de Sant Martí, uno de los barrios más poblados y con una alta actividad económica, contando con un total de 189 negocios. Aunque no es el más densamente poblado, sí es el que alberga la mayor cantidad de actividades económicas. Considerando que hay una densidad de 152 viviendas por hectárea en Poblenou, la mayoría de las edificaciones comparten espacio con algún negocio. En los gráficos a continuación se muestra el sondeo del espacio a intervenir y un levantamiento de la densidad poblacional, donde se evidencia la necesidad de una densidad media para la creación de una supermanzana (Ver Figura 12). También se observa cómo la altura de los edificios se relaciona con la intensidad comercial: a mayor altura, mayor actividad comercial, y donde hay menos pisos, hay más áreas de recreación. Además, otro gráfico muestra el funcionamiento del comercio en Poblenou, ya que es uno de los barrios con mayor densidad de viviendas, con un 68.6% del total de edificaciones que combinan viviendas y comercios, generando una gran movilidad en la zona.

Figura 12: Mapa esquemático donde se exploran requisitos previos a la intervención, 2024



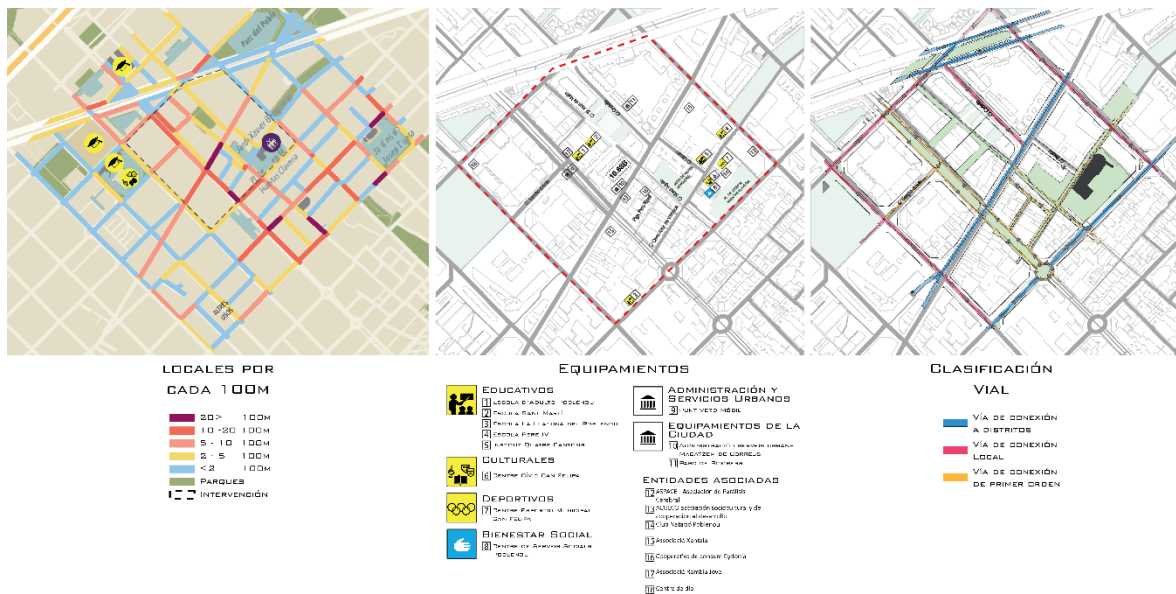
Fuente: (Salvador y Echave, 2015)

### c. Potencialidades antes de la intervención.

En este apartado, se realizará una comparación de los datos más relevantes para la intervención en Poblenuou (Ver Figura 13). En términos de vialidad y equipamientos, estos fueron considerados como el eje rector para llevar a cabo la intervención en este barrio. Se puede observar cómo los principales trazados viales de la propuesta se ajustan a las áreas ya definidas por los equipamientos. Gracias a la jerarquización de las vías, donde no hay un alto flujo vehicular, se tomó una acción precisa, reduciendo el tamaño de las vías menos transitadas y otorgando prioridad al peatón. Esta decisión también se ve influenciada por la densidad comercial por cada 100 metros, donde se destaca el mayor protagonismo de los comercios en las calles más transitadas y las más alejadas de los equipamientos.

El siguiente gráfico ilustra la actividad comercial en Poblenuou, mostrando cómo se concentran la mayoría de los locales comerciales en un eje central, con un promedio de 10 a 20 locales por cada 100 metros en la calle Pere IV. Además, se observa la distribución de los diferentes equipamientos y su interacción con el comercio, donde se evidencia una disminución de la actividad comercial a medida que aumenta la presencia de equipamientos, especialmente en las áreas educativas. Por último, se analiza también cómo se desarrolla la jerarquía vial en el barrio de Poblenuou, donde predominan las vías de primer orden y los locales, lo que permitió diseñar una intervención que fomente el tráfico peatonal debido al reducido flujo vehicular.

Figura 13: Mapa esquemático donde se exploran potencialidades previas a la intervención, 2024



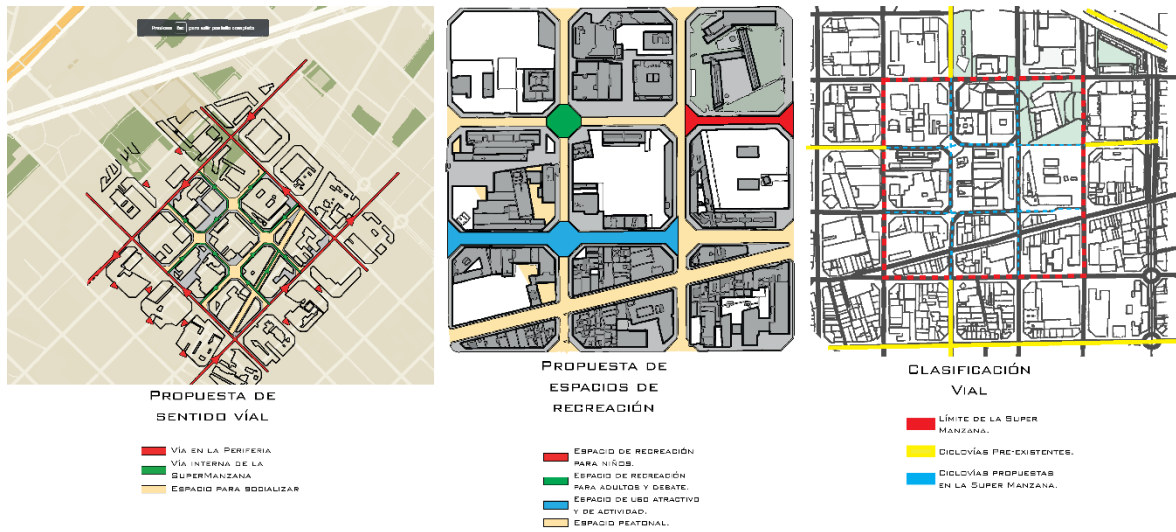
Fuente: (Salvador y Echave, 2015)

#### d. Fase de propuesta.

Es fascinante observar cómo, en la fase de propuesta, se unen todas las características del barrio para encontrar una solución integral que aborde todos los posibles problemas después de una intervención. Después de establecer las nuevas direcciones urbanas, se busca dar un propósito al espacio libre resultante. No se trata simplemente de liberar un área, sino de redefinirla para que beneficie a los habitantes del barrio, creando nuevos espacios que fomenten la comunicación y la cohesión social, así como facilitando la integración de medios de transporte alternativos, como bicicletas o scooters, además de los modos de transporte más comunes, como vehículos y peatones.

Tras un breve análisis en Poblenou, se diseñó un esquema de movilidad que prioriza el tráfico peatonal y redirige el flujo vehicular de modo que circule en dirección a la misma manzana, reduciendo así el incentivo para ingresar a la supermanzana. Una vez liberado el espacio público, es necesario darles un nuevo uso a las áreas vacantes. Por ello, se asignaron diferentes usos según el contexto (Ver Figura 14), incluyendo áreas de recreación para niños y adultos, espacios para debates, así como zonas atractivas y destinadas a la actividad física, como se puede ver en la figura a continuación donde se genera un mapa de los espacios propuestos por la supermanzana. Se analiza también la jerarquía vial en el barrio de Poblenou, donde predominan las vías principales y los locales comerciales. Esto permitió desarrollar una intervención que promueva el tráfico peatonal debido a la reducción del tráfico vehicular.

Figura 14: Mapa esquemático donde se exploran potencialidades previas a la intervención, 2024



Fuente: (Salvador y Echave, 2015)

**e. Propuesta de los espacios liberados.**

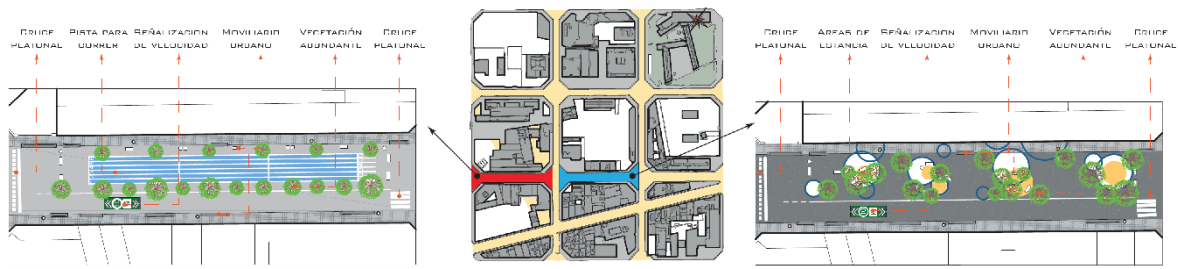
Esta fase es crucial, ya que es donde se abordan varios problemas y se aprovechan las potencialidades de cada espacio para diseñar soluciones adaptadas a las necesidades tanto de los transeúntes como de los residentes (Ver Figura 15). Todos estos espacios son intervenidos con principios ecológicos, ergonómicos y de movilidad segura, integrando distintos métodos de transporte como la bicicleta, el automóvil y otros. El área de recreación para adultos y debates es muy concurrida a diario, ya que facilita reuniones colectivas y actividades recreativas para los institutos cercanos, que requieren espacios específicos. Así también la ubicación del área de recreación para niños fue evidente, ya que se sitúa cerca de espacios verdes y parques, proporcionando un entorno interactivo con grabados en la acera para el entretenimiento de los niños. Un levantamiento muestra cómo se resuelven tanto las áreas peatonales como las vehiculares y para ciclistas, unificándolas en un carril de no más de 3 metros. El resto del espacio se destina al público, con mobiliario urbano, vegetación y espacio para actividades como correr (Ver Figura 16). Para concluir tenemos otro levantamiento donde se muestra cómo cambia el uso del espacio, al formar parte de las zonas con más locales comerciales por cada 100 metros. Esto requiere más áreas de estancia y recreación, acompañadas de vegetación para aumentar el confort del espacio, como lo podemos ver en la figura a continuación.

Figura 15: Mapa esquemático del nuevo uso asignado a los espacios liberados, 2024



Fuente: (Salvador y Echave, 2015)

Figura 16: Mapa esquemático del nuevo uso asignado a los espacios liberados, 2024



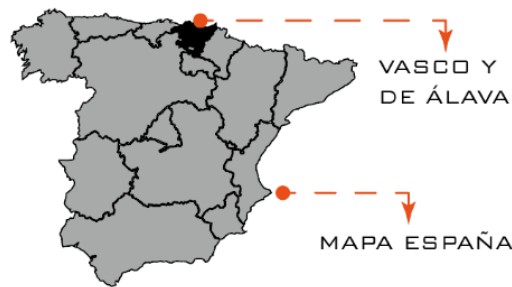
Fuente: (Salvador y Echave, 2015)

## 2.4.2 Vitoria Gasteiz - Vasco y de Álava

### a. - Marco urbano

Vitoria, capital del País Vasco y de Álava, se sitúa en una colina alargada con un eje Norte-Sur, que domina la Llanada Alavesa. Desde tiempos romanos, ha sido un punto clave en los caminos entre la meseta central y Europa. En 1181, Sancho el Sabio de Navarra otorga a Nova Vitoria el pequeño poblado agrícola de Gasteiz (Valdivia, 2011). A lo largo de la Edad Media, la población crece fuera de las murallas originales, pero sin abandonar la colina. Durante la Edad Moderna, el trazado urbano permanece sin cambios significativos (Ver Figura 17), salvo la expansión hacia el sur a finales del siglo XVIII, con la creación de la Plaza Nueva y Los Arquillos, diseñados por el arquitecto Justo Antonio Olaguibel. En el siglo XIX, Vitoria se desarrolla junto a los caminos que llevan a Castilla, La Rioja, Francia y Bilbao. Se realizan obras urbanísticas como el embocinado del río Zapardiel, el derribo de las Cercas Bajas y la creación del Parque de la Florida. La construcción del Ferrocarril del Norte en 1856 establece un límite sur para la expansión urbana.

Figura 17: Mapa esquemático donde se representa un acercamiento a la zona de estudio, 2024



Fuente: Elaboración Propia.

Durante la Edad Moderna el trazado de la ciudad se mantiene inalterado, sin más cambios de los que supone la paulatina sustitución del parcelario gótico por lotes de más frente en las que se construyen casas señoriales. En 1944-1947 la necesidad de una ampliación urbana se hace patente el nuevo ensanche que trazaba una primera ronda alrededor de la ciudad, incluyendo en su interior la mayor parte de las edificaciones construidas hasta ese momento (Ver Foto 18), y otra ronda bastante más amplia, que permitía que la ciudad se extendiese hasta ocupar una superficie de aproximadamente 800 ha. El Plan de 1956 preveía para la ciudad una capacidad total de 150.000 habitantes, con un horizonte temporal de 50 años. En 1955 la población de Vitoria era de 57.357 habitantes, se trataba por tanto de una previsión generosa, pues suponía un crecimiento anual del orden del 1,94%.

Figura 18: Mapa donde se representa a modo de línea de tiempo los cambios del Distrito, 2024

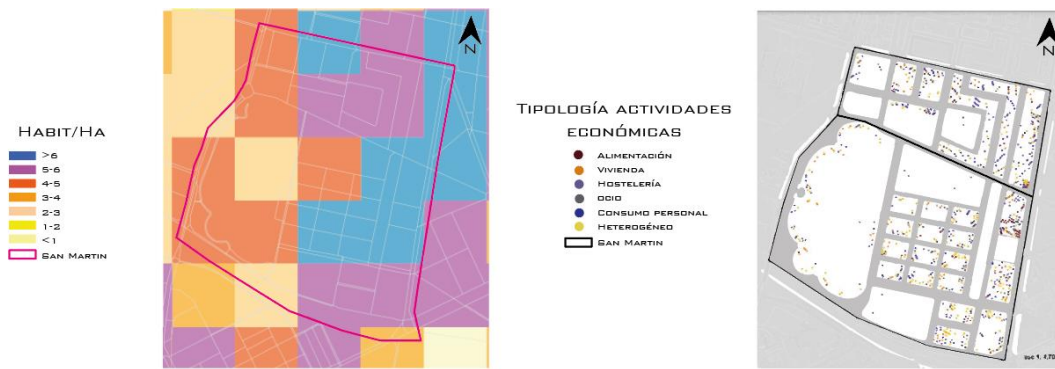


Fuente:(Valdivia, 2011)

### b. Correlación entre el Proyecto y el Referente

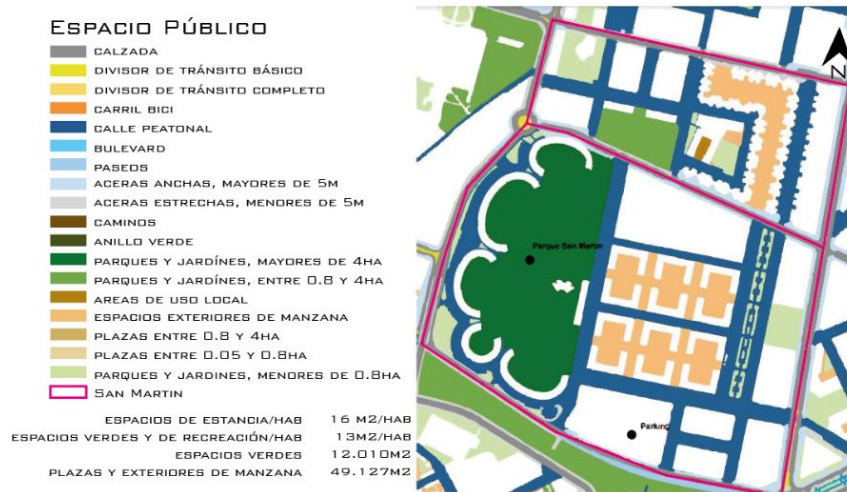
Según (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2017a) la Supermanzana del barrio San Martín presenta un rango de valores de diversidad urbana que oscila entre 2 y 3 bits de información por individuo en el Parque de San Martín, y valores mayores de 6 bits, en los ejes longitudinales de Avenida de Gasteiz y Abendaño y en el eje transversal de Pintor Pablo Uranga (Ver Figura 19). La continuidad formal de la calle-corredor permite definir los ejes comerciales con mayor actividad de personas jurídicas. El 67% del total de las actividades están orientadas al sector servicios, seguido de un 26% de actividades comerciales al por menor. Las actividades de proximidad representan tan solo el 6,5% del total. Tras el análisis en el cual consideramos aspectos esenciales e importantes a tomar en cuenta se encuentran la habitabilidad por hectárea, la tipología de actividades económicas y el espacio público. De tal manera que se han analizado variables para caracterizar la complejidad urbana. En la gráfica de habitabilidad por hectárea podemos encontrar los valores de diversidad urbana más elevados que se sitúan en el eje Pintor Gustavo de Maeztu y en el tramo final del transecto (Ver Figura 20). Así mismo, se puede visualizar las actividades económicas existentes en la Supermanzana de San Martín que determina el volumen de carga y descarga existente en la zona de estudio, y de esta manera permiten conocer las necesidades de espacio que posibiliten dar una respuesta adecuada a estas necesidades. Finalmente, en el total de las supermanzanas piloto de San Martín, el espacio público se distribuye de la siguiente manera: el 72% de la superficie pertenece a los espacios de estancia y un 28% a la calzada. El porcentaje de espacio peatonal en dichas supermanzanas es del 48% y el de calzada del 52%.

Figura 19: Mapa de representación entre la ocupación poblacional y actividades dentro del barrio, 2024



Fuente: (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2017a)

Figura 20: Mapa esquemático del área designada a espacios públicos dentro del barrio, 2024



Fuente: (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2017a)

### c. Potencialidades antes de la intervención.

Ventajas:

- Las calles están más tranquilas y limpias.
- Hay más espacios verdes.
- Libre circulación de bicicleta.
- Recuperación del espacio público.
- Aumento del comercio local.

Desventajas:

- Las plazas de aparcamiento de calle se eliminan.
- Inseguridad ciudadana.
- Hay peligro de gentrificación, es decir, de un aumento considerable del precio de la vivienda y los locales por tener mayor calidad de vida.

Para el caso de la accesibilidad no existe ningún tramo de calle con una pendiente mayor del 5%. Sin embargo, sí existen tramos con anchura de acera menor de 2,5m. Actualmente el 6% del área de las aceras del ámbito de las supermanzanas piloto pertenecen a la condición de inaccesibles. De ese 6%, un 3% pertenece a cada una de las dos supermanzanas 36 y 37. Así mismo, para el caso de los equipamientos se puede presenciar cómo están distribuidos los

diferentes equipamientos y como estos interactúan con el tema del comercio ya que a medida que los equipamientos aumentan se reduce la actividad comercial.

Figura 21: Mapa esquemático de espacios de accesibilidad y equipamientos, 2024



Fuente: (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2017b)

Finalmente, la situación actual del aparcamiento en la supermanzana, tal y como se puede ver en la imagen, indica que la oferta total de aparcamiento en la supermanzana San Martín es de 7.605 plazas, el 71% de ellas (5.418 plazas) fuera de la calzada y el 29% restante (2.187 plazas) ubicadas en calzada.

Figura 22: Mapa esquemático de espacios para aparcamiento, 2024

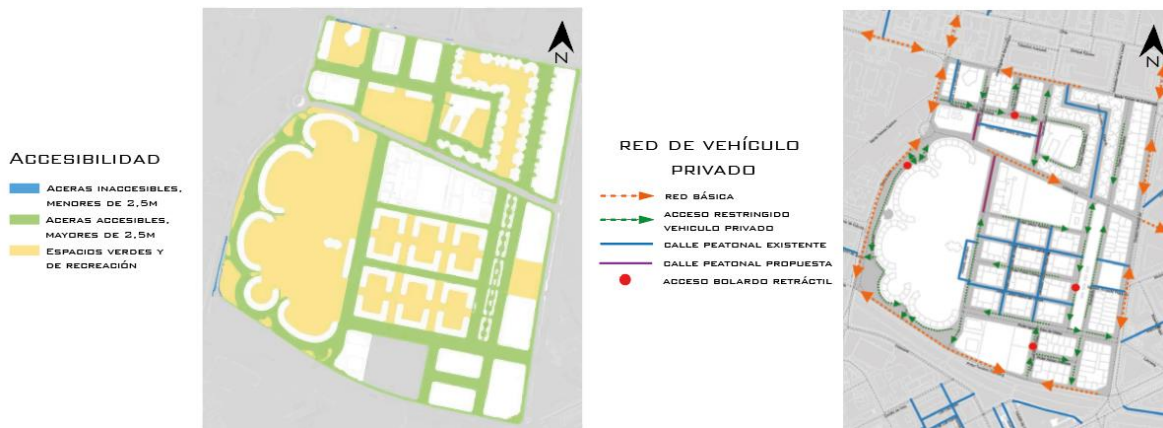


Fuente: (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2017a)

#### d. Fase de propuesta.

Para la fase de la propuesta la intención es unificar todas las características del barrio que le dé una resolución en la que se contemple todos los posibles problemas luego de una intervención, es así como luego de que se realiza las nuevas direcciones urbanas se da una resolución al que hacer luego con todo ese espacio libre ya que no se trata solo de liberar un espacio sino que también de darle un nuevo enfoque para que ese espacio les sirva a los habitantes del barrio ya sea generando espacios nuevos donde se desarrolle una comunicación entre las personas y una cohesión social, también generando un espacio donde se puedan integrar todos los medios de transporte como es el de la bicicleta o el scooter, aparte de la típica movilización vehicular o peatonal.

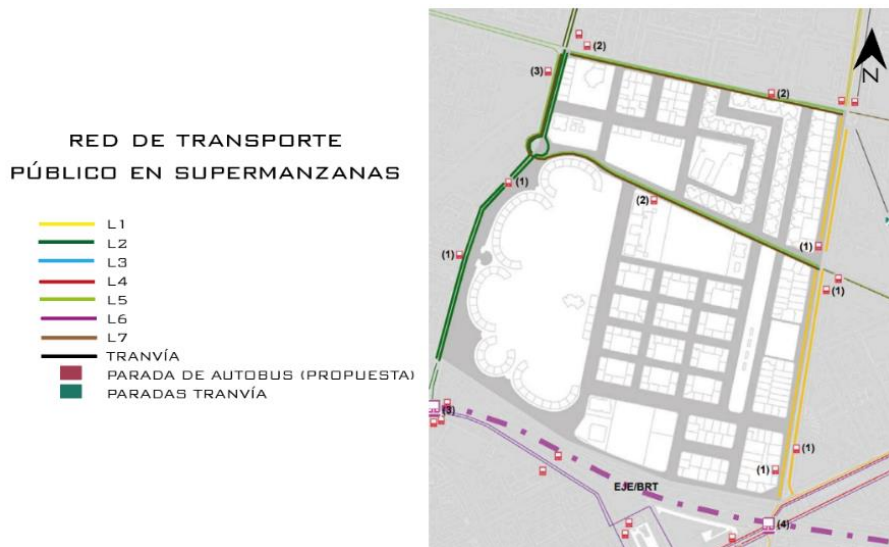
Figura 23: Mapa esquemático accesibilidad junto al sistema de movilidad, 2024



Fuente: (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2017a)

Luego de haber liberado el espacio vehicular queda dar un nuevo uso a las áreas libres, por lo que se destinó según su contexto el uso para el espacio, como el de recreación para niños, recreación para adultos, el debate, espacios atractivos y de actividad física como se puede observar en el esquema de accesibilidad. También como se puede observar se realizó el siguiente esquema de movilidad donde prevalece un sistema peatonal y redirecciona el tráfico vehicular de manera que rote en sentido de la misma manzana, por lo que se reduce el interés a ingresar a la supermanzana. Por último, para el caso de la red de transporte se puede visualizar que para poder mantener las frecuencias de paso de las líneas y poder realizar las paradas con facilidad, se propone una red de carriles bus con el fin de reducir la indisciplina viaria y cumplir con el servicio planificado.

Figura 24: Mapa esquemático sobre el redireccionamiento del tráfico vehicular, 2024



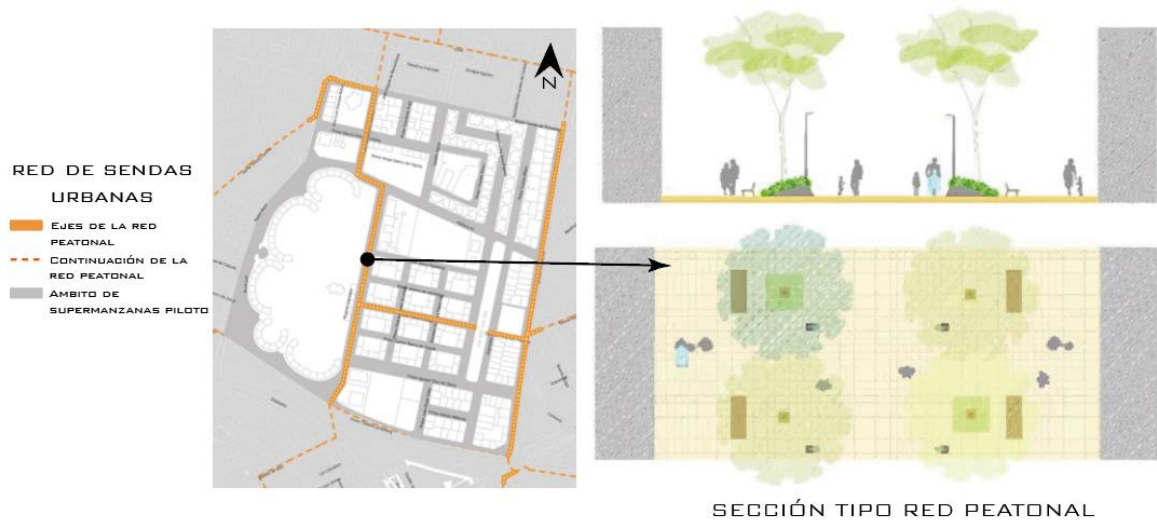
Fuente: (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2017a)

#### e. Propuesta de los espacios liberados.

Esta fase es la más importante ya que por medio de esta se dará respuesta a varios de los problemas y se adaptarán así mismo a las potencialidades que presente cada espacio, sabiendo aprovecharlas para generar un diseño adaptado a las necesidades tanto de los transeúntes como los que habitan el espacio que se interviene, todos estos espacios fueron intervenidos con principios basados en la ecología, la ergonomía de quienes usan el mobiliario y los principios de la movilidad

segura sabiendo integrar a los distintos métodos de movilidad como la bicicleta, automóvil y otros. La sección propuesta de la red peatonal es la correspondiente a una sección tipo en el interior de una supermanzana, donde se prioriza el uso peatonal y de estancia del espacio urbano y se restringe la circulación de vehículos de paso. Así mismo, en el gráfico se indica cómo se logra resolver tanto el área peatonal como el área vehicular y de ciclismo ya que la unifican en un carril no mayor a 3 metros y el resto de área pasa a ser pública donde se sitúan mobiliario urbano, vegetación y una actividad que puede ser realizada en una pista de correr.

Figura 25: Mapa donde se indica la intervención en planta y elevación de las sendas urbanas, 2024



Fuente: (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2017a)

## 2.5 CONCLUSIONES Y RESULTADOS.

Una conclusión general es que el concepto de supermanzanas es adaptable y aplicable a ciudades de diferentes tamaños, características y trazados urbanos. La experiencia de Barcelona y Vitoria-Gasteiz demuestra que este enfoque puede implementarse de manera exitosa sin necesidad de afectar significativamente la estructura urbana existente. En resumen, la implementación de supermanzanas representa una oportunidad para mejorar la movilidad urbana, reducir la congestión vehicular y crear entornos urbanos más habitables y sostenibles. Con un enfoque integral y participativo, estas propuestas pueden ser clave para el desarrollo urbano futuro de muchas ciudades. A continuación, se presenta el resultado de los lineamientos de diseño fundamentales para aplicar en el ejercicio proyectual:

Tabla 1: Recopilación de resultados obtenidos tras el análisis de los dos casos de estudio, 2024

MATRIZ COMPARATIVA CASOS DE ESTUDIO			
VARIABLES DE ANÁLISIS	BARCELONA-POBLENOU		VITORIA GASTEIZ-VASCO Y DE ÁLAVA
Marco Urbano	Saint Martí del Poblenou, Barcelona, España. Relieve llano, a 5 metros sobre el nivel del mar.		Vitoria, capital del País Vasco y de Álava, España. Trazado urbano con ensanche en 1944-1947.
Correlación Proyecto - Referente	Contexto histórico de Barcelona, vía Carrer de Pere IV. Distribución de actividades comerciales y		Contexto histórico de Vitoria Gasteiz. Distribución de actividades comerciales y residenciales.
Potencialidades Pre - intervención	Densidad poblacional, actividad comercial, jerarquía vial.		Densidad poblacional, actividad comercial, espacio público.
Fase de Propuesta	Diseño de intervención urbana centrada en la movilidad peatonal y ciclista.		Diseño de intervención urbana con énfasis en la diversidad urbana y la movilidad sostenible.
Propuesta Espacios Liberados	Espacios recreativos, debates, áreas verdes, movilidad segura.		Espacios recreativos, movilidad peatonal y ciclista, reducción de tráfico vehicular.
ESTRATEGIAS DE DISEÑO A INCORPORAR EN LA PROPUESTA			
-Reordenamiento del espacio	-Movilidad sostenible	-Mobiliario urbano	-Señalización
-Integración de espacios verdes	-Fomento de la diversidad urbana	-Jerarquización vial	-Uso eficiente del espacio

**Fuente:** Elaboración Propia.



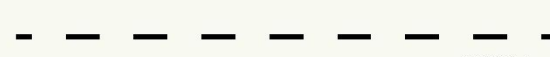
| Jhon Mogrovejo Peláez  
| Pablo Morocho Abarca



| SUPERMANZANA COMO ALTERNATIVA  
| DE HABITABILIDAD



# CAPITULO III



2024

## CAPÍTULO III

### 3. DIAGNÓSTICO

#### 3.1 Introducción

En este capítulo abordaremos el proceso de diagnóstico, en el cual se fundamenta un exhaustivo examen del Centro Histórico de Cuenca. Partiendo de los registros municipales como punto de partida, se ha identificado la necesidad de recopilar información actualizada, dada la dinámica constante de cambios en los usos del suelo y la ocupación de nuevos edificios en áreas designadas para equipamientos. Por lo que el primer paso en este proceso ha sido la realización de un levantamiento predial en la zona piloto de estudio, este levantamiento ha permitido identificar detalladamente las características de las edificaciones, tales como altura, usos en la planta baja, equipamientos y diversidad de usos del suelo. Estos datos serán fundamentales para analizar el funcionamiento del sector, su permeabilidad, la variedad de usos y las tipologías predominantes. Sin embargo, es esencial destacar que la información utilizada en el proyecto original data del año 2010, mientras que la nueva actualización se basará en datos recopilados hasta el año 2023. Por lo tanto, antes de continuar con la propuesta, es imperativo actualizar este estudio para reflejar con precisión la situación actual del Centro Histórico. Una vez completada la actualización, se procederá al desarrollo de una propuesta a nivel de anteproyecto, la cual describirá el funcionamiento de las supermanzanas. Esta propuesta integral deberá contemplar aspectos esenciales como el uso del suelo, la densidad poblacional, la disponibilidad de áreas verdes, la movilidad urbana y la evaluación de los equipamientos existentes.

#### 3.2 Metodología de levantamiento

##### 3.2.1 Información requerida

En el caso del diagnóstico y análisis multicriterio se procederá a evaluar y comparar diferentes opciones o alternativas teniendo en cuenta múltiples criterios o factores relevantes (Ver Figura 26). En el contexto de las supermanzanas, se puede utilizar el análisis multicriterio para evaluar su viabilidad y efectividad como solución para mejorar la movilidad urbana y la calidad de vida. A continuación, se describen los pasos generales para realizar el análisis multicriterio:

1. **Identificación de criterios:** Identificar los criterios clave que se utilizarán para evaluar las supermanzanas. Estos criterios incluirán aspectos como usos de suelo, densidad poblacional, disponibilidad de áreas verdes, movilidad urbana, equipamientos existentes.
2. **Definición de la supermanzana:** Después de analizar minuciosamente todos los criterios del Centro Histórico de Cuenca, se seleccionará la mejor opción y configuración de la supermanzana, que será capaz de integrar y equilibrar de manera óptima los elementos evaluados. Al distribuir de manera equitativa las áreas residenciales, comerciales y de servicios, esta opción demostrará ser la más efectiva en términos de uso del suelo. Además, demostrará una densidad poblacional adecuada, lo que permitirá una vida urbana favorable sin comprometer la calidad de vida. La supermanzana elegida proporcionará suficientes áreas verdes y recreativas para beneficiar a los habitantes. Además, la propuesta elegida debe optimizar la circulación peatonal y ciclista, lo que reducirá el tráfico vehicular en términos de movilidad urbana.
3. **Análisis de variables:** Cada uno de estos factores jugará un papel crucial en la configuración y funcionamiento óptimos de una supermanzana. De manera que el uso del suelo determine cómo se distribuyen y organicen las distintas actividades urbanas. La densidad poblacional, por su parte, influirá en la vitalidad del área y en la demanda de servicios e infraestructuras. Las áreas verdes serán esenciales para proporcionar espacios

de recreación y mejorar la calidad ambiental y de vida. Por su parte, la movilidad urbana es un factor clave para asegurar una circulación eficiente y sostenible, promoviendo modos de transporte no motorizados y reduciendo la congestión vehicular. Finalmente, los equipamientos existentes, como centros educativos, instalaciones de salud y espacios recreativos, serán vitales para satisfacer las necesidades diarias de los residentes.

Figura 26: Figura detallada sobre la metodología aplicada para el diagnóstico de sitio, 2024



Fuente: Elaboración Propia.

### 3.2.2 Herramienta utilizada

La utilización de ArcMap 10.8 como herramienta de trabajo para el análisis de mapas, específicamente en el contexto del diagnóstico del estado actual del Centro Histórico de Cuenca, se justifica por varias razones fundamentales. En primer lugar, ArcMap 10.8 es una herramienta ampliamente reconocida y utilizada en el campo del análisis geoespacial y la cartografía. Su robusta capacidad para manejar datos espaciales y realizar análisis avanzados lo convierte en una opción ideal para abordar proyectos complejos como el estudio del Centro Histórico de una ciudad. En segundo lugar, el uso de ArcMap 10.8 proporciona una plataforma integrada que permite la visualización, manipulación y análisis de datos geoespaciales de manera eficiente. Esto es crucial cuando se trabaja con una gran cantidad de información geográfica y se requiere identificar varios criterios y variables dentro de un área específica, como es el caso del Centro Histórico de Cuenca. Además, ArcMap 10.8 ofrece una amplia gama de herramientas y funciones que facilitan la realización de análisis espaciales detallados. El análisis realizado con ArcMap 10.8 proporciona una visión integral y detallada de las opciones disponibles para mejorar la movilidad urbana y la calidad de vida en el Centro Histórico de Cuenca, permitiendo así una toma de decisiones informada y fundamentada en datos geoespaciales.

### 3.2.3 Proceso de levantamiento de información

Para llevar a cabo el proceso de levantamiento de información vinculado al diagnóstico del estado actual del Centro Histórico de Cuenca y la evaluación de las supermanzanas como solución para mejorar la movilidad urbana y la calidad de vida, se seguirán los siguientes pasos:

- **Recolección de datos geoespaciales:** Se recopilan datos geoespaciales del Centro Histórico de Cuenca utilizando fuentes como imágenes satelitales, mapas catastrales, datos de infraestructura vial, información socioeconómica, entre otros. Estos datos proporcionarán una visión general de la situación actual del área de estudio.
- **Identificación de criterios y variables relevantes:** Se identifican los criterios y variables relevantes para el análisis, como usos de suelo, densidad poblacional, distribución de servicios, infraestructura vial, áreas verdes, entre otros, que puedan influir en la viabilidad y efectividad de las supermanzanas.
- **Análisis y procesamiento de datos:** Utilizando software como ArcMap 10.8, se procesan y analizan los datos geoespaciales recopilados para obtener información detallada sobre los criterios y variables identificados. Esto puede incluir la creación de mapas temáticos, la realización de análisis espaciales y la generación de indicadores cuantitativos.
- **Definición de indicadores de desempeño:** Para cada criterio identificado, se definen indicadores de desempeño que permitan evaluar el impacto de las supermanzanas en función de esos criterios. Estos indicadores pueden incluir medidas como la reducción del tráfico vehicular, el aumento de áreas verdes por habitante, la accesibilidad a servicios básicos, entre otros.
- **Evaluación de alternativas:** Se evalúan diferentes alternativas para la implementación de supermanzanas en el Centro Histórico de Cuenca, considerando los criterios y variables identificados y utilizando los indicadores de desempeño definidos. Esto puede implicar la comparación de diferentes diseños de supermanzanas, la evaluación de su impacto potencial y la identificación de las opciones más prometedoras.
- **Generación de resultados y conclusiones:** Se presentan los resultados del análisis, destacando las alternativas más viables y efectivas para mejorar la movilidad urbana y la calidad de vida en el Centro Histórico de Cuenca. Se elaboran conclusiones basadas en los hallazgos obtenidos, que puedan servir de base para la toma de decisiones por parte de las autoridades municipales y otros actores relevantes.

### 3.3 Información urbanística GIS.

#### 3.3.1 Análisis macro y meso.

##### a. Ciudad de Cuenca

La ciudad de Cuenca, localizada en el sur de Ecuador, es la capital de la provincia de Azuay. Fundada en 1557, Cuenca ha crecido para convertirse en una de las ciudades más importantes del país, no solo por su riqueza histórica y cultural, sino también por su desarrollo económico y social. Con una población que supera los 400,000 habitantes y una superficie total de aproximadamente 70.59 km<sup>2</sup>, Cuenca es reconocida por su topografía andina, caracterizada por pronunciadas pendientes y una altitud promedio de 2,560 metros sobre el nivel del mar. Además Cuenca es conocida por su vibrante vida urbana, diversidad cultural y una infraestructura que mezcla modernidad y tradición. Sin embargo, la movilidad en la ciudad está mayormente centrada en el uso del automóvil, lo que plantea desafíos significativos para la implementación de supermanzanas de barrio. Estas supermanzanas, una estrategia de urbanismo sostenible que busca reducir el tráfico vehicular y fomentar espacios peatonales y verdes, deben adaptarse a las particularidades geográficas y sociales de Cuenca. La ciudad aún enfrenta problemas con el trazado vial y la regulación del tráfico, aspectos críticos que deben ser considerados en cualquier proceso de reconversión urbana. La complejidad de la realidad urbana de Cuenca implica la necesidad de adaptar los modelos teóricos existentes a las condiciones específicas de la ciudad. Los procesos de gestión urbana local aún no han desarrollado herramientas adecuadas para abordar plenamente las problemáticas de movilidad. Por lo tanto, la flexibilidad y la adaptación son claves para el éxito de la implementación de supermanzanas en esta ciudad andina.

## b. Casco Histórico de Cuenca

El casco histórico de Cuenca, declarado Patrimonio Mundial de la Humanidad por la UNESCO en 1999, es el corazón cultural y arquitectónico de la ciudad. Este centro histórico, que abarca aproximadamente 332 hectáreas, es famoso por sus calles empedradas, plazas coloniales, y una arquitectura que refleja siglos de historia, desde la época precolombina hasta la colonia española. En el contexto de la implementación de supermanzanas de barrio, el casco histórico presenta desafíos y oportunidades únicos. La densidad residencial y la cohesión social son aspectos fundamentales por considerar en esta área. A diferencia de otras zonas de la ciudad, el centro histórico cuenta con una alta concentración de servicios, comercio y actividades culturales, lo que lo convierte en un lugar ideal para fomentar la interacción social y la vida comunitaria. Sin embargo, la implementación de supermanzanas en el casco histórico debe tener en cuenta las características urbanas irregulares y la ausencia de planificación moderna. La flexibilidad para adaptarse a las características espaciales y patrimoniales del centro histórico es esencial. Una propuesta metodológica para Cuenca sugiere que entre el 70% y el 80% del uso del suelo en las supermanzanas se destine a viviendas, mientras que el 30% restante se reserve para actividades de servicios y comercio de proximidad. Esta distribución busca fomentar el desarrollo social urbano y la reactivación del sector productivo local, siempre priorizando la vivienda como elemento central del entorno urbano. En conclusión, la configuración de una supermanzana de barrio en Cuenca no puede limitarse únicamente a consideraciones urbanísticas o económicas, sino que debe priorizar la densidad residencial y la cohesión social del sector o barrio en cuestión. La exclusión de ciertos barrios debido a características urbanas irregulares o la ausencia de planificación urbanística sería contraproducente. Por ello, la implementación de supermanzanas en Cuenca requiere un enfoque adaptativo que contemple las especificidades geográficas, históricas y sociales de la ciudad y su casco histórico.

Figura 27: Mapa de la Ciudad Cuenca y el casco Histórico, 2024



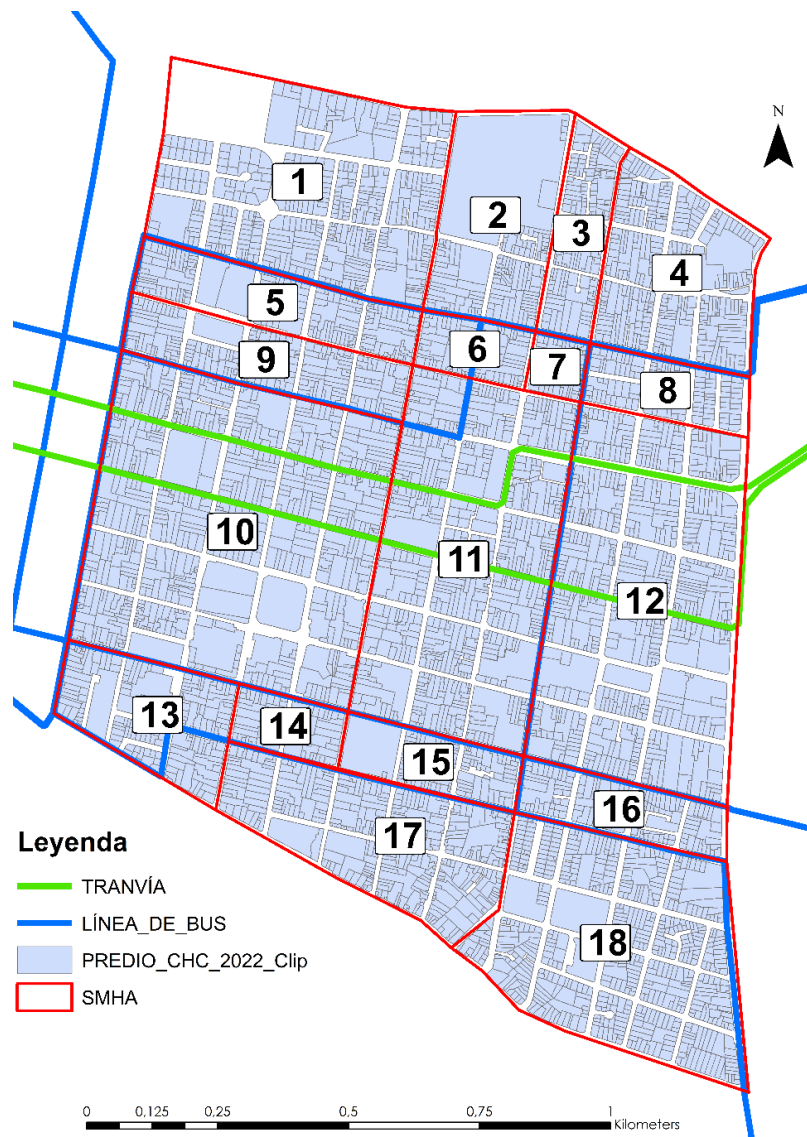
**Fuente:** Elaboración Propia en base a datos obtenidos del Municipio de Cuenca.

### 3.4 Identificación de criterios

#### 3.4.1 Subdivisión de Supermanzanas.

El mapa muestra la subdivisión de supermanzanas en el centro histórico de Cuenca (Ver Figura 28), propuesta por la Fundación el Barranco, enfocada en mejorar la movilidad y el transporte público. Las supermanzanas, delimitadas en rojo y numeradas del 1 al 18, se integran mediante líneas de tranvía (verde) y autobús (azul), optimizando la cobertura y conectividad. Este diseño busca reducir el tráfico vehicular dentro de las supermanzanas, promoviendo un entorno más peatonal y ambientalmente amigable. Las líneas de transporte público están estratégicamente ubicadas para facilitar el desplazamiento entre supermanzanas y puntos de interés, mejorando la accesibilidad y disminuyendo la congestión y las emisiones de carbono. La configuración interna de cada supermanzana restringe el tráfico de paso, favoreciendo el uso de espacios públicos y la movilidad sostenible. Esta propuesta tiene como objetivo crear un centro histórico más habitable y accesible, incentivando el uso de medios de transporte no motorizados y mejorando la calidad de vida urbana.

Figura 28: Mapa detallado sobre subdivisión de supermanzanas propuestas por la Fundación Barranco, 2022

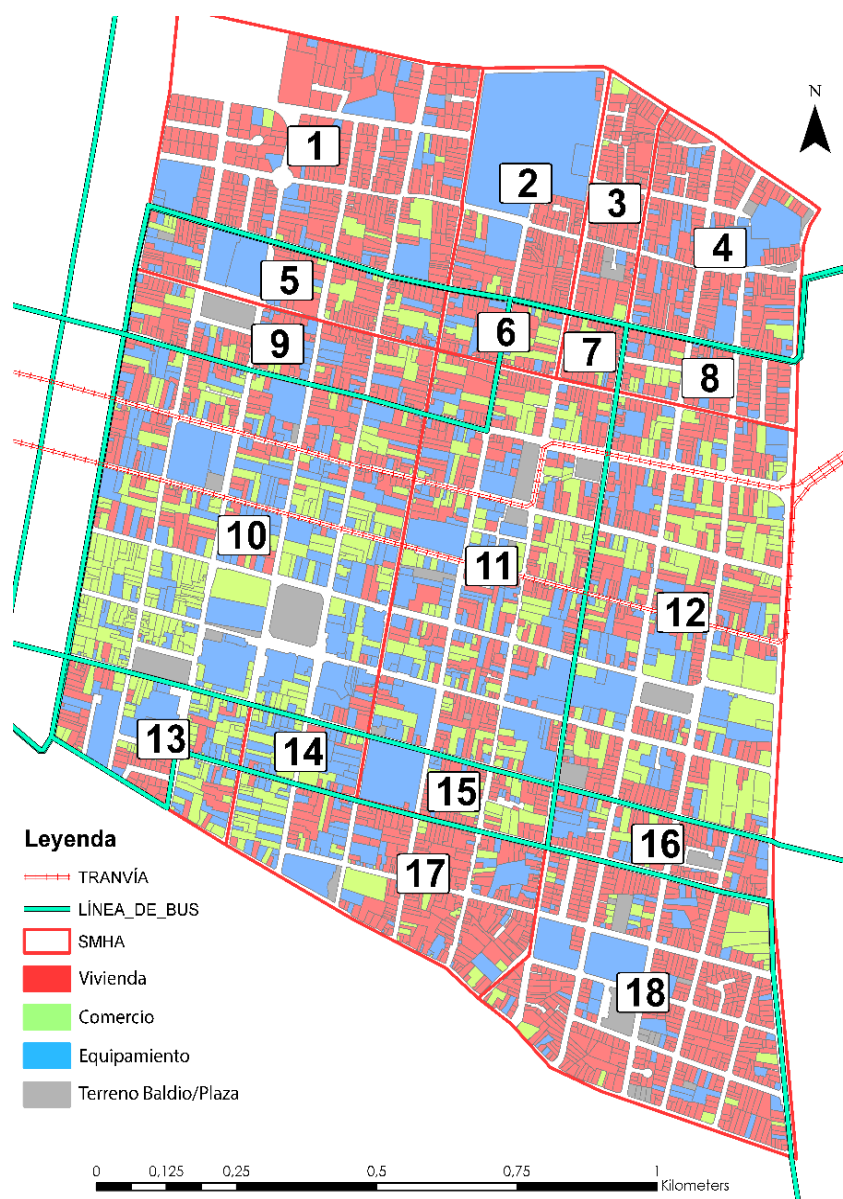


**Fuente:** Elaboración Propia en base a datos obtenidos de la Fundación Barranco.

### 3.4.2 Usos de suelo CHC.

El mapa del uso del suelo en el centro histórico de Cuenca (Ver Figura 29), basado en datos municipales de 2022, muestra una predominancia de áreas residenciales (rojo) distribuidas en sectores como el 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 13, y 18. Las zonas comerciales (verde) se dispersan notablemente en los sectores 9, 10, 11, 14, 15, y 16. Los equipamientos (azul), que incluyen instituciones educativas y servicios comunitarios, se concentran en sectores 2, 6, 9, 10, 11, y 14. La infraestructura de transporte, con tranvías y líneas de autobús, se integra eficazmente en el área, especialmente en zonas comerciales y de equipamiento, facilitando la conectividad urbana. Terrenos baldíos y plazas (gris) se observan en varios sectores, especialmente en el 10 y 13, proporcionando espacios públicos importantes. En conjunto, el centro histórico de Cuenca presenta una distribución equilibrada y funcional del uso del suelo, reflejando una planificación urbana que promueve la habitabilidad y el dinamismo económico del área.

Figura 29: Mapa detallado de usos de suelo el CHC, 2024



**Fuente:** Elaboración Propia en base a datos obtenidos del Municipio de Cuenca.

### 3.5 Definición de la supermanzana

A continuación, se presentará la tabulación de los datos obtenidos tras el levantamiento de información (Ver Figura 29). A continuación (Ver Figura 30), se muestra un sistema comparativo de las características de cada supermanzana, con el objetivo de identificar aquella que mejor se adapte a las necesidades específicas. Es importante destacar que los datos más relevantes corresponden a los ítems de vivienda, servicios y comercio. La tabla revela una comparativa detallada de las distintas supermanzanas, permitiendo evaluar sus características en función de los criterios mencionados. En particular, se han considerado aspectos como la cantidad de viviendas, la disponibilidad de servicios y la presencia de comercio, elementos cruciales para determinar la idoneidad de cada supermanzana. Tras un análisis exhaustivo bajo el criterio de equilibrio de características, se llegó a la conclusión de que la Supermanzana 11 representa el escenario ideal para una intervención. Esta conclusión se basa en el hecho de que Supermanzana no solo cuenta con un alto número de viviendas, sino que también posee una base de comercio y servicios bien equilibrada en comparación con el resto de las supermanzanas evaluadas.

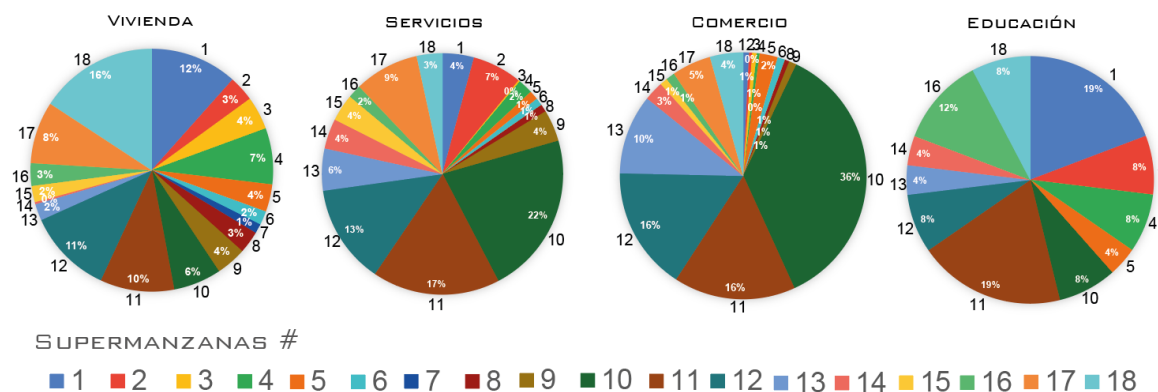
Tabla 2: Tabulación de los datos de usos de suelo de cada una de las Supermanzanas, 2024

	Uso de Suelo																		Sumatoria	
	Cantidad	Super Manzana 1	Super Manzana 2	Super Manzana 3	Super Manzana 4	Super Manzana 5	Super Manzana 6	Super Manzana 7	Super Manzana 8	Super Manzana 9	Super Manzana 10	Super Manzana 11	Super Manzana 12	Super Manzana 13	Super Manzana 14	Super Manzana 15	Super Manzana 16	Super Manzana 17		Super Manzana 18
Vivienda	5444	376	110	143	243	118	60	41	96	131	207	320	368	72	9	70	98	268	511	3241
Servicios	695	21	33	1	10	6	5		5	21	108	85	66	28	20	18	9	43	17	496
Comercio	644	4	2	3	2	12	5		3	5	183	81	82	53	13	5	6	26	22	507
Especiales	228	1	2		19	11	3	2	6	4	19	20	14	3	3	5	6	11	17	146
Parqueadero	167	3				2	5	1	10	12	20	30	19	2	1	8	2	7	2	124
Equipamiento	119	2	1	1	1	1	3			8	16	9	6	2	5		2	6	7	70
Gestión	94	1		1	3		1		1	2	35	21	5		1	2	1	7	4	85
Artisanal	85	3	2	1		3	2				13	2	4	2		3		2	2	39
Alojamiento	64	1					1	1		2	18	12	13	7	1			5	2	63
Baldío	66		1	2	1	1			1	1			4	3			2		11	27
Espacio Público	52				2						5	7						1		15
Educación	39	5	2		2	1					2	5	2	1	1		3		2	26
Reglioso	24				1	1					6	1	3	1		1				14
Salud	15	4		1	1							1	1							9
Parque	11				1					1	1		2				1		2	8
Desocupada	6			2	1															3
Sin Registro	6	1		1							1									3
Plaza	3																			0
Población 2010 (INEC)		1930	804	843	2078	752	328	329	543	820	1932	1899	2589	847	122	359	1290	532	2413	20410
Área/Ha		19.93	8.97	4.21	9.85	5.89	2.4	1.23	3.82	6.23	30.8	22.75	25.09	6.55	2.38	3.8	4.3	11.51	18.71	188.22
hab/Ha		96.84	89.83	200.24	210.96	127.67	136.67	267.48	150.00	131.62	62.73	83.47	103.19	129.31	51.26	94.47	300.00	46.22	128.97	2410.74

Fuente: Elaboración Propia en base a datos obtenidos del Municipio de Cuenca.

Al observar la tabulación de usos de suelo, así como también podemos observar a manera de nivel de porcentajes (Ver Figura 30), se destaca que la supermanzana 11 cuenta con 320 viviendas y una base equilibrada de 85 servicios y 82 comercios, lo que la convierte en una opción ideal para la intervención. Además, presenta una cantidad considerable de equipamientos y gestión, esenciales para el funcionamiento eficiente de una supermanzana. La disponibilidad de 30 estacionamientos y otros servicios clave refuerza su idoneidad. En comparación con otras supermanzanas, la supermanzana 11 no solo tiene una alta concentración residencial, sino también una infraestructura bien distribuida que puede soportar mejoras adicionales. Por estas razones, la supermanzana 11 se perfila como la mejor candidata para la intervención, asegurando que las necesidades de los residentes sean atendidas de manera integral y equilibrada, mejorando así su calidad de vida.

Figura 30: Gráfico de pastel de los datos más relevantes para escoger la Supermanzana, 2024

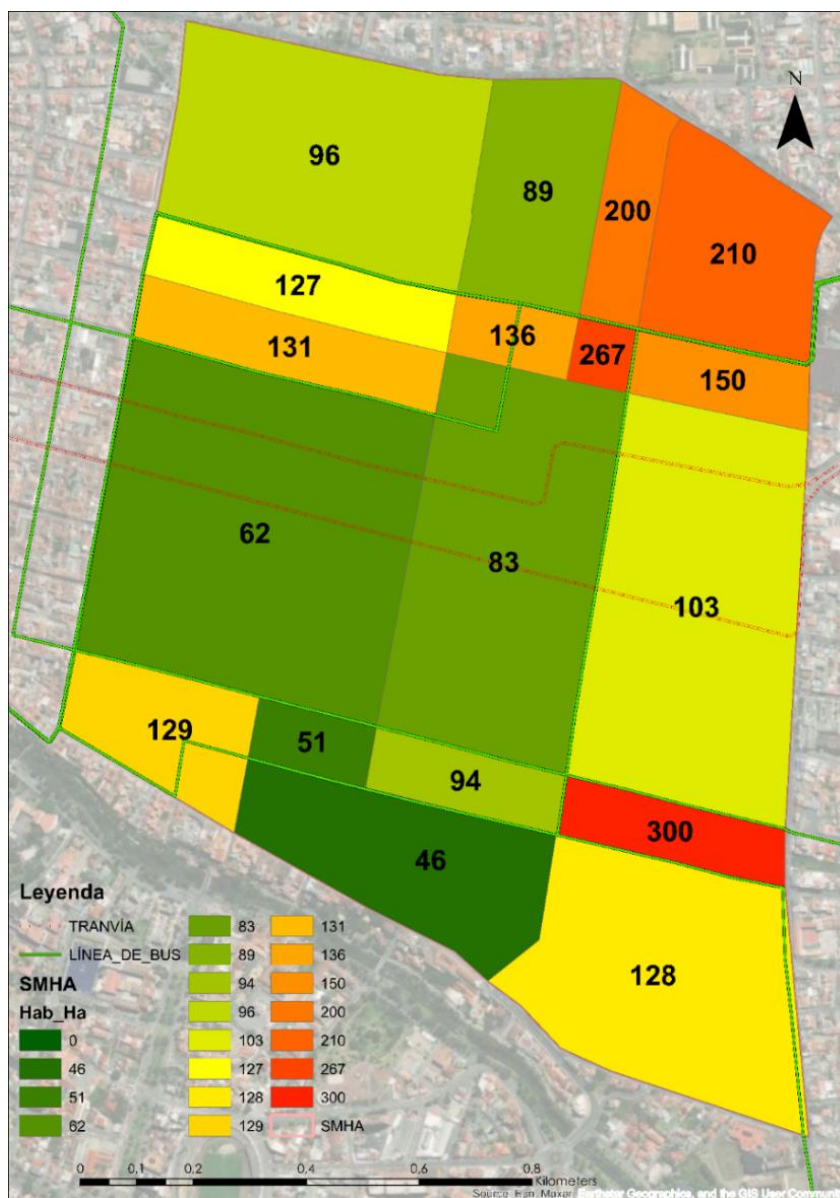


Fuente: Elaboración Propia en base a datos obtenidos del Municipio de Cuenca.

### 3.5.1 Densidad poblacional Hab/Ha.

El análisis del centro histórico de Cuenca, junto con la tabulación detallada de los usos de suelo, revela aspectos fundamentales también por parte de la densidad poblacional para la implementación de una supermanzana. Las supermanzanas desde la 267 – 300 (Ver Figura 31), situadas en el sector noreste, presentan una alta densidad poblacional, lo que sugiere una gran demanda de servicios y comercio. Sin embargo, estas áreas pueden requerir intervenciones más complejas debido a su alta concentración de habitantes. Por otro lado, las supermanzanas desde la 136 - 131, con densidad moderada, ofrecen una mezcla equilibrada de viviendas y servicios, facilitando la implementación de una supermanzana con mínimas modificaciones estructurales. En contraste, las supermanzanas desde la 80 - 129, ubicadas en el suroeste, tienen baja densidad poblacional y pueden ser adecuadas para nuevos proyectos de desarrollo, incluyendo la creación de zonas verdes y espacios públicos.

Figura 31: Mapa detallado de densidad poblacional Hab/Ha en el CHC, 2024



**Fuente:** Elaboración Propia en base a datos obtenidos de la Fundación Barranco.

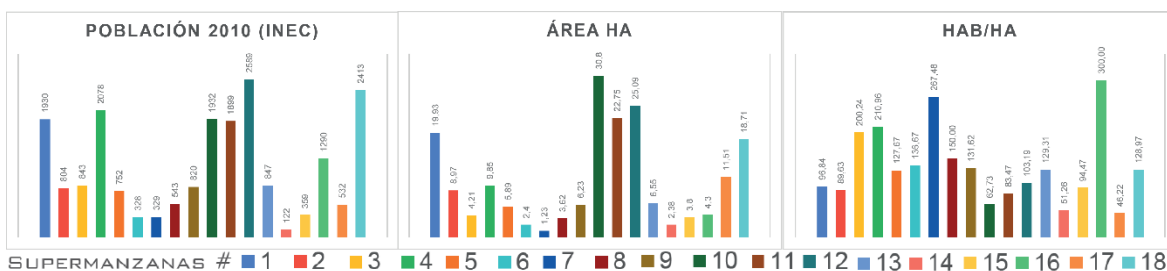
La tabla (Ver Tabla 3) y el gráfico (Ver Figura 32) presenta la población total, el área en hectáreas y la densidad poblacional en habitantes por hectárea (hab/Ha) para 18 supermanzanas diferentes. Estos datos permiten evaluar cómo se distribuye la población en términos de densidad y extensión territorial, lo cual es crucial para entender las dinámicas urbanas y planificar de manera efectiva. Al observar la variabilidad en las densidades poblacionales, podemos identificar áreas con alta concentración de habitantes y otras más dispersas. Este conocimiento es fundamental para diseñar intervenciones urbanas que optimicen la distribución del uso del suelo, la accesibilidad a servicios, la creación de espacios verdes y la movilidad. La información recopilada en esta tabla será la base para tomar decisiones informadas que mejoren la calidad de vida de los residentes y promuevan un desarrollo urbano sostenible y equilibrado en el Centro Histórico de Cuenca.

Tabla 3: Tabulación de los datos de densidad poblacional de cada supermanzana, 2024

Cantidad	Uso de Suelo																		Sumatoria
	Super Manzana 1	Super Manzana 2	Super Manzana 3	Super Manzana 4	Super Manzana 5	Super Manzana 6	Super Manzana 7	Super Manzana 8	Super Manzana 9	Super Manzana 10	Super Manzana 11	Super Manzana 12	Super Manzana 13	Super Manzana 14	Super Manzana 15	Super Manzana 16	Super Manzana 17	Super Manzana 18	
Población 2010 (INEC)	1930	804	843	2078	752	328	329	543	820	1932	1899	2589	847	122	359	1290	532	2413	20410
Área Ha	19.93	8.97	4.21	9.85	5.89	2.4	1.23	3.62	6.23	30.8	22.75	25.09	6.55	2.38	3.8	4.3	11.51	18.71	188.22
hab/ha	96.84	89.63	200.24	210.96	127.67	136.67	267.48	150.00	131.62	62.73	83.47	103.19	129.31	51.26	94.47	300.00	46.22	128.97	2410.74

Fuente: Elaboración Propia en base a datos obtenidos de la Fundación Barranco.

Figura 32: Gráfico de barras de la densidad poblacional 2010, área en hectáreas y habitantes por hectáreas de las supermanzanas, 2024



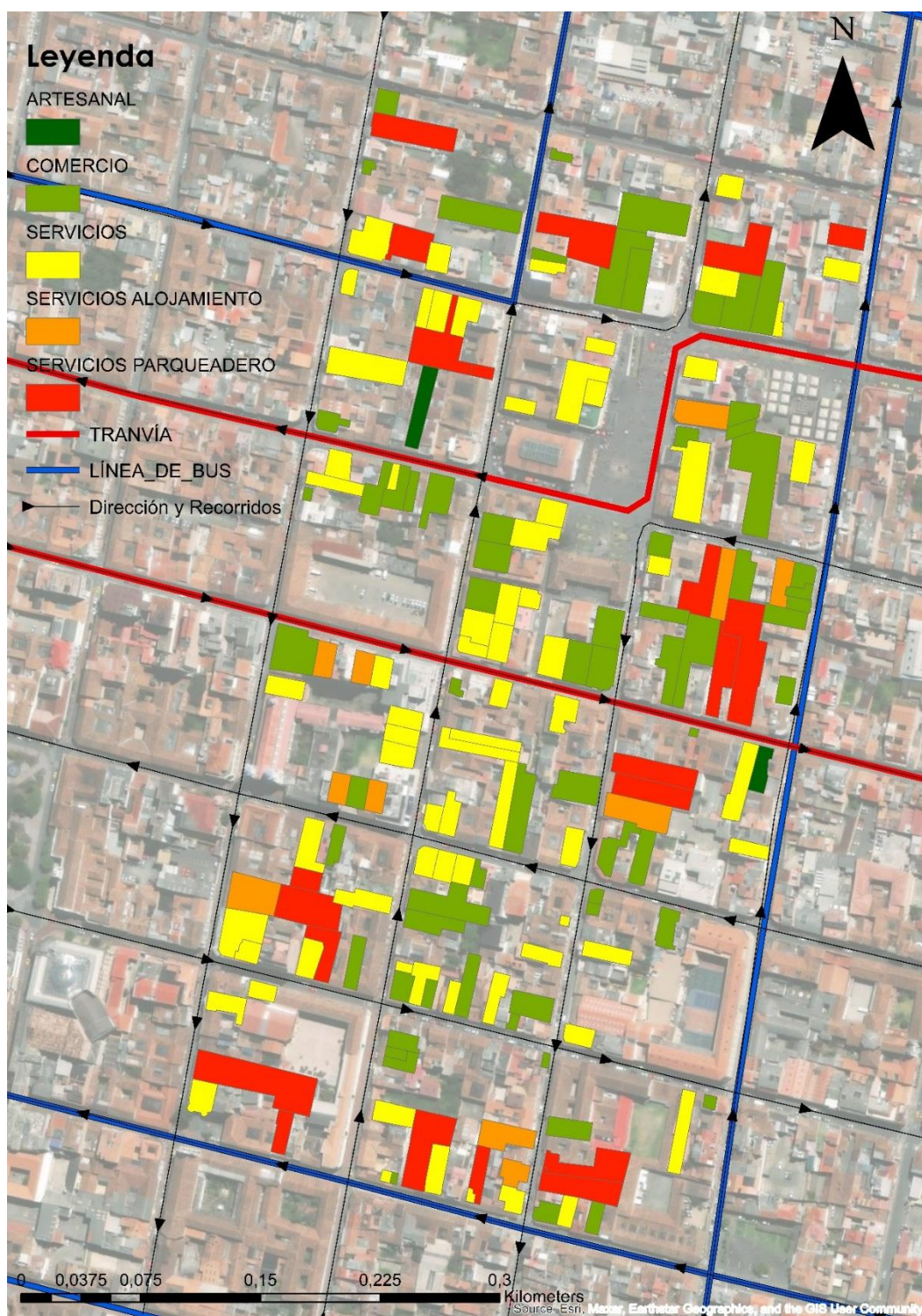
Fuente: Elaboración Propia en base a datos obtenidos de la Fundación Barranco.

### 3.6 Análisis de variables Supermanzana 11

#### 3.6.1 Comercios.

A continuación (Ver Figura 33) se muestra un análisis del uso de suelo en el sector urbano del Mercado Nueve de Octubre, destacando cinco categorías principales: artesanal (verde oscuro), comercio (verde claro), servicios (amarillo), servicios de alojamiento (naranja), y servicios de parqueadero (rojo). A primera vista, el mapa refleja una fuerte presencia de actividades comerciales y de servicios en la zona, lo que sugiere que este sector tiene una alta actividad económica y turística. Sin embargo, la saturación de servicios de parqueadero en rojo, concentrados en varias áreas, señala una problemática urbana relacionada con la preferencia del espacio para vehículos sobre otros usos potencialmente más productivos o ambientalmente sostenibles, como espacios públicos o zonas verdes. La distribución desigual de ciertos usos de suelo, como el artesanal (Ver Figura 33), podría también indicar una falta de apoyo a actividades más creativas o locales, lo que a largo plazo podría afectar la diversidad económica del área.

Figura 33: Mapa detallado sobre los comercios en la Supermanzana 11 del CHC, 2024

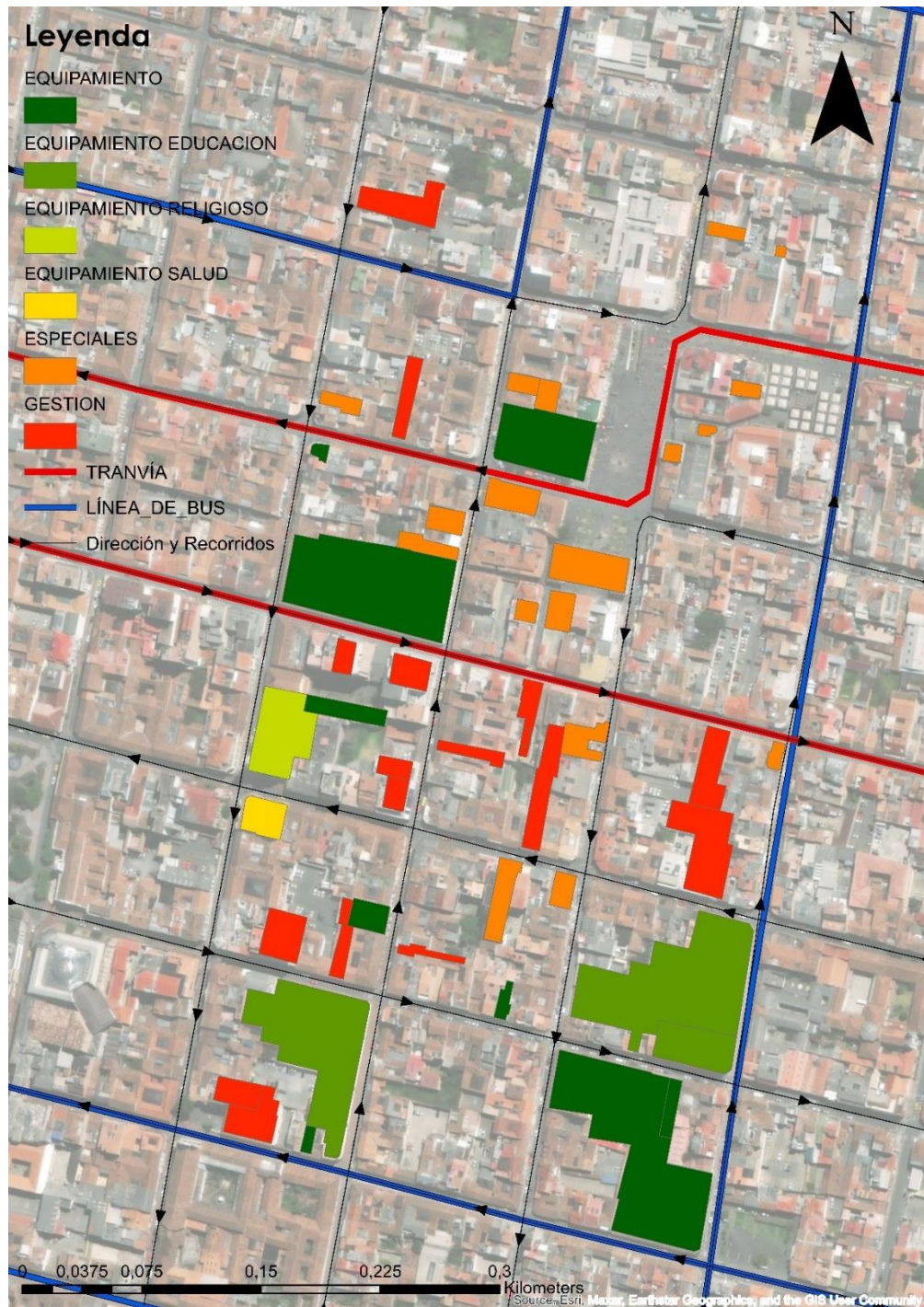


**Fuente:** Elaboración Propia en base a datos obtenidos del Municipio de Cuenca.

### 3.6.2 Equipamientos.

A continuación (Ver Figura 34) se muestra una distribución desigual de equipamientos urbanos, con una alta concentración de espacios educativos (verde oscuro) y de gestión (rojo), mientras que los equipamientos de salud (amarillo) y religiosos (verde claro) son escasos. Esta situación plantea problemas de accesibilidad a servicios esenciales, como la salud, afectando a la población en términos de desplazamiento y equidad. Además, la gran cantidad de terrenos destinados a la gestión podría limitar la diversidad de usos comunitarios o recreativos, lo que afecta la funcionalidad y el equilibrio urbano.

Figura 34: Mapa detallado sobre los equipamientos en la Supermanzana 11 del CHC, 2024

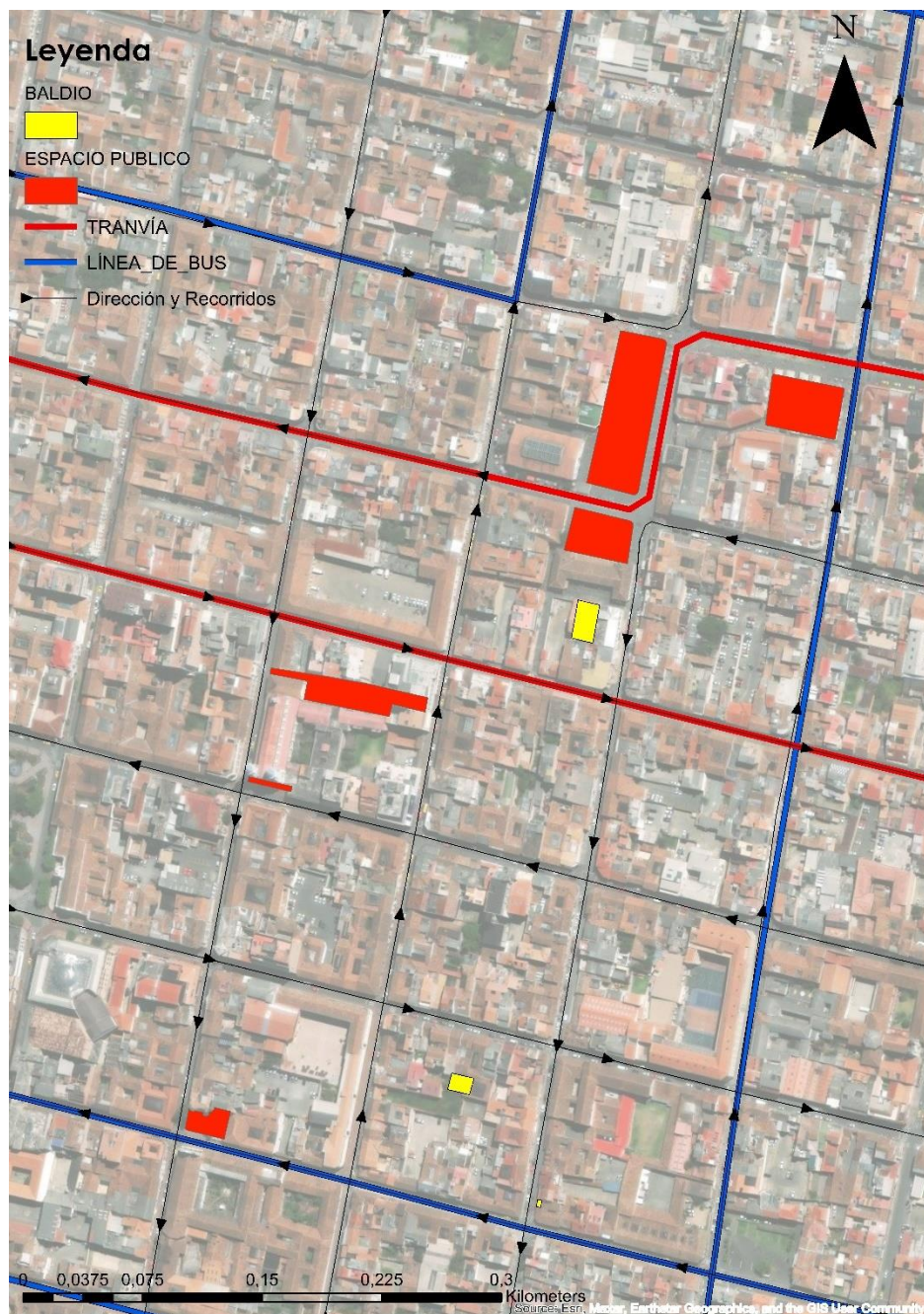


Fuente: Elaboración Propia en base a datos obtenidos del Municipio de Cuenca.

### 3.6.3 Espacio Público.

A continuación (Ver Figura 35) se refleja la presencia de espacios públicos (rojo) y terrenos baldíos (amarillo) en la zona analizada. La distribución de los espacios públicos parece estar concentrada en ciertas áreas clave, mientras que los terrenos baldíos son pocos y están dispersos. Esta concentración de espacios públicos puede generar una falta de accesibilidad para ciertos sectores de la población, limitando las oportunidades de interacción social y esparcimiento. Además, los terrenos baldíos representan un recurso urbano no aprovechado que podría destinarse a mejorar la infraestructura pública o generar más espacios verdes, necesarios para equilibrar la densidad urbana y mejorar la calidad de vida. La escasez de estos espacios en general sugiere una falta de planificación para integrar mejor el uso del suelo y crear una ciudad más equitativa y funcional.

Figura 35: Mapa detallado sobre los espacios públicos en la Supermanzana 11 del CHC, 2024

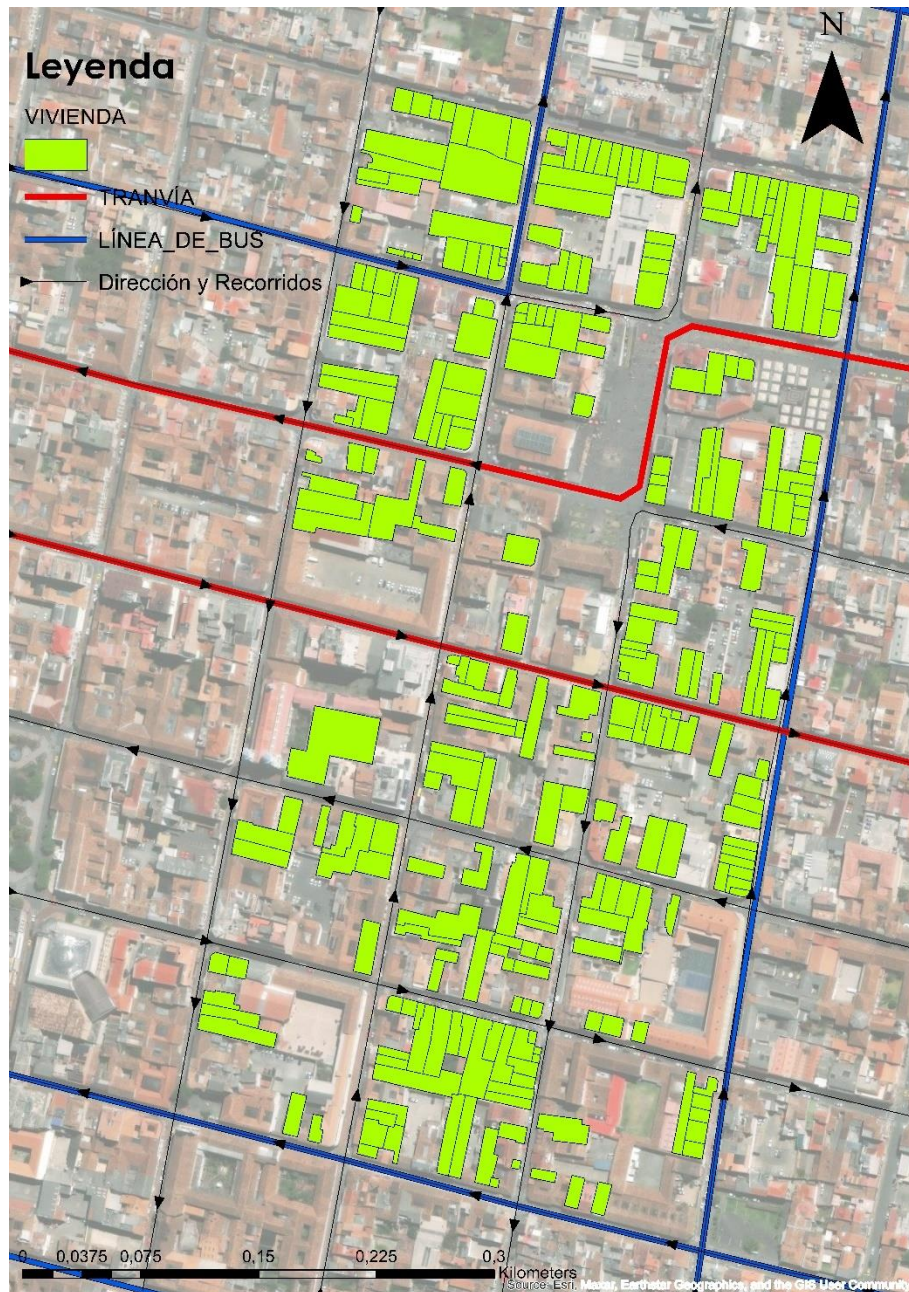


Fuente: Elaboración Propia en base a datos obtenidos del Municipio de Cuenca.

### 3.6.4 Vivienda

A continuación (Ver Figura 36) se visualiza la distribución de viviendas (en verde) en un área urbana específica, destacando la predominancia de transporte público representado por líneas de tranvía y autobús. Al analizar la disposición de las viviendas, se observa que están fragmentadas y dispersas, con una densidad no homogénea que deja numerosos espacios vacíos. Esto podría indicar problemas de accesibilidad o una planificación urbana que no prioriza la cohesión residencial. Además, la proximidad de las líneas de transporte público no parece correlacionarse con una mayor concentración de viviendas, lo que evidencia un desaprovechamiento de la infraestructura existente.

Figura 36: Mapa detallado sobre las viviendas en la Supermanzana 11 del CHC, 2024

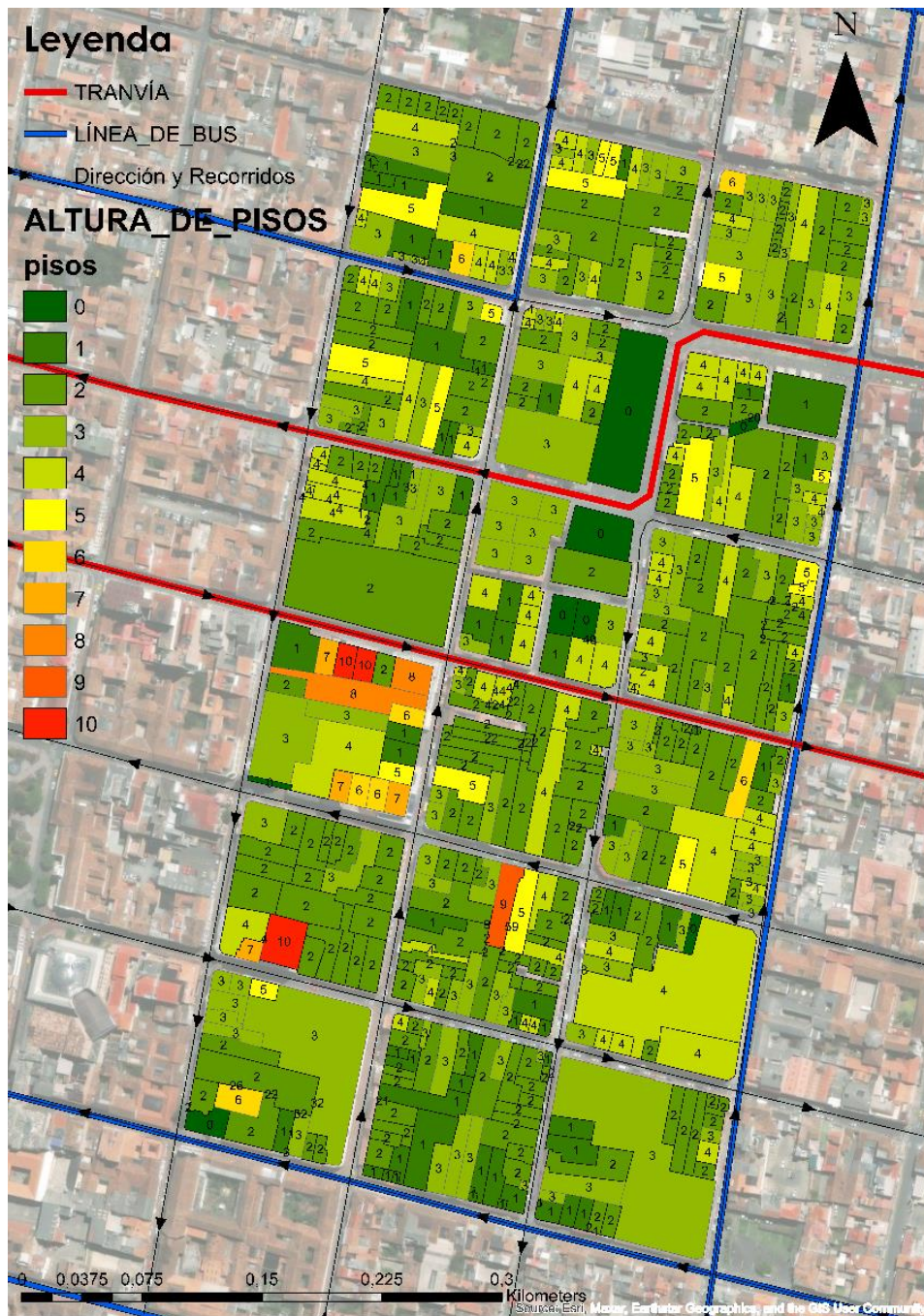


**Fuente:** Elaboración Propia en base a datos obtenidos del Municipio de Cuenca.

### 3.6.5 Altura de Pisos

Empleando una escala cromática que va del verde claro al rojo, se representan las diferentes alturas de las edificaciones, que oscilan entre 1 y 10 pisos (Ver Figura 37). Las zonas más altas, de 7 a 10 pisos, se concentran en puntos específicos, mientras que la mayoría de las edificaciones tiene entre 2 y 5 pisos. Esta variedad en las alturas sugiere una falta de uniformidad en la planificación urbana, donde coexisten construcciones bajas junto a edificios más altos, lo cual puede generar problemas de integración visual, accesibilidad y aprovechamiento del espacio. La presencia de zonas con construcciones bajas en áreas cercanas a infraestructuras de transporte público, como el tranvía y las líneas de bus, podría indicar un desperdicio del potencial de densificación.

Figura 37: Mapa detallado sobre las alturas de piso del CHC, 2024

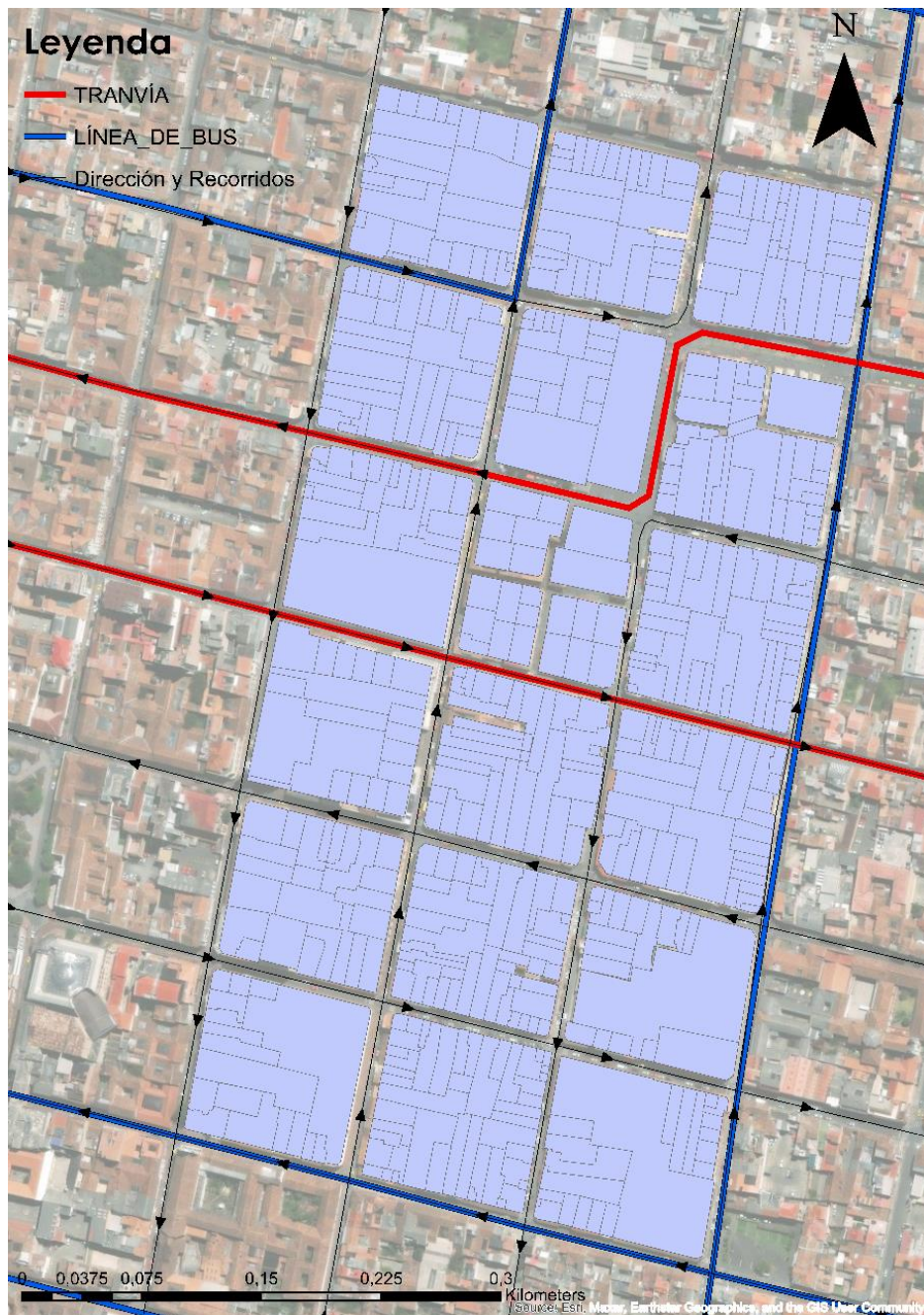


Fuente: Elaboración Propia en base a datos obtenidos del Municipio de Cuenca.

### 3.6.6 Dirección y recorridos de movilidad Urbana.

El mapa ilustra un levantamiento del estado actual de la movilidad urbana en una sección del centro histórico de Cuenca (Ver Figura 38). El mapa muestra las direcciones y recorridos de movilidad urbana, destacando las rutas del tranvía y las líneas de autobús que cruzan la zona en direcciones estratégicas. Sin embargo, al analizar la situación surge una crítica importante, la planificación de movilidad parece enfocarse principalmente en el transporte vehicular, mientras que la distribución de las vías no parece priorizar a los peatones ni a los ciclistas, quienes tienen un acceso limitado a estos medios. Esta situación puede llevar a una ineficiencia en la movilidad urbana, limitando las posibilidades de crear un entorno más accesible, sostenible y eficiente para todos los usuarios del espacio público.

Figura 38: Mapa detallado sobre la dirección y recorridos de movilidad urbana del CHC, 2024

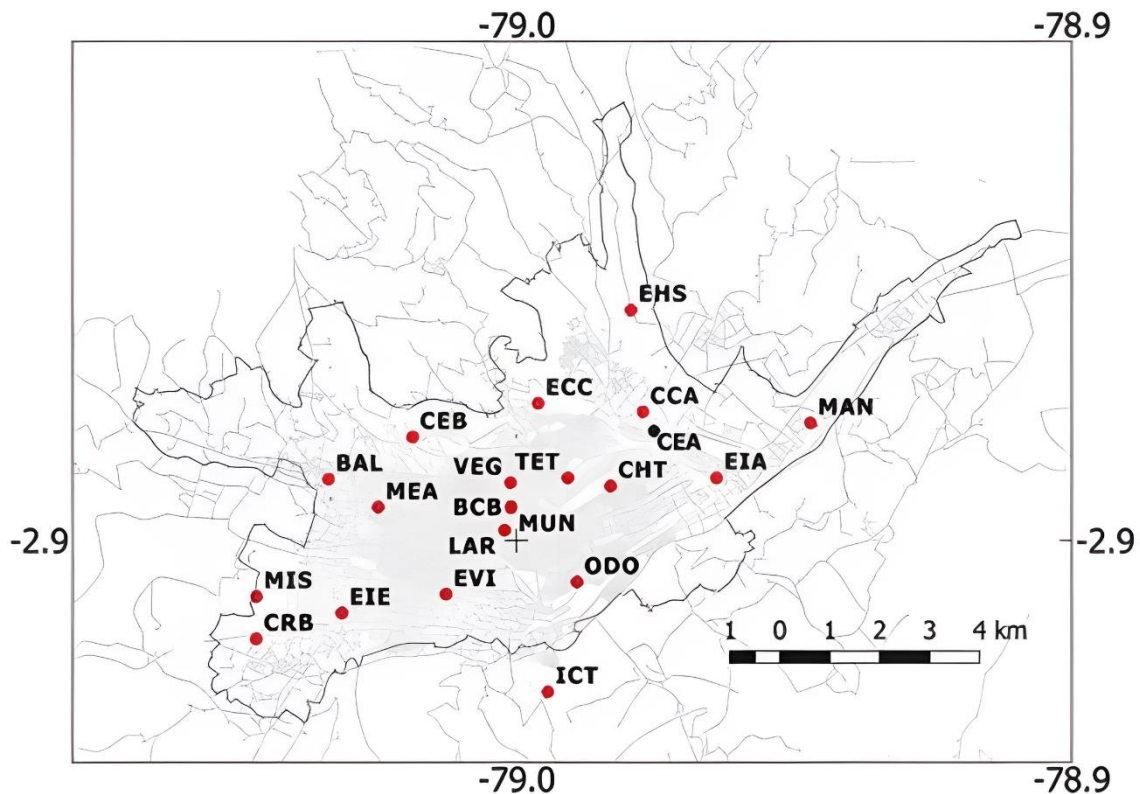


Fuente: Elaboración Propia en base a datos obtenidos del Municipio de Cuenca.

### 3.6.7 Análisis de emisión de CO

El informe sobre la calidad del aire en Cuenca en 2022 proporciona una detallada evaluación del monóxido de carbono (CO) en el Centro Histórico a través de estaciones de monitoreo constante ubicados en puntos estratégicos de la ciudad (Ver Figura 39). Desde 2012, una estación automática en esta zona registra niveles de CO en tiempo real, proporcionando datos esenciales para el análisis. Durante el año 2022, se monitorearon las concentraciones horarias de CO, observándose variaciones a lo largo del año y alcanzándose picos significativos en días específicos. Estos niveles se compararon con los estándares establecidos por la normativa nacional, constatándose que los valores registrados estuvieron dentro de los límites aceptables y no superaron los máximos horarios permitidos (Claudia et al., 2022). Además, se identificó que las concentraciones más altas de CO correspondieron a días y meses con mayor actividad vehicular o eventos específicos que incrementaron las emisiones. Por lo tanto, el informe sugiere la necesidad de estudios adicionales para reducir estas fuentes de emisión. En resumen, la calidad del aire respecto al monóxido de carbono en el Centro Histórico de Cuenca se mantuvo dentro de los límites regulados durante 2022, con una efectiva vigilancia que permite adoptar medidas para mantener y mejorar estos niveles.

Figura 39: Mapa detallado de la ubicación de estaciones de Calidad de Aire en la ciudad de Cuenca, 2024



Fuente: (Claudia et al., 2022)

Tabla 4: Leyenda detallada de las estaciones de la Ciudad de Cuenca, 2024

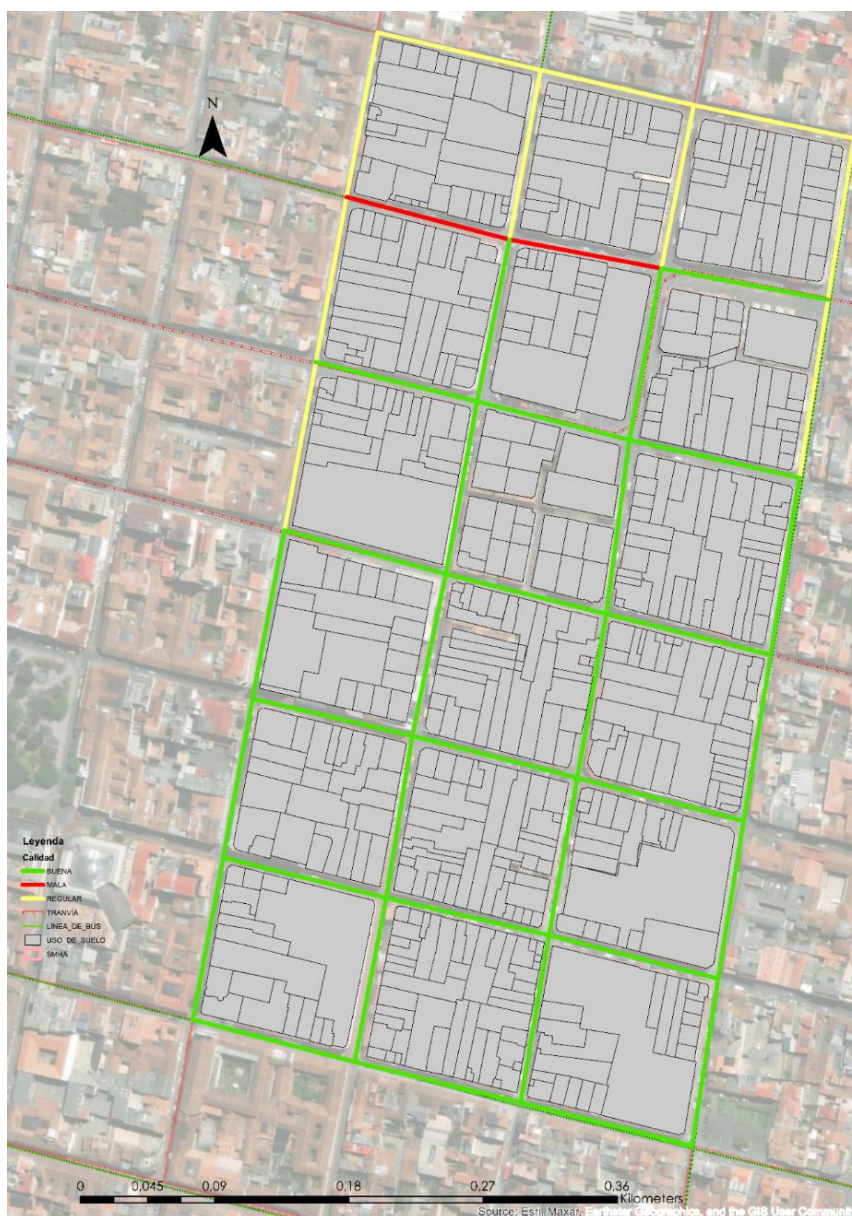
Código	Nombre	Ubicación	Contaminantes	Escala
MAN	Machángara	Jardines del Río y Calle Londres	O <sub>3</sub> , NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , PS, BTEX	Vecinal
EIA	Escuela Ignacio Andrade	Reino de Quito y Avenida González Suárez	O <sub>3</sub> , NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , PS, BTEX	Vecinal
EHS	Escuela Héctor Sempértgui	Camino a Ochoa León	O <sub>3</sub> , NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , PS, BTEX	Vecinal
CHT	Colegio Herlinda Toral	Altar Urco y Avenida Paseo de los Cañaris	O <sub>3</sub> , NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , PS, BTEX	Vecinal
TET	Terminal Terrestre	Avenidas Madrid y España	O <sub>3</sub> , NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , PS, BTEX	Vecinal
ECC	Escuela Carlos Crespi II	Calle de la Bandolia y Calle del Arpa	O <sub>3</sub> , NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , PS, BTEX	Vecinal
ODO	Facultad de Odontología - Universidad de Cuenca	Avenida Pasaje de Paraíso y Avenida 10 de Agosto	O <sub>3</sub> , NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , PS, BTEX	Vecinal
EVI	Escuela Velasco Ibarra	Avenida Felipe II y Avenida Isabel Católica	O <sub>3</sub> , NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , PS, BTEX	Vecinal
MEA	Mercado El Arenal	Avenida Remigio Crespo y Avenida de las Americas	O <sub>3</sub> , NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , PS, BTEX	Vecinal
BAL	Balzay CEA Universidad de Cuenca.	Avenida Ordóñez Laso y Avenida Cerezos	O <sub>3</sub> , NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , PS, BTEX	Vecinal
CRB	Colegio Rafael Borja	Vía a Baños	O <sub>3</sub> , NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , PS, BTEX	Vecinal
VEG	Vega Muñoz	Vega Muñoz y Luis Cordero	NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , BTEX	Microescala
CCA	Colegio Carlos Arízaga Vega	Calle J. Lavalle y Calle A. Ricaurte	O <sub>3</sub> , NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , PS, MP <sub>10</sub> , BTEX, MP <sub>2.5</sub>	Urbana, vecinal
MUN	Municipio	Calle Simón Bolívar y Calle Presidente Borrero	O <sub>3</sub> , NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , CO, MP <sub>2.5</sub> , MP <sub>10</sub> , PS, BTEX	Urbana, vecinal
EIE	Escuela Ignacio Escandón	Avenida Loja y Calle Ignacio de Rocha	O <sub>3</sub> , NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , PS, MP <sub>10</sub> , BTEX, MP <sub>2.5</sub>	Urbana, vecinal
BCB	Estación de Bomberos	Calle Presidente Córdova y Luis Cordero	NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , PS, BTEX	Microescala
LAR	Calle Larga	Calle Larga y Borrero	NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , BTEX	Microescala
ICT	Antenas de Ictocruz	Camino a Ictocruz	O <sub>3</sub>	Regional
CEB	Cebollar	Calle del Cebollar	O <sub>3</sub> , NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , PS, BTEX	Vecinal
MIS	Misicata	Calle Carmela Malo	O <sub>3</sub> , NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , PS, BTEX	Vecinal

**Fuente:** Elaboración Propia en base a datos obtenidos del Municipio de Cuenca.

### 3.6.8 Análisis Calidad de Vía.

El análisis de la calidad de la vía en el centro histórico de Cuenca revela una notable homogeneidad en su estado general (Ver Figura 40). Sin embargo, destaca una excepción significativa en los alrededores del mercado 9 de octubre, donde la calidad de la vía ha degenerado considerablemente. Este deterioro se manifiesta en un mayor desgaste del material de la calzada, afectando negativamente la transitabilidad. La zona presenta una alta concentración de comercio informal, que contribuye al desorden y al deterioro acelerado de las infraestructuras viales. La presencia de estos vendedores no solo obstaculiza el flujo vehicular y peatonal, sino que también incrementa la presión sobre la vía, exacerbando su desgaste. Esta situación demanda una intervención urgente para mejorar las condiciones de la vía, gestionar adecuadamente el comercio informal y restaurar la calidad del entorno urbano en esta área crucial del centro histórico de Cuenca.

Figura 40: Mapa detallado sobre el análisis de calidad de vía en el CHC, 2024



**Fuente:** Elaboración Propia en base a datos obtenidos del Municipio de Cuenca.

### 3.6.9 El comercio informal

En los alrededores de la Plaza Cívica Nueve de Octubre, la plazoleta Rotary y hasta la Chola Cuencana, las calles adyacentes han sido ocupadas por vendedores (Ver Figura 41). Las principales calles afectadas por esta situación son la Mariano Cueva, Sangurima y Vega Muñoz, donde la ocupación de las veredas por parte de los comerciantes ha contribuido, según David Girola, propietario de una panadería en la Vega Muñoz, a crear un entorno propicio para la delincuencia. Girola señala que el problema se agravó durante la pandemia, con un aumento significativo en el número de vendedores informales y en el desorden e inseguridad, de los cuales ha sido testigo. Él solicita la reubicación de estos comerciantes.(Diario El Mercurio, 2024).

Se estima que en Cuenca existen alrededor de 3.200 vendedores informales que ocupan las calles para comercializar sus productos. Los representantes de este gremio han presentado cuatro peticiones al alcalde: su legalización, el fin de la persecución, la priorización de espacios para los locales y la asignación de un lugar adecuado para sus ventas.

Figura 41: Foto de estado actual ante la problemática del comercio informal en el CHC, 2024



En la calle Sangurima se evidencia gran cantidad de vendedores informales, sobretodo, los jueves y domingos. /XCA

Fuente: (Diario El Mercurio, 2024)

### 3.7 Conclusiones

El diagnóstico detallado del Centro Histórico de Cuenca revela un entorno urbano complejo, donde la distribución de usos del suelo refleja un equilibrio entre lo residencial, comercial, de equipamiento y los espacios públicos. Esta diversidad funcional es fundamental para la vitalidad y el dinamismo económico de la zona, al tiempo que resalta la importancia de la vivienda en este entorno, ocupando la mayor parte del área total. La presencia de áreas comerciales y de equipamiento, así como de espacios públicos, contribuye a una vida urbana rica y variada, donde los residentes tienen acceso a servicios y actividades recreativas. Por otro lado, la infraestructura de transporte, especialmente la integración de líneas de tranvía y autobús mejora la conectividad y movilidad dentro del centro histórico, facilitando el acceso a diferentes áreas y promoviendo un sistema de transporte público eficiente. Sin embargo, se identifican áreas de mejora, como la calidad de las vías, especialmente alrededor del mercado 9 de octubre, donde el deterioro vial y la presencia de comercio informal representan desafíos importantes que requieren atención urgente.

La propuesta de implementar supermanzanas emerge como una solución viable para abordar los desafíos de movilidad y mejorar la calidad de vida urbana. Estas supermanzanas, diseñadas para reducir el tráfico vehicular, promover un entorno peatonal y verde, están alineadas con principios de sostenibilidad urbana y representan una oportunidad para revitalizar el centro histórico de Cuenca. Es crucial que el diseño del anteproyecto sea flexible, así como también se adapte a las características espaciales y patrimoniales de la zona, garantizando la promoción de la densidad residencial, la cohesión social y la reactivación del sector productivo local. En resumen, el Centro Histórico de Cuenca muestra una planificación urbana bien estructurada que equilibra la modernización con la conservación del patrimonio cultural y arquitectónico. La implementación de supermanzanas y la mejora de la infraestructura de transporte son medidas clave para garantizar la

sostenibilidad y la calidad de vida en esta zona histórica, asegurando que continúe siendo un lugar vibrante y habitable para sus residentes.

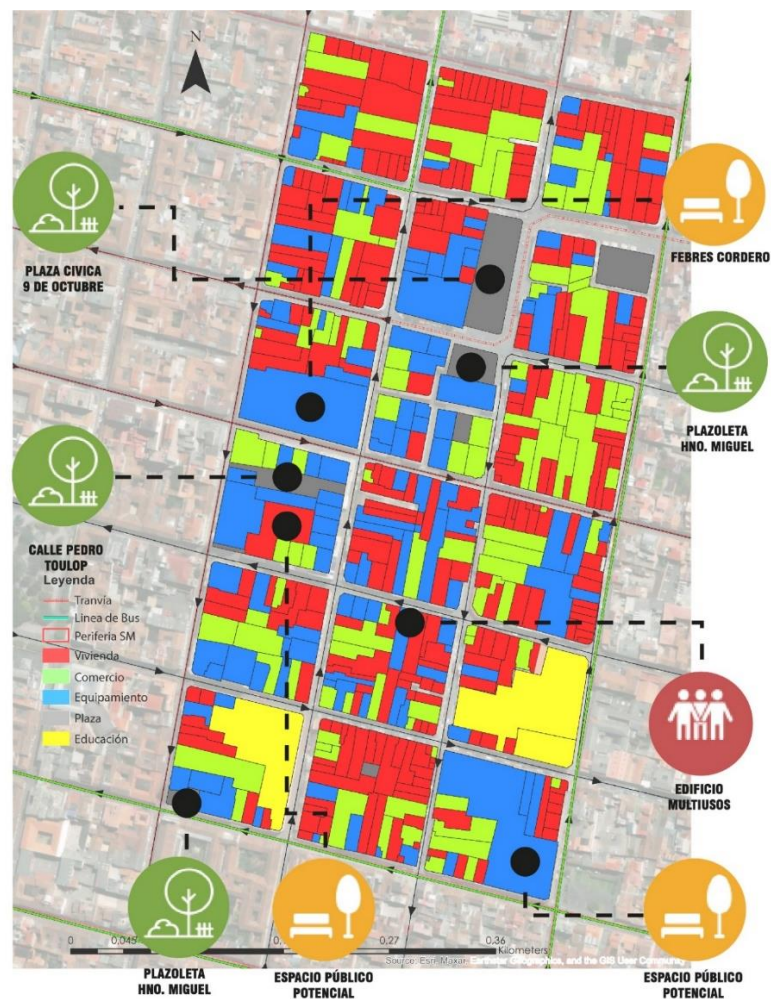
### 3.7.1 Datos y Estadísticas Representativas:

Al observar los gráficos y los datos generales en el mapa representativo de la Supermanzana 11 (ver Figura 42), llegamos a la siguiente conclusión:



Fuente: Elaboración Propia.

Figura 42: Mapa detallado sobre los usos de suelo y espacios potenciales para propuesta en el CHC, 2024



Fuente: Elaboración Propia en base a datos obtenidos del Municipio de Cuenca.



| Jhon Mogrovejo Peláez  
| Pablo Morocho Abarca

| SUPERMANZANA COMO ALTERNATIVA  
| DE HABITABILIDAD

# | CAPITULO IV - - - - -

2024

## CAPÍTULO IV

### 4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

#### 4.1 Introducción

En este capítulo se abordarán de manera detallada los lineamientos y estrategias de la investigación, con el fin de dar forma a la idea rectora que servirá como base para el anteproyecto de la supermanzana del mercado 9 de octubre. Los resultados que se presentarán a continuación representan una síntesis de las ideas obtenidas tanto del análisis de referentes, como Poblenu y Vitoria Gasteiz, como del análisis del sitio específico. En este último, se contemplaron las problemáticas y las potencialidades de cada zona. Todos estos elementos han sido fundamentales para generar una solución que se ajuste a las características particulares de la región, rescatando la cultura y las tradiciones locales. Además, se busca que esta intervención mejore la calidad de vida de los habitantes, así como una movilidad sostenible.

De acuerdo con los análisis realizados en el Capítulo III, se presentan las necesidades principales divididas en tres regiones. La primera región, denominada comercial, se caracteriza por situarse alrededor del mercado 9 de octubre. Es en esta zona donde surge la idea rectora, la cual se visualiza a través de los colores y las formas que evocan la identidad andina, imitando los bordados de las polleras y los colores principales. La segunda región se ubica en las dos cuadras siguientes a las oficinas del SRI y se denomina zona de vivienda. En esta área, a partir del levantamiento de sitio, se constató que se concentran tanto el uso residencial como el comercial. Aunque la idea rectora se mantiene, el uso del espacio varía, dándose prioridad al recorrido y a la transición mediante la incorporación de mobiliario de estancia y descanso. La tercera y última región se encuentra en las últimas cuadras, donde se concluyó que se concentra el mayor número de instituciones educativas. Por esta razón, se han generado espacios de recreación para los principales usuarios, como los niños. Además, parte de la propuesta incluye la implementación de estacionamientos temporales en esta zona, ya que es donde se prevé una mayor concentración de tráfico en horas pico.

#### 4.2 Formulación de lineamientos y estrategias

La formulación de estrategias es esencial para cumplir con el objetivo general de esta investigación. Antes de abordar este apartado, es fundamental definir qué se entiende por lineamientos y estrategias.

Lineamientos: son directrices o principios generales que orientan la planificación y el diseño de un proyecto urbano. En el contexto de la propuesta de supermanzana en el Centro Histórico de Cuenca, los lineamientos (Ver Figura 43) establecen los criterios y enfoques fundamentales que guiarán la transformación del área para mejorar la habitabilidad, movilidad y sostenibilidad. Estos lineamientos (ver figura 44) sirven como marco de referencia para el desarrollo de las estrategias específicas y aseguran que todas las acciones estén alineadas con los objetivos del proyecto.

Estrategias: son acciones concretas y específicas que se implementan para alcanzar los objetivos establecidos en los lineamientos. En el contexto de la supermanzana, las estrategias (Ver Figura 45) se refieren a las medidas y actividades detalladas que se llevarán a cabo para reorganizar el espacio urbano, mejorar la movilidad, integrar espacios verdes, y fomentar la diversidad urbana, entre otros aspectos. Las estrategias (Ver Figura 46) son los pasos prácticos que materializan los lineamientos en acciones tangibles y efectivas.

Recordemos el objetivo principal de este trabajo, el cual es proponer un diseño urbano a nivel de anteproyecto para la supermanzana en el sector del mercado 9 de octubre, que responda a la

necesidad de habitabilidad presente en el Centro Histórico de Cuenca. A continuación, numeramos los lineamientos a aplicar:

Figura 43: Detalle de lineamientos a aplicar en la propuesta, 2024



Fuente: Elaboración Propia.

Figura 44: Mapa descriptivo sobre cada uno de los lineamientos a aplicar en la propuesta, 2024



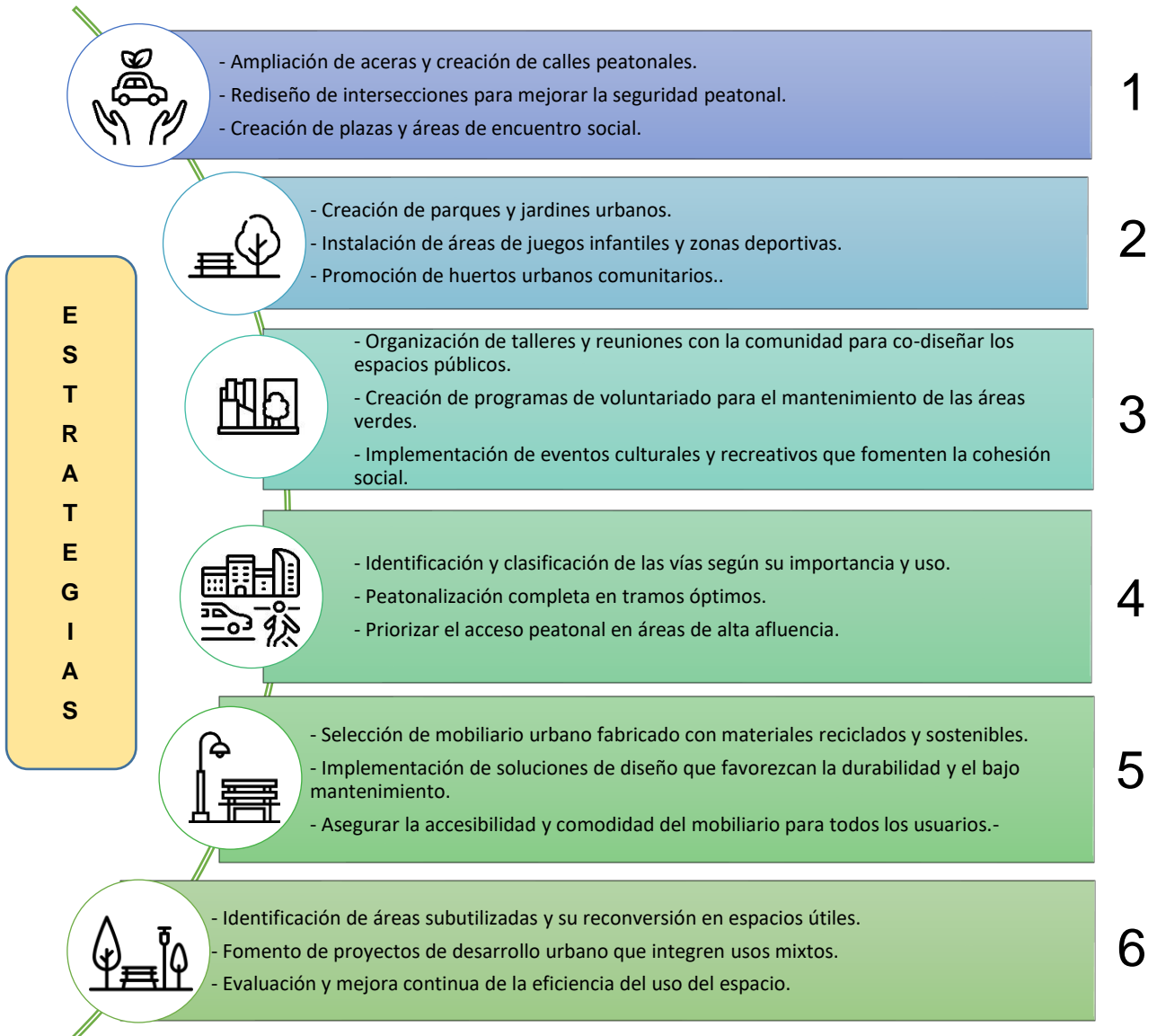
Fuente: Elaboración Propia.

Figura 45: Detalle sobre las estrategias a aplicar en la propuesta, 2024



Fuente: Elaboración Propia.

Figura 46: Mapa descriptivo sobre cada uno de las estrategias a aplicar en la propuesta, 2024



Fuente: Elaboración Propia.

### 4.3 Aplicación de lineamientos y estrategias

#### 4.3.1 Movilidad Sostenible

La red vial está integrada en el diseño urbano, y se debe considerar el entorno físico en el que se encuentra. Para proporcionar calles atractivas, cómodas y, principalmente, seguras dentro de las manzanas, es esencial seguir la jerarquía de vías establecida en la Guía de normas mínimas (Ver Tabla 5):

- Vías de Tránsito dentro de las manzanas (Vías Secundarias):

Estas vías facilitan la circulación de vehículos dentro del barrio y conectan con arterias principales. Se diseñarán para reducir la velocidad del tráfico, mejorando la seguridad para todos los usuarios.

- Vías de Acceso a las Residencias (Vías Terciarias):

Estas vías proporcionan acceso directo a las viviendas. Se priorizará el tránsito local y se implementarán medidas para calmar el tráfico, asegurando un entorno seguro y tranquilo para los residentes.

- Calles Peatonales:

Estas calles estarán dedicadas exclusivamente a peatones, fomentando el caminar y las actividades recreativas. Se diseñarán para ser accesibles y atractivas, con mobiliario urbano y áreas verdes.

Estos elementos y sus dimensiones se han identificado de acuerdo con la normativa local vigente y se describen a continuación:

Tabla 5: Tabla de la normativa local vigente, 2024

ELEMENTOS VIALES	Vías Secundarias/m	Vías Terciarias/m	Calles peatonales/m
Aceras (franja de circulación)	2.00	1.50	3
Franja de servicios y vegetación	1.40	0.60	0.60
Carril de circulación de vehículo pesado	3.50	3.50	-
Carril de circulación liviano	3.00	3.00	-
Carril de circulación de vehículo liviano, en combinación con carril de vehículo pesado	2.50	2.50	-

Fuente: Elaboración Propia.

#### 4.3.2 Vías secundarias

O de tránsito entre manzanas serán unidireccionales. Su diseño (Ver Figura 47-48) permitirá el tránsito individual de bicicletas, automóviles, transporte especializado como autobuses escolares, taxis, autobuses de trabajo, así como tránsito comercial de servicios y recolección de basura, sin necesidad de carriles reservados.

Las vías unidireccionales estarán compuestas por la combinación de los siguientes elementos:

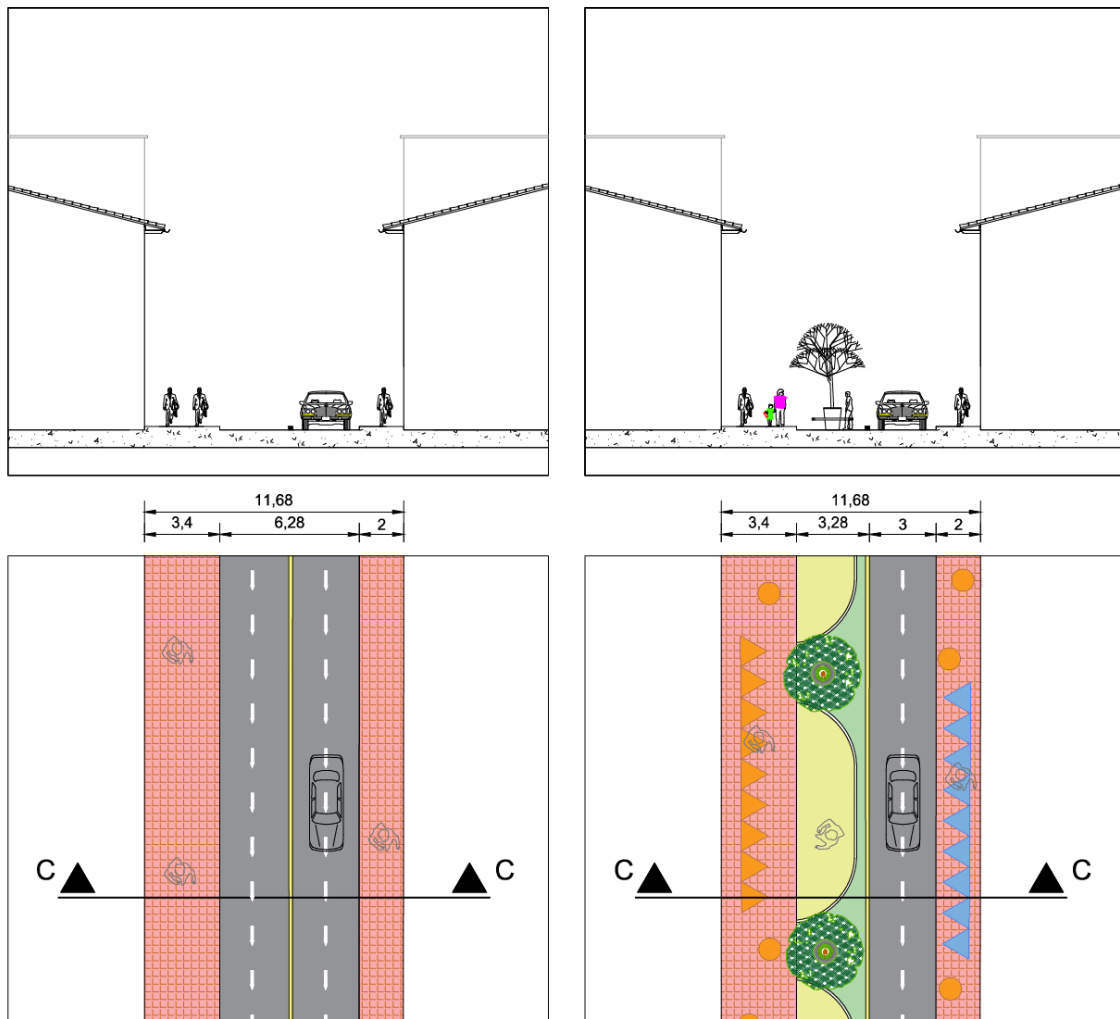
- 2 aceras
- 1 carril de circulación de vehículo liviano.
- 1 franja de servicios y vegetación

Figura 47: Sección actual y propuesta de intervención, 2024

### SECCIÓN VIAL C-C

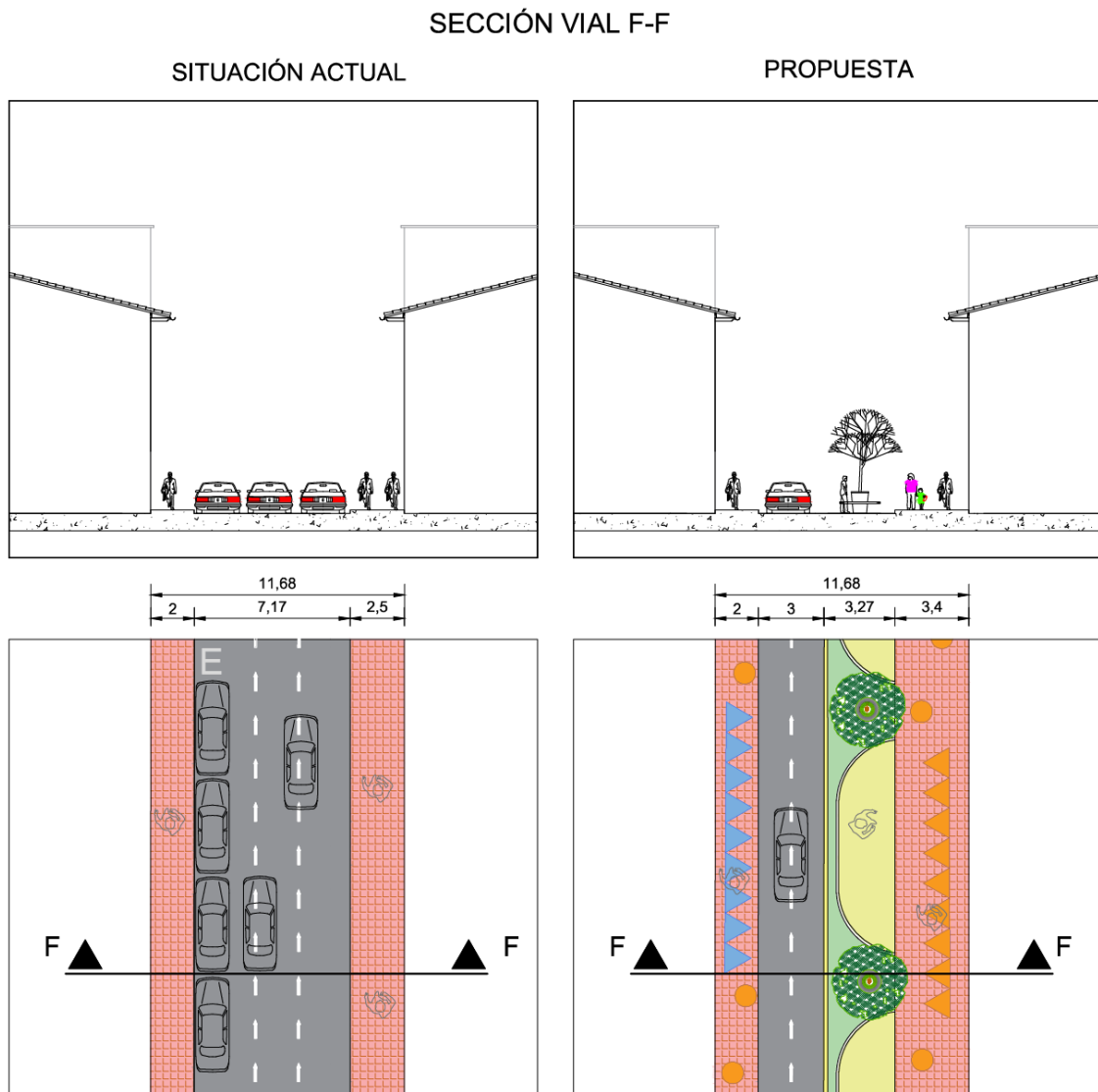
SITUACIÓN ACTUAL

PROPUESTA



Fuente: Elaboración Propia.

Figura 48: Sección actual y propuesta de intervención, 2024



**Fuente:** Elaboración Propia.

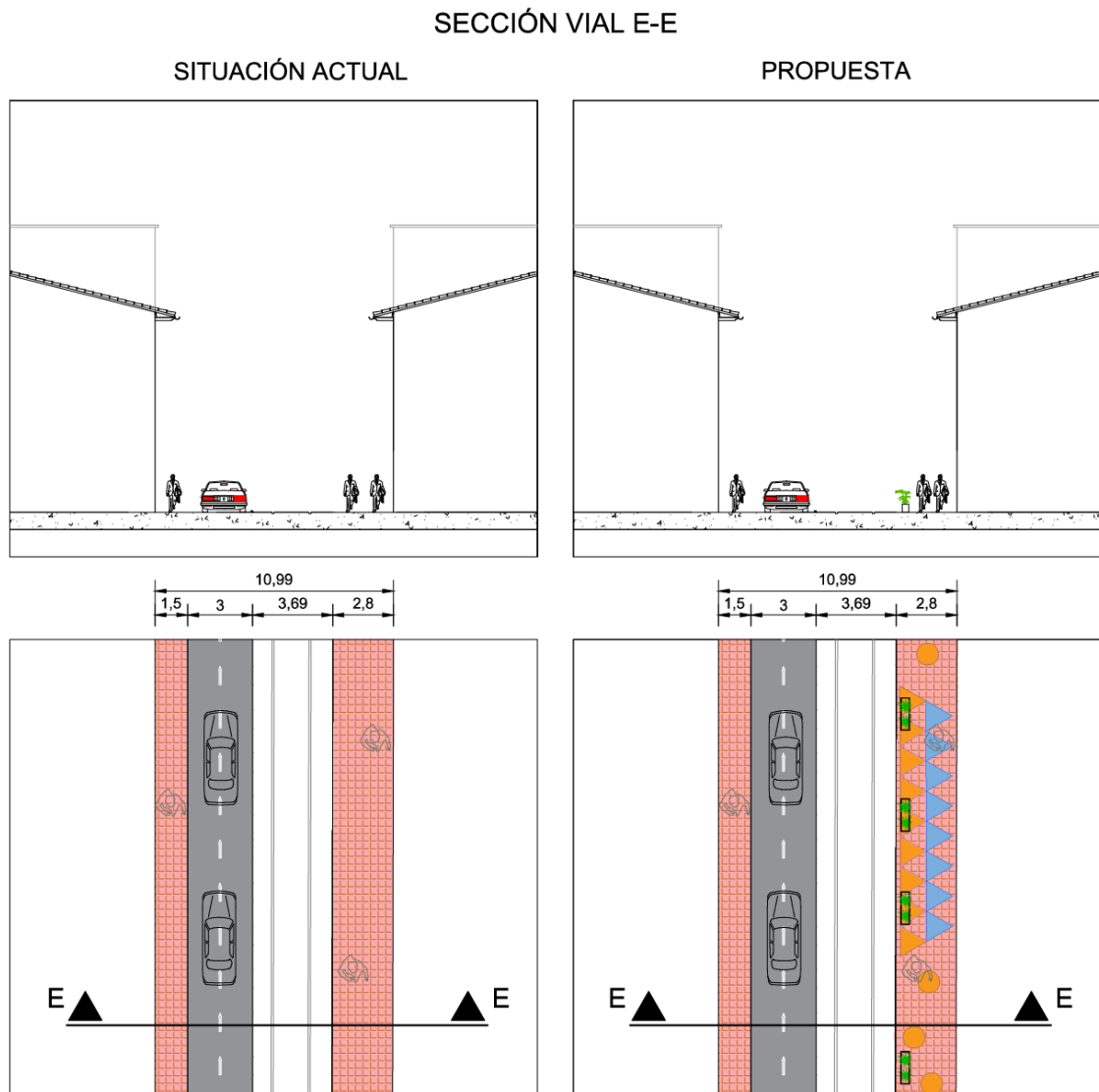
#### 4.3.3 Vías secundarias con carril de tranvía:

O de tránsito entre manzanas serán unidireccionales. Su diseño (Ver Figura 49) permitirá el tránsito individual de bicicletas, automóviles, transporte especializado como autobuses escolares, taxis, autobuses de trabajo, así como tránsito comercial de servicios y recolección de basura, sin necesidad de carriles reservados, así como también estará compartido con el carril de tranvía el cual será únicamente para este servicio.

Las vías unidireccionales estarán compuestas por la combinación de los siguientes elementos:

- 2 aceras
- 1 carril de circulación de vehículo liviano.
- 1 carril de rieles de tranvía
- 1 franja de servicios y vegetación

Figura 49: Sección actual y propuesta de intervención, 2024



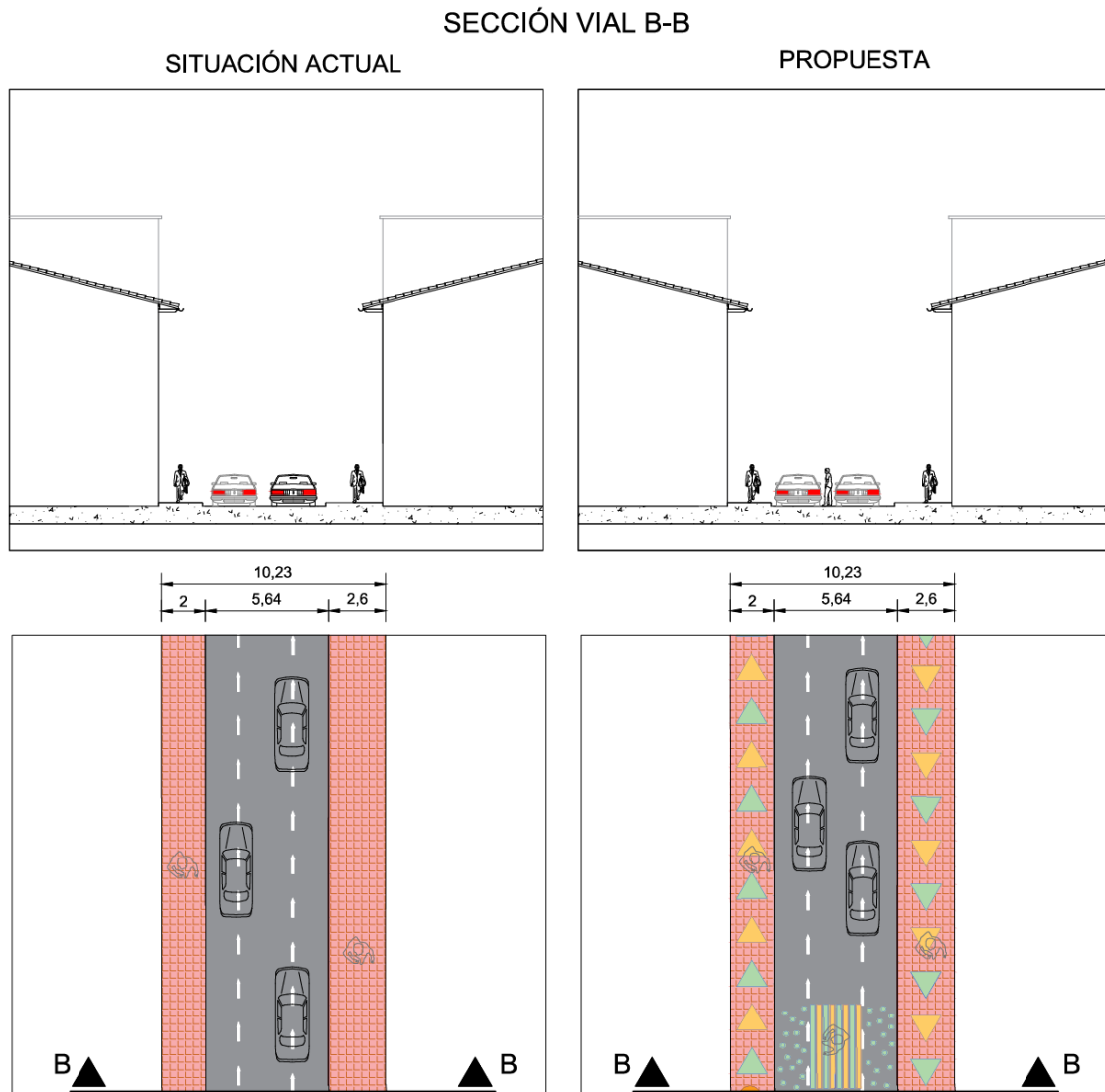
**Fuente:** Elaboración Propia.

#### 4.3.4 Vías terciarias:

Son aquellas que proporcionan acceso a las residencias y funcionan como un sistema de comunicación vehicular entre las viviendas o parqueaderos comunes y las vías secundarias (Ver Figura 50). Se permitirán tanto vías de doble sentido como tramos unidireccionales. Para las vías de doble sentido, la sección propuesta incluirá una combinación de los siguientes elementos:

- 2 aceras
- 2 carriles de circulación de vehículo liviano
- 1 franja de servicios ambientada

Figura 50: Sección actual y propuesta de intervención, 2024



Fuente: Elaboración Propia.

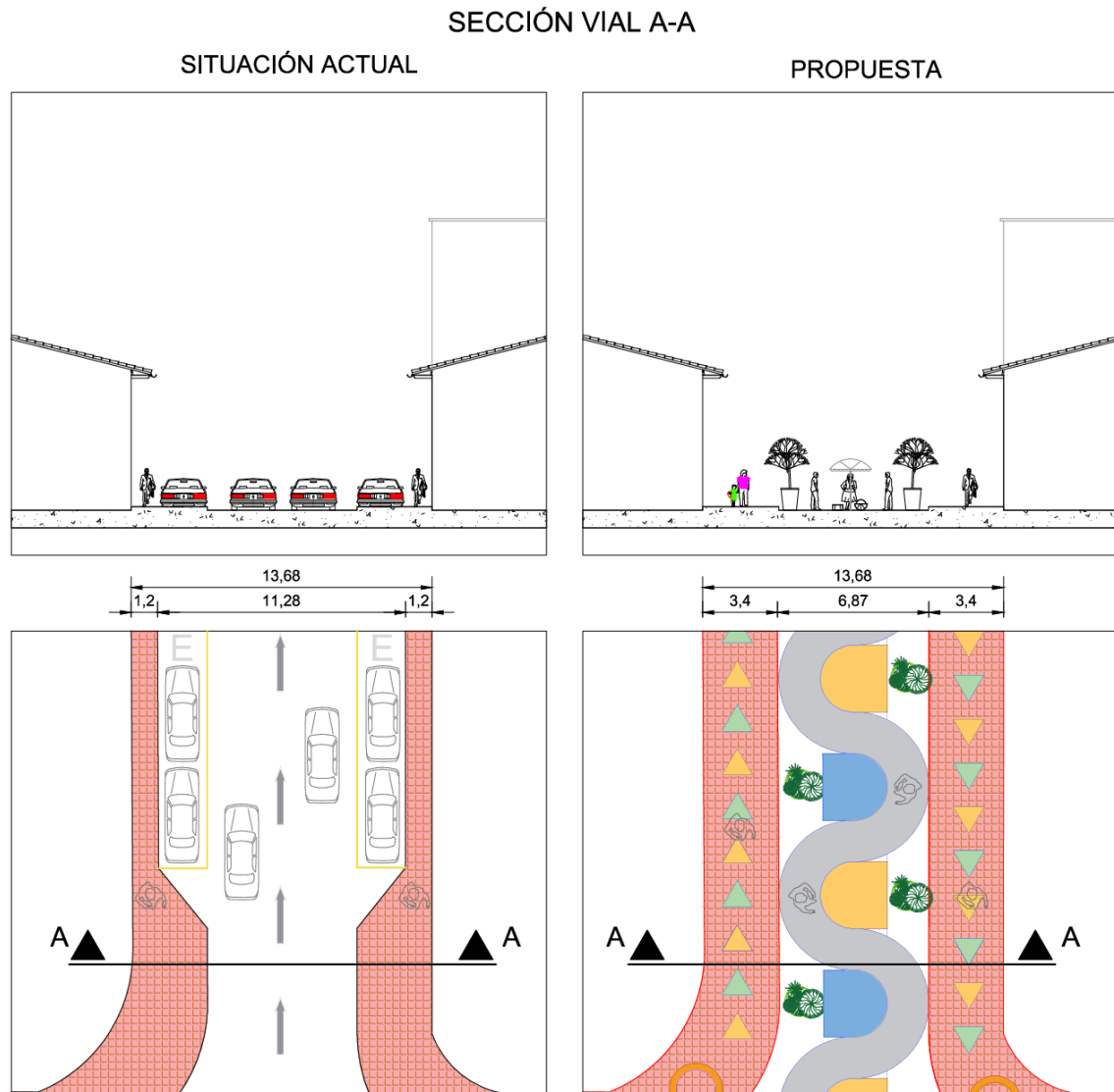
#### 4.3.5 Vías peatonales o de comercio

Estas vías estarán destinadas principalmente a los peatones (Ver Figura 51), aunque se permitirá el acceso a vehículos de servicios de emergencia. Además, se permitirá el uso limitado de bicicletas a baja velocidad.

Estarán compuestas por las siguientes áreas mínimas:

- área de circulación sin obstáculos de 3 metros mínimo.
- una franja de servicios de 0.60 metros en donde se dispondrán luminarias, mobiliario urbano, arborización.
- las vías peatonales para circulación o comercio ambientadas para su disposición.

Figura 51: Sección actual y propuesta de intervención, 2024



Fuente: Elaboración Propia.

#### 4.3.6 Diseño de calles y tramos peatonales

Se establecerán redes exclusivas para peatones y movilidad alternativa con el objetivo de reducir el uso del vehículo y fomentar la caminabilidad como forma de desplazamiento (Ver Figura 53). Según los parámetros básicos de seguridad para la implementación de calles peatonales, se considerarán los siguientes aspectos:

- Ancho de la calle peatonalizada: Se definirá en 6 metros para garantizar un espacio adecuado y seguro para los peatones.
- Velocidad máxima en calle unidireccional: Limitada a 10 km/h para asegurar condiciones seguras de circulación.
- Flujo de la vía: Se adaptará al flujo actual del tráfico vehicular motorizado.
- Tipo de Infraestructura de la vía: Se iluminará utilizando separadores viales o colores de ambientación para cada uso, así como también la implementación de vegetación con su respectiva maseta ya sea de altura baja, media o alta.
- Señalización: Se implementará señalización mediante el pintado y ambientado de calles para su respectivo uso.

- Además, se priorizará la implementación de mobiliario urbano sostenible para optimizar el uso del espacio disponible. Se integrarán espacios verdes y áreas de recreo dentro de las calles peatonales para mejorar la calidad ambiental y ofrecer oportunidades de ocio a los residentes. El diseño urbano incluirá una jerarquización vial clara, diferenciando entre vías principales, secundarias y peatonales, para mejorar la seguridad y la organización del tráfico en el entorno urbano.

#### 4.3.7 Idea rectora

La idea rectora de la arquitectura urbana se basa en la pollera y la vestimenta tradicional de la chola cuencana de Ecuador (Ver Figura 52). Esta inspiración ha sido fundamental para justificar y orientar los diseños de las calles y la implementación de la supermanzana en el Centro Histórico de Cuenca. Se busca integrar elementos estéticos y funcionales que reflejen la identidad cultural local, utilizando patrones y colores característicos de la vestimenta tradicional. Esta aproximación no solo pretende embellecer el entorno urbano, sino también promover un sentido de pertenencia y preservación del patrimonio cultural entre los habitantes y visitantes de la ciudad.

Figura 52: Vestimenta característica de la chola Cuencana, 2024



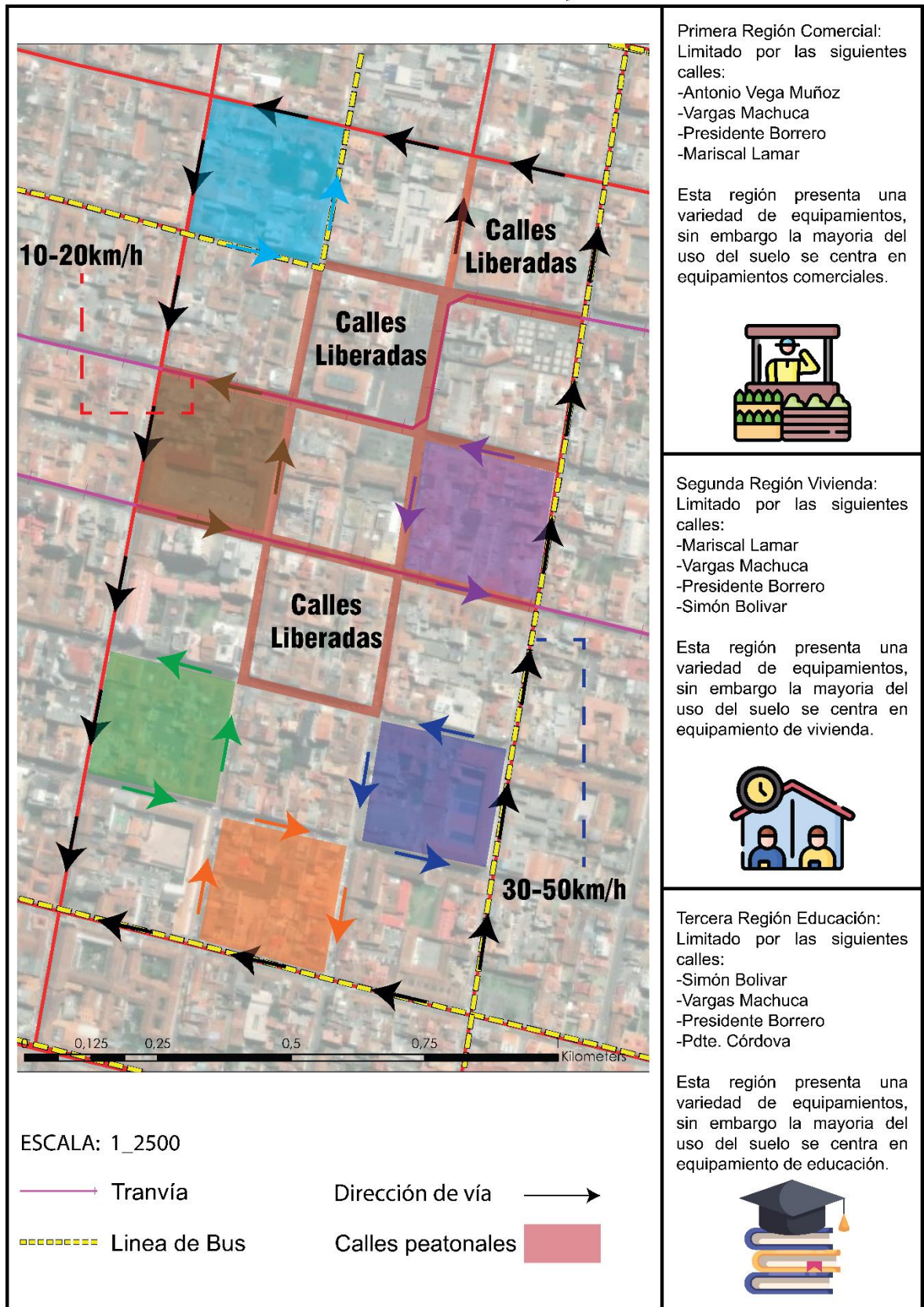
Fuente: Elaboración Propia.

#### 4.4 Propuesta de intervención urbana sector 9 de octubre

A continuación (Ver Figura 53), se detalla la implementación por sectores o regiones de los lineamientos y estrategias dentro del contexto urbano del sector de la 9 de octubre, así como también la aplicación y justificación de la idea rectora dentro del ámbito de la identidad urbana y andina que es característica de la ciudad de Cuenca, de manera que este abarcado en la totalidad de la supermanzana, este plan se implementará de manera sectorizada para asegurar una transformación coherente y eficiente del espacio urbano. Se considerarán diversas regiones dentro de la supermanzana para la aplicación de medidas específicas que promuevan la habitabilidad, la movilidad sostenible y la mejora del entorno urbano.

Figura 53: Planta general de la supermanzana a nivel de propuesta, 2024.

## Vista General del Proyecto



Fuente: Elaboración Propia.

#### 4.4.1 Región 1

Para la primera región (Ver Figura 54) se procede a desarrollar una propuesta centrada en el ordenamiento de los vendedores informales para mejorar la circulación peatonal utilizando mobiliario para vegetación alta y baja, mobiliario de descanso y por último un diseño de piso para generar una circulación ordenada. Por último, tenemos que la velocidad máxima permitida al interior de la supermanzana será de 10 Km/h.

Figura 54: Planta de la primera región a nivel de propuesta, 2024



Fuente: Elaboración Propia.

#### 4.4.2 Región 2

En la segunda región (Ver Figura 55) la propuesta está enfocada en liberar espacio destinado a los vehículos para destinarlo a la circulación peatonal. Debido a que el uso principal del área es residencial, se generaron espacios que priorizan la vegetación, acompañados de áreas de descanso cohesión social y ocio. Finalmente, como velocidad máxima permitida al interior de la supermanzana será de 10 Km/h.

Figura 55: Planta de la segunda región a nivel de propuesta, 2024



Fuente: Elaboración Propia.

### 4.4.3 Región 3

Para la última región (Ver Figura 56) la propuesta está enfocada en priorizar el uso del espacio liberado como una medida de recreación para las instituciones educativas circundantes. Se creará un área de juegos, un espacio para el deporte, así como un estacionamiento temporal para los usuarios de dichas instituciones. Por último, para la velocidad máxima permitida al interior de la supermanzana será de 10 Km/h.

Figura 56: Planta de la tercera región a nivel de propuesta, 2024



Fuente: Elaboración Propia.

## 4.5 Axonometrías y Perspectivas esquemáticas.

### 4.5.1 Primera Axonometría

A continuación, presentamos las propuestas para revitalizar el área urbana (Ver Figura 57). Como estrategias principales tenemos: mejorar la calidad del espacio público, control de la venta informal y la reducción del tráfico vehicular en áreas urbanas densamente pobladas. El diseño plantea la creación de amplias zonas peatonales y áreas verdes que promueven la movilidad activa y el transporte sostenible. Esto responde a la problemática actual de congestión vehicular, contaminación y la falta de espacios públicos de calidad. La presencia del sistema de tranvía sabemos que contribuye a reducir el uso de automóviles privados, por lo tanto, los espacios verdes y el mobiliario urbano, como bancas integradas con vegetación, proporcionan puntos de descanso y áreas de socialización, mejorando la convivencia y la interacción entre los habitantes. De tal manera detallamos en la siguiente perspectiva los usos que se generan en las diferentes calles como: Mariano Cueva y Gaspar Sangurima sector Mercado Nueve de Octubre.

Figura 57: Perspectiva y axonometría de mobiliario a nivel de propuesta 1, 2024

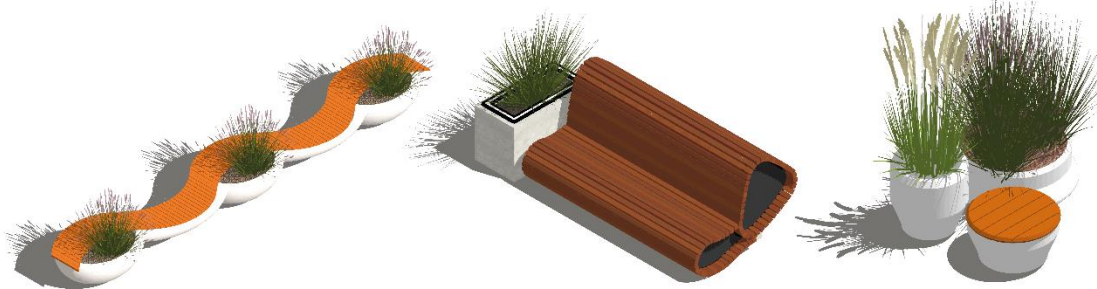
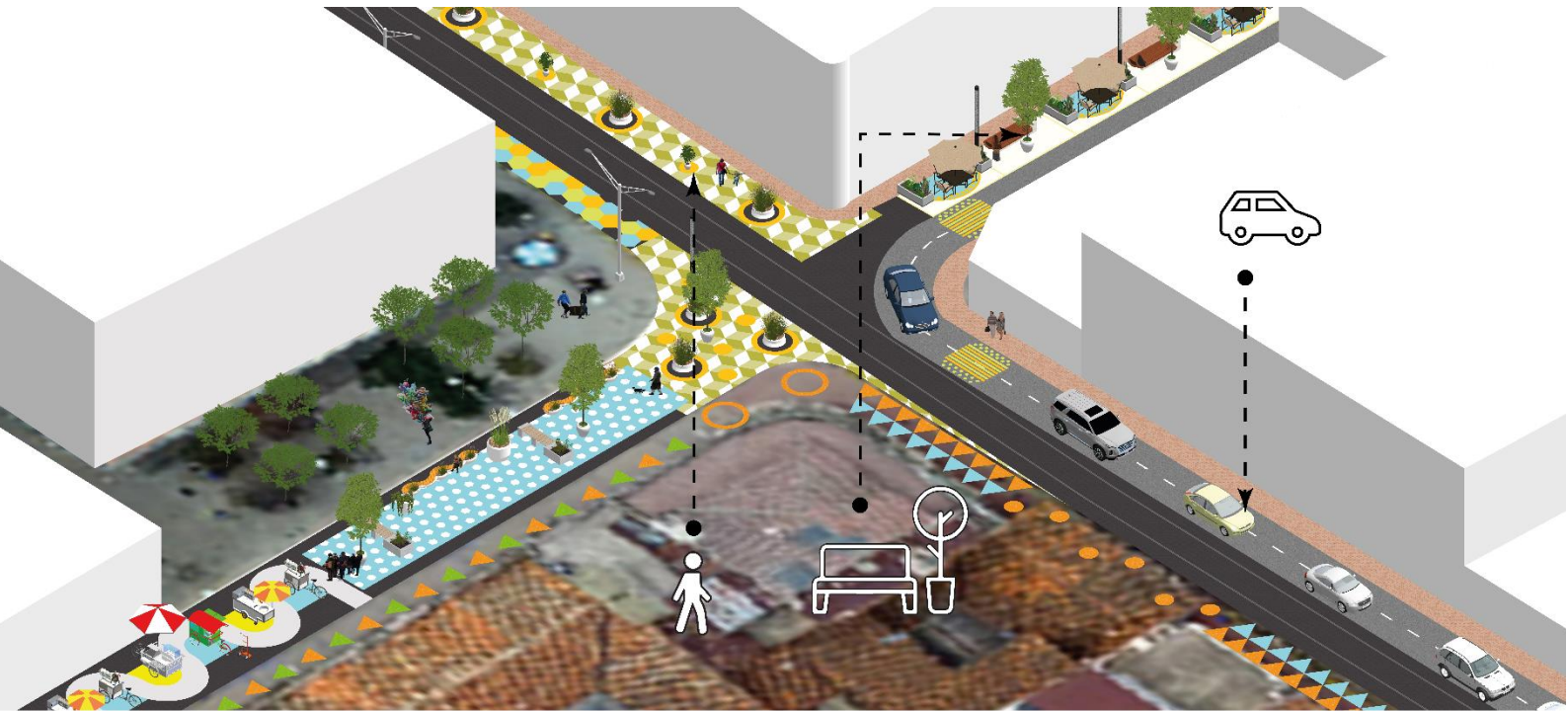


Fuente: Elaboración Propia.

#### 4.5.2 Segunda Axonometría

En la presente axonometría, correspondiente a la intersección de las calles Mariscal Lamar y Hermano Miguel, se prioriza el uso peatonal y la reorganización del comercio informal, estableciendo su ubicación dentro de los límites designados. Adicionalmente, se incorpora nueva vegetación con el objetivo de incrementar el confort urbano y mejorar la imagen del entorno del mercado 9 de octubre. Finalmente, se propone la reducción del ancho del carril vehicular debido al desaprovechamiento del espacio por el uso excesivo de estacionamientos, optimizando así la movilidad y el ordenamiento vial en la zona.

Figura 58: Perspectiva y axonometría de mobiliario a nivel de propuesta 2, 2024

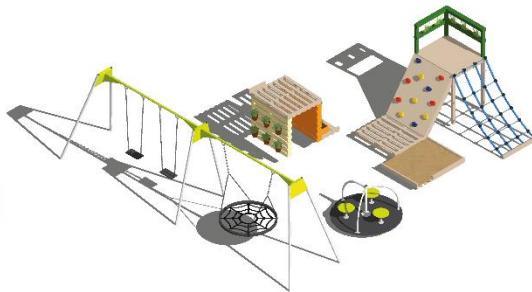
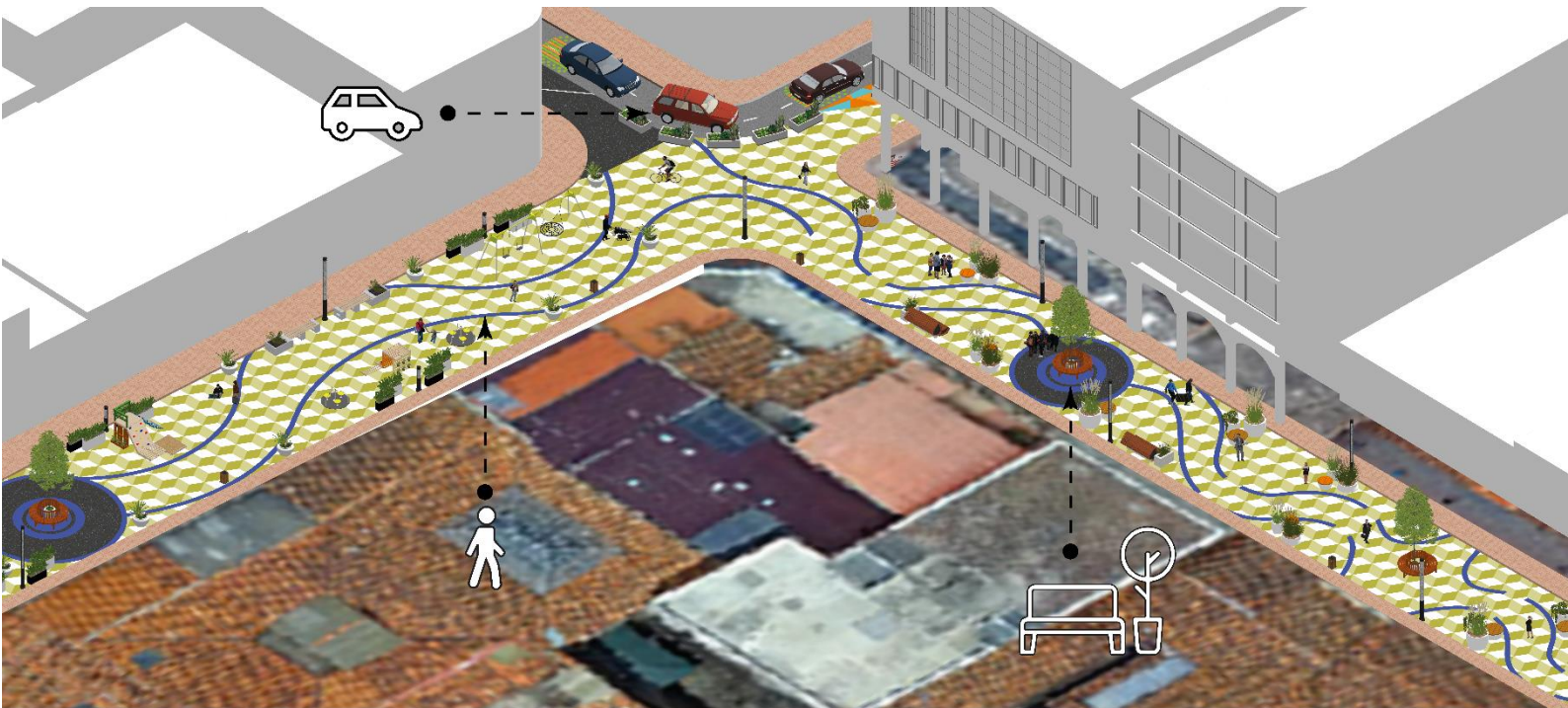


Fuente: Elaboración Propia.

### 4.5.3 Tercera Axonometría

Para la siguiente axonometría, que corresponde a las calles Gran Colombia y Hermano Miguel se incluye la transformación de la calle en una zona completamente peatonal, restringiendo el acceso vehicular únicamente a las áreas periféricas, lo que reduce la congestión y mejora la seguridad de los transeúntes. Se han incorporado áreas verdes a través de la colocación de árboles y vegetación en macetas, lo que contribuye a mejorar la calidad del aire y el bienestar de los ciudadanos. Además, el mobiliario urbano, como bancas, invita a la convivencia y al descanso, mientras que los espacios para juegos infantiles promueven un entorno amigable para las familias. Estas intervenciones no solo resuelven los problemas de tráfico y movilidad, sino que también revitalizan el entorno urbano, haciéndolo más inclusivo, sostenible y agradable para los peatones.

Figura 59: Perspectiva y axonometría de mobiliario a nivel de propuesta 3, 2024

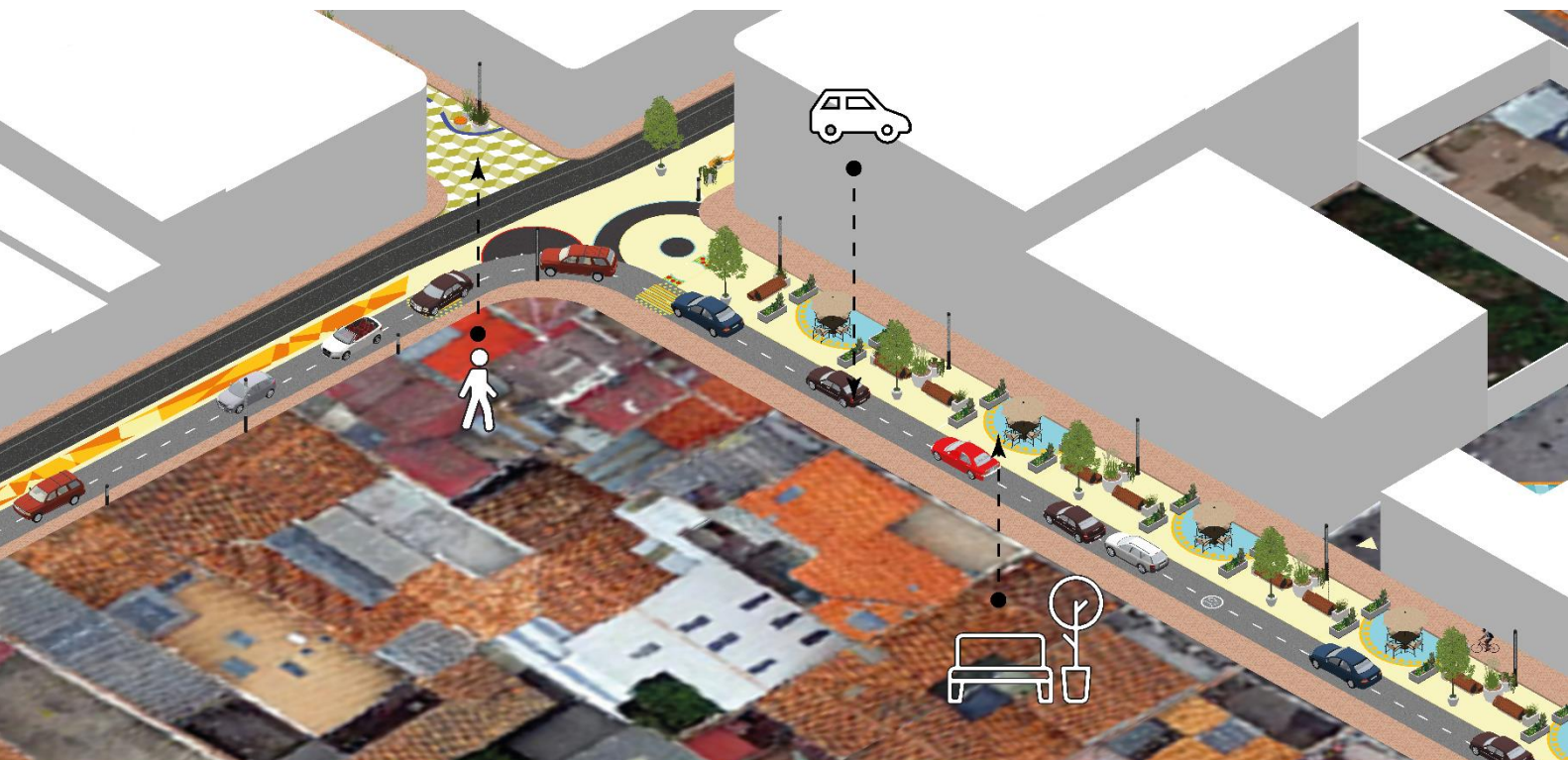


Fuente: Elaboración Propia.

#### 4.5.4 Cuarta Axonometría

En la axonometría correspondiente a las calles Gran Colombia y Mariano Cueva, se han liberado espacios anteriormente dedicados al tránsito vehicular para transformarlos en zonas de descanso y cohesión social, promoviendo lugares de confort y convivencia. El acceso vehicular se limita exclusivamente al ingreso y salida dentro de la misma manzana, impidiendo así el cruce de automóviles y restringiendo la velocidad a un máximo de 10 km/h. Esto asegura el respeto por el uso peatonal, creando un entorno más seguro y accesible para las personas. Además, se ha implementado vegetación a través de la plantación de árboles y la colocación de macetas, lo que contribuye a mejorar la calidad del aire y el bienestar de los ciudadanos. Esta intervención no solo reduce el impacto del tráfico, sino que también transforma el espacio en un ambiente más agradable y sostenible para la comunidad.

Figura 60: Perspectiva y axonometría de mobiliario a nivel de propuesta 4, 2024

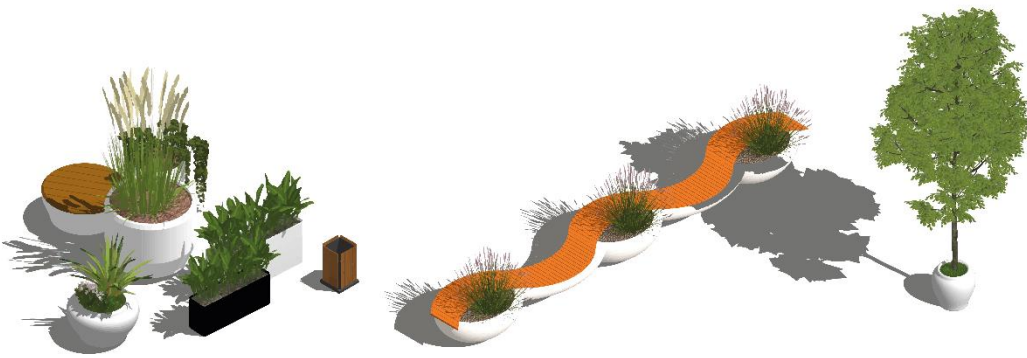
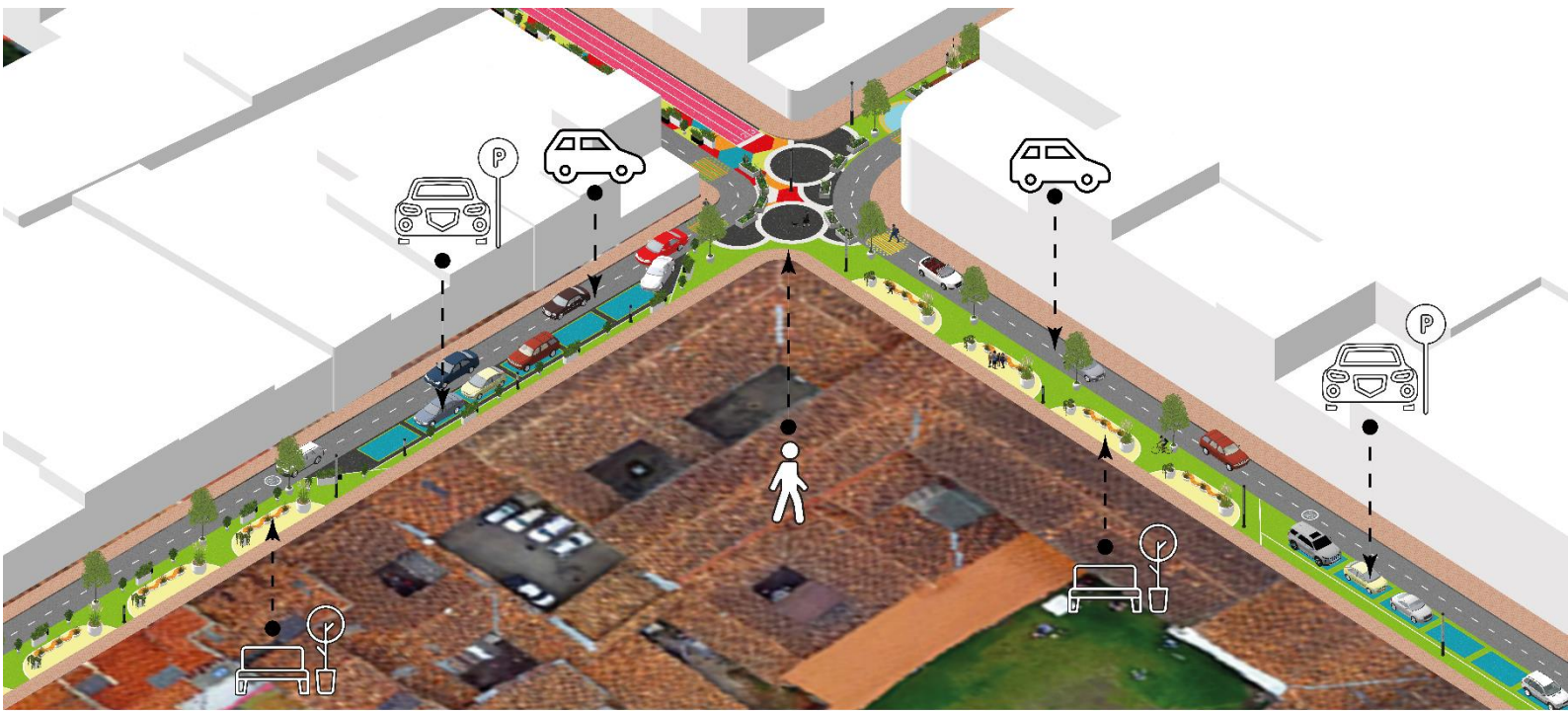


Fuente: Elaboración Propia.

#### 4.5.5 Quinta Axonometría

La axonometría a continuación, correspondiente a las calles Mariscal Sucre y Mariano Cueva, muestra una redistribución del flujo vehicular con el fin de facilitar un tránsito peatonal libre de interrupciones. Se emplearon maceteros para delimitar tanto las áreas vehiculares como peatonales. En los espacios liberados, se incorporó mobiliario urbano de descanso, acompañado de vegetación de diferentes alturas. Finalmente, considerando que esta zona alberga instituciones educativas, se designaron espacios temporales de estacionamiento para los usuarios de las escuelas y colegios.

Figura 61: Perspectiva y axonometría de mobiliario a nivel de propuesta 5, 2024

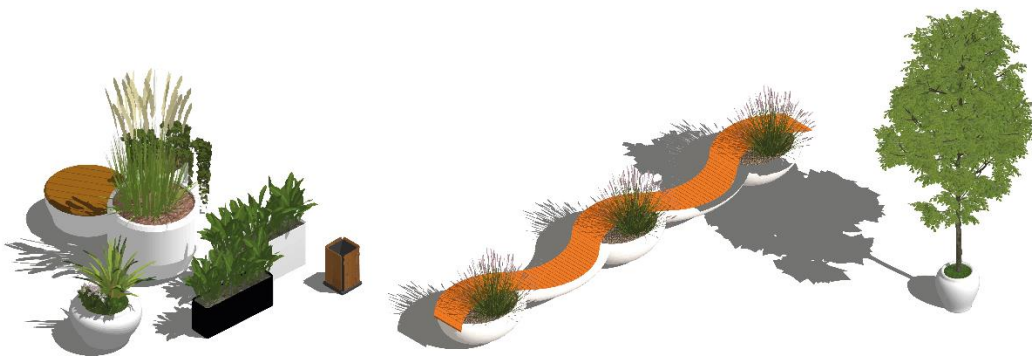
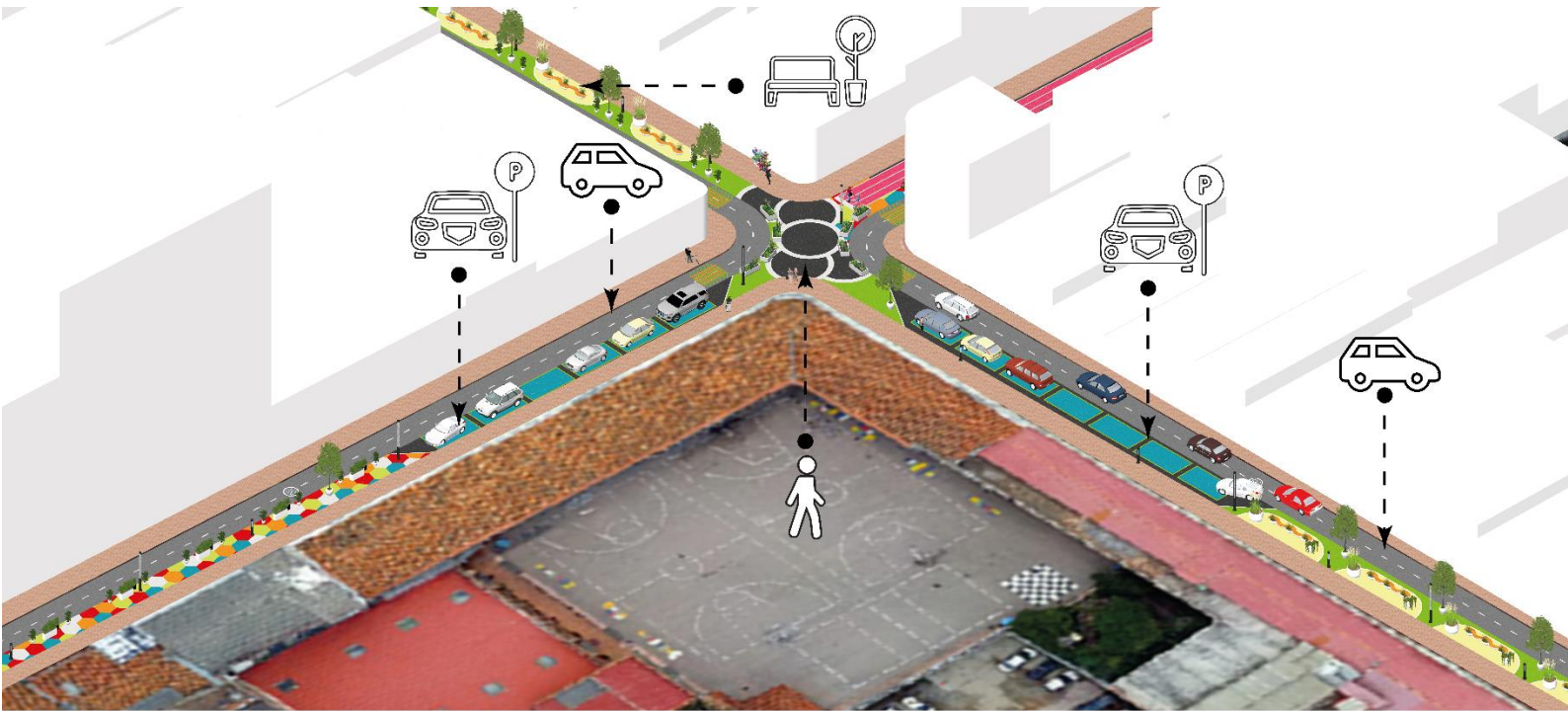


Fuente: Elaboración Propia.

#### 4.5.6 Cuarta Axonometría

Para finalizar, la axonometría correspondiente a la intersección de las calles Mariscal Sucre y Hermano Miguel presenta una intervención similar a la descrita previamente. Se reduce el ancho del carril vehicular debido a su subutilización, liberando espacio para el tránsito peatonal, lo que permite un flujo libre y continuo. Los maceteros se emplean como elemento delimitador en las zonas de giro, y se incorporan mobiliario de descanso junto con vegetación de distintas alturas. Además, se mantiene el uso de espacios de estacionamiento temporal para los usuarios de los colegios y escuelas ubicados en la zona.

Figura 62: Perspectiva y axonometría de mobiliario a nivel de propuesta 6, 2024







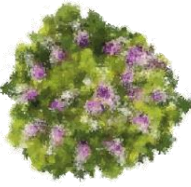













Fuente: Elaboración Propia.

#### 4.6 Propuesta de vegetación

La propuesta de la supermanzana en el centro histórico de Cuenca integra árboles y arbustos nativos y representativos de la ciudad. Este enfoque busca embellecer el espacio urbano, promover la sostenibilidad y preservar la biodiversidad local. La inclusión de vegetación en la supermanzana tiene múltiples objetivos: crear un entorno más saludable y agradable, fomentar la movilidad peatonal y ciclista, y proporcionar espacios de recreación y socialización. Esta iniciativa refuerza el compromiso de la ciudad con la sostenibilidad y el respeto por su patrimonio natural. A continuación (Ver Figura 60), se detallan las características de la vegetación aplicada.

Figura 63: Árboles implementados en las propuestas, 2024

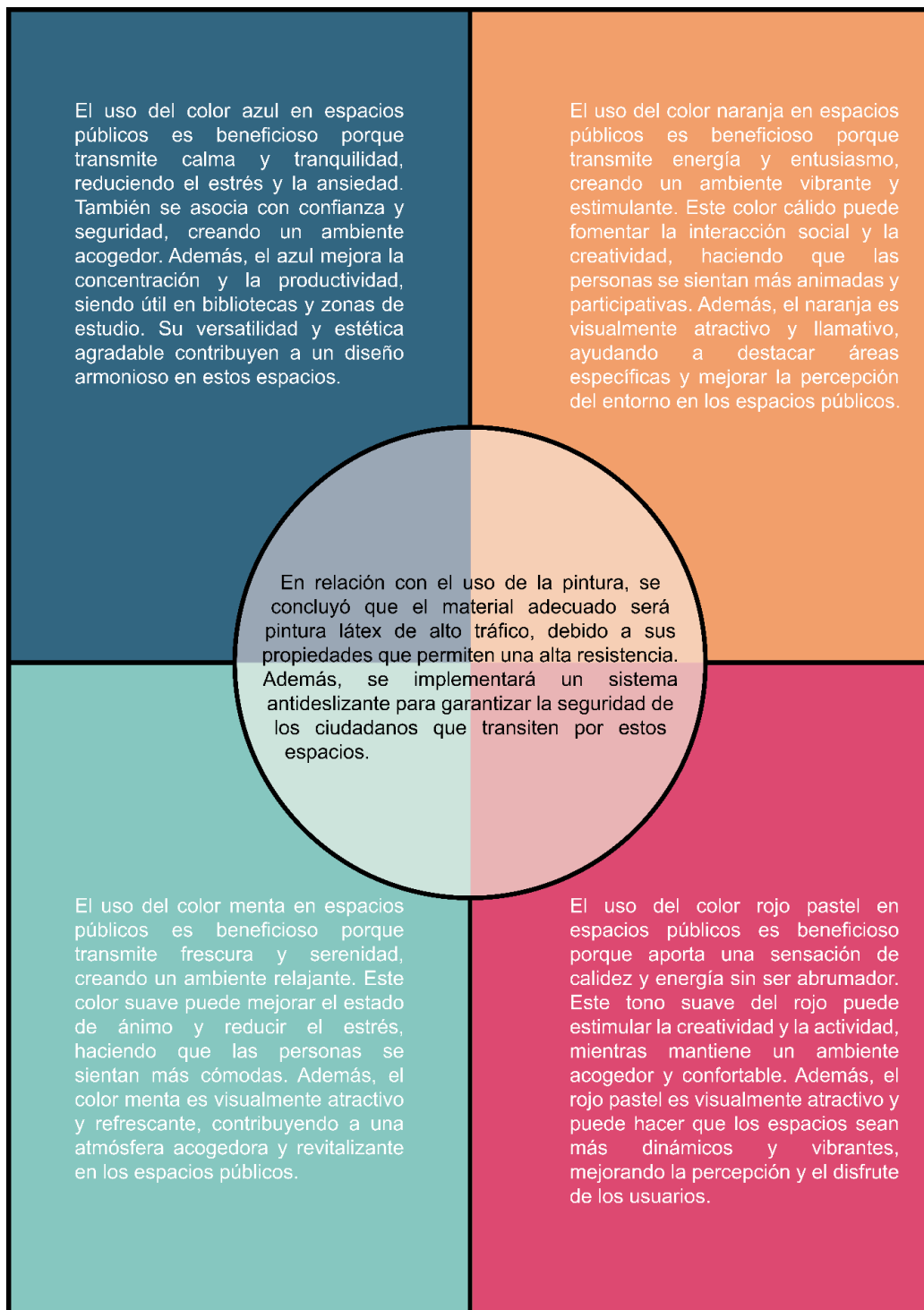
<h3>Árboles y arbustos usados en el Proyecto</h3>			
<p><b>Aliso</b> Se desarrolla bien entre los 2000 y los 3200 m.s.n.m. Alcanza una altura entre los 12 y m, con un diámetro de copa er: los 5-6 m.</p>			
<p><b>Cepillo</b> Se lo encuentra desde los 1500 hasta los 2800 m.s.n.m. Alcanza una altura de 6 m, y un diámetro de copa entre 3-4 m.</p>			
<p><b>Cucarda</b> Dependiendo de la especie, se la puede encontrar desde los 20 hasta los 3200 m.s.n.m. Alcanza una altura máxima de 6 m.</p>			
<p><b>Membrillo Ornamental</b> Varias especies que se las encuentran desde los 1800 hasta los 2800 m.s.n.m. Alcanza una altura de hasta 3 m.</p>			
<p><b>Penco</b> Se lo puede encontrar desde los 2000 hasta los 2800 m.s.n.m. Alcanza una altura de hasta 2 m.</p>			
<p><b>Verbena</b> Se la puede encontrar desde los 1200 hasta los 2700 m.s.n.m. Alcanza una altura de hasta 3 m.</p>			

Fuente: Elaboración Propia.

#### 4.7 Teoría del color aplicada.

Con respecto a la propuesta de diseño para la supermanzana en el Centro histórico de Cuenca se incorpora la teoría del color mediante el uso de colores pasteles, específicamente azul, naranja, menta y rojo. Cada uno de estos colores ha sido seleccionado por sus propiedades visuales y su capacidad para cumplir objetivos específicos dentro del entorno urbano la cual detallamos a continuación (Ver Figura 61).

Figura 64: Colores implementados en las propuestas, 2024



Fuente: Elaboración Propia.

#### 4.8 Renders

Los renders de la supermanzana en el centro histórico de Cuenca muestran soluciones a la congestión vehicular, la falta de espacios públicos y la necesidad de movilidad sostenible. Ilustran intervenciones como calles prioritarias para peatones y ciclistas, zonas verdes, áreas de descanso y mobiliario urbano, basadas en análisis y estrategias exitosas.



Estado actual y Propuesta Tramo Calle Hermano Miguel entre Mariscal Lamar y Gran Colombia



ANTES



DESPUES

Estado actual y Propuesta Tramo Calle Gaspar Sangurima entre Mariano Cueva y Vargas Machuca.



ANTES



DESPUES

Estado actual y Propuesta Tramo Calle Hermano Miguel y Mariscal Lamar Esquina.



ANTES



DESPUES



Jhon Mogrovejo Peláez  
Pablo Morocho Abarca

SUPERMANZANA COMO ALTERNATIVA  
DE HABITABILIDAD

# CAPITULO V

2024

# CAPÍTULO V

## 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### 5.1 Conclusiones

Para finalizar esta investigación, es posible constatar la importancia de la implementación de supermanzanas en el sector Mercado 9 de octubre de la ciudad de Cuenca. Este enfoque urbanístico se basa en la reorganización del espacio urbano de tal manera que se generen bloques compactos y multifuncionales, buscando mejorar la calidad de vida de los habitantes mediante un mejor manejo del tráfico vehicular generando propuestas estratégicas a partir de la acupuntura urbana, la disminución de la contaminación atmosférica mediante el uso de vegetación nativa y la reducción de la contaminación sonora, así como también la promoción de un estilo de vida más saludable y sostenible. La creación de áreas verdes, zonas peatonales, espacios públicos y recreacionales de alta calidad ha revitalizado significativamente las manzanas, fomentando la interacción social, el desarrollo de actividades recreativas y culturales, y generando un sentido de pertenencia entre los residentes. Además, se ha observado una potencial mejora en la calidad del aire y una reducción considerable en las emisiones de CO<sub>2</sub>, contribuyendo de manera significativa a la sostenibilidad ambiental de la zona.

En relación con los objetivos planteados al inicio, se puede concluir que se cumplieron ampliamente ya que se logró identificar y abordar problemas críticos del área, como la baja densidad poblacional, la venta informal en espacios públicos y la falta de infraestructura adecuada. La propuesta de anteproyecto de supermanzana proporciona soluciones integrales a estas problemáticas, promoviendo un uso más eficiente del suelo y un aprovechamiento óptimo de los recursos urbanos. Primero, el problema de la baja densidad poblacional ha sido abordado mediante la reorganización espacial. Esto no solo incrementa la densidad habitacional, sino que también mejora la accesibilidad a servicios básicos y reduce la necesidad de desplazamientos largos, fomentando una comunidad más cohesiva y sostenible. La integración de zonas residenciales, comerciales y recreativas dentro de la supermanzana asegura que los residentes tengan acceso a todas sus necesidades diarias a una distancia caminable, reduciendo así el uso de vehículos y mejorando la calidad de vida. Segundo, la venta informal en espacios públicos ha sido manejada mediante la creación de áreas designadas y bien estructuradas para el comercio local. Estas áreas proporcionan a los vendedores informales un lugar seguro y legal para llevar a cabo sus actividades, lo que no solo ordena el espacio público, sino que también mejora las condiciones laborales y de seguridad para los comerciantes. Además, estas zonas comerciales planificadas contribuyen a la vitalidad económica del área y fomentan un sentido de comunidad entre los residentes y los comerciantes. Tercero, la falta de infraestructura adecuada ha sido resuelta a través de la planificación y construcción de nuevas instalaciones y la renovación de las existentes. Esto incluye la mejora de las redes de transporte, la implementación de mobiliario y la instalación de infraestructura verde como parques y jardines comunitarios. Estas mejoras no solo elevan la calidad del entorno urbano, sino que también promueven prácticas sostenibles y un estilo de vida saludable entre los habitantes. La propuesta de anteproyecto de supermanzana no solo mejora la calidad de vida de los habitantes, sino que también establece un marco replicable para otras áreas urbanas de la ciudad. Este modelo urbanístico innovador demuestra cómo una planificación cuidadosa y una gestión eficiente del espacio pueden transformar áreas urbanas problemáticas en comunidades vibrantes y sostenibles. La reorganización espacial, junto con la implementación de políticas de movilidad sostenible y la creación de espacios públicos de calidad, ha demostrado ser una estrategia efectiva para transformar la dinámica urbana del sector Mercado 9 de octubre. La implementación de políticas de movilidad sostenible, como la promoción del uso de bicicletas y la mejora del transporte público, podrían reducir significativamente el tráfico vehicular y las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Estos cambios no solo contribuyen a la reducción de la contaminación ambiental, sino que también mejoran la accesibilidad y movilidad dentro del área. En resumen, los objetivos de la tesis se han cumplido ampliamente, ya que se han abordado de manera efectiva los problemas críticos del área, y se han implementado soluciones que no solo resuelven estos problemas, sino que también mejoran la calidad de vida de los residentes y establecen un modelo replicable para otras áreas urbanas. La propuesta de anteproyecto de supermanzana representa un avance significativo en la planificación y gestión urbana, demostrando cómo una combinación de reorganización espacial, políticas de movilidad sostenible y creación de espacios públicos de calidad puede transformar y revitalizar comunidades urbanas. Por último, esta investigación deja abiertos nuevos escenarios de estudio. Es crucial continuar evaluando el impacto de las supermanzanas a largo plazo, considerando la evolución de las dinámicas urbanas y las necesidades cambiantes de la comunidad. La incorporación de tecnologías inteligentes y soluciones innovadoras puede mejorar significativamente la gestión urbana y permitir una respuesta eficiente a nuevos desafíos. Además, es fundamental seguir promoviendo la participación ciudadana y la educación ambiental para asegurar la sostenibilidad y el éxito continuo de este modelo urbano. La implementación de supermanzanas debe ser vista como un proceso dinámico y adaptable, capaz de evolucionar con las demandas y expectativas de los residentes.

## **5.2 Recomendaciones**

Para finalizar y con el afán de mejorar las siguientes intervenciones sugerimos que es crucial fortalecer la participación de los residentes en la planificación y ejecución de proyectos urbanos. La colaboración comunitaria garantiza que las soluciones propuestas se alineen con las necesidades y expectativas de los habitantes, promoviendo un sentido de pertenencia y responsabilidad compartida. Se recomienda establecer foros y talleres comunitarios regulares para involucrar a los residentes en la toma de decisiones y asegurar que sus voces sean escuchadas y consideradas en el desarrollo urbano. Esta estrategia no solo fomenta la cohesión social, sino que también aumenta la efectividad de las intervenciones urbanas al estar basadas en las experiencias y necesidades reales de la comunidad.

Otra recomendación clave es la implementación de políticas de movilidad sostenible. La promoción de modos de transporte alternativos, como el uso de bicicletas y la mejora del transporte público, debe ser una prioridad. La creación de infraestructuras adecuadas, como ciclovías diseñadas y estaciones de transporte público bien conectadas, puede reducir aún más la dependencia del automóvil y mejorar la accesibilidad y movilidad urbana. Además, se sugiere implementar programas de incentivos para el uso de transportes sostenibles y campañas de concientización sobre los beneficios de reducir el uso del automóvil. Este enfoque no solo mejora la calidad del aire y reduce el tráfico, sino que también contribuye a la creación de un entorno urbano más saludable y habitable.

Finalmente, para facilitar el levantamiento de información y la realización de estudios detallados, se recomienda el uso de drones. Estos dispositivos permiten recopilar datos precisos y actualizados sobre la configuración urbana, el flujo de tráfico, y el uso de espacios públicos. La tecnología de drones puede proporcionar imágenes aéreas de alta resolución y datos en tiempo real, lo que facilita el análisis y la planificación urbana. Además, el uso de drones puede complementar la realización de encuestas y entrevistas periódicas, proporcionando una visión integral y dinámica de las necesidades y expectativas de los residentes. Esta estrategia tecnológica no solo mejora la eficiencia en la recopilación de datos, sino que también asegura que las medidas adoptadas sean basadas en información precisa y actualizada, contribuyendo al desarrollo sostenible y equitativo de la ciudad de Cuenca.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. (2017a). *estudio de movilidad y espacio público. VITORIA-GASTEIZ El espacio público*. <https://www.vitoria-gasteiz.org/docs/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/39/40/23940.pdf>
- Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. (2017b). *estudio de movilidad y espacio público. VITORIA-GASTEIZ El espacio público*. <https://www.vitoria-gasteiz.org/docs/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/39/40/23940.pdf>
- Armand, L. (2011). *Ciudades (im) propias : la tensión entre lo global y lo local*. Centro de Investigación y Arte y Entorno, Universitat Politècnica de València.
- Batalla, C. (2022a). De La Boqueria al Portal de l'Àngel: els orígens de les superilles. *TotBarcelona*. <https://www.totbarcelona.cat/mobilitat/origen-superilles-barcelona-portal-angel-2973-276046/>
- Batalla, C. (2022b). De La Boqueria al Portal de l'Àngel: els orígens de les superilles. *TotBarcelona*. <https://www.totbarcelona.cat/mobilitat/origen-superilles-barcelona-portal-angel-2973-276046/>
- Cambisaca, P. y Coronel, M. (2023). *Plazas y parques del Centro Histórico de Cuenca: estudio comparativo de los espacios públicos primigenios de la ciudad*. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/40661>
- Castañeda, H. y Aymé, J. (2022a). *PROPUESTA DE UN MODELO DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE MEDIANTE LA IMPLEMENTACIÓN DE SUPERMANZANAS PARA MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE LOS HABITANTES DE LA CIUDAD DE CAJAMARCA, 2022*. <http://hdl.handle.net/20.500.14074/5264>
- Castañeda, H. y Aymé, J. (2022b). *PROPUESTA DE UN MODELO DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE MEDIANTE LA IMPLEMENTACIÓN DE SUPERMANZANAS PARA MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE LOS HABITANTES DE LA CIUDAD DE CAJAMARCA, 2022*. <http://hdl.handle.net/20.500.14074/5264>
- Castrejón, A. y Salomao, E. (2013a). *Urbanismo moderno en México: el Plan Regulador de San Luis Potosí... Angélica Castrejón Paniagua y Eugenia María Azevedo Salomao. 77*. <https://vpn.ucacue.edu.ec/login?url=https://search-ebshost-com.vpn.ucacue.edu.ec/login.aspx?direct=true&db=edb&AN=94811894&lang=es&site=eds-live>
- Castrejón, A. y Salomao, E. (2013b). *Urbanismo moderno en México: el Plan Regulador de San Luis Potosí... Angélica Castrejón Paniagua y Eugenia María Azevedo Salomao [ 77 ]*. <https://vpn.ucacue.edu.ec/login?url=https://search-ebshost-com.vpn.ucacue.edu.ec/login.aspx?direct=true&db=edb&AN=94811894&lang=es&site=eds-live>
- Claudia, E. M. y Cristian, C. R. y Emilio, H. R. (2022). *Informe de la calidad del aire de Cuenca durante el año*. <https://ierse.uazuay.edu.ec/proyectos/sistemagrafico.php>
- Coronel, P. y Jiménez, J. (2021). *Vivienda colectiva y gentrificación. Propuesta sostenible para el centro histórico de Cuenca*. <https://dspace.ucacue.edu.ec/handle/ucacue/11328>
- Diario El Mercurio. (2024, julio 17). *Desorden marca las calles del centro de Cuenca*. <https://elmercurio.com.ec/2023/07/18/informales-cuenca-centro-vendedores-desorden/>

- Fernández, S. y Vega, E. (2021). Guía de acondicionamiento de espacios públicos abiertos en el marco del Estado de Emergencia Nacional. *Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (MVCS), Segunda Edición*. <https://www.gob.pe/institucion/vivienda/informes-publicaciones/1747149-guia-de-acondicionamiento-de-espacios-publicos-abiertos-en-el-marco-del-estado-de-emergencia-nacional-segunda-edicion>
- Fundación el Barranco. (2014). *SUPER MANZANAS- Modelos Urbanos*. [https://www.cuenca.gob.ec/system/files/MODELOS\\_URBANOS\\_CAPITULO\\_1\\_final.pdf](https://www.cuenca.gob.ec/system/files/MODELOS_URBANOS_CAPITULO_1_final.pdf)
- GAD Municipal Cuenca. (2016a). *CUENCA RED | PLAN DE REACTIVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO DE CUENCA, ECUADOR*. [https://issuu.com/ecosistemaurbano/docs/tomo\\_1\\_parte\\_1?utm\\_medium=referral&utm\\_source=ecosistemaurbano.org](https://issuu.com/ecosistemaurbano/docs/tomo_1_parte_1?utm_medium=referral&utm_source=ecosistemaurbano.org)
- GAD Municipal Cuenca. (2016b). *CUENCA RED | PLAN DE REACTIVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO DE CUENCA, ECUADOR*. [https://issuu.com/ecosistemaurbano/docs/tomo\\_1\\_parte\\_1?utm\\_medium=referral&utm\\_source=ecosistemaurbano.org](https://issuu.com/ecosistemaurbano/docs/tomo_1_parte_1?utm_medium=referral&utm_source=ecosistemaurbano.org)
- Gehl, J. (2010). *Cities for people I*. <https://archive.org/details/cities-for-people-jan-gehl/page/7/mode/2up>
- INEC. (2010). *Normativa internacional del Índice Verde Urbano*. <https://www.bing.com/ck/a?!&p=5bf5490ff5b1e70aJmltdHM9MTcxMjAxNjAwMCZpZ3VpZD0wZTVmNzM3Mi04ZjE1LTY3N2EtMjg1ZC02MDM5OGU1YTY2ZDQmaW5zaWQ9NTE5NA&p tn=3&ver=2&hsh=3&fclid=0e5f7372-8f15-677a-285d-60398e5a66d4&psq=metros+cuadrados+de+%c3%a1rea+verde+por+habitante&u=a1aHR0cHM6Ly93d3cuZWN1YWRvcuY2lmcuFzLmdvYi5lYy9kb2N1bWVudG9zL3diYi1pbmVjL1NpdGlvcy9zaXRpb192ZXJkZS9ib2xldGluLnBkZg&ntb=1>
- Orrego, I. y Ayora, G. (2021). *METODOLOGÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE SUPERMANZANAS DE BARRIO PARA SU AUTOGESTIÓN VECINAL ANTEPROYECTO EN CUENCA, ECUADOR*. [UNIVERSIDAD DE CUENCA]. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/37598/1/Trabajo%20de%20Titulacion.pdf>
- PDOT. (2022). *POLÍGONOS DE INTERVENCIÓN TERRITORIAL DEL SUELO URBANO SECTOR CENTRO HISTÓRICO*. <https://www.cuenca.gob.ec/content/pdot-pugs-2022>
- Rueda, S. (2015). *SUPERILLES PILOT AL DISTRICTE DE SANT MARTÍ*. [https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20150217%20%20Diagnostic%20Superilla%20Poblenou%201\\_0.pdf](https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20150217%20%20Diagnostic%20Superilla%20Poblenou%201_0.pdf)
- Rueda, S. (2016a). *La supermanzana, una célula para la mejora de la calidad urbana y la calidad de vida*. <https://feut.org/wp-content/uploads/2016-RUEDA-S.-LA-SUPERMANZANA-UNA-CELULA-PARA-LA-MEJORA-DE-LA-CALIDAD-URBANA-Y-LA-CALIDAD-DE-VIDA.pdf>
- Rueda, S. (2016b). *La supermanzana, una célula para la mejora de la calidad urbana y la calidad de vida*. <https://feut.org/wp-content/uploads/2016-RUEDA-S.-LA-SUPERMANZANA-UNA-CELULA-PARA-LA-MEJORA-DE-LA-CALIDAD-URBANA-Y-LA-CALIDAD-DE-VIDA.pdf>
- Salvador, R. y Echave, C. (2015). *SUPERILLES PILOT AL DISTRICTE DE SANT MARTÍ Informe Diagnòstic Situació Actual*. [https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20150217%20%20Diagnostic%20Superilla%20Poblenou%201\\_0.pdf](https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20150217%20%20Diagnostic%20Superilla%20Poblenou%201_0.pdf)

Tejedor, B. (2022). *CO2 NEUTRO COMO ESTRATEGIA PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE. EL CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA- ECUADOR.*  
<https://dspace.ucacue.edu.ec/handle/ucacue/11496>

Valdivia, J. L. (2011). *VITORIA-GASTEIZ, DE LA CIUDAD POR PARTES A LA CIUDAD TOTAL. Desarrollos Urbanos.* <https://dadun.unav.edu/bitstream/10171/23551/1/Vitoria-Gasteiz.%20De%20la%20ciudad%20por%20partes%20a%20la%20ciudad%20total.pdf>

## AUTORIZACION DE PUBLICACION EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Nosotros, Pablo Andrés Morocho Abarca y Jhon Ismael Mogrovejo Peláez portadores de las cédulas de ciudadanía N.° 0105609457 y N.°0105970776. En calidad de autores y titulares de los derechos patrimoniales del trabajo de titulación "SUPERMANZANA COMO ALTERNATIVA DE HABITABILIDAD PARA EL SECTOR 9 DE OCTUBRE DE LA CIUDAD DE CUENCA" de conformidad a lo establecido en el artículo 114 Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, reconocemos 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, Así mismo; autorizamos a la Universidad para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el Repositorio Institucional de conformidad a lo dispuesto en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 24 de septiembre de 2024

F:   
Pablo Andrés Morocho Abarca  
0105609457

F:   
Jhon Ismael Mogrovejo Peláez  
0105970776