



UNIVERSIDAD  
CATÓLICA  
DE CUENCA

## **UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA**

*Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo*

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

**CARRERA DE ARQUITECTURA**

**OPTIMIZACIÓN URBANÍSTICA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA  
MEDIANTE ESTRATEGIAS DE SUPERMANZANAS ENTRE LAS CALLES  
PRESIDENTE BORRERO, SIMÓN BOLIVAR, MARIANO CUEVA Y  
MARISCAL LAMAR**

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

**AUTOR: MATEO NICOLAS AYORA GUILLEN.**

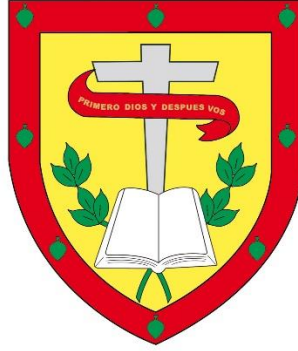
**ESTEBAN JAVIER AYORA GUILLEN.**

**DIRECTOR: ARQ. ENMA ALEXANDRA ESPINOSA ÍÑIGUEZ.**

**CUENCA-ECUADOR**

**2024**

**DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA**

*Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo*

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

**CARRERA DE ARQUITECTURA**

**OPTIMIZACIÓN URBANÍSTICA DEL CENTRO HISTÓRICO DE  
CUENCA MEDIANTE ESTRATEGIAS DE SUPERMANZANAS  
ENTRE LAS CALLES PRESIDENTE BORRERO, SIMÓN  
BOLÍVAR, MARIANO CUEVA Y MARISCAL LAMAR**

**AUTOR: MATEO NICOLAS AYORA GUILLÉN**

**ESTEBAN JAVIER AYORA GUILLÉN**

**DIRECTOR: ARQ. ENMA ALEXANDRA ESPINOSA ÍÑIGUEZ.**

**CUENCA - ECUADOR**

**2024**

**DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO**

## DECLARATORIA DE AUTORIA Y RESPONSABILIDAD

**Mateo Nicolas Ayora Guillen y Esteban Javier Ayora Guillen** portadore(a)s de las cédulas de ciudadanía N° **0106369572 y 0104975719**. Declaramos ser autore(a)s de la obra: **“Optimización urbanística del Centro Histórico de Cuenca mediante estrategias de supermanzanas entre las calles presidente Borrero, Simón Bolívar, Mariano Cueva y Mariscal Lamar”**, 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, 09 de octubre de 2024

F:   
Mateo Nicolas Ayora Guillen  
0106369572

F:   
Esteban Javier Ayora Guillen  
104975719

## **CERTIFICACIÓN**

Certifico que el presente trabajo fue desarrollado por Esteban Javier Ayora Guillén y Mateo Nicolas Ayora Guillen, bajo mi supervisión.



---

**ENMA ALEXANDRA ESPINOSA ÍÑIGUEZ.**

**DIRECTOR**

## **DEDICATORIA**

Dedico esta tesis con todo mi amor y gratitud a mis padres, quienes han sido mi mayor fuente de inspiración y fortaleza. A ustedes, papá y mamá, que con su sacrificio, esfuerzo y apoyo incondicional han hecho posible cada uno de mis logros. Gracias por enseñarme el valor del trabajo duro, la perseverancia y la humildad. Este logro es tanto suyo como mío, porque sin su amor y confianza, no habría sido posible llegar hasta aquí. Les dedico este trabajo, con la esperanza de que sea un reflejo de todo lo que me han enseñado y de cuánto les debo.

## **AGRADECIMIENTOS**

Quiero expresar mi más profundo agradecimiento a todas las personas que han sido parte de este camino y que, de una u otra manera, han contribuido a la realización de esta tesis. En primer lugar, agradezco con todo mi corazón a mis padres, cuya guía, amor y apoyo incondicional han sido la base sobre la cual he construido mis logros. A ustedes, les debo mucho más que este trabajo; les debo mi fortaleza, mis valores y la determinación que me ha permitido llegar hasta aquí. Gracias por creer en mí incluso en los momentos en que yo mismo dudaba, por sus palabras de aliento y por sacrificar tanto para que pudiera cumplir mis sueños. Su ejemplo y dedicación han sido mi mayor inspiración. También quiero agradecer a mis profesores y mentores, quienes han compartido su conocimiento y experiencia, guiándome en el proceso de aprendizaje y ayudándome a superar los desafíos académicos. Su paciencia y sabiduría han sido invaluable. A mis amigos y compañeros, gracias por su apoyo, por las horas de estudio compartidas.

## RESUMEN

Este proyecto de titulación propone un enfoque innovador y necesario para enfrentar los desafíos de movilidad y sostenibilidad en el Centro Histórico de Cuenca. A través de un análisis de casos de estudio nacionales e internacionales, se han identificado problemas como la congestión vehicular y la reducción de espacios públicos. Para resolverlos, se plantea la implementación del concepto de supermanzanas, un modelo que prioriza a peatones, ciclistas y transporte público, transformando la forma en que los ciudadanos se desplazan. Un aspecto clave de esta propuesta es la participación activa de la comunidad, involucrando a los residentes desde la fase de planificación hasta la ejecución. Se sugieren talleres colaborativos y encuestas para que los vecinos compartan sus ideas y necesidades, mientras que la creación de comités vecinales permitiría supervisar y ajustar el plan según los resultados de las pruebas piloto. El proyecto concluye que este modelo no solo aliviaría el tráfico, sino que revitalizaría los espacios públicos, mejorando la calidad de vida de los habitantes. Al lograr un equilibrio entre modernización y preservación del patrimonio histórico, esta propuesta subraya la importancia de una planificación flexible, basada en la seguridad, accesibilidad y una participación comunitaria constante, para lograr un urbanismo verdaderamente sostenible.

*Palabras clave:* supermanzanas, espacio público, accesibilidad, movilidad, reducción tráfico.

## **ABSTRACT**

This graduation project proposes an innovative and necessary approach to address the challenges of mobility and sustainability in the Historic Center of Cuenca. Through an analysis of national and international case studies, issues such as traffic congestion and the reduction of public spaces have been identified. To resolve these problems, the implementation of the concept of superblocks is proposed, a model that prioritizes pedestrians, cyclists, and public transport, transforming the way citizens move around. A key aspect of this proposal is the active participation of the community, involving residents from the planning phase through to execution. Collaborative workshops and surveys are suggested to allow neighbors to share their ideas and needs, while the creation of neighborhood committees would enable oversight and adjustments to the plan based on the results of pilot tests. The project concludes that this model would not only alleviate traffic but also revitalize public spaces, improving the residents' quality of life. By achieving a balance between modernization and the preservation of historical heritage, this proposal emphasizes the importance of flexible planning based on safety, accessibility, and ongoing community participation to achieve truly sustainable urbanism.

*Keywords:* superblocks, public space, accessibility, mobility, traffic reduction

## INDICE DE CONTENIDOS

<b>CERTIFICACIÓN</b> .....	<b>- 4 -</b>
<b>DEDICATORIA</b> .....	<b>- 5 -</b>
<b>AGRADECIMIENTOS</b> .....	<b>- 6 -</b>
<b>RESUMEN</b> .....	<b>- 7 -</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>- 8 -</b>
<b>LISTA DE FIGURAS</b> .....	<b>- 11 -</b>
<b>LISTA DE TABLAS</b> .....	<b>- 13 -</b>
<b>1. CAPITULO I: PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN</b> .....	<b>- 14 -</b>
1.1 INTRODUCCIÓN.....	- 15 -
1.2 ANTECEDENTES.....	- 16 -
1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA. ....	- 17 -
1.4 JUSTIFICACIÓN. ....	- 18 -
1.5 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN. ....	- 19 -
1.5.1 <i>General</i> .....	- 19 -
1.5.2 <i>Específicos</i> . ....	- 20 -
1.6 METODOLOGÍA.....	- 20 -
1.6.1 <i>Recopilar información de distintos casos de estudio, fuentes bibliográficas y metodológicas que pueda servir para la investigación de la movilidad urbana de las supermanzanas</i> .....	- 20 -
1.6.2 <i>Diagnóstico y situación actual del área de estudio</i> . ....	- 21 -
1.6.3 <i>Implementar estrategias que puedan adaptarse a distintos espacios a futuro en temas de movilidad urbana en supermanzanas en la ciudad de Cuenca</i> . ....	- 21 -
<b>2. CAPITULO II: MARCO TEÓRICO</b> .....	<b>- 22 -</b>
<b>2. CAPITULO II</b> .....	<b>- 23 -</b>
2.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS - ORIGEN Y EVOLUCIÓN DE LAS SUPERMANZANAS.....	- 23 -
2.2 EVOLUCIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE CUENCA. ....	- 27 -
2.2.1 <i>La ciudad de Tomebamba</i> .....	- 27 -
2.2.2 <i>Traza de la ciudad de Cuenca 1557</i> . ....	- 28 -
2.2.3 <i>Traza de la ciudad de Cuenca 1563</i> . ....	- 28 -
2.2.4 <i>Traza de la ciudad de Cuenca 1792</i> . ....	- 29 -
2.2.5 <i>Traza de Cuenca en los años 1910 – 1930</i> . ....	- 31 -
2.2.6 <i>Primer plan regulador para Cuenca 1949</i> . ....	- 31 -
2.2.7 <i>Reforma del Centro Histórico de Cuenca 1981</i> . ....	- 33 -
2.2.8 <i>Trama urbana de la ciudad de Cuenca 2004 y situación actual</i> . ....	- 34 -
2.3 DEFINICIÓN DE SUPERMANZANAS.....	- 35 -
2.3.1 <i>Elementos clave de supermanzanas</i> . ....	- 35 -
2.3.2 <i>Detractores sobre la metodología de Salvador Rueda</i> . ....	- 36 -
2.3.3 <i>Impacto en la movilidad, el comercio local y la calidad del aire</i> .....	- 37 -
2.3.4 <i>Impacto social y económico</i> . ....	- 37 -
2.4 ALTERNATIVAS PARA UNA MEJOR IMPLEMENTACIÓN. ....	- 38 -
2.5 TIPOS DE IMPLANTACIÓN DE SUPERMANZANAS. ....	- 38 -
2.5.1 <i>Supermanzana “La Nueva Creación”</i> .....	- 39 -
2.5.2 <i>Supermanzana “Por Renovación Urbana”</i> . ....	- 40 -
2.6 DEFINICIÓN DE ESPACIO URBANO.....	- 41 -
2.7 MOVILIDAD SOSTENIBLE COMO ESTRATEGIA. ....	- 41 -
2.7.1 <i>La accesibilidad debe primar sobre la movilidad privada</i> . ....	- 43 -

2.7.2 Ciudadano vs Peatón: Los usos y derechos en el espacio público.....	- 44 -
2.7.3 La Habitabilidad del Espacio Público: El Control de las Variables Ambientales .....	- 44 -
2.7.4 Descompresión vs Compresión: El Equilibrio Urbano .....	- 44 -
2.8 CASOS DE ESTUDIO REFERENTE.....	- 45 -
2.8.1 Implementación de modelo de supermanzanas en España.....	- 45 -
2.8.2 Plan Cerdá.....	- 52 -
2.8.3 Implementación De Modelo De Supermanzanas En Latinoamérica.....	- 53 -
2.8.4 Referentes teóricos de supermanzanas.....	- 57 -
2.9 ESTRATEGIAS PARA TRANSFORMAR LAS CIUDADES.....	- 60 -
<b>3. CAPITULO III: DIAGNÓSTICO DEL SITIO.....</b>	<b>- 62 -</b>
<b>3. CAPITULO III.....</b>	<b>- 63 -</b>
3.1 METODOLOGÍA DE ANÁLISIS DE ESTUDIO.....	- 63 -
3.2 ANÁLISIS DEL LUGAR DE ESTUDIO.....	- 64 -
3.2.1 Emplazamiento.....	- 64 -
3.3 USOS DE SUELO.....	- 66 -
3.4 MAPA DE ESTACIONAMIENTOS Y RED VIARIA.....	- 67 -
3.1 DESPLAZAMIENTO POR MOTIVO Y ÁREA DE INFLUENCIA.....	- 68 -
3.2 INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS CERCANOS.....	- 69 -
3.3 ANÁLISIS DE VEGETACIÓN.....	- 71 -
3.4 ELEMENTOS URBANOS.....	- 71 -
3.4.1 Sendas.....	- 72 -
3.4.2 Nodos.....	- 72 -
3.4.3 Barrios.....	- 72 -
3.4.4 Bordes.....	- 72 -
3.4.5 Hitos.....	- 72 -
3.5 ACCESIBILIDAD Y TRANSPORTE.....	- 73 -
3.5.1 Accesibilidad peatonal.....	- 73 -
3.5.1 Transporte estratégico – Peatonal específico.....	- 74 -
3.5.2 Transporte público.....	- 75 -
3.5.3 Ciclovía.....	- 77 -
3.5.4 Red viaria nomenclatura propuesta por la ciudad de Cuenca.....	- 78 -
3.6 RED VIARIA NOMENCLATURA.....	- 80 -
3.7 ANÁLISIS VIARIA COMERCIAL.....	- 81 -
3.8 MOVILIDAD, ACCESIBILIDAD Y VIALIDAD EN EL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA.....	- 82 -
3.8.1 Prioridad y frecuencia en la modalidad de transporte en la ciudad de Cuenca.....	- 82 -
3.8.2 Percepciones de movilidad en la Ciudad de Cuenca.....	- 83 -
3.8.3 Percepciones de transporte público (bus).....	- 84 -
3.8.1 Percepciones de transporte en bicicleta.....	- 85 -
3.8.2 Problemas en el uso de la bicicleta en la ciudad de Cuenca.....	- 85 -
3.8.3 Saturación de movilidad en tráfico rodado.....	- 86 -
3.8.4 Análisis de identidad, espacio público y actividad social.....	- 88 -
3.8.5 Sentido Vial y Línea de Tranvía.....	- 89 -
3.8.6 Análisis de movilidad.....	- 90 -
3.8.7 Análisis de soleamiento y vientos.....	- 92 -
3.9 SECCIONES VIALES.....	- 92 -
3.9.1 Sección Mariscal Lamar.....	- 94 -
3.9.2 Sección Gran Colombia.....	- 95 -
3.9.3 Sección Simón Bolívar.....	- 96 -
3.9.4 Sección presidente Borrero.....	- 96 -
3.9.5 Sección Hermano Miguel.....	- 97 -
3.9.6 Sección Mariano Cueva.....	- 98 -

3.9.7 Secciones Peatonales.....	- 98 -
3.10 ANÁLISIS DE PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD.....	- 100 -
<b>CAPÍTULO IV.....</b>	<b>- 102 -</b>
<b>4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN .....</b>	<b>- 102 -</b>
<b>4. CAPITULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN .....</b>	<b>- 102 -</b>
4.1 INTRODUCCIÓN.....	- 103 -
4.2 ESTRATEGIAS PARA DISEÑO.....	- 103 -
4.2.1 Propuesta de movilidad.....	- 104 -
4.2.2 Análisis de puntos estratégicos para la implementación de Supermanzanas en la ciudad de Cuenca.....	- 106 -
4.2.3 Lineamientos y Estrategias.....	- 107 -
4.2.4 Estrategias de intervención.....	- 109 -
<b>ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN .....</b>	<b>- 109 -</b>
4.2.1 Fundamentos de materialidad a usadas en vialidad.....	- 121 -
4.2.2 Fundamentos de materialidad usada en plazas.....	- 121 -
<b>PROPUESTA DE DISEÑO.....</b>	<b>- 125 -</b>
<b>5. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>- 126 -</b>
5.1 MASTER PLAN.....	- 142 -
<b>CAPITULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....</b>	<b>- 143 -</b>
5.2 CONCLUSIONES.....	- 144 -
5.3 RECOMENDACIONES.....	- 145 -
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>- 146 -</b>
<b>6. ANEXOS .....</b>	<b>- 149 -</b>
6.1 ANEXO 1: ENTREVISTA ARQ. FELIPE MANOSALVA .....	- 149 -
<b>PERFIL DEL ARQ. FELIPE MANOSALVA .....</b>	<b>- 149 -</b>
6.2 ANEXO 2: ENTREVISTA DIEGO CORREA.....	- 151 -
<b>PERFIL DE DIEGO CORREA .....</b>	<b>- 151 -</b>
<b>ENTREVISTA DIEGO CORREA .....</b>	<b>- 151 -</b>

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> Fragmento del Plano de Roma de 1748.....	- 23 -
<b>Figura 2</b> Diagrama de los principios de las unidades vecinales .....	- 24 -
<b>Figura 3</b> Plan Cerdá .....	- 25 -
<b>Figura 4</b> Propuesta de nuevo trazado, Plan Maciá .....	- 26 -
<b>Figura 5</b> Panel comparativo entre el Plan Maciá y la manzana Cerdá .....	- 26 -
<b>Figura 6</b> Ruinas de la ciudad de Tomebamba .....	- 27 -
<b>Figura 7</b> Traza primitiva y fundacional de la ciudad de Cuenca .....	- 28 -
<b>Figura 8</b> Traza de la ciudad de Cuenca 1563.....	- 29 -
<b>Figura 9</b> Traza de la ciudad de Cuenca 1792.....	- 29 -
<b>Figura 10</b> Traza de la ciudad de Cuenca 1849.....	- 30 -
<b>Figura 11</b> Traza de la ciudad de Cuenca 1849.....	- 30 -
<b>Figura 12</b> Traza de la ciudad de Cuenca 1910-1930.....	- 31 -
<b>Figura 13</b> Plan Regulador de la ciudad de Cuenca 1949 .....	- 32 -
<b>Figura 14</b> Plano aéreo de la ciudad de Cuenca 1973.....	- 32 -
<b>Figura 15</b> Plano de la ciudad de Cuenca .....	- 33 -

<b>Figura 16</b> Centro Histórico de Cuenca 1981 .....	- 34 -
<b>Figura 17</b> Centro Histórico de Cuenca 2004 .....	- 34 -
<b>Figura 18</b> Supermanzana .....	- 36 -
<b>Figura 19</b> Alternativas y Consideraciones para la implementación de las Supermanzanas .....	- 38 -
<b>Figura 20</b> Puente Jardín Valladolid. ....	- 39 -
<b>Figura 21</b> Supermanzana por Salvador Rueda.....	- 40 -
<b>Figura 22</b> Jerarquía viaria en el modelo de Supermanzana .....	- 43 -
<b>Figura 23</b> Supermanzana de Victoria-Gasteiz .....	- 45 -
<b>Figura 24</b> Red básica de vehículo de paso .....	- 46 -
<b>Figura 25</b> Supermanzana A Coruña.....	- 47 -
<b>Figura 26</b> Plan de movilidad en A Magdalena-Ferrol.....	- 48 -
<b>Figura 27</b> Modelo de supermanzana Barcelona .....	- 49 -
<b>Figura 28</b> Supermanzana Barcelona.....	- 49 -
<b>Figura 29</b> Modelo de supermanzana Poblenou .....	- 50 -
<b>Figura 30</b> Supermanzana Poblenou.....	- 51 -
<b>Figura 31</b> Supermanzana Sant Antoni .....	- 51 -
<b>Figura 32</b> Supermanzana Sant Antoni .....	- 52 -
<b>Figura 33</b> Plan Cerdá .....	- 53 -
<b>Figura 34</b> Ciudadela Recreo- Metro Vivienda. ....	- 55 -
<b>Figura 35</b> Supermanzana Surco, Perú.....	- 56 -
<b>Figura 36</b> Supermanzana Chillaneja .....	- 57 -
<b>Figura 37</b> Supermanzana Chillaneja .....	- 58 -
<b>Figura 38</b> Supermanzana Cuenca, Ecuador .....	- 59 -
<b>Figura 39</b> Estrategias de Supermanzanas .....	- 60 -
<b>Figura 40</b> Ubicación Ciudad de Cuenca.....	- 64 -
<b>Figura 41</b> Ubicación área de estudio.....	- 64 -
<b>Figura 42</b> Ubicación Micro – Esc: 1-1500 .....	- 65 -
<b>Figura 43</b> Mapa de Usos de Suelo.....	- 66 -
<b>Figura 44</b> Mapa Red Viaria.....	- 67 -
<b>Figura 45</b> Mapa de desplazamiento .....	- 69 -
<b>Figura 46</b> Mapa de Infraestructura y Servicios.....	- 70 -
<b>Figura 47</b> Mapa de elementos urbanos.....	- 73 -
<b>Figura 48</b> Mapa de accesibilidad peatonal.....	- 74 -
<b>Figura 49</b> Mapa corredor peatonal específico .....	- 75 -
<b>Figura 50</b> Mapa de transporte público.....	- 76 -
<b>Figura 51</b> Mapa de ciclovía .....	- 78 -
<b>Figura 52</b> Mapa viario propuesto por el GAD Municipal.....	- 80 -
<b>Figura 53</b> Red viaria nomenclatura propia. ....	- 81 -
<b>Figura 54</b> Mapa vial comercial.....	- 82 -
<b>Figura 55</b> Mapa de movilidad de tráfico rodado .....	- 87 -
<b>Figura 56</b> Identidad, espacio público y actividad social .....	- 89 -
<b>Figura 57</b> Sentidos Viales.....	- 90 -
<b>Figura 58</b> Análisis de movilidad.....	- 91 -
<b>Figura 59</b> Análisis de soleamiento.....	- 92 -
<b>Figura 60</b> Mapa de secciones viales .....	- 93 -
<b>Figura 61</b> Sección Mariscal Lamar - Tramo 14 .....	- 94 -
<b>Figura 62</b> Sección Mariscal Lamar- Tramo 16 .....	- 94 -
<b>Figura 63</b> Sección Mariscal Lamar- Tramo 17. ....	- 94 -
<b>Figura 64</b> Sección Gran Colombia- Tramo 15.....	- 95 -
<b>Figura 65</b> Sección Gran Colombia - Tramo 20.....	- 95 -
<b>Figura 66</b> Sección Simón Bolívar- Tramo 16 .....	- 96 -
<b>Figura 67</b> Sección Simón Bolívar- Tramo 21 .....	- 96 -
<b>Figura 68</b> Sección presidente Borrero- Tramo 3.....	- 96 -

<b>Figura 69</b> Sección presidente Borrero- Tramo 4.....	- 97 -
<b>Figura 70</b> Sección Hermano Miguel- Tramo 3.....	- 97 -
<b>Figura 71</b> Sección Hermano Miguel Tramo 4.....	- 97 -
<b>Figura 72</b> Sección Mariano Cueva-Tramo 4.....	- 98 -
<b>Figura 73</b> Sección Mariano Cueva-Tramo 5.....	- 98 -
<b>Figura 74</b> Sección peatonal- tramo 13.....	- 98 -
<b>Figura 75</b> Sección Peatonal- Tramo 18.....	- 99 -
<b>Figura 76</b> Sección Peatonal- Tramo 19.....	- 99 -
<b>Figura 77</b> Análisis de percepción de seguridad.....	- 101 -
<b>Figura 78</b> Propuesta de movilidad.....	- 105 -
<b>Figura 79</b> Puntos estratégicos de intervención.....	- 106 -
<b>Figura 80</b> Lineamientos y Estrategias de Movilidad.....	- 107 -
<b>Figura 81</b> Lineamientos y Estrategias de Movilidad.....	- 108 -
<b>Figura 82</b> Materialidad de Intervención.....	- 121 -
<b>Figura 83</b> Puntos estratégicos de intervención.....	- 122 -

## LISTA DE TABLAS

<b>Tabla 1</b> Análisis de Casos Referentes Arquitectónicos.....	- 61 -
<b>Tabla 2</b> Cuadro de estacionamientos.....	- 68 -
<b>Tabla 3</b> Cuadro de desplazamiento por motivo.....	- 69 -
<b>Tabla 4</b> Desplazamiento hacia área de influencia.....	- 69 -
<b>Tabla 5</b> Desplazamiento Vehicular.....	- 69 -
<b>Tabla 6</b> Cuadro de vegetación predominante.....	- 71 -
<b>Tabla 7</b> Líneas y recorridos de bus.....	- 77 -
<b>Tabla 8</b> Tipología de calles.....	- 79 -
<b>Tabla 9</b> Prioridad de movilidad.....	- 83 -
<b>Tabla 10</b> Frecuencia de movilidad.....	- 83 -
<b>Tabla 11</b> Afirmaciones de movilidad Cuenca.....	- 84 -
<b>Tabla 12</b> Bus como transporte público.....	- 85 -
<b>Tabla 13</b> Motivos uso de bicicleta.....	- 85 -
<b>Tabla 14</b> Problemas de uso de Bicicleta.....	- 86 -
<b>Tabla 15</b> Grado de Saturación.....	- 88 -
<b>Tabla 16</b> Estrategias de Diseño.....	- 104 -



## 1. CAPITULO I: PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN

## **1.1 Introducción.**

La movilidad urbana en los centros históricos es un tema que impacta de manera directa la vida diaria de quienes habitan y visitan estas áreas. En el Centro Histórico de Cuenca, Ecuador, la congestión vehicular no solo complica el tránsito, sino que también limita la calidad de los espacios públicos, reduce la accesibilidad para peatones y ciclistas, y afecta la convivencia en un entorno que debería ser acogedor y funcional. Estos desafíos resaltan la necesidad de buscar soluciones que, además de resolver el problema del tráfico, transformen el espacio urbano en un lugar más humano y accesible para todos.

El trabajo de titulación se enfoca en explorar cómo las estrategias inspiradas en el modelo de supermanzanas pueden ser aplicadas para mejorar la movilidad en el Centro Histórico de Cuenca. El modelo de supermanzanas, que ha sido implementado con éxito en varias ciudades del mundo, propone reorganizar el tráfico para reducir la presencia de vehículos en ciertas áreas, liberando espacio para peatones, ciclistas y transporte público. La investigación busca adaptar estas ideas al contexto específico de Cuenca, con el objetivo de crear un entorno urbano más sostenible y habitable, reconociendo que las supermanzanas representan una alternativa viable, pero no una solución única a los desafíos de movilidad.

Mediante un análisis detallado de la situación actual en el Centro Histórico de Cuenca, esta investigación identifica los principales problemas de movilidad que afectan la zona, tales como el tráfico intenso y ausencia de espacios adecuados para peatones y ciclistas. Además, se revisan casos de estudio tanto nacionales como internacionales, lo que permite aprender de experiencias previas y adaptar soluciones que han funcionado en otros contextos similares.

El enfoque metodológico de este estudio se basa en un análisis exhaustivo de datos y en la revisión de informes técnicos y académicos. Este enfoque permite evaluar la viabilidad de implementar estrategias basadas en el modelo de supermanzanas, siempre teniendo en cuenta que estas constituyen una alternativa para abordar los problemas de movilidad, pero que deben ser complementadas con otras medidas urbanísticas para lograr un impacto integral y sostenible.

Al final, el trabajo de titulación no solo pretende aliviar los problemas de movilidad en el Centro Histórico de Cuenca, sino también establecer un modelo que pueda ser replicado en futuras intervenciones urbanísticas, priorizando a las personas sobre los vehículos. Las conclusiones de este trabajo ofrecerán un marco de referencia para otras ciudades que enfrenten desafíos similares, demostrando que es posible mejorar la movilidad y la calidad de vida en los centros históricos sin sacrificar su carácter y encanto.

## 1.2 Antecedentes.

El éxito de esta investigación dependerá en gran medida de la capacidad para implementar de manera efectiva las estrategias de movilidad propuestas, adaptándolas a las necesidades específicas del Centro Histórico de Cuenca. Este enfoque no solo busca resolver los desafíos actuales relacionados con la movilidad y la congestión vehicular, sino también establecer un modelo replicable para otras áreas urbanas que enfrenten problemas similares. En este sentido, se espera que las estrategias desarrolladas contribuyan a mejorar la movilidad y la calidad de vida en centros históricos, creando espacios más accesibles, seguros y sostenibles para sus habitantes (Cabrera-Jara & Bernal-Reino, 2020).

La implementación de las supermanzanas conlleva una serie de beneficios significativos. Entre estos, se destacan la creación de calles peatonales a un solo nivel, lo que facilita la movilidad de personas con discapacidades, y la reactivación del comercio local al estimular la presencia peatonal. Dentro de las supermanzanas, la velocidad de circulación se reduce a 10 km/h, lo que garantiza un espacio seguro tanto para peatones como para ciclistas. La limitación de vehículos y la promoción de desplazamientos a pie no solo mejoran la experiencia urbana, sino que también disminuyen el impacto negativo de emisiones, así como la contaminación acústica y visual (San Miguel, 2019).

El concepto de supermanzanas se originó en la planificación urbana como una respuesta a los retos derivados del crecimiento urbano y el aumento del tráfico vehicular. Un referente clave en el estudio de las supermanzanas es la ciudad de Barcelona, España, donde el ingeniero Ildefons Cerdà propuso la transformación urbana a gran escala mediante la unión de manzanas aledañas. El proyecto de Cerdà en Barcelona ejemplifica un proceso profundo de reflexión sobre la planificación urbana, que surgió como una necesidad urgente para enfrentar una crisis ambiental y social en la ciudad. Las condiciones extremas de densidad, junto con la insalubridad de los espacios habitados y públicos, se identificaron como las causas principales de una alta tasa de mortalidad, lo que definió la percepción vital y estadística de los entornos urbanos (Jesús et al., 2009).

El plan urbanístico de Cerdà, diseñado para abordar aspectos jurídicos y económicos, fue concebido como una herramienta adaptable a diversas realidades urbanas. A pesar de enfrentar resistencia y requerir adaptaciones, Cerdà no dudó en modificar su propuesta para mejorarla, manteniendo la estructura general. El enfoque sistemático y flexible que sentó las bases del urbanismo barcelonés, fue fundamental para el desarrollo de la ciudad. Aunque el proyecto original enfrentó resistencia y reinterpretación, su influencia perduró en la forma de la ciudad y en la legislación urbanística hasta mediados del siglo XX (Cogollo et al., 2015).

En el contexto de las supermanzanas, este modelo no solo aborda eficazmente los problemas de movilidad, sino que también contribuye a la humanización del espacio urbano. En su fase funcional, el modelo permite la eliminación del tráfico vehicular en su interior, generando calles libres de ruido y contaminación. De hecho, más del 70% del espacio anteriormente ocupado por vehículos

en movimiento se destina ahora al desplazamiento peatonal y en bicicleta, mejorando significativamente la calidad del entorno (Quizhpe, 2017).

En la fase urbanística subsiguiente, se establecen dos redes: una que delimita las supermanzanas, permitiendo la conexión entre puntos a una velocidad máxima de 50 km/h, y otra red local interna con velocidad limitada a 10 km/h, destinada a residentes y actividades en el área. La distribución del espacio prioriza al peatón, ocupando la mayor parte, mientras que la bicicleta ajusta su velocidad a la del peatón.

Este enfoque sistémico de la circulación y movilidad urbanas no solo mejora la eficiencia del transporte, sino que también crea un entorno más saludable y sostenible. Además, las supermanzanas ofrecen soluciones a desafíos históricos de higiene pública, como los que caracterizaron a las ciudades del siglo XIX, según lo señalado por Padilla Llano en 2016.

### **1.3 Planteamiento del problema.**

El Centro Histórico de Cuenca enfrenta desafíos significativos en términos de movilidad urbana y calidad de vida debido a la congestión vehicular, la insuficiente accesibilidad peatonal y el deterioro del entorno urbano. La limitación de un modelo urbanístico que priorice la movilidad sostenible, como el de las supermanzanas, concebidas como áreas que restringen el tráfico rodado privado y fomentan la movilidad peatonal, ciclista y el uso del transporte público (Rueda, 2019), ha exacerbado estos problemas. Sin embargo, es importante reconocer que la implementación de supermanzanas y las estrategias asociadas representan una alternativa viable, pero no la única opción para abordar estos desafíos (Orellana et al., 2021).

El tráfico rodado en el Centro Histórico de Cuenca ha contribuido a niveles elevados de contaminación atmosférica y acústica, afectando negativamente la salud y el bienestar de los residentes y visitantes. Por ejemplo, se ha demostrado que la implementación de supermanzanas podría reducir los niveles de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) hasta en un 40% (Mueller et al., 2020), evidenciando su potencial como una solución efectiva para mitigar estos problemas. En el caso de Barcelona, tras la implementación de una supermanzana, se observó un descenso del 24% en el riesgo de padecer asma infantil (Mueller et al., 2021), lo que subraya el impacto positivo de estas estrategias en la salud pública. Además, la seguridad vial se ve comprometida por la alta densidad de tráfico, siendo el tráfico vehicular la principal causa de muerte en menores en entornos urbanos (OMS, 2022). La constante presencia de vehículos motorizados no solo compromete la seguridad vial, sino que también afecta negativamente la conservación del patrimonio arquitectónico y la experiencia estética de la ciudad (Orellana et al., 2021).

Además, la ocupación del espacio público por infraestructuras vehiculares ha reducido las oportunidades para crear zonas verdes y áreas de recreación, que son esenciales para la calidad de vida urbana. Las supermanzanas ofrecen una solución al incrementar el espacio público de calidad entre un 10% y un 20% (Rueda, 2019), lo que mejora la accesibilidad y la movilidad autónoma de grupos vulnerables como niños, ancianos y personas con discapacidad. Asimismo, la

reducción de la velocidad vehicular a 10 km/h dentro de las supermanzanas garantiza un espacio seguro para peatones y ciclistas, lo que promueve un entorno más saludable y sostenible (San Miguel, 2019). No obstante, su implementación en Cuenca enfrenta desafíos, como la resistencia al cambio y la ausencia de una planificación urbana que apoye este modelo. Es fundamental sensibilizar a la ciudadanía sobre los beneficios de estas estrategias y desarrollar un enfoque participativo que facilite su aceptación e integración en la estructura urbana existente (OMS, 2022).

Por lo tanto, esta investigación se propone explorar y desarrollar estrategias basadas en el modelo de supermanzanas como una alternativa para optimizar la organización urbanística en el Centro Histórico de Cuenca. Aunque no son la única opción, estas estrategias buscan reducir el tráfico rodado, mejorar la accesibilidad peatonal y ciclista, y fomentar un uso más eficiente del espacio urbano. Al abordar estos problemas, se espera no solo mejorar la calidad del entorno urbano y la experiencia de los habitantes, sino también contribuir a la preservación del valioso patrimonio histórico y cultural de la ciudad, mientras se mantienen abiertas otras opciones y enfoques complementarios que puedan integrarse en el futuro.

#### **1.4 Justificación.**

El Centro Histórico de Cuenca, reconocido por su riqueza histórica y cultural, enfrenta desafíos significativos en términos de movilidad urbana y calidad de vida de sus habitantes. La carencia de un modelo urbanístico sostenible, como el de supermanzanas, que priorice la movilidad peatonal, ciclista y el transporte público, ha generado problemas de congestión vehicular y la disminución de espacios públicos de calidad en este importante sector de la ciudad. Este trabajo propone explorar la necesidad y viabilidad de implementar un sistema de supermanzanas sostenibles en el Centro Histórico de Cuenca como una estrategia integral para abordar estos desafíos de movilidad y mejorar la calidad de vida de sus residentes.

El Centro Histórico de Cuenca, al igual que muchos núcleos urbanos con un importante patrimonio histórico, enfrenta dificultades derivadas del aumento del tráfico rodado privado, la falta de espacios peatonales seguros y la contaminación ambiental. Estudios recientes, como el de Rueda (2019) y Mueller et al. (2020), resaltan las desventajas significativas de no implementar modelos de movilidad sostenible en entornos urbanos densamente poblados como el Centro Histórico de Cuenca. La contaminación atmosférica, en gran medida generada por el tráfico rodado, afecta la salud pública, incrementando los problemas respiratorios y cardiovasculares entre la población. Además, la seguridad vial se ve comprometida, siendo el tráfico la principal causa de muerte en entornos urbanos según la OMS (2022).

La implementación de un sistema de supermanzanas en el Centro Histórico de Cuenca promete una serie de beneficios tangibles y medibles. En primer lugar, las supermanzanas fomentarán una movilidad más sostenible al restringir el tráfico rodado privado al interior de estas áreas, priorizando el desplazamiento peatonal, ciclista y el uso del transporte público. Esta medida no solo reducirá los niveles de contaminación atmosférica, como lo evidencia el estudio de Rueda (2019) sobre la reducción del dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) hasta en un 40%, sino que también

contribuirá a mejorar la calidad del aire y la salud pública de los residentes, como se demostró en Barcelona con la disminución del riesgo de asma infantil en un 24% (Mueller et al., 2021).

Además, las supermanzanas permitirán recuperar espacios públicos de calidad, destinando áreas previamente ocupadas por vehículos a zonas verdes, parques, plazas peatonales y espacios de recreación. Esto no solo mejorará el entorno urbano, sino que también fomentará la interacción comunitaria y la vida al aire libre. Asimismo, se espera una mejora significativa en la seguridad vial al reducir el tráfico y la velocidad de circulación dentro del Centro Histórico, creando entornos más seguros para peatones, ciclistas y residentes en general.

La implementación exitosa de supermanzanas en el Centro Histórico de Cuenca requiere una estrategia integral que aborde aspectos técnicos, sociales y económicos. Es fundamental realizar un análisis detallado de la infraestructura existente, las necesidades de la comunidad y los posibles obstáculos para la implementación. Se deben diseñar planes de acción que contemplen la reconfiguración del espacio urbano, la mejora del transporte público, la creación de infraestructuras ciclistas seguras y la participación activa de la comunidad en el proceso de planificación y toma de decisiones.

Una campaña de sensibilización efectiva dirigida a los residentes, comerciantes y autoridades locales será crucial para generar apoyo y compromiso con la implementación de las supermanzanas. La colaboración interdisciplinaria entre urbanistas, arquitectos, ingenieros de tráfico, autoridades municipales y organizaciones comunitarias será esencial para desarrollar e implementar un plan que sea factible y eficaz en el contexto específico del Centro Histórico de Cuenca.

## **1.5 Objetivos de la investigación.**

### **1.5.1 General.**

Proponer mediante diferentes estrategias, un modelo de supermanzanas en el Centro Histórico de Cuenca entre las calles “Gran Colombia, Mariano Cueva Marisca Sucre y presidente Borrero”, mejorando la movilidad urbana sostenible.

### **1.5.2 Específicos.**

- a. Investigar estrategias de movilidad urbana sostenible, centrándose en el concepto de supermanzanas y examinando casos relevantes de su implementación.
- b. Análisis de la situación actual del sector de estudio con los multicriterio de la movilidad urbana sostenible.
- c. Establecer estrategias que fomenten la movilidad peatonal, restringiendo el acceso vehicular en ciertas áreas y proponer vías y espacios adaptados para medios de transporte no motorizados, mejorando así la habitabilidad y accesibilidad en el área de estudio, en las calles Presidente Borrero, Simón Bolívar, Mariano Cueva y Mariscal Lamar.

## **1.6 Metodología.**

### **1.6.1 Recopilar información de distintos casos de estudio, fuentes bibliográficas y metodológicas que pueda servir para la investigación de la movilidad urbana de las supermanzanas.**

Una investigación científicamente válida se fundamenta en datos verificables que respalden la demostración de la hipótesis planteada. Para lograr esto, es esencial llevar a cabo un proceso sistemático de recolección de datos, con objetivos bien definidos en cuanto al tipo y la profundidad de la información que se desea obtener (Inga Mariela & Karim Paz, s/f). La metodología se encuentra ligada a diferentes criterios como, por ejemplo, Revisión literaria, conceptualizaciones específicas, búsqueda en diferentes bases de datos relevantes (bases académicas, institucionales.), artículos académicos, libros y documentos que aborden aspectos específicos del tema a realizarse. Es importante señalar que en un solo artículo de investigación es posible haber utilizado más de un método de investigación y/o técnica de recolección de datos (Risso, 2017). Dicho esto, se utilizará metodologías de casos de estudio utilizando términos de búsqueda específicos en temas relacionados con supermanzanas, revisión de informes y documentos oficiales de instituciones públicas y privadas referentes al tema, recurrir a instituciones públicas (GAD Municipal, Biblioteca Municipal, entre otros.) para la recopilación de datos locales y a su vez crear una base de datos con información local (PIT's, movilidad, ambiental, equipamientos, etc.). Sistematización y organización de la información.

La revisión bibliográfica es una etapa esencial en cualquier proyecto de investigación, destinada a obtener la información más relevante dentro de un vasto universo de documentos disponibles en el campo de estudio. En la era actual, donde la cantidad de información científica disponible crece exponencialmente, surge el desafío de gestionar eficazmente esta cantidad de datos. La revisión bibliográfica, también conocida como estado del arte, implica la descripción detallada de un tema o tecnología específica, pero no aborda la identificación de tendencias que podrían influir en el desarrollo futuro de dicha tecnología ni facilita la toma de decisiones estratégicas

al respecto (Gómez-Luna et al., 2014a). La metodología propuesta para la sistematización y organización bibliográfica consta de distintas fases esenciales, las cuales deben retroalimentarse a lo largo del proceso de búsqueda de información (Gómez-Luna et al., 2014b). Las fases tentativas a utilizarse es el desarrollo y clasificación de una base de datos para organizar la información antes recopilada. Un análisis comparativo de los casos de estudios para identificar patrones, similitudes y diferencias para su posterior validación y actualización.

### **1.6.2 Diagnóstico y situación actual del área de estudio.**

La metodología propuesta para el diagnóstico del Centro Histórico de Cuenca se desarrollará en varias etapas clave. En primer lugar, se llevará a cabo un análisis de la situación actual para evaluar el estado actual de la movilidad urbana en la zona. Esto incluirá la recopilación de datos sobre datos actuales de movilidad del área de estudio y otros aspectos relevantes. Para el diagnóstico y situación actual antes dicha se ocupará varias metodologías para la obtención de datos, las cuales son: (“METODOLOGÍA DE ANÁLISIS DEL CONTEXTO - Aproximación interdisciplinar”). Posteriormente, se realizarán mapas con los análisis requeridos con métodos de dibujo 2D y 3D, con distintos softwares de dibujo. Una vez recopilada la información relevante, se procederá a la identificación de áreas prioritarias. Mediante el mapeo de áreas críticas en términos de problemas de movilidad identificados y considerando la retroalimentación de las partes interesadas, se establecerán áreas prioritarias para futuras intervenciones. Este enfoque permitirá una planificación estratégica más efectiva y orientada a las necesidades específicas de la comunidad en el sitio propuesto.

### **1.6.3 Implementar estrategias que puedan adaptarse a distintos espacios a futuro en temas de movilidad urbana en supermanzanas en la ciudad de Cuenca.**

Para esta fase, centrada en la adaptabilidad de estrategias urbanas, tendrá en cuenta la efectividad y viabilidad de las implementaciones planificadas. En primer lugar, se llevará a cabo una evaluación exhaustiva de la adaptabilidad de las estrategias seleccionadas para implementar. Esto implica identificar y seleccionar estrategias que puedan ajustarse y adaptarse al contexto urbano específico del proyecto, considerando especialmente la flexibilidad en términos de movilidad urbana.

Posteriormente, se realizará un análisis técnico detallado para evaluar la factibilidad de implementar las estrategias seleccionadas en las calles Presidente Borrero, Simón Bolívar, Mariano Cueva y Mariscal Lamar. Este análisis incluirá consideraciones técnicas, logísticas y prácticas para garantizar que las estrategias puedan implementarse de manera efectiva en estas ubicaciones específicas, teniendo en cuenta las características y condiciones particulares de cada calle. Una vez completada la evaluación y selección de estrategias adaptativas, se procederá al desarrollo de herramientas de implementación. Este enfoque metodológico integral permitirá avanzar hacia una movilidad urbana más adaptable y eficiente en el contexto específico del estudio.



## 2. CAPITULO II: MARCO TEÓRICO

## 2. CAPITULO II

### 2.1 Antecedentes históricos - origen y evolución de las supermanzanas.

La búsqueda de un modelo urbano que reduzca los impactos negativos del aumento acelerado de los viajes en vehículos de motor privados y que, al mismo tiempo, proporcione una vida cívica más plena para sus residentes, ha sido una constante en la historia de la planificación urbanística. A lo largo de los siglos, se han realizado esfuerzos significativos en diferentes etapas del desarrollo urbano para lograr estos objetivos (Fundación Barranco, 2017). Un ejemplo temprano de este enfoque puede encontrarse en 1748, cuando el arquitecto italiano Giambattista Nolli elaboró un mapa de Roma que marcaba en negro todas las áreas inaccesibles para los peatones comunes, permitiendo identificar las zonas en las que podían caminar libremente. En esta representación, Nolli clasificó plazas, mercados, iglesias, calles, palacios y corredores en un mismo nivel, combinando elementos públicos y privados para mostrar una estructura híbrida que reflejaba la integración de los diversos componentes de la ciudad (Durán-Hermida, 2020). Este tipo de planteamientos pueden considerarse antecedentes conceptuales de lo que hoy entendemos como supermanzanas, donde se busca una integración sostenible de los espacios urbanos para priorizar la movilidad peatonal y ciclista, promoviendo una convivencia armónica entre las distintas funciones de la ciudad.

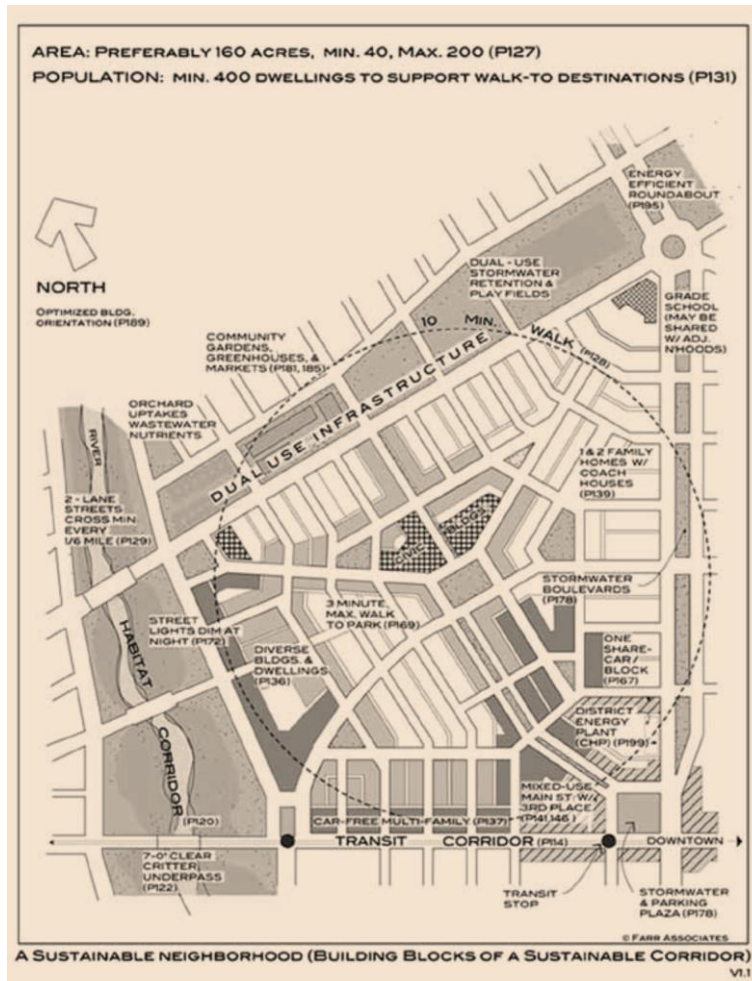


**Figura 1** Fragmento del Plano de Roma de 1748

**Autor** (Hermida, 2021)

Entre 1921 y 1931, Clarence Perry fue uno de los primeros sociólogos urbanos y centró su investigación en los efectos de una buena planificación urbana en el desarrollo del Plan Regional de espíritu vecinal para Nueva York y sus suburbios (Regional Plan of New York and Its Environs). En

su monografía incluida en la publicación del plan, dice que la oficina vecinal es la célula básica del funcionamiento de la ciudad, que las relaciones entre vecinos son fáciles, para que las personas que allí viven puedan formar una comunidad. Estas áreas están definidas por límites claros creados por las calles principales; Se priorizan las calles de baja y alta velocidad y pueden cumplir cuatro funciones básicas: caminos escolares, parques, comerciales y residenciales, y peatonales (Fernández de Valderrama et al., 2020).



**Figura 2** Diagrama de los principios de las unidades vecinales

**Autor** (Vaderrama, 2020)

La transformación de la ciudad de Barcelona, liderada por su supermanzana, es un ejemplo notable. La nación española es un programa que se comenzó desde el año 1987 y ha sido sujeto de atención en el ámbito internacional debido a su concepto de transformación de la ciudad combinando las manzanas que el Ing. Ildefons Cerdá propuso al respecto en el Plan de 1859 (Quisirumbay, 2020).

El Plan Cerdá surgió en 1860 y fue diseñado para la expansión urbana de Barcelona debido a las preocupaciones por el saneamiento, el transporte y la desigualdad del momento. La filosofía social de Cerdá se centró en sus ideas sobre el urbanismo y desarrolló una teoría de la forma urbana

moderna que tenía en cuenta el impacto de las nuevas tecnologías de la época, como las vías del tren, la iluminación y los telégrafos. Lo más importante en su trazado es la regularidad, con una retícula geométrica e intersecciones verticales, con el objetivo de evitar zonas privilegiadas de cualquier clase social y conseguir una densidad óptima e higiénica (Jesús et al., 2009).

El objetivo era desarrollar los mejores estándares habitacionales con visión a largo plazo; se ordenó en bloques iguales de 113 metros de cada lado, con edificios y aceras cortados en ángulo en formas achaflanadas para una mejor visibilidad en las intersecciones, aumentando la movilidad y permitiendo el desarrollo de servicios complementarios en estos espacios. En su plan dividió la extensión de Barcelona en áreas, cada una compuesta por veinte bloques, dotando a cada zona de los servicios necesarios como mercados, parques, colegios, hospitales, con el objetivo de dotar a toda la ciudad de zonas homogéneas, por tanto; este plan es considerado como la primera intervención hacia lo que hoy conocemos como una supermanzana (Cogollo et al., 2015) (Fundación Barranco, 2017a). Si bien la racionalidad y eficacia del plan de Cerdá contribuyó a la solución de los problemas urbanísticos que existían en aquel momento, se puede decir que no tuvo en cuenta la contaminación del entorno existente, el creciente número de vehículos ni el aumento de superficie usada. En 1929 se completó el ensanche de Barcelona con el desarrollo de la ciudad entre la actual ciudad y la colina de Montjuïc (Cogollo et al., 2015).

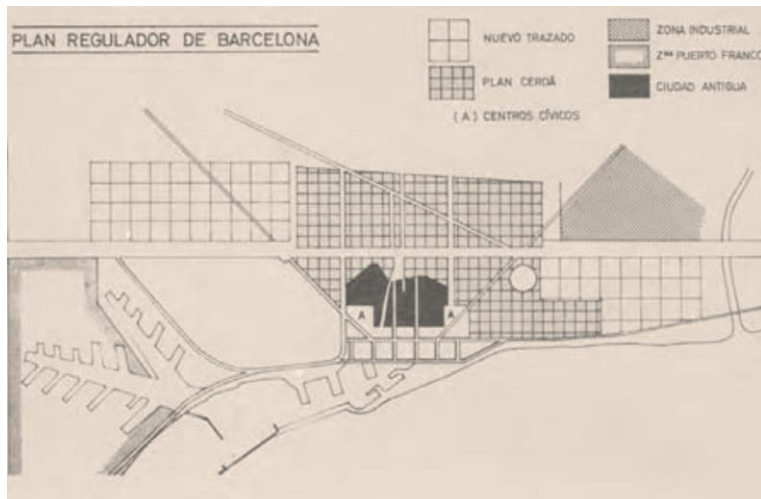


**Figura 3** Plan Cerdá

**Autor** (Cerdá, 2018)

Posteriormente, en 1932, algunos miembros del movimiento modernista fundaron GATCPAC (Grupo de Arquitectos y Técnicos Católicos para la Promoción de la Arquitectura Contemporánea) con la colaboración de Le Corbusier, quien apoyó la implementación del plan de Maciá. Luchan por el desarrollo urbano.

El Plan Maciá tiene un concepto que contrasta con las anteriores viviendas unifamiliares espaciales con jardines y terrazas privadas; Por el contrario, se diseñó una sucesión de casas, fábricas, jardines públicos y edificios de instituciones públicas para el beneficio de todos los ciudadanos, especialmente los ricos (Fundación Barranco, 2017)



**Figura 4** Propuesta de nuevo trazado, Plan Maciá

**Autor** (Jimenez, 2018)

Entre los proyectos del programa Maciá destaca la "Casa Bloc" diseñada por José Lluís Sert Torres y Le Corbusier, de la que serán el prototipo de 400 m<sup>2</sup> de espacio habitable. Si bien el Plan no pudo completarse en su totalidad por problemas políticos de la época, podemos confirmar que hace 80 años se hizo un diseño inicial, consistente en una combinación de unidades con módulos de 400 x 400 metros, equivalente a nueve unidades. Todos los existentes en la sociedad con grandes asentamientos que incluyen vivienda e infraestructura (Tarrangó, 1980).



**Figura 5** Panel comparativo entre el Plan Maciá y la manzana Cerdà

**Autor** (Jimenez, 2018)

El impulsor del modelo de supermanzanas en Barcelona y otras ciudades del mundo en los últimos años ha sido Salvador Rueda, director de BCNecología, un foro público sobre movilidad que pretende aportar soluciones relacionadas con el desarrollo sostenible de la ciudad de Barcelona. Temas relacionados con energía, armonía social entre otros (Rueda, 2011a). Un análisis del ruido debido a la contaminación del tráfico realizado por el Ayuntamiento de Barcelona en 1987 encontró que más de la mitad de los residentes vivían en calles que superaban el nivel permitido de 65 dBA.

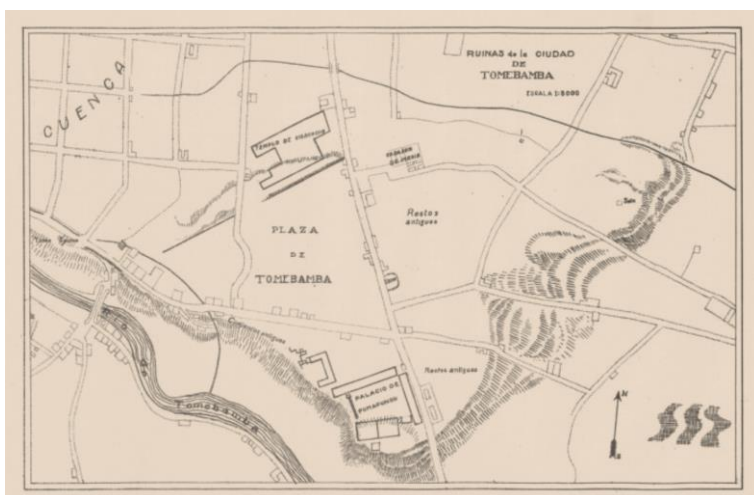
Por ello, Rueda señala que es necesario cambiar la estructura de las ciudades y cree que la carretera debería ir hacia el barrio para reducir el ruido; Por lo tanto, en última instancia fomenta la implementación de un plan maestro que tenga en cuenta la deuda existente pero que también integre las partes existentes; Delimitación de circunvalaciones y vías interiores como vías pacíficas y comunes, principalmente para el tráfico motorizado (Fundación Barranco, 2017a).

Según Salvador Rueda, describe a una supermanzana actual como “Las supermanzanas acogen pues, el conjunto de usos que hoy se dan cita en cualquier parte de la ciudad menos uno, impedir la circulación del vehículo de paso en su interior. No son, por tanto, zonas peatonales estrictamente. Las supermanzanas son espacios cuya velocidad se restringe a 10 km/h (Rueda, 2011a)”.

## 2.2 Evolución Urbana de la ciudad de Cuenca.

### 2.2.1 La ciudad de Tomebamba.

La ciudad de Tomebamba, gobernada por Huayna-Cápac, fue destruida durante la Batalla del Tahuantinsuyo, luego habitada por los españoles. El español Núñez de Bonilla, junto con su tripulación, aprovecharon la caída de agua de un gran canal cercano a Calle Larga para establecerse y establecer su nueva vida (Fundación Barranco, 2017a). La ciudad Inca fue construida con una variedad de méritos arquitectónicos, con sus grandes murallas y diversos edificios. El historiador Max Uhle, quien nos ayuda a explicar la antigua Tomebamba, dice que el primer asentamiento se ubicó en las calles principales de Larga, Av. Huayna-Cápac, Calle Juan Jaramillo y Calle Tomás Ordoñez. El antiguo templo de Viracocha estaba ubicado en el área de la Iglesia Corazón de María (Calle Honorato Vázquez) y el Palacio Pumapungo y otros. Cabe agregar que parte de la zona conocida hoy como barrio de Todos Santos también formaba parte del territorio de la ciudad en esa época. Por tanto, podemos decir que este barrio es el barrio más antiguo de Cuenca (Vega de Córdova, 1997).

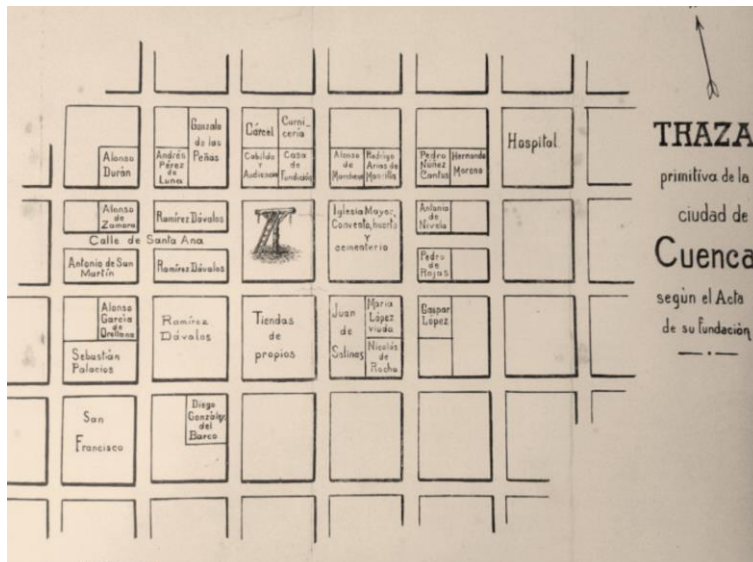


**Figura 6** Ruinas de la ciudad de Tomebamba

**Autor** (Uhle, 1849)

## 2.2.2 Traza de la ciudad de Cuenca 1557.

Esta primera estructura se dividió en 25 manzanas completas alrededor de la plaza principal (hoy Parque Calderón), un plano borrador el cual para ese entonces ayudaría al crecimiento en años posteriores. Muchas de estas ubicaciones estaban originalmente destinadas a los españoles y contaban con el equipamiento necesario para garantizar su buen funcionamiento (Vintimilla, 1976). Las instalaciones principales incluyen la antigua catedral, como la Iglesia Principal con su jardín y cementerio, el cabildo y la junta, la casa de moneda (ahora gobernación), la carnicería, la prisión y el hospital. A partir de ahí, la población local encontraba sus comercios en la calle donde se encuentra el ahora llamado GAD municipal. Es importante resaltar que los árboles, la horca y picota se emplazó en el núcleo de la plaza central. Así, de estas 25 manzanas limitan con la calle Gran Colombia al norte, la calle Juan Jaramillo al sur, la calle Mariano Cueva al este y la calle General Torres al oeste. Esta distinción de traza nos permite hacernos una idea más real del tamaño de la ciudad, hoy dicha traza principal forma parte del sector de nuestro centro histórico de Cuenca (Mejía, 2014) (Muñoz & Vivar, 2013).

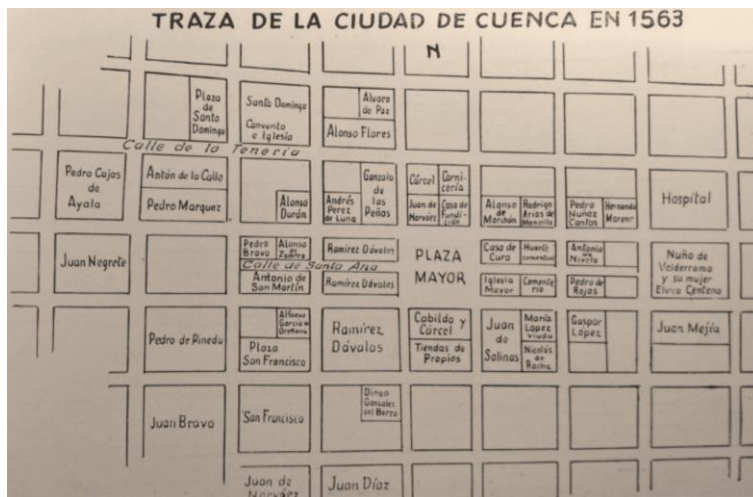


**Figura 7** Traza primitiva y fundacional de la ciudad de Cuenca

**Autor** (Palacios, Siglo XX)

## 2.2.3 Traza de la ciudad de Cuenca 1563.

Esta nueva propuesta de trama se propuso seis años después de su fundación, con el aumento de manzanas hasta llegar a 33 de las 25 unidades iniciales. Ocho manzanas se crearon para poder albergar por una parte hitos religiosos de Cuenca y los vecinos por el otro. Sin embargo, las imágenes de esta nueva trama muestran cambios implementados en algunas de las áreas existentes debido a la nueva ampliación de la ciudad (Borrero, 2006).



**Figura 8** Traza de la ciudad de Cuenca 1563

Autor (Palacios, Siglo XX)

### 2.2.4 Traza de la ciudad de Cuenca 1792.

En 1784, el entonces gobernador designó la ciudad central de Cuenca determinando el área de la plaza central y las calles a dos manzanas de su alrededor. Dice que en esa época el tamaño de la ciudad creció no sólo en el centro de la ciudad sino también más allá de las orillas del río, es decir, hacia la actual zona del Ejido, debido a la visualización de terrenos construidos.

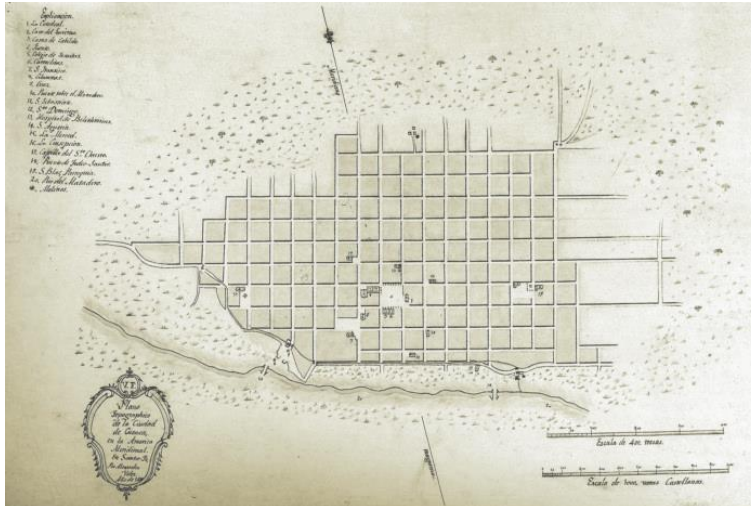


**Figura 9** Traza de la ciudad de Cuenca 1792.

Autor (Cuenca, 1792)

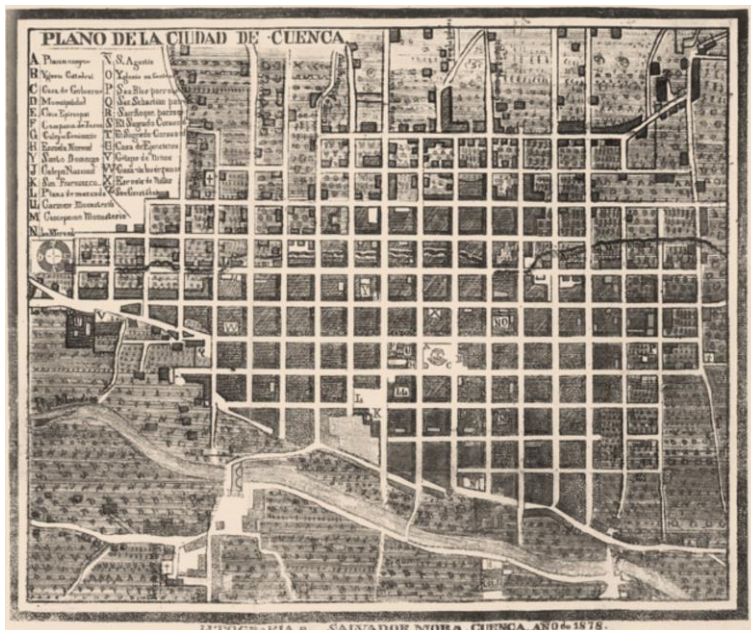
En posteriores años con distintos mapas de la traza de Cuenca se evidencia el crecimiento urbano en todos sus alrededores, este hecho genera la urgencia de conexión entre, la ciudad de y sus nuevos emplazamientos los cuales estaban divididos por el río Tomebamba y se genera un hecho histórico el cual es la construcción de conexiones como el puente del Vado y Todos Santos en el año 1849. De 1850 en adelante por los años 1878, la ciudad percibió un gran aumento predial

de los cuatro bordes del centro urbano, Estas expansiones dieron paso a la creación de vías de acceso y salida a diferentes partes del país: San Sebastián como salida a Molleturo y Guayaquil; San Roque como salida hacia Oña y Loja; y El Vecino como salida hacia la capital, Quito (Fundación Barranco, 2017) (Ilustre Municipalidad de Cuenca, 2008).



**Figura 10** Traza de la ciudad de Cuenca 1849.

Autor (Uhle, 1849)

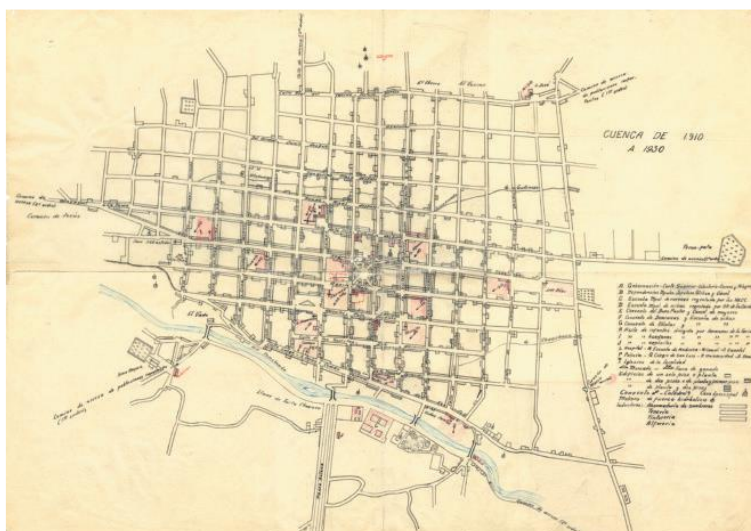


**Figura 11** Traza de la ciudad de Cuenca 1849

Autor (Uhle, 1849)

### 2.2.5 Traza de Cuenca en los años 1910 – 1930.

En este periodo de tiempo se empieza a reflejar el acceso y salida de la ciudad de Cuenca. Durante estos años, La actual Avenida Loja era la salida sur al resto del país, mientras que el camino libre era el camino hacia la capital Quito. Estos dos accesos arteriales de carreteras eran de primer orden porque eran carreteras que conducían a las principales ciudades. Los caminos de acceso a la segunda orden se diseñaron a lo largo de la vía existente, la actual calle de Corazón de Jesús hacia la ciudad de Guayaquil en la costa y por la vía González Suárez, que pasa por el nuevo cementerio. La avenida 12 de abril era la vía que conectaba al Valle y Santa Ana. La calle Solano ya tiene diseño propio, y el Puente Centenario ya está en el mapa (Mejía, 2014) (Fundación Barranco, 2017).

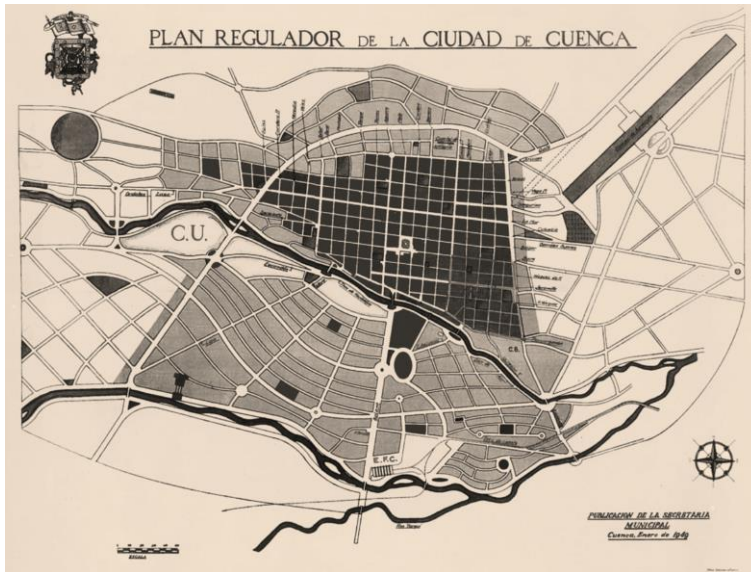


**Figura 12** Traza de la ciudad de Cuenca 1910-1930

**Autor** (Hemida, 2017)

### 2.2.6 Primer plan regulador para Cuenca 1949.

Para el año 1949, el arquitecto uruguayo Gilberto Gatto Sobral elaboró el proyecto del Plan Regulador de Cuenca con una visión de cincuenta años a futuro. En él establece los principios de zonificación, equilibrio, limpieza y valor económico al dividir la ciudad en zonas: comercial, industrial, agrícola y cinco zonas. Sin embargo, esta planificación, no pudo utilizarse adecuadamente porque las zonas y otras medidas propuestas no estaban acorde con la zona residencial, puesto que, está diseñada de forma compleja y, entre otras cosas, la estructura social del suelo industrial era complicado. Se dice que esta es la razón por la que Cuenca mantuvo su organización colonial hasta la década de 1950 (Mejía, 2014) (Augusta Hermida et al., 2015).



**Figura 13** Plan Regulador de la ciudad de Cuenca 1949

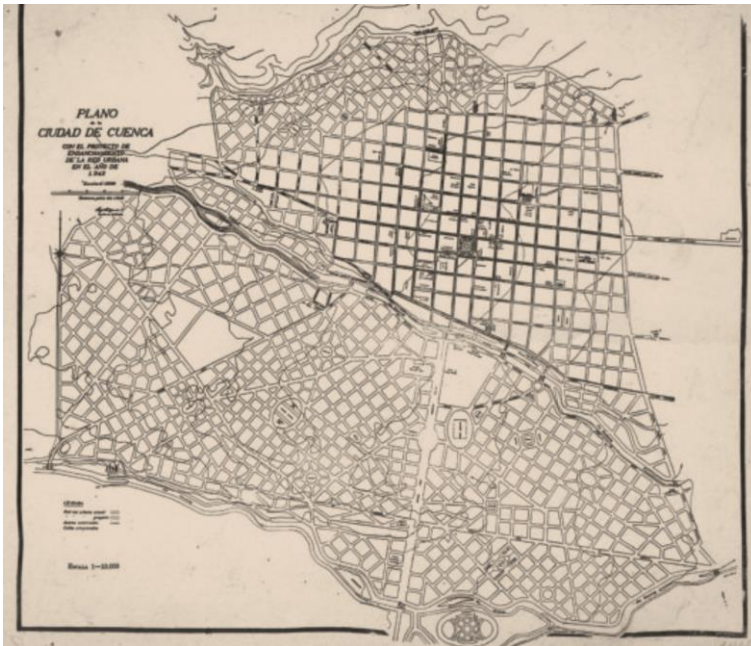
**Autor** (Hermida A. , Plan Regulador de la ciudad de Cuenca 1949, 2004)

A partir de la década de 1960, la urbanización se popularizó en Ecuador y la población comenzó a concentrarse en las ciudades, convirtiéndose en un país predominantemente urbano. Esto también pasa en Cuenca. El cambio en los métodos de producción conduce a la migración de las zonas rurales a las urbanas, lo que significa cambios en las rutinas diarias y el surgimiento de nuevos asentamientos urbanos como El Vecino y Totoracocha (Augusta Hermida et al., 2015) (Mejía, 2014)



**Figura 14** Plano aéreo de la ciudad de Cuenca 1973

**Autor** (Hermida A. , Plan Regulador de la ciudad de Cuenca 1949, 2004)

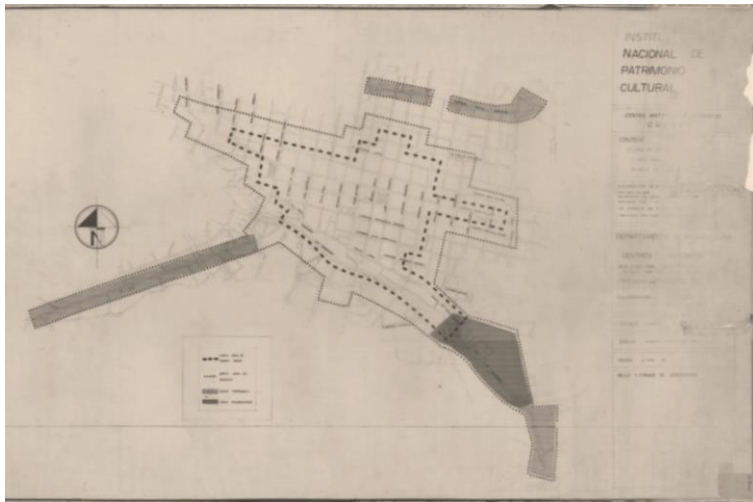


**Figura 15** Plano de la ciudad de Cuenca

**Autor** (Hermida A. , Plan Regulador de la ciudad de Cuenca 1949, 2004)

### **2.2.7 Reforma del Centro Histórico de Cuenca 1981.**

Este año hay que destacar una parte especial del centro histórico de la ciudad. Para hacer esto posible, el Centro de Patrimonio Nacional contrató a CONSULPLAN como planificador del proyecto. Este mapa fue elaborado antes de la publicación de la nueva ley de control y gestión del centro histórico de la ciudad. El plano amplía esta área y muestra algunas categorías: área planificada inicial, respeto al sitio, área especial y excavación. Elementos muy particulares como caminos, ríos, puentes, plazas, etc. Todos estos elementos sirvieron de herramientas utilizadas para limitar ciertas características de cada zona. Sin embargo, el Arq. Boris Albornoz explica que el centro histórico tiene un carácter especial que lo hace fácil de reconocer sin tener que quitarlo, porque conserva su identidad y carácter, diferenciador de otros puntos de la ciudad de Cuenca (Fundación Barranco, 2017a).



**Figura 16** Centro Histórico de Cuenca 1981

**Autor** (Hermida A. , Plan Regulador de la ciudad de Cuenca 1949, 2004)

### 2.2.8 Trama urbana de la ciudad de Cuenca 2004 y situación actual.

Al examinar este plan, podemos ver las últimas medidas para la mejora de los espacios públicos del centro histórico, como el Parque Abdón Calderón, el Parque San Blas y San Sebastián. Estos lugares pretenden añadir valor a la historia y la decoración con miradores, edificios y estructuras similares. Las secciones del museo, por su parte, se organizan mediante tabiques continuos y ambientes cerrados para encontrar sacerdotes internos que permitan que la luz natural fluya por el interior del edificio, a saber: En la práctica, el 50% se encuentra y el resto se ubica en terrazas, caminos, campos, parques, etc. (Truhan, 2021).



**Figura 17** Centro Histórico de Cuenca 2004

**Autor** (Hermida A. , Plan Regulador de la ciudad de Cuenca 1949, 2004)

Actualmente el Centro Histórico de Cuenca contiene 38 barrios de 12 parroquias urbanas, con una superficie de 493 Ha que corresponde al 6.98% del área urbana del Cantón Cuenca (Fundación Barranco, 2017a).

### **2.3 Definición de supermanzanas.**

La primera intervención definida como supermanzana, surgió en 2016 en Vitoria-Gasteiz, España. Este modelo innovador de planificación urbana ha inspirado ciudades de todo el mundo, promoviendo entornos sostenibles y habitables. También conocidas como "superilles" o "áreas de prioridad peatonal", las supermanzanas agrupan varias manzanas tradicionales en una más grande, restringiendo el tráfico rodado y priorizando espacios para peatones, ciclistas y transporte público (San Miguel, 2019).

El concepto de supermanzana se basa en la idea de la "manzana" como unidad mínima del barrio, actuando como punto de conexión entre lo público y lo privado en la ciudad. Estas áreas urbanas transformadas en zonas peatonales fomentan el ocio y la tranquilidad, con moderación del tráfico vehicular y abundante vegetación. Su tamaño, menor al de un barrio tradicional, las convierte en la unidad fundamental de la estructura urbana.

Las Supermanzanas representan una alternativa innovadora en el urbanismo moderno, configurando oasis peatonales que priorizan la seguridad y el bienestar ciudadano. Con un estricto control del acceso vehicular, limitado a residentes, vehículos de carga y emergencias, estas unidades compactas mantienen una velocidad máxima de 10 km/h, creando entornos seguros y tranquilos para los peatones, quienes son los protagonistas del espacio público. Las vías rápidas, con un límite de 50 km/h, rodean la Supermanzana, conectándola con el resto de la ciudad sin perturbar su ambiente pacífico (San Miguel, 2019).

Se podría decir que una supermanzana es un espacio cerrado, pero su realidad es que, aunque están restringidas al tráfico de paso, otros vehículos aún pueden ingresar. Sin embargo, por lo general, existen regulaciones en las entradas, como horarios específicos, señalización y barreras. Estas barreras pueden abrirse para permitir el acceso de vehículos que lo necesiten. La capacidad de adaptación de las supermanzanas es una característica esencial que mejora la funcionalidad de la ciudad, ya que, en ciertas ocasiones, como obras o eventos en la calle, los vehículos de paso pueden requerir rutas alternativas (Papa, 2013). Además, se plantea la posibilidad de que las supermanzanas no cuenten con barreras físicas en los puntos de acceso. En este caso, su diseño debe incluir un esquema de circulación que desanime a los vehículos de paso a ingresar, a menos que haya una razón excepcional que lo justifique (Papa, 2013).

#### **2.3.1 Elementos clave de supermanzanas.**

Partiendo del concepto fundamental de supermanzana, esta idea desafía completamente la tradición de la típica ciudad, donde las calles pueden ser utilizadas por el tráfico sin restricciones. Para implementar un modelo de supermanzana en una ciudad, se comienza por clasificar las calles de acuerdo a su jerarquía: las vías principales que dirigen el tráfico de paso y ayudan a ubicar las

supermanzanas, y las secundarias, que están cerradas exclusivamente para peatones y ciclistas, salvo para el acceso de vehículos de residentes, servicios, emergencias, carga y descarga (Papa, 2013).

La introducción de las supermanzanas implica la creación de dos sistemas de circulación distintos en la ciudad: uno aplicable a las vías principales, donde los vehículos tienen preferencia y deben circular sin interrupciones, y otro destinado a las supermanzanas, donde se prioriza al peatón y los demás vehículos deben ajustarse a su presencia. La priorización del peatón es un aspecto fundamental de esta estrategia, lo que conlleva una serie de medidas dentro de las supermanzanas, tales como el diseño de calles para garantizar la accesibilidad universal, la imposición de límites de velocidad de 10 km/h para garantizar la seguridad, y la implementación de mejoras para hacer más habitables y cómodos los espacios públicos (Papa, 2013).



**Figura 18** Supermanzana

**Autor** (Victoria-Gasteiz, 2022).

### 2.3.2 Detractores sobre la metodología de Salvador Rueda.

El modelo de supermanzanas, ideado por el urbanista Salvador Rueda, incremento su popularidad en los últimos años por su potencial para mejorar la calidad de vida en las ciudades. Sin embargo, como toda propuesta innovadora, no está exenta de críticas. En este análisis, abordaremos tanto las ventajas como las desventajas del modelo, junto con alternativas y consideraciones para una mejor implementación.

Este análisis examina la efectividad de la política espacial de Barcelona para fomentar la movilidad sostenible, restringir el tráfico, aumentar los espacios públicos y mejorar los indicadores ecológicos básicos. Se centra en las medidas implementadas bajo el concepto de "supermanzana" en dos barrios de Barcelona: Gracia y El Poblenou. Se resalta la capacidad de estos cambios para crear espacios amigables para las personas y mejorar los indicadores urbanos y ecológicos. No

obstante, se identifican debilidades en El Poblenou, especialmente en cuanto a la legibilidad de la nueva red de tráfico y la atracción del área (Gyurkovich et al., 2019).

Se discute la importancia de evaluar la calidad del espacio público más allá de las cifras, considerando factores como la relación espacial, la escala humana y la calidad de los proyectos verdes implementados. Además, se plantea la necesidad de reflexionar sobre la pertinencia de las acciones de las autoridades municipales en una ciudad ya altamente caminable como Barcelona (Gyurkovich et al., 2019). En el caso de El Poblenou, se menciona la dificultad que enfrentan los conductores, incluidos los de autobuses, para moverse en la zona de la supermanzana. Aunque se subraya la mejora de los indicadores urbanos, se cuestiona si se han considerado adecuadamente todos los factores al seleccionar este lugar para la implementación de la supermanzana. Se concluye que el concepto de supermanzana es una nueva herramienta en la política de revitalización urbana, generando tanto críticas como desafíos en el proceso de planificación espacial (Gyurkovich et al., 2019).

### **2.3.3 Impacto en la movilidad, el comercio local y la calidad del aire.**

Uno de los objetivos centrales del modelo es reducir el tráfico vehicular, lo que se traduce en una mejora de la calidad del aire y la seguridad vial. No obstante, algunos críticos argumentan que esta reducción podría generar mayor congestión en las vías perimetrales, afectando negativamente la movilidad general.

Asimismo, se ha expresado preocupación por el impacto en la eficiencia del transporte público, especialmente para buses grandes, debido al rediseño de las calles con vías más estrechas. En este sentido, es fundamental realizar estudios de impacto exhaustivos que evalúen los efectos en la movilidad de todos los usuarios, incluyendo peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.

Otro aspecto a considerar es el impacto en el comercio local. Algunos comerciantes temen que la reducción del tráfico vehicular pueda afectar negativamente sus ventas, especialmente en negocios que dependen de la accesibilidad en coche.

### **2.3.4 Impacto social y económico.**

Se sugiere que las supermanzanas, al mejorar el entorno urbano, podrían provocar un aumento en los precios de las viviendas, lo que podría desplazar a los residentes de bajos ingresos. Este fenómeno, conocido como gentrificación, representa una preocupación significativa que requiere la intervención de políticas públicas orientadas a garantizar el acceso a la vivienda asequible para todos los ciudadanos.

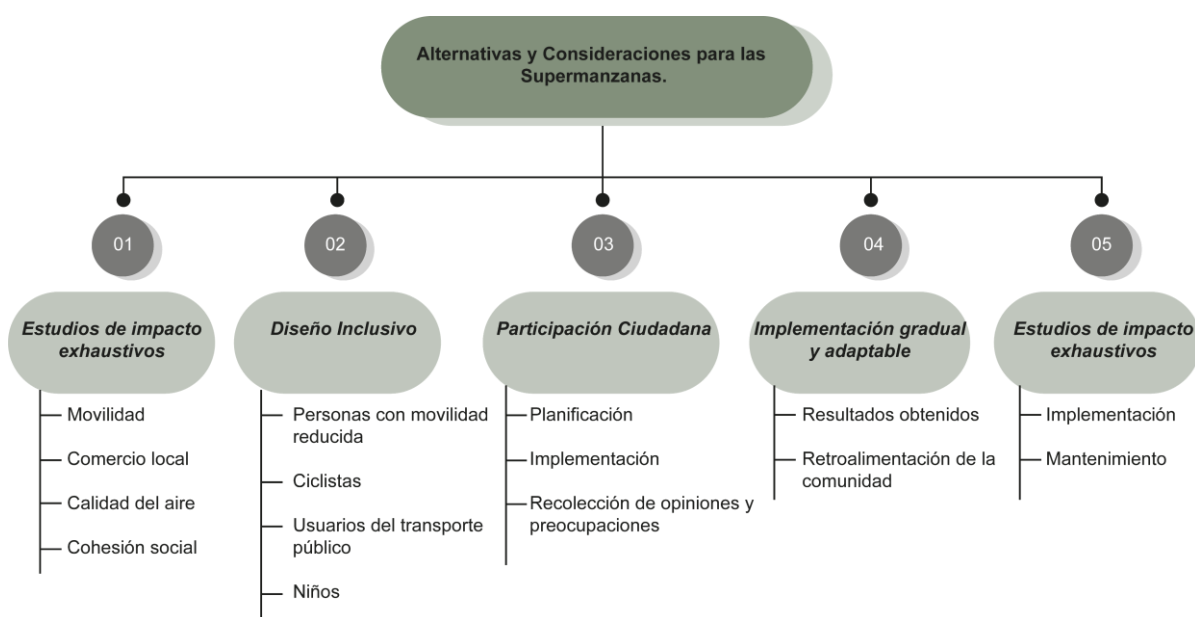
La reducción de plazas de aparcamiento en las supermanzanas podría generar inconvenientes para los residentes que dependen del vehículo propio. Es esencial considerar las necesidades de estos residentes y explorar soluciones alternativas, como la promoción del

transporte público, la creación de aparcamientos disuasorios en las afueras de las supermanzanas o la implementación de sistemas de car-sharing.

En algunos casos, se ha señalado la insuficiente participación activa de los ciudadanos en el proceso de planificación e implementación de las supermanzanas. Es imperativo fomentar la participación ciudadana desde las primeras etapas del proyecto, incorporando las opiniones y preocupaciones de los residentes y desarrollando soluciones que respondan a las necesidades de la comunidad.

## 2.4 Alternativas para una mejor implementación.

Si bien las críticas mencionadas presentan desafíos importantes, es necesario destacar que el modelo de supermanzanas también ofrece un conjunto de beneficios potenciales que no deben ser ignorados. Un análisis crítico y una implementación cuidadosa, considerando las diversas perspectivas y buscando soluciones a las potenciales problemáticas, son cruciales para maximizar los beneficios y minimizar los impactos negativos de este modelo innovador de planificación urbana.



**Figura 19** Alternativas y Consideraciones para la implementación de las Supermanzanas

Autor Propia

## 2.5 Tipos de implantación de supermanzanas.

La implementación de supermanzanas en las ciudades representa una estrategia urbanística innovadora que busca transformar la movilidad y la habitabilidad urbana, priorizando a los peatones, ciclistas y el transporte público sobre el uso del automóvil privado. Este modelo urbano se caracteriza por la reorganización del tráfico en áreas definidas, restringiendo el acceso vehicular en ciertas calles y recuperando espacios para usos públicos y ecológicos. La versatilidad de las supermanzanas permite su aplicación tanto en nuevos desarrollos urbanos como en la reestructuración de áreas existentes. Dependiendo del contexto y los objetivos específicos, la

implantación de supermanzanas puede adoptar diferentes enfoques, cada uno con sus propios desafíos y beneficios. Según Cristina Blanco San Miguel, los tipos principales de implantación de supermanzanas son los siguientes:

### **2.5.1 Supermanzana “La Nueva Creación”.**

Las supermanzanas de "nueva creación" se diseñan desde la fase inicial de planificación de un nuevo barrio o zona urbana. Este enfoque permite integrar de manera eficaz los principios de sostenibilidad y movilidad urbana, garantizando que las infraestructuras necesarias para apoyar un entorno peatonal y ciclista estén presentes desde el comienzo. La planificación desde cero ofrece la oportunidad de diseñar espacios públicos de alta calidad, accesibles y funcionales, lo que facilita la adopción de un estilo de vida urbano más sostenible.

Un ejemplo de este enfoque se observa en Puente Jardín, en Valladolid, México, donde, aunque no se denominen formalmente como supermanzanas, los principios subyacentes están claramente implementados. Los edificios en esta zona están conectados por corredores peatonales que priorizan el tránsito a pie, mientras que las áreas verdes circundantes proporcionan espacios recreativos para la comunidad (San Miguel, 2019). Este modelo de desarrollo no solo mejora la movilidad y reduce la dependencia del automóvil privado, sino que también fomenta un ambiente urbano más saludable y cohesionado, alineado con los objetivos de sostenibilidad.



**Figura 20** Puente Jardín Valladolid.

**Autor** Google Maps.

### 2.5.2 Supermanzana “Por Renovación Urbana”.

Las supermanzanas de "reestructuración urbana" se implementan en áreas urbanas preexistentes, donde el objetivo es transformar y adaptar el espacio existente para alinearlo con los principios de sostenibilidad y movilidad del modelo de supermanzanas. A diferencia de las supermanzanas planificadas desde el inicio, estas intervenciones no estaban contempladas en los proyectos originales de construcción. Sin embargo, su flexibilidad y adaptabilidad permiten que sean implementadas sin necesidad de demoler edificios existentes, lo que representa una ventaja significativa en términos de preservación y eficiencia (San Miguel, 2019).

Estas supermanzanas pueden surgir en diversos contextos: por ejemplo, en la reconstrucción de territorios tras conflictos como guerras, en la recalificación de antiguas zonas industriales para su uso residencial, o en áreas urbanas ya desarrolladas que requieren una reorganización para mejorar la calidad de vida urbana. Se encuentran comúnmente en ciudades que buscan priorizar el espacio público para los peatones, reorganizando el tráfico rodado y transformando áreas en zonas de recreación, juegos o parques.

Un ejemplo destacado de este tipo de intervención es el proyecto desarrollado en el barrio del Eixample, en Barcelona. En esta zona, la intervención incluyó la reconfiguración de la trama urbana para reducir el tráfico vehicular y expandir las áreas dedicadas a peatones y ciclistas. Además, se crearon nuevos espacios públicos, como plazas y parques, y se implementaron infraestructuras verdes destinadas a mejorar la calidad del aire y promover la biodiversidad urbana (Rueda, 2020). Aunque este enfoque tiene el potencial de mejorar significativamente la calidad de vida urbana, su implementación puede generar controversia entre los residentes. Algunos pueden sentirse afectados por los cambios introducidos sin haber participado previamente en el proceso de toma de decisiones, lo que puede llevar a opiniones divididas dentro de la comunidad (San Miguel, 2019). A pesar de estos desafíos, las supermanzanas de reestructuración urbana son una herramienta poderosa para avanzar hacia ciudades más sostenibles y habitables.



**Figura 21** Supermanzana por Salvador Rueda

**Autor** (Bernalte, 2019)

## **2.6 Definición de espacio urbano.**

El espacio urbano es el ámbito geográfico que define a una ciudad, caracterizado por una alta densidad de población, edificios y actividades económicas. Este espacio está diseñado y desarrollado para facilitar la interacción y el desarrollo de las comunidades que lo habitan. Se trata de un entorno dinámico y en constante evolución, donde se integran diferentes usos como vivienda, comercio, ocio y servicios, con el objetivo de satisfacer las necesidades de sus residentes. El espacio urbano posee un carácter único, conformado por variables físicas, culturales e históricas, que en muchos casos son el sello distintivo de una ciudad. Dentro del espacio urbano, se pueden identificar el espacio social y el espacio público, que permiten la interacción entre las personas y la infraestructura de la ciudad (Orrego & Peñafiel, 2021).

Entendiendo que el espacio público es fundamental para la definición de la ciudad, es igualmente crucial asegurar su habitabilidad. La implementación de estrategias debe enfocarse en garantizar varios aspectos clave. En primer lugar, el confort del espacio público debe ser priorizado mediante el control del ruido, la mejora de la calidad del aire y el mantenimiento de un confort térmico adecuado. Además, es esencial que la planificación del espacio público se realice con un enfoque centrado en los residentes, teniendo en cuenta la diversidad de las entidades jurídicas y asegurando la presencia de áreas verdes urbanas que contribuyan al bienestar de la comunidad.

Otro aspecto crucial es la ergonomía del espacio público, que implica destinar la mayor parte del espacio para usos distintos a la movilidad de paso. Esto incluye asegurar la accesibilidad para todos los ciudadanos, sin excepciones, y definir una relación adecuada entre el ancho de la calle y la altura de los edificios, lo que contribuye a un entorno más equilibrado y acogedor. Estas medidas permitirían crear espacios públicos que no solo sean más confortables, sino también más atractivos y accesibles para los habitantes de la ciudad. Esto contrasta con la dispersión urbana y la dependencia del vehículo privado, fenómenos que limitan la habitabilidad urbana y que han sido abordados en estudios previos (Rueda, 2019).

## **2.7 Movilidad sostenible como estrategia.**

La supermanzana se establece como la unidad esencial para articular y organizar diversos sistemas urbanos fundamentales. Estos incluyen las redes de movilidad y espacio público, las infraestructuras y servicios, la estructura de la red verde, la red de equipamientos y servicios básicos, así como las relaciones de vecindad y la interacción con el entorno circundante. Esta estructura urbana se desarrolla en los tres niveles de ordenación establecidos en el enfoque de Urbanismo Ecológico de Rueda (Pérez, 2006).

La compacidad y funcionalidad urbana son fundamentales para abordar la morfología y las soluciones formales de la ciudad. Esto incluye aspectos como la densidad edificatoria, la distribución de usos espaciales y el porcentaje de espacio verde o de infraestructura vial. Estos elementos determinan la proximidad entre los diferentes usos y funciones urbanas. Además, este eje define la

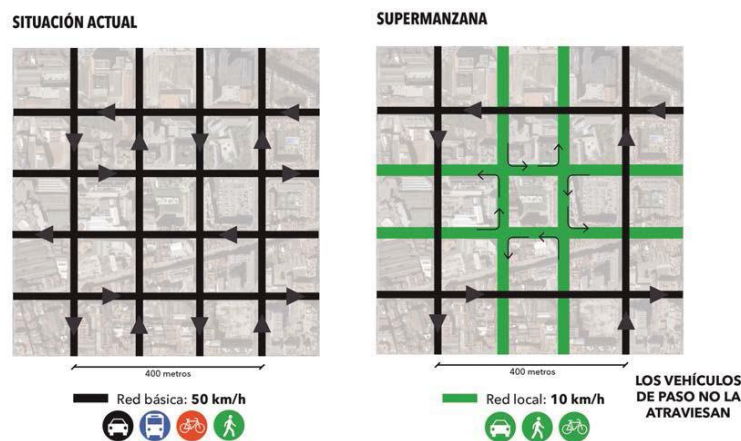
funcionalidad del sistema urbano y establece el escenario para la movilidad y el espacio público (Rueda, 2011b).

La ciudad extendida y dispersa genera una gran cantidad de desplazamientos obligados, como los realizados por motivos de trabajo o estudio. Esta dispersión urbana fomenta el uso del vehículo privado, ya que los tejidos de la ciudad difusa no tienen la suficiente densidad de población y actividades para justificar la viabilidad del transporte público. Asimismo, las largas distancias disuaden el uso de la bicicleta. Como resultado, las redes viarias se congestionan, especialmente en las entradas y salidas de la ciudad, lo que desencadena millones de horas perdidas a lo largo de 12 meses (Rueda, 2019).

Es necesario desarrollar un modelo de movilidad y espacio público más sostenible, con el objetivo de garantizar un espacio público más accesible, cómodo, seguro y multifuncional. Un espacio donde los habitantes puedan ejercer plenamente sus derechos como ciudadanos, como el intercambio, la cultura, el ocio y el entretenimiento, la expresión y la manifestación, además del derecho a la movilidad (Rueda, 2011b). Con el modelo actual, la mayoría del espacio público se dedica a la movilidad, de modo que la máxima aspiración es ser peatón, es decir, un modo más de transporte. Sin embargo, al menos el 75% del espacio público debería destinarse al ejercicio de todos los derechos ciudadanos, y no únicamente a la circulación (Rueda, 2011b).

El espacio público deberá lograr la máxima habitabilidad a través de diversas características. Debe ser confortable, eliminando elementos como el ruido y la contaminación, y ofreciendo el mayor confort térmico. Además, debe ser atractivo, con una amplia diversidad de actividades y una elevada biodiversidad. Asimismo, debe ser ergonómico, accesible, con espacio suficiente para el ejercicio de todos los derechos, y con una adecuada relación entre las alturas de los edificios y el ancho de las calles. De esta manera, el espacio público se convertirá en un entorno agradable y funcional para los usuarios (Rueda, 2011b).

El despliegue de las supermanzanas se articula adaptando el perímetro de cada una de ellas a la red de vías principales. Esta red de vías principales acoge e integra las redes de los vehículos motorizados de paso, como automóviles y transporte público en superficie, e incluso la bicicleta cuando el ancho de la sección lo permite. De este modo, surge una red de supermanzanas que se extiende por toda la ciudad, con una tendencia a la ortogonalidad, que es la configuración más eficiente en los sistemas urbanos. Esto permite liberar la mayor parte del espacio público que hoy está dedicado a la movilidad, reduciendo significativamente el número de vehículos. Con esta estructura, se asegura tanto la funcionalidad como la organización urbana de manera integral. La red de supermanzanas posibilita una reordenación del espacio público, priorizando los usos y actividades de los habitantes por encima de la movilidad motorizada (Rueda, 2011b).



**Figura 22** Jerarquía viaria en el modelo de Supermanzana

**Autor** (Jorda, ArchDaily, 2019)

Cuando las supermanzanas se implementan en tejidos urbanos existentes, el proyecto adquiere propiamente la característica de un reciclaje urbano. En estos casos, el tamaño de las supermanzanas es flexible y se acomoda a la red de vías principales, con el objetivo de garantizar la funcionalidad del sistema existente. Por otro lado, cuando las supermanzanas se aplican en nuevos desarrollos urbanos, el tamaño de entre 16 a 20 hectáreas (con lados de aproximadamente 400 a 500 metros) es el más adecuado. Esta dimensión permite integrar de manera efectiva todos los modos de transporte en un mismo espacio. Además, esta escala de supermanzana se convierte en la mínima inter vía urbana donde cristalizan y se integran los principios del nuevo urbanismo. Es decir, se establece como la unidad fundamental donde se materializan los enfoques de diseño urbano sostenible (Rueda, 2011b).

Un modelo territorial que ha demostrado ser sostenible durante siglos en latitudes medias es el mosaico conformado por áreas agrícolas, forestales y de pastos, unidos por elementos como márgenes, setos vegetales, acequias, arroyos y ríos. En medio de este entramado paisajístico, se encuentra la ciudad compacta y compleja, que en el territorio se configura como una red polinuclear de ciudades. La síntesis de estos dos modelos, el urbano y el territorial, sería la clave: hacer más ciudad y, al mismo tiempo, más campo. La experiencia demuestra que ambos modelos pueden mantenerse y desarrollarse si el modelo de movilidad prioriza la configuración de nodos o núcleos, dificultando la expansión de la dispersión urbana (Rueda, 2011b).

### **2.7.1 La accesibilidad debe primar sobre la movilidad privada.**

Es necesario fomentar transportes alternativos al automóvil, garantizando el acceso a la ciudad para todos los ciudadanos. Lo realmente importante no es la movilidad en sí, sino la accesibilidad a la ciudad y sus servicios. El objetivo principal debe ser el derecho a la ciudad. Hoy en día, la mayor parte de las calles de las ciudades en el mundo están destinadas a la movilidad de paso, en concreto a la movilidad motorizada. Si se quiere liberar espacio público para otros usos y mejorar la habitabilidad del entorno, es necesario modificar el modelo de movilidad, es decir, cambiar el porcentaje de viajes que realiza cada modo de transporte. Se debe reducir drásticamente el

porcentaje de viajes en automóvil, incluso si fueran vehículos eléctricos, ya que el factor limitante en los sistemas urbanos es el suelo. El resto de viajes debe ser cubierto por los transportes alternativos al coche, los cuales deben contar con las unidades de transporte y las infraestructuras adecuadas para que sean una alternativa realmente competitiva al automóvil en términos de tiempo, energía y accesibilidad (Rueda, 2011b).

### **2.7.2 Ciudadano vs Peatón: Los usos y derechos en el espacio público**

Es fundamental reconvertir la mayor parte del espacio urbano, que actualmente está destinado a la movilidad, para dedicarlo a la multiplicación de usos y derechos ciudadanos, transformando las calles en lugares de convivencia. El espacio público es la "casa de todos", el lugar de encuentro e intercambio, donde se ejercen todos los derechos ciudadanos: intercambio, entretenimiento y estancia, cultura y conocimiento, expresión y democracia, además del desplazamiento. No hay ciudad sin espacio público y, a su vez, el espacio público es lo que nos convierte en ciudadanos. Somos ciudadanos cuando tenemos la posibilidad de ocupar y utilizar el espacio público para el ejercicio de todos los derechos mencionados. En la actualidad, la imposibilidad de ejercer dichos derechos nos relega a ser meros peatones, lo cual no deja de ser una denominación que define a un modo de transporte (Rueda, 2011b).

### **2.7.3 La Habitabilidad del Espacio Público: El Control de las Variables Ambientales**

En los ecosistemas naturales, a medida que se produce la sucesión y evolución, los propios miembros de esos sistemas tienden a "controlar" las variables ambientales clave, como la humedad, la temperatura, la relación entre insolación y sombras, los caminos, entre otros. Esto es esencial para incrementar y mantener la biodiversidad. En contraposición, en el entorno urbano es común comprobar la ausencia de control sobre estas variables ambientales, tanto en los tejidos urbanos existentes como en los proyectos de planificación para nuevos desarrollos. Esta falta de control de las variables ambientales clave es un factor que afecta negativamente la habitabilidad del espacio público. A diferencia de los ecosistemas naturales, las ciudades no logran regular de manera efectiva estos elementos esenciales para el confort y el bienestar de los habitantes (Rueda, 2011b).

### **2.7.4 Descompresión vs Compresión: El Equilibrio Urbano**

La compacidad es una condición necesaria para lograr determinadas variables urbanas positivas, como se ha señalado anteriormente. Sin embargo, un exceso de densidad también conlleva disfunciones que deben ser corregidas. Ajustar adecuadamente el nivel de compacidad es esencial para conseguir el equilibrio entre la compresión y la descompresión, eliminando tanto los impactos de los tejidos excesivamente compactos como las disfunciones de los tejidos demasiado laxos, como los que se generan en los suburbios. En la ciudad, se destinan espacios específicos para mantener su organización y funcionamiento. La organización y funcionalidad antrópica están relacionadas con la edificación y el viario, que ofrecen los usos y funciones necesarios para generar y reproducir la tensión requerida para mantener el sistema urbano organizado. El resultado es que, para obtener una ciudad competitiva, se requiere cierto nivel de "compresión". Pero para mantener

la ciudad en tensión, también se necesita una compacidad adecuada, que, si es excesiva, genera presiones de igual magnitud. Para lograr el equilibrio urbano, se ha comprobado que las ciudades con espacios públicos "suficientes", destinados al relax y al contacto con la naturaleza, proporcionan una mayor calidad urbana y de vida (Rueda, 2011b).

## 2.8 Casos de estudio referente.

### 2.8.1 Implementación de modelo de supermanzanas en España.

#### d. *Supermanzana en Victoria-Gasteiz.*

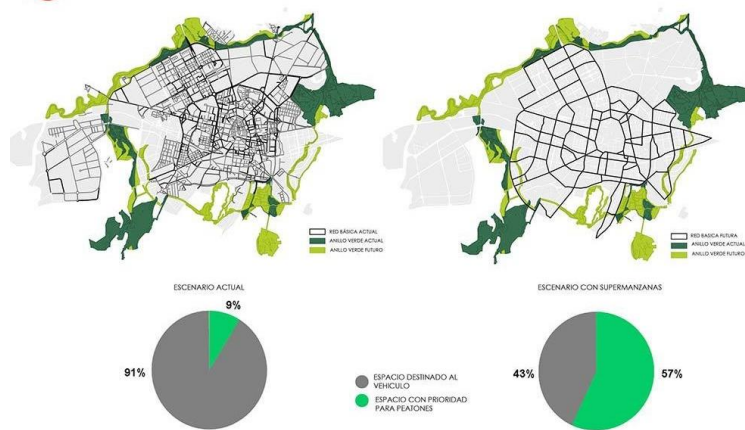
Uno de los principales objetivos del "modelo de supermanzana en Victoria", implementado en España como parte del plan de movilidad del ayuntamiento, es unificar las 77 manzanas a lo largo de todo su territorio, utilizando un enfoque centralizado. Específicamente, este modelo busca recuperar el 70% del espacio público para los peatones al desviar el tráfico rodado hacia el exterior. Actualmente, "Victoria Gasteiz" enfrenta un problema fundamental relacionado con la falta de estacionamiento dentro de la ciudad (Gonzalo et al., 2021). Como solución, se plantea la creación de nuevas plazas de aparcamiento en las zonas perimetrales de las supermanzanas. Sin embargo, esta implementación de espacios dedicados a peatones y ciclistas implica la pérdida de plazas en superficie.

Como resultado de esta implementación, Victoria ha logrado reducir significativamente el ruido y la contaminación en la ciudad, además de generar un nuevo diseño urbano que prioriza la conexión entre espacios públicos, la promoción de corredores comerciales, la seguridad en los caminos escolares y el fomento del uso de bicicletas (Gonzalo et al., 2021).



**Figura 23** Supermanzana de Victoria-Gasteiz

**Autor** (NorteExpress, 2018)



**Figura 24** Red básica de vehículo de paso

**Autor** (Victoria-Gasteiz, 2022)

#### ***e. Modelo de supermanzanas implementado en A Coruña.***

La implementación del modelo de supermanzana viene con la idea de implementarse desde el año 2011 donde el gobierno de esta urbe empieza con la idea de elaborar un plan borrador donde sea de objetivo impedir el tráfico rodado en las calles más próximas al límite del casco urbano en donde tomaran como primordial las vías peatonales actuales dentro del casco urbano. El objetivo primordial de este plan de supermanzanas era suprimir el tráfico rodado en algunas zonas, reduciendo solo el paso de buses urbanos y bicicletas (Gonzalo et al., 2021).

En esta localidad, se requería llevar a cabo diversas modificaciones, las cuales resultan dignas de atención, especialmente porque podrían ser aplicadas en otras ciudades que deseen implementar un modelo de movilidad similar. Estas medidas incluyen el ensanchamiento de las aceras hasta alcanzar los 2.5 metros y la reducción de los carriles de la calzada a esa misma anchura. Asimismo, se contempla la eliminación de las medianas en las carreteras, así como la supresión de plazas de aparcamiento en algunos casos. Se propone también la creación de carriles para bicicletas separados del resto del tráfico, especialmente en tramos compartidos con el paso de autobuses. Además, se sugiere el uso de franjas de servicio para proteger los carriles bici, donde se podrían ubicar paradas de autobús, mobiliario urbano y aparcamientos para vehículos y bicicletas. Por último, se plantea la peatonalización de determinadas calles como parte de estas modificaciones (Gonzalo et al., 2021).



**Figura 25** Supermanzana A Coruña

**Autor** (Victoria-Gasteiz, 2022)

**f. Modelo de supermanzana en el barrio A Magdalena- Ferrol.**

El proyecto de reurbanización y mejora de la movilidad urbana en el barrio de A Magdalena en Ferrol incorporó el innovador concepto de supermanzanas. Estas áreas urbanas fueron diseñadas con el propósito de privilegiar la convivencia peatonal y reducir la presencia de vehículos motorizados, generando así un entorno más seguro, amigable y sostenible para los habitantes y visitantes. Las supermanzanas en A Magdalena no solo implicaron la creación de nuevos espacios públicos, sino también la revitalización de áreas históricas y la promoción de la actividad comercial y cultural en la zona. Este proyecto también contempló la integración de tecnologías y servicios innovadores para mejorar la movilidad y facilitar el acceso a servicios en el barrio (San Miguel, 2019).

La implementación de estas supermanzanas tuvo como objetivo mejorar la calidad de vida en Ferrol y posicionar a la ciudad como un ejemplo de urbanismo sostenible y desarrollo urbano inteligente. Además de fomentar la interacción social y reducir la contaminación, estas medidas contribuyeron al bienestar general de la comunidad (San Miguel, 2019). El plan de movilidad y urbanismo en Ferrol incluyó la introducción del concepto de supermanzanas en el barrio de la Magdalena como una de sus principales acciones. Consistió en la creación de tres áreas urbanas integradas en el centro histórico de la ciudad, caracterizadas por calles estrechas y algunas con

pendientes superiores al 6%. Este sector central se encuentra cercano a lugares muy transitados como el parque Reina Sofía, la plaza España y los Jardines de Suances. Además de las supermanzanas, se propuso una nueva red de transporte público en autobús y bicicleta, así como la reestructuración del estacionamiento y la organización del espacio urbano (San Miguel, 2019).



**Figura 26** Plan de movilidad en A Magdalena-Ferrol.

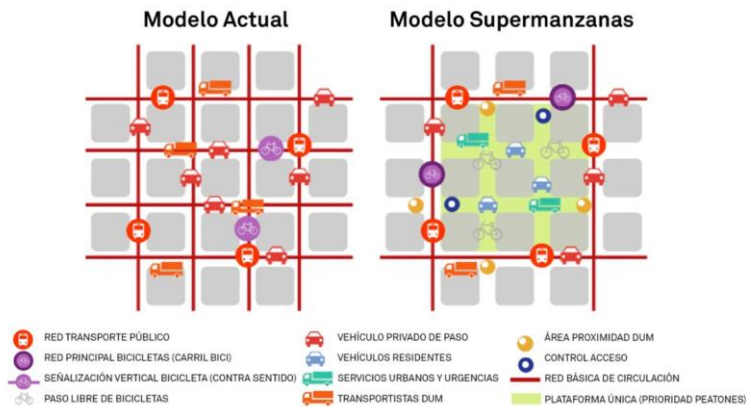
**Autor** (Miguel C. B., 2018)

#### ***g. Modelo de supermanzana en Barcelona.***

Las Supermanzanas en Barcelona ha marcado un cambio significativo en el urbanismo de la ciudad desde el siglo XIX. En el distrito de Eixample, el más poblado de Barcelona, se han implementado agrupando tres manzanas idénticas en una configuración organizada. Esto representa el 16.4% de la población total de la ciudad, con una extensión de 7.48 km<sup>2</sup> y aproximadamente 265,000 ha. Gracias a este modelo de planificación urbana, Barcelona se ha convertido en un ejemplo de convivencia armoniosa entre peatones y vehículos (San Miguel, 2019).

Las supermanzanas se han integrado de manera fundamental en la estrategia de desarrollo urbano sostenible de Barcelona. Este enfoque se basa en la reorganización del entorno urbano para priorizar las necesidades de los peatones y promover una movilidad más equitativa y sostenible. En varios barrios de la ciudad, se ha implementado gradualmente el concepto de supermanzanas, con el propósito de generar entornos urbanos más saludables y habitables. Estas áreas se distinguen por la reducción del tráfico en su interior, facilitando la creación de espacios seguros y apacibles para la interacción social (Gonzalo et al., 2021).

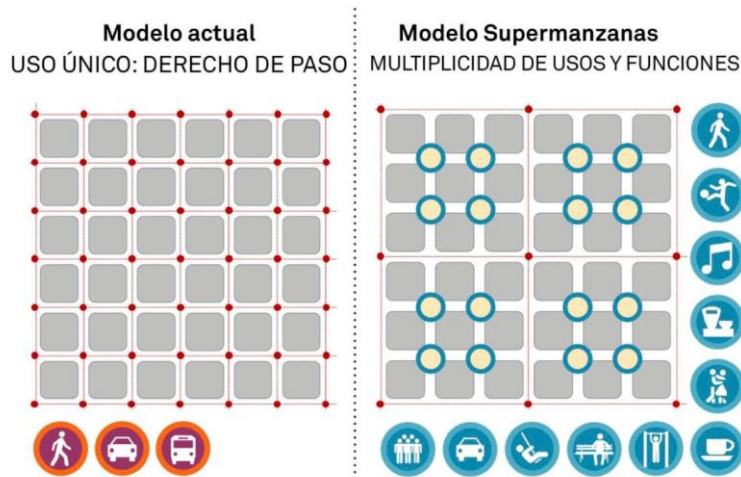
Además de mejorar la calidad de vida de los residentes, las supermanzanas conllevan beneficios ambientales significativos al reducir la emisión de gases contaminantes y mejorar la calidad del aire en los barrios afectados. Un ejemplo destacado de su implementación es el barrio de Poblenou, donde se ha establecido una red de calles peatonales y se ha restringido el acceso vehicular en áreas específicas, lo que ha contribuido a revitalizar el barrio y atraer a más personas a residir, trabajar y disfrutar del espacio público (San Miguel, 2019).



**Figura 27** Modelo de supermanzana Barcelona

**Autor:** (Victoria-Gasteiz, 2022)

El término "Supermanzana" se refiere a zonas urbanas que enfocan la atención en los espacios peatonales y reducen la presencia de vehículos a motor en su interior. En Barcelona, una Supermanzana se define como un área de aproximadamente 400 metros de lado, donde el tráfico vehicular se restringe a vías perimetrales de alta velocidad, mientras que en su interior se limita a vehículos de residentes, servicios de emergencia, carga y descarga de mercancías, entre otros. Este enfoque busca mejorar la calidad de vida de los peatones y ciclistas, promoviendo su uso y relevancia en la movilidad urbana (San Miguel, 2019).



**Figura 28** Supermanzana Barcelona

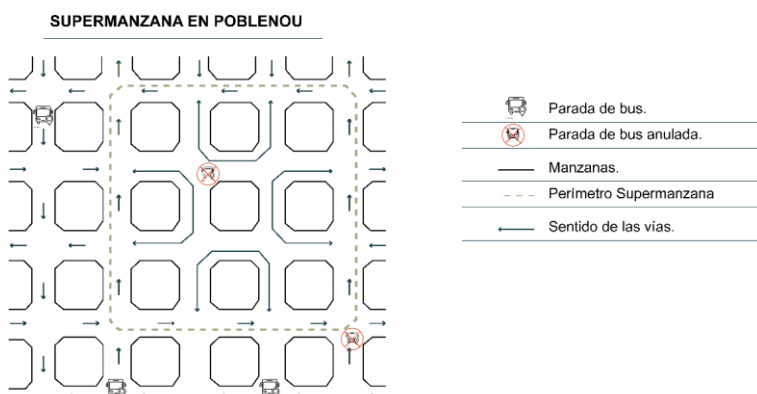
**Autor** (Victoria-Gasteiz, 2022)

**h. Modelo de supermanzana en Poblenou.**

La introducción de la supermanzana en el distrito de Poblenou, Barcelona, representó un hito destacado en el ámbito de la planificación urbana de la ciudad. Este enfoque experimental generó una diversidad de reacciones entre los residentes, observándose tanto una aceptación considerable por parte de la población como la emergencia de posturas críticas. La oposición se

manifestó mediante la colocación de carteles en contra en los balcones, y la presentación de múltiples demandas por parte de la Plataforma de Afectados por la Supermanzana (Gonzalo et al., 2021).

Transcurridos dos años desde su implementación, la mayoría de los habitantes del área muestran satisfacción con los cambios introducidos. No obstante, persiste una minoría que muestra reticencia, especialmente aquellos cuyos negocios dependen del tráfico de automóviles dentro de la supermanzana, como talleres mecánicos, tiendas de repuestos y concesionarios (Gonzalo et al., 2021). Estos comercios han experimentado una modificación significativa en su visibilidad y accesibilidad, viéndose ahora limitados principalmente a la clientela local. Una característica distintiva de la supermanzana es la obligatoriedad de realizar giros, lo cual impide a los vehículos seguir una trayectoria recta a través de ella, disminuyendo así el tráfico de paso y reservando las calles interiores para el uso vecinal (San Miguel, 2019).



**Figura 29** Modelo de supermanzana Poblenou

**Autor** (Victoria-Gasteiz, 2022)

La experiencia piloto en Poblenou ha proporcionado valiosos datos para la eventual implementación de supermanzanas en Barcelona y otras localidades. Se destaca la relevancia de informar a todos los ciudadanos sobre los cambios, no solo a los residentes del área, considerando que las vías son de uso público (San Miguel, 2019). Además, se han identificado ajustes necesarios, como la reubicación de algunas paradas de autobús a puntos más alejados, sugiriendo la posibilidad de incorporar paradas más cercanas en futuros proyectos. El objetivo primordial de la supermanzana radica en humanizar el espacio urbano, fomentando la sostenibilidad y ampliando el espacio para el disfrute ciudadano. Más de ocho mil metros cuadrados de espacio público han sido recuperados, destinados a diversas funciones más allá de la movilidad, tales como intercambio, ocio, cultura y participación ciudadana. Esto se manifiesta con la creación de cuatro nuevas plazas de 2000m<sup>2</sup> cada una, dedicadas respectivamente a la democracia y participación, el ocio, el intercambio y comercio, y la cultura (Gonzalo et al., 2021).



**Figura 30** Supermanzana Poblenou

**Autor** (Victoria-Gasteiz, 2022)

### ***i. Modelo de supermanzana en Sant Antoni.***

En el vibrante barrio de Sant Antoni, en Barcelona, se alza un oasis urbano que desafía la tradicional organización de la ciudad: la Supermanzana de Sant Antoni. Este ambicioso proyecto, del Ayuntamiento de Barcelona, transforma nueve manzanas en un refugio peatonal, priorizando el bienestar de las personas y la sostenibilidad ambiental. Más que un simple cambio de infraestructura, la Supermanzana de Sant Antoni representa un sueño hecho realidad, fruto de la colaboración entre la comunidad y el gobierno local. Desde sus inicios, el proyecto ha estado guiado por un proceso participativo, donde vecinos, entidades y colectivos del barrio han tenido la oportunidad de expresar sus ideas, necesidades y preferencias (Gonzalo et al., 2021).

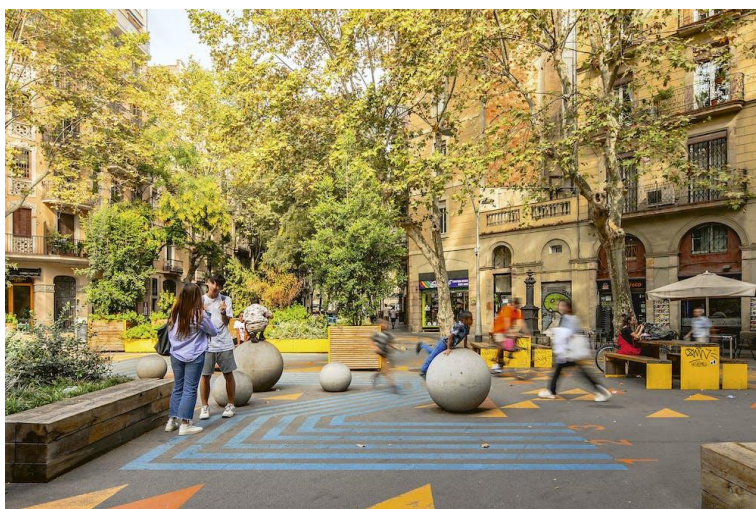


**Figura 31** Supermanzana Sant Antoni

**Autor** (Díaz, 2019)

Un grupo impulsor, conformado por representantes de la comunidad, ha sido clave en el seguimiento del proyecto, actuando como enlace entre el equipo técnico y los residentes. A través de talleres, encuentros y plataformas online, la participación ciudadana ha sido un pilar fundamental en el éxito de la iniciativa. El programa "Llenamos de Vida las Calles" se ha desarrollado en distintas etapas: presentación del modelo, diagnóstico y propuesta definitiva. En cada fase, se ha buscado enriquecer y validar los criterios del modelo de supermanzana, recopilando información y propuestas de la comunidad para definir la supermanzana desde la perspectiva del barrio (San Miguel, 2019).

La Supermanzana de Sant Antoni se ha convertido en un referente para otras ciudades que buscan crear espacios urbanos más sostenibles, habitables y centrados en las personas. Su éxito demuestra el poder de la participación ciudadana y la colaboración entre el gobierno local y la comunidad para transformar positivamente el entorno urbano. Más allá de la infraestructura, la Supermanzana de Sant Antoni ha tenido un impacto social profundo en el barrio. Ha fortalecido el sentido de comunidad, ha fomentado la interacción social y ha creado un espacio público más seguro e inclusivo para todos.



**Figura 32** Supermanzana Sant Antoni

**Autor:** (Barcelona, 2015)

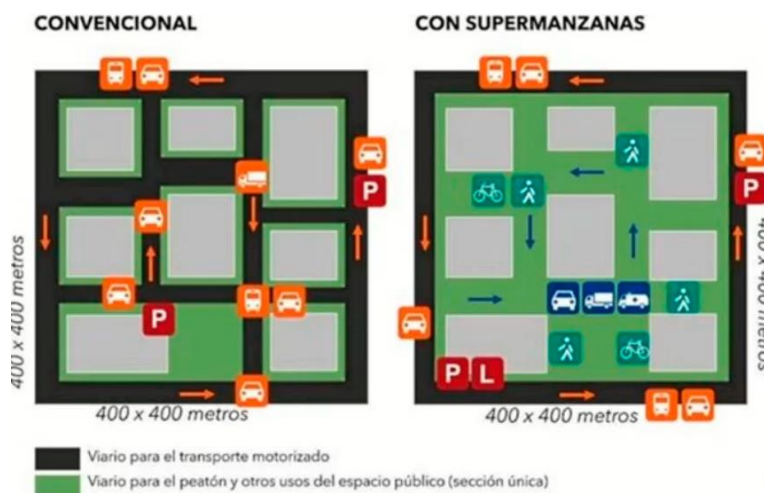
La Supermanzana de Sant Antoni es un legado inspirador para las generaciones futuras. Es un ejemplo tangible de cómo la colaboración, la participación ciudadana y la visión creativa pueden transformar las ciudades en lugares más habitables, sostenibles y humanos. Un oasis urbano que invita a soñar con un futuro más verde, equitativo y humano, donde las personas y no los vehículos sean el centro de la ciudad.

### **2.8.2 Plan Cerdá.**

En el siglo XIX, Ildefonso Cerdá concibió un plan urbano innovador para Barcelona, una ciudad en expansión(San Miguel, 2019). Su visión de una metrópolis organizada en cuadrículas, con calles anchas, manzanas regulares y espacios verdes, sentó las bases para el desarrollo de la ciudad durante el siglo XX(San Miguel, 2019). Sin embargo, con el paso del tiempo, el aumento del

tráfico vehicular, la contaminación y la pérdida de espacios públicos desafiaron la esencia de este plan.

Para enfrentar estos retos, el Ayuntamiento de Barcelona ha impulsado el concepto de las "supermanzanas", una estrategia urbana que reinterpreta el legado de Cerdá para crear barrios más sostenibles y habitables (San Miguel, 2019). Las supermanzanas consisten en agrupar varias manzanas tradicionales en una sola unidad, limitando el tráfico vehicular en su interior y fomentando la movilidad peatonal, ciclista y el transporte público.



**Figura 33** Plan Cerdá

**Autor** (Barcelona, Ajuntament Barcelona, 2018)

El arquitecto Ildefonso Cerdá imaginó una Barcelona expandible y ordenada, donde la unidad básica de la ciudad sería la "manzana base". Esta manzana, de forma perfectamente cuadrada con un lado de 113,33 metros, se replicaría infinitamente a lo largo de la trama urbana (San Miguel, 2019). Las esquinas de 45 grados crearían chaflanes que servirían como plazas públicas, generando espacios de encuentro y dinamismo en la ciudad (Montaner, S/N). En donde el ancho de las vías era de 20 metros y de 60 metros las avenidas. El objetivo principal de Cerdá era implantar en las 4 esquinas de la manzana chaflanes de 45 grados para de esta manera que la intersección de las calles y avenidas sean más visibles en los cruces vehicular y peatonales (San Miguel, 2019). Por último, en el diseño de las "supermanzanas" para Barcelona, se optó por agrupar inicialmente manzanas de 3x3. La razón detrás de esta decisión radica en el tiempo de recorrido. Se calculó que el tiempo que le toma a un vehículo motorizado circunvalar una Super manzana es similar al tiempo que le toma a un peatón recorrer una manzana normal (Fundación Barranco, 2017).

### 2.8.3 Implementación De Modelo De Supermanzanas En Latinoamérica.

Las supermanzanas en Latinoamérica son fundamental para comprender su implementación, impacto y desafíos. Se abordarán diferentes aspectos relacionados con las supermanzanas, desde su implementación en Latinoamérica con ejemplos concretos en países de esta región. También se discutirá sobre las ventajas de implementar este modelo urbano, así como sus beneficios en

términos de movilidad, convivencia, seguridad y medio ambiente. Además, se analizarán los desafíos y consideraciones necesarias para la correcta implementación de las supermanzanas, como una planificación urbana adecuada, la participación ciudadana y la evaluación de impacto y seguimiento de resultados. El objetivo principal es ofrecer una visión completa y detallada sobre las supermanzanas en Latinoamérica, con el fin de promover su implementación y maximizar sus beneficios en las ciudades de la región.

**j. Supermanzanas en Colombia-Ciudad Salitre- Ciudadela Recreo (Metro vivienda).**

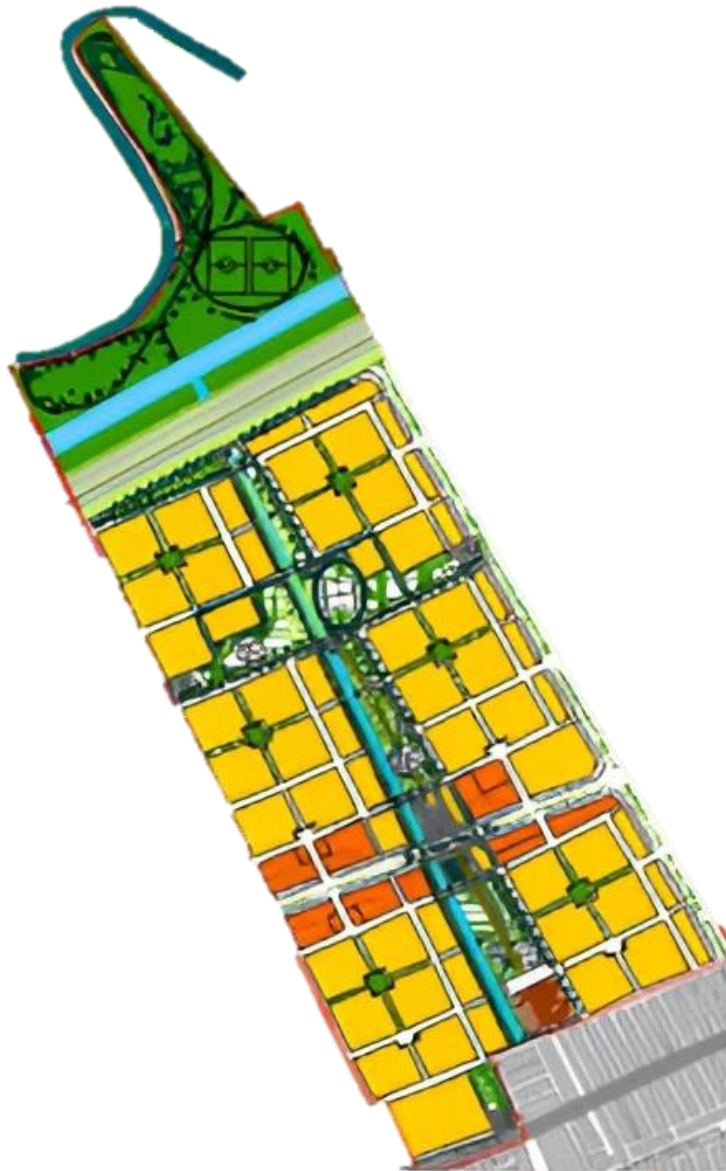
La extensión planificada de Ciudad Salitre abarca 244,76 hectáreas, estratégicamente ubicadas en la periferia del centro de la ciudad. Su emplazamiento privilegiado en el eje vial de la Avenida El Dorado la conecta con el centro tradicional de la ciudad y el moderno centro internacional del aeropuerto. Conocida como la "Ciudad dentro de la Ciudad", Ciudad Salitre busca alcanzar un equilibrio entre una alta densidad habitacional y un entorno urbano moderno y sostenible (Torres & García Constanza María, 2010).

El proyecto es netamente de viviendas con un número de 21.000 unidades habitacionales en donde habitan aproximadamente 100.000 personas (Arzayús & García Botero, 2010). Las unidades habitacionales de Ciudad Salitre se encuentran estratégicamente distribuidas en torno a un sistema de supermanzanas, creando un entorno urbano armonioso y sostenible. Esta configuración, además de optimizar el espacio y fomentar la interacción social, permite generar un eje central vibrante donde se concentran actividades comerciales y diversos equipamientos. Esta avenida central no solo dinamiza la economía local, sino que también ofrece servicios esenciales y oportunidades de recreación para los residentes del proyecto (Torres & García Constanza María, 2010).

Para captar el interés del sector privado y asegurar su participación en Ciudad Salitre, se implementó un diseño urbano modular basado en supermanzanas y manzanas. Este enfoque flexible ofrece diversas opciones de desarrollo, desde la adquisición de supermanzanas completas hasta la compra individual de manzanas, adaptándose a las necesidades y preferencias de cada inversor. Más allá de la flexibilidad, Ciudad Salitre se posiciona como una inversión atractiva al ofrecer espacios públicos de alta calidad, totalmente terminados y listos para su uso (Torres & García Constanza María, 2010). Esta característica distintiva se convierte en un elemento clave para la comercialización del proyecto, diferenciándolo de otras opciones en el mercado y brindando un valor añadido a los inversores.

La estrategia de comercialización de Ciudad Salitre dentro del proyecto de ciudadela Recreo, se basa en la oferta gradual de manzanas, priorizando aquellas con mejor ubicación y mayor potencial de demanda (Torres & García Constanza María, 2010). Esta estrategia permite responder de manera dinámica a las reacciones del mercado, maximizando el valor de cada manzana y asegurando el éxito del proyecto. Ciudad Salitre representa un modelo urbano innovador que combina armoniosamente la distribución espacial, la flexibilidad del desarrollo, la calidad de los

espacios públicos y una estrategia de comercialización efectiva, convirtiéndose en una opción atractiva tanto para los residentes como para el sector privado. La organización de este proyecto es en forma de T en donde ellas se localizaron áreas recreativas, zonas verdes y un mayor confort para las personas fomentado la interacción social entre vecinos (Torres & García Constanza María, 2010).



**Figura 34** Ciudadela Recreo- Metro Vivienda.

**Autor:** (Distrital, 2003)

#### ***k. Supermanzana de Surco-Lima Perú.***

En el corazón de una ciudad, se está gestando una transformación sin precedentes: la creación de la primera Zona de Tránsito Calmado del país (Colchado, 2023). Esta iniciativa pionera, financiada por una organización internacional con una inversión considerable, busca priorizar la

movilidad peatonal y ciclística, creando un espacio público más seguro, sostenible y agradable para la comunidad. El proyecto abarca un cuadrante completo delimitado por calles principales. En esta área, las calles serán adoquinadas y la velocidad vehicular se reducirá a una velocidad baja, según el tramo. Además, se prohibirá el estacionamiento en las vías para priorizar el tránsito peatonal y ciclístico.

Para complementar la transformación, el proyecto contempla la arborización del área, el soterramiento del cableado aéreo, la instalación de juegos infantiles y zonas de descanso, y la creación de una playa de estacionamiento para residentes y visitantes en un espacio designado. Con la implementación de la Zona de Tránsito Calmado, el centro histórico de la ciudad se convertirá en un espacio más accesible para sus residentes y visitantes. El adoquinado de amplias veredas, la incorporación de más árboles y áreas verdes, y la priorización del tránsito peatonal y ciclista fomentarán un entorno más seguro y agradable para todos (Colchado, 2023).

El proyecto no solo busca mejorar la experiencia de los peatones y ciclistas, sino que también contempla un tránsito vehicular más ordenado y eficiente. Se implementarán medidas para optimizar el flujo vehicular, promover el uso de transporte público sostenible y garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública. El perímetro de la emblemática plaza central y las calles aledañas serán convertidos en un modelo orientado a la mejora de la calidad de vida urbana. Esta iniciativa busca ser un referente para las distintas ciudades del país, inspirando la creación de espacios públicos más seguros, sostenibles y habitables. La Zona de Tránsito Calmado representa un hito en la construcción de ciudades más humanas y sostenibles (Colchado, 2023). Esta iniciativa no solo busca mejorar la seguridad vial y la calidad del aire, sino también fomentar la interacción social, la actividad física y el disfrute del espacio público por parte de la comunidad (Colchado, 2023).



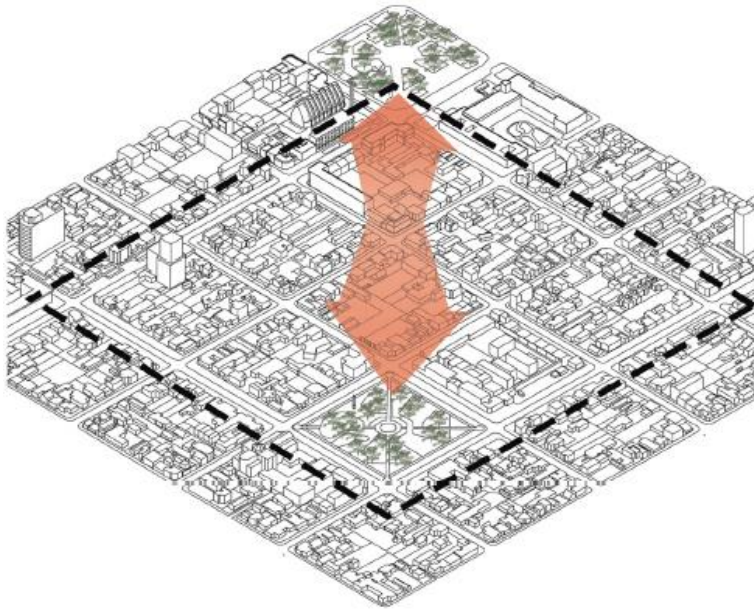
**Figura 35** Supermanzana Surco, Perú

**Autor:** (Surco, 2023)

## 2.8.4 Referentes teóricos de supermanzanas.

### I. *Supermanzana Chillaneja*

El proyecto Chillaneja tiene como objetivo principal conectar las dos plazas principales de la ciudad: la Plaza San Francisco y la Plaza de Armas. Para alcanzar este propósito, se propone un rediseño integral de la supermanzana que las rodea, buscando integrar el dinamismo y la vitalidad del centro consolidado de la Plaza de Armas con la Plaza San Francisco (Carrasco, 2020).



**Figura 36** Supermanzana Chillaneja

**Autor:** (Herrera, 2020)

Inspirándose en las supermanzanas de Barcelona, busca crear una red de plazas interiores que fomenten la interacción social y prioricen el tránsito peatonal. Para ello, se reducirá el tráfico vehicular a paso y se limitará la circulación a bajas velocidades. El objetivo principal es conectar las dos plazas principales de la ciudad, la Plaza San Francisco y la Plaza de Armas, sin necesidad de cruzar calles, creando un espacio urbano más seguro, sostenible y agradable para los peatones (Carrasco, 2020).



**Figura 37** Supermanzana Chillaneja

**Autor:** (Herrera, 2020)

El proyecto busca generar un punto central de densificación en cada una de las manzanas que componen la macro manzana donde se crea ochavar las interacciones. Como se dijo anteriormente el referente fundamental para este proyecto es la supermanzana de Barcelona donde parte de un esquema fundamental que busca generar plazoletas en cada una de las interacciones y reducir el espacio necesario para el tráfico rodado, es decir, automóviles y priorizar el uso del peatón (Carrasco, 2020).

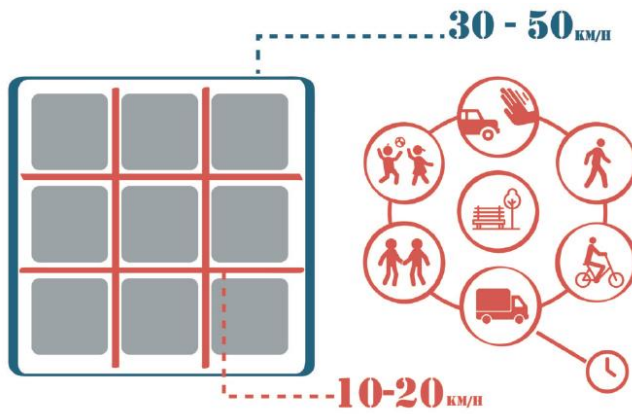
### ***m. Supermanzanas- Modelo Urbano Centro Histórico Cuenca***

El área de estudio en la parte central del Centro Histórico de Cuenca contempla la futura implementación de aproximadamente 18 supermanzanas. Este modelo urbanístico tiene como objetivo mitigar la contaminación ambiental y mejorar la calidad de vida urbana. Al priorizar el espacio para peatones y promover la interacción social entre los habitantes, se busca estimular la actividad económica en la zona. Además, la reducción del tráfico vehicular contribuirá a disminuir las emisiones de carbono y la contaminación del aire, generando un entorno urbano más saludable y sostenible (Fundación Barranco, 2017).

Al limitar el tráfico dentro de estas áreas, se desplaza hacia la periferia, permitiendo que el espacio interior sea dedicado exclusivamente a peatones y ciclistas. El aumento del flujo peatonal dentro de estas zonas también incrementa el potencial de clientes para los comercios locales, lo que beneficia tanto a la calidad de vida como a la economía de los residentes en las supermanzanas (Fundación Barranco, 2017).

Las supermanzanas son espacios urbanos que agrupan varias manzanas, donde siempre se da prioridad al peatón si hay un uso compartido. Este diseño tiene una estructura periférica con

vías de velocidad moderada entre 30 y 50 km/h, destinadas principalmente al tráfico de vehículos privados, transporte público y camiones de carga y descarga. Por otro lado, las vías interiores tienen velocidades más bajas, entre 10 y 20 km/h, con el propósito de crear un ambiente tranquilo que fomente la interacción social entre los vecinos (Fundación Barranco, 2017). Se busca privilegiar a peatones y ciclistas restringiendo el tráfico de vehículos en el área, aunque se permite el acceso exclusivamente a residentes y vehículos de carga en horarios específicos.



**Figura 38** Supermanzana Cuenca, Ecuador

**Autor:** (Barranco, 2019)

## 2.9 Estrategias para Transformar las Ciudades.

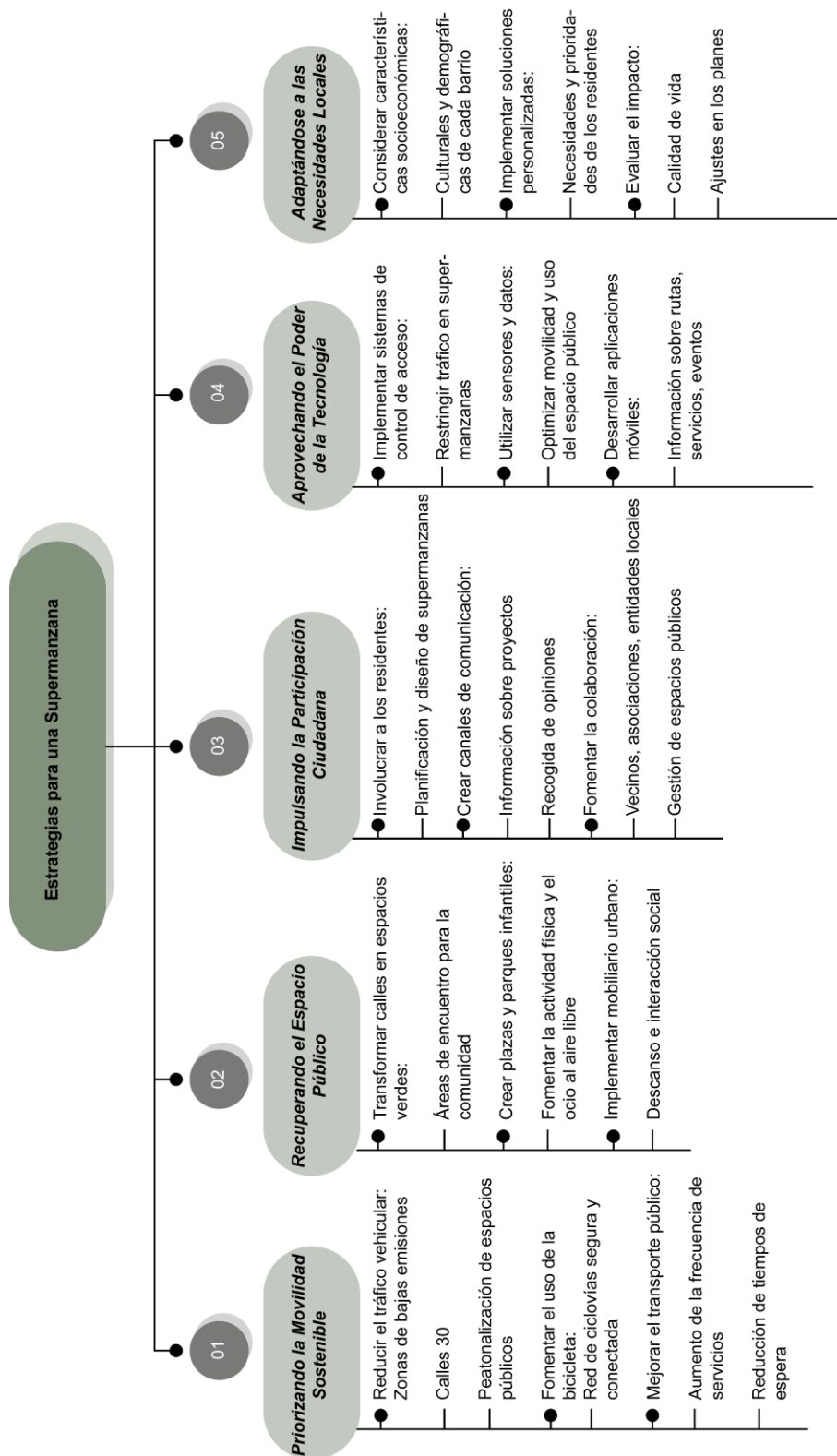


Figura 39 Estrategias de Supermanzanas

Autor: Propia

**Tabla 1** Análisis de Casos Referentes Arquitectónicos

<b>TABLA RESUMEN REFERENTES ARQUITECTONICOS</b>										
<b>Supermanzana</b>	<b>Reducción de trafico</b>	<b>Áreas Peatonales</b>	<b>Carriles de Bicicleta</b>	<b>Espacios Verdes</b>	<b>Zonas de Recreo y Deporte</b>	<b>Mejora de Calidad de Aire</b>	<b>Fomento al Transporte Publico</b>	<b>Vida Comunitaria y Cultural</b>	<b>Accesibilidad</b>	<b>Mobiliario Urbano</b>
Supermanzana en Victoria-Gasteiz.	X	X		X	X	X	X			X
Supermanzana en A Coruña	X	X	X	X	X	X	X	X		X
Supermanzana en el barrio A Magdalena- Ferrol.	X	X			X	X	X	X	X	
Supermanzana en Barcelona	X	X		X	X	X	X	X		X
Supermanzana en Poblenou.	X	X	X	X	X	X	X	X		X
Supermanzana en Sant Antoni	X	X	X		X	X	X	X		X
Supermanzanas en Colombia-Ciudad Salitre- Ciudadela Recreo (Metro vivienda).	X	X	X	X	X	X	X		X	X
Supermanzana de Surco-Lima Perú.	X	X		X	X	X	X	X	X	X
Supermanzana Chillaneja	X	X	X	X	X	X	X	X		X
Supermanzanas- Modelo Urbano Centro Histórico Cuenca	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Autor Propia



### 3. CAPITULO III: DIAGNÓSTICO DEL SITIO.

### 3. CAPITULO III

#### 3.1 Metodología de análisis de estudio.

El análisis multicriterio de sitios para proyectos urbanos es una herramienta fundamental en la planificación y desarrollo de espacios que buscan ser sostenibles, funcionales y adaptados a las necesidades de la comunidad. Este tipo de análisis permite evaluar diversas opciones de localización considerando múltiples factores, desde aspectos ambientales y socioeconómicos hasta cuestiones de infraestructura y políticas públicas.

En este contexto, la Metodología de Análisis del Contexto - Aproximación Interdisciplinar, desarrollada por la Dra. Laura Gallardo Frías, ofrece un enfoque integral para llevar a cabo este tipo de estudios. Esta metodología se caracteriza por su enfoque interdisciplinar, combinando perspectivas de diferentes campos como la geografía, la sociología, la economía y la ingeniería, para proporcionar una visión holística del sitio a analizar (Gallardo Frías, 2015).

El presente análisis multicriterio se centra en identificar y evaluar las condiciones y características de diferentes sitios potenciales para un proyecto urbano específico. Para ello, se empleará la metodología mencionada, que nos permitirá:

- **Comprender el Entorno:** Analizar las características físicas, ambientales y socioeconómicas del área de estudio, utilizando herramientas geoespaciales y técnicas de recolección de datos en campo.

**Evaluar Factores Clave:** Identificar y ponderar factores críticos que influyen en la viabilidad del proyecto, como la accesibilidad, la disponibilidad de servicios, el impacto ambiental y las condiciones legales y normativas.

**Involucrar a los Actores Clave:** Considerar la opinión y el conocimiento de los actores locales y expertos de diversas disciplinas para enriquecer el análisis y asegurar que se tomen en cuenta todas las perspectivas relevantes.

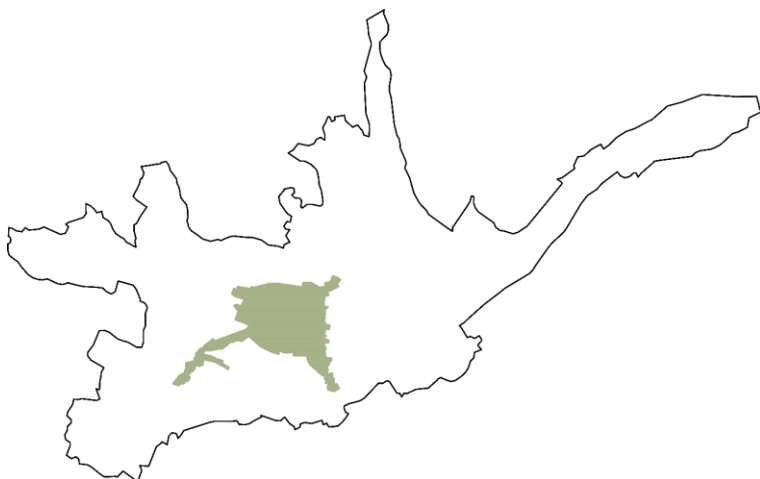
**Desarrollar Escenarios y Alternativas:** Crear y evaluar diferentes escenarios de desarrollo urbano, considerando los beneficios y limitaciones de cada uno para seleccionar la opción más adecuada.

Mediante la aplicación de la Metodología de Análisis del Contexto - Aproximación Interdisciplinar, se realiza una selección minuciosa del área de estudio para el proyecto de supermanzanas sostenibles en movilidad. Este proceso incluye un análisis exhaustivo de diversos factores, como la accesibilidad, la calidad del espacio público, la infraestructura existente, y las necesidades sociales y económicas de la comunidad. Al integrar diferentes disciplinas, se garantiza que la selección del sitio no solo sea adecuada desde el punto de vista técnico, sino que también promueva un desarrollo urbano equilibrado y sostenible, capaz de responder a las demandas actuales y futuras de los habitantes. Este enfoque interdisciplinario permite una toma de decisiones

informada y basada en evidencias, minimizando riesgos y maximizando las oportunidades para el éxito del proyecto (Gallardo Frías, 2015).

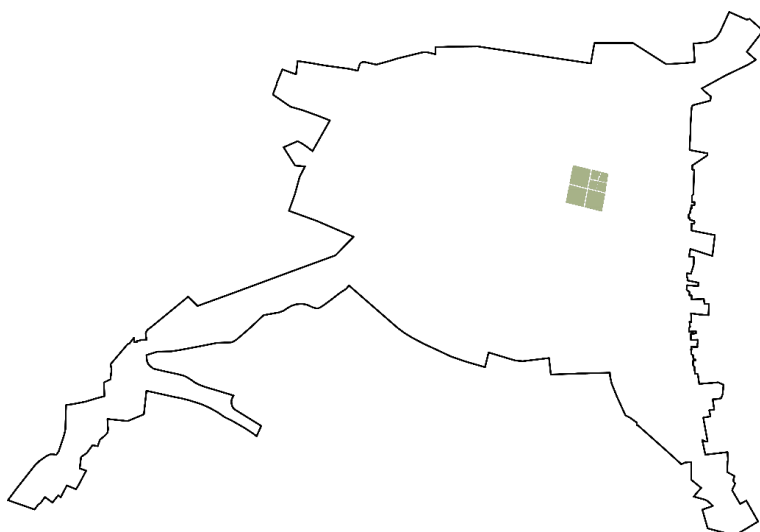
### **3.2 Análisis del lugar de estudio.**

#### **3.2.1 Emplazamiento.**



**Figura 40** Ubicación Ciudad de Cuenca

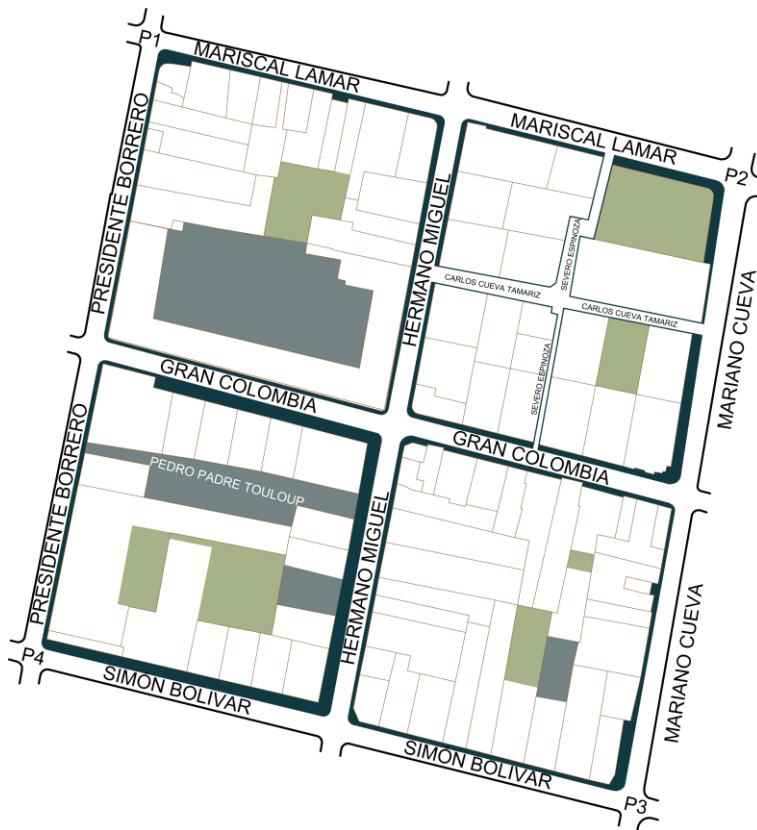
**Autor:** Propia



**Figura 41** Ubicación área de estudio

**Autor:** Propia

El sitio planteado para el presente análisis multicriterial se encuentra emplazada en la ciudad de Cuenca, provincia del Azuay, dentro del sector de planeamiento histórico de la ciudad de Cuenca, perteneciente a la parroquia El Sagrario. A continuación, se proporciona una descripción detallada de su ubicación geográfica y las características del entorno:



**Figura 42** Ubicación Micro – Esc: 1-1500

**Fuente:** Propia

**Coordenadas Geográficas WGS84:**

P1: 722033.40, 9679779.85.

P2: 722239.12, 9679729.71.

P3: 722197.28, 9679514.69.

P4: 721989.78, 9679568.38.

**Límites del Sitio:**

Norte: Mariscal Lamar.

Sur: Simón Bolívar.

Este: Mariano Cueva.

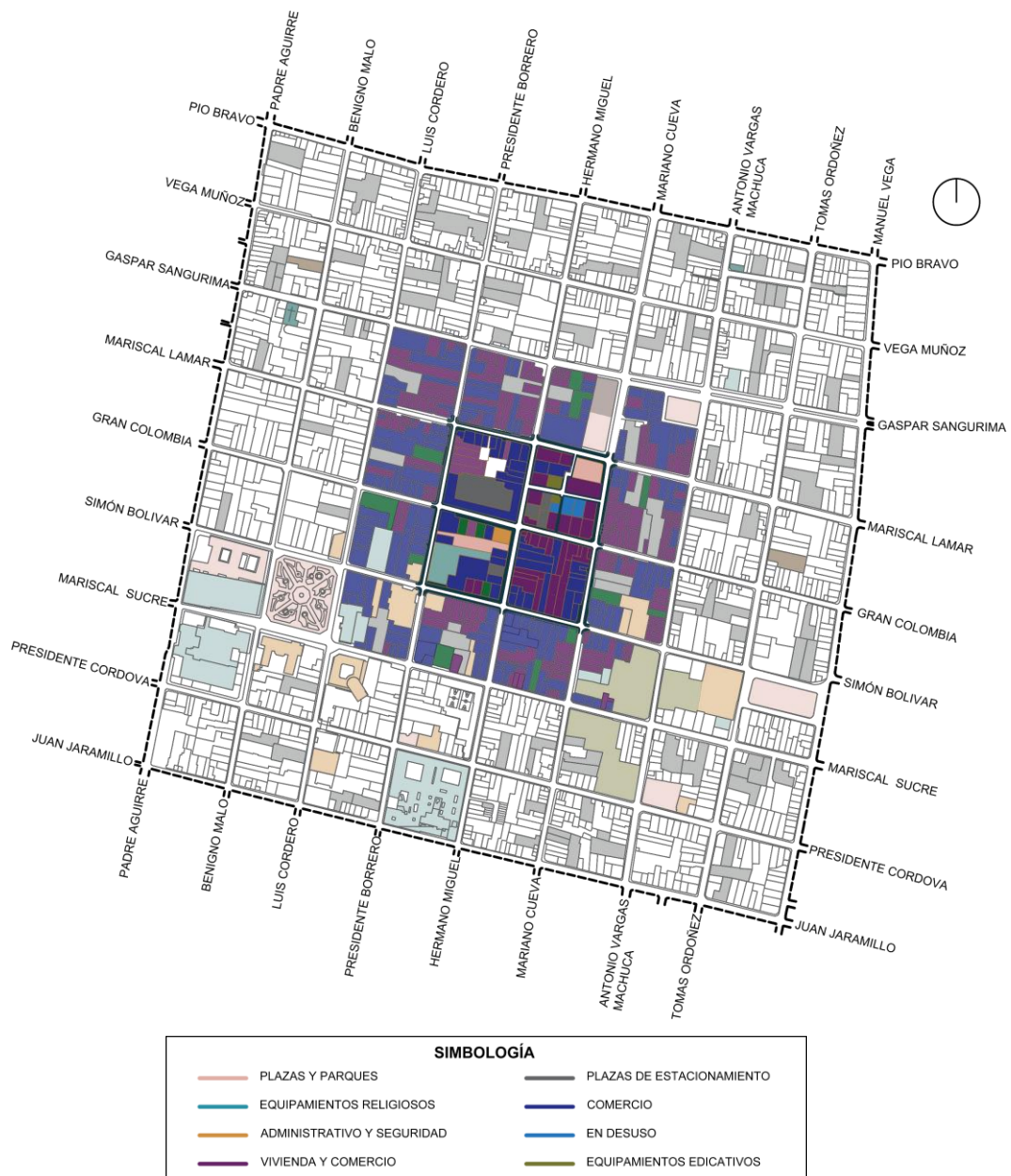
Oeste: Presidente Borrero.

Los accesos periféricos de las cuatro manzanas propuestas a análisis se puede evidenciar que existe accesibilidad privada (automoviles), publica (tranvia y bus) y mixta (taxi). Por el norte en la calle Mariscal Lamar con vía de sentido oeste – este, esta vía en el tramo de analisis es totalmente de uso del tranvia, no tiene acceso vehicular. Por el sur con la calle Simon Bolivar con vía de sentido oeste – este, esta vía es de alto trafico vehicular, privado y mixto pero no permite acceso de movilidad publica como buses, es un acceso de alta concurrencia al ser la vía que conecta al centro

historico y al hito historico de la Catedral de la Inmaculada Concepción de Cuenca y la Iglesia del Sagrario (Antigua Catedral de Cuenca). Por el este la calle Mariano Cueva con vía de sentido norte – sur. Por el oeste con la calle Presidente Cordova, vía con sentido norte – sur. Cabe recalcar las vías intermedias de las cuatro manzanas son vías de uso vehicular privado, mixto y tranvía.

### 3.3 Usos de suelo.

Para identificar los usos de suelo en el CHC, se consultó el Listado de usos de suelo, actividades y condiciones del Anexo 7 del PUGS del GAD Municipal de Cuenca (2022). Este listado clasifica los usos de suelo en grupos y subgrupos. Para este análisis, se utilizó la clasificación en grandes usos de suelo, la cual se resume en ocho categorías, las cuales se detallan en el siguiente grafico:



**Figura 43** Mapa de Usos de Suelo

**Autor:** Propia

### 3.4 Mapa de estacionamientos y red viaria.

Las áreas residenciales con acceso prioritario cuentan con diversas calles que no forman parte de la red vial principal. Estas áreas han funcionado tradicionalmente de manera local, y están asociadas a plazas, parques, calles sin salida y calles interiores. Dentro de la zona central, se conforma una red de calles que se denomina "vías 10". Estos tramos dispersos de calles están más asociados a plazas que a la red vial tradicional.



Figura 44 Mapa Red Viaria

Autor: Propia

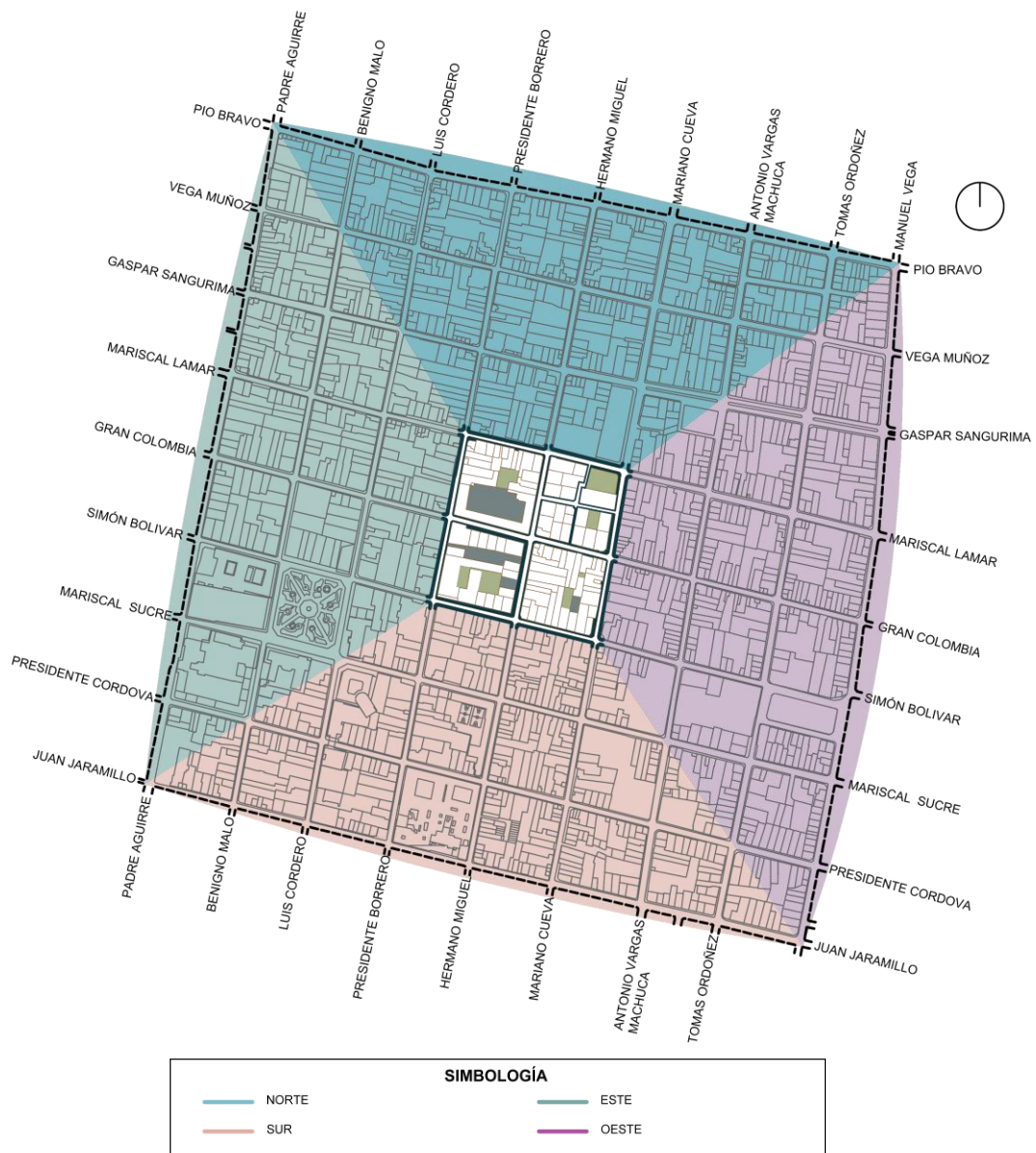
**Tabla 2** Cuadro de estacionamientos

ESTACIONAMIENTOS		
	ÁREA DE INFLUENCIA	ÁREA DE ESTUDIO
Plazas de estacionamiento	57	4
N° Lotes	1887	91
Porcentaje por área	3%	4%
Porcentaje sin estacionamiento	97%	96%

Autor: Plan de movilidad y espacios públicos, Cuenca 2015-2025 Tomo II – Elaboración Propia

### 3.1 Desplazamiento por motivo y área de influencia.

El presente mapa, muestra la distribución territorial de la ciudad de Cuenca, subdividida en cuatro cuadrantes según las direcciones cardinales: norte (azul), sur (rosado), este (violeta) y oeste (celeste).



#### Figura 45 Mapa de desplazamiento

Autor: Propia

Tabla 3 Cuadro de desplazamiento por motivo

DESPLAZAMIENTO POR MOTIVOS	
Comercial	14%
Administrativa	6%
Laboral	66%
De Transición	15%

Autor: Plan de movilidad y espacios públicos, Cuenca 2015-2025 Tomo II – Elaboración Propia

Tabla 4 Desplazamiento hacia área de influencia

DESPLAZAMIENTO HACIA ÁREA DE INFLUENCIA		
ZONA	PORCENTAJE	N° VEHÍCULOS
Norte	35%	26250
Sur	19%	14250
Este	16%	12000
Oeste	11%	8250

Autor: Plan de movilidad y espacios públicos, Cuenca 2015-2025 Tomo I – Elaboración Propia

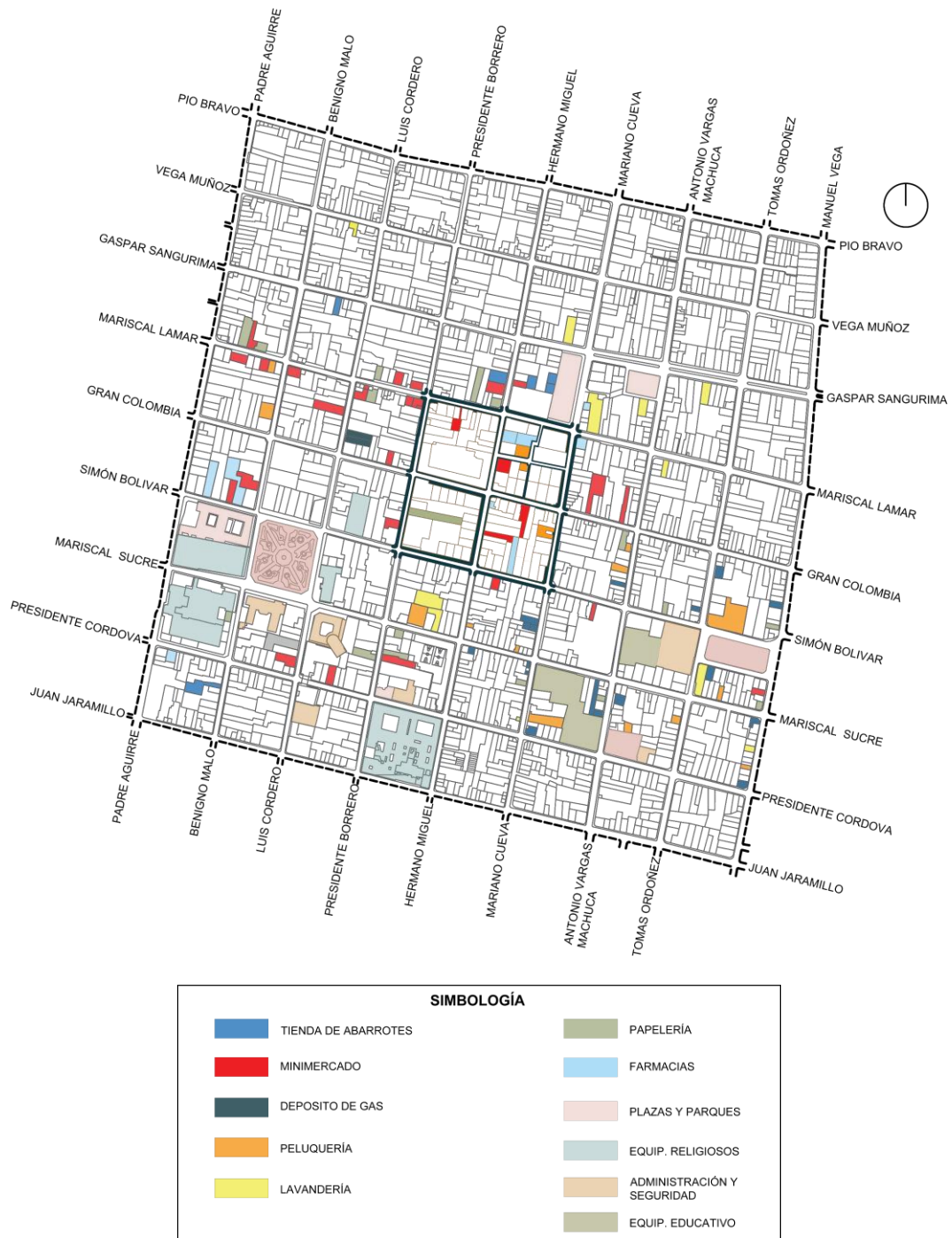
Tabla 5 Desplazamiento Vehicular

DESPLAZAMIENTO VEHICULAR			
ZONA	COMERCIAL	ADMINISTRATIVA	TOTAL
Norte	3552	1554	5106
Sur	1928	844	2772
Este	1624	710	2334
Oeste	1116	488	1604

Autor: Plan de movilidad y espacios públicos, Cuenca 2015-2025 Tomo II – Elaboración Propia

### 3.2 Infraestructura y Servicios Cercanos.

Tras un levantamiento realizado predio a predio en todo el sector, se ha llevado a cabo una meticulosa categorización de los usos cotidianos, enfocados en aquellos que son indispensables y complementarios a la vivienda. Esta clasificación tiene como objetivo asegurar que los habitantes del área puedan satisfacer todas sus necesidades diarias de manera eficiente y accesible. Dentro de este marco, se han identificado y filtrado una serie de características esenciales, tales como tiendas de abarrotes, despensas, farmacias, bazares, papelerías, depósitos de gas, peluquerías, mini mercados y lavanderías. Estas facilidades son fundamentales para garantizar un entorno residencial autosuficiente y bien abastecido.







**Figura 46** Mapa de Infraestructura y Servicios

Autor Propia

### 3.3 Análisis de vegetación.

Esta tabla de vegetación sirve como una herramienta esencial para el diseño de estrategias y la implementación de vegetación en las supermanzanas. Proporciona una descripción detallada de diversas plantas, incluyendo su tamaño, tipo, características de hojas, flores y frutos, así como otras particularidades importantes. Esta información es fundamental para seleccionar adecuadamente las especies que se integrarán en el entorno urbano, asegurando su compatibilidad y contribuyendo al bienestar ecológico y estético del área.

**Tabla 6** Cuadro de vegetación predominante

PLANTA	TAMAÑO	TIPO	HOJAS	FLORES	FRUTOS	CARACTERÍSTICAS	FOTO
DURANTA LIMON	Hasta 3-4 metros	Arbusto	Pequeñas, brillantes, color verde limón	Pequeñas, color azul o lila	Bayas amarillas	Atractiva para aves, puede tener espinas	
AGAPANTO	Hasta 1 metro	Herbácea perenne	Alargadas, estrechas, color verde oscuro	En umbela, color azul o blanco	No tiene frutos significativos	Utilizada en jardinería ornamental	
ARRAYÁN	Hasta 2-5 metros	Arbusto o árbol pequeño	Pequeñas, ovaladas, brillantes, color verde oscuro	Blancas, pequeñas, aromáticas	Bayas negras o azules	Corteza rojiza, utilizada en medicina tradicional	
HAMELIA XEROCARPA	Hasta 2-3 metros	Arbusto	Grandes, opuestas, color verde oscuro	Tubulares, color rojo, naranja o amarillo	Bayas oscuras	Atractiva para colibríes y mariposas	

Autor Propia

### 3.4 Elementos urbanos.

El presente texto analiza la imagen pública del Centro Histórico de Cuenca (CHC) y en especial del área delimitada de estudio a partir de los conceptos de Kevin Lynch expuestos en su obra "La imagen de la ciudad" (1960). Se identifican y describen los elementos de la imagen pública presentes en el CHC, como sendas, nodos, barrios, bordes e hitos, tomando como referencia un

área de estudio delimitada previamente (Manuel Jose, 2011). El análisis de la imagen pública del CHC, basado en los conceptos de Lynch, permite identificar los siguientes elementos:

#### **3.4.1 Sendas.**

El CHC cuenta con una red vial peatonal y vehicular bien definida, compuesta por calles, callejones y plazas. Las calles principales, como la Bolívar, Sucre y Benigno Malo, funcionan como ejes estructurantes del área (Manuel Jose, 2011)..

#### **3.4.2 Nodos.**

Las plazas y plazoletas del CHC constituyen nodos importantes de la imagen pública. Entre las más destacadas se encuentran el Parque Abdón Calderón, la Plaza San Francisco y la Plaza Mayor. Estos espacios sirven como lugares de encuentro, intercambio social y referencia espacial (Manuel Jose, 2011).

#### **3.4.3 Barrios.**

: El CHC se caracteriza por la presencia de barrios con identidad propia, como el Barrio del Carmen, el Barrio de San Sebastián y el Barrio de San Blas. Estos barrios se diferencian por su arquitectura, uso del suelo y tradiciones (Manuel Jose, 2011).

#### **3.4.4 Bordes.**

El CHC está delimitado por bordes naturales, como el río Tomebamba, y bordes artificiales, como la Avenida Mariscal Sucre. Estos bordes definen el perímetro del área y contribuyen a su identidad visual (Manuel Jose, 2011).

#### **3.4.5 Hitos.**

El CHC alberga numerosos hitos que forman parte de su imagen pública, como la Catedral Nueva, la Catedral Vieja, el Convento de San Francisco y el Museo de la Ciudad. Estos hitos son fácilmente reconocibles y sirven como puntos de referencia espacial y memoria colectiva (Manuel Jose, 2011).



**Figura 47** Mapa de elementos urbanos

**Autor:** Propia

### 3.5 Accesibilidad y transporte.

El Centro Histórico de Cuenca (CHC), declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO en 1999, se caracteriza por su trazado colonial y su rica arquitectura. Sin embargo, este modelo urbano presenta desafíos en cuanto a la accesibilidad para personas con diferentes capacidades.

#### 3.5.1 Accesibilidad peatonal.

Según el estudio realizado, el 66.2% de los tramos peatonales en el CHC cuentan con rampas en ambos extremos, lo que facilita la movilidad de personas con movilidad reducida, usuarios de sillas de ruedas y cochecitos. En el presente análisis se puede reflejar sitios de movilidad en conflictos con temas de inseguridad, existe callejones que generan una visual de “no pertenencia

del lugar”, existen vacíos de pertenencia. En gran parte del análisis existe un porcentaje considerable de una alta movilidad peatonal, esto se da gracias a la privatización de vialidad privada, la movilidad en horarios focalizados se da frecuentemente en horarios de 12 a 2 pm, y en puntos estratégicos como escuelas, institutos y otros que tienen un horario específico.



**Figura 48** Mapa de accesibilidad peatonal

**Autor:** Propia.

### 3.5.1 Transporte estratégico – Peatonal específico.

En el análisis de las manzanas seleccionadas para la implementación de las estrategias de supermanzanas sostenibles en movilidad, se observa una alta dependencia del transporte público, especialmente debido al cruce del tranvía por dos de las seis vías principales. Esta infraestructura de transporte público es fundamental para la movilidad urbana, pero también presenta desafíos en la integración con las áreas peatonales. En un análisis detallado de las cuatro manzanas, se

identificaron pasajes peatonales donde la movilidad se ve afectada por conflictos de uso, generando espacios inseguros y zonas vacías que contribuyen a una percepción negativa del entorno. Estos pasajes, al no estar bien integrados en la red de transporte peatonal y al carecer de una adecuada planificación, producen un ambiente de baja visibilidad y escasa actividad, lo que disminuye la calidad del espacio público y afecta negativamente la experiencia de los peatones.

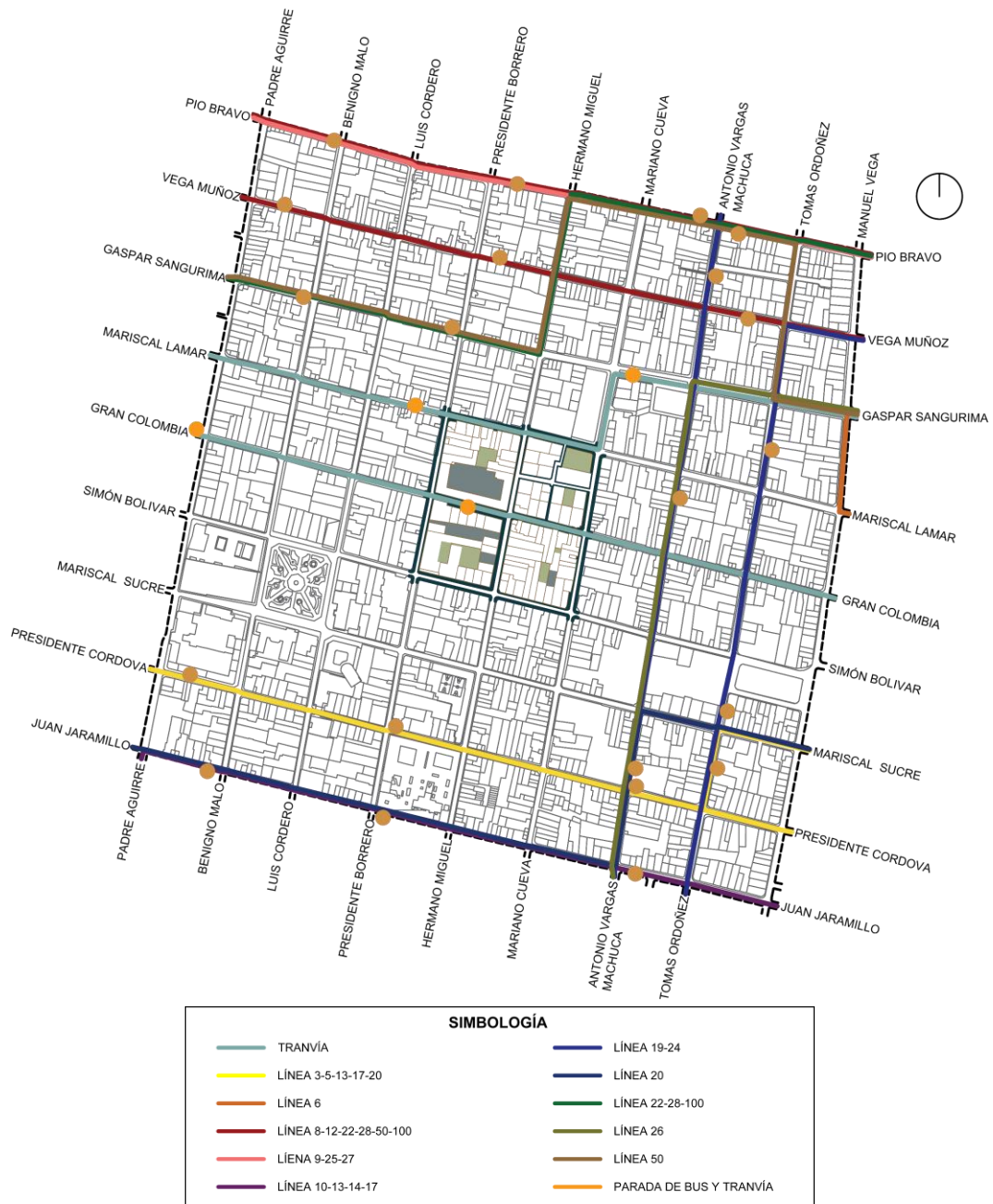


**Figura 49** Mapa corredor peatonal específico

Autor: Propia

### 3.5.2 Transporte público.

El tranvía de Cuenca, ofrece una alternativa de transporte accesible para personas con movilidad reducida. Las unidades cuentan con rampas de acceso, espacios reservados para sillas de ruedas y sistemas de información sonora y visual. La red de autobuses urbanos presenta mayores desafíos en cuanto a la accesibilidad. Si bien algunas unidades cuentan con rampas de acceso, no todas las líneas son accesibles y la frecuencia de paso puede ser irregular. La presencia de escalones en edificios públicos, históricos y comerciales dificulta el acceso para personas con movilidad reducida. Las calles adoquinadas del CHC, si bien son parte del encanto patrimonial de la zona, pueden presentar irregularidades que dificultan la movilidad de personas con discapacidad visual o motora.



**Figura 50** Mapa de transporte público

**Autor:** Propia

**Tabla 7** Líneas y recorridos de bus

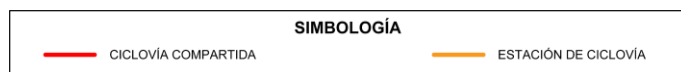
TRANSPORTE PÚBLICO - LINEAS DE BUSES																									
ZONA	ÁREA DE	EL EJIDO	NORTE AV.	AEROPUERTO	CAÑARIBAMBA	PUMAPUNGO	YANUNCAY	CAMINO VIAJO	FERIA LIBRE	PENCAS -	BASILICA -	MIRAFLORES	PARQUE	TOTORACCOCH	MONAY	CONTROL SUR	SAYAUSI - RIO	RICAUARTE	CAPULISPAMB	PACCHA -	TURI	NARANCAY	CAJAS	PAUTE -	TOTAL
ÁREA DE INFLUENCIA	39828	13194	8221	6658	3948	3298	6629	3225	4613	3141	6178	9069	1924	3929	4391	3396	2921	3126	1394	1799	147	81	0	164	131274

Autor Plan de movilidad y espacios públicos, Cuenca 2015-2025 Tomo I – Elaboración Propia

### 3.5.3 Ciclovía.

Existen cuatro intersecciones viales compartidas, es decir, son vías mixtas que abastecen como ciclovías y doce estaciones de intercambiadores de bicicletas del GAD Municipal, estos intercambiadores no se usan en su totalidad y la ejecución tecnológica no es apropiada, da como resultado el mal manejo de este uso y su deterioro permanente.





**Figura 51** Mapa de ciclovia

**Autor:** Propia.

### **3.5.4 Red viaria nomenclatura propuesta por la ciudad de cuenca**

#### **n. Calles 30.**

Cuya función es distribuir el tráfico motorizado en el interior de los barrios y concentrar las conexiones entre la red básica urbana y la red local, estas calles están especializadas para viajes de corta distancia por lo que se consideran recorridos con continuidad funcional en distancias menores a 1.5 km. Al no existir tráfico de paso con velocidades altas, y recibir ciertas concentraciones de tráfico motorizado deben diferenciarse en cota de calzada, los cruces peatonales han de realizarse sobre plataforma continua a cota de acera. El nivel de conexión peatonal en los barrios donde prima el principio de accesibilidad universal se realizará al mismo nivel, posibilitando cualquier tipo de vehículo de apoyo para peatones con ruedas como sillas, carritos, coches, etc. En estas vías se debe priorizar la figura de los peatones y adecuar ésta a la presencia de vehículos, sobre estas calles han de emplazarse la mayor parte de los parqueos regulados y de residentes, además de las zonas de carga y descarga.

#### **o. Calle 20.**

Aseguran el acceso a los usos de los edificios e instalaciones, el diseño de estas calles tiene un carácter de espacio público estancial y permiten actividades como el juego o el paseo por toda el área de la calle, el acceso vehicular a estas calles será de único interés para los habitantes.

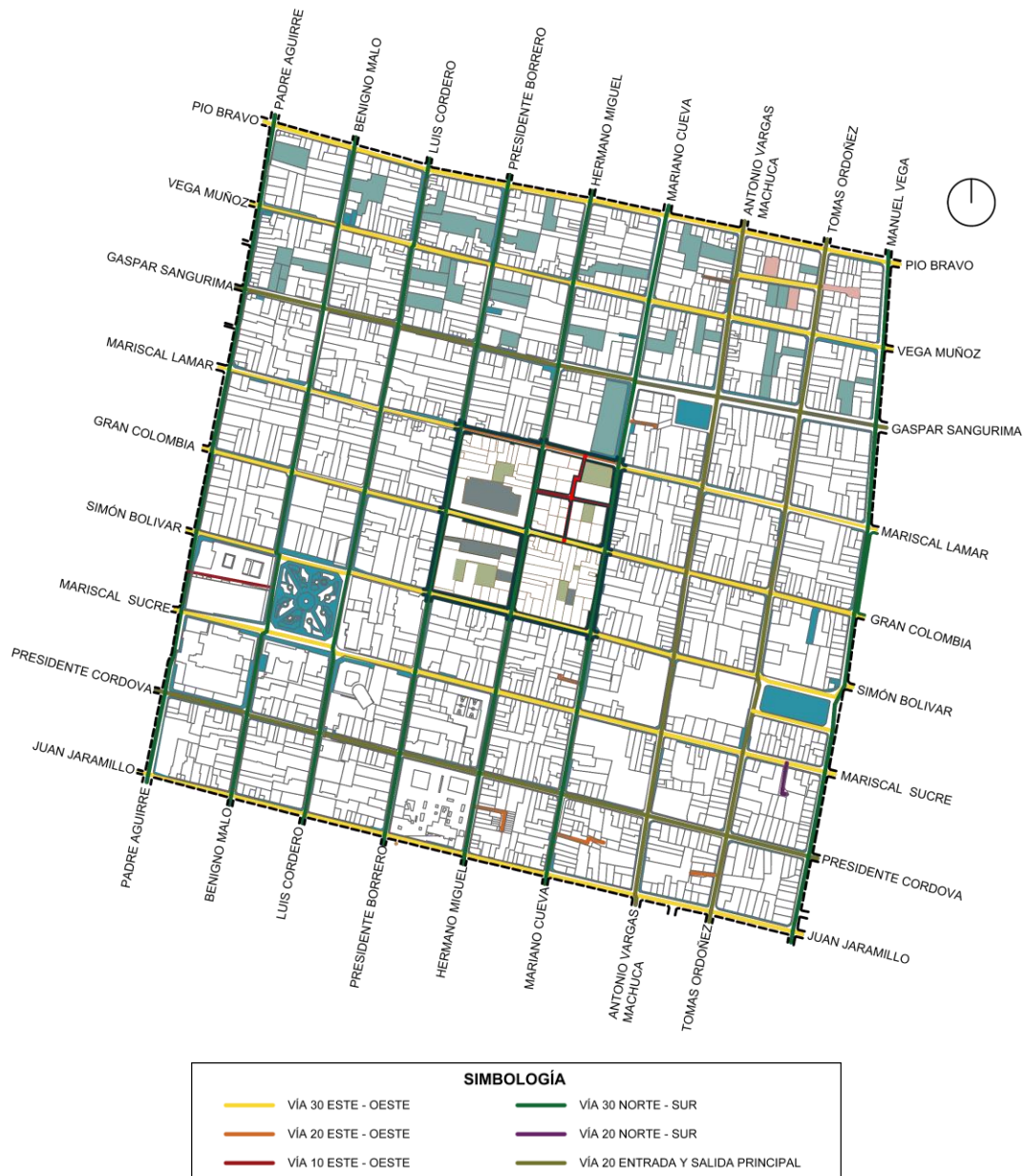
#### **p. Calle 10.**

De estricto carácter peatonal, facilitan las relaciones sociales, comerciales, patrimoniales y turísticas. Toda la plataforma vial está dedicada de forma exclusiva a los peatones, ornamentación y servicios. El acceso de vehículos será controlado y se permitirá en casos excepcionales, como vehículos de emergencia o de transporte de bienes, para esto se deberá disponer de una franja continua que permita su tránsito. Estas calles permiten un desarrollo favorable para el comercio y todas las actividades adyacentes, de igual manera ofrecen un espacio seguro y agradable al reducirse notablemente la contaminación ambiental, visual y acústica.

**Tabla 8** Tipología de calles.

TIPOLOGÍAS	TIPOLOGÍA DE CALLES		
	CALLES 30	CALLES 20	CALLES 10
	Velocidad máxima permitida: 30 km/h	Velocidad máxima permitida: 20 km/h	Velocidad máxima permitida: 10 km/h
	Intensidad máxima: 400 veh/h	Intensidad máxima: 200 veh/h	Diseño peatonal
	Carriles: 2 – 1 por sentido	Diseño en plataforma única	Prioridad para vecinos y servicios
	Distribución modal motorizado / no motorizado 50 % / 50 %	Eliminación total de circuitos de paso	Se permite la carga y descarga en situaciones y horarios regulados
	Diferencia de cota en calzada	El acceso puede ser controlado	Bicicletas pueden funcionar en coexistencia
	Eliminación total de circuitos de paso	Bicicletas pueden funcionar en coexistencia	Acceso de vehículos regulado
	Cruces peatonales a nivel	-	-
	Posibilidad de infraestructura propia para ciclistas	-	-
Ancho de carril: 3.00 m	-	-	
Bicicletas pueden funcionar en coexistencia	-	-	
Plataforma de acera con un mínimo de 2.50 m	-	-	

**Autor** Plan de movilidad y espacios públicos, Cuenca 2015-2025 Tomo II – Elaboración Propia



**Figura 52** Mapa viario propuesto por el GAD Municipal

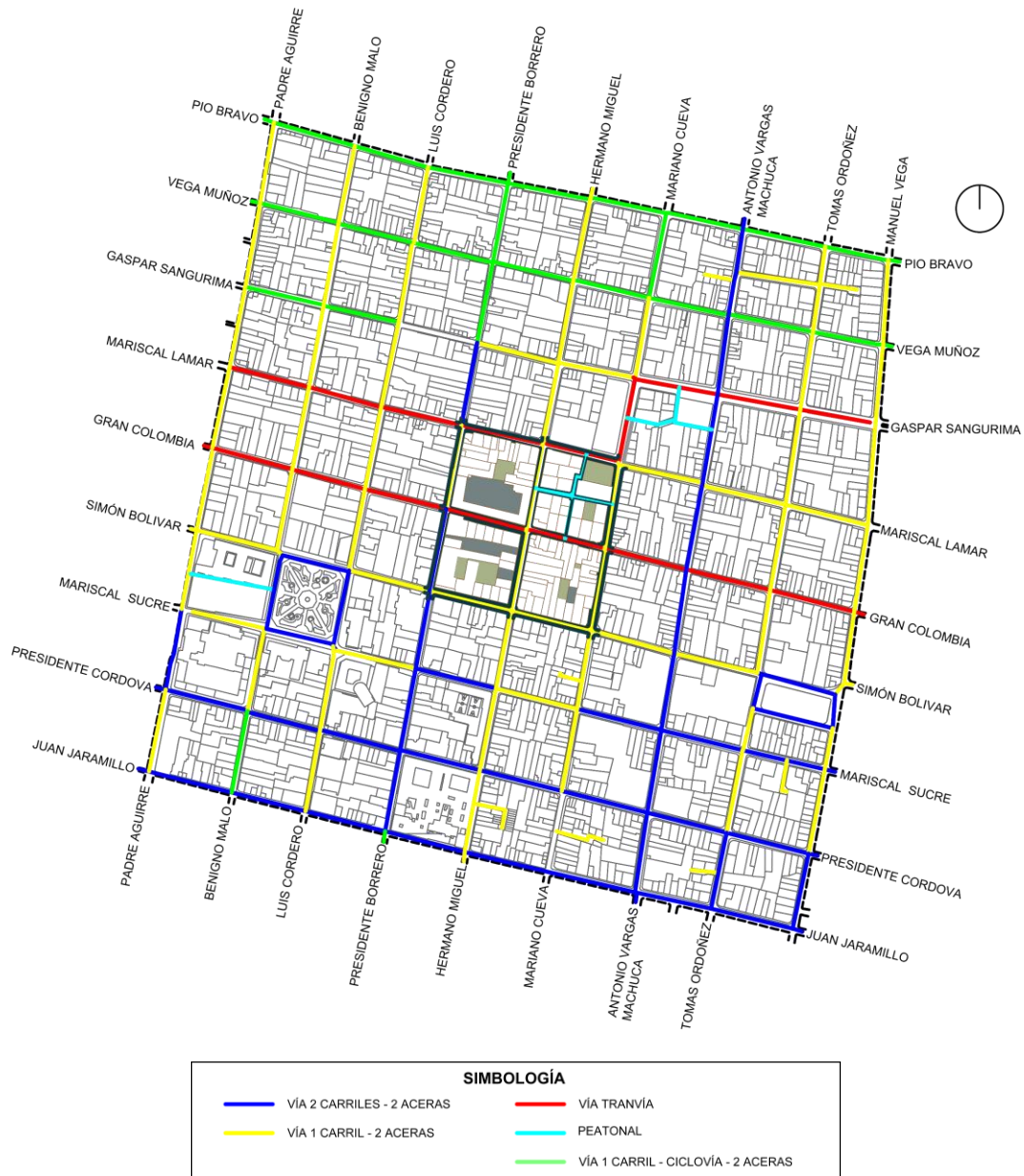
**Autor:** Propia

### 3.6 Red viaria nomenclatura.

Este mapa de análisis proporciona una representación detallada de las diferentes tipologías de vías en el área de estudio. Cada color en el mapa denota una clasificación específica de las vías, facilitando el análisis de su estructura y funcionalidad. Las vías de color azul representan aquellas con 2 carriles y 2 aceras, diseñadas para un tráfico vehicular moderado y adecuada accesibilidad peatonal. En amarillo, se encuentran las vías con 1 carril y 2 aceras, destinadas a un tráfico vehicular reducido con mayor énfasis en la accesibilidad peatonal. El color rojo indica las rutas del tranvía, esenciales para el transporte público y la conectividad urbana.

Las zonas peatonales exclusivas están marcadas en celeste, promoviendo la movilidad a pie y garantizando un entorno seguro para los peatones. En verde, se identifican las vías con 1 carril,

ciclovía y 2 aceras, integrando de manera equilibrada el tránsito vehicular, ciclista y peatonal. Finalmente, las vías en violeta corresponden a aquellas con 2 carriles, ciclovía y 2 aceras, diseñadas para soportar un mayor flujo vehicular y ciclista, manteniendo la accesibilidad peatonal. Este análisis es fundamental para comprender la distribución y características de las vías, lo que facilita el desarrollo de proyectos urbanísticos y de movilidad que optimicen la infraestructura vial y mejoren la calidad de vida urbana.



**Figura 53** Red viaria nomenclatura propia.

Autor Propio.

### 3.7 Análisis Viaria Comercial.

Un factor que actúa de manera positiva es la gran rotación que tiene esta actividad (10 vehículos / plaza x día), siendo actividades con una duración promedio de 50 minutos, esto nos permite potencializar las zonas de estacionamiento destinadas a esta actividad y así brindar un número

inferior al que se requeriría con una baja rotación. Además, debe considerarse la existencia de zonas prioritariamente peatonales, sin querer decir con esto que no se tendrá la presencia del vehículo. En base a la distribución de las entradas hacia el Centro Histórico, la zona con mayor ingreso y por ende mayor demanda requerida es la zona norte con un 34.75% del total de los viajes, lo que significa que por actividades comerciales y de ocio se tiene una demanda de 5.106 vehículos/día, lo mismo sucede con las otras zonas, pero en menor escala.



**Figura 54** Mapa vial comercial

Fuente: Propia

### 3.8 Movilidad, accesibilidad y vialidad en el Centro Histórico de Cuenca.

#### 3.8.1 Prioridad y frecuencia en la modalidad de transporte en la ciudad de Cuenca.

El Plan de Movilidad y Espacios Públicos (PMEP) realizó estudios exhaustivos sobre cómo se distribuye el uso de diferentes medios de transporte en Cuenca, utilizando datos más precisos

que los obtenidos en una reciente encuesta de percepción. No obstante, es relevante analizar los resultados sobre las preferencias de transporte en la ciudad. Los estudios indican que los habitantes de Cuenca emplean varios medios de transporte para su movilidad diaria, estableciendo una jerarquía personal de preferencias. Los autobuses y los automóviles son los medios de transporte más utilizados, ocupando la primera prioridad para la mayoría de las personas, con el autobús también siendo frecuentemente la segunda opción. Caminar es una opción importante para los ciudadanos, situándose como la segunda o tercera prioridad en muchos casos. Esto sugiere que, después de usar el autobús o el automóvil, muchas personas completan sus desplazamientos a pie. Por otro lado, el taxi no es una opción principal y generalmente se utiliza como tercera, cuarta o incluso quinta alternativa. Las bicicletas y las motocicletas son menos utilizadas en comparación con otros modos de transporte, aunque también se consideran como tercera o cuarta prioridad por algunos habitantes. Estos resultados indican que, aunque los autobuses y automóviles son los medios de transporte predominantes en Cuenca, caminar sigue siendo una parte esencial de los desplazamientos urbanos, y hay una presencia moderada de bicicletas y motocicletas en la jerarquía de preferencias de transporte.

**Tabla 9** Prioridad de movilidad

PRIORIDAD DE MOVILIDAD					
MEDIO	1	2	3	4	5
Peatón	15,90%	28,70%	27,80%	19,10%	
Bicicleta	1,60%	6,50%	9,10%	10,60%	33,30%
Auto	35,90%	15,50%	15,70%	19,10%	
Bus	43,10%	30,00%	18,10%	8,50%	
Taxi	1,90%	18,00%	26,30%	38,30%	66,70%
Moto	1,70%	1,30%	3,00%	4,30%	
Total	100%	100%	100%	100%	100%

**Autor:** Plan de movilidad y espacios públicos, Cuenca 2015-2025 Tomo II – Elaboración Propia

**Tabla 10** Frecuencia de movilidad.

FRECUENCIA DE MOVILIDAD				
MEDIO	Todos o casi todos los días	Algunas veces a la semana	Alguna vez al mes	Ocasionalmente
Peatón	24,00%	24,00%	15,00%	11,00%
Bicicleta	2,00%	9,00%	6,00%	9,00%
Auto	31,00%	22,00%	14,00%	12,00%
Bus	39,00%	30,00%	24,00%	17,00%
Taxi	2,00%	13,00%	37,00%	47,00%
Moto	2,00%	1,00%	3,00%	5,00%
Total	100%	100%	100%	100%

**Fuente:** Plan de movilidad y espacios públicos, Cuenca 2015-2025 Tomo I – Elaboración Propia

### 3.8.2 Percepciones de movilidad en la Ciudad de Cuenca.

Los encuestados indican que la mayoría de los encuestados considera que Cuenca tiene problemas de tráfico y que para mejorar el ambiente es más efectivo reducir el número de vehículos

privados que promover el transporte público. Además, muchos encuestados creen que Cuenca no dispone de suficientes alternativas de movilidad que sean eficientes y no contaminantes. Los encuestados también opinan que las ciclovías fomentan el uso de la bicicleta y que la ciudad es accesible para los peatones. Sin embargo, la mayoría observa que los ciclistas en Cuenca utilizan la bicicleta más para actividades deportivas que como medio de transporte cotidiano. (Cuenca M. d., 2015)

**Tabla 11** Afirmaciones de movilidad Cuenca

<b>AFIRMACIONES DE MOVILIDAD</b>		
<b>AFIRMACIONES</b>	<b>ACUERDO</b>	<b>DESACUERDO</b>
Tenemos problemas de tráfico	97%	3%
La mayoría de gente que utiliza bicicleta, lo hace por deporte y no como transporte	90%	10%
La construcción de ciclovías estimula a que la gente utilice la bicicleta	75%	25%
La mejora del ambiente se consigue con una reducción de vehículos privados	71%	29%
Es fácil para los peatones caminar por la ciudad	65%	35%
El transporte público es la mejor alternativa para reducir la contaminación	51%	49%
La bicicleta es un medio de transporte muy arraigado en nuestra ciudad	51%	49%
La ciudad es accesible para personas con discapacidad, ancianos, niños, embarazadas	50%	50%
En Cuenca hay alternativas de movilidad eficaz y no contaminante	42%	58%

**Fuente:** Plan de movilidad y espacios públicos, Cuenca 2015-2025 Tomo II – Elaboración Propia

### **3.8.3 Percepciones de transporte público (bus).**

Según los resultados de una encuesta sobre movilidad en Cuenca, la mayoría de los habitantes prefiere utilizar el bus público en lugar de un automóvil privado para sus desplazamientos dentro de la ciudad. Esta preferencia se debe a varios factores. Primero, muchos ciudadanos reconocen que el tráfico en Cuenca es un problema significativo y consideran que el uso del transporte público puede contribuir a aliviar la congestión vehicular. Además, los encuestados creen que reducir el número de vehículos privados es una medida más eficaz para mejorar el ambiente urbano que simplemente promover el uso del transporte público.

Los autobuses públicos no solo son una opción más accesible y económica para la mayoría de las personas, sino que también permiten una movilidad más eficiente en comparación con los automóviles, especialmente en áreas de alto tráfico. A pesar de que los automóviles ofrecen mayor comodidad y flexibilidad, los residentes de Cuenca valoran más los beneficios colectivos del transporte público, como la reducción de emisiones contaminantes y la disminución del tráfico.

**Tabla 12** Bus como transporte público

<b>BUS COMO TRANSPORTE PÚBLICO</b>		
	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
Porque no tengo vehículo propio	36%	36%
Por comodidad y tiempo	29%	64%
Por ahorro económico	28%	92%
Por no contaminar con el auto	5%	96%
Otros	4%	100%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	

**Fuente:** Plan de movilidad y espacios públicos, Cuenca 2015-2025 Tomo I – Elaboración Propia

### 3.8.1 Percepciones de transporte en bicicleta.

En definitiva, la bicicleta se erige como un medio de transporte popular y versátil, impulsada por diversos motivos entre los que destacan la salud y el deporte (46%), la comodidad y el ahorro de tiempo (17%), el placer y la conexión social (17%), la conservación del medio ambiente (9%) y el ahorro económico (9%). Cabe destacar que un 1% de los usuarios la emplea por otros motivos, evidenciando la amplia gama de necesidades que la bicicleta satisface (EMOV, 2015). Los datos expuestos confirman la viabilidad de la bicicleta como una opción de transporte viable para una gran variedad de personas, impulsada por sus múltiples beneficios tanto para el individuo como para el planeta. En este sentido, resulta fundamental promover iniciativas que incentiven su uso, como la construcción de infraestructuras adecuadas, la implementación de programas de intercambio y la generación de campañas de concienciación que resalten las ventajas de este medio de transporte. La bicicleta, sin duda, representa una alternativa sostenible, saludable y económica que contribuye a mejorar la calidad de vida en las ciudades y a construir un futuro más verde.

**Tabla 13** Motivos uso de bicicleta.

<b>MOTIVOS USO DE BICICLETA</b>		
	<b>PORCENTAJE</b>	<b>ACUMULADO</b>
Por salud y deporte	46%	46%
Por comodidad y tiempo	17%	63%
Por placer	17%	80%
Por la conservación de ambiente	9%	90%
Por ahorro económico	9%	99%
Otros	1%	100%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	

**Fuente:** Plan de movilidad y espacios públicos, Cuenca 2015-2025 Tomo I – Elaboración Propia

### 3.8.2 Problemas en el uso de la bicicleta en la ciudad de Cuenca.

En definitiva, si bien la bicicleta presenta un alto potencial como medio de transporte en Cuenca, su uso se ve obstaculizado por diversos problemas, entre los que destacan la falta de respeto de los conductores (44%), las intersecciones peligrosas (14%), la inseguridad contra robos (14%), la falta de ciclovías (11%) y obstáculos físicos (5%). A pesar de estos desafíos, el 22% de los usuarios reportan no tener ningún tipo de problema, evidenciando la viabilidad de la bicicleta

como alternativa de transporte para un sector de la población (Cuenca M. d., 2015).. Es fundamental que las autoridades locales implementen medidas contundentes para solucionar los problemas identificados, como la construcción de infraestructuras adecuadas, la implementación de campañas de concienciación y la aplicación de medidas de seguridad. Fomentar el uso de la bicicleta no solo contribuiría a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, sino que también representaría un paso importante hacia un futuro más sostenible y respetuoso con el medio ambiente. La bicicleta, sin duda, se erige como una alternativa viable y necesaria para Cuenca (Cuenca M. d., 2015).

**Tabla 14** Problemas de uso de Bicicleta.

<b>PRINCIPALES PROBLEMAS PARA USO DE BICICLETA</b>		
	<b>PORCENTAJE</b>	<b>ACUMULADO</b>
Falta de respeto de conductores	44%	44%
Intersecciones peligrosas	14%	59%
Seguridad contra robos	14%	73%
Falta de ciclovías	11%	84%
Obstáculos físicos	5%	89%
Trafico en Cuenca	4%	92%
Clima de Cuenca	2%	95%
Pendientes de las calles	2%	96%
Otros	4%	100%
Total	<b>100%</b>	

**Fuente:** Plan de movilidad y espacios públicos, Cuenca 2015-2025 Tomo I – Elaboración *Propia*

### **3.8.3 Saturación de movilidad en tráfico rodado.**

El análisis de la saturación de tráfico en el centro histórico de Cuenca revela dos tipos de zonas: aquellas con saturación media (línea amarilla) y aquellas con alta saturación (línea roja). Si bien las zonas de saturación media presentan un flujo vehicular considerable, aún no alcanzan niveles críticos de congestión. Sin embargo, es necesario implementar medidas de monitoreo y control del tráfico para evitar que la situación se agrave (Cuenca M. d., 2015).. En cambio, las zonas de alta saturación experimentan una congestión vehicular significativa que supera la capacidad de las vías. En estas áreas, se requieren medidas urgentes para reducir el flujo vehicular, como la implementación de planes de movilidad alternativa, la restricción vehicular o la mejora de la infraestructura vial.

La implementación de medidas como el monitoreo continuo, la promoción de la movilidad alternativa, la restricción vehicular y la mejora de la infraestructura vial son esenciales para garantizar un tráfico fluido y seguro en el centro histórico de la ciudad. Estas acciones contribuirán a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y a preservar el patrimonio cultural de Cuenca.

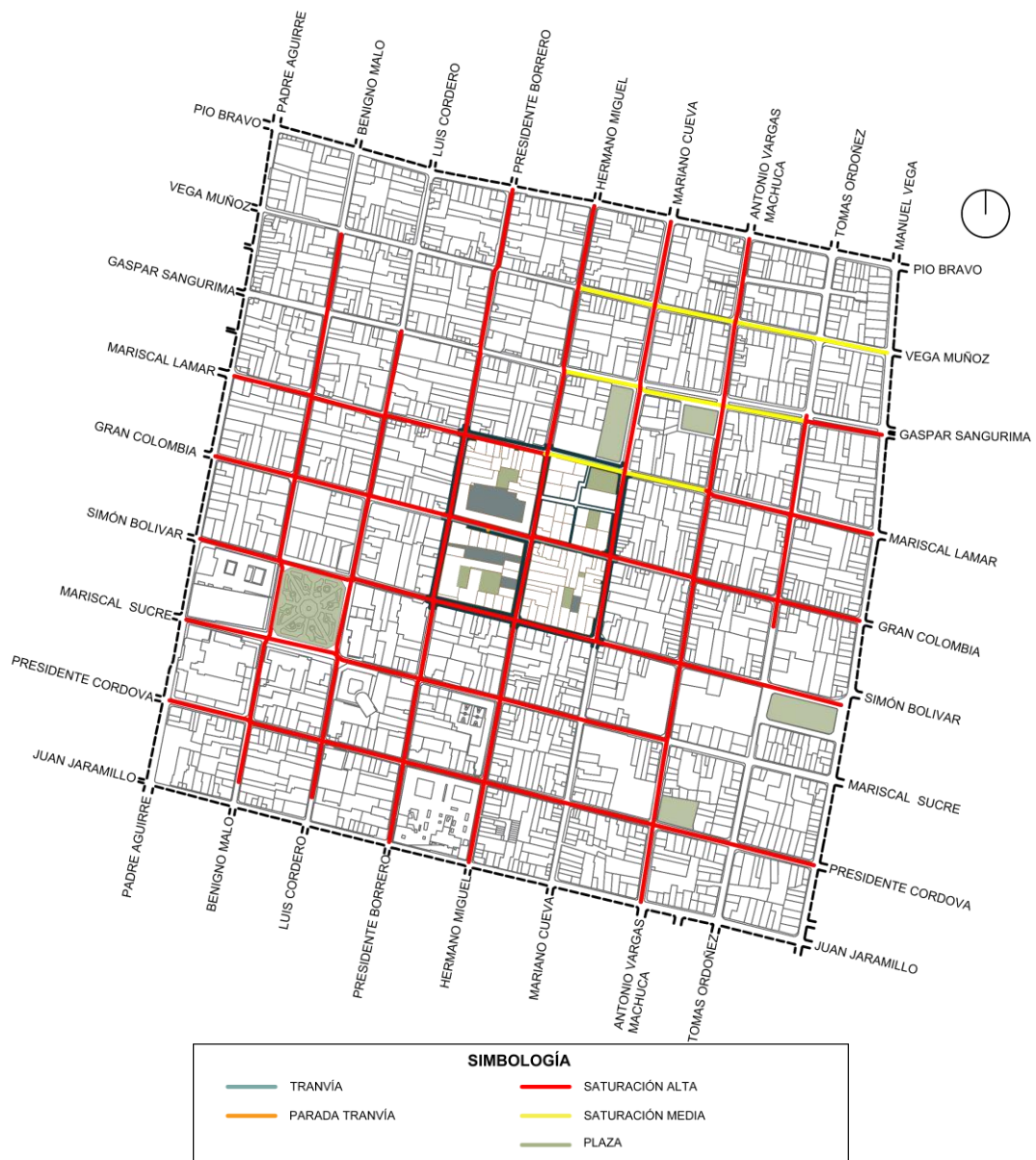


Figura 55 Mapa de movilidad de tráfico rodado

Autor Propia

**Tabla 15** Grado de Saturación.

GRADO DE SATURACIÓN	
NOMBRE VIA	% SATURACIÓN
Antonio Vega Muñoz	80-100%
Gaspar Sangurima	80-100%
Mariscal Lamar	>100%
Gran Colombia	>100%
Simón Bolívar	>100%
Mariscal Sucre	>100%
Presidente Córdova	>100%
Honorato Vásquez	>100%
Calle Larga	>100%
Mariano Cueva	>100%
Hermano Miguel	>100%
Presidente Borrero	>100%
Luis Cordero	>100%
Benigno Malo	>100%
Padre Aguirre	>100%
General Torres	>100%
Tarqui	>100%

**Fuente:** Plan de movilidad y espacios públicos, Cuenca 2015-2025 Tomo I – Elaboración Propia

#### **3.8.4 Análisis de identidad, espacio público y actividad social.**

El análisis del mapa del Centro Histórico de Cuenca nos revela una zona llena de vida y dinamismo, donde la identidad, el espacio público y la actividad social se entrelazan para crear un entorno único y vibrante. Los dos puntos de concentración infantil, la plaza central del 9 de octubre y el corredor del IEES, aportan alegría y dinamismo al corazón de la ciudad, mientras que los espacios de encuentro para adultos en la calle Febres Cordero, la plaza del mercado 9 de octubre y por ende el Parque Calderón, fomentan la interacción y la vida social. Sin embargo, la zona de la calle Mariscal Lamar requiere atención en materia de seguridad, debido a su cercanía al mercado 9 de octubre (Cuenca M. d., 2015).

Las plazas, representadas en verde, y el monumento a "Santo Hermano Miguel" y "Abdón Calderón" son elementos clave que reflejan la identidad y la memoria colectiva del Centro Histórico. Por último, los puntos de cohesión social, como mercados, centros culturales o parques, son esenciales para fortalecer los lazos sociales y construir un sentido de pertenencia entre los habitantes. En definitiva, este mapa del Centro Histórico de Cuenca nos invita a reflexionar sobre la importancia de preservar y fortalecer la identidad, el espacio público y la actividad social de este espacio patrimonial, para garantizar un futuro vibrante y sostenible para las generaciones venideras.



**Figura 56** Identidad, espacio público y actividad social

Autor Propia

### 3.8.5 Sentido Vial y Línea de Tranvía

El presente mapa ilustra los sentidos viales en el centro histórico de Cuenca, proporcionando una guía clara y detallada sobre la dirección de las calles y avenidas principales en esta área emblemática de la ciudad. La red vial está organizada en una cuadrícula bien definida, lo que facilita la orientación y el desplazamiento tanto para residentes como para visitantes.

En el mapa, se destacan las siguientes características clave:

**Sentidos Viales:** Las flechas rojas indican la dirección del flujo vehicular en cada calle, ayudando a los conductores a seguir las normas de tránsito y a evitar contratiempos.

**Intersecciones Importantes:** Los puntos rojos marcan las intersecciones clave, donde los cambios de dirección son más frecuentes y donde es crucial prestar atención a la señalización.

Este mapa es una herramienta esencial para mejorar la movilidad y la seguridad vial en Cuenca, promoviendo una circulación vehicular más ordenada y eficiente. Además, facilita la planificación de rutas y el acceso a los lugares de interés cultural e histórico que caracterizan a esta vibrante ciudad.



**Figura 57** Sentidos Viales

Autor Propia

### 3.8.6 Análisis de movilidad.

Este mapa de análisis de movilidad en el Centro Histórico de Cuenca, examina diversos factores que influyen en la dinámica vehicular y peatonal de la zona. Los principales atractores de viajes vehiculares se concentran en las inmediaciones del parque Abdón Calderón, debido a la fuerte

oferta laboral, así como cerca de los centros de abastecimiento y unidades educativas. Este estudio también aborda la discontinuidad peatonal, señalando que el 80% de las intersecciones en el Centro Histórico dificultan el tránsito peatonal por la prioridad otorgada a la circulación motorizada, la alta intensidad vehicular y el diseño del sistema semafórico. Además, se identifican las calles poco amables para los peatones, donde el 40% de las vías presentan espacios que, a pesar de ser amplios, reflejan una primacía del vehículo en su diseño.



**Figura 58** Análisis de movilidad

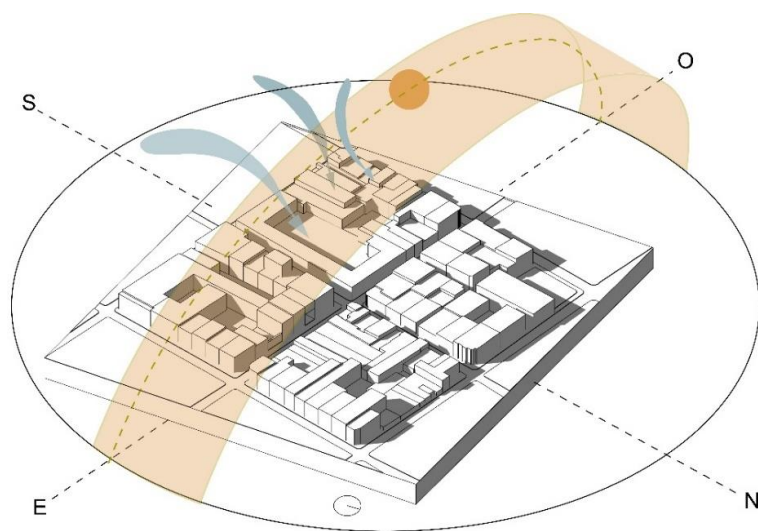
Autor Propia

### 3.8.7 Análisis de soleamiento y vientos

El presente análisis de soleamiento se enfoca en evaluar la incidencia de la luz solar en el diseño arquitectónico del proyecto de supermanzanas en el Centro Histórico de Cuenca. Este estudio considera la orientación de los edificios y su ubicación geográfica para determinar las trayectorias solares durante diferentes épocas del año. Al identificar las zonas de mayor y menor exposición solar, buscamos optimizar el uso de la luz natural y mejorar la eficiencia energética tanto en espacios interiores como exteriores.

El análisis de soleamiento se realiza trazando la trayectoria solar a lo largo del año, identificando las horas de luz y sombra en diversas estaciones. Este enfoque permite destacar las áreas que reciben mayor cantidad de luz solar directa y aquellas que permanecen en sombra, lo que es crucial para el diseño de supermanzanas que promuevan un entorno urbano sostenible y habitable. El diagrama resultante ilustra claramente las zonas de soleamiento, proporcionando una base sólida para la implementación del modelo de supermanzanas.

Se incluyen estrategias de diseño para aprovechar el soleamiento positivo, como la colocación adecuada de ventanas, claraboyas y otros elementos arquitectónicos que maximicen la entrada de luz natural. Además, se proponen elementos de control solar, tales como aleros, persianas y vegetación, para mitigar el impacto del sol en áreas críticas y mejorar el confort térmico de los habitantes. Este análisis integral no solo facilita la creación de espacios más sostenibles y eficientes, sino que también promueve un entorno urbano más agradable y funcional, alineado con los principios de diseño de supermanzanas.



**Figura 59** Análisis de soleamiento

Autor Propia

### 3.9 Secciones Viales

El presente documento ofrece una visualización detallada de diversos tramos viales, numerados en el mapa adjunto para facilitar su identificación y posterior análisis. Cada tramo vial está marcado

con un número específico que corresponde a una sección particular del mapa. A continuación, se proporcionarán las fichas técnicas de cada uno de estos tramos, las cuales contienen información detallada sobre las características y especificaciones de cada vía.

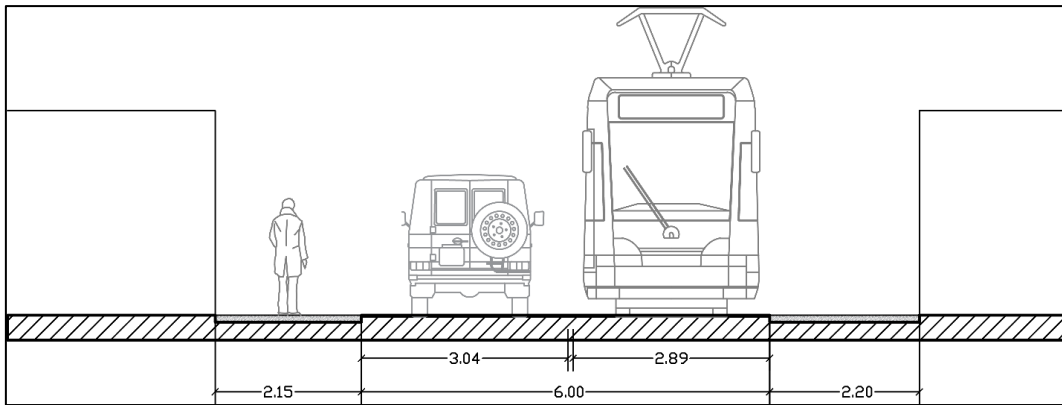
Este enfoque permite una referencia rápida y clara, ayudando a identificar y evaluar de manera efectiva cada sección vial. Las fichas técnicas incluirán datos como la longitud del tramo, el tipo de superficie, el estado actual de mantenimiento, y otros detalles relevantes que son cruciales para la planificación y ejecución de proyectos viales.



**Figura 60** Mapa de secciones viales

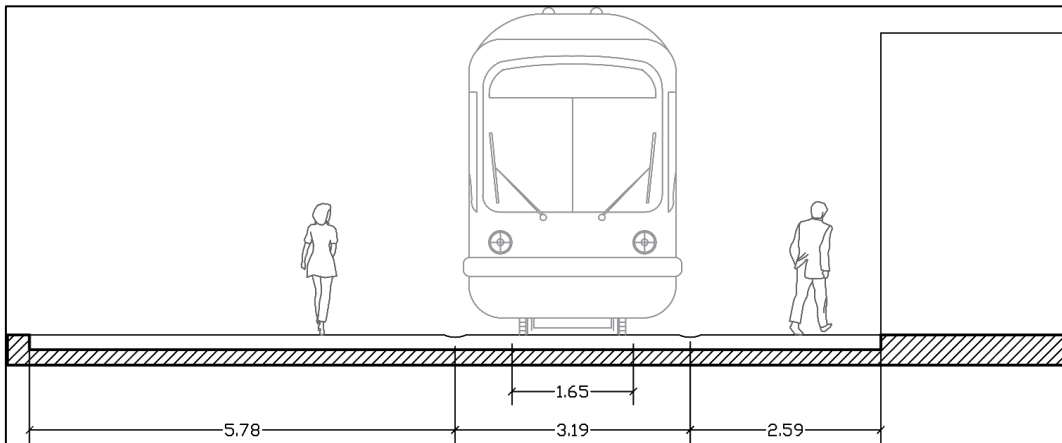
Autor Propia

### 3.9.1 Sección Mariscal Lamar.



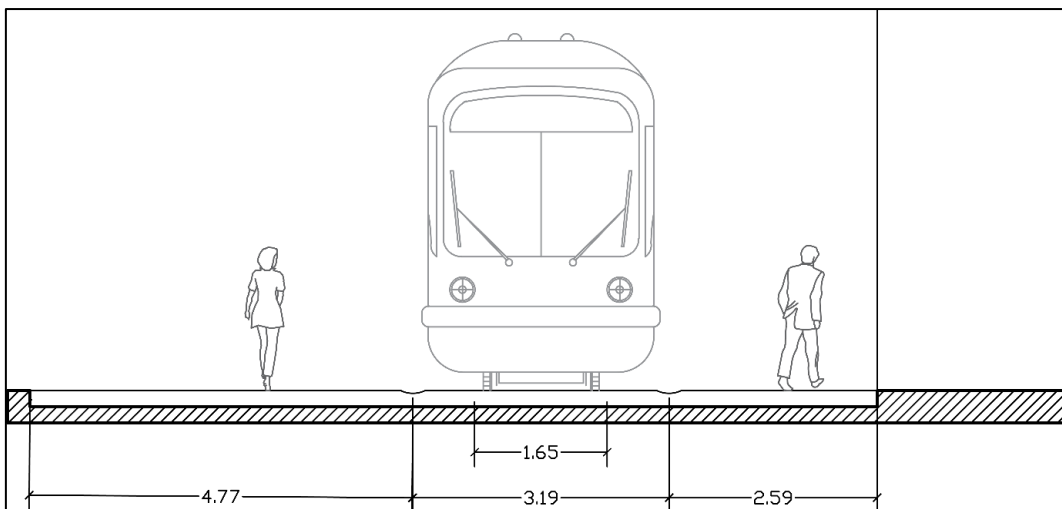
**Figura 61** Sección Mariscal Lamar - Tramo 14

**Autor Propio**



**Figura 62** Sección Mariscal Lamar- Tramo 16

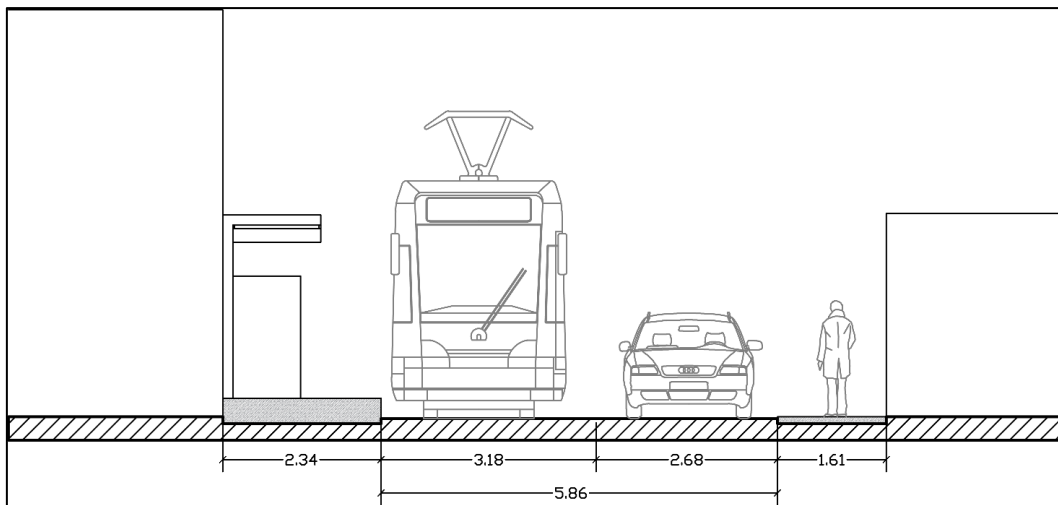
**Autor Propio**



**Figura 63** Sección Mariscal Lamar- Tramo 17.

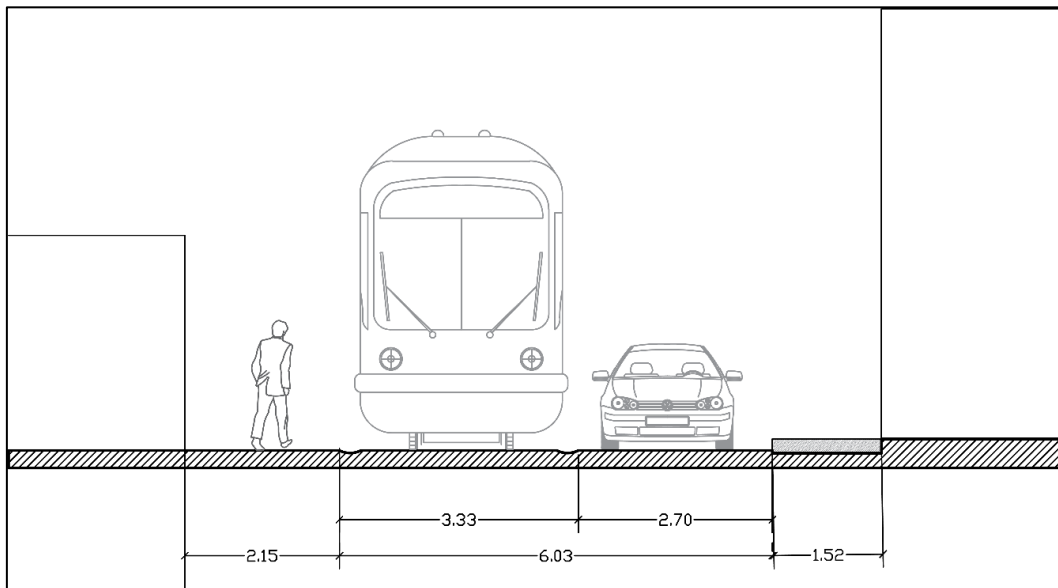
**Autor Propio**

### 3.9.2 Sección Gran Colombia.



**Figura 64** Sección Gran Colombia- Tramo 15

Autor Propio



**Figura 65** Sección Gran Colombia - Tramo 20

Autor Propio

### 3.9.3 Sección Simón Bolívar.

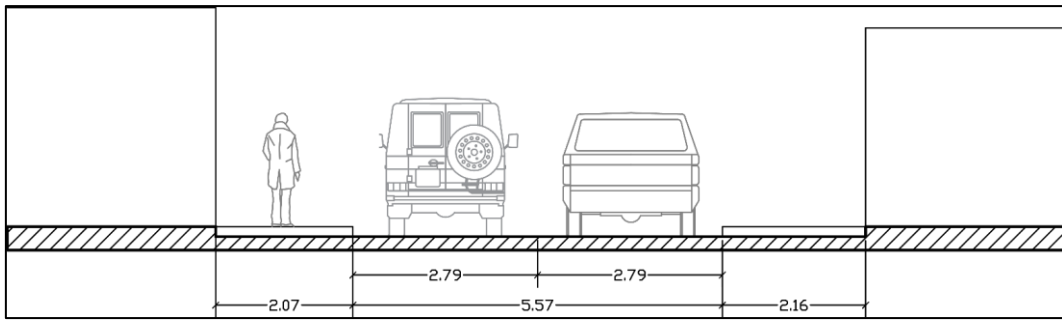


Figura 66 Sección Simón Bolívar- Tramo 16

Autor Propio

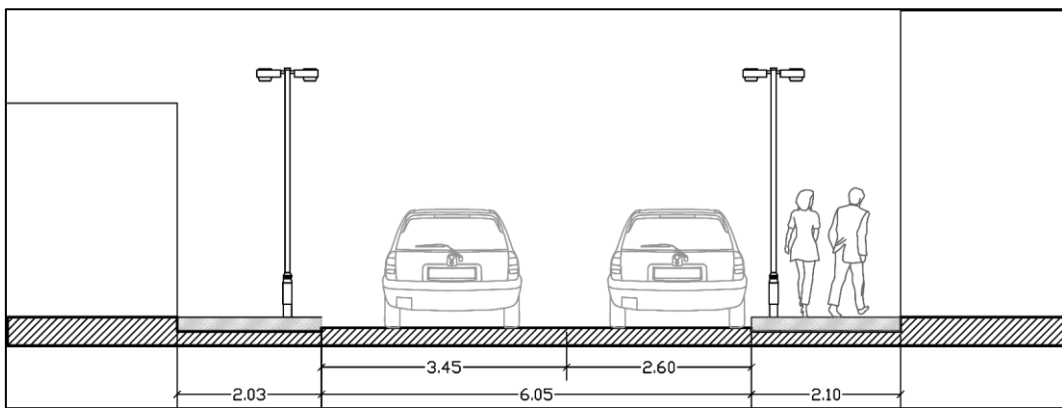


Figura 67 Sección Simón Bolívar- Tramo 21

Autor Propio

### 3.9.4 Sección presidente Borrero.

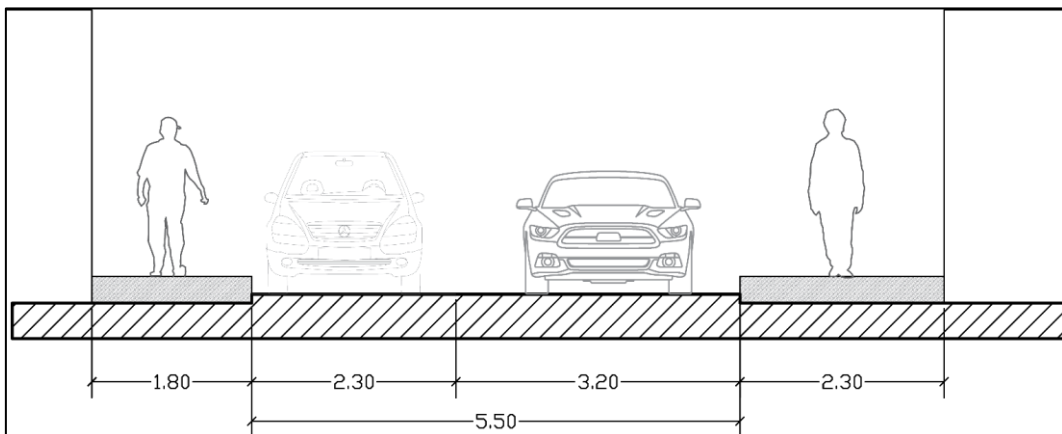
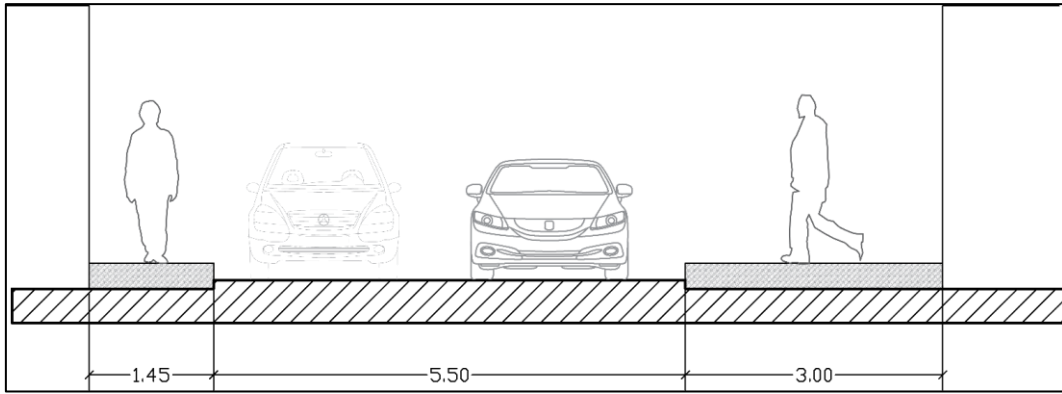


Figura 68 Sección presidente Borrero- Tramo 3

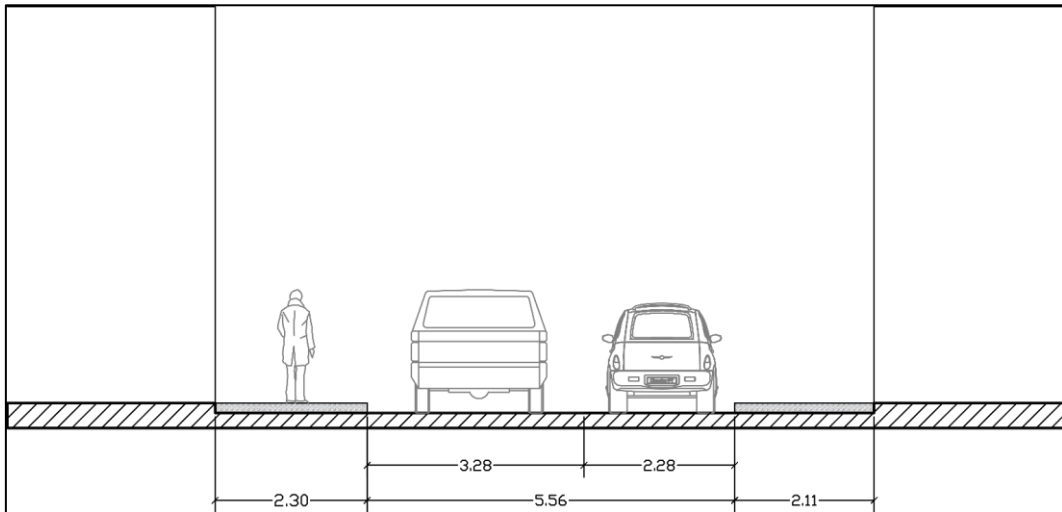
Autor Propio



**Figura 69** Sección presidente Borrero- Tramo 4

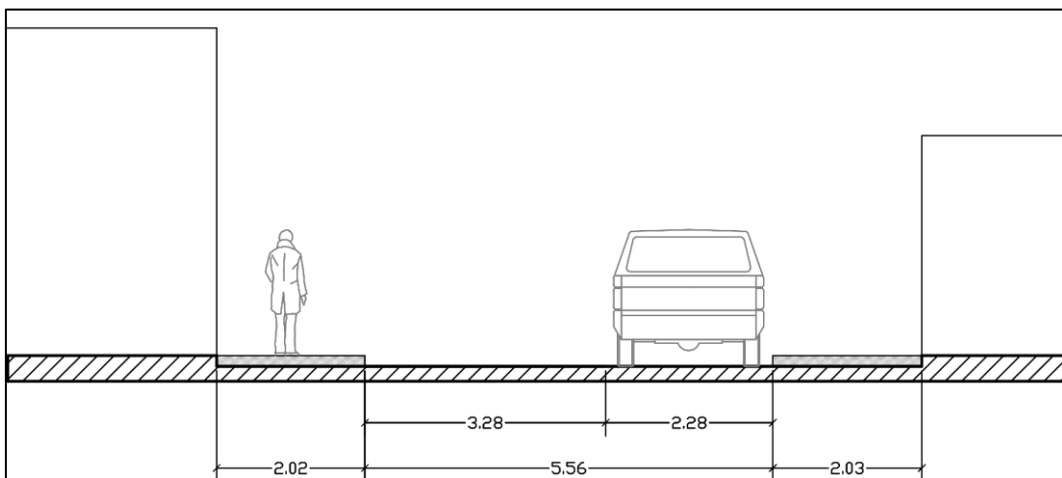
Autor Propio

**3.9.5 Sección Hermano Miguel.**



**Figura 70** Sección Hermano Miguel- Tramo 3

Autor Propio



**Figura 71** Sección Hermano Miguel Tramo 4

Autor Propio

### 3.9.6 Sección Mariano Cueva.

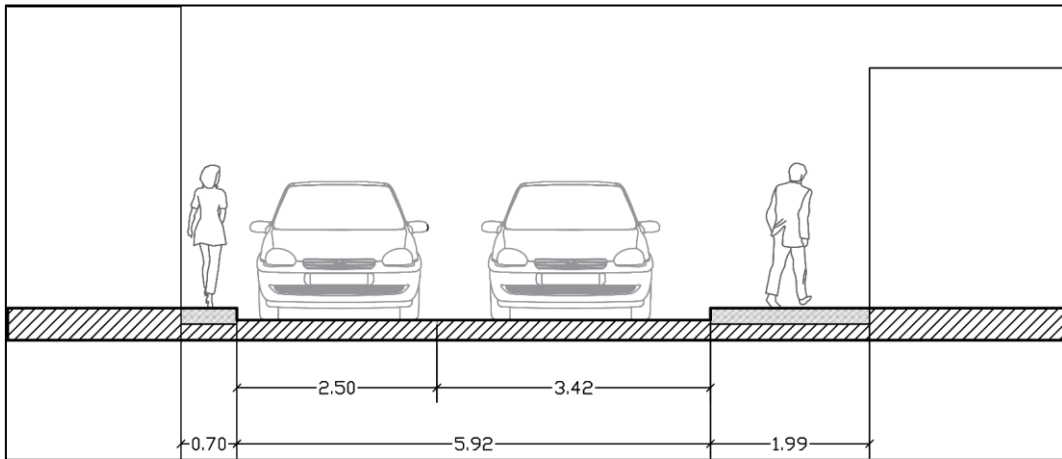


Figura 72 Sección Mariano Cueva-Tramo 4

Autor Propio

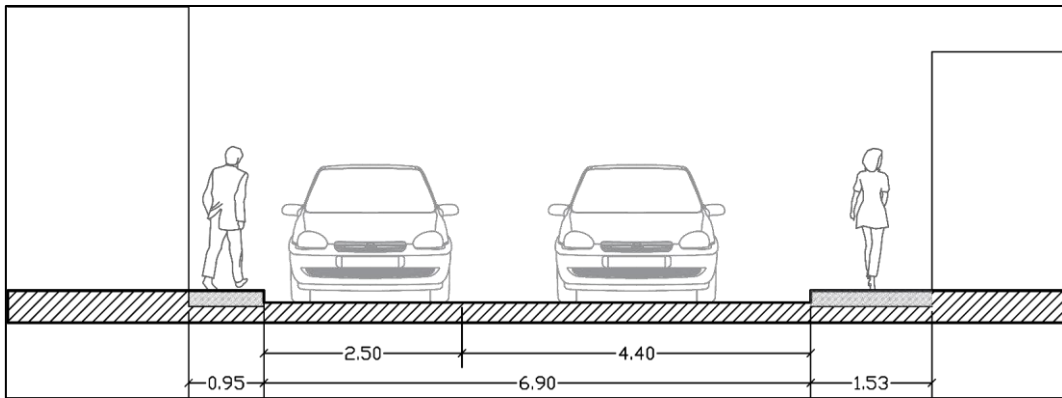


Figura 73 Sección Mariano Cueva-Tramo 5

Autor Propio

### 3.9.7 Secciones Peatonales

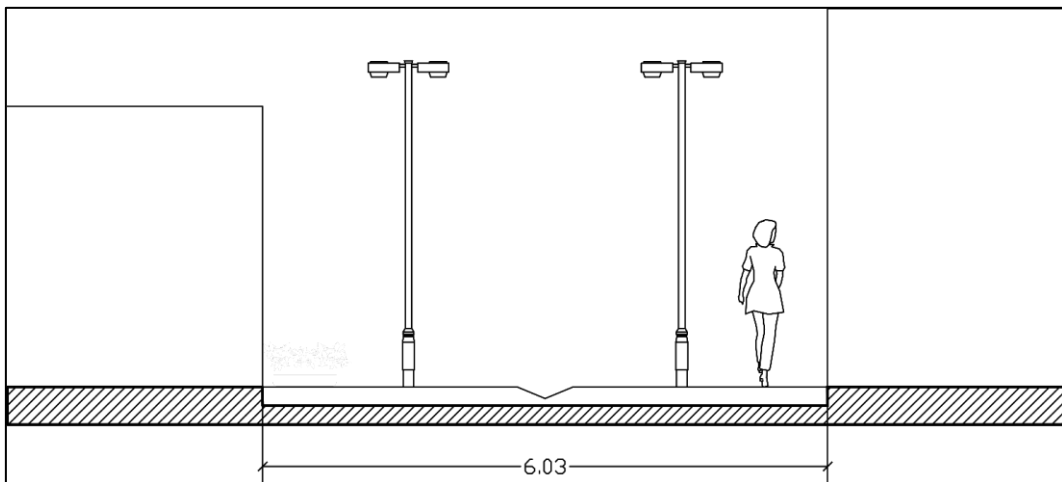
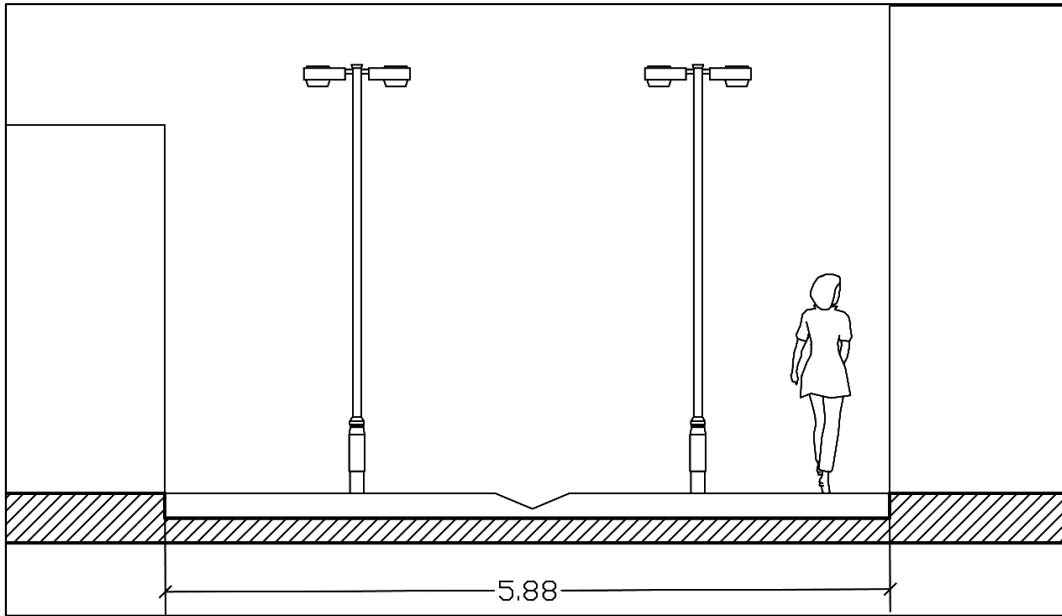


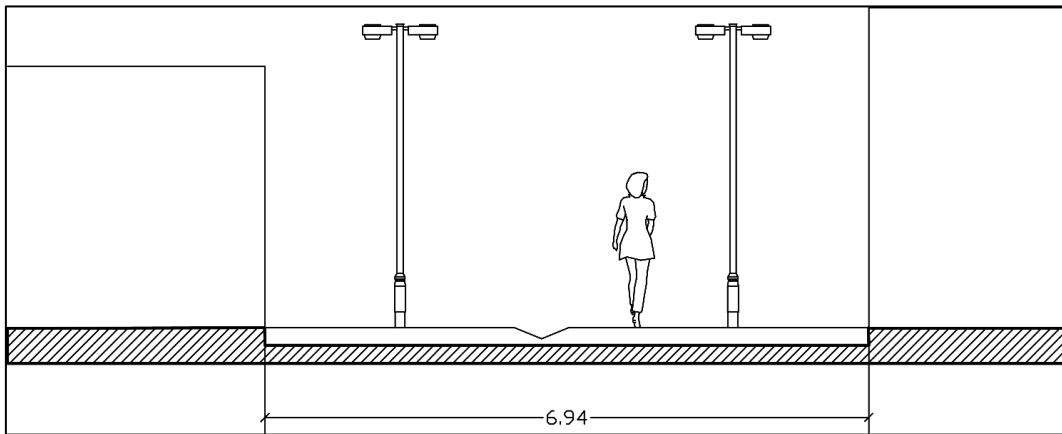
Figura 74 Sección peatonal- tramo 13

Autor Propio



**Figura 75** Sección Peatonal- Tramo 18

Autor Propio



**Figura 76** Sección Peatonal- Tramo 19

Autor Propio

### **3.10 Análisis de percepción de seguridad.**

Este apartado presenta un análisis detallado de la percepción de seguridad en distintas manzanas del área central de la ciudad de Cuenca, utilizando un mapa que categoriza la seguridad en cinco niveles distintos, cada uno representado por un color específico. Estos niveles, que varían desde "Muy buena" hasta "Muy mala", se establecen con el objetivo de identificar las áreas que requieren una intervención prioritaria para mejorar la seguridad y, en consecuencia, permitir la planificación de estrategias de movilidad urbana basadas en el modelo de supermanzanas.


El nivel de percepción "Muy buena" se representa con el color amarillo, indicando áreas donde los ciudadanos se sienten seguros y donde la infraestructura urbana apoya una sensación positiva de bienestar. Las zonas categorizadas como "Buena", indicadas en color tomate, muestran un ambiente generalmente favorable, aunque con algunos aspectos que podrían beneficiarse de mejoras. Por otro lado, el nivel "Regular", identificado con el color rosado, señala áreas con una percepción mixta, donde la seguridad es aceptable, pero puede ser significativamente mejorada. Las áreas marcadas como "Mala", en color morado, y "Muy mala", en color azul, destacan zonas con preocupaciones serias en cuanto a seguridad, donde la falta de adecuadas condiciones urbanas afecta negativamente la percepción de los ciudadanos.

Este análisis no solo permite visualizar de manera clara las zonas que necesitan una atención prioritaria en términos de seguridad y movilidad, sino que también facilita la planificación de intervenciones urbanas más efectivas. Al integrar estas percepciones de seguridad con las estrategias de supermanzanas, se busca no solo mejorar la movilidad, sino también incrementar la calidad de vida de los ciudadanos mediante la creación de espacios públicos que promuevan la confianza y el bienestar social. La identificación y tratamiento de estas áreas críticas son fundamentales para la transformación del Centro Histórico de Cuenca en un entorno urbano más seguro, accesible y cohesionado.



**Figura 77** Análisis de percepción de seguridad

Autor Propia



## 4. CAPITULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN

#### **4.1 Introducción.**

Este capítulo se dedica a un análisis detallado de las manzanas seleccionadas para la implementación del modelo de supermanzanas en la ciudad de Cuenca, específicamente en el área delimitada por las calles presidente Borrero, Simón Bolívar, Mariano Cueva y Mariscal Lamar. La elección de estas manzanas se basa en un estudio previo de ejemplos internacionales exitosos, explorados en el Capítulo 2, donde se evaluaron diferentes experiencias de implementación de supermanzanas.

A partir del estudio de estos referentes, se identificaron varias estrategias de movilidad urbana que han demostrado ser efectivas para mejorar la calidad de vida en las ciudades. Estas estrategias, que se proponen para Cuenca, incluyen la reducción del tráfico vehicular para minimizar la circulación de autos dentro de las supermanzanas, lo que a su vez disminuye la congestión y mejora la seguridad vial. También se destaca el diseño y la creación de áreas peatonales, con el objetivo de fomentar el desplazamiento a pie de manera segura y accesible. Además, se propone la provisión de infraestructura para bicicletas y scooters, facilitando el uso de estos medios de transporte alternativos y sostenibles.

Otra estrategia clave es el incremento de espacios verdes, que no solo contribuyen al bienestar físico y psicológico de los residentes, sino que también mejoran la calidad ambiental. Asimismo, se plantea la implementación de medidas para reducir la contaminación atmosférica, promoviendo un entorno más saludable para la ciudadanía. El fomento del uso del transporte público es otro aspecto importante, mediante la mejora de su infraestructura y accesibilidad, ofreciendo así una alternativa eficiente al uso del automóvil privado. En cuanto a la vida comunitaria y cultural, se promueve la creación de espacios que permitan actividades culturales y comunitarias, fortaleciendo el tejido social de la zona. Finalmente, se considera la incorporación de mobiliario urbano que mejore la funcionalidad, estética y comodidad de los espacios públicos.

Este análisis de las manzanas seleccionadas tiene como objetivo evaluar la viabilidad y el impacto de la implementación de estas estrategias en el contexto específico de Cuenca. Para ello, se tendrán en cuenta los análisis previos presentados en el Capítulo 3, como las características particulares del área, la disposición urbana, las dinámicas de movilidad actuales y la percepción de seguridad. La intención es asegurar que estas estrategias no solo sean factibles, sino que también generen un impacto positivo y duradero en la calidad de vida de los habitantes.

#### **4.2 Estrategias para diseño.**

La propuesta de implementar supermanzanas en la ciudad de Cuenca, Ecuador, se fundamenta en la necesidad de abordar varios desafíos urbanos contemporáneos relacionados con la movilidad, la sostenibilidad y la calidad de vida de los ciudadanos. Las supermanzanas buscan redefinir la estructura urbana y mejorar la funcionalidad de las áreas residenciales mediante la implementación de estrategias innovadoras y sostenibles.

La siguiente tabla detalla los parámetros clave que sustentan esta propuesta. Cada parámetro se presenta a través de tres componentes: el problema identificado, el objetivo a alcanzar y la estrategia metodológica para lograr dicho objetivo. Este enfoque integral permite un análisis claro y preciso de las acciones necesarias para mejorar la movilidad y la calidad de vida en las supermanzanas de Cuenca. A continuación, se describen las principales estrategias de movilidad que se aplicarán en el contexto de esta iniciativa urbana.

**Tabla 16** Estrategias de Diseño

<b>Estrategia</b>	<b>Problema</b>	<b>Objetivo</b>	<b>Metodología</b>
Reducción del tráfico vehicular	Alta congestión vehicular dentro de las manzanas	Disminuir la circulación de vehículos motorizados, mejorar la seguridad vial y reducir la congestión.	Implementar zonas de acceso restringido, calles de baja velocidad y estacionamientos periféricos.
Áreas peatonales	Espacio insuficiente y peligroso para los peatones.	Fomentar desplazamientos a pie de manera segura y accesible.	Crear calles peatonales, implementar cruces peatonales seguros y garantizar accesibilidad para personas con movilidad reducida.
Infraestructura para bicicletas y scooters	Falta de facilidades para el uso de bicicletas y scooters.	Promover el uso de medios de transporte alternativos y sostenibles.	Crear carriles bici segregados, proveer estacionamientos seguros y puntos de recarga para scooters eléctricos.
Espacios verdes	Falta de áreas verdes que mejoren el bienestar y la calidad ambiental.	Incrementar zonas verdes para el bienestar psicológico y físico de los residentes.	Desarrollar parques y jardines, crear corredores verdes y fomentar techos y paredes verdes.
Zonas de recreo y deporte	Falta de áreas específicas para actividades recreativas y deportivas.	Incentivar la actividad física y el uso comunitario del espacio público.	Instalar áreas de juego, crear instalaciones deportivas y organizar eventos comunitarios recreativos.
Fomento del transporte público	Uso ineficiente del transporte público y preferencia por el automóvil privado.	Potenciar el uso del transporte público como alternativa eficiente al automóvil privado.	Modernizar paradas de bus, rediseñar rutas de transporte público e incentivar el uso de vehículos de transporte público eléctricos o híbridos.
Promoción de la vida comunitaria y cultural	Falta de espacios y oportunidades para actividades culturales y comunitarias.	Fortalecer el tejido social del área mediante actividades culturales y comunitarias.	Crear centros comunitarios, organizar eventos culturales regulares y diseñar espacios polivalentes.
Mobiliario urbano	Falta de elementos que mejoren la funcionalidad, estética y comodidad del espacio público.	Mejorar la funcionalidad, estética y comodidad del espacio público.	Instalar bancos y asientos, mejorar la iluminación pública e incorporar elementos de sombra.

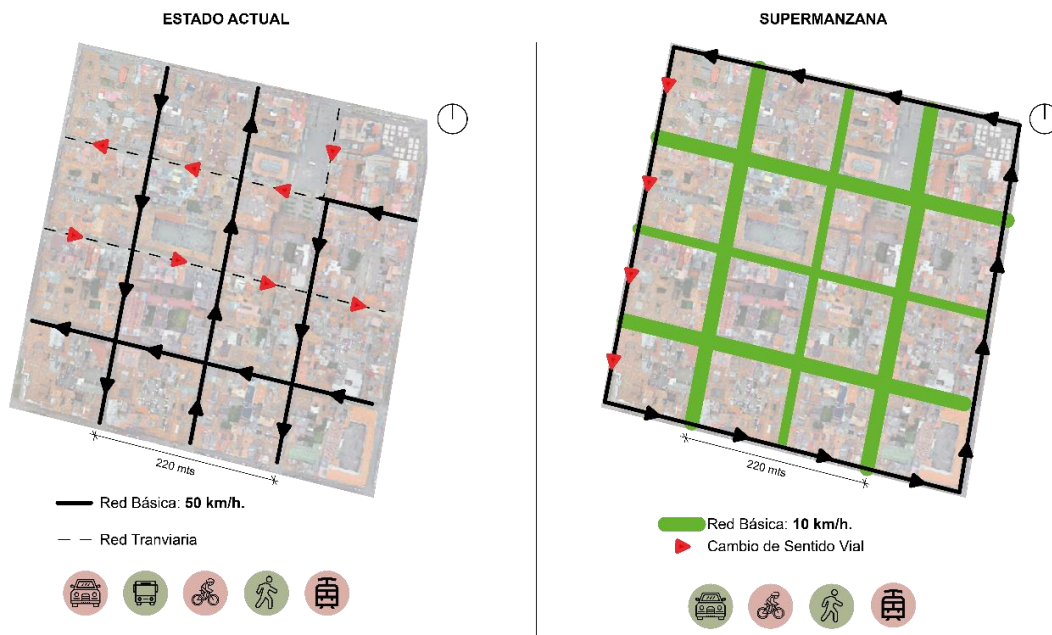
Autor Propia

#### 4.2.1 Propuesta de movilidad.

El gráfico (ver fig.78) muestra una comparación entre la situación actual de los sentidos viales y los flujos vehiculares dentro de las manzanas convencionales y la propuesta de movilidad

basada en el modelo de supermanzanas. En la parte izquierda, se puede observar la configuración vial existente, donde las flechas rojas indican los sentidos de circulación predominantes. Este patrón permite que los vehículos circulen a través de las calles interiores de las manzanas, lo que genera congestión y afecta negativamente la movilidad peatonal y ciclista. Por otro lado, la parte derecha de la imagen presenta la propuesta de implementación de supermanzanas. Aquí, las áreas en verde señalan las zonas priorizadas para peatones y ciclistas, mientras que las flechas rojas muestran los nuevos sentidos viales propuestos. Estos cambios están diseñados para desviar el flujo vehicular hacia las calles periféricas de la supermanzana, reduciendo así la carga de tráfico dentro de las áreas residenciales y mejorando la seguridad y accesibilidad para peatones y ciclistas.

El objetivo principal de esta reorganización es minimizar el impacto negativo del tráfico vehicular dentro de la supermanzana, creando un entorno urbano más seguro y amigable. Al redistribuir el tráfico hacia las vías perimetrales, se busca descongestionar las calles interiores, favoreciendo un ambiente más tranquilo y seguro para los residentes. Además, se promueve el uso de modos de transporte alternativos al automóvil, como la bicicleta y el tránsito peatonal, lo que contribuye a una movilidad más sostenible. La propuesta también asegura que el flujo vehicular en las vías exteriores no se vea comprometido, manteniendo una circulación fluida en el perímetro de la supermanzana. En la parte inferior de la imagen, los iconos representan los diferentes modos de transporte considerados: automóvil, transporte público, bicicleta, peatón y tren/tranvía, destacando la diversidad de opciones de movilidad integradas en el diseño de las supermanzanas.



**Figura 78** Propuesta de movilidad.

**Autor** Propia.

#### 4.2.2 Análisis de puntos estratégicos para la implementación de Supermanzanas en la ciudad de Cuenca.

El presente mapa analiza la implementación de estrategias de movilidad urbana en la ciudad de Cuenca, Ecuador, utilizando el modelo de supermanzanas. Este enfoque busca mejorar la calidad de vida de los ciudadanos a través de la reorganización del espacio urbano, priorizando la movilidad peatonal, la cohesión social y la seguridad.

##### q. Elementos clave.

- Cohesión Social: Identificación de áreas que pueden convertirse en puntos de encuentro comunitario, fomentando la interacción social y el sentido de pertenencia.
- Parada de Tranvía: Ubicación estratégica de paradas de tranvía para facilitar el acceso al transporte público y reducir la dependencia del automóvil.
- Flujo Peatonal: Áreas diseñadas para promover el tránsito seguro y cómodo de peatones, conectando los principales puntos de interés y servicios.
- Plaza: Creación de espacios públicos que sirvan como plazas, proporcionando lugares de recreación y descanso para los ciudadanos.
- Seguridad: Implementación de medidas que incrementen la seguridad en el área, haciendo un espacio urbano un lugar más habitable y seguro.

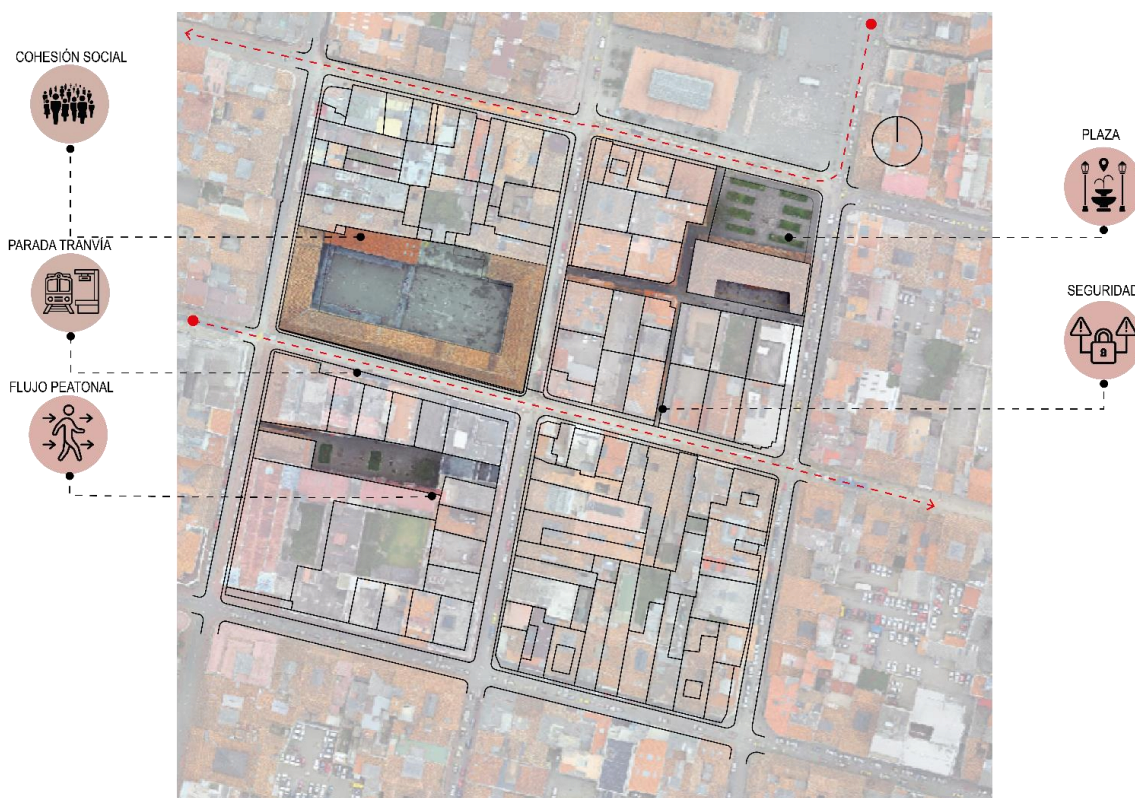


Figura 79 Puntos estratégicos de intervención

Autor Propio

### 4.2.3 Lineamientos y Estrategias.

La implementación de supermanzanas en la ciudad de Cuenca se presenta como una solución innovadora y sostenible para mejorar la movilidad urbana y la calidad de vida de sus habitantes. Este enfoque propone la reconfiguración del espacio urbano para priorizar a peatones, ciclistas y el transporte público, reduciendo así la dependencia del automóvil privado y mitigando los problemas asociados al tráfico vehicular. El cuadro de "Lineamientos y Estrategias" que se presenta a continuación, detalla un conjunto de acciones específicas diseñadas para lograr estos objetivos. Estas estrategias abarcan una amplia gama de intervenciones, desde la reducción del tráfico vehicular y la promoción de áreas peatonales, hasta el fomento de espacios verdes y la mejora del transporte público. Cada línea de acción se considera cuidadosamente para abordar los desafíos urbanos contemporáneos, promoviendo un entorno más seguro, accesible y amigable con el medio ambiente.

Al aplicar estos lineamientos, se busca transformar las supermanzanas en zonas de alta calidad ambiental y social, donde la movilidad sostenible y la convivencia comunitaria sean los pilares fundamentales. Esta visión técnica y práctica servirá de guía para el desarrollo de políticas y proyectos que contribuyan al bienestar general y a la resiliencia urbana de Cuenca.



**Figura 80** Lineamientos y Estrategias de Movilidad.

Autor Propio.



**Figura 81** Lineamientos y Estrategias de Movilidad

Autor Propio.



## ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN



# GRAN COLOMBIA Y MARIANO CUEVA

Las estrategias de movilidad para las calles Gran Colombia y Mariano Cueva dentro de la supermanzana, enfocadas en fomentar el transporte público, crear áreas peatonales, integrar espacios verdes y mobiliario urbano, y garantizar la accesibilidad mediante un sistema podotáctil. Estas intervenciones buscan mejorar la sostenibilidad, accesibilidad y habitabilidad del espacio urbano en el centro histórico de Cuenca.

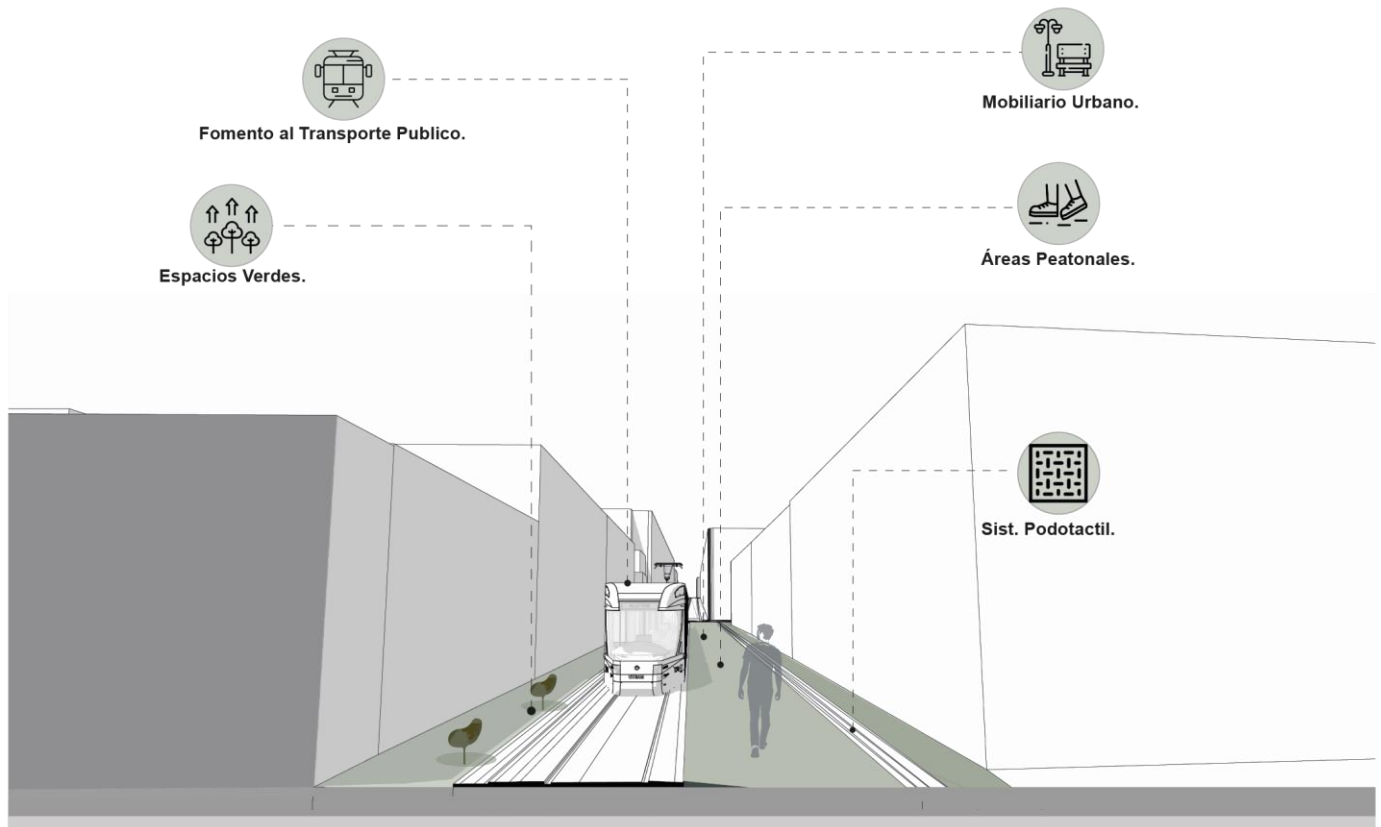
## Ubicación



## Estado Actual



## Estrategia de Intervención





# HERMANO MIGUEL Y MARISCAL LAMAR

Las estrategias para las calles Hermano Miguel y Mariano Cueva, centradas en reducir el tráfico vehicular, ampliar zonas peatonales, integrar espacios verdes, y fomentar el transporte público y la vida comunitaria. Estas intervenciones mejoran la seguridad y calidad de vida en el centro histórico de Cuenca.

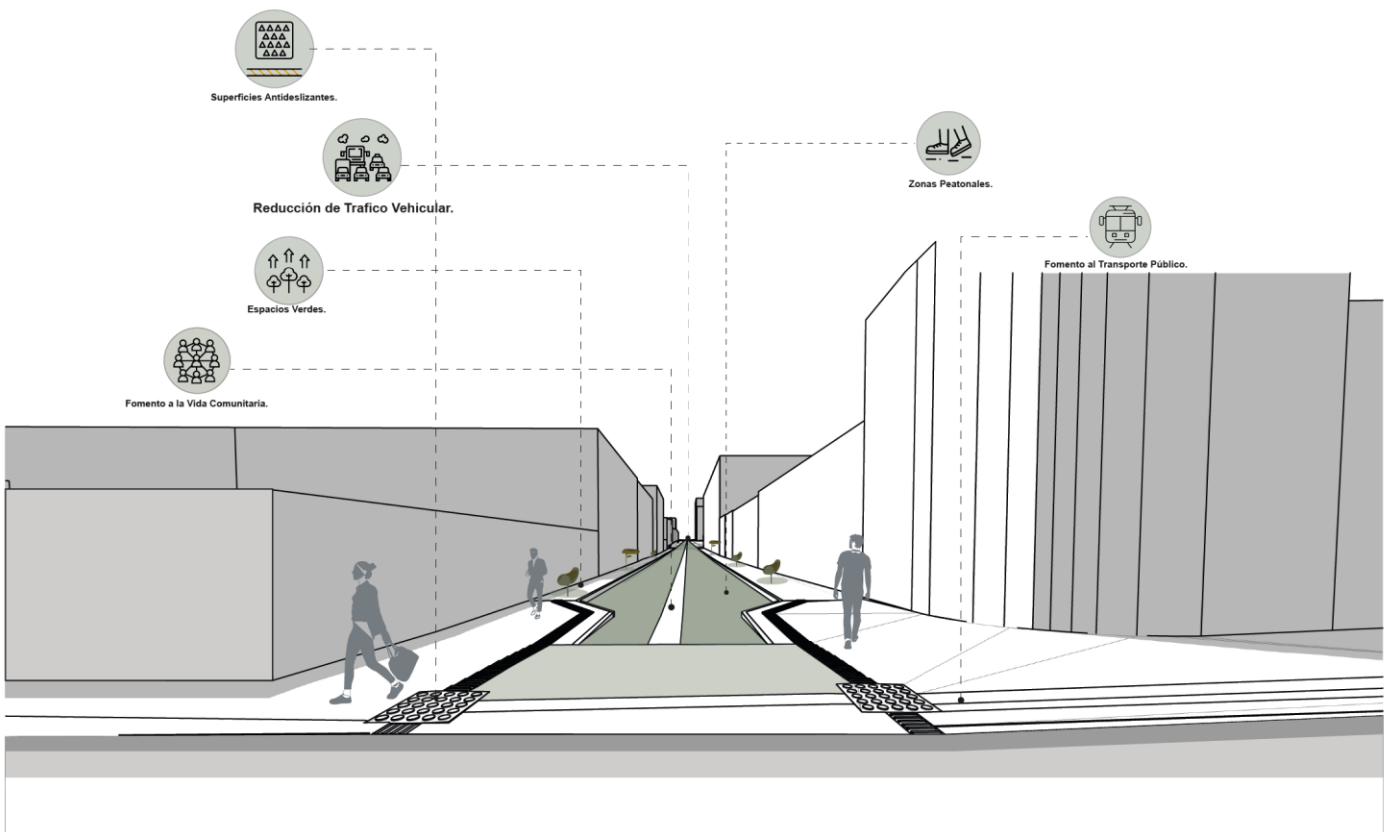
## Ubicación



## Estado Actual



## Estrategia de Intervención



Propone estrategias ampliar zonas peatonales, integrar espacios verdes y añadir mobiliario urbano en las calles Hermano Miguel y Simón Bolívar dentro de la supermanzana. Estas intervenciones mejoran la accesibilidad y sostenibilidad en el centro histórico de Cuenca.

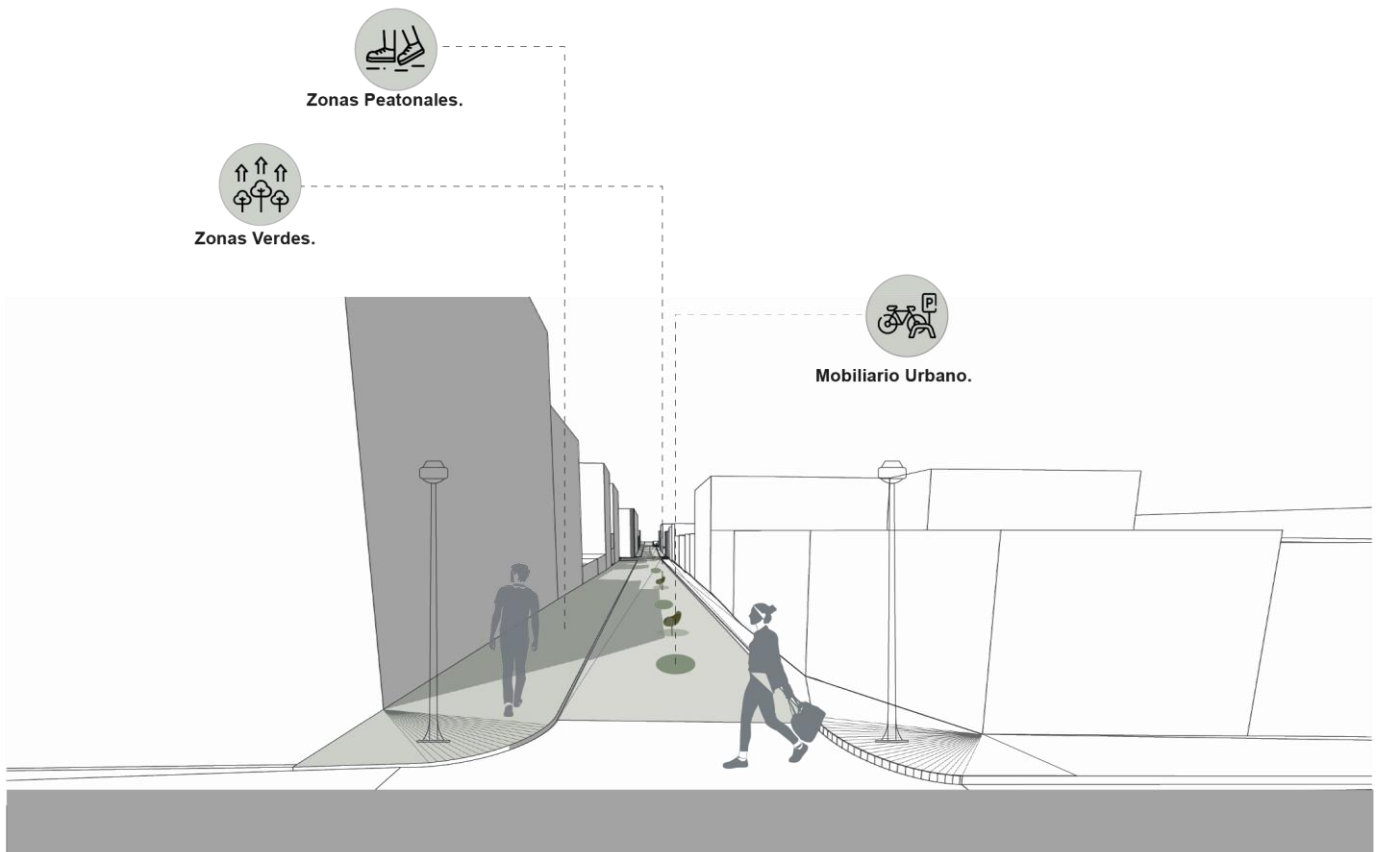
## Ubicación



## Estado Actual



## Estrategia de Intervención





# MARIANO CUEVA Y GRAN COLOMBIA

Estas estrategias de movilidad en las calles Mariano Cueva y Gran Colombia, centradas en la creación de ciclovías periféricas, ampliación de zonas peatonales, integración de espacios verdes, y la implementación de mobiliario urbano para fomentar la vida comunitaria. Estas intervenciones buscan mejorar la sostenibilidad y la habitabilidad del entorno urbano

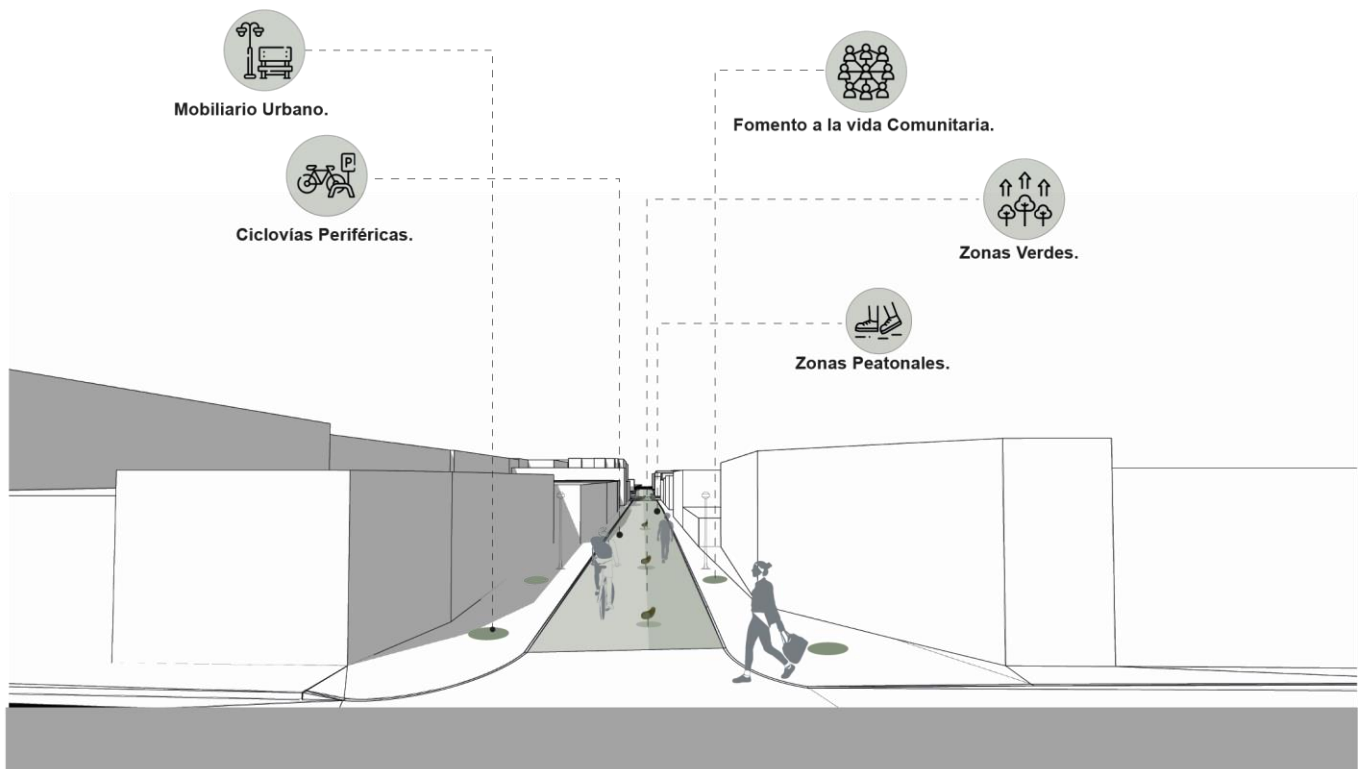
## Ubicación



## Estado Actual



## Estrategia de Intervención



Las estrategias de movilidad que se implementarán en las calles Mariano Cueva y Simón Bolívar, enfocadas en la creación de ciclovías periféricas, zonas peatonales y espacios verdes, además de la incorporación de mobiliario urbano que fomente la vida comunitaria.

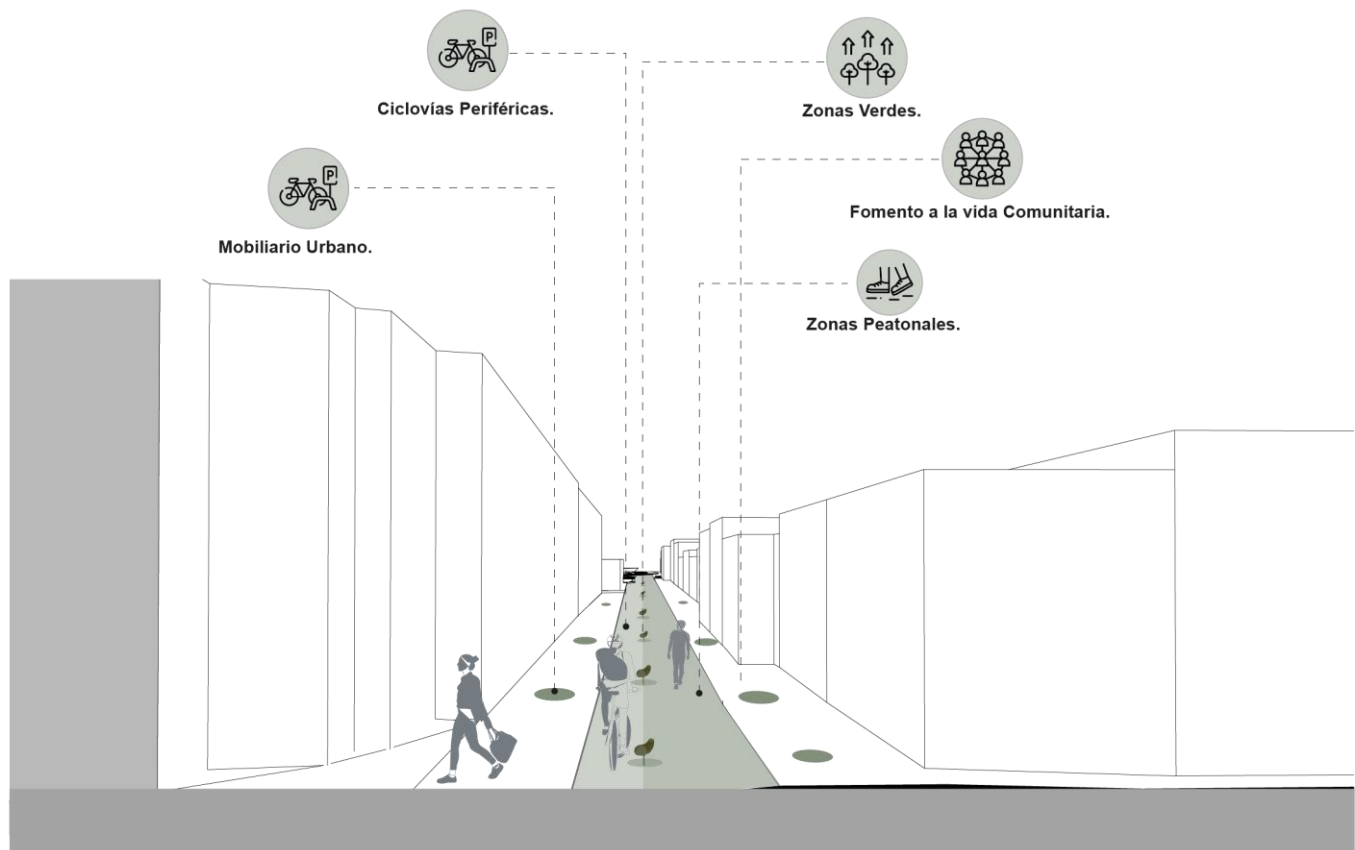
## Ubicación



## Estado Actual



## Estrategia de Intervención





# MARISCAL LAMAR Y HERMANO MIGUEL

Las estrategias de movilidad para las calles Mariscal Lamar y Hermano Miguel en la supermanzana, enfocadas en la implementación de infraestructura para bicicletas, áreas peatonales, espacios verdes y mobiliario urbano, junto con el fomento al transporte público.

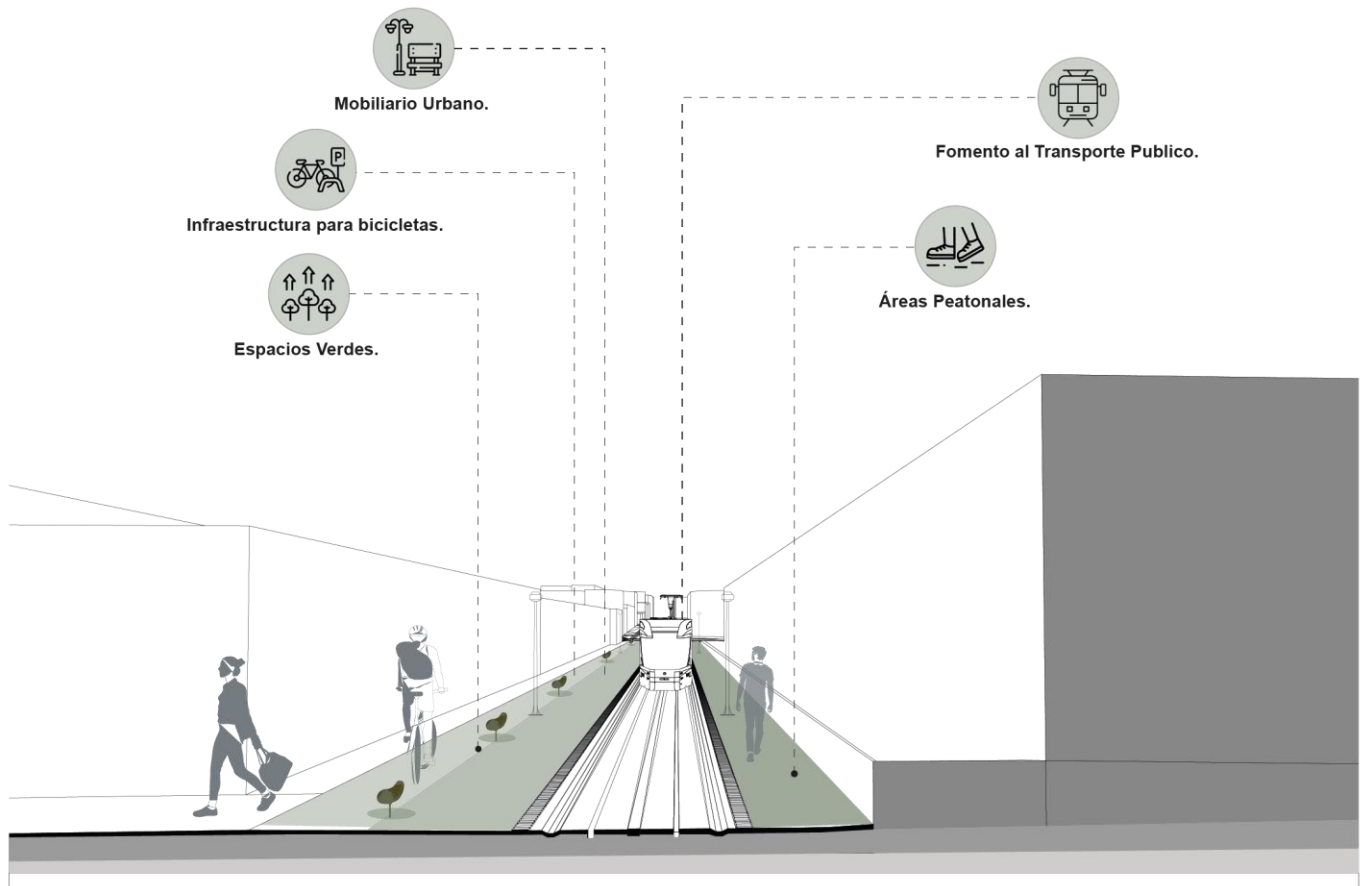
## Ubicación



## Estado Actual



## Estrategia de Intervención



Las estrategias de movilidad para las calles peatonales dentro de la supermanzana, enfocadas en mejorar la seguridad, ampliar las zonas peatonales e integrar espacios verdes, todo con el objetivo de fomentar la vida comunitaria. Estas intervenciones buscan crear un entorno urbano más seguro, accesible y socialmente activo en el centro histórico de Cuenca.

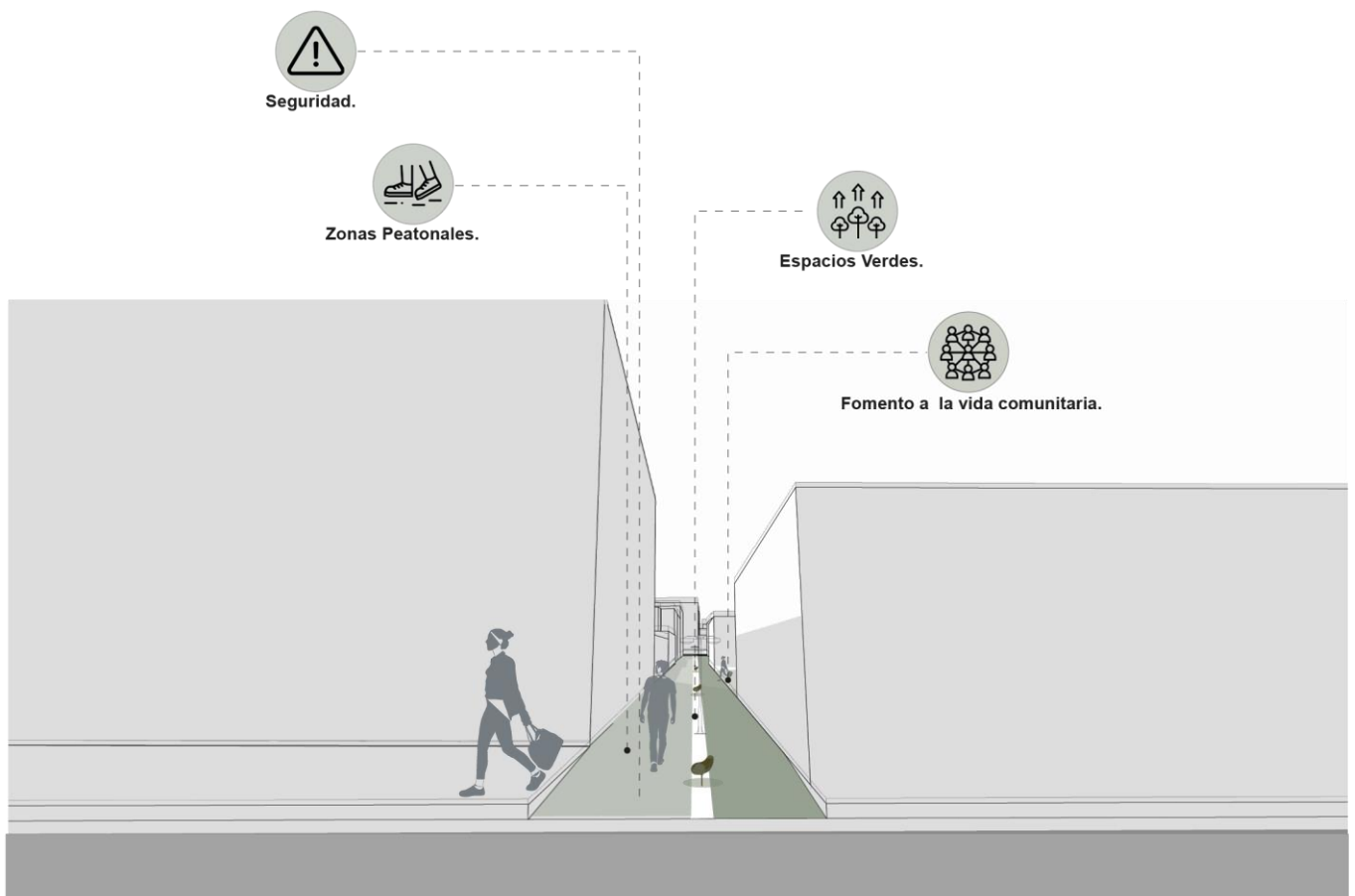
## Ubicación



## Estado Actual



## Estrategia de Intervención



Las estrategias de movilidad para las calles Presidente Borrero y Mariscal Lamar en el marco de la supermanzana, incluyendo la implementación de ciclovías periféricas, ampliación de zonas peatonales y la incorporación de espacios verdes

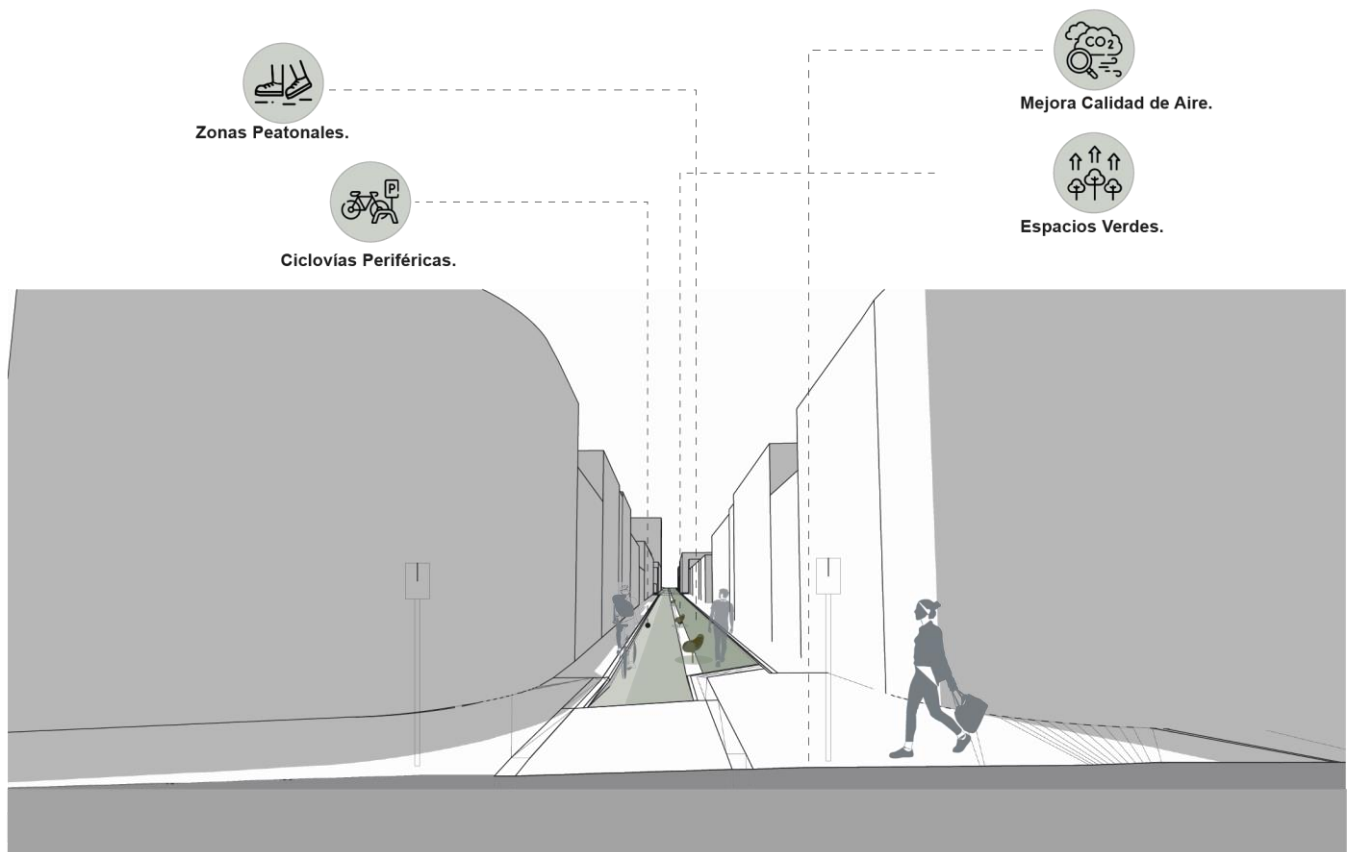
## Ubicación



## Estado Actual



## Estrategia de Intervención

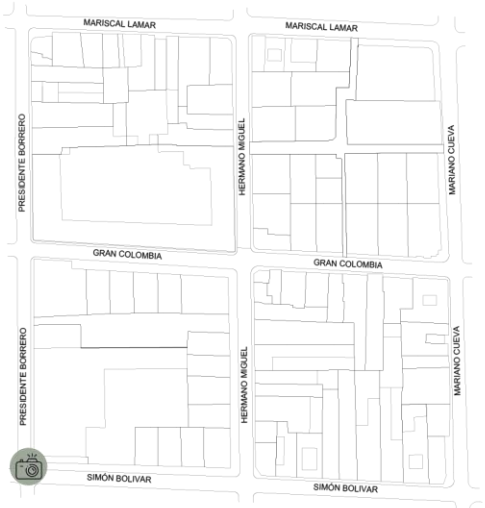




# PRESIDENTE BORRERO Y SIMON BOLIVAR

Las estrategias de movilidad para las calles Presidente Borrero y Simon Bolivar dentro de la supermanzana, que incluyen la creación de ciclovías periféricas, la ampliación de zonas peatonales y la incorporación de espacios verdes.

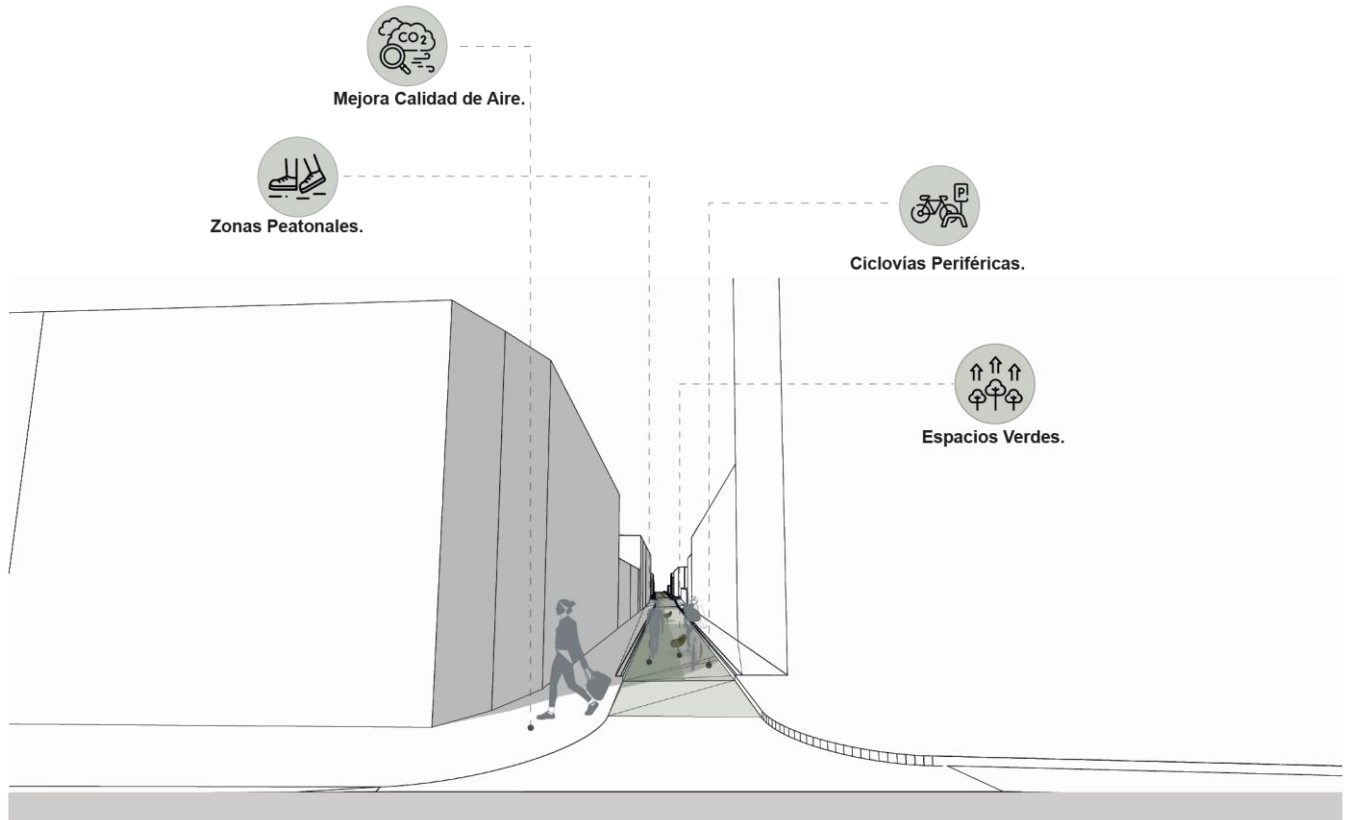
## Ubicación



## Estado Actual



## Estrategia de Intervención





# SIMON BOLIVAR Y MARIANO CUEVA

Las estrategias de movilidad para la intersección de las calles Simón Bolívar y Mariano Cueva dentro de la supermanzana, enfocadas en la creación de áreas peatonales, infraestructura para bicicletas, espacios verdes y mobiliario urbano.

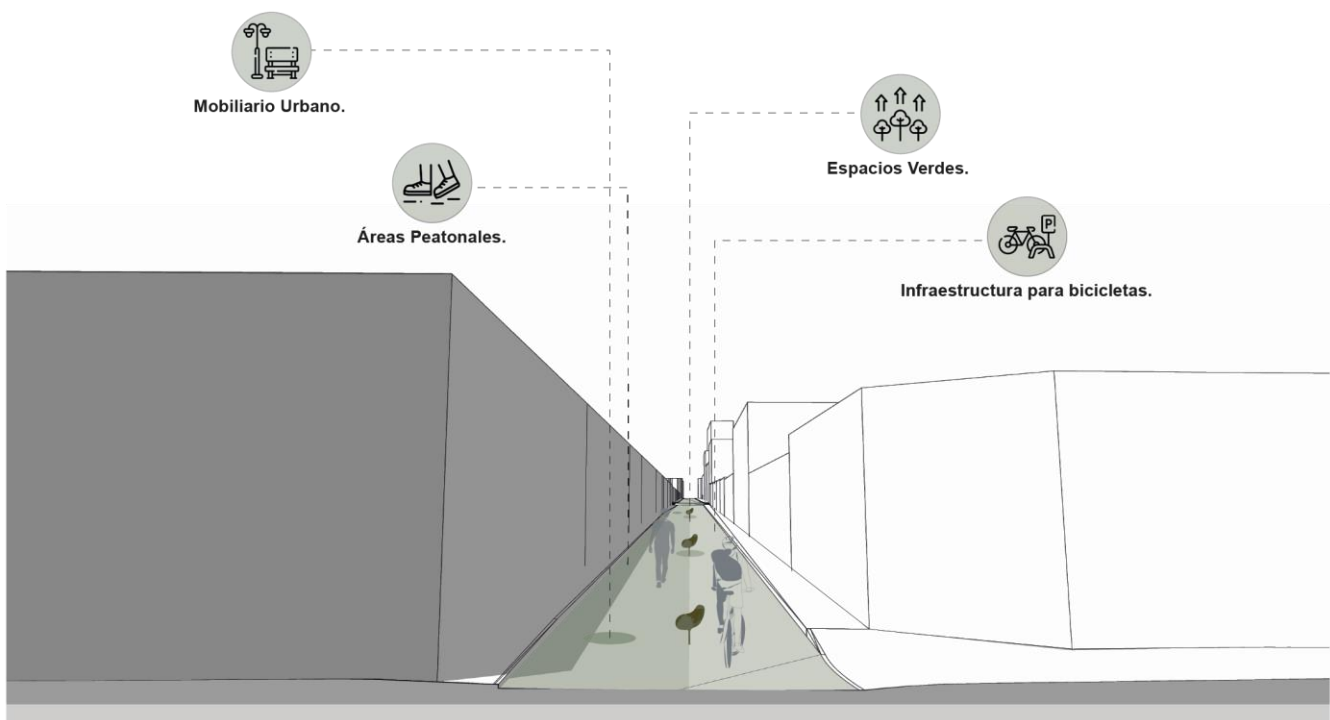
## Ubicación



## Estado Actual



## Estrategia de Intervención

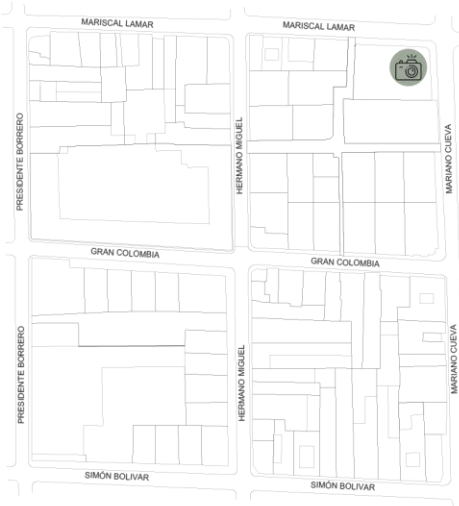




# PLAZA HERMANO MIGUEL

Plaza Hermano Miguel en el contexto de la supermanzana muestra estrategias enfocadas en fomentar la vida comunitaria y el deporte, mediante la eliminación de barreras físicas, la mejora de la accesibilidad, la incorporación de espacios verdes y la implementación de mobiliario urbano.

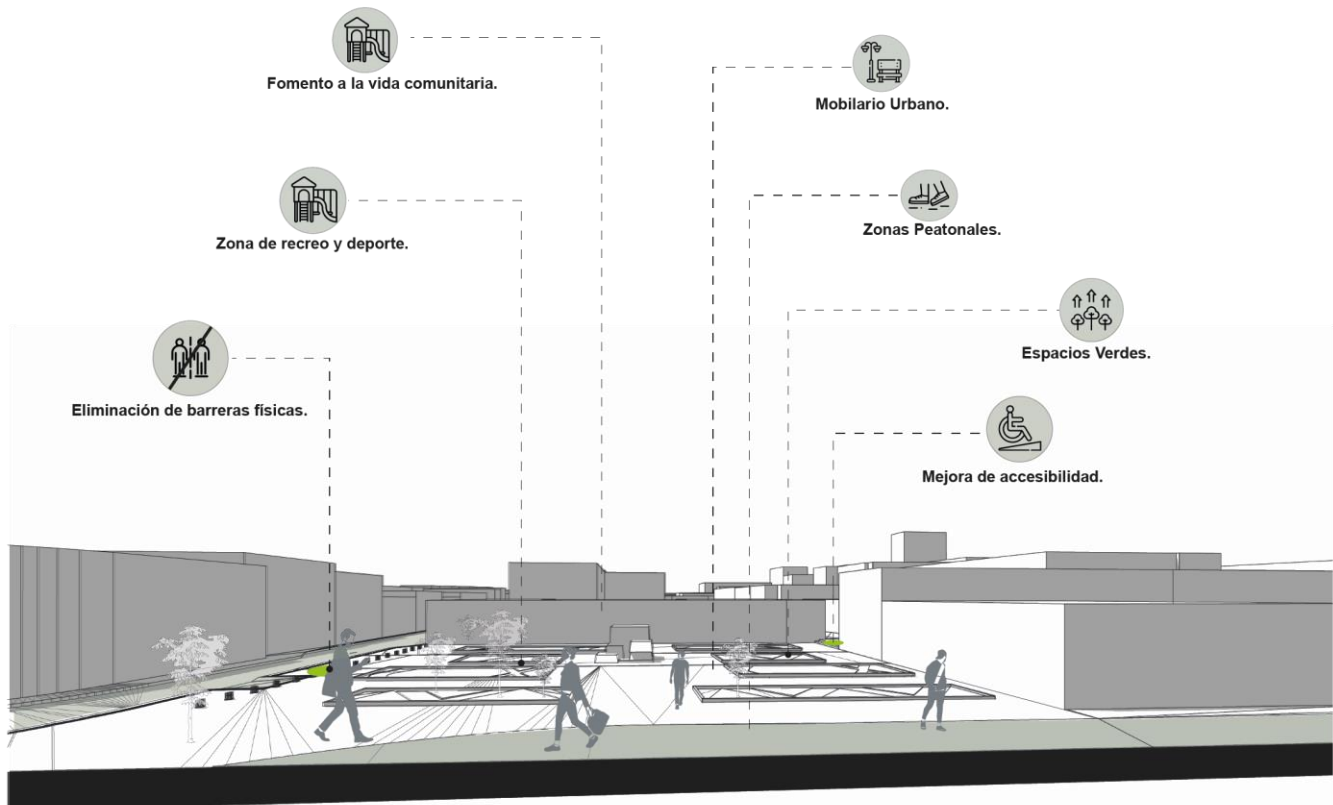
## Ubicación



## Estado Actual

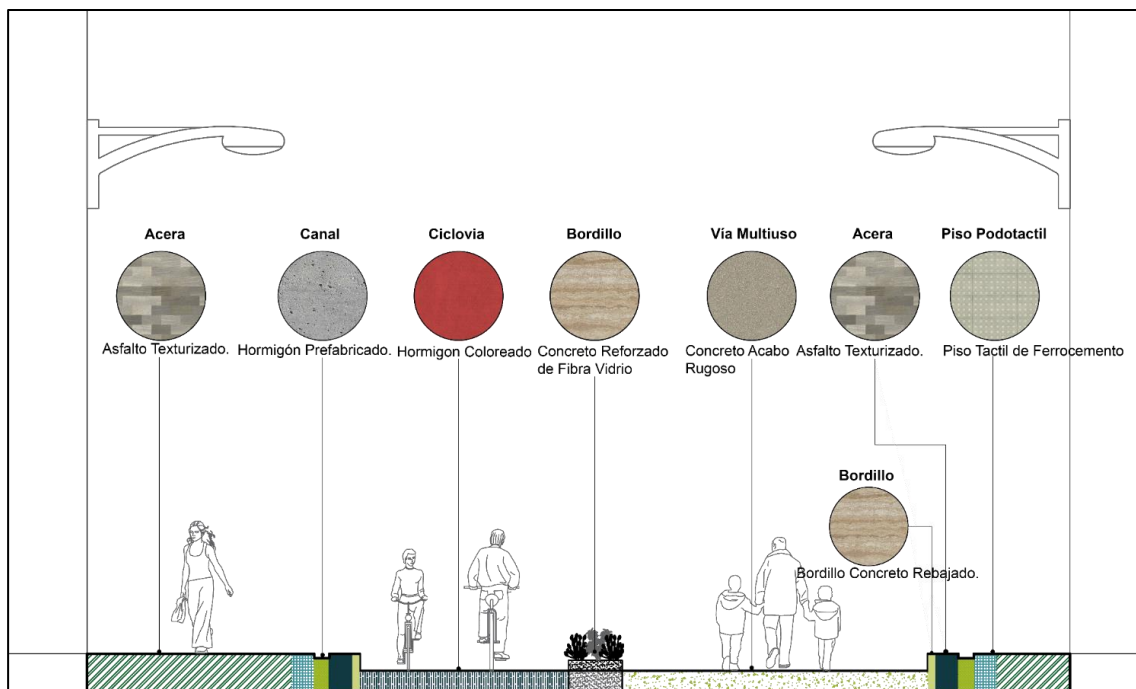


## Estrategia de Intervención



#### 4.2.1 Fundamentos de materialidad a usadas en vialidad.

En la sección se describen los materiales utilizados para la infraestructura urbana, destacando su funcionalidad y durabilidad. El asfalto texturizado se usa en las aceras para mejorar la seguridad peatonal, proporcionando mayor fricción y reduciendo resbalones, además de minimizar el desgaste con un buen drenaje de agua. Los canales prefabricados de concreto, fabricados en un entorno controlado, ofrecen alta durabilidad, instalación rápida y eficiencia en la producción, lo que reduce costos humanos al aire libre. Para las ciclovías, el concreto coloreado asegura visibilidad y seguridad, diferenciando claramente las vías y minimizando la necesidad de repintado debido a su durabilidad. Los bordillos de concreto reforzado con fibra de vidrio aumentan la durabilidad y resistencia, reducen la formación de grietas y son ligeros y resistentes a la corrosión, siendo una solución sostenible. La vía multiuso de concreto con acabado rugoso ofrece excelente tracción, seguridad, larga vida útil, resistencia a condiciones climáticas adversas y es fácil de mantener. Los bordillos de concreto rebajado mejoran la accesibilidad proporcionando una transición suave y cumpliendo con las regulaciones. Finalmente, el ferrocemento se utiliza en pisos podotáctiles, proporcionando una guía táctil duradera y resistente para invidentes, con bajo mantenimiento y adaptabilidad a retos de accesibilidad, siendo una solución robusta y económica de larga vida útil.



**Figura 82** Materialidad de Intervención.

Autor Propio

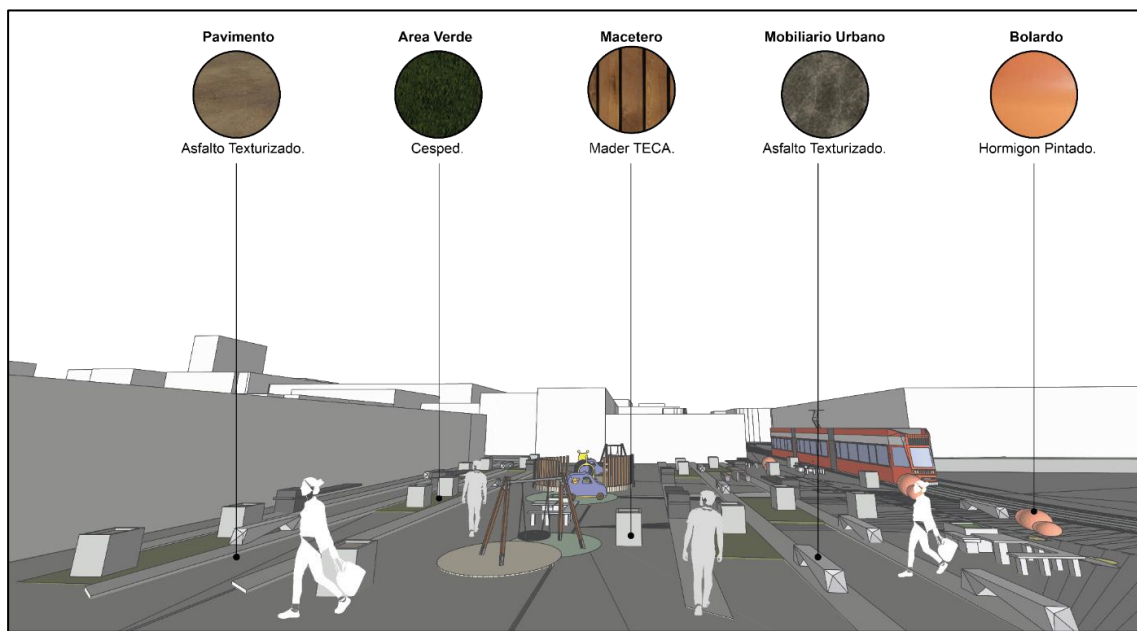
#### 4.2.2 Fundamentos de materialidad usada en plazas.

El pavimento se ha realizado con asfalto texturizado. Este material es conocido por su durabilidad y resistencia al desgaste, lo cual es fundamental en áreas públicas que soportan un alto tráfico peatonal y vehicular. Además, requiere menos mantenimiento en comparación con otros

materiales como el concreto. La textura del asfalto también mejora la tracción, reduciendo el riesgo de resbalones, y ofrece una apariencia más uniforme y atractiva, mejorando la estética general del espacio. Para las áreas verdes, se ha optado por césped, que añade un elemento natural y fresco al entorno urbano. El césped no solo mejora el aspecto visual del lugar, creando un contraste agradable con los materiales duros, sino que también proporciona un espacio donde las personas pueden relajarse y disfrutar de la naturaleza, lo cual contribuye al bienestar y la calidad de vida en áreas urbanas. Además, es ideal para actividades al aire libre gracias a su superficie suave.

Los maceteros se han fabricado con madera de teca, una elección perfecta debido a su alta resistencia al agua y a las condiciones climáticas adversas. La teca es conocida por su longevidad y su resistencia a plagas e insectos, lo que asegura una vida útil prolongada para los maceteros. Además, su apariencia cálida y atractiva añade un toque natural y sofisticado al diseño del espacio público. El mobiliario urbano también está hecho de asfalto texturizado, creando una apariencia coherente y armoniosa en todo el diseño del espacio. Este material es resistente al desgaste y puede soportar las condiciones climáticas adversas, lo que lo hace adecuado para mobiliario urbano que estará expuesto a los elementos. Su fácil mantenimiento y limpieza son cruciales para mantener el mobiliario en buenas condiciones a lo largo del tiempo.

Finalmente, los bolardos están hechos de hormigón pintado, un material extremadamente duradero que puede soportar impactos, lo cual es esencial para su función como barreras de seguridad. La pintura no solo mejora la visibilidad de los bolardos, haciéndolos más fáciles de ver para peatones y conductores, sino que también permite personalizar su apariencia para integrarlos mejor en el entorno y el diseño general del espacio público.



**Figura 83** Puntos estratégicos de intervención

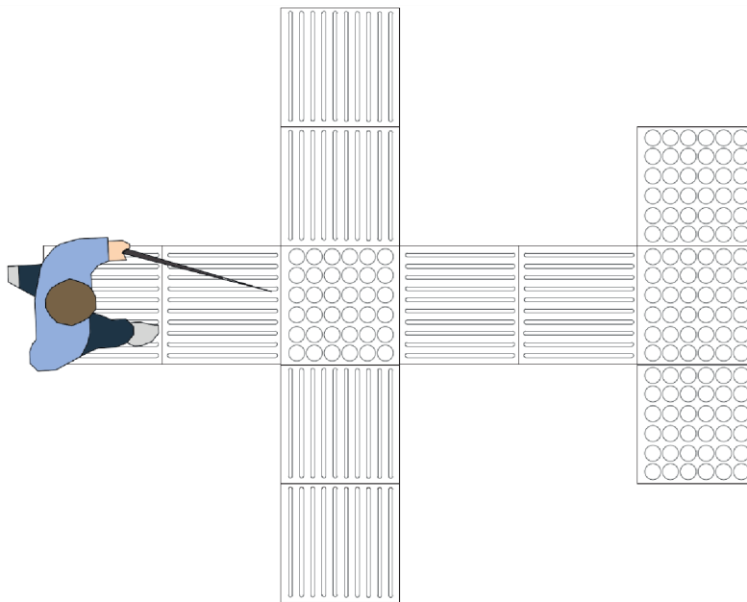
**Autor** Propio



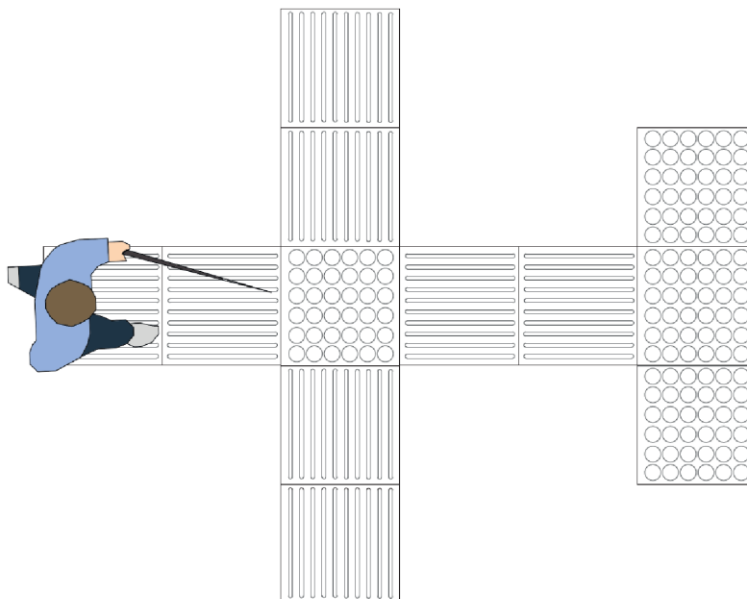
## SISTEMA PODOTÁCTIL

La señalización podotáctil es una herramienta fundamental en el diseño de entornos urbanos accesibles, proporcionando información crucial a las personas con discapacidades visuales. A continuación, se presenta una serie de esquemas detallados sobre la señalización podotáctil, un componente esencial en la accesibilidad urbana. Este tipo de señalización utiliza patrones y texturas en el pavimento que son perceptibles al tacto, tanto con el bastón blanco como con los pies, para guiar de manera segura y autónoma a los peatones en entornos urbanos

Advertencia en forma de T y cambio de dirección de 90 grados con cuatro módulos.



Intersección de cuatro vías dentro de un módulo de advertencia

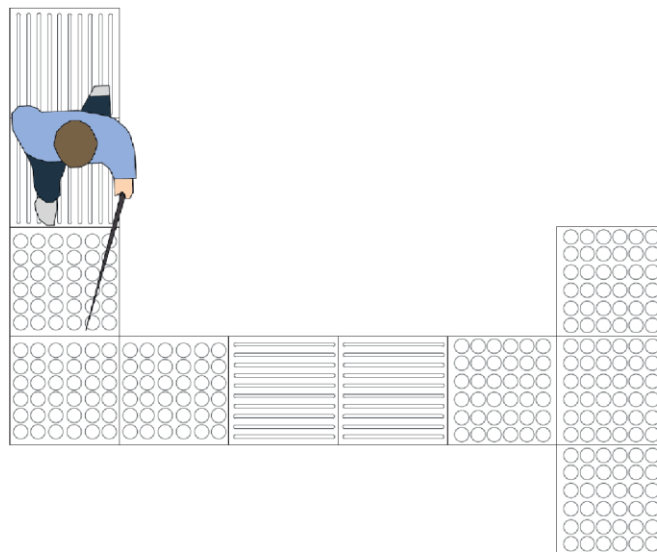




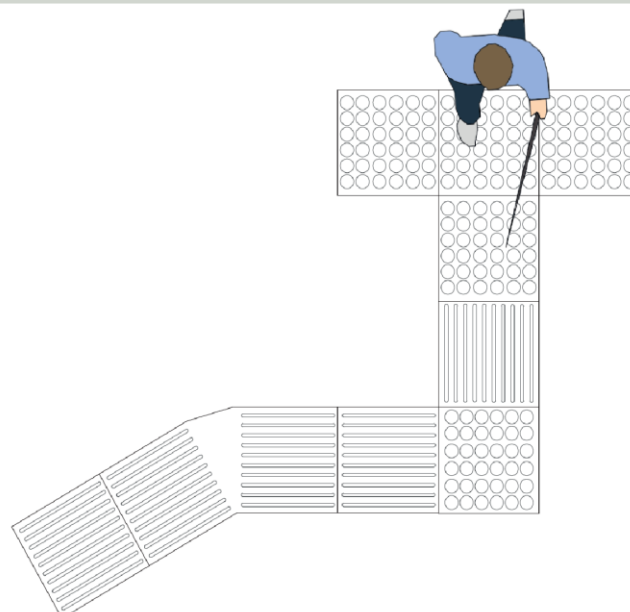
## SISTEMA PODOTÁCTIL

Se detalla cómo manejar cambios de dirección más suaves y agudos, específicamente aquellos a 90 grados y con un ángulo menor o igual a 45 grados, mediante la disposición adecuada de señales podotáctiles. Asimismo, se describe la utilización de estas señales en intersecciones en forma de T que se transforman en intersecciones en forma de L, asegurando que las señales proporcionen una guía efectiva y continua para los peatones.

Advertencia en forma de T y cambio de dirección en 90 grados en forma de L.



Cambio de dirección a 90 grados y ángulo  $\geq 45$  grados.





**PROPUESTA DE DISEÑO.**

## 5. INTRODUCCIÓN.

El presente capítulo se enfoca en la presentación de las propuestas de diseño urbano destinadas a la optimización del Centro Histórico de Cuenca mediante la implementación de estrategias de supermanzanas. Este enfoque busca reorganizar el espacio público y el sistema de movilidad, priorizando la vida peatonal, la reducción del tráfico vehicular y la mejora de la calidad de vida de los habitantes. El área de intervención se ubica entre las calles presidente Borrero, Simón Bolívar, Mariano Cueva y Mariscal Lamar, un sector icónico que combina patrimonio histórico con una creciente demanda de espacios públicos funcionales y accesibles.

La propuesta de supermanzanas, basada en modelos aplicados en ciudades como Barcelona, ofrece una solución innovadora para abordar problemas como la congestión vehicular, la contaminación ambiental y la escasez de espacios públicos inclusivos. En el contexto de Cuenca, esta intervención representa un desafío particular debido a la necesidad de equilibrar la preservación del patrimonio arquitectónico con la modernización de la infraestructura urbana. Las soluciones presentadas están diseñadas para armonizar estos elementos y promover un entorno más accesible, seguro y sostenible.

Las imágenes incluidas en este capítulo ilustran cómo se pueden aplicar los principios de movilidad universal, arquitectura táctil y urbanismo táctico en la configuración del espacio urbano. Las propuestas de diseño se centran en garantizar la accesibilidad para todas las personas, independientemente de sus capacidades físicas, mediante la implementación de rampas, cruces peatonales seguros y pavimentos adecuados. Además, se considera el urbanismo táctico como una herramienta clave para realizar intervenciones temporales que permitan evaluar la viabilidad de cambios permanentes en el espacio público sin comprometer su valor patrimonial.

En consonancia con estos principios, las propuestas también incluyen elementos de arquitectura táctil que facilitan la orientación y movilidad de personas con discapacidades visuales, utilizando pavimentos podotáctiles, señalización en relieve y mobiliario urbano estratégico. Estos elementos no solo mejoran la accesibilidad, sino que también crean un entorno más intuitivo y acogedor para todos los usuarios.

Un componente esencial de las supermanzanas es la redistribución del tráfico vehicular, limitando el acceso de automóviles a ciertas áreas y favoreciendo la movilidad peatonal y ciclista. Las propuestas reorganizan el flujo vehicular, permitiendo solo el tránsito necesario para actividades esenciales y redirigiendo el resto del tráfico hacia calles perimetrales. Esta reorganización contribuye a reducir la congestión, mejorar la seguridad vial y crear un entorno más tranquilo y habitable.

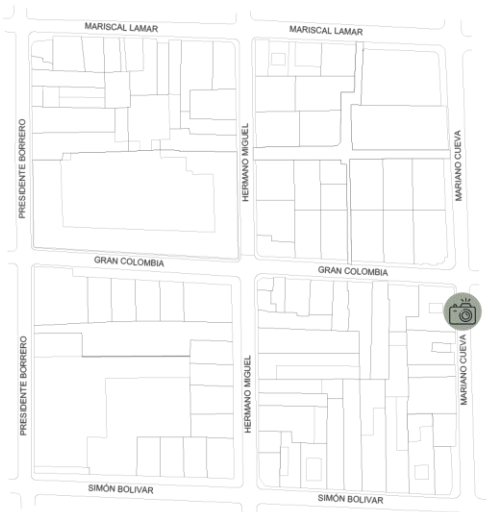
Finalmente, las propuestas integran áreas verdes y espacios multifuncionales que promueven la interacción social, el comercio local y actividades culturales. Estas intervenciones no solo mejoran la calidad ambiental del Centro Histórico, sino que también fomentan un sentido de comunidad y vitalidad urbana. En conjunto, estas soluciones buscan transformar el espacio urbano del Centro Histórico de Cuenca en un entorno más habitable, accesible y sostenible, manteniendo al mismo tiempo el respeto por su valioso patrimonio cultural.



## MARIANO CUEVA Y SIMON BOLIVAR

La transformación de la intersección de Mariano Cueva y Simón Bolívar, donde se prioriza la movilidad sostenible mediante la creación de ciclovías, amplias zonas peatonales y la integración de mobiliario urbano y vegetación. La intervención busca mejorar la accesibilidad y calidad del espacio público en el centro histórico de Cuenca.

### Ubicación



### Estado Actual



### Estrategia de Intervención





## CALLE GRAN COLOMBIA Y HERMANO MIGUEL

La transformación de la calle Gran Colombia y Hermano Miguel, donde se prioriza la movilidad sostenible mediante la integración de un sistema de transporte público, amplias zonas peatonales y la incorporación de vegetación y mobiliario urbano. Esta intervención busca mejorar la calidad del espacio público, promoviendo un entorno más accesible y agradable en el centro histórico de Cuenca.

### Ubicación

### Estado Actual



### Estrategia de Intervención





## CALLE GRAN COLOMBIA Y MARIANO CUEVA

La intervención en la intersección de las calles Gran Colombia y Mariano Cueva, donde se reconfigura el espacio urbano para priorizar la movilidad sostenible mediante la integración de ciclovías, áreas peatonales y un sistema de transporte público, acompañado de vegetación y mobiliario urbano. Estas estrategias buscan crear un entorno más accesible, seguro y agradable en el centro histórico de Cuenca.

### Ubicación



### Estado Actual



### Estrategia de Intervención



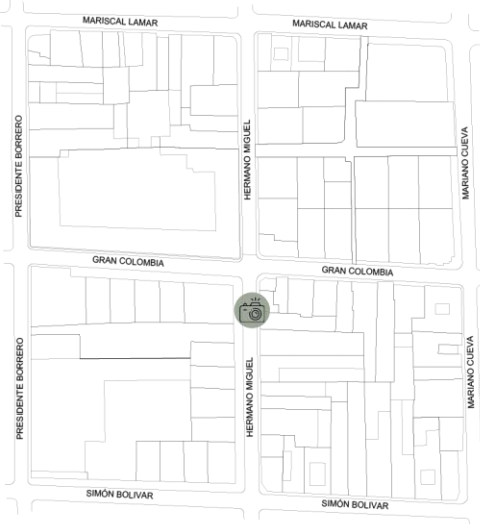


## CALLE HERMANO MIGUEL Y GRAN COLOMBIA

La intervención en la intersección de las calles Hermano Miguel y Gran Colombia, donde se propone la integración de un sistema de transporte público y áreas peatonales, acompañadas de vegetación y mobiliario urbano. Estas estrategias buscan transformar el espacio urbano en un entorno más accesible, seguro y sostenible en el centro histórico de Cuenca. La

### Ubicación

### Estado Actual



### Estrategia de Intervención





## CALLE MARIANO CUEVA Y GRAN COLOMBIA

La intervención en la intersección de las calles Mariano Cueva y Gran Colombia, donde se implementa un sistema de transporte público, ciclovías, y áreas peatonales con vegetación y mobiliario urbano. Estas estrategias buscan mejorar la accesibilidad y crear un entorno urbano más seguro y sostenible en el centro histórico de Cuenca.

### Ubicación



### Estado Actual



### Estrategia de Intervención

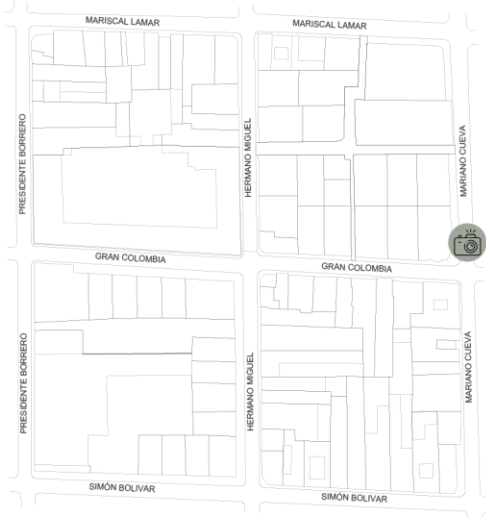




## CALLE MARIANO CUEVA Y GRAN COLOMBIA

La intervención en la intersección de las calles Mariano Cueva y Gran Colombia, donde se implementa un sistema de transporte público, ciclovías, y áreas peatonales con vegetación y mobiliario urbano. Estas estrategias buscan mejorar la accesibilidad y crear un entorno urbano más seguro y sostenible en el centro histórico de Cuenca.

### Ubicación



### Estado Actual



### Estrategia de Intervención





## CALLE MARISCAL LAMAR Y HERMANO MIGUEL

La intervención en la intersección de las calles Mariscal Lamar y Hermano Miguel, donde se implementa un sistema de transporte público, ciclovías y áreas peatonales, acompañadas de mobiliario urbano y vegetación. Estas estrategias están diseñadas para mejorar la accesibilidad, seguridad y calidad del espacio público en el centro histórico de Cuenca.

### Ubicación



### Estado Actual



### Estrategia de Intervención





## CALLE MARISCAL LAMAR Y HERMANO MIGUEL

La intervención en la intersección de las calles Mariscal Lamar y Hermano Miguel, donde se implementa un sistema de transporte público, ciclovías y áreas peatonales, acompañadas de mobiliario urbano y vegetación. Estas estrategias están diseñadas para mejorar la accesibilidad, seguridad y calidad del espacio público en el centro histórico de Cuenca.

### Ubicación



### Estado Actual

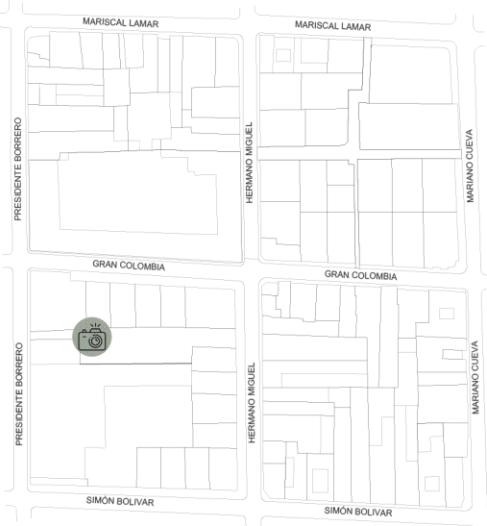


### Estrategia de Intervención



La intervención en la Plaza Pedro Touloup, donde se adapta el espacio a su contexto existente mediante la incorporación de mobiliario urbano, vegetación y zonas de encuentro, junto con infraestructura para bicicletas. Estas estrategias buscan revitalizar la plaza, creando un espacio más funcional y acogedor que fomente la movilidad sostenible y la interacción social en el centro histórico de Cuenca.

## Ubicación



## Estado Actual



## Estrategia de Intervención





## CALLE PADRE PEDRO TOULOP

La intervención en la Plaza Pedro Toulop, donde se adapta el espacio a su contexto existente mediante la incorporación de mobiliario urbano, vegetación y zonas de encuentro, junto con infraestructura para bicicletas. Estas estrategias buscan revitalizar la plaza, creando un espacio más funcional y acogedor que fomente la movilidad sostenible y la interacción social en el centro histórico de Cuenca.

### Ubicación



### Estado Actual



### Estrategia de Intervención

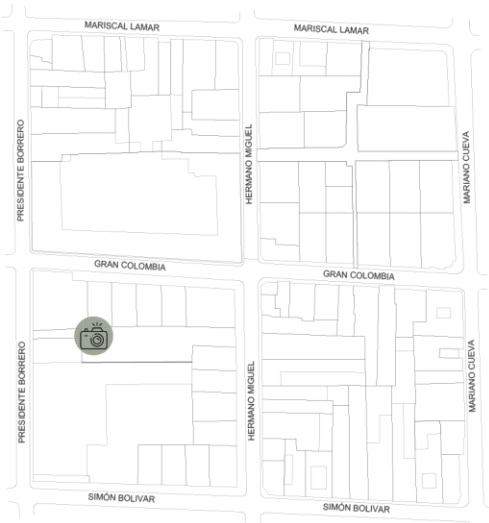




## CALLE PADRE PEDRO TOULOP

La intervención en la Plaza Pedro Toulop, donde se adapta el espacio a su contexto existente mediante la incorporación de mobiliario urbano, vegetación y zonas de encuentro, junto con infraestructura para bicicletas. Estas estrategias buscan revitalizar la plaza, creando un espacio más funcional y acogedor que fomente la movilidad sostenible y la interacción social en el centro histórico de Cuenca.

### Ubicación



### Estado Actual



### Estrategia de Intervención

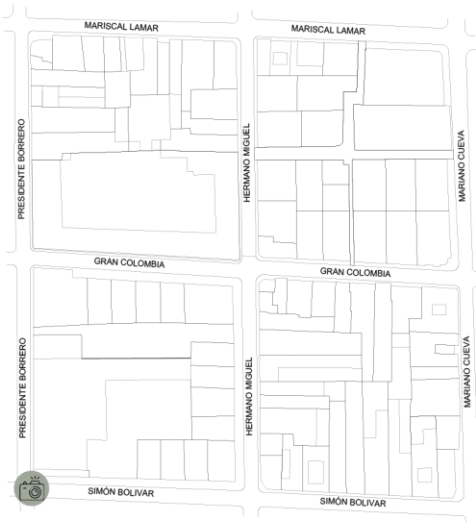




## CALLE SIMÓN BOLÍVAR Y PRESIDENTE BORRERO

La intervención en la intersección de las calles Simón Bolívar y Presidente Borrero, donde se adaptan las estrategias de movilidad a su contexto existente. La propuesta incluye la implementación de ciclovías, áreas peatonales, y mobiliario urbano, con el objetivo de mejorar la accesibilidad, seguridad y calidad del espacio público en el centro histórico de Cuenca.

### Ubicación



### Estado Actual



### Estrategia de Intervención





## PASAJE CARLOS CUEVA TAMARIZ

La intervención en el pasaje Carlos Cueva Tamariz, transformándolo en una plaza que se adapta a su contexto existente. La propuesta incluye la incorporación de mobiliario urbano, vegetación y áreas de esparcimiento, creando un espacio público más accesible y acogedor que fomente la interacción social y mejore la calidad de vida en el centro histórico de Cuenca.

### Ubicación



### Estado Actual



### Estrategia de Intervención





# PLAZA HERMANO MIGUEL

La intervención en la Plaza Hermano Miguel, donde se adapta el espacio a su contexto existente mediante la incorporación de mobiliario urbano, áreas de descanso, vegetación y elementos de juego. Estas estrategias están diseñadas para revitalizar la plaza, promoviendo un espacio público más inclusivo, dinámico y accesible dentro del contexto de la supermanzana en el centro histórico de Cuenca.

## Ubicación



## Estado Actual



## Estrategia de Intervención





# PLAZA HERMANO MIGUEL

La intervención en la Plaza Hermano Miguel, donde se adapta el espacio a su contexto existente mediante la incorporación de mobiliario urbano, áreas de descanso, vegetación y elementos de juego. Estas estrategias están diseñadas para revitalizar la plaza, promoviendo un espacio público más inclusivo, dinámico y accesible dentro del contexto de la supermanzana en el centro histórico de Cuenca.

## Ubicación



## Estado Actual



## Estrategia de Intervención




## **5.1 Master plan.**

Este master plan (ver Anexo 3), está pensado para responder de forma integral a las necesidades de movilidad, sostenibilidad y bienestar de quienes viven y transitan en esta área. Buscamos mejorar la calidad de vida de las personas con soluciones que priorizan menos tráfico de autos, el uso de medios de transporte alternativos, y la creación de espacios públicos más funcionales y accesibles. Se ha diseñado para que las calles sean más seguras y tranquilas, reduciendo el uso de vehículos privados mediante la implementación de vías de baja velocidad, accesos restringidos, y zonas de aparcamiento fuera del área central. Al mismo tiempo, se ha dado prioridad a los peatones, garantizando cruces seguros y accesibilidad universal, creando un entorno donde caminar sea agradable y seguro.

El proyecto también facilita el uso de bicicletas y scooters, con carriles exclusivos y estaciones de recarga eléctrica, fomentando una movilidad más sostenible. Asimismo, se ha potenciado el entorno natural con parques, jardines y espacios verdes que no solo mejoran el medio ambiente, sino también el bienestar físico y mental de quienes disfrutan de estos espacios. Este plan incluye zonas específicas para actividades recreativas y deportivas, promoviendo una vida activa y el uso compartido del espacio público. Además, el transporte público se ha modernizado, con paradas mejoradas y rutas más eficientes, incluyendo la promoción de vehículos eléctricos, lo que refuerza la idea de moverse por la ciudad sin depender del automóvil privado.

Por otro lado, hemos pensado en cómo fortalecer el sentido de comunidad con espacios dedicados a actividades culturales y sociales. Se han diseñado centros comunitarios y se organizarán eventos para fomentar la convivencia. Los elementos urbanos, como bancos, sombras e iluminación mejorada, también se han añadido para hacer los espacios más acogedores y funcionales para todos.



**CAPITULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.**

## **5.2 Conclusiones.**

La implementación del modelo de supermanzanas en el Centro Histórico de Cuenca ha demostrado ser una estrategia innovadora y efectiva para transformar la calidad de vida urbana en esta área. Este enfoque no solo ha reducido de manera significativa el tráfico vehicular y la contaminación ambiental, sino que también ha revitalizado los espacios públicos, creando entornos más seguros, accesibles y agradables para los habitantes y visitantes de la ciudad. A través de la reducción de emisiones contaminantes y la disminución del ruido, las supermanzanas han mejorado notablemente el ambiente urbano, lo que a su vez ha fomentado una mayor interacción comunitaria y un uso más eficiente y disfrutable del espacio público.

Además, este proyecto ha logrado un equilibrio crucial entre la necesidad de modernización y la preservación del patrimonio histórico de Cuenca. La investigación confirma que es posible avanzar hacia una infraestructura urbana más moderna y sostenible sin comprometer la riqueza cultural e histórica que caracteriza a la ciudad. El éxito de esta intervención no solo se refleja en mejoras ambientales, sino también en su capacidad de revitalizar la economía local. Las supermanzanas han impulsado el comercio y han incrementado el valor de las propiedades en las áreas intervenidas, generando beneficios económicos que se extienden a toda la comunidad. La metodología utilizada en esta investigación, que combina análisis de datos, entrevistas con expertos y estudios de casos internacionales, ha sido fundamental para desarrollar un modelo que no solo es efectivo, sino también replicable en otras zonas urbanas, tanto dentro como fuera de Cuenca.

La participación activa de la comunidad ha sido un pilar en este proceso, demostrando que las soluciones más duraderas y exitosas son aquellas que se construyen desde y para las personas. Este proyecto destaca la importancia de involucrar a los ciudadanos en la planificación y ejecución de las intervenciones urbanas, asegurando que las decisiones tomadas reflejen las verdaderas necesidades y aspiraciones de quienes viven en estas áreas.

### **5.3 Recomendaciones.**

Dado el éxito observado con la implementación de las supermanzanas en el Centro Histórico, se recomienda extender este modelo a otras partes de Cuenca y a otras ciudades que enfrenten desafíos similares en términos de movilidad y calidad de vida urbana. La experiencia y los conocimientos adquiridos durante este proyecto deben ser utilizados como base para adaptar y replicar el modelo en diferentes contextos, siempre teniendo en cuenta las particularidades de cada área para asegurar su efectividad.

Para garantizar el éxito a largo plazo de estas intervenciones, es fundamental fortalecer y mantener la participación de la comunidad en todas las etapas del proceso. Esto incluye desde la planificación inicial hasta la implementación y el monitoreo continuo de los resultados. Escuchar y responder a las necesidades y preocupaciones de los residentes es esencial para construir soluciones que sean no solo eficaces, sino también sostenibles en el tiempo.

Además, se recomienda establecer un sistema de monitoreo y evaluación continua que permita medir de manera precisa el impacto de las supermanzanas en la calidad de vida urbana. Este sistema debe incluir la recopilación regular de datos ambientales, económicos y sociales, así como encuestas de satisfacción entre los residentes y usuarios de los espacios públicos. Esto permitirá realizar ajustes y mejoras continuas, asegurando que las supermanzanas sigan ofreciendo beneficios significativos a la comunidad.

Es crucial que las autoridades locales desarrollen e implementen políticas públicas que apoyen y promuevan la movilidad sostenible, utilizando el modelo de supermanzanas como una pieza central en sus estrategias urbanísticas. Estas políticas deben incluir incentivos para el uso de transporte no motorizado, la mejora del transporte público y el desarrollo de infraestructuras que favorezcan a los peatones y ciclistas. Además, se deben considerar las implicaciones económicas y sociales de estas políticas para garantizar que los beneficios se distribuyan de manera equitativa entre todos los sectores de la población.

Finalmente, para asegurar una adopción y aceptación amplia del modelo de supermanzanas, es fundamental llevar a cabo campañas de educación y sensibilización dirigidas a todos los ciudadanos. Estas campañas deben destacar los beneficios ambientales, sociales y económicos de las supermanzanas, fomentando un sentido de orgullo y pertenencia entre los residentes. La concienciación pública es clave para garantizar que la ciudadanía no solo acepte, sino que también participe activamente en el mantenimiento y mejora de estos nuevos espacios urbanos, contribuyendo así a la construcción de una ciudad más sostenible, inclusiva y amigable para todos.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Augusta Hermida, M., Hermida, C., Cabrera, N., & Calle, C. (2015). *La densidad urbana como variable de análisis de la ciudad. El caso de Cuenca, Ecuador*.
- Borrero, A. (2006). CAMBIOS HISTÓRICOS EN EL PAISAJE DE CUENCA, SIGLOS XIX-XX. *Universidad de Cuenca, II*, 1–28.
- Cabrera-Jara, N., & Bernal-Reino, E. (2020). Tourism, urban heritage and social justice. The case of Cuenca (Ecuador). *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 40(1), 11–29. <https://doi.org/10.5209/AGUC.69326>
- Carrasco, J. (2020). *Supermanzana Chillaneja: Regeneración Urbana desde la Movilidad y Densificación*.
- Cogollo, M., Rodríguez, I., & Verbel, I. (2015). *PLAN CERDÁ*.
- Cuenca, M. (2015). *PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS-TOMO I*. Cuenca.
- Cuenca, M. (2015). *PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS-TOMO II*. Cuenca.
- Durán-Hermida, M. (2020). IDENTIFICACIÓN, UBICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DE ESPACIOS COLECTIVOS QUE ROMPEN LA REGULARIDAD DE UNA CUADRÍCULA URBANA: ANÁLISIS DE 25 MANZANAS DEL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA. *Diseño, Arte y Arquitectura*, 10, 2550–6609.
- Fernández de Valderrama, N. M., Valdivia, J. L., & Braga, I. A. (2020). Revista Ciudad y Territorio Estudios Territoriales CyTET nº 205 otoño 2020-La ciudad del cuarto de hora, ¿una solución sostenible para la ciudad postCOVID-19? *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, LII*, 653–664. <https://doi.org/https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.205.13.1>
- Fundación Barranco. (2017a). *SUPERMANZANAS - MODELO URBANOS DON BOSCO Y CENTRO HISTÓRICO*.
- Fundación Barranco. (2017b). *SUPERMANZANAS MODELOS URBANOS DON BOSCO Y CENTRO HISTÓRICO*.
- Gallardo Frías, L. (2015). *METODOLOGÍA DE ANÁLISIS DEL CONTEXTO. Aproximación interdisciplinaria*. <https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/139794/Metodologia-de-analisis-del-contexto.pdf>
- Gómez-Luna, E., Fernando-Navas, D., Aponte-Mayor, G., Luis, & Betancourt-Buitrago, A. (2014a). Literature review methodology for scientific and information management, through its structuring and systematization Metodología para la revisión bibliográfica y la gestión de información de temas científicos, a través de su estructuración y sistematización. *DYNA*, 81(184), 158–163. <http://dyna.medellin.unal.edu.co/>
- Gómez-Luna, E., Fernando-Navas, D., Aponte-Mayor, G., Luis, & Betancourt-Buitrago, A. (2014b). Literature review methodology for scientific and information management, through its structuring and systematization Metodología para la revisión bibliográfica y la gestión de información de temas científicos, a través de su estructuración y sistematización. *DYNA*, 81(184), 158–163. <http://dyna.medellin.unal.edu.co/>
- Gonzalo, I., Vargas, O., Sebastián, G., Ayora, P., Sebastián, A. P., Pacheco, J., Orrego, I., & Peñafiel, G. (2021). *METODOLOGÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE SUPERMANZANAS*

*DE BARRIO PARA SU AUTOGESTIÓN VECINAL ANTEPROYECTO EN CUENCA, ECUADOR.*

- Gyurkovich, M., Poklewski-Koziell, D., & Duarte, C. M. (2019). Supermanzana in Practice. Ability to Create People Friendly Spaces upon the Example of Selected Barcelona-Based Projects. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 471(9).  
<https://doi.org/10.1088/1757-899X/471/9/092010>
- Ilustre Municipalidad de Cuenca. (2008). *PLANOS E IMAGENES DE CUENCA* (Ilustre Municipalidad de Cuenca, Ed.). Fundación el Barranco.
- Inga Mariela, T., & Karim Paz, I. (s/f). *MÉTODOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS PARA UNA INVESTIGACIÓN*.
- Jesús, A., Anglada, L. M., Aragay, I., Busquets, J., Castillo, D., Duarte, C., Esteva de Sagrera, J., Gomá Lanzón, J., Muñoz, F., Fontova, R., Sabaté, J., Tatjer, M., & Vega, A. (2009). *METROPOLIS La razón en la ciudad: el Plan Cerdà Cuaderno central*.  
[www.barcelonametropolis.cat](http://www.barcelonametropolis.cat)
- Manuel Jose. (2011, septiembre 11). *La imagen de la Ciudad segun Kevin Lynch Pt. 1*.
- Mejía, V. (2014). *El Proceso de Urbanización en Cuenca, Ecuador*.
- Muñoz, P. M., & Vivar, C. P. (2013). *DOCUMENTACIÓN FOTOGRÁFICA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA*.
- Orrego, I., & Peñafiel, G. (2021). *METODOLOGÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE SUPERMANZANAS DE BARRIO PARA SU AUTOGESTIÓN VECINAL ANTEPROYECTO EN CUENCA, ECUADOR*. Universidad de Cuenca.
- Papa, L. (2013). *Hacia una Supermanzana Montevideana*.
- Perez, J. (2006). La idea de supermanzana en los polígonos de viviendas de Valencia (1956-1971). *Universidad Politécnica de Valencia*, 1–12.
- Quisirumbay, C. (2020). *ANÁLISIS Y PROPUESTA CONCEPTUAL DE LA ESTRUCTURA URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA*.
- Quizhpe, C. (2017, febrero 4). *Patrimonio y movilidad urbana: el caso de Cuenca, en Ecuador*. El Orden Urbano en el Siglo S.XXI. <https://elordenurbano.com/patrimonio-movilidad-urbana-cuenca/>
- Risso, V. G. (2017). Estudio de los métodos de investigación y técnicas de recolección de datos utilizadas en bibliotecología y ciencia de la información. *Revista Española de Documentación Científica*, 40(2), 1–13. <https://doi.org/10.3989/redc.2017.2.1333>
- Rueda, S. (2011a). *Ciudades (im) propias : la tensión entre lo global y lo local* (L. Armand, Ed.; (CIAE), (UPV)). Centro de Investigación y Arte y Entorno, Universitat Politècnica de València.
- Rueda, S. (2011b). LAS SUPERMANZANAS PARA EL DISEÑO DE NUEVAS CIUDADES Y LA RENOVACIÓN DE LAS EXISTENTES. EL CASO DE BARCELONA. *Agencia de Ecología Urbana de Barcelona*, 1–5.
- Rueda, S. (2019). El Urbanismo Ecosistémico. *CIUDAD Y TERRITORIO*, 202, 723–725.  
<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pub->

San Miguel, C. B. (2019). ANÁLISIS E IMPLANTACIÓN DEL MODELO DE SUPERMANZANAS EN EL BARRIO LA RONDILLA. *Universidad de Valladolid*, 1–119.

Tarrangó, S. (1980). *EL PLAN MACIA, SINTESIS DEL TRABAJO DEL G.A.T.C.P.A.C. PARA BARCELONA*.

Torres, P., & García Constanza María. (2010). *LAS CIUDADES DEL MAÑANA GESTIÓN DEL SUELO URBANO*.

Truhan, D. L. (2021). | 1 *Antecedentes prehispánicos y coloniales*.

Vega de Córdoba, M. (1997). *EL RIO TOMBAMBA EN LA HISTORIA DE CUENCA: Vol. Primera* (C.I.D.A.P, Ed.; Primera). C.I.D.A.P.

Vintimilla, J. C. (1976). LAS ETAPAS DE CRECIMIENTO DE LA CIUDAD DE CUENCA, ECUADOR. *Revista Geográfica*, 84, 77–101. <http://www.jstor.org/stable/40992302>

## 6. ANEXOS

### 6.1 ANEXO 1: ENTREVISTA ARQ. FELIPE MANOSALVA

#### PERFIL DEL ARQ. FELIPE MANOSALVA

Los expertos seleccionados para las entrevistas tendrán un perfil variado, incluyendo arquitectos urbanos, ingenieros de transporte, planificadores urbanos, funcionarios públicos y representantes de la comunidad. Se priorizará a aquellos con experiencia directa en proyectos de movilidad urbana sostenible, diseño de espacios públicos y accesibilidad universal. Además, se considerarán expertos con conocimiento específico sobre la realidad de Cuenca, lo que garantizará una visión local y contextualizada de los problemas y soluciones.

#### ESTRUCTURA DE PREGUNTAS

- **Medidas complementarias para el éxito de las supermanzanas:** Se explorarán las acciones adicionales necesarias, como mejorar el transporte público o educar a la población, para asegurar una implementación efectiva.
- **Desafíos en áreas urbanas desarrolladas:** Se abordarán las dificultades prácticas de implementar supermanzanas en zonas con infraestructura ya existente, incluyendo la resistencia al cambio por parte de la población y las limitaciones técnicas.
- **Objetivos de las supermanzanas:** Se indagará sobre los resultados esperados, como la mejora de la calidad de vida, la reducción de la contaminación y la creación de espacios públicos más amigables.
- **Criterios de selección de áreas:** Las preguntas se centrarán en los factores técnicos, sociales y económicos que influyen en la elección de las áreas donde se implementarán las supermanzanas.
- **Accesibilidad universal:** Se explorarán las estrategias para garantizar que todos los ciudadanos, independientemente de su movilidad, puedan utilizar y disfrutar los espacios dentro de las supermanzanas.

#### ENTREVISTA ARQ. FELIPE MANOSALVA

- **¿Qué medidas complementarias serían necesarias para asegurar el éxito de las supermanzanas en Cuenca?**

Para que las supermanzanas funcionen bien en Cuenca, necesitamos hacer varias cosas a la par. Primero, mejorar el transporte público para que la gente vea que es una buena alternativa al auto. También es clave educar a la gente sobre los beneficios de estas supermanzanas, para que todos las apoyen. Además, hay que adaptar los espacios públicos para que sean seguros y accesibles para todos, incluidas las personas con movilidad reducida. Y claro, tenemos que estar monitoreando todo el tiempo para ajustar lo que sea necesario.

- **¿Cuáles son los principales desafíos en la implementación de supermanzanas en áreas urbanas ya desarrolladas?**

Uno de los mayores retos es que a veces la gente se resiste al cambio, sobre todo quienes piensan que menos tráfico significa menos clientes. También es complicado adaptar la infraestructura que ya existe, porque muchas veces no está pensada para este tipo de cosas. Coordinar con todos los involucrados, desde el gobierno hasta la comunidad, puede ser difícil. Y, por supuesto, conseguir la plata para financiar estos cambios también es un desafío grande.

- **¿Cuáles son los principales objetivos que se buscan alcanzar con la creación de supermanzanas en la ciudad?**

Con las supermanzanas queremos mejorar la calidad de vida en la ciudad, reducir la contaminación y fomentar una forma de moverse más amigable con el medio ambiente. La idea es hacer que los barrios sean más agradables para vivir, con más áreas verdes y espacios para que la gente se reúna. Queremos que Cuenca sea una ciudad donde la gente disfrute más de su entorno y se sienta bien caminando o usando la bicicleta.

- **¿Qué criterios se utilizan para seleccionar las áreas de la ciudad donde se implementarán supermanzanas?**

Elegimos las zonas basándonos en varios factores. Primero, vemos dónde hay mucho tráfico y pocos espacios para caminar. Esas áreas son las que más necesitan cambios. También nos fijamos si técnicamente es posible, por ejemplo, si las calles son lo suficientemente anchas para redirigir el tráfico. Además, pensamos en cómo revitalizar ciertos barrios y si la gente de la zona está dispuesta a aceptar estos cambios. Es un proceso que busca beneficiar al mayor número de personas.

- **¿Qué medidas se tomarían para garantizar la accesibilidad universal dentro de las supermanzanas?**

Para que todos puedan moverse sin problema en las supermanzanas, vamos a asegurarnos de que haya rampas, pavimentos táctiles y buena señalización. También pondremos mobiliario urbano como bancos que sean accesibles para todos. Y los cruces peatonales serán seguros y fáciles de usar, especialmente para personas mayores y niños. Queremos que cualquier persona, sin importar sus capacidades, pueda disfrutar del espacio público.

## 6.2 ANEXO 2: ENTREVISTA DIEGO CORREA

### PERFIL DE DIEGO CORREA

Diego Correa es un experto en movilidad urbana con amplia experiencia en la planificación y gestión del transporte en entornos patrimoniales. Su conocimiento se centra en la implementación de estrategias de movilidad sostenible, especialmente en ciudades con características históricas y urbanísticas similares a Cuenca.

### ESTRUCTURA DE PREGUNTAS

- **Estado actual de la movilidad:** Se explorarán los problemas y oportunidades del sistema actual de transporte, centrándose en aspectos como la congestión vehicular, las dificultades para peatones y ciclistas, y las barreras que enfrentan las personas al moverse por el centro histórico.
- **Desafíos y tendencias en la movilidad:** Se buscará identificar las principales barreras para la implementación de soluciones de movilidad sostenible y cómo las nuevas tendencias, como el transporte público eléctrico o las infraestructuras ciclistas, están transformando las ciudades.
- **Estrategias de movilidad y sostenibilidad:** La entrevista abordará las políticas actuales implementadas en Cuenca y su efectividad, así como las mejores prácticas que podrían funcionar en el contexto local.
- **Supermanzanas en Cuenca:** Se examinará la viabilidad de aplicar el concepto de supermanzanas en el centro histórico, los desafíos específicos que conlleva y cómo afectarían al tráfico y a la calidad de vida de los residentes.

### ENTREVISTA DIEGO CORREA

- **¿Cómo describiría el estado actual de la movilidad en Cuenca, especialmente en el centro histórico?**

Mira, la movilidad en Cuenca, especialmente en el centro histórico, está un poco complicada. Hay mucho tráfico, las calles son estrechas, y a veces es difícil moverse, ya sea en auto, en bici o caminando. El centro es un lugar hermoso, pero necesita mejores soluciones para que la gente pueda desplazarse sin problemas.

- **¿Cuáles considera que son los mayores desafíos de movilidad que enfrenta Cuenca hoy en día?**

Uno de los mayores desafíos es la congestión vehicular. Hay demasiados autos para las calles que tenemos, y eso crea embotellamientos y demora a todo el mundo. Además, la infraestructura no siempre está pensada para peatones o ciclistas, lo que hace que moverse de manera sostenible

sea más difícil. También está el tema de coordinar todo esto con la preservación del patrimonio histórico.

- **¿Cuáles son las tendencias más recientes en movilidad urbana?**

Las tendencias más recientes en movilidad urbana están muy enfocadas en la sostenibilidad. Se está hablando mucho de promover el uso de la bicicleta, mejorar el transporte público y hacer que las ciudades sean más amigables para los peatones. Además, hay un interés creciente en reducir la huella de carbono del transporte y en usar tecnologías como los vehículos eléctricos.

- **¿Qué estrategias de movilidad están siendo implementadas actualmente en el centro histórico de Cuenca?**

En el centro histórico, estamos trabajando en varias estrategias. Se han hecho esfuerzos para restringir el tráfico en ciertas áreas y fomentar el uso de transporte no motorizado. También se están mejorando las aceras y los espacios públicos para que caminar sea más agradable y seguro. Además, hay proyectos en marcha para mejorar el transporte público y hacerlo más eficiente.

- **En su opinión, ¿cuáles de estas estrategias han sido más efectivas y cuales podrían funcionar a futuro?**

Las restricciones de tráfico han sido bastante efectivas para reducir la congestión en ciertas zonas del centro. También hemos visto buenos resultados en la mejora de las aceras, que ha hecho que la gente prefiera caminar. A futuro, creo que podríamos ver mucho beneficio si seguimos fortaleciendo el transporte público y ampliando las áreas peatonales. Además, implementar sistemas de bicicletas compartidas podría ser una buena opción.

- **¿Qué estrategias son más efectivas para reducir la huella de carbono del transporte urbano?**

Para reducir la huella de carbono, lo más efectivo es fomentar el uso del transporte público y de vehículos no motorizados como las bicicletas. También es clave promover el uso de vehículos eléctricos y crear infraestructura que los apoye, como estaciones de carga. Pero, sobre todo, se necesita un enfoque integrado que combine todas estas opciones.

- **¿Cuáles son las mejores prácticas para fomentar el uso del transporte público?**

Lo principal es hacer que el transporte público sea accesible, fiable y cómodo. Si la gente sabe que el bus va a llegar a tiempo y que no va a estar lleno, van a preferir usarlo. También es importante que el transporte público sea asequible y que esté bien conectado con todas las áreas de la ciudad. Ofrecer carriles exclusivos para buses y mejorar las paradas también ayuda mucho.

- **¿Como puede Cuenca equilibrar las necesidades de los peatones, ciclistas y conductores?**

Lo principal es hacer que el transporte público sea accesible, fiable y cómodo. Si la gente sabe que el bus va a llegar a tiempo y que no va a estar lleno, van a preferir usarlo. También es importante que el transporte público sea asequible y que esté bien conectado con todas las áreas de la ciudad. Ofrecer carriles exclusivos para buses y mejorar las paradas también ayuda mucho.

- **¿Cree que el concepto de supermanzanas es aplicable al contexto del centro histórico de Cuenca? ¿Por qué? ¿Qué desafíos específicos anticipa en la implementación de supermanzanas en Cuenca?**

Creo que las supermanzanas podrían funcionar en el centro histórico de Cuenca, pero habría que adaptarlas al contexto local. Podrían ayudar mucho a reducir el tráfico y mejorar la calidad de vida. Sin embargo, un desafío grande sería la resistencia al cambio, tanto de los residentes como de los comerciantes. Además, adaptar la infraestructura existente a este nuevo modelo no sería fácil, y necesitaríamos una planificación muy cuidadosa para que funcione bien.

- **¿Como afectan las supermanzanas a flujo de tráfico y la congestión de las ciudades?**

Las supermanzanas suelen reducir el tráfico en el interior de las áreas donde se implementan, ya que limitan el acceso de vehículos. Esto ayuda a descongestionar esas zonas y mejora la calidad del aire. Sin embargo, es importante planificar bien para que el tráfico no se desplace a otras áreas de la ciudad y cause problemas allí.

- **¿Cómo visualiza el futuro de la movilidad en Cuenca en los próximos 10-15 años?**

En los próximos 10-15 años, espero que Cuenca se convierta en una ciudad donde la movilidad sea más sostenible y eficiente. Imagino más gente usando bicicletas y transporte público, y menos dependencia de los autos. También veo un centro histórico más peatonal, con espacios públicos de calidad donde la gente pueda caminar y disfrutar de la ciudad. Todo esto, claro, manteniendo el respeto y la conservación del patrimonio que hace a Cuenca tan especial.

# DISEÑO URBANO

## SUPERMANZANA.

### UBICACIÓN



### ESPACIOS DE INSEGUROS

RECUPERAR ESPACIOS PÚBLICOS INSEGUROS MEJORA LA CALIDAD DE VIDA AL REDUCIR LA DELINCUENCIA, FOMENTAR LA CONVIVENCIA Y REVITALIZAR ÁREAS URBANAS ABANDONADAS. ADEMÁS, PROMUEVE UN USO MÁS EQUITATIVO Y SOSTENIBLE DEL ENTORNO URBANO.

### FOMENTO A LA COMUNIDAD

FOMENTAR EL TRANSPORTE PÚBLICO EN URBANISMO REDUCE LA CONGESTIÓN VEHICULAR, LAS EMISIONES CONTAMINANTES Y MEJORA LA MOVILIDAD URBANA. TAMBIÉN PROMUEVE UNA CIUDAD MÁS INCLUSIVA Y ACCESIBLE PARA TODOS LOS CIUDADANOS.

### LEYENDA MAPA

#### REDUCCIÓN DE TRAFICO VEHICULAR.

- ZONAS DE ACCESO RESTRINGIDO
- CALLES DE BAJA VELOCIDAD
- ESTACIONAMIENTO PERIFÉRICO



#### ÁREAS PEATONALES.

- CALLES PEATONALES
- CRUCES PEATONALES SEGUROS
- ESPACIOS ACCESIBLES



#### INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

- ESTACIONAMIENTOS SEGUROS
- PUNTOS DE RECARGA PARA SCOOTERS ELÉCTRICOS



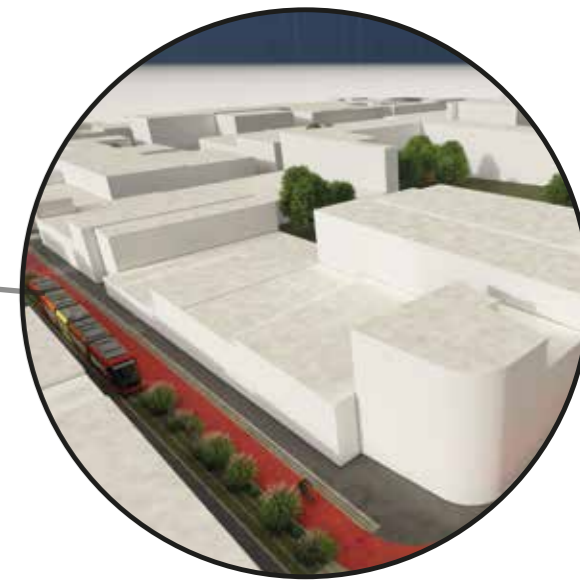
#### ZONAS DE RECREO Y DEPORTE.

- ÁREAS DE JUEGO
- ESPACIOS PARA DEPORTES
- EVENTOS COMUNITARIOS



#### FOMENTO AL TRANSPORTE PÚBLICO.

- MEJORA DE PARADAS DE BUS
- RUTAS EFICIENTES
- TRANSPORTE PÚBLICO LIMPIO



1/700 0 20 40 60 80 100 (m.)

ESCALA 1:700

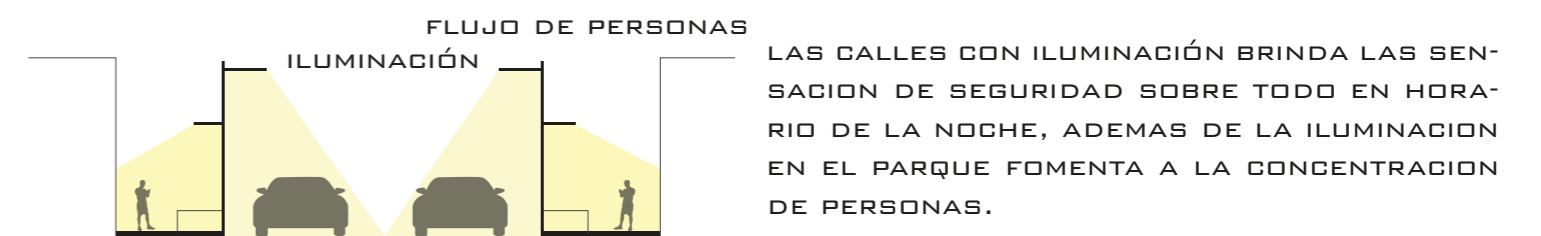
### PORCENTAJE DE USUARIOS EN PLAZAS



### PLAZA HERMANO MIGUEL



### SEGURIDAD

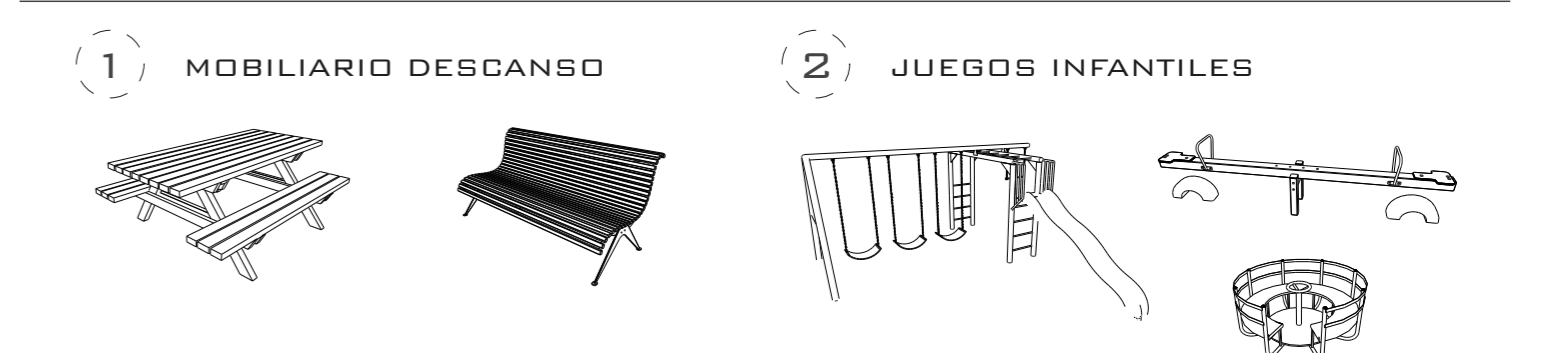


### ESPACIOS Y USOS

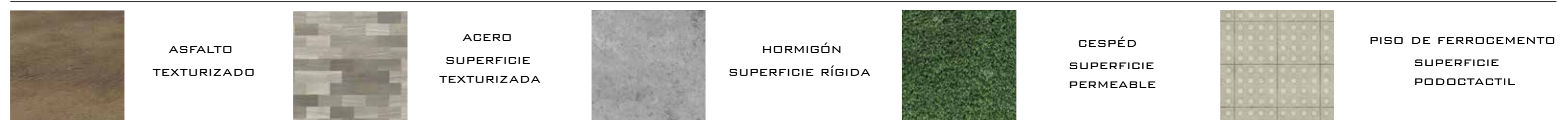
CALLE MARIANO CUEVA PASAJE CARLOS CUEVA TAMARIZ CALLE GRAN COLOMBIA



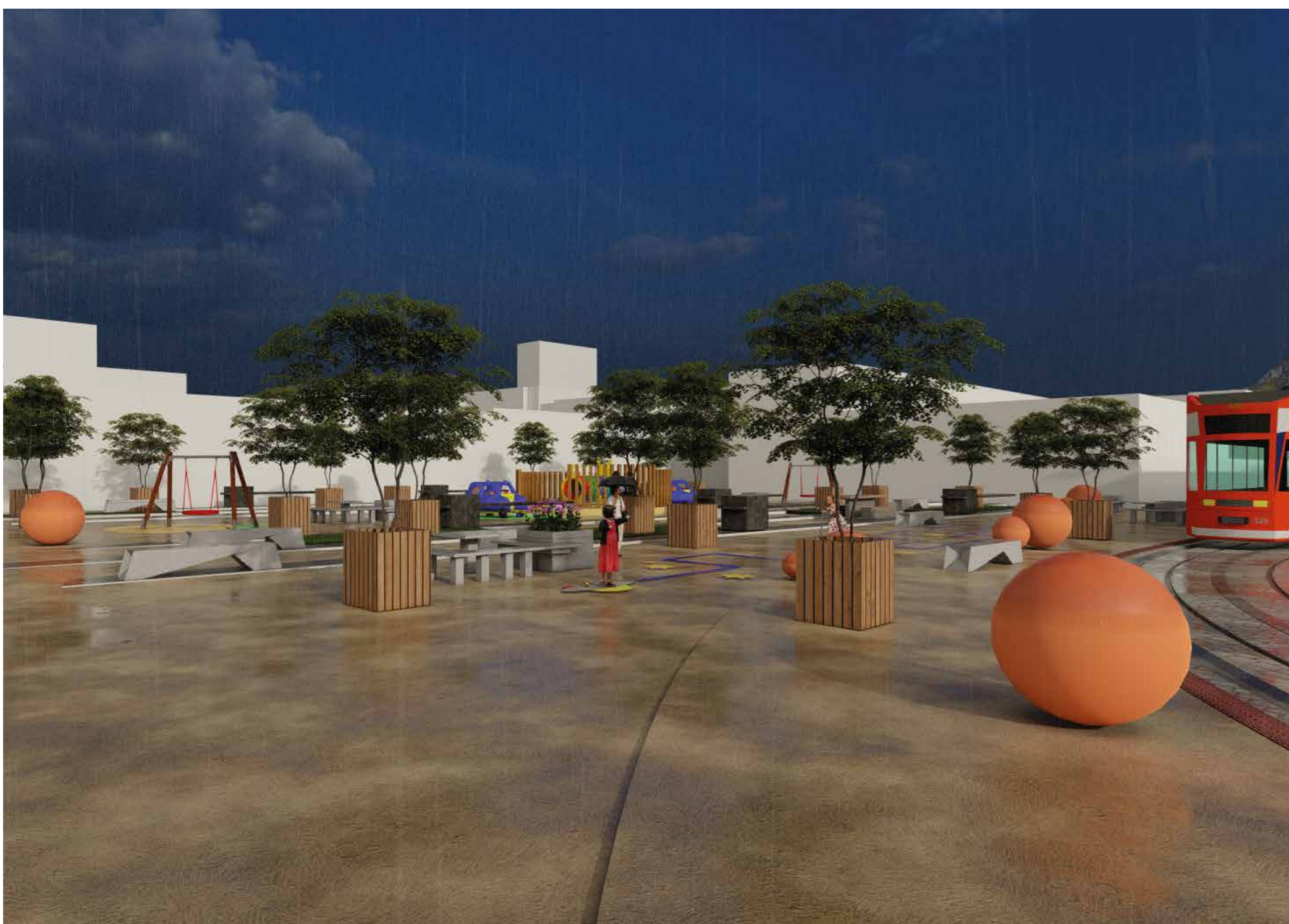
### MOBILIARIO URBANO.



### PERMEABILIDAD



### 1) VISTA AXONOMETRIA



### 2) CALLE MARISCAL LAMAR Y HERMANO MIGUEL



## AUTORIZACION DE PUBLICACION EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Nosotros, **Mateo Nicolas Ayora Guillen** y **Esteban Javier Ayora Guillen** portadore(a)s de las cédulas de ciudadanía N.º 0106369572 y 0104975719. En calidad de autore(a)s y titulares de los derechos patrimoniales del trabajo de titulación **“OPTIMIZACIÓN URBANÍSTICA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA MEDIANTE ESTRATEGIAS DE SUPERMANZANAS ENTRE LAS CALLES PRESIDENTE BORRERO, SIMON BOLÍVAR, MARIANO CUEVA Y MARISCAL LAMAR”** 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, 09 de octubre de 2024

F:   
Mateo Nicola Ayora Guillen  
0106369572

F:   
Esteban Javier Ayora Guillen  
0104975719