

# PROYECTO DE VIVIENDA Y TALLERES DE PRODUCCIÓN COMO ESTRATEGIA DE REVITALIZACIÓN EN EL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA

Proyecto final de carrera previo a la obtención  
del título de Arquitecto

TOMO I



**Autores:**

David Ismael Albán Guillén  
José Carlos Moreno Siguenza

**Director:**

Arq. Martín Duran Hermida

Cuenca-Ecuador 2026



---

*“Una ciudad donde las personas no pueden vivir ya no es un territorio humano: la proximidad desaparece cuando el turismo desplaza a quienes dan vida al barrio.”*

Carlos Moreno

# ÍNDICE

RESUMEN	<u>07</u>	Estado del arte	<u>16</u>	Actividades en vereda	<u>32</u>
Abstract		Marco teórico	<u>20</u>	Categorización patrimonial	<u>33</u>
Objetivos	<u>09</u>	<b>01</b>		Terrenos subutilizados	<u>34</u>
		<b>LUGAR</b>	<u>23</u>	<b>ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN URBANA</b>	<u>36</u>
IINTRODUCCIÓN	<u>11</u>	Lotes seleccionados	<u>25</u>		
Problemática	<u>12</u>	Análisis de sitio	<u>26</u>		
Metodología	<u>14</u>	Movilidad	<u>30</u>		
Referentes	<u>15</u>	Usos de suelo	<u>31</u>		

---

<b>02</b>		<b>03</b>			
PROGRAMA	<u>57</u>	CONSTRUCCIÓN	<u>75</u>	IMÁGENES DE ANTEPROYECTO	<u>86</u>
Vivienda y talleres de producción	<u>58</u>	Sistema constructivo	<u>77</u>		
Zonificación	<u>60</u>	Secciones constructivas	<u>78</u>	BIBLIOGRAFÍA	<u>96</u>
Intervención en lote seleccionado	<u>62</u>	Detalles constructivos	<u>82</u>		
Plantas arquitectónicas	<u>63</u>				
Alzados	<u>68</u>				



## Resumen

El presente proyecto de investigación plantea el diseño de un anteproyecto de vivienda, talleres de producción y un distrito de arte, con el propósito de contribuir a la revitalización de las calles del Centro Histórico de Cuenca. Esta propuesta surge como respuesta a las transformaciones que han afectado la dinámica urbana y social de este sector. Por otra parte, el proyecto se fundamenta en una revisión bibliográfica crítica, reflexiva y estructurada en torno a tres ejes principales: los terrenos subutilizados, la proximidad urbana y la gentrificación. Como resultado, se evidencia la necesidad de implementar propuestas arquitectónicas y urbanas que contribuyan a la recuperación del Centro Histórico de Cuenca.

**Palabras clave:** Despoblamiento, Gentrificación, Turistificación, Movilidad urbana, Espacio público, Sostenibilidad, Vivienda.

## Abstract

This research project presents the design of a preliminary architectural proposal that integrates housing, production workshops, and an arts district, with the aim of contributing to the revitalization of the streets of Cuenca's Historic Center. The proposal responds to the urban and social transformations that have affected the vitality and functionality of this area. The study is grounded in a critical, reflective, and systematic literature review structured around three key themes: underutilized urban land, urban proximity, and gentrification. The findings highlight the need for architectural and urban interventions that support the recovery and regeneration of Cuenca's Historic Center, fostering a more vibrant, inclusive, and sustainable urban environment.

**Keywords:** Depopulation, Gentrification, Touristification, Urban Mobility, Public Space, Sustainability, Housing.



# Objetivos

## General

Diseñar un proyecto de vivienda y talleres de producción con el fin de revitalizar el centro histórico de Cuenca

## Específicos

- 1) Analizar el estado actual de las calles del Centro Histórico de Cuenca mediante la recopilación de información teórica, contextual y de referentes urbanos, para identificar las principales características y problemáticas
- 2) Identificar las características físicas, urbanas y funcionales del sector María Auxiliadora con el propósito de establecer criterios de intervención y diseño.
- 3) Desarrollar una propuesta de intervención urbana en el sector María Auxiliadora orientada a la recuperación del espacio público a través de calles inclusivas, sostenibles y de prioridad peatonal.
- 4) Proyectar un conjunto habitacional con talleres de producción en un terreno subutilizado del sector María Auxiliadora, orientado a fortalecer la densificación urbana, la actividad económica local y la permanencia de habitantes locales.



# INTRODUCCIÓN

Problemática  
Metodología  
Referentes  
Estado del arte  
Marco teórico

---

# Problemática

Los centros históricos son el núcleo de las ciudades, aquí se concentra el patrimonio cultural, arquitectónico y social más antiguo de una sociedad, suelen conservar edificaciones, plazas y calles que reflejan la historia y la identidad de una ciudad. Además, son espacios de gran valor urbano y social, ya que no solo atraen turismo, sino que también se encuentran comunidades que mantienen tradiciones y formas de vida propias del lugar. Por ello, su recuperación y preservación es fundamental para fortalecer la cohesión social y la identidad urbana.

Sin embargo, en la actualidad, las ciudades latinoamericanas se caracterizan por una compleja transformación de procesos históricos, culturales, económicos y sociales que han dado como resultado territorios altamente desiguales. De igual forma, como señalan Cabrera y Bernal (2020), en países como México, Perú, Brasil y Ecuador, la distribución del espacio urbano responde a relaciones de poder que han cambiado la vida cotidiana de las personas, es decir la forma en que se organiza la ciudad y sus espacios no es neutral, sino que refleja decisiones y crecimiento inmobiliario.

Es decir, que ciertos grupos o instituciones han tenido más influencia que otros para determinar dónde se construyen viviendas, calles, parques y servicios públicos, lo cual resulta clave para entender las desigualdades sociales, e incentivar hacia la planificación de ciudades más justas y equitativas. En este contexto, la gentrificación emerge como un fenómeno actual que transforma los centros históricos y áreas consolidadas, promoviendo la llegada de nuevos residentes y actores económicos que desplazan gradualmente a las poblaciones originarias y por ende su sentido pertenencia (Janoschka, Sequera & Salinas, 2014).

Este proceso no solo implica un cambio físico en los espacios urbanos, sino también una transformación socioespacial significativa, que mejora las dinámicas de convivencia y la identidad colectiva de la ciudad y sus habitantes. El presente artículo se centra en la ciudad de Cuenca, la misma que enfrenta un progresivo despoblamiento del Centro Histórico, fenómeno por el cual se ha generado vacíos urbanos, abandono de inmuebles patrimoniales y debilitamiento de la vida comunitaria.

Este despoblamiento se relaciona con múltiples causas, entre ellas el encarecimiento de la vivienda, la turistificación y la saturación vehicular sobre el peatón, problemáticas que ha convertido muchas calles en corredores de tráfico, restando espacio a movilidad sostenible y limitando las posibilidades de encuentro social (Villanueva, 2017)(Fig.1).

Asimismo, la existencia de terrenos subutilizados dentro del centro histórico brinda la posibilidad para promover una revitalización urbana en la ciudad basada en la vivienda, el espacio público y la sostenibilidad, con la intencionalidad de mejorar la vida cotidiana de los ciudadanos.



Fig.1: (ejemplo de invasión vehicular a espacios destinados para movilidad sostenible) 2022,Emov, calle Benigno Malo, Cuenca Ecuador

---

# Metodología

La presente investigación se desarrolló a través de un enfoque cualitativo con alcance descriptivo, se utilizó como método principal la revisión bibliográfica crítica y organizada que permitió recopilar, analizar y sintetizar información proveniente de investigaciones previas, artículos académicos y documentos especializados o relacionados con la recuperación de los Centro Histórico enfatizando en la Ciudad de Cuenca. Además, la búsqueda se basó en tres ejes temáticos interrelacionados: terrenos subutilizados /regeneración urbana, gentrificación / despoblamiento, y proximidad urbana/espacio público.

Para finalizar, se construyó una matriz de análisis que permitió clasificar, sintetizar y comparar los aportes de diferentes autores-instituciones, estudios de caso internacionales y locales, necesarios para entender la problemática. Las fuentes utilizadas incluyen bases de datos académicas como Scielo, Redalyc y Dialnet, informes de organismos internacionales como ONU-Hábitat y UNESCO. Además, textos de urbanistas contemporáneos como Jan Gehl, Carlos Moreno y Salvador Rueda.

Asimismo, se enfatizó en la búsqueda de artículos provenientes de investigaciones específicas sobre Cuenca (Cabrera & Bernal, 2020; GAD Cuenca, 2015). A través de este enfoque y método, se pudo identificar los principales desafíos y estrategias aplicadas en contextos similares, lo que permitió a su vez comprender de manera integral los aspectos cómo; vivienda, movilidad, espacios públicos y cohesión social, sin necesidad de generar datos primarios para la investigación.

# Referentes

## Supermanzanas Salvador Rueda (Barcelona)

El modelo de Supermanzanas, desarrollado en Barcelona, propone reorganizar la ciudad para priorizar al peatón y reducir el tráfico interno. Agrupa varias manzanas para que los vehículos circulen solo por las vías perimetrales, mientras que el interior se destina a espacios de convivencia, movilidad activa y áreas verdes. Tomar este enfoque como referente para el Centro Histórico de Cuenca permitiría disminuir la presión vehicular, aprovechar terrenos subutilizados y revitalizar zonas deterioradas. Su aplicación contribuiría a recuperar el espacio público, mejorar la movilidad sostenible y fortalecer la vida barrial, creando un entorno más seguro, accesible y atractivo para residentes y visitantes. (Fig. 2)



Fig. 2: (*supermanzana*) 2022, Tomas Rico, supermanzana.

## Ciudad en 15 minutos Carlos Moreno

El modelo de la Ciudad de 15 Minutos plantea que todas las personas puedan acceder a servicios esenciales como educación, salud, comercio, recreación y áreas verdes en un radio que pueda recorrerse caminando o en bicicleta en quince minutos. Esta estrategia promueve la proximidad urbana, reduce la dependencia del automóvil y fortalece la vida comunitaria. Aplicarlo al Centro Histórico de Cuenca permitiría aprovechar su compacidad, activar terrenos subutilizados y mejorar la oferta de servicios locales. Su implementación impulsaría una movilidad sostenible, revitalizaría el espacio público y consolidaría un centro más funcional, inclusivo y equilibrado para residentes y visitantes. (Fig. 3)



Fig. 3: (*proximidad urbana*) 2023, Carlos Moreno, Ciudad en 15 minutos.

## HafenCity Carlos Moreno

El proyecto de HafenCity en Hamburgo incorpora el principio de planta baja permeable, donde los edificios y manzanas se diseñan para permitir el libre paso peatonal mediante pasajes públicos, galerías abiertas y pequeñas plazas interiores. Esta red continua facilita desplazamientos directos entre calles, espacios culturales y áreas ribereñas, reduciendo la dependencia del automóvil y fortaleciendo la movilidad activa. La integración de comercios y servicios en planta baja genera vitalidad urbana y mayor seguridad. Tomar este modelo como referente para el Centro Histórico de Cuenca permitiría mejorar la conectividad peatonal, activar vacíos urbanos y consolidar un centro más accesible y dinámico. (Fig. 4)

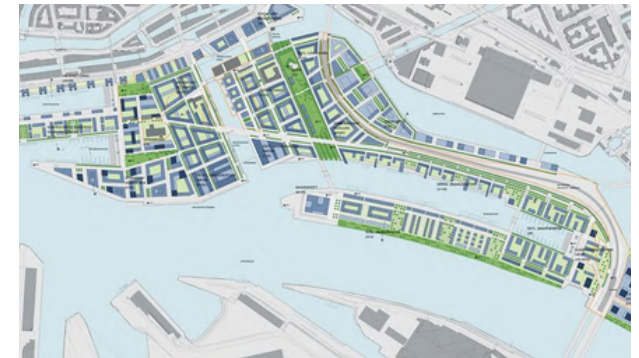


Fig. 4: (*master plan*) 2011, Michael Korol, HafenCity.

# Estado del arte

## Plan de movilidad de Cuenca

En la ciudad de Cuenca existe un Plan de Movilidad que desempeña un papel relevante en el proceso de revitalización urbana, al orientar la circulación, accesibilidad y jerarquía de modos de transporte. El plan alude a la implementación de sistemas de transporte público estructurados, ciclovías y áreas peatonales que favorecen la movilidad sostenible y la reducción del tráfico vehicular en el Centro Histórico. A su vez, el Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca busca que la movilidad sea más segura, ordenada y sostenible, dando prioridad a los peatones, ciclistas y al transporte público antes que a los autos particulares.

Adicionalmente, propone construir más espacios para la interacción social, mejorar el transporte público y espacios de ciclistas, de igual forma reducir la congestión en las zonas más transitadas, como el centro histórico. También promueve el uso de vehículos eléctricos y una mejor conexión entre los distintos medios de transporte.

Con estas medidas, Cuenca busca que moverse por la ciudad sea más fácil, limpio y accesible para todos (GAD, 2015). Un enfoque integral de movilidad debe priorizar al peatón y al ciclista, promover rutas accesibles e inclusivas y asegurar la conectividad entre barrios. La movilidad sostenible no debe concebirse únicamente como un sistema de transporte, sino como un modelo de ciudad que promueve el derecho a habitar y recorrer el territorio de forma segura y equitativa. (Fig.5)

## Espacio Público y Proximidad Urbana

El espacio público es un ámbito tanto social como físico de la ciudad, que está a sujeto a la interacción, la convivencia y la expresión ciudadana, el cual no está limitado únicamente a calles, plazas o parques, sino también a espacios en donde pueden surgir relaciones sociales, prácticas culturales o procesos políticos así da entender la distintas dinámicas y diversidad en la sociedad urbana (Rueda, 2021). Esta idea es apoyada por Perez y González (2016) ya que desde el punto de vista latinoamericano el espacio público es visto desde dos perspectivas fundamentales,

la primera hace referencia al aspecto físico y tangible como plazas, parques o calles; y la segunda hace alusión al aspecto social que tiene como función principal facilitar la interacción entre los ciudadanos, propiciar la convivencia en un espacio en común y servir como escenario para la expresión ciudadana ya sea en actividades culturales, recreativas o políticas.

Diversos estudios coinciden en que el Centro Histórico de la Ciudad de Cuenca enfrenta un despoblamiento progresivo, motivado por la llegada de grupos con mayor poder adquisitivo que obligan a los residentes originales a migrar. Mientras algunos autores destacan que este fenómeno provoca una pérdida de identidad cultural y debilita la cohesión social (Pérez y González, 2016) otros argumentan que también puede generar oportunidades de inversión o renovación urbana (González y Ramírez Rosete, 2015) sin dejar de lado la creación de entornos urbanos habitables, empáticos e inclusivos.



Fig. 5: (propuesta de movilidad peatonal en calle Benigno Malo) 2020, Albornoz Boris, revitalización del centro histórico. Cuenca Ecuador

En este contexto, se crea la necesidad de una proximidad urbana, basada en el modelo de la “Ciudad de 15 Minutos” (Fig. 7) de Carlos Moreno, que tiene como objetivo transformar las ciudades y priorizar las necesidades de los pobladores, de esta manera, por ende, como solución para mejorar la habitabilidad y la movilidad de los ciudadanos (Moreno, 2024). Este enfoque de crono-urbanismo busca que funciones esenciales como vivir, trabajar, comerciar, cuidar, educar y descansar sean accesibles en un máximo de 15 minutos a pie o en bicicleta.

No obstante, su implementación en centros históricos enfrenta desafíos específicos tal como lo mencionan los autores Graells-Garrido et al (2021) La implementación del modelo no es homogénea y su significado varía según el barrio, es decir, este modelo no se aplica de la misma manera en todas partes, dado que, cada barrio puede tener un significado distinto, en unos puede mejorar la vida y en otros puede generar dificultades de convivencia. lo que exige mediciones y políticas adoptadas según el lugar.

#### Verde Urbano y Sostenibilidad

En el Centro Histórico de Cuenca, la presencia de áreas verdes es limitada debido a la consolidación urbana y la escasez de suelo disponible. En la actualidad, esta carencia se vincula con procesos de deterioro ambiental y social, que se evidencian a través del aumento de la temperatura urbana, la disminución de espacios para la convivencia y la reducción de la calidad de vida de los habitantes.

Como consecuencia a nivel país y situaciones similares en el mundo se articulan políticas públicas para crear ciudades sostenibles propuestas desde organismos internacionales como la ONU-Hábitat y la Agenda 2030, que impulsan la integración de naturaleza en los entornos urbanos (Mueller et al., 2020). Es por ello que subyace el verde urbano como componente fundamental para la sostenibilidad y calidad ambiental de las ciudades tal como alude Pineda & Velasco (2019), la integración de corredores verdes, patios internos, jardines verticales y techos vegetales es una alternativa viable para mejorar y promover la biodiversidad urbana.

De igual manera, surgen nuevas estrategias que buscan reorganizar la ciudad para mejorar la habitabilidad y reducir impactos negativos del flujo vehicular. Este concepto es apoyado por autores como Rueda (2021) a través de su propuesta de las supermanzanas (Fig. 6), concepto que por medio de sus estudios, crea una cuadrícula urbana tradicional al agrupar nueve manzanas y restringir el tráfico de paso en las calles interiores, esta medida permite liberar un espacio considerable de la calle que se les otorgó a los ciudadanos para su uso peatonal, social y recreativo.



Fig. 6: (esquema explicativo de Supermanzana) 2024, Albert Garcia, supermanzana.

La implementación de las supermanzanas genera importantes beneficios ambientales y para la salud de los residentes al reducir drásticamente el tráfico vehicular en el interior de estas unidades, se logra una notable disminución de la contaminación ambiental y acústica (Nieuwenhuijsen, 2022). De igual forma, estos conceptos se sustentan en estudios científicos que han demostrado el impacto positivo de este modelo en la calidad del aire y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (Mueller et al., 2020)

#### Terrenos Subutilizados y Regeneración Urbana

Un terreno subutilizado hace referencia a un espacio urbano o rural que no está siendo utilizado de manera adecuada y plena acorde a su potencial. En este sentido, se trata de espacios que se podrían utilizar para actividades productivas, sociales, ambientales o habitacionales de mayor beneficio, pero permanecen vacías, infrutilizadas o con un uso muy por debajo de sus capacidades (Fausto & Rábago, 2002). Los autores Rosato et al.,(2010) aluden que los terrenos subutilizados también pueden ser definidos como zonas

que a pesar de tener una buena ubicación no cumplen una función social ni económica plena, afectando la regeneración urbana. Por otra parte, el despoblamiento del centro histórico de Cuenca, es un proceso que amenaza la vitalidad de las conexiones sociales y los aspectos culturales. Asimismo, acorde a investigaciones previamente revisadas el despoblamiento resulta como una consecuencia directa de la gentrificación y la turistificación. Por otra parte, los artículos corroboran esta información, pero añaden que este fenómeno no es meramente un cambio demográfico,

sino transformación socioespacial (Janoschka, Sequera & Salinas, 2014). De igual manera, este fenómeno genera una reducción en la población residente permanente, con predominio de otro tipo de población, como consecuencia los habitantes originarios se ven obligados a desplazarse y existe una pérdida del patrimonio edificado y debilitamiento de las relaciones interpersonales.

Por último, el despoblamiento, fenómeno que se ha observado en ciudades latinoamericanas y también en el contexto ecuatoriano, se manifiesta para la ciudad de Cuenca como una amenaza existencial para

la identidad misma de su centro histórico al sacrificar su vida colectiva para convertirla en un modelo de desarrollo basado en el consumo y el espectáculo turístico (Navarrete Escobedo & de la Torre Vazques 2014).



Fig. 7: (esquema explicativo de ciudad de 15 minutos) 2025, Nómada Urbana, ciudad de 15 minutos.

---

# Marco teórico

## Vivienda

La vivienda es considerada como un espacio que le proporciona a las personas las condiciones necesarias para poder vivir. además es un espacio cargado de simbolismos, constituidos de manera individual y social que les permite a las personas crear un sentido de pertenencia y seguridad (García, 2014). Por otra parte, según la UNESCO la vivienda es considerada un derecho que todas las personas deben poder ejercer y que está estrechamente ligado a la dignidad, la igualdad y la calidad de vida de los seres humanos (UNESCO, 2016).

En la misma línea, la ONU (2019) reconoce a la vivienda como un derecho humano fundamental, que parte del derecho a tener una vida digna, esto se refiere a que toda persona debe tener acceso a una "vivienda adecuada", entendida no sólo como un factor físico (techo y paredes), sino como un espacio que cumpla condiciones esenciales de dignidad, seguridad y bienestar.

## Espacio público

El espacio público es un ámbito tanto social como físico de la ciudad, que está a sujeta a la interacción, la convivencia y la expresión ciudadana, el cual no está limitado únicamente a calles, plazas o parques, sino también a espacios en donde pueden surgir relaciones sociales, prácticas culturales o procesos políticos así da da entender la distintas dinámicas y diversidad en la sociedad urbana (González y Rosete, (2015).

Así mismo según Perez y González (2016) desde el punto de vista latinoamericano el espacio público es visto desde dos perspectivas fundamentales, la primera hace referencia al aspecto físico y tangible como plazas, parques o calles; y la segunda hace alusión al aspecto social que tiene como función principal facilitar la interacción entre los ciudadanos, propiciar la convivencia en un espacio en común y servir como escenario para la expresión ciudadana ya sea en actividades culturales, recreativas o políticas (Perez y González, 2016).

## Terrenos subutilizados

Un terreno subutilizado hace referencia a un espacio urbano o rural que no está siendo utilizado de manera adecuada y plena acorde a su potencial. En este sentido, se trata de espacios que se podrían utilizar para actividades productivas, sociales, ambientales o habitacionales de mayor beneficio, pero permanecen vacías, infrautilizadas o con un uso muy por debajo de sus capacidades (Fausto & Rábago, 2002). Los terrenos subutilizados también pueden ser definidos como zonas que a pesar de tener una buena ubicación no cumplen una función social ni económica plena, afectando la regeneración urbana.(Fausto & Rábago, 2002).

Finalmente, según la ONU (2019) los terrenos subutilizados representan una pérdida significativa de oportunidades de desarrollo sostenible y se genera desigualdad en el acceso a las viviendas y a los servicios básicos, al impedir que el suelo urbano expanda su potencial, cumpla su función social, y se aproveche de manera equitativa para mejorar la calidad de vida de las personas.

### Despoblamiento

El despoblamiento del centro histórico de Cuenca, es un proceso que amenaza la vitalidad de las conexiones sociales y los aspectos culturales. También, acorde a investigaciones previamente revisadas el despoblamiento resulta como una consecuencia directa de la gentrificación y la turistificación. Los artículos señalan que este fenómeno no es meramente un cambio demográfico, sino una compleja y trascendente transformación socioespacial refiriéndose a la interrelación entre las personas y el territorio o espacio, estos impulsados por la explotación inmobiliaria y la llegada de población con mayor poder adquisitivo (Janoschka, Sequera & Salinas, 2014). Por otra parte, se hace alusión al turismo como "estrategia de gentrificación impuesta" que crea otra perspectiva del espacio urbano. En este contexto, el patrimonio cultural es instrumentalizado para atraer a visitantes, donde las edificaciones históricas son valoradas por su estética, pero la vida de sus habitantes y sus prácticas cotidianas son desvalorizadas y desplazadas (Cabrera & Bernal, 2020).

### Ciudad de 15 minutos

El modelo urbano de la "ciudad de 15 minutos" es una propuesta que tiene como objetivo transformar las ciudades y priorizar las necesidades de los pobladores, en este sentido, los servicios esenciales como vivienda, trabajo, salud y comercio son accesibles a pie o en bicicleta en un tiempo máximo de cuarto de hora (Moreno, 2024). Los documentos señalan que este concepto, también conocido como "crono-urbanismo," se basa en cuatro pilares: densidad, proximidad, diversidad y digitalización, con el objetivo de mejorar la calidad de vida y reducir la dependencia del transporte motorizado (Moreno, 2024; Steuteville, 2021).

Además, de ser un diseño urbano ideal, el modelo propuesto es visto como una herramienta clave para promover la sostenibilidad y hacer frente al cambio climático, ya que a través de esta propuesta se puede reducir la contaminación y crear ciudades más sostenibles, inclusivas y equitativas a través de políticas públicas que benefician a la población (Allam et al., 2022).

### Verde urbano

Las supermanzanas, concepto dado por el urbanista Salvador Rueda, a través de sus estudios, crea una cuadrícula urbana tradicional al agrupar nueve manzanas y restringir el tráfico de paso en las calles interiores, esta medida permite liberar un espacio considerable de la calle, que se les otorgó a los ciudadanos para su uso peatonal, social y recreativo. El presente modelo se apoya en tres ejes claves: la reorganización de la red urbana, la recuperación del espacio público y la gestión del movimiento cotidiano (Rueda, 2021).

La implementación de las supermanzanas genera importantes beneficios ambientales y para la salud de los residentes. Al reducir drásticamente el tráfico vehicular en el interior de estas unidades, se logra una notable disminución de la contaminación del aire y acústica. Estudios científicos han demostrado el impacto positivo de este modelo en la calidad del aire y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (Mueller et al., 2020).



# 01. LUGAR

Elección de sitios

Análisis de sitios

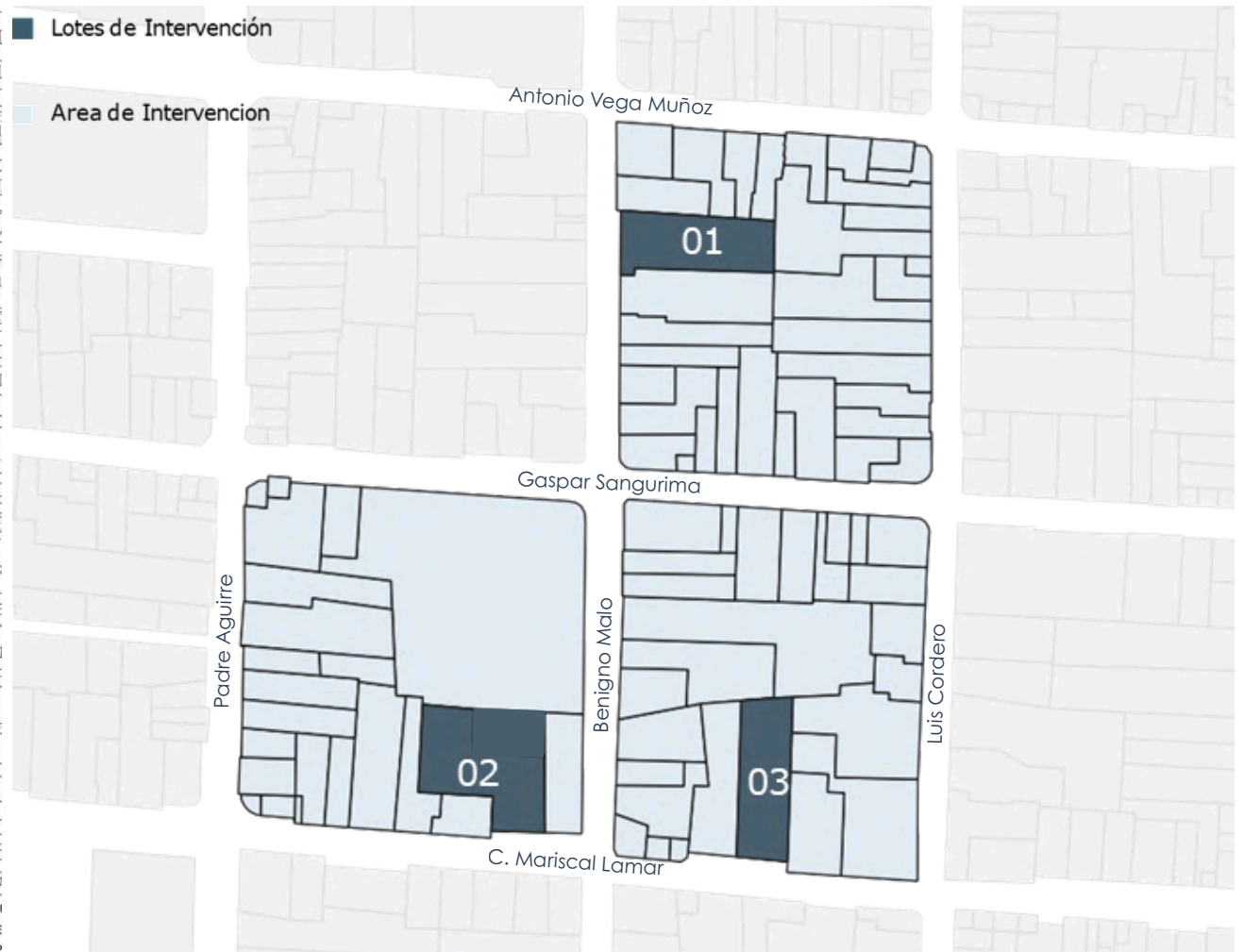


Fig. 8: (ubicación de manzana) Autoría propia.

Fig. 8.1 (acercamiento de manzanas seleccionadas) Autoría propia.

## Lotés seleccionados

### LOTE 01

Ubicación: Calle Benigno Malo, entre Vega Muñoz y Gaspar Sangurima  
 Medidas: Frente de 19m y un fondo de 46m  
 Área: 760m<sup>2</sup>  
 Uso: Servicio (Parqueadero)  
 Topografía: Plana

Resumen: Su ubicación es estratégica, a pocas cuadras de la Catedral de la Inmaculada Concepción y a una cuadra del Parque María Auxiliadora, dentro de un entorno urbano consolidado y patrimonial. La proximidad a importantes vías de conexión, espacios públicos y flujos peatonales refuerza su valor urbano. (Fig. 9)



Fig. 9: ( imagen fachada lote 01) 2025, Autoría propia.

### LOTE 02

Ubicación: Calle Mariscal Lamar, entre Benigno Malo y Padre Aguirre  
 Medidas: Morfología irregular Forma de Z  
 Área: 858m<sup>2</sup>  
 Uso: Servicio (Parqueadero)  
 Topografía: Plana

Resumen: Por su fachada frontal pasa el tranvía de Cuenca, lo que le otorga una ubicación altamente accesible, visible y activa. El lote está cerca del Parque Calderón y del Parque María Auxiliadora, además de encontrarse junto a la Plaza de los Híppies, un espacio emblemático del centro histórico. (Fig. 10)



Fig. 10: ( imagen fachada lote 02) 2025, Autoría propia.

### LOTE 03

Ubicación: Calle Mariscal Lamar, entre Benigno Malo y Luis Cordero  
 Medidas: Frente de 15m y un fondo 49m  
 Área: 740m<sup>2</sup>.  
 Uso: Servicio (Parqueadero)  
 Topografía: Plana

Resumen: La fachada frontal se orienta hacia el tranvía, lo que le otorga excelente accesibilidad y conectividad. Su ubicación es dentro de la parroquia El Sagrario, refuerza su importancia urbana y su potencial para proyectos que integren vivienda, comercio y espacio público, en armonía con el entorno patrimonial que lo rodea. (Fig. 11)



Fig. 11: ( imagen fachada lote 03) 2025, Autoría propia.

## Lotes prioritarios

Análisis a nivel de manzanas

Este mapa identifica lotes prioritarios para una intervención arquitectónica y urbana en el centro histórico de Cuenca. La selección destaca una oportunidad clave para la re-densificación consciente y la creación de nuevos espacios públicos. (Fig. 12)

Lotes Subutilizados/Parqueaderos son los más estratégicos para un desarrollo de proyectos de vivienda de interés social o de uso mixto y la generación de espacios públicos de proximidad.

Los nuevos edificios pueden organizarse en torno a patios centrales, garantizando iluminación y ventilación natural. Esto se debe a su característica: fachada corta y fondo largo

La intervención no debe limitarse al lote. Las plantas bajas pueden ser diseñadas como espacios comerciales o culturales abiertos y permeables, que extiendan la vida de la calle hacia el interior del edificio. Pequeñas plazas, plazuelas o pasajes peatonales pueden surgir de la integración de estos lotes, creando nuevos nodos de encuentro y mejorando la conectividad peatonal del sector.

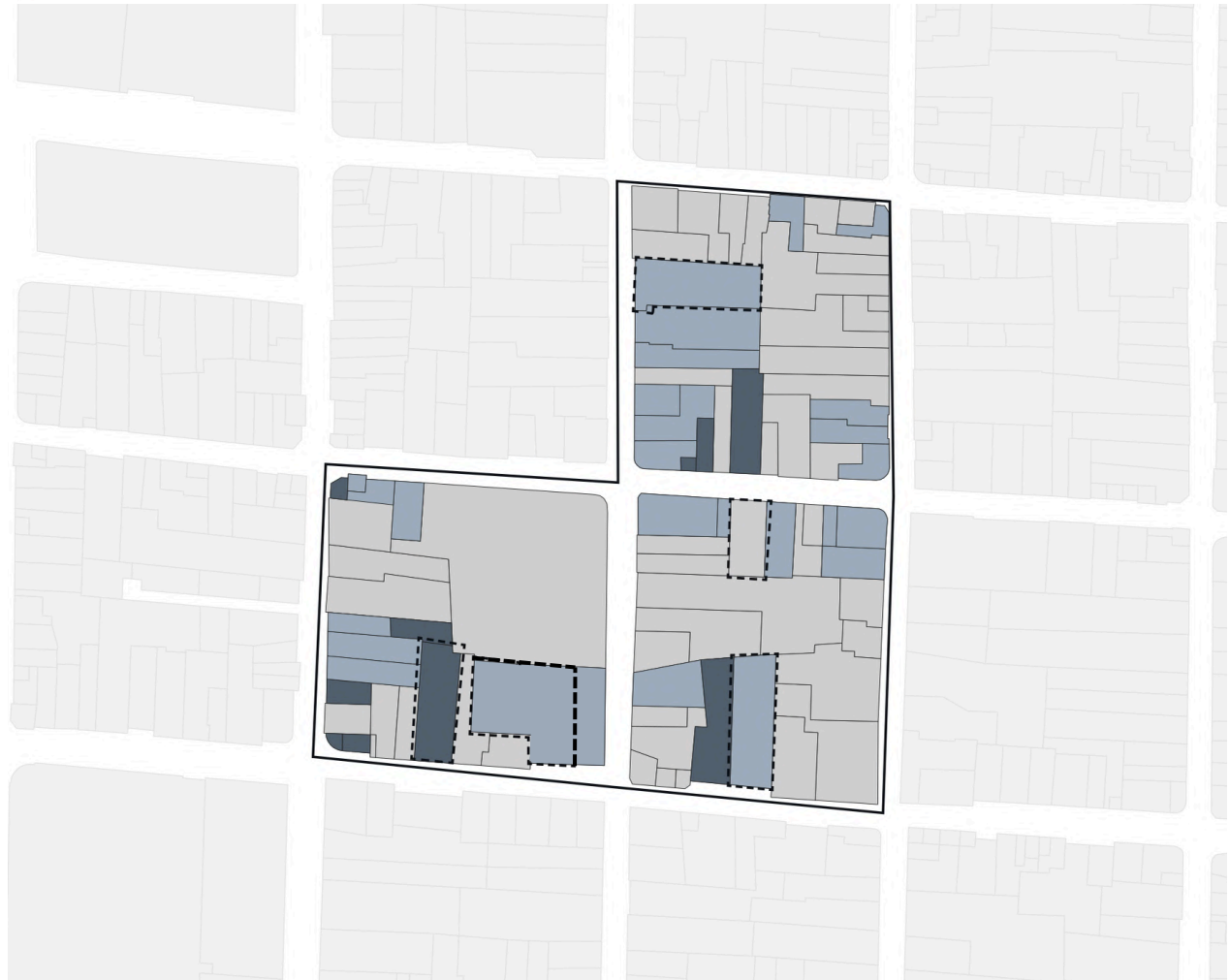


Fig. 12: (mapa de lotes prioritarios) 2025, Autoría propia.

# Cercanía con transporte público

## Análisis a nivel de manzanas

Este mapa de cercanía con el transporte público es un argumento contundente para el desarrollo de vivienda y espacio público en los lotes de intervención, ya que demuestra su excelente conectividad y su potencial para fomentar un estilo de vida urbano, sostenible y menos dependiente del vehículo privado. (Fig. 13)

El análisis visualiza la red de movilidad que sirve al área de intervención. Muestra no solo la ubicación de las estaciones de Bus y del Tranvía de Cuenca, sino también las rutas peatonales que conectan estas paradas con los lotes seleccionados, estimando un tiempo de caminata muy corto, de entre 2 a 7 minutos, a las estaciones más cercanas.

El mapa confirma que los lotes de intervención están en una ubicación estratégica. La intervención arquitectónica no parte de cero, sino que se inserta en una red de movilidad consolidada. Al diseñar proyectos de vivienda y espacio público, no solo se beneficiará en conectividad, sino que potenciará la zona, creando un entorno urbano denso, vibrante y sostenible.

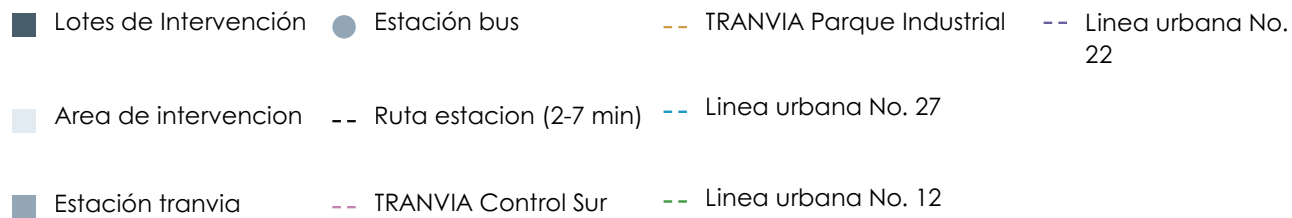


Fig. 13: (mapa de cercanía con transporte público) 2025, Autoría propia.

# Actividades en veredas aledañas

Análisis a nivel de manzanas

Este mapa demuestra que los lotes de intervención no son simples vacíos, sino que están bordeados por un tejido social vibrante. Tomando en cuenta estas actividades preexistentes, se podría potenciar la zona y darle un soporte físico adecuado. (Fig. 14)

La concentración de gente “parada”, “sentada” y “comprando” justo en el borde de los lotes de intervención es un mandato de diseño claro: las plantas bajas de los nuevos edificios no pueden ser muros ciegos o indiferentes. La demanda de lugares para “sentarse” es muy alta. Actualmente, la gente lo hace donde puede. Los nuevos proyectos en los lotes seleccionados tienen la oportunidad de satisfacer esta necesidad.

Este análisis de actividades transforma la visión del arquitecto. El objetivo ya no es simplemente “llenar un vacío” con un edificio de vivienda o una plaza. El objetivo es diseñar un espacio que tome las actividades sociales que ya existen en las veredas y le dé un soporte físico adecuado, para así crear lugares que sean funcionales y seguros

- Parados
- Vendedor ambulante
- Area de intervencion
- Sentados
- Lotes seleccionados
- Comprando
- Mayor area de actividad

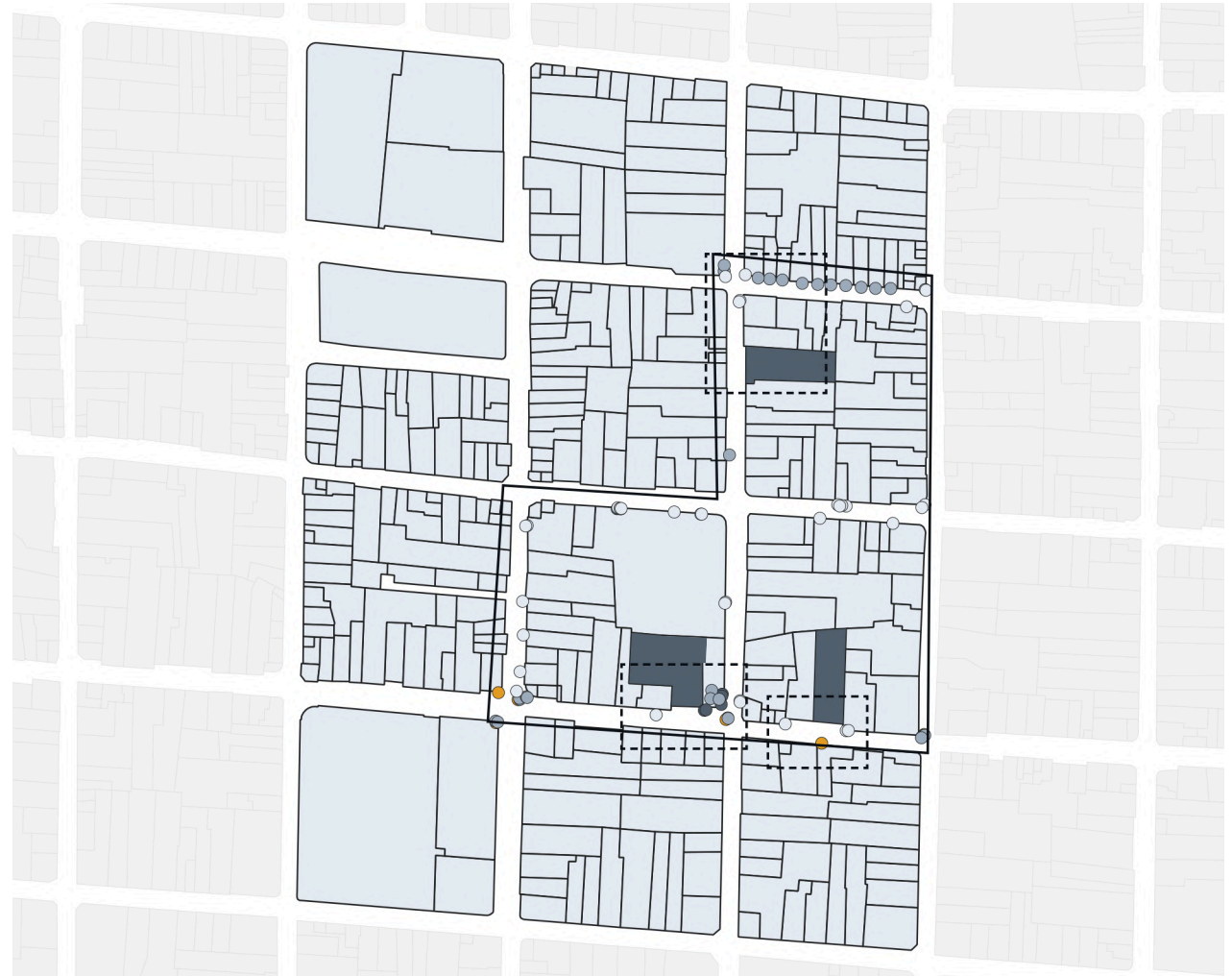


Fig. 14: (actividad en vereda aledañas a lotes) 2025, Autoría propia.

# Porcentaje de usos en manzanas aledañas

Análisis a nivel de manzanas

El análisis por manzanas evidencia un desequilibrio marcado en los usos de suelo: los comercios y servicios ocupan el 70% del área, mientras que el uso residencial apenas llega al 15.12%. Esta diferencia muestra que la zona funciona principalmente como un espacio económico y no como un lugar de vida cotidiana para sus habitantes. (Fig. 15)

Este predominio de actividades terciarias genera un centro urbano activo solo durante el día, pero con poca presencia de residentes permanentes en la noche. Esto afecta la vitalidad del espacio público, limita la interacción social y disminuye la percepción de seguridad fuera del horario comercial.

En este contexto, el mapa de usos de suelo demuestra que los lotes de intervención no deben seguir destinándose únicamente a comercio o servicios. Representan una oportunidad estratégica para incorporar vivienda, áreas verdes y espacios públicos de calidad que permitan equilibrar el tejido urbano, diversificar actividades y fortalecer la dinámica general del sector.

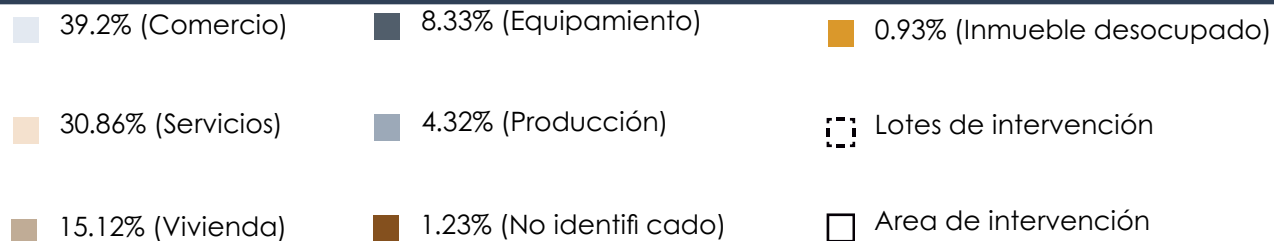


Fig. 15: (mapa de porcentaje de usos en manzanas aledañas) 2025, Autoría propia.

# Movilidad

## Mapeo de zona a nivel ciudad

Analizando la movilidad en el Centro Histórico de Cuenca, y tomando como referencia el mapa que relaciona el barrio de intervención con los equipamientos urbanos y el sistema de transporte público, se evidencia que la zona cuenta con una articulación adecuada entre estos elementos. El mapa destaca hitos como plazas, parques, iglesias y mercados, los cuales se encuentran próximos al área o conectados mediante transporte público. (Fig. 16)

El tranvía cumple un papel fundamental, pues atraviesa la ciudad desde el Control Sur hasta el Parque Industrial, integrando diversos sectores y facilitando el desplazamiento diario. A esto se suman las líneas de buses, que conectan la zona intervenida con los principales equipamientos de la ciudad. La amplia variedad de rutas permite que habitantes tanto urbanos como rurales accedan a servicios básicos de manera eficiente.

En conclusión, dispone de un sistema de transporte que responde a las necesidades de sus usuarios y garantiza conexiones funcionales entre distintas zonas de la ciudad.

- |                             |                        |                        |                         |
|-----------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|
| ■ TRANVIA Control Sur       | ⋯ Área de Intervención | 1. Maria Auxiliadora   | 10. Registro civil      |
| ■ TRANVIA Parque Industrial | □ Zona de estudio      | 2. Campus U.C.         | 11. 3re. Divi. Ejercito |
| ■ Línea urbana No. 27       |                        | 3. Es. Carlos Crespi   | 12. Plz. San Franc.     |
| ■ Línea urbana No. 12       |                        | 4. U. E. Octavio Cord. | 13. Prq. La Libertad    |
| ■ Línea urbana No. 22       |                        | 5. Mer. 9 de Octu.     | 14. Prq. Cristo Rey     |
| ■ Línea urbana No. 19       |                        | 6. Catedral de Cue.    | 15. Mer. 10 de Agos.    |
| ■ Línea urbana No. 20       |                        | 7. Parque Calderón     | 16. Plz. El Otorongo    |
| ■ Línea urbana No. 27       |                        | 8. Es. Federico Proa.  | 17. Universidad         |
|                             |                        | 9. Conservatorio       | 19. Prq. San Blas       |

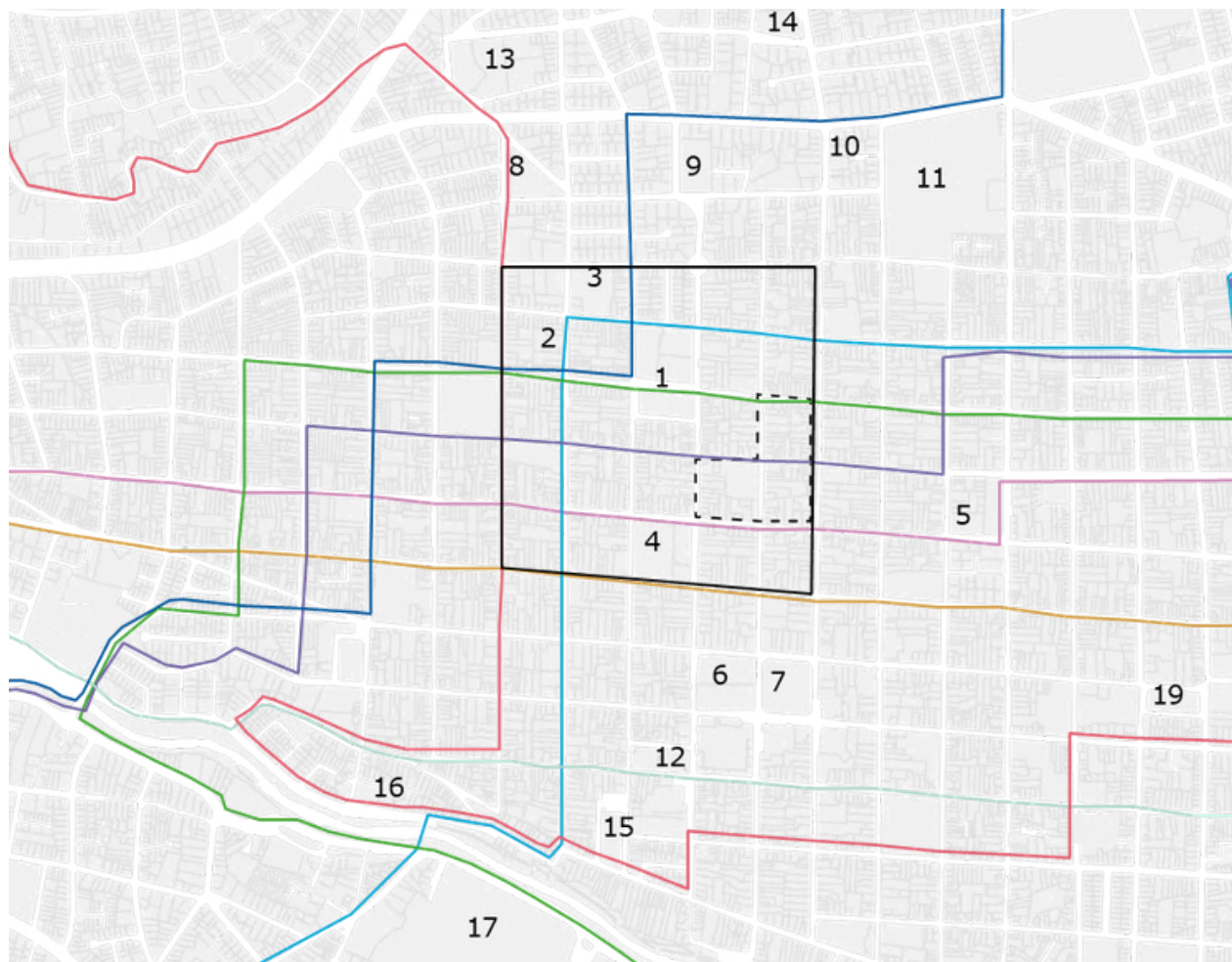


Fig. 16: (mapa red de movilidad en el centro histórico de Cuenca) 2025, Autoría propia.

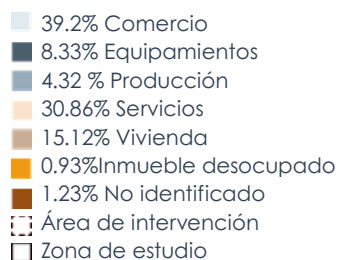
## Uso de suelo

### Mapeo de zona a nivel barrial

El análisis del mapa de usos de suelo a nivel barrial (Fig. 17) evidencia una zona compacta y con funciones variadas. Los principales usos corresponden a vivienda, comercio, servicios, producción y equipamientos, aunque su distribución es discontinua y no permite definir un único uso predominante.

En la zona norte se concentran más lotes de vivienda, mientras que en la zona sur destacan los lotes comerciales. Servicios y equipamientos aparecen de manera más dispersa pero equilibradamente colocadas entre ambos usos.

Los equipamientos presentes son principalmente centros educativos, además de algunos lotes de salud y producción cumplen un rol clave en la dinámica peatonal diaria, pese a ser menos numerosos que los demás usos. Finalmente, los lotes desocupados o no identificados suelen utilizarse como parqueaderos, estos representan una oportunidad para generar espacios de integración y mejorar la funcionalidad del barrio favoreciendo una mayor cohesión urbana y mejorando la accesibilidad para los residentes.



1. Iglesia María Auxiliadora
2. Parque María Auxiliadora



Fig. 17: (mapa de usos de suelo el centro histórico de Cuenca sector María Auxiliadora) 2025, Autoría propia.

# Actividades en vereda

Mapeo de zona a nivel barrial

El análisis de actividades en el barrio muestra cómo las personas se concentran en puntos específicos de las aceras y espacios públicos, definiendo distintas funciones urbanas. Las actividades de "parada" y "compra" se localizan en las inmediaciones de comercios y estaciones de transporte público. Aquí la acera es un espacio de tránsito y detención breve, moldeado por la interacción peatonal y comercial. Por otro lado, el término "conversación" y "sentado" se agrupan en zonas con mobiliario urbano o frente a equipamientos, coincidiendo con paradas de transporte. Estos lugares se distinguen por ofrecer una mayor calidad social y ambiental. (Fig. 18)

La aparición de vendedores ambulantes en cruces de alto flujo genera una apropiación económica informal, convirtiendo la acera en un punto de intercambio. Por otra parte la presencia de estudiantes marca la cercanía de escuelas, donde las aceras funcionan como zonas de espera. En esencia, el mapa evidencia que las aceras son escenarios dinámicos que integran funciones de tránsito, comercio formal e informal, interacción social y espera.

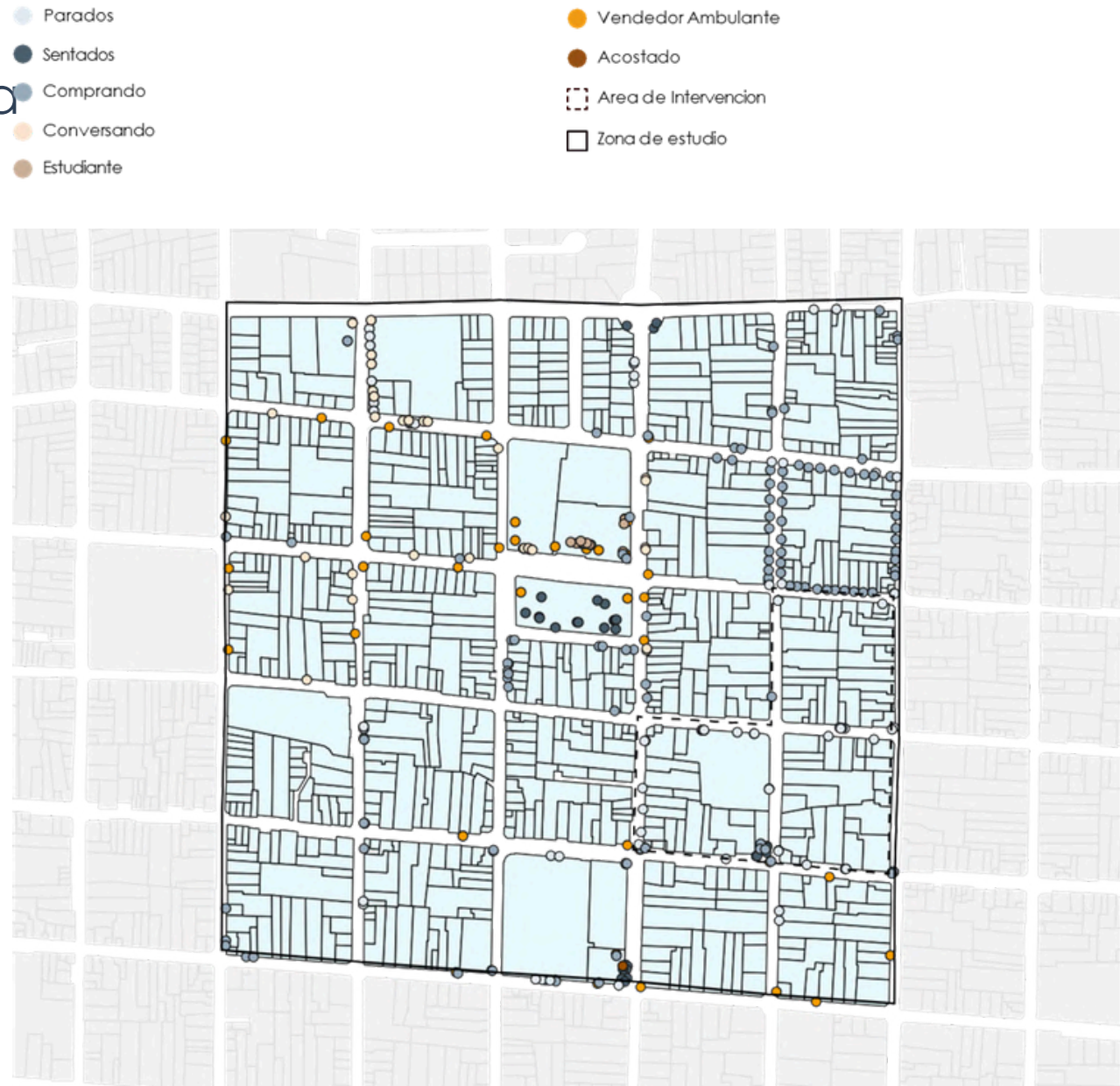


Fig. 18: (mapa de actividades en vereda el centro histórico de Cuenca sector María Auxiliadora) 2025, Autoría propia.

# Categorización patrimonial

Mapeo de zona a nivel barrial

El análisis del Centro Histórico de Cuenca revela la composición heterogénea del tejido urbano a través de la valoración patrimonial de sus inmuebles. Las edificaciones con Valor Arquitectónico A y B, ubicadas en los ejes jerárquicos, representan la máxima autenticidad, conservando características coloniales y republicanas como fachadas continuas y cubiertas de teja que definen el paisaje tradicional. Los inmuebles de Valor Emergente son de reciente consolidación, manteniendo rasgos tipológicos pero con adaptaciones contemporáneas, mientras que el Valor Ambiental se centra en la relación del edificio con su entorno paisajístico.(Fig.19)

En contraposición, los lotes Sin Valor Especial o Negativo son puntos críticos. Estos representan rupturas en la continuidad del tejido debido a intervenciones incongruentes o demoliciones, haciendo necesaria la implementación de estrategias de reintegración visual y tipológica. Finalmente, el espacio público cumple un rol esencial, funcionando como una red de articulación que conecta y fortalece la lectura de todos estos valores, asegurando la coherencia del paisaje histórico.

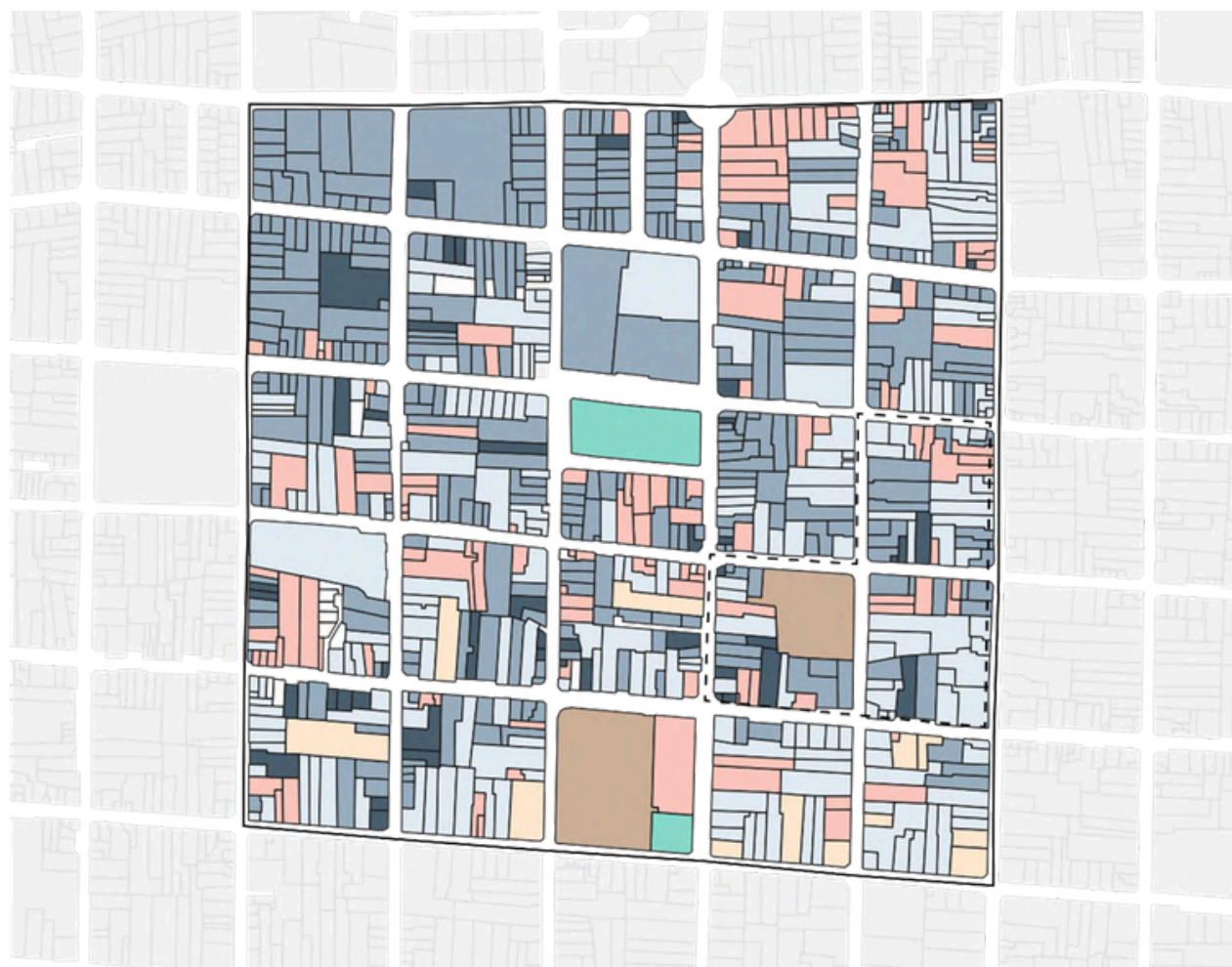
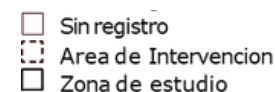


Fig. 19: (mapa de categorización patrimonial el centro histórico de Cuenca sector María Auxiliadora) 2025, Autoría propia.

# Terrenos subutilizados

Mapeo de zona a nivel barrial

El mapa evidencia una significativa presencia de lotes subutilizados, como parqueaderos o espacios vacantes, distribuidos de forma dispersa en el Centro Histórico de Cuenca. Estos vacíos urbanos interrumpen la continuidad del paisaje patrimonial y debilitan la vitalidad del espacio público. (Fig. 20)

No obstante, su localización central representa una oportunidad estratégica para la regeneración urbana, siendo puntos clave para la reactivación social y funcional del barrio. La reutilización de estos terrenos permite reintroducir vivienda, equipamientos y espacio público de calidad para fortalecer la cohesión barrial.

La intervención debe enfocarse en desarrollar vivienda patrimonial contemporánea compatible con el entorno o crear plazas, patios comunitarios y corredores peatonales que articulen el tejido urbano, promoviendo una movilidad más humana y sostenible. Potenciando la vida comunitaria, fomentando actividades económicas de pequeña escala y consolidando espacios accesibles que fortalezcan el uso cotidiano del barrio por parte de sus habitantes.

■ Terrenos subutilizados.

□ Area de Intervencion

□ Zona de estudio



Fig. 20: (mapa de terrenos subutilizados el centro histórico de Cuenca sector María Auxiliadora) 2025, Autoría propia.

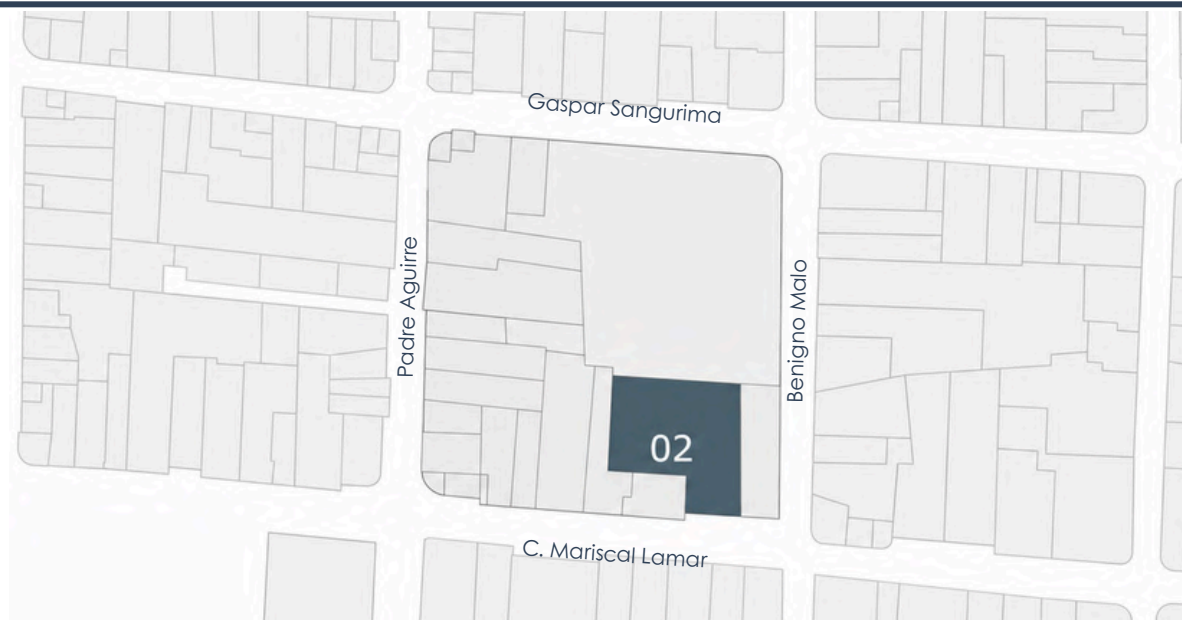
## Lote seleccionado para intervención

### LOTE 02

El Lote 02, ubicado en la calle Mariscal Lamar y Benigno malo presenta una morfología irregular de 858 m<sup>2</sup> y topografía plana. Su fachada hacia el tranvía le otorga alta accesibilidad y visibilidad, potenciando su relación con la movilidad sostenible del centro histórico.

Además, su proximidad estratégica al Parque Calderón, María Auxiliadora y la Plaza de los Hippies consolida su relevancia patrimonial. Esta combinación de factores técnicos y de ubicación convierte al Lote 02 en un sitio con alto potencial de activación urbana, capaz de integrarse a circuitos peatonales, turísticos y comunitarios de la ciudad.

A partir de este predio, se analizaron precios de suelo y construcción en el sector, junto a la densidad habitacional, para determinar el COS, CUS y costos referenciales según el área y número de habitantes proyectados. (Fig. 21)



NOMBRES					
ISMAEL ALBAN	TESIS				
JOSÉ MORENO	PROYECTO DE VIVIENDA Y TALLERES DE PRODUCCIÓN COMO ESTRATEGIA DE REVITALIZACIÓN EN EL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA				
DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	PU	MONTO	
COSTO TERRENO	M2	1.003	\$ 500,00	\$ 501.500,00	
TOTAL M2 DE CONSTRUCCION	M2	2.266	\$ 600,00	\$ 1.359.600,00	
M2 VENTA MONTO INVERSIÓN/VENTA	M2	1.892	\$ 983,56	\$ 1.861.100,00	
INCIDENCIA COSTO TERRENO EN CADA M2 DE VENTA				\$ 501.500,00	VALOR MENOR IGUAL A 250 USD/M2
				1.892	\$ 265,04
M2 CONSTRUIDOS NO VENDIBLES	M2	374			
PORCENTAJE DE AREAS COMUNALES	%	16,5			
M2 CONSTRUCCIÓN PLANTA BAJA	M2	618,0			
M2 CONSTRUCCIÓN TOTALES	M2	2.266,0			
COS	%	61,6			
CUS	%	225,9			

Fig. 21: (tabla de análisis de factibilidad) 2025, Autoría propia.

# ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN URBANA

# Diseño urbano

## Análisis lotes patrimoniales

Para el planteamiento del proyecto, realizamos una selección estratégica de los lotes tomando como criterio principal su valor. Optamos por aquellos terrenos los cuales no disponen un valor importante y no cuentan con restricciones patrimoniales que pudieran limitar su intervención. (Fig. 24)

Posteriormente, analizamos la relación espacial entre los lotes seleccionados con el objetivo de articularlos entre sí. Buscamos establecer conexiones físicas y funcionales que permitieran crear un sistema de circulación continua, fluida y accesible generando una red interna que llega a ser fundamental para garantizar un único espacio integrado, favoreciendo la movilidad y la interacción.

Dentro de estos lotes se distribuirán las distintas áreas que conforman nuestro distrito de arte. La estrategia contempla ubicar talleres, espacios de exhibición, zonas comerciales, áreas públicas y otros equipamientos complementarios de manera que dialoguen entre sí y potencien tanto la producción como la difusión de las artes. De esta forma, el distrito adquiere una lógica unitaria, coherente y funcional, aprovechando al máximo las características de cada lote y su interconexión.

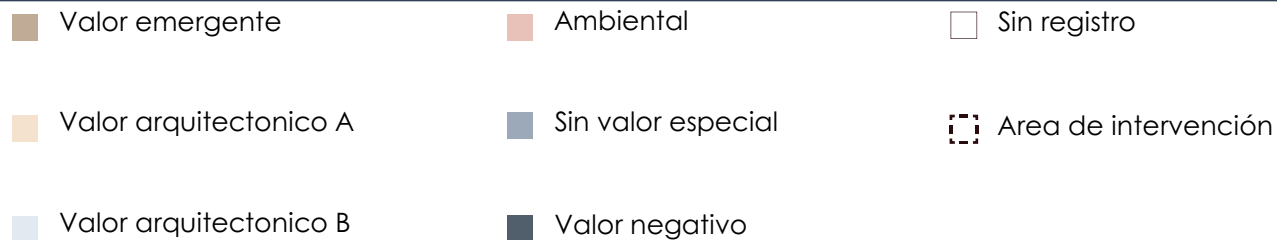


Fig. 22: (ubicación de lote seleccionado 02) 2025, Autoría propia.

## Eje vial

### Corredor urbano

Este corredor urbano alberga diversos usos como comercios formales muy frecuentados, equipamientos de distinto tipo y una notable presencia de vendedores ambulantes ubicados principalmente en las esquinas. Esta mezcla de actividades genera un ambiente activo y dinámico que sostiene un flujo continuo de peatones. (Fig. 25)

Cabe recalcar que la vía cuenta con paradas del tranvía, lo que incrementa significativamente la movilidad de usuarios en el sector. Muchas personas circulan diariamente hacia y desde estas paradas, lo cual refuerza la importancia de esta calle como un eje de conexión teniendo en cuenta que la presencia del transporte público no solo intensifica la actividad, sino que también facilita el acceso al distrito de arte desde otros puntos de la ciudad.

En conclusión todos estos factores el comercio activo, el tránsito peatonal constante, los vendedores ambulantes y el sistema de transporte hacen que esta vía funcione como un eje vital.

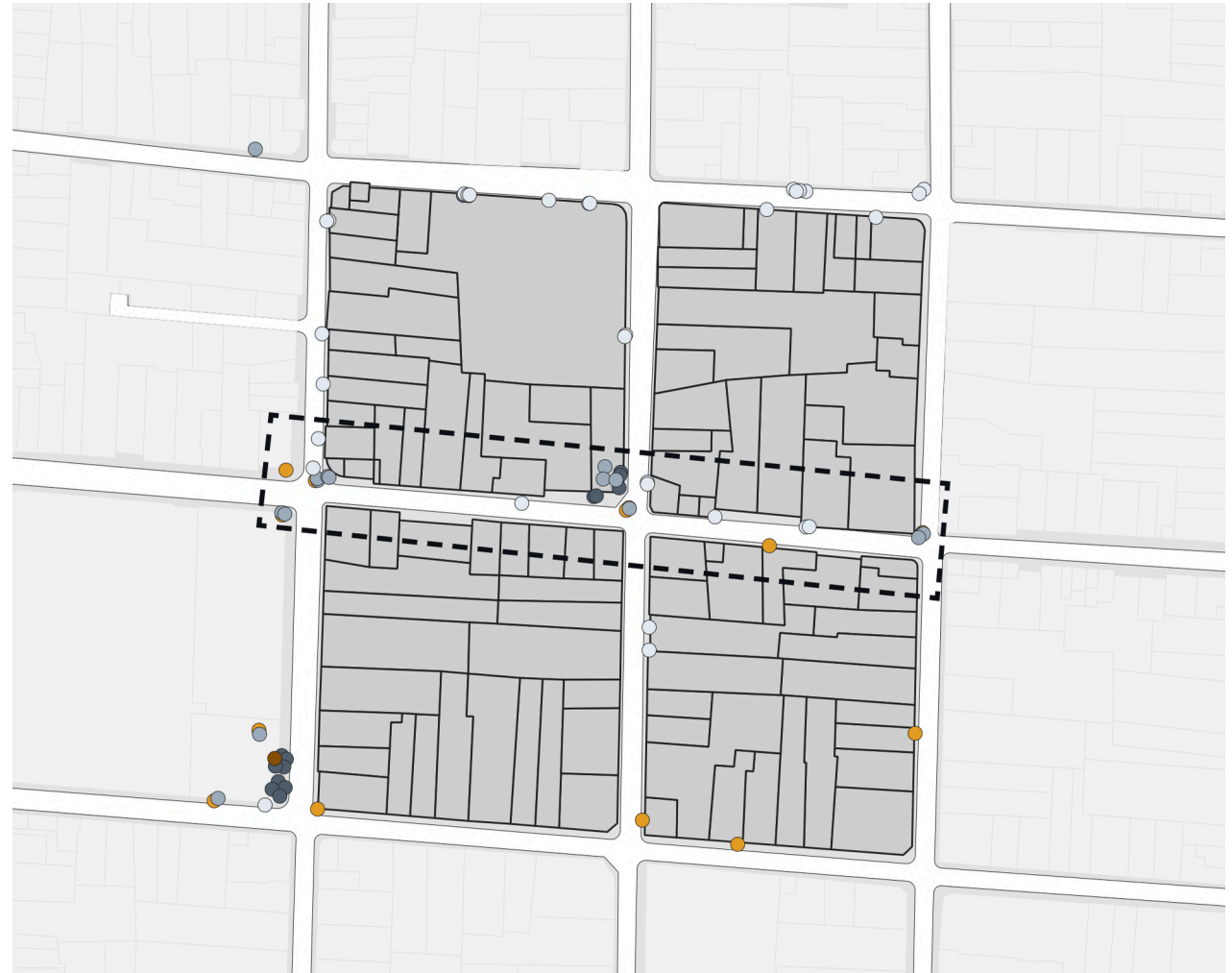


Fig. 23: (mapa de concentración de actividad) 2025, Autoría propia.

## Mapa Nolli

### Intervención urbana de calles y veredas

En nuestro plano Nolli (Fig. 26) , las zonas blancas representan espacios públicos accesibles desde la planta baja, mientras que las zonas negras indican áreas privadas con acceso restringido. Con esta distinción organizamos los componentes del distrito de arte para asegurar una experiencia fluida, integrada y coherente con las dinámicas urbanas del sector.

En las zonas blancas ubicamos las funciones principales: un museo, áreas de venta de materia prima, espacios de comercialización de artesanías formales e informales, viviendas vinculadas al distrito, zonas de coworking y talleres de elaboración artesanal.

También incorporamos un aulario para la formación de artesanos y una zona de exhibición destinada a creadores locales y estudiantes. Un principio central es la interconexión total de estas áreas públicas, permitiendo circulación continua y acceso completamente abierto. Esta conectividad garantiza que artesanos, estudiantes y visitantes encuentren en un mismo recorrido todo lo necesario para aprender, producir, interactuar y habitar el espacio de manera integrada.

- 1.- Museo
- 2.- Comercio de materia prima
- 3.- Vivienda
- 4.- Venta de artesanías
- 5.- Coworking/ Talleres
- 6.- Aulario/ Exhibición de arte

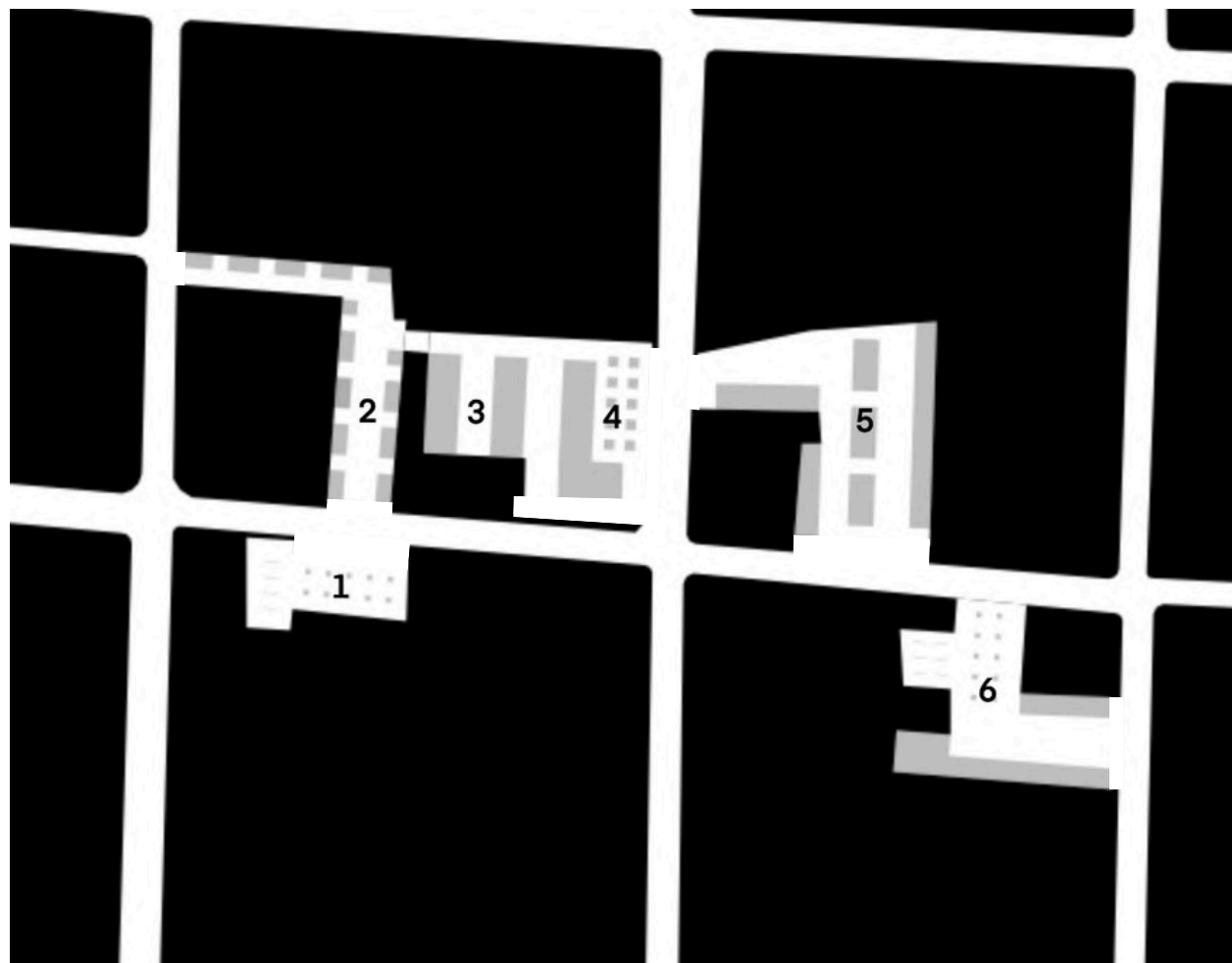


Fig. 24: (mapa nolli) 2025, Autoría propia.

# Zonificación

Axonometría general



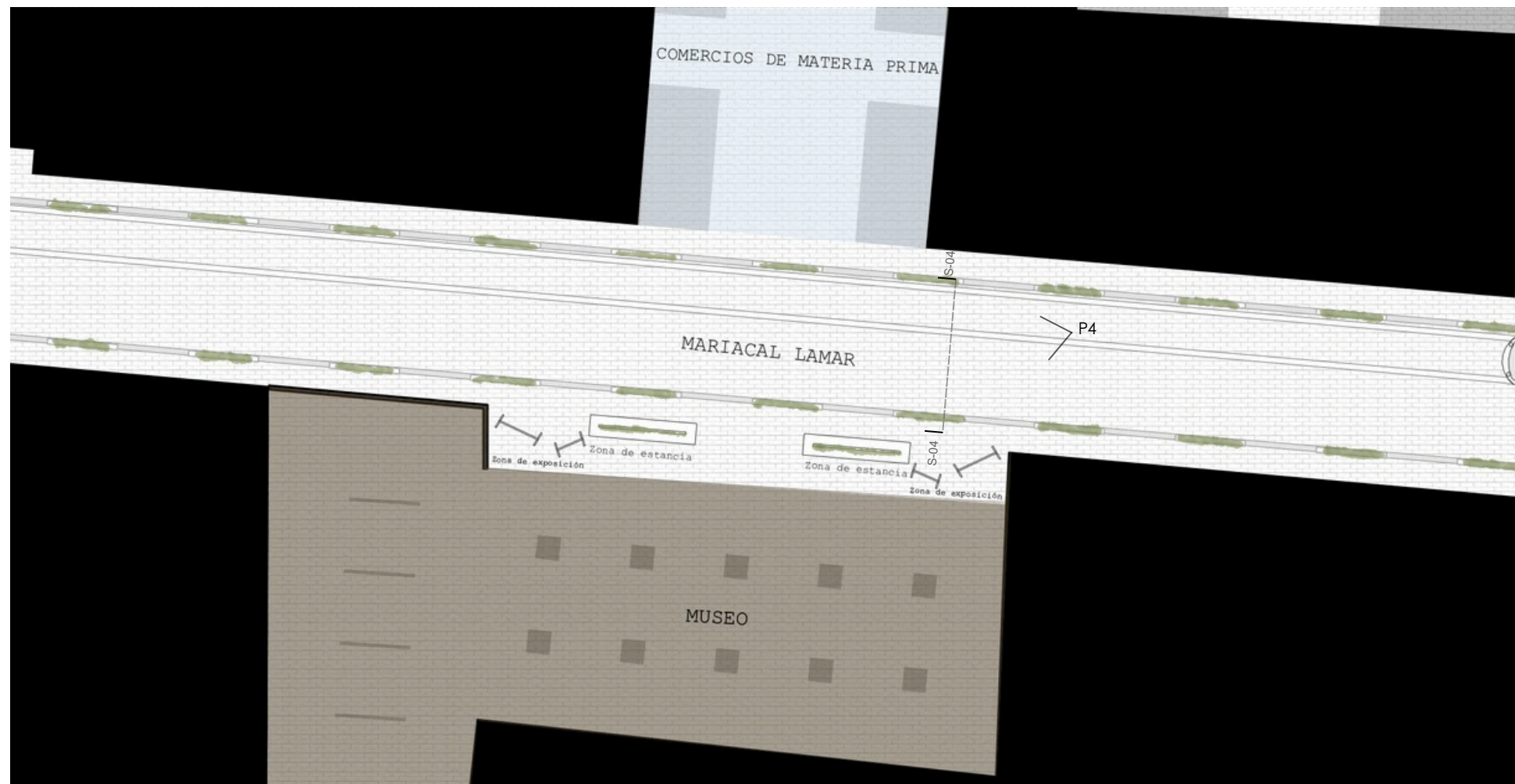


Fig. 26: (emplazamiento de la zona oeste) 2025, Autoría propia.



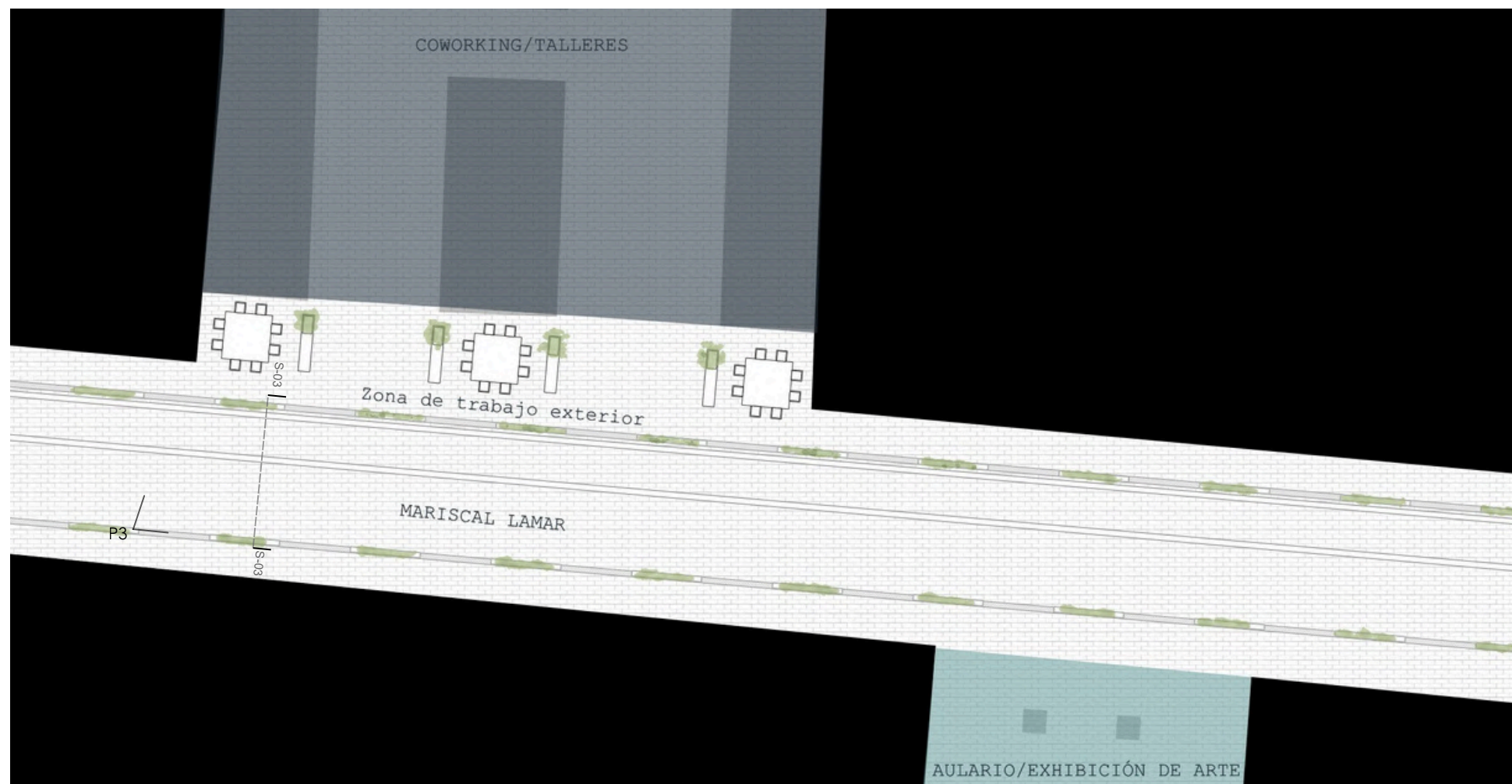


Fig. 28: (emplazamiento de la zona este) 2025, Autoría propia.

## Sección vial 01 (antes)



## Sección vial 01 (después)



Fig. 30: (sección vial intervención Benigno Malo Plaza de los Hippies) 2025, Autoría propia.

Sección vial 02 (antes)



## Sección vial 02 (después)



Fig. 32: (sección vial intervención Mariscal Lamar Plaza de los hippies) 2025, Autoría propia.

## Sección vial 03 (antes)



## Sección vial 03 (después)

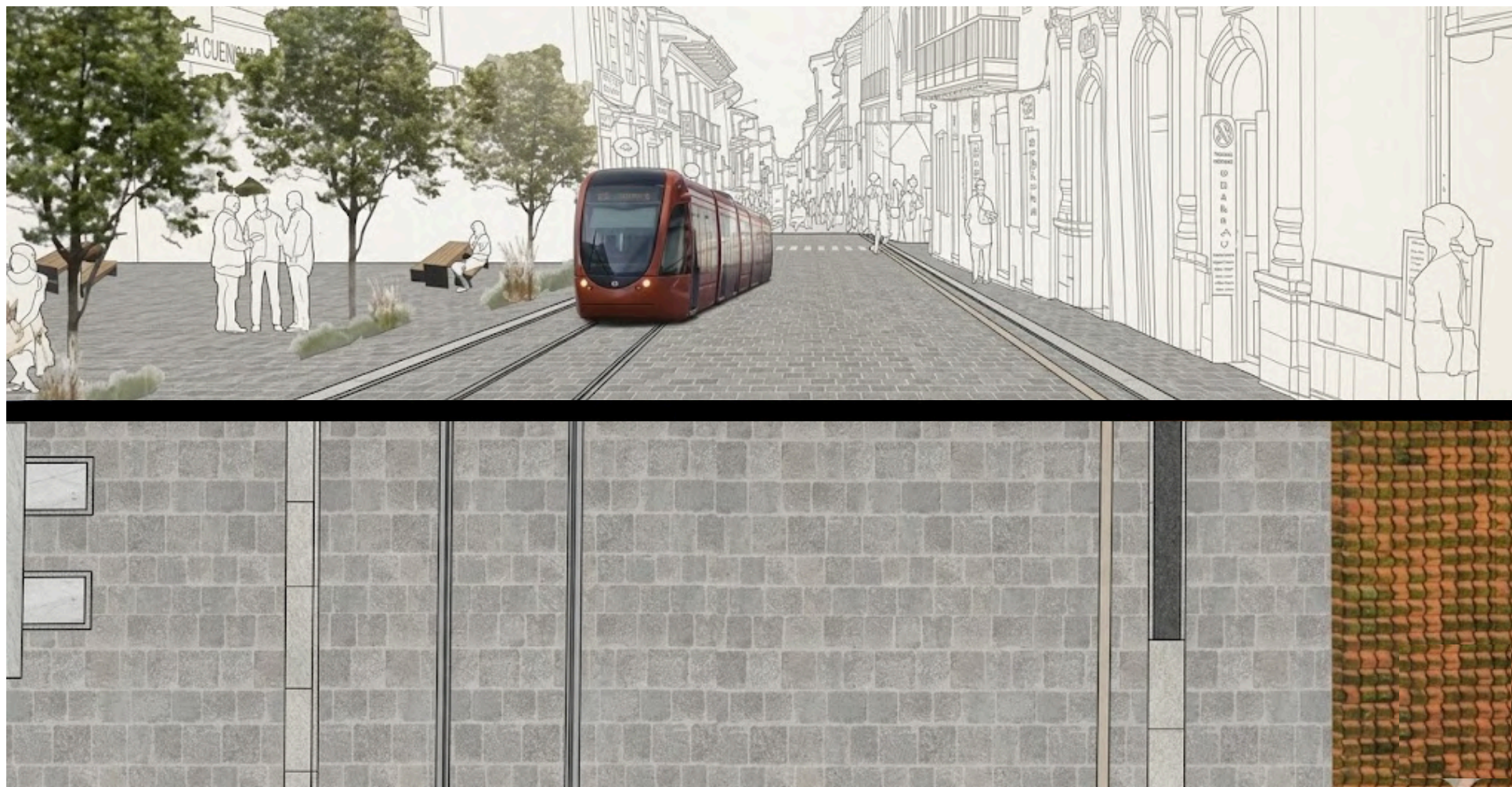


Fig. 34: (sección vial intervención Mariscal Lamar zona este) 2025, Autoría propia.

## Sección vial 04 (antes)



## Sección vial 04 (después)



Fig. 36: (sección vial intervención Mariscal Lamar zona oeste) 2025, Autoría propia.

## Perspectiva 01



## Perspectiva 02



Actual Mariscal Lamar (Plaza de los Híppies)



P2: Intervención Mariscal Lamar (Plaza de los Híppies)

### Perspectivas 03



## Perspectiva 04



Actual Mariscal Lamar zona oeste



P4: Intervención Mariscal Lamar zona oeste



## 02. PROGRAMA

Vivienda y talleres de producción

## Vivienda y talleres de producción

El programa arquitectónico se define mediante departamentos optimizados bajo criterios de área mínima, garantizando eficiencia espacial y confort. Se proponen cuatro tipologías de vivienda adaptadas a distintas configuraciones familiares y orientadas a incrementar la densidad residencial del sector. (Fig. 43)

Además, el proyecto incorpora un taller artesanal para la elaboración de artesanías y desarrollo de clases, planteado a partir de las necesidades identificadas en el sector y su relación con la Plaza de los Hippies. También se integra una cafetería para generar mayor dinamismo en el sector.

Finalmente, la altura del diseño se definió mediante el análisis de los edificios aledaños (Fig. 42), garantizando una integración armónica con el entorno urbano.



Fig. 41: (axonometría de intervención) 2025, Autoría propia.



Fig. 42: (estudios de tramo) 2025, Autoría propia.

# Zonificación



	m2	Cantidad	Total m2	Habitabilidad
Departamento S1	28,3	4	113,2	1 - 2
Departamento S2	34,5	6	207	1 - 2
Departamento M	60,38	4	241,52	2 - 3
Departamento L	88,79	4	355,16	3 - 4
Departamento D1	80,78	1	80,78	2 - 3
Departamento D2	99,28	1	99,28	2 - 3
Departamento D3	107,92	1	107,92	3 - 4
Cuarto de maquinas	34,5	2		
Cafeteria	50	1		
Taller artesanal	101,3	1		



Fig. 45: (axonometría de zonificación) 2026, Autoría propia.

## Intervención en lote seleccionado

Según índice de factibilidad (Fig. 21):

**Área de terreno:** 1003m<sup>2</sup>

**Costo del terreno:** \$501.500,00

**Área construida:** 2,266m<sup>2</sup>

**Costo área construida:** \$1.359.600,00

**Habitantes:** 58

**N departamentos:** 21

**Áreas comunes:** 2

**COS:** 61,6%

**CUS:** 225,9

**Densidad:** 435,89hab/ha



Fig. 46: (axonometría de intervención) 2026, Autoría propia.

Planta de emplazamiento

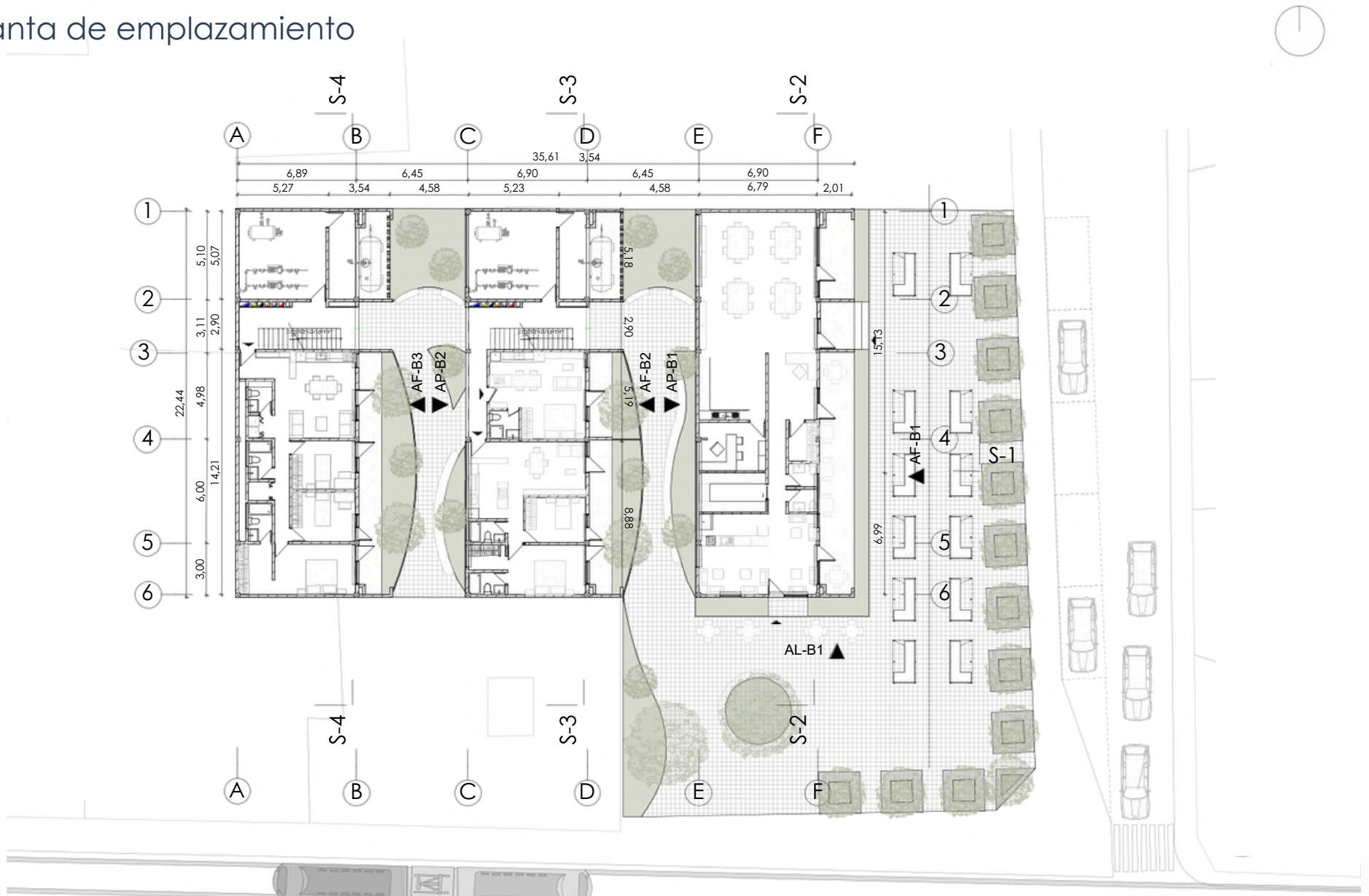


Fig. 47: (planta de emplazamiento) 2026, Autoría propia.

Primera planta alta



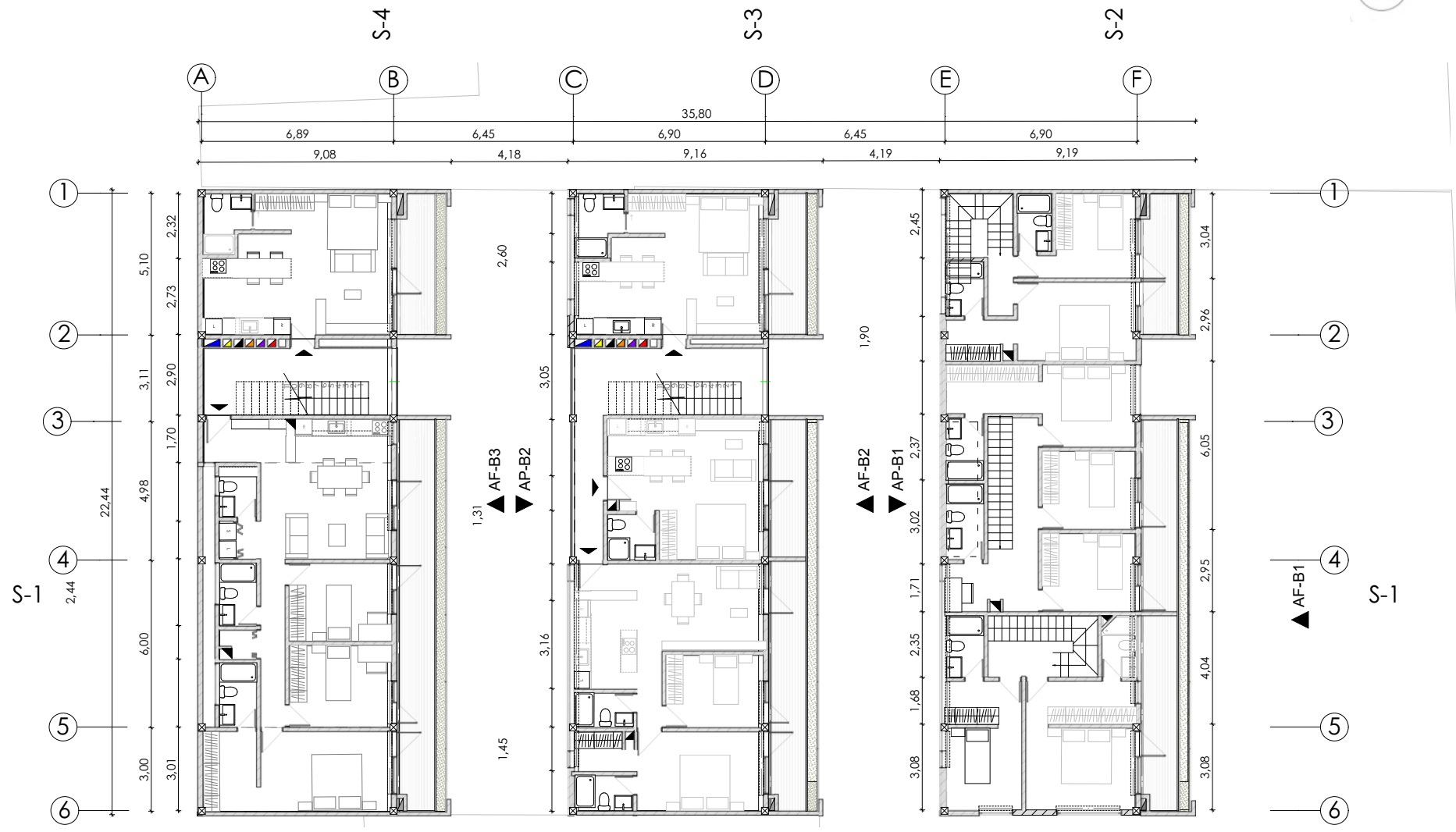
Proyección de ductos



- Agua fría y agua caliente 30x60cm
- Eléctricos 30x30
- Aguas servidas 30x60
- Aguas lluvias
- Gas centralizado 30x30cm
- Datos 30x30cm

Fig. 48: (primera planta alta) 2026, Autoría propia.

# Segunda planta alta



Proyección de ductos



- Agua fría y agua caliente 30x60cm
- Eléctricos 30x30
- Aguas servidas 30x60
- Aguas lluvias
- Gas centralizado 30x30cm
- Datos 30x30cm

AL-B1 ▲

Fig. 49: (segunda planta alta) 2026, Autoría propia.

Tercera planta alta

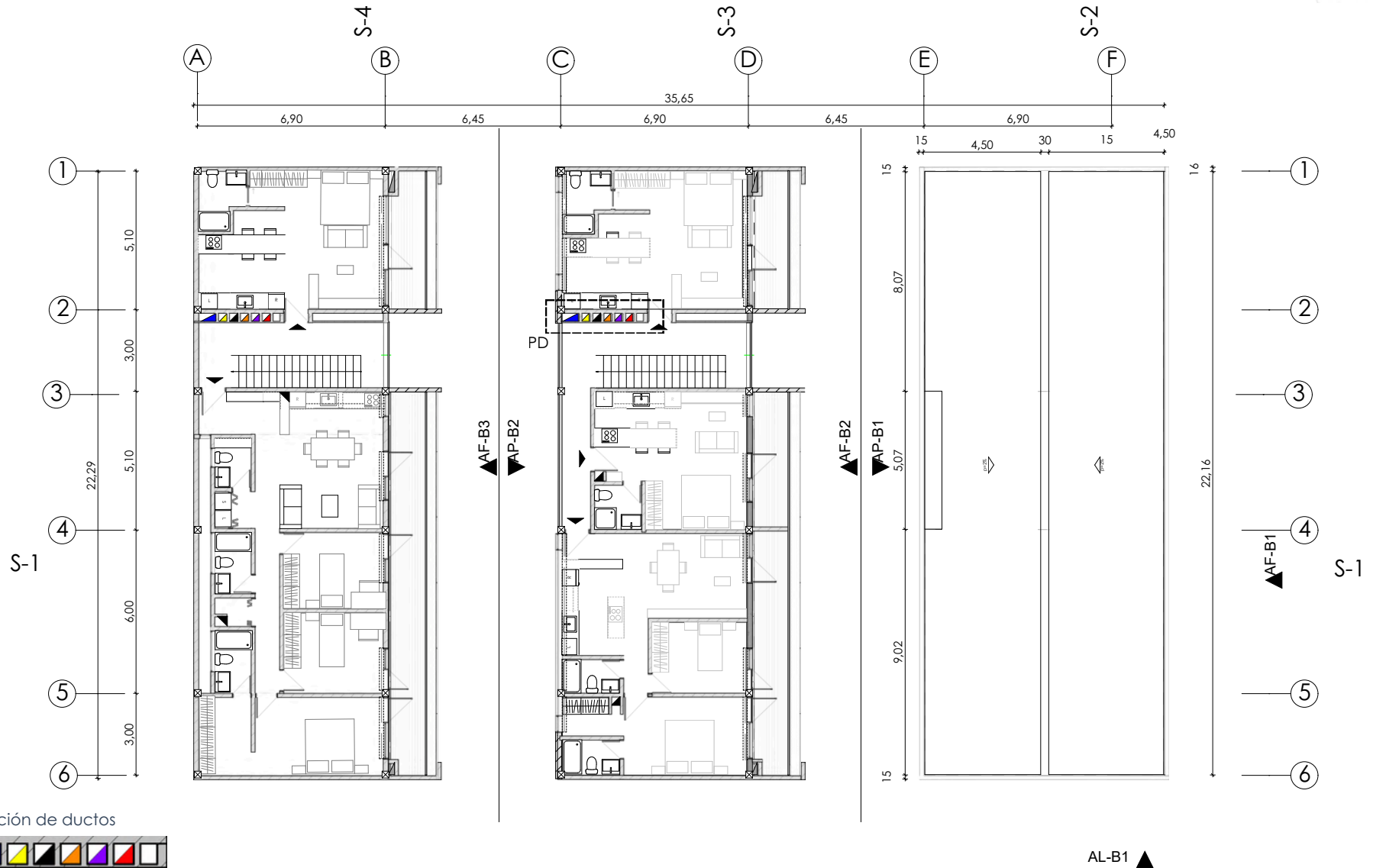


Fig. 50: (tercera planta alta) 2026, Autoría propia.

# Planta de cubiertas

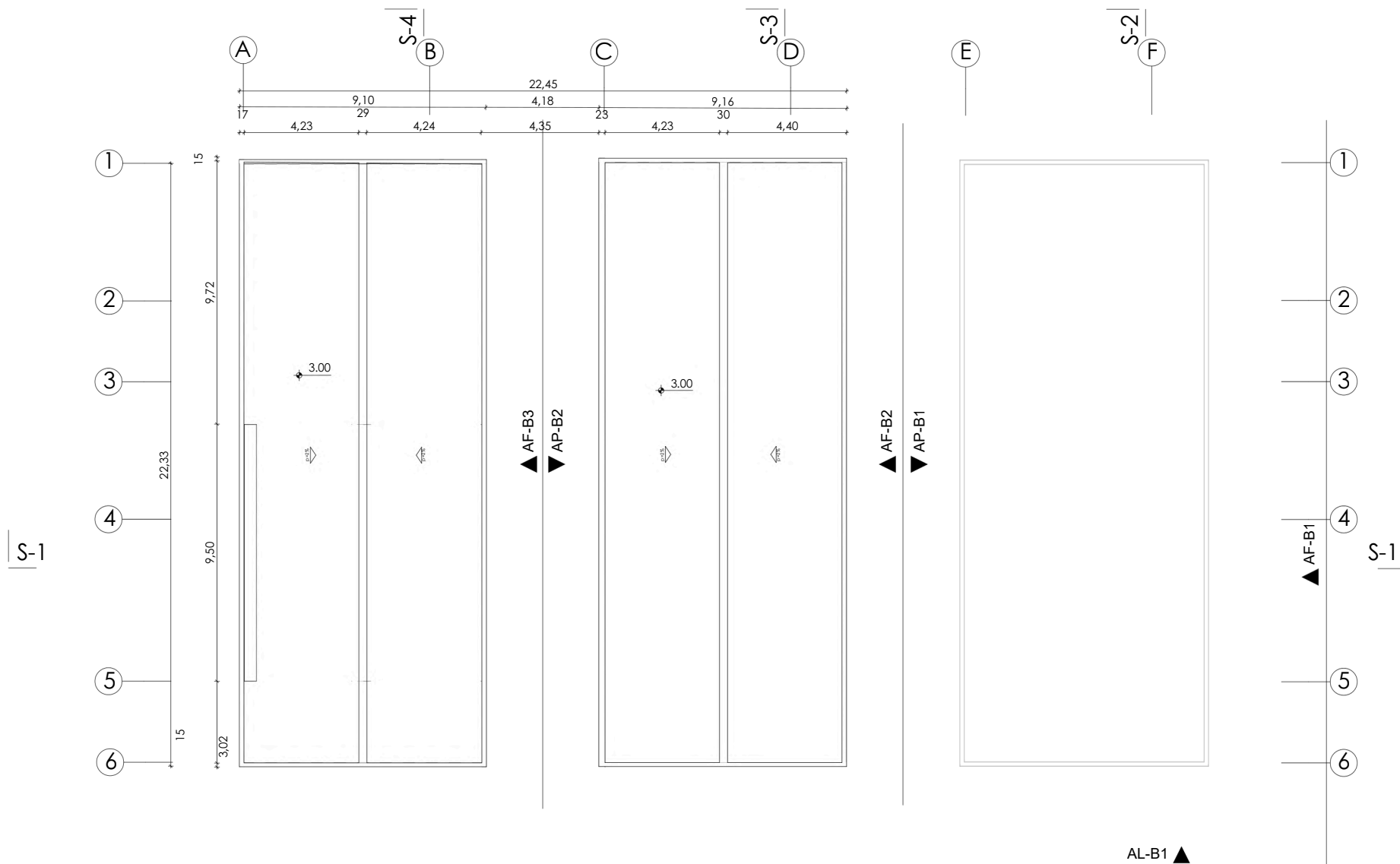
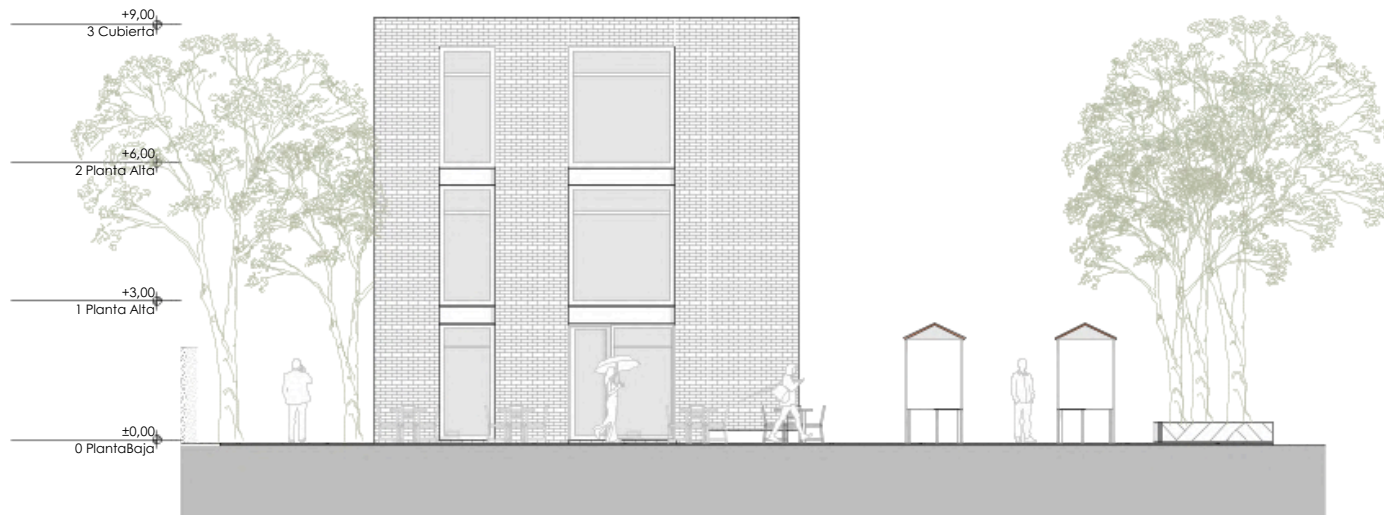


Fig. 51: (planta de cubiertas) 2026, Autoría propia.

## Alzado lateral bloque 01



## Alzado frontal bloque 01



Fig. 53: (alzado) 2026, Autoría propia.

## Alzado frontal bloque 02

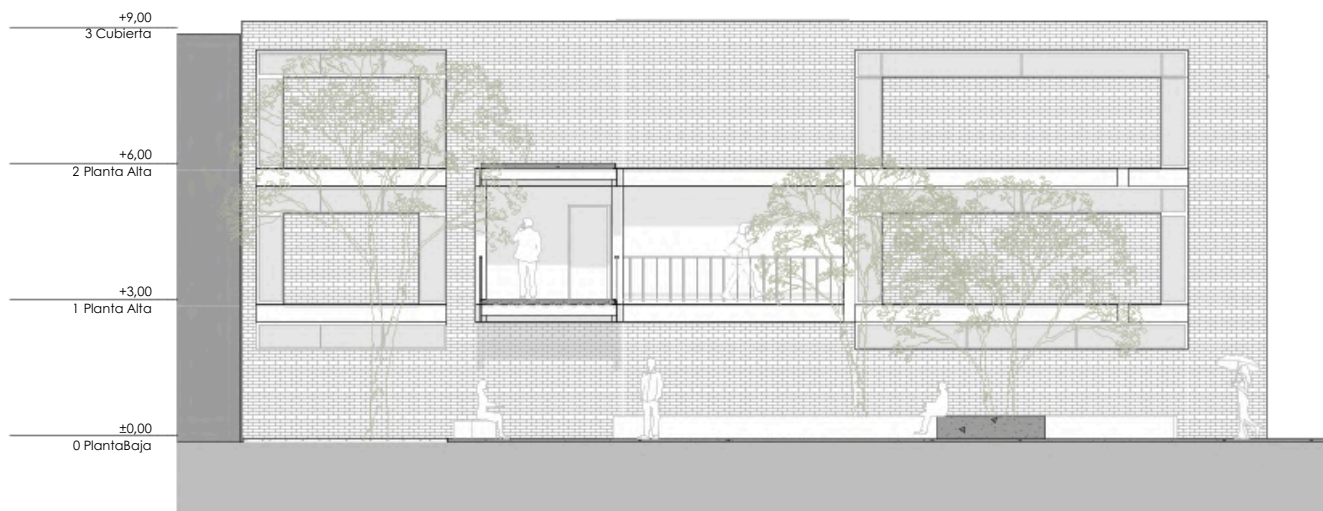


## Alzado frontal bloque 03



Fig. 55: (alzado) 2026, Autoría propia.

## Alzado posterior bloque 01



## Alzado posterior bloque 02



Fig. 57: (alzado) 2026, Autoría propia.



# 03. CONSTRUCCIÓN

Vivienda y talleres de producción



# Sistema constructivo

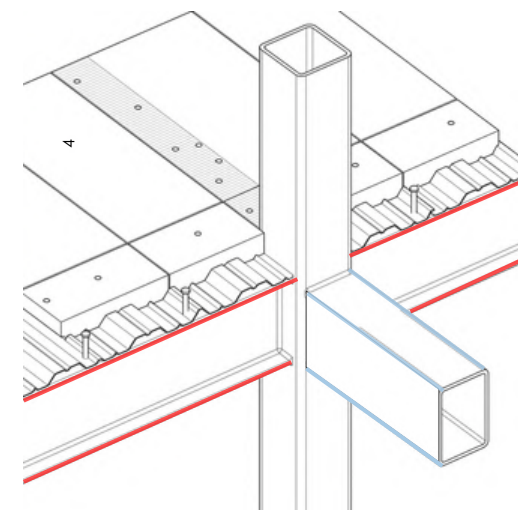
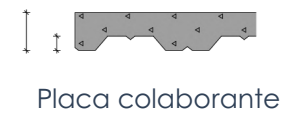
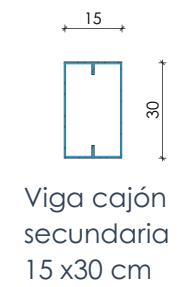
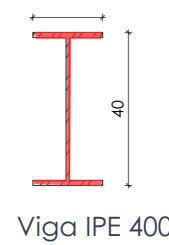
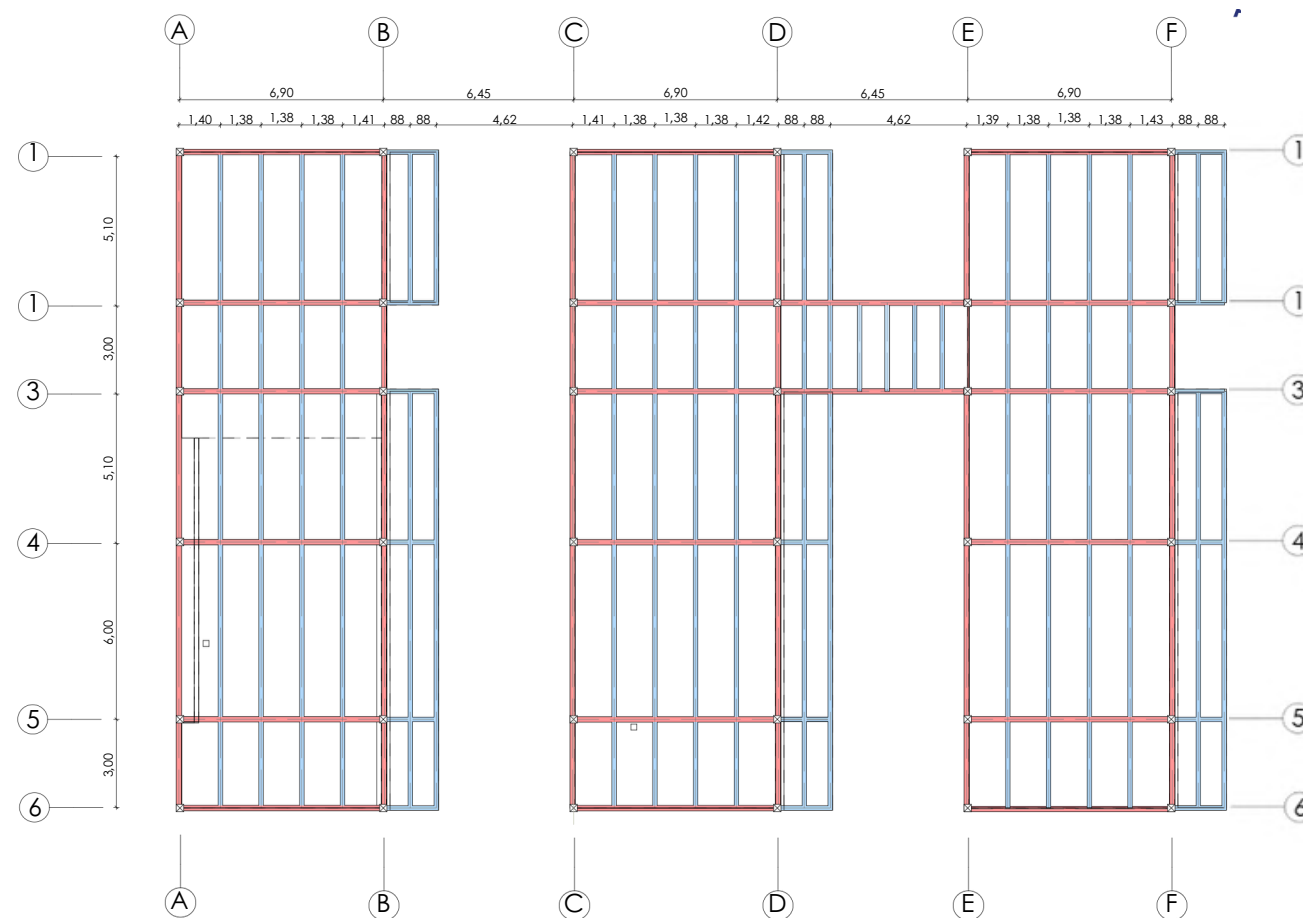
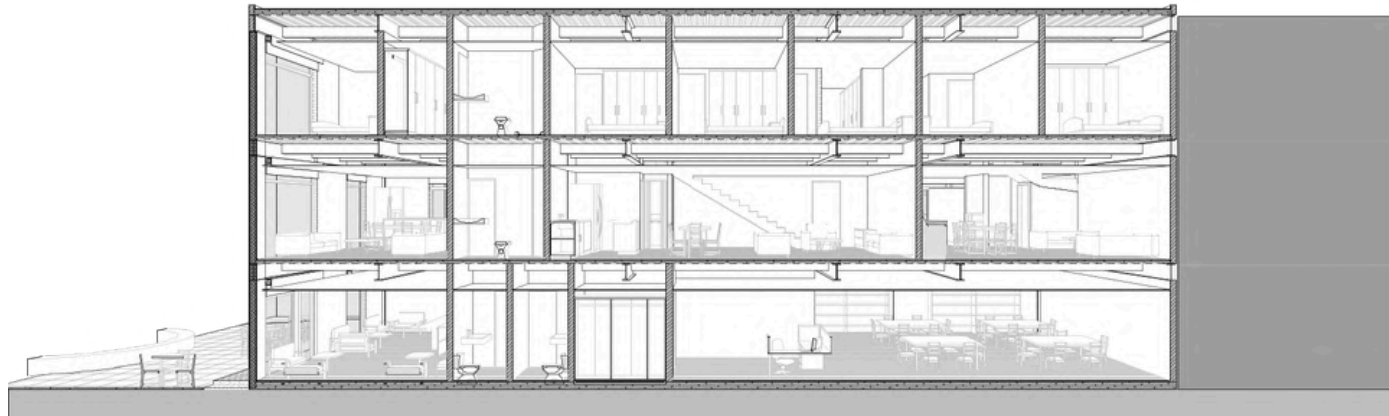
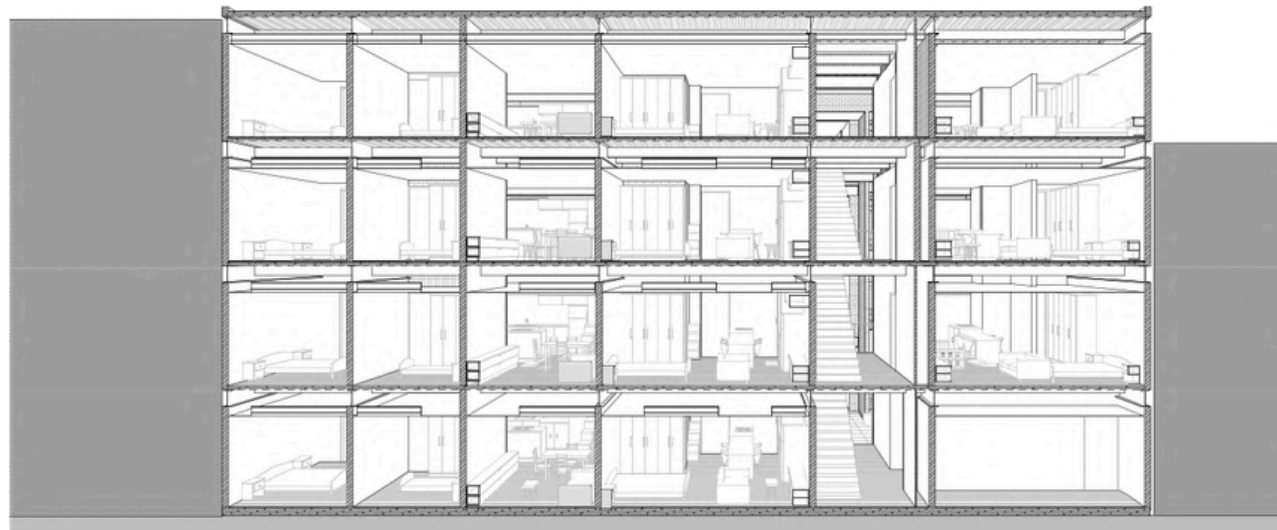


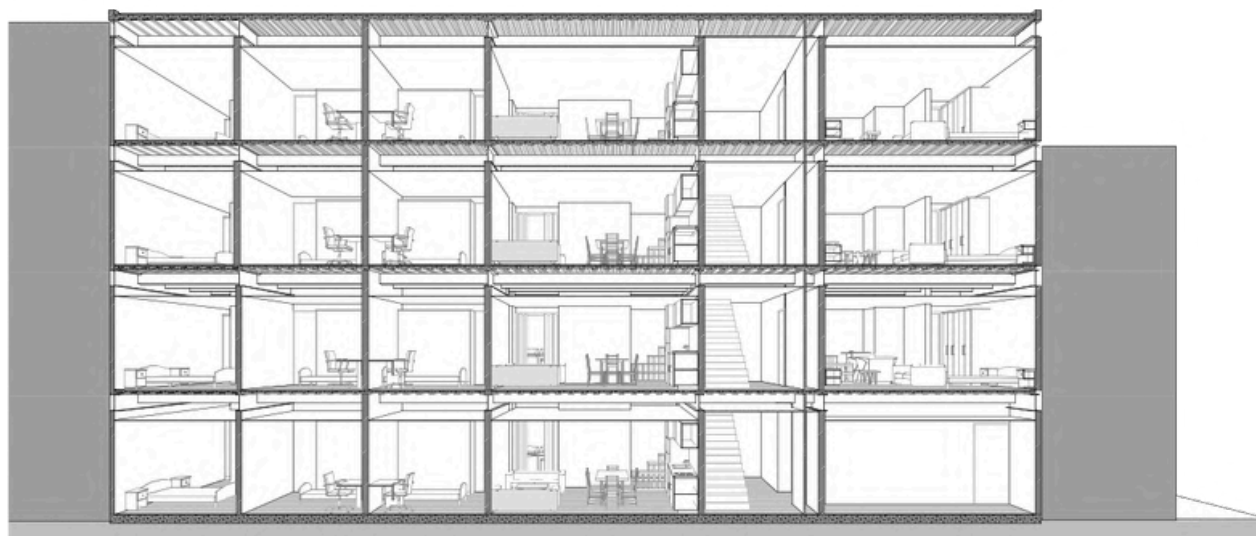
Fig. 58: (sistema constructivo) 2026, Autoría propia.



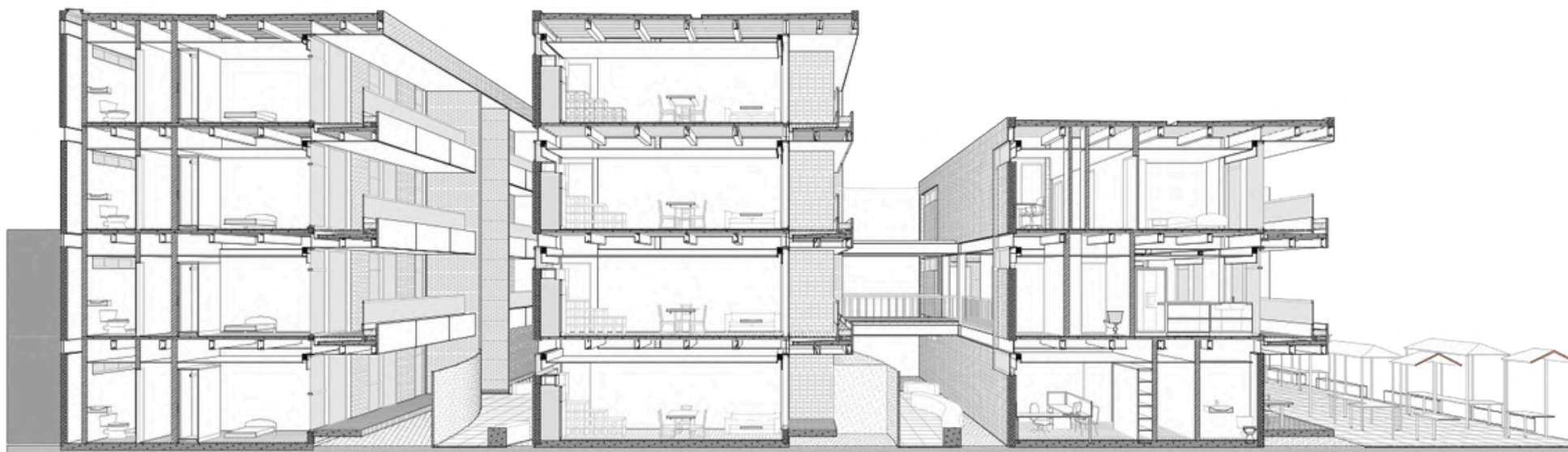
Sección transversal bloque 01



Sección transversal bloque 02



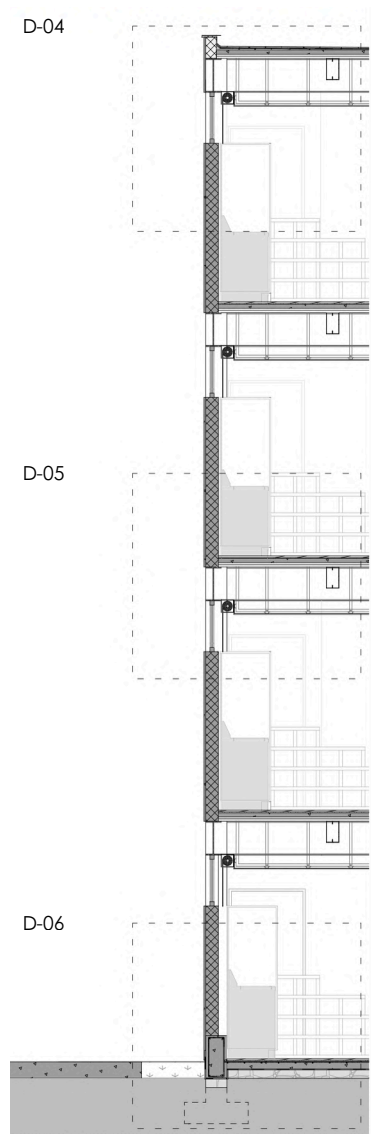
Sección transversal bloque 03



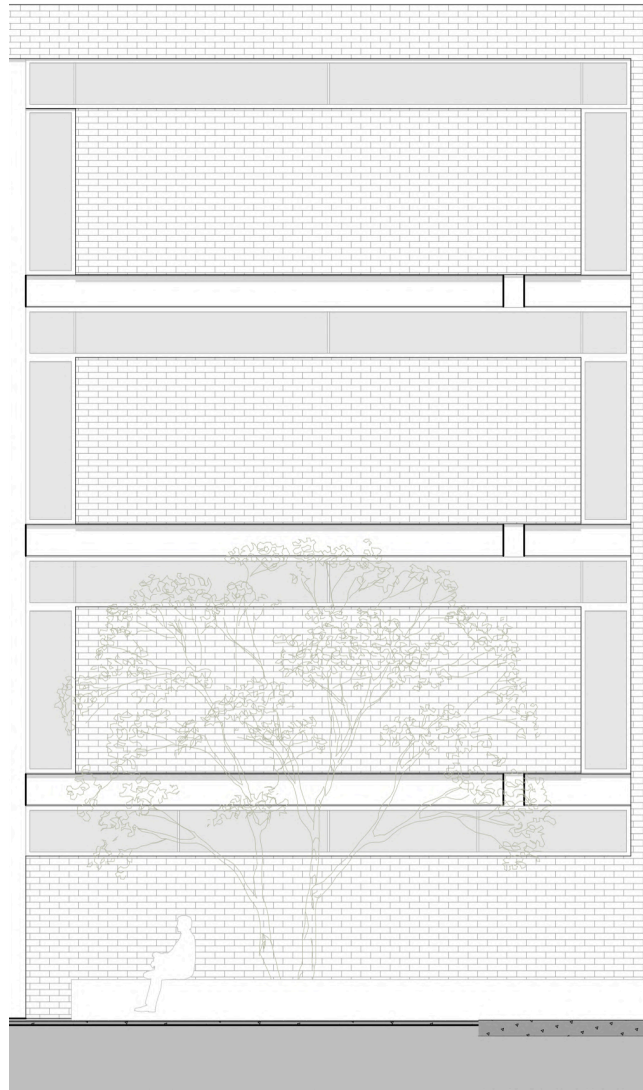
Sección Longitudinal

Fig. 60: (secciones) 2026, Autoría propia.

Sección constructiva



Fachada frontal



Axonometría de sección



Sección constructiva

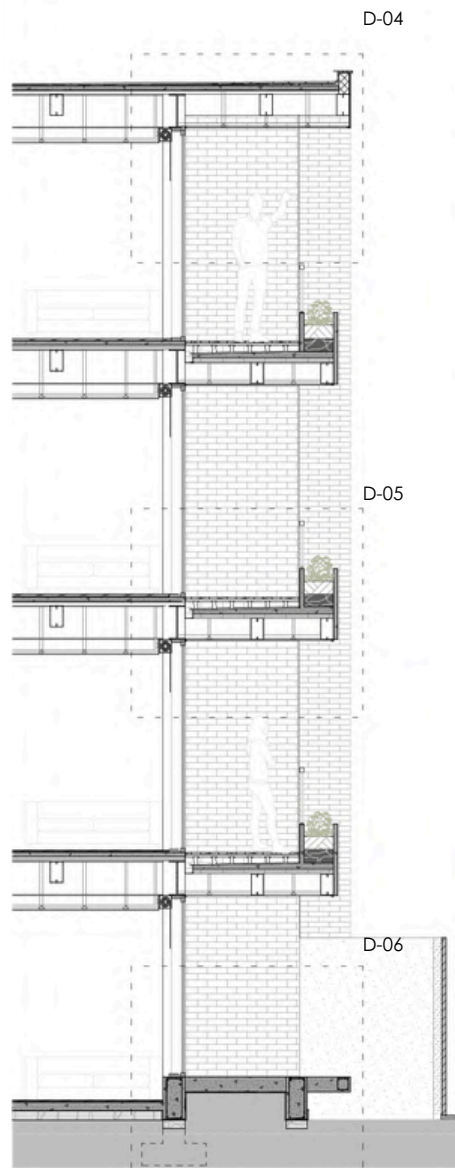


Fig. 64: (sección constructiva) 2026, Autoría propia.

Fachada frontal

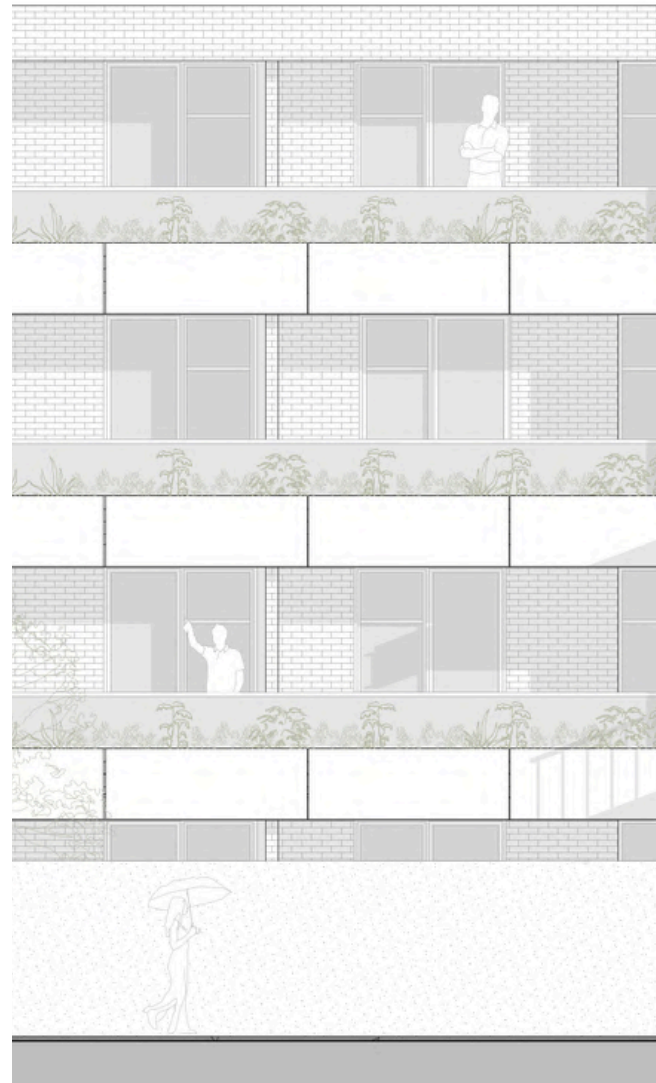


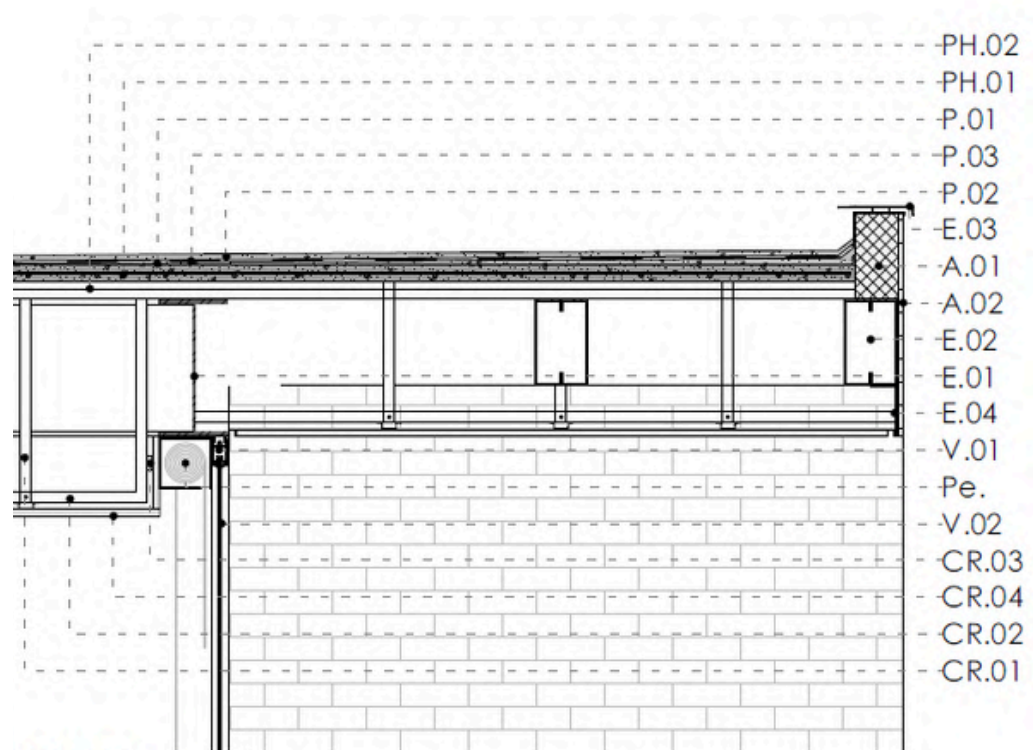
Fig. 65: (alzado) 2026, Autoría propia.

Axonometría de sección

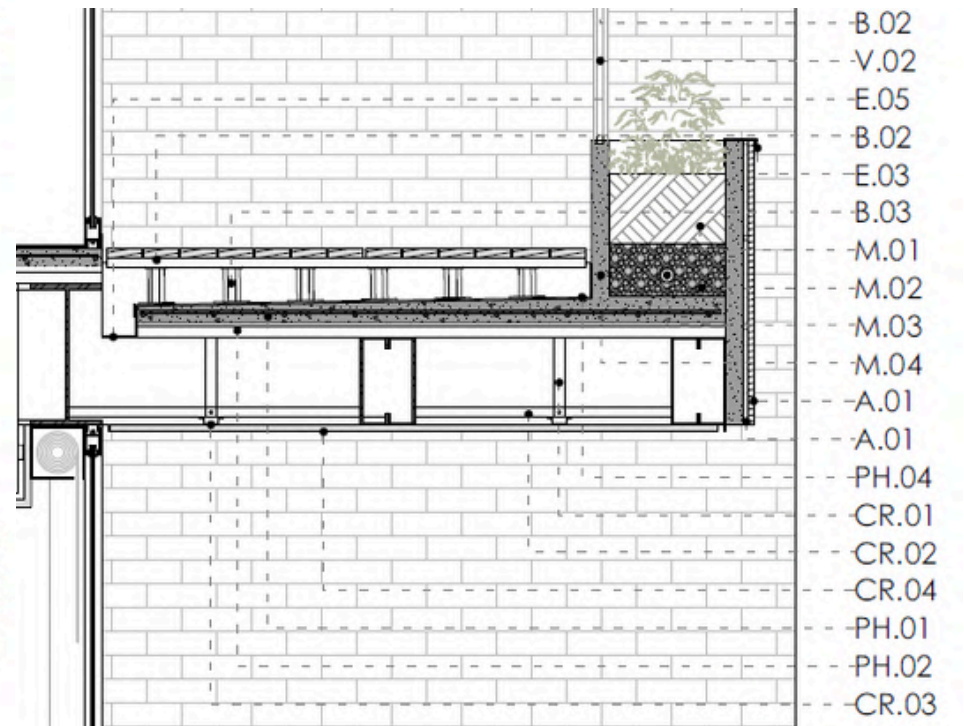


Fig. 66: (render) 2026, Autoría propia.

Detalle 01

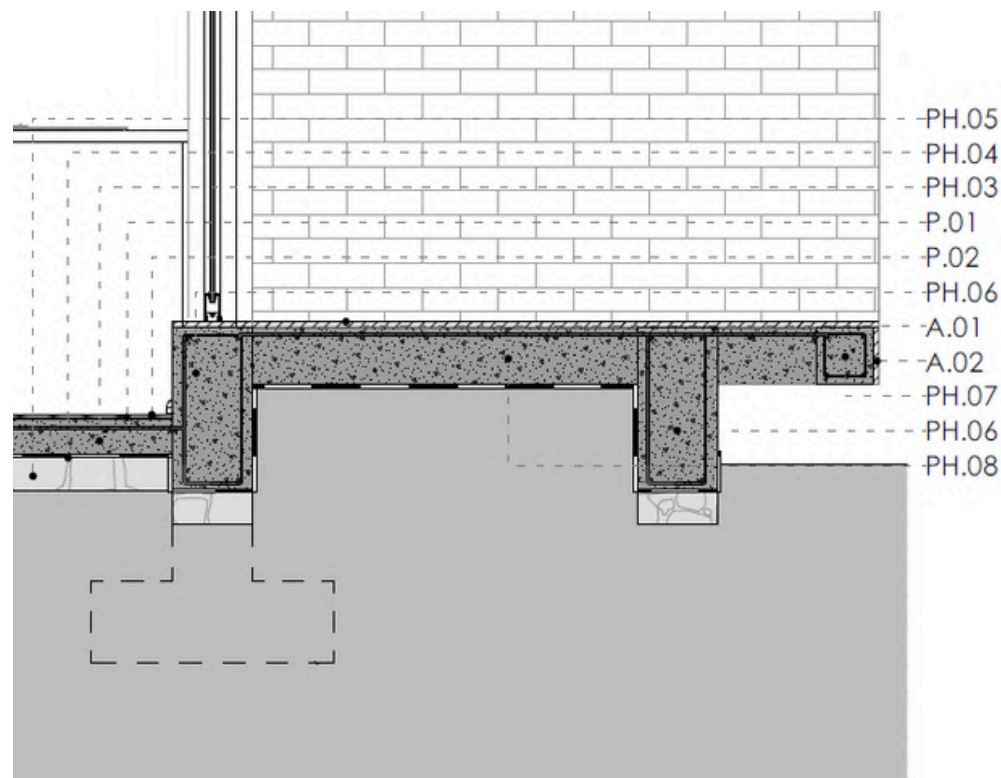


Detalle 02



## Especificaciones técnicas

## Detalle 03

**P. PISO**

- P.01 Rasante 2cm
- P.02 Microsegmento e=1 cm
- P.03 Impermeabilizante de resina acrílica en dispersión acuosa gris oscuro

**E. ESTRUCTURAL**

- E.01 Viga principal de acero IPE-400
- E.02 Viga secundaria de acero perfilaría doble en cajón 15cmx25cm
- E.03 Goterón metálico
- E.04 Perfil L de apoyo soporte metálico para el arranque del revestimiento
- E.05 Canaleta metálico pluvial

**A. ACABADOS**

- A.01 Pared de bloque de hormigón 15cmx20x30
- A.02 Fachalina mampostería de ladrillo
- A.03 Enlucido de cemento y arena
- A.04 Suelo de mampostería de ladrillo

**CR. CIELO RASO**

- CR.01 Canal de suspensión drywall 40x70x36mm
- CR.02 Canal de carga drywall 40x70x36mm
- CR.03 Omega drywall 30x20x64mm
- CR.04 Plancha de yeso cartón e= 1,2 mm empastado y pintado de blanco

**V. VENTANEARÍA**

- V.01 Carpintería de aluminio color natural de 3 cm x 3 cm
- V.02 Vidrio claro laminado de 6 mm

**PH. PISO DE HORMIGÓN**

- PH.01 Losa de Hormigón armado 10cm
- PH.02 Placa colaborante
- PH.03 Losa de contrapiso de Hormigón armado e= 7 cm
- PH.04 Geomembrana
- PH.05 Plantilla de concreto pobre e= 5 cm
- PH.06 Cadena de amarre de Hormigón armado de 50 x 25 cm
- PH.07 Cadena de amarre de Hormigón armado de 18 x 18 cm
- PH.08 Losa de Hormigón armado 20cm

**PF. PISO FLOTANTE**

- PF.01 Manto acústico
- PF.02 Piso flotante

**B. Balcón**

- B. 01 Barandilla de hierro
- B. 02 Tablones de WPC acabado de madera
- B. 03 Pedestales regulables

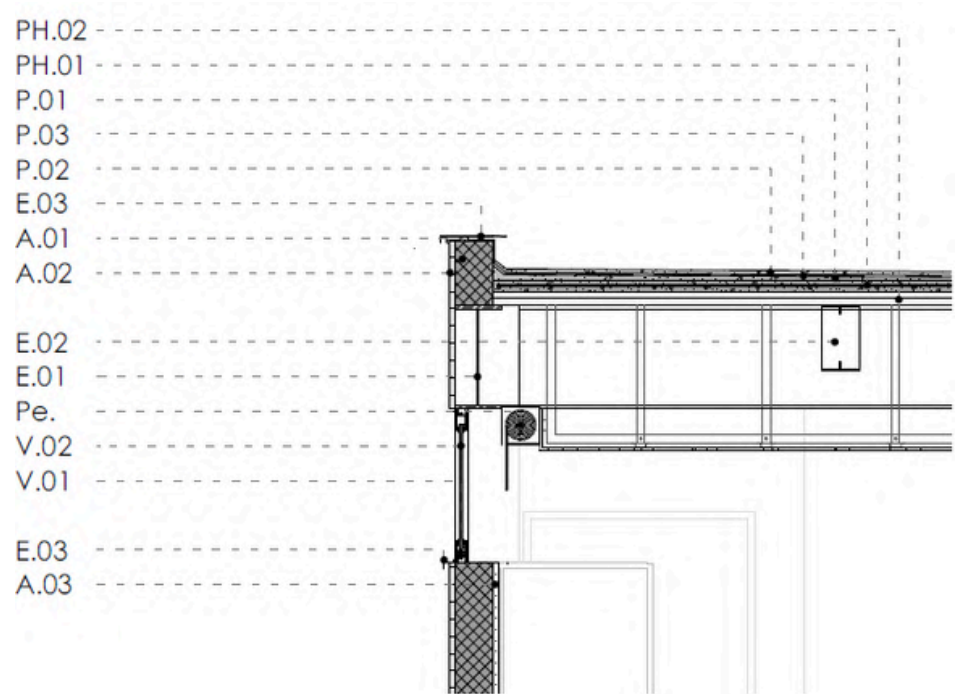
**M. MACETA**

- M. 01 Tierra fertilizada
- M. 02 Geomenbrana para drenaje de riego
- M. 03 Tubo de drenaje
- M. 04 Maceta de hormigón armado

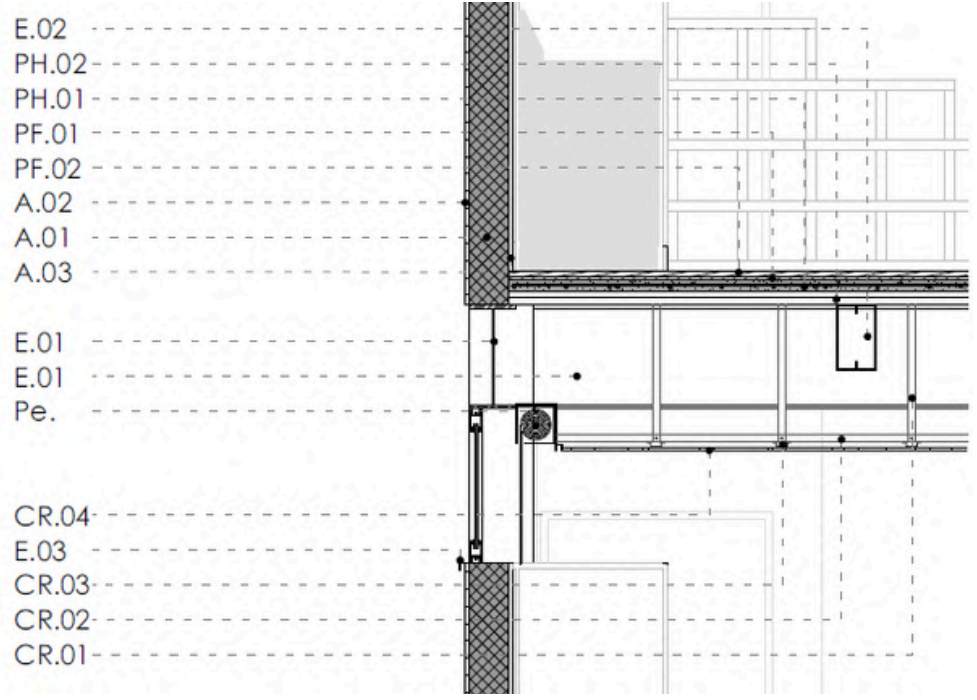
**Pe. PERSIANA**

Fig. 68: (detalles constructivos) 2026, Autoría propia.

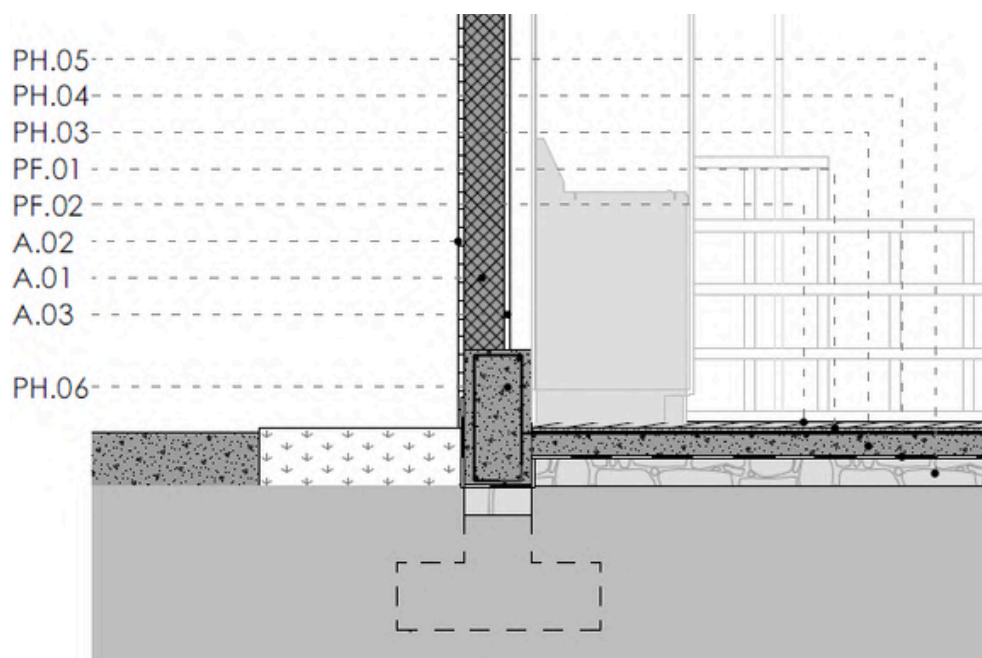
### Detalle 04



### Detalle 05



## Detalle 06



## Especificaciones técnicas

**P. PISO**

P.01 Resante 2 cm

P.02 Microcemento e=1 cm

P.03 Impermeabilizante de resina acrílica en dispersión acuosa gris oscuro

**E. ESTRUCTURAL**

E.01 Viga principal de acero IPE-400

E.02 Viga secundaria de acero, perfilera doble en cajón 15 cm x 25cm.

E.03 Goterón metálico

**A. ACABADOS**

A.01 Pared de bloque de hormigón 15 cm x 20 x 30

A.02 Fachaleta mampostería de ladrillo

A.03 Enlucido de cemento y arena

**CR. CIELO RASO**

CR.01 Canal de suspensión drywall 40x70x36 mm

CR.02 Canal de carga drywall 40x70x36 mm

CR.03 Omega drywall 30x20x64 mm

CR.04 Plancha de yeso cartón e = 1,2 mm empastado y pintado de blanco

**V. VENTENERÍA**

V.01 Carpintería de aluminio color natural de 3 cm x 3 cm

V.02 Vidrio claro laminado de 6 mm

**PH. PISO DE HORMIGÓN**

PH.01 Losa de hormigón armado 10 cm

PH.02 Placa colaborante

PH.03 Losa de contrapiso de hormigón armado e = 7 cm

PH.04 Geomembrana

PH.05 Plantilla de concreto pobre e = 5 cm

PH.06 Cadena de amarre de hormigón armado 50 x 25 cm

**PF. PISO FLOTANTE**

PF.01 Manto acústico

PF.02 Piso flotante

**Pe. PERSIANA**

# IMÁGENES DE ANTEPROYECTO

# Planta referencial

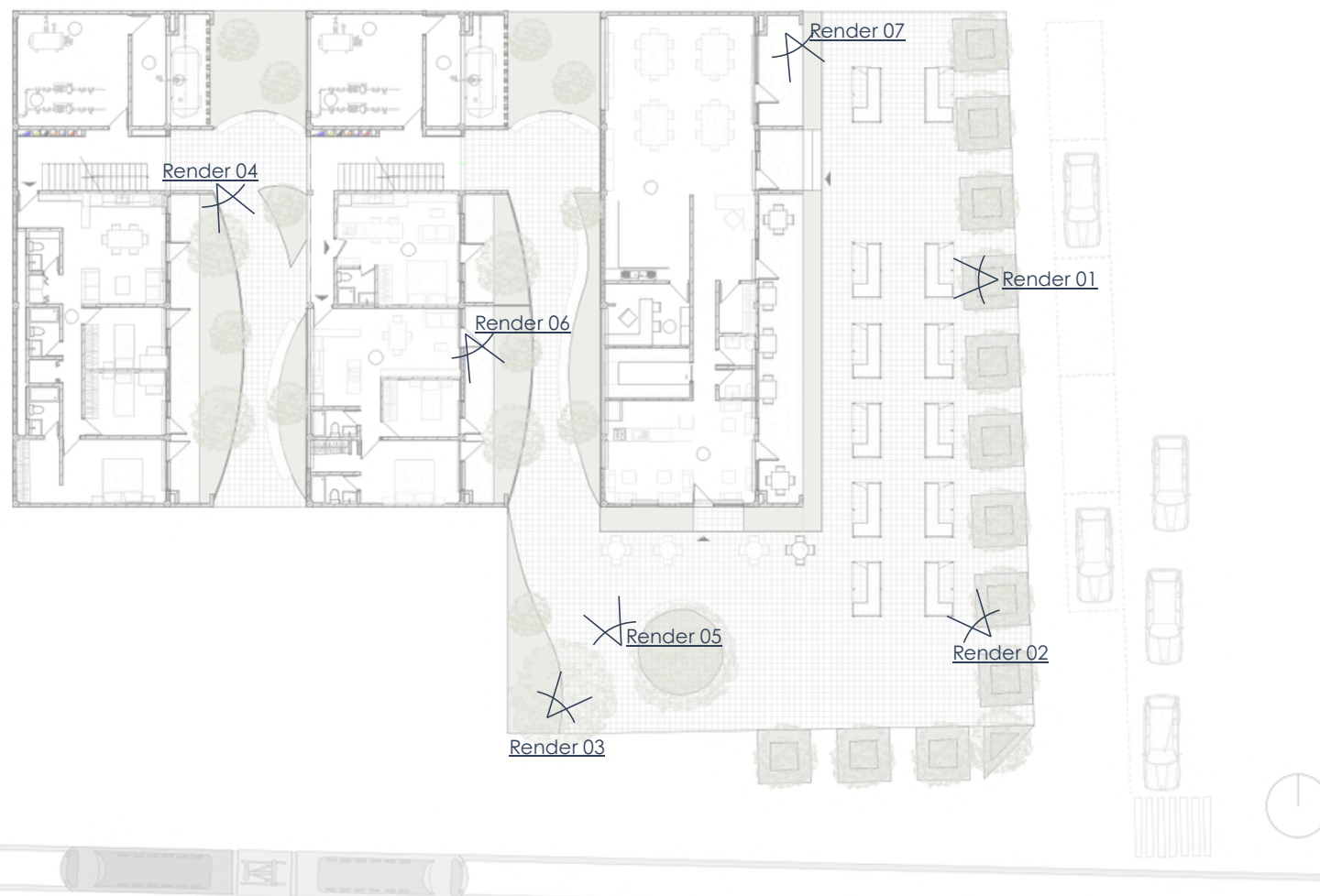


Fig. 71 (planta referencial para renders) 2026, Autoría propia.





Render 02



Render 03



Render 04



Render 05





Render 07

## Conclusión

La presente investigación permitió identificar diversas problemáticas relacionadas con los terrenos subutilizados, de esta manera, se evidencia procesos de desigualdad urbana que han limitado el acceso y permanencia de los residentes nativos dentro del sector. Como consecuencia, muchos habitantes se han visto en la necesidad de migrar hacia otros espacios que les permitan mejorar calidad de vida y que no estén afectados por las diferencias entre poderes adquisitivos. A través del diseño de un proyecto arquitectónico, se demuestra que estos espacios con altos índices de despoblamiento pueden transformarse en áreas activas que fomenten la integración social y el fortalecimiento de la actividad económica local. De esta manera, el proyecto, mediante el estudio del lote y el análisis del entorno en general, brinda nuevas propuestas sobre fachadas, optimización de comercios existentes, creación de un conjunto habitacional y distrito de arte, la incorporación de talleres y cafeterías como espacios de dinamismo social necesarias dentro del sector María Auxiliadora. Asimismo, la incorporación de áreas verdes dentro de cada uno de estos espacios, costos del terre-

no y la viabilidad de la propuesta, buscan responder a las necesidades del sector a través de una intervención arquitectónica y urbana integral orientada a fortalecer la calidad espacial, la convivencia comunitaria y el bienestar de sus futuros residentes.

Del mismo modo, el diseño del proyecto se basa en el análisis de las normativas urbanas establecidas por el Municipio de Cuenca, permitiendo definir criterios de ocupación, alturas, retiros, accesibilidad y organización espacial acordes al contexto urbano del sector María Auxiliadora. Esto garantizó que el proyecto incorpore una viabilidad técnica y funcional. Por ende, el diseño arquitectónico responderá adecuadamente a las condiciones del entorno y a las regulaciones vigentes. A partir de lo expuesto, el proyecto permite reflexionar sobre la importancia de recuperar y reactivar los terrenos subutilizados del centro histórico de Cuenca (María Auxiliadora) como una oportunidad para generar espacios más inclusivos, dinámicos y sostenibles dentro de la ciudad. No se busca responder únicamente a necesidades arquitectónicas y funcionales, sino fortalecer la relación entre los habitantes y el entorno urbano, impulsando espacios que

integren vivienda, actividad económica y artística, áreas verdes y convivencia comunitaria.

Por último, se evidencia que la sostenibilidad continúa siendo un aspecto en proceso de consolidación dentro de la arquitectura, por lo que resulta necesario impulsar propuestas que integren criterios ambientales, sociales y urbanos de manera más integral, asimismo, la propuesta demuestra que, con una planificación basada en el análisis del contexto, la normativa y las necesidades sociales se puede crear una ciudad más equilibrada, habitable y conectada con su comunidad. Es responsabilidad de las generaciones actuales y futuras de arquitectos desarrollar proyectos que integren sostenibilidad, inclusión social, reactivación urbana e innovación, y que sean capaces de responder a las necesidades sociales, urbanas y ambientales de cada contexto. De esta manera, la arquitectura no solo contribuirá a la transformación de espacios y de ciudades, sino también mejorara la calidad de vida de las futuras generaciones, promoviendo entornos más habitables, integradores y sostenibles para toda la sociedad.

# Planta resumen

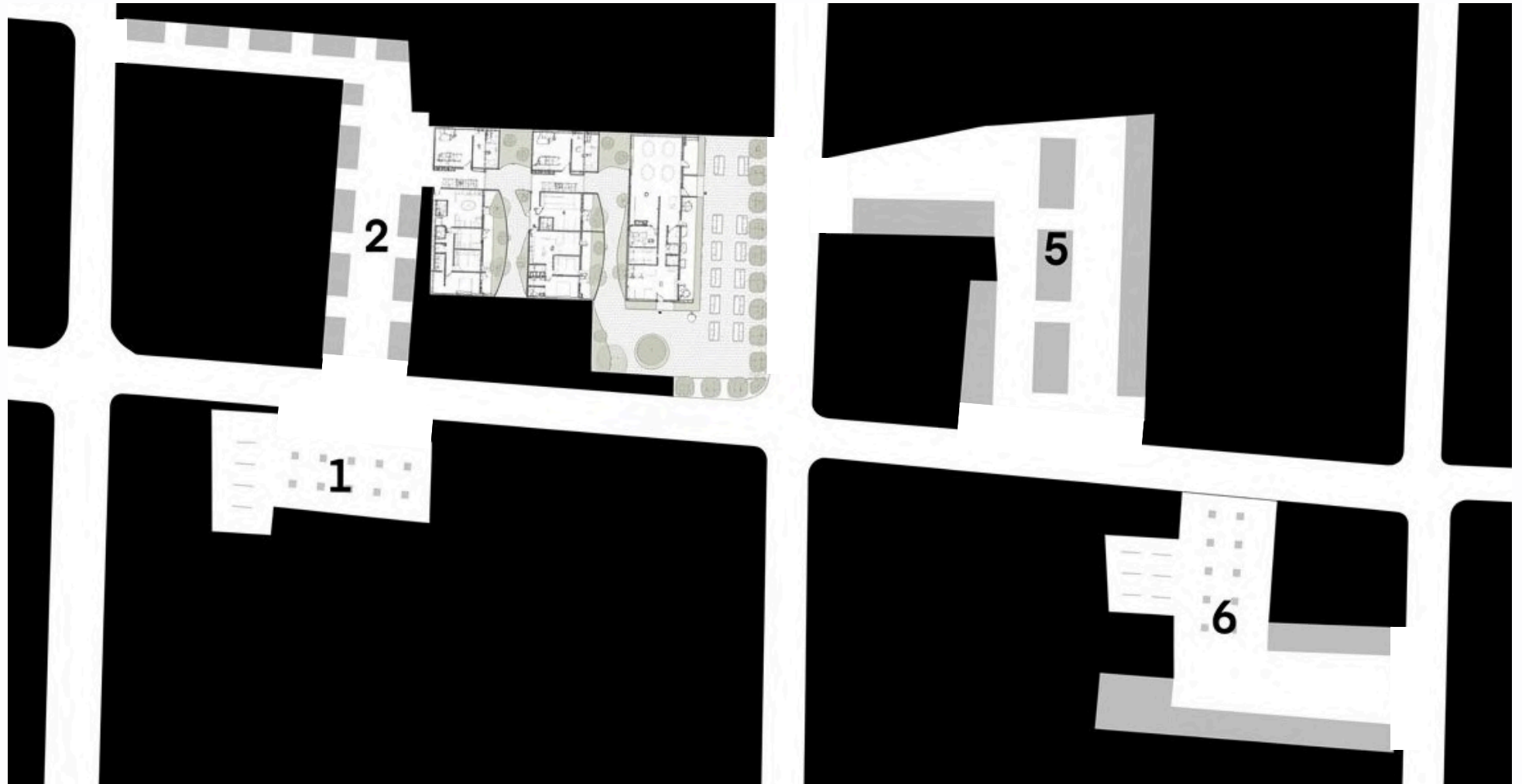


Fig. 79 (planta resumen) 2026, Autoría propia.

# BIBLIOGRAFÍA

## Bibliografía

- Allam, Z., Bibri, S. E., Chabaud, D., & Moreno, C. (2022). El concepto de la 'Ciudad de 15 minutos' puede moldear un futuro urbano con cero emisiones netas [Traducción al español]. *Humanities and Social Sciences Communications*, 9(1). <https://doi.org/10.1057/s41599-022-01145-0>
- Cabrera-Jara, N., & Bernal-Reino, E. (2020). Turismo, patrimonio urbano y justicia social. El caso de Cuenca (Ecuador). In *Anales de geografía de la Universidad Complutense* (Vol. 40, No. 1, p. 11). Universidad Complutense de Madrid. [https://www.researchgate.net/profile/Nata-sha-Cabrera/publication/342315625\\_Turismo\\_p-atrimonio\\_urbano\\_y\\_justicia\\_social\\_El\\_caso\\_de\\_Cuenca\\_Ecuador/links/5f801363299bf1b53e184cc1/Turismo-patrimonio-urbano-y-justicia-social-El-caso-de-Cuenca-Ecuador.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Nata-sha-Cabrera/publication/342315625_Turismo_p-atrimonio_urbano_y_justicia_social_El_caso_de_Cuenca_Ecuador/links/5f801363299bf1b53e184cc1/Turismo-patrimonio-urbano-y-justicia-social-El-caso-de-Cuenca-Ecuador.pdf)
- Fausto, A., & Rábago, J. (2002). ¿ Vacíos urbanos o vacíos de poder metropolitano?. *Boletín CF+ S*, (21). <https://polired.upm.es/index.php/boletincfs/article/view/2202>
- Fernández de Córdoba, N., Pauta, R., & Hermida, C. (2023). Desarrollo Urbano Orientado al Transporte Público: estrategias para un sector del Centro Histórico de Cuenca atravesado por el tranvía. *Cuaderno urbano*, 34(34), 133-160. [https://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1853-36552023000100133&script=sci\\_abstract&tl](https://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1853-36552023000100133&script=sci_abstract&tl)
- Gehl, J. (2010). *Ciudades para las personas* [Traducción al español]. Island Press. <https://n9.cl/9b2d8>
- Gledhill, J. (2010). El derecho a una vivienda. *Revista de antropología social*, 19, 103-129. <https://www.redalyc.org/pdf/838/83817227005.pdf>
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Cuenca (GAD). (2015). *Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca 2015-2025: Tomo I* [PDF]. [https://www.cuenca.gob.ec/system/files/PMEP\\_CUENCA\\_2015\\_tomo\\_I.pdf](https://www.cuenca.gob.ec/system/files/PMEP_CUENCA_2015_tomo_I.pdf)
- González, M. J. G., & Rosete, N. L. R. (2015). La rehabilitación urbana sostenible en centros históricos: los casos de León (España) y Puebla (México). *Estudios geográficos*, 76(279), 531-555. <https://www.torrossa.com/en/resources/an/3108712#page=93>
- Graells-Garrido, E., Morales-Celis, J. C., & Moreno, C. (2021). La ciudad de 15 minutos: Una perspectiva desde el Sur Global [Traducción al español]. Working Paper. <https://www.moreno-web.net/smart-cities-introducing-the-15-minute-city-sustainability-resilience-and-place-identity-in-future-post-pandemic-cities-january-2021/>
- García, L. P. (2014). *La concepción de la vivienda y sus objetos*. Madrid, Madrid, España. Obtenido de [https://www.ucm.es/data/cont/docs/506-2015-04-16-Pasca\\_TFM\\_UCM-seguridad.pdf](https://www.ucm.es/data/cont/docs/506-2015-04-16-Pasca_TFM_UCM-seguridad.pdf). [https://www.ucm.es/data/cont/docs/506-2015-04-16-Pasca\\_TFM\\_UCM-seguridad.pdf](https://www.ucm.es/data/cont/docs/506-2015-04-16-Pasca_TFM_UCM-seguridad.pdf)
- Hermida, M. A., Osorio, P., Cabrera, N., & Bravo, S. V. (2016). Valoración de la sostenibilidad urbana y el habitar en la vivienda pública en cuenca, Ecuador. *Hábitat Sustentable*, 6(2), 16-29. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5769017>
- Janoschka, M., Sequera, J., & Salinas, L. (2014). Gentrificación en España y América Latina: un diálogo crítico. *Revista de Geografía Norte Grande*, (58), 7-40. <https://www.scielo.cl/?pid=S0718-34>
- Moreno, C. (2024). *La Ciudad de 15 Minutos: Una solución para salvar nuestro tiempo y nuestro planeta* [Traducción al español]. Wiley. <https://n9.cl/4v8qko>
- Mueller, N., Rojas-Rueda, D., Khreis, H., Cirach, M., Andrés, D., Ballester, J., ... & Nieuwenhuijsen, M. (2020). Changing the urban design of cities for health: The superblock model. *Environment international*, 134, 105132. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412019315223>

- Navarrete Escobedo, D., & De la Torre Vázquez, M. (2014). Nuevos desafíos del centro histórico frente al surgimiento de la metrópoli. Una aproximación a las mutaciones urbanas de los centros latinoamericanos en los albores del siglo XXI. *Perspectivas sociales*, 16(2), 27-44. <http://eprints.uanl.mx/8799/>
- Nieuwenhuijsen, M. J., & Khripko, I. (2022). La supermanzana de Barcelona: Un modelo para una ciudad sostenible del futuro [Traducción al español]. *BMC Public Health*, 22(1). <https://bmcpublikealth.biomedcentral.com/>
- ONU-Habitat. (2015). Guía global para el espacio público: De principios a la práctica. ONU. [https://unhabitat.org/sites/default/files/2021/06/guia\\_global\\_ep.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/2021/06/guia_global_ep.pdf)
- ONU-Habitat. (2019). Elemento para una vivienda adecuada. ONU. <https://onu-habitat.org/index.php/elementos-de-una-vivienda-adecuada>
- Pérez-González, A. (2016). El espacio público en el paradigma de la sustentabilidad social. *Economía, Sociedad y Territorio*, 16(50), 171-195. [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-84212016000100171&script=sci\\_arttext](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-84212016000100171&script=sci_arttext)
- Pineda, A., & Velasco, M. (2019). Ciudades y Centros Históricos: los retos de la vivienda y la habitabilidad. Vol. I. <https://librosoa.unam.mx/handle/123456789/2402>
- Rosato, P., Alberini, A., Zanatta, V., & Breil, M. (2010). Reurbanización de áreas históricas abandonadas y subutilizadas: evidencia a partir de una encuesta a desarrolladores inmobiliarios. [Traducción al español]. *Journal of Environmental Planning and Management*, 53(2), 257-281. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09640560903529550>
- Rueda, S. (2021). Las supermanzanas como un nuevo modelo de movilidad y espacio público [Traducción al español] *Journal of Urban Design and Planning*. <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>
- Steuteville, R. (2021). La ciudad de 15 minutos es una idea atemporal [Traducción al español]. *Public Square*. <https://www.gacities.com/articles/the-15-minute-city-why-does-it-matter>
- UNESCO. (2016). Cultura: futuro urbano: Informe mundial sobre la cultura para el desarrollo urbano sostenible, resumen. UNESCO. [https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000246291\\_spa](https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000246291_spa)
- Villanueva, O. A. R. (2017). Gentrificación en centros históricos: una discusión conceptual. *Devenir-Revista de estudios sobre patrimonio edificado*, 4(7), 69-69. <https://revistas.uni.edu.pe/index.php/devenir/article/view/136/74>







