

# METODOLOGÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE SUPERMANZANAS DE BARRIO PARA SU AUTOGESTIÓN VECINAL ANTEPROYECTO EN CUENCA, ECUADOR.

UNIVERSIDAD DE CUENCA

Facultad de Arquitectura y Urbanismo

**Autores:** Irving Gonzalo Orrego Vargas

Gabriel Sebastián Peñafiel Ayora

**Director:** Arq. Phd. Pedro Jiménez Pacheco

Diciembre 2021





**UNIVERSIDAD DE CUENCA**  
**Facultad de Arquitectura y Urbanismo**  
Carrera de Arquitectura

Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador.

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Arquitecto

**Autores:**

Irving Gonzalo Orrego Vargas  
irving\_orrego@hotmail.com  
c.i.1312868803

Gabriel Sebastián Peñafiel Ayora  
gabrielsebastianpe@hotmail.com  
c.i.0105822860

**Director:**

Arq. Phd. Pedro Sebastián Jiménez Pacheco  
c.i. 0103899456

Cuenca - Ecuador

13 - diciembre - 2021

## Resumen

Las ciudades latinoamericanas enfrentan problemáticas asociadas a la expansión urbana y una planificación deficiente y tecnocrática, que ha obligado a las entidades municipales a adoptar soluciones improvisadas, y en otros casos, la adopción de modelos urbanísticos que no responden a la realidad socioespacial de estos asentamientos que llevan procesos de desarrollo específicos.

En la ciudad de Cuenca (Ecuador), la municipalidad a partir del año 2019 ha desarrollado varios ejercicios para la implementación del modelo denominado “supermanzana”, lamentablemente, sin una estrategia para determinar su factibilidad en el entorno urbano, ni para su delimitación con ajuste al espacio social. De este modo, el trabajo de titulación evidencia las dificultades surgidas en los barrios urbanos (piloto) a raíz de la experimentación municipal, en la búsqueda de la construcción de una propuesta metodológica que responda a la realidad de estos barrios. Tal propuesta plantea un análisis de factibilidad y aptitud de sectores urbanos para la implementación del proyecto y los criterios para una contrapropuesta de delimitación y diseño de la supermanzana municipal. Con base en el análisis espacial urbano aplicado en el sector de estudio, así como, la interacción con los vecinos del sector a través de barridos de percepciones, entrevistas y encuestas semiestructuradas, se produce el salto hacia el anteproyecto de una supermanzana de barrio autogestionada, con el acompañamiento de la gestión pública.

Se considera que los resultados del trabajo permiten la iteración metodológica en sectores urbanos con características de uso residencial, niveles razonables de convivencia y conflictividad en torno a la movilidad. Finalmente, se construye un documento guía para orientar a los vecinos en las posibilidades de autogestión de una supermanzana de barrio.

## Palabras Clave

Supermanzana. Modelo urbano. Barrio. Autogestión. Metodología. Anteproyecto urbanístico.

## Abstract

Latin American cities face problems associated with urban expansion as well as deficient and technocratic planning. These issues have forced some municipal entities to adopt improvised solutions. Other cities have had to adopt urban models that do not respond to the socio-spatial reality of their settlements. In both cases, specific developmental processes have resulted.

In 2019, in the city of Cuenca (Ecuador), urban planners developed several exercises to test the implementation of the model called “superblock”. Unfortunately, the exercises lacked a strategy to determine the model’s feasibility in the urban environment. Also, the model was not tested for its effects on social space. In this way, the degree work shows the difficulties that have arisen in urban neighborhoods (pilot) where municipal experimentation has attempted to respond to the reality of these neighborhoods. Such a proposal raises the need for a feasibility and suitability analysis of urban sectors affected by implementation of the Project. Analysis is also required for the development of a counterproposal to the delimitation and design of the municipal superblock. Based on the urban spatial analysis applied in the study sector, as well as the interaction with the residents of the sector - through perceptions sweeps, interviews and semi-structured surveys - the leap towards design of a blueprint of a self-managed neighborhood superblock can take place with the support of public management.

We conclude that the results of the work allow methodological implementation in urban sectors with consideration of these factors: characteristics of residential use; reasonable levels of coexistence; and arising of conflict around mobility. Finally, a guide document is built (should be built? Is needed? ) to guide residents in the possibilities of self-management of a neighborhood superblock.

## Keywords

Superblock. Urban model. Neighborhood. Self-management. Methodology. Urban draft.

# Contenido

## CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

1.1. Problemática	15
1.2. Justificación	17
1.3. Operaciones urbanísticas y vitalidad en barrios urbanos en la ciudad de Cuenca	18
1.4. Hipótesis	19
1.5. Objetivos	19
1.5.1. Objetivo General	19
1.5.2. Objetivos Específicos	19

## CAPÍTULO II: CONSIDERACIONES FUNDAMENTALES

2.1. EL ESPACIO URBANO: ESPACIO PÚBLICO Y ESPACIO SOCIAL	23
2.1.1. El espacio social	23
2.1.2. El espacio público	24
a) Dimensión Físico territorial y urbanista	25
b) Dimensión Jurídico-política	26
c) Dimensión Social	26
d) Dimensión Económica	26
e) Dimensión Cultural y simbólica	26
e) Dimensión de movilidad y apropiación	27
e) Dimensión virtual	27
2.2. SUPERMANZANA TRADICIONAL EN EL ESPACIO URBANO	27

2.2.1. Conceptos y principios de una supermanzana tradicional	28
2.2.2. Tipologías una supermanzana tradicional	28
a) Supermanzanas creadas	28
b) Supermanzanas de reinención espacial	29
2.3. IMPLEMENTACIÓN DE LA SUPERMANZANA TRADICIONAL EN ESPAÑA	29
2.3.1. Supermanzana en Vitoria	29
2.3.2. Supermanzanas en La Coruña	29
2.3.3. Supermanzanas en Barcelona: Poblenou y Sant Antoni	30
2.3.4. Balance de las supermanzanas en España	32
2.4. PARTICIPACIÓN SOCIAL EN LA CONSTRUCCIÓN DE SUPERMANZANAS DE BARRIO	32
2.4.1. Guía de Participación ciudadana	33
2.5. LA IMPORTANCIA DE LA AUTOGESTIÓN DEL ESPACIO URBANO	34
2.5.1. Marco metodológico de acción territorial vecinal	35
2.6. HACIA UNA SUPERMANZANA DE BARRIO AUTOGESTIONADA	36

## CAPÍTULO III: FACTIBILIDAD DE UNA SUPERMANZANA DE BARRIO EN LA CIUDAD DE CUENCA

<b>3.1. FACTORES TEÓRICO PRÁCTICOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE SUPERMANZANAS DE BARRIO EN LA CIUDAD DE CUENCA</b>	<b>41</b>
3.1.1. Supermanzana en el centro histórico	41
a) Objetivos planteados	42
b) Percepción de los usuarios	42
c) Balance de la supermanzana implementada en el centro histórico	42
3.1.2. Supermanzana don Bosco	43
a) Objetivos planteados	44
b) Metodología	44
c) Resultados del ejercicio piloto	44
d) Balance de la supermanzana implementada en el sector de la calle Don Bosco (Primer ejercicio)	44
3.1.3. Supermanzana Don Bosco (segundo ejercicio)	46
a) Objetivos planteados	46
b) Metodología	46
c) Balance de la supermanzana implementada en el sector de la calle Don Bosco (Segundo ejercicio)	46
<b>3.2. ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD DE SECTORES URBANOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA SUPERMANZANA DE BARRIO.</b>	<b>48</b>
3.2.1. Estudio de sectores de pertinencia	48
3.2.2. Delimitación de zonas y variables de análisis	50
3.2.3. Análisis de factibilidad de zonas	52
3.2.4. Definición de la zona con mayor factibilidad	60

## CAPÍTULO IV ANTEPROYECTO Y GUÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA SUPERMANZANA AUTOGESTIONADA EN CUENCA, ECUADOR

<b>4.1. METODOLOGÍA PARA LA DEFINICIÓN DE UNA SUPERMANZANA DE BARRIO EN LA CIUDAD DE CUENCA, ECUADOR</b>	<b>65</b>
4.1.1. Síntesis de la metodología aplicada para una supermanzana	65
4.1.2. Análisis espacial urbano	67
4.1.3. Recolección de datos y barrido de percepciones	71
4.1.4. Encuesta semiestructurada acerca del proyecto de supermanzana y sus beneficios	74
4.1.5. Resultados y delimitación definitiva de la supermanzana de barrio.	77
<b>4.2. ANTEPROYECTO DE UNA SUPERMANZANA DE BARRIO EN LA CIUDAD DE CUENCA</b>	<b>79</b>
4.2.1 . Estrategias urbanísticas de diseño	79
4.2.2. Esquema de la Metodológico	82
4.2.3 . Anteproyecto	82
<b>4.3. GUÍA VECINAL PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA SUPERMANZANA DE BARRIO AUTOGESTIONADA</b>	<b>94</b>
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b>	<b>117</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA IDENTIFICADA Y OTRAS REFERENCIAS RELEVANTES</b>	<b>121</b>



## Cláusula de licencia y autorización para publicación en el Repositorio Institucional

---

Irving Gonzalo Orrego Vargas en calidad de autor/a y titular de los derechos morales y patrimoniales del trabajo de titulación "Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador", de conformidad con el Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN reconozco a favor de la Universidad de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos.

Asimismo, autorizo a la Universidad de Cuenca para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el repositorio institucional, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 13 de diciembre de 2021



Irving Gonzalo Orrego Vargas

C.I: 1312868803

## Cláusula de licencia y autorización para publicación en el Repositorio Institucional

---

Gabriel Sebastián Peñafiel Ayora en calidad de autor/a y titular de los derechos morales y patrimoniales del trabajo de titulación "Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador", de conformidad con el Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN reconozco a favor de la Universidad de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos.

Asimismo, autorizo a la Universidad de Cuenca para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el repositorio institucional, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 13 de diciembre de 2021



Gabriel Sebastián Peñafiel Ayora

C.I: 0105822860

### Cláusula de Propiedad Intelectual

---

Irving Gonzalo Orrego Vargas, autor/a del trabajo de titulación "Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador", certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autor/a.

Cuenca, 13 de diciembre de 2021



Irving Gonzalo Orrego Vargas

C.I: 1312868803

### Cláusula de Propiedad Intelectual

---

Gabriel Sebastián Peñafiel Ayora, autor/a del trabajo de titulación "Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador", certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autor/a.

Cuenca, 13 de diciembre de 2021



Gabriel Sebastián Peñafiel Ayora

C.I: 0105822860

## Dedicatoria

Para Piedad, quien fue la única que nunca dudó y me apoyó incondicionalmente a pesar de todos mis tropiezos, para ti Tata que no alcanzaste a ver como lo lograba.

Irving

Para mi hijo Agustín Benjamín, él es mi motivación principal que me alienta a seguir cumpliendo cada día más metas, una mención especial a toda mi familia, amigos y gente allegada a mí que siempre tiene fe en mis proyectos de vida, gracias por estar conmigo en los momentos más duros y en los más felices, sin más que decir gracias a las situaciones que me hicieron dudar del camino, a las circunstancias que me replanteaban mis objetivos, a las adversidades que me golpearon para volverme más fuerte, gracias porque cada vez que me caía ante esas situaciones me levantaba con una sonrisa en alto.

Gabriel

## Agradecimiento

A mis padres, hermana y amigos que supieron apoyarme en todo momento, sin ellos esto no hubiera sido posible, a nuestro director Pedro quien fue nuestro guía durante este trabajo, un agradecimiento especial para nosotros, a nuestro esfuerzo a pesar de los tropiezos, a no rendirnos sin importar lo duro que nos ha tocado, a levantarnos siempre con una sonrisa.

Irving

A toda mi familia en especial a mi esposa, mis padres, tíos, tías y hermanas que me han apoyado siempre en todos mis proyectos afines a mis gustos y de esta manera poder cumplir una nueva meta.

Un agradecimiento especial por la paciencia y comprensión ante mis situaciones y horarios a Irving mi compañero de tesis, comedia, universidad y vida ya que hemos compartido más que un documento y noches de esfuerzo, nos quedarán historias, risas y el duro trabajo para cumplir el sueño de ser Arquitectos en manos de nuestro Director Pedro, a quien le quedo agradecido por su paciencia, confianza y amistad que nos ha brindado a lo largo de este proyecto de investigación nos deja claro el cómo y dónde podemos cambiar el chip de las cosas para mejorar.

Gabriel



# 1

## CAPÍTULO UNO INTRODUCCIÓN

En este primer capítulo se aborda la problemática de la ciudad y su necesidad de buscar nuevas formas para el entendimiento de esta, además, se justifica este trabajo y se argumenta el por qué se procede a desarrollarlo, también se plantea la hipótesis y los objetivos, los cuales, se busca demostrar mediante el desarrollo de cada uno de los capítulos que conforman este trabajo de investigación, objetivos como: la creación de una metodología mediante temas de métricas urbanas y de cómo y cuán necesario es un estudio previo para determinar una zona idónea y poder implementar una supermanzana, también, el formar una base teórica fuerte que permita concretar ideas y establecer límites y conceptos para que dichas ideas tengan su sustento teórico y no dejar temas subjetivos o ambiguos, para de esta manera, finalizar este trabajo de investigación mediante la demostración de la correcta implementación de una supermanzana de barrio autogestionada en la ciudad de Cuenca, en forma de anteproyecto.

## 1.1. Problemática

La ciudad es, en esencia, la reunión de usos, flujos y aglomeraciones que trabajan sinérgicamente, manteniendo la organización urbana de manera dinámica y conflictiva; en este entorno, el lugar de reunión y el lugar de encuentro por excelencia es el espacio público.

A medida que nuestras ciudades se desarrollan, los niveles de insatisfacción y conflictividad de los ciudadanos frente a la aplicación específica de políticas urbanas (desde arriba) tienden a aumentar, dado que, si bien la planificación tecnocrática de la ciudad da lugar a un ambiente urbano ordenado y aséptico, el mismo se pretende desconflictivizado o vaciado del espacio social.

En la articulación de los procesos urbanos de la planificación del territorio se dice, en teoría, que todo debe girar alrededor de la gestión colectiva, sin embargo, en la negociación urbana actual entran en juego otros agentes, intereses y fines políticos, cuyo poder de coerción suele ser mucho mayor que el de la ciudadanía, desvirtuando la relación entre las instituciones y la sociedad. En este sentido, los ciudadanos deben organizarse para operar no sólo desde una dimensión política, social y económica, sino también urbana, para la búsqueda de soluciones al espacio que habitan (Carrasco & Selvas, 2015).

Debido a la expansión urbana de la ciudad, acompañada de múltiples factores socio-espaciales, se evidencia que los barrios o zonas residenciales (tradicionales), en los que se desplegaba el espacio social de los residentes de ese lugar, se han convertido en zonas de paso para presenciar nuevas formaciones barriales periféricas, configurándose como espacios de transición urbana, los cuales hay que franquear con la condición de conservarlos, por poseer valores arquitectónicos y urbanísticos importantes; impidiéndose que operen reestructuraciones urbanísticas.

De este modo, con el paso de los años, se ha experimentado un cambio significativo en la distribución de la población dentro de las distintas áreas demográficas del territorio (Blanco San Miguel, 2019). Este crecimiento urbano, tanto en área como en población, da lugar a varios factores que afectan la movilidad, tanto peatonal como motorizada en zonas residenciales, afectando las condiciones de vida de esa población (Guerra Franco, Ramírez Gómez & Rodríguez Peña, 2013).

Por lo tanto, las problemáticas y condiciones de desarrollo de los habitantes se conciben en la interrelación con el territorio donde se insertan, buscando constantemente la mejora de su interacción en el espacio urbano (Jeri, Boyco & Letelier, 2018). El inicio de las problemáticas en barrios urbanos suele aflorar en la planificación, gestión y diseño de ciudades, centrado en factores económicos y físicos (autos) y no en las personas; así mismo influyen actores mediáticos como los electorales y comerciantes, dejando de lado las problemáticas del usuario común. Desde la ciudad moderna hasta la actualidad, la infraestructura de movilidad local ha sido planificada para el vehículo privado como principal medio de transporte, con el objeto de promover desplazamientos de un lugar a otro en el menor tiempo posible.

Se puede reflexionar que, en aras de una planificación desentendida, que suele no tomar en cuenta el factor individuo, tiene como consecuencia deficiencias en el diseño del espacio urbano, esto a razón de; se lo concibe como proceso lineal que no prioriza la circulación de peatones, ciclistas o del transporte público, y desvaloriza la participación ciudadana como un factor preponderante en la planificación de la ciudad (Jeri, Boyco, & Letelier, 2018). Por esta razón, incluso el poco espacio destinado a los viandantes ha ido decreciendo, habiéndose normalizado este desprecio al peatón, sin que se logre percibir una de las principales promesas de las ciudades contemporáneas, que con la planificación urbana mejorarían las condiciones de vida de la población (Rueda, 2016).

La ciudad de Cuenca (Ecuador), ha enfrentado en los últimos años una ocupación desordenada que no corresponde necesariamente a un modelo de ciudad deseada, debido a que la velocidad de su proceso de expansión urbana sobrepasa el volumen de crecimiento poblacional. Este fenómeno se produce hacia las zonas rurales excediendo la capacidad de planificación,

gestión y control del gobierno local (PUGS Cuenca, Borrador, 2019).

Del mismo modo, este fenómeno acarrea que la dotación de servicios básicos en estas nuevas periferias se vuelva insostenible, ocasionando que las condiciones de vida de sus habitantes emerjan deterioradas por la evidente desigualdad entre las áreas más cercanas al núcleo de la ciudad y las “evitables” zonas de expansión. Sumado a esta problemática, la situación de la movilidad irrumpe en un espacio urbano tradicionalmente orientado hacia el vehículo, siendo la red vial el soporte urbano que permite los desplazamientos y distribuye el tránsito y el tráfico en todos sus modos y formas, como un generador de actividades y funciones sociales (PUGS Cuenca, Borrador, 2019).

En esta dirección, siguiendo a varios autores que estudian la movilidad en la ciudad de Cuenca desde el diseño del espacio urbano, se confirma que la ciudad ha sido diseñada pensando en el vehículo privado como medio de transporte primordial, pues este ocupa aproximadamente el 80% del espacio público, a pesar de que solo el 35% de la población lo utiliza como medio de transporte principal. Al mismo tiempo, según encuestas realizadas en la ciudad, se ha determinado que el 20% de conductores de vehículos privados cambiaría su medio de transporte principal por la bicicleta, si se dieran las condiciones adecuadas para su uso; y un 84% de habitantes está de acuerdo con que se debería construir más ciclovías incentivando el uso de medios de transporte no contaminantes (Orellana, Hermida, Vega, & Molina, 2018). Sin embargo, en años recientes en Cuenca se ha producido lo contrario, un crecimiento explosivo del parque automotor, cuyo número de unidades crece 4 veces más rápido que el número de habitantes en la ciudad (Orellana, Hermida, Vega, & Molina, 2018). Esto genera altos índices de contaminación, aumento del número de accidentes de tránsito y problemas de movilidad generalizados, afectando las posibilidades de una vida urbana diferente para los cuencanos.

Estos planteamientos problemáticos conducen a repensar la necesidad de un análisis espacial urbano que se interrogue sobre los modos de uso del espacio y nuevas metodologías de diseño para la escala social del barrio, en la búsqueda de un espacio diferencial que intente percibir (antes de concebir o proyectar) un espacio legible al nivel de la vida cotidiana, estudiando los ritmos cíclicos de sus usuarios (más que lineales); es decir, un espacio capaz de acoger, posibilitar y reproducir la actividad creadora del ser humano apropiado del lugar, y que contribuya a corregir la desigualdad social, sin pretender minimizar los problemas reales, sino más bien teniendo en cuenta la riqueza de los conflictos relacionados con la vida social en la ciudad (Jiménez-Pacheco, 2018).

Con esta voluntad, se considera previamente que los modelos teóricos de diseño de “supermanzanas” o “superbloques” provenientes del urbanismo ecológico (Rueda, 2016) y su aplicación en diversas realidades urbanas (Vitoria, New York, Barcelona, etc.) permiten establecer un marco de referencia para proponer el estudio de una metodología específica para la implementación de una supermanzana diferencial aplicada en un barrio de la ciudad de Cuenca, basada en unos principios de autogestión vecinal y no en las categorías de la urbanización capitalista del espacio impulsados desde la tecnocracia, el mercado del suelo o el comercio. Este planteamiento general se asienta en la búsqueda inicial de los parámetros socioespaciales que indiquen el sector urbano idóneo para el diseño de un anteproyecto urbanístico, con el fin último de renovar la apropiación social y el uso del espacio urbano en el barrio, diseñando una metodología que permita a los propios vecinos encontrar las respuestas a su problemática urbana.

## 1.2. Justificación

En las últimas décadas, la ciudad latinoamericana ha creído firmemente en la necesidad de importar modelos urbanísticos occidentales, entre los cuales figura el modelo o marca Barcelona. En la actualidad, este modelo urbano se encuentra experimentando con su último producto urbanístico denominado “superilla” o “supermanzana”, pensada desde los años 90 por ecologistas urbanos bien intencionados y recientemente implementada en Barcelona.

La ciudad de Cuenca en Ecuador no es la excepción, y su administración local actual se está empeñando en cumplir con una de sus promesas de campaña, respecto de la reorganización urbanística de la trama urbana a través del proyecto, igualmente nombrado “supermanzanas”. Esta tesis nace a partir de una descontextualizada aplicación de la supermanzana en Cuenca, teniendo como antecedente los ejercicios realizados en dos sectores de la ciudad, que evidenciaron un conocimiento insuficiente sobre la teoría de las supermanzanas, y sobre todo, de la realidad urbana en la que se busca implementarla, además, se busca la innovación con nuevos modelos alejados de los tradicionales, por la manera en cómo los modelos urbanísticos actuales implementados en grandes urbes europeas buscan la priorización del peatón, contrario a los modelos implementados en Latinoamérica, que al ser para ciudades en vías de desarrollo se priorizan otros factores como los círculos de expansión de la ciudad y el transporte motorizado, relegando al peatón y a los medios de transporte alternativos como objetivos secundarios.

Se entiende que Cuenca responde a la situación de una ciudad colonial, latinoamericana y andina, con lo cual, sus problemáticas deben ser abordadas de manera específica. Mientras tanto, el proyecto municipal surge como respuesta a una problemática idealizada sobre la base de referencias históricas y culturales europeas. Como consecuencia de esta réplica metodológica sumada a la desinformación de los ciudadanos, se obtiene un resultado de incertidumbre social que va dejando más preguntas que respuestas en las áreas urbanas de prueba, cada vez que la mayoría de moradores han experimentado un proyecto impuesto sin una adecuada participación que permita entender la finalidad del mismo o el sentido de las campañas de información, la simbología utilizada y la aplicación de las “soluciones” en el territorio. De este modo, se considera que la aplicación de un proyecto de la envergadura de una supermanzana tiene que responder a las preocupaciones del entorno social urbano, considerando sus propuestas, las ventajas y desventajas de aplicación del modelo, sin temor a reconfigurar la base original, pasando de las réplicas y las adaptaciones a las soluciones propias de forma, estructura y función.

Esta tesis surge con el propósito de sentar las bases para la implementación concreta de una supermanzana de barrio, que no sería otra cosa que el proyecto apropiado por un tejido social urbano con capacidad de autogestionarlo. Se ha pensado que no solo sería útil para la ciudad de Cuenca, sino también para otras ciudades del país, en especial, desde la construcción de una base teórico crítica, tratada en el capítulo 2, que abarca temas como el espacio público, el espacio social, la revisión crítica de ejercicios de supermanzanas en diferentes ciudades de mundo, la importancia de la participación social y la autogestión del espacio urbano. La revisión de estos temas es de vital importancia para plantar una base sólida y construir los demás capítulos, que, si bien están enfocados en Cuenca y en su realidad urbana, los temas planteados desde el enfoque metodológico son transportables a ciudades latinoamericanas diferentes, teniendo en cuenta sus particularidades urbanas.

Los siguientes capítulos marcan un esfuerzo dedicado a la ciudad de Cuenca, abordando temas como los parámetros urbanos y los factores relevantes que alumbren a las zonas más preparadas para la implementación de una supermanzana de barrio. Además, se realiza un análisis crítico sobre los ejercicios recientes de supermanzanas en la ciudad; todas estas aproximaciones permitieron definir una zona dentro de la ciudad de Cuenca para desarrollar una metodología propia, tomando en cuenta las opiniones de los moradores, así como, los errores y aciertos de los ejercicios realizados por el ayuntamiento.

El objetivo de construir una metodología propia es avanzar hacia un proyecto que responda a las problemáticas concretas que se viven dentro de la ciudad. En tal sentido, esta investigación tiene como finalidad el desarrollo completo de una metodología y su aplicación en la zona seleccionada para la

propuesta de anteproyecto. Así mismo, este proceso de investigación proyectual permite plantear una supermanzana diferencial con alcance a una guía vecinal para el análisis de factibilidad de implementación de una supermanzana de barrio y las posibilidades reales de gestión propia o mixta en diferentes sectores urbanos de la ciudad.

Se considera que los aportes del trabajo de titulación amplían la base teórico crítica y experimental para la implementación de una supermanzana sostenible en barrios urbanos. La metodología propuesta se transforma también en una herramienta de evaluación y organización de los espacios cotidianos dentro de la ciudad latinoamericana, considerados fuera de las centralidades urbanas; a saber, lugares que no tienen la misma atención por parte de las autoridades y que normalmente están condicionados por la urbanización del capital en el mercado del suelo o inmobiliario.

## 1.3. Operaciones urbanísticas y vitalidad en barrios urbanos en la ciudad de Cuenca

El foco principal de las operaciones urbanísticas en la ciudad de Cuenca se encuentra en ciertas zonas icónicas, como las áreas del hipercentro por sus características históricas y patrimoniales y las zonas en donde prevalecen los usos terciarios dedicados al turismo ya sea nacional o internacional. Un ejemplo claro ha sido la implementación sistemática de ciclovías en estas zonas. **Por otro lado**, en los barrios urbanos con fuerte presencia del uso residencial, la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo es más bien escaso.

Estos proyectos que buscan mejorar las condiciones de tránsito de los ciclistas, mayormente, han sido propuestas impulsivas que no responden a la reorganización de la red vial, ni a una accesibilidad integral. Esto se evidencia en los constantes cambios que se producen en las soluciones de diseño para el caso del centro histórico, produciéndose variantes en cuanto a la materialidad y la funcionalidad de la intervención, provocando un sentido general de malestar social.

Bajo este contexto, se halla el barrio del Joyero el cual es objeto de estudio de esta tesis (limitado por las avenidas De las Américas, Isabel La Católica, Del Salado, y por la calle Miguel Cabello Balboa), en el cual, la municipalidad implementa su proyecto de supermanzana. Esto ha implicado cambios de sentido en vías locales de tránsito vehicular, la colocación de mobiliario y una nueva señalización, acciones que en su conjunto obligan a cambiar prácticas urbanas cotidianas, planteando una situación de molestias e incertidumbre en los vecinos.

Muchos barrios urbanos de la ciudad de Cuenca no cuentan con una infraestructura espacial que les permita a sus habitantes el desarrollo de actividades que faciliten su interacción o relacionamiento, es decir, un espacio social urbano del cual puedan apropiarse y en el que logren realizar actividades colectivas que propicien el inicio de nuevas relaciones vecinales.

Existen otros barrios que, si bien cuentan con infraestructura pública, la misma se encuentra deteriorada, al no tener uso ni mantenimiento adecuados. Se infiere que los moradores no se apropian del espacio público y aquellos que lo hacen, lo utilizan para delinquir u otros menesteres reñidos con las normas locales de convivencia, tales como el consumo de alcohol o drogas. A esta situación de desinterés colectivo por cuidar estos espacios en los barrios se suma una débil o inexistente organización vecinal. Apenas se observan grupos reducidos de personas que quieren mejorar tales condiciones, pero sin la contundencia para lograr cambios significativos o sostenibles en el tiempo. Este déficit de vitalidad en algunos barrios urbanos de Cuenca se muestra sintomático en la escasa interacción entre sus habitantes.

Además es evidente la desigualdad en ciertas zonas de la ciudad, las cuales no tienen la atención debida aun perteneciendo a los barrios urbanos de esta, estos barrios cuentan con espacios vacíos que no tienen el mismo tratamiento debido a la baja intensidad de flujo turístico, estas zonas urbanas que por lo general son netamente para vivienda de los cuencanos, están fuera a la hora de concebir algún proyecto generando así la falta de espacios públicos, áreas verdes o espacios de ocio, intervenciones

las cuales permitirían lograr que estas zonas no pasen desapercibidas para los usuarios, generando de esta manera un dinamismo y actividades barriales que sin lugar a dudas encaminarán al mejoramiento de la calidad de vida social, político y económico de los habitantes del sector.

#### 1.4. Hipótesis

¿Bajo qué parámetros o criterios se puede implementar una supermanzana que responda principalmente los intereses de los vecinos de un barrio urbano y cómo ponerlos en práctica en un anteproyecto que sirva de demostrativo en la gestión de la ciudad? A partir de estas preguntas, consideramos que es posible elaborar una metodología para la implementación de una supermanzana de barrio, que permita a sus usuarios resolver la diversidad de la problemática urbana, sin partir de la premisa de la desconflictivación y la pacificación del espacio urbano, replanteando el estatuto teórico de una intervención urbana científica, tecnocrática o comercial, hacia una supermanzana diferencial autogestionada.

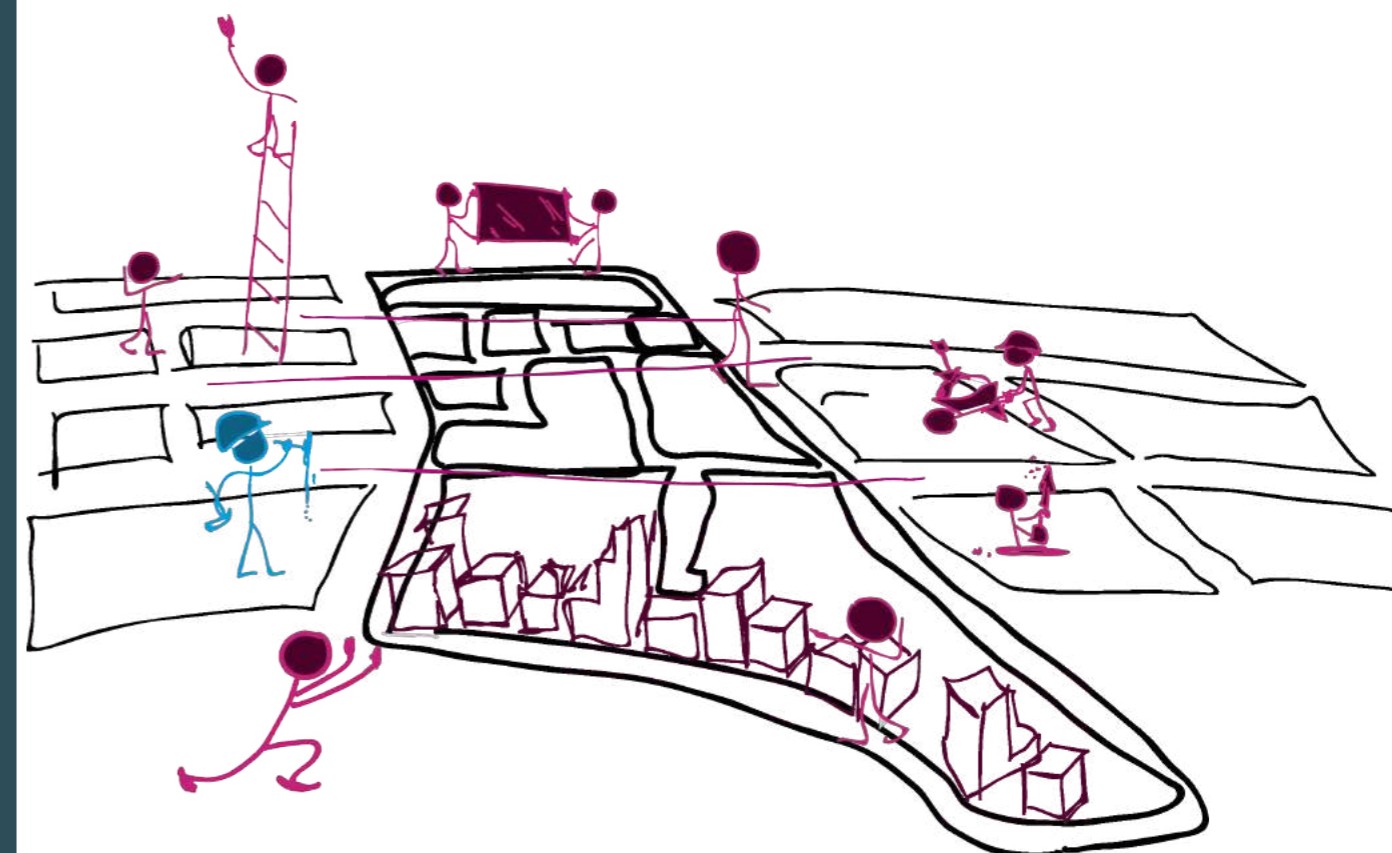
#### 1.5. Objetivos

##### 1.5.1. Objetivo General

Proporcionar una guía demostrativa de gestión de una supermanzana de barrio para ciudades intermedias y grandes, con un crecimiento acelerado y pérdida de las condiciones de habitabilidad urbana, a través del desarrollo de una propuesta metodológica para la implementación de un proyecto urbanístico autogestionado, definido en un anteproyecto para el sector limitado por las calles: Av. De las Américas, Av. Don Bosco, Av. Isabela Católica y Av. Loja, de la ciudad de Cuenca, Ecuador.

##### 1.5.2. Objetivos Específicos

1. Establecer un marco teórico crítico que sustente el concepto de una supermanzana diferencial para barrios urbanos.
2. Desarrollar una propuesta metodológica basada en el planteamiento de una supermanzana autogestionada, planteando indicadores de factibilidad para su implementación en barrios urbanos de Cuenca.
3. Realizar un anteproyecto de supermanzana de barrio en un sector de la ciudad de Cuenca.
4. Diseñar una guía demostrativa de implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal.



# 2

## CAPÍTULO DOS CONSIDERACIONES FUNDAMENTALES

Este capítulo tiene como objetivo sentar las bases conceptuales para un correcto desarrollo de lo que hemos denominado supermanzana de barrio, estos conceptos marcarán los lineamientos para un diseño apropiado y servirán como sustento teórico en los procesos de implementación del proyecto en barrios interesados de la ciudad. De esta manera, desde un punto de vista objetivo y crítico, se aspira a justificar los criterios de actuación con argumentos de peso, los cuales buscan superar la ambigüedad en el marco de las decisiones de diseño urbano y aportar en el plano de la pedagogía para un adecuado entendimiento de lo que se pretende realizar en el espacio social.

Las cuestiones tratadas en este capítulo abarcan temas que se suponen de vital importancia para proyectos urbanísticos, no solo de la envergadura de una supermanzana, sino de cualquier proyecto en el medio urbano. Así, las categorías estudiadas, además de buscar su traducción en el análisis y configuración espacial, también su implicación en lo social, con énfasis en la población apropiada por los problemas de su calle, siendo un factor fundamental para cualquier proyecto que esté relacionado con la producción social y la política urbana de la ciudad, y al ser además un elemento determinante para la toma de decisiones sobre el entorno urbano, en contraposición a la imposición de proyectos urbanísticos desde las instituciones locales.



## 2.1. EL ESPACIO URBANO: ESPACIO SOCIAL Y PÚBLICO

El espacio urbano es aquel espacio contenido por la ciudad, en donde se desarrollan todas las actividades de esta y definen sus características principales, este cuenta con carácter propio formado por variables físicas, culturales e históricas y en muchos casos este carácter es la razón por la que una ciudad resalta por encima del resto, dentro del espacio urbano se encuentran el espacio social y el espacio público, dichos espacios son aquellos en donde se establece la relación entre las personas y la infraestructura de la ciudad además que permite la interacción entre las personas que habitan o pasan por estos espacios.

### 2.1.1. El espacio social

El espacio social es un concepto asociado a un espacio multidimensional, donde las relaciones sociales se efectúan a través de la interacción entre los seres humanos, dicha interacción no está ligada necesariamente al espacio público, a razón de, el espacio social es un espacio transformado por las personas, entonces, el espacio social se puede formar a partir de espacios que no constan como parte de un diseño de espacio público, como lotes baldíos, espacios vacíos que no son usados, pero permiten establecer una relación entre las personas, por ende, para que exista el espacio social es necesaria la presencia de actores sociales, lo que no sucede con la noción de espacio físico, que existe independientemente de presencia de las personas.

El concepto de espacio según Henri Lefebvre (2013) liga lo mental y lo cultural; lo social y lo histórico, reconstruyendo un proceso complejo de “descubrimiento” (de nuevos espacios, desconocidos, de continentes, del cosmos); de “producción” (de la organización espacial propia de cada sociedad); y de “creación” de obras como el paisaje o la ciudad con su monumentalidad y decorado (Lefebvre, 2013, p. 57).

En la ciudad, los espacios sociales empiezan a aparecer en el momento en que los diferentes grupos sociales se concentran en un sitio o alrededor de este. Las actividades que se desarrollan en estos sitios pueden categorizarse de diferentes maneras, ya que la interacción entre los actores sociales puede estar vinculadas por un valor de cambio, a saber, la producción y reproducción. Así, para Lefebvre (2013), el concepto de espacio social “se desarrolla mediante su ampliación... se introduce en el seno del concepto de producción, llegando a formar parte esencial de su contenido” (Lefebvre, 2013, p. 141). De tal modo, que el espacio social siempre está encaminado a abarcar un mayor número de usuarios y actores, siendo este su principal objetivo, ya que ante una mayor interacción y aumento del número de usuarios, el espacio social adquiere mayor representación y significado para los habitantes de una ciudad.

La mayoría de ciudades latinoamericanas, gracias a su bagaje histórico, cuentan con una gran cantidad de lugares de carácter público, como, por ejemplo: iglesias, edificios de gobierno, plazas y ciertas calles con características especiales, históricas o representativas para la ciudad, que en su mayoría datan desde su fundación colonial. En la mayoría de los casos, estos espacios se consolidan como ejes centrales y dinámicos de la ciudad, ya que son los que establecen el orden, configuración y otorgan un valor de uso a los habitantes. Estos aspectos son evidenciables en las ciudades que cuentan con la particularidad de tener un trazado en damero, en donde, la organización a manera de manzanas tiene como consecuencia la fijación de los lugares públicos (Arroyo, 2020). Estos espacios se insertan en el imaginario colectivo de la sociedad y se convierten en espacios estables, logrando una activa vida social en la ciudad. El desarrollo social de dichos espacios se debe a su capacidad de interacción, en cómo se manifiestan las relaciones de los actores que utilizan estos espacios, en otras palabras, aquellos espacios que son productos de la relación entre un determinado o indeterminado grupo de personas, adquieren la característica de espacio social. Vemos entonces que, el espacio social es aquel espacio en donde se desarrollan diferentes tipos de interacciones entre personas o grupos sociales, dependiendo de los diversos tipos de actividades que se realizan en un espacio determinado. Según Jiménez-Pacheco (2021), este espacio social es el espacio de la sociedad, de la vida social; el cual va formando una red de espacios en donde se facilita el intercambio de artículos e informaciones, sin limitarse a la incorporación o disminución de

objetos, los cuales no son específicamente cosas sino también relaciones. Por lo tanto, el espacio además de ser una relación social, puede ser de propiedad, como la propiedad de la tierra, la cual está fuertemente ligada a las fuerzas productivas que forman parte de esa tierra. Así, se considera que el espacio social demuestra su versatilidad, su realidad formal y a la vez su realidad material, que convergen en un lugar público de interacción social.

### 2.1.2. El espacio público

En su conceptualización más usual, se puede establecer que el espacio público corresponde a aquel territorio de la ciudad donde cualquier persona tiene derecho a estar y circular libremente, ejerciendo un derecho; ya sean espacios abiertos, tales como plazas, calles, parques, etc.; o espacios cerrados como bibliotecas públicas, centros comunitarios, etc. Así, se puede llamar espacio público al espacio de propiedad pública, dominio y uso público, al lugar donde cualquier persona tiene el derecho a circular, donde el recorrido no puede ser restringido por criterios de propiedad privada, e intencionalmente por reserva gubernamental. Por tanto, se considera al espacio público como un lugar donde las personas pueden traer y realizar distintas actividades de manera libre y voluntaria. Una definición contemporánea expone que: “el espacio público puede ser entendido como un objeto material que interactúa en procesos sociales subjetivos, ya que a través de ellos adquiere una función, una forma y un significado social” (Córdova y Romo 2016). De igual manera, para asimilar la idea de la categoría de espacio público debemos entender que es una parte fundamental de la configuración urbana, y que tiene diversas percepciones ya sean físicas o perceptivas, en tanto que la ciudad es la concentración de seres y objetos físicos, además de presencias simbólicas, como imágenes, signos, historia y diversidad cultural, que han marcado la representación de una ciudad, lugar o espacio habitable, configurando cómo se usa o cuál es la lógica de actuación en ese espacio para los ciudadanos, siendo sitios de uso colectivo, que fomentan la cohesión social; y en el cual, las personas son la principal razón de ser (Ríos y Rojas, 2012).

Es por eso que la problemática del espacio público se comprende a partir de la unión de una diversidad de disciplinas que lo abordan desde distintas perspectivas. Por tanto, los conceptos del espacio público varían según las condiciones históricas, espaciales y físicas del territorio. Estas variaciones y diversos puntos de vista provocan que el conocimiento sobre el espacio público tenga límites poco precisos, y en muchos casos, se tergiversen a la hora de su aplicación dentro de la ciudad. Se observa que, en la mayoría de los planteamientos conceptuales, el espacio público forma parte intrínseca de lo urbano, permitiendo una topología de la ciudad que proporciona un sentido de dominio e integración en la sociedad. Sin embargo, esta topología se plantea en la ciudad actual como una manifestación de la interrupción espacio-temporal, propia de una ciudad segmentada. En este contexto, según Arroyo (2020), la expresión de lo público no solo encarna un escenario edificado existente, sino que expresa la construcción dinámica de un imaginario colectivo. Así, para este autor, la percepción de lo público se sustenta en dos dimensiones: la cognitivo-interpretativa y la físico-perceptiva, en tanto que los territorios urbanos se expresan de manera permanente, a medida que la dinámica de apropiación social del espacio urbano lo permita.

En este sentido, el espacio público vendría a ser aquel territorio que no solo se identifica como parte constitutiva de forma urbana, sino que, además, expresa la cotidianidad de la sociedad que habita la ciudad, teniendo como función principal, garantizar el pleno derecho de los habitantes de formar parte de la vida urbana. Por otro lado, desde la visión de García (2000), el espacio público debe presentar una capacidad de adaptación, es decir, lograr la suficiente flexibilidad para receptar el desarrollo de una multiplicidad de actividades y nuevos usos. Lo cual, según Jiménez-Pacheco (2018), implicaría también promover la cohesión del tejido social de una vida urbana segregada por clases sociales. En esta dirección, el espacio urbano, en su interpretación más social, debería tener como objetivo fundamental enmendar las brechas de desigualdad y la alta conflictividad de las desigualdades espaciales, fomen-



tando nuevas formas de relacionarse entre los seres humanos y de estos a su vez con la naturaleza (Jiménez-Pacheco, 2021).

Siguiendo a Jiménez-Pacheco (2021), se trataría de un espacio que, desde su concepción, sea fácilmente identificado como parte de lo cotidiano, permitiendo su sencilla apropiación, y al mismo tiempo, la crítica de dicha cotidianidad para transformarla, sosteniendo su valor simbólico y evitando la degradación de su imagen, de tal modo que pueda cumplir con su fin último de cohesionador social en una ciudad para todos los habitantes y no como elemento que produce fracturas o privilegios de clase. No obstante, si el “espacio público pertenece más a la ciudad como espacio físico que como espacio de representación social” (Arroyo, 2020: p.114), para entenderlo de una mejor manera, el espacio público empieza a ser voluble, ciertos sectores, dígame, una calle, una plaza presentan variaciones en donde por el día son centralidades en donde convergen sus ciudadanos y existe una integración entre sus habitantes y por la noche se convierten en un lugar lúgubre, deshabitado y sin actividad por lo que consecuentemente pueden representar un peligro para la sociedad o cambiar la percepción de los usuarios, esto va de la mano con las dinámicas propias de la sociedad que habita la ciudad, y las diferentes realidades que se viven en cada una de estas.

La aparición de este fenómeno de separación entre sociedad y ciudad viene de la mano con la manifestación de intereses políticos y económicos, en donde no se busca el beneficio de la población, sino que predomina el beneficio de ciertos sectores de la sociedad, ya sean estos el sector inmobiliario o comercial, a través de la mejora sustantiva de infraestructura para grupos favorecidos de la población, causando la privatización de ciertos espacios, donde se sobrepone lo privado a lo público, y en consecuencia se generan espacios de exclusión social, en donde se vuelve imposible el acceso del conjunto de la población. En este escenario, el espacio público deja de cumplir su objetivo principal de fomentar la cohesión de sus usuarios, para dinamizar las actividades económicas de un grupo humano interesado, volviéndose un factor de profundización de la brecha social preexistente en la ciudad.

Aquí, la configuración del espacio público, entendida como la incorporación de imágenes, conceptos y significados homogéneos, se fractura, por el cambio de la ciudad en función de intereses sectoriales y usos enfocados en beneficios privados. Lo público se repliega en su aspecto más general y social, que es velar por los intereses de los ciudadanos y garantizar sus derechos de uso, orientando todo hacia el bien común (Arroyo, 2020). Estos hechos dan como resultado la exclusividad de la ciudad para ciertos grupos que se aíslan del resto y se llevan consigo una gran cantidad de manifestaciones urbanas, las cuales, en teoría, deberían ser derecho de todos aquellos que forman parte de la vida urbana.

Este marco conceptual del espacio público, puede explicarse de otro modo si lo visualizamos desde diferentes ámbitos. De este modo, siguiendo a Garriz y Schroeder (2014), se describen brevemente las dimensiones más relevantes del espacio público: físico territorial y urbanista, jurídico-política, social, económica, cultural y simbólica, movilidad y apropiación y dimensión virtual.

#### **a) Dimensión físico territorial y urbanista**

El espacio se caracteriza por ser un territorio visible, accesible para todos y con un marcado carácter de centralidad, es decir, fácilmente reconocible por un grupo determinado de personas que le asignan un uso irrestricto y cotidiano. En el caso de no ser utilizado de manera directa, las personas lo identifican como una parte de la ciudad que los podría eventualmente acoger sin ofrecer resistencia. Esto implica que este espacio es concebido con una capacidad de adaptación; es decir con la suficiente amplitud de acoger una multiplicidad de actividades y favorecer nuevos usos (García, 2000).

El carácter del espacio público como espacio de identificación simbólica de grupos sociales diversos radica tanto en su configuración física, como en la capacidad de apertura y adaptación, donde el ámbito territorial es el soporte para que todas las demás dimensiones puedan relacionarse de manera orgánica.

#### **b) Dimensión Jurídico-política**

El acceso a un espacio público de calidad es uno de los ejes centrales de lo que Jordi Borja (2015) llama “el derecho a la ciudadanía”, que es el estatuto histórico de la persona que habita la ciudad, entendida como una creación humana para que en ella vivan seres libres e iguales.

En este sentido, el espacio público expresa el diálogo entre la administración pública como propietaria jurídica del territorio, y la ciudadanía que ejerce un uso real del mismo, otorgándole carácter de dominio público. Es decir, la apropiación califica al espacio colectivo y le otorga su condición de espacio público. Aquí, la dinámica que se encuentra en cualquier espacio público de la ciudad depende directamente del nivel de apropiación dado por parte de la gente, más que del nivel de equipamiento del espacio, es decir, la calificación del espacio público es aportada por los usuarios y no por el planificador.

#### **c) Dimensión social**

Si algo define al espacio público como constitutivo de la ciudad, es que es el escenario de cualquier forma concreta de integración social; en el sentido que nos libera de justificar nuestro origen, condición social, idiosincrasia, etc. Y se supone que establece como iguales el uno con el otro. Así, el espacio público se presenta a la vez como el punto donde esa igualdad basada en el anonimato es sistemáticamente confrontada con las relaciones de poder que condicionan la posibilidad de su uso equitativo. Dichas relaciones de poder se reflejan en las diferentes disputas por el control de los espacios, mediante una conflictividad de variada naturaleza e intensidad, que se produce ya sea por las características de los individuos o grupos que los utilizan, o por una tecnocracia que no logra administrar las dinámicas incompatibles que allí se suscitan, tales como las de transitar y estar las dinámicas de intercambio y las residenciales, o las recreativas y de descanso, entre otras.

#### **d) Dimensión económica**

Esta dimensión del espacio público se halla desequilibrada, existen ciudades en donde las dinámicas de comercio son un complemento a las dinámicas de un determinado espacio público, y ciudades en las cuales existe un capitalismo avanzado, en donde las economías de subsistencia del sector terciario son la base del sustento de gran parte de su población, aludiendo al uso intensivo del espacio público como un espacio laboral de tiempo completo, más que un espacio del intercambio e interacción entre lugar y flujo. En este contexto en dichas ciudades en donde prima el uso del espacio público como un espacio laboral, el parque, la plaza, la avenida, el medio de transporte público son hoy espacios tradicionales del comercio, con todos los conflictos que devienen de estas dinámicas, se establecen distintas formas de apropiarse del espacio público, “la calle es su refugio, su posibilidad de ser reconocidos y ser legibles a una sociedad que en muchos casos los ignora o considera marginales” (Garriz y Schroeder, 2014: p.5), incidir en favor de una relación armónica y complementaria entre las dimensiones social y económica del espacio público, es aún un tema por explorar y tiene gran importancia debido al flujo de personas que transitan por estos lugares.

#### **e) Dimensión cultural y simbólica**

El espacio público es espacio de historia, de identificación con el pasado de toda ciudad, que expresa identidades y orígenes comunes, pero a la vez, es pasado y presente, las huellas e identidades del pasado que se mezclan con las acciones presentes. A partir de dicha identidad con el pasado el espacio público se convierte en espacio de identificación simbólica, de expresión e integración cultural, como espacio del encuentro social o político, de la representación o del intercambio.

La idea que engloba estos aspectos se refiere a que el espacio público y la ciudad son la gente haciendo uso la calle. Por tanto, la gente es quien le otorga sentido al espacio público, cualificándolo y proporcionando una escala humana, ya sea como espacio de la cordialidad o del conflicto. De este modo, las acciones de intervención en su dimensión cultural, deben ante todo concentrarse en conocer y comprender a la sociedad como una cuestión inherente al territorio público (Garriz y Schroeder, 2014).

### f) Dimensión de movilidad y apropiación

La movilidad y la apropiación tienen una relación directa con la dinámica de la ciudad, estos modifican el territorio a tal punto que pueden ser los causantes de la no utilización de espacios, u otorgarles a estos una nueva valoración, también existen espacios de cambio espontáneo, otorgarles a estos una nueva valoración, también existen espacios de cambio espontáneo, lugares que los habitantes de una ciudad se apropian de manera espontánea, lugares que adoptan de manera natural y cambia la interrelación de la población, en esta dimensión se observa como las pautas culturales, las decisiones de gestión, obtienen un mayor valor al coexistir con las necesidades de una población, en cuanto al uso y cambios que requiere el espacio público (Garriz y Schroeder, 2014).

### g) Dimensión virtual

En el devenir de los últimos años, la parte virtual se ha convertido en una algo vital para el ser humano, esta tiene una gran relevancia en el día a día de las personas y el espacio en donde se encuentran, hemos sido testigos de un tipo de ciudad completamente nueva, en especial durante el tiempo de cuarentena por el virus del covid-19, ciudades sin un lugar asociados a ella, “en la dimensión virtual los lugares disipan su significado geográfico, histórico y cultural y quedan integrados como lugares funcionales productores de un espacio de flujos que sustituye el espacio físico” (Garriz y Schroeder, 2014. p.5).

Cambia la dinámica de los encuentros y relaciones dentro de la ciudad, al estar atados a las facilidades de las nuevas tecnologías y como estas nos permiten una convergencia más directa y fácil, la referencia de espacios para encontrar lugares o personas se pierde, además, esto va de la mano con cambios generacionales y de movilidad, la asociación de un hito como punto referencial o de algún espacio en concreto dentro de la ciudad queda relegado y superado por las aplicaciones que permiten ver la ubicación de alguien o algo en tiempo real, esto tiene como consecuencia que las nuevas tecnologías estén relacionadas con los cambios que puede tener el espacio público y la ciudad en general.

## 2.2. SUPERMANZANA TRADICIONAL EN EL ESPACIO URBANO

Es necesario partir del concepto formal de manzana, bajo el cual se la considera como un espacio edificado limitado siempre por vías o calles y cuya forma por lo general es cuadrada o rectangular, y en algunos casos irregular. En este sentido, el urbanista catalán Salvador Rueda (2016) plantea que una supermanzana consiste en la agrupación de manzanas regulares en una nueva “célula urbana”, la cual se origina al formar una retícula cuadrada de 400 metros en cada lado, alcanzando una superficie de 16 hectáreas (Figura 1); y en la cual, se busca liberar más del 70% del espacio público que es ocupado por la circulación motorizada, y con esta ganancia de espacio, se pretende posicionar un modelo de circulación alternativa para el peatón (Rueda, 2016). Esta condición, sugiere que al interior de la supermanzana existiría una restricción para el vehículo privado, exceptuando para los vehículos de residentes (al interior de la retícula), así como, los vehículos de distribución en servicios generales, emergencias, de carga y descarga.

El propio Rueda manifiesta que la supermanzana no es un módulo aislado de la planificación urbana, pues esta metodología cobra su máximo sentido cuando se amplía hacia toda la ciudad, formando una red a partir de este módulo de planificación. Así, el impulsor de la teoría explica que una supermanzana en su calidad individual podría generar procesos de gentrificación, ya que ciertas áreas urbanas se vean privilegiadas con una mejora exclusiva de su espacio público, lo cual podría evitarse al extender el proyecto a toda la ciudad (Rueda, 2016). De este modo, la supermanzana busca la máxima calidad urbana en todos los rincones de la ciudad, sin distinguir centro y periferia, explica Rueda; lo que permite lograr una equidad respecto del uso del transporte público y la infraestructura de movilidad.

En consecuencia, indica Rueda, el fin de la supermanzana es devolver el espacio público al peatón y los ciclistas, dotándoles de una mayor prioridad en cuanto a su circulación sobre nuevos ejes viales, a través

de procesos que puedan generar un sentido de pertenencia para los usuarios dentro de este módulo urbano, contribuyendo a mejorar la calidad de los espacios públicos y a reducir el impacto ambiental en espacios de cohesión social, logrando por último, la reactivación de las actividades económicas en un barrio compacto.

Para la implementación de una supermanzana tradicional se han ejecutado varias estrategias basadas, por ejemplo, en la eliminación de estacionamientos de vehículos privados, la reducción de la velocidad máxima vehicular a 10 Km/h, o la desviación del flujo vehicular hacia las vías perimetrales (García, 2016).

Vías consideradas por Salvador Rueda como una red básica que conecta a los diferentes orígenes y destinos de la ciudad; creándose así, una red de vías interiores para los vecinos, sin ruido, ni contaminación. De esta manera, se busca garantizar que, dentro del espacio de la supermanzana, el peatón y ciclista tengan un mayor protagonismo, además de producir un espacio de escala más humana, que posibilite la permeabilidad espacial de nuevas actividades en aporte a la cohesión social

### 2.2.1. Conceptos y principios de una supermanzana tradicional

Al generar un espacio público dentro de un barrio se asegura mayor frecuencia de uso y accesibilidad a personas de movilidad limitada, además de brindar la seguridad para el peatón permitiendo que su desplazamiento sea más frecuente y espontáneo, esto incentiva la necesidad de conocer la existencia de usos de suelo a su alrededor, reactivando el consumo al pequeño comercio que puede estar presente en la zona. Se aspira de esta forma a aumentar considerablemente la interacción social de un barrio y sus elementos convirtiéndolo en un espacio que se desarrolla con sus actores..

Para sus promotores, la flexibilidad del diseño permite que el espacio se adapte a la configuración espacial que impone el usuario, al ser el principal actor en relación con el trazado de ejes viales, rutas y frecuencias de interacción, así como para el establecimiento de paradas de autobuses, zonas de parqueo, y la definición de áreas de convivencia para los vecinos, procurando ordenar la ciudad de manera integral y sistémica, según las necesidades de los usuarios.

El proceso de jerarquización vial es un tema fundamental para establecer la intensidad del tráfico al exterior de la supermanzana, siendo estas vías principales las que determinan la ubicación idónea del proyecto, debido a las oportunidades de ingreso y salida del trazado vial de la supermanzana, entendiendo esos límites como la primera fundamentación del proyecto, junto a las categorías de subdivisión del suelo en nuevas configuraciones espaciales. Este proceso dará riendas a la calificación de las vías internas que albergarán la movilidad de vehículos exclusivamente pertenecientes a edificaciones de la supermanzana. Por esta razón, se debe considerar a los ejes viales interiores como generadores

### 2.2.2. Tipologías de una supermanzana tradicional

Se refiere a supermanzanas tradicionales a aquellas, que se forman de la agrupación de manzanas regulares, hasta alcanzar una superficie de 16 hectáreas.

#### I. Supermanzanas creadas:

Son planificadas y proyectadas como un conjunto urbano nuevo, a partir de varios estudios concretos en la zona de implantación, llevándose a cabo como un proyecto nuevo en su totalidad articulado con el sistema vial que estructura la ciudad. Este tipo de proyectos son tratados como un nuevo barrio que se pretende funcione de manera ordenada, basándose en un diseño previo desde la implementación de viviendas, hasta la cuestión normativa aplicada en relación con los usos del suelo, la movilidad y la relación de dependencia con el exterior del proyecto, el mismo que se aborda de una manera integral en conjunto con los alrededores y la red vial conexas.



## II. Supermanzanas de reinversión espacial:

Son espacios que parten del conflicto o la necesidad de generar un cambio en la ciudad y particularmente en una zona de estudio, debido a condiciones problemáticas en la movilidad o por carencia de espacio público. Este diagnóstico se establece a partir de un estudio previo de jerarquización vial y la aplicación de simulaciones que permitan conocer los posibles conflictos que puedan presentarse en caso de implementarse el proyecto. En este sentido, la variable del usuario entra en juego cuando busca ser partícipe o no de este cambio propuesto por la administración. La ventaja de este tipo de iniciativa de supermanzana es que se pueden realizar ejercicios de simulación en espacios reales, en funcionamiento sin alterar la presencia de edificaciones, y siendo de gran importancia las pruebas sobre una nueva configuración vial, en cuanto a normativa de velocidades o sentidos de vías, ya que perturban la cotidianidad de los usuarios de la zona, generando conflictos o inconformidad tanto para los habitantes al interior del proyecto como a los vecinos de las zonas aledañas.

### 2.3. IMPLEMENTACIÓN DE LA SUPERMANZANA TRADICIONAL EN ESPAÑA

Las supermanzanas como una opción de planificación pueden estudiarse desde que Ildelfonso Cerdá (1815-1876) estableció su manzana cuadrada de 113 metros de lado en el Plan Macías. Luego de analizar diversas propuestas y estudiar ejemplos de las ciudades hispanoamericanas, Cerdá realizó varias publicaciones sobre una estructuración urbana diferente, siendo una de las principales fuentes de Salvador Rueda en su propuesta desde el urbanismo ecológico. La puesta en funcionamiento de esta supermanzana inicia en España, con resultados importantes, en búsqueda de ser la base del modelo funcional y urbano de cualquier ciudad. De este modo, se presenta a continuación, un análisis de casos de aplicación de supermanzanas tradicionales en el país ibérico.

#### 2.3.1. Supermanzana en Victoria-Gasteiz

El objetivo del Plan de Movilidad del Ayuntamiento de la ciudad de Vitoria que se elaboró en el 2007, es establecer 77 supermanzanas (Figura 1), con el fin de recuperar el 70 % del espacio público para los peatones, transfiriendo el tráfico de la centralidad hacia la periferia. Para el año 2020 ya se encuentran implantadas el total de las supermanzanas previstas, cada una de estas con tratamientos distintos, respondiendo a la realidad en la cual se encontraban, de manera general las supermanzanas lograron el aumento del espacio de paseo y recreo, reducir el ruido y la contaminación, los cambios son notables al evidenciar la facilidad de conexión entre espacios públicos, la mejora del sistema de transporte público, y la promoción de los corredores comerciales.

En el proceso de implementación se evidenció la escasez de zonas de parqueadero, en tanto que la transformación del espacio urbano para la movilidad alternativa (peatonal y ciclista), significó la pérdida de parqueaderos públicos en las vías. Frente a esto, la administración de Vitoria-Gasteiz instaló nuevas plazas para el aparcamiento motorizado, para ello se ocuparon edificios públicos cuyos espacios para parqueo no estaban ocupados al 100%.

#### 2.3.2. Supermanzana en la Coruña

Desde el 2011 se hablaba de la implantación del modelo de supermanzanas en La Coruña, para lo cual se elaboró un plan que buscaba limitar el tráfico en las calles del casco urbano (Figura 4), aprovechando el diseño de nuevas vías peatonales para suprimir el tráfico en zonas conflictivas. Su aplicación requirió de una importante modificación del tráfico vehicular, lo que obligó a tomar las siguientes medidas:

- Ensanchamiento de las aceras hasta los 2,5 m., y simultáneamente la reducción de los carriles de la calzada hasta esa misma anchura, disminuyendo la capacidad diaria para los vehículos.
- Eliminación de los parterres intermedios de las carreteras y las plazas de aparcamiento, para mejorar el régimen de circulación.

- Aislamiento de ciclovías cuando coincidían con las rutas de autobuses, para brindar mayor seguridad.
- Creación de franjas paralelas para proteger las ciclovías, donde ubicaron paradas de buses, mobiliario urbano y zonas de parqueo temporal de autos y bicicletas.
- Peatonalización de ciertas calles locales.



Figura 1: Supermanzana en Victoria-Gastelz

#### 2.3.3. Supermanzanas en Barcelona

En Barcelona se introdujeron las supermanzanas como un elemento urbanístico clave de las políticas de ciudad desde el año 2016, estas definen una supermanzana como: un área de unos 400 metros de lado, que por el exterior se mueve el tráfico de vías rápidas y por el interior se intenta reducir la presencia de vehículos, únicamente son permitidos los vehículos que pertenecen a los residentes, servicios públicos, carga o descarga y estos deben circular con una velocidad reducida, genera mayor confort y seguridad del peatón o ciclista, haciendo que aumente su número e importancia, a continuación se analiza dos casos de supermanzanas implantadas en la ciudad.

##### • Supermanzana Barrio Poblenou

La aplicación en el barrio de Poblenou fue la prueba piloto de la implantación de supermanzanas en Barcelona (inicia en septiembre, 2016). La ejecución del proyecto fue bien recibida por una parte de los usuarios, pero también hubo quienes la rechazaron. Según la teniente de alcalde barcelonesa de Ecología, Urbanismo y Movilidad, Janet Sanz, el objetivo de esta supermanzana era humanizar la zona, hacer que la ciudad sea más sostenible y ganar espacio para la ciudadanía dando prioridad a los peatones, bicicletas y transporte público, en ese orden.

Bajo estos planteamientos, el proyecto usó la estrategia del giro obligatorio para evitar que los vehículos atravesaran las vías interiores de la supermanzana, logrando que estas calles sean exclusivamente para uso de residentes con movilidad no motorizada, así, las bicicletas son los únicos medios que pueden atravesar y circular la manzana en doble sentido por sus calles (Figura 2). Se recuperaron más de 8.000 m<sup>2</sup> de circulación destinadas a espacio público, generando 4 nuevas plazas de 2000 m<sup>2</sup> cada una. En el proceso de implementación, se destaca la importancia de llevar la información del proyecto a todos los ciudadanos y no solo a los residentes del área, en razón de que los cambios en el uso de las vías afectarán al conjunto de la población urbana.



Figura 2: Supermanzana Barrio Poblenou

#### • Supermanzana de Sant Antoni: nueva estructura de participación

La supermanzana del barrio de Sant Antoni en el Ensanche de Barcelona inició en marzo del 2017 en el marco del programa de implantación de supermanzanas denominado “Llenamos de vida las calles”, promovido por el Ayuntamiento de Barcelona (Figura 3). Está diseñada a partir de un proceso de participación con los actores del espacio urbano. El proyecto consideró la creación de nuevas plazas en las intersecciones viales, y un nuevo diseño de las calles en plataforma única, con prioridad absoluta para los peatones. Cuenta con calles de un solo carril de circulación a velocidad reducida, compartida entre vehículos a motor y bicicletas. Además, se integraron más zonas de vegetación y espacios de estancia.

El programa “Llenamos de vida las calles” forma parte de un proceso continuo de transformación y optimización del espacio público, para hacer frente a la insuficiencia de espacios verdes, a los altos niveles de contaminación y ruido ambiental, así como a los altos índices de accidentes en las vías y los altos niveles de sedentarismo de la ciudadanía. En este contexto, el programa se lleva a cabo con la implicación de vecinos, entidades y colectivos barriales, bajo el liderazgo de expertos y técnicos del ayuntamiento. Inclusive, la participación está abierta hacia toda la ciudadanía, es decir, para todas aquellas personas interesadas en las convocatorias a encuentros, actividades y talleres, realizadas mediante las plataformas oficiales de la municipalidad (Ayuntamiento de Barcelona, 2018).

Para ejecutar la supermanzana del barrio Sant Antoni se creó un grupo impulsor conformado por personas o entidades representativas del sector. Este grupo ciudadano tiene como objetivo realizar el seguimiento del proyecto y ser el enlace entre el equipo técnico y los vecinos del barrio; entre sus funciones están, validar las fases y definir los espacios de participación, así como, procesar los resultados de los diferentes talleres de participación y del trabajo técnico realizado. De esta manera, durante el proceso de implementación del programa, la participación ciudadana tuvo una presencia importante durante todas sus fases, desde el diagnóstico hasta la ejecución de las actuaciones, estas fases fueron: la presentación del modelo, el diagnóstico, y los ejercicios de adecuación y adaptación en el barrio (Ayuntamiento de Barcelona, 2018).

Para la fase de presentación del modelo, se organizaron jornadas y sesiones de trabajo con expertos y entidades de la ciudad y el territorio. Esta fase permitió enriquecer y validar los criterios del modelo de supermanzana, y se desarrolló en varias sesiones dentro de la formulación del Plan de Actuación Municipal (PAM) que lleva adelante la administración municipal.



Figura 3: Supermanzana en Sant Antoni

Durante el diagnóstico se desarrolla la etapa de recolección de información y se recogen las propuestas, acciones e intervenciones que definen esta supermanzana desde el enfoque del vecindario y de los colectivos de Sant Antoni. En la última fase se realiza la propuesta definitiva, en la cual se determinan las actuaciones y se las prioriza para poder ejecutarlas, depende de la intervención a realizar se definen los procesos participativos específicos. Durante el proceso se pudo hacer el seguimiento respectivo en la plataforma oficial del ayuntamiento (Ayuntamiento de Barcelona, 2018).

#### 2.3.4. Balance de las supermanzanas en España

En los casos anteriormente revisados, fue notorio el cambio en la distribución del espacio público para que exista mayor convivencia y más áreas accesibles a todos los usuarios indistintamente de su condición.

El problema de parqueo se presenta en todos los casos, esto es de suma importancia para los vecinos, por lo que se propone soluciones temporales en áreas subutilizadas, de esta manera surgen parqueos comunales y la posibilidad de un parqueo automático como propuesta a futuro ya que lo principal es satisfacer una necesidad para los usuarios de la zona, responder satisfactoriamente las posibles necesidades que puede tener un visitante a la zona ya que no es un sistema aislado del resto de la ciudad.

El objetivo común de los proyectos pretende fomentar la movilidad a pie, en autobús o en bicicleta, lo que también llevaría a una disminución del tráfico, ayudando a fomentar valores más sostenibles en la sociedad y establecer una relación armónica de sistemas de transporte, por lo que la ciudad funcionaría de manera más homogénea en cuanto a movilidad estableciendo una red vial integral.

Estos proyectos así como encontramos personas que están a favor, existen habitantes que no están de acuerdo con la implementación de supermanzanas, una cantidad considerable de personas no están de acuerdo en la manera de como se abordan estos proyectos, en especial con el urbanismo táctico, esta manera de implementar colores y formas llamativas muchos las encuentran poco prácticas e infantiles, también existe la queja de que muchos de los espacios que ahora son zonas de convergencia y esparcimiento, en las noches se vuelven zonas en donde las personas liban y estos las ensucian generando problemas para el resto de habitantes.

#### 2.4. PARTICIPACIÓN SOCIAL EN LA CONSTRUCCIÓN DE SUPERMANZANAS DE BARRIO

Siguiendo la experiencia de los proyectos de supermanzanas en barrios de Barcelona, para desarrollar un proyecto urbanístico de esa envergadura, una de las claves es la inclusión de los moradores de las



manzanas o bloques donde se implementará el proyecto. La opinión de los residentes y su participación activa tendrán consecuencias directas en la ejecución y sostenibilidad de los proyectos. Este urbanismo participativo se convertiría en un proceso demostrativo para cualquier proyecto de ciudad, en aporte a su desarrollo y crecimiento. Desde el Ayuntamiento de Barcelona se considera que la opinión de los ciudadanos sobre las diferentes obras que tienen lugar dentro de la ciudad contribuye a su adecuado funcionamiento, y precautela que no afecte de manera negativa al entorno urbano en el cual será insertada dicha obra. En este sentido, en Barcelona, su ayuntamiento ha propuesto una guía de participación ciudadana que facilite el acceso a la información y brinde las pautas de participación en proyectos urbanísticos.

#### 2.4.1. Guía de participación ciudadana

La Guía de participación con la que cuenta el Ayuntamiento de Barcelona es un sistema de participación que consta de tres tipos de coordinación: los procesos participativos propiamente, los órganos de participación y las consultas ciudadanas. Los tres momentos pueden ser activados desde el ayuntamiento o mediante la iniciativa ciudadana. Con lo cual, los actores dentro del territorio tienen la opción abierta de impulsar cualquiera de estos procedimientos de participación (Ayuntamiento de Barcelona, 2018).

Entonces, los procesos participativos son una serie de encuentros que cuentan con un tiempo límite para promover el debate y el contraste de argumentos entre ciudadanos, o entre estos y el ayuntamiento. Los temas a tratar en estos eventos son variados y pueden enfocarse en un barrio, un sector o zona determinada de la ciudad, o la ciudad por completo. Siguiendo la Guía, estos procesos buscan realizar el diagnóstico de una situación urbana actual, probablemente conflictiva, plantear ideas sobre las actuaciones dentro de la ciudad y proponer actuaciones concretas (Ayuntamiento de Barcelona, 2018).

La legislación permite que estos procesos puedan ser impulsados desde la ciudadanía por medio del consejo de ciudad, de una organización barrial o a través de una iniciativa ciudadana particular, al igual que el ayuntamiento puede convocar a procesos participativos cuando lo crea conveniente, por medio de una instancia municipal. Una vez iniciado el proceso, sea de parte de la ciudadanía o del ayuntamiento, se forma el grupo impulsor responsable de la organización del proceso, y se eligen a las personas que van a participar en él, así como la metodología participativa que será utilizada.

Las fases del proceso de participación señaladas en la Guía son las siguientes: información, debate, retorno y seguimiento.

- 1. Información.** – Etapa de divulgación del proceso y fomento del debate, facilitando la información sobre las fases y la documentación necesaria para abrir las discusiones.
- 2. Debate.** – Se lleva a cabo el diálogo y el contraste de argumentos, se empiezan a generar propuestas a partir de la participación de las personas. Durante esta etapa del proceso se requiere aplicar la metodología acorde a las necesidades de los actores involucrados.
- 3. Retorno.** – En esta etapa se realiza la síntesis del proceso participativo, se recopila la información generada en la conclusión del debate, además, se dan a conocer el calendario de aplicación del proyecto y los medios con los cuales se dará el seguimiento al mismo y se transmitirán los resultados obtenidos.
- 4. Seguimiento.** – Aquí se lleva a cabo y facilita el seguimiento de los resultados que va arrojando el proyecto (Ayuntamiento de Barcelona, 2018).

Para que estos procesos puedan ser impulsados a través de una iniciativa ciudadana, los colectivos deberán recolectar un determinado número de firmas de apoyo, para dar pie al proceso se necesita de un mínimo de tres personas mayores de dieciocho años empadronadas en Barcelona, o bien una o varias personas jurídicas, quienes conformarían la comisión promotora (Ayuntamiento de Barcelona, 2018).

## 2.5. LA IMPORTANCIA DE LA AUTOGESTIÓN DEL ESPACIO URBANO

La autogestión, desde una perspectiva general, tiene un despertar en el siglo XX a partir de la dificultad de la administración pública para solventar los problemas cotidianos de la gente y generar proyectos para los habitantes. De esta manera, se desarrolló la necesidad social de comprender los procesos económicos y sociales, los cuales han sido históricamente delegados a las autoridades.

En esta dirección, se presenta la necesidad de potenciar las actividades productivas y sociales que fundamenten la vinculación de la comunidad con la gestión pública; y en consecuencia promover una participación real de cada uno de los actores de la comunidad (D'Angelo, 2004). Así, de esta manera se lograría una organización política-administrativa relevante ante los ojos del Estado.

Según D'Angelo (2004), la autogestión hace referencia a un modelo que puede ser aplicable a todas las esferas humanas de la sociedad, llegando a cada uno de sus niveles; y procurando además que su campo de acción logre enlazarse de manera armoniosa con las funciones estatales. Pero, en cualquier caso, como plantea Lefebvre (1966), en un marco de reivindicación de la propiedad de los recursos y los procesos de construcción de ciudad en manos de los usuarios.

Un ejemplo de autogestión urbana dentro de la ciudad de Cuenca, se encuentra en el barrio 19 de junio de la parroquia Yanuncay, dicho barrio se encuentra a las orillas del río que lleva el mismo nombre y en el año 1990 tras una fuerte inundación, 16 familias aproximadamente perdieron sus viviendas. Una de las personas afectadas tuvo la iniciativa de organizarse con los vecinos para buscar alternativas de ayuda a las personas damnificadas, esto es un parte aguas dentro del barrio ya que se consolida una organización barrial antes inexistente, en donde hay una participación activa de parte de los vecinos, que tienen como propósito restablecer el barrio tras el suceso y la mejora constante de este (Ambrosi, 2018).

La directiva que se formó en el barrio 19 de junio tras la inundación, se mantuvo durante muchos años, siendo estos los responsables directos de las mejoras que tuvo el barrio en su cuidado e infraestructura. Actualmente, el barrio se mantiene organizado con las nuevas generaciones que aún habitan el sector, así como cuenta con un huerto colectivo y generosos espacios de ocio y recreación para las familias. Según Ambrosi (2018) los cambios de administración municipal y los ofrecimientos incumplidos estarían afectando el empoderamiento de los representantes y vecinos del barrio, generando ciertas divisiones que obstaculizan la generación de proyectos.

La autogestión debe establecer una ruptura del sistema establecido, en paralelo al empoderamiento de las comunidades, con el primer objetivo de equilibrar la balanza en los procesos de toma de decisiones, desarrollando un nuevo espacio de involucramiento en los procesos concernientes al espacio vivido de las poblaciones. De este modo, para D'Angelo (2004) el empoderamiento de la sociedad sobre los problemas de su entorno urbano es crucial, en el sentido de la apropiación de los recursos de competencia individual y colectiva, y la horizontalidad de los diferentes ámbitos sociales, jerarquización hacia la que han dirigido, tanto críticos como académicos, sus esfuerzos para lograr una verdadera transformación social con mayor fuerza. Jiménez-Pacheco (2018) considera que la autogestión urbana supone en la actualidad una práctica social en todos los sentidos, ya que demanda una oposición ante la burocracia y la gestión centralizada, actitud que conlleva a encontrarse con barreras globales como el mercado o la contaminación planetaria y el control de estos; no obstante, barreras que deben ser integradas al proyecto autogestionario, para buscar superarlas a través de un proceso de educación, en el cual se originen nuevas herramientas y estrategias de gestión, pensadas y propuestas por el usuario, con base en su experiencia vivida y sus lazos con el territorio. Este proceso exige instaurar una compleja red de organismos interesados que se interrelacionen entre sí para establecer una comunicación continua de diversas perspectivas para conseguir un bien común, procurando que la autogestión no se convierta en una idea utópica que no se pueda desarrollar o quedándose hueca.

Por esta razón, el diseño urbano se vuelve un desarrollo complejo que necesita de múltiples y simultáneas perspectivas, para establecer un análisis global donde participen personas que no cuenten con

un punto de vista académico específico, ni un enfoque guiado desde la teoría, lo que permitiría establecer una igualdad en conocimientos individuales y abarcar un mayor número de inquietudes, integrando el factor social con el ámbito técnico, con el fin último de establecer un proyecto que transforme la vida de los usuarios, basado en sus aspiraciones y necesidades concretas.

Para establecer esa comunicación efectiva entre los actores de una configuración espacial, es conveniente el uso de nuevas tecnologías de comunicación, así como de diferentes sistemas de relacionamiento entre seres humanos.

Lo cual permite nuevas posibilidades para proveer y facilitar la información inherente a una gestión espacial descentralizada, fomentando el debilitamiento de la burocracia y la tecnocracia de las instituciones, y dejando de responsabilizar a líderes que están desligados de las realidades que sufren las comunidades. Jiménez-Pacheco (2018) plantea que esta práctica social generalizada desarrollaría el conocimiento dentro de la propia comunidad, quienes son los verdaderos responsables de los cambios e intervenciones que se realicen en el espacio que habitan. Lo cual En coincidencia con Carrasco y Selvas (2015) que piensan que el ciudadano a través de la autogestión vive un proceso de autoeducación del cual construye las herramientas, las teorías y los espacios de la gestión colectiva del territorio.

### 2.5.1. Marco metodológico de acción territorial vecinal

La acción territorial vecinal es una herramienta para la gestión social de un territorio, que permite la participación de usuarios y habitantes en la escala barrial y nuevas configuraciones espaciales, en una articulación y participación asociativa durante procesos de intervención urbanística en sus territorios. Se busca que los vecinos se transformen en actores capaces de generar conocimiento local e incidir en la construcción del espacio habitado, logrando un diálogo simétrico con las autoridades, en un proceso de retroalimentación constante, tanto hacia las propias unidades urbanas, como hacia la opinión pública y de esta manera establecer una nueva configuración política para el manejo territorial (Jeri, Boyco & Letelier, 2018).

Para esto es importante la participación activa de un grupo representativo de actores y vecinos, que puedan identificar sus principales problemáticas socio-urbanas desde un punto de vista más humano y real, no solo siendo parte de la solución, sino también de la conflictividad urbana, asumiendo las responsabilidades por los efectos espaciales que generen sus acciones, al ser la variable en permanente cambio en un sistema urbano.

El objetivo de la acción territorial vecinal es lograr que los usuarios analicen críticamente el entorno donde viven y reconocer los entes internos y externos que les afectan para obtener una respuesta desde ellos mismos. Entonces, mediante la acción colectiva vecinal, se articulan y fortalecen un conjunto de organizaciones y grupos que funcionan en escalas equivalentes de mandato, capaces de generar conocimiento local e incidir en la construcción del territorio donde viven, negociando y gestionando ante las instituciones públicas y los actores privados, la destinación y el manejo adecuado de recursos institucionales públicos, privados y generados en la propia comunidad.

Para que ocurran procesos de producción participativa de territorios vecinales, se requiere de actores con capacidad y en condiciones para actuar colectivamente, ya que los actores definen su propio proceso y desarrollan un poder de incidencia reconfigurando lo ya establecido como normal, siendo esta normalidad, la gobernanza urbana sin el espacio de la participación del usuario. De esta manera son las propias comunidades quienes definen cuál es el límite de la intervención, cuáles son sus problemáticas y su modo de relacionamiento al interior de la comunidad, permitiendo que se avance de la queja hacia la propuesta.

Sin importar la particularidad que asuma esta escala territorial intermedia; los elementos definitorios configuran un "territorio vecinal". Según los autores Jeri, Boico y Letelier (2018), para realizar este proceso metodológico se tienen las siguientes etapas:

- El pre-diagnóstico, donde se obtienen las condiciones generales de los actores y del territorio de referencia
- La conformación de un grupo inicial con vecinos y dirigentes sociales, quienes serán los intermediarios en todo el proceso. En esta fase, se produce el primer acercamiento al modelo de planificación.
- La etapa de difusión de la instalación, la cual mediante el grupo conformado busca generar conocimiento y sentido de pertenencia sobre la transformación territorial.

Todas estas fases sirven para un proceso de regeneración de un espacio, el cual podría generar importantes resultados frente a los problemas de expansión y movilidad urbana que nacen desde los tejidos barriales nuevos.

### 2.6. HACIA UNA SUPERMANZANA DE BARRIO AUTOGESTIONADA

Al finalizar este capítulo, nos preguntamos si es posible la implementación de supermanzanas en América del Sur y qué aspectos deberían diferenciarse en el proceso de avanzar hacia una supermanzana de barrio autogestionada. Carrión (2001) siguiendo a varios autores plantea que Latinoamérica inicia su proceso intenso de urbanización después de Europa, con la peculiaridad de que dicho proceso continúa precediendo a la urbanización de África y Asia; y solo durante la segunda mitad del siglo anterior su ritmo de crecimiento poblacional fue mayor en comparación a grandes regiones, superada apenas por África. Esto tiene como consecuencia que las ciudades latinoamericanas siendo jóvenes, muestran una vejez prematura, lo que implica que su desarrollo se sustente en unas condiciones de pobreza extrema que requieren de atención prioritaria (Carrión, 2001).

“En Latinoamérica, la necesidad de resolver situaciones básicas o emergentes y la limitación de recursos obligan casi a encontrar soluciones desde la inventiva, a veces desde la transgresión, siempre desde una posición de replanteo, de libertad mental: cómo utilizar el recurso que tenemos a la mano y solucionar con lo que hay una necesidad que no puede esperar, buscando la forma más directa entre recurso y solución. Un problema que nunca es el mismo, que obliga a buscar las preguntas y respuestas básicas, que es en cierta forma una vuelta al origen” (Sáez, 2013, s.p.).

Para lograr la implementación de una supermanzana de barrio autogestionada en Latinoamérica, hay que dejar de la lado las metodologías adoptadas, estas no están consientes de la realidad que se vive en América del sur , por lo cual enfrentamos la necesidad de establecer una metodología adecuada para abordar una supermanzana, que pueda responder a las necesidades económicas y encontrar soluciones en cuanto a la movilidad con las características urbanas de Latinoamérica, además, ser flexible con las condiciones físicas que pueda presentar un asentamiento que haya pasado o no por un proceso de planificación anterior ya que si bien sabemos la planificación urbana es algo que no está al alcance de todos, dicho esto se establece la necesidad de generar un marco teórico que pueda ser una guía adecuada para el manejo de una supermanzana en zonas conflictivas y comprender de manera óptima los conceptos esenciales sin caer en un proyecto sin identidad ni sustento para que funcione.

Para poder marcar los lineamientos que permitirán la implementación de una supermanzana, la participación ciudadana es fundamental, esto a la razón de que la falta de información o comunicación a los actores del proyecto, lleva a la disconformidad de las personas, estas se vuelven las principales fuentes de recopilación de acciones y de información, al tener una disconformidad o falta de conocimiento de lo que sucede con el entorno donde habitan, se convierte en el principal motivo para ser desertores del proyecto al desconocer la configuración de este.

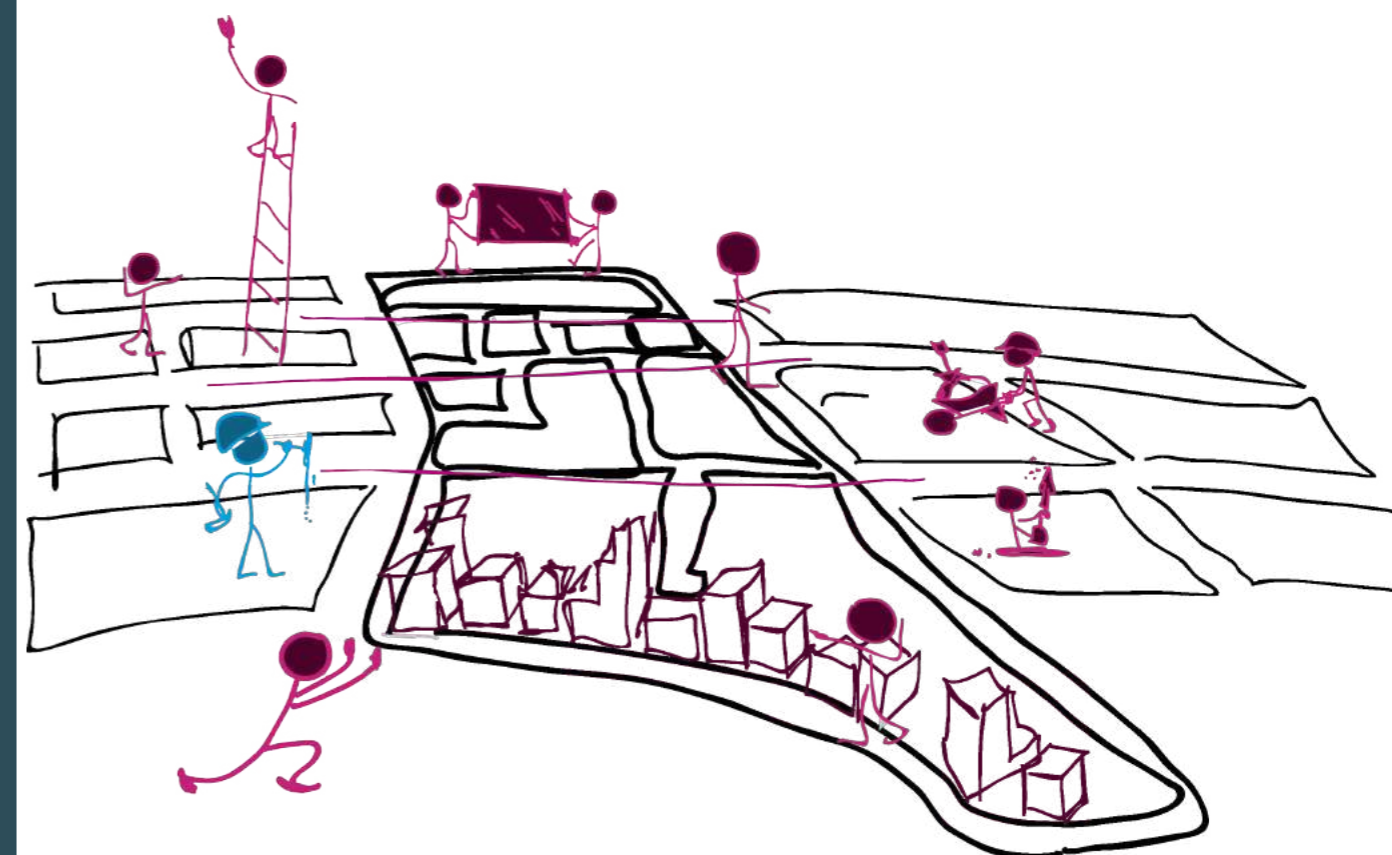
Al establecer el proyecto y teniendo el aporte de los habitantes de la zona, se deben iniciar las fases de prueba con la implementación de dinámicas, el análisis de tráfico y fluidez de vehículos debe ser constante, este debe ser realizado por todos los involucrados en el proyecto, este análisis debe realizarse de manera crítica antes, durante y después de las dinámicas de prueba, si bien el tráfico que atraviesa la



zona propuesta puede disminuir el comportamiento del mismo, a sus alrededores puede cambiar y no brindar el impacto positivo que se busca para un sistema en general, los proyectos que se han realizado, las zonas de alrededor están más congestionadas logrando no desaparecer problemas sino trasladándolos a una zona cercana.

Es necesario un estudio previo en cuanto a los usos de suelo, esto a razón de que la falta de un estudio podría afectar de manera directa el dinamismo de las zonas, que si bien en teoría se busca conseguir mayor movimiento e interacción social con un ambiente amigable para sus usuarios, podría convertirse en zonas desoladas y sin actividad en ciertos horarios, quizás por tramos netamente comerciales sin un sentido de comunidad barrial y conjuntamente con el estudio de usos de suelos, se debe manejar de manera complementaria la ubicación de los servicios públicos, analizar los tramos y recorridos que se generan para llegar a ellos, siendo importante la reubicación de estaciones de bus que atraviesen el sector.

La propuesta teórica aquí planteada marca los lineamientos a seguir para dirigirse hacia una supermanzana de barrio autogestionada, estos tienen el objetivo de ser la base para, sobre esta construir un proyecto que permita entender la realidad que se vive en América latina, poder apropiarse de dicha realidad y trabajar sobre esta para mejorarla, la intención de este tipo de proyectos es lograr una mejor calidad de vida y mejorar la ciudad, que esta sea el reflejo vivo de quienes habitan en ella y que sean estos quienes mediante la autogestión y la organización vecinal, velen por el bienestar de la ciudad y que sean los que logren el cambio que se necesita.



# 3

## **CAPÍTULO TRES FACTIBILIDAD DE UNA SUPERMANZANA DE BARRIO EN LA CIUDAD DE CUENCA**

El siguiente capítulo busca definir la zona con mayores ventajas para la implementación de una supermanzana de barrio en coherencia con el marco teórico crítico expuesto. El universo espacial parte de los sectores urbanos planificados por el GAD Municipal de Cuenca (GADC) para la implementación de supermanzanas. Se desarrolló previamente una reunión de trabajo con técnicos de la Fundación El Barranco del GADC, quienes llevan adelante la ejecución del modelo de supermanzanas en la ciudad, y por tanto, han predefinido diferentes zonas de interés para el desarrollo de ejercicios futuros que permitan la implantación permanente de supermanzanas urbanas. En este sentido, se consideró estratégico el poder acompañar los experimentos en ejecución y planificados por parte de la municipalidad, y proponer la discusión de resultados de modo paralelo sobre la metodología de selección propuesta y el levantamiento de información en la zona seleccionada. Así, los resultados de esta etapa serán compartidos con la Fundación municipal y la comunidad de vecinos.

Para desarrollar este capítulo se plantean dos temas, en primer lugar, la revisión de los factores teórico prácticos que han colaborado para la ejecución de ejercicios de supermanzanas en la ciudad de Cuenca, Ecuador. Y en segundo lugar, el análisis de factibilidad de los sectores urbanos proporcionados por el GADC para la implementación de una supermanzana autogestionada de barrio.

### 3.1 FACTORES TEÓRICO PRÁCTICOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE SUPERMANZANAS DE BARRIO EN LA CIUDAD DE CUENCA

Para la definición de una metodología que asegure la implementación de una supermanzana de barrio en la ciudad de Cuenca, se deberá tener en cuenta varios aspectos teóricos y prácticos propios de la ciudad, aspectos tales como; su centro histórico es patrimonio mundial de la humanidad, las diferentes realidades que se viven en cada uno de los barrios de la ciudad, desde aquellos pertenecientes al casco histórico, así como aquellos que no forman parte del casco histórico, las centralidades que se tienen en la ciudad que son muy marcadas, las pendientes características de una ciudad andina, la movilidad existente en la ciudad la cual prioriza el automóvil, etc.

En este contexto la realidad urbana no presenta las características o las problemáticas de otras ciudades globales en las cuales se han iniciado los procesos de reconversión de las tramas urbanas a supermanzanas. Por otro lado, los procesos de gestión urbana locales no han desarrollado aún las herramientas ni los instrumentos de planificación urbana que permitan manejar adecuadamente las problemáticas de movilidad que se presentan en la ciudad, como, por ejemplo: las condiciones del trazado vial (no siempre ortogonal) o la regulación de la velocidad y sentidos de circulación. En este sentido, la complejidad de nuestra realidad urbana implica diferir de las condiciones teóricas bajo las cuales se ha implementado supermanzanas en otras ciudades del mundo. Si bien, se pueden asimilar algunos parámetros establecidos por Salvador Rueda, las condiciones materiales y subjetivas varían, por factores como la cultura o los modos de reproducción de la vida cotidiana, y por supuesto, situaciones propias de la configuración de las ciudades latinoamericanas, que no hallan bloques regulares de 400 metros en cada lado, con un área de 16 ha., por tanto, corresponde replantear varios preceptos, debido a la realidad urbana específica de la ciudad latinoamericana.

De este modo, se plantea como premisa que la configuración de una supermanzana de barrio no debe responder únicamente a la forma, la estructura urbanística, o la necesidad del sector terciario de la economía, sino fundamentalmente a la densidad residencial y la energía social instalada en un sector o barrio de la ciudad. Cuando se restringe la implementación de una manzana a la forma urbana, lamentablemente muchos barrios son excluidos por sus características de un tejido urbano irregular y espontáneo, sin presencia de la planificación urbanística. Por tanto, una supermanzana de barrio debe poseer la flexibilidad para adaptarse a las características espaciales que presentan las zonas residenciales y no al revés.

En este sentido, para nuestro desarrollo metodológico, hemos considerado un factor de densidad residencial habitual en barrios, estableciendo un rango de entre el 70 - 80% del uso del suelo destinado a vivienda, y un porcentaje que no supere el 30% del uso del suelo en actividades de servicios y aprovisionamiento a la vivienda o comercio de proximidad. Manteniendo esta relación entre vivienda y comercio del sector, se busca generar las condiciones para el desarrollo social urbano, de la mano de la reactivación del sector productivo de proximidad, en todos los casos, con primacía de la vivienda. Bajo esta perspectiva, se requiere, en primer lugar, la revisión de las metodologías implementadas por el GADC, en ejercicios piloto desarrollados en dos sectores de la ciudad de Cuenca: Centro Histórico y Sector Don Bosco, con el fin de establecer las diferencias de una supermanzana comercial frente a las posibilidades de supermanzana autogestionada de barrio.

#### 3.1.1. Supermanzanas en el Centro Histórico

**Fechas de ejecución:** 16-22 de septiembre del 2019 y 20-25 de enero del 2020

El proyecto de las supermanzanas inicia en la ciudad de Cuenca a través de un plan piloto en las áreas del centro histórico. El proyecto fue presentado por la Comisión de Gestión Ambiental (CGA) de la municipalidad, en el marco del programa "CUENCA VERDE 2020". Este programa planteaba un objetivo netamente ambiental con la expectativa de mostrar a la ciudadanía una infraestructura verde que

mejore los índices de calidad de aire, implementando barreras naturales contra la contaminación acústica; tomando en cuenta que tanto la contaminación del aire como la acústica iban en aumento por la acelerada urbanización y un parque automotor en ascenso, situación que ha provocado la pérdida de espacio público y áreas verdes (GADC, 2019).

#### a. Objetivos planteados:

- Mejorar los índices de calidad de aire, la accesibilidad hacia la naturaleza urbana, los espacios abiertos y la incorporación de nichos ecológicos, con el fin de fomentar una ciudad equitativa y sustentable con los procesos del cambio climático y la recuperación del espacio público.
- Identificar las necesidades y requerimientos de los distintos actores (comerciantes, academia, residentes, colectivos turísticos y culturales, cafés-bares-restaurantes).
- Construir de manera participativa una propuesta de actuación integral a través de la herramienta Supermanzana.
- Recuperar áreas verdes de manera vertical, mejorar la calidad del aire y disminuir la contaminación sonora.

Con este proyecto se hizo pública la idea de recuperación de áreas verdes para mitigar las islas de calor urbano, frenar el cambio climático y mejorar las condiciones de vida. Se mostró a la ciudadanía un prototipo de infraestructura verde que incrementaría las reservas de espacios verdes en los espacios públicos, fomentando entornos urbanos ambientalmente saludables para favorecer a procesos de metabolismo urbano. El 80 % de personas que visitó el demostrativo de dicha infraestructura, sugirió implementar políticas de reverdecimiento en espacios públicos y privados para conservar los paisajes urbanos además de extender el sentido de identidad y pertenencia (GADC, 2019). La Fundación El Barranco trabajó en la morfología y el tejido urbano para dar paso a la configuración formal de las supermanzanas, que serían la base del modelo funcional de la ciudad, en la cual, la supermanzana sería la nueva unidad urbanística de reorganización para la movilidad, el espacio público y la gobernanza urbana. Según la administración, con el fin de encaminar las políticas de cohesión social, proporcionar nuevas áreas de espacio público de acuerdo a la densidad de población y actividades; fomentar el uso del transporte público; dotar de sentido a los equipamientos existentes, y de incorporar áreas verdes (GADC, 2019).

#### b. Percepción de los usuarios

Para medir la interacción o respuesta de los usuarios, la administración municipal según la metodología presentada en los anexos del informe del segundo ejercicio de supermanzana, elaboró dos encuestas para dos públicos objetivos, siendo estos, la ciudadanía local y los establecimientos de alimentos y bebidas que sacaron su mobiliario y se vieron beneficiados por el proyecto. El muestreo fue de 20 ciudadanos y 5 establecimientos participantes, con quienes se obtuvo los siguientes resultados:

- Existió un 65 % de desconocimiento sobre el concepto y la función de las supermanzanas, tanto en dueños de locales, como en ciudadanos.
- Los dueños de locales comerciales en el ejercicio de ocupar las aceras y calles como parte de la infraestructura para brindar un servicio, indicaron que aumentaron sus ventas, por lo cual volverían a intentar esta metodología.
- De modo general, los encuestados señalaron que estas acciones dinamizan y aumentan el turismo en la ciudad.

#### c. Balance de la supermanzana implementada en el centro histórico

Es evidente en ambos ejercicios realizados, que la zona delimitada no presentaba un uso consistente de vivienda, las nueve manzanas que forman parte de esta área presentan como uso de suelo principal: equipamientos de comercio, gestión y administración de la ciudad; con lo cual, no estarían cumpliendo las expectativas del proyecto en cuanto la cohesión social esperada. Se contempla que la metodología de trabajo busca el confort urbano de un usuario de paso o de turistas, así como, de personas que concurren al centro histórico de la ciudad para realizar actividades tanto laborales como de recreación,



debido a la supremacía de actividades terciarias en la zona; consiguiendo generar una especie de aglomeración temporal de usuarios externos a la zona, a través de eventos puntuales.

Se puede señalar que este ejercicio funcionó de manera óptima para el beneficio de un sector específico de comercios con capacidad de llevar sus servicios a la acera y de un grupo de visitantes o turistas (Figura 4).

- **Tipología del proyecto:** Supermanzana tipo comercial
- **Usos de suelo predominante:** Uso de suelo principal equipamientos, administración y gestión, usos de suelo complementarios producción de servicios generales y comercio de abastecimiento cotidiano.
- **Población beneficiada:** Dueños de comercios y turistas.
- **Tratamiento vial:** Peatonización de todas las vías de acceso, habilitar el espacio de la vía pública para la ocupación de comercios y actividades recreativas.

#### Propuesta de uso y ocupación:

- **Señalización:** Señalización desde el perímetro de la supermanzana para impedir el ingreso de vehículos y mostrar los desvíos apropiados.
- **Problemas identificados:** Si bien peatonizar el centro histórico mostró interesantes resultados para el sector turístico y una fracción del sector comercial privilegiado, el tráfico la supermanzana se trasladó a los alrededores de la misma sin que exista una reducción palpable del parque automotor, y por tanto de contaminación. Además, de manera puntual, varios predios con uso destinado a parqueaderos privados no pudieron dar sus servicios.



Figura 4: Parque calderón durante el ejercicio de supermanzana

### 3.1.2. Supermanzana Don Bosco (primer ejercicio)

**Fecha de ejecución:** 16-22 de septiembre del 2020.

La municipalidad seleccionó esta zona ubicada en la parroquia Yanuncay del sur de la ciudad, con límite al sur en la avenida Don Bosco, y el río Yanuncay hacia el norte (Figura 5), con la intención de abarcar zonas de vivienda abastecidas de parques y equipamiento de recreación. Según los técnicos, el sector de estudio fue escogido por presentar mayor densidad poblacional que otros sectores urbanos del sur de la ciudad y una diversidad de usos de suelos considerados ordinarios, con el fin de establecerse en un área representativa de las condiciones de cualquier barrio o sector residencial de la ciudad. Según el GADC (2019) esto permitiría obtener un plan piloto que pueda asimilarse con una supermanzana destinada para usuarios residentes.

#### a. Objetivos propuestos

- Identificar las necesidades y requerimientos de los distintos actores (residentes, comerciantes, dirigentes barriales).
- Construir de manera participativa una propuesta de actuación integral a través de la herramienta Supermanzana.
- Definir las actividades a realizarse para la ejecución del ejercicio, así como las responsabilidades para los actores internos del GAD de Cuenca (Dependencias Municipales involucradas en la ejecución).
- Construir de manera participativa una propuesta de actuación integral a través de la herramienta Supermanzana.

En este caso, al ser un ejercicio piloto, la intención principal del municipio es analizar cómo cambia el funcionamiento de la zona con la aplicación de las estrategias propuestas, para ello, se indica que se realizarán mediciones en diferentes aspectos que permitan obtener información objetiva de los sucesos (GADC, 2019).

#### b. Metodología

Siguen la metodología propuesta por el arquitecto danés Jan Gehl, en su libro "How to study public life" (2013), la cual plantea el estudio de lo que denomina "vida pública", como las actividades sociales que ocurren en los espacios públicos como calles, plazas, parques y espacios entre edificios, utilizando tres de sus métodos en el monitoreo del ejercicio piloto: conteo, rastreo y fotografía (GADC, 2019).

#### c. Resultados y conclusiones:

A partir de los datos recopilados por el municipio se precisó que la supermanzana tiene una cantidad de recorridos peatonales significativa, si se analiza que los datos se toman durante 15 minutos y se tiene alrededor de 100 personas que ingresan, salen o circulan dentro de la supermanzana, se puede entender que se desplazan alrededor de 400 personas por hora. A continuación, se realiza un análisis de cada intersección monitoreada para tener un mejor entendimiento de la zona:

- Fray Gaspar de Carvajal y Av. Don Bosco: una de las intersecciones más transitadas peatonalmente, debido a la gran actividad comercial que presenta la Av. Don Bosco y la presencia de la parada de buses ubicada en la misma, además en la calle secundaria esta la acera más utilizada, siendo una de las zonas en la que se implementaron los maceteros, lo que podría incidir en la elección de los peatones al recorrer el sector, además la presencia de comercios en esta acera mantiene activa los tramos aportando a la seguridad peatonal.
- Fray Gaspar de Carvajal y Av. Isabel la católica: el tramo analizado es de los que menor cantidad de registros presenta, la cantidad de actividades comerciales tanto en los tramos adyacentes de la Av. Isabel la católica como en los de la Fray Gaspar de Carvajal son bajos, como estrategia se puede considerar el aumento de actividades o mixticidad de usos para atraer flujos peatonales.

Citando estas dos Intersecciones de ingreso a la Supermanzana, es evidente que la zona en estudio escogida tiene una gran afluencia de usuarios siendo un lugar óptimo para la implementación de una Supermanzana de barrio autogestionada por lo cual se abre la incógnita de cómo manejar este proyecto desde un enfoque interno para mejorar las condiciones de habitabilidad y relaciones sociales del entorno con un fin netamente para los usuarios.

#### d. Balance de la supermanzana implementada en el sector de la calle Don Bosco (Primer ejercicio)

El ejercicio, al establecerse en una zona ya conformada por habitantes y edificaciones residenciales con una problemática ya marcada, es donde se empiezan a evidenciar los conflictos que no se perciben desde la parte teórica, teniendo un amplio margen de error en las circunstancias que no estaban previstas siendo la emergencia sanitaria la que más influyó en la problemática para abordar ya que se configuran de manera diferente los espacios públicos, la movilidad y actividades económicas, al no

estar con la afluencia de usuarios que suponen acoger, además es importante marcar como un factor de influencia alto la reinención e improvisación de actividades económicas, las actividades que se llevan a cabo en las viviendas han cambiado o se han complementado, siendo evidente la entrada o zona de tránsito a viviendas y centros comerciales, restaurantes y edificaciones que brindan un servicio que se han adaptado a las medidas de seguridad que se ha implementado, algunas de tal manera que han transformado su lugar de residencia a una edificación que brinda un servicio lo cual genera nuevos usos de suelo en zonas residenciales ya que algunos se adaptaron para obtener fuentes de ingreso, por lo que afecta de manera significativa al registro que se tenía de usos de suelos en las zonas en estudio de esta manera se obtienen resultados diferentes a los proyectados por la teoría.

- **Tipología del proyecto:** Supermanzana Residencial

- **Usos de suelo predominante:** Uso principal vivienda y usos complementarios Producción de servicios personales y afines a la vivienda, Comercio de abastecimiento cotidiano, comercio ocasional liviano.

- **Población beneficiada:** Moradores de la zona habitantes de la Supermanzana dueños de pequeños negocios.

- **Tratamiento vial:** Desde el punto de vista teórico se plantea una velocidad interior de 10 km/h sin embargo la regulación normativa establecida en las zonas urbanas se estipula que la velocidad mínima es de 30 km., lo cual incide en su planificación por no tener una ordenanza en la que se pueda realizar el respectivo cambio para visualizas de mejor manera los resultados o la dinámica que se quiere establecer.

- **Señalización:** Todos los ingresos de la Supermanzana están delimitados por una señalética de piso nueva, la cual al usuario le crea un conflicto mayor, ya que no le indica cuál va ser la dinámica dentro de esta zona por lo que no es reconocible tanto para peatones y vehículos, lo que por supuesto le genera una terrible confusión.

- **Mobiliario implementado:** Como mobiliario adicional se implementó colocar jardineras en la vía. Jardineras que simulan ser huertas sin embargo las mismas están plantadas en una zona de alto tráfico ya que tiene doble sentido además de ser una vía que trabaja como disipadora de tráfico al estar paralela a la avenida de las Américas y abarca vehículos privados, vehículos residentes y transporte público, además que el carril marcado para los usuarios era un espacio de confusión debido a la falta de socialización del proyecto, ya que al inicio del plan, debido a la pintura que se colocó, se utilizó como ciclovías, para al día siguiente con los maceteros crear esta confusión para el usuario.

- **Problemas que se presentan:** Al establecer un carril de Huertas con mobiliario tipo jardineras se obliga a la circulación continua, de esta manera los moradores del sitio comentan que las actividades económicas se ven afectadas debido a la falta de estacionamiento para hacer uso de este servicio, además de reducir la capacidad vial de dicha calle de doble sentido que abarca a buses urbanos y transporte liviano.



Figura 5: Mapa de la supermanzana Don Bosco

### 3.1.3. Supermanzana Don Bosco (segundo ejercicio)

Este apartado se realizó mediante la recopilación de opiniones de los habitantes del sector, el municipio se mostró menos colaborativo a la hora de compartir sus resultados.

**Fecha de ejecución:** 22-27 de febrero del 2021.

Luego de haber experimentado el segundo ejercicio de la súper manzana desde el 22 al 27 de febrero, en la zona en estudio las percepciones de los usuarios y moradores del proyecto quedaron marcadas y con una visión diferente a la que se esperaba, esto provocó opiniones divididas en algunos casos por zonas específicas, esto se dio por el tipo de intervención llevado en dicha zona.

#### a. Objetivos propuestos

Al ser una continuación directa del ejercicio anterior realizado en la misma zona, se mantienen los objetivos anteriores, los cambios realizados son puntuales y se centraron en zonas específicas, no existen variaciones en las demás zonas que son parte del proyecto.

#### b. Metodología

La metodología a utilizar en teoría es la misma aplicada para el ejercicio anterior, pero durante el ejercicio actual la supermanzana se ha llevado de una manera completamente diferente a lo que se esperaba, se convirtió en un proyecto concéntrico, el mayor número de intervenciones se llevan en zonas específicas, provocando la exclusión de los habitantes de las periferias, provocando el desconocimiento del proyecto, además, el ambiente en las avenidas principales sigue de la misma manera, no existe algún tratamiento o intervención que señale el ingreso desde dichas avenidas al proyecto, tampoco hay señal que informe el límite de velocidad para los vehículos de paso por la zona ni tampoco para los mismos habitantes.

#### c. Balance de la supermanzana implementada en el sector de la calle Don Bosco (Segundo ejercicio)

Del 8 al 15 de marzo del 2021 se procedió con el levantamiento en sitio de información mediante encuestas de manera digital en la zona, sin embargo, dicho levantamiento se vio limitado por el malestar que ha presentado el proyecto en los usuarios haciendo que tengan un rechazo grande hacia la investigación y cualquier tema acerca de las supermanzanas, los habitantes alegan que el proyecto no sirve sin un estudio previo y mucho menos sin la comunicación a la sociedad que vive allí, comentándonos desde la perspectiva de los vecinos que el proyecto en su totalidad no se comunicó, sin embargo, un



día en la madrugada se realizó la señalética de piso y se cambiaron sentidos de vías dando inicio al proyecto (Figura 6).

Por otro lado las personas que tienen un predio con frente a la calle expresan que fueron contactados días anteriores y les consultaron sobre cómo quisieran que fuera direccionalidad de la vía y cómo se sentirían más cómodos y seguros, de esta manera se aseguró la aceptación de un grupo específico de personas con una misma situación que se vio reflejada en la actitud de las personas al comentar el proyecto de investigación, ya que se sienten a gusto y siendo de las pocas personas que tienen la apertura para participar en las encuestas.

Además, hay ciertos artículos en los diarios locales que no muestran la realidad de lo que ocurre, ponen nombres y locales en zonas, las cuales, al preguntar a los vecinos de dicha zona, no dan con quienes son las personas nombradas en estos artículos, esto tiene como consecuencia el escepticismo y el resentimiento ante proyectos que son muy buenos, pero que tienen consecuencias muy fuertes para los usuarios al ser llevados de forma errónea.

- **Tipología del proyecto:** Supermanzana Residencial

- **Usos de suelo predominante:** Uso principal vivienda y usos complementarios Producción de servicios personales y afines a la vivienda, Comercio de abastecimiento cotidiano, comercio ocasional liviano.

- **Población beneficiada:** Moradores de la zona habitantes de la Supermanzana dueños de pequeños negocios.

- **Tratamiento vial:** Se realizó el cambio de sentido de la vía Fray Gaspar de Carvajal, esta cambió de ser bidireccional a unidireccional, además se implementó una señalética de piso para marcar el aumento de las veredas.

- **Señalización:** Se mantiene las señaléticas para el ingreso de la supermanzana, en muchos casos a estos no se los volvió a pintar, como consecuencia la pintura ya está gastada y poco legible, además de la señalización para el incremento de las veredas.

- **Problemas que se presentan:** Los habitantes y moradores de la zona en la cual la vía cambió su direccionalidad de doble vía a una vía con sentido sur, tienen opiniones divididas al respecto, las personas las cuales tienen el frente de su vivienda sobre dicha vía se sienten escuchados, esto a razón de que el cambio resuelve algunos problemas con respecto al tráfico vehicular que provocaba anteriormente, convirtiéndola en una calle más amigable hacia el peatón y ciclistas, además de transformarla en una calle de flujo vehicular bajo con la reducción de velocidades que se pretende implementar, mientras tanto que las personas que habitan en las calles transversales y paralelas a la calle que se cambió de dirección, se quejan del proyecto ya que dicha vía era el principal disipador de tráfico de las avenidas Don Bosco, Av. de las Américas e Isabel la Católica, con la nueva configuración el ingreso a sus viviendas les parece que tiene un mayor trayecto y en algunos casos se hace más tedioso ya que el número de vehículos a los alrededores aumenta, además dicho grupo de personas, se quejan del nuevo uso que se da al segundo carril, evidenciando que prevalece en los habitantes de la zona el pensamiento que el vehículo tiene la prioridad vial en todos los sistemas, además se evidencia la falta de comunicación y socialización del proyecto, la mayoría de los habitantes que se quejan no tienen conocimiento de lo que se pretende realizar o tienen una idea muy vaga del tema.

En las zonas más alejadas de la calle, el número de personas que es consciente que forma parte del proyecto de la supermanzana es escaso, no se identifican con el proyecto por lo que las intervenciones han sido imperceptibles, además de no contar con una buena delimitación, señalética e información,

, la estrategia del proyecto se maneja diferente y casi sin resultados, los usuarios no saben cuál es el objetivo, además de expresar que no han sido comunicados sobre dicha intervención. Los usuarios que viven en las calles que limitan la supermanzana, dicen no saber ni conocer del proyecto, es algo que no les afecta y del cual no quisieran formar parte a pesar de que si forman parte según las limitaciones planteadas por el municipio.



Figura 6: Ciclovía y señalética en la calle Fray Gaspar de Carvajal

### 3.2. ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD DE SECTORES URBANOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA SUPERMANZANA DE BARRIO

En el desarrollo de este apartado se analizan dos posibles sectores urbanos de la ciudad de Cuenca en donde existe el interés municipal de implementar una supermanzana de barrio, el primero se encuentra en el área Norte del centro histórico de la ciudad, limitando con la Av. Héroes de Verdeloma; y el segundo, se localiza hacia el sureste de la zona urbana de la ciudad, en la parroquia Yanuncay. Estos sectores fueron previamente socializados en reunión mantenida con los representantes de la Fundación El Barranco del GADC. Según los técnicos municipales, estos sectores cuentan con ciertas características que permitirían desarrollar una supermanzana.

De estos sectores seleccionados se procederá a escoger uno, el cual deberá cumplir con ciertas condiciones que permitan desarrollar un trabajo de análisis diferente a los realizados en los ejercicios anteriores planteados por el municipio. El sector escogido será dividido en zonas, en las cuales, mediante una matriz de ponderación, se analizarán las variables que permitirán definir sector donde es posible implementar una supermanzana de barrio, dichas variables son: la densidad de vivienda, áreas verdes, equipamientos y las condiciones de movilidad.

#### 3.2.1. Estudio de pertinencia en sectores propuestos

El Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Cuenca (GADC, 2015) plantea que el crecimiento urbano se produzca de manera policéntrica, lo cual genera un sistema de centralidades que permiten la convergencia de los ciudadanos y el acercamiento de estos en diferentes escalas a las actividades y servicios. En este marco, en el documento borrador del Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) se establecen 4 jerarquías de centralidades que además de cumplir con su función, tienen como objetivo articularse y complementarse entre ellas, facilitando de esta manera, la compacidad y complejidad urbana al permitir que los habitantes estén próximos a los bienes y servicios necesarios para un desarrollo urbano-territorial sostenible (GADC, 2019).



Entre las jerarquías planteadas por el borrador del PUGS, se encuentran las jerarquías: urbano-regional, urbana, parroquial y barrial.

- **Jerarquía Urbano-regional.** - es aquella que se encarga de mantener la vinculación entre los ámbitos local, regional y nacional, además, contiene las principales entidades de gestión y administración del territorio, asimismo es la mayor prestadora de bienes servicios y empleos (PUGS Borrador, 2019).
- **Jerarquía urbana.** - Por su ubicación se especializa en la movilidad al ser el eje principal de la ciudad, permite además la articulación con las centralidades de menor jerarquía (PUGS Borrador, 2019).
- **Jerarquía Barrial.** - Tiene la función de acercar los bienes y servicios generales a las áreas de la ciudad y con la zona de crecimiento, por esta razón, se busca fortalecer los usos mixtos, que además de promover una reducción de desplazamientos hacia la ciudad, favorecen la distribución de oportunidades en el territorio de manera equitativa (PUGS Borrador, 2019).
- **Jerarquía Parroquial.** - En esta centralidad además de acercar más los bienes, servicios y empleos, se pretende que se constituya en un articulador con áreas rurales mucho más alejadas (PUGS Borrador, 2019).

Al proponer esta jerarquización en la ciudad, más allá de sus potenciales beneficios, también se generan problemas de movilidad que incrementan el tráfico en la ciudad, este se focaliza en las calles que sirven para ingresar a estas áreas, como consecuencia se incrementa la contaminación ambiental y auditiva. De este modo, el proyecto de supermanzana, serviría para disminuir estos desplazamientos, esto al compartir servicios como el abastecimiento de víveres. En este contexto, nos preguntamos dónde y cómo puede hallarse un sector de la ciudad para implementar un proyecto urbano que no responda a los criterios de una operación urbanística comercial y que, al mismo tiempo, permita problematizar o exponer conflictos de movilidad, vivienda y las vulnerabilidades sociales, que promuevan la necesidad real de una supermanzana; y así plantear estrategias urbanas para encaminar, desde los propios vecinos, unas soluciones de corto, mediano y largo plazo.

Bajo estas premisas, el 5 de marzo del 2020, se mantuvo una reunión con los técnicos de la Fundación El Barranco perteneciente al GAD Municipal de Cuenca, en la cual se conversó sobre la posibilidad de realizar un análisis de las zonas urbanas (fuera del centro o hipercentro) con factibilidad para la implementación de una supermanzana de barrio. En dicha reunión se mostró gran interés por parte de los funcionarios de la Fundación para realizar un estudio en las zonas pre-planificadas para extender este proyecto. Se puso a consideración los siguientes sectores preliminares:

- El sector 01 se encuentra ubicado en la parte Norte del centro histórico de Cuenca limitando al norte con la Av. Héroes de Verdeloma hacia la el sur dirigido hacia el corazón de la ciudad, posee una topografía particular, además de considerada para la aplicación del proyecto por el grado de consolidación que posee, la diversidad de usos de suelos y por ser el ingreso norte al centro de la ciudad.
- El sector 02 se encuentra ubicado en la parte sureste de la zona urbana de la ciudad, dentro de la parroquia Yanuncay, esta zona es considerada por ser en su mayoría de carácter residencial, la zona en estudio está delimitada al Norte por la Av. Primero de Mayo, al Sur con la Av. Don Bosco, al Este limita con la Av. De las Américas y al Oeste con los Tres Puentes.

Tras esta delimitación obtenida de la reunión con la fundación El Barranco se procedió a un levantamiento y observación del sector en estudio, observando espacios públicos, equipamientos y características rescatables de la zona.

De esta manera se pudo determinar indicadores de factibilidad en cada uno de los barrios de estudio, para reconocer las diferentes afectaciones que estos tienen y que pueden ser solucionados mediante la aplicación de una supermanzana estratégica.

Se determinó de esta manera que el sector 01 no es de interés para poder implementar una supermanzana de barrio, esto por tener una pendiente muy pronunciada, es una zona ya comercial establecida dentro de la ciudad que cuenta con muchos comercios de varios tipos pequeños y grandes, al trazar el área que debe tener una supermanzana sobre la ortofoto se identificó que se encuentra muy próxima con las supermanzanas desarrolladas por el municipio, aunque éstas fueron ejercidos con un límite de tiempo, ya existen datos relevantes de la zona que si bien no es una centralidad como lo es el parque calderón y sus alrededores, forma parte del casco histórico de la ciudad y comparte la particularidad de ser una zona comercial.

Se decide por el sector 02 ubicado dentro de la parroquia Yanuncay, delimitado por las calles, Don Bosco Av. Primero de Mayo y Avenida de las Américas, dentro del sector se encuentran flujos de vías y características propias de la zona.

En esta transición el país entro en estado de emergencia sanitaria por lo que el levantamiento de información en campo se limitó a realizarlo por Aerofotometría tomando en cuenta ejes viales de la zona en los cuales se destacan las 5 conexiones al centro de la ciudad.

### 3.2.2. Delimitación de zonas y variables de análisis

Para poder escoger una zona dentro del sector 02 que cumpla con las características necesarias para poder implementar la supermanzana, se dividió el sector en grupos, esto conforme a las manzanas y predios que se encuentra especificados en la página web Cuenca digital.

Dentro de este sector se formaron los grupos:

- 3 puentes
- Puente Felipe Segundo
- Reloj 12 de Octubre
- Av. Loja
- Av. De las Américas

Los cuales nos dieron una trama definida de 4 zonas de trabajo.

El trazado vial que tiene cuenta principalmente con la presencia de vías secundarias, que atraviesan el sector de manera paralela a las vías principales Av. Don Bosco y Av. Primero de Mayo, siendo estas vías de descongestión de tráfico y alto flujo vehicular.

- La Av. Isabel la católica Atravesando el 90% del sector
- La calle Cristóbal Colon atravesando el 75 % de la zona en estudio

De estos límites de vías expuestas se obtuvieron los ejes viales de la zona en estudio, en la cual se puede observar zonas tentativas a ser supermanzanas.

Basándonos en los conceptos de Salvador Rueda y el urbanismo ecológico para zonas donde implementar una supermanzana de barrio se enfoca a lugares con déficit de área verde por lo cual se descartaron los sectores paralelos a la orilla del río Yanuncay, la cual cuenta con el parque lineal que se encuentra sobre la Av. Primero de mayo.

Al tener una zona de estudio definida comprendida por 8 sectores de planeación de posibles supermanzanas se realizó una matriz de ponderación. Esta matriz de ponderación tiene como objetivo,

seleccionar de las 8 zonas que tenemos, cual es la más idónea para implementar el diseño de una supermanzana, la matriz está conformada por diferentes **ámbitos**, estos son aproximaciones, en razón del estado actual debido a la pandemia en la que se encuentra nuestro país no se puede realizar un estudio a profundidad en campo.

La matriz valora la situación de conflictividad urbana en los siguientes ámbitos: Vivienda, área verde, equipamiento y movilidad. Respecto de la movilidad, se propone la medición de los siguientes indicadores: intersecciones conflictivas, trazado de vías, capacidad vial y flujo vehicular.

- **Vivienda:** Dentro de este ámbito se busca medir la cantidad de viviendas que encontramos en la zona, esto será un indicativo de la necesidad de servicios, área verde y de recreación en función de la densidad poblacional en el área de estudio. Además, la vivienda tiene gran un impacto dentro de la ciudad, ya que esta infraestructura habitacional es un factor determinante a la hora de la definición de las soluciones en el espacio urbano.
- **Área Verde:** En este ámbito se hace referencia a los espacios que encontramos dentro de la zona que cumplen la función de área verde, además, de zonas que sean de esparcimiento y que cumplan con la función de ser un foco de concentración de los habitantes de la zona. En el Ecuador, la ciudad de Cuenca ha demostrado ser una de las ciudades que mejor ha manejado este ámbito, tiene un impacto tal dentro de la ciudad, que es una de las razones por la cual es reconocida, tanto a nivel nacional, como, internacional.
- **Equipamiento:** Se entiende por este ámbito al elemento que brinda un servicio público necesario para la organización de una comunidad. El papel que representa este ámbito dentro de la ciudad, es el de permitir a las personas atender sus necesidades básicas.
- **Movilidad:** El ámbito de movilidad, hace referencia al como las personas realizan desplazamientos de ellas mismas o de materiales, para cumplir diferentes necesidades, para funciones de esta investigación se dividió a la movilidad en los siguientes indicadores: intersecciones conflictivas, trazado de vías, capacidad vial y flujo vehicular. Se realizó esta división, en razón, de ser estos factores son lo más influyentes a la hora de facilitar o dificultar el desplazamiento de las personas. En los últimos años en la ciudad de Cuenca, se ha incrementado el número de personas que usan medios de transporte alternativos, además de la implementación del tranvía, esto ha causado un fuerte impacto dentro de la ciudad, por esta razón, el ámbito de la movilidad juega un papel importante a la hora de implementar proyectos urbanísticos.

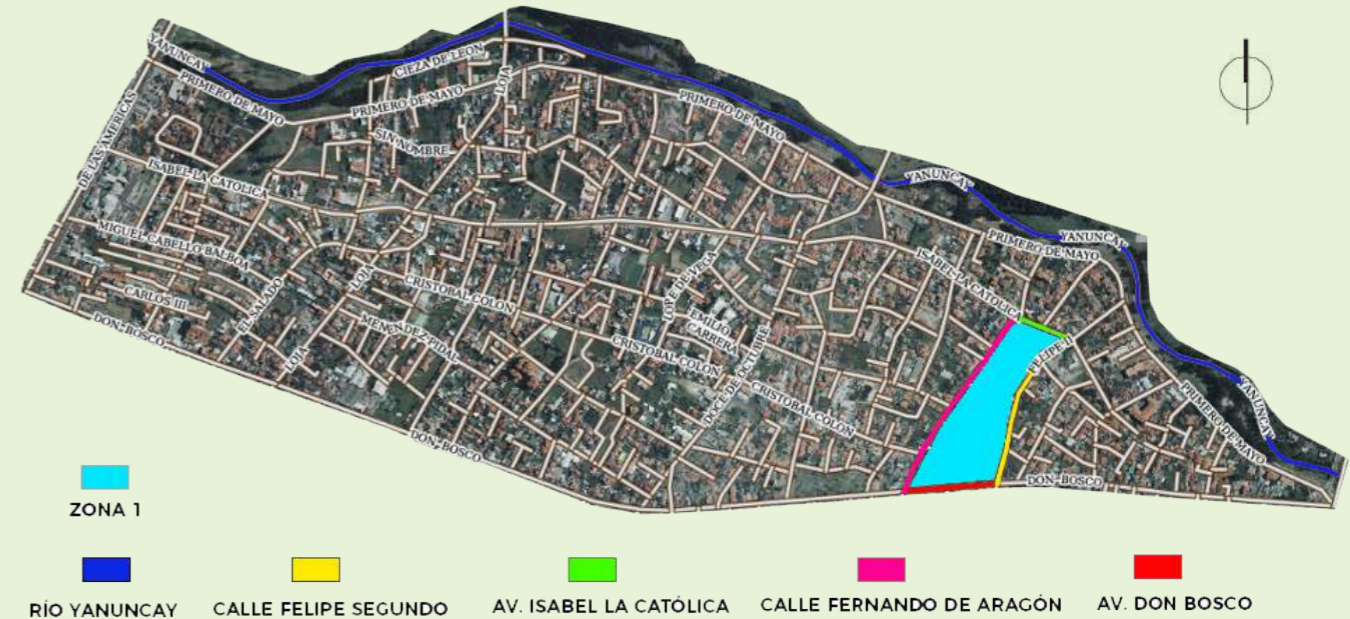
Se decide optar por estos ámbitos, por ser aquellos que presentan las características de mayor interés dentro de la superficie en donde se encuentran enmarcadas. Estas superficies según la teoría deberían tener un área de 16 hectáreas, en otras palabras, tener 400 metros por lado y ser de un trazado ortogonal, pero de las 8 zonas seleccionadas, ninguna cuenta con el área, esta es mayor o menor, tampoco son estrictamente de trazado ortogonal, de esta manera es necesario la aplicación de las variables, que son características fundamentales, para permitir la óptima aplicación de una supermanzana, además, se busca la manzana con mayor conflictividad que permita implementar satisfactoriamente el proyecto (Tabla 1).

Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana						
Movilidad				Vivienda	Área Verde	Equipamiento
Intersecciones conflictivas	Trazado de vías	Capacidad vial	Flujo Vehicular			
5 - Si tiene 3- Medio 1 - No tiene	5- Trazado irregular 3 - Semi regular 1 - Trazado regular	5- Mala capacidad vial 3- Medio 1 - Buena capacidad vial	5 - Bajo flujo vehicular 3- Medio 1 - Alto flujo Vehicular	5 - Mucha Vivienda 3- Medio 1 - Bajo nivel de Vivienda	5 - No tiene áreas verdes 3- Medio 1 - Si tiene áreas verdes	5 - No tiene 3- Medio 1 - Si tiene

**Tabla 1: Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana**

**3.2.3. Análisis de factibilidad por zonas de estudio**

**Zona de estudio A:** Se encuentra delimitada por las calles: Av. Felipe II, Av. Don Bosco, Av. Isabel la Católica y Calle Fernando de Aragón (Figura 7).



**Figura 7: Ubicación de la zona de estudio A y las calles que la delimitan**

Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana						
Zona de estudio A						
Movilidad				Vivienda	Área Verde	Equipamiento
Intersecciones conflictivas	Trazado de vías	Capacidad vial	Flujo Vehicular			
5 - Si tiene 3- Medio 1 - No tiene	5- Trazado irregular 3 - Semi regular 1 - Trazado regular	5- Mala capacidad vial 3- Medio 1 - Buena capacidad vial	5 - Bajo flujo vehicular 3- Medio 1 - Alto flujo Vehicular	5 - Mucha Vivienda 3- Medio 1 - Bajo nivel de Vivienda	5 - No tiene áreas verdes 3- Medio 1 - Si tiene áreas verdes	5 - No tiene 3- Medio 1 - Si tiene
1	1	1	5	3	3	5
Total		19				

**Tabla 2: Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana de la zona de estudio A**

Esta zona presenta una sumatoria de 19 puntos de acuerdo con la ponderación de las variables de trabajo. De esta manera se observa que la zona no cuenta con intersecciones conflictivas, muestra un trazado regular, cuenta con una buena capacidad vial, tiene un bajo flujo vehicular, su densidad de vivienda es media, presenta insuficiencia de áreas verdes, y no cuenta con equipamientos públicos o privados relevantes.



**Zona de estudio B:** Se encuentra delimitada por las calles: Av. 12 de octubre, Calle Cristóbal Colon, Calle Fernando de Aragón e Isabel la Católica (Figura 8).

**Zona de estudio C:** Se encuentra delimitada por las calles: Av. 12 de octubre, Av. Don Bosco, Calle Fernando de Aragón y Calle Cristóbal Colon (Figura 9).

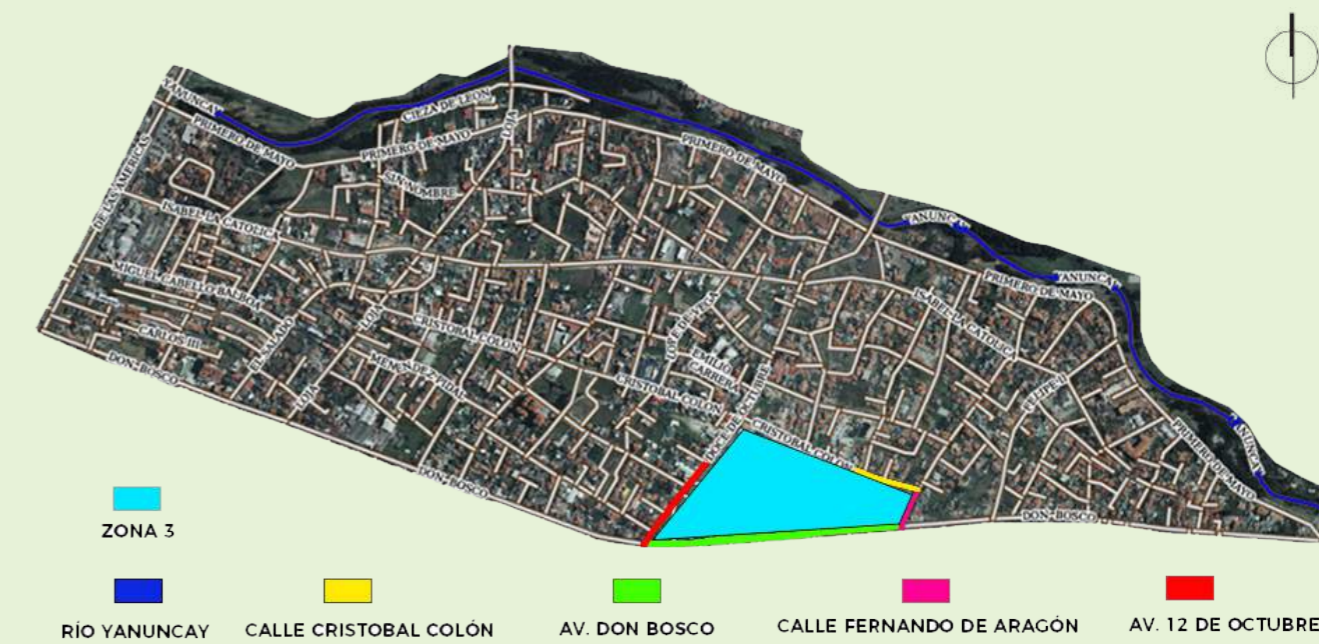
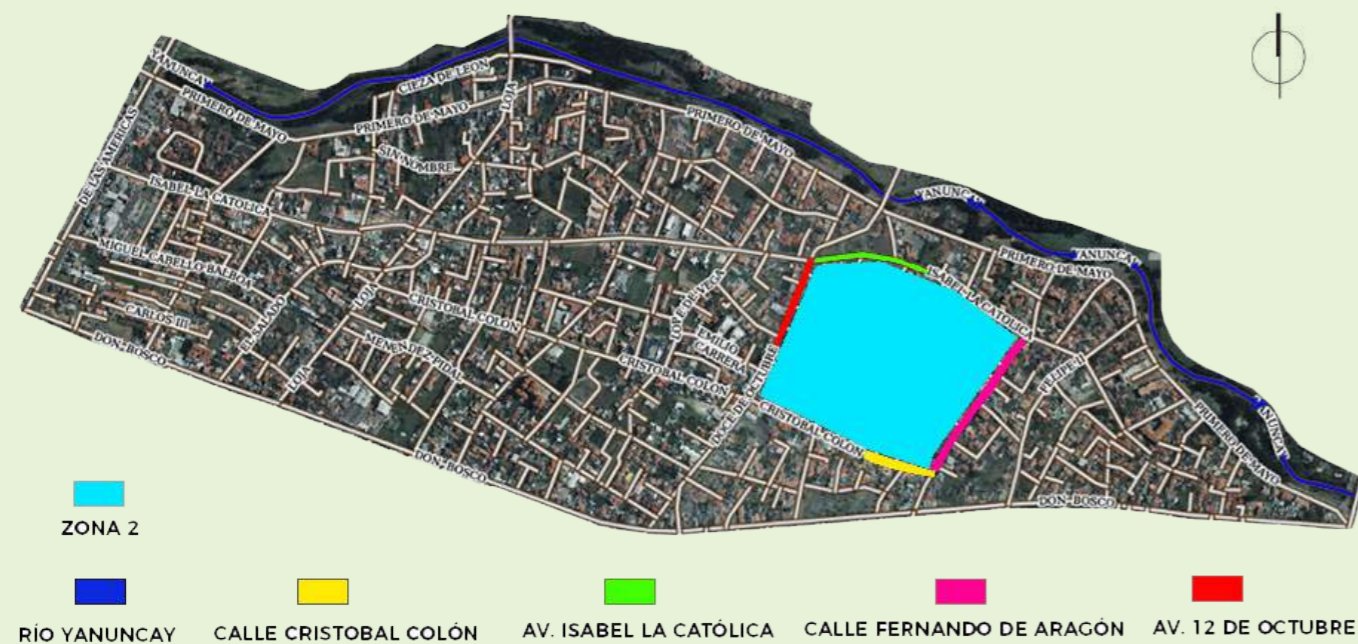


Figura 8: Ubicación de la zona de estudio B y las calles que la delimitan

Figura 9: Ubicación de la zona de estudio C y las calles que la delimitan

Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana Zona de estudio B						
Movilidad				Vivienda	Área Verde	Equipamiento
Intersecciones conflictivas	Trazado de vías	Capacidad vial	Flujo Vehicular			
5 - Si tiene 3- Medio 1 - No tiene	5- Trazado irregular 3 - Semi regular 1- Trazado regular	5- Mala capacidad vial 3- Medio 1 - Buena capacidad vial	5 - Bajo flujo vehicular 3- Medio 1- Alto flujo Vehicular	5 - Mucha Vivienda 3- Medio 1 - Bajo nivel de Vivienda	5 - No tiene áreas verdes 3- Medio 1 - Si tiene áreas verdes	5 - No tiene 3- Medio 1 - Si tiene
5	1	3	5	5	5	3
Total		27				

Tabla 3: Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana de la zona de estudio B

Esta zona presenta en su sumatoria total 27, de esta manera se determina que cuenta con intersecciones conflictivas, tiene un trazado regular, cuenta con media capacidad vial, tiene un bajo flujo vehicular, su densidad de vivienda es alta, tiene área verde y cuenta con un equipamiento deficiente.

Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana Zona de estudio C						
Movilidad				Vivienda	Área Verde	Equipamiento
Intersecciones conflictivas	Trazado de vías	Capacidad vial	Flujo Vehicular			
5 - Si tiene 3- Medio 1 - No tiene	5- Trazado irregular 3 - Semi regular 1- Trazado regular	5- Mala capacidad vial 3- Medio 1 - Buena capacidad vial	5 - Bajo flujo vehicular 3- Medio 1- Alto flujo Vehicular	5 - Mucha Vivienda 3- Medio 1 - Bajo nivel de Vivienda	5 - No tiene áreas verdes 3- Medio 1 - Si tiene áreas verdes	5 - No tiene 3- Medio 1 - Si tiene
1	3	5	5	5	5	1
Total		25				

Tabla 4: Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana de la zona de estudio C

Esta zona presenta en su sumatoria total 25, de esta manera se determina que no cuenta con intersecciones conflictivas, tiene un trazado semi regular, cuenta con una mala capacidad vial, tiene un bajo flujo vehicular, su densidad de vivienda es alta, no cuenta con área verde y no tiene equipamiento.



**Zona de estudio D:** Se encuentra delimitada por las calles: Calle Francisco de Orellana, Av. Don Bosco, Av. 12 de octubre y Calle Cristóbal Colon (Figura 10).

**Zona de estudio E:** Se encuentra delimitada por las calles: Calle Francisco de Orellana, Calla Cristóbal Colon, Av. 12 de octubre e Isabel la Católica (Figura 11).

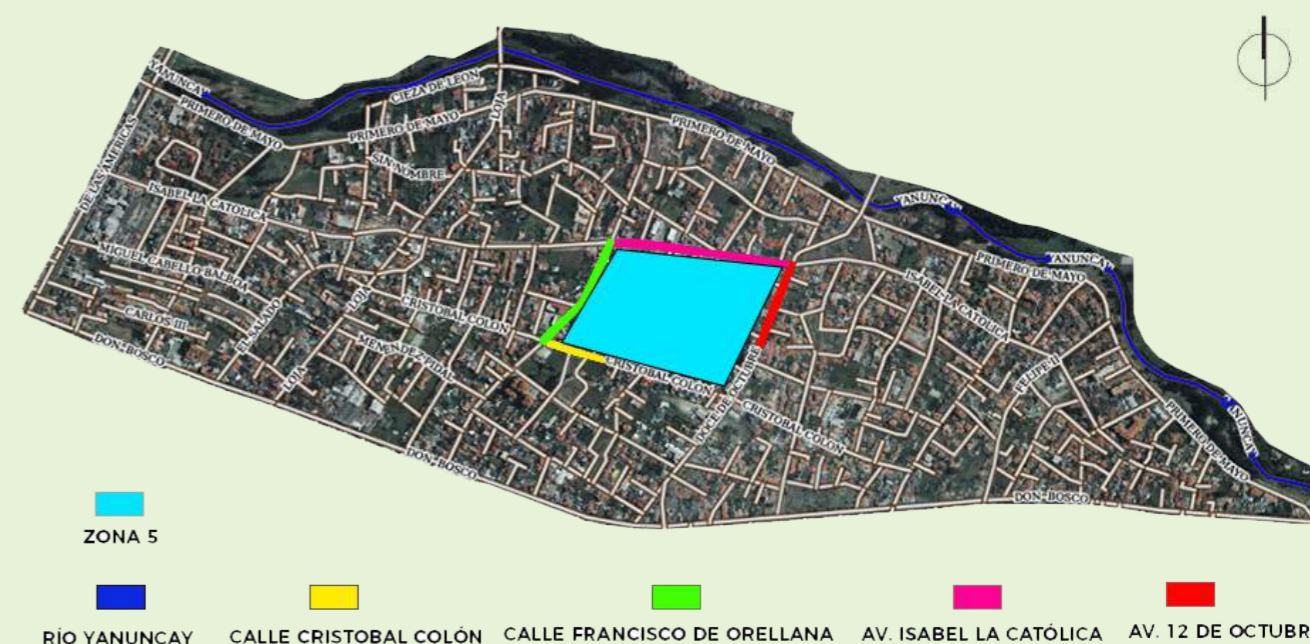
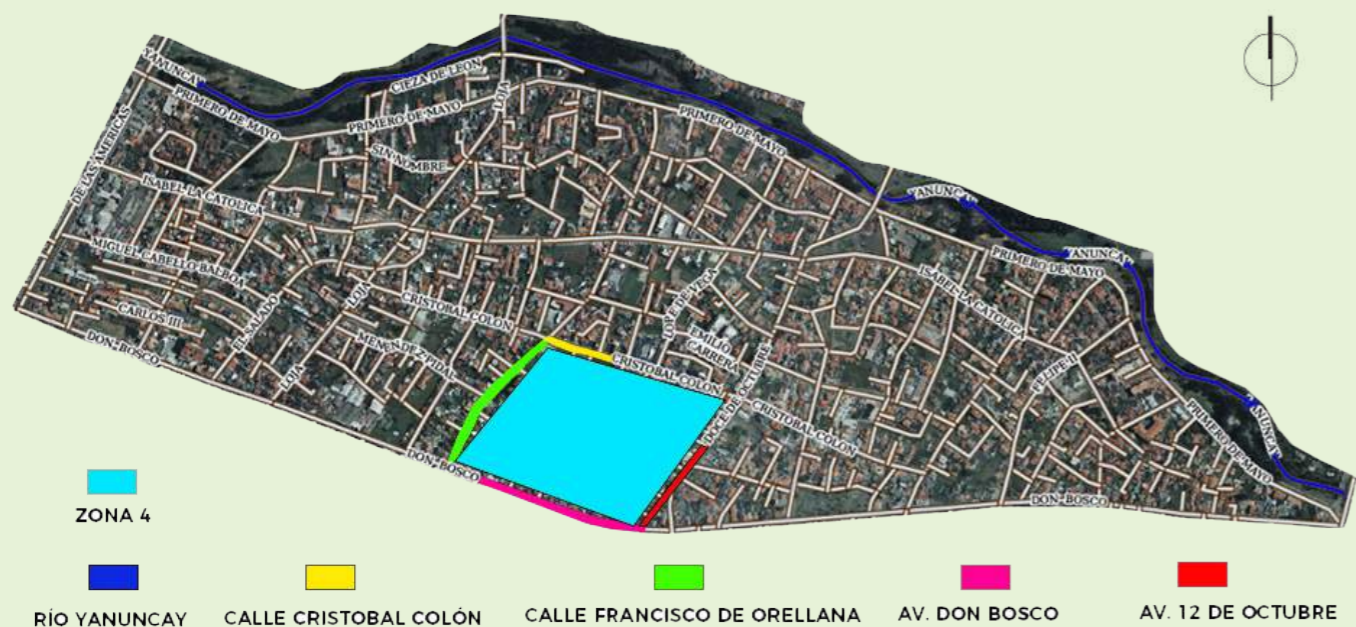


Figura 10: Ubicación de la zona de estudio D y las calles que la delimitan

Figura 11: Ubicación de la zona de estudio E y las calles que la delimitan

Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana Zona de estudio D						
Movilidad				Vivienda	Área Verde	Equipamiento
Intersecciones conflictivas	Trazado de vías	Capacidad vial	Flujo Vehicular			
5 - Si tiene 3- Medio 1- No tiene	5- Trazado irregular 3 - Semi regular 1- Trazado regular	5- Mala capacidad vial 3- Medio 1- Buena capacidad vial	5 - Bajo flujo vehicular 3- Medio 1- Alto flujo Vehicular	5 - Mucha Vivienda 3- Medio 1- Bajo nivel de Vivienda	5 - No tiene áreas verdes 3- Medio 1- Si tiene áreas verdes	5 - No tiene 3- Medio 1- Si tiene
3	3	3	5	3	3	3
Total	23					

Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana Zona de estudio E						
Movilidad				Vivienda	Área Verde	Equipamiento
Intersecciones conflictivas	Trazado de vías	Capacidad vial	Flujo Vehicular			
5 - Si tiene 3- Medio 1- No tiene	5- Trazado irregular 3 - Semi regular 1- Trazado regular	5- Mala capacidad vial 3- Medio 1- Buena capacidad vial	5 - Bajo flujo vehicular 3- Medio 1- Alto flujo Vehicular	5 - Mucha Vivienda 3- Medio 1- Bajo nivel de Vivienda	5 - No tiene áreas verdes 3- Medio 1- Si tiene áreas verdes	5 - No tiene 3- Medio 1- Si tiene
5	1	3	5	5	3	1
Total	23					

Tabla 5: Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana de la zona de estudio D

Tabla 6: Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana de la zona de estudio E

Esta zona presenta en su sumatoria total 25, de esta manera se determina que cuenta con intersecciones conflictivas, tiene un trazado regular, cuenta con media capacidad vial, tiene un bajo flujo vehicular, su densidad de vivienda es alta, tiene un déficit de área verde y cuenta con equipamiento.

Esta zona presenta en su sumatoria total 23, de esta manera se determina que cuenta con algunas intersecciones conflictivas, tiene un trazado semi regular, cuenta con media capacidad vial, tiene un bajo flujo vehicular, su densidad de vivienda es media, tiene un déficit de área verde y cuenta con un déficit en equipamientos.



**Zona de estudio F:** Se encuentra delimitada por las calles: Av. Loja, Av. Don Bosco, Calle Francisco de Orellana y Calle Cristóbal Colon (Figura 12).

**Zona de estudio G:** Se encuentra delimitada por las calles: Av. Loja, Calle Cristóbal Colon, Calle Francisco de Orellana e Isabel la Católica (Figura).

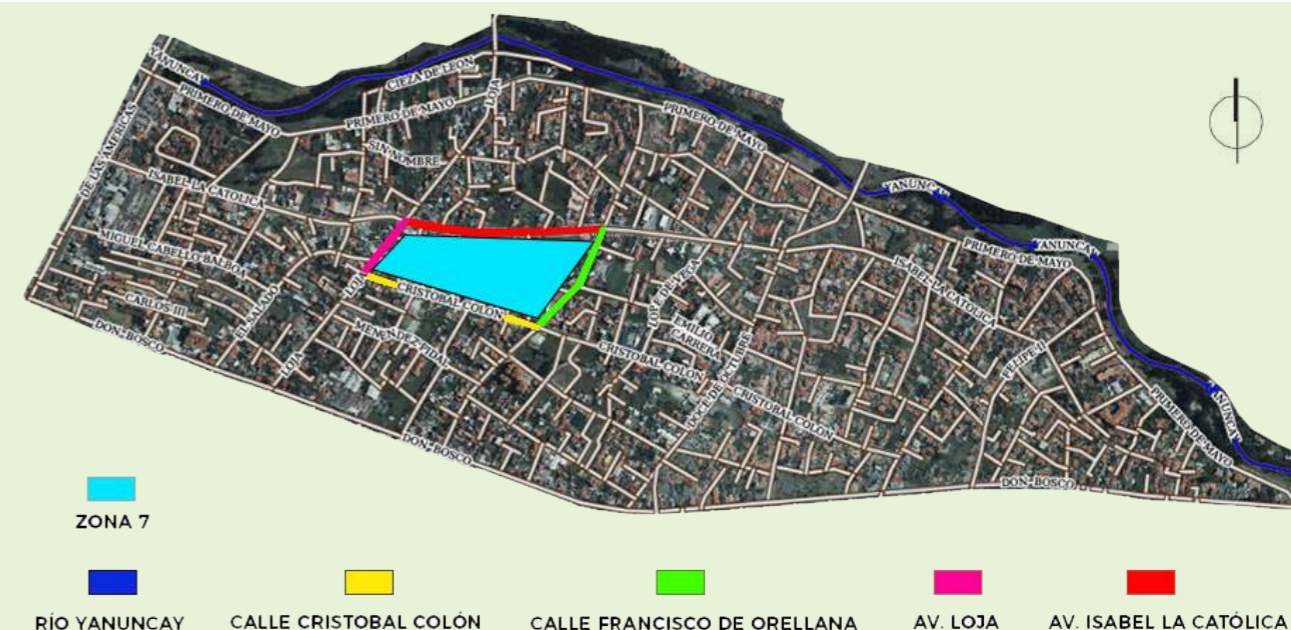
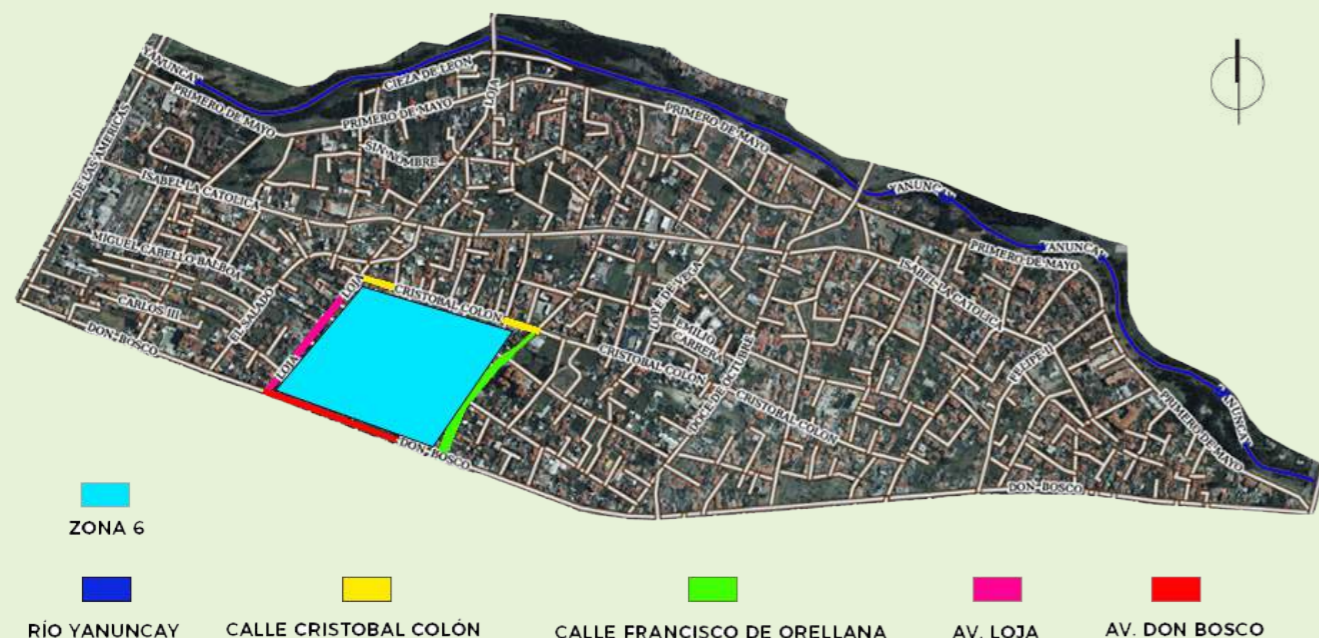


Figura 12: Ubicación de la zona de estudio F y las calles que la delimitan

Figura 13: Ubicación de la zona de estudio E y las calles que la delimitan

Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana						
Zona de estudio F						
Movilidad				Vivienda	Área Verde	Equipamiento
Intersecciones conflictivas	Trazado de vías	Capacidad vial	Flujo Vehicular			
5 - Si tiene 3- Medio 1 - No tiene	5- Trazado irregular 3 - Semi regular 1- Trazado regular	5- Mala capacidad vial 3- Medio 1- Buena capacidad vial	5 - Bajo flujo vehicular 3- Medio 1- Alto flujo Vehicular	5 - Mucha Vivienda 3- Medio 1- Bajo nivel de Vivienda	5 - No tiene áreas verdes 3- Medio 1- Si tiene áreas verdes	5 - No tiene 3- Medio 1- Si tiene
1	3	3	5	3	3	1
Total		19				

Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana						
Zona de estudio G						
Movilidad				Vivienda	Área Verde	Equipamiento
Intersecciones conflictivas	Trazado de vías	Capacidad vial	Flujo Vehicular			
5 - Si tiene 3- Medio 1 - No tiene	5- Trazado irregular 3 - Semi regular 1- Trazado regular	5- Mala capacidad vial 3- Medio 1- Buena capacidad vial	5 - Bajo flujo vehicular 3- Medio 1- Alto flujo Vehicular	5 - Mucha Vivienda 3- Medio 1- Bajo nivel de Vivienda	5 - No tiene áreas verdes 3- Medio 1- Si tiene áreas verdes	5 - No tiene 3- Medio 1- Si tiene
1	3	1	1	5	5	3
Total		19				

Tabla 7: Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana de la zona de estudio F

Tabla 8: Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana de la zona de estudio G

Esta zona presenta en su sumatorio total 19, de esta manera se determina que no cuenta con intersecciones conflictivas, tiene un trazado semi regular, cuenta con media capacidad vial, tiene un bajo flujo vehicular, su densidad de vivienda es media, tiene un déficit de área verde y cuenta con equipamiento.

Esta zona presenta en su sumatorio total 19, de esta manera se determina que no cuenta con intersecciones conflictivas, tiene un trazado semi regular, cuenta con una buena capacidad vial, tiene un alto flujo vehicular, su densidad de vivienda es alta, no cuenta con área verde y tiene un déficit en equipamiento.

**Zona de estudio H:** Se encuentra delimitada por las calles: Av. De las Américas, Av. Don Bosco, Av. Loja e Isabel la Católica (Figura).

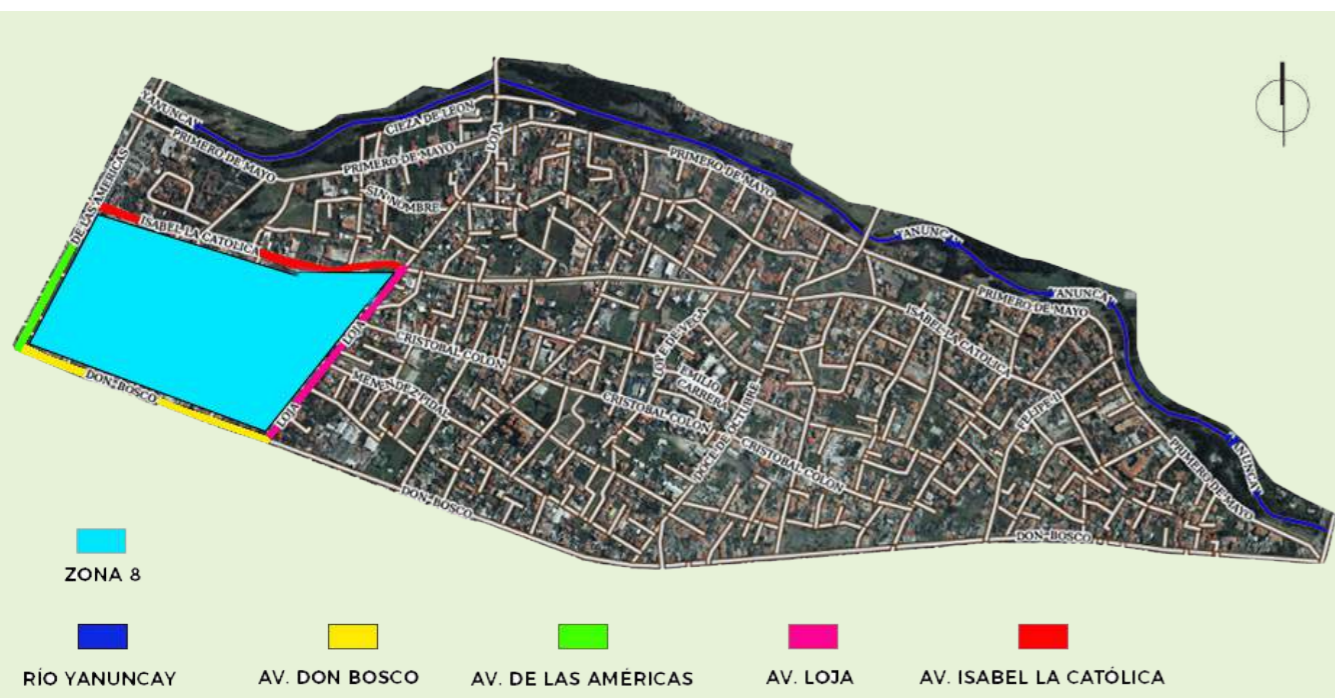


Figura 14: Ubicación de la zona de estudio H y las calles que la delimitan

Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana						
Zona de estudio H						
Movilidad				Vivienda	Área Verde	Equipamiento
Intersecciones conflictivas	Trazado de vías	Capacidad vial	Flujo Vehicular			
5 - Si tiene 3- Medio 1- No tiene	5- Trazado irregular 3 -Semi regular 1- Trazado regular	5- Mala capacidad vial 3- Medio 1- Buena capacidad vial	5 - Bajo flujo vehicular 3- Medio 1- Alto flujo Vehicular	5 - Mucha Vivienda 3- Medio 1- Bajo nivel de Vivienda	5 - No tiene áreas verdes 3- Medio 1- Si tiene áreas verdes	5 - No tiene 3- Medio 1- Si tiene
5	5	3	5	5	5	5
Total	33					

Tabla 9: Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana de la zona de estudio H

Esta zona presenta en su sumatoria total 33, de esta manera se determina que cuenta con intersecciones conflictivas, tiene un trazado irregular, cuenta con media capacidad vial, tiene un bajo flujo vehicular, su densidad de vivienda es alta, no cuenta con área verde y no presenta equipamiento.

### 3.2.4. Definición de la zona con mayor factibilidad.

Los resultados son los siguientes:

Zonas	Resultados
Zona A.- comprendida por: Av. Felipe II, Av. Don Bosco, Isabel la Católica y Calle Fernando de Aragón.	19
Zona B.- comprendida por: Av. 12 de octubre, Calle Cristóbal Colon, Calle Fernando de Aragón e Isabel la Católica.	27
Zona C.- comprendida por: Av. 12 de octubre, Av. Don Bosco, Calle Fernando de Aragón y Calle Cristóbal Colon.	25
Zona D.- comprendida por: Calle Francisco de Orellana, Av. Don Bosco, Av. 12 de Octubre y Calle Cristóbal Colon.	23
Zona E.- comprendida por: Calle Francisco de Orellana, Calla Cristóbal Colon, Av. 12 de octubre e Isabel la Católica.	23
Zona F.- comprendida por: Av. Loja, Av. Don Bosco, Calle Francisco de Orellana y Calle Cristóbal Colon.	19
Zona G.- comprendida por: Av. Loja, Calle Cristóbal Colon, Calle Francisco de Orellana e Isabel la Católica.	19
Zona H.- comprendida por: Av. De las Américas, Av. Don Bosco, Av. Loja e Isabel la Católica.	33

Tabla 10: Resultados de las Matrices de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana de todas las zonas de estudio

De esta manera podemos determinar que, existen dos zonas en donde hay la posibilidad de implementar una súper manzana.

Partiendo de los resultados obtenidos en la matriz, tanto la zona 2 como la zona 8 son factibles para la implementación de una supermanzana, estas son las que obtuvieron los resultados más altos y las que son de mayor interés para los propósitos de esta investigación. Estas dos zonas además de sus características propias y sus resultados en la matriz de ponderación, se tiene que escoger cual es la que representa un mayor interés para el ejercicio, esto mediante la comparación de sus características y resultados.

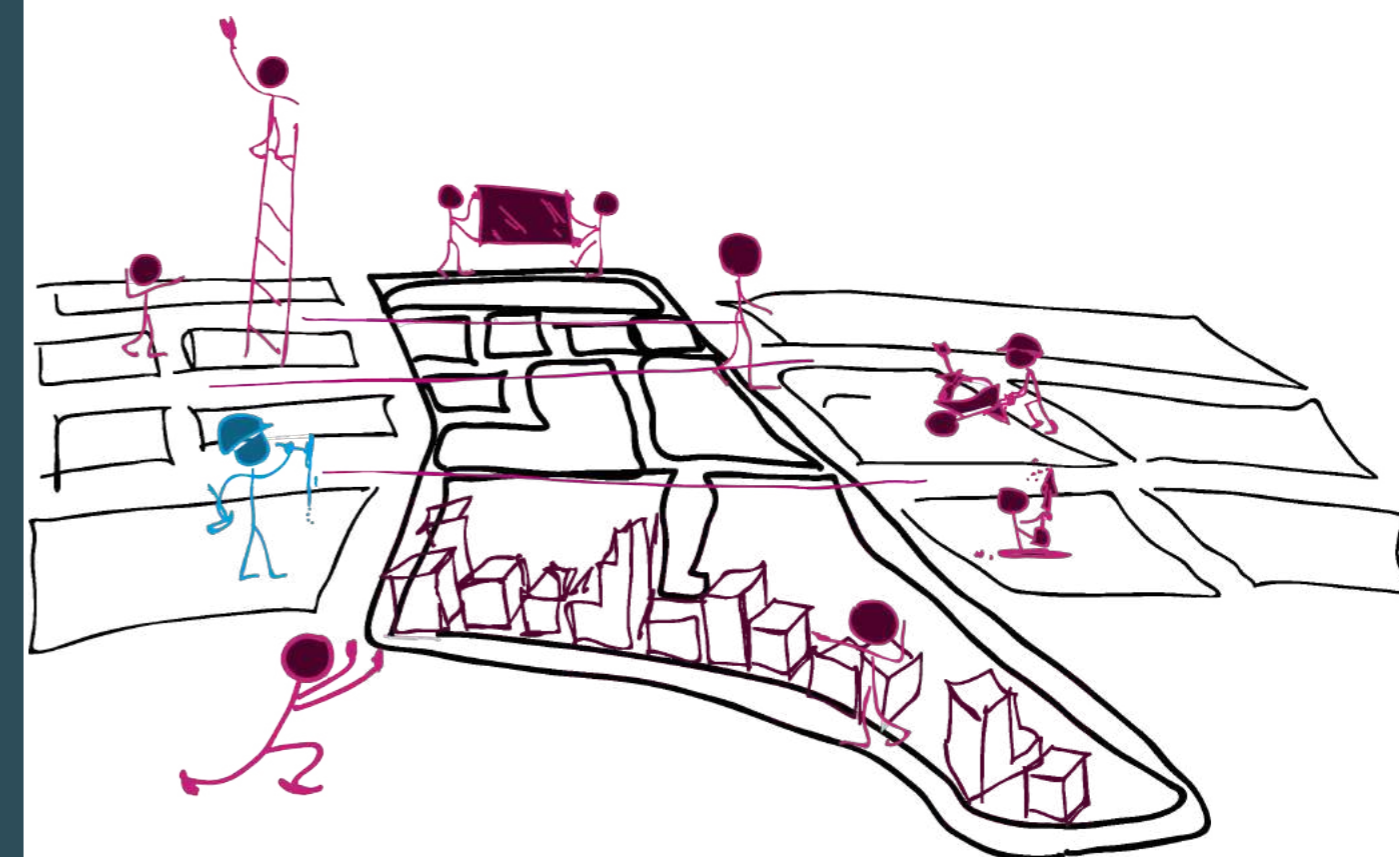


	Zona C	Zona H
<b>Características</b>		
Área	18 km <sup>2</sup>	24 km <sup>2</sup>
Habitantes/ hectáreas	186.2 hab/ha	106.2 hab/ha
Periferia Vial	Av. 12 de Octubre Calle Cristóbal Colon Calle Fernando de Aragón Isabel la Católica	Av. De las Américas Av. Don Bosco Av. Loja Isabel la Católica
<b>Matriz de ponderación</b>		
Intersecciones conflictivas	Si tiene (5)	Si tiene (5)
Trazado de vías	Trazado regular (1)	Trazado irregular (5)
Capacidad vial	Media (3)	Media (3)
Flujo vehicular	Bajo flujo vehicular (5)	Bajo flujo vehicular (5)
Vivienda	Mucha vivienda (5)	Mucha vivienda (5)
Área verde	No tiene áreas verdes (5)	No tiene áreas verdes (5)
Equipamiento	Medio (3)	No tiene (5)
Resultado de la Matriz	Total: 27	Total: 33

Tabla 11: Cuadro comparativo entre las zonas de estudio C y H

Mediante este cuadro comparativo se determina que la zona que cuenta con mejores indicadores de factibilidad es la zona 8, esta zona comprendida por las calles: Av. de las Américas, Av. Don Bosco, Av. Loja y la calle Isabel la Católica, a diferencia de la zona 2 su área es mayor a pesar de tener menos habitantes por hectáreas, su trazado es irregular y no cuenta con equipamientos.

Al tener un trazado irregular rompe con el esquema establecido de una supermanzana tradicional, como consecuencia se aproxima a las realidades que viven las ciudades latinoamericanas, que en su mayoría los barrios populares no cuenta con una organización y crecen de manera desorganizada, además no cuenta con equipamientos, los habitantes de esta zona tienen que realizar desplazamientos hacia las centralidades de la ciudad o acercarse a las zonas que cuenta con los servicios que necesitan, a partir del confinamiento y del cambio que se ha vivido durante la emergencia sanitaria por la que está atravesando el mundo, muchos negocios se han aperturado sobre esta zona, como consecuencia durante el año 2020, además de ser una zona netamente de viviendas, se ha desarrollado mayor dinamismo y se disminuyeron los desplazamientos de los habitantes hacia otras zonas para el abastecimiento de víveres y alimentos.



# 4

## **CAPÍTULO CUATRO METODOLOGÍA PARA LA DEFINICIÓN DE UNA SUPERMANZANA DE BARRIO EN LA CIUDAD DE CUENCA ECUADOR**

El capítulo final de este trabajo de investigación es un factor determinante para demostrar la realidad latinoamericana al momento de afrontar un proyecto como lo es una supermanzana, es sin lugar a dudas la pieza fundamental para poder llegar a la conclusiones de esta tesis, durante este capítulo se desarrolla el anteproyecto que permitirá demostrar los objetivos planteados, y determinar la factibilidad de la realización de una supermanzana de barrio en un contexto local, además, se procede a crear la guía vecinal que permitirá a los habitantes de cualquier barrio organizarse para que sean estos los responsables del planteamiento y ejecución de una supermanzana.



#### 4.1. Metodología para la definición de una supermanzana de barrio en la ciudad de Cuenca, Ecuador

La propuesta metodológica toma en cuenta varios factores que servirán como lineamientos para la factibilidad y sostenibilidad de una supermanzana de barrio. El proceso llevado a cabo recoge temas como: la definición de una zona de la ciudad con factibilidad para la implementación de una supermanzana de barrio, el estudio del sector y diálogo con sus habitantes, la caracterización del espacio urbano seleccionado, la construcción de una encuesta sobre el proyecto (dificultades y beneficios) y su aplicación en territorio. A partir de esta metodología, se consigue la delimitación definitiva para emprender el anteproyecto urbanístico. La metodología en caso de ser aplicada, se tiene que proceder a realizar una evaluación de los procesos, esto mediante reuniones cada determinado tiempo con la organización de vecinos, para saber las mejoras que han tenido dentro del barrio y para tener pleno conocimiento de las cosas que quedan pendientes a mejorar, además de las reuniones, los representantes de la comunidad deben ser los responsables, al ser un proyecto que sale de la autogestión de los vecinos, de realizar evaluaciones constantes y observadores permanentes de la evolución de la supermanzana.

##### 4.1.1. Análisis de factibilidad de sectores urbanos para la implementación de una supermanzana de barrio

De manera sintética, es necesario recordar la importancia de la matriz de ponderación de variables trabajada en el capítulo tres que coadyuvan a determinar la factibilidad del sector de interés para la implementación de una supermanzana, así como también, el análisis zonal de dicho sector para establecer cuál de las zonas establecidas cuenta con un mayor número factores que permitan proyectar una supermanzana de barrio.

Para nuestra zona de estudio ubicada en la parroquia urbana Yanuncay al sureste de Cuenca, el sector de interés seleccionado fue el 02, este sector se encuentra delimitado al Norte por la Av. Primero de Mayo, al Sur por la Av. Don Bosco, al Este limita con la Av. De las Américas y al Oeste con el hito denominado los Tres Puentes.

Este sector es analizado siguiendo los conceptos planteados por Salvador Rueda y la literatura general sobre supermanzanas. A partir de aquí, el sector seleccionado fue dividido en 8 zonas, las cuales fueron evaluadas usando 7 variables dentro de la matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana (Tabla 1).

A cada variable se le otorgó un valor cuantitativo según su característica; de esta manera, se logró determinar cuál de las zonas presenta mayor conflictividad, y se definió el sector con mayor factibilidad para la implementación del proyecto de una supermanzana de barrio que colabore en la superación de dichos problemas.

Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana						
Zona de estudio H						
Movilidad				Vivienda	Área Verde	Equipamiento
Intersecciones conflictivas	Trazado de vías	Capacidad vial	Flujo Vehicular			
5 - Si tiene 3- Medio 1- No tiene	5- Trazado irregular 3 - Semi regular 1- Trazado regular	5- Mala capacidad vial 3- Medio 1- Buena capacidad vial	5 - Bajo flujo vehicular 3- Medio 1- Alto flujo Vehicular	5 - Mucha Vivienda 3- Medio 1- Bajo nivel de Vivienda	5 - No tiene áreas verdes 3- Medio 1- Si tiene áreas verdes	5 - No tiene 3- Medio 1- Si tiene
5	5	3	5	5	5	5
Total		33				

Tabla 1: Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana

Cada una de las zonas fue sometida a la matriz en cuestión en el capítulo anterior. Mediante los resultados obtenidos se determinó que la zona más idónea para iniciar el proyecto de una supermanzana de barrio es la zona 08 del sector 02, delimitada por cuatro avenidas: De las Américas, Don Bosco, Loja e Isabel la Católica (Figura 15).

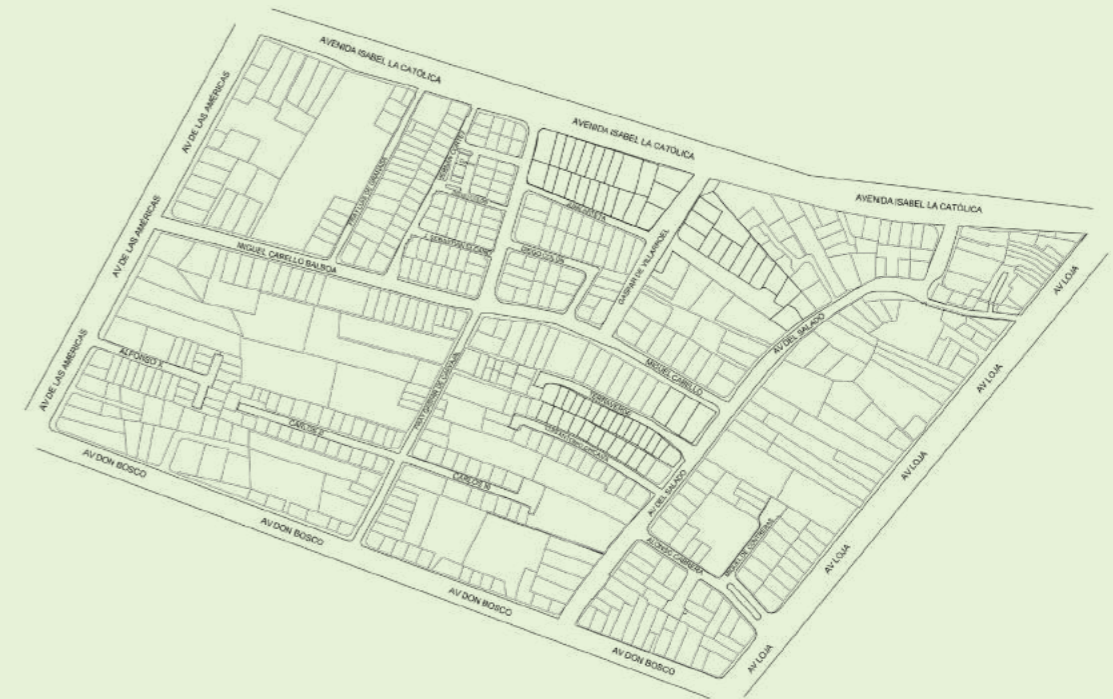


Figura 15: Mapa de la zona 08 del sector 02

En la Tabla 12 se presentan las características de la zona de estudio H y los resultados de conflictividad urbanística:

	Zona H
Características	
Área	24 km <sup>2</sup>
Habitantes/ hectáreas	1 06.2 hab/ha
Periferia Vial	Av. De las Américas Av. Don Bosco Av. Loja Isabel la Católica
Matriz de ponderación	
Intersecciones conflictivas	Si tiene (5)
Trazado de vías	Trazado irregular (5)
Capacidad vial	Media (3)
Flujo vehicular	Bajo flujo vehicular (5)
Vivienda	Mucha vivienda (5)
Área verde	No tiene áreas verdes (5)
Equipamiento	No tiene (5)
Resultado de la Matriz	Total: 33

Tabla 12: Características de la zona de estudio H y los resultados de la matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana

A partir de los resultados, se determina que la zona 8 es la que cuenta con una mayor conflictividad urbanística para la implementación de una supermanzana de barrio. En esta zona se continuará con la fase de análisis espacial en el marco de la propuesta metodológica.



### 4.1.2. Análisis espacial urbano

El análisis inicia con el reconocimiento de la zona 08, con el objetivo principal de observar la realidad socioespacial que permita comprender los aspectos formales y las características de uso del suelo que no son identificados mediante mapas o estudios previos. Gracias las diferentes herramientas disponibles hoy en día se puede ser muy precisos a la hora de analizar diferentes zonas urbanas o rurales, la herramienta más efectiva para lograr un entendimiento completo del lugar es recorrer la zona de estudio, esto permitirá identificar a los potenciales actores, aquellos que estarán más dispuestos a tener una participación activa en el proyecto de supermanzana de barrio. En este sentido, se posibilitará la comprensión de la perspectiva del usuario, sus problemas, necesidades y aspiraciones.

Del recorrido integral de la zona de estudio se pudo visualizar que existe una gran cantidad de actividades comerciales, estas en su mayoría pertenecen a personas ajenas a la zona, esto porque no son los dueños del predio, sino que son arrendatarios. Es preciso señalar que en los límites de la zona en estudio la mayoría de los comercios que se desarrollan, son los necesarios para el abastecimiento de los habitantes de la zona y áreas aledañas.

La clasificación de las actividades y usos encontrados en las calles de la zona de estudio (Figura 16) se basa en la tabla planteada en el Plan de ordenamiento urbano del cantón Cuenca, para usos de suelos urbanos, en su actualización con fecha del 12 de julio del 2018. Esta tabla clasifica los usos del suelo urbano de acuerdo a las siguientes categorías: 1. Vivienda, 2. Equipamiento, 3. Comercio, 4. Servicios personales y afines a la vivienda, 5. Servicios generales, 6. Producción de bienes y 7. Gestión y Administración.

### a. Usos de suelo identificados en la categoría de vivienda (Figura 17).



Figura 17: Mapa de la zona 08 del sector 02, resaltados los predios identificados en la categoría de vivienda

### b. Usos de suelo identificados en la categoría de comercio, servicios personales y afines a la vivienda y servicios generales (Figura 18).



Figura 18: Mapa de la zona 08 del sector 02, resaltados los predios identificados en la categoría de comercio, servicios personales y servicios generales

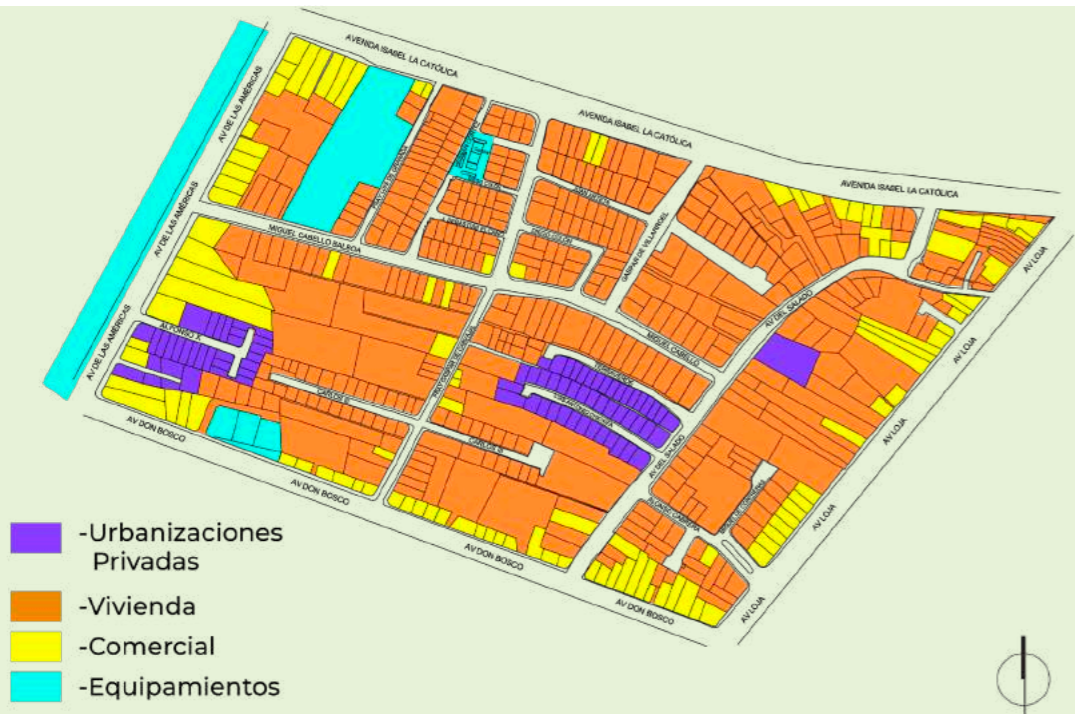


Figura 16: Mapa de la zona 08 del sector 02, zonificación de las actividades y usos que se encuentran en la zona



Dentro de las categorías antes mencionadas encontramos usos de suelo tales como:

**Comercio**

**Comercio cotidiano de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por menor.**

- Tienda de abarrotes
- Minimercados
- Panaderías
- Farmacias
- Papelerías y útiles escolares
- Fruterías
- Bazares
- Confiterías

**Comercio ocasional de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por menor.**

- Ópticas
- Floristerías y venta de plantas.
- Almacenes de artículos para fiestas.
- Almacenes de muebles

**Comercio de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por mayor**

- Depósitos de distribución de cilindros de gas licuado de petróleo con una capacidad de almacenamiento superior a 50 cilindros.

**Comercio de vehículos, maquinaria agrícola y para la construcción y repuestos y accesorios.**

- Almacenes de compra y venta de vehículos
- Almacenes de repuestos y accesorios automotrices en general
- Almacenes de parabrisas

**Comercio de maquinaria liviana y equipos en general y repuestos y accesorios.**

- Almacenes de equipos de computación, accesorios y suministros.

**Comercio de materiales de construcción y elementos accesorios.**

- Ferretería
- Servicios Personales y afines a la vivienda.
- Peluquerías y salones o locales de belleza.
- Servicios Generales
- Depósitos de madera.

**Servicios Personales y afines a la vivienda.**

- Peluquerías y salones o locales de belleza.

**Servicios generales**

**Servicios de alimentación**

- Restaurantes
- Picantería
- Pollería
- Cafés

c. Usos de suelo identificados en la categoría de equipamiento (Figura 19).



Figura 19: Mapa de la zona 08 del sector 02, resaltados los predios identificados en la categoría de equipamiento

Dentro de la categoría de equipamiento encontramos usos de suelo tales como:

**Equipamiento Urbano Mayor.**

- Educación
- Abastecimiento
- Transporte
- Religioso y de Culto

**Equipamiento comunitario de alcance barrial o parroquial.**

- Recreación: Parques infantiles, barriales y urbanos, canchas deportivas, piscinas y galleras.
- Organización social: Casas comunales

Además de los usos identificados de la zona de estudio, se observaron dos conjuntos residenciales cerrados (Figura 20), los cuales se aíslan de la realidad socioespacial del sector, al mantener un acceso restringido que permite el ingreso únicamente de los residentes de las viviendas de la urbanización.



Figura 20: Mapa de la zona 08 del sector 02, resaltados los conjuntos residenciales y urbanizaciones privadas



### 4.1.3. Recolección de datos y barrido de percepciones ciudadanas

En la búsqueda de evaluar las percepciones de la comunidad frente al proyecto de supermanzana que lleva a cabo la municipalidad, y al mismo tiempo, con el fin de involucrar a los vecinos de la zona 08 en la propuesta de una supermanzana para su barrio con posibilidades de autogestión, se plantean dos modos de recolección de la información: a) un barrido de percepciones (entrevista abierta) a una muestra representativa del universo de población del sector; y b) una encuesta semiestructurada a un grupo focal de los vecinos de la zona 08. A partir de la aplicación de estos instrumentos se ha conseguido ampliar la base de participación social y la apropiación de los vecinos que han declarado sus problemáticas y aspiraciones sobre el proyecto de una supermanzana para su barrio.

En este contexto, se ha iniciado un diálogo para que las personas sean parte del proyecto desde su concepción, evitando imponer un modelo predefinido, y más bien, procurando construir una propuesta de transformación del espacio urbano con la participación de las personas que lo habitan. Para realizar la entrevista abierta a la población asentada en la zona 08, se procedió a calcular una muestra representativa mediante la aplicación de la fórmula planteada por Aguilar-Borjas (2005) para el caso de una población finita:

$$n = \frac{NZ^2pq}{d^2(N-1) + Z^2pq}$$

**Donde:**

n = tamaño de la muestra

N = tamaño de la población (2354: corresponde a la fórmula de la densidad poblacional, Población/Superficie=Densidad con el dato de la densidad proporcionado por el municipio de 106.2 hab/ha)

Z = valor de Z crítico, calculado en las tablas del área de la curva normal. Llamado también nivel de confianza. (1,75)

d = nivel de precisión absoluta. Referido a la amplitud del intervalo de confianza deseado en la determinación del valor promedio de la variable en estudio. (0,07)

p = proporción aproximada del fenómeno en estudio en la población de referencia (0,5)

q = proporción de la población de referencia que no presenta el fenómeno en estudio (1 - p). (0,5)

La suma de la p y la q siempre debe dar 1. Por ejemplo, si p=0.8 q= 0.2. (Aguilar-Borjas, Sarafí 2005).

Al aplicar la fórmula se obtiene que una muestra representativa razonable para la realización de la entrevista abierta es de 147 personas de la zona de estudio H.

La entrevista consideró las siguientes preguntas:

- ¿Qué criterios tiene del proyecto de supermanzana en proceso de implementación por parte del Municipio de Cuenca?
- ¿Por qué razón le agrada o no el proyecto?
- Si usted tuviera la oportunidad de aportar con una idea para mejorar el proyecto, ¿cuál sería?

La entrevista fue aplicada a un total de 175 personas, superando el número de personas establecido por el cálculo de la muestra representativa. De las tres preguntas realizadas se identificaron tres tipos de áreas marcadas por los criterios de los vecinos frente al proyecto municipal. Un área de rechazo al proyecto y conflictividad social, otra área donde no se ha recibido suficiente información acerca del proyecto, y otra área de relativo apoyo y percepción de beneficio respecto del proyecto.

Un grupo de personas entrevistadas planteó además varias propuestas de ajuste y mejoras al proyecto, las mismas que responden a su realidad socioespacial dentro de la zona. Situaciones como por ejemplo, no contar con vehículo propio, dificultades por pertenecer al grupo etario de adultos mayores, llevar muchos años viviendo en la zona o haberse establecido recientemente. Así mismo, cabe destacar que, durante la realización de las entrevistas, se observaron ciertas condiciones objetivas de segregación que influyen en el criterio sobre el proyecto.

Gracias a esta entrevista se pudo establecer que las calles que funcionan como límite de la zona de estudio (Avenidas Loja, Don Bosco, De las Américas e Isabel la Católica) son las menos informadas, ya que no fueron tomadas en cuenta en los procesos de "socialización". En tanto que el 90% de la población asentada en las periferias del proyecto no muestran interés hacia lo que ocurre al interior de la zona, ni se sienten identificados con la unidad o núcleo barrial. Al otro 10% de no le interesa el proyecto ya que no se percibe cambio alguno. En la Figura 21 se pueden observar las áreas de contorno donde se encuentran ubicadas las personas entrevistadas que, de modo general, se encontraban desconectadas del proyecto municipal.



**Figura 21: Personas entrevistadas en desconocimiento del proyecto municipal**

Las áreas conflictivas identificadas están sobre algunas calles internas como la Fray Gaspar de Carvajal y Hernán Cortes, siendo la primera que cuenta con un mayor grado de intervención dentro del contexto de la supermanzana que desarrolla el municipio. En esta vía se realizó un cambio del sentido, pasando de ser una vía en doble sentido a una vía con uno solo en dirección norte – sur. En consecuencia, la zona de estudio presenta 2 calles paralelas con un flujo de tránsito en la misma dirección. Debido a esto, las personas del área muestran inconformidad alegando que los accesos a esa vía en particular eran muy transitados, y ahora, el tránsito vehicular se ve obligado a realizar un recorrido de mayor distancia y con mayor intensidad de flujo. En la figura 22 se puede observar donde están ubicadas las personas entrevistadas que muestran de modo general inconformidad con el proyecto institucional.



**Figura 22: Personas entrevistadas que muestran alguna inconformidad con el proyecto municipal**



Los residentes de urbanizaciones privadas cerradas y de condominios no están enterados del proyecto como tal. Según indican, no se sienten parte del barrio como una unidad de confluencia social o como una organización espacial establecida para el bien común. Este grupo de individuos no miran una utilidad en el proyecto, en tanto que cualquier transformación del espacio público no tendría una incidencia en su espacio residencial de habitación.

Las personas que muestran una mayor aceptación al proyecto municipal se encuentran dispersas en ciertas áreas igualmente conflictivas. Al verse dispersas no representan un contrapeso espacial frente a las personas que no están de acuerdo con el proyecto. En la siguiente Figura 23 se observa la localización de las personas de criterio positivo sobre el proyecto.



**Figura 23: Personas entrevistadas que están de acuerdo con el proyecto municipal**

Las personas que manifestaron su conformidad con el proyecto municipal tienen en común que son dueños de negocios ubicados sobre la calle Fray Gaspar de Carvajal; habitantes que se sienten alegres debido a la disminución del ruido, de la misma forma se sienten más seguros al atender a sus clientes, brindando un mejor servicio.

Esto se contrapone a las opiniones vertidas por los demás encuestados dentro de la misma zona y con las mismas facilidades, debido a la implementación de masetas y vegetación, lo cual ha generado como consecuencia problemas de movilidad, al no permitir el parqueo en dicha calle.

Los ciudadanos que no hacen uso de dicho espacio y que no poseen vehículo alguno, no se ven afectadas por el cambio de sentido de la vía, siendo su movilización principalmente a través del transporte urbano, en virtud de lo cual al solo caminar o utilizar medios de transportes alternativos, su percepción ante el problema de tráfico es ambigua.

Por otro lado, las personas que cuentan con un vehículo como medio de transporte, resultaron ser las más inconformes e incómodas frente al proyecto; dentro de la zona existe un alto porcentaje de habitantes con vehículo, por lo que la movilidad se dificulta en especial durante las horas pico, esto se debe a que el tráfico vehicular en las vías delimitantes de la zona de estudio se desarrolla en estas arterias de la ciudad, sumándose a este grave inconveniente, que la calle Gaspar de Carvajal se volvió de un solo sentido, y que la misma abastece a las calles pequeñas de retorno, donde en su mayoría son usuarios frecuentes de vehículo privado.

#### 4.1.4. Encuesta semiestructurada acerca del proyecto de supermanzana y sus beneficios

El objetivo para realizar una encuesta acerca del conocimiento de una supermanzana, en primer lugar, es el de informar y despertar el interés hacia este tipo de proyectos, incentivando a la población para que forme parte en la toma de decisiones, expresando su opinión y sus ideas, con la finalidad de que el proyecto funcione correctamente para los habitantes y para la ciudad.

Las preguntas deben ir enfocadas hacia el proyecto, cómo este beneficiará a la zona en donde se implantará y lo más relevante, como lo permitirá mejorar la calidad de vida de sus habitantes; en el caso de la zona de estudio planteada, ya se realizaron dos ejercicios previos; las preguntas no solo servirán para brindar la información necesaria para los habitantes, si no también, para recopilar la experiencia de dichos ejercicios y cómo estos han afectado de manera positiva o negativa a los usuarios, además, de averiguar si dentro de la zona existe un grupo de participación y acción social en el barrio, y así conocer si los vecinos tienen organizaciones o autoridades barriales que defiendan sus intereses, en caso de que dichos grupos no existan, la encuesta mide el grado de interés que muestren los habitantes de la zona, para conformar un grupo que vele por la administración y comunicación de las actividades que puedan suceder dentro del barrio y que este sea el inicio de una autogestión en pro del sector.

La encuesta está dirigida hacia un grupo focal, este grupo está conformado por las personas que expresaron una reacción negativa durante la primera encuesta; para la realización de esta segunda encuesta en sitio, al ser más profunda que su predecesora y de llevar más tiempo para resolverla, se decidió elaborarla vía online, utilizando para ello la plataforma de Google forms, esto por la crisis sanitaria que se está viviendo en la actualidad y como medida preventiva tanto para el equipo de investigación, como para los encuestados, de esta manera se evita el contagio y la propagación del covid-19.

Esta encuesta a diferencia de la anteriormente realizada, tiene un mayor nivel de profundidad, la misma que se la dividió en 5 bloques; cada uno de estos, trata sobre un tema en específico, de esta manera no solo se reconoce la realidad interna del barrio, sino que además se profundiza y se da a conocer los temas de relevancia para proyectar una supermanzana de barrio. Los 5 bloques que conforman la encuesta son:

- Información de la persona que realiza la encuesta
- Proyecto municipal de supermanzana
- Organización y Autogestión
- Movilidad
- Supermanzana de barrio (escala: 1-10, donde 1 es nada importante y 10 demasiado importante)

Cada uno de estos bloques cuentan con un pliego de preguntas necesarias para recopilar la información de los habitantes, sus dudas, experiencias e ideas; la recopilación de estos datos son un aporte positivo por lo que serán integradas al proyecto para que este se realice de manera conjunta, además permitirá informarles de los beneficios que tiene una supermanzana y de recopilar los problemas con los que cuenta el barrio, los mismos que deben ser solventados a la hora de realizar el proyecto.

##### a. Información de la persona que realiza la encuesta

El objetivo de este bloque de preguntas es conocer las características de las personas que participaron en la encuesta, lo que nos permitirá obtener suficientes datos en relación al género, edad, ingresos mensuales, etc., y con ello, establecer un mapeo para medir la cantidad de personas interesadas en el proyecto y quizás encontrar el rango de aceptación del mismo, considerando estratos sociales, edades y escenarios de cada usuario, lo que ayudaría a obtener una adecuada organización de la información, conociendo el estado actual de la relación entre los ciudadanos que conforman el barrio, además de conocer si las personas que pretenden involucrarse con la autogestión del barrio son los más jóvenes o los adultos, ésta última fase nos permitirá conocer el estrato social más involucrado con el proyecto; de esta manera se pretende establecer qué camino tomar a la hora de proyectar la

supermanzana y procurar que el proyecto satisfaga las necesidades de los usuarios y que no ocasione más conflictos, de los que se viene suscitando en la zona en estudio; con la finalidad de que el presente proyecto sea imparcial, brindando las mejores y mayores soluciones a la población, tendiente a favorecer a aquellos con menor facilidades.

Las preguntas que conforman este bloque son:

1. Correo electrónico
2. Teléfono (Opcional)
3. Edad
4. Género
5. ¿Qué rango de ingresos económicos percibe su hogar mensualmente? (suma aproximada de los ingresos mensuales de los integrantes de la familia) (opcional)

0-400                      400-1000    1000-2000                      2000-5000                      5000-adelante

#### b. Proyecto municipal de supermanzana

Este bloque se lo realizó específicamente para este barrio, aprovechándose que dentro de éste se ejecutaron los ejercicios sobre “ supermanzana”, en virtud de lo cual se pudo medir la aceptación de los vecinos hacia este tipo de proyectos, además de conocer los malestares que presentó la planificación y ejecución del mismo; evidenciando la escasa o mucha información que se proporcionó para comprender el funcionamiento del proyecto y establecer una relación de administración- usuario, interacción que fue insatisfactoria, ya que con los cambios e intervenciones que se realizaron para el funcionamiento del proyecto se busca trabajar en base a las conclusiones obtenidas por la experiencia vivida en el barrio.

Las preguntas que conforman este bloque son:

1. ¿Ha escuchado del proyecto municipal de creación de una supermanzana en su barrio?
2. ¿Qué cree que busca este proyecto?
3. ¿Cree usted que la información recibida fue suficiente para entender el ejercicio?
4. ¿Usted participó de alguna manera en esta prueba?
5. Describa su rol o la actividad que realizó en esta prueba
6. ¿Cree usted que el diseño de señalización de colores que se colocó en la calle era suficiente para comprender la función de una supermanzana?
7. ¿Cree que es una buena opción para su barrio?
8. Explique por qué.

Cabe mencionar que en este bloque de preguntas no se busca obtener una opinión dividida en dos opciones, por el contrario se pretende implementar una tercera opción, que de la apertura a las personas que no adoptan una posición, ni positiva ni negativa sobre el proyecto; el cálculo de porcentaje de la encuesta nos indicará cuantas personas ya tienen una respuesta concreta ante el conocimiento del proyecto o de que trata una supermanzana, y ahí es donde media la tercera opinión, esto es, las personas que no saben o no tienen la información del proyecto y su finalidad, otorgándonos una respuesta totalmente neutral: como “no sé” o “da igual” lo que suceda con el entorno.

Este porcentaje de usuarios es importante ya que nos indica, que podría establecerse una mayoría de aceptación o negación al proyecto dependiendo de cómo se aborde la campaña de socialización y concientización sobre las mejoras que ofrece el proyecto, esto a razón de que aún no se tiene la suficiente información para optar por una posición ideológica, por lo que se vuelve importante cuantificar cuantos criterios están en juego teniendo una relación directa con las personas que no han llegado a tener ningún tipo de información.

Todas las preguntas que dan un punto de vista diferente a los mencionados, o que no disgregan la información en blanco y negro son clave, al facilitarnos un panorama más claro con la finalidad de buscar el enfoque del proyecto, haciendo un balance de pros y contras según la ciudadanía, tomando como ejemplo, que cierto porcentaje de usuarios podrían tener una opinión de apoyo ante actividades de movilidad; sin embargo un porcentaje mayor o representativo podría ver en la movilidad, problemas y no soluciones, siendo la razón por la cual el proyecto, se estancaría en un punto de discordia; las situaciones positivas y negativas en el mismo aspecto se anulan para indicarnos que ese no debería ser el enfoque principal para una campaña de aceptación.

#### c. Organización y Autogestión

El objetivo de esta apartado es conocer si el barrio cuenta con una organización barrial; en caso de ser negativa la respuesta, se pretende medir el grado de interés de las personas en querer formar una organización barrial y ser parte de la misma, de esta manera inducir a los habitantes de la zona para que puedan organizarse y formar una comunidad autónoma que trabaje en conjunto con las autoridades y así lograr el crecimiento del barrio y que dicho desarrollo nazca a partir de la iniciativa y organización de sus habitantes como ejes fundamentales.

Las preguntas que conforman este bloque son:

1. ¿Qué tipo de actividades o eventos sociales se desarrollan en las calles de su barrio?
2. ¿Por qué cree que no se desarrollan actividades vecinales en el barrio?
3. ¿Usted forma parte de una organización de vecinos o de la directiva del barrio?
4. ¿Estaría dispuesta/o a organizarse y participar activamente en actividades vecinales en la calle y los espacios públicos del barrio?
5. Si usted conformaría una red de vecinos ¿cuáles de estos temas le interesaría mejorar?
6. Especifique las actividades que realizaría en las calles de su barrio.

En este bloque se debe considerar de suma importancia las opiniones de los ciudadanos; al ser abiertas podrían estar concatenadas en una misma visión global de la situación.

En este caso, al ser evidente que las personas expresen la falta de espacios públicos, además de conocer las falencias de las zonas, se puede establecer cuantos ciudadanos estarían dispuestas a ser parte de una organización barrial, para establecer un motor de arranque; si supera al 35%, podría ser el grupo con el cual se puede trabajar a manera de impulsores del proyecto.

La organización vecinal se vuelve importante para el proyecto, de tal manera que la opinión de ese grupo de personas nos facilita tener una mirada más clara desde el punto de vista del usuario; así como podría mostrarnos cuál es el concepto estético de cómo abordar el diseño, teniendo presentes cambios con un propósito de mejora para el barrio y resolver los problemas de aparcamiento que se llevaban a efecto.

#### d. Movilidad

El objetivo de este bloque es el de conocer cuál es la realidad de uno de los principales problemas que existe actualmente en las ciudades latinoamericanas, siendo evidente que la movilidad en la Ciudad de Cuenca a pesar de ser una urbe media, padece de fuertes problemas con el tráfico, el mismo que se ha convertido en un grave inconveniente por el crecimiento exponencial del parque automotor, a lo que se suma el funcionamiento de medios de transporte nuevos como el tranvía.

Este enunciado se enfocará en los problemas de movilidad que se visualicen durante y después de la implementación del proyecto en la zona escogida, las preguntas que conforman este bloque son:

1. ¿Cree usted que existen cruces de calles en su barrio que generen conflictos de tráfico vehicular, así como para el peatón?
2. Indique en que cruce de calles se generan estos conflictos
3. ¿Le gustaría que dentro de su barrio se reduzca el límite de velocidad?
4. ¿Cree usted que el flujo de vehículos en su barrio puede causar un problema de contaminación?

**e. Supermanzana de barrio (escala: 1-10, 1 nada importante, 10 demasiado importante)**

Este bloque tiene como objetivo medir la respuesta de las personas acerca de los problemas que existen en su barrio y que se pretende resolver con la construcción de la supermanzana; además, de medir la conformidad que los ciudadanos muestran con el proyecto de la supermanzana implementada en los ejercicios realizados anteriormente por parte del Municipio; es evidente que existe mucha molestia y disconformidad hacia el tema en general, por esta razón se incorporan preguntas para medir la aceptación del tema.

Las preguntas que conforman este bloque son:

1. ¿Cuán importante es para usted la señalización de tránsito en su barrio para la regulación del parqueo así como el límite de velocidad?
2. ¿Cuán importante es para usted que los vehículos puedan estacionar en las calles de su barrio?
3. ¿Cuán importante considera la iniciativa del Municipio para implementar una supermanzana en su barrio?
4. ¿Cuán importante considera su participación en la propuesta de una supermanzana de barrio?
5. ¿Cuán importante es para usted la organización vecinal en el funcionamiento de una supermanzana en su barrio?

**4.1.5. Resultados y delimitación definitiva de la supermanzana de barrio.**

En cuanto a la encuesta dirigida hacia un grupo concéntrico, ésta se la realizó a 33 personas, siendo éste nuestro universo para llevar a cabo una estadística diferente:

El rango de edad de las personas que llenaron la encuesta a cabalidad es bastante amplio, siendo 16 años, el encuestado de menor edad y de 66 años el de mayor edad (Figura 24).

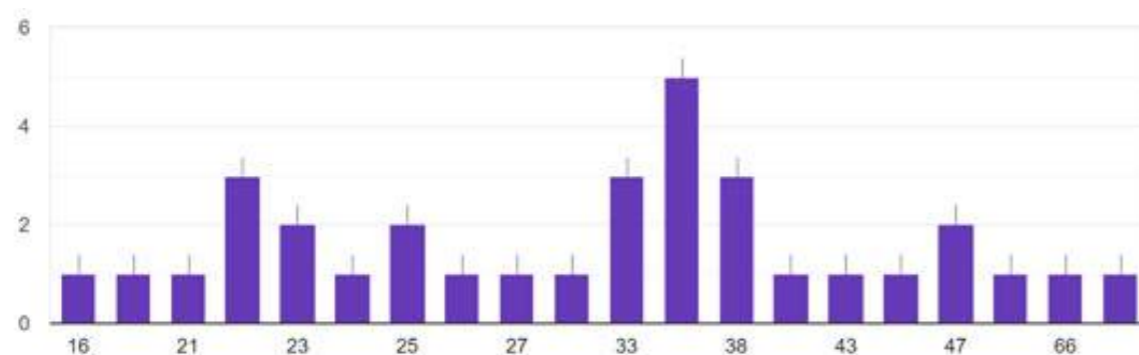


Figura 24: Rango de edades de las personas encuestadas

Los encuestados identificados como de género femenino, fueron los que mostraron una mayor incidencia a la hora de realizar la encuesta (Figura 25).

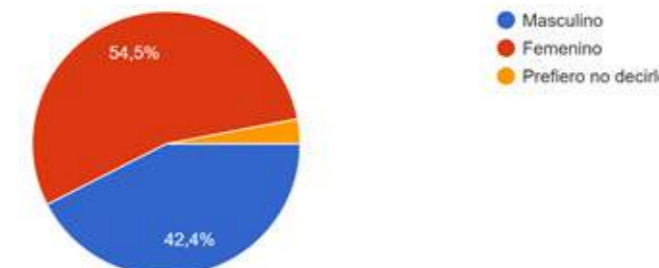


Figura 25: Género de las personas encuestadas

La mayoría de las personas que llenaron la encuesta, cuentan con ingresos mensuales entre USD\$ 400,00 y USD \$ 1000,00, en este contexto concluimos que el número de ciudadanos interesados en el proyecto, pertenecen a un estrato social de clase obrera, superando al resto de las personas que cuentan con un ingreso que va de USD \$ 1000,00 hasta USD \$ 5000,00 o mayor, perteneciendo aquellos a un estrato social por encima de la media (Figura 26).

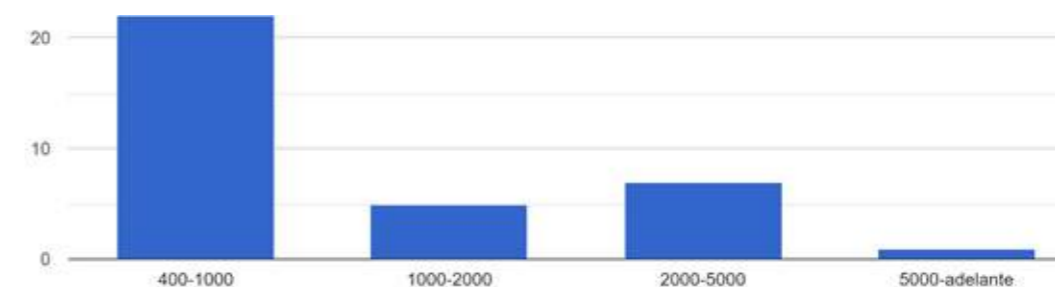


Figura 26: Ingresos mensuales de las personas encuestadas

La cantidad de residentes que creen que aplicar una supermanzana dentro del barrio no es factible, es superior a la cantidad de vecinos que apoyan el proyecto; esto es el reflejo de las malas decisiones adoptadas por el municipio, la desinformación de los habitantes y la imposición de medidas dentro de la zona (Figura 27).

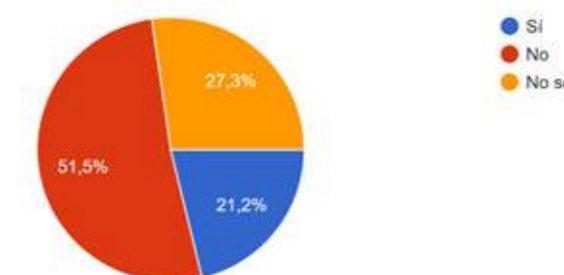


Figura 27: Residentes que creen que aplicar una supermanzana de barrio no es factible

Al obtener los resultados de las dos encuestas y al aplicar la metodología planteada se concluye que:

La cantidad existente de equipamientos y usos comerciales de suelo en la zona de estudio, es amplia y es un factor fundamental en cuanto a la interacción del proyecto, además la implantación de urbanizaciones privadas y zonas en donde no existe interacción con el resto del barrio, dificulta la aplicación del proyecto, esto se da porque de un porcentaje alto de comercios, sus dueños no son habitantes del barrio, siendo arrendatarios que pernoctan parcialmente dentro de la zona; esto se puede observar con mayor énfasis en los comercios y equipamientos de la periferia, por lo que se refleja en la cantidad de ciudadanos que no estaban informados ni tampoco presentaban interés en los ejercicios del municipio, creando este sentido de rechazo y apatía sobre el proyecto.

De esta manera se distingue que no es factible trabajar con el límite planteado por las razones antes mencionadas, siendo difícil lograr la interacción de las urbanizaciones privadas con el proyecto que se busca plantear.



Dentro de la zona de estudio el factor principal de malestar a las acciones que se han llevado a cabo es el cambio de sentido de las vías, esto provoca un mayor tráfico y que el flujo vehicular sea lento, por esta razón existe una mayor cantidad de personas inconformes; de esta manera se podría decir que no es factible implementar una supermanzana en una zona donde el principal medio de transporte es el vehículo o donde prima el parque automotor, ya que obligar a los ciudadanos el no uso del automóvil o prohibir que se tenga más de un vehículo por cada vivienda es un problema que involucra a la ciudad en general, si no existe un cambio dentro de ésta es muy difícil exigir el cambio dentro de una zona específica.

Por estas razones se decide hacer una delimitación estratégica dentro de la zona escogida para aplicar la supermanzana, se deja de lado la parte de la Av. Don Bosco, Av. De las Américas y la Av. Loja y se plantean nuevos límites; esta nueva zona periférica estaría compuesta por la calle Miguel Cabello Balboa, calle el Salado y calle Fray Luis de Granada, teniendo un nuevo límite que responde mejor al ser una zona habitada y no de comercios en donde prevalece el arrendatario al dueño del bien como tal, además de ser una zona en donde no existe urbanizaciones privadas, se puede hacer una integración total de los habitantes con el proyecto (Figura 28).



Figura 28: Delimitación estratégica para la implementación de una supermanzana de barrio

#### 4.2. Anteproyecto de supermanzana dentro de la zona escogida de la ciudad de Cuenca

Al tener la zona delimitada y al seguir los lineamientos metodológicos para la implementación de una supermanzana, se plantean los criterios de diseño para la zona escogida, los mismos que corresponden a las problemáticas y particularidades de dicha zona, al no poder realizar reuniones con la comunidad, esto por las regulaciones del municipio durante la época de pandemia y el temor de las personas de contagiarse, las estrategias responden no solo a la metodología planteada, sino a las opiniones que se fueron recolectando en los procesos de encuesta y con el barrido de percepciones, se busca en todo momento respetar estas opiniones para involucrar de la mayor forma posible a la comunidad.

##### 4.2.1. Estrategias de diseño urbanístico

###### a. Énfasis en las entradas y salidas de la supermanzana

Para denotar el ingreso de tal manera que involucre a los transeúntes y despertar sensibilidad de éstos y de los habitantes, se propone intervenir con colores en toda la zona, esto para que todas las personas al ver el color en los diferentes espacios, entiendan que la dinámica es diferente, además de la implementación de rompe velocidades en los ingresos y salidas de la supermanzana, ya que la velocidad de paso debe ser reducida. De manera conjunta con la utilización de colores y las propuestas de diseño adicionales, se ayudará a cambiar la percepción de peatones, ciclistas y de automovilistas, dentro y fuera de la supermanzana.

###### b. Cambio en los sentidos de las vías

Dentro del proyecto mediante la aplicación de la encuesta, se conoció el estado actual de la movilidad en la zona; como resultados obtenidos se observa la falta de vías de acceso en sentido Oeste – Este; las vías el Salado y Fray Gaspar de Carvajal son las dos calles que atraviesan la súper manzana y tienen el mismo sentido, esto dificulta el acceso en horas pico, generando un aumento en el tráfico y obligando a realizar recorridos más largos.

En este contexto se propone cambiar la calle Fray Gaspar de Carvajal de sentido Oeste-Este, a Este-Oeste, de esta manera se lograría que dos calles importantes funcionen tanto como salida y entrada de la supermanzana.

El cambio de sentido en la Diego Colon, se debe a la implementación de nuevos sistemas viales y zonas de convergencia de los habitantes; se proponen bahías mixtas; para el correcto funcionamiento de estas bahías se establecen soluciones en las esquinas, cruces de ciclovías y caminos peatonales, además, el radio de giro en las esquinas es mayor para que sea obligatorio la reducción de la velocidad. Para que este conjunto de propuestas funcione de manera correcta, se cambiará el sentido de la calle antes mencionada.

###### c. Bahías mixtas

Se proponen bahías mixtas, estas son franjas de parqueo y zonas comunes que funcionan como espacio público con su respectivo mobiliario como: bancas, basureros y jardineras, dichas zonas invita a moradores y usuarios a utilizar los indicados espacios, además de las actividades que se proponen para reactivar la conexión social y mejorar la interacción en la zona de estudio. Las calles en las cuales se implementarán estas

bahías son: Juan Manuel Arteta, Gaspar de Villarreal y la calle Diego Colon. Esta propuesta se basa en generar más espacios de cohesión social, promover actividades que generen interrogantes sobre qué pasa con el espacio intervenido y que a su vez invite al usuario a generar actividades que generen interrogantes sobre qué pasa con el espacio intervenido y que a su vez invite al usuario a generar actividades nuevas.

###### d. Rehabilitación de cancha e implementación de espacios lúdicos y de ocio.

Dentro de la zona designada se encuentra una cancha de vóley, la misma que es el único espacio para la convergencia de los vecinos del barrio; se trata de un espacio de hormigón rodeado por unas bancas de madera y tres parterres con vegetación.

En este contexto se requiere que esta cancha junto con las pequeñas calles aledañas cumpla la función de ser la zona con más relevancia dentro de la supermanzana; generar más espacios verdes al ampliar los parterres existentes y sembrar vegetación de tamaño medio que puedan generar sombra natural; sobre dichos parterres implementar juegos para niños y que éstos se extiendan hacia las calles pequeñas que rodean la cancha.

Para extensión de la zona lúdica infantil, se pintará de colores llamativos las calles que están paralelas a la cancha, sobre las mismas se pintarán además diferentes juegos como son la rayuela, 3 en raya, etc.

Los colores a utilizarse serán de tonalidad pastel, éstos tienen la función de enfatizar las zonas de juego y que las personas que pasen con sus vehículos por dicha zona lo hagan con el cuidado necesario; el resto de las calles no tienen pintura en su totalidad, éstas tendrán pintadas formas de colores, en este caso en concreto se contará con una forma hexagonal, dicha forma con su respectivo color tiene como objetivo dar a conocer a los transeúntes que se trata de una zona lúdica, con la finalidad de que los conductores reduzcan la velocidad, pero sobretodo, que este lugar fomente un principio de pertenencia por parte de sus habitantes.

Al generar una zona lúdica que se extienda hacia las calles se busca solucionar conflictos; que los residentes se encarguen de ser quienes velen por respetar las nuevas normas de dichos espacios, de esta manera la autogestión del barrio comienza con la regulación y cuidado del parque y sus calles aledañas.

### e. Ciclovías y espacios para parqueo

Dentro de la zona escogida, la mayoría de los habitantes cuentan con vehículos propios, y en algunos casos existe más de un automotor por vivienda; además, en las zonas aledañas existen negocios a los que sus usuarios llegan en sus vehículos, por estas razones y por lo que la zona es un disipador de tráfico de las avenidas, Américas, Isabel la Católica y Don Bosco, es muy complicado proponer alguna prohibición para la entrada de los automotores a la supermanzana, por lo cual se propone que por medio de zonas específicas para parqueo, se genere una regularización y que en las zonas designadas para el espacio verde, espacio de ocio y espacios lúdicos exista la menor cantidad de vehículos posibles.

Para lograr esto se propone que las zonas para parqueo se ubiquen en las calles: Fray Gaspar de Carvajal, Miguel Cabello Balboa y la Av. El Salado, dejando el resto de calles que conforman la supermanzana, libre de vehículos en donde el peatón tenga prioridad.

El objetivo de la implementación de las zonas de parqueo no es sectorizar y que el peatón no tenga la libertad y seguridad de circular dentro de estas calles; no obstante si bien se generará un aumento en la densidad vehicular dentro de dichas calles exclusivas para el parqueo, en estas y sumando la avenida Isabel la Católica, se propone la implementación de una ciclovía, creando un circuito que permita rodear y cruzar la supermanzana; esta ciclovía se ubicará entre la calzada y el parqueadero, separada de la zona de parqueo mediante separadores viales, de esta manera se garantiza la seguridad del usuario de la ciclovía y del peatón.

## 4.2.2. Esquema de la Metodológico

# Metodología

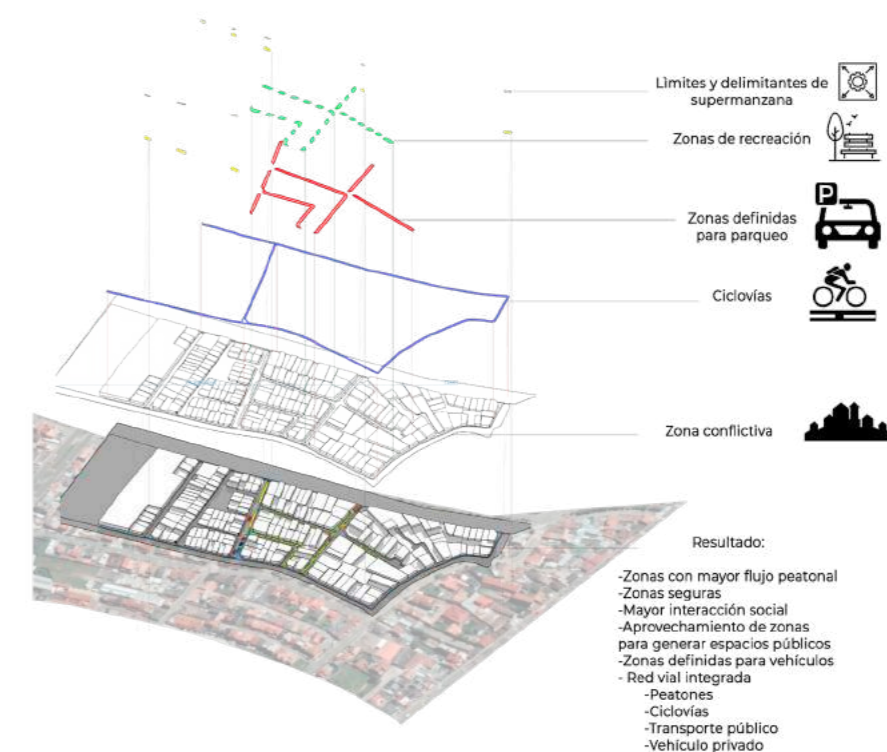
PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA SUPERMANZANA DE BARRIO PARA SU AUTOGESTIÓN VECINAL

ANTEPROYECTO CUENCA, ECUADOR



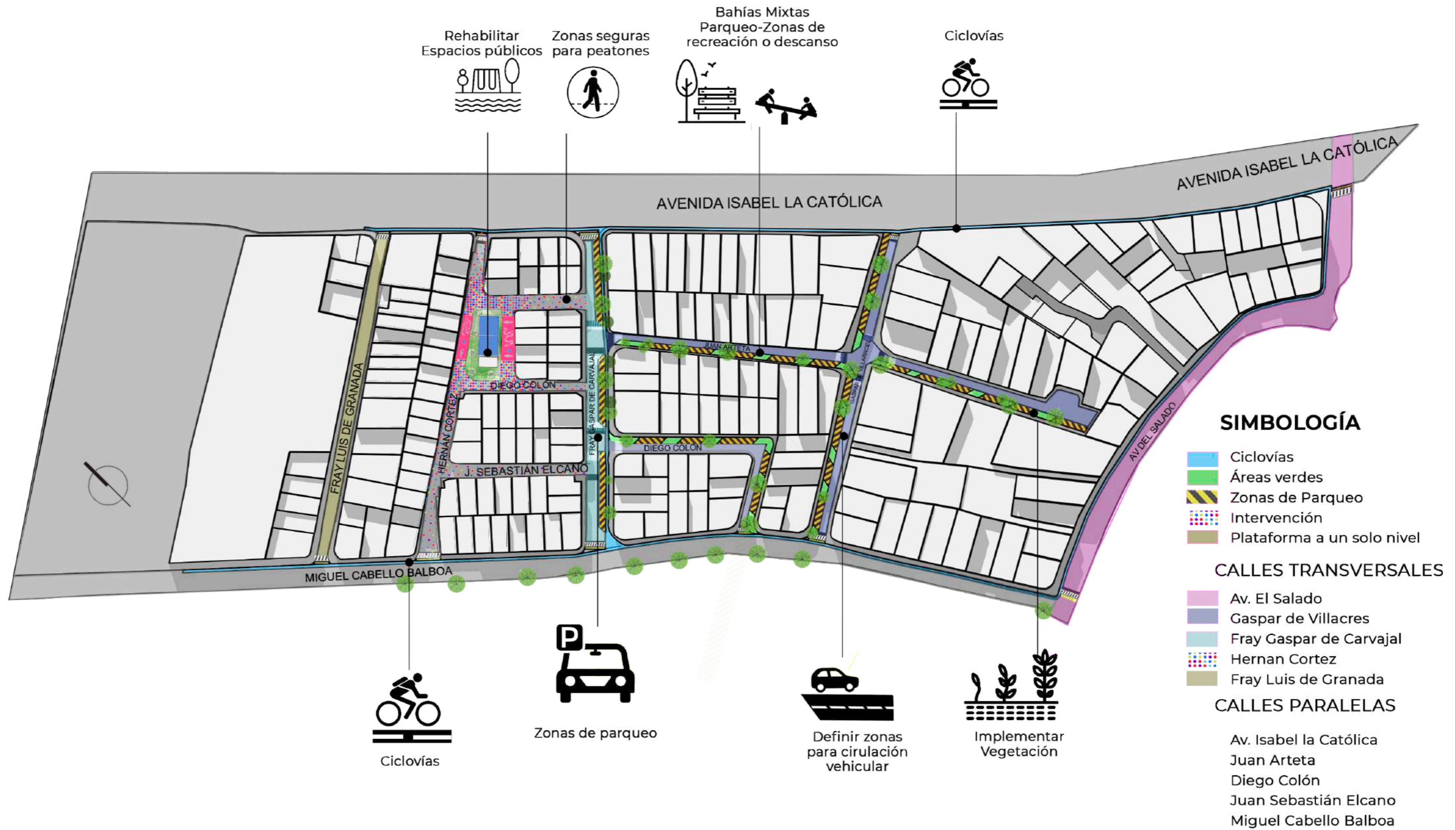
## 4.2.3. Anteproyecto

### a. Axonometría explotada con las intervenciones



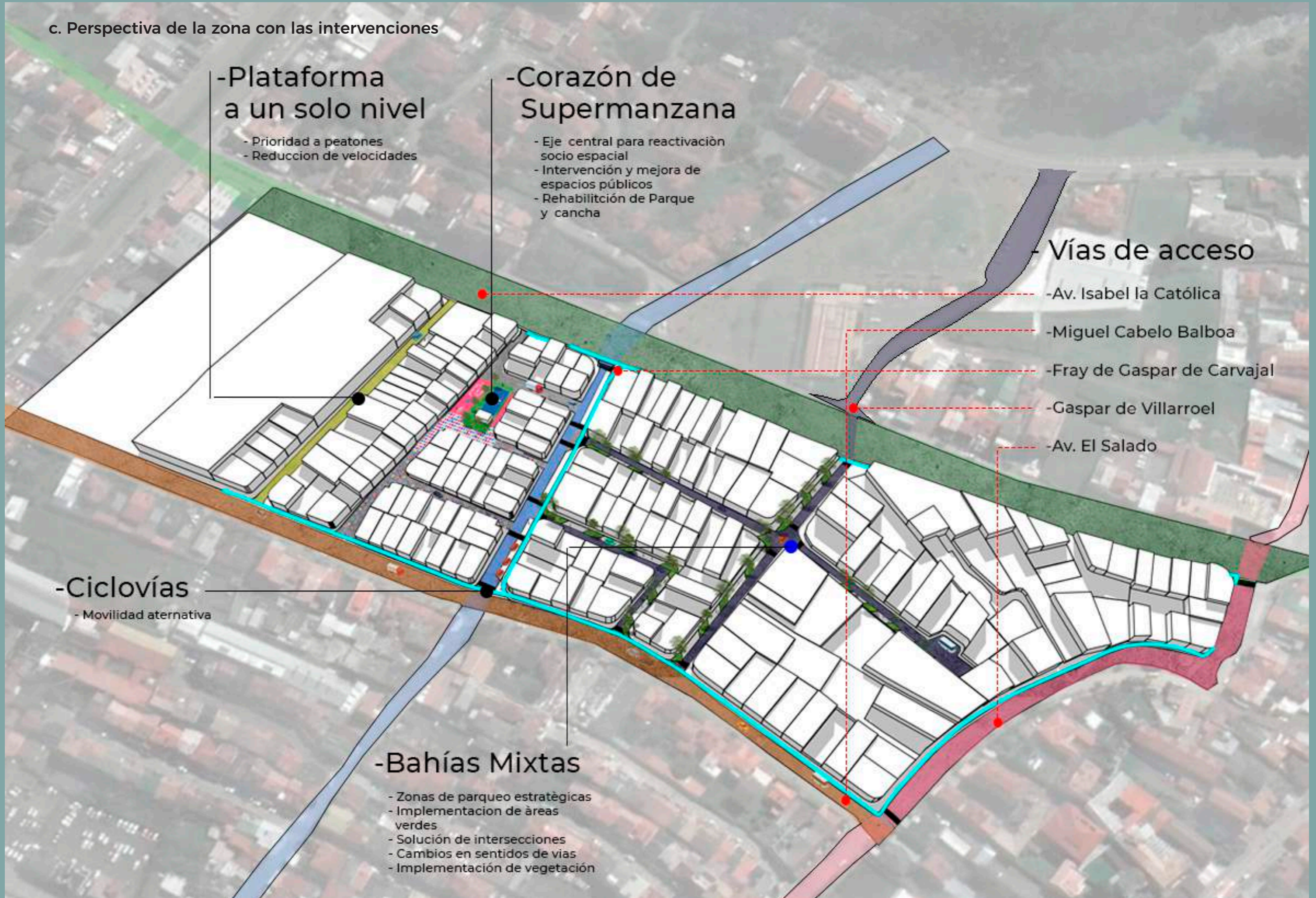


**b. Planta Única**  
Esc: 1:1500





c. Perspectiva de la zona con las intervenciones



**-Plataforma a un solo nivel**

- Prioridad a peatones
- Reducción de velocidades

**-Corazón de Supermanzana**

- Eje central para reactivación socio espacial
- Intervención y mejora de espacios públicos
- Rehabilitación de Parque y cancha

**- Vías de acceso**

- Av. Isabel la Católica
- Miguel Cabelo Balboa
- Fray de Gaspar de Carvajal
- Gaspar de Villarroel
- Av. El Salado

**-Ciclovías**

- Movilidad aternativa

**-Bahías Mixtas**

- Zonas de parqueo estratégicas
- Implementación de áreas verdes
- Solución de intersecciones
- Cambios en sentidos de vías
- Implementación de vegetación



**d. Ciclovías**

Ciclovía en la calle Gaspar de Carvajal, a continuación se muestra la ubicación, el estado actual y la calle con la implementación de la ciclovía



Estado actual



Implentación ciclovía



Ortofoto de la zona con las propuestas

Sección de la ciclovía en la interacción de las calles Gaspar de Carvajal y Juan Arteta tal como se muestra en la ubicación





**e. Bahías Mixtas**

Bahías Mixtas en la intersección de las calles Gaspar de Villarroel y Juan Arteta, a continuación se muestra la ubicación, el estado de la intersección y la intersección con la implementación de las bahías mixtas



Estado actual



Implementación Bahías Mixtas



Ortofoto de la zona con las propuestas

Sección de las bahías mixtas en la interacción de las calles Gaspar de Villarroel y Juan Arteta tal como se muestra en la ubicación





**d. Cancha**

Rehabilitación de la cancha del barrio el joyero, este se propone que sea el corazón del proyecto, a continuación se muestra la ubicación, el estado actual y la propuesta para la cancha.



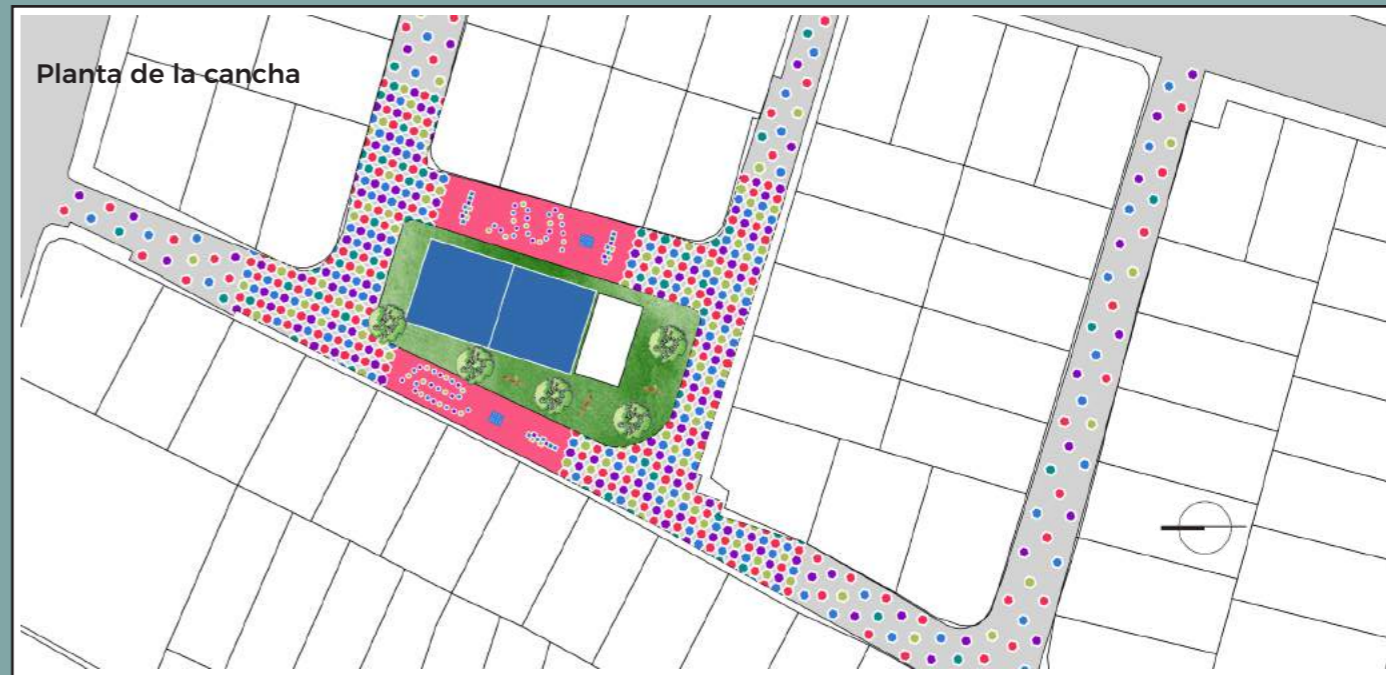
Estado actual



Propuesta



Planta de la cancha



Render de la propuesta



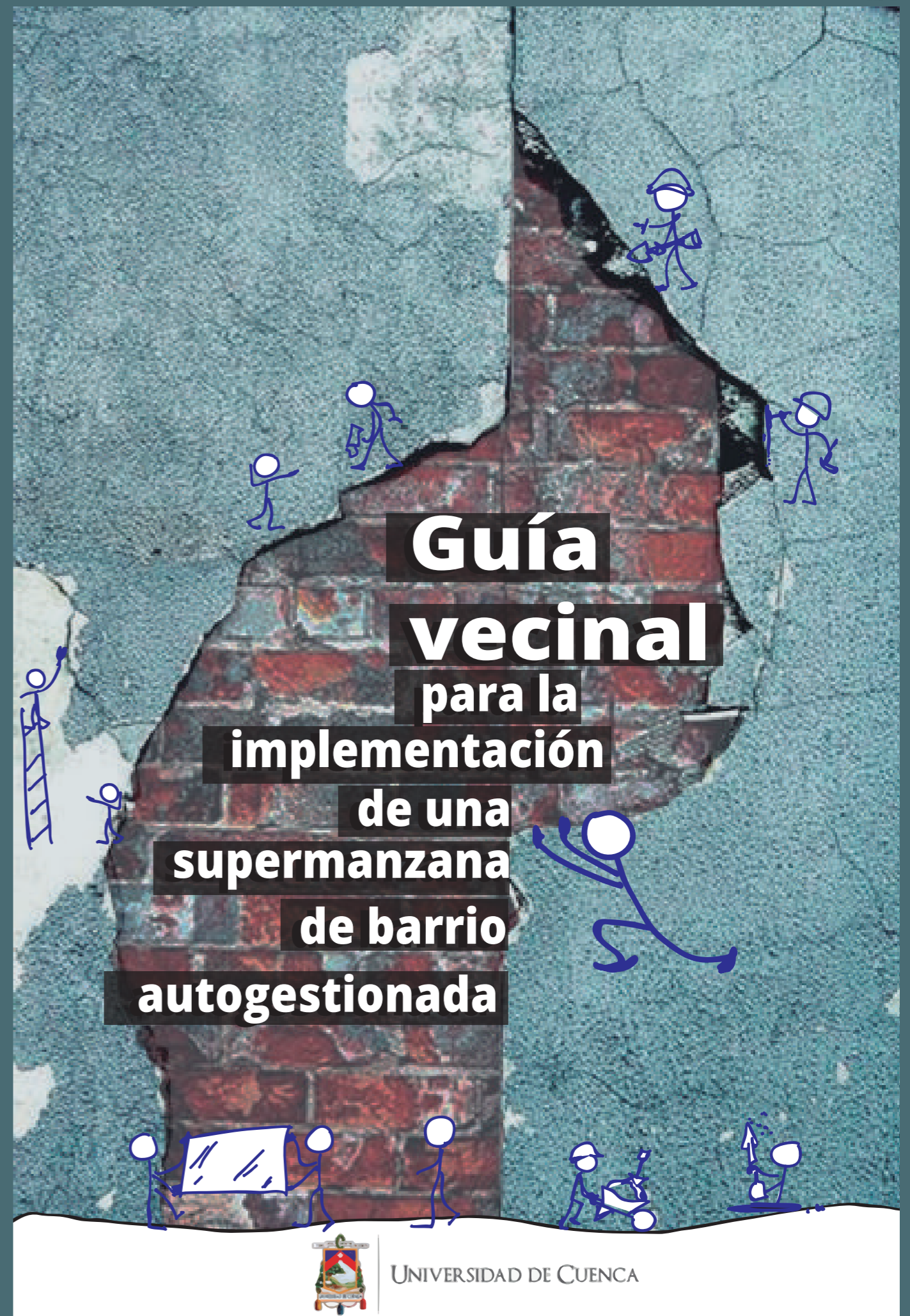
Render de la propuesta





## 4.3.

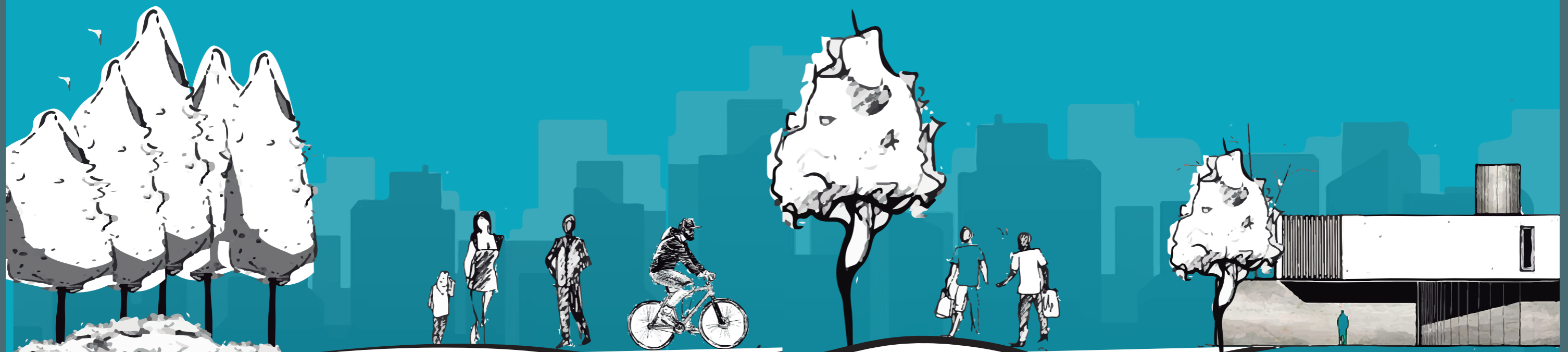
# GUÍA VECINAL PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA SUPERMANZANA DE BARRIO AUTOGESTIONADA



# ¿Qué es y cómo usar esta guía?

Esta guía es una herramienta práctica para la gestión vecinal de proyectos urbanos con énfasis en las supermanzanas de barrio. Si bien no representa un documento técnico, servirá de referencia para la generación mancomunada de proyectos con los departamentos técnicos del municipio en refuerzo de la comunicación entre los diversos actores del espacio público. De este modo se brinda un apoyo informativo para los moradores y usuarios interesados en participar de un proyecto de supermanzana diferente que apueste por la implementación de nuevas alternativas espaciales desde la autogestión.

Para usar la guía, el único requisito es habitar, pertenecer y querer participar activamente en el barrio donde vives.



# ¿Por qué pensamos en una supermanzana de barrio?

No podemos seguir aparentando algo que no somos.

La idea de una supermanzana de barrio busca complementar la acción de autoridades y gestiones públicas con la participación de los involucrados en un proyecto de un barrio, sin excluirlos del proceso de diseño y elaboración, tomando en cuenta su interés y preocupaciones para obtener resultados y beneficios reales para la zona en transición, y conjuntamente brindando soluciones espaciales a movilidad, gestión y espacio público.





Debe existir una relación cordial entre vecinos para promover la organización de proyectos de barrio.

La conflictividad espacial es un ingrediente importante, principalmente en el ámbito de la movilidad cotidiana y del espacio público.

No es necesario que exista un uso elevado de medios de transporte alternativo.

Es clave encontrar una densidad poblacional en la cuál la relación entre habitantes y automotores no sea favorable para los automóviles, la presencia predominante de vehículos motorizados hace poco viable un proyecto de supermanzana de barrio.

Los problemas de tráfico en horas pico y de accesibilidad en el barrio son una buena razón para empezar a organizarse.

Es un buen indicador que existan ciertos hitos o espacios de encuentro social, ya sean tiendas, lugares de abastecimiento, esquinas, etc.

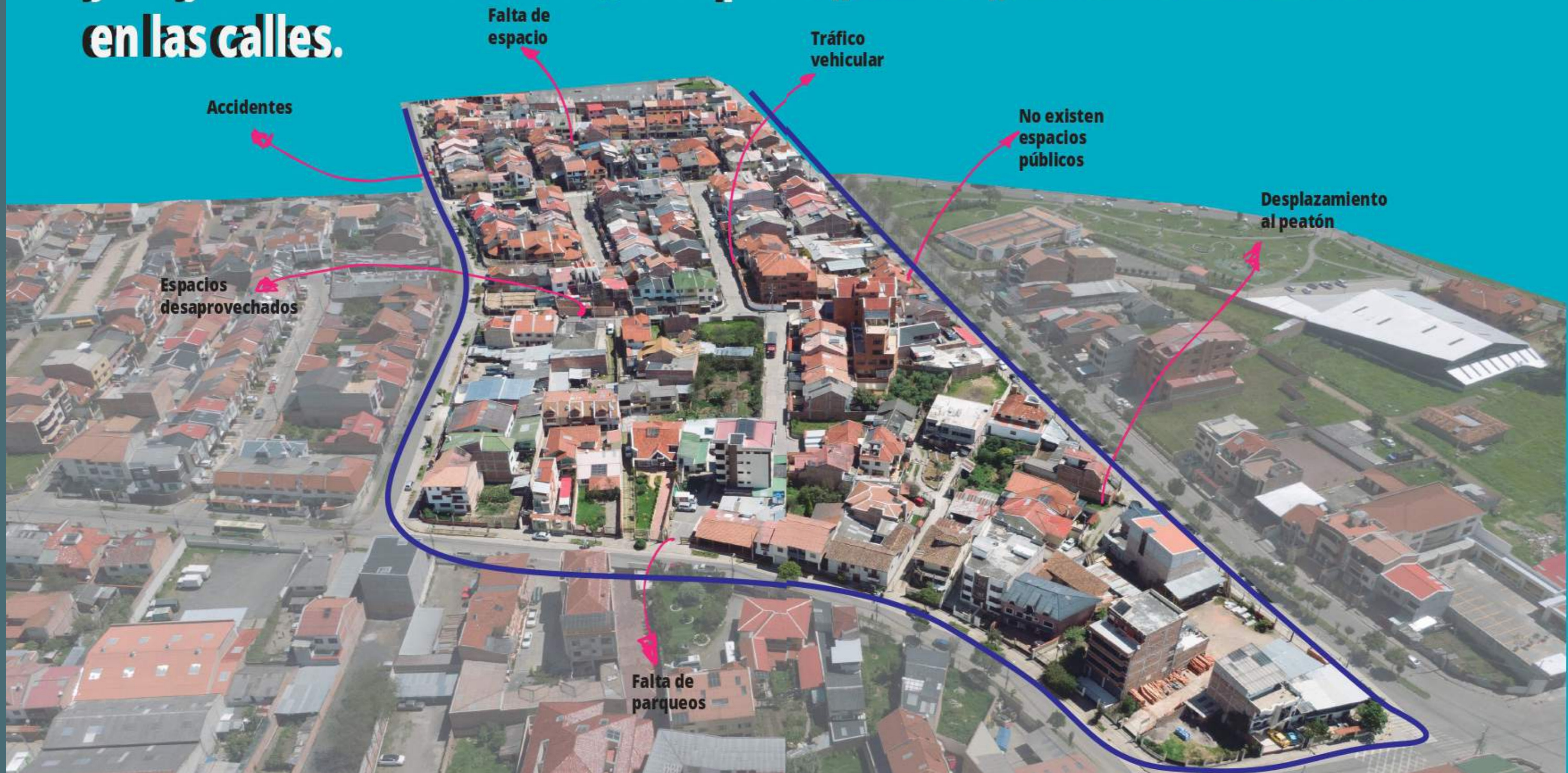


## ¿Qué debe suceder en tu barrio para iniciar la implementación de una supermanzana?



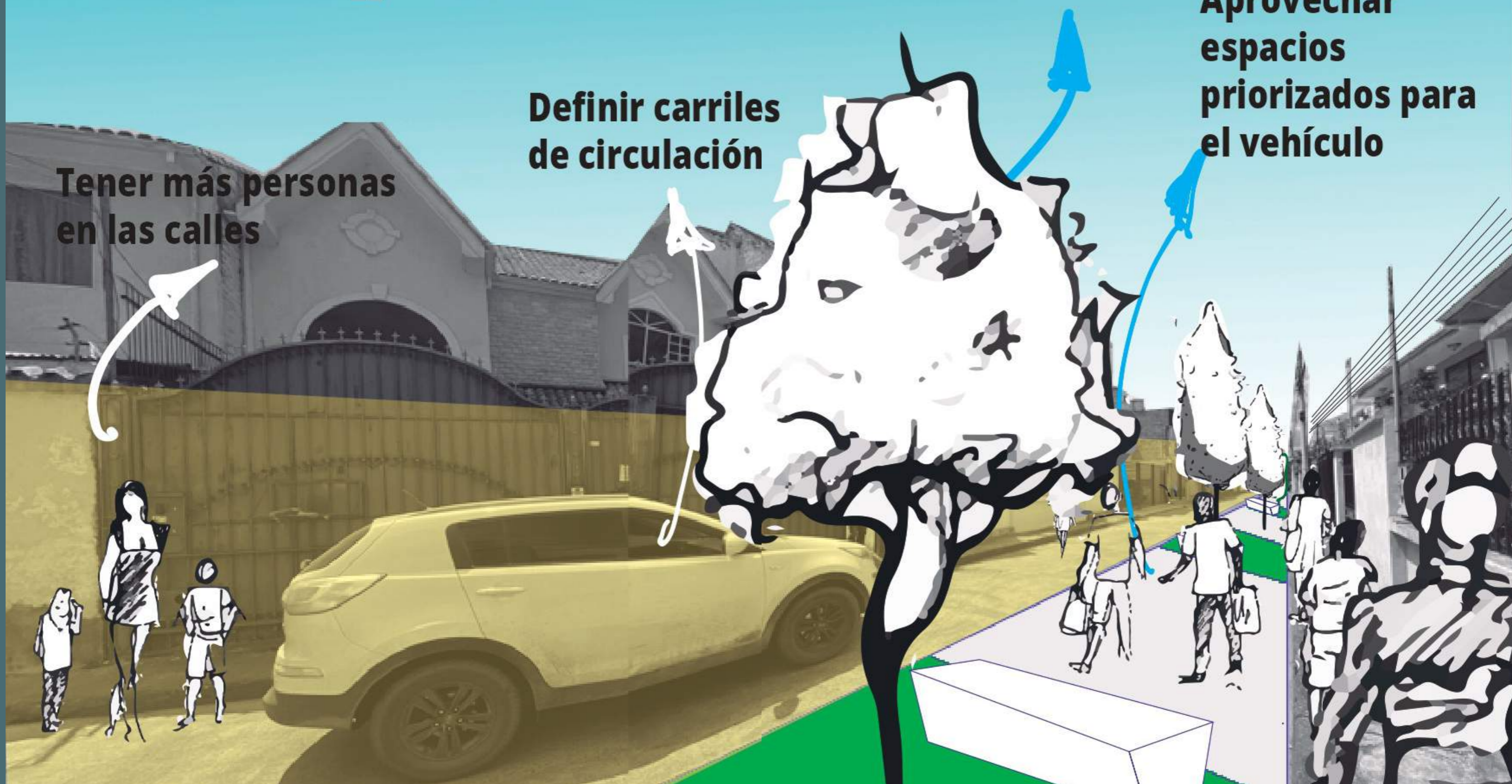


**La supermanzana de barrio la construimos entre todos, agrupando estratégicamente varias manzanas, en búsqueda de cambiar la realidad de tu entorno residencial, dotando de mayor seguridad a la comunidad y mejorando la movilidad, el espacio público y el comercio cercano en las calles.**





# ¿Que podemos lograr con una supermanzana?



Mayor  
vegetación

Aprovechar  
espacios  
priorizados para  
el vehículo

Tener más personas  
en las calles

Definir carriles  
de circulación



# ¿Y qué hacemos en el corazón del proyecto?

**Genera Actividades**

**Crea relaciones entre vecinos**

**Impulsa a mayor actividad físicas**

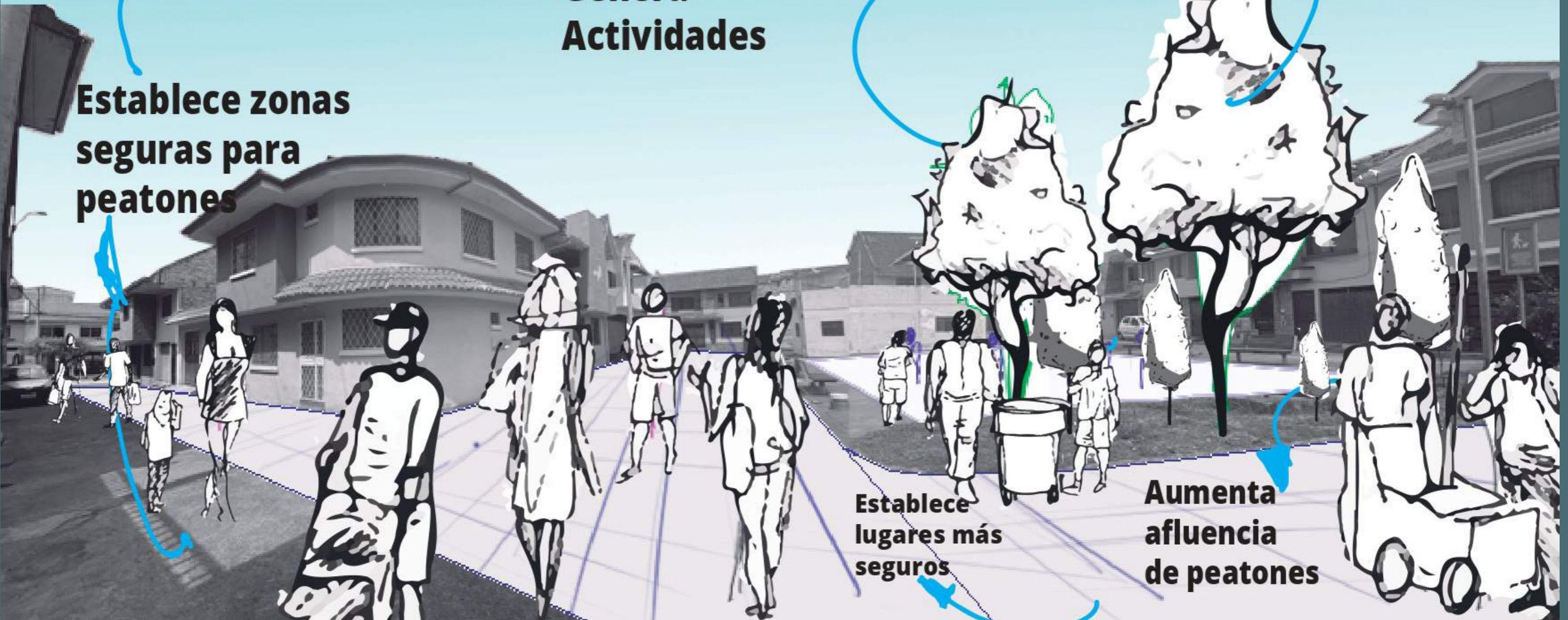
**Escoge lugares para actividades al aire libre**

**Rescata espacios sin uso**

**Establece zonas seguras para peatones**

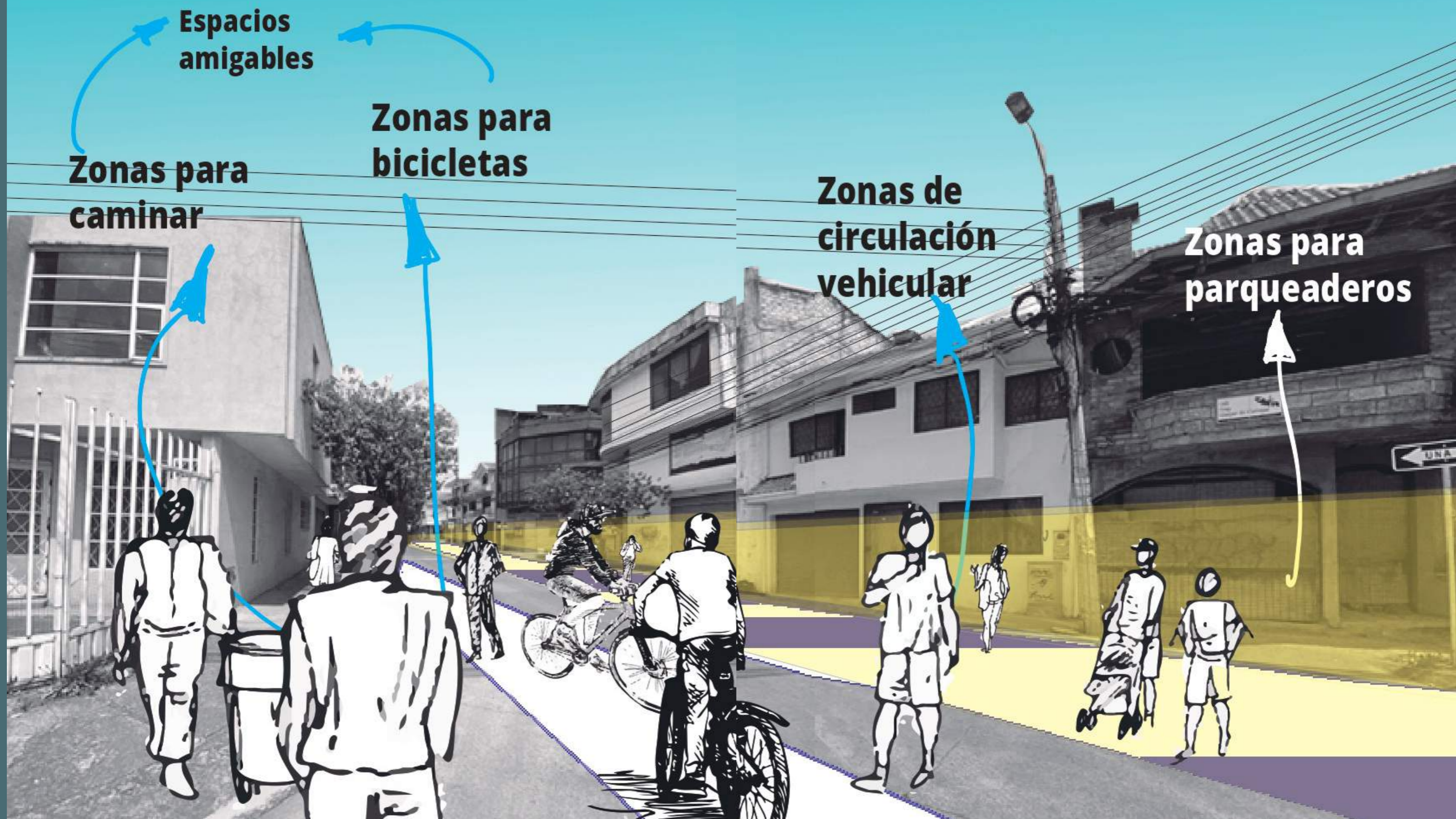
**Establece lugares más seguros**

**Aumenta afluencia de peatones**





# ¿Y cómo mejoramos la movilidad?





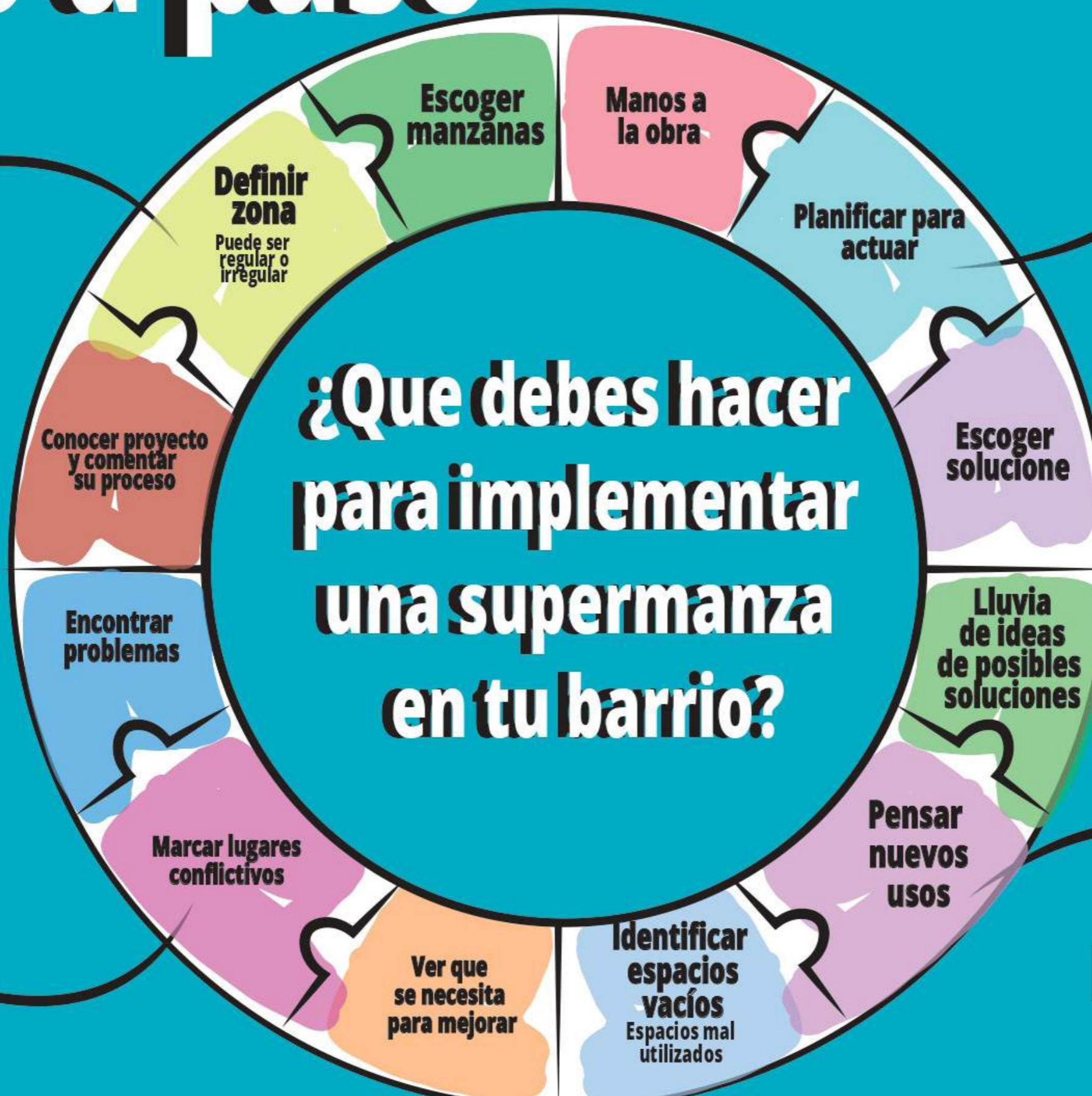
# Paso a paso

## Gestionar

## Conocer e Informar

## Observar

## Identificar





# Conocer e informar



1  
Comentar del proyecto que se pretende realizar con la mayoría de los habitantes

2  
Dar a conocer que es una supermanzana, los beneficios que tiene para el barrio y para los habitantes

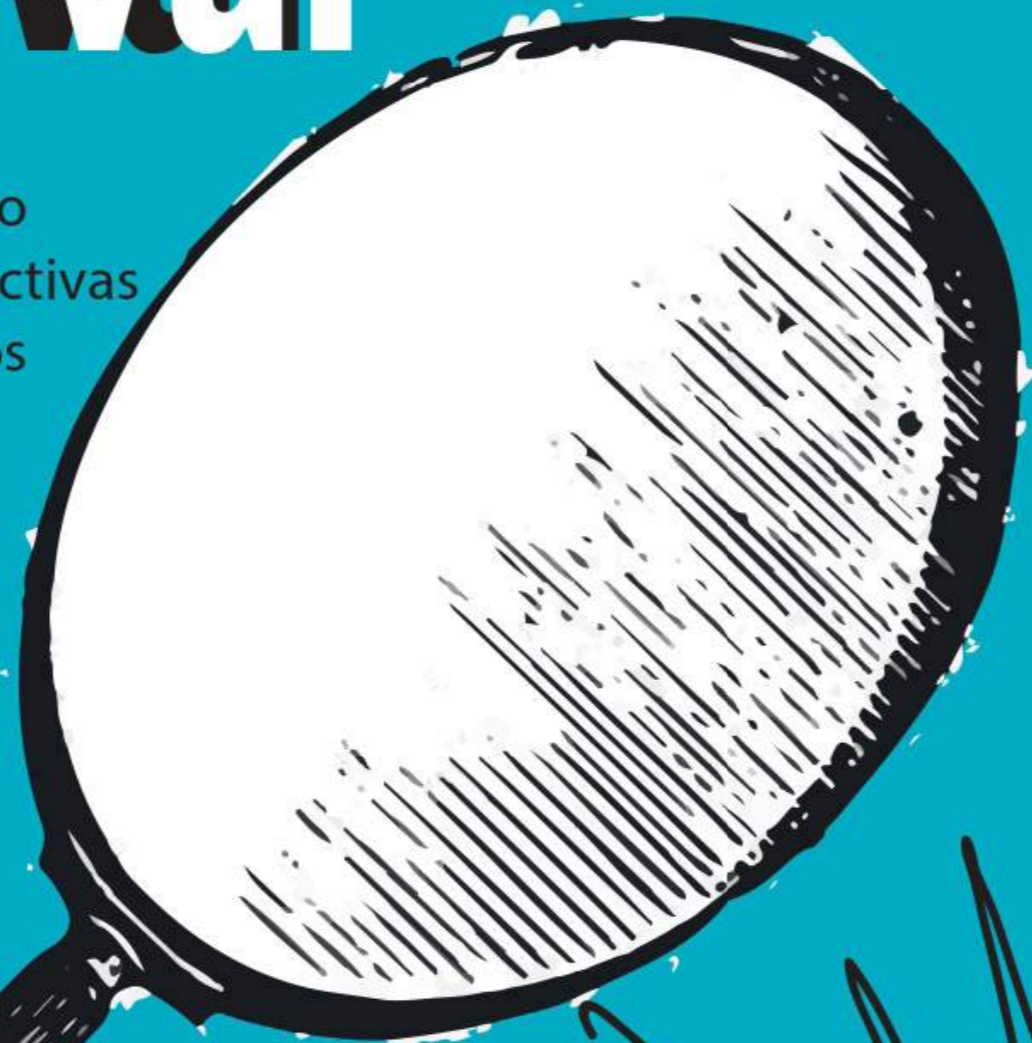
3  
Socializar la actividad para hacer un llamado a la participación ciudadana

4  
Organizar a las personas y recopilar opiniones para facilitar la participación



# Observar

- Obras que necesita el barrio
- Vías o intersecciones conflictivas
- Necesidades de los usuarios



- Zonas que pueden darse nuevos usos
- Zonas donde se puedan reunir los habitantes
- Zonas que se pueden regenerar mediante trabajo comunitario, sin una intervención mayor

# identificar



# Gestionar

Al encontrar los problemas se debe buscar soluciones, las cuales se intentarán ubicar en zonas al aire libre que estén desaprovechando en el espacio

En caso de no contar con el presupuesto para intervenir, se realizará una minga y trabajo comunitario para poder acoplar estos sitios y poder hacer que estos sean agradables para todos y cada uno de los habitantes del barrio.







## Conclusiones

Al cierre de este trabajo, se consideran alcanzadas las metas específicas planteadas en la propuesta de investigación, lo cual ha permitido la realización del objetivo general. Se definió un marco teórico sólido con amplitud en el tratamiento complejo de los temas relacionados con el espacio público, el espacio social y la autogestión, en la perspectiva de la teorización sobre una supermanzana de barrio en la ciudad de Cuenca. La construcción de estos antecedentes permitió trazar la línea base alrededor de una teoría crítica sobre las supermanzanas que perfiló a los autores para adoptar una posición frente a la revisión de los proyectos realizados a nivel internacional, así como en Cuenca (Ecuador), y llevar a cabo las propuestas metodológicas en adelante.

Los ejercicios prácticos de supermanzanas planteados por el GAD Municipal en Cuenca han obtenido resultados que demuestran una débil participación social y por tanto una limitada capacidad de implementación en la realidad urbana local. En este punto, se puede considerar que la deficiencia de conocimiento sobre el modelo conceptual aplicado en otras ciudades del mundo sería una de las razones de su replicabilidad sin mayor revisión o conciencia crítica. Se aclara así, como el abordaje meramente técnico del proyecto en el ámbito de la movilidad, la ecología o el urbanismo, deja grandes oscuridades en la perspectiva de su implementación y sostenibilidad sociopolítica.

De este modo, se puede concluir en primer lugar sobre la necesidad de transformar la metodología planteada por las instituciones, tomando en cuenta las condiciones socioespaciales del sector donde se desea implementar el proyecto. Una nueva metodología debe incorporar las cualidades de uso del espacio social en los barrios y una caracterización adecuada del espacio urbano con atención en la conflictividad urbanística y los niveles de convivencia o energía social para enfrentar un proyecto de supermanzana.

En respuesta al planteamiento metodológico, el anteproyecto formulado observa que el uso y la implementación de una supermanzana de barrio es una categoría útil para llevar adelante procesos de rehabilitación de espacios colectivos de manera autogestionada con mobiliario urbano o elementos incorporados al viario, como tramos de ciclovías en una red de movilidad alternativa o bahías mixtas. Sin embargo, bajo cualquier solución mengua un factor principal definido por la cotidianidad entre vecinos de la zona, su entendimiento en un sistema de vida que se traduce en los flujos de movilidad y transporte, las relaciones entre usuarios y la realidad del parque automotor entre los residentes.

El proceso de investigación en la fase del anteproyecto, en el denominado barrio del Joyero de Cuenca, ciertamente desplazó el objetivo original de diseño hacia la búsqueda de un cambio en la dinámica socioespacial entre los vecinos, pues actualmente entre vecinos de la ciudad, sus niveles de interacción no llegan más allá de un gesto de saludo en situaciones cotidianas como el abastecimiento de víveres y alimentos en tiendas de proximidad. En otras ocasiones, se cuenta con organizaciones de vecinos, pero con un nulo involucramiento de los habitantes del barrio en las mismas.

En el caso específico del barrio de aplicación de la metodología, se identificó la presencia de un espacio para la aglomeración de los habitantes, pero al ser un espacio de recreación deportiva, su uso y apropiación viene siendo temporal, ocasionando que la mayor parte del tiempo sea una zona solitaria y subutilizada. Su potencialidad estructurante como espacio aglutinador en el barrio, dio paso a que se convierta en el corazón del anteproyecto para el desarrollo libre de actividades para la cohesión social y el fomento económico, con el fin de recuperar el interés de los vecinos y moradores, a través de procesos de auto-organización que contemplen su mantenimiento permanente.

El levantamiento de la información en territorio permitió constatar que la dinámica que se vive en el barrio del Joyero, muestra agrupaciones pequeñas de vecinos con posiciones individuales respecto del proyecto municipal de supermanzana y sin un afianzamiento de las relaciones de apoyo mutuo como consecuencia, entre otras cosas, de una escasa interacción entre vecinos. En otro grupo de residentes se palpa su apropiación del espacio barrial, mediada por los años de vida en la zona. Este grupo

humano está conformado por personas que se conocen por muchos años dentro del barrio y que han sido testigos de su 'evolución' o 'estancamiento' a lo largo del tiempo.

En fase de anteproyecto se obtuvieron resultados y soluciones diferentes a las adoptadas por el municipio, descartándose el uso improvisado de mobiliario y delineando ajustes espaciales siguiendo las sugerencias de los pobladores. La meta a corto y mediano plazo es solventar los problemas que afectan de manera significativa al barrio, indagando por una relación armónica entre usuarios y entorno. Estos planteamientos no solo se materializan proyectando cambios físicos en el barrio, sino también con cambios que influyan visual y sensorialmente, mediante la aplicación de señalética informativa que proporcione sentido práctico a las transformaciones del barrio socialmente anheladas. Así, las intervenciones basadas en señales informativas pueden llegar a ser más influyentes que los cambios físicos o la demarcación de espacios, por esta razón, la manera más idónea de establecer una relación funcional de los usuarios con la movilidad en cuanto a regulaciones de velocidades, prohibiciones de aparcamiento o zonificación de espacios, etc., es por medio de una señalización pensada en colectivo. Por otro lado, los cambios o intervenciones físicas deben aplicarse cuando la situación específica lo requiera, por ejemplo, donde exista un alto volumen de tráfico ciclista, lugares que dan la prioridad al vehículo y que generan espacios desolados, intersecciones que posean altos niveles de accidentalidad o intensos flujos de automóviles en zonas con denso uso residencial, etc.

La guía vecinal que se propone al final de este trabajo de titulación, no solo es un documento facilitador, también es una invitación para que los barrios inicien un proceso de auto-organización para que brillen las iniciativas alrededor de este tipo de proyectos. Debido a las dificultades ocasionadas por la pandemia el anteproyecto no fue devuelto a la comunidad, sin embargo, se puede afirmar que la autogestión urbana es una herramienta que permite a estos barrios de características residenciales comunes, entenderse a ellos mismos, proyectarse y hacerse escuchar, dejando de delegar su desarrollo por completo a las autoridades de turno, y convirtiéndose en artífices de las decisiones sobre el espacio que habitan.

Finalmente, este trabajo de investigación permite concluir que no es indispensable que el perímetro de una supermanzana de barrio tenga una forma regular, ni que su configuración presente manzanas cuadradas o rectangulares. Una supermanzana de barrio puede delimitarse dentro de una forma irregular con bifurcaciones, accidentes geográficos o extensiones naturales afectadas por el entorno de uso en el cual se implantan. De este modo, se propicia que una primera delimitación práctica de paso al crecimiento o la extensión planificada del proyecto, siempre por iniciativa de la propia energía social del sector.

## Recomendaciones

Para dar respuesta a un proyecto de implementación de supermanzana en un área barrial o de alcance urbano, en donde el primer beneficiario sean los usuarios y vecinos de la zona, independientemente de su localización y estrato socio económico, se considera necesario:

- Para la elección de la zona, se debe recalcar la relación de usuarios con el número del parque automotor que se tenga y la capacidad de acogida al nivel peatonal que tiene la zona, debido a que a mayor capacidad de movilidad que se tenga, serán menores los conflictos y malestares que va a ocasionar el proyecto con el uso y rehabilitación de espacios. Además, identificar los usos de suelos que existan dentro de las posibles zonas para implementar el proyector, esto es un factor determinante a la hora de escoger una zona definitiva o de ser el caso realizar una delimitación estratégica dentro de la zona escogida para la implementación del proyecto, esto a razón de que zonas con exceso de usos de suelos comerciales o donde existan urbanizaciones privadas o conjuntos residenciales, es muy difícil integrarlos en un proyecto que plantea como fin la autogestión e intensificación de la vida urbana.
- Partir de una investigación para entender la realidad que se vive dentro de la zona, determinar el tipo de relación que existe entre los moradores y entender la dinámica que se tiene entre vecinos, lo primordial para lograr el correcto funcionamiento de una supermanzana de barrio es lograr la cooperación de los moradores, ya que estos tienen que estar dispuestos a ser los precursores del proyecto, en tanto que una vez que entre en marcha, son los responsables de mantener y aportar con soluciones, así los vecinos tienen que ser los que tengan la decisión final sobre el tipo de intervenciones que se van a implementar en la supermanzana.
- Plantear estrategias como el aumento de áreas verdes y espacios de ocio para generar una mayor y mejor integración vecinal, a la vez procurar que todas las intervenciones planteados sean de fácil acceso tanto para usuarios y moradores, esto con el fin de garantizar el uso de los espacios y generar mayor dinamismo económico y social en la zona, además, de fomentar el sentido de pertenencia que es el principal objetivo para que un proyecto de esta magnitud funcione y sea lo suficientemente discutido y consensuado.
- Establecer áreas principales dentro de la zona para proponer un condensador social para el proyecto, crear un flujo continuo hacia el mismo que todo recorrido peatonal dentro de la supermanzana comience o termine en el corazón del proyecto, de esta manera se procura que exista una interacción entre todos los moradores y se logra un impacto positivo, además, al crear estos recorridos peatonales se busca generar conflicto entre aquellos que se desplazan a pie o en transportes alternativos con aquellas personas que tienen como medio de transporte principal el vehículo, al realizar esto se asegura que sean los habitantes los que regulen la velocidad y la entrada de los vehículos a la zona, esto tiene como consecuencia que los recorridos peatonales hacia el corazón sean seguros para todos los habitantes y visitantes.
- Un levantamiento y análisis de movilidad, identificando la cantidad de usuarios de diferentes medios de transporte y a su vez cualificar el entorno vial que se presenta, ya que esto es lo que regula el flujo de movilidad cotidiana, sea vehicular o peatonal dentro del área de estudio, así como el grado de conflictividad y el análisis de flujo vial existente para poder proponer un nuevo sentido de vías, manteniendo las infraestructuras existentes o mediante intervenciones en el viario.

# BIBLIOGRAFÍA IDENTIFICADA Y OTRAS REFERENCIAS RELEVANTES



Blanco San miguel, C. (2019). Análisis e implantación del modelo de supermanzanas en el barrio de la rondilla. (Tesis de Grado). Valladolid, Universidad de Valladolid.

**Recuperado de:** <https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/35279/TFG-I-1079.pdf?sequence=1>

Carrasco Bonet, M., & Selvas Guardañas, S. (2015). Una pedagogía social para un desarrollo colectivo de la ciudad contemporánea. URBS: Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales.

Julià, P. M. (2017). Evaluación de proyectos urbanos: El caso, de las supermanzanas de Barcelona. (Trabajo final de Master) Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Barcelona, Barcelona

**Recuperado de:** <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/107985/TFM - Patrik MILS JULIA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Juvillà Ballester, E. (2019). Renaturalización de la ciudad. Ciudad: Barcelona Editorial: Diputació Barcelona

Méndez-Rojas, M. A. (2016). Universidad de las Américas. Mundo Nano. Revista Interdisciplinaria En Nanociencia y Nanotecnología.

**Recuperado de:** <https://doi.org/10.22201/ceiich.24485691e.2016.16.56905>

Papa, L. (2013). Hacia una Supermanzana Montevideana. (Tesina, Tutor Arq. Álvaro Trillo), Universidad de la República de Uruguay, Montevideo.

**Recuperado de:** [http://www.fadu.edu.uy/tesinas/wp-content/blogs.dir/220/files/2013/06/Tesina-SM-VD-14-Leonardo-Papa\\_29.04.2013.pdf](http://www.fadu.edu.uy/tesinas/wp-content/blogs.dir/220/files/2013/06/Tesina-SM-VD-14-Leonardo-Papa_29.04.2013.pdf)

Pérez Igualada, J. (2017). La idea de supermanzana en los polígonos de viviendas de Valencia (1956-1971).

**Recuperado de:** [https://doi.org/10.26754/ojs\\_zarch/zarch.201782151](https://doi.org/10.26754/ojs_zarch/zarch.201782151)

Rueda, S. (2016). La supermanzana, nueva célula urbana para la construcción de un nuevo modelo funcional y urbanístico de Barcelona. Barcelona.

**Recuperado de:** [http://www.bcnecologia.net/sites/default/files/proyectos/la\\_supermanzana\\_nueva\\_celula\\_poblenou\\_salvador\\_rueda.pdf](http://www.bcnecologia.net/sites/default/files/proyectos/la_supermanzana_nueva_celula_poblenou_salvador_rueda.pdf)

Sánchez Rueda, G. (2017). Origen y desarrollo de la supermanzana y del multifamiliar en la Ciudad de México. Ciudad: Ciudad de México Editorial: Ciudades 12

**Recuperado de:** <https://doi.org/10.24197/ciudades.12.2009.143-170>

Schlack, E. (2007). Espacio público. In Arq (Issue 65).

Abad, L., & Orellana, D. (2018). Análisis exploratorio de comportamientos de ciclistas voluntarios mediante minería de patrones espacio-temporales en Cuenca, Ecuador.

**Recuperado de:** <https://doi.org/10.18537/mskn.09.01.13>

Jiménez Pacheco. P (2018). La rebelión del espacio vivido. Teoría social de urbanización capitalista. (Tesis Doctoral: Dir. Fernando Álvarez Prozorovich). Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona.

Guerra Franco, N. (2013). Reestructuración ecológica de una supermanzana en un área de renovación urbana en el centro de Bogotá. (Trabajo de grado: Dir. Arq. José Daniel Cardenas.) Universidad Piloto de Colombia, Bogotá

Rueda, S. (2009). Ciudades (Im) propias la tensión entre lo global y lo local. II Congreso Internacional Arte y Entorno. Ciudades globales, espacios locales. Universitat Politècnica de València, Valencia

Grupo editorial el Comercio. (2020). Cuenca prueba el plan piloto de Supermanzanas en su Centro Histórico. Diario El Comercio. 26 de enero del 2020 s.p.

**Recuperado de:** <https://www.elcomercio.com/actualidad/cuenca-prueba-plan-piloto-supermanzanas.html>

BLL. (2019). Se cumplió la primera prueba de supermanzana. Diario El Mercurio. 23 de septiembre del 2019 s.p.

**Recuperado de:** <https://ww2.elmercurio.com.ec/2019/09/23/se-cumplio-la-primera-prueba-de-supermanzana/>

Redacción Ecuador Regional. (2019). Supermanzana provoca debate entre cuencanos. Diario El Telégrafo. 20 de noviembre del 2019 s.p.

**Recuperado de:** <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/regional-sur/1/supermanzanas-debate-cuenc>

Documento borrador del Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS)

Gad Municipal del Cantón Cuenca. (2019). Plan de Uso y Gestión del Suelo (Anexos y Memoria Técnica). Gad Municipal del Cantón Cuenca

Adjuntament Barcelona (2019). Guías prácticas de la participación ciudadana en Barcelona Los procesos participativos. Adjuntament Barcelona

Borja J. (2019). Derecho a la ciudad, de la calle a la globalización. Monografías CIDOB.

Hernández. D, Ovidio S (2004). ¿La autogestión local como vía para la transformación social?. Revista Temas no.37. (2004). La Habana : CIPS, 2004, La Habana

Garriz, E. J., & Schroder, R. V. (2014). Dimensiones del espacio público y su importancia en el ámbito urbano. Revista Científica Guillermo de Ockham, 12(2), 25-30.

Adjuntament de Barcelona (2021). Document base per a la participació dels plans de barris. Adjuntament de Barcelona

Capasso, V. (2016). Espacio social: Aportes para una definición del concepto y su posible relación con el arte. XIV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 13 a 15 de Setembro de 2016, São Carlos, São Paulo, Brasil.

**Recuperado de:** [http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab\\_eventos/ev.6682/ev.6682.pdf](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.6682/ev.6682.pdf)

Gehl J, Birgitte S. (2013) Como estudiar la vida pública. Traducción por Karen Ann Steenhard. Editor: Island Press, H Street NW 2000, Suite 650, Washington, DC 20036

Adjuntament de Barcelona (2018). Pla d'acció per a l'àmbit de superilles de San Antoni Pla D'acció Consensuat. Adjuntament de Barcelona .

Jiménez Pacheco. P (2018). La rebelión del espacio vivido. Teoría social de urbanización capitalista. (Tesis Doctoral: Dir. Fernando Álvarez Prozorovich). Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona.

Borja J. (5 de marzo del 2015). Derecho a la ciudad y Ciudadanía: El dilema entre los derechos sociales y los derechos políticos.

**Recuperado de:** <https://ciudad.blogs.uoc.edu/derecho-a-la-ciudad-y-ciudadania-el-dilema-entre/>

Ambrosi de la Cadena Marina Soledad. (2018). "Percepción de moradores respecto a la organización y el liderazgo en el barrio 19 de junio". (Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Psicóloga Social) Universidad Estatal de Cuenca, facultad de Psicología. Cuenca. Ecuador.

Carrión Fernando. (2001). La ciudad construida: urbanismo en América Latina. FLACSO-Ecuador.

## Índice de figuras

Figura 1 : Larreategi, J. (2021). Gasteiz transformará Zabalzana en una «supermanzana» [Fotografía].

Recuperado de: <https://gasteizberri.com/2021/02/gasteiz-transformara-zabalzana-en-una-supermanzana/>

Figura 2 : REGÀS. L/SUBIRANA.J. (2021). Mòdol: “La superilla del Poblenou es el mayor ridículo de Barcelona” [Fotografía].

Recuperado de: [https://www.metropoliabierta.com/informacion-municipal/movilidad/modol-superilla-poblenou-ridiculo-barcelona\\_36722\\_102.html](https://www.metropoliabierta.com/informacion-municipal/movilidad/modol-superilla-poblenou-ridiculo-barcelona_36722_102.html)

Figura 3: Del Rio Bani. (2019). Plaza Superilla de Sant Antoni / Leku Studio [Fotografías].

Recuperado de: [https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/938234/plaza-superilla-de-sant-antoni-leku-studio?ad\\_medium=gallery](https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/938234/plaza-superilla-de-sant-antoni-leku-studio?ad_medium=gallery)

Figura 4:Joeladriance. (2020). ¿Ya sabes qué son las “Supermanzanas” de Cuenca? [Fotografías].

Recuperado de: <https://www.cuencabioseguraysostenible.com/post/ya-sabes-qu%C3%A9-son-las-supermanzanas-de-cuenca>

Figura 5: Fundación Municipal El Barranco. (2021). Informe III Ejercicio Supermanzana Don Bosco [Fotografías].

Recuperado de: Informe III Ejercicio Supermanzana Don Bosco

Figura 6: Fundación Municipal El Barranco. (2021). Informe III Ejercicio Supermanzana Don Bosco [Fotografías].

Recuperado de: Informe III Ejercicio Supermanzana Don Bosco

Figura 7: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Ilustración].

Figura 8: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Ilustración].

Figura 9: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Ilustración].

Figura 10: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Ilustración].

Figura 11: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Ilustración].

Figura 12: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Ilustración].

Figura 13: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Ilustración].

Figura 14: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Ilustración].

Figura 15: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Ilustración].

Figura 16: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Ilustración].

Figura 17: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Ilustración].

Figura 18: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Ilustración].

Figura 19: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Ilustración].

Figura 20: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Ilustración].

Figura 21: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Ilustración].

Figura 22: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Ilustración].

Figura 23: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Ilustración].

Figura 24: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Gráfico].

Figura 25: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Gráfico].

Figura 26: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Gráfico].

Figura 27: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Gráfico].

Figura 28: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Metodología para la implementación de supermanzanas de barrio para su autogestión vecinal. Anteproyecto en Cuenca, Ecuador. [Ilustración].



## Índice de tablas

Tabla 1: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana [Tabla].

Tabla 2: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana de la zona de estudio A [Tabla].

Tabla 3: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana de la zona de estudio B [Tabla].

Tabla 4: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana de la zona de estudio C [Tabla].

Tabla 5: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana de la zona de estudio D [Tabla].

Tabla 6: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana de la zona de estudio E [Tabla].

Tabla 7: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana de la zona de estudio F [Tabla].

Tabla 8: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana de la zona de estudio G [Tabla].

Tabla 9: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana de la zona de estudio H [Tabla].

Tabla 10: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Resultados de las Matrices de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana de todas las zonas de estudio [Tabla].

Tabla 11: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Cuadro comparativo entre las zonas de estudio C y H [Tabla].

Tabla 12: Orrego I. Peñafiel G. (2021). Características de la zona de estudio H y los resultados de la matriz de ponderación de conflictividad urbanística para la factibilidad de una supermanzana [Tabla].