

# CONJUNTO RESIDENCIAL CON EQUIPAMIENTOS DE APOYO EDUCATIVO Y BIBLIOTECA

ESCUELA DE ARQUITECTURA

TOMO I

## AUTORES

Pablo Andrés García Bernal  
Víctor Gerardo Aguilar Carpio

## DIRECTOR

Arq. Santiago Carvajal Ochoa

CUENCA - ECUADOR

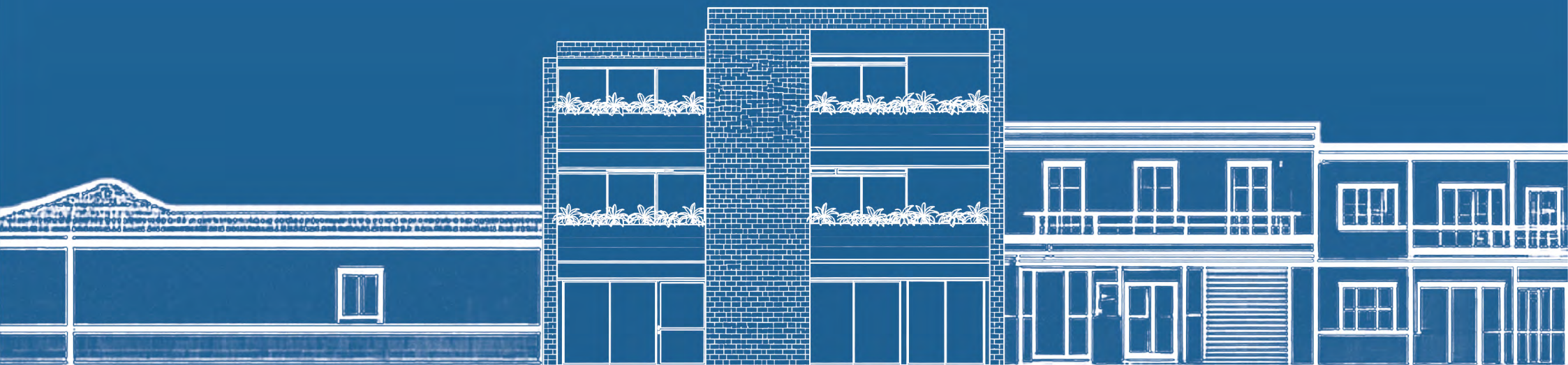
2026

Proyecto Final de Carrera previo a la obtención  
del Título de Arquitecto/a



UNIVERSIDAD  
DEL AZUAY

FACULTAD DE  
ARQUITECTURA





## Dedicatoria

---

Quiero dedicar este proyecto a mi familia, por su apoyo y preocupación durante todos estos años académicos, en especial este último, este desenlace de mi carrera. En especial a mis Papás y a mis hermanas, por todo ese cariño y confianza que me han dado desde siempre. y a toda persona, que me a brindado su apoyo y ayuda, para llegar a este momento.

Víctor Gerardo Aguilar Carpio

Dedico este proyecto a mi familia, ya que es gracias a su cariño y constante apoyo me han ayudado a sobre ponerme a las adversidades que estuvieron presentes a lo largo de la carrera. En especial agradecimiento a mi madre, mi padre y a mi hermano que me han enseñado que el coraje y la valentía no viene de la gente que no tiene miedo, sino de la gente que hace algo al respecto para enfrentar los problemas.

Pablo Andrés García Bernal

## Agradecimientos

---

Agradezco a mis directores de tesis, ayuda y, orientación a lo largo del desarrollo de este proyecto, los cuales fueron importantes para fortalecer el proceso de investigación y diseño. A la Escuela de Arquitectura y a los docentes que formaron parte de mi formación académica ciclo tras ciclo, por compartir conocimientos, experiencias y herramientas que aportaron a mi desarrollo profesional. A mi familia, en especial por el apoyo incondicional, la paciencia y la confianza brindada a lo largo de toda la carrera. Y de igual manera, sin olvidarlos jamás, agradezco a mis amigos, quienes acompañaron este proceso con este apoyo y motivación, tan a nuestra manera, muchas conversadas, molestadas entre nosotros. Finalmente, agradezco a todas las personas que, de manera directa o indirecta, formaron parte de este camino académico y personal.

Víctor Gerardo Aguilar Carpio

Agradezco a mis directores de tesis, por la ayuda y la orientación para desarrollar este proyecto. Debido a que son figuras importantes para la toma de decisiones que nos permitió fortalecer en la investigación y diseño. Agradezco también a la Escuela de Arquitectura y a los docentes por los conocimientos adquiridos durante todos los ciclos de la carrera. Asimismo mis agradecimientos a mis abuelos, primos, tíos, y mi familia y a mis amigos por el constante apoyo que me ofrecieron durante estos años de estudio.

Pablo Andrés García Bernal

**“Las ciudades tienen la capacidad de proporcionar algo para todos, solo porque, y solo cuando, son creadas por todos.”**  
Jane Jacobs

El sector de María Auxiliadora del Centro Histórico de Cuenca presenta síntomas de despoblamiento, menor cohesión social y subutilización de espacios urbanos, por una migración a la periferia y la gentrificación. Se desarrolla una intervención urbana y un anteproyecto arquitectónico de uso mixto que integra vivienda, equipamiento de apoyo educativo y biblioteca, con el objetivo de reactivar la habitabilidad del sector. La metodología junta análisis urbano, análisis territorial, revisión teórica y estudio de conceptos relacionados con supermanzanas, ciudad de los 15 minutos y la revitalización urbana. Obteniendo una propuesta orientada a fortalecer la densificación residencial, la movilidad peatonal y la integración social.

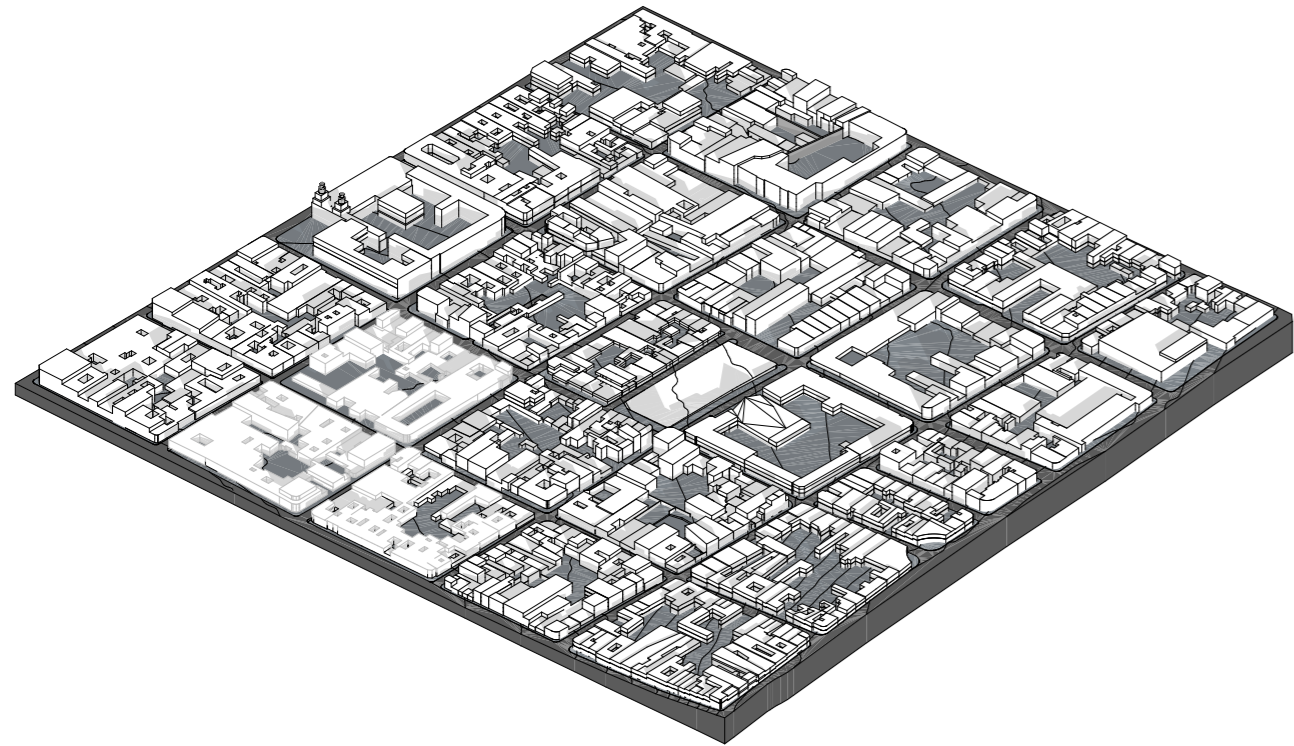
Palabras clave:

densificación urbana, revitalización urbana, movilidad peatonal, tejido social, uso mixto, centro histórico, habitabilidad, equipamiento educativo

The María Auxiliadora sector in the Historic Center of Cuenca shows signs of depopulation, reduced social cohesion, and underutilization of urban spaces due to migration toward the urban periphery and gentrification processes. This research develops an urban intervention and a mixed-use architectural proposal integrating housing, educational support facilities, and a library, with the aim of reactivating the sector's habitability. The methodology combines urban analysis, territorial analysis, theoretical review, and the study of concepts related to superblocks, the 15-minute city, and urban revitalization. The result is a proposal focused on strengthening residential densification, pedestrian mobility, and social integration.

Keywords:

urban densification, urban revitalization, pedestrian mobility, social fabric, mixed-use development, historic center, habitability, educational facilities.



### Objetivo General

Desarrollar un Anteproyecto arquitectónico de uso mixto que integre vivienda con equipamiento de apoyo educativo y biblioteca en el sector María Auxiliadora del Centro Histórico de Cuenca.

### Objetivos Específicos

- Analizar el contexto urbano del sector María Auxiliadora para identificar las oportunidades y limitaciones del terreno de intervención, considerando aspectos físicos, normativos y patrimoniales.
- Analizar planes y proyectos urbanos en Centros Históricos que resuelvan problemáticas similares.
- Determinar el programa de usos del equipamiento de apoyo educativo y biblioteca en base al diagnóstico previo.
- Diseñar un Anteproyecto que complemente los usos existentes y que solvete la problemática de despoblación presentes en el sector de María Auxiliadora según el análisis elaborado.

# ÍNDICE

## 01 INTRODUCCIÓN

<b>01.1 Problemáticas y Justificación</b> .....	<b>15</b>
<b>01.2 Marco Teórico</b> .....	<b>17</b>
01.2.1 Supermanzana.....	17
01.2.2 Ciudad de los 15 minutos .....	19
01.2.3 Plaza de bolsillo.....	21
<b>01.3 Referentes de estudio</b> .....	<b>23</b>
01.3.1 Supermanzanas modelo urbano en el centro histórico .....	23
01.3.2 Plan Melbourne 2017–2050 .....	25
01.3.3 La casa que habita / Natura Futura27	
01.3.4 Hotel Downtown .....	28

## 02 LUGAR

<b>02.1 Diagnóstico en el sector María Auxiliadora</b> .....	<b>31</b>
02.1.1 Usos de suelo .....	31
02.1.2 Densidad de habitantes .....	32
02.1.3 Transporte público .....	33
02.1.4 Densidad de habitantes .....	34
02.1.5 Valor patrimonial.....	35
02.1.6 Ancho de vías .....	36
02.1.7 Usos de actividades en veredas.....	37
02.1.8 Lotes y estacionamientos .....	38
02.1.9 Vegetación.....	39
02.1.10 Justificación de usos y análisis de tramos.....	40
<b>02.2 Propuesta de Intervención Urbana en el sector de María Auxiliadora</b> .....	<b>41</b>
02.2.1 María Auxiliadora dividida en zonas41	
02.2.2 Zona 1 .....	42
02.2.3 Usos de suelo General .....	43

02.2.4 Usos de suelo en Zona 1 .....	44
02.2.5 Secciones viales General.....	45
02.2.6 Secciones viales en Zona1 .....	46
02.2.7 Actividades en los lotes y estacionamientos general.....	47
02.2.8 Actividades en los lotes y estacionamientos en Zona 1 .....	48
02.2.9 Contorno 1 (Análisis).....	49
02.2.10 Contorno 2 (Análisis).....	50
02.2.11 Contorno 1 (Propuesta) .....	51
02.2.12 Contorno 2 (Propuesta) .....	52
02.2.13 Secundaria (Análisis) .....	53
02.2.14 Estacionamiento (Análisis) .....	54
02.2.15 Secundaria (Propuesta) .....	55
02.2.16 Estacionamiento (Propuesta).....	56
02.2.17 Peatonal 1 (Análisis).....	57
02.2.18 Peatonal 2 (Análisis).....	58
02.2.19 Peatonal 1 (Propuesta) .....	59
02.2.20 Peatonal 2 (Propuesta) .....	60

## 03 PROGRAMA

<b>03.1 Análisis previos</b> .....	<b>63</b>
03.1.1 Análisis de tramo .....	63
03.1.2 Análisis del terreno .....	65
03.1.3 Resumen del terreno .....	66
03.1.4 Estrategias de diseño .....	67
03.1.5 Estrategia de emplazamiento .....	68
03.1.6 Zonificación .....	69
<b>03.2 Vialidad económica</b> .....	<b>71</b>
03.2.1 Volumetría y planta de áreas vendibles .....	71
03.2.2 Tablas de datos de áreas, densidades y costos. ....	73
<b>03.3 Proyecto arquitectónico</b> .....	<b>75</b>
03.3.1 Plantas Generales.....	75
03.3.2 Bloque A.....	77
03.3.3 Bloque B .....	79
03.3.4 Bloque C .....	81
03.3.5 Bloque D.....	83
03.3.6 Equipamiento de apoyo y biblioteca .....	85
03.3.7 Elevaciones Biblioteca .....	87
03.3.8 Elevaciones Bloque A y B.....	89
03.3.9 Elevaciones Bloque C y D.....	91
03.3.10 Secciones Generales.....	93
03.3.11 Secciones Específicas .....	95

## 04 CONSTRUCCIÓN

<b>04.1 Plantas estructurales</b> .....	<b>99</b>
04.1.2 Estructura Bloque A y B.....	99
04.1.3 Estructura Bloque C,D y Biblioteca101	
<b>04.2 Secciones constructivas y Detalles</b> .....	<b>103</b>
<b>04.3 Renders interiores</b> .....	<b>107</b>
<b>04.4 Renders exteriores</b> .....	<b>113</b>

## 05 CONCLUSIÓN

<b>05.1 Conclusiones</b> .....	<b>117</b>
05.1.1 Conclusión de parte de intervención urbana.....	117
05.1.2 Conclusión de parte de proyecto arquitectónico .....	118
<b>05.2 Bibliografía y anexos</b> .....	<b>119</b>
05.2.1 Figuras .....	121
05.2.2 Mapas y Tablas .....	124

## 01 INTRODUCCIÓN

---

## 01.1 PROBLEMÁTICAS Y JUSTIFICACIÓN

En la actualidad, los centros históricos de América Latina y Europa enfrentan problemáticas urbanas significativas. Estas tensiones se expresan principalmente en el conflicto entre la preservación del patrimonio arquitectónico y el derecho a la ciudad de sus habitantes. Desde la perspectiva teórica de Carrión (2005, p.90) menciona que los cambios demográficos contemporáneos han generado consecuencias profundas reflejadas en la transformación urbana de los centros históricos. En primer lugar, las ciudades han modificado sus dinámicas de crecimiento tradicionales, lo que implica que dejan de crecer de manera exponencial, priorizando la calidad antes que la cantidad. Por lo que el ciclo de migración de zonas rurales a la ciudad se cierra y da paso a otros tipos de migración: la migración internacional y la migración peri-urbana, que constituyen el desplazamiento hacia las periferias de las ciudades. Este proceso de migración peri-urbana se caracteriza por generar una disminución progresiva de población residente permanente y el consecuente debilitamiento de las dinámicas comunitarias.

Según Carrión (2005, p.92), la disminución de la población residencial y el vaciamiento de funciones diversas en los centros históricos produce una pérdida irreversible de la diversidad urbana presente. Como resultado,

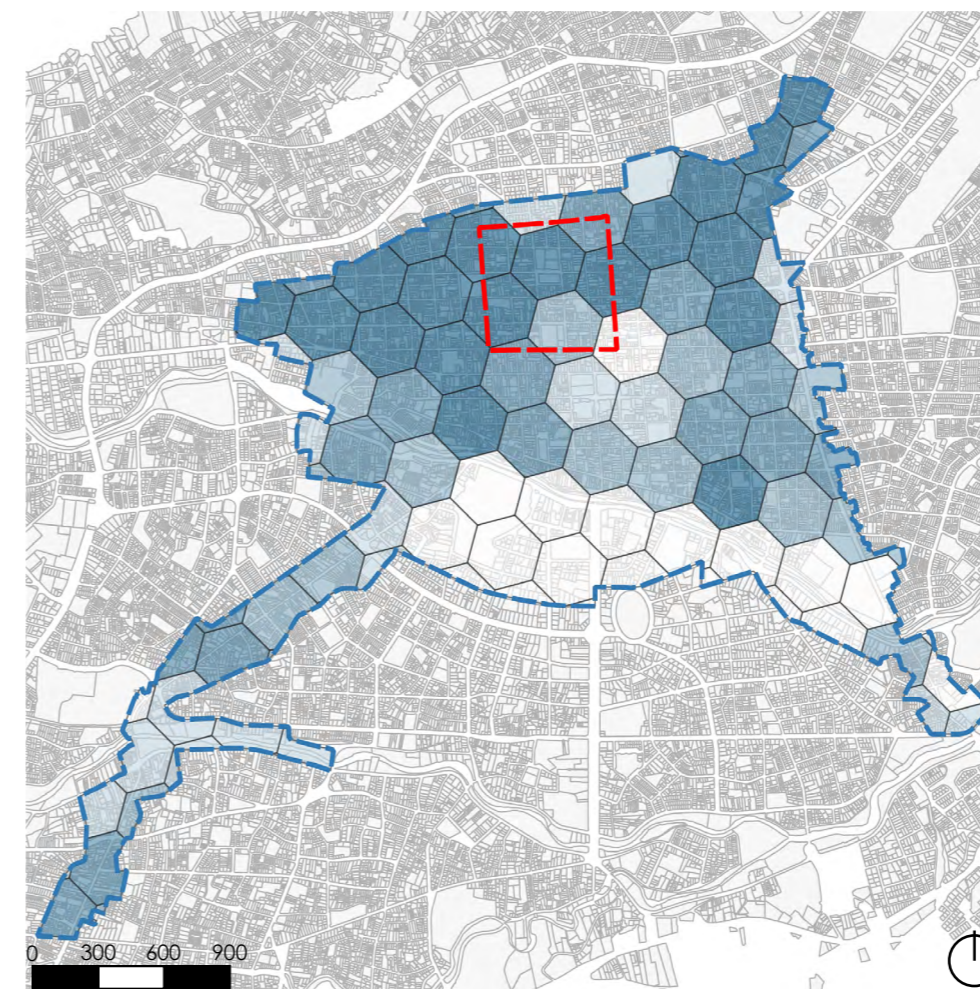
los centros históricos pierden su centralidad funcional y experimentan un proceso de homogeneización que limita su capacidad de generar dinámicas sociales complejas. Esta condición de vacío funcional facilita la entrada de procesos de gentrificación que reestructuran los centros históricos bajo lógicas comerciales y turísticas, desplazando la dimensión histórica y las funciones residenciales que deberían ser prioritarias para sus habitantes permanentes. De este modo, el despoblamiento no solo implica pérdida demográfica, sino también una transformación radical en la naturaleza urbana de estos espacios. En Cuenca, Ecuador, se ejemplifican claramente estas problemáticas urbanas. En este territorio, la migración peri-urbana afecta el proceso de despoblamiento en varios sectores de la ciudad.

Sin embargo, uno de los puntos más relevantes en cuestión de despoblación es el centro histórico de Cuenca, que evidencia la disminución sostenida de habitantes permanentes durante las últimas décadas, como se puede observar en (Mapa 1 y Mapa 2). Esta pérdida poblacional ha generado subutilización de infraestructuras urbanas y deterioro del tejido social comunitario, afectando a los sectores que conforman el centro histórico. De esta manera, a través de un análisis, se selecciona el sector de la Iglesia María

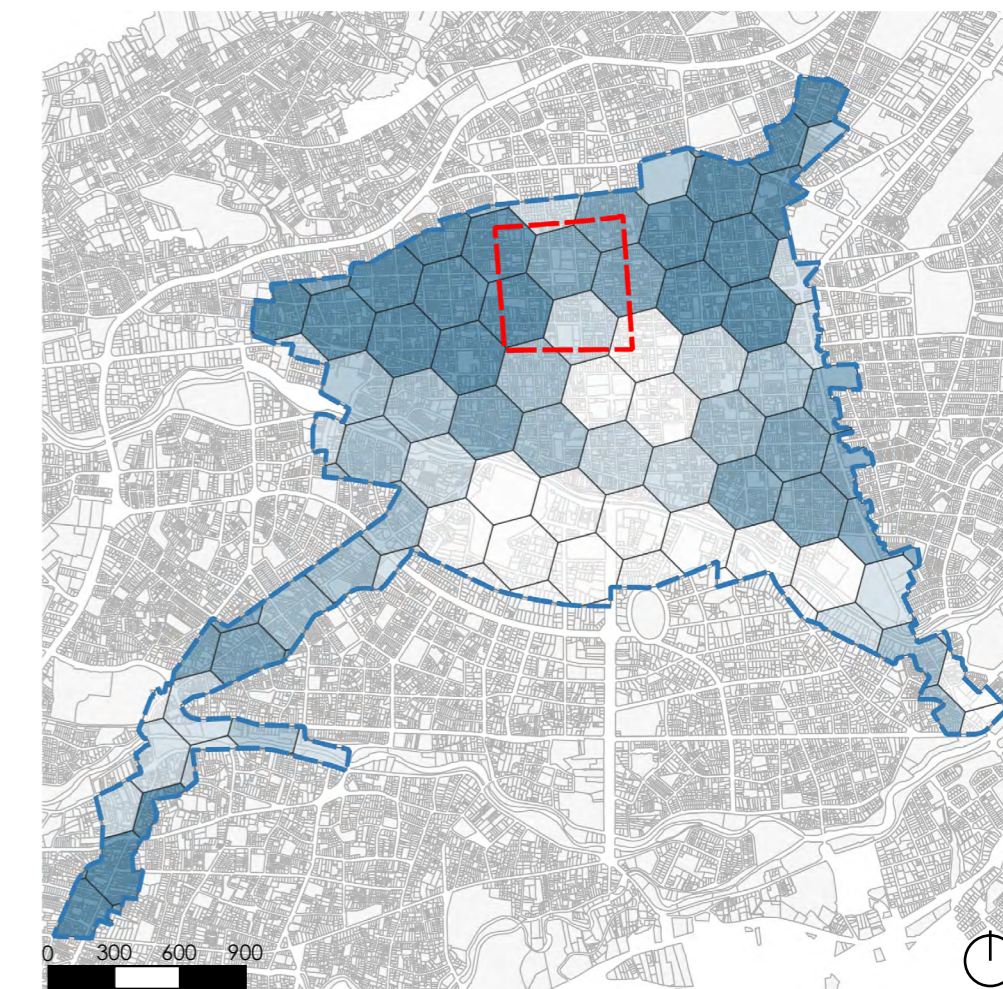
Auxiliadora como área de intervención. Esta zona presenta una dinámica urbana particular, caracterizada por una gran actividad educativa y comercial con alta afluencia peatonal diaria. Sin embargo, contrasta con una escasa población residente.

El sector carece de estrategias urbanas contemporáneas que respondan a las necesidades de la reducida población que lo habita. Esta situación perpetúa el proceso de despoblamiento y limita la vitalidad urbana a horarios diurnos, presentando rasgos de gentrificación de carácter turístico y comercial. Como consecuencia, el sector experimenta una progresiva pérdida de identidad barrial y de tejido social residente, debilitando los vínculos comunitarios que históricamente han caracterizado al Centro Histórico. Asimismo, esta dinámica genera espacios urbanos subutilizados durante la noche y fines de semana, afectando la seguridad que los residentes del sector perciben.

Ante este diagnóstico, resulta imprescindible plantear una intervención urbana integral. La propuesta debe fomentar tres ejes estratégicos: la densificación habitacional, la recuperación de áreas históricas y públicas verdes, y el fortalecimiento de la movilidad sostenible.



Mapa 1. Densidad poblacional del centro histórico 2010 Fuente : Elaboración Propia (2025)



Mapa 2. Densidad poblacional del centro histórico 2022 Fuente : Elaboración Propia (2025)

## 01.2 MARCO TEÓRICO

### 01.2.1 Supermanzana

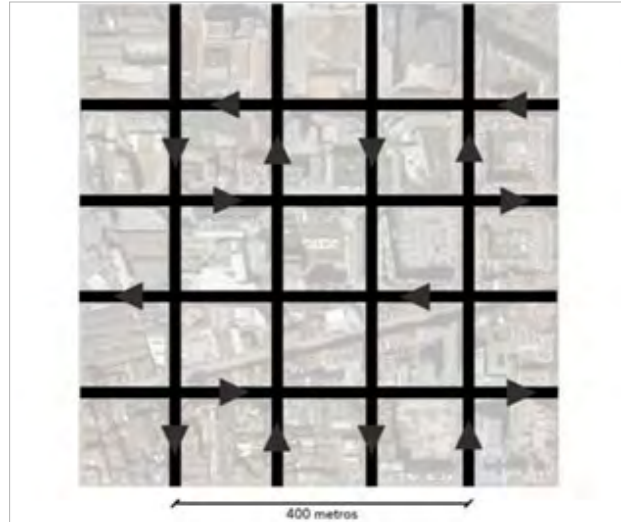


Figura 2. Estado actual de la Ciudad de Barcelona, España antes de la aplicación del concepto de supermanzana. Adaptado de Rueda Salvador (2019). Parte 1

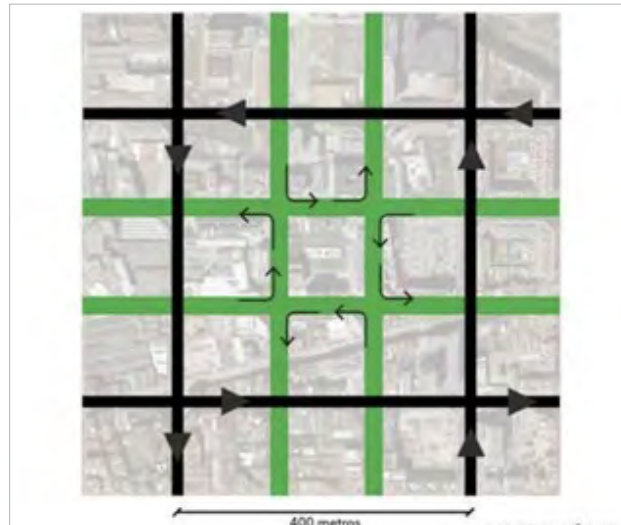


Figura 3. Estado de la Ciudad de Barcelona, España después de la aplicación del concepto de supermanzana. Adaptado de Rueda Salvador (2019). Parte 2

El concepto de supermanzana surge como una estrategia urbana innovadora para enfrentar los problemas generados por el diseño tradicional de las ciudades, que históricamente ha priorizado al automóvil sobre la movilidad peatonal y la calidad del espacio público. Este modelo busca reorganizar la movilidad y liberar espacio para usos sociales, culturales y comunitarios, promoviendo una mayor habitabilidad y sostenibilidad urbana (Rueda, 2017; Rueda, 2021).

Rueda (2017) menciona que “El modelo de supermanzanas consiste en trazar una red en cada ciudad por la que canalizar la mayor parte de la movilidad, dejando el resto del espacio para otras funciones en las que las personas son protagonistas” (Figuras 2 y 3). Por lo que se puede decir que el modelo busca reorganizar la movilidad y liberar espacio para usos sociales, culturales y comunitarios, promoviendo una mayor habitabilidad y sostenibilidad urbana.

Se conceptualiza la supermanzana como una unidad urbana basada en celdas de 3x3, donde nueve manzanas tradicionales se reorganizan de tal manera que las calles perimetrales concentran el tráfico motorizado y las interiores se pacifican para uso peatonal y ciclista. (Rueda, 2017, 2021). (Figura 5).

En su aplicación global, la supermanzana se ha considerado un referente para mejorar la salud pública, fomentar la actividad física, y mejorar la calidad ambiental urbana, al reducir la exposición a contaminantes atmosféricos y al ruido, además de fortalecer la interacción social en los espacios públicos (Mueller et al., 2020; Nieuwenhuijsen et al., 2024).

La influencia del modelo de supermanzanas se extiende más allá de las ciudades europeas como Barcelona hasta Madrid, demostrando cómo la reorganización del espacio urbano puede transformar la vida de los habitantes de la zona. Las intervenciones en Madrid buscan generar espacios más inclusivos y accesibles, promoviendo al usuario frente al vehículo. De esta manera se han incorporado principios similares, adaptando la pacificación del tráfico y la recuperación del espacio público a sus propios contextos urbanos Medina et al. (2020).

En Latinoamérica, aunque la implementación directa de supermanzanas aún es limitada, el concepto ha inspirado estrategias de redensificación, peatonalización y creación de áreas verdes en ciudades como Bogotá y Medellín, demostrando que los principios de este modelo son

replicables y adaptables a diferentes escalas y culturas urbanas (Rueda, 2017).

Rueda (2019) menciona que las supermanzanas son en sí un instrumento urbanístico que buscan representarse así mismos como una pequeña ciudad, la cual debe estar compuesta por principios como, ver (Figura 6):

- Que la densidad de población en una masa crítica determinada que genere el espacio público

- \* Al menos el 75% del espacio público debe estar dedicado al ejercicio de todos los derechos ciudadanos, ver (Figura 4).

- Que la mayoría de los desplazamientos se realizan a pie, en bicicleta y en transporte público.

- Que la diversidad de personas jurídicas (actividades económicas, asociaciones e instituciones) sería lo más alta posible

- La multiplicidad de actividades y su diversidad deben atender y dar servicio a los residentes y también al modelo de ciudad del conocimiento.

- La rehabilitación de edificios en las supermanzanas es básica para incorporar

los objetivos del Urbanismo Ecosistémico.

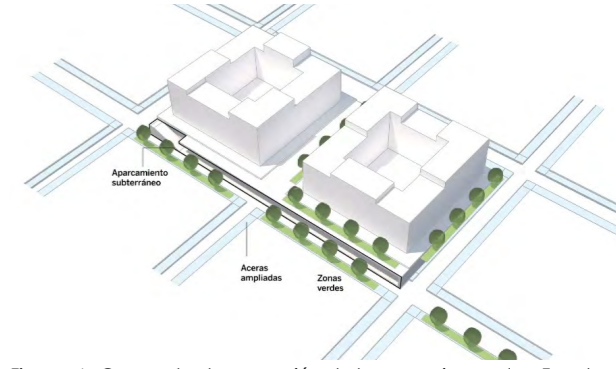


Figura 4. Concepto de expansión de los espacios verdes. Fuente: Medina et al. (2020)



Figura 5. Concepto de redirección del El tráfico principal a las calles del perímetro. Fuente: Medina et al. (2020)



Figura 6. Concepto de agrupación variable de manzanas para formar una supermanzana. Fuente: Medina et al. (2020)

## 01.2.2 Ciudad de los 15 minutos



Figura 7. Movilidad sostenible en ciudades. Fuente: (Ovacen, 2021)



Figura 8. Ciudad DOT (Desarrollo Orientado al Tránsito). Fuente: (Ovacen, 2021)

La existencia de los automóviles fue un suceso que ofreció oportunidades sobre la movilidad para las personas, sin embargo ha generado varias problemáticas e impactos negativos, debido a que los vehículos cambiaron la dinámica de como se planifica urbanamente las ciudades en la actualidad (Brown et al., 2009). Esta configuración entró en crisis con la pandemia del COVID-19 que permitió remarcar las problemáticas que presentaban las estructuras urbanas actuales, lo que generó una urgencia por generar planes urbanos innovadores que cubran y generen resiliencia para la habitabilidad, garantizando el acceso continuo a actividades socioeconómicas y culturales básicas de la población (Moreno et al., 2021).

Frente a este desafío, el modelo de la Ciudad de los 15 minutos se presenta como una respuesta que tiene como concepto el cronourbanismo. Este modelo postula que la calidad de vida es urbana es inversamente proporcional al tiempo invertido en el transporte, teniendo en cuenta a tanto vehículos privados como a el propio transporte público (Moreno et al., 2021) (Figura 11).

Carlos Moreno aborda este concepto como un diseño de proximidad donde la importancia radica en las necesidades de los habitantes, a las cuales se deben

acceder en 15 minutos caminando (Moreno et al., 2021) (Figura 8). En este sentido, Sanvi Mobility Consulting, (s.f.) "Este concepto de planificación incorpora las seis funciones sociales esenciales para la vida urbana propuestas por Moreno: vivienda, trabajo, atención médica/cuidado, educación, comercio y entretenimiento; y ocho principios de planeamiento que incluyen proximidad a servicios, proximidad al transporte público, densidad, uso mixto del suelo, calles transitables tanto a pie como en bicicleta, espacios públicos y creación de lugares singulares, e inclusividad" (Figura 7).

De esta manera el modelo mejora la calidad de vida de los habitantes reduciendo la distancia en la que se puede acceder a servicios básicos de cada función (Marquet y Miralles-Guasch, 2015) (Figura 10). Por lo tanto, la propuesta de la Ciudad de los 15 minutos se convierte en un referente para otras ciudades para el desarrollo de ciudades más habitables (Figura 9).

Un ejemplo claro es la transformación urbana de París, donde la alcaldesa Anne Hidalgo incorporó sus principios dentro de las estrategias de planificación sostenible posteriores a la pandemia, promoviendo la movilidad activa, el comercio de barrio y la reducción del uso del automóvil. Iniciativas como la peatonalización de la ribera del

Sena y la ampliación de espacios públicos reflejan esta influencia teórica llevada a la práctica (Martínez Gaete, 2016).

Por otro lado, experiencias documentadas en ciudades de Latinoamérica muestran la aplicación práctica de estrategias cercanas al modelo orientadas a fortalecer el espacio público mejora la movilidad peatonal y recuperar la identidad comunitaria. Tal es el caso de la ciudad de Bogotá en Colombia con el plan de Barrios Vitales, en donde se promueve la movilidad sostenible generando espacios públicos en donde se fomentan la permanencia de los habitantes mediante la renovación de infraestructura urbana. Asimismo la ciudad propone el concepto de Bogotá en 30 minutos, el cual tiene como objetivo acercar a los hogares de sus habitantes los servicios que se requieren en la cotidianidad (Bogotá D.C., 2022).

A pesar de que el concepto ha sido rápidamente adoptado por diversas ciudades globales, Moreno et al. (2021) sostienen que la aplicación del modelo de la ciudad de 15 minutos aún requerirá estudios adicionales para examinar con precisión la importancia respectiva y las conexiones entre la densidad, la proximidad, la diversidad y la digitalización. Para alcanzar este objetivo, los autores plantean la necesidad de movilizar

métodos de investigación por parte de alcaldías y organizaciones institucionales como la red C40, teniendo en cuenta que el modelo de la ciudad de 15 minutos se está abriendo el camino a un profundo y necesario programa de investigación.

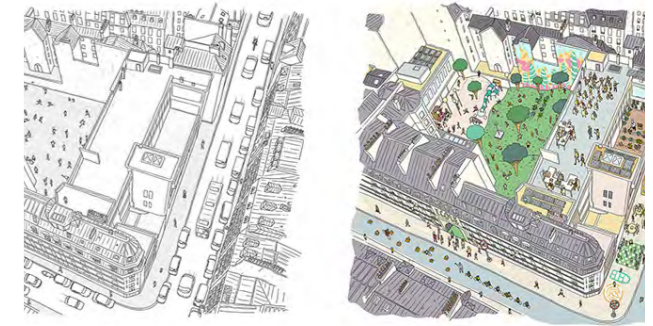


Figura 9. Mejora de espacios públicos. Fuente: Bascop (s.f.)



Figura 10. Mejora en sostenibilidad. Fuente: Bascop (s.f.)

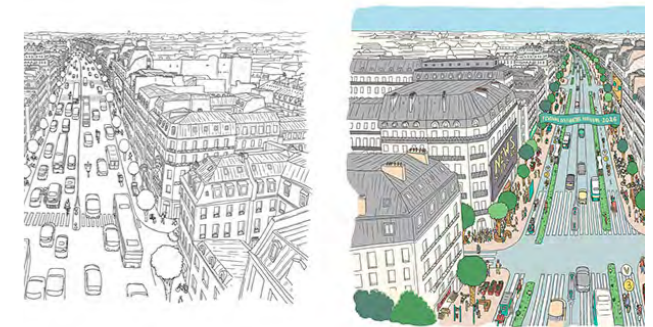


Figura 11. Mejora de infraestructura. Fuente: Bascop (s.f.)

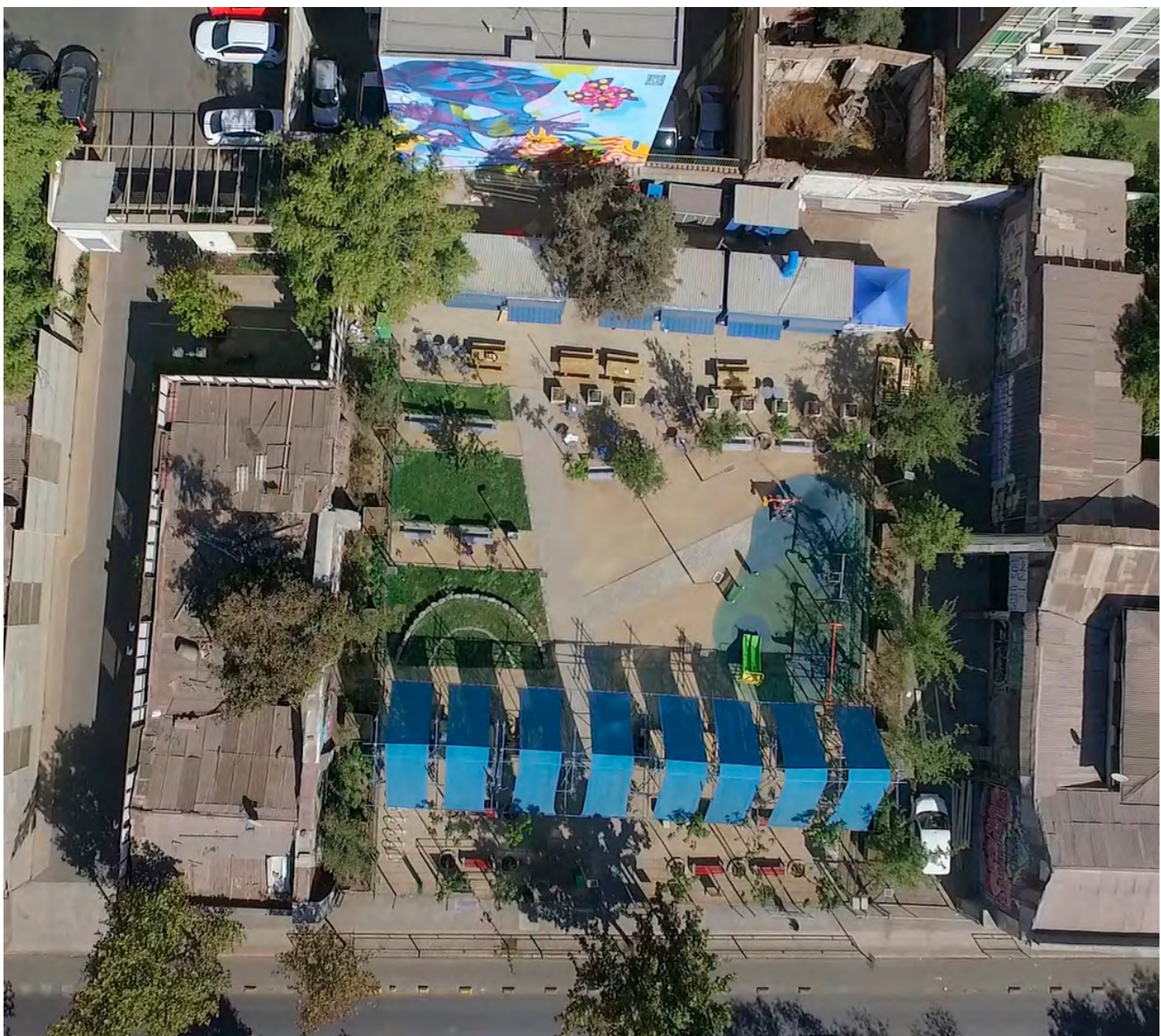


Figura 12. Foto de emplazamiento de proyecto Ágora 21. Fuente :Dejtjar, (2018)

El crecimiento demográfico, los flujos migratorios y la densificación urbana impulsada por el mercado inmobiliario han intensificado la demanda de espacio público en las urbes latinoamericanas, evidenciando un desfase frente a la oferta de áreas de recreación que agudiza la segregación y el déficit de zonas verdes. Ante este panorama, surge la necesidad de proponer intervenciones urbanas para aprovechar los vacíos disponibles (López Jeldes & Carvajal Fernández, 2020).

Como respuesta a esta problemática se genera el concepto de las Plazas de bolsillo corresponden a la rehabilitación urbana que surge en Santiago de Chile debido a la gran cantidad de espacios subutilizados existentes en zonas de alta densidad de la ciudad, orientado a transformar terrenos baldíos como se puede observar en la (Figura 13), espacios y estructuras abandonadas en lugares de convivencia y activación comunitaria. Impulsado principalmente por una estrategia gubernamental estos espacios públicos transitorios funcionan mediante programas flexibles capaces de integrar actividades recreativas, culturales y comerciales. (Figura 14) (Red de Desarrollo Urbano Sustentable de Latinoamérica y el Caribe [REDEUS\_LAC], s.f.).

El Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna (MNBVM, 2016) señala que “Las Plazas de Bolsillo cuestan menos de la mitad de un espacio público tradicional y se demoran menos de un cuarto de tiempo en su materialización”. Esto demuestra que el concepto es rentable y es una intervención urbana que puede estar disponibles de manera más rápida para los habitantes en comparación a otras obras urbanas (Figura 15).

Esta estrategia urbana al ser práctica se suele replicar en otros países occidentales como México. En donde el concepto de plaza de bolsillo se conoce como parque de bolsillo y se definen como pequeños espacios en remanentes, urbanos o viales, subutilizados o abandonados que son convertidos en espacios para la recreación y disfrute de la comunidad (SEDUVI, 2014).

Las Plazas de Bolsillo no pretenden reemplazar la infraestructura de una plaza tradicional o un parque público de gran escala; por el contrario, tal como expone el Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna (MNBVM, 2016), este modelo opera como un sistema complementario que enriquece significativamente la oferta de espacios de uso colectivo y gratuito en la ciudad. Su valor radica en la optimización e innovación en la gestión de

activos públicos, transformando terrenos baldíos fiscales históricamente cerrados y desvinculados de la comunidad en áreas de activación social y comunitaria. No obstante, la evidencia internacional y local sugiere que para asegurar la sostenibilidad temporal y el éxito a largo plazo de estas intervenciones de urbanismo táctico, es indispensable superar la transitoriedad inicial. Esto requiere la incorporación formal del modelo dentro de la estructura institucional de algún servicio público a escala nacional, garantizando así un financiamiento permanente y permitiendo su replicabilidad sistemática en otras regiones del país (Figura 12).



Figura 13. Foto del lote antes de la intervención. Fuente : Dejtjar, (2018)



Figura 14. Render de actividades de relación social. Fuente: Dejtjar. (2018)



Figura 15. Render del frente del proyecto. Fuente :Dejtjar, (2018)

## 01.3 REFERENTES DE ESTUDIO

### 01.3.1 Supermanzanas modelo urbano en el centro histórico

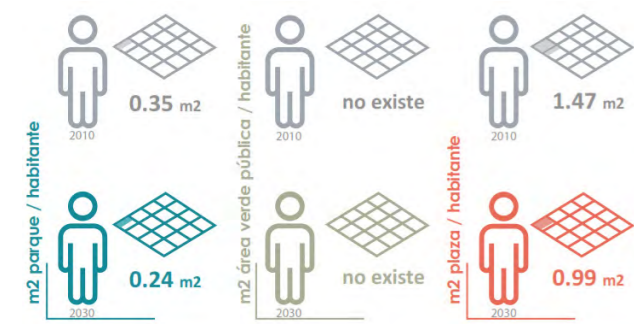


Figura 16. Esquemas de representación de la densidad de habitantes según el uso de suelo en m<sup>2</sup> Fuente: Fundación Municipal El Barranco. (2020)



Figura 17. Diagrama de paste del análisis de tramos con vegetación y tramos sin vegetación Fuente: Fundación Municipal El Barranco. (2020)

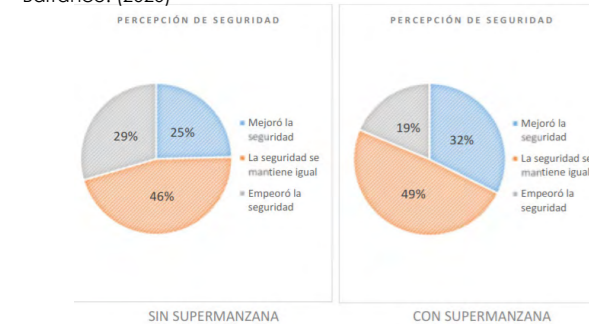


Figura 18. Diagrama de paste del análisis de percepción de seguridad con respecto a las actividades ambulantes, relacionado con la existencia de la propuesta. Fuente: Fundación Municipal El Barranco. (2020)

La propuesta de intervención urbana en el Centro Histórico de Cuenca surge de un riguroso proceso de diagnóstico iniciado a principios de 2020, que incluyó ejercicios piloto realizados los días 25 y 26 de enero del mismo año (Fundación Municipal El Barranco, 2020, p. 224). Esta iniciativa se fundamenta en la necesidad de generar un modelo urbano que mejore significativamente la calidad de vida, reduciendo desplazamientos mediante la implementación y mezcla de usos cotidianos dentro de células urbanas estratégicamente diseñadas (Fundación Municipal El Barranco, 2020, p. 80).

El proceso de levantamiento de información de campo, incluyendo capacitación participativa, demandó aproximadamente un mes y medio de trabajo sistemático, permitiendo identificar déficits críticos en la habitabilidad del territorio. Asimismo, responde a múltiples problemas estructurales y funcionales identificados en el diagnóstico (Fundación Municipal El Barranco, 2020, p. 84). En primer lugar, existe un déficit crítico de área verde y espacio público, evidenciado en apenas 1.47 m<sup>2</sup> de plaza y 0.35 m<sup>2</sup> de parques por habitante, situación que demanda una implementación urgente de áreas verdes y espacios públicos de calidad (Figura 16) (Fundación Municipal El Barranco, 2020, p. 118). Asimismo, la baja caminabilidad constituye un problema significativo, reflejada en un 50.7% de cruces sin paso peatonal y un 95.1% de tramos sin arbolado, limitando la accesibilidad peatonal dentro del Centro

Histórico (Figura 17) (Fundación Municipal El Barranco, 2020, p. 88-90). A estos déficits se suma la contaminación ambiental y acústica, que la infraestructura verde busca mitigar mediante barreras naturales (Fundación Municipal El Barranco, 2020, p. 104-106).

Finalmente, la problemática de inseguridad percibida por la apropiación del comercio ambulante en el espacio público afecta a la comunidad local, requiriendo intervenciones urbanas integrales que contemplen planes de ordenamiento del suelo para regular las actividades ambulantes, mejoras sustanciales en los sistemas de iluminación estratégicamente distribuidos, y estrategias de diseño espacial que fortalezcan la seguridad peatonal de manera universal. De esta manera se garantiza una ocupación efectiva y continua del territorio durante todos los horarios, incluyendo períodos nocturnos y fines de semana (Figura 18) (Fundación Municipal El Barranco, 2020, p. 204-205).

La propuesta responde específicamente a la pérdida progresiva de población residente que ha caracterizado al Centro Histórico, buscando mediante la densificación estratégica, la mejora de la habitabilidad y la resolución de estos déficits funcionales, revertir este proceso de despoblamiento. Asimismo, se realizó un levantamiento actualizado de información sobre usos de suelo y construcciones, reconociendo que estos elementos se encuentran en constante transformación y requieren

diagnósticos periódicos (Fundación Municipal El Barranco, 2020, p. 110). El análisis integral, que incluye tanto los ejercicios piloto como el proceso participativo con la comunidad, precede y fundamenta la propuesta urbana, estableciendo una metodología coherente entre diagnóstico, análisis y soluciones proyectuales (Fundación Municipal El Barranco, 2020, p. 130-174).

De esta manera, se proponen estrategias como respuesta al análisis las cuales son:

- La división de manzanas agrupadas en supermanzanas, que genera una estructura urbana más coherente (Figura 24).
- Diseño universal de circulaciones accesibles, eliminando interrupciones al desplazamiento peatonal.
- Complementariamente, se establece una clasificación jerárquica de vías según su importancia (10, 20, 30, 40, 50, 90), estrategia que reduce la predominancia del automóvil en el tejido urbano (Figura 23).
- Asociado a esto, la creación de tipologías de secciones viales diferenciadas permite resignificar el espacio público, priorizando al peatón mediante aceras amplias y calles peatonales que transforman la experiencia urbana cotidiana (Figuras 19,20,21,22).

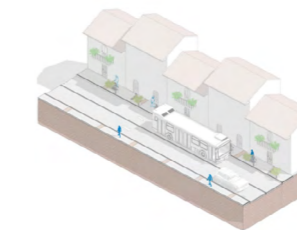


Figura 19. Vías tipo conector de barrio Fuente: Fundación Municipal El Barranco. (2020)

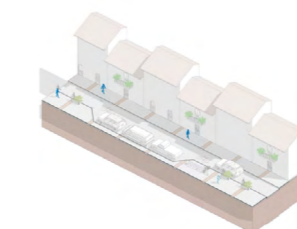


Figura 20. Vías tipo 2 interiores Fuente: Fundación Municipal El Barranco. (2020)



Figura 21. Vías tipo 3 Junto al espacio público Fuente: Fundación Municipal El Barranco. (2020)



Figura 22. Vías tipo 5 Peatonal Fuente: Fundación Municipal El Barranco. (2020)

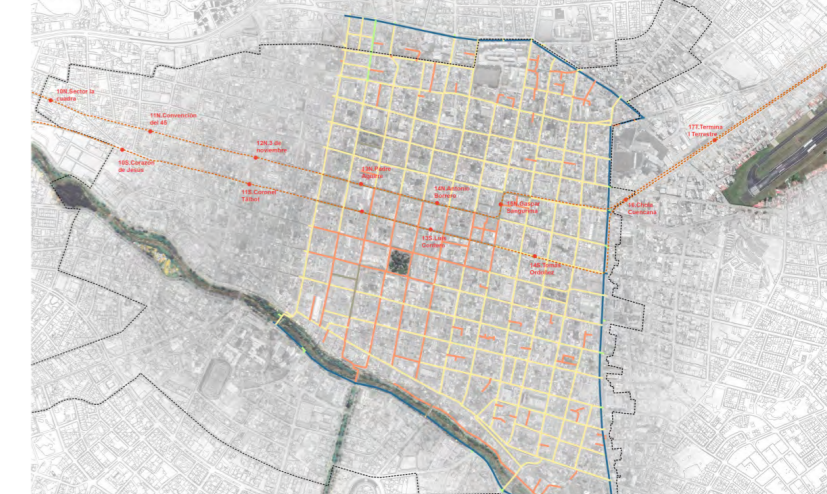


Figura 23. Mapa de clasificación de vías según las velocidades Fuente: Fundación Municipal El Barranco. (2020)

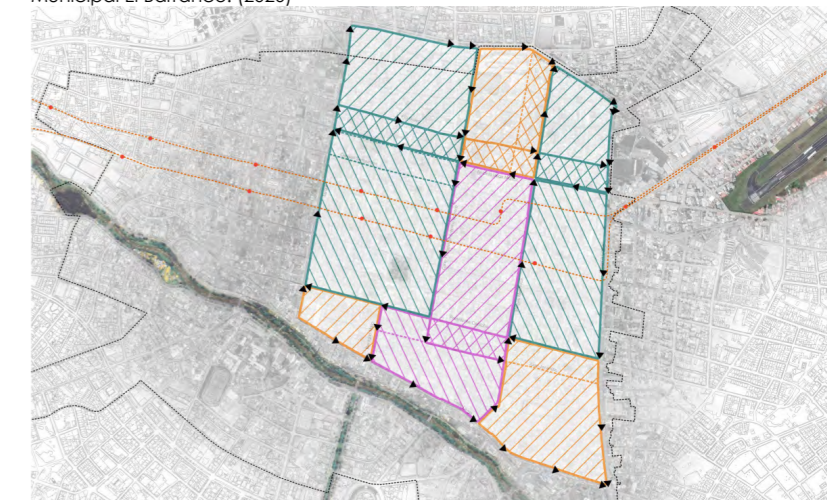


Figura 24. Mapa de la división de las supermanzanas Fuente: Fundación Municipal El Barranco. (2020)

### 01.3.2 Plan Melbourne 2017–2050

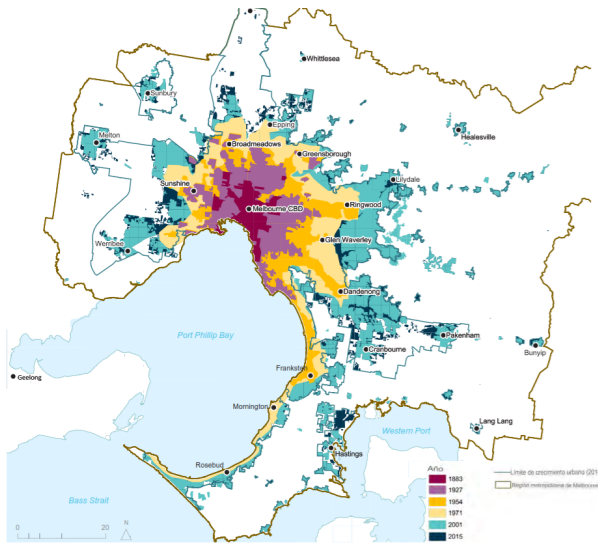


Figura 25. Mapa del crecimiento de Melbourne Fuente: Victoria. Department of Environment, Land, Water and Planning. (2017).

El Plan Melbourne 2017–2050 se formuló en respuesta al crecimiento demográfico masivo que Victoria está experimentando actualmente, fenómeno que representa el tercer boom poblacional de la ciudad en su historia. Este crecimiento acelerado es comparable únicamente con dos oleadas anteriores que transformaron radicalmente la estructura urbana de Melbourne: la Fiebre del Oro de 1851–1854, que triplicó la población y generó un legado arquitectónico y urbanístico de bulevares y edificios emblemáticos; y el período de posguerra de 1947–1966, que consolidó Melbourne como ciudad de suburbios mediante una expansión territorial masiva (Department of Environment, Land, Water and Planning [DELWP], 2017, p. 3).

La tercera ola actual, que ha llevado a Melbourne a superar los 4.5 millones de habitantes y consolidarla como ciudad global, demandaba una estrategia integrada de planificación a largo plazo que articulara el uso del suelo, la infraestructura y el transporte hacia el año 2050 (Department of Environment, Land, Water and Planning [DELWP], 2017, p. 7) (Figura 25).

El Plan busca asegurar de manera integral que Melbourne continúe siendo una ciudad distintiva, altamente habitable, ambientalmente sostenible y plenamente accesible en el contexto de este crecimiento demográfico sin precedentes que enfrenta actualmente la metrópolis australiana. Para operacionalizar esta visión estratégica

de largo plazo, la propuesta establece el concepto innovador de “Vivir localmente en Barrios de 20 minutos” como eje articulador del desarrollo urbano (Department of Environment, Land, Water and Planning [DELWP], 2017, p. 10). El concepto de barrio de 20 minutos representa una evolución estratégica en la planificación urbana contemporánea que trasciende la mera compacidad espacial, integrando densidad funcional con accesibilidad a servicios esenciales cotidianos, espacios públicos de calidad y oportunidades de empleo local, ver. Este enfoque es fundamental para Melbourne como ciudad de barrios inclusivos, vibrantes y saludables. Los principios rectores que el plan aborda para el desarrollo de las estrategias son (Department of Environment, Land, Water and Planning [DELWP], 2017, p. 10-11):

- Una Melbourne distintiva: Proteger el patrimonio y las fortalezas naturales, planificando el crecimiento para complementar las comunidades existentes y crear nuevos vecindarios atractivos (Figura 30).
- Una ciudad globalmente conectada y competitiva: que se enfoca en la infraestructura y los sectores de empleo de alto nivel (negocios, salud, educación, turismo).
- Una ciudad de centros vinculada a la Victoria regional: Fortalecer la ciudad central mientras se vincula con una extensa red de centros y

precintos en los suburbios, (Figura 29).

- Resiliencia y sostenibilidad ambiental: Adaptación al cambio climático y la transición a una ciudad baja en carbono, protegiendo la biodiversidad y la naturaleza.

- Vivir localmente en barrios de 20 minutos, creando áreas locales donde se satisfacen las necesidades diarias caminando o en bicicleta/transporte público local (Figura 27).

- Participación social y económica, que facilita la movilidad social y económica para que todos los ciudadanos puedan participar plenamente en la vida y la economía de la ciudad y el estado.

- Comunidades fuertes y saludables, garantizando que los barrios sean seguros y transitables, con vivienda asequible/accesible, y servicios locales de salud/educación (Figura 28).

- Inversión en infraestructura de transporte que apoye el crecimiento equilibrado de la ciudad (Figura 26).

- Liderazgo y asociación, manteniendo relaciones de trabajo sólidas entre el gobierno, el sector público y privado, y la comunidad en general para la implementación de planes.



Figura 27. Barrio de 20 minutos. Fuente: Victoria. Department of Environment, Land, Water and Planning. (2017).

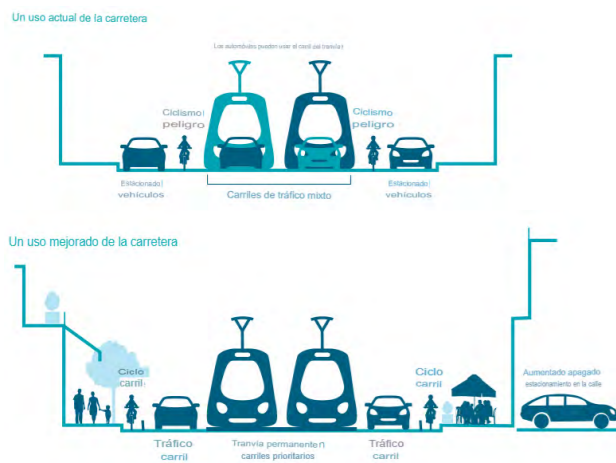


Figura 26. Mejora de uso de vía. Fuente: Victoria. Department of Environment, Land, Water and Planning. (2017).



Figura 28. Seguridad en espacios públicos. Fuente: Victoria. Department of Environment, Land, Water and Planning. (2017).



Figura 29. Mapa de Plan de Melbourne Fuente: Victoria. Department of Environment, Land, Water and Planning. (2017).



Figura 30. Protección del patrimonio. Fuente: Victoria. Department of Environment, Land, Water and Planning. (2017).

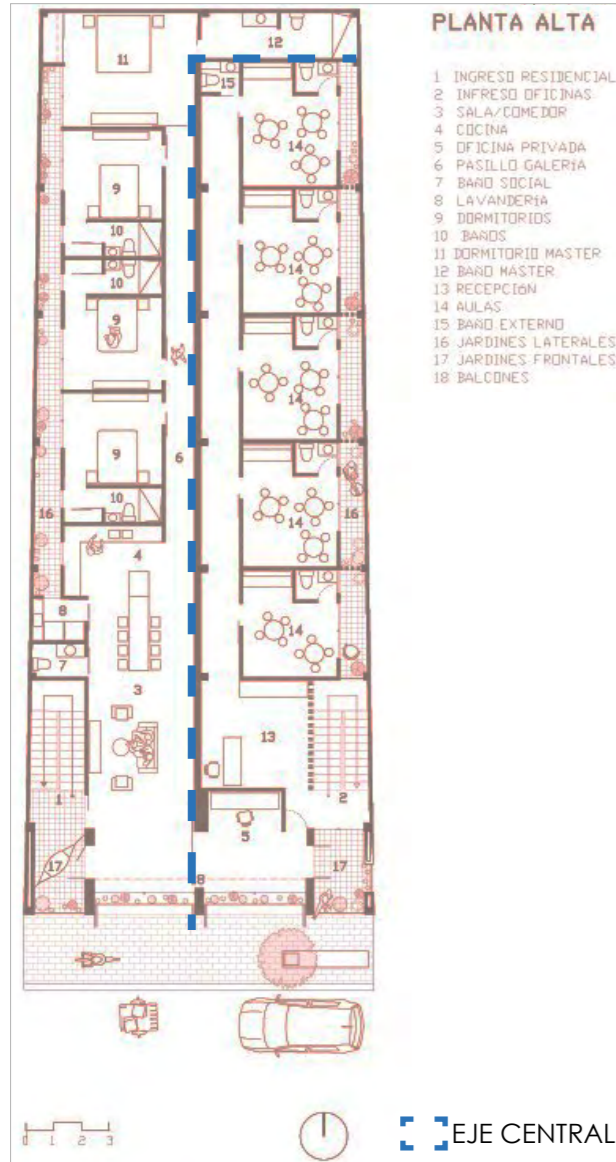


Figura 31. Planta Alta de proyecto Casa habita. Fuente: Ott,C. (2020)



Figura 32. Espacio residencial de proyecto Casa habita. Fuente: Ott,C. (2020)



Figura 33. Espacio educacional de proyecto Casa habita. Fuente: Ott,C. (2020)



Figura 34. Fachada de proyecto Casa habita. Fuente: Ott,C. (2020)

El proyecto de La casa que habita / Natura Futura fue construido en 2020 y esta situada en Babahoyo, Los Ríos, zona costera del Ecuador, esta zona ha venido desarrollándose comercialmente, desligada del habitar residencial, su carácter de enajenamiento es incrementado con el conocido "Boom Inmobiliario", lo que ha ocasionado que varias personas busquen un lugar dónde vivir en las periferias, obviando los efectos de desplazamiento y abandono (Figura 34) (Ott, 2020).

Se planteó como respuesta la posibilidad de ocupar un terreno dentro del casco urbano, estableciendo como objetivo poder tener ingresos económicos dentro del lote y la posibilidad de albergar una escuela de soporte académico (Figura 32 y 33). De esta manera se generó un programa que permita el dialogo entre el habitar, educar y producir. La Casa que Habita, busca en primera instancia, motivar a la conservación del espacio original de encuentro, el intercambio y la articulación social, que es vital de toda ciudad (Ott, 2020).

Los negocios comerciales se establecen en la planta baja, para una relación más directa y prolongada con la actividad urbana, mientras que, en planta alta, aunque divididos por un eje central, se apuesta por la vivienda y espacios educativos (Figura 31) (Ott, 2020).

El proyecto de Downtown fue construido en 2012 por Cherem Arquitectos, esta situado en Ciudad de México. El Downtown se ubica sobre un palacio, testigo de la arquitectura del siglo XVII. Conocido como el "Palacio de los Condes de Miravelle" por lo que la obra es patrimonial para México. Lo que busca la obra es mantener las fachadas para preservar el contexto histórico, los patios son los elementos de distribución principales, permitiendo luz natural y ventilación al hotel (ArchDaily, 2013).

Las estrategias de emplazamiento se basaron en el uso de un patio central que funciona también como la parte principal de un espacio publico en donde puede darse eventos de reunión del hotel también aprovecha la vegetación para ofrecer cobertura (Figura 35, 36, 37) (ArchDaily, 2013). Después están los patios secundarios que ayudan a dar la iluminación que el patio central no provee, de esta manera los usos de habitabilidad como usos complementarios de servicios que se ordenan tanto en planta baja como en planta alta según los patios (Figura 40) (ArchDaily, 2013). Sus usos son en planta baja: Salones, cocinas, áreas de estancia, baños públicos, comedores públicos y en plantas altas: Habitaciones

- PATIO PRINCIPAL
- PATIOS SECUNDARIOS
- USOS COMERCIALES

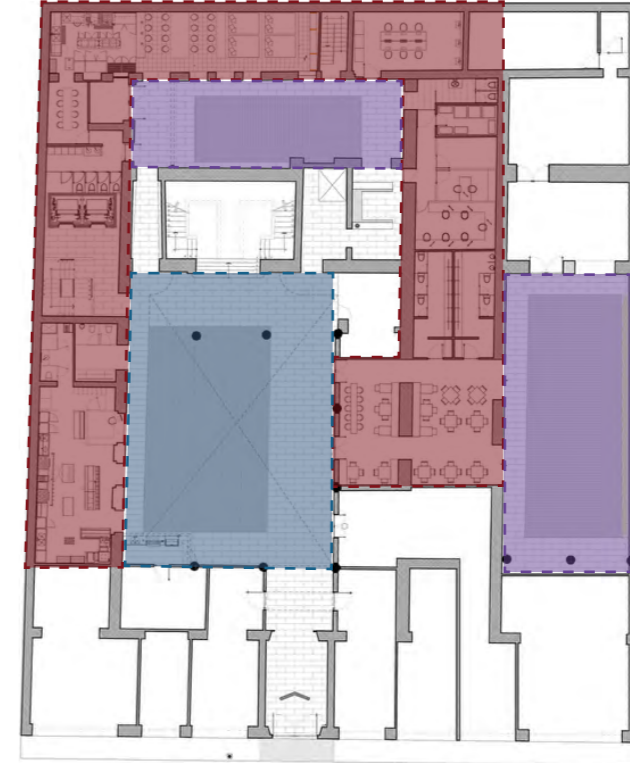


Figura 35. Planta baja de el proyecto Downtown. Fuente: Archdaily (2013).

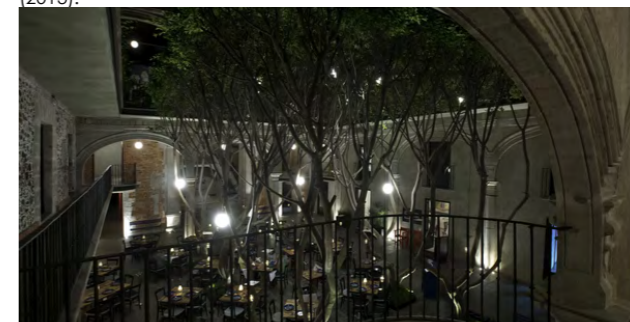


Figura 36. Patio principal primera Planta Alta de el proyecto Downtown. Fuente: Archdaily (2013).



Figura 37. Patio secundario primera Planta Alta de el proyecto Downtown. Fuente: Archdaily (2013).

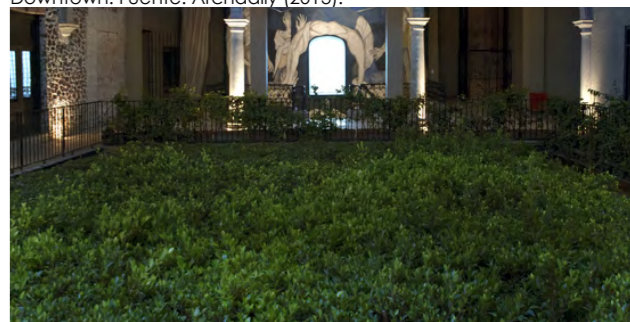


Figura 38. Patio principal segunda Planta Alta de el proyecto Downtown. Fuente: Archdaily (2013).

02 LUGAR



## 02.1 DIAGNÓSTICO EN EL SECTOR MARÍA AUXILIADORA

### 02.1.1 Usos de suelo



Mapa 3. Usos de suelo en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025)

#### Leyenda

- Comercio
- Equipamiento
- Inmueble desocupado
- Lote no identificado
- Lote sin edificación
- Producción
- Servicios
- Vivienda

#### Contenido

El análisis de los usos de suelo en el sector María Auxiliadora se realizó clasificando cada predio según su función, identificando principalmente áreas de vivienda, comercio, servicios y equipamientos, que conforman la actividad cotidiana del sector (Mapa 3). Además, se registraron inmuebles desocupados, lotes sin edificación y lotes no identificados, los cuales evidencian vacíos urbanos y oportunidades de intervención.

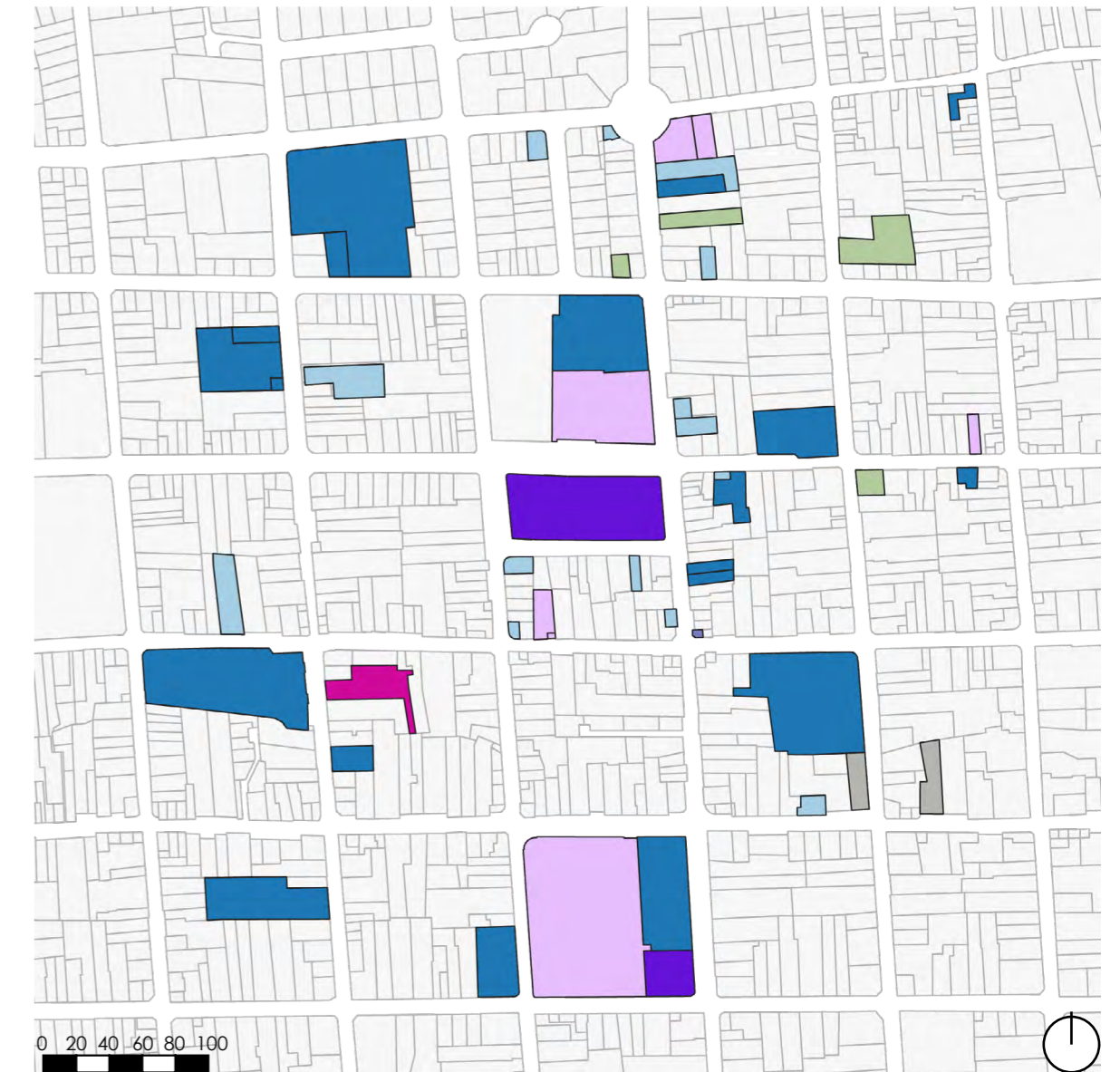
### 02.1.2 Densidad de habitantes

#### Leyenda

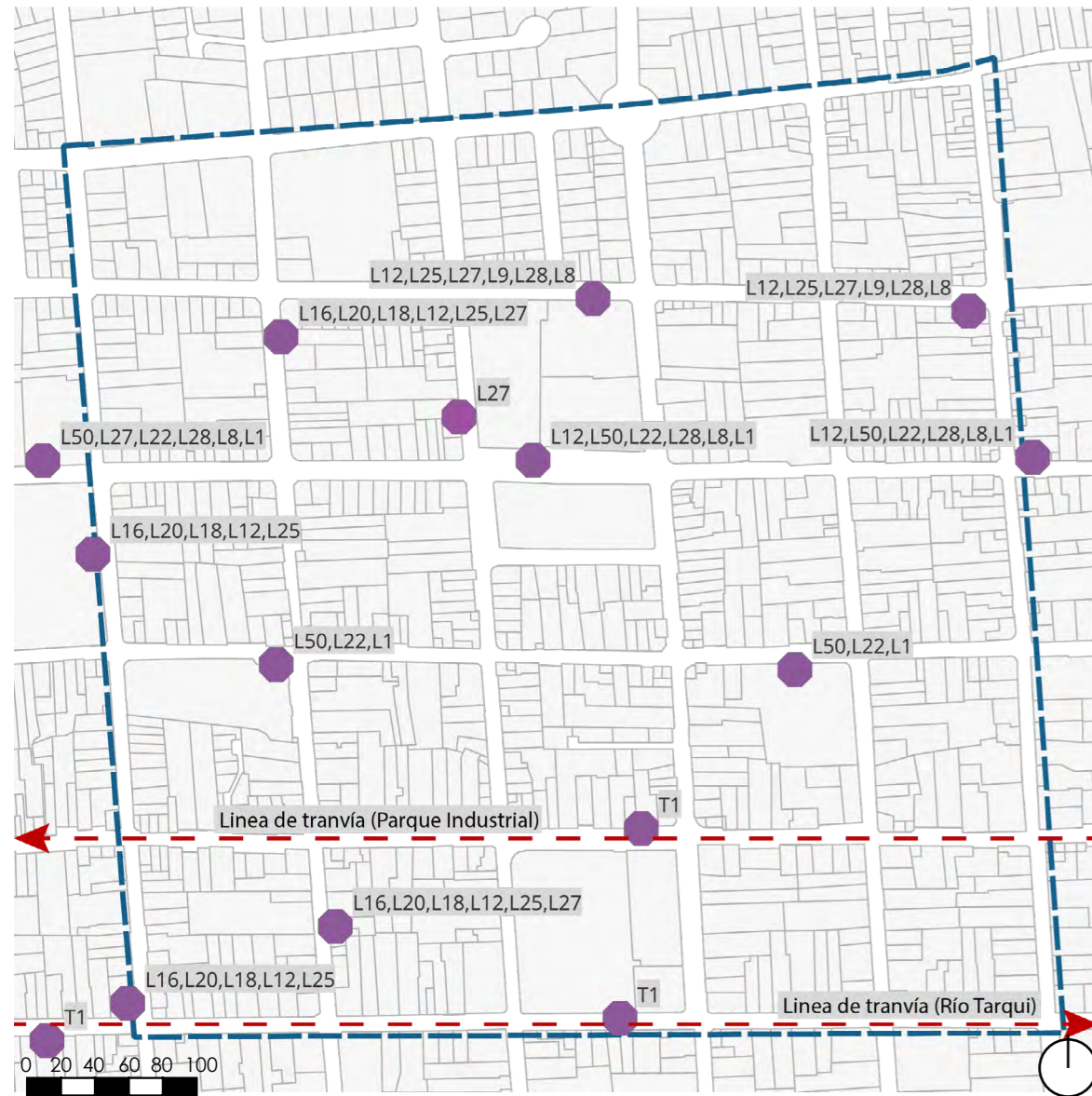
- Comercial
- Cultural
- Educación
- Público
- Religioso
- Salud
- Servicios urbanos
- Sociales

#### Contenido

Se realizó un análisis de los diferentes tipos de equipamiento presentes en el sector de María Auxiliadora, identificándose ocho categorías de equipamiento distribuidas estratégicamente dentro del área de estudio. Este análisis permitió comprender la relación funcional del sector, así como reconocer los puntos de concentración de servicios y actividades que influyen en la dinámica urbana y social del lugar, como se puede observar en el (Mapa 4).



Mapa 4. Tipos de equipamiento en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025)



Mapa 5. Transporte público en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025)

**Leyenda**

- Linea de bus
- Linea de Tranvía

**Contenido**

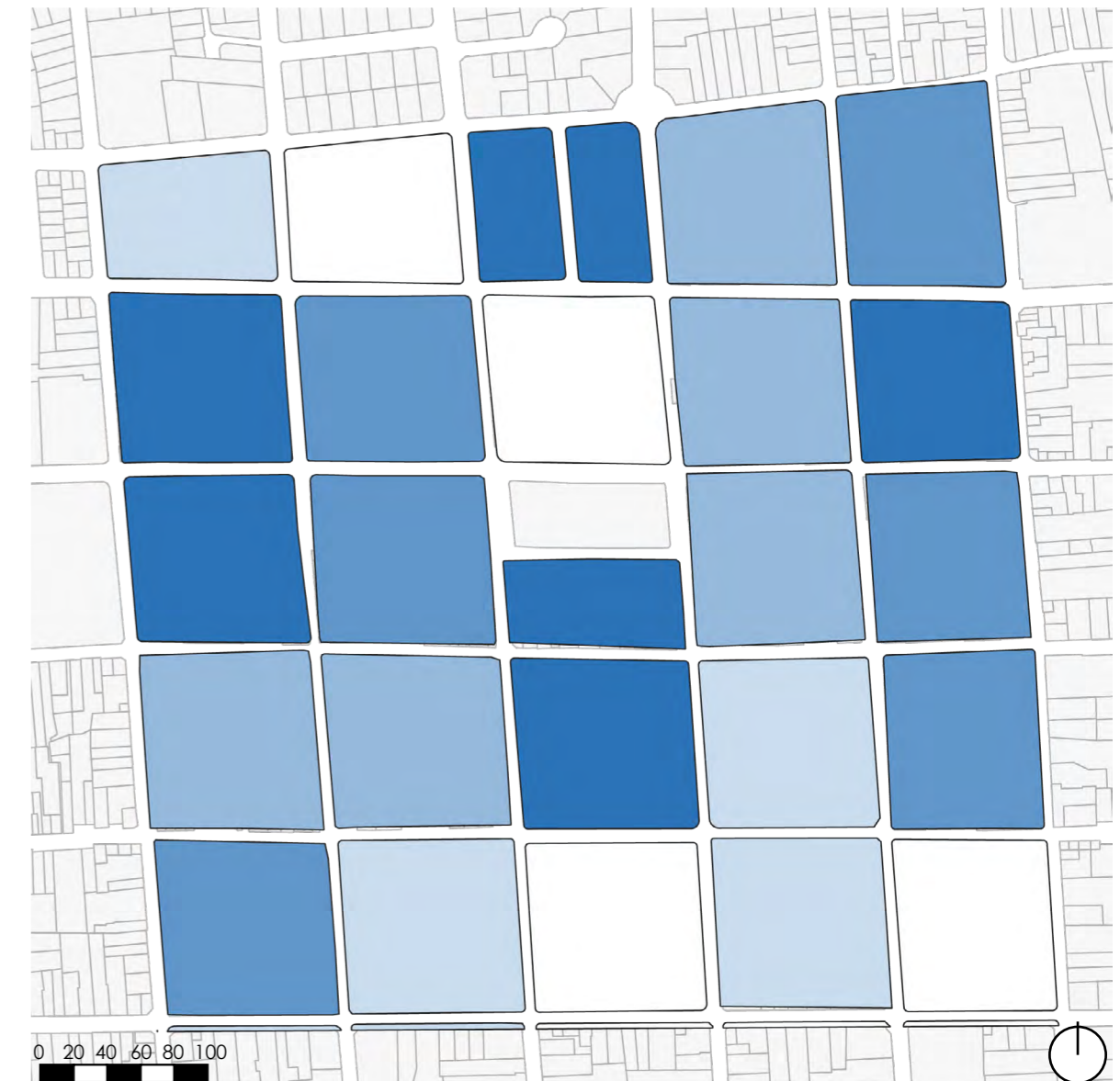
El análisis de la movilidad en el sector María Auxiliadora evidencia la presencia de dos líneas del tranvía que atraviesan el área, convirtiéndolo en un punto estratégico dentro de la red de transporte. A esto se suma la alta concentración de paradas de bus, que refuerza la accesibilidad y facilita la conexión con otros sectores de la ciudad (Mapa 5).

**Leyenda**

- 2 - 70 hab/ha
- 70 - 113 hab/ha
- 113 - 149 hab/ha
- 149 - 207 hab/ha
- 207 - 272 hab/ha

**Contenido**

El análisis de densidades en el sector María Auxiliadora muestra una variación significativa en la cantidad de habitantes por manzana, con áreas que presentan baja ocupación y otras con densidades más consolidadas. Esta heterogeneidad refleja distintas dinámicas residenciales y niveles de consolidación urbana dentro del sector (Mapa 6).



Mapa 6. Densidad de habitantes en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025)



Mapa 7. Valor patrimonial en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025)

**Leyenda**

- Ambiental
- Sin Valor Especial
- No identificado
- Valor A
- Valor B
- Valor Emergente
- Valor Negativo

**Contenido**

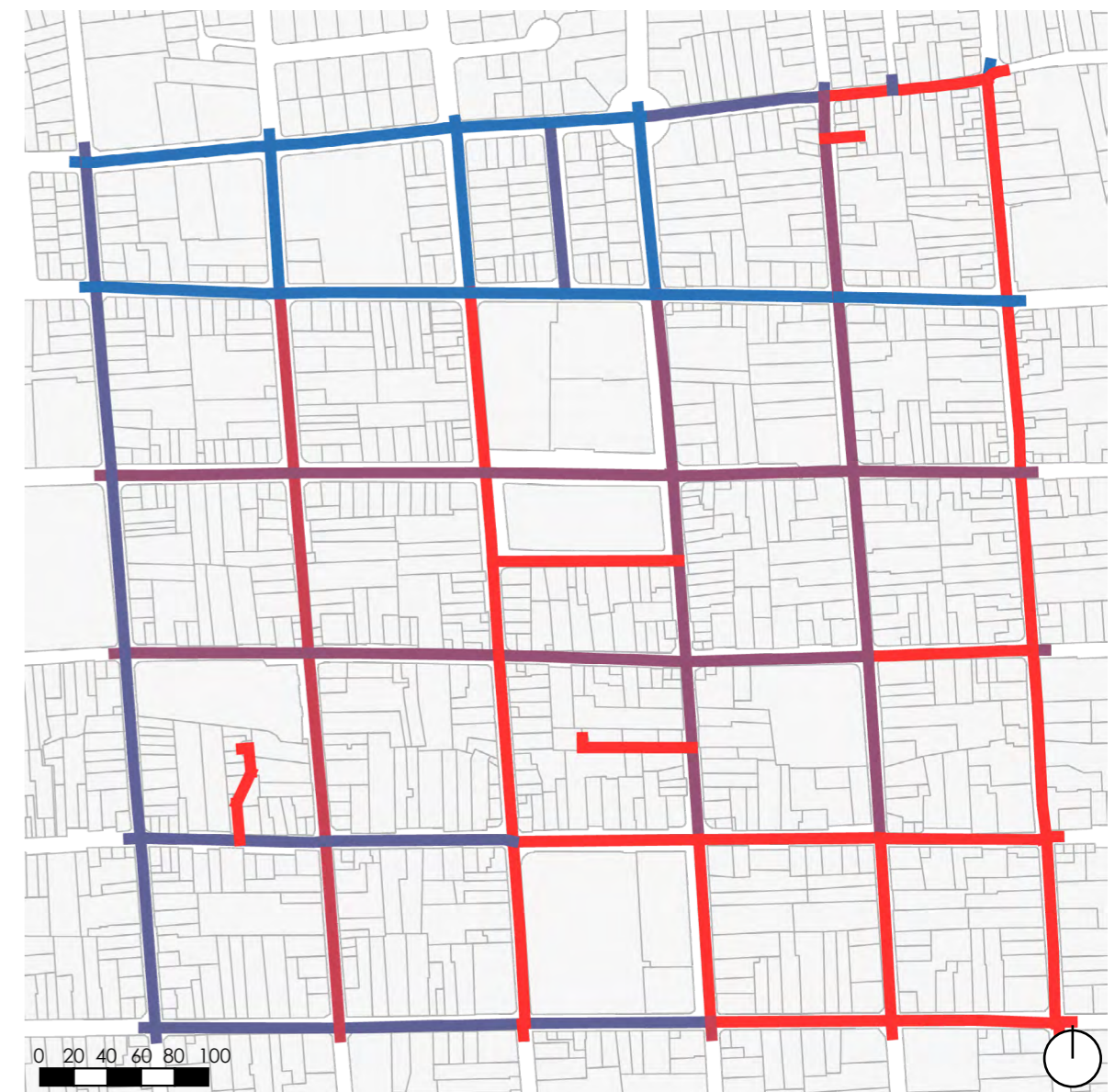
El análisis patrimonial del sector María Auxiliadora evidenció una diversidad de categorías, que van desde bienes con valor ambiental, valor A y valor B, hasta aquellos con valor emergente, cuyo potencial aún está en desarrollo. También se identificaron predios sin valor especial, no identificados y algunos con valor negativo, asociados a deterioro o impactos desfavorables en el entorno (Mapa 7).

**Leyenda**

- 0 - 5,5
- 5,5 - 6,03
- 6,03 - 6,3
- 6,3 - 7,94
- 7,94 - 10

**Contenido**

El análisis de los anchos de calle en el sector María Auxiliadora evidencia una notable variación, con medidas que van de 5,5 a 10 metros. Esta diversidad genera dificultades al intentar aplicar veredas con dimensiones estándar, ya que no todas las vías cuentan con el espacio suficiente. La heterogeneidad de anchos obliga a pensar en soluciones adaptadas a cada tramo (Mapa 8).



Mapa 8. Ancho de vías en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025)



Mapa 9. Usos de actividades en veredas en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025)

**Leyenda**

- Acostado ■
- Caminando ■
- Comprando ■
- Conversando ▲
- Esperando bus ▲
- Parado ▲
- Sentado ●
- Venta ambulante ●

**Contenido**

Se realizó un análisis de las actividades presentes en las veredas del sector María Auxiliadora para comprender el uso real del espacio peatonal. El estudio reveló una gran cantidad de actividades, desde circulación y permanencia hasta comercio informal (Mapa 9). Esta alta intensidad demuestra la relevancia social de las veredas. Por ello, cualquier propuesta urbana debe considerar estas dinámicas cotidianas.



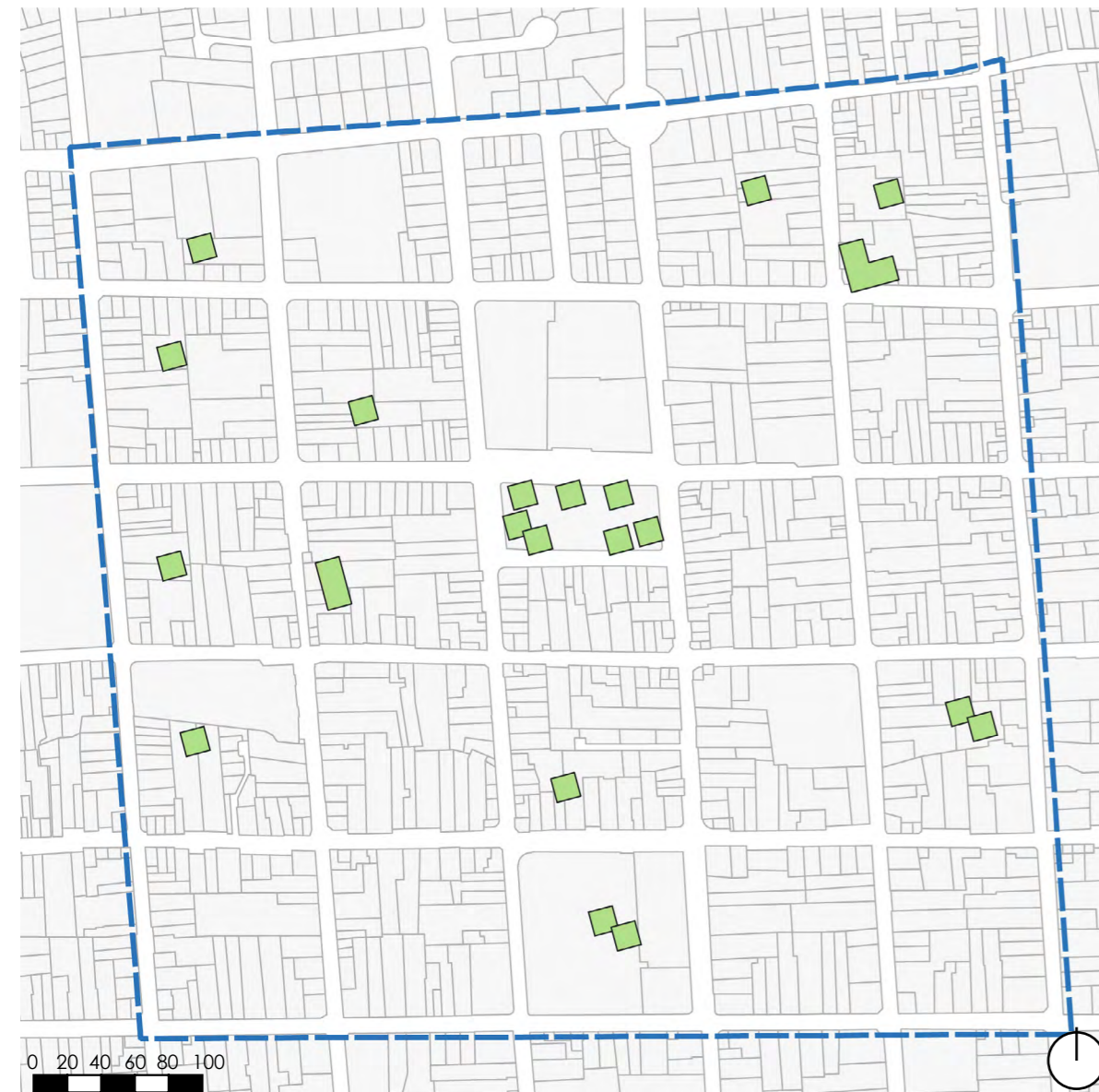
Mapa 10. Lotes y estacionamientos en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025)

**Leyenda**

- Lote sin edificación
- Parqueadero registrado
- Parqueadero no registrado
- Lote de garaje

**Contenido**

Se realizó un análisis de los espacios vacíos presentes en el sector María Auxiliadora, identificando categorías como lotes sin edificación, parqueaderos registrados, parqueaderos no registrados y lotes usados como garaje (Mapa 10). Estos vacíos urbanos permiten reconocer áreas subutilizadas dentro del tejido existente. Su identificación es clave para comprender las oportunidades de transformación.



Mapa 11. Vegetación en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025)

**Leyenda**  
Vegetación

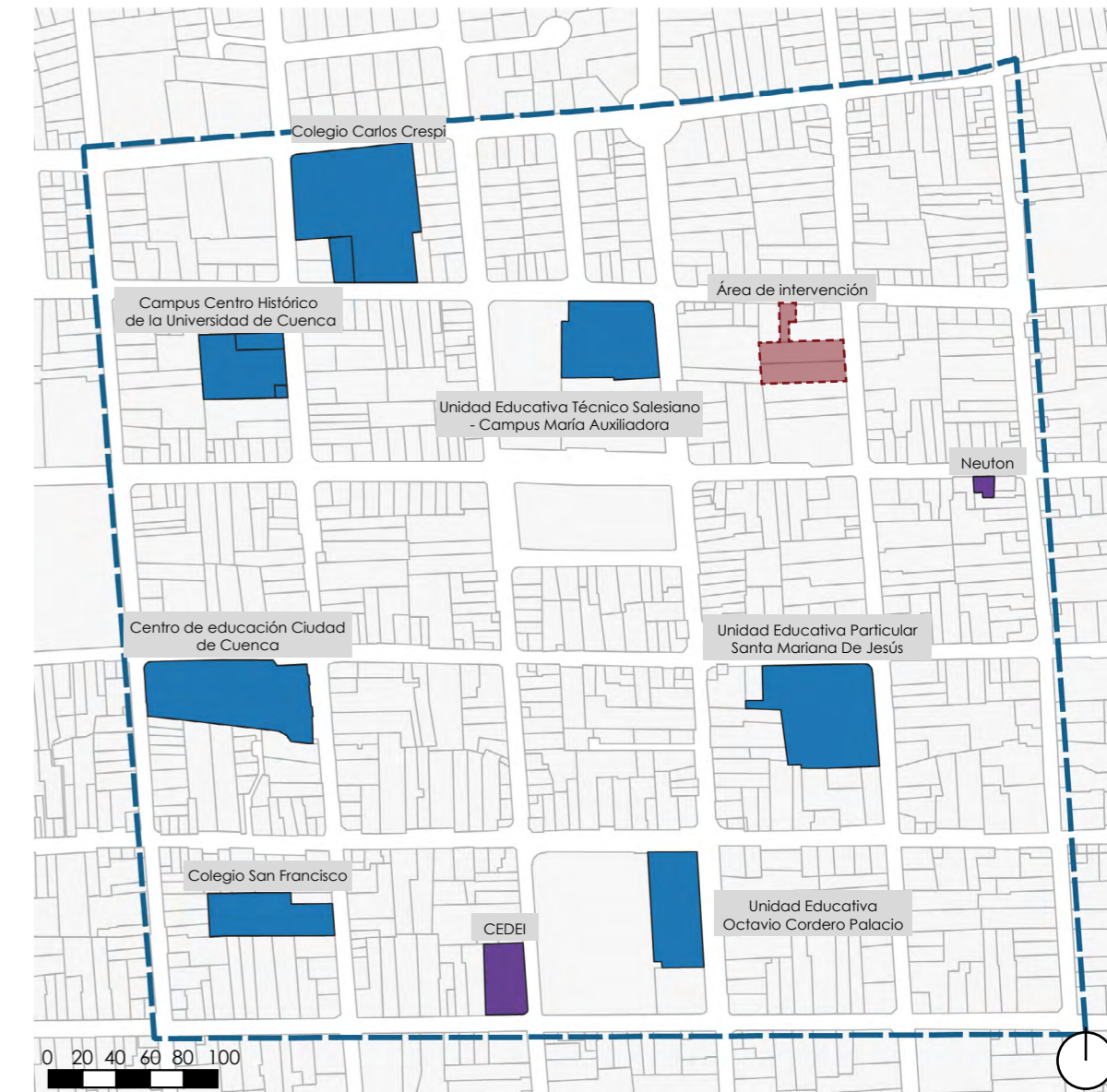
**Contenido**

Se realizó un análisis de la vegetación presente en el sector María Auxiliadora, identificando pocas zonas que contienen áreas verdes, las cuales corresponden al parque frente a María auxiliadora y patios traseros de casas. Como se puede observar en el (Mapa 12), existe un contraste que nos permite comprender una problemática, al cual se puede solventar con estrategias de diseño urbano que integren una cantidad de vegetación mayo a la existente.

**Leyenda**  
 Equipamientos estudiantiles  
 Equipamientos complementarios

**Contenido**

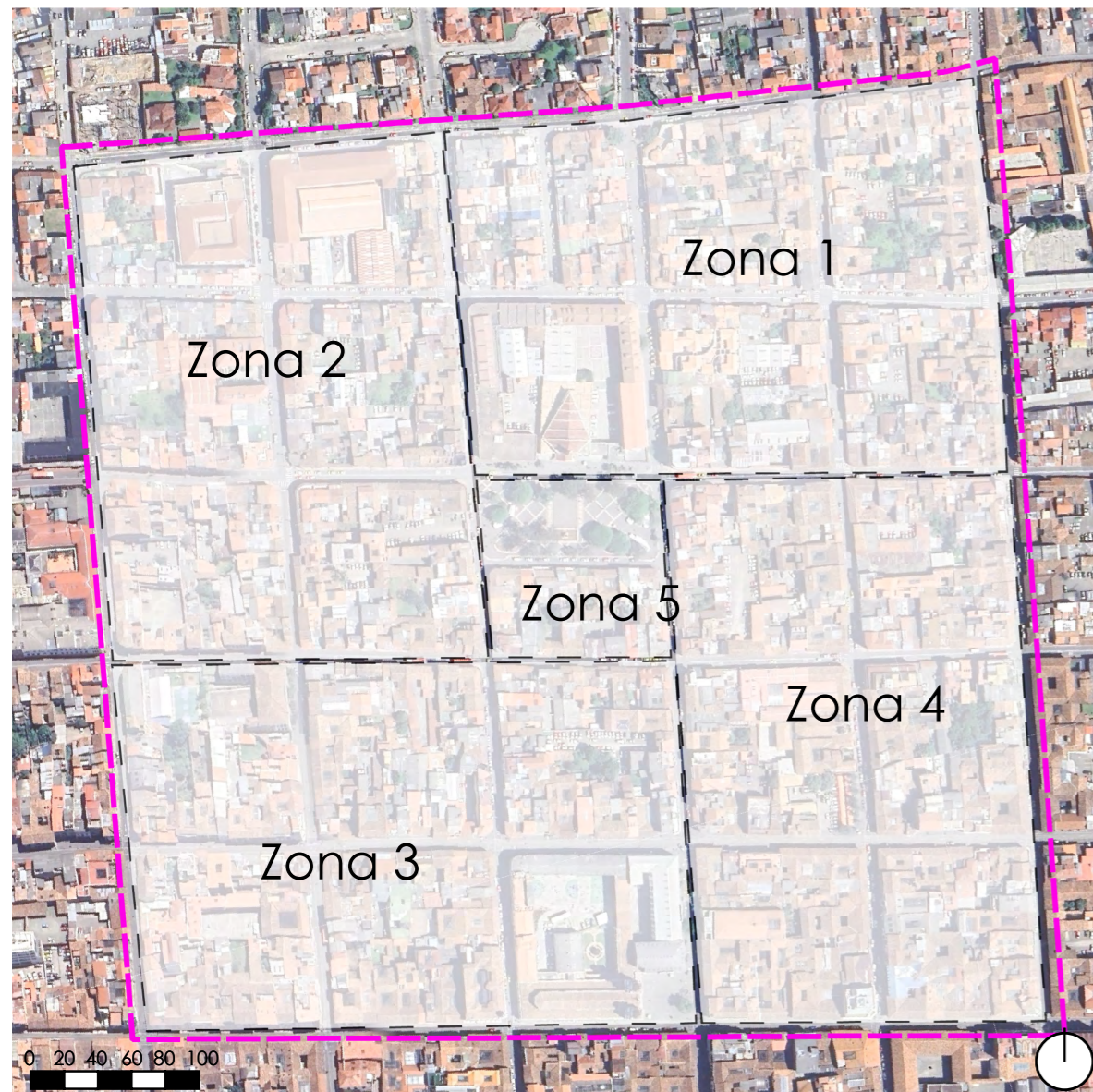
Desde la perspectiva educativa, el análisis del sector registró la presencia de varias unidades educativas en el área, lo cual representa una oportunidad significativa para impulsar la educación mediante la implementación de servicios complementarios de apoyo académico que enriquezcan la formación de los estudiantes más allá del horario escolar regular. Sin embargo, se evidenció la poca presencia de infraestructura educativa especializada con usos complementarios a estas unidades educativas existentes (Mapa 13). Ante esto, es necesario desarrollar un proyecto de uso mixto que integre la función residencial con un centro de apoyo académico, respondiendo simultáneamente a la reactivación urbana del sector María Auxiliadora y a la oportunidad de proporcionar espacios especializados que complementen y fortalezcan la formación educativa de los usuarios estudiantiles del Centro Histórico de Cuenca.



Mapa 12. Análisis de equipamientos y usos complementarios Fuente: Elaboración propia (2026).

## 02.2 PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN EL SECTOR DE MARÍA AUXILIADORA

### 02.2.1 María Auxiliadora dividida en zonas



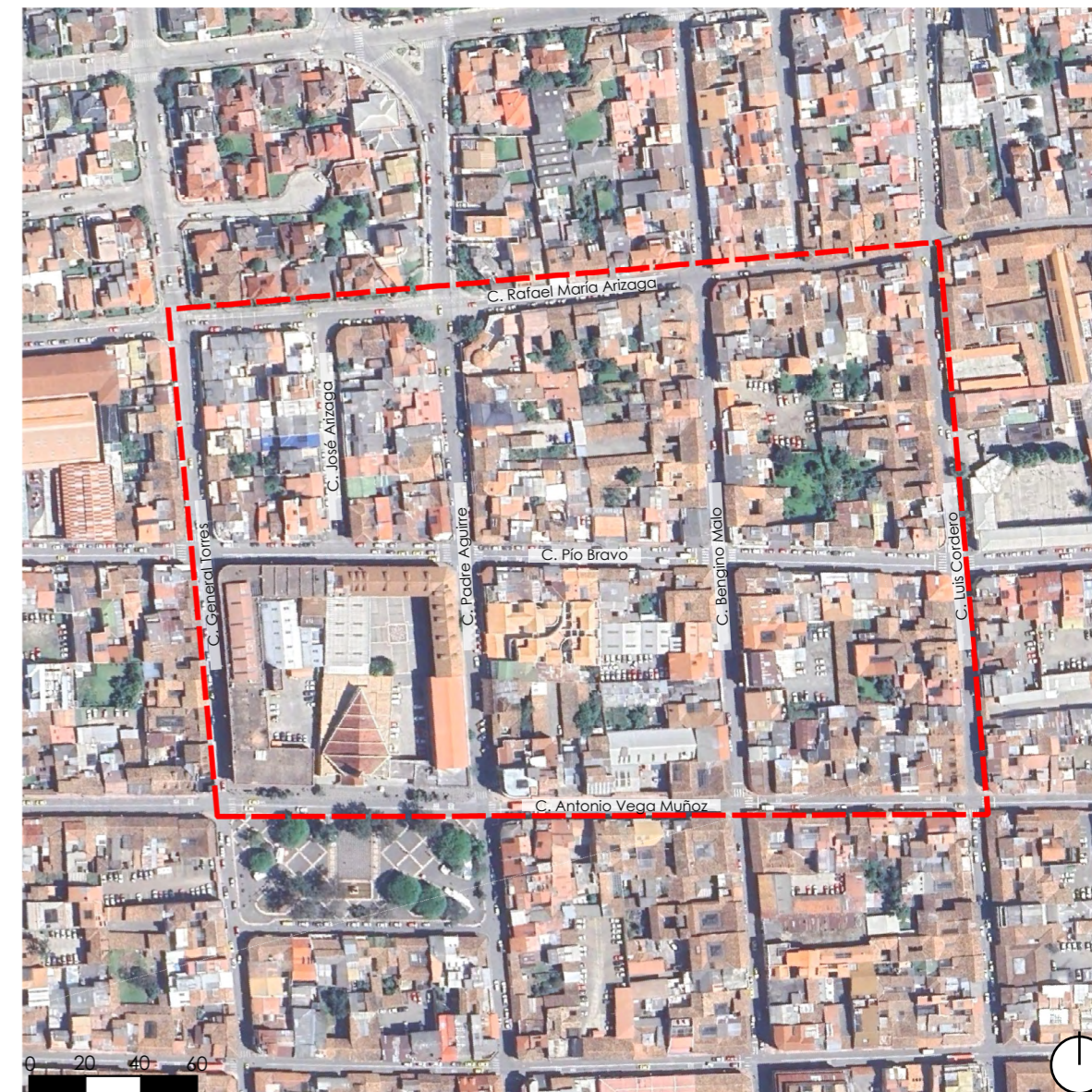
Mapa 13. División de zonas en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025)

#### Contenido

Como se observa en el mapa (Mapa 11), el sector de María Auxiliadora fue dividido en cinco zonas claramente delimitados. Esta separación permite entender con mayor precisión las variaciones espaciales, funcionales y morfológicas presentes en el área, facilitando así un análisis más ordenado y comprensible del territorio. La división en cinco zonas tiene como objetivo establecer un patrón urbano replicable a lo largo de todo el ámbito de estudio. Este enfoque permite plantear una respuesta coherente y unificada frente a las distintas condiciones del sector, de manera que las estrategias aplicadas en un área puedan adaptarse y reproducirse en las demás, manteniendo consistencia en la intervención general.

Finalmente, los usos propuestos dentro del proyecto seguirán de manera estricta el patrón definido para cada uno de las zonas. Esto asegura que la distribución funcional responda a la lógica establecida, generando un ordenamiento territorial armónico y una propuesta urbana coherente en todo el sector María Auxiliadora.

### 02.2.2 Zona 1



Mapa 14. Zona 1 en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025)

#### Contenido

Como se observa en el mapa (Mapa 12), la Zona 1 está conformada por siete manzanas, en las cuales se plantea desarrollar una intervención urbana mediante una propuesta enfocada en las calles colindantes a dichas manzanas, con el objetivo de mejorar la articulación y funcionamiento del sector.



Mapa 15. Propuestas de usos de suelo viales en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025)

**Leyenda**

- Uso Residencial
- Uso Mixto de poca demanda
- Uso Mixto de media demanda
- Uso Mixto de alta demanda
- Uso Mixto de gran demanda

**Contenido**

Los usos de suelo propuestos complementan directamente las secciones viales, generando una relación coherente entre movilidad y actividad urbana (Mapa 13). En el centro de María Auxiliadora predominan los usos residenciales, que aportan calma y continuidad habitacional. A medida que se avanza por el sector aparecen usos mixtos de baja demanda, como bazares y pequeñas tiendas, junto con usos mixtos de demanda media, como restaurantes y cafeterías. Finalmente, se identifican usos mixtos de alta demanda, como zonas de nivelación estudiantil, y usos de gran demanda, representados por supermercados. Esta organización permite que cada tipología vial esté acompañada por actividades acordes a su intensidad y afluencia. Así se fortalece la funcionalidad del sector y se mejora la distribución de servicios. El resultado es un tejido urbano más equilibrado y eficiente.

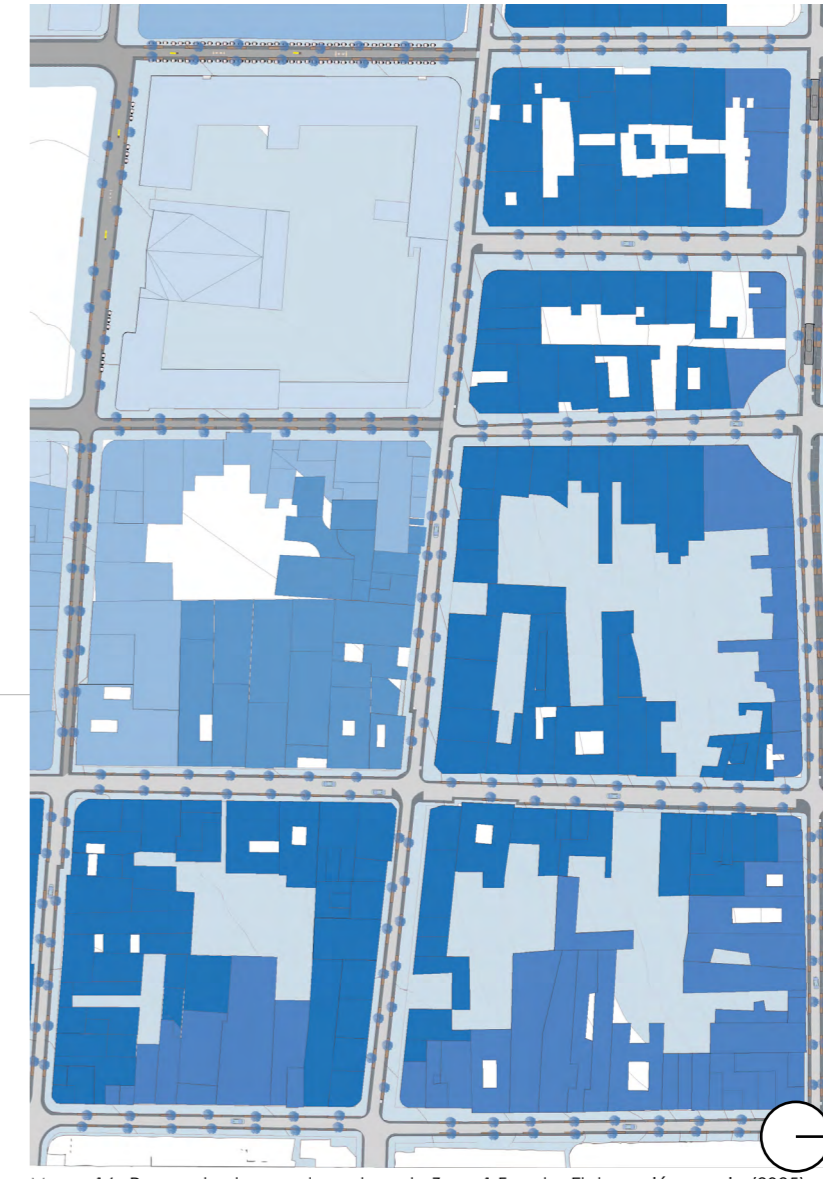
**Leyenda**

- Uso Residencial
- Uso Mixto de poca demanda
- Uso Mixto de media demanda
- Uso Mixto de alta demanda
- Uso Mixto de gran demanda

**Contenido**

Como se observa en la (Mapa 14), los usos de suelo varían gradualmente desde el centro hasta el contorno, iniciando con usos residenciales en el centro, como viviendas unifamiliares, pequeños conjuntos y casas adaptadas. Luego aparecen usos de baja demanda, como bazares, misceláneas, papelerías y tiendas de abarrotes (Figura 41). También se incorporan usos mixtos de demanda media, como restaurantes, cafeterías, panaderías y pequeños talleres de capacitación (Figura 42).

Más adelante se identifican usos mixtos de alta demanda, entre ellos restaurantes, bibliotecas, etc (Figura 42). Finalmente, los usos de gran demanda incluyen supermercados, minimarkets, farmacias grandes y comercios ancla del sector (Figura 44).



Mapa 16. Propuesta de usos de suelo en la Zona 1 Fuente: Elaboración propia (2025)



Figura 40. Panadería Sabor y Tradición en la calle Pío Bravo Fuente: Google Earth (2025)

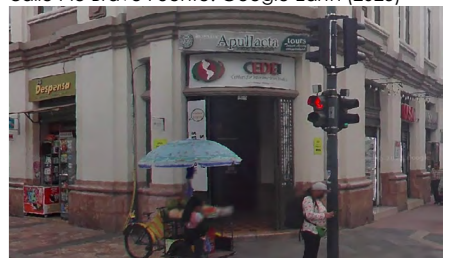


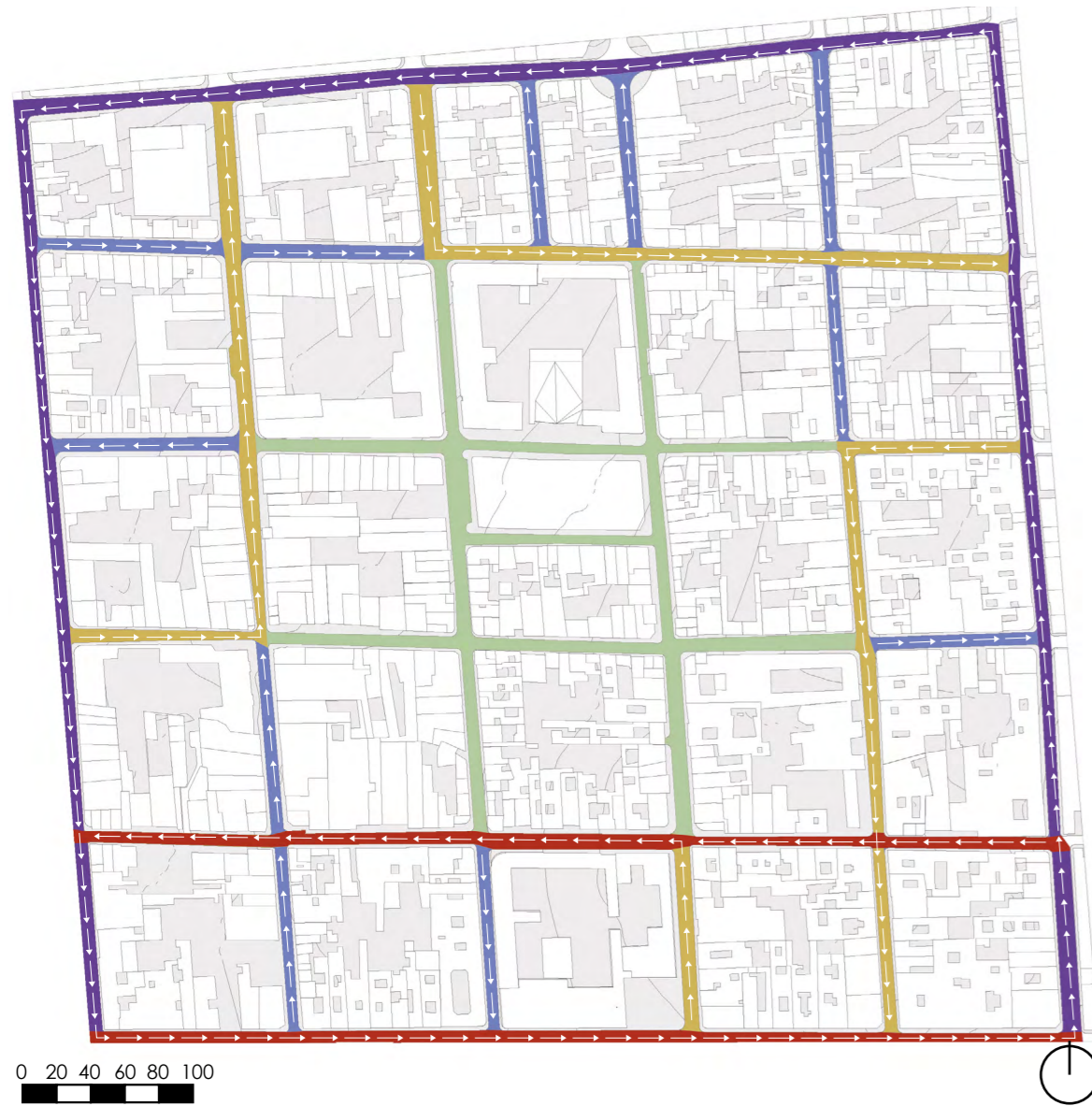
Figura 41. CEDEI en el centro histórico de Cuenca Fuente: Google Earth (2025)



Figura 42. Biblioteca de la Universidad de Cuenca Fuente: Google Earth (2025)



Figura 43. Gran Aki en el centro histórico Fuente Google Earth (2025)



0 20 40 60 80 100

Mapa 17. Propuesta de Tipologías de secciones viales en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025)

**Leyenda**

- Sección vial de Contorno
- Sección vial Secundaria
- Sección vial de Estacionamiento
- Sección vial Peatonal
- Sección vial de Tranvía

**Contenido**

Como se muestra en el mapa (Mapa 15) del documento, la propuesta busca disminuir gradualmente la presencia del automóvil, iniciando desde el centro y extendiéndose hacia los contornos del sector. Esta estrategia genera una transición ordenada hacia una movilidad más equilibrada. A partir de ello se establecieron cinco tipologías viales: contorno, secundaria, estacionamiento, peatonal y tranvía. Cada tipología responde a las condiciones específicas del área y orienta la reorganización urbana.

En este esquema, la sección vial del tranvía conserva sus dimensiones originales, ya que el sistema existente aporta significativamente a la movilidad sostenible. Mantener sus medidas asegura su correcto funcionamiento y estabilidad operativa. Las otras tipologías permiten reducir el uso del automóvil y priorizar al peatón.

**Leyenda**

- ① Sección vial de Contorno
- ② Sección vial Secundaria
- ③ Sección vial de Estacionamiento
- ④ Sección vial Peatonal

**Contenido**

Como se observa el mapa representa el orden de las tipologías de secciones viales (Mapa 16). La sección vial de contorno está destinada al tránsito de buses y vehículos privados, funcionando como el borde movilizador del sector (Figura 45). En cambio, la sección vial secundaria permite únicamente el paso de vehículos privados, reduciendo el flujo general (Figura 46). Por su parte, la sección vial de estacionamiento también admite solo vehículos privados, pero incorpora retranqueos de vereda para facilitar el aparcamiento (Figura 47).

Las vías peatonales eliminan por completo el paso de vehículos motorizados, priorizando la circulación segura y continua de peatones (Figura 48). Esta decisión permite crear espacios más calmados y libres de tráfico. En conjunto, estas tipologías organizan el movimiento según su función y grado de restricción.



Mapa 18. Propuesta de secciones viales en la Zona 1 Fuente: Elaboración propia (2025)

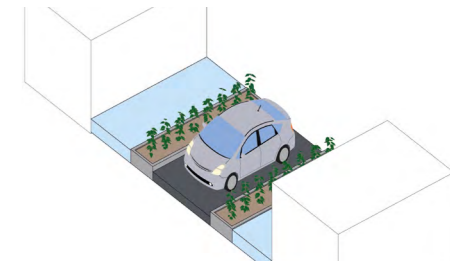


Figura 44. Axonometría Isométrica de sección de Contorno Fuente: Elaboración propia (2025)

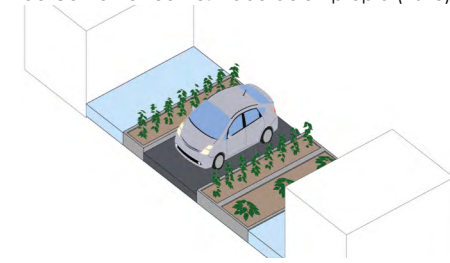


Figura 45. Axonometría Isométrica de sección Secundaria Fuente: Elaboración propia (2025)

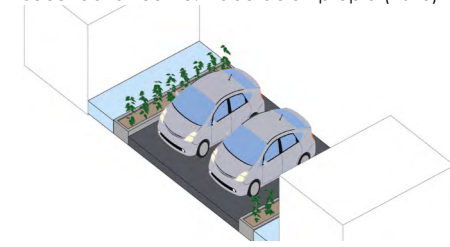


Figura 46. Axonometría Isométrica de sección de Estacionamiento Fuente: Elaboración propia (2025)

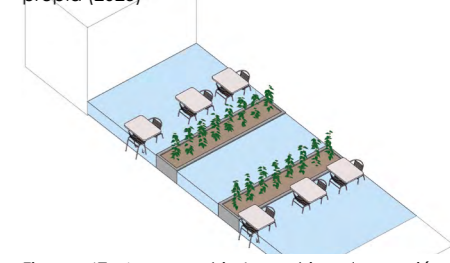


Figura 47. Axonometría Isométrica de sección Peatonal Fuente: Elaboración propia (2025)

## 02.2.7 Actividades en los lotes y estacionamientos general



Mapa 19. Propuesta de actividades en lotes y estacionamientos en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025)

### Leyenda

- Paradas de bus
- Equipamientos cercanos al contorno
- Parqueaderos
- Áreas verdes
- Zonas Itinerantes

### Contenido

El análisis presentado en el mapa permite identificar lotes vacíos y áreas de estacionamiento que pueden integrarse a la narrativa arquitectónica de la propuesta (Mapa 17). Estos espacios se consideran como oportunidades para nuevos usos o intervenciones urbanas. De esta manera, dejan de ser vacíos y pasan a formar parte activa del tejido del sector.

El uso que se le da a cada lote o estacionamiento varía según su cercanía a equipamientos, áreas residenciales o al parque María Auxiliadora. Aquellos ubicados junto a usos clave adquieren un mayor potencial de transformación. Esto permite orientar decisiones estratégicas y reforzar la coherencia urbana del proyecto. Se identificaron equipamientos en los contornos, lo que permite proponer paradas de bus que tengan como destino directo estos equipamientos.

## 02.2.8 Actividades en los lotes y estacionamientos en Zona 1

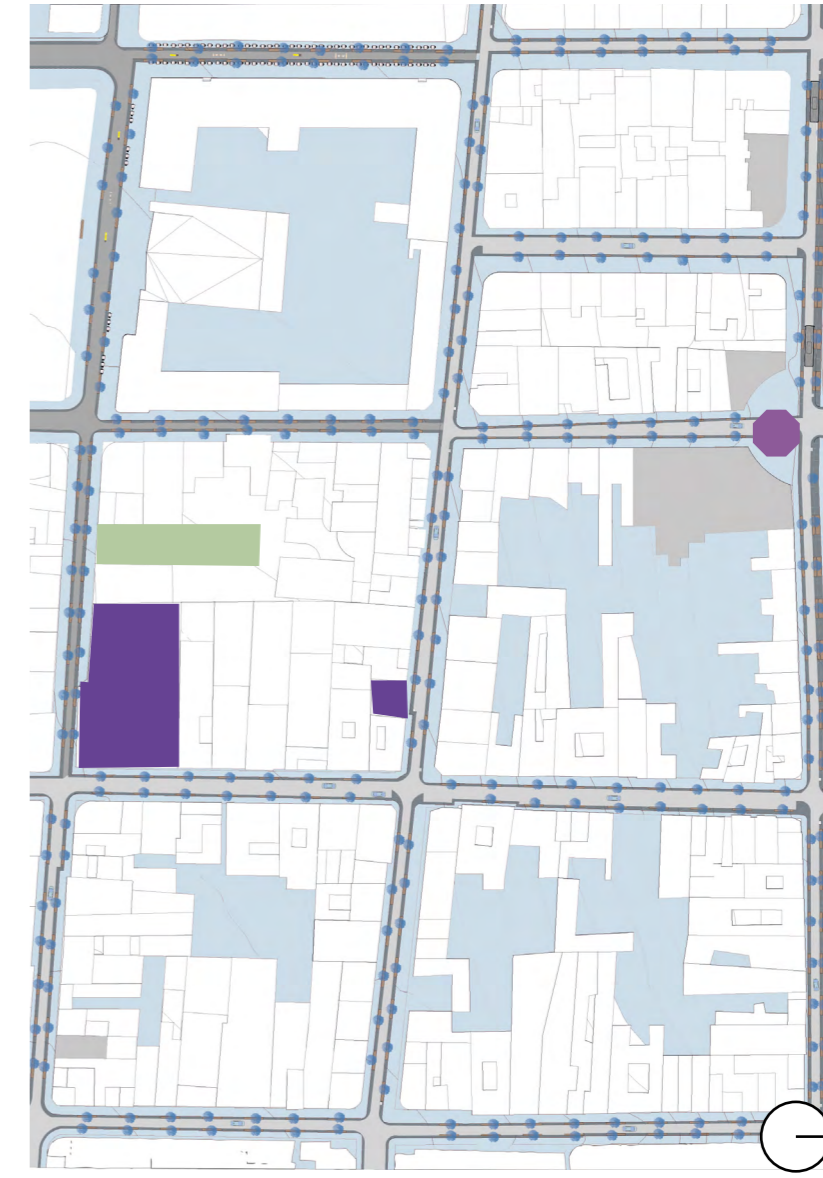
### Leyenda

- Paradas de bus
- Equipamientos cercanos al contorno
- Parqueaderos
- Áreas verdes
- Zonas Itinerantes

### Contenido

Como se observa en la (Mapa 18), los lotes o estacionamientos ubicados cerca del parque María Auxiliadora se convertirán en zonas itinerantes, destinadas a reubicar a vendedores ambulantes y ofrecer espacio a pequeños comercios o emprendimientos que recién inician (Figura 51). Estas áreas permitirán ordenar la actividad comercial. Además, fortalecerán la vitalidad del parque y su entorno inmediato.

Los lotes o estacionamientos que estén más alejados del parque, pero que no se encuentren en el contorno, funcionarán como áreas verdes complementarias para las zonas residenciales (Figura 50). En cambio, aquellos ubicados junto a equipamientos en el contorno se transformarán en estacionamientos vinculados directamente con dichos equipamientos (Figura 49).



Mapa 20. Propuesta de actividades en lotes y estacionamientos en la Zona 1 Fuente: Elaboración propia (2025)



Figura 48. Parqueadero frente al parque María Auxiliadora Fuente: Google Earth (2025)



Figura 49. Revitalización Urbana del Centro Histórico de Cuenca. Entorno Inmediato de la calle Santa Ana Fuente: Bermeo (2017)



Figura 50. Plataforma Itinerante en Narancay Fuente: Asociación de Comerciantes de la Plataforma Narancay. (2018)



Figura 51. Emplazamiento de sección vial Contorno 1 Fuente: Elaboración propia (2025)

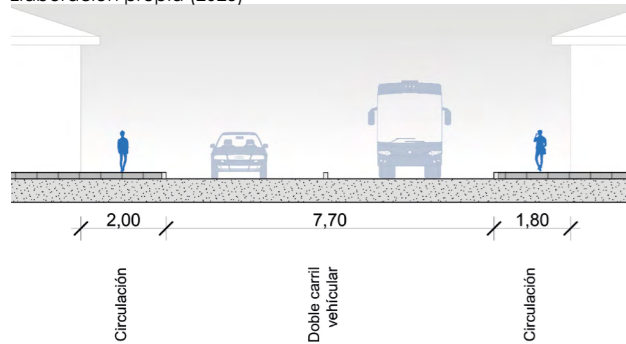


Figura 52. Sección vial actual con respecto a sección Contorno 1 Fuente: Elaboración propia (2025)

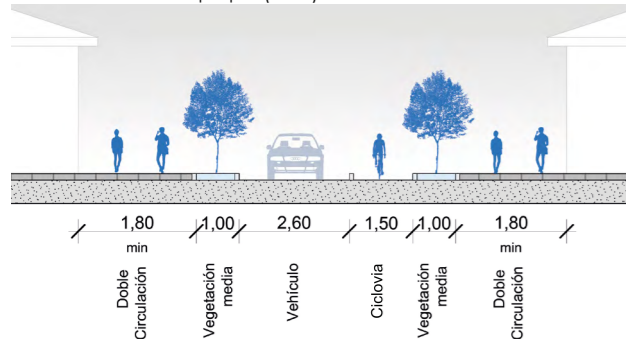


Figura 53. Sección vial Contorno 1 Fuente: Elaboración propia (2025)



Figura 54. Calle Rafael María Arizaga Tramo 2 Fuente: Google Earth (2025)



Figura 55. Calle Rafael María Arizaga Tramo 1 Fuente: Google Earth (2025)



Figura 56. Calle Rafael María Arizaga Tramo 3 Fuente: Google Earth (2025)

**Problemáticas**

- Uso para estacionamiento ①
- Falta de rampas de acceso universal ②
- No hay para de bus ③

**Contenido**

La ubicación de los tramos que se van a analizar se puede observar en la (Figura 52). Estos tramos de calle fueron analizados y presentaron problemáticas comunes entre sí (Figuras 55, 56 y 57). Esto permitió escoger la sección vial más desfavorable, como se observa en la (Figura 53), en la cual se identificaron problemas como: uso indebido para estacionamiento, la falta de rampas de acceso universal y la ausencia de paradas de bus. Este diagnóstico permitió unificar criterios de intervención, dando como resultado una propuesta que utiliza dimensiones mínimas de calle, capaces de adaptarse a cada tramo según la tipología de Contorno 1 (Figura 54).

**Problemáticas**

- ① Veredas reducidas
- ② Uso para estacionamiento
- ③ Falta de rampas de acceso universal

**Contenido**

La ubicación de los tramos que se van a analizar se puede observar en la (Figura 58). Estos tramos de calle fueron analizados y presentaron problemáticas comunes entre sí (Figuras 61, 62 y 63). Esto permitió escoger la sección vial más desfavorable, como se observa en la (Figura 59), en la cual se identificaron problemas como: Veredas reducidas, uso para estacionamiento y la falta de rampas de acceso universal la ausencia de paradas de bus. Este diagnóstico permitió unificar criterios de intervención, dando como resultado una propuesta que utiliza dimensiones mínimas de calle, capaces de adaptarse a cada tramo según la tipología de Contorno 2 (Figura 60).



Figura 57. Emplazamiento de sección vial Contorno 2 Fuente: Elaboración propia (2025)

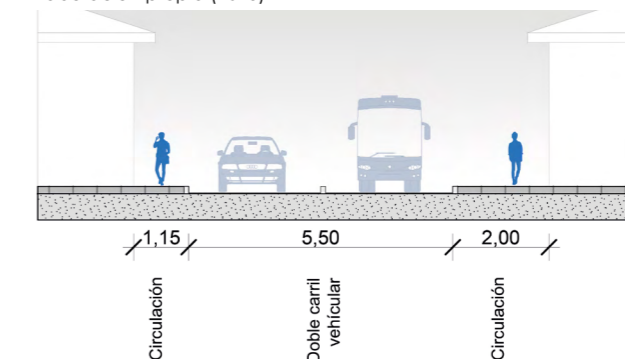


Figura 58. Sección vial actual con respecto a sección Contorno 2 Fuente: Elaboración propia (2025)

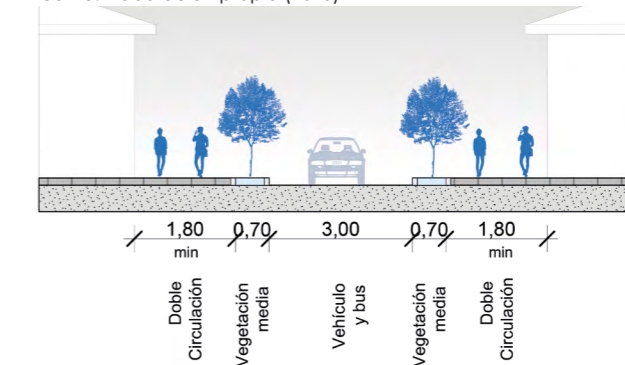


Figura 59. Sección vial Contorno 2 Fuente: Elaboración propia (2025)



Figura 60. Calle Rafael María Arizaga Tramo 4 Fuente: Google Earth (2025)



Figura 61. Calle Luis Cordero Tramo 1 Fuente: Google Earth (2025)



Figura 62. Calle Luis Cordero Tramo 2 Fuente: Google Earth (2025)



Figura 63. Perspectiva del estado actual de la vial en el sector María Auxiliadora. Adaptado de Google Earth (2025)



Figura 64. Perspectiva de la propuesta Tipo Contorno 1 en el sector María Auxiliadora. Fuente: Elaboración Propia (2025)



Figura 65. Perspectiva del estado actual de la vial en el sector María Auxiliadora. Adaptado de Google Earth (2025)



Figura 66. Perspectiva de la propuesta Tipo Contorno 2 en el sector María Auxiliadora. Fuente: Elaboración Propia (2025)



Figura 67. Emplazamiento de sección vial Secundaria Fuente: Elaboración propia (2025)

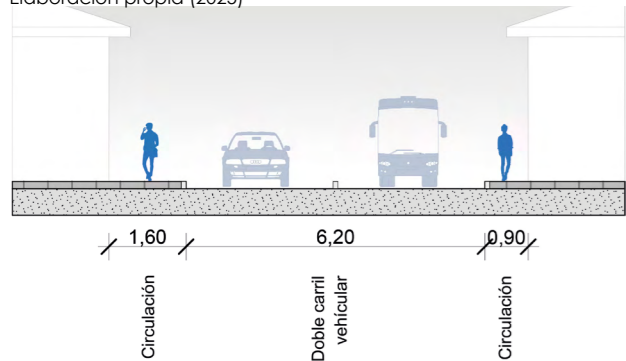


Figura 68. Sección vial actual con respecto a sección Secundaria Fuente: Elaboración propia (2025)

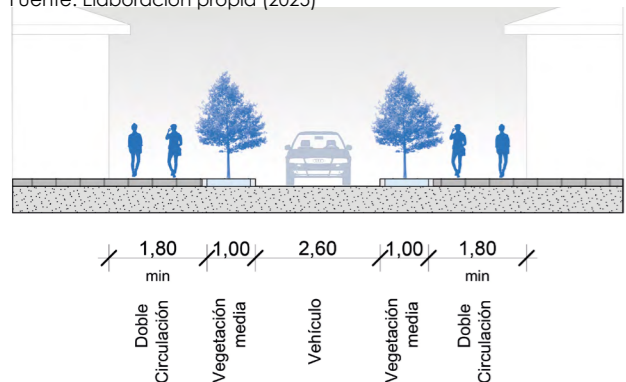


Figura 69. Sección vial Secundaria Fuente: Elaboración propia (2025)



Figura 70. Calle Antonio Vega Muñoz Tramo 4 Fuente: Google Earth (2025)



Figura 71. Calle Pío Bravo Tramo 1 Fuente: Google Earth (2025)



Figura 72. Calle Pío Bravo Tramo 2 Fuente: Google Earth (2025)

**Problemáticas**

- Falta de rampas de acceso universal ①
- Relación de calle-vereda (doble carril) ②
- Uso para estacionamiento ③

**Contenido**

La ubicación de los tramos que se van a analizar se puede observar en la (Figura 68). Estos tramos de calle fueron analizados y presentaron problemáticas comunes entre sí (Figuras 71, 72 y 73). Esto permitió escoger la sección vial más desfavorable, como se observa en la (Figura 69), en la cual se identificaron problemas como: Falta de rampas de acceso universal, la relación de calle-vereda (doble carril) y el uso para estacionamiento. Este diagnóstico permitió unificar criterios de intervención, dando como resultado una propuesta que utiliza dimensiones mínimas de calle, capaces de adaptarse a cada tramo según la tipología de Secundaria (Figura 70).

**Problemáticas**

- ① Relación de calle-vereda (doble carril)
- ② Falta de vegetación
- ③ Veredas reducidas

**Contenido**

La ubicación de los tramos que se van a analizar se puede observar en la (Figura 74). Estos tramos de calle fueron analizados y presentaron problemáticas comunes entre sí (Figuras 77, 78 y 79). Esto permitió escoger la sección vial más desfavorable, como se observa en la (Figura 75), en la cual se identificaron problemas como: Veredas reducidas, falta de vegetación y la relación de calle-vereda (doble carril). Este diagnóstico permitió unificar criterios de intervención, dando como resultado una propuesta que utiliza dimensiones mínimas de calle, capaces de adaptarse a cada tramo según la tipología de Estacionamiento (Figura 76).



Figura 73. Emplazamiento de sección vial Estacionamiento Fuente: Elaboración propia (2025)

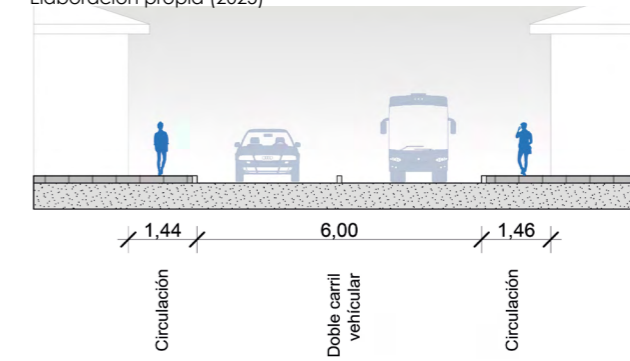


Figura 74. Sección vial actual con respecto a sección Estacionamiento Fuente: Elaboración propia (2025)

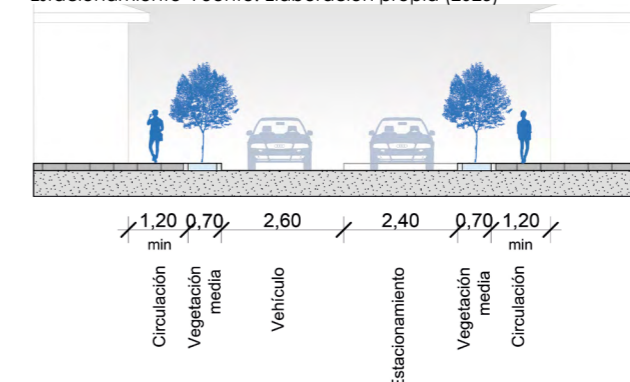


Figura 75. Sección vial Estacionamiento Fuente: Elaboración propia (2025)



Figura 76. Calle Benigno Malo Tramo 1 Fuente: Google Earth (2025)



Figura 77. Calle Benigno Malo Tramo 2 Fuente: Google Earth (2025)



Figura 78. Calle Padre Aguirre Tramo 1 Fuente: Google Earth (2025)



Figura 79. Perspectiva del estado actual de la vial en el sector María Auxiliadora. Adaptado de Google Earth (2025)



Figura 80. Perspectiva de la propuesta Tipo Secundaria en el sector María Auxiliadora. Fuente: Elaboración Propia (2025)



Figura 81. Perspectiva del estado actual de la vial en el sector María Auxiliadora. Adaptado de Google Earth (2025)



Figura 82. Perspectiva de la propuesta Tipo Estacionamiento en el sector María Auxiliadora. Fuente: Elaboración Propia (2025)



Figura 83. Emplazamiento de sección vial Peatonal 1 Fuente: Elaboración propia (2025)

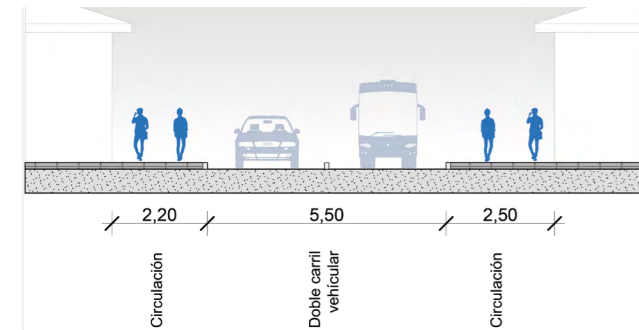


Figura 84. Sección vial actual con respecto a sección Peatonal 1 Fuente: Elaboración propia (2025)

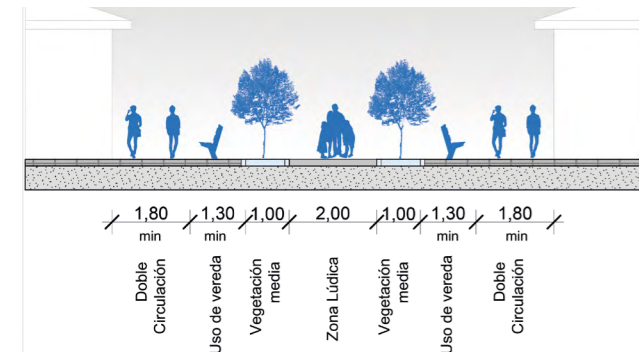


Figura 85. Sección vial Peatonal 1 Fuente: Elaboración propia (2025)



Figura 86. Calle General Torres Tramo 1 Fuente: Google Earth (2025)



Figura 87. Calle Padre Aguirre Tramo 2 Fuente: Google Earth (2025)



Figura 88. Calle Antonio Vega Muñoz Tramo 5 Fuente: Google Earth (2025)

### Problemáticas

- Uso para estacionamiento ①
- Vereda reducida ②
- Falta de rampas de acceso universal ③

### Contenido

La ubicación de los tramos que se van a analizar se puede observar en la (Figura 84). Estos tramos de calle fueron analizados y presentaron problemáticas comunes entre sí (Figuras 87, 88 y 89). Esto permitió escoger la sección vial más desfavorable, como se observa en la (Figura 85), en la cual se identificaron problemas como: uso indebido para estacionamiento, la falta de rampas de acceso universal y que las veredas presentes sean reducidas. Este diagnóstico permitió unificar criterios de intervención, dando como resultado una propuesta que utiliza dimensiones mínimas de calle, capaces de adaptarse a cada tramo según la tipología de Peatonal 1 (Figura 86).

### Problemáticas

- ① Sin zonas de estancia
- ② Relación de calle-vereda (doble carril)
- ③ Circulación interrumpida

### Contenido

La ubicación de los tramos que se van a analizar se puede observar en la (Figura 90). Estos tramos de calle fueron analizados y presentaron problemáticas comunes entre sí (Figuras 93, 94 y 95). Esto permitió escoger la sección vial más desfavorable, como se observa en la (Figura 91), en la cual se identificaron problemas como: Falta de zonas de estancia, la relación de calle-vereda (doble carril) y circulaciones interrumpidas por vehículos motorizados. Este diagnóstico permitió unificar criterios de intervención, dando como resultado una propuesta que utiliza dimensiones mínimas de calle, capaces de adaptarse a cada tramo según la tipología de Peatonal 2 (Figura 92).



Figura 89. Emplazamiento de sección vial Peatonal 2 Fuente: Elaboración propia (2025)

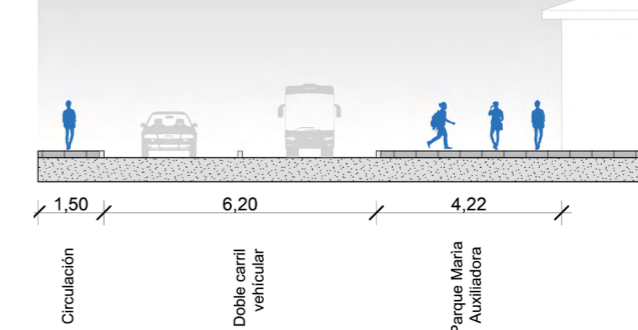


Figura 90. Sección vial actual con respecto a sección Peatonal 2 Fuente: Elaboración propia (2025)

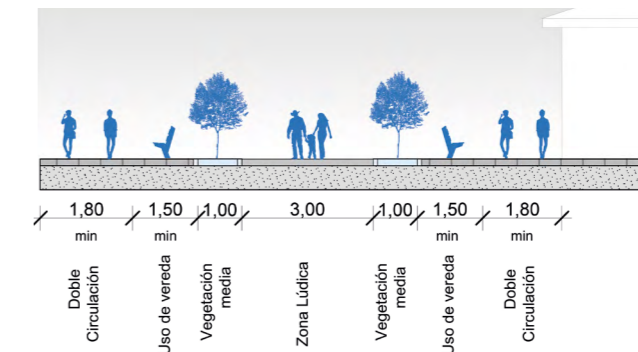


Figura 91. Sección vial Peatonal 2 Fuente: Elaboración propia (2025)

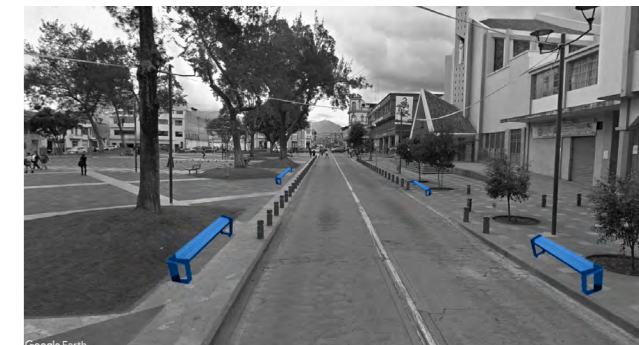


Figura 92. Calle Antonio Vega Muñoz Tramo 3 Fuente: Google Earth (2025)



Figura 93. Calle Antonio Vega Muñoz Tramo 2 Fuente: Google Earth (2025)



Figura 94. Calle Antonio Vega Muñoz Tramo 1 Fuente: Google Earth (2025)



Figura 95. Perspectiva del estado actual de la vial en el sector María Auxiliadora. Adaptado de Google Earth (2025)



Figura 96. Perspectiva de la propuesta Tipo Peatonal 1 en el sector María Auxiliadora. Fuente: Elaboración Propia (2025)



Figura 97. Perspectiva del estado actual de la vial en el sector María Auxiliadora. Adaptado de Google Earth (2025)



Figura 98. Perspectiva de la propuesta Tipo Peatonal 2 en el sector María Auxiliadora. Fuente: Elaboración Propia (2025)

03 PROGRAMA

---

### 03.1 ANÁLISIS PREVIOS

#### 03.1.1 Análisis de tramo



Figura 99. Tramo de la calle Bengino Malo Fuente: Elaboración propia (2026).

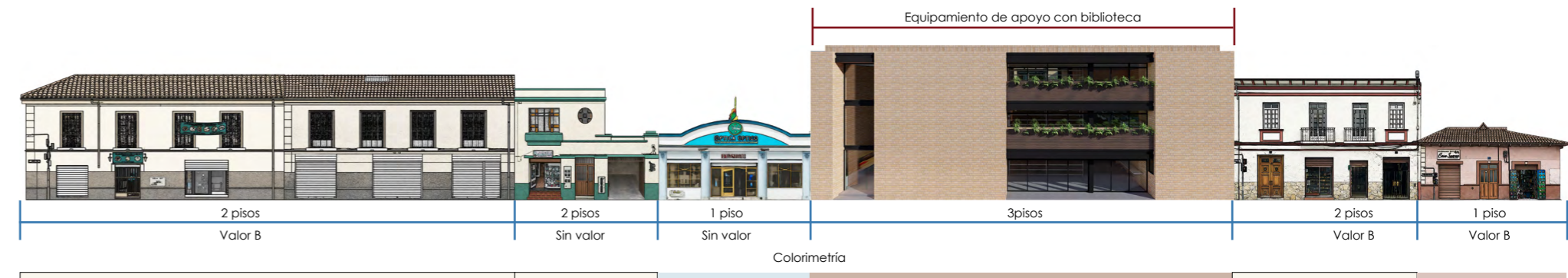


Figura 102. Tramo de la calle Bengino Malo Fuente: Elaboración propia (2026).



Figura 100. Tramo de la calle Pío Bravo Fuente: Elaboración propia (2026).



Figura 101. Tramo de la calle Pío Bravo Fuente: Elaboración propia (2026).

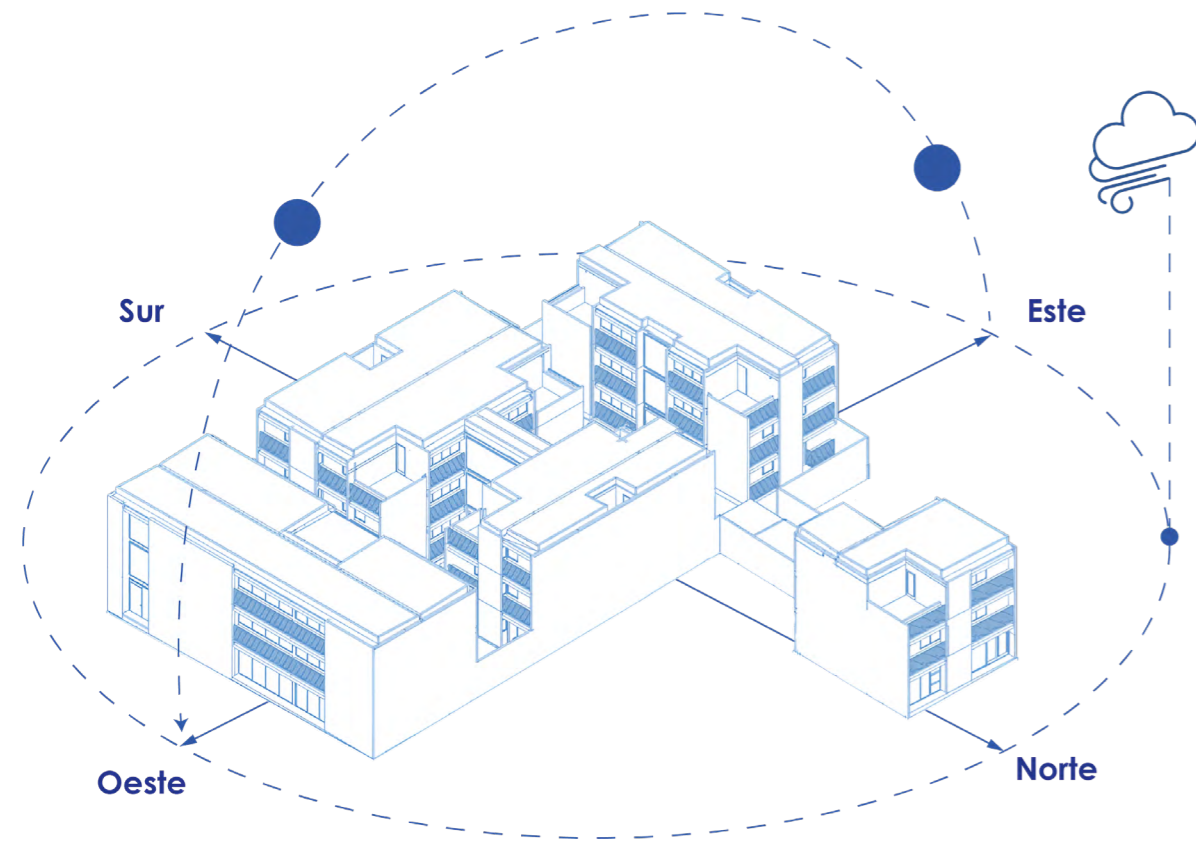


Figura 103. Esquema de análisis ambiental del proyecto Fuente : Elaboración Propia (2026)

### Contenido

Se realizó un análisis de los recorridos de soleamiento, lluvia y viento sector. En relación con el soleamiento, se identificó que la salida del sol se produce por el este, mientras que la puesta del sol ocurre en el oeste, el viento y lluvia con un recorrido desde el noreste (NE). A partir de este análisis se puede definir lineamientos de diseño para el proyecto arquitectónico, como se puede observar en la (Figura 103).

### Contenido

El atractivo de esta selección radica en la posibilidad de contar con dos accesos hacia el interior de la manzana, lo cual nos permite establecer una conexión directa entre ambos tramos viales y generar permeabilidad urbana en el sector. **El área total de los tres terrenos** que conforman el predio **es de 1,366.34 m<sup>2</sup>**. La altura definida para este proyecto **es de tres pisos**, determinada mediante el análisis de las alturas de las edificaciones existentes en ambos tramos de las calles Pío Bravo y Benigno Malo. Mediante la revisión de las normativas locales vigentes se estableció que el Coeficiente de Ocupación de Suelo (COS) permitido en esta zona corresponde al **70%**, mientras que el Coeficiente de Utilización de Suelo (CUS) alcanza el **210%**, como se puede observar en la (Figura 104).



Figura 104. Esquema de áreas del proyecto Fuente : Elaboración Propia (2026)

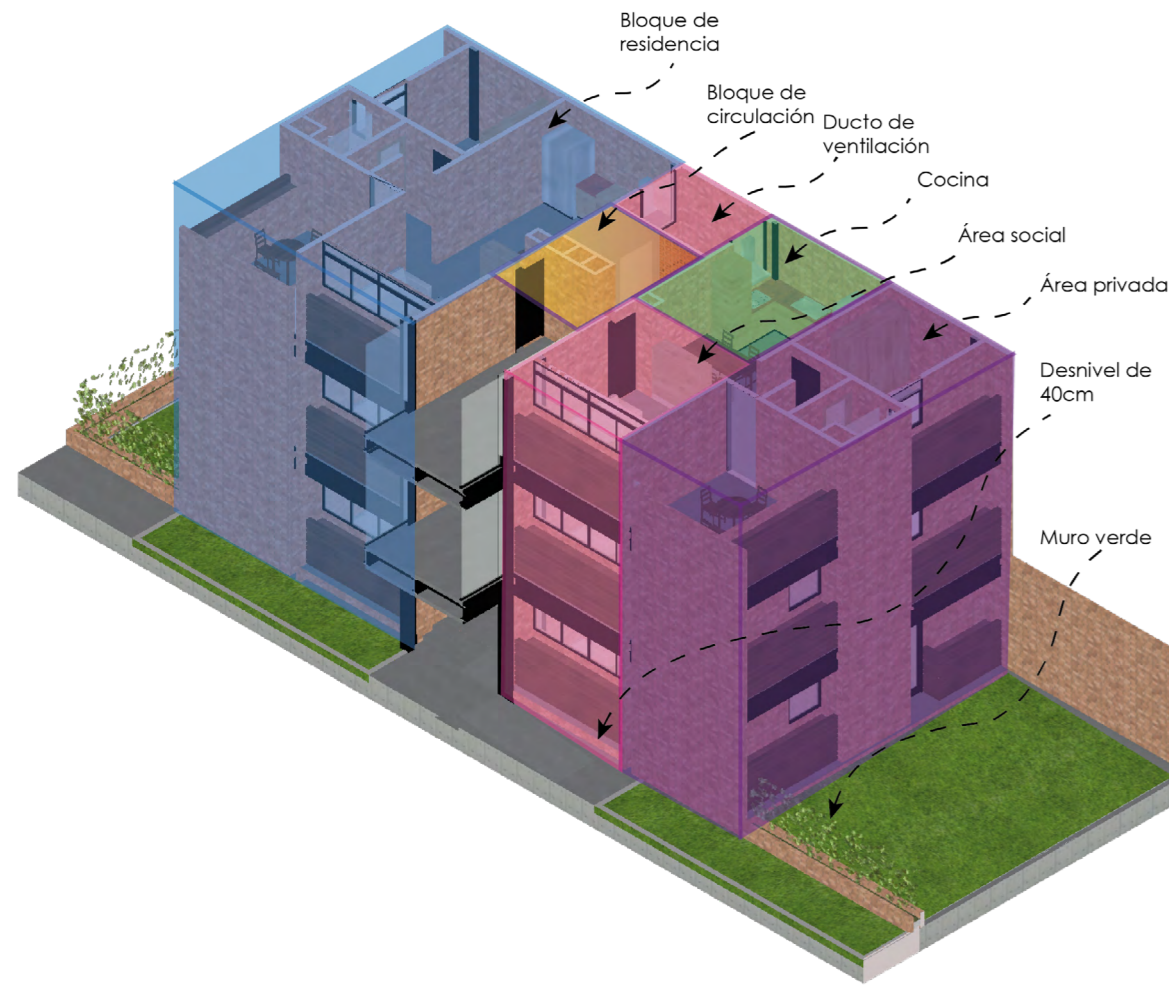


Figura 105. Esquema de áreas del proyecto Fuente : Elaboración Propia (2026)

### Contenido

Se plantean como estrategias de diseño una configuración en forma de "H", con el fin de generar dos bloques residenciales conectados mediante un núcleo de circulación vertical. Esta disposición permite la creación de un ducto de ventilación, generando una mayor cantidad de fachadas expuestas a la ventilación e iluminación natural para los espacios interiores.

La segunda estrategia de diseño se basa en la ubicación y orientación de las aberturas. Por un lado, el área social se abre hacia las circulaciones exteriores, mientras que las áreas privadas se orientan hacia un patio lateral, con el objetivo de mantener la privacidad.

Finalmente, la tercera estrategia consiste en generar un desnivel de 40 cm entre la circulación exterior y las ventanas correspondientes al área social. Esta diferencia de nivel permite, a través de la altura, ofrecer una mayor privacidad, esto como se observa en la (Figura 105).

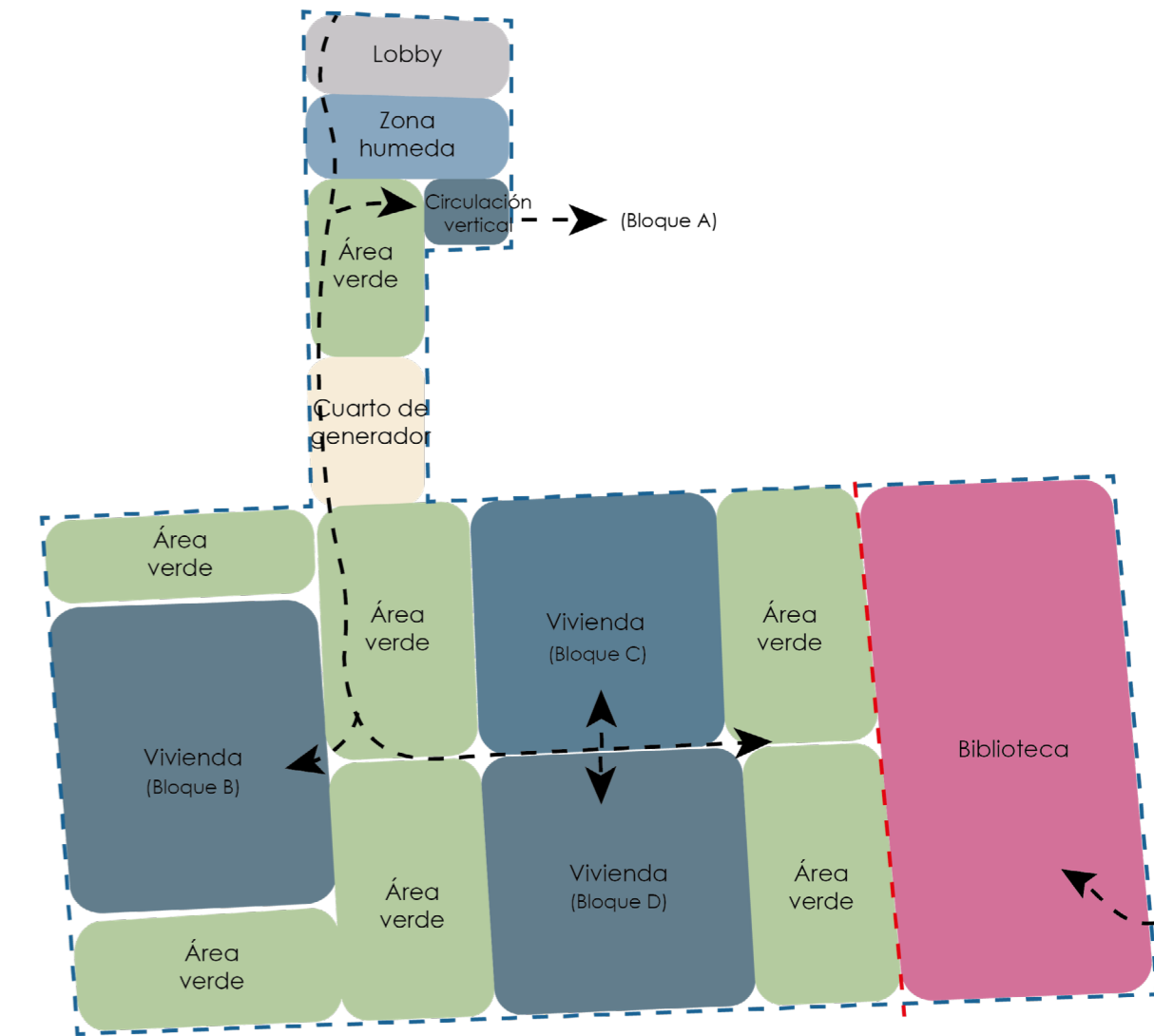


Figura 106. Esquema de zonificación del proyecto. Fuente : Elaboración Propia (2026)

### Contenido

En el emplazamiento del proyecto se puede observar una clara división entre la biblioteca y las áreas residenciales, permitiendo que ambos usos funcionen de manera independiente. Esta organización genera dos accesos diferenciados: uno principal a través del lobby para los residentes y otro destinado exclusivamente a la biblioteca, garantizando así una mayor privacidad y control para las viviendas.

Asimismo, se identifican áreas verdes integradas dentro del proyecto, ubicadas principalmente en los laterales de las viviendas. Estos espacios cumplen un papel importante en la planta baja, ya que aportan vegetación, mejoran la calidad ambiental y generan zonas de transición y permanencia, como se puede observar en la (Figura 106).



Rango de áreas de los usos	Programa de usos	Leyenda
23,10m <sup>2</sup>	Lobby	
13,40m <sup>2</sup>	Generador eléctrico	
6,10m <sup>2</sup>	Cuarto de telecomunicaciones	
293m <sup>2</sup>	Área Verde	
2,50m <sup>2</sup> -41,60m <sup>2</sup>	Áreas húmedas	
8m <sup>2</sup> -14,60m <sup>2</sup>	Dormitorios	
7,50m <sup>2</sup> -10,60m <sup>2</sup>	Salas	
13,20m <sup>2</sup> -18,80m <sup>2</sup>	Cocinas y comedor	
8,30m <sup>2</sup> -11,40m <sup>2</sup>	Balcones	
30m <sup>2</sup>	Recepción	
47,80m <sup>2</sup>	Aulas	
70,40m <sup>2</sup>	Media teca	
308.80m <sup>2</sup>	Biblioteca (tres niveles)	

Tabla 1. Cuadro de programas Elaboración propia (2026).

Figura 107. Zonificación de la Planta Baja. Fuente : Elaboración Propia (2026)

Escala 1:450



Figura 108. Zonificación de la Primera Planta Alta. Fuente : Elaboración Propia (2026)

Escala 1:450



Figura 109. Zonificación de la Segunda Planta Alta. Fuente : Elaboración Propia (2026)

Escala 1:450



## 03.2 VIALIDAD ECONÓMICA

### 03.2.1 Volumetria y planta de áreas vendibles



Figura 111. Esquema volumétrico del proyecto Fuente : Elaboración Propia (2026)



Figura 110. Esquema de áreas vendibles planta baja Fuente : Elaboración Propia (2026)



Figura 112. Esquema de áreas vendibles planta alta Fuente : Elaboración Propia (2026)



Figura 113. Esquema de áreas vendibles segunda planta alta Fuente : Elaboración Propia (2026)

03.2.2 Tablas de datos de áreas, densidades y costos.

HABITANTES PROMEDIO	47
ÁREA TOTAL TERRENO (Ha)	0,136664
Hab/Ha	343,91

Tabla 2. Densidad del lote Elaboración propia (2026).

HABITANTES PROMEDIO	183
ÁREA TOTAL MANZANA (Ha)	1,061628
Hab/Ha	172,38

Tabla 3. Densidad manzana Elaboración propia (2026).

HABITANTES PROMEDIO	4201
ÁREA TOTAL BARRIO (Ha)	34,996
Hab/Ha	120,04

Tabla 4. Densidad Barrio 5x5 Elaboración propia (2026).

Habitantes Manzana	
Inicial	126
Final(con proyecto)	173
Densidad Manzana Hab/Ha	
Inicial	135,6
Final(con proyecto)	172,38
Densidad Barrio Hab/Ha	
Inicial	118,6992799
Final(con proyecto)	120,04

Tabla 5. Comparativa de datos Elaboración propia (2026).

ÁREA DE CONSTRUCCION EN PLANTA BAJA	936,8
ÁREA TOTAL DEL TERRENO	1366,64
COS	68,55%

Tabla 6. Coeficiente de ocupación del suelo propia Elaboración propia (2026).

ÁREA DE CONSTRUCCION EN PLANTA BAJA	936,8
ÁREA DE CONSTRUCCION EN PLANTAS ALTAS	1731,8
ÁREA TOTAL DEL TERRENO	1366,64
CUS	195,27%

Tabla 7. Coeficiente de uso de suelo propia Elaboración propia (2026).

m²	293,00
----	--------

Tabla 8. Área verde Elaboración propia (2026).

	CANTIDAD	ÁREA	TOTAL	PORCENTAJE
BIBLIOTECA	1	250,89	250,89	34,94%
SUITE TIPO A	0	73,7	0	0,00%
SUITE TIPO 1B	1	68,2	68,2	9,50%
SUITE TIPO 2B	1	81,26	81,26	11,32%
SUITE TIPO C	2	61,13	122,26	17,03%
SUITE TIPO D	2	97,7	195,4	27,21%
			718,01	100,00%

Tabla 9. Áreas planta baja Elaboración propia (2026).

	CANTIDAD	ÁREA	TOTAL	PORCENTAJE
BIBLIOTECA	1	227,44	227,44	29,60%
SUITE TIPO A	1	73,7	73,7	9,59%
SUITE TIPO 1B	1	68,2	68,2	8,88%
SUITE TIPO 2B	1	81,26	81,26	10,58%
SUITE TIPO C	2	61,13	122,26	15,91%
SUITE TIPO D	2	97,7	195,4	25,43%
			768,26	100,00%

Tabla 10. Áreas primera planta alta Elaboración propia (2026).

	CANTIDAD	ÁREA	TOTAL	PORCENTAJE
BLOQUE BIBLIOTECA	1	227,44	227,44	33,65%
SUITE TIPO A-B	1	59,28	59,28	8,77%
SUITE TIPO 1B-B	1	55,7	55,7	8,24%
SUITE TIPO 2B-B	1	67,11	67,11	9,93%
SUITE TIPO C-B	2	49,78	99,56	14,73%
SUITE TIPO D-B	2	83,4	166,8	24,68%
			675,89	75,32%

Tabla 11. Áreas segunda planta alta Elaboración propia (2026).

	CANTIDAD	ÁREA	TOTAL	PORCENTAJE
BLOQUE BIBLIOTECA	0	0	0	0,00%
SUITE TIPO A-B	1	14,4	14,4	15,59%
SUITE TIPO 1B-B	1	12,5	12,5	13,53%
SUITE TIPO 2B-B	1	14,13	14,13	15,29%
SUITE TIPO C-B	2	11,37	22,74	24,61%
SUITE TIPO D-B	2	14,31	28,62	30,98%
			92,39	100,00%

Tabla 12. Áreas balcones Elaboración propia (2026).

	CANTIDAD	ÁREA	TOTAL	PORCENTAJE
BLOQUE BIBLIOTECA	1	250,89	250,89	26,78%
BLOQUE DE VIVIENDA A	1	91,18	91,18	9,73%
BLOQUE DE VIVIENDA B	1	173,81	173,81	18,55%
BLOQUE DE VIVIENDA C	1	144,88	144,88	15,47%
BLOQUE DE VIVIENDA D	1	227,52	227,52	24,29%
BLOQUE DE GENERADOR	1	24,97	24,97	2,67%
MURO DE CERRAMIENTO	-	23,55	23,55	2,51%
			936,8	100,00%

Tabla 13. Áreas de construcción plantas bajas Elaboración propia (2026).

	PLANTAS	ÁREA	TOTAL	PORCENTAJE
BLOQUE BIBLIOTECA	2	227,44	454,88	26,27%
BLOQUE DE VIVIENDA A	2	111,58	223,16	12,89%
BLOQUE DE VIVIENDA B	2	173,81	347,62	20,07%
BLOQUE DE VIVIENDA C	2	135,62	271,24	15,66%
BLOQUE DE VIVIENDA D	2	217,45	434,9	25,11%
			1731,8	100,00%

Tabla 14. Áreas de construcción plantas altas Elaboración propia (2026).

	CANTIDAD	ÁREA	TOTAL	PORCENTAJE
BLOQUE BIBLIOTECA	1	250,89	250,89	27,11%
BLOQUE DE VIVIENDA A	0	0	0	0,00%
BLOQUE DE VIVIENDA B	1	194,56	194,56	21,02%
BLOQUE DE VIVIENDA C	1	183,99	183,99	19,88%
BLOQUE DE VIVIENDA D	1	296,1	296,1	31,99%
			925,54	100,00%

Tabla 15. Áreas vendibles plantas bajas Elaboración propia (2026).

	CANTIDAD	ÁREA	TOTAL	PORCENTAJE
BLOQUE BIBLIOTECA	1	454,88	454,88	29,60%
BLOQUE DE VIVIENDA A	1	147,38	147,38	9,59%
BLOQUE DE VIVIENDA B	1	298,91	298,91	19,45%
BLOQUE DE VIVIENDA C	1	244,51	244,51	15,91%
BLOQUE DE VIVIENDA D	1	390,82	390,82	25,44%
			1536,5	100,00%

Tabla 16. Áreas vendibles plantas altas Elaboración propia (2026).

	CANTIDAD	ÁREA	TOTAL	PORCENTAJE
PLANTA BAJA	1	450,837	450,837	71,46%
OTRAS PLANTAS	2	90,02	180,04	28,54%
			630,877	100,00%

Tabla 17. Áreas no vendibles Elaboración propia (2026).

NOMBRES					
PABLO GARCIA	TESIS				
VICTOR AGUILAR	Proyecto de conjunto residencial con equipamientos de apoyo educativo en el sector María Auxiliadora en el Centro Histórico de Cuenca.				
DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	MONTO	
COSTO TERRENO	M2	1.367	\$ 500,00	\$ 683.320,00	
TOTAL M2 DE CONSTRUCCION	M2	2.669	\$ 600,00	\$ 1.601.160,00	
M2 VENTA MONTO INVERSIÓN/VENTA	M2	2.462	\$ 927,88	\$ 2.284.480,00	
INCIDENCIA COSTO TERRENO EN CADA M2 DE VENTA				\$ 683.320,00	VALOR MENOR IGUAL A 250 USD/M2
				2.462	\$ 277,5
M2 CONSTRUIDOS NO VENDIBLES	M2	207			
PORCENTAJE DE ÁREAS COMUNALES	%	7,7			
M2 CONSTRUCCIÓN PLANTA BAJA	M2	936,8			
M2 CONSTRUCCIÓN TOTALES	M2	2.668,6			
COS	%	68,5			
CUS	%	195,3			

Tabla 18. Análisis de factibilidad Elaboración propia (2026).

### 03.3 PROYECTO ARQUITECTÓNICO

#### 03.3.1 Plantas Generales



Figura 114. Planta Baja General  
Elaboración propia (2026).  
Escala 1:450



Figura 115. Planta Alta General  
Elaboración propia (2026).  
Escala 1:450



Figura 116. Segunda Planta Alta  
General Elaboración propia (2026).  
Escala 1:450



Figura 117. Planta de Cubierta  
General Elaboración propia (2026).  
Escala 1:450

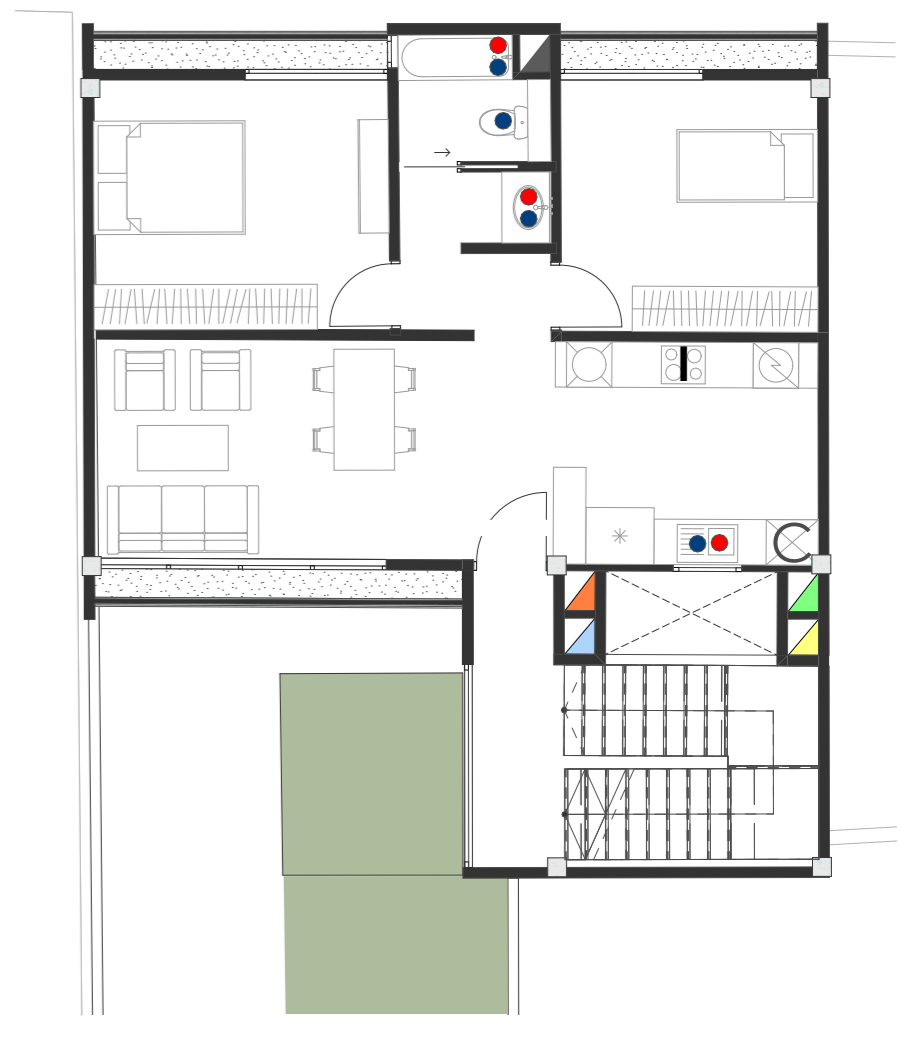
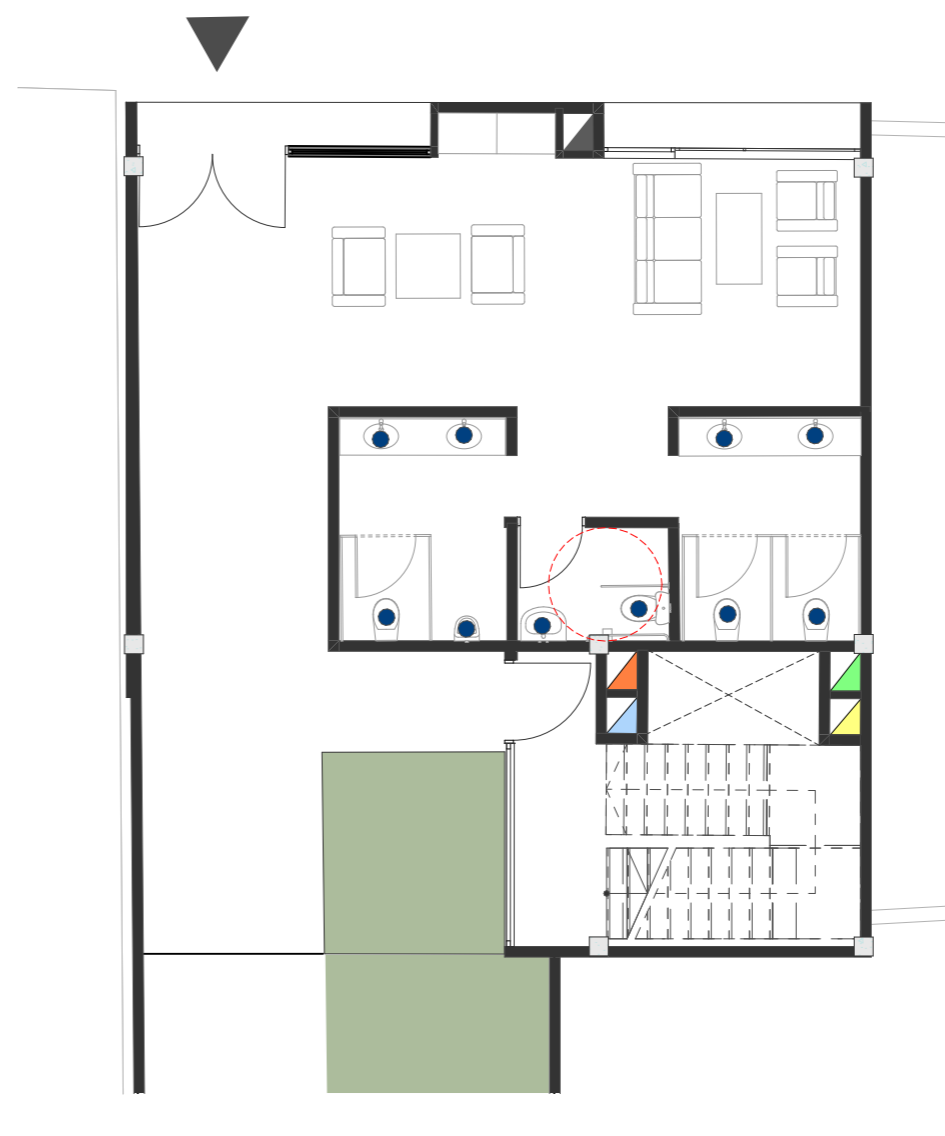




Figura 121. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026).

**Leyenda**

- Ductos de sistemas contra incendios 
- Ductos de agua fría 
- Ductos eléctricos 
- Ductos de Telecomunicaciones 
- Ductos de desagüe y aguas lluvia 
- Ductos de aguas lluvia 
- Punto de agua potable caliente 
- Punto de agua potable fría 
- Calefon eléctrico 
- Cocina de inducción 



Figura 122. Planta Alta Fuente del Bloque B Escala 1:100

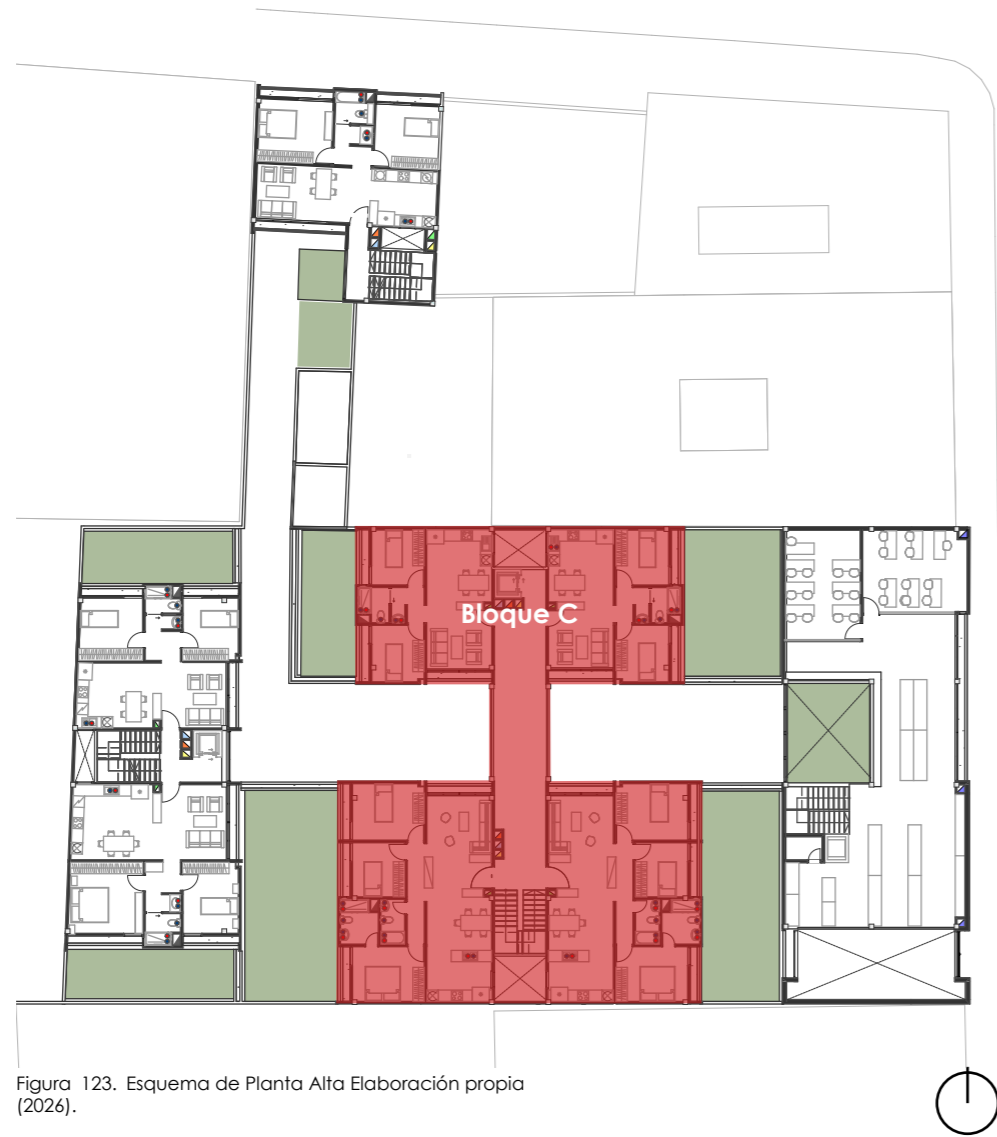





Figura 123. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026).

- Leyenda**
- Ductos de sistemas contra incendios 
  - Ductos de agua fría 
  - Ductos eléctricos 
  - Ductos de Telecomunicaciones 
  - Ductos de desagüe y aguas lluvia 
  - Ductos de aguas lluvia 
  - Punto de agua potable caliente 
  - Punto de agua potable fría 
  - Calefon eléctrico 
  - Cocina de inducción 

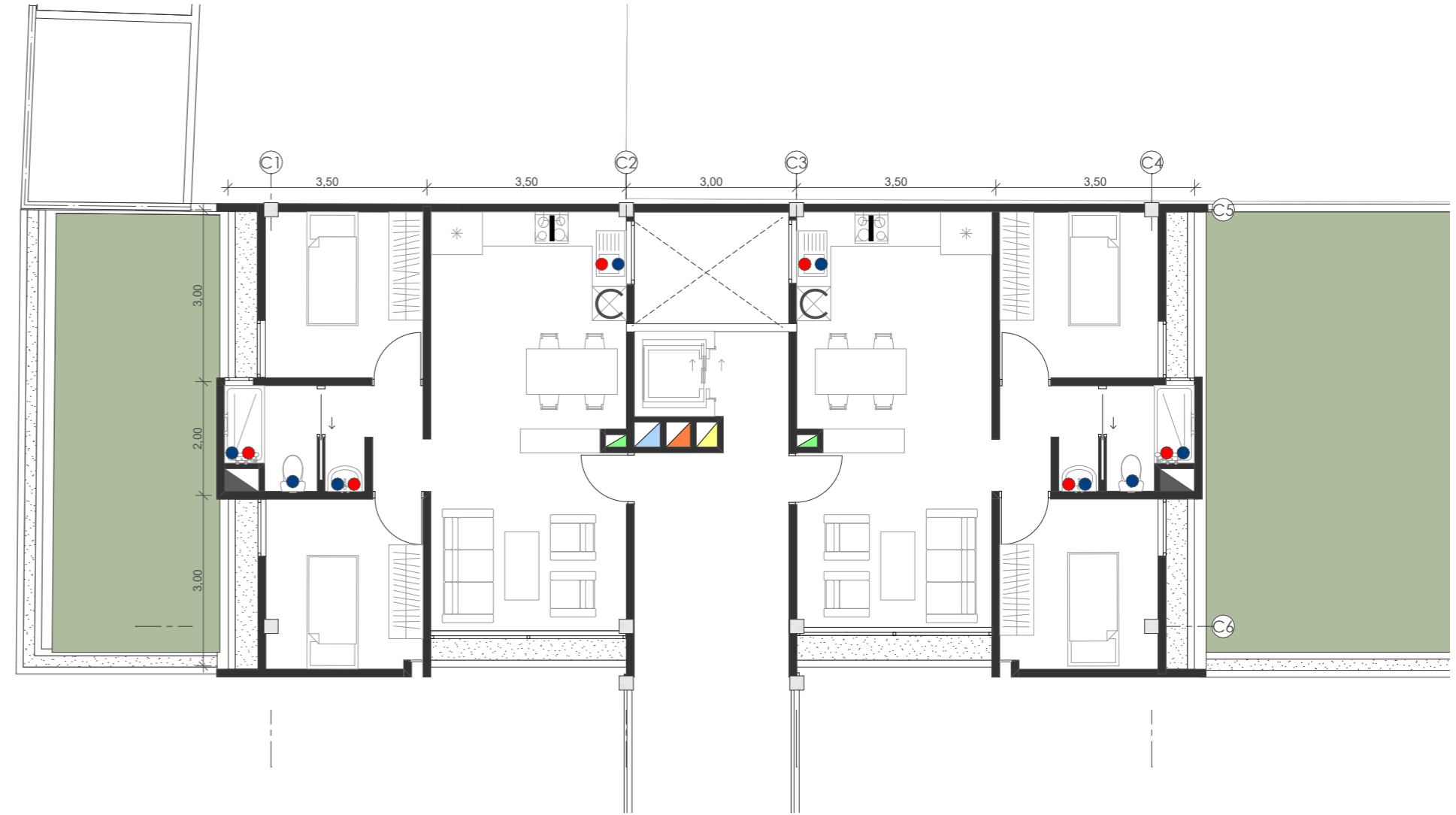


Figura 124. Planta Alta del Bloque C Elaboración propia (2026). Escala 1:100

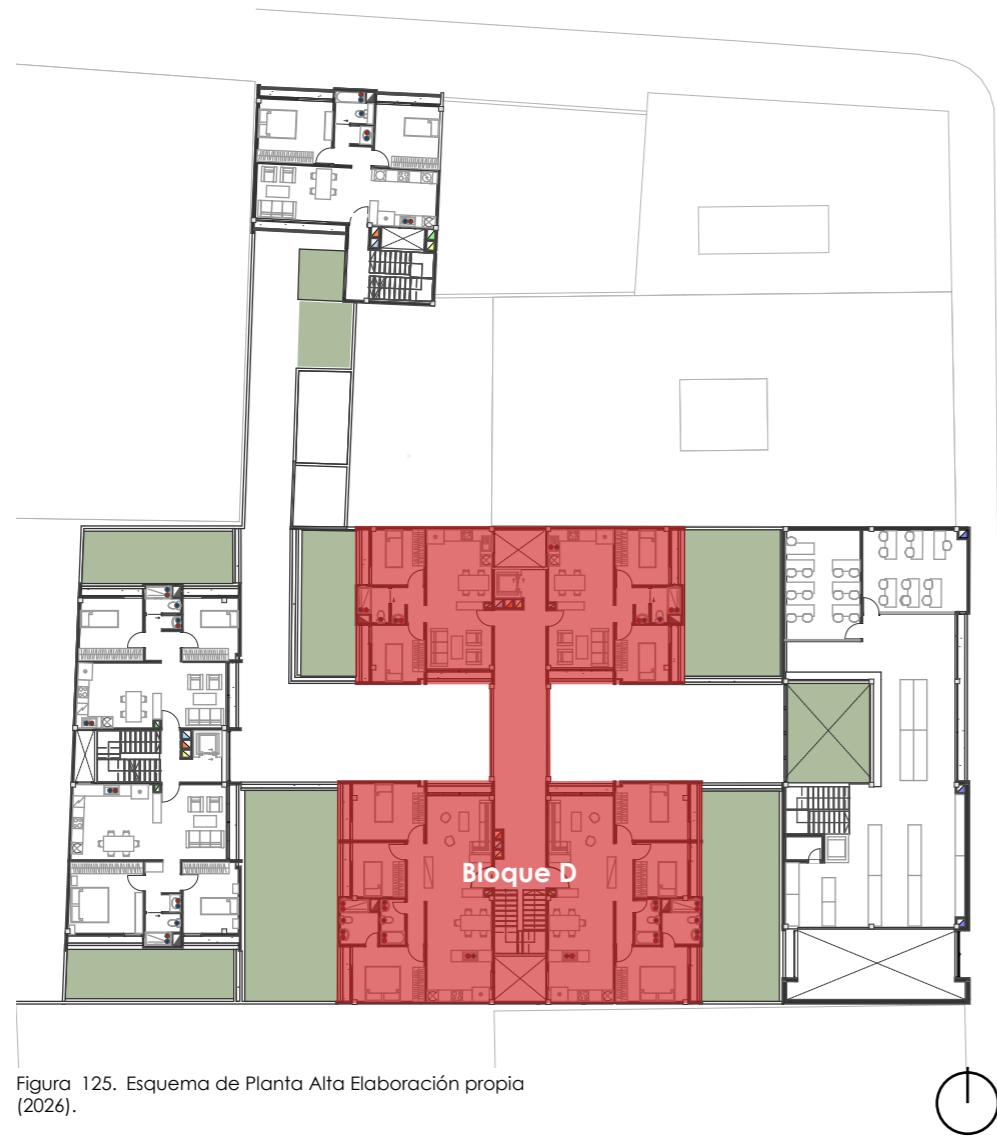


Figura 125. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026).

**Leyenda**

- Ductos de sistemas contra incendios 
- Ductos de agua fría 
- Ductos eléctricos 
- Ductos de Telecomunicaciones 
- Ductos de desagüe y aguas lluvia 
- Ductos de aguas lluvia 
- Punto de agua potable caliente 
- Punto de agua potable fría 
- Calefon eléctrico 
- Cocina de inducción 



Figura 126. Planta Alta del Bloque D  
Escala 1:100

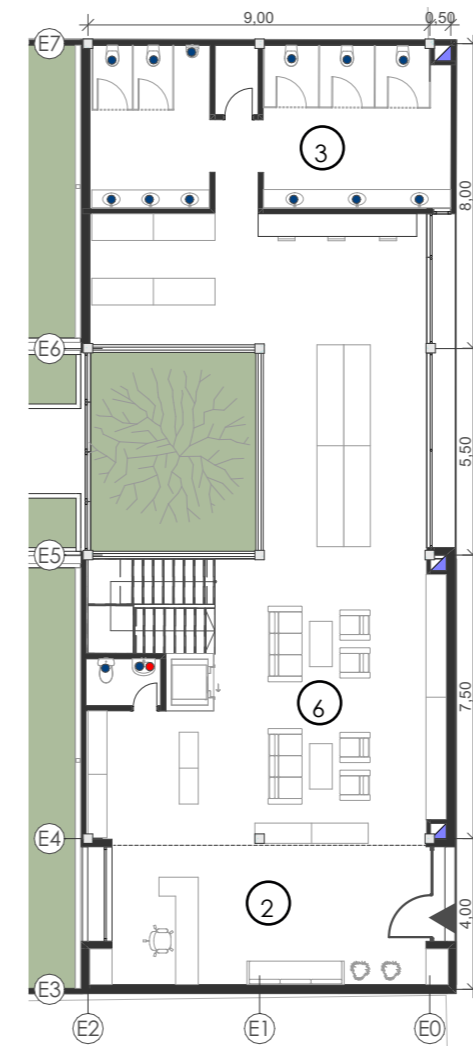


Figura 128. Planta Baja de la Biblioteca Elaboración propia (2026). Escala 1:200

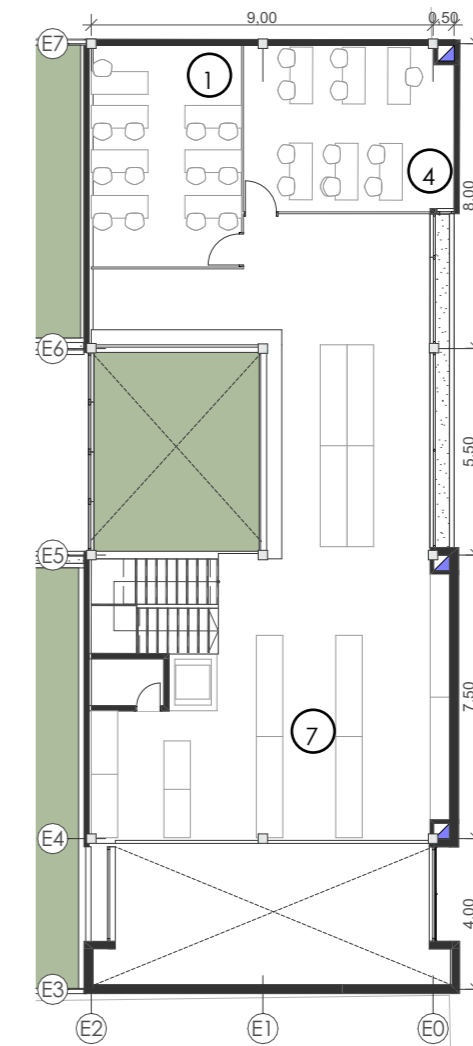


Figura 129. Primera Planta Alta de la Biblioteca Elaboración propia (2026). Escala 1:200

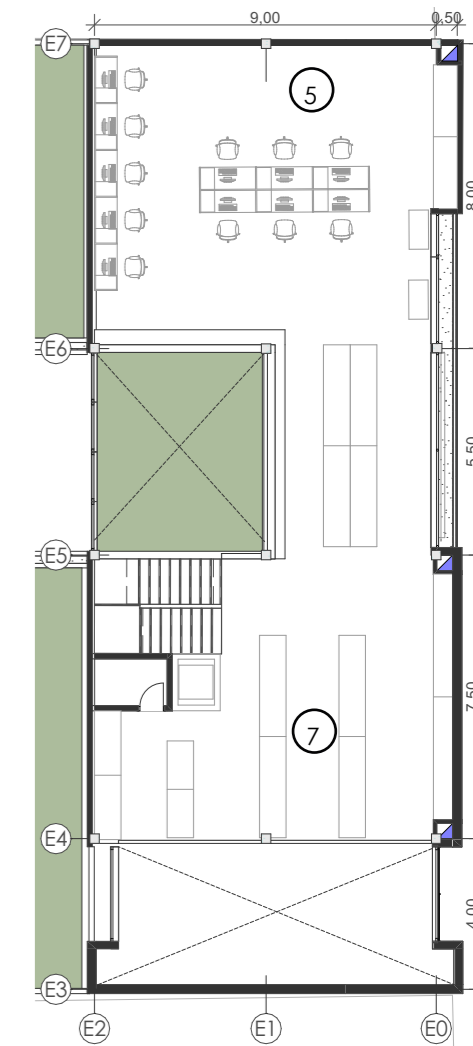


Figura 130. Segunda Planta Alta de la Biblioteca Elaboración propia (2026). Escala 1:200



Figura 131. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026).

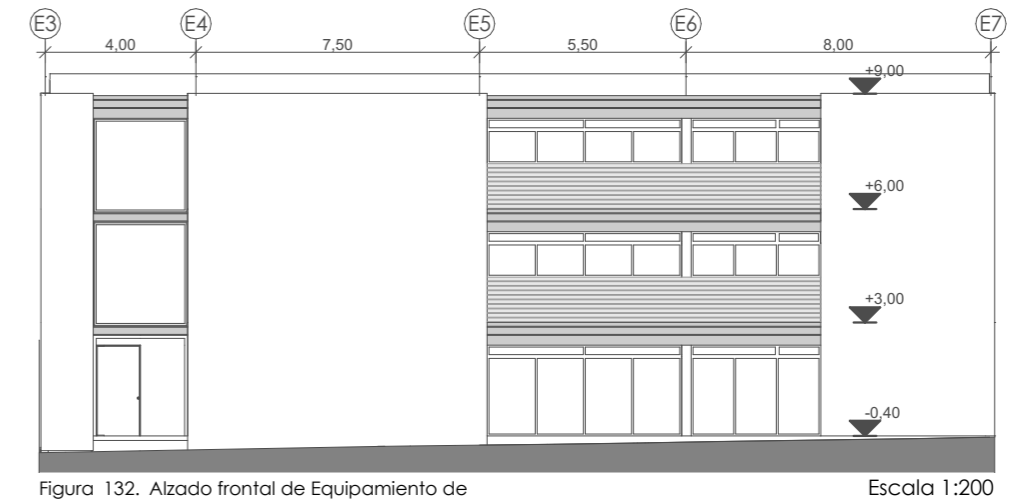


Figura 132. Alzado frontal de Equipamiento de apoyo y biblioteca (BLF) Elaboración propia (2026).

Escala 1:200

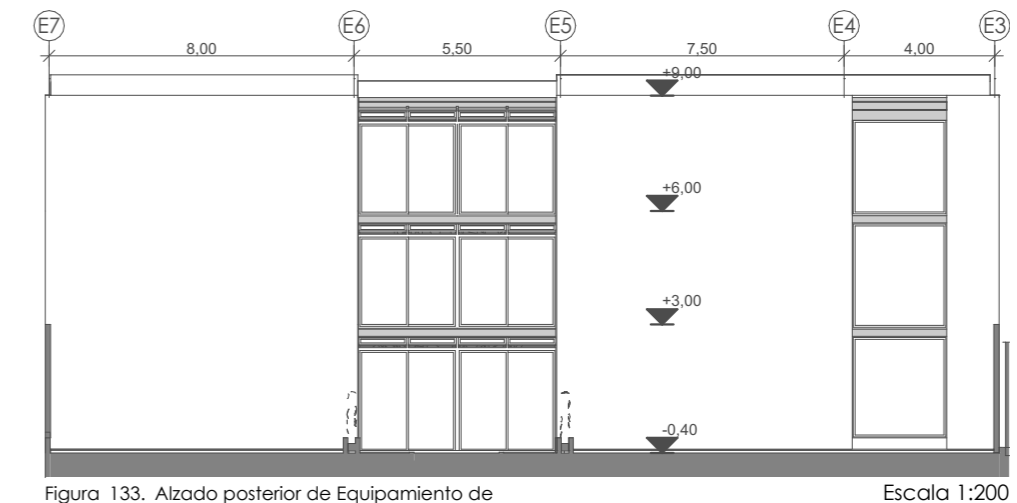


Figura 133. Alzado posterior de Equipamiento de apoyo y biblioteca (BLP) Elaboración propia (2026).

Escala 1:200



Figura 134. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026).

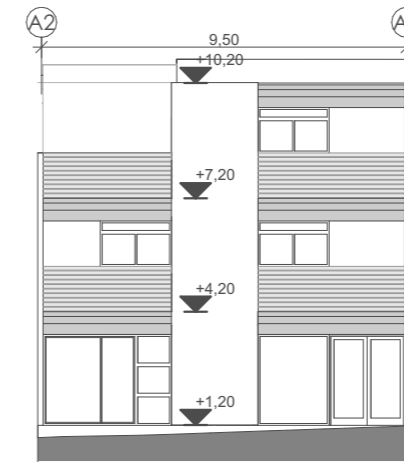


Figura 135. Alzado frontal del Bloque A (AF) Elaboración propia (2026). Escala 1:200

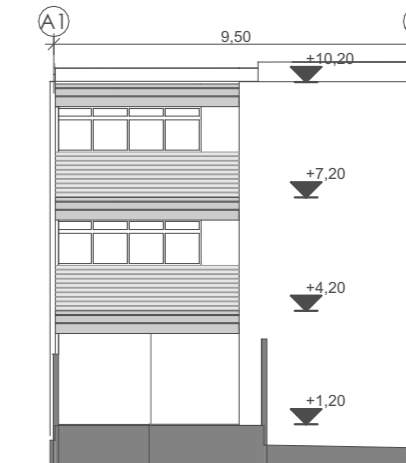


Figura 139. Alzado posterior del Bloque A (AP) Elaboración propia (2026). Escala 1:200



Figura 138. Alzado frontal del bloque B (BF) Elaboración propia (2026). Escala 1:200

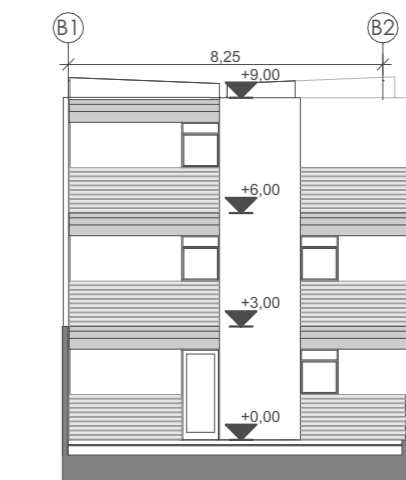


Figura 136. Alzado lateral derecho del Bloque B (BD) Elaboración propia (2026). Escala 1:200

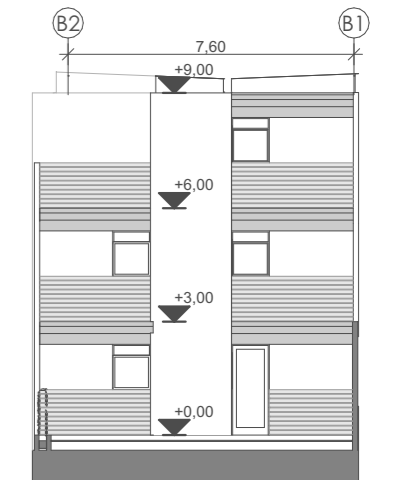


Figura 137. Alzado lateral izquierdo del Bloque B (BI) Elaboración propia (2026). Escala 1:200

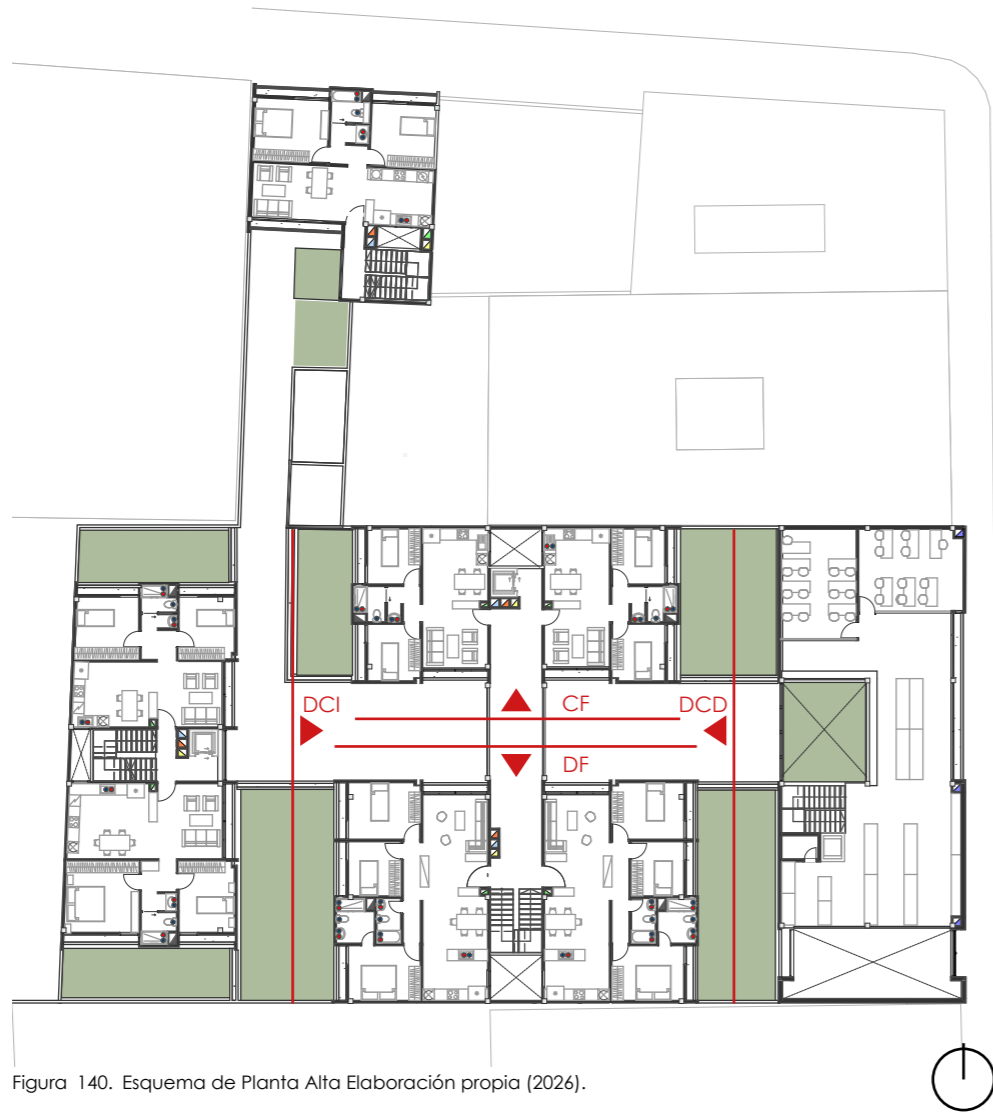


Figura 140. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026).

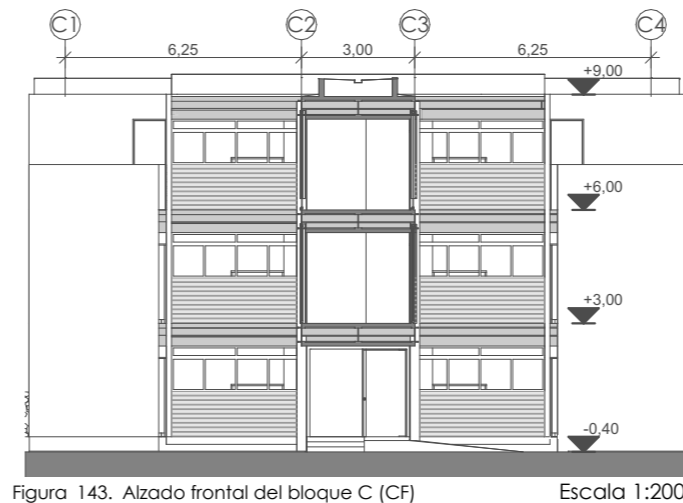


Figura 143. Alzado frontal del bloque C (CF)  
Elaboración propia (2026).

Escala 1:200

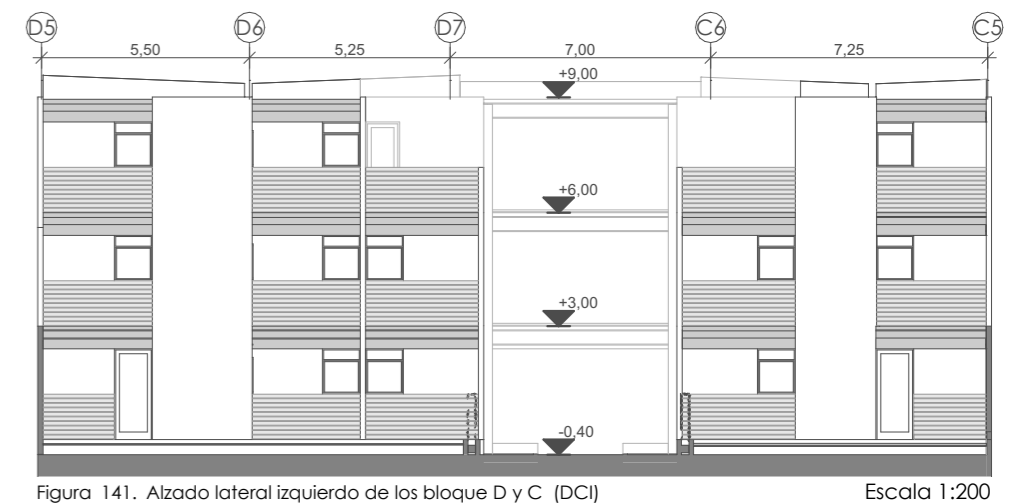


Figura 141. Alzado lateral izquierdo de los bloques D y C (DCI)

Escala 1:200



Figura 144. Alzado frontal del bloque D (DF)  
Elaboración propia (2026).

Escala 1:200



Figura 142. Alzado lateral derecho de los bloques D y C (DCD)  
Elaboración propia (2026).

Escala 1:200



Figura 145. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026).

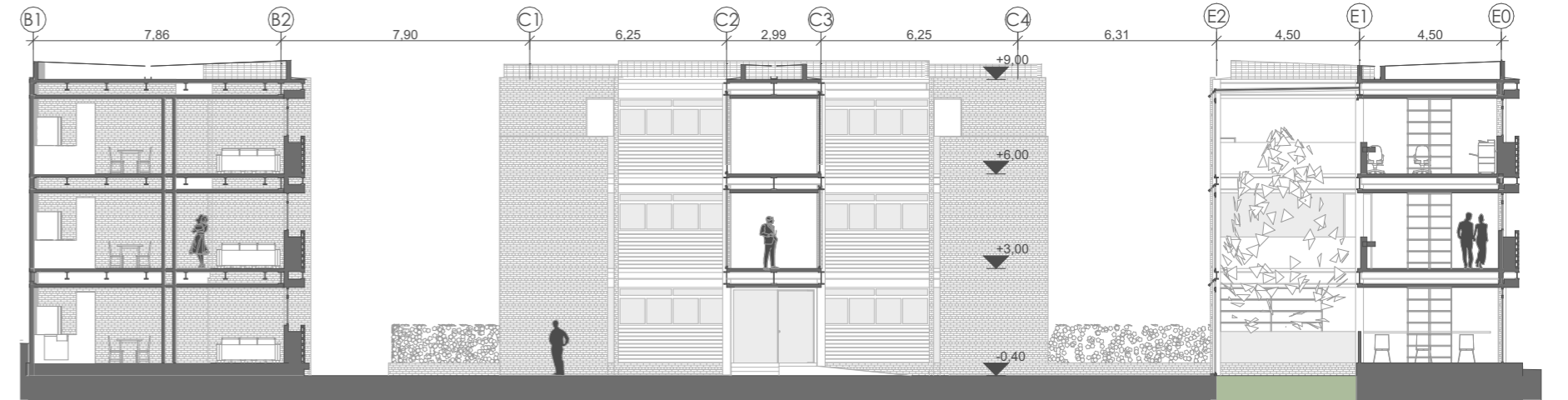


Figura 146. Sección Longitudinal General (SL) Elaboración propia (2026).

Escala 1:200

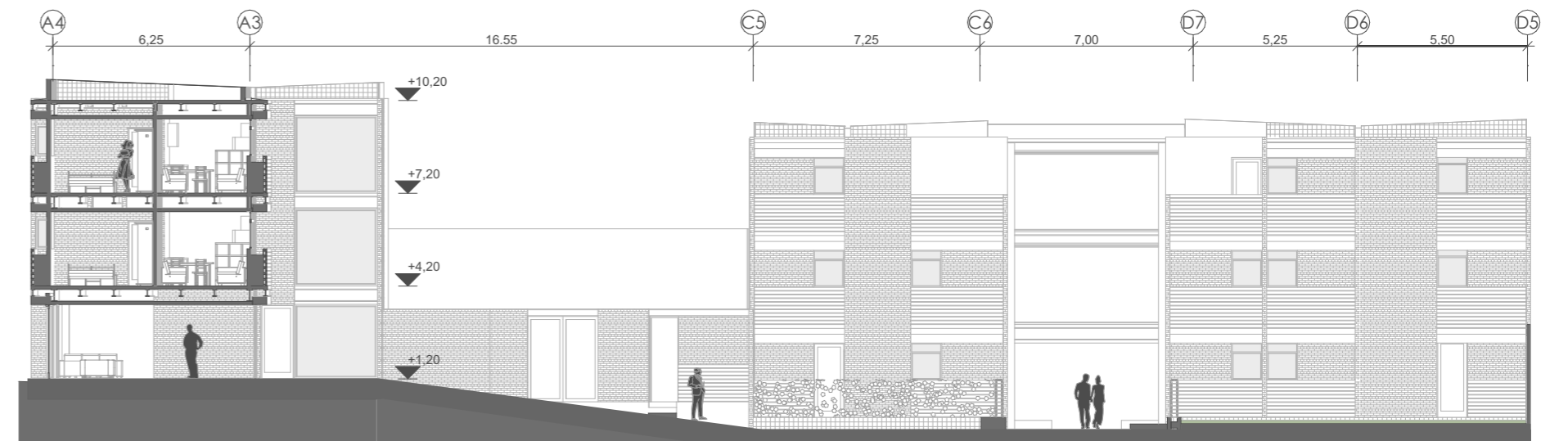


Figura 147. Sección Transversal General (SG) Elaboración propia (2026).

Escala 1:200



Figura 148. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026).

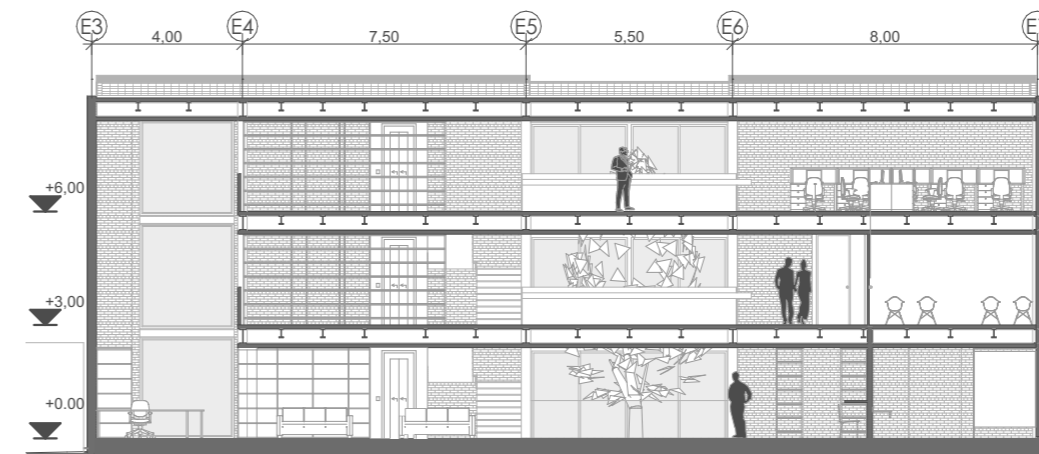
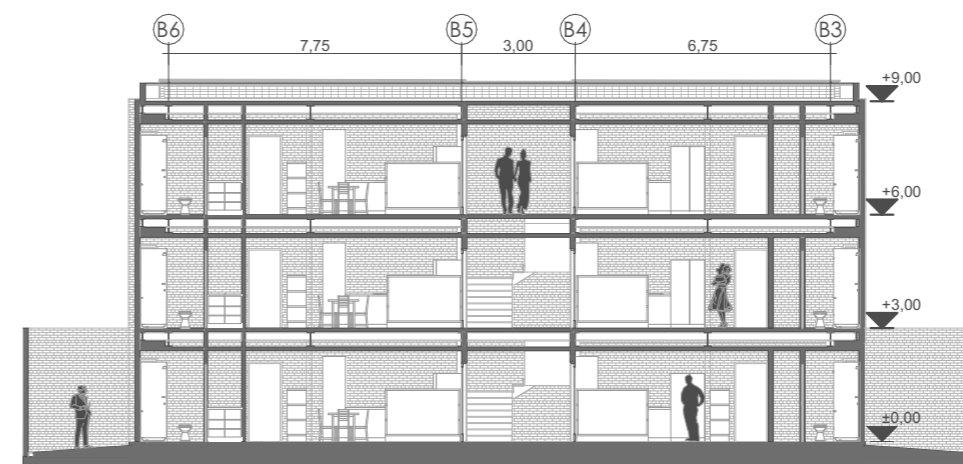


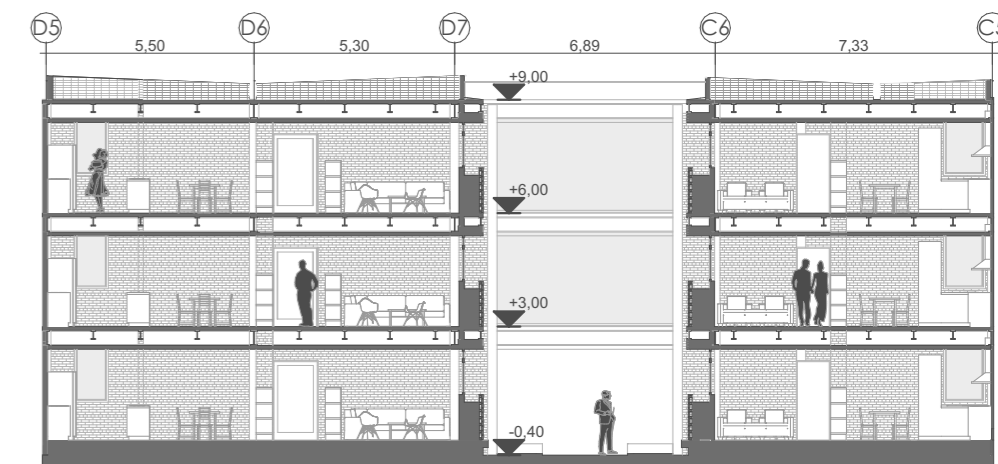
Figura 149. Sección transversal de la Biblioteca (ST) Elaboración propia (2026).

Escala 1:200



Sección Longitudinal del Bloque B (SB) Elaboración propia (2026).

Escala 1:200



Sección Transversal de los bloques D y C (SCD) Elaboración propia (2026).

Escala 1:200



## 04.1 PLANTAS ESTRUCTURALES

### 04.1.2 Estructura Bloque A y B



Figura 150. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026).

#### Leyenda

- Viga IPE 400
- Viga IPE 240
- Columna 25x25

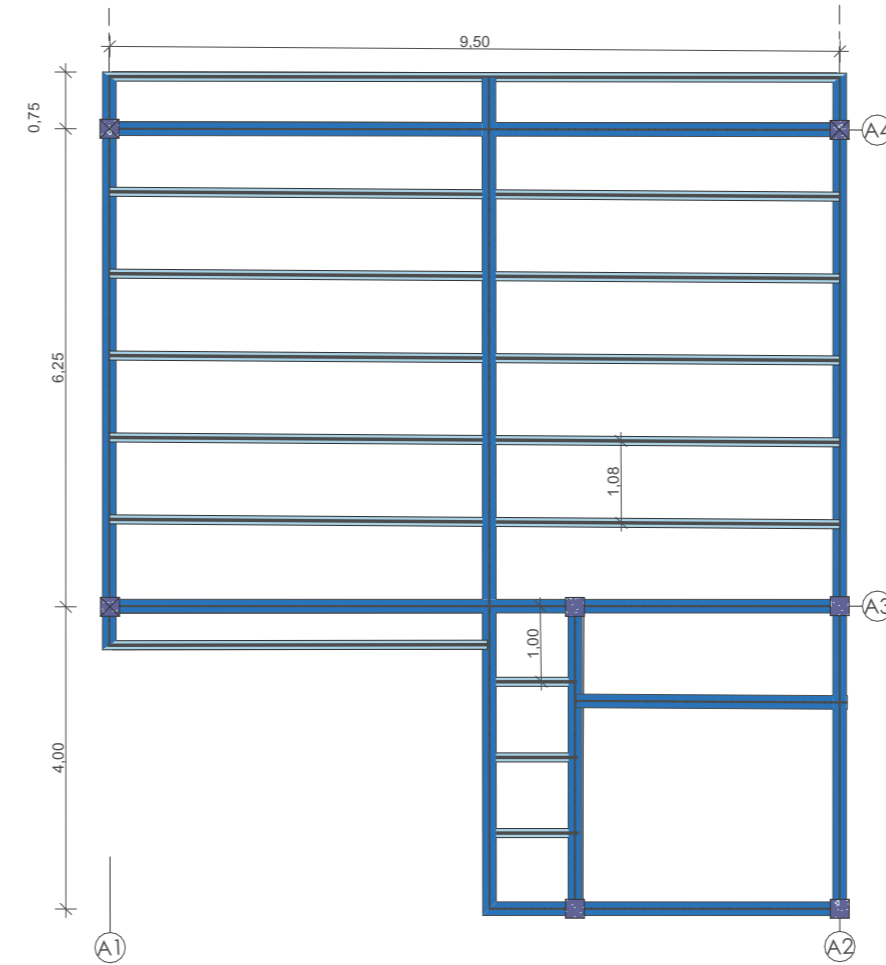


Figura 151. Planta de estructura del Bloque A Elaboración propia (2026). Escala 1:100

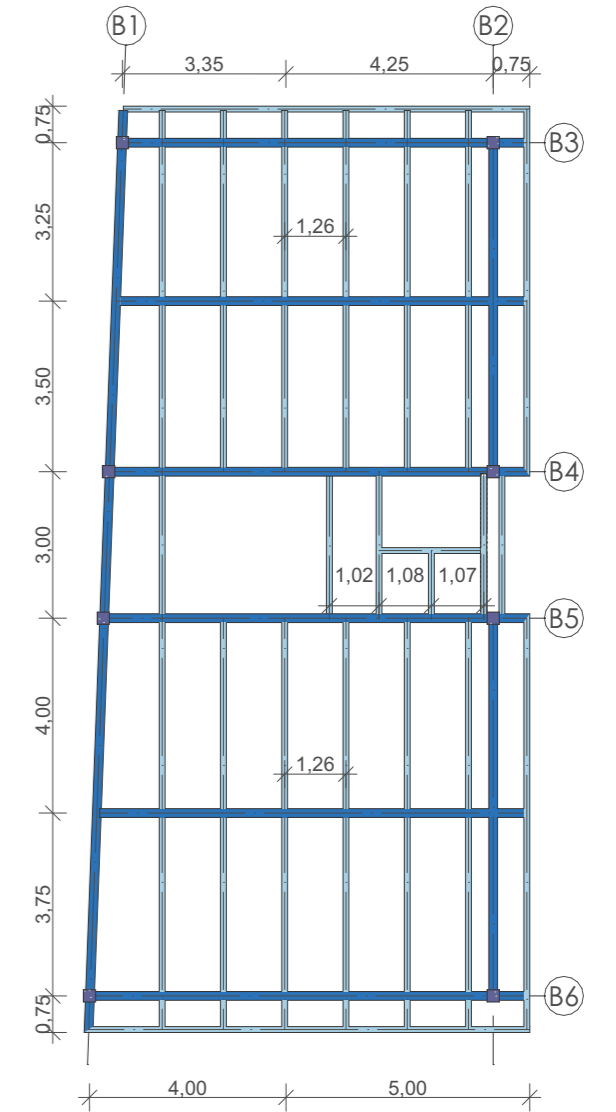


Figura 152. Planta de estructura del Bloque B Elaboración propia (2026). Escala 1:200

04.1.3 Estructura Bloque C,D y Biblioteca



Figura 153. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026).

**Leyenda**

- Viga IPE 400 —
- Viga IPE 240 —
- Columna 25x25

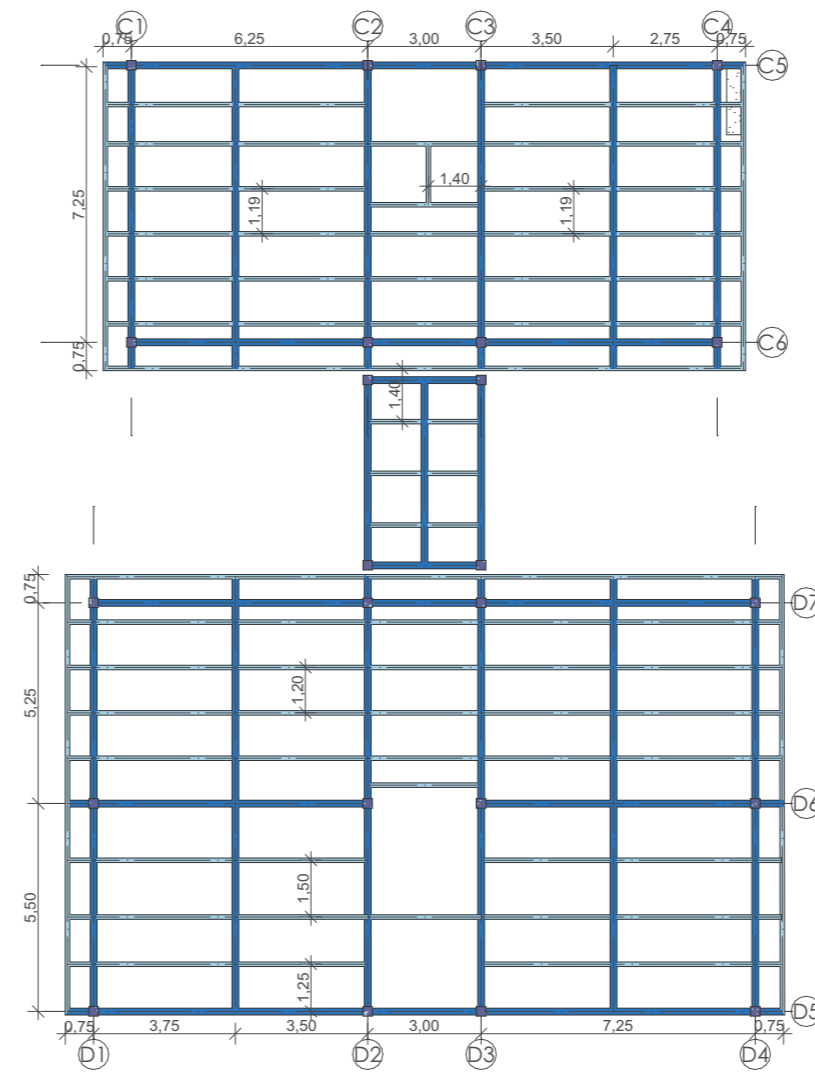


Figura 154. Planta de estructura del Bloque C y D Elaboración propia (2026). Escala 1:200

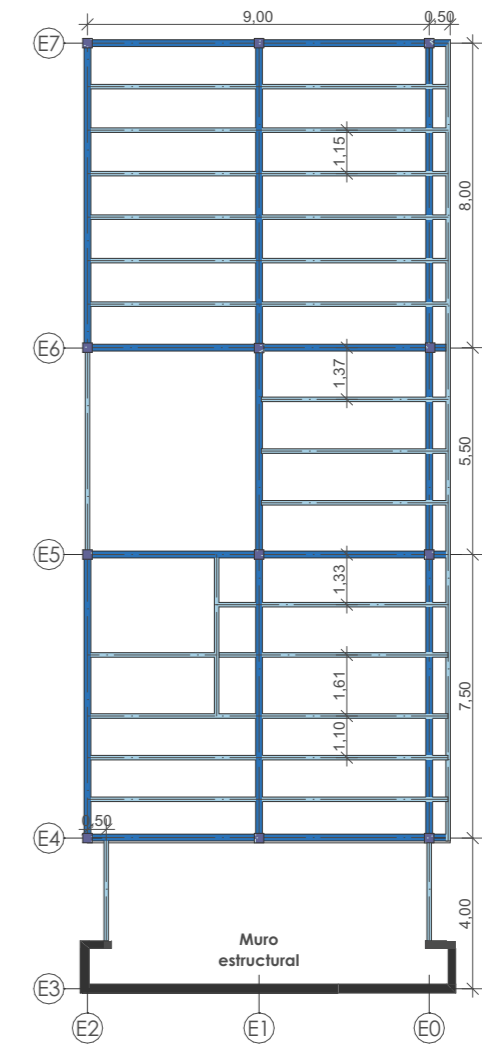
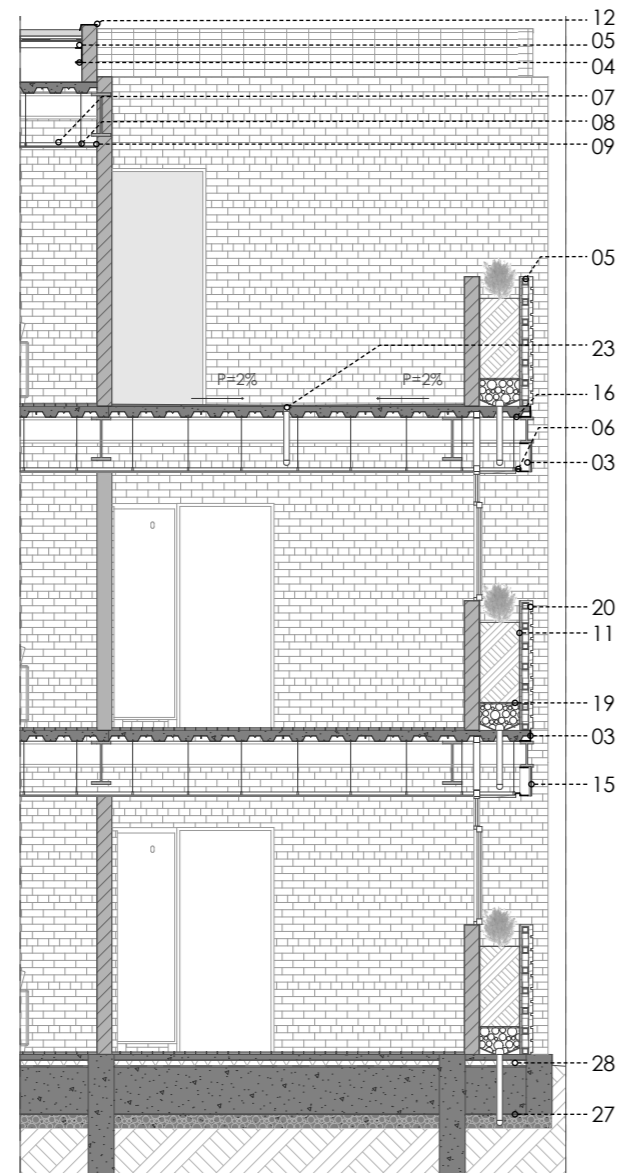


Figura 155. Planta Estructural de la Biblioteca Elaboración propia (2026). Escala 1:200



Escala 1:70

Figura 157. Alzado confrontado Tipo A  
Elaboración propia (2026).



Escala 1:70

Figura 156. Sección constructiva Tipo A  
Elaboración propia (2026).

**ACERO**

- 01** IPE 400  
Fijación: Soldadura a=8 mm (E7018)  
Acabado: Anticorrosivo + esmalte negro exterior  
Pintuco
- 02** IPE 240  
Fijación: Soldadura a=6 mm (E7018)  
Acabado: Anticorrosivo + esmalte negro exterior  
Pintuco
- 03** Perfil L estructural 100x100x10 mm  
Fijación: Soldadura a=5 mm (E7018)  
Acabado: Anticorrosivo + esmalte negro exterior
- 04** Perfil C CFU 140x60x6 mm  
Fijación: Soldadura a=5 mm (E7018) o como elemento vertical anclaje a novalosa con placa base 15x15cm  
Acabado: Anticorrosivo + esmalte negro exterior
- 05** Tubo estructural cuadrado 60x60x3 mm  
Fijación: Soldadura perimetral a=5 mm (E7018)  
Acabado: Anticorrosivo + esmalte negro exterior
- 06** Perfil Omega 40x20x64 esp 3mm  
Fijación: Tornillo autoperforante TEK 3/16"  
Acabado: Anticorrosivo + esmalte negro exterior
- 07** Perfil T Principal OWA  
Fijación: Anclaje con clavo de fijación directa  
Acabado: Prelacado blanco
- 08** Perfil T Secundario OWA  
Fijación: Ensamble tipo clip  
Acabado: Prelacado blanco
- 09** Ángulo Perimetral OWA  
Fijación: Tacofisher plástico + tornillo 5/32"  
Acabado: Sin acabado
- 10** Caño 25x50 mm  
Fijación: Soldadura a=4 mm (E6013)  
Acabado: Anticorrosivo + esmalte negro exterior
- 12** Chapa galvanizada Cal:25  
Fijación: Tornillo autoperforante TEK 7/32" con arandela EPDM  
Acabado: Anticorrosivo + esmalte negro exterior
- 13** Chapa U45 cal 27  
Fijación: Tornillos autoperforantes 7/32"  
Acabado: Sin acabado
- 14** Malla electrosoldada 4x4cm  
Fijación: Amarre con alambre recocido  
Acabado: Sin acabado
- 15** Plancha metálica laminada 100mm esp  
Fijación: Anclaje mecánico tipo Hilti Kwik Bolt  
Acabado: Anticorrosivo + esmalte negro exterior

- 16** Novalosa 55  
Fijación: Conectores tipo stud Ø19 mm  
Acabado: Sin acabado

**POLÍMEROS / PLÁSTICOS / SINTÉTICOS**

- 11** Membrana impermeable poliestireno  
Fijación: Adhesivo asfáltico  
Acabado: Sin acabado
- 18** Piso flotante PVC 6mm  
Fijación: Adhesivo tipo Sika SikaBond  
Acabado: Sin acabado
- 19** Membrana geotextil 3mm  
Fijación: Apoyo directo  
Acabado: Sin acabado
- 21** Codo desagüe a 45 PVC Ø 75mm  
Fijación: Pegamento solvente Pavco  
Acabado: Sin acabado
- 22** Tubo desagüe PVC Ø 75mm  
Fijación: Pegamento solvente Pavco  
Acabado: Sin acabado
- 23** Rejilla desagüe PVC Ø 75mm  
Fijación: Mortero  
Acabado: Sin acabado
- 24** Rejilla cúpula Ø 75mm  
Fijación: Tornillos inox  
Acabado: Sin acabado
- 25** Lámina impermeable 5mm  
Fijación: Adhesivo asfáltico  
Acabado: Sin acabado
- 26** Lámina protección capilaridad  
Fijación: Apoyo directo + solape  
Acabado: Sin acabado
- 27** Lámina separadora 0,25mm  
Fijación: Apoyo directo + solape  
Acabado: Sin acabado
- 28** Aislamiento hidrófugo 10mm  
Fijación: Adhesivo  
Acabado: Sin acabado

**YESO / PREFABRICADOS LIVIANOS**

- 17** Plancha de yeso cartón 12,5 mm  
Fijación: Tornillos drywall  
Acabado: Empaste + pintura látex interior Pintuco

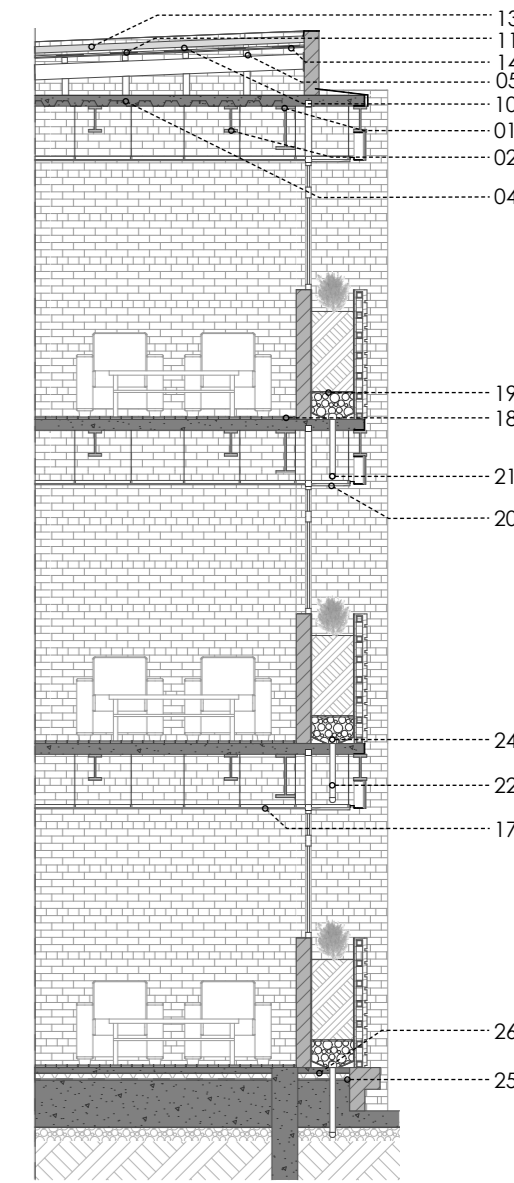
**MADERA**

- 20** Plancha de nogal 20mm  
Fijación: Adhesivo + fijación mecánica oculta  
Acabado: Barniz protector Sika



Escala 1:70

Figura 159. Alzado confrontado Tipo B  
Elaboración propia (2026).



Escala 1:70

Figura 158. Sección constructiva Tipo B  
Elaboración propia (2026).

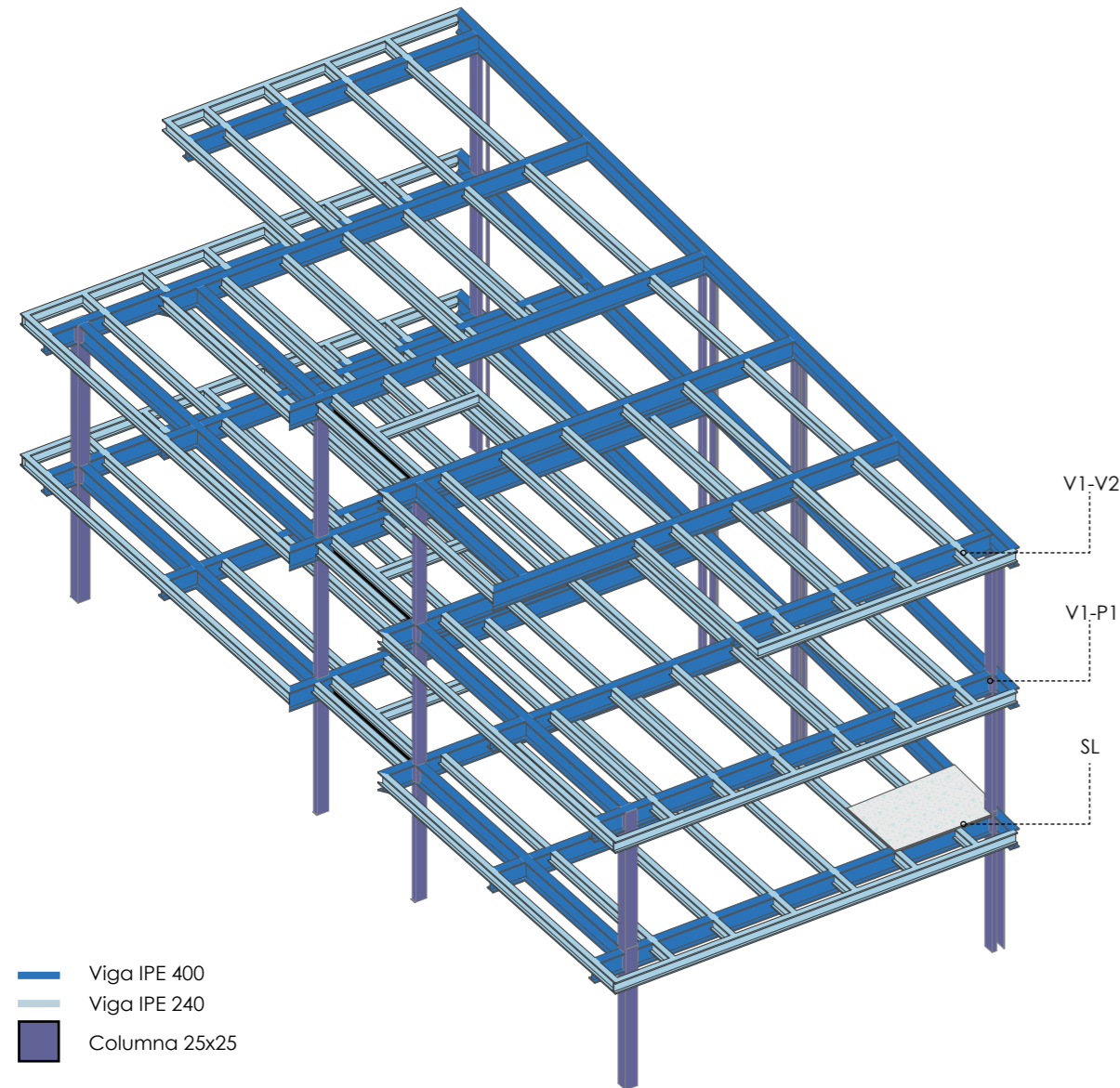


Figura 163. Axonometría Estructural del Bloque B Elaboración propia (2026).

- Viga IPE 400
- Viga IPE 240
- Columna 25x25

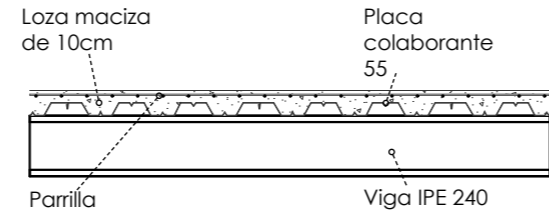


Figura 162. Solución de losa Elaboración propia (2026). SL

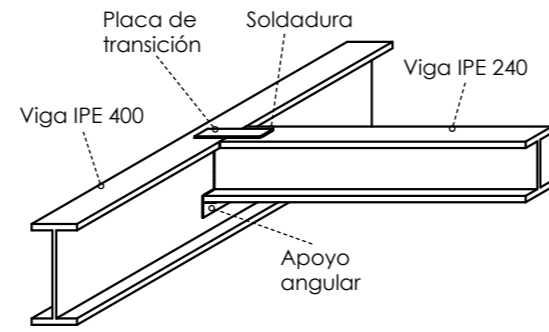


Figura 161. Unión viga principal con viga secundaria Elaboración propia (2026). V1-V2

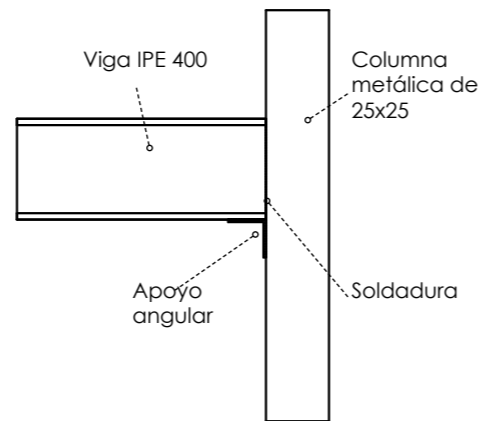


Figura 160. Unión columna-vigas Elaboración propia (2026). V1-P1

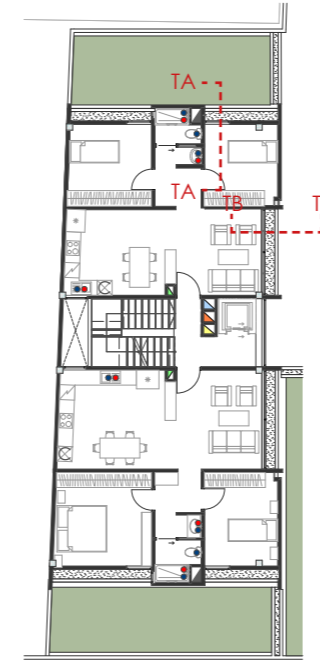


Figura 166. Planta del Bloque B Elaboración propia (2026).

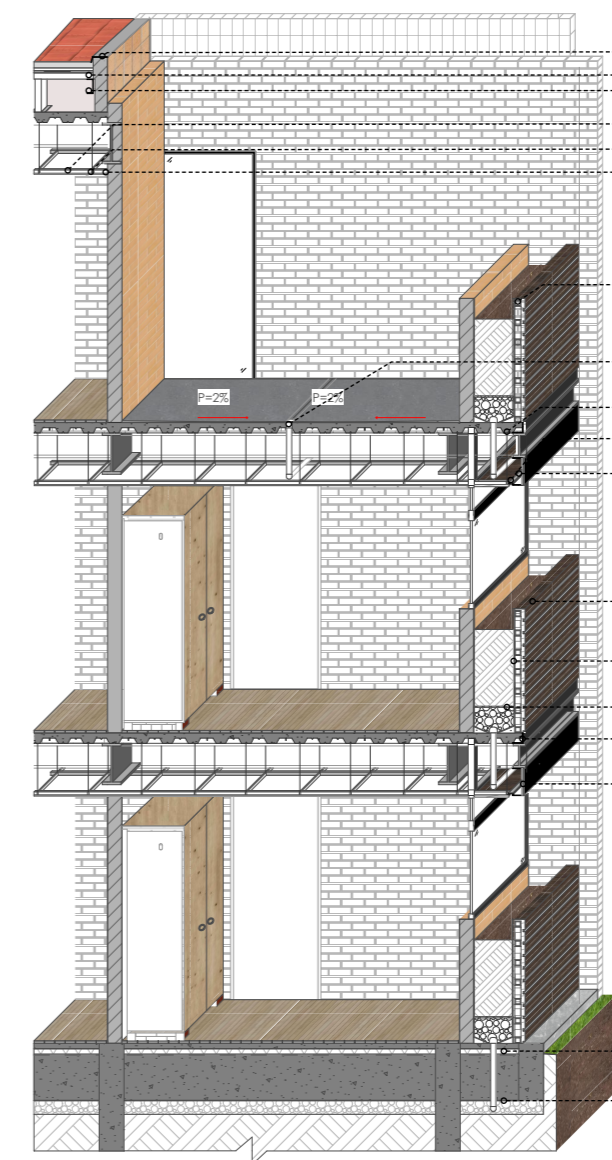


Figura 164. Axonometría de sección Tipo A Elaboración propia (2026). TA

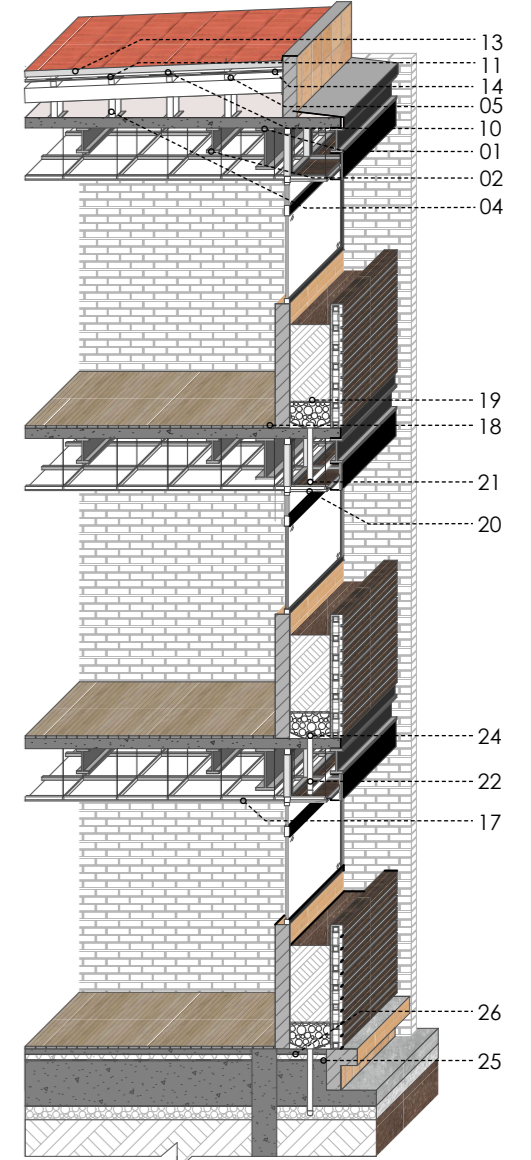


Figura 165. Axonometría de sección Tipo B Elaboración propia (2026). TB

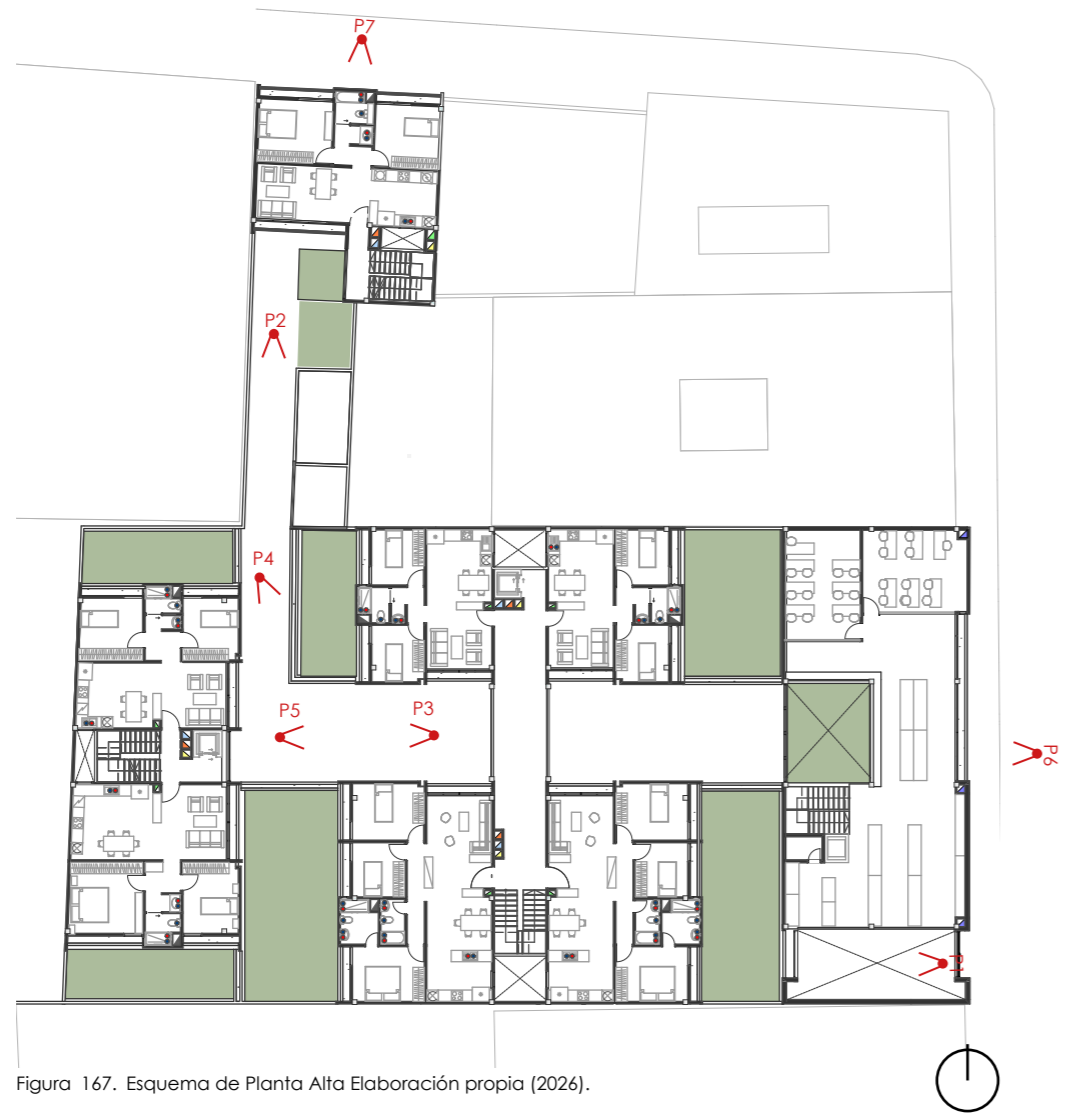


Figura 167. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026).



Figura 168. Perspectiva 1 (P1) Elaboración propia (2026).



Figura 169. Perspectiva 2 (P2) Elaboración propia (2026).



Figura 170. Perspectiva 2 (P2) Elaboración propia (2026).



Figura 171. Perspectiva 4 (P4) Elaboración propia (2026).



Figura 172. Perspectiva 5 (P5). Elaboración propia (2026).



Figura 173. Perspectiva 6 (P6) Elaboración propia (2026).



Figura 174. Perspectiva 7 (P7). Elaboración propia (2026).



## 05.1 CONCLUSIONES

### 05.1.1 Conclusión de parte de intervención urbana

El análisis urbano realizado, nos permitió evidenciar que en el Centro Histórico de Cuenca existen problemáticas como: el despoblamiento residencial, la falta de vegetación, y el predominio del vehículo sobre el peatón en el sector de María Auxiliadora. Se identificó que existía actividad educativa y comercial durante el día, gracias a escuelas, colegios y distintos tipos de locales, presentes en el lugar, lo cual contrasta con una baja permanencia de habitantes y una importante presencia de lotes vacíos, estacionamientos e inmuebles subutilizados o sin uso; Asimismo, se encontró una baja densidad de personas en el espacio público, con apenas 1.47 m<sup>2</sup>/hab de plazas y 0.35 m<sup>2</sup>/hab en los parques, situación que limita las dinámicas comunitarias y reduce la habitabilidad urbana del sector. De esta manera, como respuesta a las problemáticas se plantea una propuesta urbana con estrategias que integran principios de ciudad compacta, supermanzanas y ciudad de los 15 minutos. La intervención reorganiza el sistema vial mediante cuatro tipologías de calles contorno, secundaria, estacionamiento y peatonal permitiendo jerarquizar la movilidad y reducir el impacto del automóvil dentro del sector. Del mismo modo, la propuesta incorpora la reutilización estratégica de vacíos urbanos y áreas de estacionamiento identificadas en el análisis territorial, transformándolas en oportunidades para una mejor infraestructura urbana, nuevos espacios públicos para mejorar la cohesión social. Se espera que esta propuesta sirva como un referente para el desarrollo de un plan urbano que tenga como objetivo replicarse en varias partes del Centro Histórico de Cuenca .

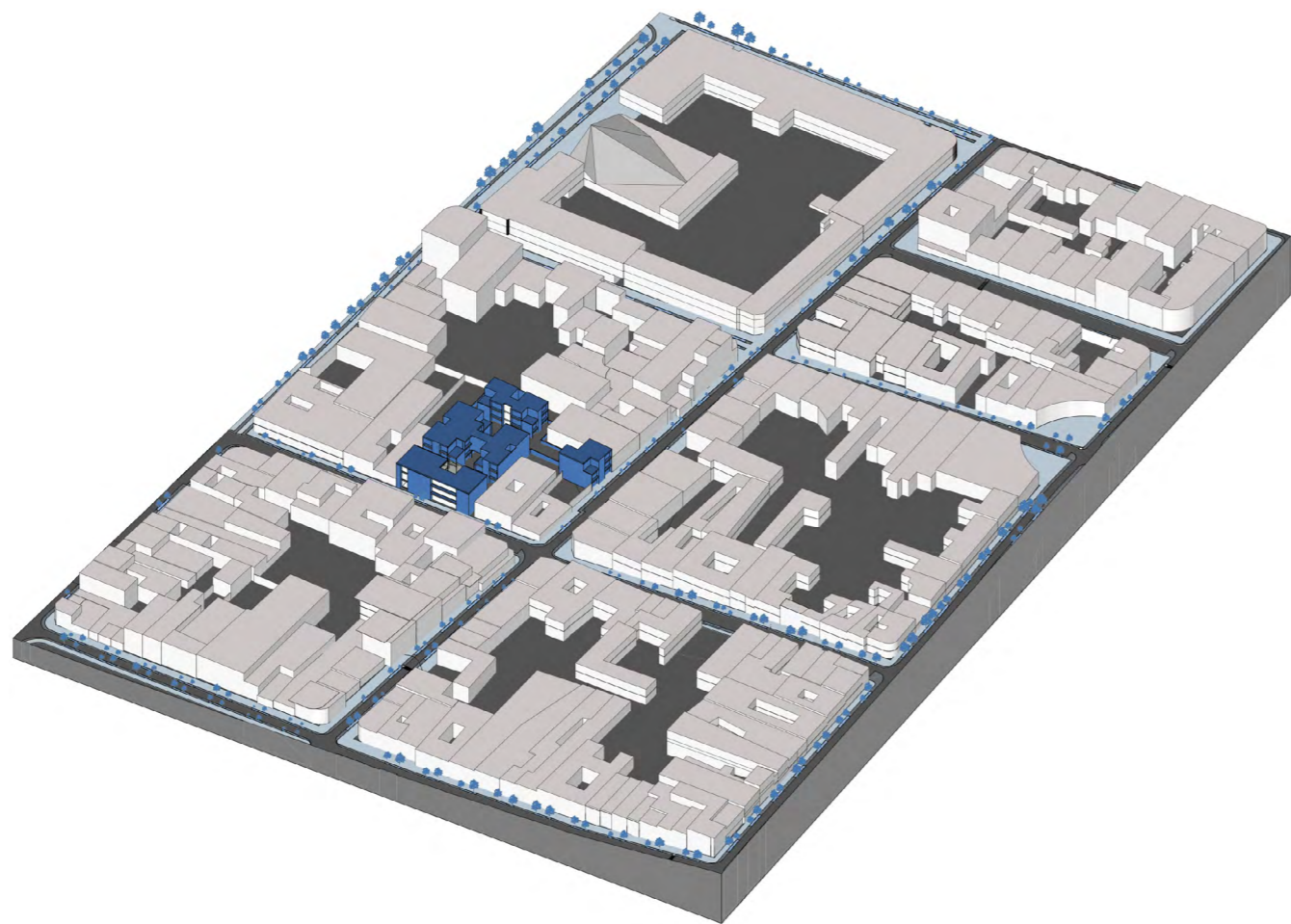


Figura 175. Axonometría isométrica de la zona 1 Elaboración propia (2026).

### 05.1.2 Conclusión de parte de proyecto arquitectónico

Después de un análisis de los tipos de equipamiento en el sector de María Auxiliadora, se pudo observar la baja presencia de equipamientos que complementen la educación de estudiantes de colegios, escuelas y universidades. En respuesta, se desarrolló un anteproyecto de uso mixto que integra vivienda, equipamiento de apoyo educativo y biblioteca ubicado entre las calles Benigno Malo y Pío Bravo. El proyecto incorpora la vegetación en las residencias mediante el uso de patios laterales como espacios para la interacción social. También, se retoman principios observados en referentes arquitectónicos analizados previamente en donde la parte pública se separa de la parte residencial pero conviven en un mismo espacio. El proyecto se implanta en tres niveles para mantener la relación con la escala analizada en los tramos de las calles Pío Bravo y Benigno Malo. De la misma manera, para el diseño de las fachadas se consideró criterios arquitectónicos como: privacidad, seguridad y condiciones ambientales como: soleamiento, dirección del viento y de la lluvia. De esta manera, el proyecto se presenta como una propuesta para la regeneración urbana y social de la zona, mediante la integración de usos, educativos con usos residenciales. Este proyecto puede servir como referente arquitectónico para ser implementado en otros sectores del Centro Histórico.



Figura 176. Axonometría isométrica del proyecto de uso mixto 1 Elaboración propia (2026).

-ArchDaily. (20 de febrero de 2013). Hotel Downtown / Cherem Arquitectos. <https://www.archdaily.com/334269/downtown-cherem-arquitectos>

-Asociación de Comerciantes de la Plataforma Narancay. (12 de mayo de 2018). Fotografía de las jornadas de feria y atención al público en las carpas itinerantes [Fotografía]. Facebook. <https://www.facebook.com/PlataformaNarancayOficial>

-Bascop, N. (s.f.). Nicolas Bascop. <https://www.nicolasbascop.com/>

-Bermeo Silva, M. D. (13 de marzo de 2017). Revitalización Urbana del Centro Histórico de Cuenca. Entorno Inmediato de la calle Santa Ana [Render]. ARQA. <https://arqa.com/arquitectura/revitalizacion-urbana-del-centro-historico-de-cuenca-entorno-inmediato-de-la-calle-santa-ana.html>

-Bogotá D.C. (2022, 17 de mayo). Así son y así funcionan "Barrios Vitales", que promueve el POT de Bogotá. Portal de Bogotá. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/planeacion/asi-son-y-asi-funcionan-barrios-vitales-que-promueve-el-pot-de-bogota>

-Brown, J. R., Morris, E. A., & Taylor, B. D. (2009). Planning for Cars in Cities: Planners, Engineers, and Freeways in the 20th Century. *Journal of the American Planning Association*, 75(2), 161–177. <https://doi.org/10.1080/01944360802640016>

-Carrión, Fernando. El centro histórico como proyecto y objeto de deseo. EURE [en línea]. 2005, XXXI(93), 89-100 [fecha de Consulta 27 de Noviembre de 2025]. ISSN: 0250-7161. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19609306>

-Dejtiar, F. (11 de junio de 2018). Ágora 21: la experiencia de Plaza de Bolsillo en la activación de espacios urbanos subutilizados. ArchDaily. <https://www.archdaily.cl/cl/895497/agora-21-la-experien>

cia-de-plaza-de-bolsillo-en-la-activacion-de-espacios-urbanos-subutilizados

-Department of Environment, Land, Water and Planning. (2017). Plan Melbourne 2017-2050: Metropolitan Planning Strategy. State Government of Victoria. <https://www.planmelbourne.vic.gov.au/>

-Fundación Municipal El Barranco. (2020). Modelo Urbano Centro Histórico: Super manzanas (Informe Técnico final). GAD Municipal de Cuenca. <https://www.barranco.gob.ec/>

-Google. (2025). Aplicación Google Earth Pro (Versión de escritorio) [Software]. <https://earth.google.com/web/>

-López Jeldes, S., & Carvajal Fernández, Á. (2020). Estrategias urbanas en sitios eriazos: De lo transitorio a lo permanente. De la isla al archipiélago. *Rita Revista Indexada de Textos Académicos*, (14), 162–169. [https://doi.org/10.24192/2386-7027\(2020\)\(V14\)\(13](https://doi.org/10.24192/2386-7027(2020)(V14)(13)

-Marquet, O., & Miralles-Guasch, C. La ciudad transitable y la importancia de los entornos de proximidad para la movilidad cotidiana en Barcelona. *Cities*, 2015, 42, 258–266.

-Martínez Gaete, C. (2016, 6 de octubre). París aprueba construir más espacios públicos en la ribera del Sena. ArchDaily Colombia. <https://www.archdaily.cl/cl/796604/paris-aprueba-construir-mas-espacios-publicos-en-la-ribera-del-sena>

-Medina, M. Á., Zafra, M., y Vicente López, J. (28 de junio de 2020). Supermanzanas, o cómo devolver al peatón la ciudad robada por los coches. El País. <https://elpais.com/especiales/2020/supermanzanas-o-como-devolver-al-peaton-la-ciudad-robada-por-los-coches/>

-Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Prallong, F. (2021). Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4(1), 93–111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>

-Mueller, N., Rojas-Rueda, D., Khreis, H., Cirach, M., Milà, C., Espinosa, A., et al. (2020). Changing the urban design of cities for health: The superblock model. *Environment International*. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412019315223?via%3Dihub>

-Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna. (2016, 26 de agosto). Las plazas de bolsillo como complemento a la oferta de espacios de uso público. Servicio Nacional Benjamín Vicuña Mackenna. [vicunamackenna.gob.cl/noticias/las-plazas-de-bolsillo-como-complemento-la-oferta-de-espacios-de-uso-publico](http://vicunamackenna.gob.cl/noticias/las-plazas-de-bolsillo-como-complemento-la-oferta-de-espacios-de-uso-publico)

-Ott, C. (9 de marzo de 2020). Vivienda y espacio educativo la casa que habita / Natura Futura Arquitectura. ArchDaily en Español. <https://www.archdaily.cl/cl/935211/vivienda-y-espacio-educativo-la-casa-que-habita-natura-futura-arquitectura>

-Ovacen. (18 de diciembre de 2021). Qué es una ciudad DOT (Desarrollo Orientado al Transporte). <https://ovacen.com/que-es-una-ciudad-dot-desarrollo-urbano/>

-Pérez, G., Nieuwenhuijsen, M. J., et al. (2025). Environmental and health effects of the Barcelona superblocks. <https://link.springer.com/article/10.1186/s12889-025-21835-z>

-Red de Desarrollo Urbano Sustentable de Latinoamérica y el Caribe [REDEUS\_LAC]. (s.f.). Plataforma IDUS 2: Plazas de bolsillo. REDEUS. <https://redeus.org/plataforma-idus-2-plazas-de-bolsillo/>

-Rueda, S. (27 de enero de 2017). Salvador Rueda ofrece supermanzanas para curar las ciudades. Ciudades que Caminan. <https://ciudadesquecaminan.org/blog/repor/salvador-rueda-ofrece-supermanzanas-para-curar-las-ciudades/>

-Rueda, S. (12 de agosto de 2019). "Supermanzanas" como nuevo modelo urbano. ArchDaily. <https://www.archdaily.cl/cl/922775/supermanzanas-como-nuevo-modelo-urbano-por-salvador-rueda>

-Rueda, S. (2021). Superblocks: Base of a new model of mobility and public space. Barcelona as an example. Fundación de Estudios Urbanos y Territoriales. <https://feut.org/wp-content/uploads/2021-RUEDA-S.-SUPERBLOCKS-BASE-OF-A-NEW-MODEL-OF-MOBILITY-AND-PUBLIC-SPACE.-BARCELONA-AS-AN-EXAMPLE.pdf>

-Sanvi Mobility Consulting. (s. f.). Ciudad de los 15 minutos: Concepto e implementación. <https://www.sanvimobilityconsulting.com/ciudad-de-los-15-minutos-concepto-e-implementacion>

-Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda [SEDUVI]. (2014). Lineamientos para el diseño e implementación de Parques Públicos de Bolsillo [En línea]. Disponible en: [http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/docs/Lineamientos\\_Parques\\_de\\_Bolsillo.pdf](http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/docs/Lineamientos_Parques_de_Bolsillo.pdf)

## 05.2.1 Figuras

Figura 1. Perspectiva Axonométrica estado actual Fuente : Elaboración Propia (2025) .....	9	Figura 23. Mapa de clasificación de vías según las velocidades Fuente: Fundación Municipal El Barranco. (2020) .....	24	sección de Contorno Fuente: Elaboración propia (2025) .....	46	Figura 88. Calle Antonio Vega Muñoz Tramo 5 Fuente: Google Earth (2025).....	57	Figura 110. Figura 129.- Esquema de áreas vendibles planta baja Fuente : Elaboración Propia (2026) .....	71
Figura 2. Estado actual de la Ciudad de Barcelona, España antes de la aplicación del concepto de supermanzana. Adaptado de Rueda Salvador (2019). Parte 1 .....	17	Figura 24. Mapa de la división de las supermanzanas Fuente: Fundación Municipal El Barranco. (2020) .....	24	Figura 45. Axonometría Isométrica de sección Secundaria Fuente: Elaboración propia (2025) .....	46	Figura 89. Emplazamiento de sección vial Peatonal 2 Fuente: Elaboración propia (2025) .....	58	Figura 112. Figura 129.- Esquema de áreas vendibles planta alta Fuente : Elaboración Propia (2026) .....	72
Figura 3. Estado de la Ciudad de Barcelona, España después de la aplicación del concepto de supermanzana. Adaptado de Rueda Salvador (2019). Parte 2 .....	17	Figura 25. Mapa del crecimiento de Melbourne Fuente: Victoria. Department of Environment, Land, Water and Planning. (2017).....	25	Figura 46. Axonometría Isométrica de sección de Estacionamiento Fuente: Elaboración propia (2025) .....	46	Figura 90. Sección vial actual con respecto a sección Peatonal 2 Fuente: Elaboración propia (2025) .....	58	Figura 113. Figura 129.- Esquema de áreas vendibles segunda planta alta Fuente : Elaboración Propia (2026) .....	72
Figura 4. Concepto de expansión de los espacios verdes. Fuente: Medina et al. (2020) .....	18	Figura 26. Mejora de uso de vía. Fuente: Victoria. Department of Environment, Land, Water and Planning. (2017). .....	25	Figura 47. Axonometría Isométrica de sección Peatonal Fuente: Elaboración propia (2025) .....	46	Figura 91. Sección vial Peatonal 2 Fuente: Elaboración propia (2025) .....	58	Figura 114. Planta Baja General Elaboración propia (2026). ..	75
Figura 5. Concepto de redirección del El tráfico principal a las calles del perímetro. Fuente: Medina et al. (2020).....	18	Figura 27. Barrio de 20 minutos. Fuente: Victoria. Department of Environment, Land, Water and Planning. (2017). .....	26	Figura 48. Parqueadero frente al parque María Auxiliadora Fuente: Google Earth (2025) .....	48	Figura 92. Calle Antonio Vega Muñoz Tramo 3 Fuente: Google Earth (2025).....	58	Figura 115. Planta Alta General Elaboración propia (2026). ..	75
Figura 6. Concepto de agrupación variable de manzanas para formar una supermanzana. Fuente: Medina et al. (2020) .....	18	Figura 28. Seguridad en espacios públicos. Fuente: Victoria. Department of Environment, Land, Water and Planning. (2017). .....	26	Figura 49. Revitalización Urbana del Centro Histórico de Cuenca. Entorno Inmediato de la calle Santa Ana Fuente: Bermeo (2017) .....	48	Figura 93. Calle Antonio Vega Muñoz Tramo 2 Fuente: Google Earth (2025).....	58	Figura 116. Segunda Planta Alta General Elaboración propia (2026). .....	76
Figura 7. Movilidad sostenible en ciudades. Fuente: (Ovacen, 2021) .....	19	Figura 29. Mapa de Plan de Melbourne Fuente: Victoria. Department of Environment, Land, Water and Planning. (2017).....	26	Figura 50. Plataforma Itinerante en Narancay Fuente: Asociación de Comerciantes de la Plataforma Narancay. (2018) .....	48	Figura 94. Calle Antonio Vega Muñoz Tramo 1 Fuente: Google Earth (2025).....	58	Figura 117. Planta de Cubierta General Elaboración propia (2026). .....	76
Figura 8. Ciudad DOT (Desarrollo Orientado al Tránsito).Fuente: (Ovacen, 2021).....	19	Figura 30. Protección del patrimonio. Fuente: Victoria. Department of Environment, Land, Water and Planning. (2017). .....	26	Figura 51. Emplazamiento de sección vial Contorno 1 Fuente: Elaboración propia (2025) .....	49	Figura 95. Perspectiva del estado actual de la vial en el sector María Auxiliadora Adaptado de Google Earth (2025) .....	59	Figura 118. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026). .....	77
Figura 9. Mejora de espacios públicos. Fuente: Bascop (s.f.)..	20	Figura 31. Planta Alta de proyecto Casa habita. Fuente: Ott,C. (2020).....	27	Figura 52. Sección vial actual con respecto a sección Contorno 1 Fuente: Elaboración propia (2025) .....	49	Figura 96. Perspectiva de la propuesta Tipo Peatonal 1 en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025) .....	59	Figura 119. Planta Baja Fuente del Bloque A Elaboración propia (2026). .....	78
Figura 10. Mejora en sostenibilidad. Fuente: Bascop (s.f.).....	20	Figura 32. Espacio residencial de proyecto Casa habita. Fuente: Ott,C. (2020) .....	27	Figura 53. Sección vial Contorno 1 Fuente: Elaboración propia (2025) .....	49	Figura 97. Perspectiva del estado actual de la vial en el sector María Auxiliadora Adaptado de Google Earth (2025) .....	60	Figura 120. Planta Alta Fuente del Bloque A Elaboración propia (2026). .....	78
Figura 11. Mejora de infraestructura. Fuente: Bascop (s.f.).....	20	Figura 33. Espacio educacional de proyecto Casa habita. Fuente: Ott,C. (2020) .....	27	Figura 54. Calle Rafael María Arizaga Tramo 2 Fuente: Google Earth (2025).....	49	Figura 98. Perspectiva de la propuesta Tipo Peatonal 2 en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025) .....	60	Figura 121. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026). .....	79
Figura 12. Foto de emplazamiento de proyecto Ágora 21. Fuente :Dejtiar, (2018) .....	21	Figura 34. Fachada de proyecto Casa habita. Fuente: Ott,C. (2020) .....	27	Figura 55. Calle Rafael María Arizaga Tramo 1 Fuente: Google Earth (2025).....	49	Figura 99. Tramo de la calle Bengino Malo Fuente: Elaboración propia (2026). .....	63	Figura 122. Planta Alta Fuente del Bloque B .....	80
Figura 13. Foto del lote antes de la intervención. Fuente : Dejtiar, (2018).....	22	Figura 35. Planta baja de el proyecto Downtown. Fuente: Archdaily (2013). .....	28	Figura 56. Calle Rafael María Arizaga Tramo 3 Fuente: Google Earth (2025).....	49	Figura 100. Tramo de la calle Pío Bravo Fuente: Elaboración propia (2026). .....	63	Figura 123. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026). .....	81
Figura 14. Render de actividades de relación social. Fuente: Dejtiar, (2018) .....	22	Figura 36. Patio principal primera Planta Alta de el proyecto Downtown. Fuente: Archdaily (2013). .....	28	Figura 57. Emplazamiento de sección vial Contorno 2 Fuente: Elaboración propia (2025) .....	50	Figura 101. Tramo de la calle Pío Bravo Fuente: Elaboración propia (2026). .....	64	Figura 124. Planta Alta del Bloque C Elaboración propia (2026). .....	82
Figura 15. Render del frente del proyecto. Fuente :Dejtiar, (2018).....	22	Figura 37. Patio secundario primera Planta Alta de el proyecto Downtown. Fuente: Archdaily (2013). .....	28	Figura 58. Sección vial actual con respecto a sección Contorno 2 Fuente: Elaboración propia (2025) .....	50	Figura 102. Tramo de la calle Bengino Malo Fuente: Elaboración propia (2026). .....	64	Figura 125. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026). .....	83
Figura 16. Esquemas de representación de la densidad de habitantes según el uso de suelo en m2 Fuente: Fundación Municipal El Barranco. (2020) .....	23	Figura 38. Patio principal segunda Planta Alta de el proyecto Downtown. Fuente: Archdaily (2013). .....	28	Figura 59. Sección vial Contorno 2 Fuente: Elaboración propia (2025) .....	50	Figura 103. Esquema de análisis ambiental del proyecto Fuente : Elaboración Propia (2026).....	65	Figura 126. Planta Alta del Bloque D.....	84
Figura 17. Diagrama de paste del análisis de tramos con vegetación y tramos sin vegetación Fuente: Fundación Municipal El Barranco. (2020). .....	23	Figura 39. Panadería Sabor y Tradición en la calle Pío Bravo Fuente: Google Earth (2025) .....	44	Figura 60. Calle Rafael María Arizaga Tramo 4 Fuente: Google Earth (2025).....	50	Figura 104. Esquema de áreas del proyecto Fuente : Elaboración Propia (2026) .....	66	Figura 127. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026). .....	85
Figura 18. Diagrama de paste del análisis de percepción de seguridad con respecto a las actividades ambulantes, relacionado con la existencia de la propuesta. Fuente: Fundación Municipal El Barranco. (2020) .....	23	Figura 40. CEDEI en el centro histórico de Cuenca Fuente: Google Earth (2025) .....	44	Figura 61. Calle Luis Cordero Tramo 1 Fuente: Google Earth (2025).....	50	Figura 105. Esquema de áreas del proyecto Fuente : Elaboración Propia (2026) .....	67	Figura 128. Planta Baja de la Biblioteca Elaboración propia (2026). .....	86
Figura 19. Vías tipo conector .....	24	Figura 41. Biblioteca de la Universidad de Cuenca Fuente: Google Earth (2025).....	44	Figura 62. Calle Luis Cordero Tramo 2 Fuente: Google Earth (2025).....	50	Figura 106. Esquema de zonificación del proyecto. Fuente : Elaboración Propia (2026) .....	68	Figura 129. Primera Planta Alta de la Biblioteca Elaboración propia (2026).....	86
Figura 20. Vías tipo 2 interiores Fuente: Fundación Municipal El Barranco. (2020) .....	24	Figura 42. Gran Aki en el centro histórico Fuente Google Earth (2025).....	44	Figura 63. Perspectiva del estado actual de la vial en el sector María Auxiliadora Adaptado de Google Earth (2025) .....	51	Figura 107. Zonificación de la Planta Baja. Fuente : Elaboración Propia (2026) .....	69	Figura 130. Segunda Planta Alta de la Biblioteca Elaboración propia (2026).....	86
Figura 21. Vías tipo 3 Junto al espacio público Fuente: Fundación Municipal El Barranco. (2020) .....	24	Figura 43. Axonometría Isométrica de sección de Contorno Fuente: Elaboración propia (2025) .....	46	Figura 64. Perspectiva de la propuesta Tipo Contorno 1 en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025) .....	51	Figura 108. Zonificación de la Primera Planta Alta. Fuente : Elaboración Propia (2026) .....	70	Figura 131. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026). .....	87
Figura 22. Vías tipo 5 Peatonal Fuente: Fundación Municipal El Barranco. (2020) .....	24	Figura 44. Axonometría Isométrica de sección de Contorno Fuente: Elaboración propia (2025) .....	46	Figura 65. Perspectiva del estado actual de la vial en el sector María Auxiliadora Adaptado de Google Earth (2025) .....	52	Figura 109. Zonificación de la Segunda Planta Alta. Fuente : Elaboración Propia (2026) .....	70	Figura 132. Alzado frontal de Equipamiento de apoyo y biblioteca (BLF) Elaboración propia (2026).....	88
				Figura 66. Perspectiva de la propuesta Tipo Contorno 2 en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025) .....	52	Figura 110. Figura 128.- Esquema volumétrico del proyecto Fuente : Elaboración Propia (2026) .	71	Figura 133. Alzado posterior de Equipamiento de apoyo y biblioteca (BLP) Elaboración propia (2026). .....	88
				Figura 67. Emplazamiento de sección vial Secundaria Fuente: Elaboración propia (2025) .....	53			Figura 134. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026). .....	89
				Figura 68. Sección vial actual con respecto a sección Secundaria Fuente: Elaboración propia (2025) .....	53			Figura 138. Alzado frontal del bloque B (BF) Elaboración propia (2026). .....	90
				Figura 69. Sección vial Secundaria Fuente: Elaboración propia (2025) .....	53			Figura 135. Alzado frontal del Bloque A (AF) Elaboración propia (2026). .....	90
				Figura 70. Calle Antonio Vega Muñoz Tramo 4 Fuente: Google Earth (2025).....	53			Figura 139. Alzado posterior del Bloque A (AP) .....	90
				Figura 71. Calle Pío Bravo Tramo 1 Fuente: Google Earth (2025).....	53				
				Figura 72. Calle Pío Bravo Tramo 2 Fuente: Google Earth (2025).....	53				
				Figura 73. Emplazamiento de sección vial Estacionamiento Fuente: Elaboración propia (2025).....	54				
				Figura 74. Sección vial actual con respecto a sección Estacionamiento Fuente: Elaboración propia (2025) .....	54				
				Figura 75. Sección vial Estacionamiento Fuente: Elaboración propia (2025) .....	54				
				Figura 76. Calle Benigno Malo Tramo 1 Fuente: Google Earth (2025).....	54				
				Figura 77. Calle Benigno Malo Tramo 2 Fuente: Google Earth (2025).....	54				
				Figura 78. Calle Padre Aguirre Tramo 1 Fuente: Google Earth (2025).....	54				
				Figura 79. Perspectiva del estado actual de la vial en el sector María Auxiliadora Adaptado de Google Earth (2025) .....	55				
				Figura 80. Perspectiva de la propuesta Tipo Secundaria en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025) .....	55				
				Figura 81. Perspectiva del estado actual de la vial en el sector María Auxiliadora Adaptado de Google Earth (2025).....	56				
				Figura 82. Perspectiva de la propuesta Tipo Estacionamiento en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025) .....	56				
				Figura 83. Emplazamiento de sección vial Peatonal 1 Fuente: Elaboración propia (2025) .....	57				
				Figura 84. Sección vial actual con respecto a sección Peatonal 1 Fuente: Elaboración propia (2025) .....	57				
				Figura 85. Sección vial Peatonal 1 Fuente: Elaboración propia (2025) .....	57				
				Figura 86. Calle General Torres Tramo 1 Fuente: Google Earth (2025).....	57				
				Figura 87. Calle Padre Aguirre Tramo 2 Fuente: Google Earth (2025).....	57				

Figura 136. Alzado lateral derecho del Bloque B (BD) Elaboración propia (2026). ..... 90

Figura 137. Alzado lateral izquierdo del Bloque B (BI) Elaboración propia (2026). ..... 90

Figura 140. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026). ..... 91

Figura 143. Alzado frontal del bloque C (CF) Elaboración propia (2026). ..... 92

Figura 144. Alzado frontal del bloque D (DF) Elaboración propia (2026). ..... 92

Figura 141. Alzado lateral izquierdo de los bloque D y C (DCI) ..... 92

Figura 142. Alzado lateral derecho de los bloque D y C (DCD) Elaboración propia (2026). ..... 92

Figura 145. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026). ..... 93

Figura 146. Sección Longitudinal General (SL) Elaboración propia (2026). ..... 94

Figura 147. Sección Transversal General (SG) Elaboración propia (2026)..... 94

Figura 148. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026). ..... 95

Figura 149. Sección transversal de la Biblioteca (ST) Elaboración propia (2026). ..... 96

Figura 150. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026). ..... 99

Figura 151. Planta de estructura del Bloque A Elaboración propia (2026). ..... 100

Figura 152. Planta de estructura del Bloque B Elaboración propia (2026). ..... 100

Figura 153. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026). ..... 101

Figura 154. Planta de estructura del Bloque C y D Elaboración propia (2026). ..... 102

Figura 155. Planta Estructural de la Biblioteca Elaboración propia (2026). ..... 102

Figura 157. Alzado confrontado Tipo A Elaboración propia (2026). ..... 103

Figura 156. Sección constructiva Tipo A Elaboración propia (2026). ..... 103

Figura 159. Alzado confrontado Tipo B Elaboración propia (2026). ..... 104

Figura 158. Sección constructiva Tipo B Elaboración propia (2026). ..... 104

Figura 163. Axonometría Estructural del Bloque B Elaboración propia (2026). ..... 105

Figura 162. Solución de losa Elaboración propia (2026). ..... 105

Figura 161. Unión viga principal con viga secundaria Elaboración propia (2026). ..... 105

Figura 160. Unión columna-vigas Elaboración propia (2026). 105

Figura 166. Planta del Bloque B Elaboración propia (2026)... 106

Figura 164. Axonometría de sección Tipo A Elaboración propia (2026). ..... 106

Figura 165. Axonometría de sección Tipo B Elaboración propia (2026). ..... 106

Figura 167. Esquema de Planta Alta Elaboración propia (2026). ..... 107

Figura 168. Perspectiva 1 (P1) Elaboración propia (2026)..... 108

Figura 169. Perspectiva 2 (P2) Elaboración propia (2026)..... 109

Figura 170. Perspectiva 2 (P2) Elaboración propia (2026)..... 110

Figura 171. Perspectiva 4 (P4) Elaboración propia (2026)..... 111

Figura 172. Perspectiva 5 (P5). Elaboración propia (2026)..... 112

Figura 173. Perspectiva 6 (P6) Elaboración propia (2026)..... 113

Figura 174. Perspectiva 7 (P7). Elaboración propia (2026)..... 114

Figura 175. Axonometría isométrico de la zona 1 Elaboración propia (2026)..... 117

Figura 176. Axonometría isométrico del proyecto de uso mixto 1 Elaboración propia (2026)..... 118

Mapa 1. Densidad poblacional del centro histórico 2010 Fuente : Elaboración Propia (2025) ..... 16

Mapa 2. Densidad poblacional del centro histórico 2022 Fuente : Elaboración Propia (2025) ..... 16

Mapa 3. Usos de suelo en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025) ..... 35

Mapa 4. Tipos de equipamiento en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025) ..... 36

Mapa 5. Transporte público en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025) ..... 37

Mapa 6. Densidad de habitantes en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025) ..... 38

Mapa 7. Valor patrimonial en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025) ..... 39

Mapa 8. Ancho de vías en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025) ..... 40

Mapa 9. Usos de actividades en veredas en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025) .. 41

Mapa 10. Lotes y estacionamientos en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025) ..... 42

Mapa 11. Lotes y estacionamientos en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025) ..... 43

Mapa 12. Análisis de equipamientos y usos complementarios Fuente: Elaboración propia (2026). ..... 44

Mapa 13. División de zonas en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025) ..... 47

Mapa 14. Zona 1 en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025) ..... 48

Mapa 15. Propuestas de usos de suelo viales en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025) ..... 49

Mapa 16. Propuesta de usos de suelo en la Zona 1 Fuente: Elaboración propia (2025) ..... 50

Mapa 17. Propuesta de Tipologías de secciones viales en el sector María Auxiliadora Fuente : Elaboración Propia (2025) ..... 51

Mapa 18. Propuesta de secciones viales en la Zona 1 Fuente: Elaboración propia (2025) ..... 52

Mapa 19. Concepto de expansión de los espacios verdes en la supermanzana Fuente : Rueda Salvador (2019) ..... 53

Mapa 20. Propuesta de actividades en lotes y estacionamientos en la Zona 1 Fuente: Elaboración propia (2025) ..... 54

Tabla 1. Cuadro de programas Elaboración propia (2026). ..... 75

Tabla 2. Densidad del lote Elaboración propia (2026). ..... 79

Tabla 3. Densidad manzana Elaboración propia (2026). ..... 79

Tabla 4. Densidad Barrio 5x5 Elaboración propia (2026). ..... 79

Tabla 5. Comparativa de datos Elaboración propia (2026). ..... 79

Tabla 6. Coeficiente de ocupación del suelo propia Elaboración propia (2026). ..... 79

Tabla 7. Coeficiente de uso de suelo propia Elaboración propia (2026). ..... 79

Tabla 8. Área verde Elaboración propia (2026). ..... 79

Tabla 9. Áreas planta baja Elaboración propia (2026). ..... 79

Tabla 10. Áreas primera planta alta Elaboración propia (2026). 79

Tabla 11. Áreas segunda planta alta Elaboración propia (2026). ..... 79

Tabla 12. Áreas balcones Elaboración propia (2026). ..... 79

Tabla 13. Áreas de construcción plantas bajas Elaboración propia (2026). ..... 80

Tabla 14. Áreas de construcción plantas altas Elaboración propia (2026). ..... 80

Tabla 15. Áreas vendibles plantas bajas Elaboración propia (2026). ..... 80

Tabla 16. Áreas vendibles plantas altas Elaboración propia (2026). ..... 80

Tabla 17. Áreas no vendibles Elaboración propia (2026). ..... 80

Tabla 18. Análisis de factibilidad Elaboración propia (2026). ..... 80



