



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE INGENIERÍA
CARRERA DE ARQUITECTURA

**Propuesta de intervención urbana en la dinámica comercial y turística de
la plaza central de la parroquia Licán - Riobamba**

Trabajo de titulación para optar al título de Arquitecto

Autor:

Jaya Chávez, Juan Andrés

Tutor:

Mgs. Arq. Geovanny Paula

Riobamba, Ecuador, 2026

DERECHOS DE AUTORÍA

Yo, Juan Andrés Jaya Chávez con cédula de ciudadanía 0604979948, autor del trabajo de investigación titulado “PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN LA DINÁMICA COMERCIAL Y TURÍSTICA DE LA PLAZA CENTRAL DE LA PARROQUIA LICÁN - RIOBAMBA”, certifico que la producción, ideas, opiniones, criterios, contenidos y conclusiones expuestas son de mi exclusiva responsabilidad.

Asimismo, cedo a la Universidad Nacional de Chimborazo, en forma no exclusiva, los derechos para su uso, comunicación pública, distribución, divulgación y/o reproducción total o parcial, por medio físico o digital; en esta cesión se entiende que el cesionario no podrá obtener beneficios económicos. La posible reclamación de terceros respecto de los derechos de autor de la obra referida, será de mi entera responsabilidad; librando a la Universidad Nacional de Chimborazo de posibles obligaciones.

En Riobamba, a los 30 días del mes de junio de 2026.



Juan Andrés Jaya Chávez

C.I. 060497994-8

DICTAMEN FAVORABLE DEL TUTOR

Quien suscribe, catedrático designado para el asesoramiento del trabajo de investigación “PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN LA DINÁMICA COMERCIAL Y TURÍSTICA DE LA PLAZA CENTRAL DE LA PARROQUIA LICÁN - RIOBAMBA” presentado por Juan Andrés Jaya Chávez con cédula de ciudadanía 0604979948, certifico y recomiendo la APROBACIÓN de este, con fines de titulación. Previamente se ha asesorado durante el desarrollo, revisado y evaluado el trabajo de investigación escrito y escuchada la sustentación por parte de su autor; no teniendo más nada que observar, doy por escrita la presente acta favorable.

De conformidad a la normativa aplicable firmo, en Riobamba 01 de mayo de 2026.



Mgs. Arq. Geovanny Marcelo Paula Aguayo

TUTOR TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL

Quienes suscribimos, catedráticos designados Miembros de Tribunal de Grado para la Evaluación del trabajo de investigación “PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN LA DINÁMICA COMERCIAL Y TURÍSTICA DE LA PLAZA CENTRAL DE LA PARROQUIA LICÁN - RIOBAMBA”, desarrollado por Juan Andrés Jaya Chávez con cédula de ciudadanía 060497994-8, bajo la tutoría de Mgs. Arq. Geovanny Marcelo Paula Aguayo; certificamos la APROBACIÓN de este, con fines de titulación. Previamente se ha evaluado el trabajo de investigación y escuchada la sustentación por parte de su autor; no teniendo nada que observar.

De conformidad a la normativa aplicable firmamos, en Riobamba a los 30 días del mes de junio de 2026.

Mgs. Arq. Fredy Marcelo Ruiz Ortiz

PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE GRADO



Mgs. Arq. Hector Manuel Cepeda Godoy

MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO



Mgs. Arq. Diego Patricio Zarate Villacrés

MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO





CERTIFICACIÓN

Que, **JUAN ANDRÉS JAYA CHÁVEZ** con CC: **060497994-8**, estudiante de la Carrera de **ARQUITECTURA**, Facultad de **INGENIERÍA**; ha trabajado bajo mi tutoría el trabajo de investigación titulado "**Propuesta de intervención urbana en la dinámica comercial y turística de la plaza central de la parroquia Licán - Riobamba.**", cumple con el 8% de acuerdo al reporte del sistema Anti plagio **COMPILATIO**, porcentaje aceptado de acuerdo a la reglamentación institucional, por consiguiente, autorizo continuar con el proceso.

Riobamba, 10 de diciembre de 2025



Validar digitalmente en FirmatC:
Firmado electrónicamente por:
**GEOVANNY MARCELO
PAULA AGUAYO**

Mgs. Arq. Geovanny Paula
TUTOR

DEDICATORIA

Quiero dedicar este trabajo principalmente a mis padres Juan y Margoth, quienes me forjaron como ser humano, a quienes debo todo lo que soy y todo lo que tengo, este es el fruto de su esfuerzo, paciencia y amor por su hijo. A mi hermana Tamy, por ser una guía fundamental para sobrellevar los obstáculos que la vida me ha puesto al frente, y motivarme con sus enseñanzas. A mi sobrina Rafaela, la niña quien me da de su amor, compañía y llena de alegría y ternura todos mis días. A mi novia Danny, la persona que me ha acompañado en toda esta etapa de mi vida, siendo mi apoyo emocional, mi soporte para sobrellevar los días más difíciles. Gracias a todos por creer en mí.

AGRADECIMIENTO

El agradecimiento más grande se lo debo a Dios, el padre que me bendice, me cuida y guía mi vida sin abandonarme en ningún momento. Quiero agradecer a mi familia en general, por todo el apoyo y preocupación que depositaron en mí, y por enseñarme que el conocimiento es el camino hacia el futuro.

Un agradecimiento especial a todos los amigos que conocí en este camino. Gracias por su compañía, apoyo y amistad incondicional. Con ustedes aprendí el valor de la reciprocidad y me llevo experiencias y recuerdos que conservaré siempre.

Finalmente, expreso mi más sincero agradecimiento a mi tutor, Arq. Geovanny Paula, por su orientación, paciencia en el desarrollo de este trabajo. Asimismo, agradezco profundamente a todos mis docentes, quienes, con dedicación, compromiso y vocación, han contribuido a mi formación como profesional y como persona. Reconozco y valoro el esfuerzo, conocimiento y tiempo que depositan en cada uno de sus estudiantes.

ÍNDICE GENERAL

DERECHOS DE AUTORÍA

DICTAMEN FAVORABLE DEL TUTOR

CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL

CERTIFICADO ANTIPLAGIO

DEDICATORIA

AGRADECIMIENTO

RESUMEN

ABSTRACT

CAPITULO I	16
1.1 Introducción.....	16
1.2 Antecedentes.....	17
1.3 Planteamiento del problema	20
1.4 Justificación	21
1.5 Objetivos.....	21
1.5.1 Objetivo General	21
1.5.2 Objetivos Específicos	21
1.6 Metodología.....	22
1.6.1 Tipología de Investigación	22
1.6.2 Método, Técnica e Instrumentos – Objetivos.....	22
CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO.....	23
2.1 Conceptualización de la ciudad y del espacio público	23
2.2 Estructura y Morfología Urbana.....	25
2.3 Procesos de Transformación Urbana	26
2.4 Principios de Diseño Urbano Sostenible	28
2.5 Regeneración Urbana	29
2.6 Turismo Comunitario y Desarrollo Local	30
2.7 Bases Legales y Normativas Aplicables.....	31
2.7.2 Sistema Vial Urbano	34
2.7.3 Espacio Público Y Mobiliario Urbano	35
2.7.4 Arborización Urbana	36
CAPÍTULO III METODOLOGÍA.....	37
3.1 Análisis Físico Natural	37
3.1.1 Clima	37

3.1.2	Relieve.....	40
3.1.3	Hidrografía	41
3.2	Análisis Socio Operacional	42
3.2.1	Escala Macro	43
3.2.2	Escala Meso.....	60
3.2.3	Escala Micro.....	74
3.3	Determinantes para la Intervención.....	88
CAPÍTULO IV PROPUESTA URBANO – ARQUITECTÓNICA		93
4.1	Estrategias de Intervención.....	93
4.1.1	Reordenamiento Urbano.....	93
4.1.2	Estrategias Plaza.....	99
4.1.3	Estrategias Centro Cultural y Deportivo	104
CAPÍTULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES		106
5.1	Conclusiones.....	106
5.2	Recomendaciones	108
BIBLIOGRAFÍA.....		109
ANEXOS.....		111

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1	Pila de Agua	18
Figura 2	Fotografía Aérea Licán 1965	18
Figura 3	Collage Problemática	20
Figura 4	Pendientes en Rampas.....	33
Figura 5	Ubicación de la parroquia Licán	37
Figura 6	Temperaturas.....	38
Figura 7	Precipitaciones	38
Figura 8	Horas de Sol	39
Figura 9	Dinámica del Viento	40
Figura 10	Topografía.....	41
Figura 11	Hidrografía	42
Figura 12	Licán en 1965.....	43
Figura 13	Licán en 1984.....	44
Figura 14	Licán en el 2000.....	45
Figura 15	Licán en 2012.....	46
Figura 16	Licán en 2022.....	47
Figura 17	Trazado.....	48
Figura 18	Llenos y Vacíos.....	49
Figura 19	Parcelario	50
Figura 20	Tejido Urbano	51
Figura 21	Uso de suelo - PUGS	52
Figura 22	Uso de Suelo Específico	53
Figura 23	Altura de Edificaciones	54
Figura 24	Áreas Verdes	55
Figura 25	Jerarquía Vial	56
Figura 26	Materialidad de Vías	57
Figura 27	Tipos de Transporte	58
Figura 28	Líneas de Buses Urbanos	59
Figura 29	Equipamientos.....	61
Figura 30	Elementos Urbanos - Normalmente.....	62
Figura 31	Elementos Urbanos - Días de Feria	63
Figura 32	Elementos Urbanos - Días Festivos	64
Figura 33	Cortes Urbanos Escala Meso	66

Figura 34 Corte A - A´	66
Figura 35 Corte B - B´	67
Figura 36 Corte C - C´	68
Figura 37 Corte D - D´	69
Figura 38 Corte E - E´	70
Figura 39 Corte F-F´	72
Figura 40 Corte G-G´	73
Figura 41 Emplazamiento.....	75
Figura 42 Circulaciones.....	76
Figura 43 Mobiliario Urbano.....	78
Figura 44 Implantación Arquitectónica.....	79
Figura 45 Fachada Noroeste	80
Figura 46 Fachada Suroeste.....	81
Figura 47 Fachada Sureste.....	82
Figura 48 Fachada Noreste	83
Figura 49 Corte Urbano A - A´	83
Figura 50 Corte Urbano B - B´	84
Figura 51 Resumen Entrevista No Estructurada	86
Figura 52 Síntesis Escala Macro	88
Figura 53 Síntesis Escala Meso.....	89
Figura 54 Síntesis Escala Meso	90
Figura 55 Síntesis Escala Micro	91
Figura 56 Síntesis Escala Micro	92
Figura 57 Conexión por la E35	94
Figura 58 Reubicación Estación de Buses Urbanos	95
Figura 59 Propuesta de Trazado Vial	96
Figura 60 Liberación Plaza.....	97
Figura 61 Corrección Aceras.....	98
Figura 62 Propuesta Área Verde	99
Figura 63 Propuesta de Circulaciones	100
Figura 64 Propuesta de Integración.....	101
Figura 65 Usos Perimetrales.....	102
Figura 66 Nuevas Actividades.....	103
Figura 67 Flujo de Autobuses y Niveles	104

Figura 68	Implantación y Actividades	105
------------------	----------------------------------	-----

RESUMEN

La presente investigación desarrolla una propuesta de intervención urbana para la plaza central de la parroquia Licán, en el cantón Riobamba, con el propósito de fortalecer su dinámica comercial y turística mediante una reorganización integral del espacio público. El estudio parte del análisis de la evolución histórica y urbana de la parroquia, identificando problemáticas relacionadas con el crecimiento desordenado, la superposición de actividades, la deficiente movilidad peatonal y vehicular, la falta de espacios adecuados para eventos comunitarios y la limitada capacidad para atender las demandas comerciales y turísticas actuales. A través de una metodología descriptiva, exploratoria, longitudinal, cualitativa y cuantitativa, se realizó un diagnóstico a escala macro, meso y micro, complementado con trabajo de campo, análisis documental y entrevistas a los usuarios del lugar. Los resultados permitieron establecer estrategias de reordenamiento urbano orientadas a mejorar la accesibilidad, la movilidad, la integración de equipamientos y la calidad del espacio público. Como resultado, se plantea una propuesta urbano-arquitectónica que recupera el valor simbólico y funcional de la plaza, potencia la identidad local, fomenta la cohesión social y promueve el desarrollo económico mediante la consolidación de un nodo multifuncional capaz de responder a las necesidades actuales y futuras de la comunidad.

Palabras clave: Intervención urbana; espacio público; plaza central; turismo; desarrollo local; comercio; regeneración urbana; movilidad sostenible; Licán.

ABSTRACT

This research develops an urban intervention proposal for the central square of Lican parish in Riobamba, Ecuador, aimed at strengthening its commercial and tourism dynamics through a comprehensive reorganization of the public space. The study is based on an analysis of the parish's historical and urban evolution, identifying issues related to unplanned growth, overlapping activities, inadequate pedestrian and vehicular mobility, insufficient infrastructure for community events, and limited capacity to meet current commercial and tourism demands. Using a descriptive, exploratory, longitudinal, qualitative, and quantitative methodology, a multi-scale diagnosis was conducted at macro, meso, and micro levels, supported by fieldwork, documentary analysis, and user interviews. The findings enabled the formulation of urban reorganization strategies focused on improving accessibility, mobility, infrastructure integration, and the quality of public spaces. As a result, an urban-architectural proposal is presented that restores the symbolic and functional value of the square, enhances local identity, promotes social cohesion, and encourages economic development by consolidating a multifunctional urban node capable of addressing the present and future needs of the community.

Keywords: Urban intervention; public space; central square; tourism; local development; commerce; urban regeneration; sustainable mobility; Lican.



Reviewed by:

Ms.C. Ana Maldonado León

ENGLISH PROFESSOR

C.I.0601975980

CAPITULO I

1.1 Introducción

La plaza central de la parroquia rural Licán, representa un eje fundamental en la infraestructura cultural y turístico comercial. El funcionamiento del ferrocarril, el trazado de la vía panamericana adyacente a la plaza la constante práctica católica, han inducido un proceso de conurbación territorial que unifica espacialmente el tejido urbano de la parroquia con la ciudad de Riobamba; de este modo, la evidente falta de planificación adecuada ha dejado su huella, debido a la articulación en su integración territorial, evidenciando la necesidad de una intervención integral que potencie su desarrollo urbano. Este proyecto de investigación se centra en el planteamiento de estrategias de redistribución espacial, que contribuyan a la revitalización de la zona, creando un espacio coherente, accesible y dinámico.

De este modo, se busca en primer lugar identificar las debilidades y fortalezas de la realidad socio-urbana; para así, determinar las estrategias socio territoriales de intervención mediante objetivos que busquen solventar requerimientos urbano-arquitectónicos para proveer un servicio y uso multifuncional a partir de la plaza central como nodo de atracción de la cabecera parroquial. Adicionalmente, se busca mejorar la integración urbana y arquitectónica, incorporando elementos formales de diseño que fomenten la interacción comunitaria, la movilidad peatonal y la integración paisajística.

Para la consecución de la investigación, se plantea un capítulo destinado a una base teórica que contribuya a la estructura metodológica en el tratamiento del problema de estudio; posterior a ello, la elaboración del diagnóstico socio urbano territorial, a partir de la recaudación de información a través de la participación ciudadana, recaudación de información bibliográfica, mapas, croquis y más elementos que permiten determinar las fortalezas y requerimientos para plantear la propuesta de intervención urbana en la estructura comercial y turística en la plaza central de la parroquia rural Licán

Este proyecto no solo pretende reorganizar la infraestructura y piezas urbanas en el espacio focal parroquial; sino también mejorar las condiciones de vida de sus usuarios, promoviendo un modelo de intervención que combine participación, cohesión social e integración urbana.

1.2 Antecedentes

Licán está ubicada al noroccidente de la ciudad de Riobamba a una altitud de 2600 m.s.n.m. su asentamiento humano remonta a tiempos prehispánicos; según Terán (1982), desde 1584 forma parte de la doctrina de Calpi considerando que había suficiente número de indios en Calpi, Licán y Yaruquíes. Para 1590 Costales (1982), explica que se recoge en la “Relación del obispo de Quito por el presidente Esteban Marañón” con la existencia de 350 indios tributarios en la doctrina de Licán.

La ordenación del espacio de la parroquia de Licán se ha hecho siempre en torno al templo de la Iglesia de “San Pedro de Licán”, desde donde se ha organizado la vida religiosa, política y económica de la población. Así se puede afirmar que la historia de Licán es la historia de su Iglesia. El actual templo surge a raíz de la visita pastoral; en 1868 el obispo de Riobamba Ignacio Ordoñez que, al ver el estado ruinoso de la primera iglesia, ordena su refaccionamiento. Cuando finalmente el párroco Paulino Rivera consigue los recursos para iniciar las obras en 1871, considera que es mejor edificar un nuevo templo en una nueva ubicación.

De este modo, tiene lugar el templo actual con la plaza central que funcionaba como un espacio de desahogo y como una zona para el desarrollo de festividades religiosas, constituyendo un incipiente urbanismo y propiciando el aglutinamiento de personas en su entorno (Banco Central del Ecuador, 1983)

La transición del siglo XIX al siglo XX traería una nueva realidad a Licán, tras la construcción de la nueva iglesia y el camino a Guayaquil; el poblado se extenderá siguiendo la nueva carretera y dejando un poco de lado la plaza.

Por consiguiente, la construcción de la vía férrea en la segunda década del siglo XX permitiría dinamizar la economía de Licán, evidenciando paradas regulares del tren para transportar pasajeros y recibir mercancías, en el conocido “Campamento” una edificación antigua ubicada al norte de la plaza, que ahora se encuentra en estado de ruinas.

Figura 1
Pila de Agua

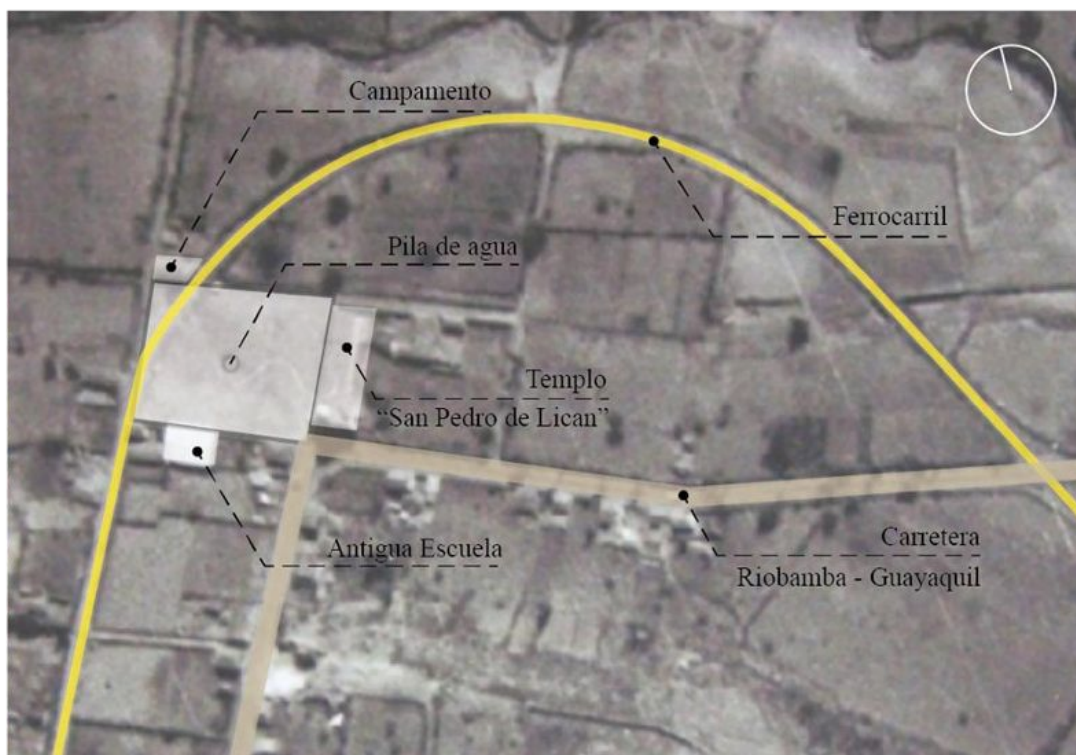


Adicionalmente, para el año de 1950 la plaza incorpora una pila que abasteció de agua a la población aproximadamente 22 años, posteriormente fue derrocada, ya que “molestaba” al vecindario para jugar fútbol.

Nota. La figura muestra una antigua fotografía, registro de la pila de agua ubicada en el centro de la plaza de Licán. Adaptado de “Estadios” (p.14), por E. Huaraca, 2023, *Licán Futbolero*, Edición No. 3.

En el año de 1960 con el impulso de Luis Arturo Barahona, director de la escuela “José Veloz” se instaura la antigua escuela con frente a la plaza, es ahora el actual auditorio situado junto a la sede del GAD Parroquial. En este mismo año, se inicia una progresiva sustitución de los materiales tradicionales de construcción por el cemento.

Figura 2
Fotografía Aérea Licán 1965



Nota. La figura muestra una toma aérea de la parroquia en el año de 1965, resaltando el campamento, la pila de agua, la antigua escuela y el templo con frente al camino a guayaquil. Adaptado de *Fotografía Aérea Licán* por Instituto Geográfico Militar, 1965

De esta manera, se conciben las edificaciones residenciales del lado oeste durante la década de los 70, mientras que el lado norte iniciaría sus construcciones a partir de los 80 sobre el primer cementerio e iglesia. Es así como empiezan a incorporar nuevos sistemas constructivos, desplazando el uso de materiales como el adobe y la paja, para dar paso a construcciones de carácter más moderno.

En medio del crecimiento urbano alrededor de la plaza, las actividades deportivas y comerciales también adquieren relevancia. Se practican deportes como el ecuavoley y el fútbol, lo que evidencia la necesidad de infraestructura adecuada. Es así, que se construye una cancha de cemento adyacente a la escuela, destinada tanto a la práctica deportiva como a la realización de eventos cívicos escolares. Y al noreste de la plaza se establece un minimercado que no prosperaría, y en 1990 pasaría a transformarse en el actual coliseo cerrado “Juan Cantos Hernández” nombre del diputado quien gestionó esta infraestructura. El trazado de la carretera Panamericana E35 (Troncal de la Sierra), paralela al ferrocarril, consolidó la integración funcional entre Riobamba y la parroquia, estableciendo un nuevo eje estructurante del crecimiento urbano y acelerando el proceso de conurbación. Este fenómeno atrajo nuevas dinámicas económicas y sociales hacia la plaza, transformándola en un nodo de actividades de escala local y urbana.

A comienzos del siglo XXI, como respuesta a estas nuevas demandas, se implementó la parada de buses urbanos; lo que incrementó significativamente las exigencias en términos de movilidad, seguridad peatonal y gestión del espacio público. Sin embargo, las intervenciones realizadas, como: el asfaltado total de la superficie de la plaza, la implementación de una zona de juegos infantiles en 2021 y una cubierta estandarizada en abril del 2025; evidencian una falta de visión a largo plazo y una tendencia a soluciones inmediatas, carentes de criterios de planificación integral, sostenibilidad urbana y conservación del carácter patrimonial.

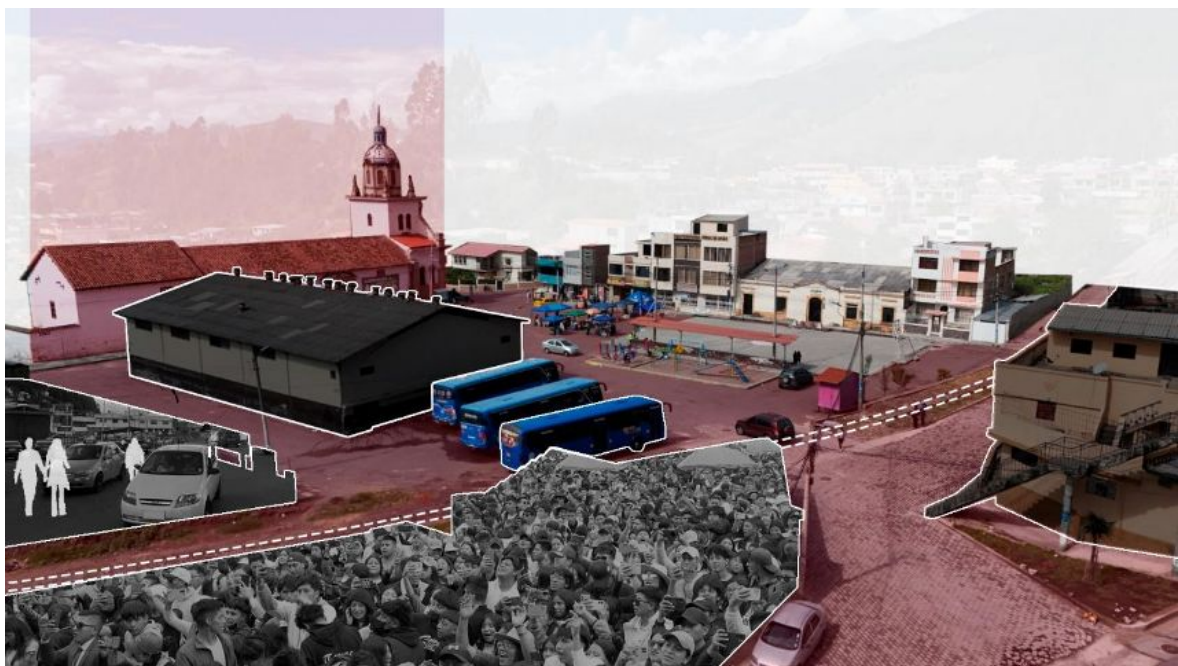
En la actualidad con el proceso de consolidación de los barrios aledaños y el crecimiento demográfico, se ha generado gran movilidad de personas y vehículos que utilizan la plaza, creando un desajuste en la población y mostrando una evidente desorganización del espacio. Los trabajos desarrollados tanto por la gestión municipal del cantón Riobamba como del GAD parroquial Lican, no han logrado consolidar un espacio destinado para reubicación de los buses de transporte urbano, áreas de ferias populares, estacionamientos de vehículos particulares o inclusive puntos de encuentro en casos de evacuación; de esta manera se ha determinado problemas en el ámbito comercial y turístico. Por tanto, es pertinente desarrollar

un análisis, que determine variables específicas para poder fundamentar una propuesta de reorganización del espacio actual.

1.3 Planteamiento del problema

Todos estos acontecimientos recopilados repercuten en la configuración actual de la plaza; mostrando un conjunto urbano evidentemente deficiente en la organización de su espacio y sus actividades. La condición actual, es el testimonio de las respuestas urgentes que se han realizado de manera improvisada; en este contexto, el crecimiento urbano acelerado dificultó conseguir un espacio ordenado y acorde a los criterios de intervención contemporáneos.

Figura 3
Collage Problemática



Nota. La figura muestra las distintas actividades que se desarrollan en la plaza, contrastando con la jerarquía que debería tener el templo, se muestra el estado actual del lugar. Adaptado de *Galería de la Cabecera Parroquial*, por GADP Licán, s/f, (<https://www.gadplicas.gov.ec/index.php/galeria-de-imagenes/cabecera-parroquial?i=dji-20240622100357-0450-d>)

En la actualidad, la parroquia realiza múltiples actividades en su plaza central, este lugar funciona como un espacio de encuentros culturales, ferias populares, festividades, entre otros. Por lo tanto, las etapas de evolución que ha tenido esta plaza evidencian un espacio no planificado para el uso actual, desarrollando una interposición de actividades; y dando lugar a zonas inseguras para los peatones, estacionamientos desorganizados, espacio inadecuado para la realización de eventos culturales; además de mantener condiciones inapropiadas para recibir a visitantes.

Este desarrollo paulatino ha generado dificultades en el flujo de personas, vehículos y en la ejecución de las actividades que se efectúan durante todo el año, revelando una clara necesidad de una organización espacial, con características versátiles y multifuncionales que puedan adaptarse a todos los usos que esta plaza engloba. Por tanto, el presente estudio se centra en una “Propuesta de intervención urbana en la dinámica comercial y turística de la plaza central de la parroquia Licán – Riobamba”

1.4 Justificación

La ejecución de estas actividades ha tomado mucha importancia debido a que impulsan el desarrollo integral y el bienestar de una comunidad; por lo que es imprescindible generar una propuesta de diseño urbano y arquitectónico, que permita organizar el espacio a través de un reordenamiento; puesto que, da la oportunidad de solucionar los conflictos socio espaciales que se han visto deteriorados debido al crecimiento territorial.

Desde el sentido comercial, este proyecto sugiere la puesta en valor, apoyándose en potenciar la imagen urbana y dar espacio a la cultura originaria del lugar, para generar un conjunto urbano atractivo que promueva la permanencia de usuarios y la captación de turistas. Además, la intervención de este espacio permitirá una movilidad segura y funcional; mientras que fomenta el desarrollo de actividades productivas, activando la economía local.

1.5 Objetivos

1.5.1 Objetivo General

- Generar una propuesta de intervención en la plaza central y su contexto urbano que permita integrar las condicionantes actuales de comercio y turismo para generar un nodo orgánico urbano integrado a sus requerimientos.

1.5.2 Objetivos Específicos

- Conocer a través de un diagnóstico estructural y coyuntural la evolución del nodo de la plaza central en la cabecera parroquial de Licán para determinar sus requerimientos socio urbanos.
- Interpretar los requerimientos determinados en el diagnóstico para proponer estrategias de intervención, alineadas a las políticas de desarrollo de los gobiernos autónomos correspondientes, que permitan solventar los problemas encontrados.

- Diseñar un proyecto de intervención urbana para la plaza central y sus áreas de influencia, con el propósito de atender las necesidades prioritarias y fomentar un desarrollo urbano integral.

1.6 Metodología

1.6.1 Tipología de Investigación

Tabla 1
Tipología de Investigación

TIPOLOGÍA	DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS
Descriptiva	Se enfoca en comprender los fenómenos socio-urbanos y turísticos de la plaza como nodo de concentración poblacional, describiendo sus características actuales y las problemáticas que enfrenta la plaza central de Licán.
Exploratoria	Identifica las causas y efectos del crecimiento desordenado y el uso inadecuado del espacio, generando una base para futuras intervenciones.
Longitudinal	Se entenderá el proceso de consolidación a través del tiempo, en momentos importantes, desde 1965 que se tiene registros fotográficos en el lugar, 1984, 2000, 2012, 2022 y finalmente la situación actual que juntos determinarán las causas y efectos.
Cualitativa	Observa los modos de uso y apropiación del espacio, se utiliza herramientas como mapas, fotografías, diagramas, collages y entrevistas con los usuarios directos del lugar.
Cuantitativa	Se determinan las zonas de estudio e intervención – macro, meso y micro – con su morfología urbana para determinar usos y requerimientos.

Nota. Elaboración propia

1.6.2 Método, Técnica e Instrumentos – Objetivos

Tabla 2
Métodos de Investigación

OBJETIVO RELACIONADO	MÉTODO	TÉCNICA	INSTRUMENTOS
Objetivo Específico a	Análisis Documental	Revisar documentos municipales, históricos y estudios previos; sistematizar	Recolección de Datos Documentales

		información relevante para los antecedentes y justificación del estudio.	
	Trabajo de Campo	Realizar visitas programadas a la plaza central, documentar las observaciones y registrar el estado actual del espacio.	Diagnóstico en el Terreno
	Entrevistas no estructuradas	Aplicar entrevistas abiertas a personas que utilicen este lugar diariamente, residan, o visiten parcialmente.	Aplicación de Entrevistas
Objetivo Específico b	Determinantes para la Intervención	Por medio de un resumen del diagnóstico, determinar con ayuda de las entrevistas, los aspectos relevantes que deben solventarse en la propuesta.	Resumen de Información Recopilada
Objetivo General Y Objetivo Específico c	Propuesta urbana y arquitectónica	Se procede a la definición del programa arquitectónico, esquemas y volumetrías que expliquen las directrices del proyecto y finalmente la elaboración de planos arquitectónicos que detallen la propuesta de intervención en la plaza central.	Representación Gráfica

Nota. Elaboración propia

CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

2.1 Conceptualización de la ciudad y del espacio público

La comprensión de la ciudad y del espacio público, constituye una base fundamental para analizar las dinámicas urbanas y sociales que estructuran el territorio. Estos conceptos permiten interpretar cómo se configuran las relaciones entre el entorno construido y la vida colectiva, destacando el rol de los elementos urbanos, como la plaza central en la organización funcional de los asentamientos.

Definiciones de ciudad, espacio urbano y espacio público

La ciudad puede entenderse como una construcción colectiva que se configura a partir de la relación entre sus elementos físicos y las dinámicas sociales que en ella se desarrollan. En este sentido, los conjuntos urbanos surgen de la interacción entre edificaciones, calles y espacios abiertos, conformando un tejido que da estructura y sentido a la vida urbana. No es una simple acumulación de construcciones; sino de un sistema donde el espacio urbano organiza actividades, recorridos y relaciones sociales. Para Carrión (2001), el espacio

público cumple un rol fundamental dentro de esta estructura; ya que es el lugar donde la comunidad se encuentra y expresa sus particularidades culturales y sociales.

Entendiendo desde una perspectiva más social, Lefebvre (1974), explica que el espacio urbano se conforma por las prácticas, usos y significados creados por la misma sociedad que los habita. El espacio público; por tanto, refleja las relaciones sociales que lo construyen y transforma la manera en que las personas se apropian de la ciudad. Bajo esta perspectiva, plazas, calles y parques cumplen funciones físicas y de circulación; además que se convierten en escenarios de interacción cotidiana, donde se refuerza el sentido de pertenencia y se consolida la vida colectiva.

UN-Habitat (2012); señala que, una estructura urbana adecuada debe garantizar espacios públicos accesibles, buscando un equilibrio en la densidad y sin dejar de lado la movilidad urbana, con el objeto de vincular a la organización del espacio con la equidad social y la calidad de vida. Estas perspectivas hacen que se comprenda el espacio urbano como un soporte para el desarrollo social; incluso, una buena planificación urbana incide directamente en la manera en que la ciudad es apropiada por las personas.

El rol de la plaza central en la configuración histórica y social de los pueblos latinoamericanos

En el contexto latinoamericano, la plaza central ha desempeñado históricamente un papel estructurante dentro del conjunto urbano. Carrión (2016), explica que, desde la época colonial, la plaza concentró las principales funciones religiosas, políticas y comerciales, convirtiéndose en el núcleo organizador de los asentamientos. Esta lógica urbana se mantiene vigente en muchos pueblos y ciudades, donde la plaza continúa siendo el principal espacio de encuentro y referencia colectiva, reforzando su valor simbólico y social.

La plaza central además de cumplir una función espacial, se muestra como un lugar lleno de identidad y memoria. Con esta perspectiva Rossi (1966), habla del conocido artefacto urbano refiriéndose a todos aquellos elementos de la ciudad que perduran en el tiempo y permiten comprobar su historia. La plaza, al ser parte del conjunto urbano, es uno de estos elementos perdurables en el tiempo; puesto que conserva su esencia de plaza, más allá de cambios formales o funcionales, y aporta a la memoria y la historia tangible de una comunidad.

En este sentido, la plaza central se consolida como un espacio donde converge lo histórico, lo social y lo urbano. Cualquier intervención en ella modifica su configuración física e incide

directamente en la forma en que la comunidad se relaciona con su entorno. Por ello, entender el rol de la plaza dentro del conjunto urbano resulta fundamental para proponer proyectos que respeten su valor histórico y social, al mismo tiempo que respondan a las necesidades actuales del espacio público.

2.2 Estructura y Morfología Urbana

Comprender la manera en que se organiza una ciudad implica hacer un acercamiento a su estructura y morfología. Precisamente estos elementos son los que evidencian cómo fue conformándose el territorio con el pasar del tiempo. Cuando se analizan los componentes físicos, funcionales y formales, se puede generar un diagnóstico que entiende la realidad urbana, y en base a eso, se puede plantear intervenciones que tengan sentido con el propio contexto.

Elementos de la estructura Urbana

La estructura urbana es la organización de la ciudad en cuanto a sus dinámicas; ya sean sociales, culturales las mismas que aportan sentido a la ciudad; en este caso, la plaza se conforma y evoluciona a través del tiempo. Rossi (1966); explica que, la estructura urbana es un hecho colectivo, y aquí la memoria se expresa en sus monumentos, trazas y tipologías que aún permanecen, siendo estas las bases para que aquí se produzcan las nuevas transformaciones con el pasar del tiempo.

Con este contexto, es importante mencionar a la red vial, la trama urbana, las manzanas, el espacio público, los usos de suelo y los equipamientos, como elementos que posibilitan leer el funcionamiento de una ciudad. Hernández Aja (1997); describe que, estudiar aspectos como las actividades, las centralidades urbanas y la accesibilidad, nos van a permitir determinar la forma en la que la población se apropia del espacio urbano. De este modo, la estructura urbana toma relevancia al ser una herramienta que identifica desequilibrios dentro del tejido urbano de un lugar.

Morfología urbana como herramienta para el diagnóstico.

La morfología urbana permite analizar la forma de la ciudad a partir de la lectura de sus componentes físicos y de sus procesos de transformación. Muratori y Caniggia (1979); plantean que, el estudio de la trama, las manzanas y las tipologías edificatorias permiten reconocer patrones de crecimiento, permanencia y cambio, aportando una comprensión más

profunda de la evolución urbana. Este enfoque resulta clave para identificar las lógicas que han dado origen a la configuración actual de la ciudad.

La descripción de la morfología urbana va mas allá de entender la forma, ya que tiene la capacidad de llegar a un diagnóstico más profundo. Hernández Aja (1997); demostraba que, su análisis cobraba verdadero sentido al tomar en cuenta variables como los usos de suelo, la accesibilidad y las centralidades; puesto que, solo así se puede evaluar realmente el espacio urbano y fundamentar de mejor manera procesos de diseño e intervención urbana. En este sentido, la evaluación de la morfología urbana, facilitará la comprensión del territorio, dejando una base sólida para propuestas que busquen responder ante las necesidades de la ciudad en medio de una estructura urbana ya conformada.

2.3 Procesos de Transformación Urbana

La transformación urbana es el resultado de dinámicas que evolucionan una ciudad, y condicionan su estructura por medio de cambios sociales y económicos; es por eso, que la configuración del espacio urbano se puede entender fácilmente asimilando el modo en el que se expande el territorio y cómo se resuelve su movilidad. Con ayuda del análisis de estos procesos de transformación se pueden aportar criterios relevantes para interpretar los problemas actuales y dirigir las intervenciones hacia un sentido sostenible y articulado con las necesidades de la ciudad.

Crecimiento urbano espontáneo vs planificado

Cuando se habla del crecimiento urbano se refiere a un proceso que constantemente se enfrenta a dinámicas sociales y económicas; y se responde por medio de acciones institucionales. En muchos casos latinoamericanos, este crecimiento se acelera espontáneamente; es decir, sin dar lugar oportuno a una planificación adecuada; y es aquí, donde surgen tejidos urbanos fragmentados; contextos urbanos precarios con insuficiencia de servicios básicos e infraestructura. Castells (1995); asegura que, este tipo de crecimientos están relacionados directamente con procesos sociales, económicos y políticos; y es así, como la ciudad termina respondiendo sus necesidades urgentes.

Desde otra perspectiva, la planificación del crecimiento urbano, se lo hace con el objetivo de ordenar la forma en que se va a propagar una ciudad; con el apoyo de criterios técnicos y la implementación de normativas, y sin exceptuar la provisión de espacios públicos, equipamientos urbanos y sistemas de movilidad. Borja y Muxí (2003), señalan que la

planificación urbana tiene la capacidad de estructurar una ciudad; siempre y cuando, se considere al espacio público como un elemento estratégico, capaz de proveer funcionalidad y darle a la ciudad un entorno equitativo.

La diferencia entre ambos modelos de crecimiento es que la calidad de vida se establece en entornos diferentes, no es lo mismo relacionarse con personas en un entorno precario y deficiente, que convivir con los demás en un espacio urbano apto para el desenvolvimiento de las dinámicas sociales y económicas propias de la comunidad.

Conurbación y Expansión Territorial.

Cuando un territorio crece desmesuradamente, tiende a extenderse más allá de sus propios límites administrativos, derivando en un proceso de conurbación. Este, es un fenómeno que sucede cuando dos o más estructuras urbanas cercanas llegan a integrarse físicamente, creando la idea de estar en un solo territorio. Castells (1995); explica que, este fenómeno de la conurbación se da cuando hay flujos de personas entre territorios, que se convierten en redes de transporte y por ende tienen lugar las actividades económicas. De esta manera se producen transformaciones en la estructura original y se generan nuevas centralidades urbanas.

Por otra parte, Borja y Muxí (2003); señalan que, no tener un enfoque integral en el proceso de expansión, puede comprometer la identidad propia de un territorio, además de involucrar la integridad física de sus espacios. Si estos procesos no son gestionados eficientemente, el territorio puede verse fragmentado y espacios de encuentro social debilitados.

Por ello, en la planificación urbana se debe considerar estos procesos para garantizar una integración armónica entre las distintas zonas que conforman los territorios.

La movilidad en la transformación urbana.

Uno de los factores que más influye en la transformación del espacio urbano es la movilidad. Las redes de transporte son las que condicionan la morfología de la ciudad con su infraestructura vial; la misma que define ejes de crecimiento urbano, centralidades y formas de uso de suelo urbano. Castells (1995); explica que, la movilidad además de facilitar el desplazamiento, puede estructurar relaciones económicas y sociales dentro del territorio, influyendo directamente en cómo se organiza el espacio urbano.

En añadidura Borja y Muxí (2003); advierten que, una movilidad enfocada en el automóvil tiende a propiciar una ciudad dispersa y fragmentada; mientras que, una movilidad centrada

en el peatón y el uso del transporte público, será capaz de dinamizar las actividades públicas, incentivando la cohesión social.

De esta manera, es importante recalcar que las estrategias relacionadas a la movilidad de las personas, influirá directamente en la calidad de vida y en como las personas perciben la ciudad en medio del diario vivir.

2.4 Principios de Diseño Urbano Sostenible

El diseño urbano contemporáneo busca construir entornos capaces de responder equilibradamente a las demandas sociales, funcionales y ambientales de la ciudad. En este contexto, los principios fundamentales como la compactación, la diversidad de usos, la movilidad sostenible y la resiliencia urbana, permiten la inclusión social y orientando al territorio a una mejor habitabilidad.

Compactación, mixtura de usos, movilidad sostenible y multifuncionalidad.

El diseño urbano sostenible se basa en generar tejidos urbanos que aprovechen de manera eficiente el uso del suelo; y reduzcan el consumo de recursos. En este contexto, la compactación urbana y la mixtura de usos son las principales estrategias que evitarán la expansión dispersa de la ciudad. Jenks y Jones (2010); concuerdan que las estructuras urbanas compactas y mixtas son precisamente las que van a favorecer la accesibilidad y permitirán los desplazamientos en menor tiempo y distancia; usando el territorio de manera más eficiente.

Si se habla esto desde una perspectiva más humana, es válido lo que recalca Alexander (1977); que el diseño urbano debería centrarse en responder a las necesidades humanas y al entorno ya construido. De este modo generar entornos urbanos más sostenibles debe apoyarse en la creación de plazas accesibles para todos, recorridos peatonales seguros y espacios verdes interconectados fortaleciendo la vida comunitaria por medio de conexiones emocionales entre las personas y su entorno.

Así también, la movilidad sostenible es una herramienta clave, que busca priorizar al peatón, al ciclista y al transporte público; en este sentido Gehl (2010); añade que, el diseño de calles y plazas promoverán la interacción social; siempre y cuando sus diseños estén orientados hacia las personas; además, reducirán la dependencia del automóvil y mejorarán la calidad del espacio público. En adición, si un espacio es multifuncional promueve la optimización de recursos y permite a un mismo lugar albergar actividades comerciales, culturales, recreativas y turísticas. Carmona et al. (2010), recalcan que las oportunidades de uso se

amplían cuando se ofrecen espacios públicos multifuncionales, fortaleciendo la participación ciudadana en la vida urbana.

Espacios resilientes: retos sociales y ambientales.

La resiliencia urbana es la capacidad de un espacio para adaptarse y responder ante cambios sociales, económicos o ambientales. En este sentido, un diseño urbano sostenible, debe adoptarse de forma integral considerando los sistemas de movilidad sostenibles, la integración de espacios verdes y la diversidad de usos, para contribuir a crear entornos más flexibles y preparados frente a procesos de transformación urbana.

Los espacios públicos resilientes permiten absorber impactos, adaptarse a nuevas dinámicas y mantener su funcionalidad a lo largo del tiempo. La multifuncionalidad y la accesibilidad juegan un papel clave en este proceso; ya que facilitan que los espacios sean utilizados por distintos grupos sociales y para diversas actividades. De este modo, el diseño urbano orientado a la sostenibilidad y la resiliencia fortalece la cohesión social, mejora la calidad ambiental y contribuye a construir ciudades más habitables y equitativas.

2.5 Regeneración Urbana

Regeneración vs. renovación urbana.

El término regeneración en el urbanismo, significa algo más que una mejora física; regenerar un espacio incluye pensar en algo más allá de lo tangible. Un espacio se regenera cuando la intervención ha recuperado un valor simbólico, funcional y principalmente, un valor social en la comunidad. A diferencia de la renovación urbana que busca actualizar o sustituir una infraestructura por otra nueva, regenerar implica intervenir de una forma integral, con el objetivo de transformar dinámicas económicas y sociales. Entendiendo así, que un espacio urbano debe ser inclusivo para todo tipo de personas y activo para solventar las necesidades del lugar.

Aquí, es indispensable citar a Jacobs (1961); quien advierte, que el núcleo de la interacción social son los espacios públicos y las dinámicas sociales. Además, sostiene que la vitalidad urbana se basa en la presencia de actividades cotidianas, las mismas que son promovidas por un espacio que alberga diversos usos. Infraestructuras como aceras activas, que crean

oportunidades de interacción social, y permiten fortalecer la integración en el espacio público garantizando el fortalecimiento del tejido social existente.

Por otro lado, Harvey (1989); advierte que, cualquier intervención de carácter urbano tiene que promover la justicia social, por medio de la accesibilidad y la equidad en los espacios. En otras palabras, la regeneración urbana debe garantizar que los beneficios se distribuyan en todas las personas de manera justa pensando más allá de lo estético o lo económico. De este modo es como se puede diferenciar la renovación de la regeneración, entendiendo que cada acción o decisión tiene que darse, con el objetivo de mejorar la calidad de vida y evitando fenómenos de exclusión o segregación en entre personas.

Metodologías y fases de intervención.

Para que los procesos de regeneración urbana sean efectivos, es necesario apoyarse en metodologías claras que permitan comprender y actuar sobre la complejidad del espacio urbano. En este sentido Lynch (1960), propone una forma de analizar la ciudad a partir de cómo las personas la perciben y recorren, identificando cinco elementos fundamentales: senderos, bordes, distritos, nodos e hitos. Estos componentes permiten leer la estructura urbana y evaluar su legibilidad, aspectos clave en la fase de diagnóstico.

Con este contexto inicial, es relevante que la planificación y el diseño sean orientados a reforzar la identidad de un lugar y a mejorar el funcionamiento del mismo. Cuando llega la etapa de diseño, es importante proponer, soluciones concretas y contextualizadas con las realidad espacial y social del entorno, promoviendo espacios públicos activos y accesibles. Para concluir, es fundamental gestionar un proyecto con una visión de sostenibilidad en el tiempo, asegurando una transformación física y social a largo plazo; luego, en la etapa de evaluación se podrá medir el impacto que estos criterios han tenido en el sentido social, urbano e inclusivo.

2.6 Turismo Comunitario y Desarrollo Local

El espacio público como nodo de atracción turística.

Cuando se comprende el rol tan fundamental que cumple el espacio público, en el contexto urbano de una parroquia; es ineludible, reconocerlo como un elemento atractor de actividad turística y de encuentros sociales. Elementos como: plazas, parques, o espacios que contienen dinámicas culturales, comerciales o recreativas; resultan atractivos para visitantes.

Es por ello, que el turismo comunitario se considera una herramienta necesaria para el desarrollo social y económico de un contexto urbano, permitiendo a las comunidades, aprovechar sus propios recursos con un rumbo más sostenible. Scheyvens (1999); describe que, esta forma de generar turismo fortalece directamente al empoderamiento comunitario, debido a que se involucran las personas activamente gestionando su propios espacios y actividades.

La importancia del turismo en el desarrollo local radica en su capacidad para diversificar la economía y dinamizar el uso del espacio público. Ashley y Roe (2002) señalan que, cuando es adecuadamente gestionado, el turismo puede generar empleo y activar otros sectores productivos, como la agricultura y la artesanía, reforzando las tradiciones y la identidad cultural del territorio. En este contexto, la plaza se convierte en un nodo de atracción turística; ya que funciona como escenario para ferias, eventos culturales y actividades comunitarias que fortalecen la relación entre visitantes y población local.

Estrategias de turismo sostenible.

Plantear estrategias enfocadas en desarrollo económico, y la preservación de la riqueza cultural permiten que el espacio público se potencie como un atractivo turístico; las estrategias deben incluir el tratamiento de infraestructura básica, como accesos, señalización, servicios públicos; y también, promover actividades relacionadas con la identidad local y su cultura. Según la Organización Mundial del Turismo (OMT, 2018), no es necesario comprometer los recursos culturales y sociales característicos de un lugar para responder a las necesidades de un territorio. Es importante en este punto escuchar las voces de la comunidad, para apoyarse de los criterios de quienes conviven en el espacio diariamente. Borja y Muxí (2003); resaltan, que la manera de fortalecer la cohesión social entre residentes y visitantes, se lo hace gestionando adecuadamente los espacios públicos. En este sentido, el espacio tiene que asimilarse como una plataforma apta para fomentar la convivencia y consolidar un modelo de turismo no invasivo capaz de preservar la identidad local. (Carrión, 2016).

2.7 Bases Legales y Normativas Aplicables

El nuevo código urbano de Riobamba establece normativas aplicables en la jurisdicción del cantón, área en la cual se encuentra la plaza central de Licán y debe acoplarse a las normativas de arquitectura y urbanismo establecidas en el libro IV.

De este modo, recapitular la intención de facilitar la accesibilidad de las personas y mejorar la funcionalidad de un espacio arquitectónico; es importante para promover un entorno seguro e inclusivo con todo tipo de usuarios.

2.7.1.1 Personas con discapacidad y movilidad reducida.

El INEN (2009), describe las características funcionales que deben cumplir las vías de circulación peatonal como: aceras, senderos, andenes, caminos y demás superficie de dominio público destinado al tránsito de peatones.

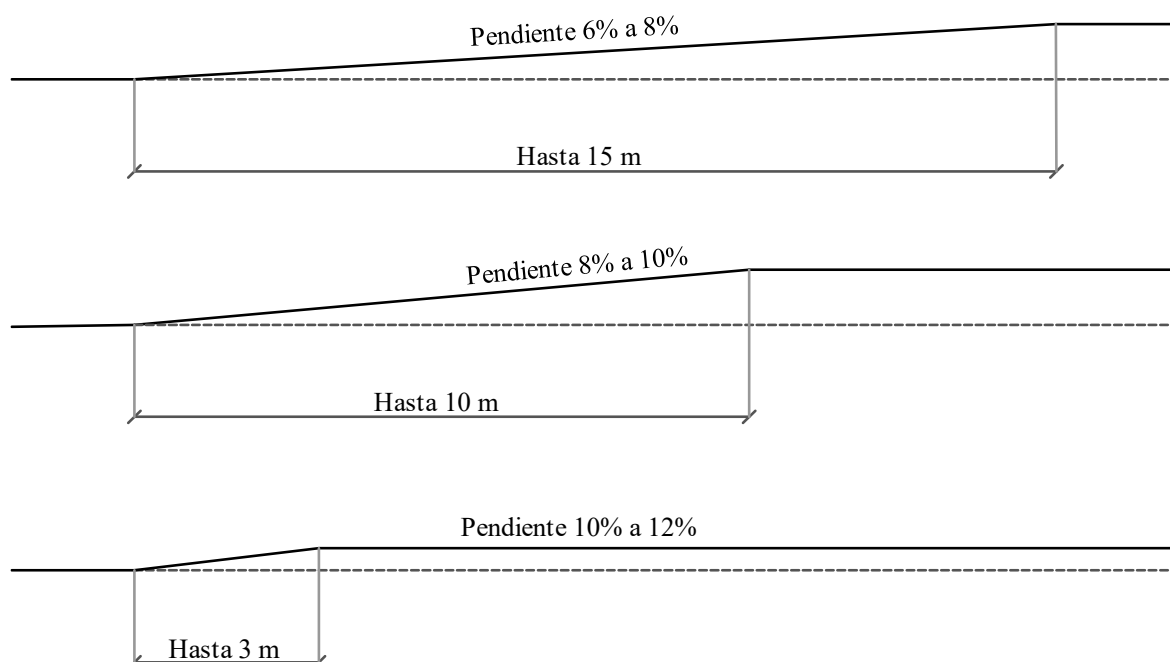
Las vías de circulación deben tener un ancho mínimo de 1.60 m libre de obstáculos en todo su ancho y en su altura hasta 2.2 m. Su pendiente transversal debe tener una pendiente máxima del 2% y la diferencia de nivel entre la circulación y la calzada no debe superar los 0.1m de altura; sin embargo, si se supera esta altura, se debe disponer de bordillos. (INEN, 2009)

Además, es importante que la circulación peatonal de la vehicular se diferencie de manera clara, con el uso de señalización adecuada y materiales antideslizantes sin irregularidades (INEN, 2009)

De este modo, se debe cuidar la superficie de elementos desnivelados de la superficie, como, por ejemplo: rejillas, tapas de registro, sumideros, etc.

En este caso el INEN (2009) aclara que los desniveles en las esquinas o en cruces peatonales se deben salvar mediante rampas, con un aviso mediante cambios de textura, en donde se colocará un material que no acumule agua.

Figura 4
Pendientes en Rampas



Nota. Adaptado de *Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico-Vías de circulación peatonal*, por Instituto Ecuatoriano de Normalización, 2009, (https://fenedif.org/wp-content/uploads/2021/08/1normas_inen_acceso_medio_fisico2.pdf). INEN NTE 2 243

2.7.1.2 Cruces Peatonales

Las características de los cruces peatonales son importantes, ya sean a nivel o a desnivel su ancho mínimo no debe ser interior a 1.00m; sin embargo, si se prevé un cruce peatonal en doble sentido, el ancho mínimo debe ser de 1,80m (INEN, 2000)

El INEN (2000), recomienda que las pendientes de los cruces peatonales no se deben construir con una pendiente superior a 2% tanto en el sentido longitudinal como transversal. En caso de superar estas pendientes en el sentido longitudinal, se debe disponer descansos manejando pendientes no superiores al 12% **Figura 4**

2.7.1.3 Estacionamientos

Los estacionamientos deben ser pensados también para las personas con discapacidad, por lo que, en la Norma Técnica Ecuatoriana se detallan medidas y características funcionales para los lugares de estacionamiento vehicular destinados a personas con discapacidad.

El INEN (2000), recomienda que las medidas en su ancho deben mantener un espacio de transferencia de 1.00 m adicional al espacio que ocupa un vehículo; es decir, un ancho mínimo de 3.50 m y un largo mínimo de 5.00 m

Por otro lado, se debe disponer de un lugar permanentemente reservado para vehículos de personas con discapacidad, a razón de una plaza por cada 25 lugares o fracción. Además, deben ubicarse lo más próximo posible a los accesos de edificios o espacios servidos por el mismo; y respectivamente señalizados horizontal y verticalmente (INEN, 2000)

2.7.1.4 Transporte

Los diferentes tipos de transporte deben asegurar el acceso de las personas con discapacidad y movilidad reducida disponiendo de un área exclusiva y contando con la correspondiente señalización: horizontal y vertical, que permita guiar con facilidad y sin ayuda de otras personas; y así permitir que se integren de manera efectiva en el medio físico.

El INEN (2009), explica que, dentro del transporte férreo y terrestre, las paradas de buses deben considerar un espacio exclusivo para las personas con discapacidad y movilidad reducida, cuya dimensión mínima será de 1.80 m por lado y deben ubicarse en sitios de fácil acceso al mismo. Por otro lado, se deben identificar con un color azul en el piso como señalización horizontal, además de incorporar el símbolo de discapacidad.

2.7.2 Sistema Vial Urbano

Según lo estipulado en el Código Urbano del Cantón Riobamba (Ordenanza Municipal N.º016-2023, art.188) el sistema vial urbano se clasifica en: Vías Expresas, Arteriales Principales y Secundarias, Colectoras, Locales, Peatonales, Ciclovías y Escalinatas.

Expresas: Las vías expresas se encargan del tráfico de larga y mediana distancia, estructuran el territorio y articulan grandes áreas urbanas; además sirven de enlaces zonales, regionales nacionales y son soporte de tráfico de paso. (GADMR, 2023)

Arteriales: Enlazan las vías expresas y las vías colectoras, articulan el tráfico de los grandes generadores - Áreas Urbanas, Terminales, Áreas Industriales - y también sirven a sectores urbanos y rurales proporcionando fluidez al tráfico de paso (GADMR, 2023)

Colectoras: Sirven de enlace entre vías arteriales y locales, distribuyen el tráfico dentro de las áreas urbanas, por ende, permiten el paso a zonas residenciales, institucionales, de gestión, recreativas o comerciales (GADMR, 2023)

Locales: Se conectan solamente con las vías colectoras, y están ubicadas en zonas generalmente residenciales; por otro lado, permiten solamente la circulación de vehículos livianos, aquí la prioridad son los peatones. (GADMR, 2023)

Peatonales: Son de uso exclusivo de peatones, en determinados horarios pueden ser utilizadas por vehículos especiales como: colectores de basura, emergencias médicas, bomberos, policía, mudanzas, etc. Las características funcionales son similares en: aceras, senderos, andenes, caminos y cualquier otro tipo de superficie destinado al tránsito peatonal. (GADMR, 2023)

2.7.3 Espacio Público Y Mobiliario Urbano

El mobiliario urbano se clasifica en los siguientes grupos:

Tabla 3
Mobiliario Urbano

Comunicación	Mapas de localización, Planos de inmuebles históricos o lugares de interés, Informadores de temperatura y mensajes, Teléfonos, Carteras locales, Buzones y Publicidad.
Organización	Mojones, Paraderos, Tope llantas y Semáforos
Ambientación	Luminarias Peatonales, Luminarias Vehiculares, Protectores De Árboles, Cerramientos De Parterres Y Áreas Verdes, Regidas De Árboles, Jardineras, Bancas, Relojos, Pérgolas, Parasoles, Esculturas Y Murales.
Recreación	Juegos De Infantiles Y Similares
Servicio	Bicicleteros, Cómo Surtidores De Agua, Casetas De Ventas, Casetas De Turismo
Salud e Higiene	Baños Públicos, Recipientes Para Basuras
Seguridad	Barandas, Pasamanos, Cámaras De Seguridad, Sirenas, Hidrantes, Equipos Contra Incendios

Nota. Adaptado de *Código Urbano del cantón Riobamba*, por Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Riobamba, 2023, Edición Especial N.º 885

2.7.4 Arborización Urbana

2.7.4.1 Morfología

Cuando se trata de diseñar el paisaje en entornos urbanos, es importante comprender la forma que tiene o tendrá un árbol, para así solventar las necesidades del espacio, ya sean de visibilidad, iluminación solar, ruidos, vientos, olores, lluvia o contaminación.

Según el GADMR¹ (2023); los árboles desde el punto de vista morfológico comprenden: Porte, densidad del follaje, forma y permanencia.

Porte

De acuerdo con el diámetro transversal en la copa del árbol desarrollado en su totalidad, puede ser pequeño - menor a 2.50m – mediano – entre 2.50 y 5.00 – o alto – mayor a 5m – donde el tamaño del sistema radicular es proporcional y equivalente al porte. Esto junto con el porte de las raíces, define la distancia a la que los árboles deben ser plantados. (GADMR, 2023)

Densidad del follaje

Los árboles pueden actuar como barrera o filtro de partículas y gases, es efectivo mientras conforma masas densas en conjunto con otros árboles. La masa arbórea se define por el tipo de hoja - ancha, angosta o conífera - (GADMR, 2023)

Forma

Puede agruparse en forma de Palma, Esférico, Ovalado Horizontal, Cónico, Globular, Ovalado Vertical (GADMR, 2023)

Permanencia

Las distintas especies de árboles pueden variar en la permanencia de sus hojas, es así como, se clasifican en arboles de hoja permanente y arboles de hoja caduca; estos últimos pierden su follaje total o parcialmente en diversos intervalos de tiempo. (GADMR, 2023)

2.7.4.2 Criterios de Manejo Urbano

El GADMR (2023), explica que la arborización debe responder y articularse armónicamente con el entorno: construcciones, redes de servicio, mobiliario y elementos de transporte.

El porte de un árbol debe considerarse para su lugar de implantación, en caso de ubicarse junto a edificaciones, debe separarse la distancia de su radio máximo más 0.50m; además, debe preverse la altura máxima y asegurar que no interfiera con las redes aéreas de servicios públicos. (GADMR, 2023)

¹ Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Riobamba

La arborización debe permitir el paso de la luz artificial, además deben plantarse a 1.50m de redes subterráneas para evitar daños u obstrucciones a la infraestructura.

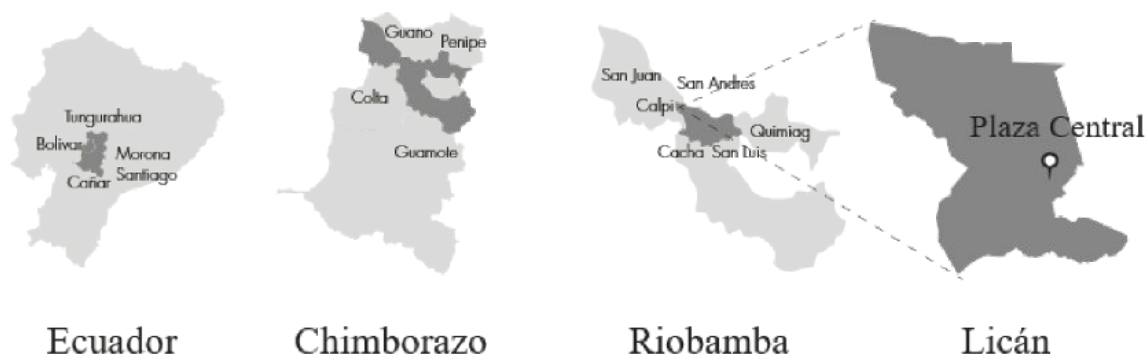
CAPÍTULO III METODOLOGÍA

3.1 Análisis Físico Natural

La parroquia rural Licán tiene una superficie de 20,95 km² ocupando el 9% del territorio del cantón; su cabecera parroquial ubicada al noroccidente de la ciudad de Riobamba en las coordenadas: X 756.053,676 Y 9.817.284,461 colinda con las parroquias urbanas Lizarzaburu y Veloz, la carretera panamericana bordea su plaza central conectando a la parroquia con la ciudad y con los diferentes cantones del sur del país.

Figura 5

Ubicación de la parroquia Licán



Nota. Elaboración propia, con dibujo e ilustración en Adobe Illustrator.

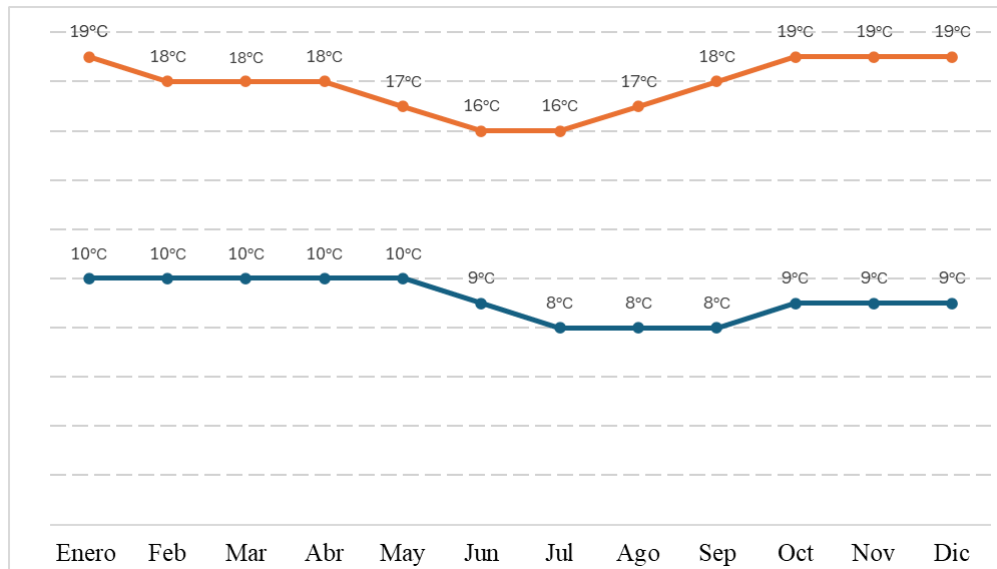
Se encuentra asentada en una meseta geográfica con leves pendientes, distinguido por tener un clima regularmente frío con dos estaciones, húmeda y seca. Por su ubicación entre varios nevados, recibe un afluente de vientos desde la cordillera, lo que genera una sensación térmica de frío.

3.1.1 Clima

Los veranos son cómodos y nublados y los inviernos son cortos, fríos, mojados y parcialmente nublados. Durante el transcurso del año, la temperatura generalmente se muestra una mayor oscilación de temperatura de entre 12 a 14° C. (GADP Licán, 2023)

El mes más cálido es diciembre, con una temperatura promedio de 19° C, sin embargo, la temporada fresca va entre junio y agosto, con agosto su mes más frío.

Figura 6
Temperaturas

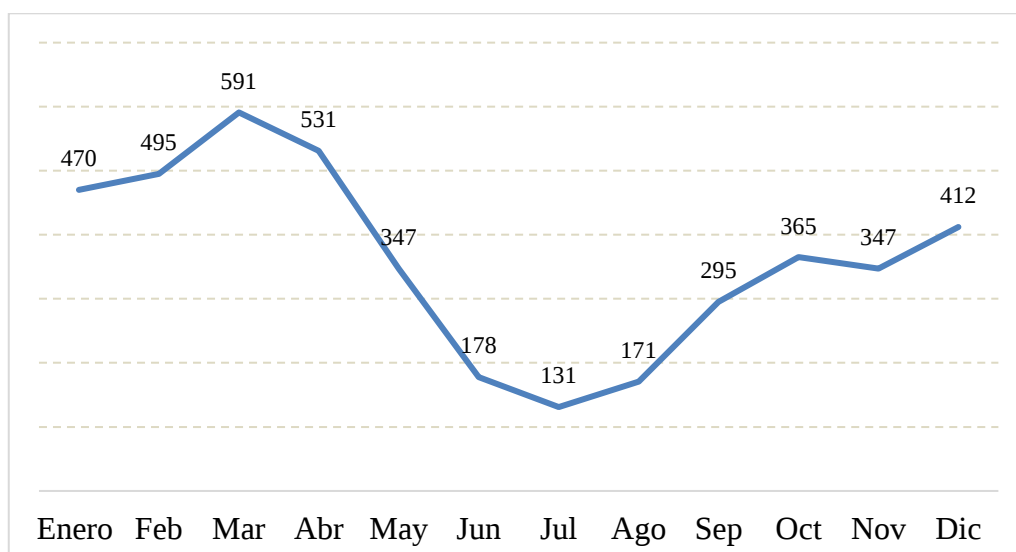


Nota. Adaptado de *El tiempo en Riobamba, temperatura promedio (Ecuador)*, por Weatherspark, s/f, (<https://es.weatherspark.com/s/20020/1/Tiempo-promedio-en-el-verano-en-Riobamba-Ecuador>)

3.1.1.1 Precipitaciones

En cuanto al rango de precipitaciones en la parroquia de Licán presenta una mayor oscilación de entre 500 a 750 mm, sin embargo, en la zona de estudio se encuentra en un rango entre 0 a 500 mm, abril es el mes con más lluvias, mientras que el mes con menos lluvia es agosto. (GADP Licán, 2023)

Figura 7
Precipitaciones

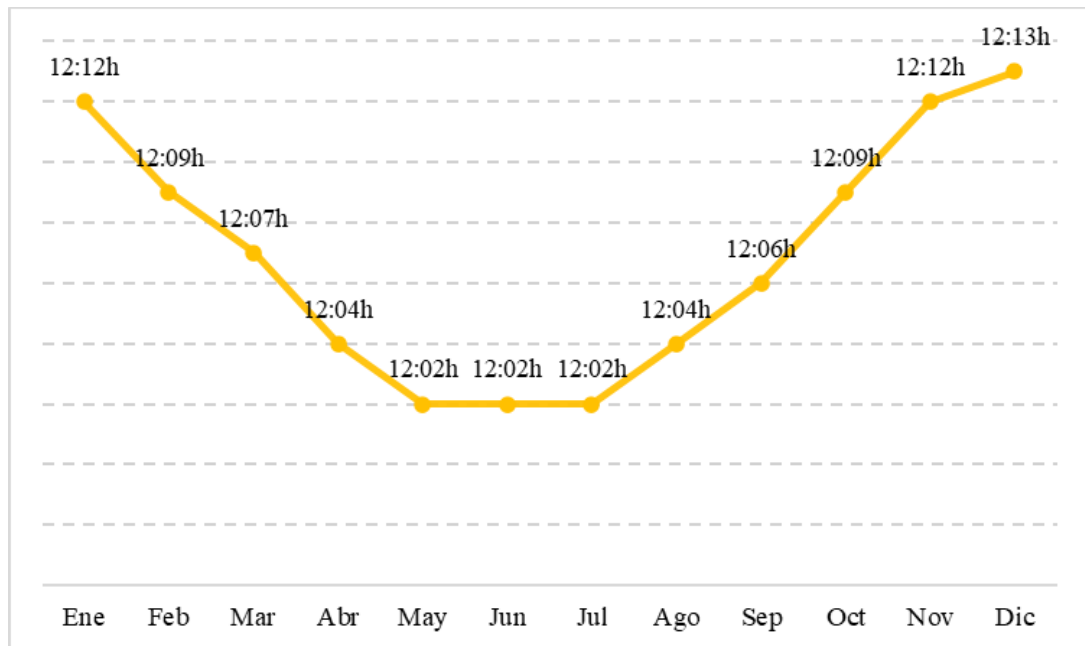


Nota. Adaptado de *Datos climáticos y meteorológicos históricos simulados para Licán*, por Meteoblue, s/f, (https://www.meteoblue.com/es/tiempo/historyclimate/climatemodelled/linc%c3%a1n_ecuador_3654767)

3.1.1.2 Sol

Las horas de sol que recibe la parroquia en el transcurso del año, duran en promedio 12 horas con 08 minutos, tomando en cuenta que la salida de sol más temprana es a las 05h52 y la puesta de sol más tardía es a las 18h33 (Weather Spark, s/f)

Figura 8
Horas de Sol



Nota. Adaptado de *El tiempo en Riobamba, temperatura promedio (Ecuador)*, por Weatherspark, s/f, (<https://es.weatherspark.com/s/20020/1/Tiempo-promedio-en-el-verano-en-Riobamba-Ecuador>)

En adición, la energía solar recibida por metro cuadrado en promedio son 6.0 kWh con septiembre, el mes más resplandeciente que llega a 6.2 kWh, estos datos tienen ligeras variaciones según la elevación del sol, la absorción de las nubes y otros elementos atmosféricos (Weather Spark, s/f)

3.1.1.3 Vientos

Los vientos se dirigen mayormente desde el Este; es importante conocer que la parte más ventosa del año está entre mayo y septiembre, alcanzando vientos de hasta 14,8 km/h; en ciertas ubicaciones la influencia depende de factores morfológicos como la topografía, o la forma y disposición de las edificaciones (Weather Spark, s/f)

Figura 9
Dinámica del Viento



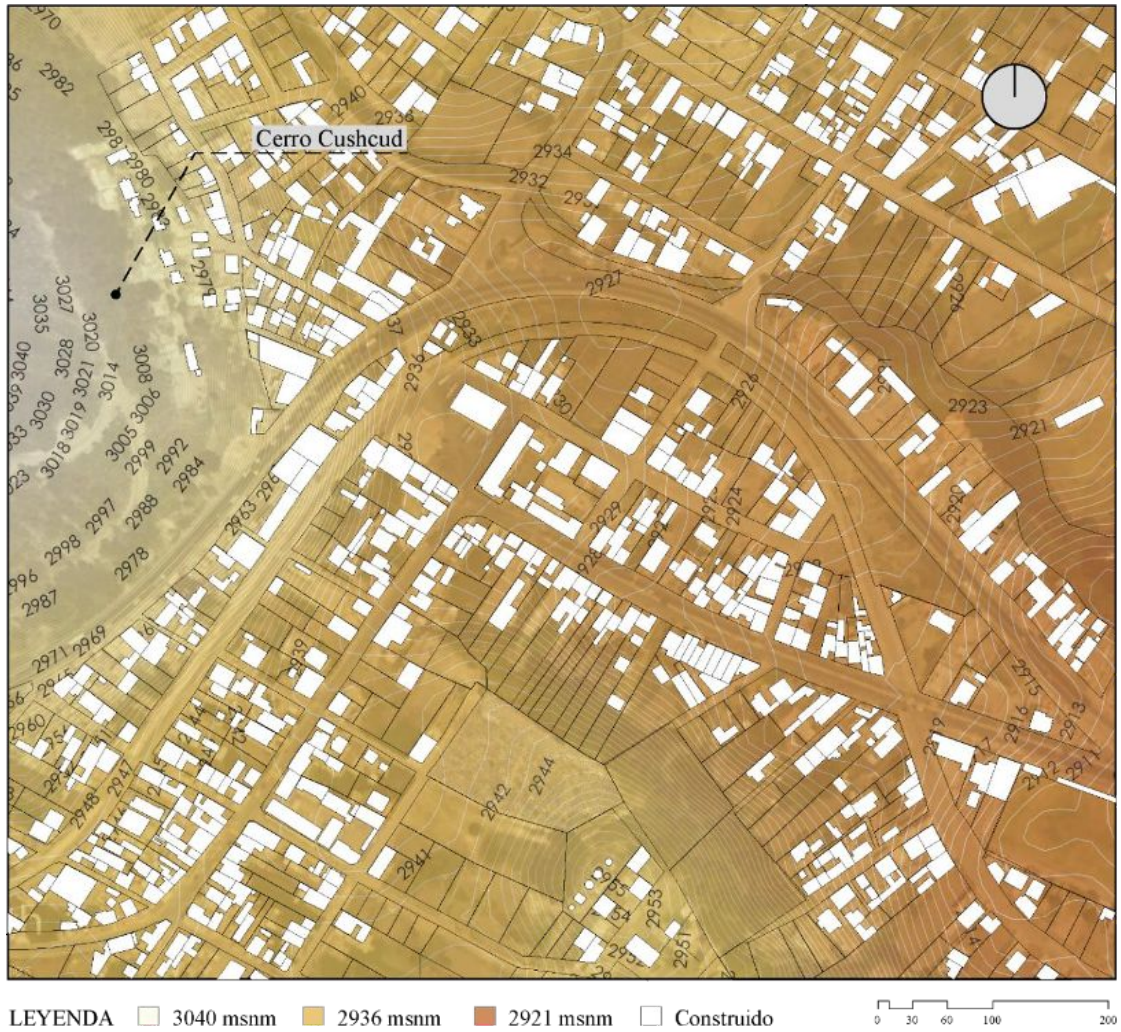
Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

En este caso el viento de la plaza se ve influenciado por la disposición de sus manzanas y el emplazamiento del coliseo, los vientos predominantes del este se orientan de tal manera que fluyen paralelamente en el sentido de las calles, creando diferentes direcciones dentro de la plaza hasta finalmente evacuar por los accesos norte y oeste de la plaza.

3.1.2 Relieve

Al encontrarse asentada en una meseta geográfica, posee una altura promedio de 2932msnm en medio de valles con vegetación característica de la sierra ecuatoriana; específicamente la cabecera parroquial, está asentada junto al cerro Cushcud, suelo de protección Ambiental, según la normativa vigente en el PUGS de Riobamba.

Figura 10
Topografía



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

Este cerro comprende la zona más accidentada con pendientes sumamente pronunciadas, presentando un desnivel positivo de 104m con relación al nivel de la plaza. Sin embargo, los accesos son relativamente leves tanto desde el lado occidental - descendiente - como del lado oriental - ascendente -, con pendientes promedio de 4%

3.1.3 Hidrografía

La hidrografía del lugar contempla un importante eje geográfico: la quebrada de Cunduaná, que funciona como un cauce efímero en temporadas de lluvia, este lecho, que sirve como un drenaje natural, muestra complicaciones más adelante, al tratarse de un paso que no tiene desfogue. Por lo tanto, es importante considerar que la presencia de esta quebrada puede ser un riesgo natural si no se da el tratamiento adecuado; provocando afectaciones a la

infraestructura urbana, degradación y contaminación convirtiéndose en un foco de infección para las personas y el ecosistema.

Figura 11
Hidrografía



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

3.2 Análisis Socio Operacional

Este análisis desarrolla su estructura apoyándose en el uso de las escalas urbanas: macro, meso y micro. De este modo, se busca responder al carácter urbano y arquitectónico de la propuesta, abordando ciertos aspectos desde una mirada más general, como la accesibilidad, la morfología o el papel de la plaza entorno a la parroquia; o como otros desde una perspectiva más cercana, como el uso del entorno inmediato o las dinámicas sociales y espaciales; y finalmente la infraestructura o los aspectos simbólicos que ocurren directamente en la plaza. Esto permite adaptar la lectura del lugar según lo que más convenga al desarrollo del proyecto.

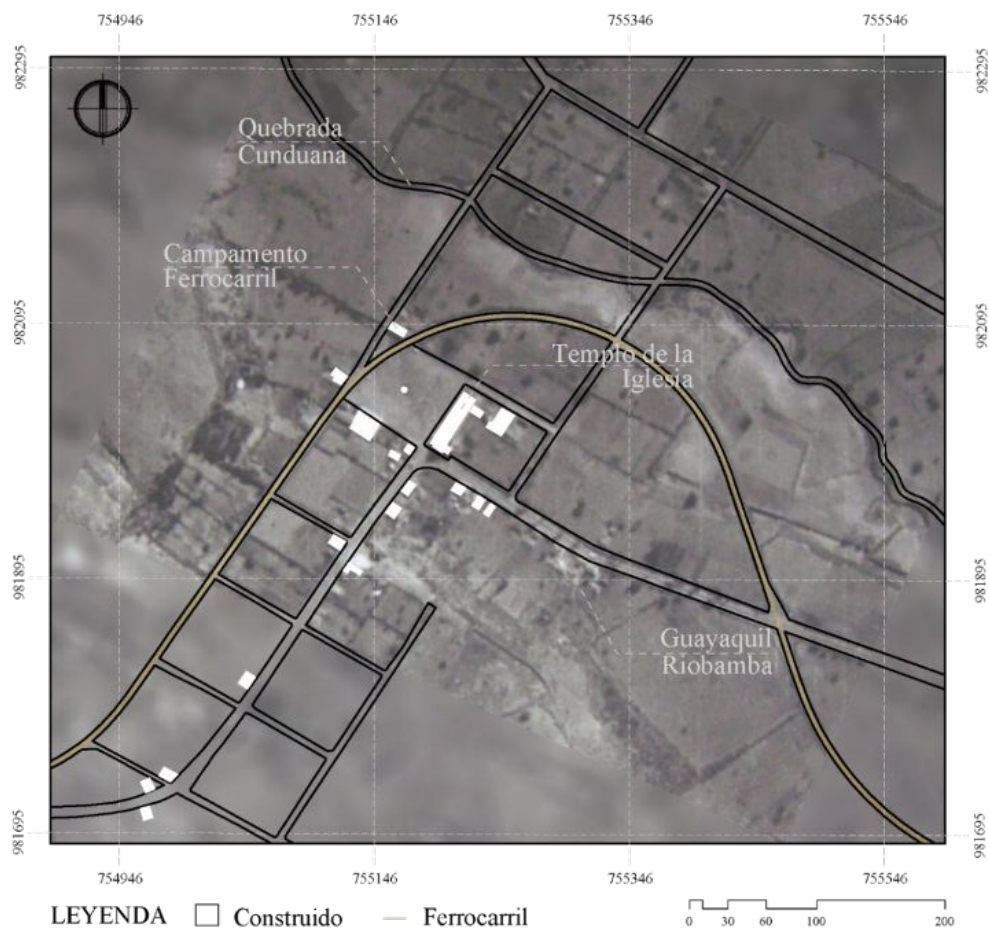
3.2.1 Escala Macro

3.2.1.1 Crecimiento en el Tiempo

La evolución de la parroquia destaca las diferentes actividades que se han desarrollado en su espacio y cómo han influido en su transformación a lo largo del tiempo; desde sus inicios principalmente con usos religiosos y comunitarios, hasta convertirse en un nodo de encuentro y un punto importante para la movilidad de Licán y Riobamba, la plaza ha sido una respuesta a los cambios de las dinámicas sociales, educativas, productivas y de conectividad, adaptando su morfología y función según las necesidades de cada momento. Inicialmente, se puede entender la influencia colonial en la trama, con su plaza característica que acompaña al templo, y la clara intención de una configuración en damero a lo largo de la antigua carretera que conectaba en esos tiempos a Riobamba con Guayaquil; el ferrocarril que hacía sus paradas para dejar y recoger mercancías; y la quebrada de Cunduana; eran las principales condicionantes de la imagen y el tejido urbano.

Figura 12

Licán en 1965

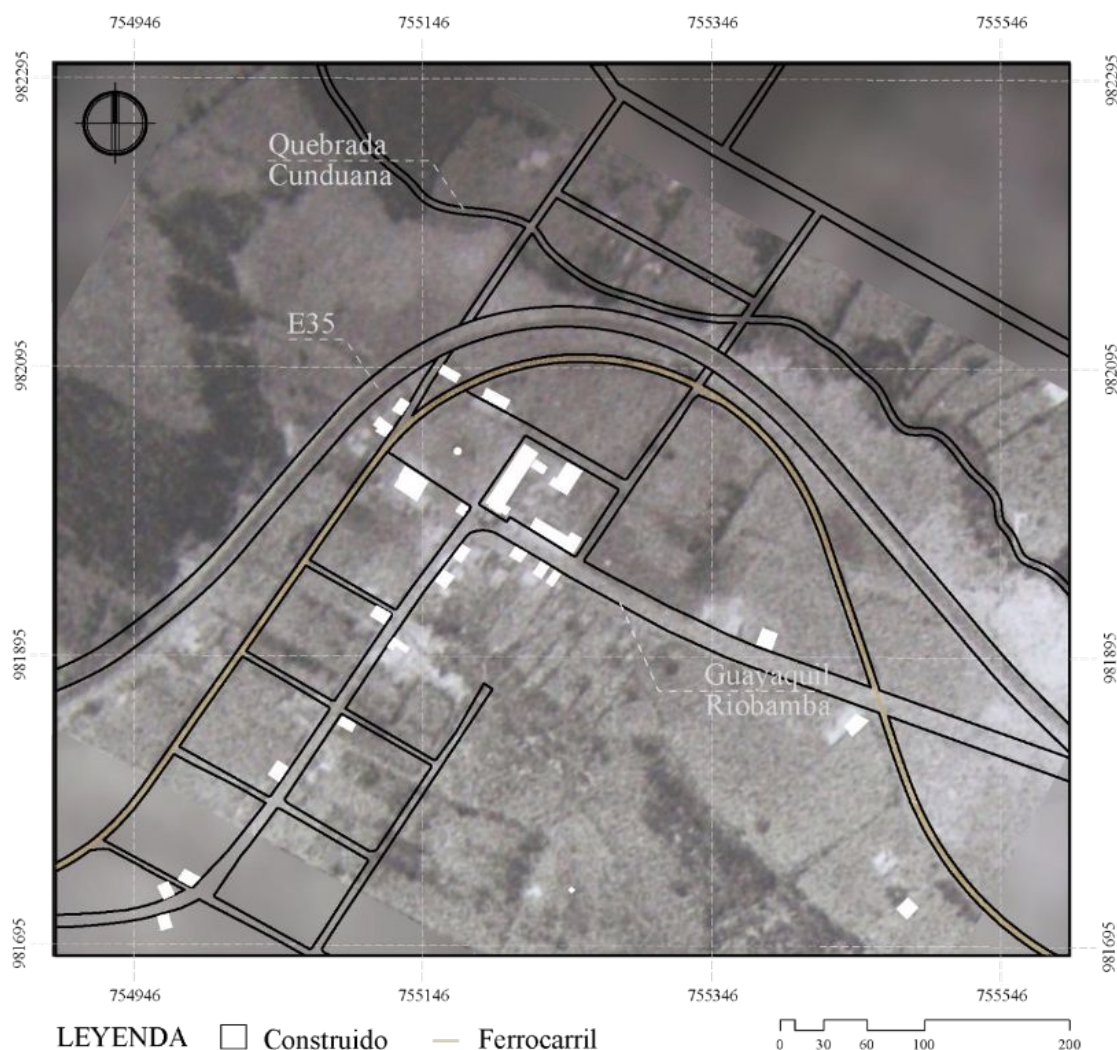


Nota. La figura muestra una toma aérea de la parroquia en el año de 1965. Adaptado de *Fotografía Aérea Licán* por Instituto Geográfico Militar, 1965

Con el objetivo de facilitar un transporte seguro, y rápido entre el Austro y la Sierra Centro el MTOP² gestiona el trazado del corredor arterial E35 conocida también como Troncal de la Sierra, y se concibe de manera paralela al ferrocarril debido a las características geográficas y los requisitos normativos, originando una nueva condicionante en el tejido de la parroquia; de esta manera la antigua carretera Riobamba – Guayaquil pierde protagonismo en el proceso de consolidación urbana.

Figura 13

Licán en 1984



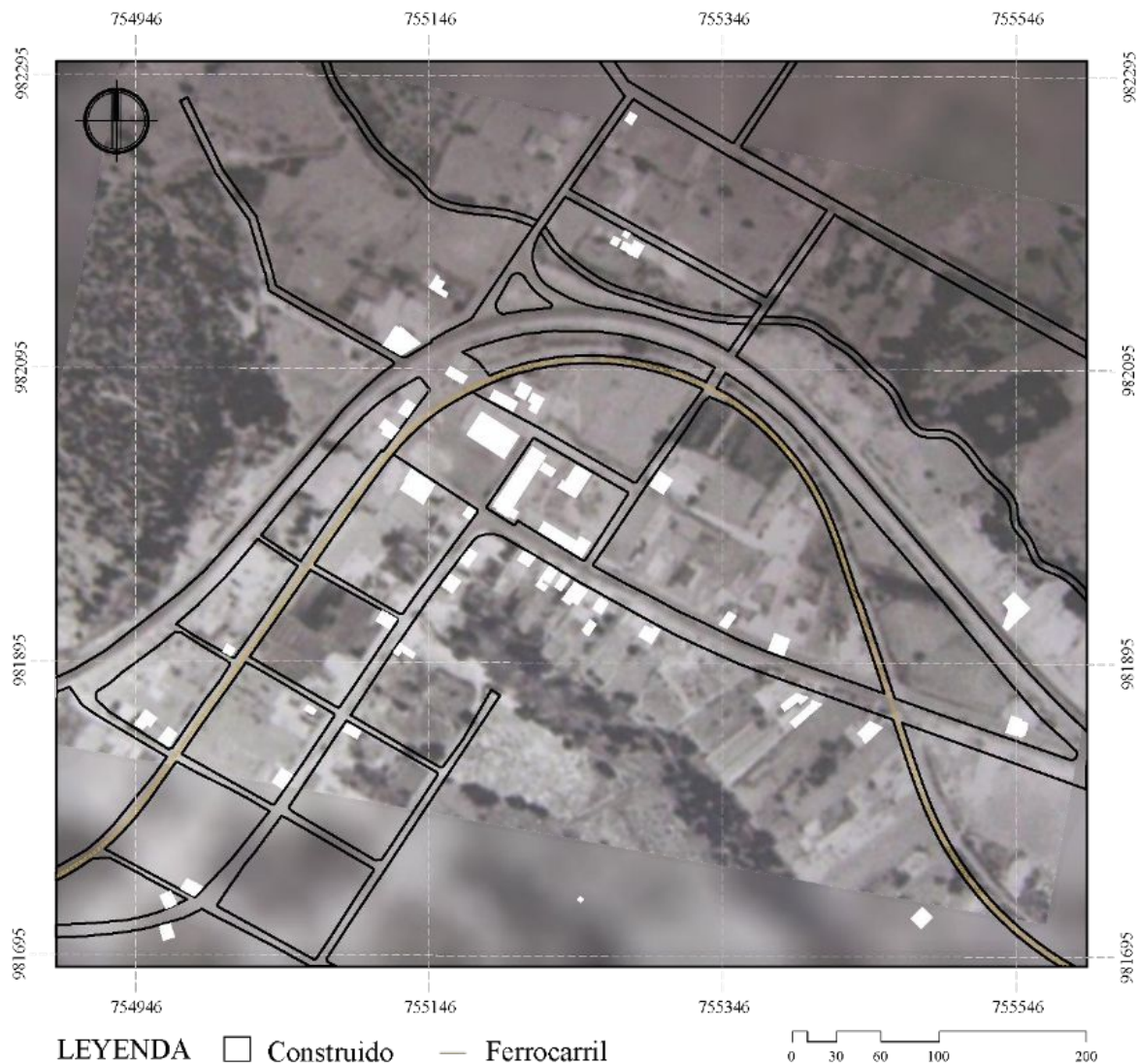
Nota. La figura muestra una toma aérea de la parroquia. Adaptado de *Fotografía Aérea Licán* por Instituto Geográfico Militar, 1984

De este modo, se produjeron impactos significativos tanto positivos como negativos, que influyeron directamente en las dinámicas sociales: desde el lado positivo, se mejoró en gran parte la movilidad y la accesibilidad proporcionando facilidad para transportar personas y

² Ministerio de Transporte y Obras Públicas

mercancías en menos tiempo, creando un impulso hacia el desarrollo económico y por lo tanto al crecimiento de la ciudad; pero esto, a cambio de una desconexión dentro de la misma parroquia, la vía dio lugar a un borde urbano que causó cierta fragmentación en el tejido, creando manzanas con formas residuales, espacios muertos y sin uso, además de un aislamiento entre la plaza central y los nuevos barrios ubicados en el lado norte.

Figura 14
Licán en el 2000

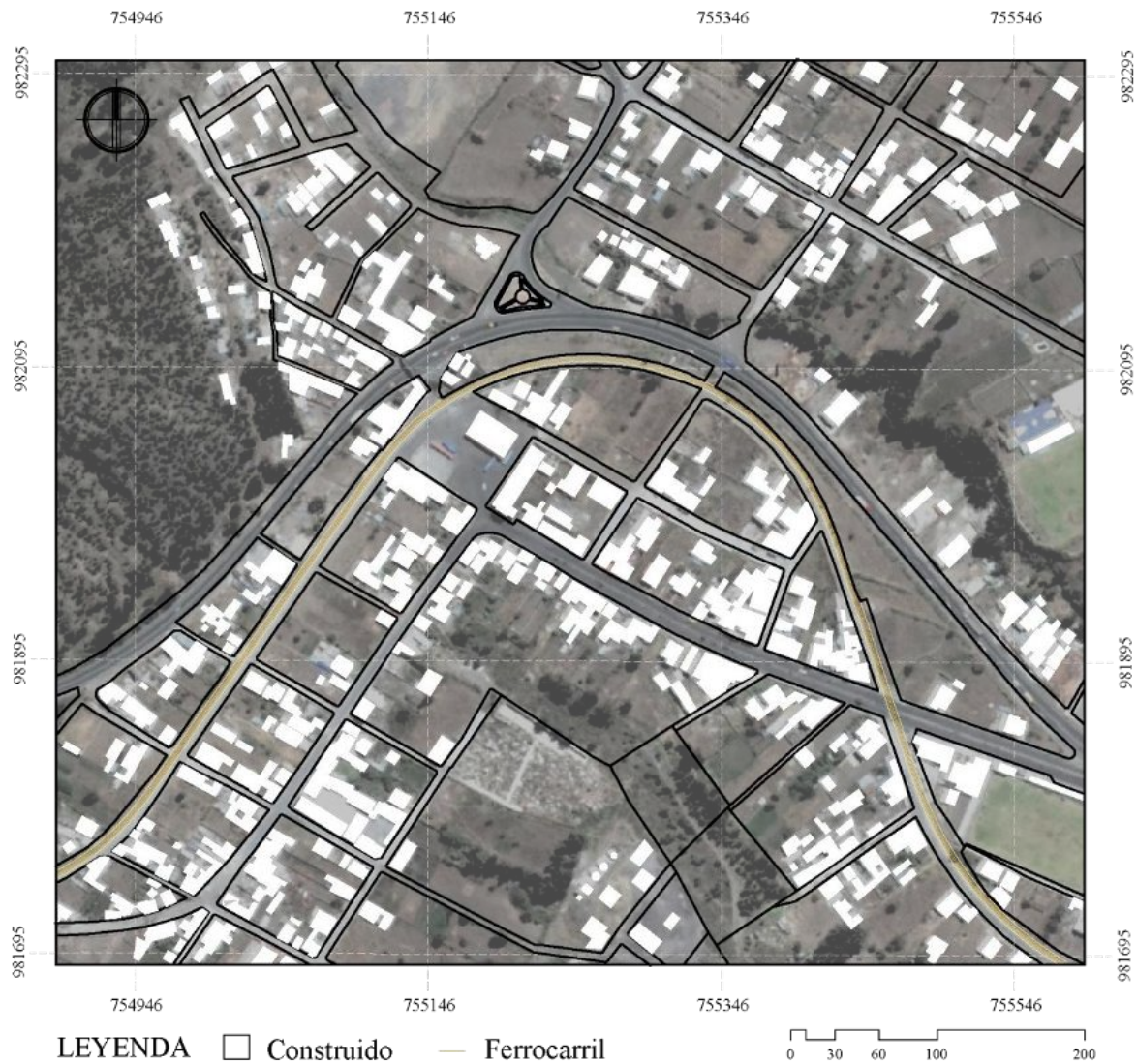


Nota. La figura muestra una toma aérea de la parroquia. Adaptado de *Fotografía Aérea Licán* por Instituto Geográfico Militar, 2000

Estos acontecimientos, dieron paso a nuevos requerimientos: las personas no tenían la posibilidad de desplazarse de manera independiente por estas nuevas redes de movilidad, y viendo la necesidad de conectar el transporte urbano de Riobamba con Licán: se establece la nueva estación de buses urbanos en la superficie de la plaza, extendiendo las rutas de buses hacia este punto para de allí, distribuirse a sus viviendas.

Esto responde en gran medida a la necesidad de movilizarse, y se puede evidenciar en la **Figura 15** cómo el crecimiento ha escalado de forma prolífera, reflejando un impacto sobre la dinámica social y morfológica del centro parroquial. Es así, que surge una nueva etapa acompañada de más exigencias por parte de la población; y como respuesta, se ejecuta el asfaltado total de la superficie de la plaza, con la intención de mejorar las condiciones del espacio.

Figura 15
Licán en 2012



Nota. La figura muestra una toma aérea de la parroquia, resaltando sus elementos construidos. Adaptado a partir de imagen satelital obtenida de Google Earth, 2012.

El estado actual de la configuración urbana responde al proceso histórico de la ocupación del territorio, en el que se han incorporado distintas lógicas de crecimiento, uso y ocupación de suelo. La forma en la que se disponen las edificaciones, la estructura de la trama vial, y

los vacíos urbanos o áreas subutilizadas reflejan una evolución gradual; influenciada tanto por las dinámicas socioeconómicas, como por los factores físicos del entorno. Esta morfología que surge como una respuesta a un desarrollo espontáneo en sus primeras transformaciones, constituye hoy un indicador tangible de cómo el territorio ha sido moldeado por las necesidades, limitaciones y coyunturas que se han presentado en el transcurso de los años.

Figura 16
Licán en 2022



Nota. La figura muestra una toma aérea de la parroquia, resaltando sus elementos construidos. Adaptado a partir de imagen satelital obtenida de Google Earth, 2022.

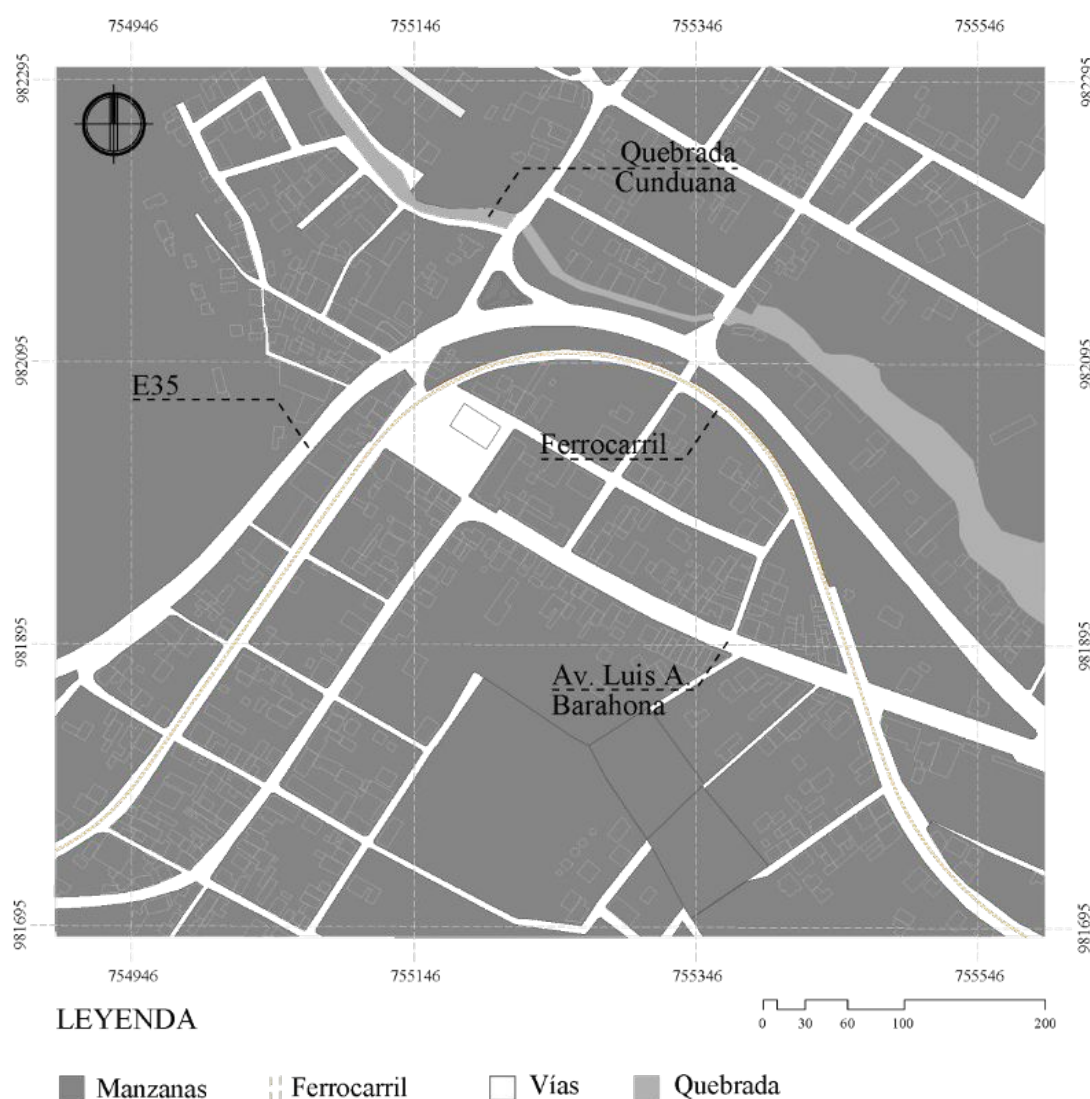
3.2.1.2 Tejido Urbano

Trazado

La traza de la zona de estudio se organiza claramente por cuatro elementos principales, en primer lugar, la Av. Luis Arturo Barahona que antiguamente fue la carretera de principal

jerarquía por sus funciones de conexión con otros cantones, en segundo lugar, el ferrocarril que actualmente se encuentra deshabilitado y se extiende a lo largo de la cabecera parroquial, creando un borde urbano, que en algún momento dinamizó el comercio y parte de la economía, en tercer lugar la panamericana E35 que proporciona movilidad, pero también se dispone como una barrera física que separa algunos barrios del nodo central de la parroquia y en cuarto lugar la quebrada de Cunduana, otro borde urbano que afecta la percepción del entorno por las divisiones físicas que genera, y el estado actual en el que se encuentra.

Figura 17
Trazado



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

Llenos y Vacíos

Con este contexto se puede identificar un crecimiento progresivo, caracterizado por una conformación semi dispersa del asentamiento. Con una densidad aproximada de 16.9 edificaciones por hectárea y un índice de ocupación del suelo de 11.3%, se revela un patrón

que combina sectores consolidados y otros aún subutilizados; debido a la forma de las parcelas y las condicionantes mencionadas en la traza urbana, aquí predominan las edificaciones de baja altura y uso residencial, algo muy común en zonas de expansión urbana, estos indicadores respaldan la lectura histórica del crecimiento en la zona, marcada por etapas de ocupación.

Figura 18
Llenos y Vacíos



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

Parcelario

El parcelario, se caracteriza por ser muy poco homogéneo con lotes de pequeño y mediano tamaño, desde 170 m² hasta más de 250 m², en la mayoría de los casos las parcelas de gran superficie se extienden de manera alargada, por las condicionantes geográficas, como es el

caso de la quebrada; o las zonas con pendientes sumamente pronunciadas. Es así, como se presentan lotes con frentes mínimos de 7 metros en promedio, sin embargo, existen casos particulares con frentes cortos de hasta 3 metros, y fondos extremadamente largos, de hasta 80m

Figura 19
Parcelario

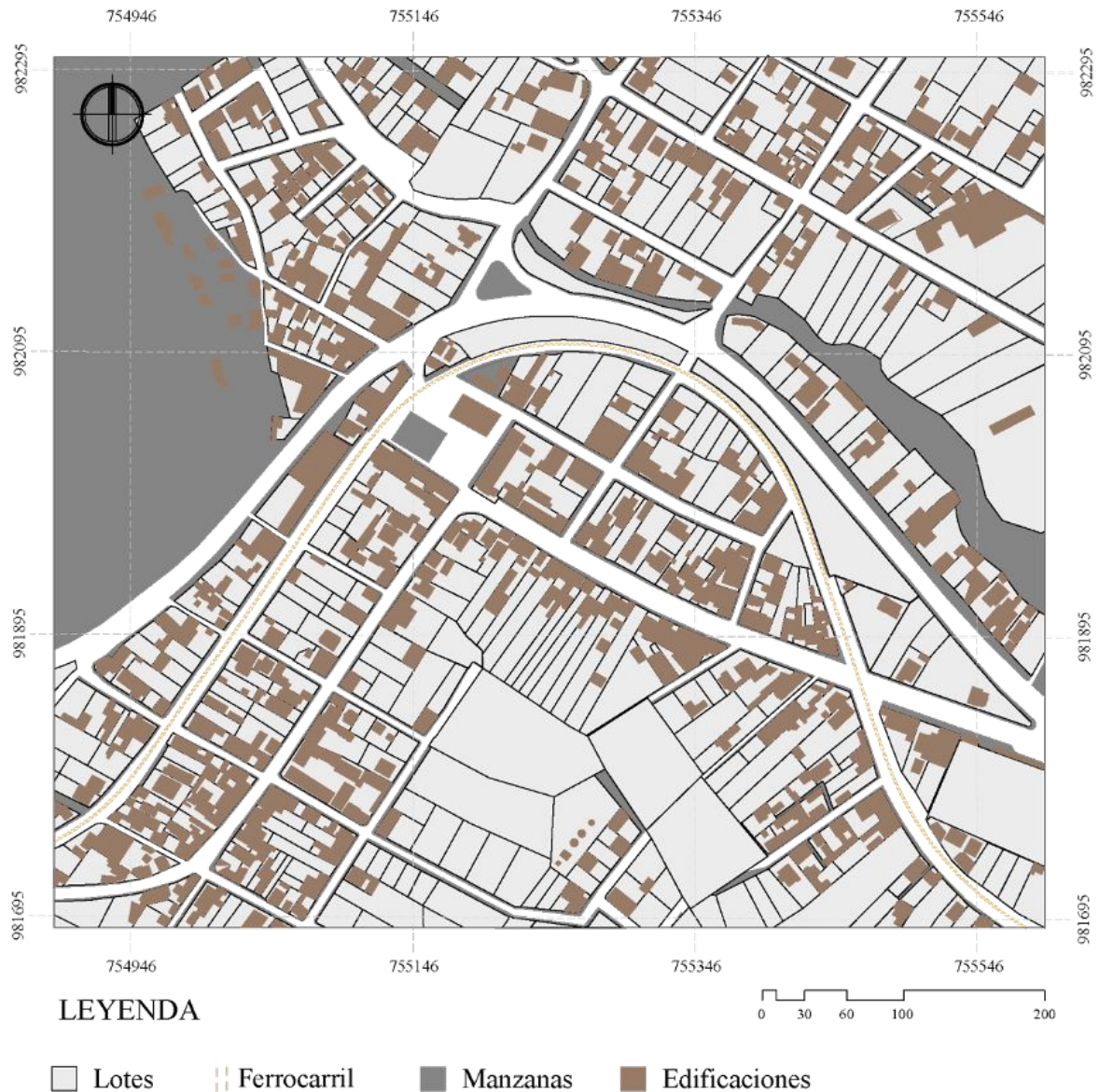


Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

Es así como finalmente se constituye el tejido urbano de la parroquia de Licán, influido por las condiciones naturales tales como, accidentes geográficos y relieve; reflejan un asentamiento orgánico que ha evolucionado con la incidencia de la vialidad, generando formas irregulares con edificaciones que se concentran en torno a los ejes viales – Av. Luis

A. Barahona y Car. Panamericana – en tanto que los vacíos prevalecen en los sectores más periféricos.

Figura 20
Tejido Urbano

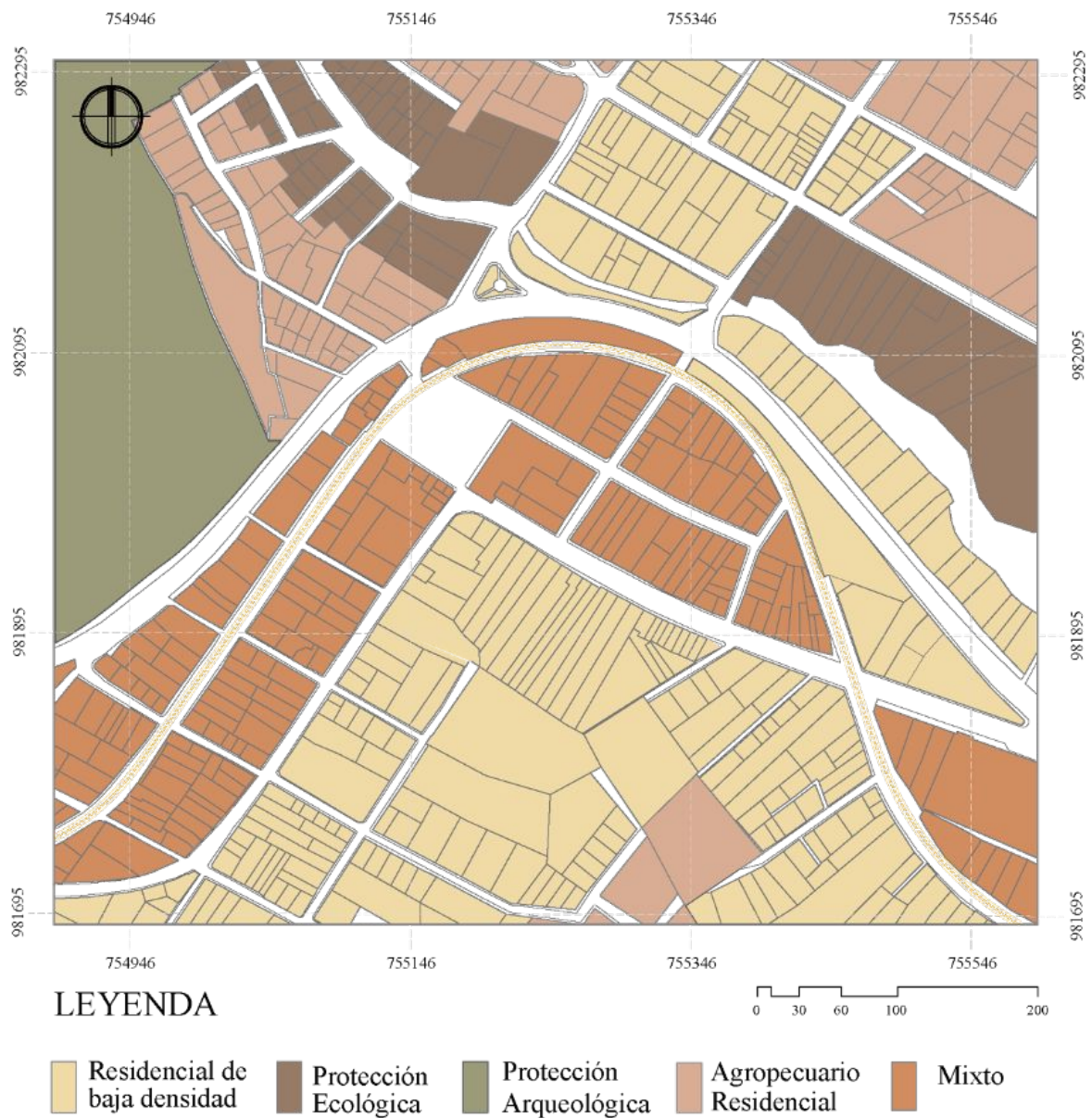


Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

3.2.1.3 Uso de Suelo

La normativa vigente del GAD municipal de Riobamba determina en gran mayoría al suelo, de uso residencial de alta, media o baja densidad, o suelo de uso mixto, que incluye residencial, comercial o agropecuario; sin embargo, existen consideraciones importantes tales como el suelo de protección arqueológica y ecológica.

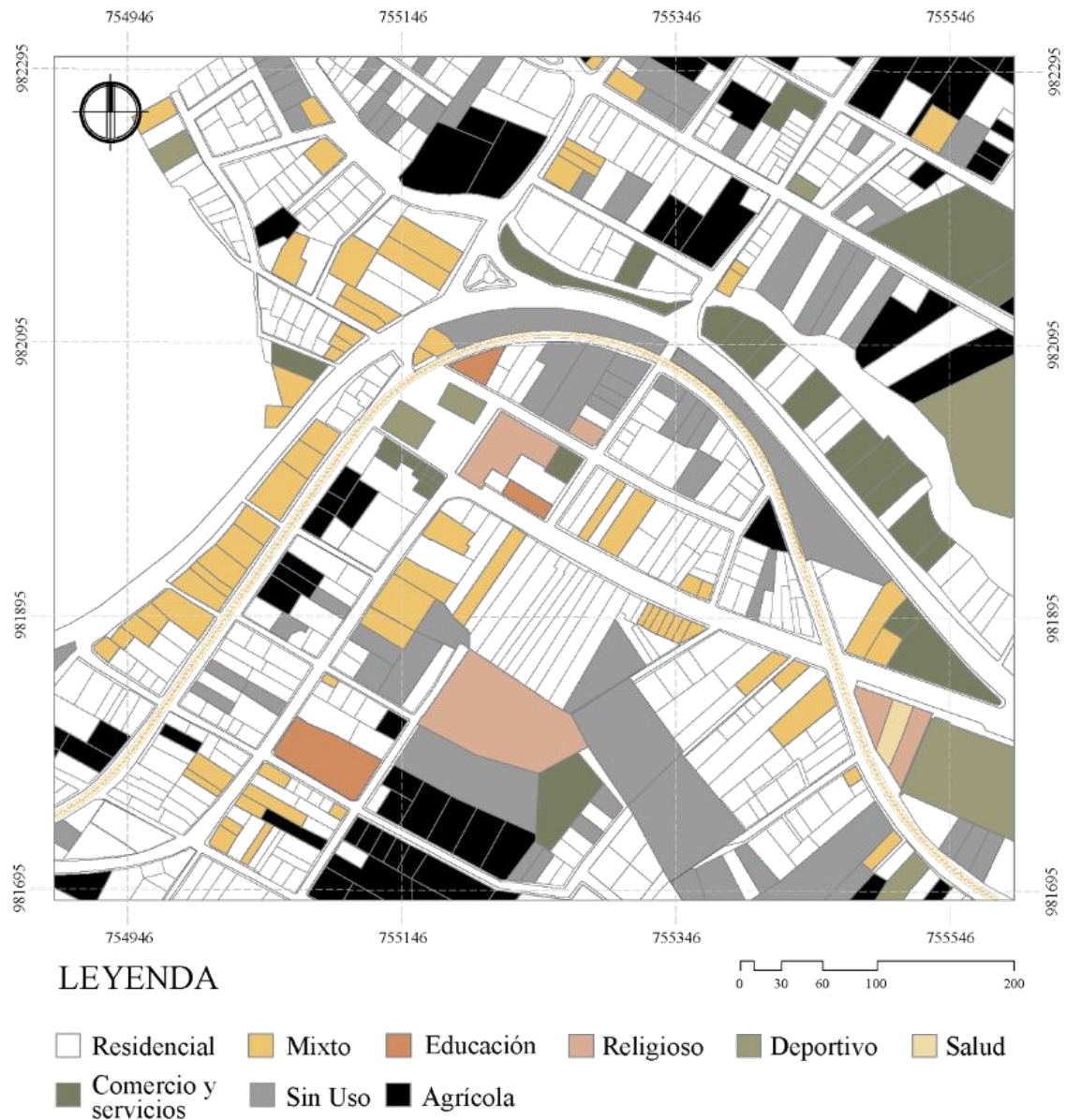
Figura 21
Uso de suelo - PUGS



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

De esta manera es relevante entender de forma más específica el uso, por lo que se realiza una clasificación, que comprende equipamientos y espacios sin uso específico. Identificando predominancia en el uso residencial y mixto – residencia y comercio – que se complementan con los equipamientos y demás usos.

Figura 22
Uso de Suelo Específico



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

Aquí se puede evidenciar cómo el uso mixto – que contempla actividades de producción terciaria más la residencia – tienen una clara concentración hacia el eje vial de la E35, mientras que hacia las periferias se presentan actividades del sector primario – Agrícolas –, que se complementan con lo exclusivamente residencial.

3.2.1.4 Altura de Edificaciones

Se puede interpretar una clara predominancia de edificaciones de baja altura, donde aproximadamente el 45% corresponde a edificios de hasta 3.5 metros, lo que demuestra una estructura principalmente unifamiliar de un solo piso, que asocia a un modelo residencial de

baja densidad. En adición el 40% de edificaciones con alturas de hasta 6.5 metros que equivale a edificaciones de hasta dos pisos. El 10 % de edificaciones alcanzan hasta 9.5 m y el 5% que superan este valor indican la presencia de construcciones de tres o más pisos, generalmente ubicadas junto a ejes viales o nodos estratégicos, lo que responde a dinámicas comerciales o de creciente demanda habitacional.

Es así, que se entiende que el crecimiento de la parroquia se ha hecho de manera horizontal, con pequeños contrastes morfológicos que deben considerarse en la planificación del proyecto, tanto en términos de adaptación al contexto como de impacto en el paisaje urbano y el confort ambiental.

Figura 23
Altura de Edificaciones



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

3.2.1.5 Área Verde

Se revela una distribución limitada en relación con las necesidades de la ciudad; predomina con aproximadamente el 60% las áreas verdes privadas, las mismas que pueden representar

significativamente en superficie, pero no en calidad paisajística o recreativa, ya que se trata de espacios residuales que se han concebido de manera espontánea y no tienen un valor significativo en términos de infraestructura verde. Adicionalmente se añade un 18% de áreas verdes de protección y un 17% de uso agrícola, que a pesar de aportar con equilibrio ambiental, presentan un acceso limitado o nulo. La presencia de áreas verdes públicas es prácticamente del 0% lo que expresa una clara deficiencia en cuanto a espacios verdes de calidad y de valor paisajístico, ecológico o ambiental; por lo tanto, se puede interpretar una clara necesidad de espacios verdes accesibles, que incorporen estrategias de recuperación y activación del espacio verde urbano; priorizando la calidad en función de la sociedad y que puedan aportar al bienestar colectivo.

Figura 24
Áreas Verdes

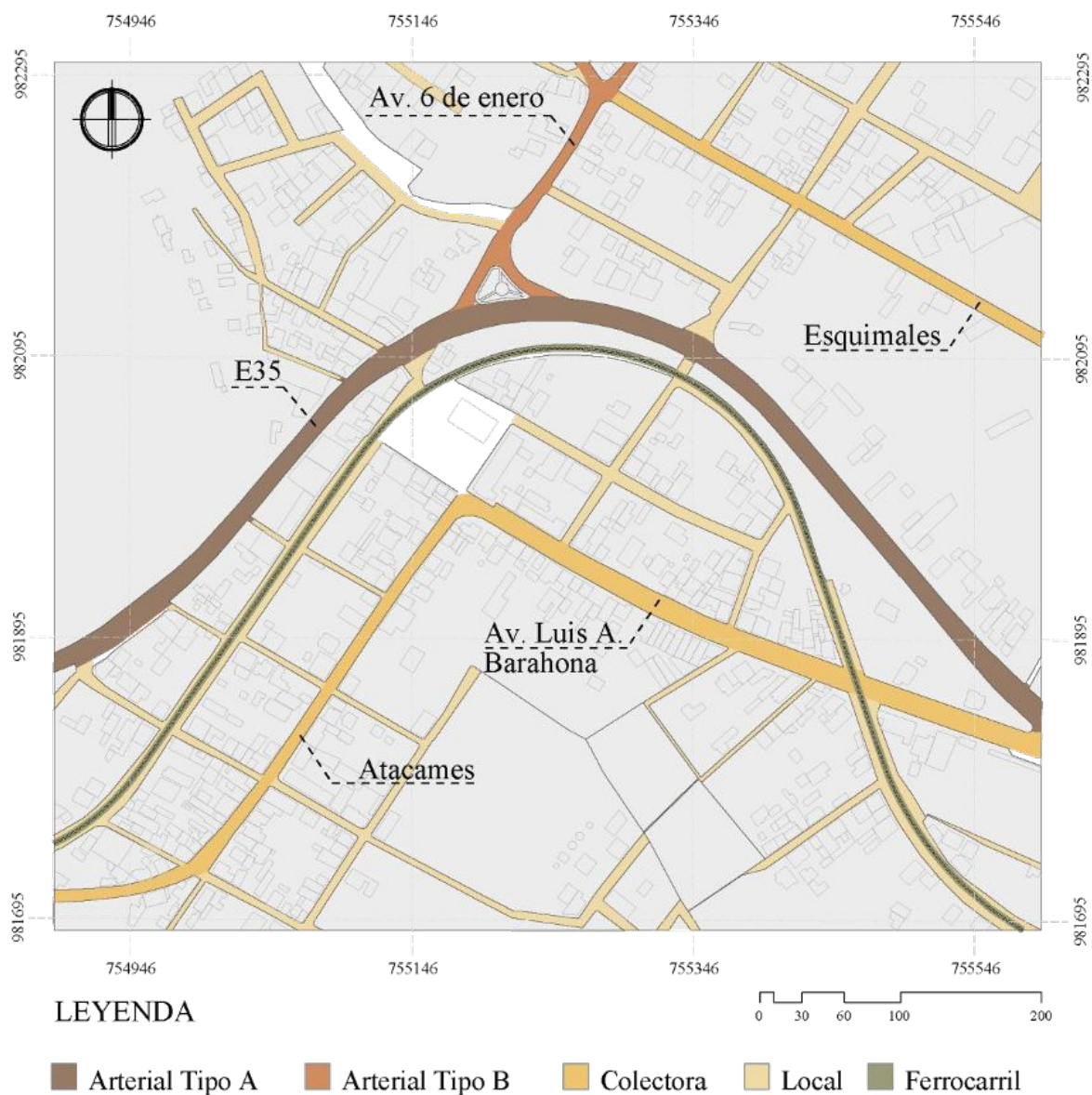


Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

3.2.1.6 Movilidad

La parroquia se caracteriza por estar conformada de vías arteriales Tipo A como es el caso de la carretera Panamericana E35, o la arterial tipo B como lo es la Av. 6 de enero que conduce a las comunidades aledañas; por otro lado, la cabecera parroquial se acompaña de vías colectoras como la Av. Luis A. Barahona, la calle Atacames y la Esquimales que mantienen conexión con las vías locales y por lo tanto a toda la parroquia.

Figura 25
Jerarquía Vial

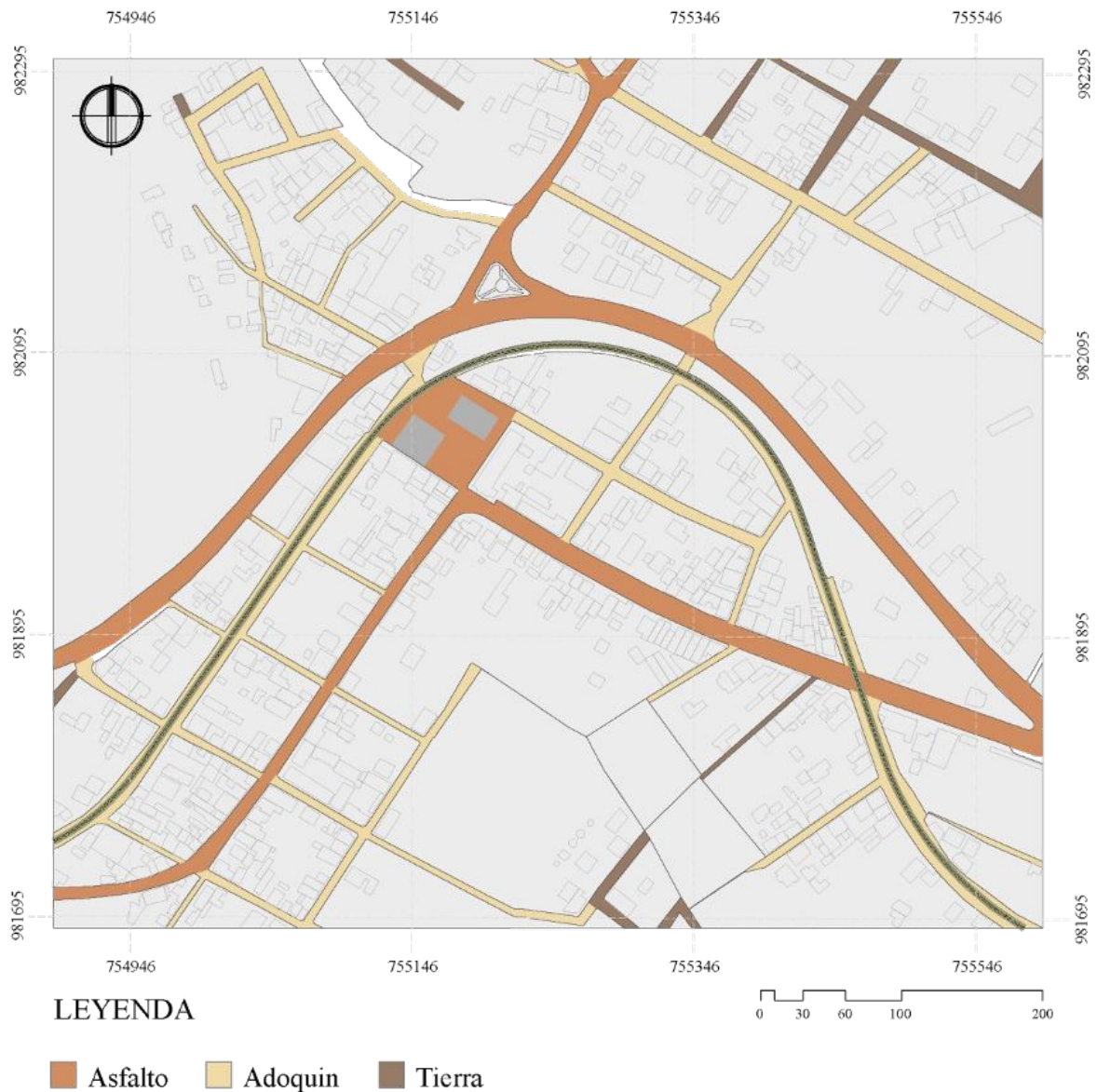


Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

De este modo, es importante conocer la materialidad para comprender de mejor manera la calidad de la conexión; por lo que, se puede evidenciar, que casi en su totalidad se tiene un

tratamiento de la calzada, con materiales como el asfalto y el adoquín que es el predominante en este caso.

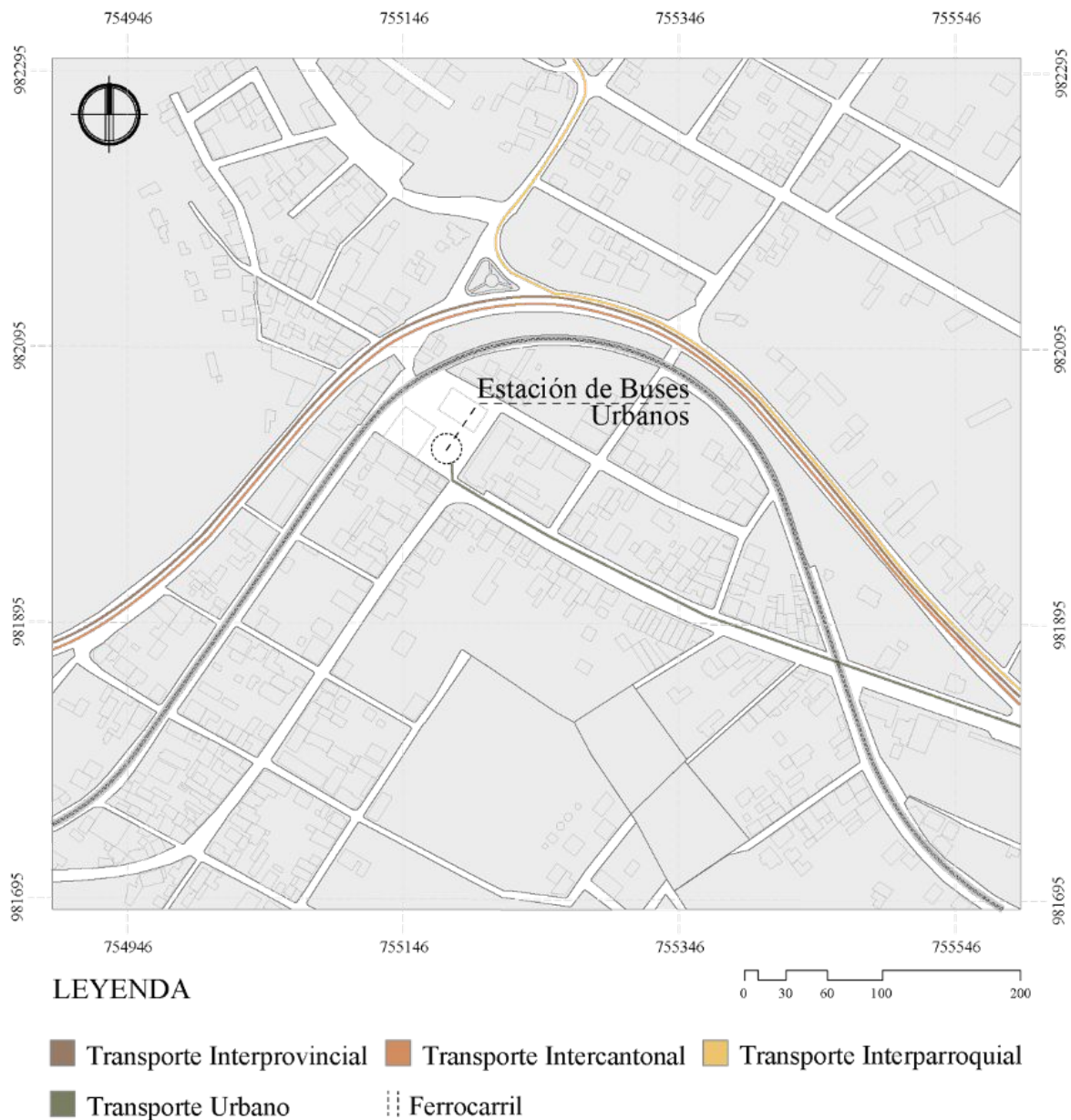
Figura 26
Materialidad de Vías



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

Esta infraestructura tan importante, permite que el transporte público se desarrolle de manera óptima y eficiente; por lo que, en la zona de estudio no se presentan deficiencias en cuanto movilidad; y desde este punto, cualquier persona está en capacidad transportarse hacia los diferentes cantones, parroquias y comunidades, haciendo uso del transporte público o privado.

Figura 27
Tipos de Transporte



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

Al prevalecer el transporte público es importante entender que los buses urbanos juegan un papel muy importante en la dinámica de la plaza, ya que cuentan con este espacio como su actual estación, y es aquí donde convergen las distintas líneas de buses con sus respectivas rutas dentro la ciudad de Riobamba.

Figura 28
Líneas de Buses Urbanos



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

Tal es el caso de las líneas 04, 06 y 15 que retornan al recorrido urbano después de permanecer en la plaza aproximadamente 15 minutos. Por otra parte, la línea 05 se desvía hacía la Av. 6 de enero en dirección a la comunidad de Cunduana; asimismo la línea 16 que toma su rumbo por la Carretera Panamericana hasta llegar a parroquia de Calpi; estas rutas originan ciertos nodos en el contexto de la plaza que se analizarán a continuación.

3.2.2 Escala Meso

Para entender las dinámicas, condicionantes funcionales y estado actual, es importante tener un acercamiento que explique la caracterización funcional de la plaza, con un alcance de aproximadamente dos cuadras alrededor de la misma y en contraste con la escala anterior, se podrá comprender las relaciones que tiene el área de estudio y el entorno urbano; analizando sus accesos, relaciones funcionales y características físicas que puedan interferir en la propuesta.

3.2.2.1 Equipamientos

Se pudo identificar en la **Figura 22** que los equipamientos mayormente se concentran cercanos a la plaza, y sus principales actividades relacionadas, tienen lugar aquí o en su contexto inmediato; por lo que, se reconoce que la plaza contempla actividades, religiosas, culturales o comerciales, y funciona como un espacio de desahogo, que necesariamente debe adaptarse a cada circunstancia.

Es así, que la sede del GAD parroquial contempla funciones administrativas; el actual “Auditorio” que no tiene uso específico, pero al igual que el centro de desarrollo infantil “Casita de Verano” tienen un carácter educativo; y estas se complementan de cierta manera con la cancha de pavimento y el coliseo que mantienen un uso deportivo; finalmente el más importante que es de uso religioso: el templo de la iglesia “San Pedro de Licán”, actualmente funciona como el principal atractor de dinámica comercial y turística, puesto que aquí se desarrollan los principales eventos religiosos y por lo tanto culturales, que destacan a la parroquia por sus festividades y llegan a ser el principal atractor de personas.

Figura 29
Equipamientos



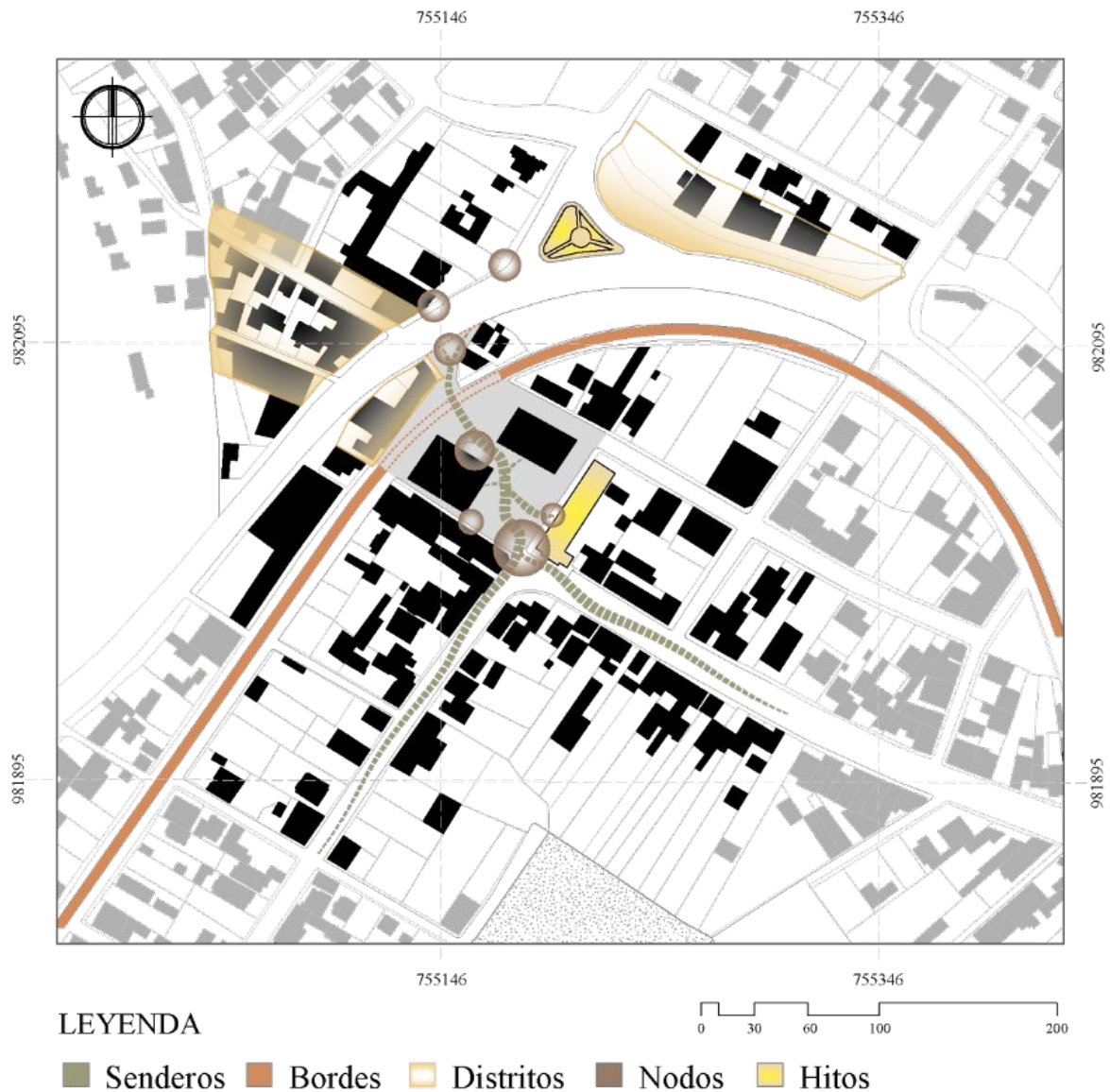
Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

3.2.2.2 Elementos Urbanos

Analizar la imagen urbana desde la perspectiva del usuario, permite comprender cómo las personas perciben el espacio urbano y cómo lo memorizan, en este sentido es importante resaltar los 5 elementos urbanos: senderos, bordes, distritos, nodos e hitos; en los diferentes escenarios de la plaza: días festivos, días de feria o un día común, para determinar de qué manera puede acoplarse un proyecto de intervención en la memoria colectiva de los habitantes y visitantes.

La plaza en un día común y corriente recibe a las personas con actividades necesarias como: hacer compras, transportarse a trabajar, a estudiar o caminar hacia su lugar de residencia.

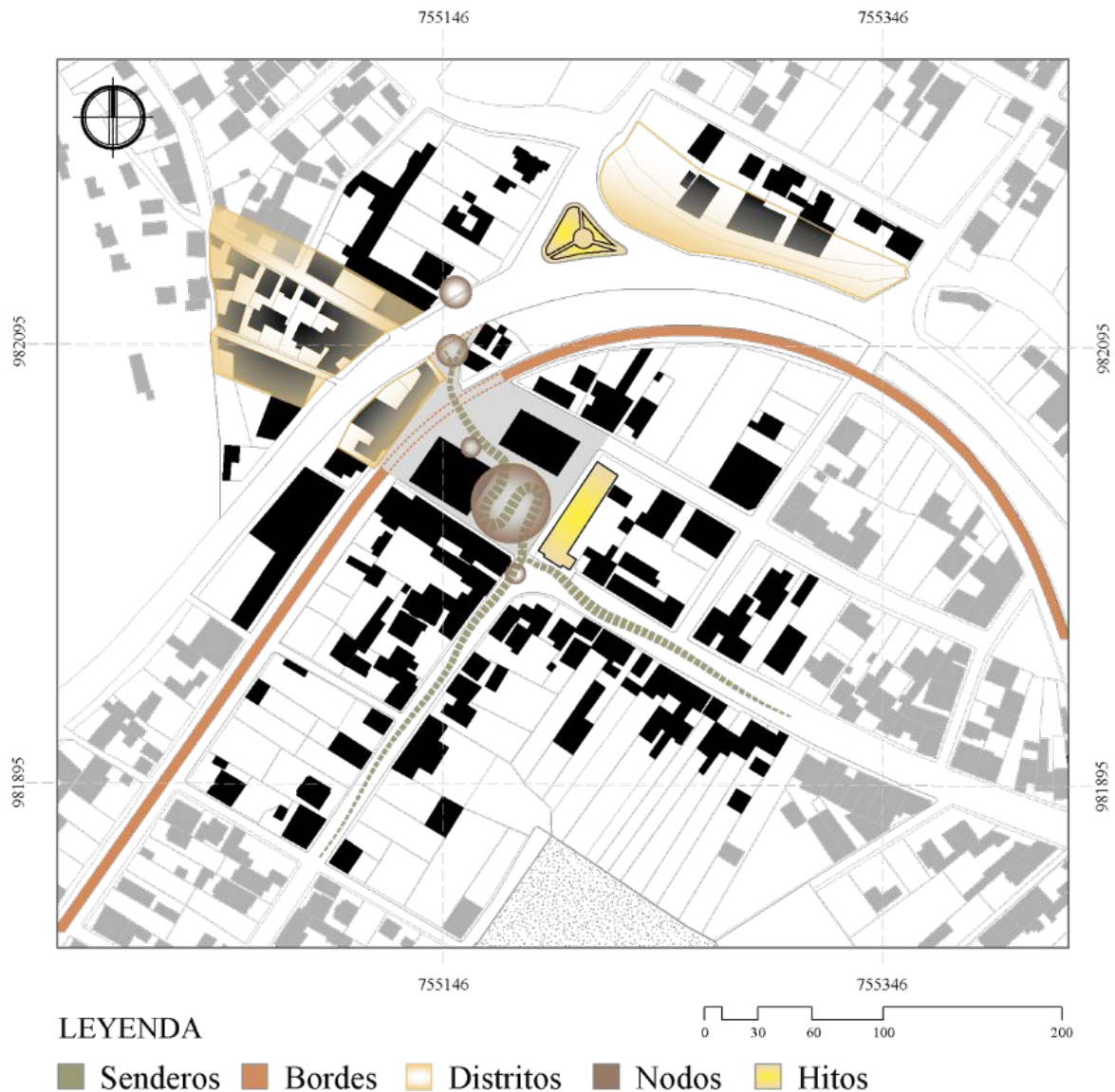
Figura 30
Elementos Urbanos - Normalmente



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

Sin embargo, existen momentos en donde la plaza se desenvuelve como un ambiente de feria, y las personas llegan a efectuar actividades necesarias, pero también opcionales como: dar un paseo, sentarse a descansar, dialogar o participar en actividades recreativas; y es aquí donde se percibe el espacio de diferente manera.

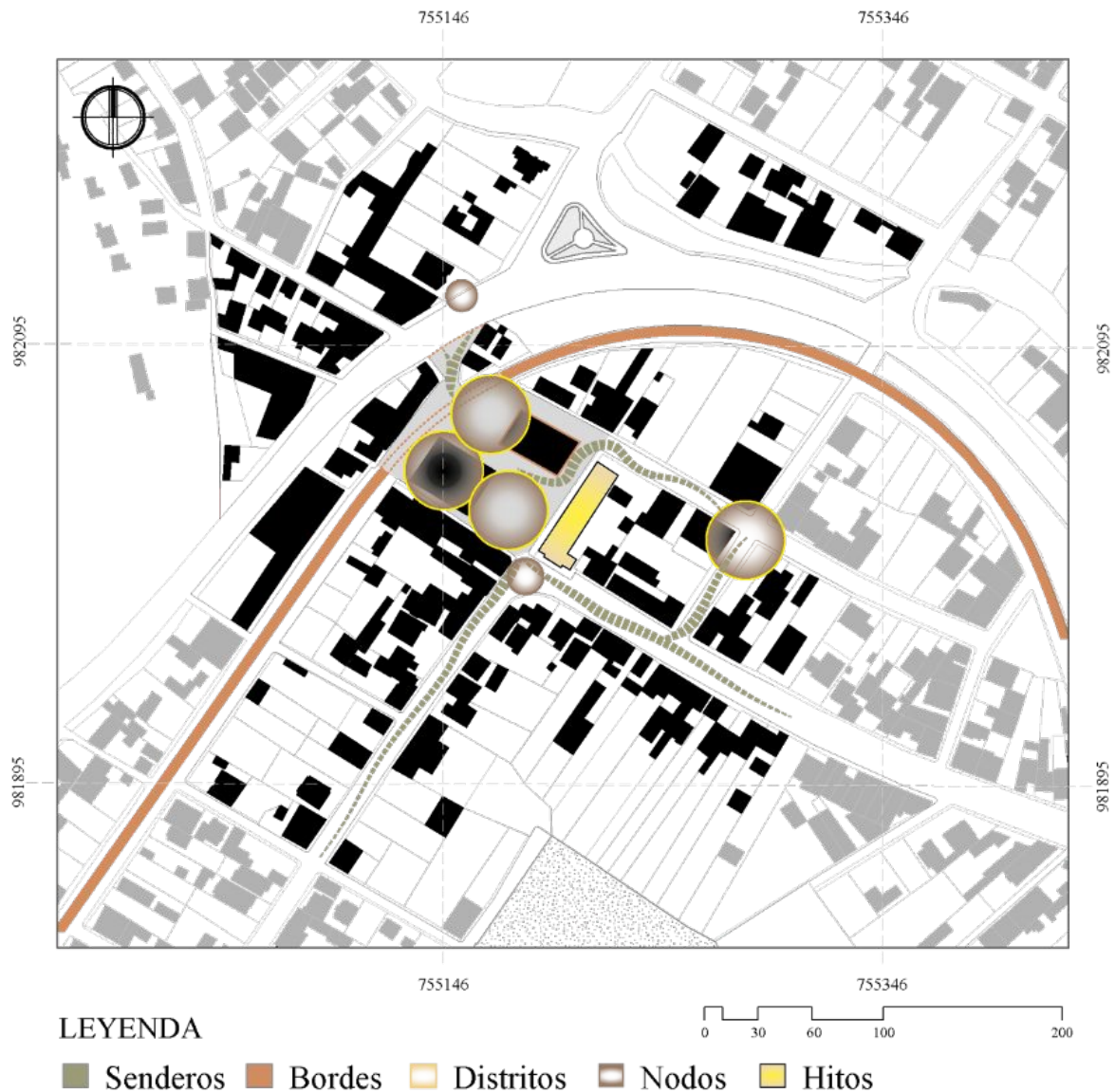
Figura 31
Elementos Urbanos - Días de Feria



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

Finalmente, en medio del masivo flujo de personas que atrae las festividades a este lugar, la plaza se percibe de manera diferente, el conjunto urbano no es el centro de atención, pero si sus actividades populares, lo que permite mutar a los nodos en distritos y dar lugar a una experiencia completamente distinta a un día común y corriente.

Figura 32
Elementos Urbanos - Días Festivos



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

3.2.2.3 Infraestructura

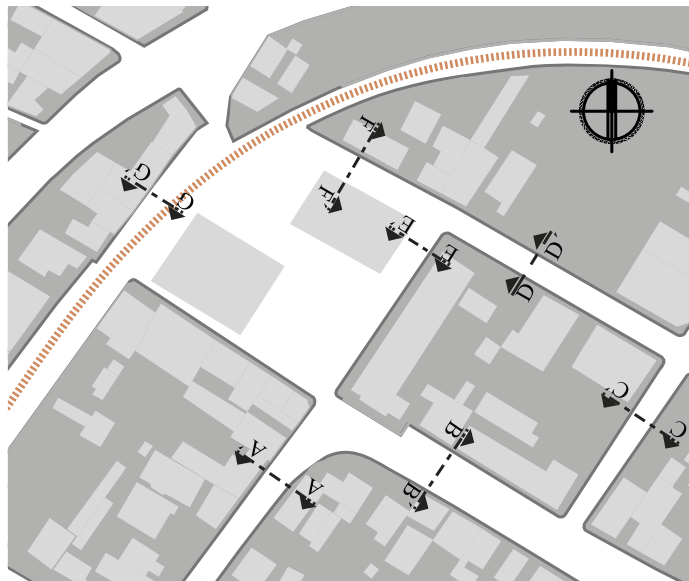
Para evaluar el estado de la infraestructura urbana, es necesario calificar sus condiciones físicas como el estado de conservación, materiales o calidad constructiva; también su grado de funcionalidad y operación entendiendo la accesibilidad, el nivel de servicio y facilidad de uso, es así, que se establecen criterios de evaluación para la infraestructura urbana existente en el entorno de la plaza, la misma que revelará el estado actual y las necesidades de este lugar, para considerar en las estrategias de diseño posteriores.

Tabla 4
Criterios de Evaluación de Infraestructura

Criterio	Aspectos a evaluar	Bueno (90-100) %	Regular (60-89%)	Deficiente (0-59%)
Condiciones Físicas	Estado del pavimento (adoquín, asfalto, hormigón) conservación de aceras, materiales.	En buen estado, sin daños visibles	Presenta fisuras o desgaste leve	Deterioro evidente, baches, hundimientos
Funcionalidad	Ancho de calzada y aceras, accesibilidad, flujo vehicular y peatonal.	Dimensiones adecuadas, flujo ordenado	Dimensiones limitadas, flujo con conflictos	Muy estrecho, no funcional, congestión frecuente
Seguridad	Señalización, iluminación, barreras de protección, accesibilidad universal.	Señalización e iluminación completas	Señalización parcial, iluminación insuficiente	Sin señalización ni iluminación adecuada
Impacto Social	Uso comunitario, relación con viviendas, integración con el entorno.	Favorece la cohesión y accesibilidad	Uso limitado a tránsito, baja interacción	No satisface necesidades, genera conflictos
Impacto Ambiental y Paisajístico	Arborización, áreas verdes, permeabilidad del suelo, estética urbana.	Arborización presente, materiales permeables, entorno estético	Escasa arborización, mínima permeabilidad	Ausencia de áreas verdes, entorno deteriorado
Gestión y Mantenimiento	Limpieza, drenaje, cuidado general, gestión municipal.	Buen mantenimiento y limpieza	Mantenimiento parcial o irregular	Abandono, falta de gestión visible

Nota. Elaboración propia.

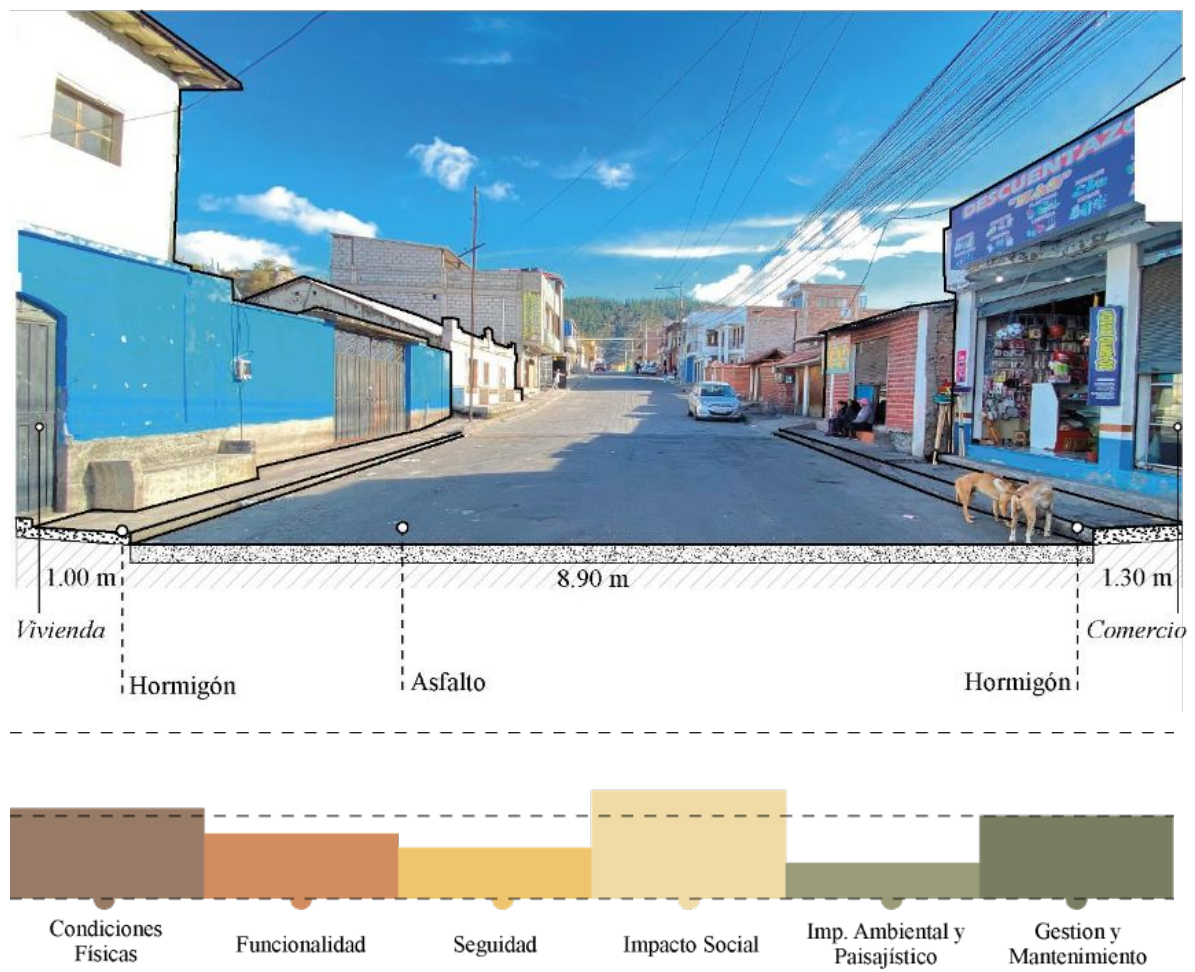
Figura 33
Cortes Urbanos Escala Meso



Para analizar el estado actual, es importante conocer las vías de principal acceso y relación con la plaza central. Esto con el fin de explicar la integración del entorno urbano y la imagen actual, entendiendo las edificaciones adyacentes, la orientación hacia las principales visuales y la infraestructura como tal.

Nota. Elaboración propia, con ilustración en Adobe Illustrator.

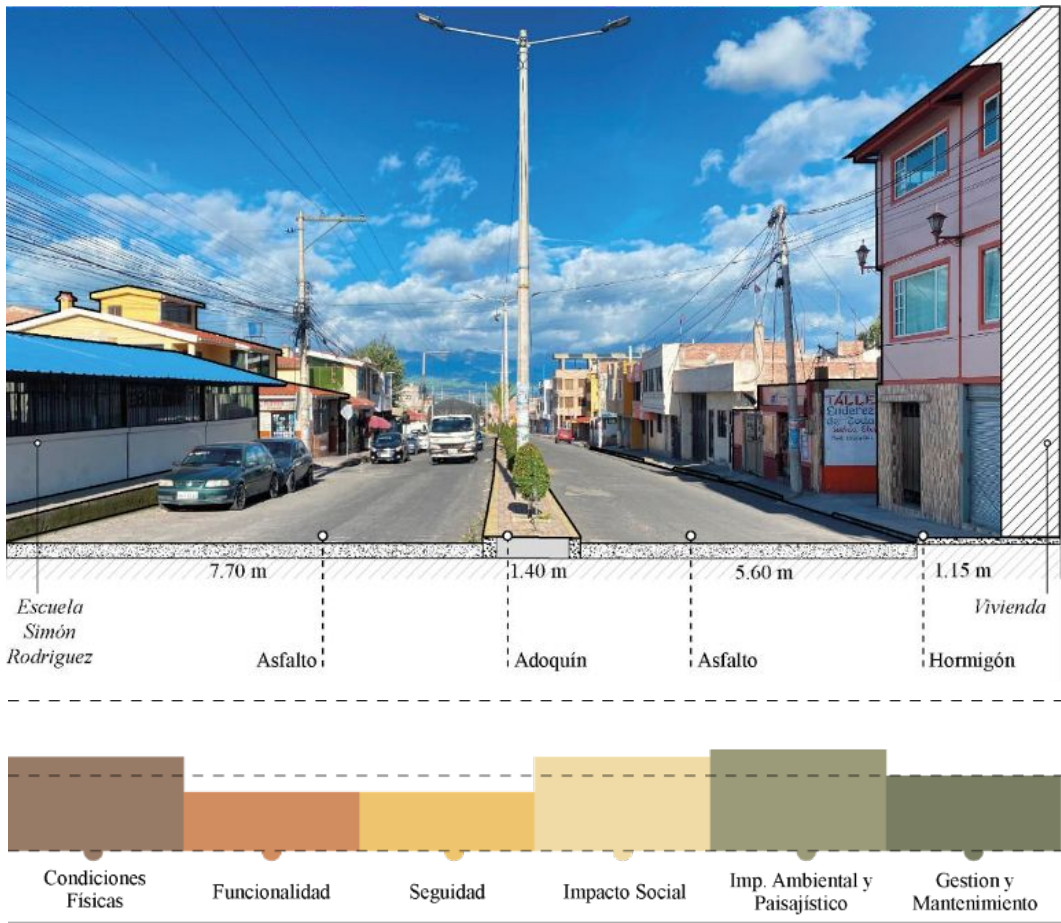
Figura 34
Corte A - A'



Nota. Elaboración propia, con ilustración en Adobe Illustrator.

Se presenta una calzada asfaltada de 8.90m de ancho; aceras en hormigón de 1.00m y 1.30m, lo que en conjunto refleja un estado físico deficiente (55%), con materiales adecuados, pero con necesidad de un mantenimiento preventivo. En cuanto a funcionalidad (40%), las dimensiones permiten la circulación vehicular, pero no peatonal, evidenciando limitaciones en accesibilidad y un flujo conflictivo con las irregularidades de los niveles. La seguridad (45%), es deficiente, puesto que no existen señalizaciones viales claras y visibles, no hay elementos de protección, y la iluminación es escasa. Desde una perspectiva social (65%) se considera regular, ya que, si ofrece interacción comunitaria y comercio, pero no se lo hace de la mejor manera. En el sentido ambiental y paisajístico (30%), carece de áreas verdes, permeabilidad y tratamiento estético. Finalmente, en mantenimiento (50%), se observa un nivel aceptable de limpieza, no obstante, no hay evidencias de un plan integral de cuidado. En general la infraestructura se encuentra un 47.5% adecuada con fortalezas en la integración del comercio y la interacción comunitaria.

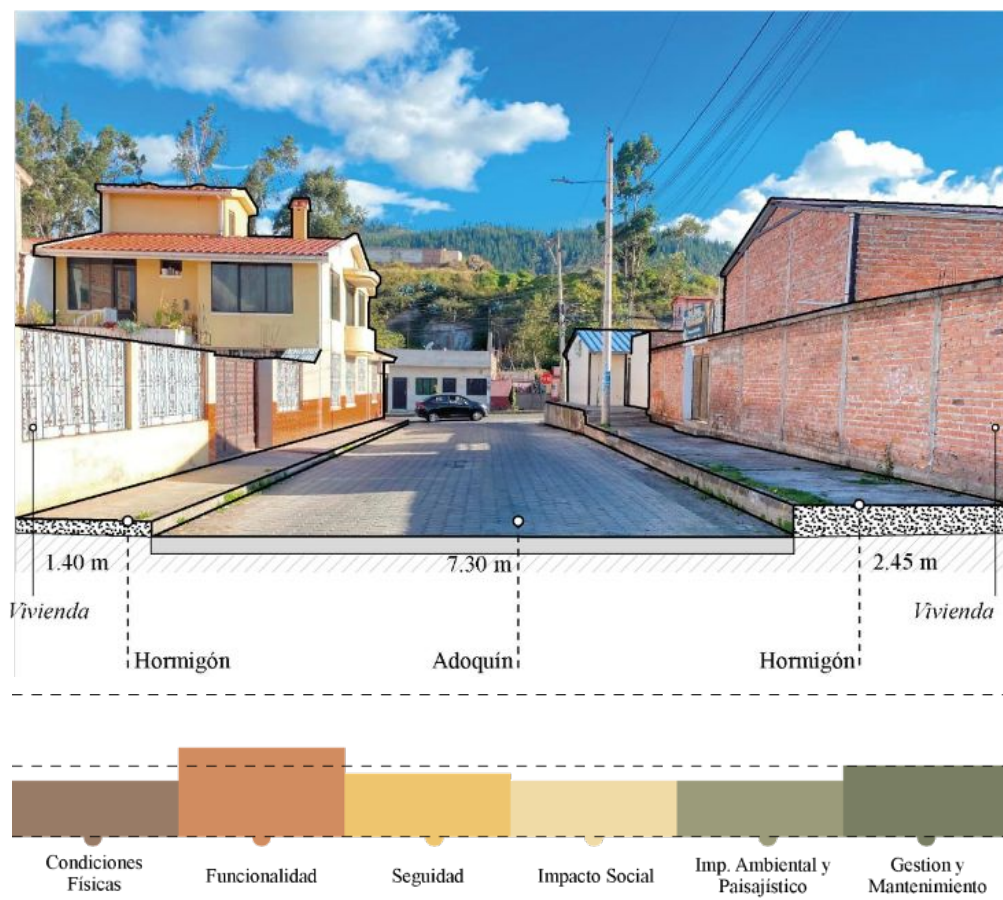
Figura 35
Corte B - B´



Nota. Elaboración propia, con ilustración en Adobe Illustrator.

Se presentan dos calzadas asfaltadas de 7.70m y 5.60m de ancho respectivamente, un parterre adoquinado de 1.40m de ancho y una acera en hormigón de 1.15m, lo que en conjunto refleja un estado físico regular (60%), con fisuras, desgastes, y con necesidad de un mantenimiento preventivo. En cuanto a funcionalidad (40%), las dimensiones permiten la circulación vehicular, pero no peatonal, evidenciando limitaciones en accesibilidad y un flujo conflictivo con las irregularidades de los niveles y rampas informales en garajes. La seguridad es deficiente (40%), puesto que no existen señalizaciones viales claras y visibles, no hay elementos de protección. Desde una perspectiva social (60%), se considera regular, ya que, ofrece una leve interacción comunitaria y comercio, pero no se lo hace de una forma segura y ordenada. En el sentido ambiental y paisajístico (65%), contiene arborización y una mediana permeabilidad, su estética se ve influida por la contaminación visual en fachadas y redes de cableado aéreo. Finalmente, en mantenimiento (50%), se observa un nivel aceptable de limpieza, no obstante, no hay evidencias de un plan integral de cuidado. En términos generales la infraestructura se encuentra un 52.5% adecuada con fortalezas en la integración del comercio y arborización.

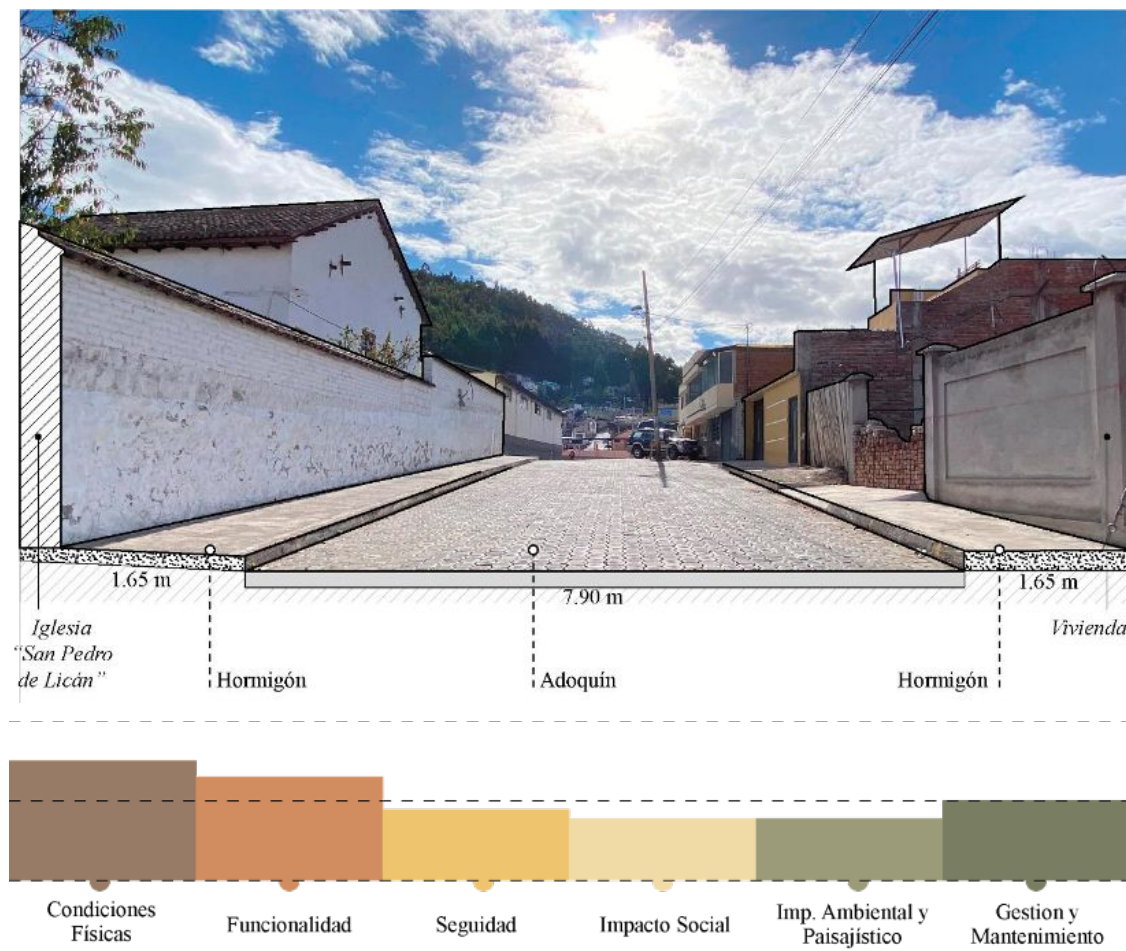
Figura 36
Corte C - C'



Nota. Elaboración propia, con ilustración en Adobe Illustrator.

Se presenta una calzada asfaltada de 7.30m de ancho y aceras en hormigón de 1.40m y 2.45m, lo que en conjunto refleja un estado físico deficiente (40%), con materiales adecuados, pero con necesidad de un mantenimiento. En cuanto a funcionalidad (60%), las dimensiones permiten la circulación vehicular y peatonal, aunque se evidencian limitaciones en accesibilidad y un flujo conflictivo con la altura de la acera. La seguridad (45%), es deficiente, puesto que no existen señalizaciones viales claras y visibles, no hay elementos de protección. Desde una perspectiva social (40%), se considera deficiente, puesto que, no promueve espacios de encuentro ni integración comunitaria. En el sentido ambiental y paisajístico (40%), se valora la permeabilidad del adoquín en la calzada, pero carece de arborización y un tratamiento estético. Finalmente, en mantenimiento (50%), se observa un nivel aceptable de limpieza, no obstante, la falta de mantenimiento da paso a la invasión de plantas y por lo tanto al deterioro de las aceras. En general la infraestructura se encuentra un 45.83% adecuada con fortalezas en la funcionalidad de sus dimensiones, pero con debilidades en áreas verdes, mantenimiento y seguridad.

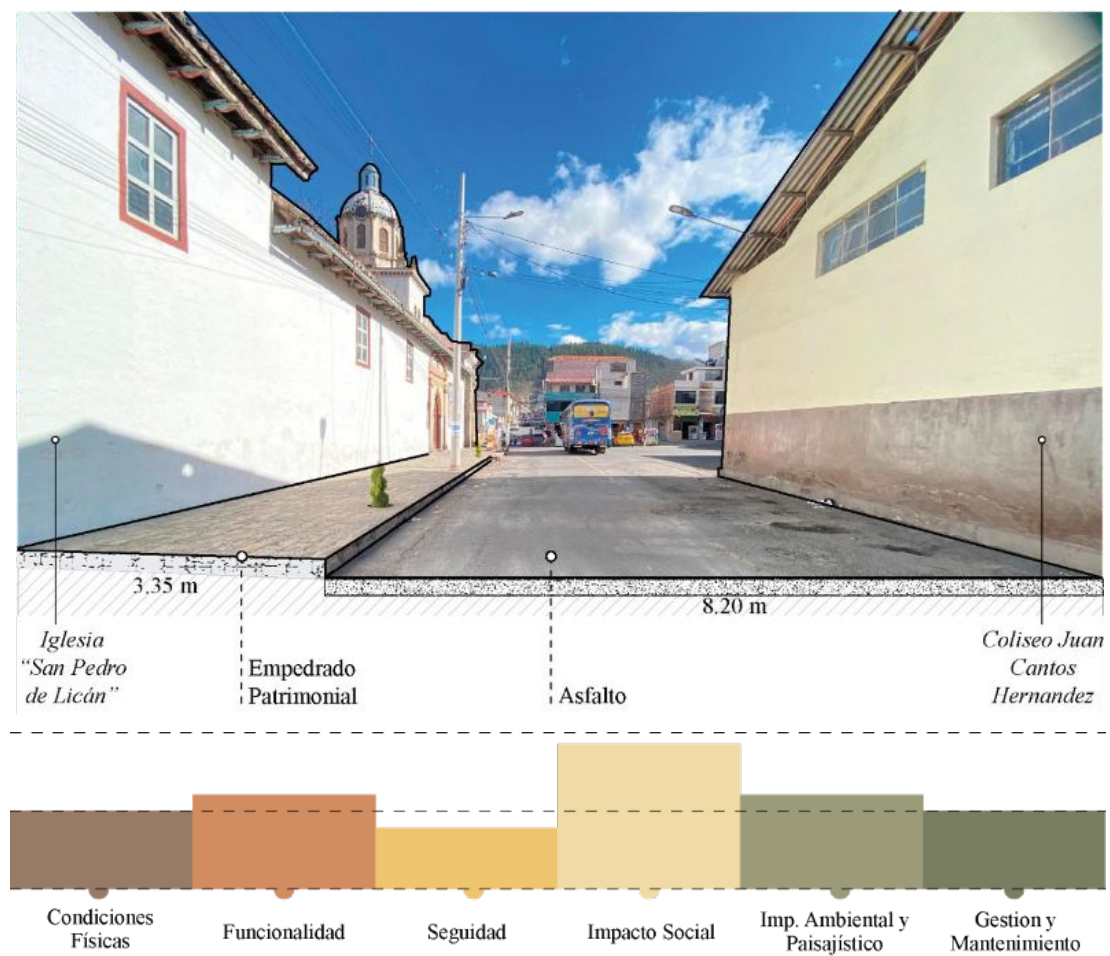
Figura 37
Corte D - D'



Nota. Elaboración propia, con ilustración en Adobe Illustrator.

La infraestructura vial de la calle: una calzada adoquinada de 7.90m de ancho y ambas aceras en hormigón de 1.65m, lo que en conjunto refleja un estado físico regular (75%), con leves desgastes y fisuras. En cuanto a funcionalidad (65%), las dimensiones permiten la circulación vehicular y peatonal, con pocas limitaciones en el flujo peatonal, pero con falta de mobiliario urbano. La seguridad (45%), es deficiente, puesto que no existen señalizaciones viales claras y visibles, no hay elementos de protección. Desde una perspectiva social (40%), se considera deficiente, puesto que, no promueve espacios de encuentro ni integración comunitaria, y las barreras arquitectónicas de la iglesia dan lugar a espacios peligrosos y poco cohesionados. En el sentido ambiental y paisajístico (40%), se valora la permeabilidad del adoquín en la calzada, pero carece de arborización y un tratamiento estético. Finalmente, en mantenimiento (50%), se observa un nivel aceptable de limpieza, no obstante, no se aprecia un plan integral de cuidado. En general la infraestructura se encuentra un 52.5% adecuada con fortalezas en la funcionalidad de sus dimensiones, pero con debilidades en seguridad y tratamiento ambiental.

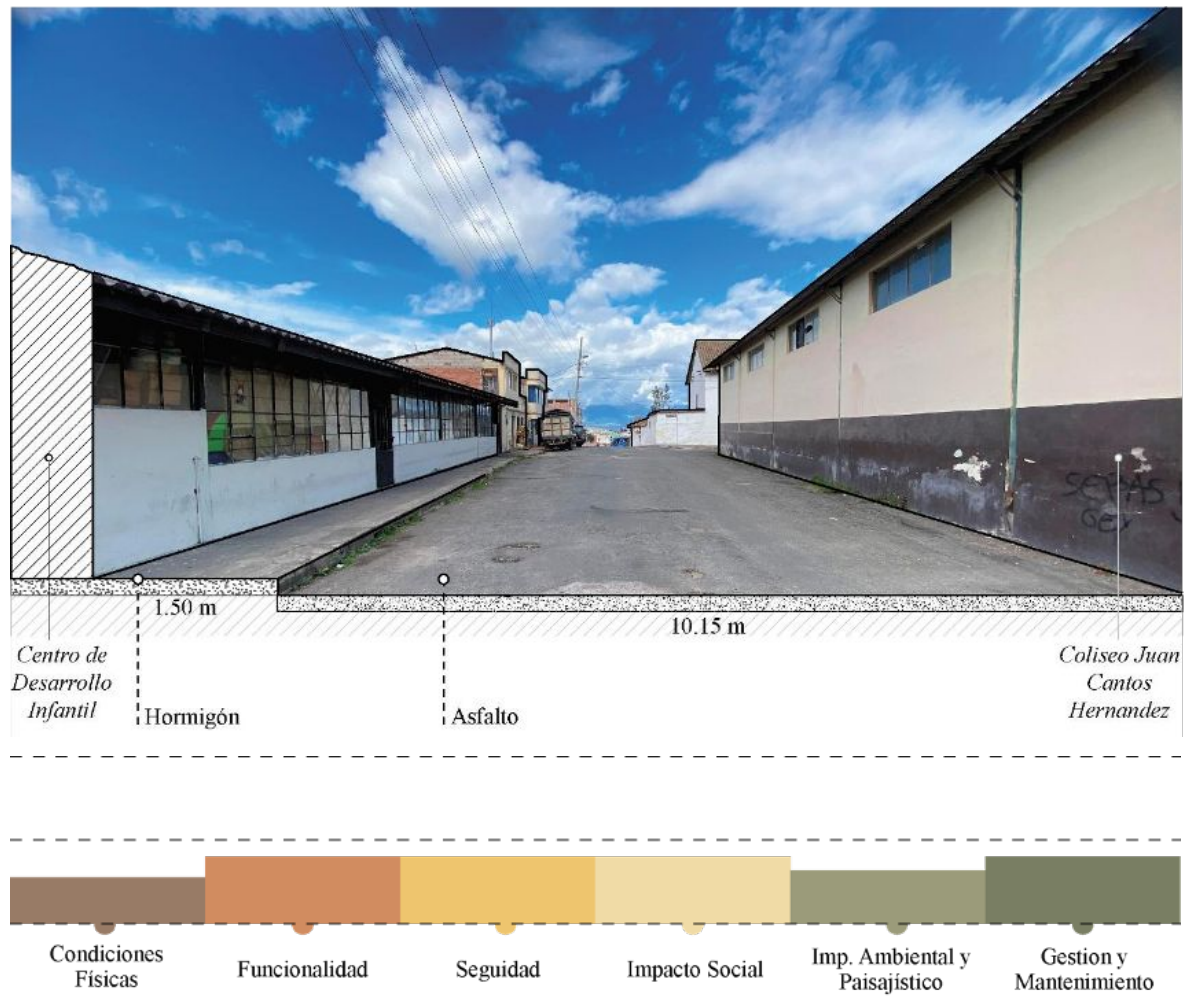
Figura 38
Corte E - E'



Nota. Elaboración propia, con ilustración en Adobe Illustrator.

Se presenta una calzada asfaltada de 8.20m de ancho, una acera con empedrado patrimonial de 3.35m en un costado, mientras que en el costado opuesto no se presenta espacio peatonal definido. En conjunto refleja un estado físico deficiente (50%), con baches y hundimientos en la calzada, sin embargo, el empedrado patrimonial aporta valor histórico y se evidencia la necesidad de un mantenimiento preventivo. En cuanto a funcionalidad (60%), las dimensiones permiten la circulación peatonal fuera de la iglesia y su acceso principal, pero con un flujo conflictivo para acceder al coliseo y a la plaza, puesto que no existe un camino peatonal definido. La seguridad es deficiente (40%), puesto que no existen señalizaciones claras y visibles, y no hay elementos de protección. En el tema social (85%), el espacio tiene alta relevancia, ya que conecta con el templo de la iglesia, la plaza y el coliseo, consolidándose como eje de encuentro comunitario. En el sentido ambiental y paisajístico (60%), contiene una escasa arborización, no existen áreas verdes y una mediana permeabilidad del suelo; su estética se ve influida por la suciedad y deterioro en el piso. Finalmente, en gestión y mantenimiento (50%), no se percibe un plan de conservación integral y la suciedad en el piso se debe mucho al funcionamiento de la parada de buses en el lugar. En términos generales la infraestructura se encuentra un 57.50% adecuada con fortalezas en su valor cultural y social, pero con debilidades en seguridad, accesibilidad y paisajismo.

Figura 39
Corte F-F'

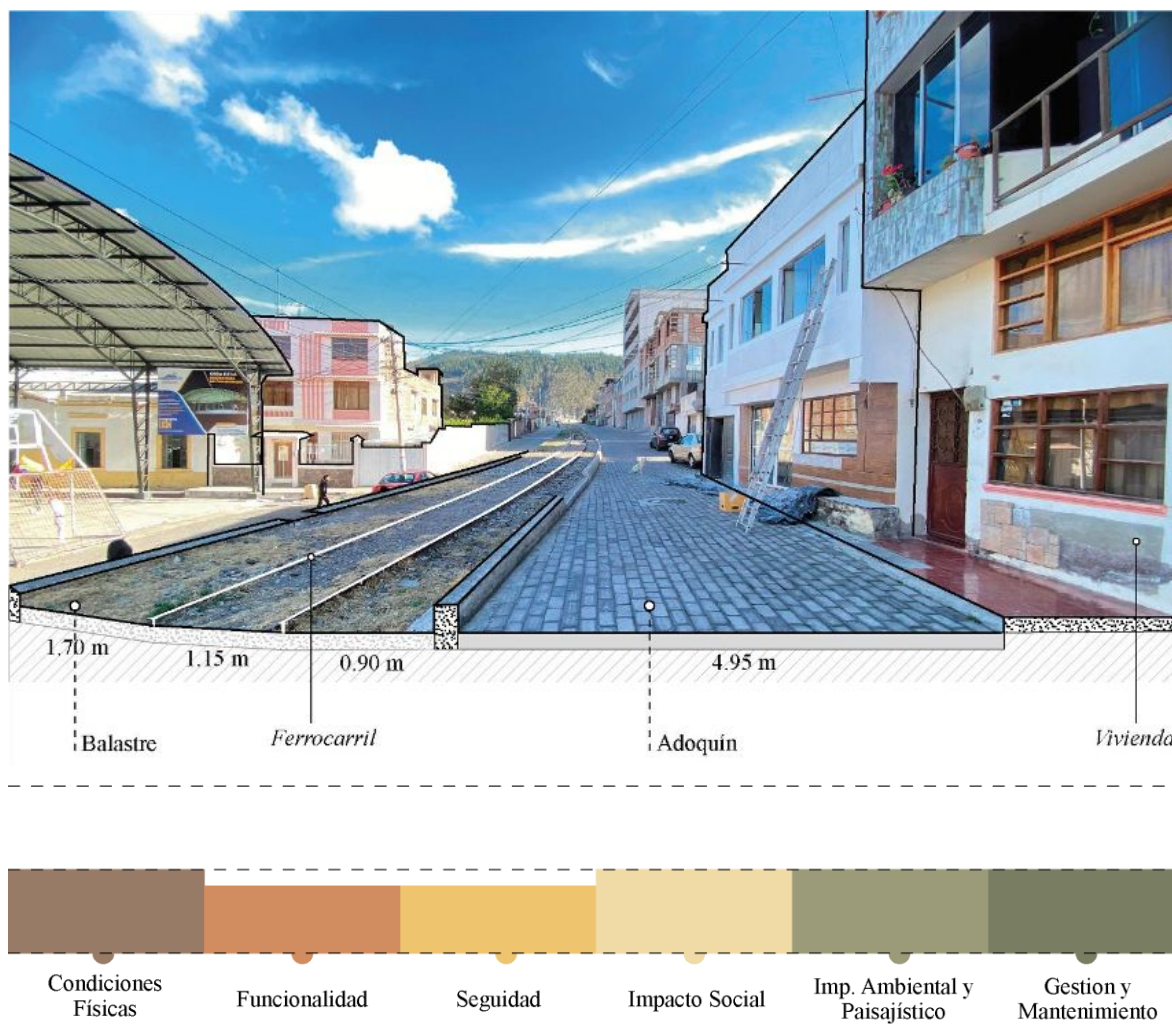


Nota. Elaboración propia, con ilustración en Adobe Illustrator.

Se presenta una calzada asfaltada de 10.15m de ancho, una acera de hormigón de 1.50m en un costado, mientras que en el costado opuesto no se presenta espacio peatonal definido. En conjunto refleja un estado físico deficiente (30%), con baches y hundimientos. En cuanto a funcionalidad (40%), las dimensiones permiten la circulación peatonal en el un costado, pero no existe un camino peatonal definido al costado del coliseo. La seguridad es deficiente (40%), puesto que no existen señalizaciones claras y visibles, y no hay elementos de protección ni de iluminación, lo que representa un riesgo en la seguridad de las personas que acuden al centro de desarrollo infantil. En el tema social (40%), el espacio educativo, se ve obstruido con la parte posterior del coliseo y no favorece la cohesión social. En el sentido ambiental y paisajístico (30%), no existen áreas verdes ni arborización; su estética se ve influida por la suciedad y deterioro de la infraestructura. Finalmente, en gestión y mantenimiento (40%), no se percibe un plan de conservación integral y se evidencia un

abandono del espacio. En términos generales la infraestructura se encuentra un 36.66% adecuada con debilidades en seguridad, accesibilidad y el aspecto social.

Figura 40
Corte G-G'



Nota. Elaboración propia, con ilustración en Adobe Illustrator.

Aquí destaca la presencia del ferrocarril, que ocupa en promedio 3.75m junto a una calzada de adoquín de 4.95m de ancho en promedio, no existe una acera definida junto a las viviendas, sino la misma calzada. En conjunto refleja un estado físico deficiente (50%), con desgastes en el adoquín y un abandono evidente de la infraestructura ferroviaria. En cuanto a funcionalidad (40%), las dimensiones solo permiten la circulación vehicular, pero con un flujo peatonal conflictivo para acceder a la plaza, puesto que no se muestra interés por el peatón. La seguridad es deficiente (40%), no existen señalizaciones claras y visibles, no hay elementos de protección ni iluminación. En el tema social (50%), el ferrocarril a pesar de tener potencial, no se integra adecuadamente al sistema de movilidad, limitando posibles espacios de encuentro o integración con las viviendas. En el sentido ambiental y paisajístico

(50%) la vegetación y el arbolado son inexistentes disminuyendo la percepción estética de la plaza. Finalmente, en gestión y mantenimiento (50%), no se percibe un plan de conservación integral, pero si se evidencia un tratamiento y cuidado de las viviendas. En términos generales la infraestructura se encuentra un 46.66% adecuada con fortalezas en su valor cultural y social, pero con debilidades en seguridad, accesibilidad y paisajismo.

3.2.3 Escala Micro

El análisis socio operacional en la escala micro aborda el estudio detallado del entorno inmediato de la plaza central, integrando la caracterización de sus condiciones formales con el análisis del componente social. A través de elevaciones, plantas y cortes urbanos se identifican las principales características del conjunto, mientras que la participación ciudadana, mediante entrevistas abiertas a usuarios frecuentes, permite comprender las dinámicas de uso, percepción y apropiación del espacio público. Esta lectura integral, posibilita un diagnóstico contextualizado, donde la forma urbana y la experiencia cotidiana de los usuarios se articulan como base para la propuesta de intervención.

3.2.3.1 Características Formales

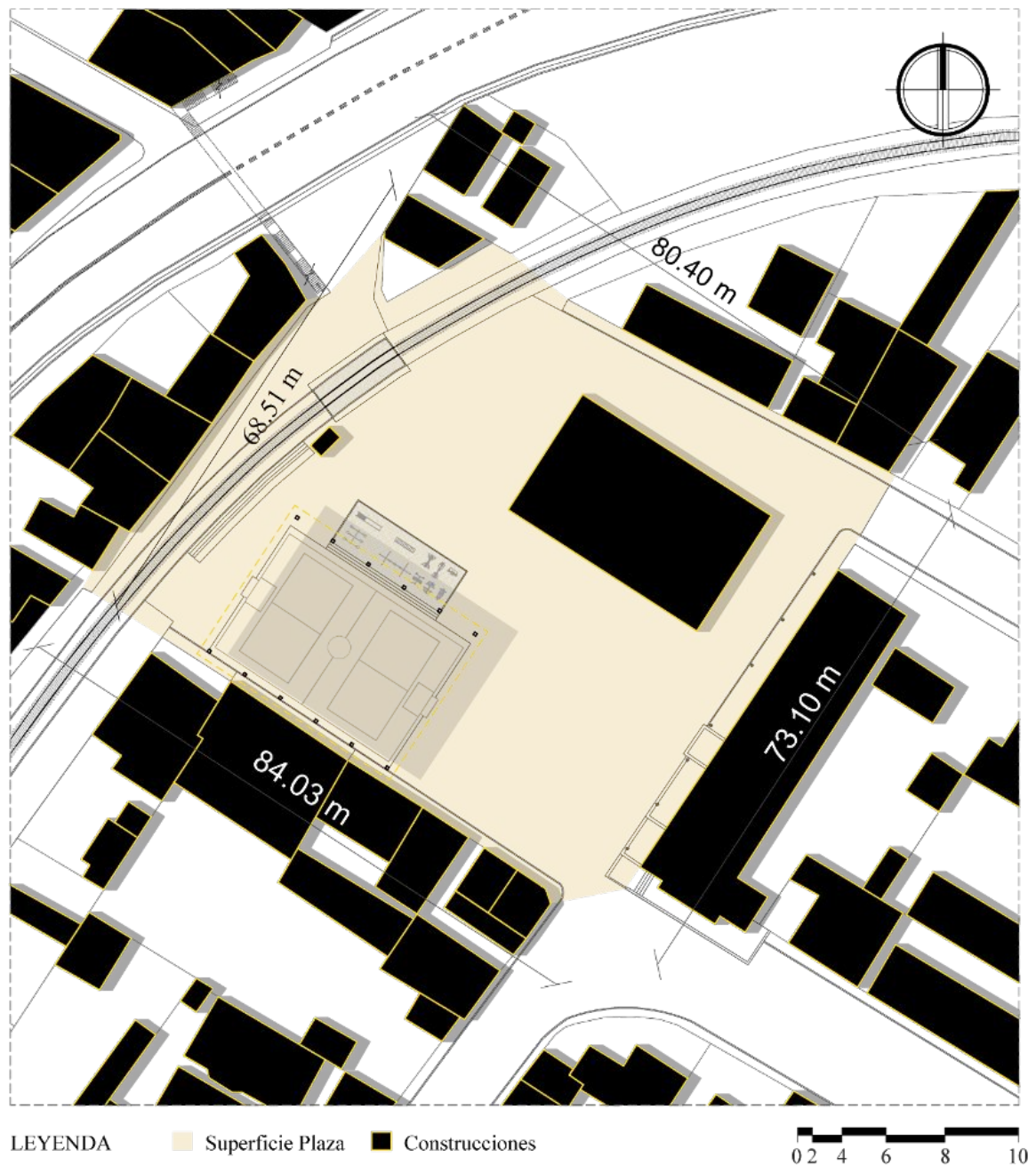
Este apartado abarca un análisis y descripción de la forma física del entorno construido, con una lectura objetiva de todo lo existente, permitiendo identificar previo a cualquier intervención, las condicionantes morfológicas, compositivas y espaciales del conjunto urbano. Se entiende también las relaciones estrechas entre las edificaciones y la plaza como un espacio de uso público, que definen los límites de la intervención garantizando el respeto y evitando propuestas ajenas al contexto.

Comprender la forma existente, pretende dar paso a una propuesta contextualizada que reinterpreta la evolución formal del conjunto y comprende al sistema urbano como un solo elemento integral. De este modo, la caracterización formal, se convierte en una herramienta que orienta la toma de decisiones en cuanto a escala, implantación y relación con el espacio público.

Para evidenciar las condiciones del lugar, es necesario expresar en planos de planta y elevación todo el levantamiento gráfico realizado. Las plantas permiten leer cómo se organiza el espacio, las circulaciones, los elementos urbanos y arquitectónicos; mientras tanto, el estudio de alturas, línea arquitectónica y materiales constructivos evidenciarán los planos en elevación, complementando la visión del entorno.

Figura 41

Emplazamiento



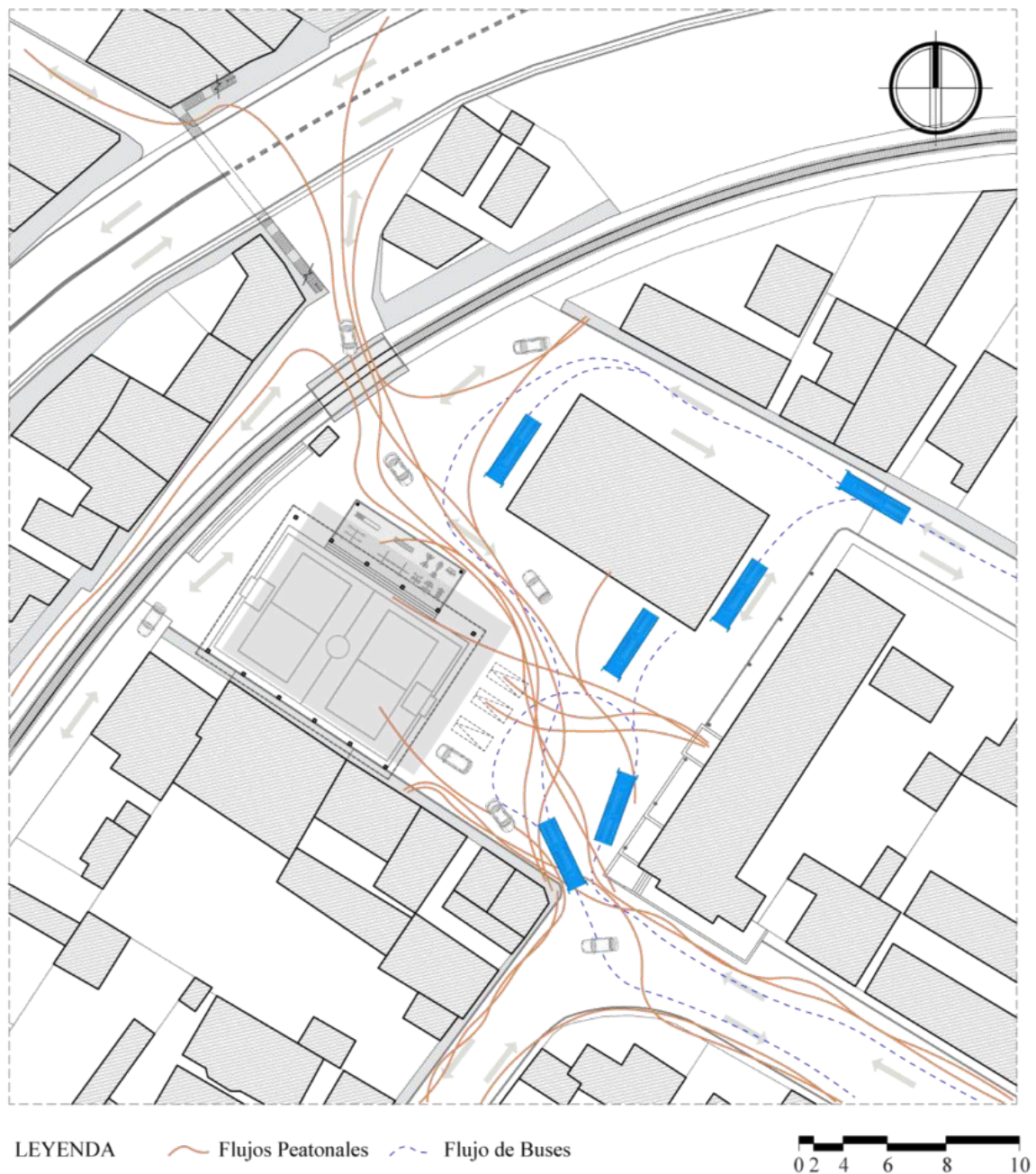
Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

El emplazamiento permite identificar cómo se disponen los elementos construidos, respecto a la plaza; el área resaltada corresponde a una superficie de 5551.57 m² y lados entre 68.51 – 84.03m presentando dos elementos construidos – el coliseo, el bloque asociado al área deportiva y un pequeño kiosco – que juntos ocupan el 23.86% del área total de la plaza.

El 87.5% de edificaciones del conjunto no mantienen retiros frontales; es decir, se emplazan en el borde de la línea de fábrica y mantienen adosamientos continuos en su mayoría lo que produce un mismo plano de fachada.

La disposición de los elementos construidos no evidencia un orden claro respecto a la proporción y forma de la plaza; desarticulando espacial y funcionalmente a las dinámicas de uso, es por eso que se considera importante entender las circulaciones y la relación que existe entre el peatón y el vehículo.

Figura 42
Circulaciones



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

Las líneas naranjas representan los recorridos peatonales y permiten identificar la manera en que las personas se desplazan y se desenvuelven en el entorno inmediato de la plaza durante el desarrollo de sus actividades cotidianas, en relación con los distintos usos de suelo presentes. Dominan recorridos con un sentido diagonal, los cuales responden a las conexiones existentes entre el contexto urbano y las actividades diarias de los usuarios. Estos desplazamientos evidencian que; si bien el ingreso a la plaza se produce con una necesidad clara de transporte, la movilidad posterior se realiza principalmente a pie.

Los recorridos peatonales se ven comprometidos con la seguridad de los peatones; puesto que, se realizan sobre superficies destinadas al tránsito vehicular, y no muestran una definición clara entre la infraestructura peatonal y vehicular. Es así, como se puede notar la débil jerarquización de las personas respecto a los vehículos – buses y vehículos particulares – en un entorno que comparte el mismo espacio físico para ambos. En este sentido, se configura un entorno desorganizado espacialmente, permitiendo a los buses y vehículos apropiarse del espacio de la plaza, para dejar de lado la prioridad que deberían tener los peatones.

Figura 43
Mobiliario Urbano



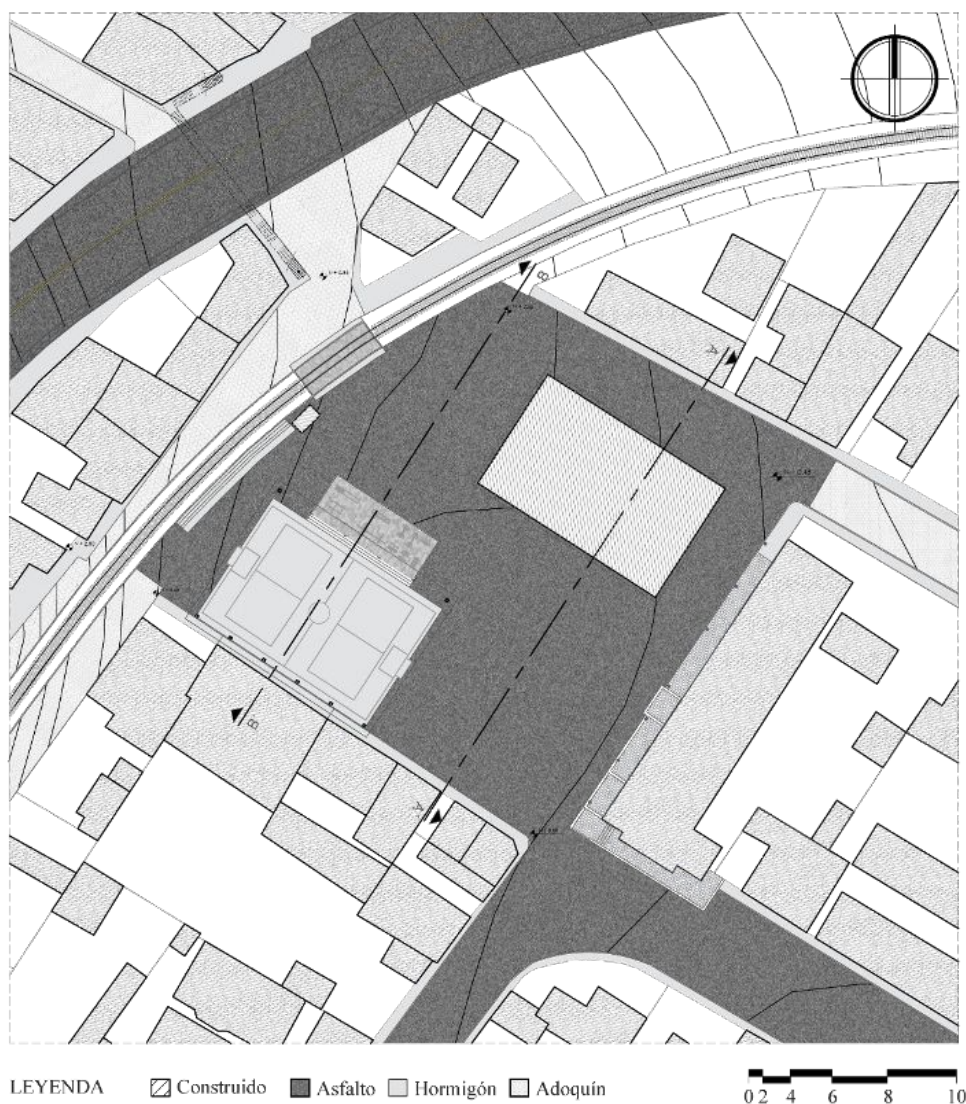
Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

El mobiliario urbano se concentra principalmente en el área destinada a juegos infantiles, donde se localizan las máquinas de gimnasio al aire libre y los elementos lúdicos. No obstante, no se identifican zonas específicas equipadas con mobiliario destinado al descanso o al resguardo temporal, lo que limita la permanencia prolongada de los usuarios en el espacio público. En este contexto, los graderíos de la cancha de cemento y aquellos ubicados

junto a los rieles del ferrocarril adquieren relevancia funcional, al constituirse como los únicos elementos que permiten el descanso y la estancia informal dentro del conjunto.

Por su parte, los postes de iluminación, como elementos de la infraestructura urbana, cumplen un rol fundamental en la percepción de seguridad y uso nocturno del espacio. Sin embargo; su disposición responde a una implantación irregular, sin una jerarquía ni un patrón claro, adaptándose a la morfología espontánea de la plaza. En cuanto a la arborización urbana, esta resulta escasa y puntual, concentrándose únicamente en la acera patrimonial adyacente al templo y en el graderío contiguo a los rieles del tren, lo que evidencia una limitada provisión de sombra y confort ambiental en el resto del espacio público. Finalmente, no se han identificado muebles destinados a la recolección de basura, lo que dificulta mantener una plaza limpia, y libre de desechos.

Figura 44
Implantación Arquitectónica

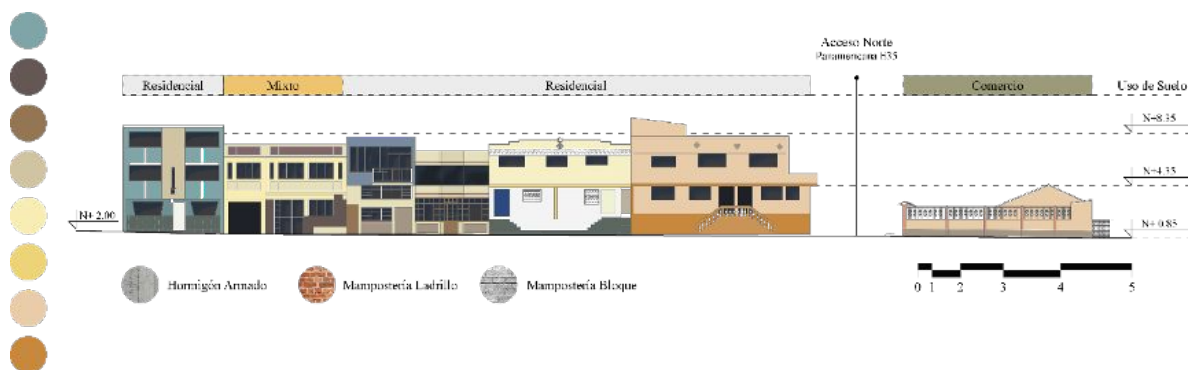


Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

Los tratamientos de piso constituyen un elemento determinante en la percepción y lectura del espacio público, considerando que el peatón establece una relación visual constante con la superficie sobre la que se camina. En este sentido; resulta fundamental identificar los materiales, texturas y contrastes presentes en el conjunto de la plaza. Se reconocen cuatro tipologías principales de pavimento: en la cancha deportiva se utiliza un contrapiso de hormigón, de tonalidad gris clara; el área de juegos infantiles presenta un adoquinado con los patrones geométricos y colores primarios; gran parte del espacio restante se resuelve con asfalto; mientras que las vías que conectan y desembocan en la plaza están tratadas con adoquín hexagonal de hormigón.

Por otro lado, el análisis de la topografía y los cambios de nivel permite comprender las condiciones de accesibilidad y drenaje del espacio. En el plano se representan curvas de nivel cada 0.50m, las cuales evidencian las pendientes marcadas por la ruta ferroviaria, la vía E35 y las vías locales. La plaza presenta una pendiente promedio, aproximada del 2% en sentido este – oeste, condición que la define como un espacio prácticamente plano y favorable para el uso peatonal. No obstante, se identifican excepciones puntuales, como el borde adyacente al muro de contención del ferrocarril, donde se registra un desnivel aproximado de 1,70m generando una ruptura topográfica significativa dentro del conjunto.

Figura 45
Fachada Noroeste



Nota. La figura muestra una elevación que describe los colores, materiales, niveles y usos de suelo. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD, ilustración en Adobe Illustrator y postproducción en Adobe Photoshop.

La elevación corresponde al frente noroeste del entorno inmediato de la plaza, está conformada por edificaciones de uno a tres niveles alcanzando una altura máxima promedio de 8.35m. El frente presenta una geometría principalmente ortogonal, que contiene volúmenes simples acompañados de elementos ornamentales; existen volados que nacen a partir del segundo nivel; mientras que en planta baja se alinean todas las edificaciones a la línea de fábrica.

En cuanto a la materialidad, predominan sistemas constructivos tradicionales de mamposterías revocadas y estructuras de hormigón armado, mientras que las carpinterías en vanos son metálicas y de madera. La colorimetría se caracteriza por el uso mayoritario de tonos cálidos en aproximadamente el 75%. El uso del suelo, aunque no forma parte estricta de la caracterización, incide en la apertura de vanos y la relación con la plaza: incorporando usos comerciales y mixtos – residencia y comercio – los mismos que buscan oportunidades de conectar con la plaza y las personas.

Figura 46
Fachada Suroeste



Nota. La figura muestra una elevación que describe los colores, materiales, niveles y usos de suelo. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD, ilustración en Adobe Illustrator y postproducción en Adobe Photoshop.

En cuanto al frente suroeste de la plaza se puede apreciar edificaciones conformadas entre uno a tres niveles, con una ligera diferencia del auditorio que guarda una diferente proporción en su altura y frente, la elevación alcanza una altura máxima promedio de 9.35m. Se muestra una geometría principalmente ortogonal con volúmenes simples, el caso del auditorio guarda un carácter más republicano, característico de la época en la cual fue construido – 1960 – y muestra su intención de simetría, dinteles y molduras, marcos que resaltan las ventanas y puertas.

La materialidad mayormente se compone de un sistema constructivo tradicional con mamposterías revocadas y estructuras de hormigón armado a excepción del auditorio que es un sistema constructivo con muros portantes de adobe; las carpinterías en todo el frente son metálicas – hierro y aluminio –. La colorimetría muestra una mayoría de colores cálidos y neutros 70% e incorpora colores puntuales mas oscuros y saturados en un 30%. El uso de suelo predomina el uso mixto por el comercio en el costado izquierdo, mostrando aperturas espaciales hacia la plaza, en contraste el edificio administrativo – GAD Parroquial – mantiene su uso en los tres niveles, pero intenta cerrar sus vanos de planta baja, por factores

de seguridad; por otro lado, la residencia mantiene un retiro frontal dotándose de privacidad con respecto al espacio público de la plaza.

Figura 47
Fachada Sureste



Nota. La figura muestra una elevación que describe los colores, materiales, niveles y usos de suelo. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD, ilustración en Adobe Illustrator y postproducción en Adobe Photoshop.

La elevación sureste tiene un carácter religioso patrimonial siendo la fachada principal de la plaza, se desarrolla principalmente por un nivel, con un elemento vertical predominante – torre del coro y campanario – que alcanza una altura aproximada de 24.00m, estableciendo un hito visual dentro del perfil urbano. La geometría es mayormente ortogonal, aquí el volumen horizontal del templo contrasta con verticalidad de la torre.

En términos de materiales constructivos, se resuelve mediante muros portantes de adobe y piedra sillar, con acabados de revoque y tonalidades blancas, aquí la cubierta se resuelve con una teja tradicional y las carpinterías en madera, los mismos que aportan un contraste a los colores neutros.

La vegetación de baja altura, dispuesta de manera puntual entre la iglesia y la plaza acompaña a los colores neutros de la fachada; sin embargo, se identifica un rótulo – Licán – ajeno al carácter patrimonial del inmueble, que interfiere en la visual de la plaza debido a su deterioro. El uso religioso de esta edificación, permite conectarse por su puerta lateral –Acceso Principal– con la plaza central, funcionando como un espacio de desahogo, concentración y encuentro de personas.

Figura 48
Fachada Noreste

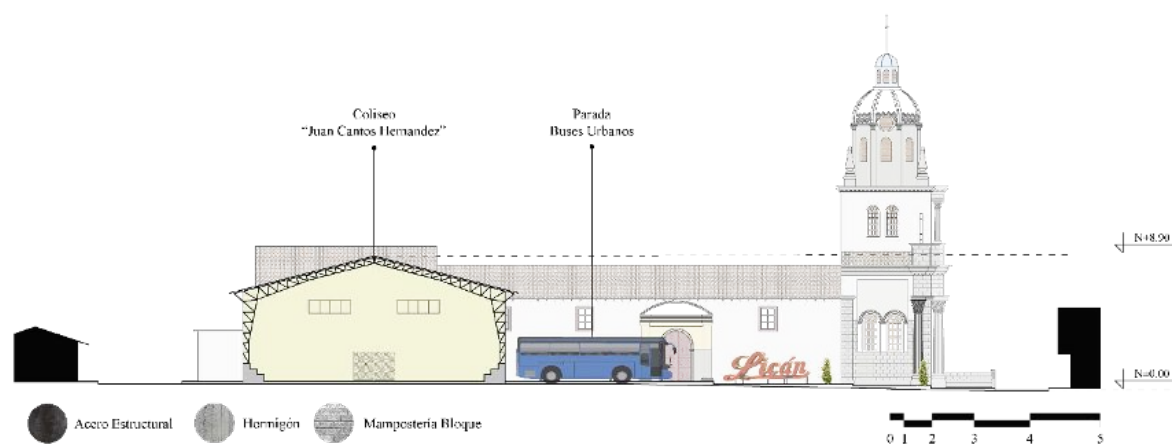


Nota. La figura muestra una elevación que describe los colores, materiales, niveles y usos de suelo. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD, ilustración en Adobe Illustrator y postproducción en Adobe Photoshop.

La fachada del sentido noreste se conforma de edificaciones entre uno a dos niveles, alcanzando una altura máxima promedio de 6.50m. Su geometría se presenta generalmente ortogonal con formas simples que buscan aperturas horizontales. Los sistemas constructivos de las edificaciones residenciales están consolidados con hormigón armado; mientras que el equipamiento educativo se sustenta con acero estructural; ambos sistemas están envueltos por mamposterías de ladrillo o bloque con acabados revocados; sus carpinterías destacan materiales metálicos, como aluminio y hierro. La colorimetría se muestra mayormente con colores neutros y cálidos, además de una ligera incorporación de colores oscuros en planta baja.

Los usos de este frente, abren relaciones hacia la plaza por el comercio de la edificación mixta y la puerta de ingreso y salida de niños de preescolar – Centro de Desarrollo Infantil – siendo una zona con dinámicas peatonales concentradas en horarios específicos.

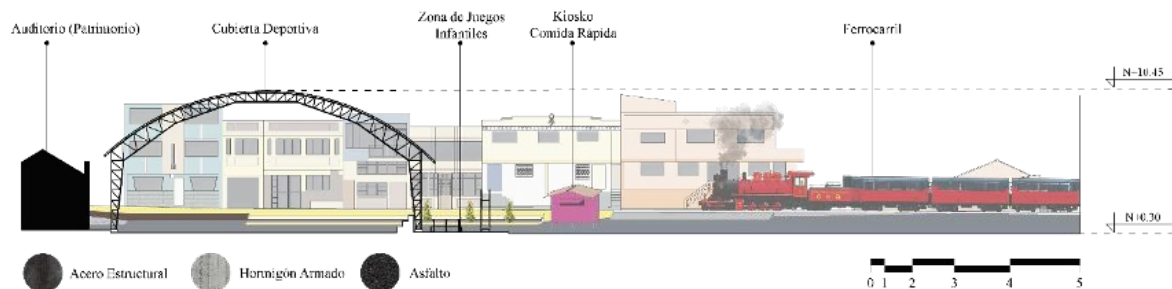
Figura 49
Corte Urbano A - A'



Nota. La figura muestra un corte urbano que describe los elementos construidos en el conjunto de la plaza. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD, ilustración en Adobe Illustrator y postproducción en Adobe Photoshop.

Esta sección permite entender los contrastes simbólicos de los elementos contruidos, tal es el caso del Coliseo, que se interpone con los elementos dominantes del perfil urbano – templo de la Iglesia – generando una barrera visual hacia el hito patrimonial; mostrándose con una estructura de acero, y materiales contemporáneos, el coliseo se encuentra ubicado en una zona central de la plaza, su frecuencia de uso es relativamente baja: esta infraestructura se utiliza únicamente para eventos culturales en fechas festivas y como recinto electoral en época de elecciones. En su puerta de ingreso se estacionan los buses urbanos a realizar la limpieza de las unidades, lo que genera acumulación de basura en sus exteriores. Este elemento cubierto, alcanza una altura de 8.90m creando la sensación de estrechez en el espacio; y obstaculizando la visibilidad de las fachadas y el lenguaje del conjunto.

Figura 50
Corte Urbano B - B´



Nota. La figura muestra un corte urbano que describe los elementos contruidos en el conjunto de la plaza. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD, ilustración en Adobe Ilustrator y postproducción en Adobe Photoshop.

Las edificaciones del noroeste modelan un conjunto que contrasta con lo construido en la plaza, los desniveles y los rieles del ferrocarril generan un borde físico, que separa las viviendas con los elementos del espacio público; sin embargo, el paso del tren permite relacionar al turismo con la caracterización formal de la plaza, es aquí donde la cubierta deportiva interfiere directamente con la percepción del conjunto urbano; puesto que los elementos estructurales de la cubierta que llegan a una altura de 10.45m actúan como barreras visuales hacia el templo de la iglesia. En conjunto, la sección revela un ambiente urbano, con superposición de infraestructuras y equipamientos, ignorando elementos arquitectónicos de valor, como el “Auditorio” y el templo de la iglesia, para dar paso a una dinámica desarticulada de peatones y vehículos.

3.2.3.2 Participación Ciudadana

Una vez comprendidas las características formales del entorno inmediato de la plaza, resulta necesario complementar la lectura con un análisis social, entendiendo que el espacio urbano no se define únicamente por su forma, sino también por las dinámicas de uso, percepción y apropiación que desarrollan sus usuarios. En este sentido; la escala micro permite profundizar en la relación que mantiene el espacio construido y las personas que lo habitan, utilizan y transforman diariamente.

Es por eso, que se considera crucial para las decisiones proyectuales, realizar una entrevista no estructurada, enfocada en los distintos actores que utilizan la plaza diariamente. De esta manera, se puede recolectar información que puede reforzar o complementar el análisis previo. Para aportar una visión diversa y acorde al contexto social, se establecen actores que representen a los distintos modos de uso y apropiación del espacio: Un chofer de bus, una comerciante informal, un habitante oriundo de la parroquia y un residente del frente inmediato.

Las entrevistas, se efectúan con preguntas abiertas, orientadas a conocer la percepción general sobre la plaza, el reconocimiento del lugar en su estado actual y las aspiraciones de transformación futura. Además; se indagó de manera específica en la opinión de los usuarios respecto a lo existente, como el coliseo, la cubierta deportiva y la zona de juegos; con el fin de identificar su nivel de aceptación. Esta información permite anticipar conflictos, potencialidades y demandas sociales, constituyéndose en un insumo fundamental para una propuesta de regeneración urbana que articule coherentemente las condicionantes con las necesidades y las expectativas de la comunidad.

Figura 51
Resumen Entrevista No Estructurada

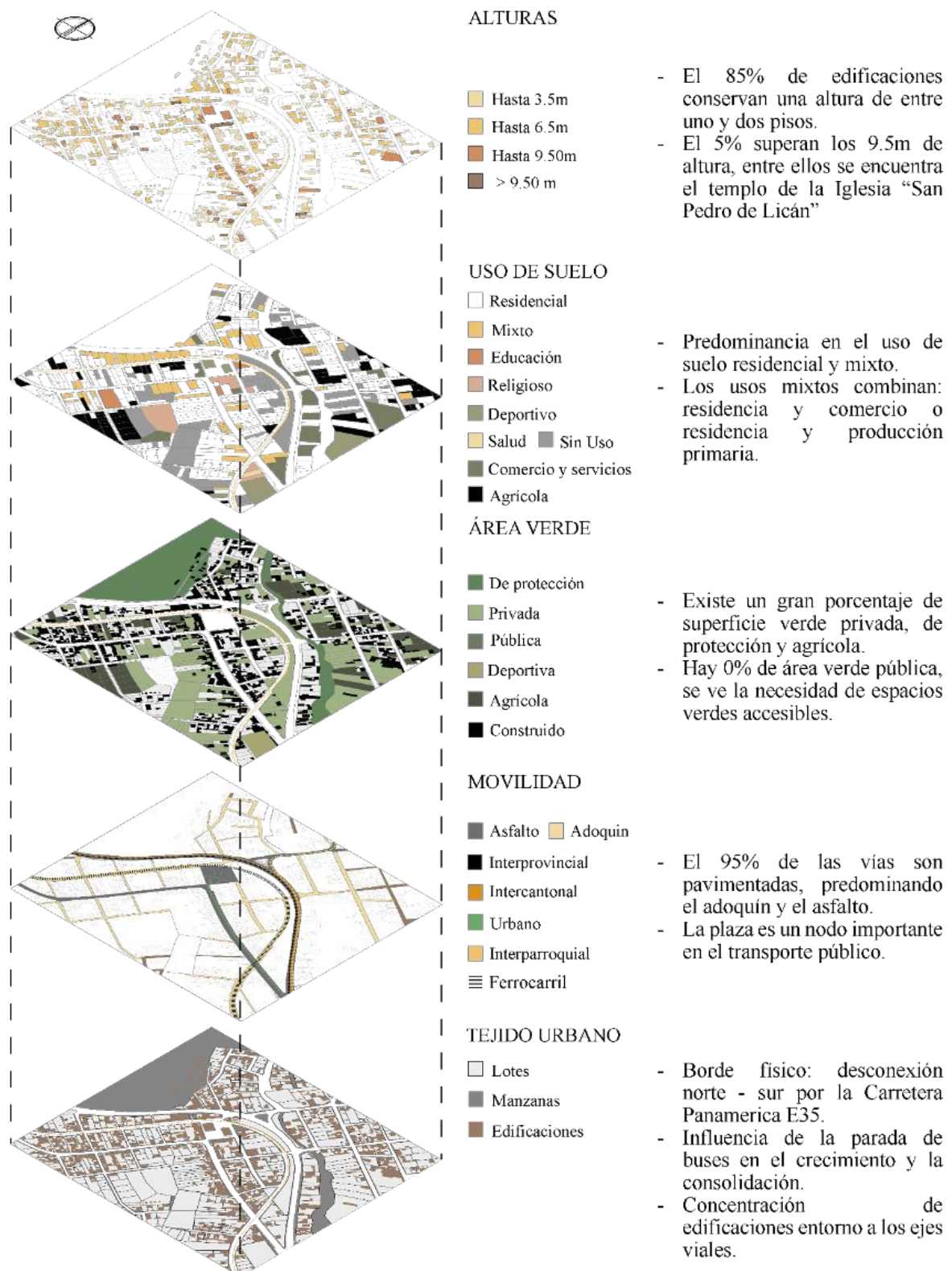


Nota. Elaboración propia, con postproducción en Adobe Photoshop e ilustración en Adobe Illustrator.

La **Figura 51** reúne a cuatro actores clave del uso cotidiano de la plaza, cuyos testimonios permiten identificar distintas capas de funcionamiento urbano. El conductor de transporte público aporta una lectura vinculada a la movilidad y accesibilidad, señalando la plaza como un punto de referencia dentro del sistema de transporte; lo que evidencia su rol como nodo urbano y espacio de transición. La comerciante informal manifiesta una relación directa entre el espacio público y la actividad económica de subsistencia, poniendo en evidencia la necesidad de áreas de estancia, sombra y soporte para el comercio temporal, aspectos que influyen directamente en la configuración física. En adición, el habitante oriundo resalta la importancia de la identidad, memoria y valor simbólico del espacio, destacando el templo y su plaza como elementos representativos. Finalmente, la persona que reside en uno de los frentes urbanos da una percepción enfocada en su convivencia diaria con la plaza, destacando las festividades y cómo estas se ven afectadas por la situación del coliseo, y la necesidad de mejorar las condiciones del lugar. En conjunto estas perspectivas particulares, se traducen en acciones de diseño concretas, vinculadas a la movilidad, el transporte y la seguridad, entendiendo que una propuesta de intervención debe enfocarse en mejorar la calidad del espacio urbano.

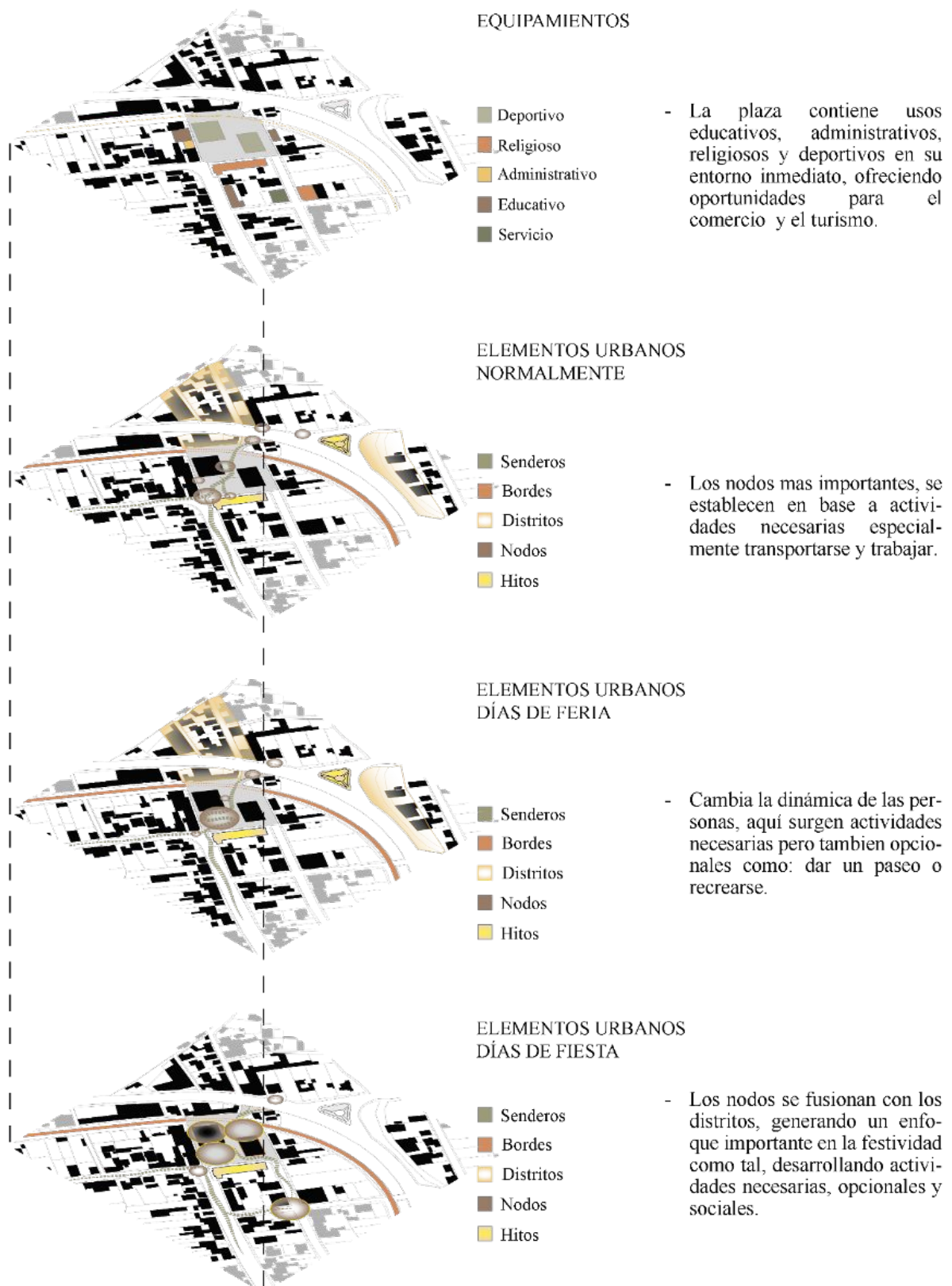
3.3 Determinantes para la Intervención

Figura 52
Síntesis Escala Macro



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

Figura 53
Síntesis Escala Meso



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

Figura 54
Síntesis Escala Meso



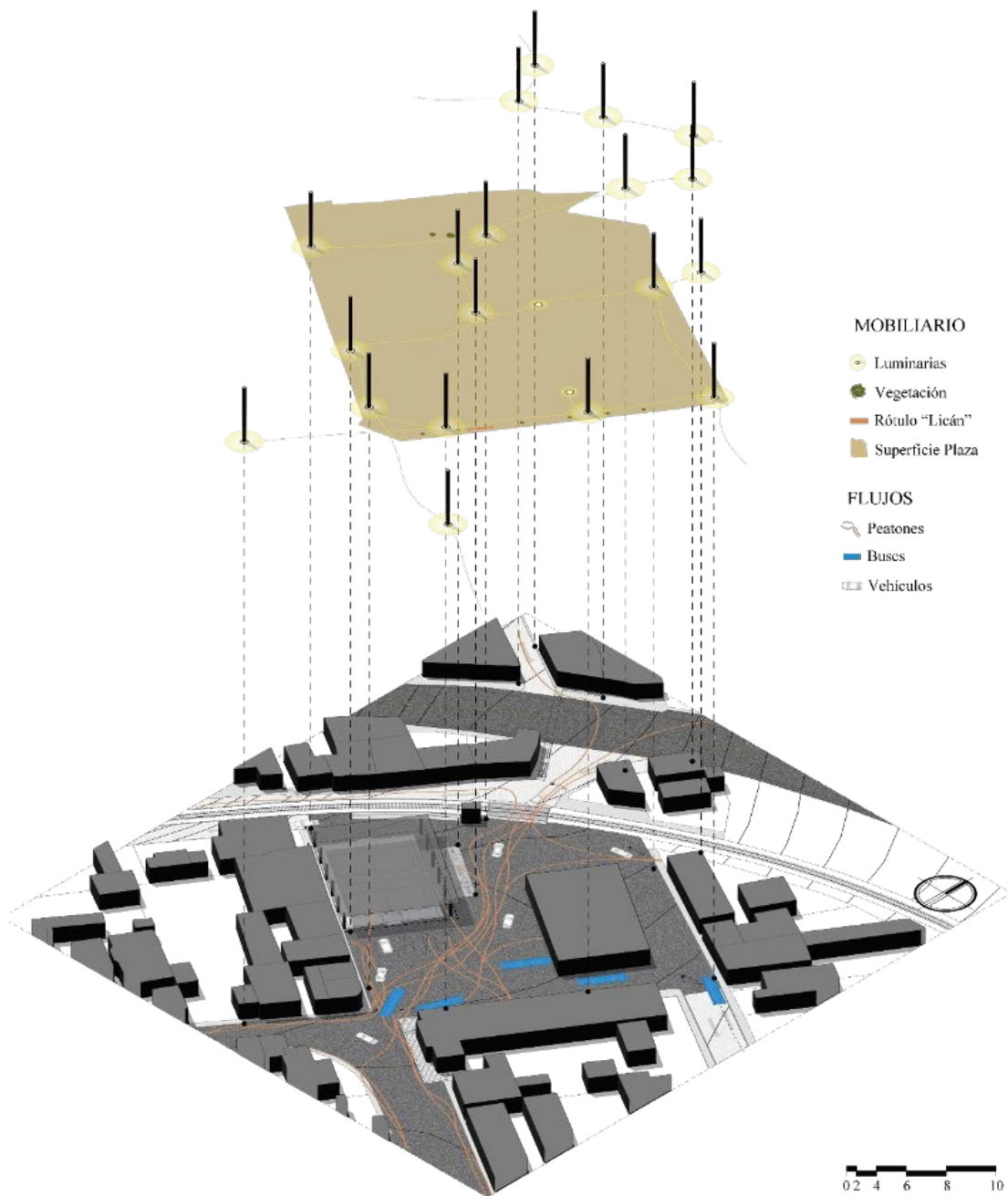
- La falta de mantenimiento acelera el deterioro de la infraestructura.
- Existen espacios no accesibles con flujos conflictivos por la altura de las aceras.
- Presencia de baches y hundimientos en la calzada.
- Falta de señalización horizontal y vertical.
- Espacios sin una acera definida para los peatones.
- Fortalezas y oportunidades para integrar a la comunidad con el espacio público.

Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

Por otro lado, la escala micro determina requerimientos ligados a la caracterización formal de la plaza; entendiendo que la cubierta deportiva y el coliseo, ocupan el 23.86% de la superficie de la plaza, se logra identificar que estos elementos desarticulan los flujos peatonales y vehiculares.

En adición, la ausencia de mobiliario de descanso y resguardo limita la permanencia de personas en la plaza; la iluminación brinda percepción de seguridad a las personas, sin embargo su disposición se adapta a una morfología irregular en la plaza.

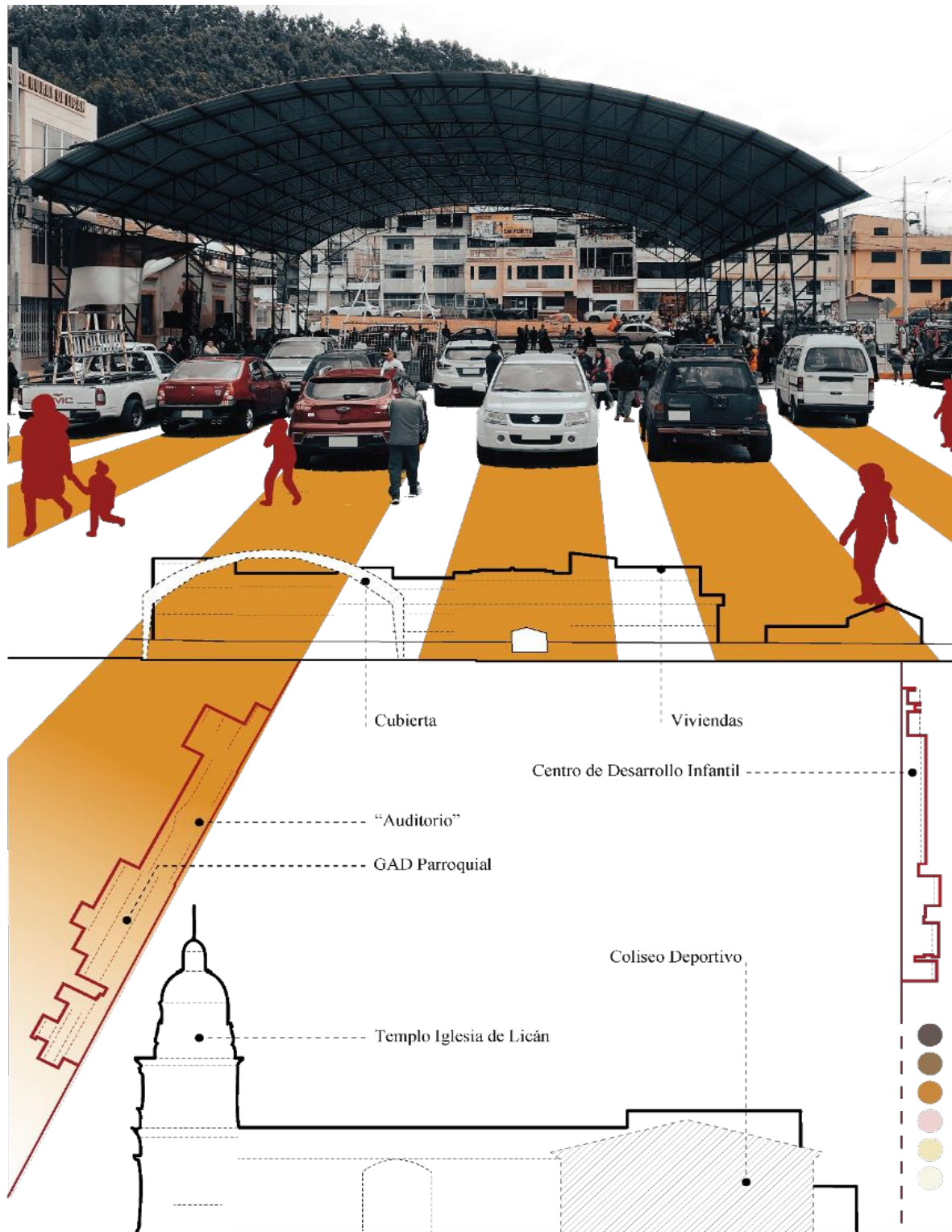
Figura 55
Síntesis Escala Micro



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

Los usos de suelo que se desarrollan en este lugar, permiten considerar posibles cambios morfológicos tanto en la plaza, como en las edificaciones del conjunto; así también la evaluación de fachadas hace posible la identificación de colores, texturas y materiales, apropiados para armonizar el lugar con una propuesta coherente.

Figura 56
Síntesis Escala Micro



Nota. La figura sintetiza por medio de un collage, el diagnóstico de la escala micro; su caracterización formal, junto con los problemas evidentes del conjunto urbano; además, se abstraen los cuatro frentes de las fachadas que acompañan la plaza con sus colores predominantes. Elaboración propia, con ilustración en Adobe Illustrator y postproducción en Adobe Photoshop.

CAPÍTULO IV PROPUESTA URBANO – ARQUITECTÓNICA

4.1 Estrategias de Intervención

Las estrategias de intervención para la plaza se plantean como una propuesta urbana y arquitectónica orientada a reordenar y potenciar un espacio articulador de dinámicas sociales. A partir del diagnóstico urbano, la propuesta busca responder las problemáticas identificadas mediante criterios que fortalezcan su estructura y mejoren su capacidad comercial y turística.

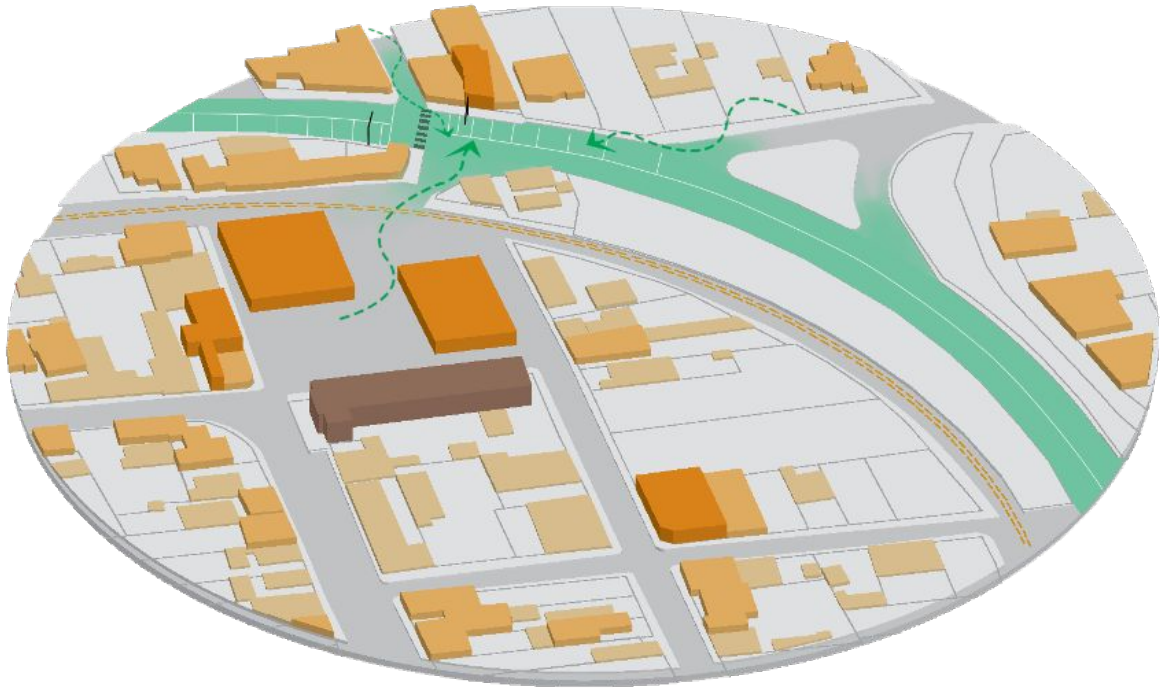
Para empezar, se fijan estrategias de reordenamiento urbano; las mismas que, optimizarán la movilidad, reorganizando infraestructuras preexistentes y mejorando la relación del espacio público con las edificaciones. Posteriormente, se definen estrategias que responden a los requerimientos de la plaza, proponiendo una nueva configuración del espacio e integrando elementos que complementarán las actividades culturales, cívicas y religiosas.

Finalmente, se suplementa la propuesta con estrategias para el centro cultural y deportivo; las mismas que se enfocan en la reutilización de las infraestructuras localizadas en medio de la plaza; y en la reubicación de estas, conformando el equipamiento que funcionará de manera conjunta con la nueva estación de buses. Este proceso, asegura un funcionamiento adecuado del nodo urbano de la parroquia; articulando sus dinámicas y mejorando las características de uso colectivo.

4.1.1 Reordenamiento Urbano

Se propone la implementación de un semáforo que regule la velocidad vehicular sobre la vía Panamericana E35 para disminuir la inseguridad de los peatones que buscan conectarse en esta zona. Posteriormente, se elimina el actual puente peatonal, puesto que no cumple con las dimensiones adecuadas en el ancho, en sus escalones y en los descansos, además de encontrarse en un estado de deterioro muy avanzado y ser un elemento que pone en riesgo la integridad de los peatones. En su reemplazo, se implementa un cruce peatonal seguro y accesible, estableciéndose al nivel de la calzada y funcionando sincronizadamente con los semáforos vehiculares previamente establecidos; de este modo, se garantiza una conexión directa hacia la plaza por uno de sus accesos, y se fortalece el carácter inclusivo del proyecto.

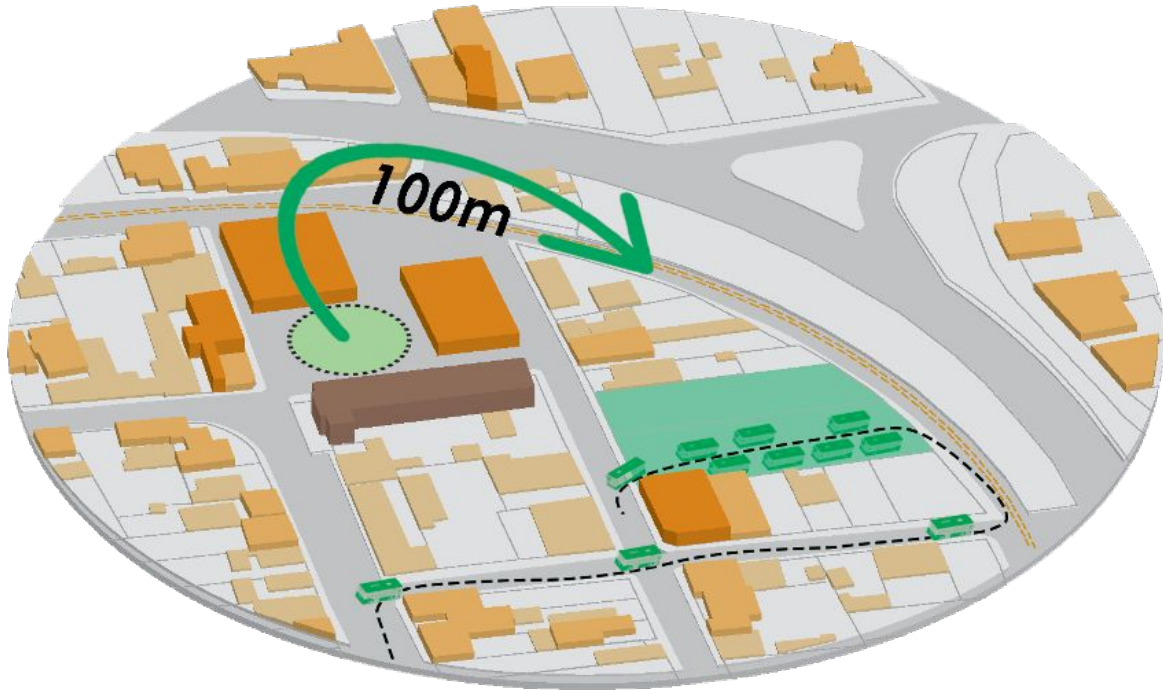
Figura 57
Conexión por la E35



Nota. Elaboración propia, con ilustración en Adobe Illustrator y postproducción en Adobe Photoshop.

Así también, se establece la nueva ubicación de la parada de buses urbanos a 100 metros de la plaza aproximadamente; de esta manera, se busca consolidar un nodo urbano más organizado y eficiente, capaz de articular la movilidad y la actividad pública en un solo punto de encuentro. El nuevo emplazamiento aprovecha dos predios actualmente libres de construcción, permitiendo que las unidades de transporte se desvíen por la calle “Pasaje 2” para acceder a la estación por la parte posterior; y así resolver las necesidades de maniobras de retorno o giros complejos, considerando las dimensiones y requerimientos operativos propios de este tipo de vehículos.

Figura 58
Reubicación Estación de Buses Urbanos



Nota. Elaboración propia, con ilustración en Adobe Illustrator y postproducción en Adobe Photoshop.

Por otra parte, se define un nuevo trazado de las vías, con la intención de reorganizar los flujos conflictivos que existen en la plaza entre peatones y vehículos motorizados; de esta forma se busca hacer que la plaza dirija las circulaciones de manera más clara, segura y eficiente. Como parte de esta estrategia, el acceso principal hacia la plaza se transforma en un espacio exclusivamente peatonal, priorizando la permanencia y la movilidad de las personas sobre el tránsito vehicular.

El ingreso de vehículos se redefine hacia la calle “González Suarez”, haciendo que puedan rodear la plaza mediante una calzada de un único carril de circulación. Esta configuración reduce la presencia del automóvil sobre el conjunto de la plaza y fortalece el carácter peatonal del espacio público, generando recorridos más ordenados y seguros.

Figura 59
Propuesta de Trazado Vial

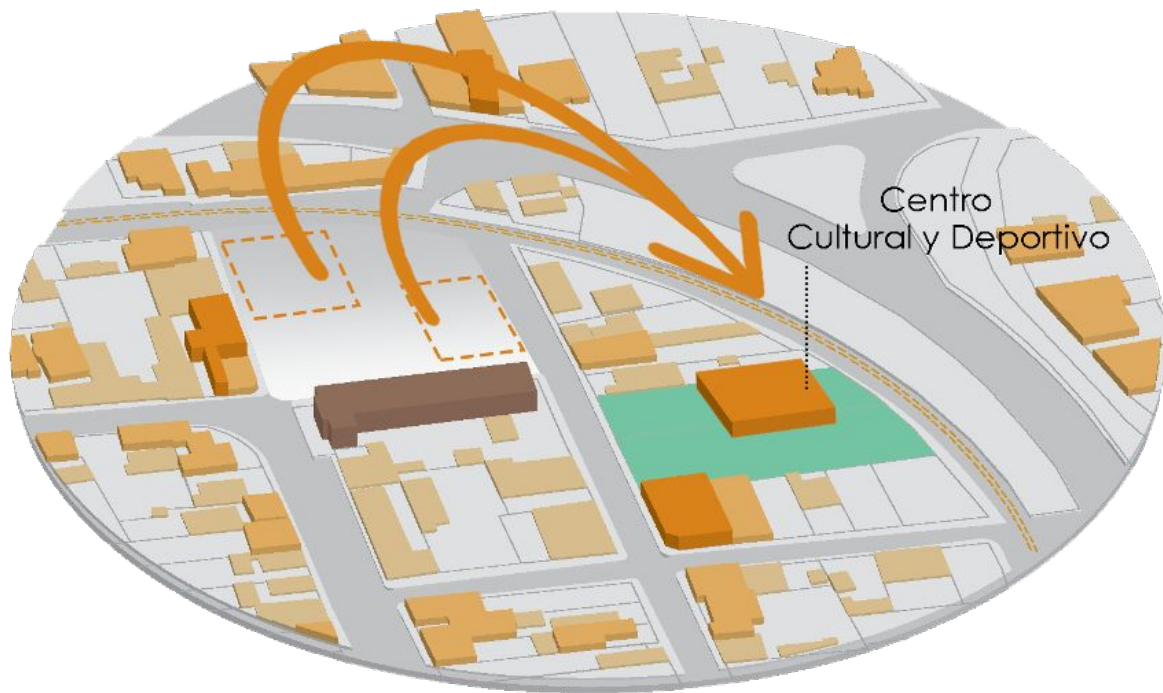


Nota. Elaboración propia, con ilustración en Adobe Illustrator y postproducción en Adobe Photoshop.

Como parte del proceso de reordenamiento urbano, se decide fusionar el Coliseo “Juan Cantos Hernández” y la Cubierta Deportiva en un único equipamiento multipropósito; reutilizando su estructura de acero y generando un envolvente. Esta estrategia concentra actividades comunitarias en un solo elemento; para así, liberar un porcentaje importante de la superficie de la plaza, recuperando la amplitud original del espacio y dotando de un panorama visual atractivo.

De esta manera se fortalece la jerarquía simbólica del templo de la iglesia, conformándose como el elemento principal del conjunto y la parroquia; permitiendo una relación más directa con el espacio público.

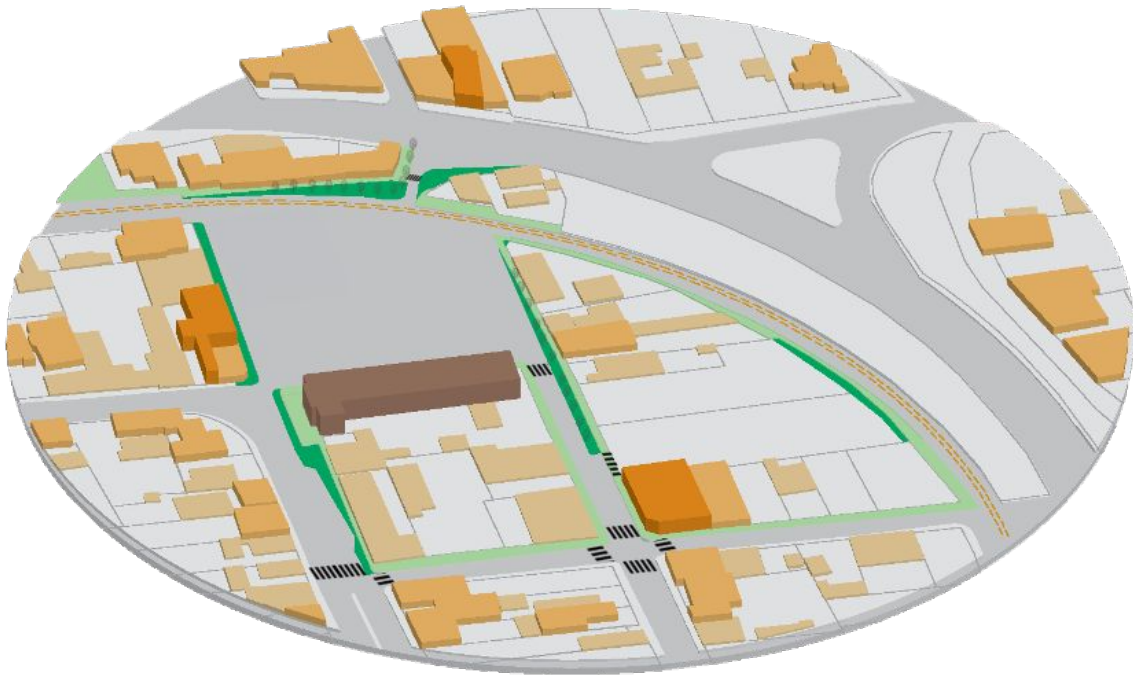
Figura 60
Liberación Plaza



Nota. Elaboración propia, con ilustración en Adobe Illustrator y postproducción en Adobe Photoshop.

Como parte de la consolidación de las estrategias de intervención, se plantea la readecuación de la infraestructura urbana existente, estableciendo una reorganización clara de las circulaciones peatonales y vehiculares. Aquí se corrigen las pendientes y dimensiones actuales de las aceras, garantizando continuidad en los recorridos y mejores condiciones de accesibilidad; así también, se incorporan cruces peatonales y arborización urbana como elementos complementarios del sistema vial con la intención de mejorar las condiciones de seguridad y confort.

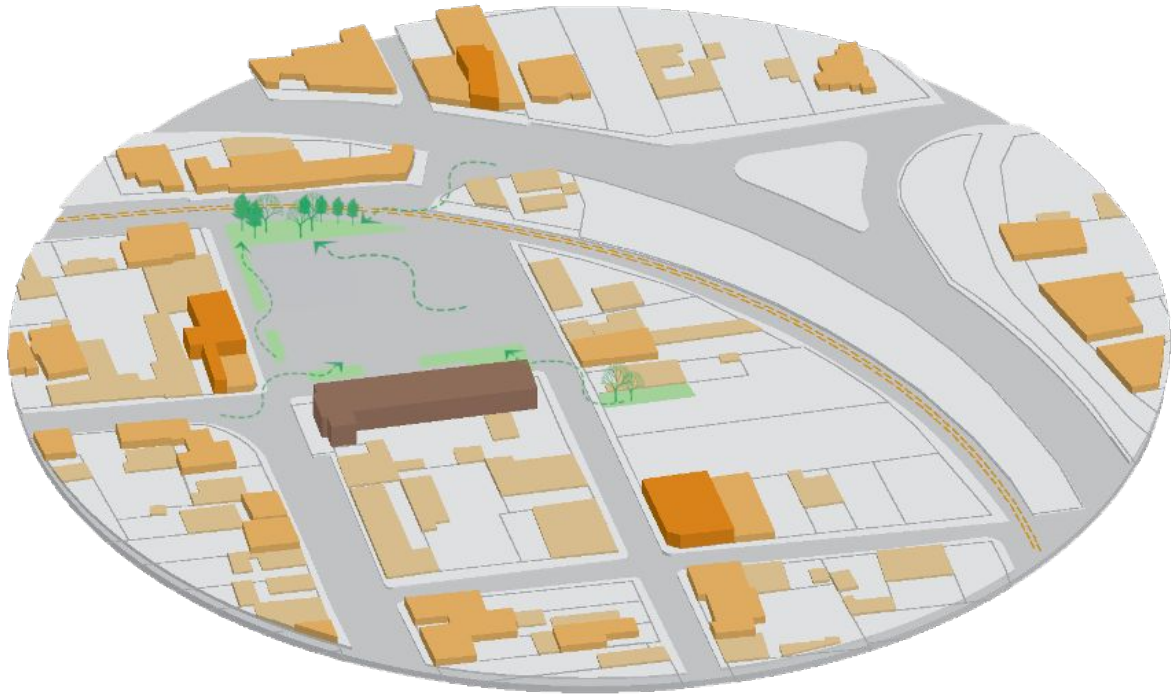
Figura 61
Corrección Aceras



Nota. Elaboración propia, con ilustración en Adobe Illustrator y postproducción en Adobe Photoshop.

Finalmente, la intervención plantea la incorporación de nuevas áreas verdes dentro de la plaza, con el objetivo de responder a la limitada presencia de áreas verdes accesibles dentro del lugar, implementando espacios de carácter público destinados a la permanencia, el descanso y la interacción social. Es así, que esta acción introduce superficies permeables y arborización que aportarán al mejoramiento de las condiciones ambientales, favoreciendo la infiltración de agua, la regulación térmica y la calidad paisajística de la plaza.

Figura 62
Propuesta Área Verde



Nota. Elaboración propia, con ilustración en Adobe Illustrator y postproducción en Adobe Photoshop.

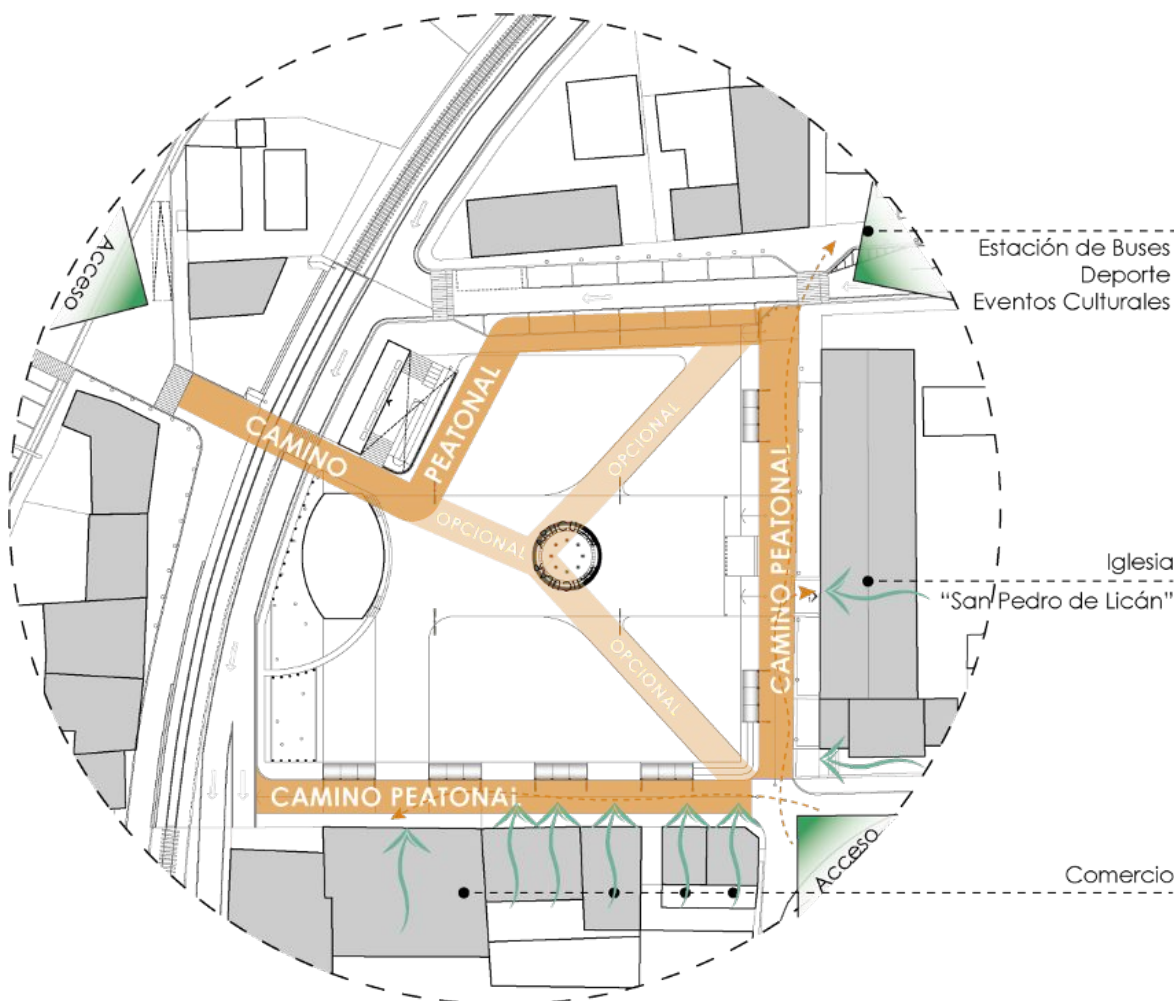
4.1.2 Estrategias Plaza

La propuesta parte de la lectura de los principales accesos y flujos de circulación que estructuran el funcionamiento de la plaza, identificando los recorridos peatonales de mayor intensidad. A partir de eso, se jerarquiza el frente de la iglesia debido a las actividades religiosas que concentra, así como el acceso proveniente de la E35 y la conexión peatonal hacia la estación de buses.

Es así, que se procede a definir las principales circulaciones peatonales, con el objetivo de articular el conjunto urbano y darle funcionalidad al espacio. En este punto, se plantean los principales caminos peatonales, iniciando en el frente comercial preexistente, el borde de la iglesia, y el nuevo eje que conectará a la plaza con el centro cultural y deportivo; así también, se plantean circulaciones opcionales, las mismas que serán articuladas en el centro de la plaza, con ayuda de la nueva fuente de piso **Figura 66**. De esta manera, se pretende fortalecer las áreas del entorno inmediato, potencializando sus actividades comerciales y turísticas.

Figura 63

Propuesta de Circulaciones Peatonales

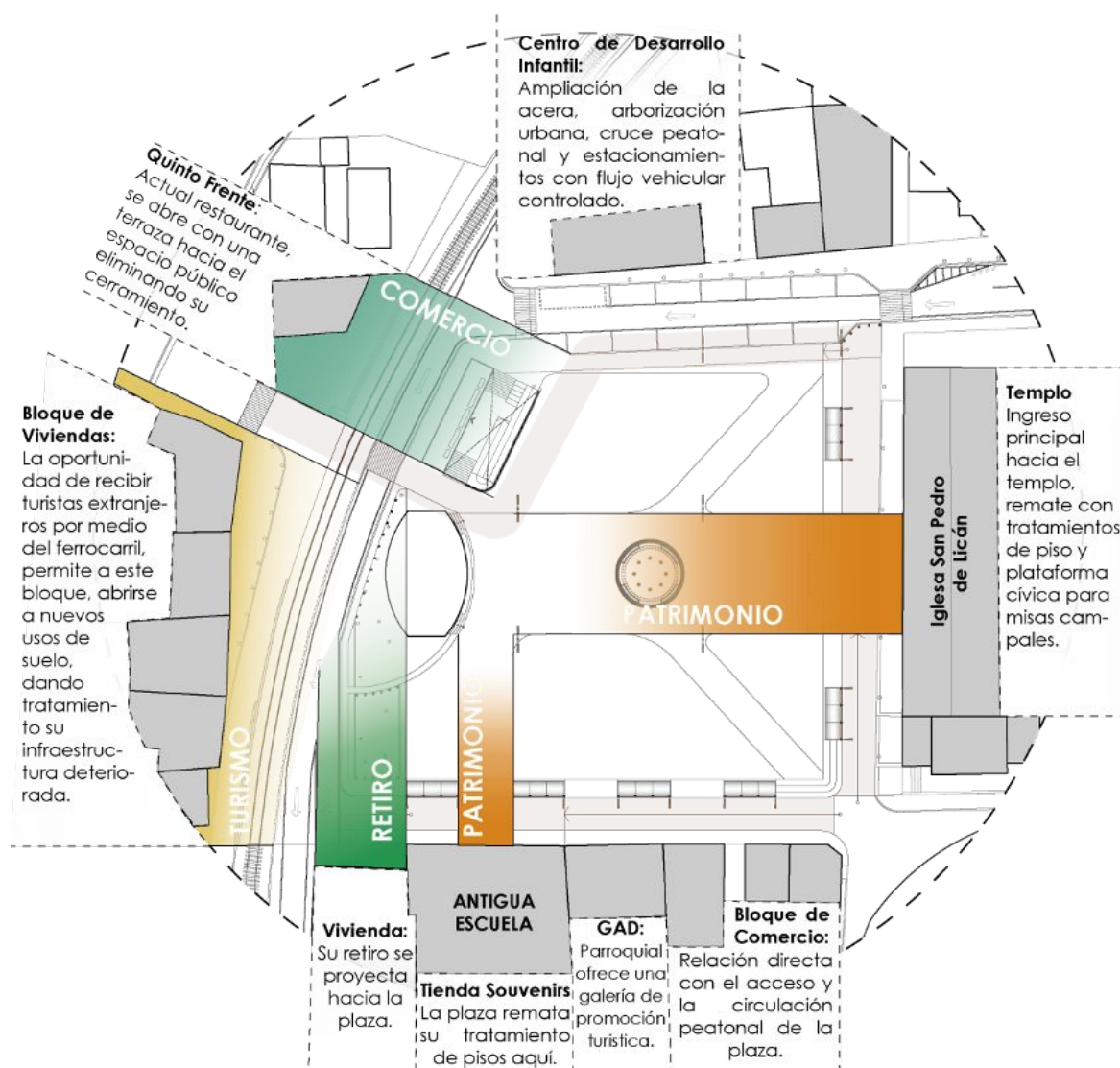


Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

El uso de suelo que se le da a cada edificación en planta baja, tiene el atributo de poder conectarse con el espacio público; es por eso, que se busca proyectar estos usos y dinámicas, en la configuración de la plaza para poder integrar al conjunto de forma coherente. Es así, que se proyectan los usos de suelo, encontrando una relación con: la forma de la plaza, la ubicación de áreas verdes, los tratamientos de piso y las zonas de permanencia.

De esta manera, se consolidan las decisiones proyectuales, potenciando las actividades relacionadas con comercio, turismo y la relevancia que requieren los elementos patrimoniales del conjunto – Templo de la Iglesia y Antigua Escuela –. Es así, que la plaza deja de entenderse como un espacio aislado, y pasa a integrarse al conjunto urbano, fortaleciendo la relación entre edificaciones del entorno y el nuevo espacio público, mediante circulaciones, visuales y actividades complementarias.

Figura 64
Propuesta de Integración



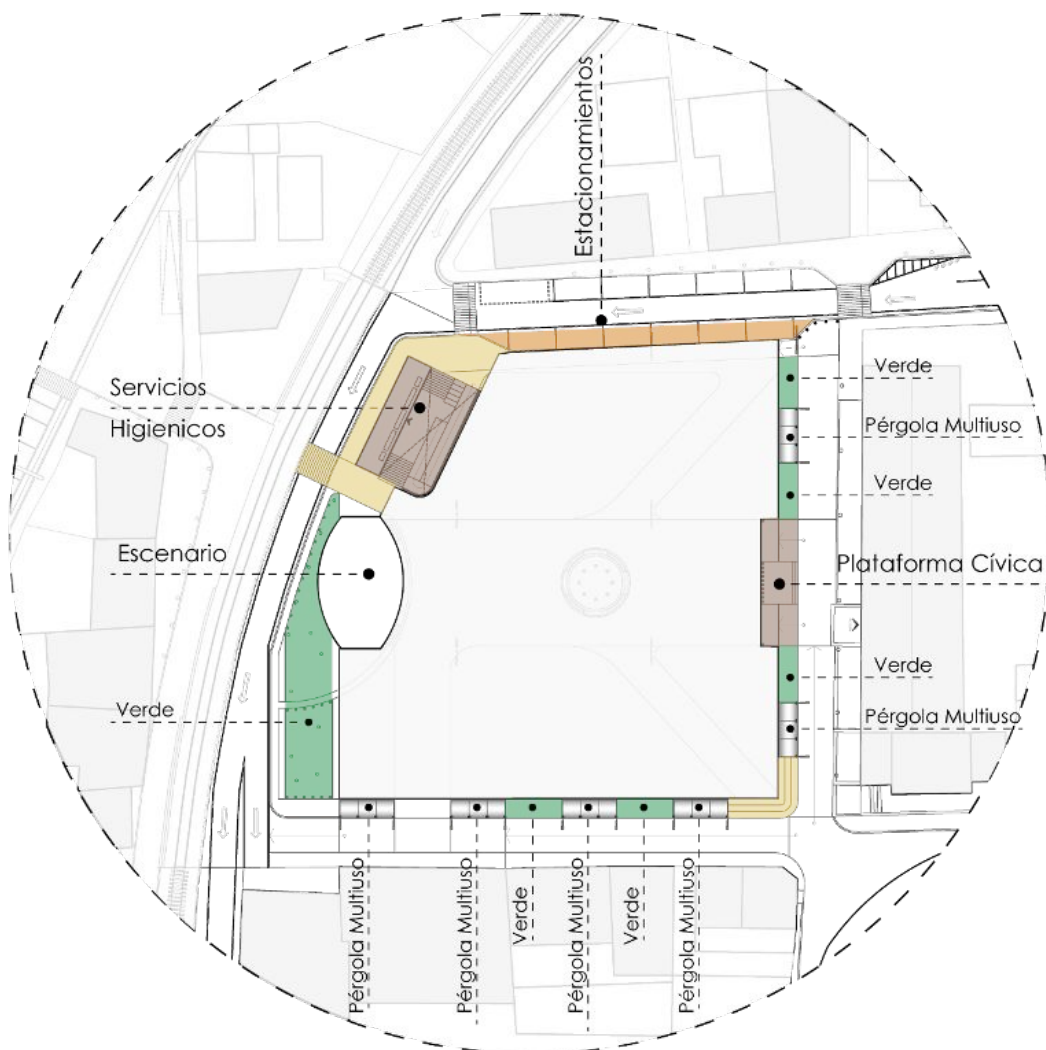
Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

El bloque de comercio se fortalece mediante los caminos peatonales **Figura 63** obteniendo la oportunidad de recibir a las personas que ingresan o salen de la plaza; así también, se propone para la planta baja del edificio del GAD Parroquial, una galería de promoción turística, la misma, que promociona los lugares y eventos característicos de la parroquia. Por otro lado, la antigua escuela con su espacio inutilizado, se abre hacia los visitantes por medio de una tienda de artesanías, la misma que vende artículos relacionados con la cultura del lugar. El objetivo principal, es hacer de la plaza una explanada multifuncional, y con esta idea se incorporan elementos y usos perimetrales para dejar libre el espacio central. Esta decisión le otorga protagonismo visual y simbólico al templo; al mismo tiempo, que deja un espacio flexible, capaz de acoplarse a todo tipo de actividades colectivas. En adición, los elementos

que se ubican en el perímetro, dan lugar a las actividades complementarias de la plaza – comercio, descanso, circulación, resguardo – sin fragmentar el espacio central de la plaza. De este modo, la explanada puede albergar eventos relacionados con la religión, fiestas tradicionales, misas campales; o también ferias temporales, encuentros comunitarios, actividades culturales y recreativas; incluso, puede funcionar como un punto de concentración y seguridad en situaciones de emergencia.

Paralelamente, esta estrategia promueve los programas vinculados al turismo, identidad cultural, emprendimientos locales, patrimonio y actividades comunitarias dentro de las parroquias rurales; alineándose a los planes de desarrollo y ordenamiento territorial de Riobamba y Licán. En este sentido, la plaza se proyecta como una infraestructura pública flexible y receptiva, que se adapta a distintos escenarios de uso, y dinámicas sociales de la parroquia.

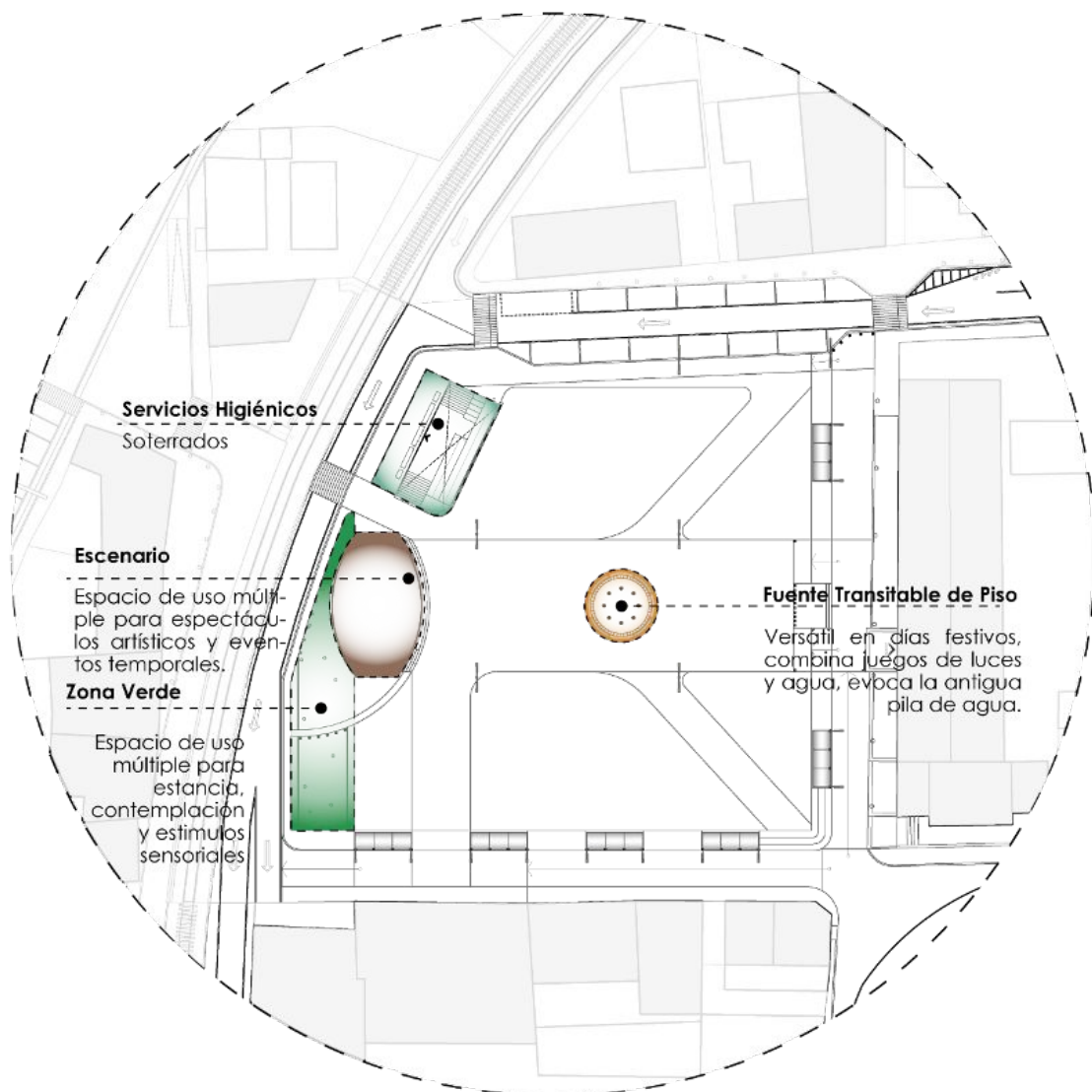
Figura 65
Usos Perimetrales



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

Se complementa el espacio público con elementos destinados a fortalecer el funcionamiento y la versatilidad; entre ellos se incluyen servicios higiénicos soterrados, concebidos para cubrir las necesidades operativas del espacio sin afectar la amplitud visual de la explanada; asimismo, se incorpora un escenario destinado al desarrollo de espectáculos artísticos y eventos culturales, acompañado de áreas verdes orientadas a la permanencia, contemplación y descanso. Finalmente se incorpora una fuente de piso transitable que evoca el agua que surgía de ese sitio en 1950; pero en este caso, no como un recurso, sino como una fuente de interacción entre las personas y la plaza.

Figura 66
Nuevas Actividades



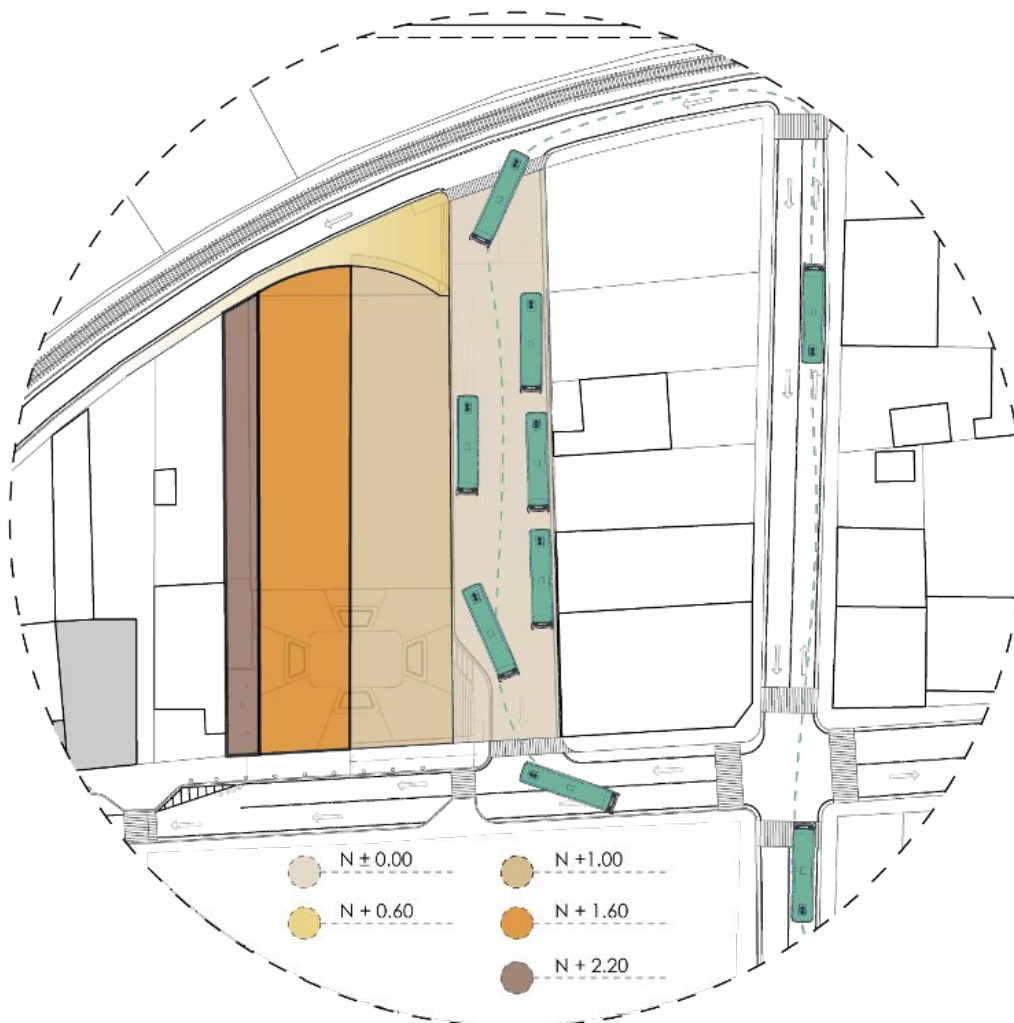
Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

4.1.3 Estrategias Centro Cultural y Deportivo

Una vez definidos los vínculos de la plaza con la estación de buses urbanos, la intervención se enfoca en el CCD³, tomando como punto de partida la definición del flujo ideal para la unidades de transporte público y las condiciones topográficas existentes del predio. Para ello se realizó una lectura de los niveles y plataformas naturales del terreno, identificando los desniveles como la principal condicionante que ordena al equipamiento dentro del terreno; de este modo, se establece la ubicación de la parada de buses y su relación directa con la calzada, permitiendo el ingreso de las unidades de manera mas eficiente.

Figura 67

Flujo de Autobuses y Niveles



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

La implantación del CCD se fundamenta en esta condición; no obstante, es importante recalcar que el equipamiento ya contaba con previas dimensiones, puesto que es una estructura reutilizada. En este sentido, la propuesta adapta el programa arquitectónico a las

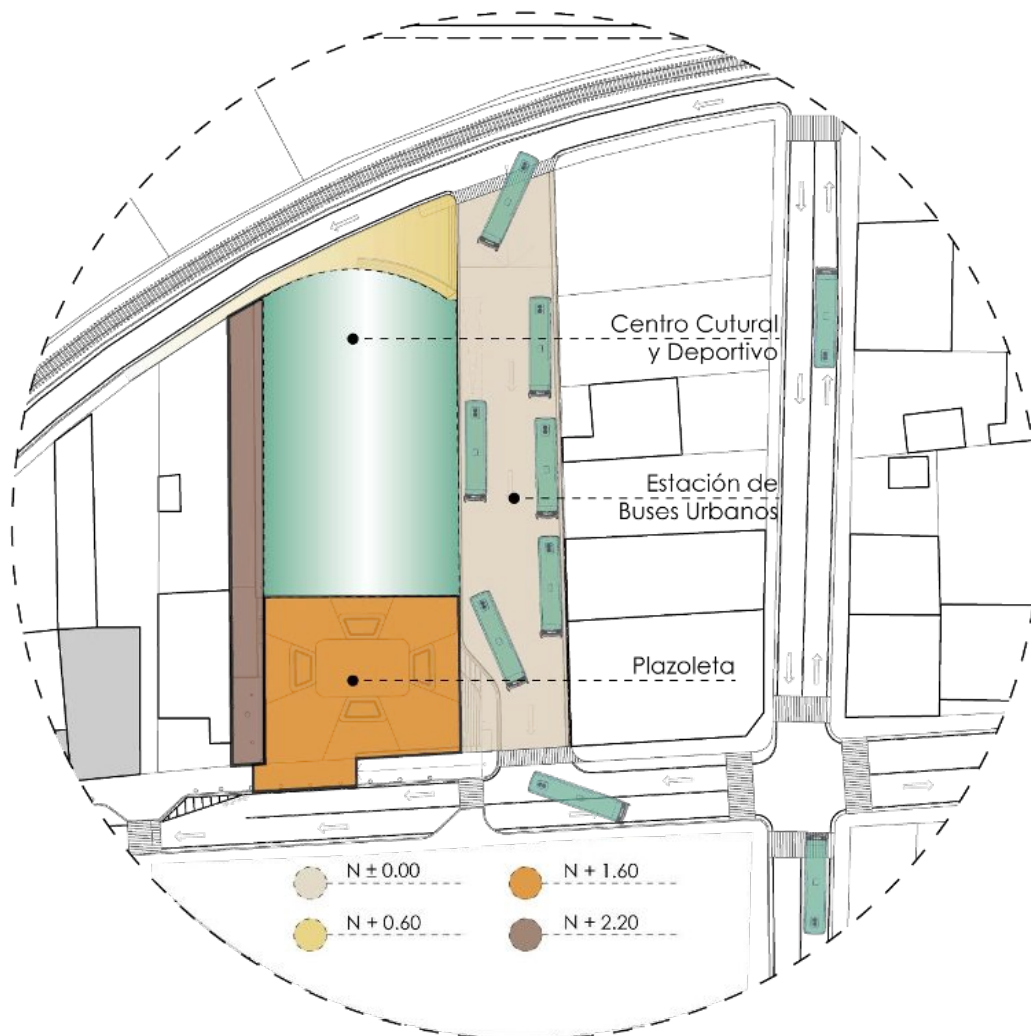
³ Centro Cultural y Deportivo

plataformas del terreno, haciendo que la topografía, funcione como una base para gestionar la movilidad y sus respectivos accesos.

A partir de la organización topográfica, se consolida una única plataforma principal, capaz de albergar al CCD y a la plazoleta que será un elemento de transición entre el equipamiento y el espacio público, sirviendo como un espacio de desahogo en días de eventos, y articulando con la estación de buses. El CCD también incorpora su carácter multifuncional y versátil, capaz de adaptarse a distintos usos sociales, culturales, deportivos e institucionales. Su espacio físico semicerrado, brindará condiciones apropiadas para el desarrollo de reuniones comunitarias, socialización de proyectos parroquiales, programas de atención para adultos mayores y niños, actividades recreativas y de integración social, eventos cívicos, actividades religiosas, campeonatos deportivos, y eventos culturales vinculados a la identidad local, dentro de un espacio cubierto y confortable.

Figura 68

Implantación y Actividades



Nota. Elaboración propia, con dibujo en AutoCAD e ilustración en Adobe Illustrator.

CAPÍTULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

La presente investigación posibilitó comprender que la configuración actual de la plaza responde a un proceso histórico de transformación urbana, marcado por intervenciones progresivas y espontáneas muy alejadas de una planificación integral. Esta evolución influenciada por los acontecimientos importantes como la consolidación del ferrocarril, el trazado de la Panamericana E35 y el funcionamiento de la estación de buses urbanos de Riobamba, generó nuevas dinámicas funcionales, que se suman a las actividades religiosas de la iglesia; para ser incorporadas al espacio, sin criterios suficientes de ordenamiento urbano, provocando una pérdida de coherencia espacial en el conjunto.

La idea de proponer un proyecto que solucione los problemas evidentes de este espacio urbano, implica en primer lugar, hacer una lectura integral del entorno; desde sus dimensiones físicas hasta sus dimensiones sociales. Y esto, posibilitó comprender las dinámicas urbanas desde distintos puntos de vista, esclareciendo las deficiencias; pero también, las fortalezas que caracterizan a la parroquia desde el sentido comercial y turístico; otorgando la certeza de saber cuáles son las decisiones que van a orientar al proyecto a un resultado oportuno; acorde a las necesidades y requerimientos de la comunidad.

Por medio del diagnóstico estructural y coyuntural, se pudo comprender cual es el trasfondo del nodo urbano; destacando, que este proceso de análisis fue orientado premeditadamente con el objetivo de intervenir sobre el nodo de la plaza; para esto, todos componentes se encasillaron en las tres escalas urbanas – macro, meso y micro – conduciendo eficazmente la evaluación del estado actual; y dando paso directo a generar determinantes que sirvieron como apoyo en el proceso de diseño de la propuesta.

Los análisis que engloban las distintas escalas, facilitaron una lectura objetiva del lugar, dejando en claro aspectos críticos que requerían ser solucionados. En el caso de la escala macro, se precisó cómo se organiza el espacio físico de la ciudad constituyendo una base para describir las relaciones, jerarquías y desequilibrios en el tejido urbano; y así, determinar su estado y sus problemas funcionales. Por otra parte, la escala meso dio lugar a una lectura desde una perspectiva más cercana; entendiendo las dinámicas de las personas, cómo perciben el espacio, y cómo lo recorren; para complementar esta perspectiva y el

acercamiento de la escala, se aprovechó para evaluar el estado de la infraestructura; lo que permitió entender muchas de las intervenciones que el contexto urbano requiere; y cómo se puede mejorar la experiencia al utilizar esta infraestructura. Finalmente, la escala micro remata el análisis evaluando la caracterización formal, contextualizando las formas, colores, materiales y organización general del espacio de la plaza; lo que permite, anticipar a una propuesta de intervención, el entorno al cual se enfrenta; y en este punto, fue importante obtener los diferentes puntos de vista de las personas, puesto que complementó el proceso de interpretación, y permitió alinear la propuesta con los problemas encontrados y las expectativas de la comunidad.

Un aspecto relevante de este proyecto de investigación, es que la plaza central de Licán significa en las personas algo más que un espacio físico; este lugar, es un contenedor de experiencias, historia y se denota como un elemento que forma parte de la memoria colectiva y la identidad de la parroquia. Es por eso que intervenir en este lugar, implicó actuar sobre las relaciones sociales, culturales y emotivas que la parroquia ha consolidado a lo largo del tiempo.

La propuesta urbano – arquitectónica desarrollada, es el claro ejemplo, de que la aplicación de estrategias fundamentadas en principios de diseño urbano sostenible, tales como la mixtura de usos, la movilidad peatonal prioritaria, espacios multifuncionales y la integración paisajística, constituyen una alternativa pertinente para reorganizar las dinámicas comerciales y turísticas. Estas estrategias optimizaron el uso del espacio, mejorando las condiciones de permanencia, y generando una estructura más flexible y adaptativa frente a las distintas actividades que caracterizan la vida cotidiana y cultural de la parroquia.

Finalmente, se concluye que la arquitectura y el urbanismo cumplen una función que supera la resolución formal de espacios; su verdadero alcance es la capacidad para dignificar la vida colectiva mediante la construcción de entornos que favorezcan el encuentro, fortalezcan la identidad de un territorio y mejoren la experiencia cotidiana de quienes lo usan diariamente.

5.2 Recomendaciones

- Se sugiere desarrollar procesos participativos con la comunidad, comerciantes, transportistas, residentes, actores institucionales; de manera que la propuesta pueda ajustarse a las necesidades reales de los usuarios para garantizar la apropiación del espacio.
- Se recomienda considerar la propuesta desarrollada, como base técnica para futuros procesos de planificación e intervención, especialmente a los gobiernos autónomos; para que puedan incorporar dentro de sus estrategias de planificación y ordenamiento territorial.
- Es necesario realizar estudios técnicos complementarios relacionados con topografía, redes de infraestructura, movilidad, y viabilidad presupuestaria, con el fin de asegurar una implementación totalmente integral y sostenible.

BIBLIOGRAFÍA

- Hernández Aja, A. (1997). La estructura urbana. Concepto y método de análisis. Universidad Politécnica de Madrid.
- Jenks, M., & Jones, C. (2010). Dimensions of the sustainable city. Springer.
- Muratori, S., & Caniggia, G. (1979). Introducción al estudio de la morfología urbana. Instituto Poligráfico del Estado.
- Rossi, A. (1966). La arquitectura de la ciudad. MIT Press.
- Lefebvre, H. (1974). *La producción del espacio*. París: Anthropos.
- UN-Habitat. (2012). Urban planning for city leaders. UN-Habitat.
- Carrión, F. (2001). Espacio público: punto de partida para la alteridad. *Revista Eure*, 27(81), 5–25.
- Carrión, F. (2016). La ciudad construida: urbanismo en América Latina. Quito: FLACSO Ecuador.
- Borja, J., & Muxí, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- Castells, M. (1995). *La ciudad informacional: tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*. Madrid: Alianza Editorial.
- Alexander, C. (1977). Un lenguaje de patrones: ciudades, edificios, construcción. Oxford University Press.
- Ashley, C., & Roe, D. (2002). Hacer que el turismo funcione para los pobres: estrategias y desafíos en el sur de África. *Desarrollo África Austral*, 19(1), 61–82.
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2010). Lugares públicos, espacios urbanos: las dimensiones del diseño urbano (2ª ed.). Routledge.
- Gehl, J. (2010). Ciudades para personas. Prensa de la isla.
- Harvey, D. (1989). La condición de la posmodernidad: una investigación sobre los orígenes del cambio cultural. Blackwell.
- Jacobs, J. (1961). La muerte y la vida de las grandes ciudades americanas. Random House.
- Litman, T. (2021). Planificación del transporte urbano: principios y práctica (2ª ed.). Routledge.
- Lynch, K. (1960). La imagen de la ciudad. Prensa del MIT.
- Marshall, S. (2018). Diseño y evolución de ciudades. Routledge.
- Scheyvens, R. (1999). Ecoturismo y empoderamiento de las comunidades locales. *Gestión del turismo*, 20(2), 245–249.

Organización Mundial del Turismo (OMT). (2018). *Turismo y desarrollo sostenible*. Madrid: OMT.

GADMR (2023). Ordenanza Municipal N.º 016-2023: Código Urbano del cantón Riobamba. Registro Oficial, Edición Especial N.º 885, 23 de mayo de 2023.

Banco Central del Ecuador (1983). San Pedro de Licán: Restauración de la iglesia y de sus obras de arte. Quito.

Costales, A. y Costales, P. (1982). Centuria (1534-1634). Riobamba.

Terán et al (1982). Investigación histórica previa a la restauración de la Iglesia de San Pedro de Licán. Informe Banco Central. Quito.

Weather Spark. (s/f). El tiempo en Riobamba en el verano, temperatura promedio (Ecuador). Weatherspark.com. Recuperado el 10 de julio de 2025, de <https://es.weatherspark.com/s/20020/1/Tiempo-promedio-en-el-verano-en-Riobamba-Ecuador>

Meteoblue (s/f). Datos climáticos y meteorológicos históricos simulados para Licán. Recuperado el 10 de julio de 2025, de https://www.meteoblue.com/es/tiempo/historyclimate/climatemodelled/linc%c3%a1n_ecuador_3654767

Instituto Ecuatoriano de Normalización. (2000). Accesibilidad de las personas al medio físico-Señalización (INEN NTE 2 239). https://fenedif.org/wp-content/uploads/2021/08/1normas_inen_acceso_medio_fisico2.pdf

Instituto Ecuatoriano de Normalización. (2009). Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico- Vías de circulación peatonal. (INEN NTE 2 243). https://fenedif.org/wp-content/uploads/2021/08/1normas_inen_acceso_medio_fisico2.pdf

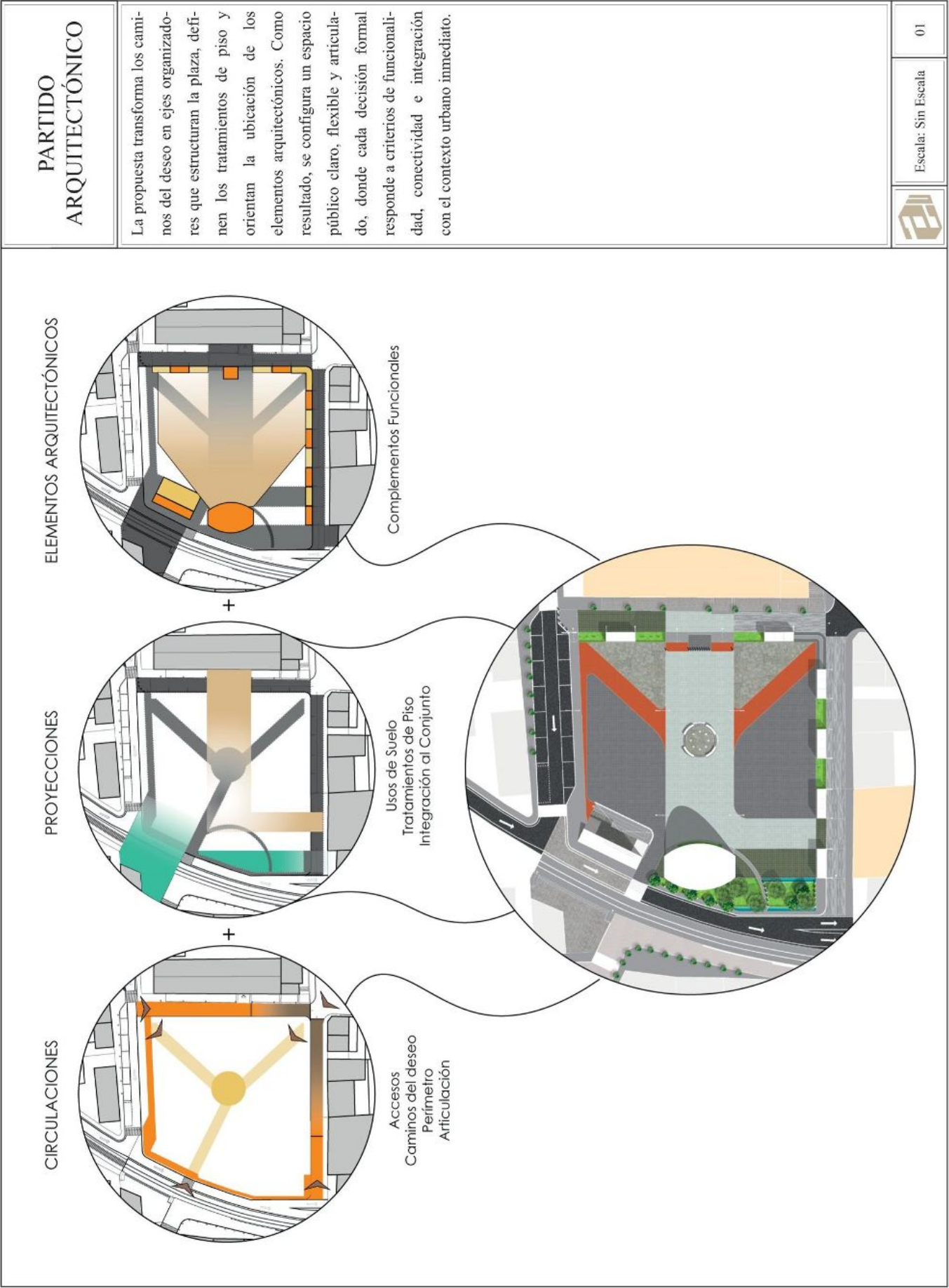
Instituto Ecuatoriano de Normalización. (2000). Accesibilidad de las personas al medio físico-Cruces peatonales a nivel y desnivel. (INEN NTE 2 246). https://fenedif.org/wp-content/uploads/2021/08/1normas_inen_acceso_medio_fisico2.pdf

Instituto Ecuatoriano de Normalización. (2000). Accesibilidad de las personas al medio físico- Estacionamientos. (INEN NTE 2 248). https://fenedif.org/wp-content/uploads/2021/08/1normas_inen_acceso_medio_fisico2.pdf

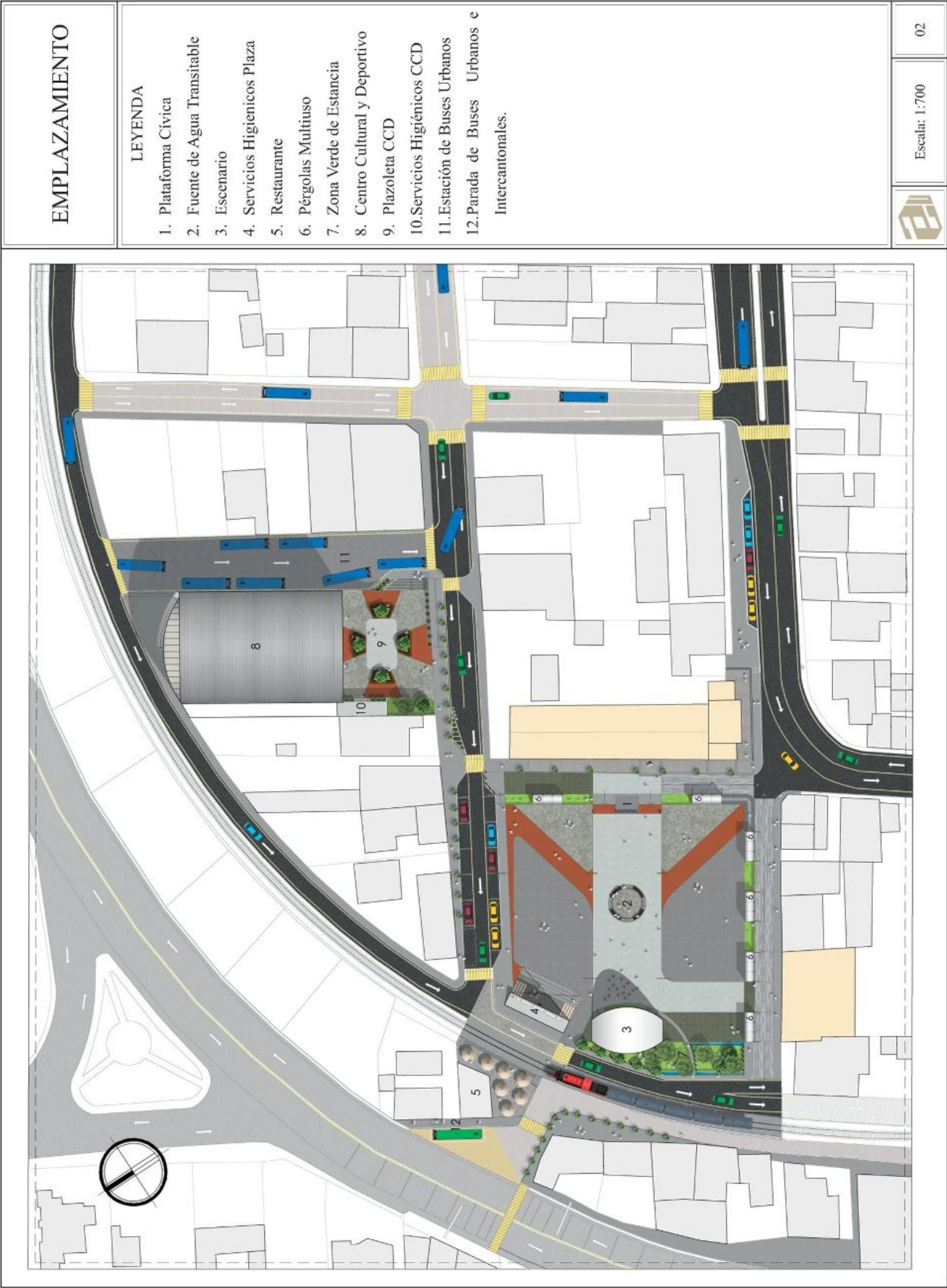
Instituto Ecuatoriano de Normalización. (2009). Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico. Transporte. (INEN NTE 2 292). https://fenedif.org/wp-content/uploads/2021/08/1normas_inen_acceso_medio_fisico2.pdf

ANEXOS

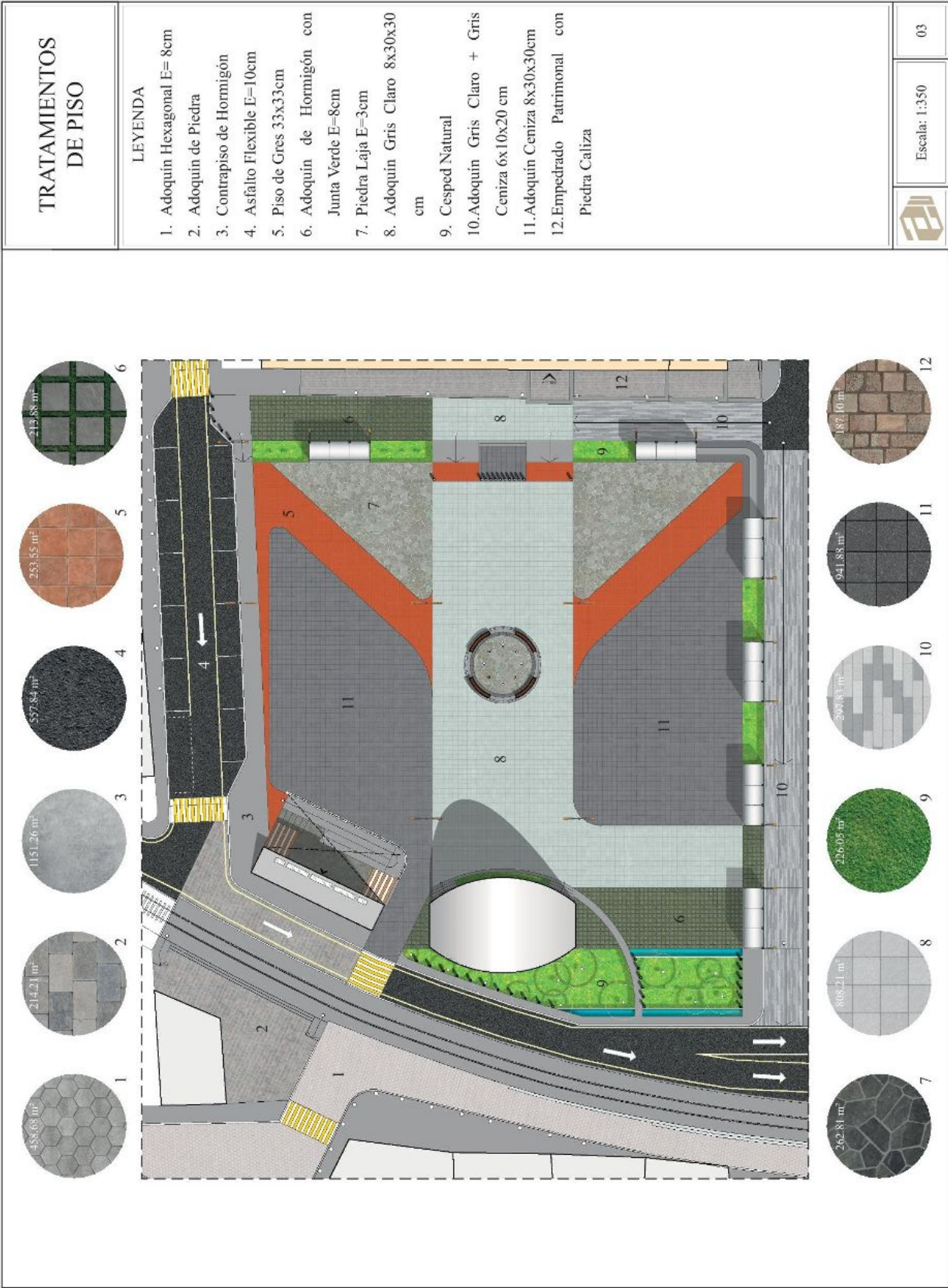
Anexo 1. Partido Arquitectónico



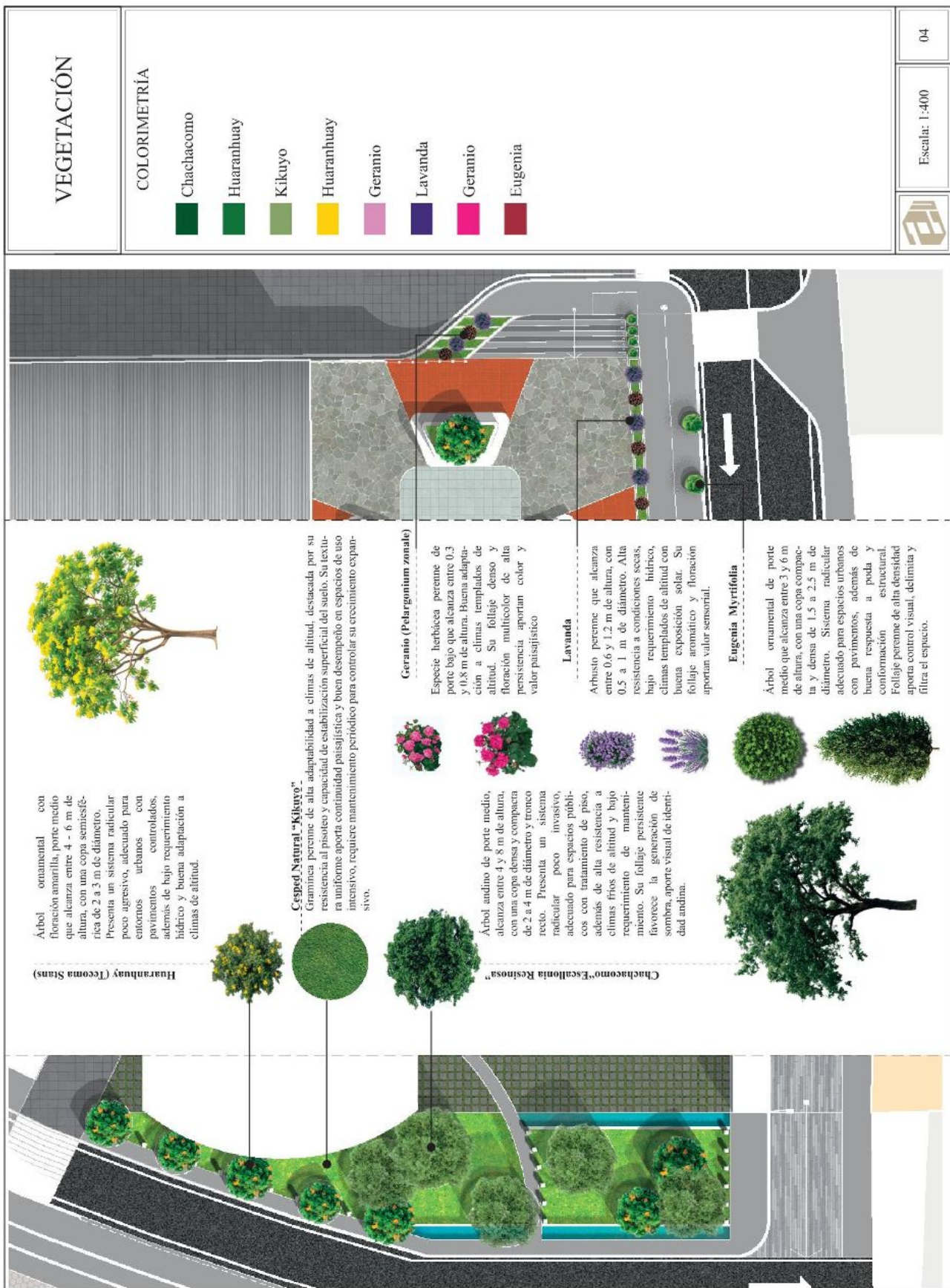
Anexo 2. Emplazamiento



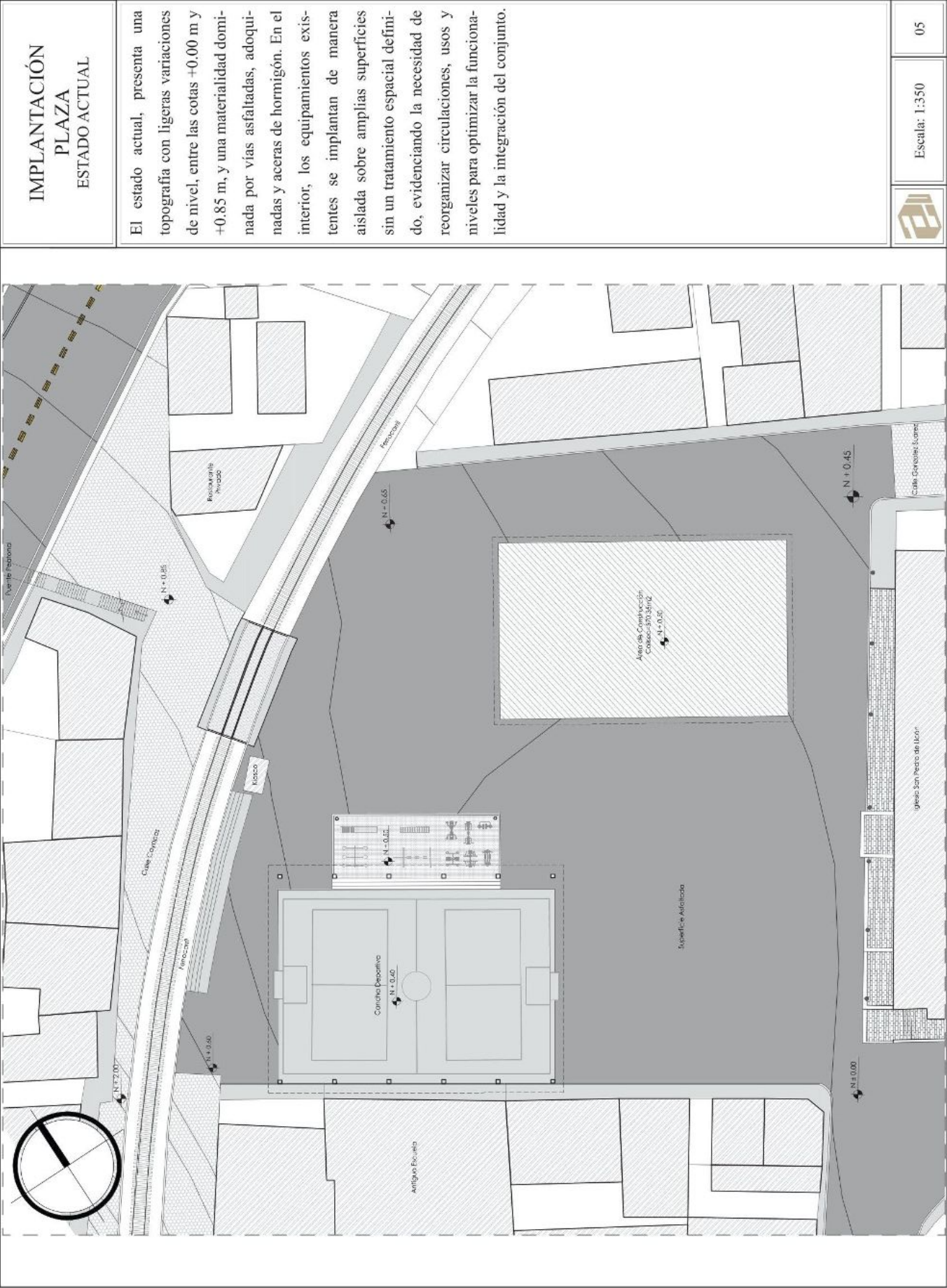
Anexo 3. Tratamientos de Piso



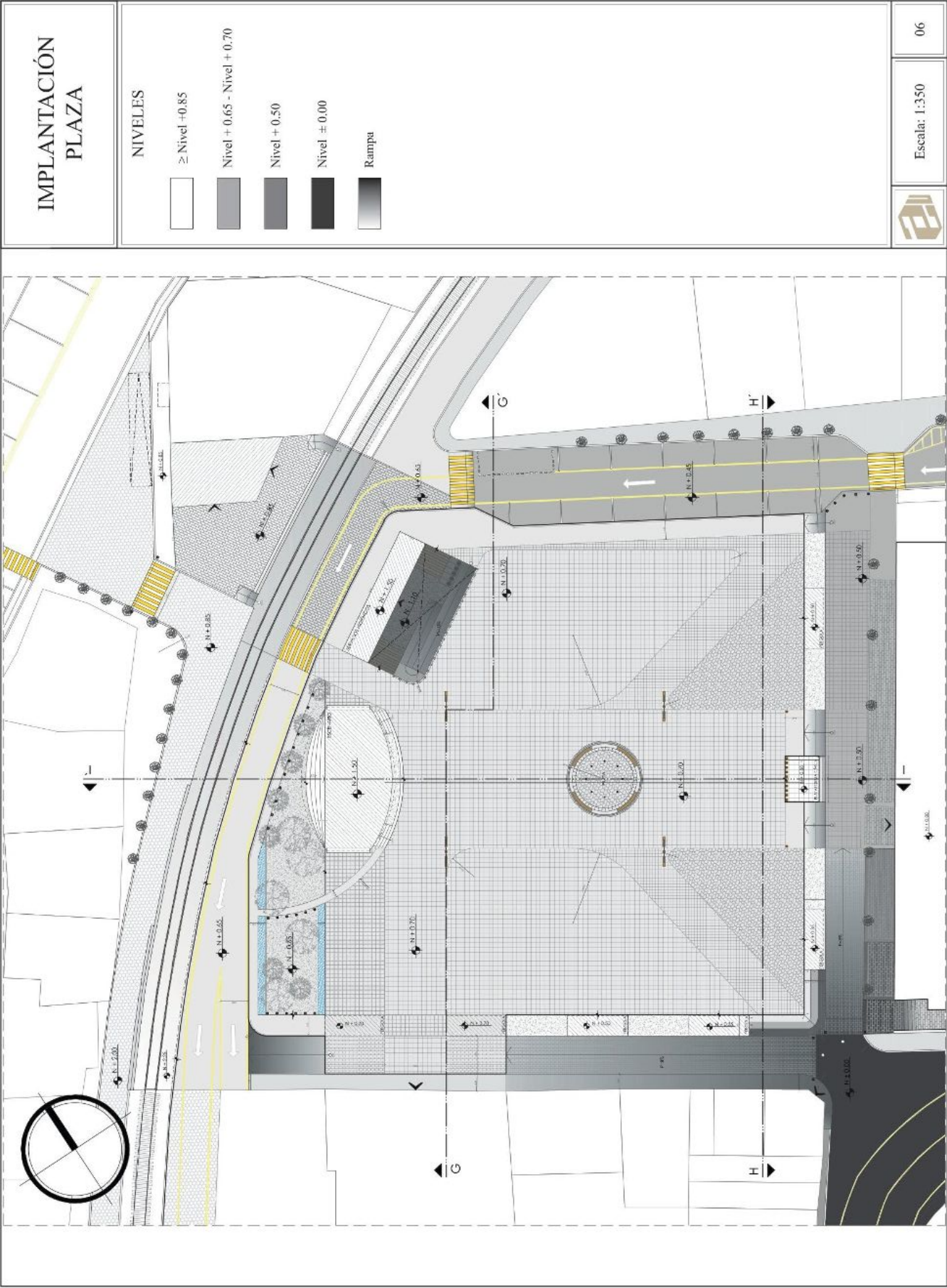
Anexo 4. Vegetación



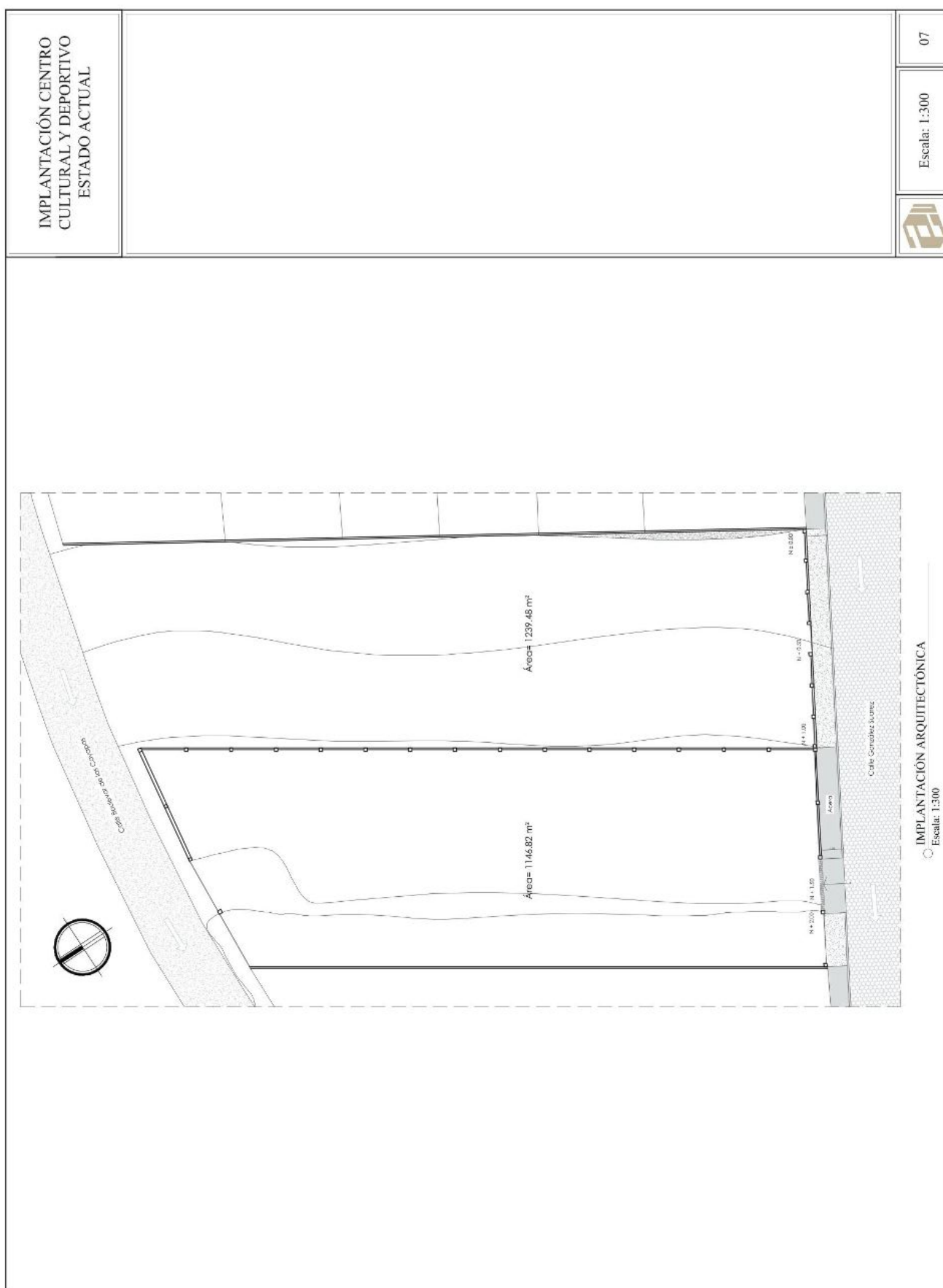
Anexo 5. Implantación Plaza Estado Actual



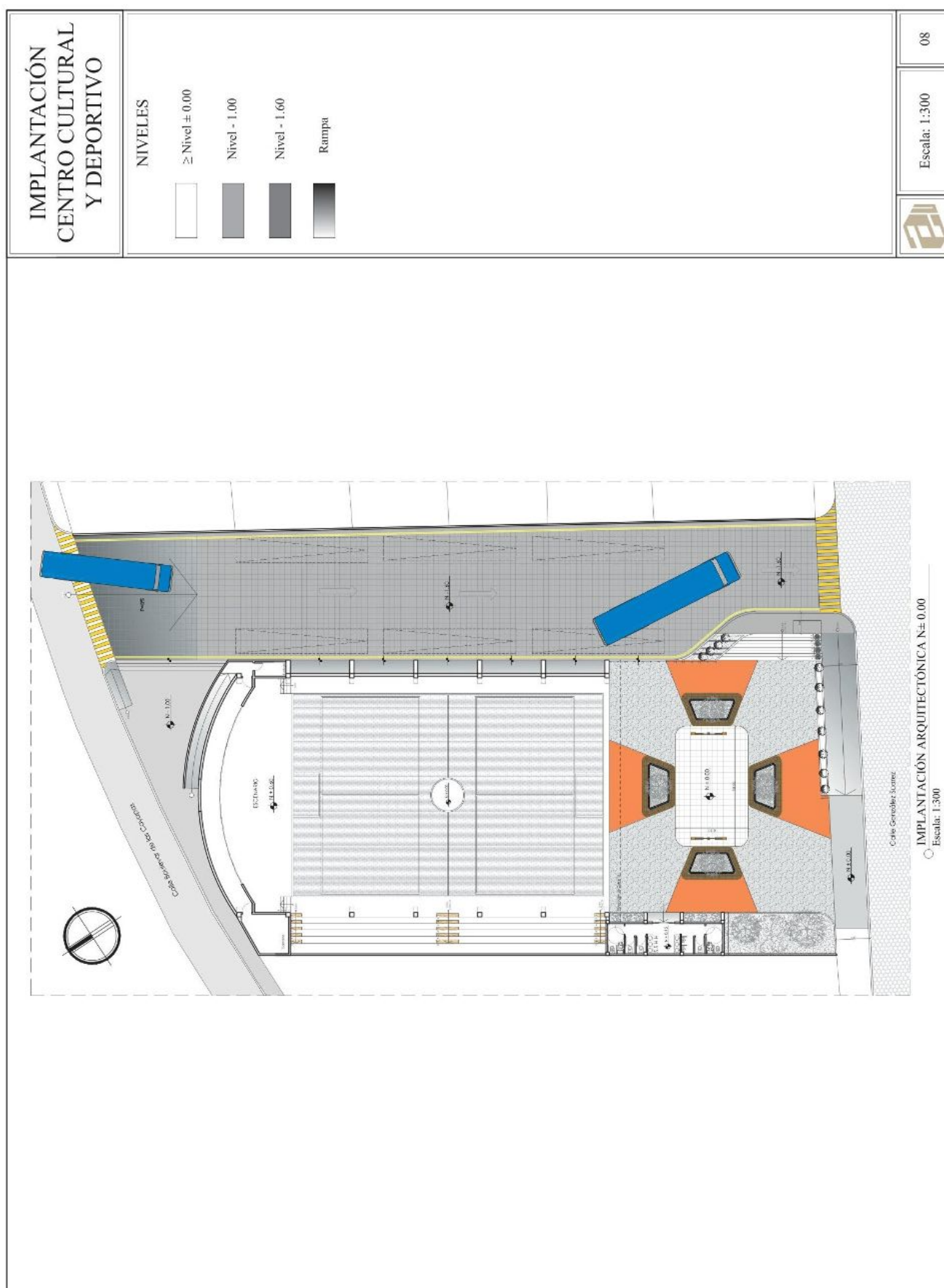
Anexo 6. Implantación Plaza



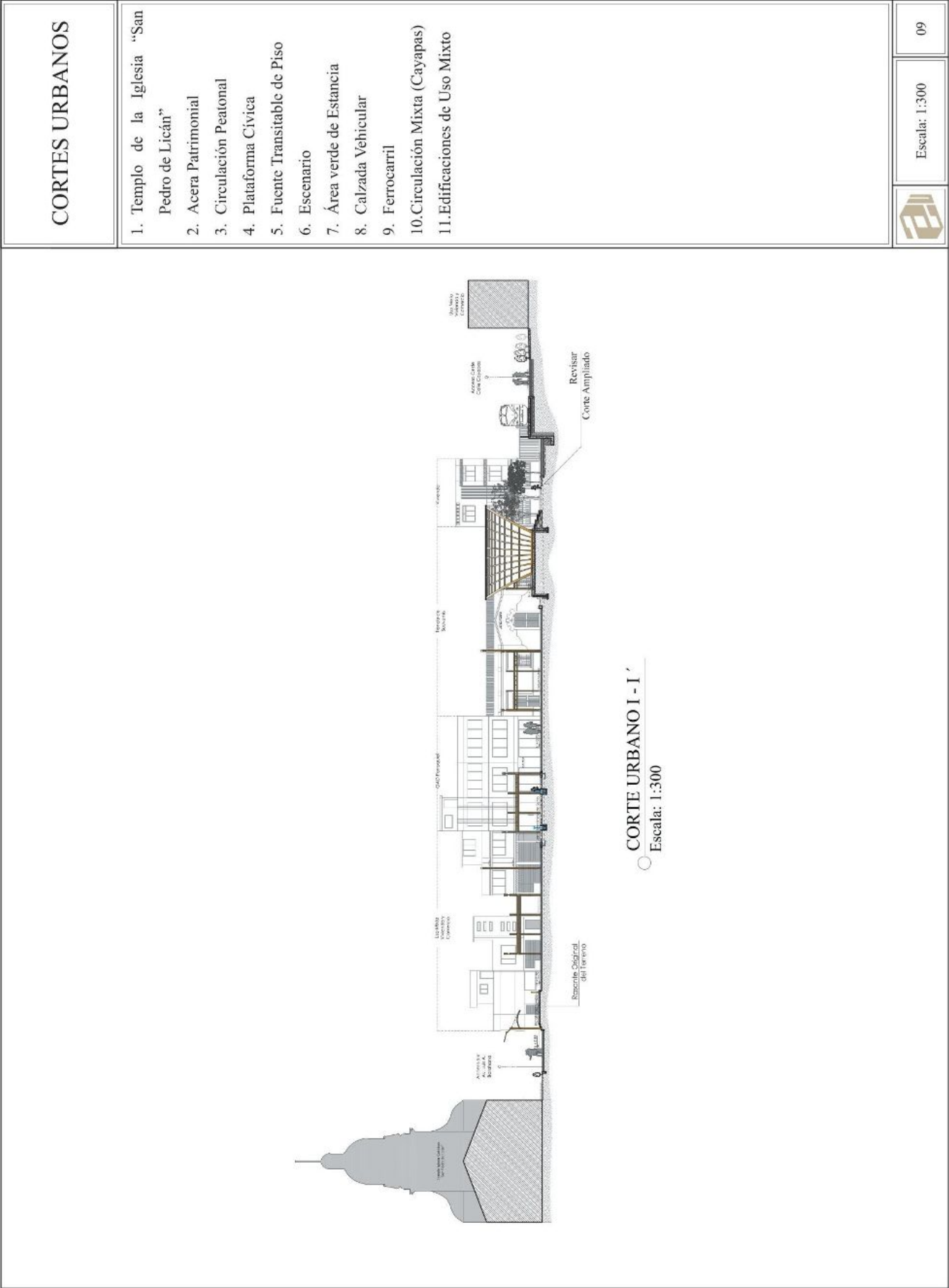
Anexo 7. Implantación CCD Estado Actual



Anexo 8. Implantación CCD



Anexo 9. Corte Urbano I – I’



CORTES URBANOS

1. Escenario
2. Área verde de Estancia
3. Calzada Vehicular
4. Ferrocarril
5. Circulación Mixta (Cayapas)
6. Arborización Urbana

The diagram illustrates a vertical section through an urban environment. On the left, a multi-story residential building labeled 'Vivienda' features a large, sloped wooden roof structure. Below it, a section titled 'Revisar: Arquitectónico y Detalles' points to the building's base. To the right of the building is a green area with trees and a path. Further right is a street with a tram, labeled 'Acceso Oeste Calle Cayapas'. The street includes a sidewalk with a person walking, a crosswalk, and a tram track. A detailed callout for the sidewalk shows layers: 'Asfalto 80/100', 'Rosa', 'Sub-base', 'Subcarpente', and 'Suelo Natural Compuesto'. Another callout for the road surface shows: 'Adhesión Impermeable 400g/cm²', 'Cemento de Arena 8"-30mm', and 'Capa de Sub-base 12"-14" mm'. At the bottom, a small note reads 'Resorte Original del Islero'.

CORTE URBANO I-I' AMPLIADO

Escala: 1:100

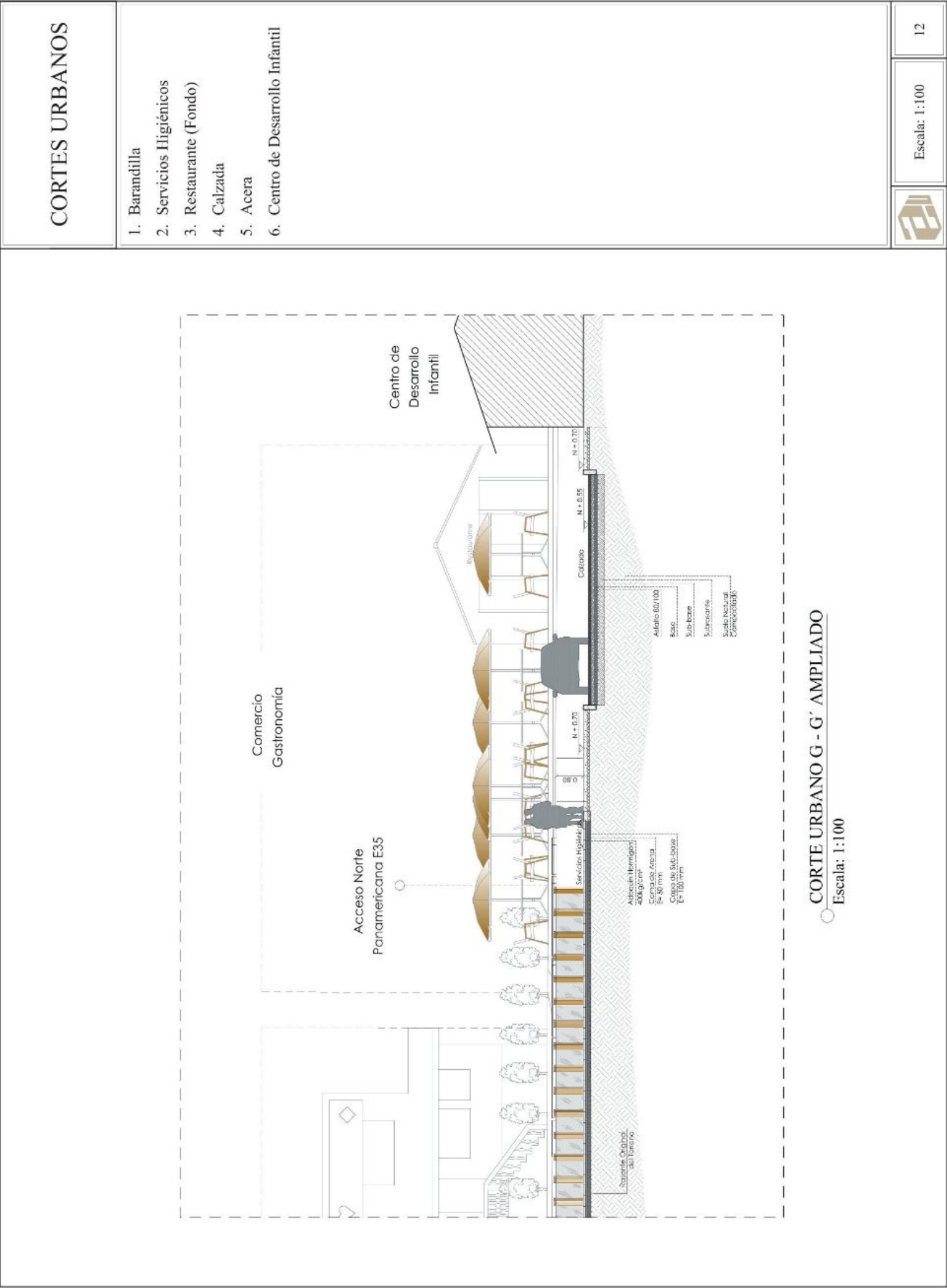
	Escala: 1:100	10

Anexo 11. Corte Urbano G – G'

CORTE URBANO G - G'

Escala: 1:300

Anexo 12. Corte Urbano G – G' Ampliado



Anexo 13. Corte Urbano H – H'

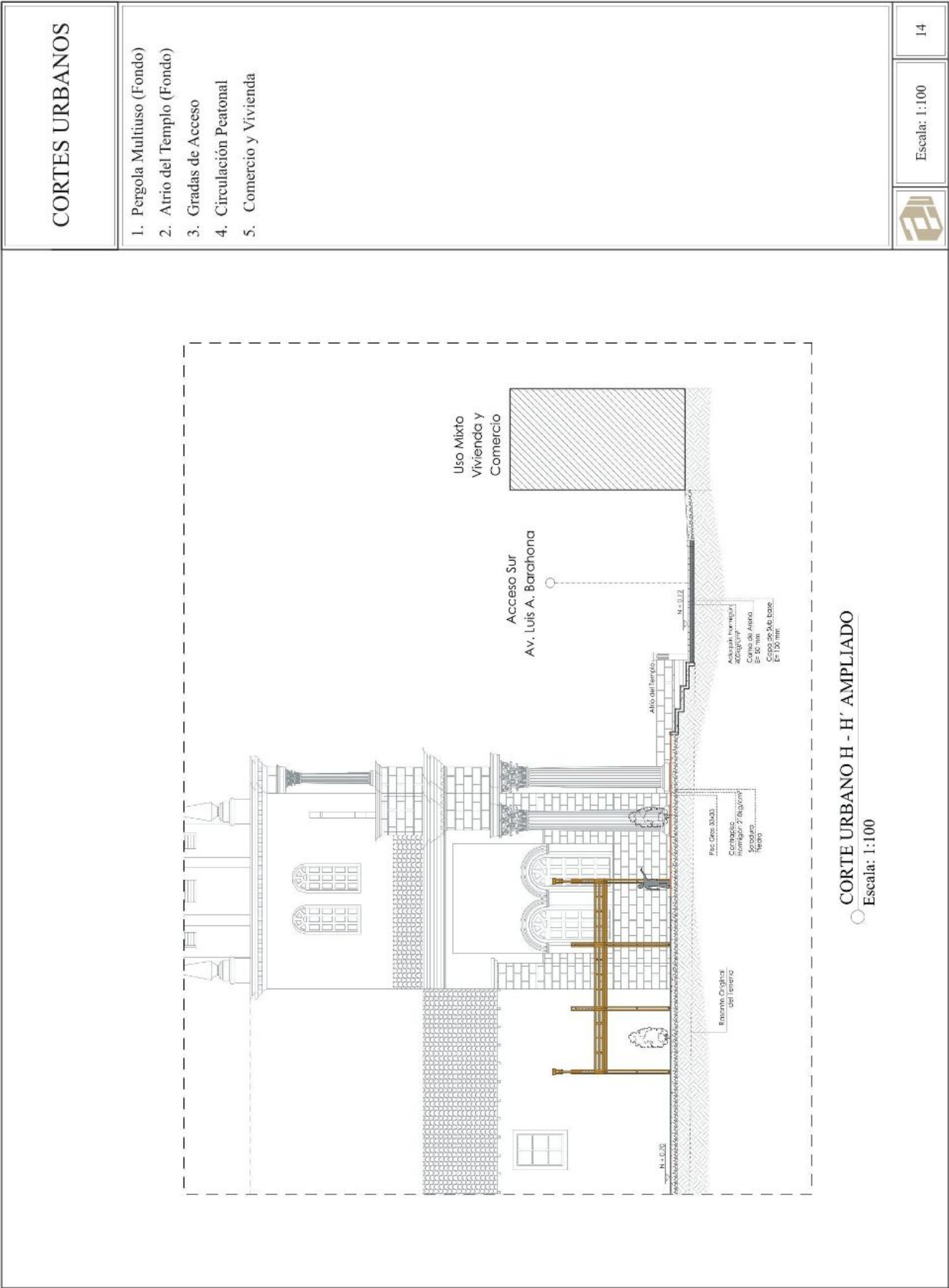
CORTE URBANO H - H'
Escala: 1:275

1. Vivienda
2. Acera Arborizada
3. Calzada y Estacionamientos
4. Pergola Multiuso (Fondo)
5. Plataforma Civica
6. Pergola Multiuso (Fondo)
7. Atrio del Templo (Fondo)
8. Gradas de Acceso
9. Circulación Peatonal
10. Comercio y Vivienda

Vivienda
Acceso Sur Comercio
Acceso Sur Almacenamiento
Revisar Corte Ampliado
Estacionamiento Original del Templo
Luz Solar

13

Anexo 14. Corte Urbano H – H' Ampliado



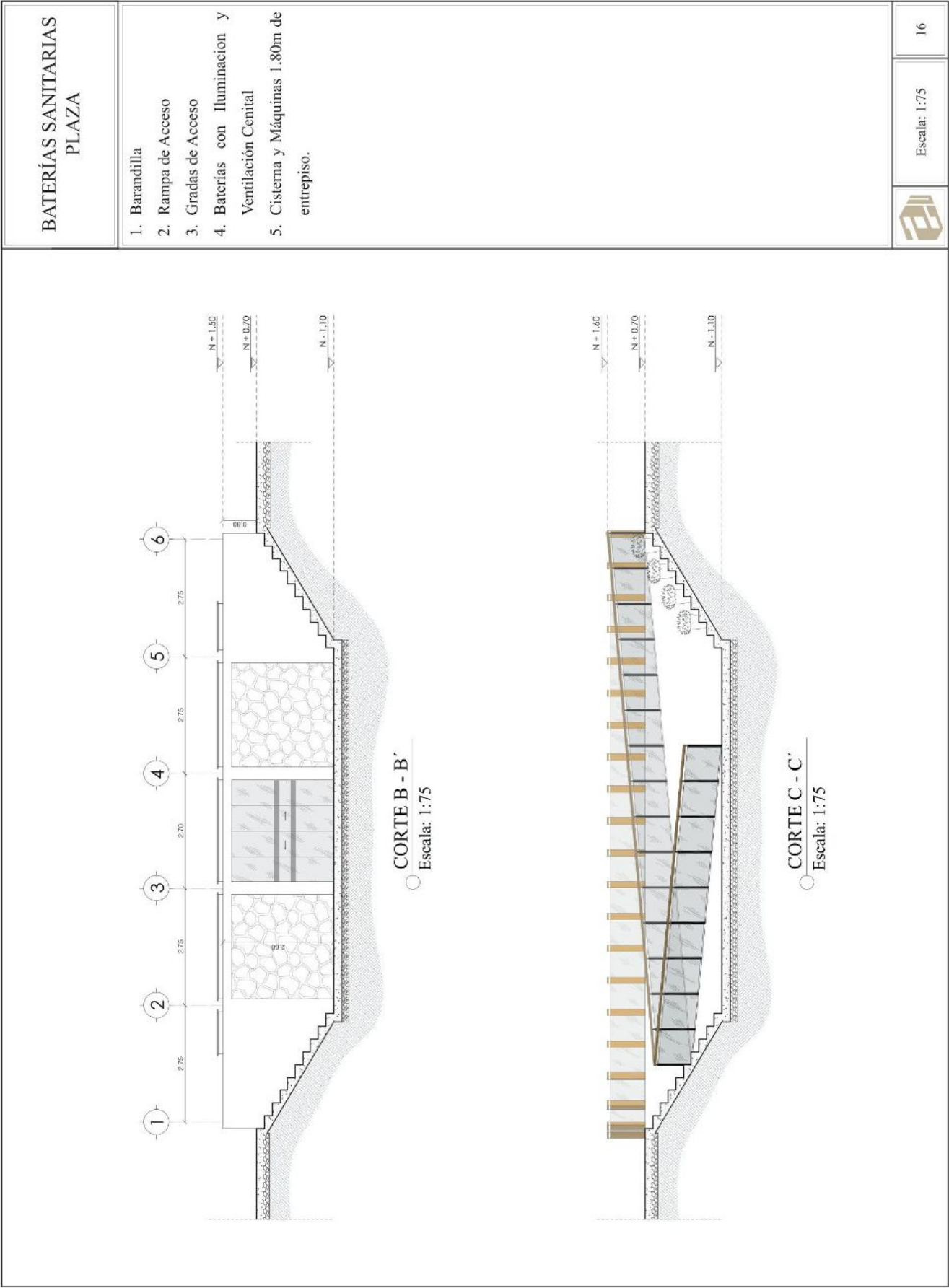
Anexo 15. Planta Arquitectónica

BATERÍAS SANITARIAS PLAZA

1. Cisterna
2. Cuarto de Máquinas
3. Área de Lavamanos Hombres y Mujeres
4. Baños de Hombres: 3 Urinarios, 2 Inodoros, 1 Inodoro para discapacitados.
5. Baños de Mujeres: 4 Inodoros, 1 Inodoro para discapacitados.
6. Gradas y Vestíbulo de Acceso
7. Rampa para Discapacitados

PLANTA ARQUITECTÓNICA Nivel - 1.10
Escala: 1:75

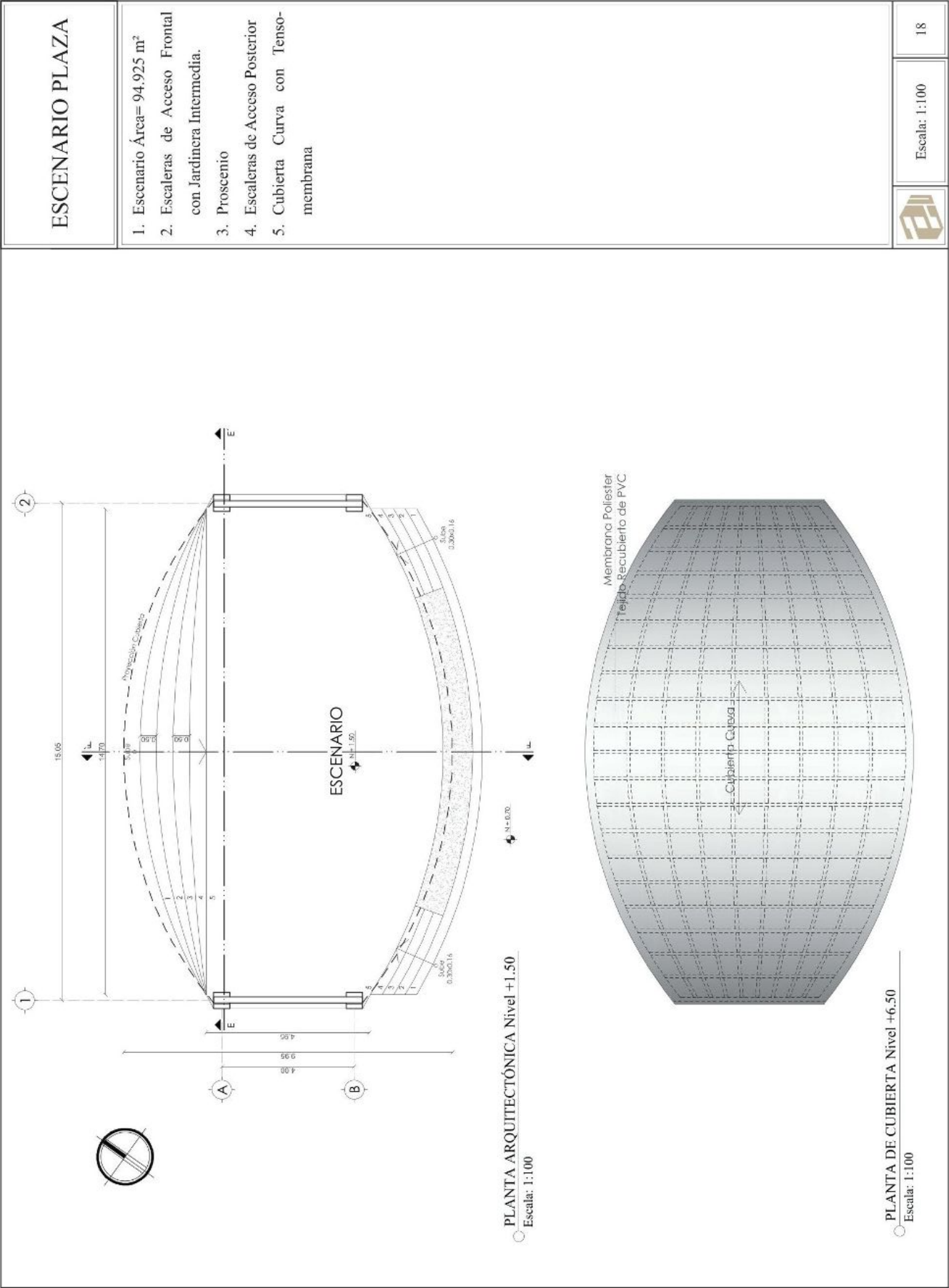
Anexo 16. Cortes Arquitectónicos



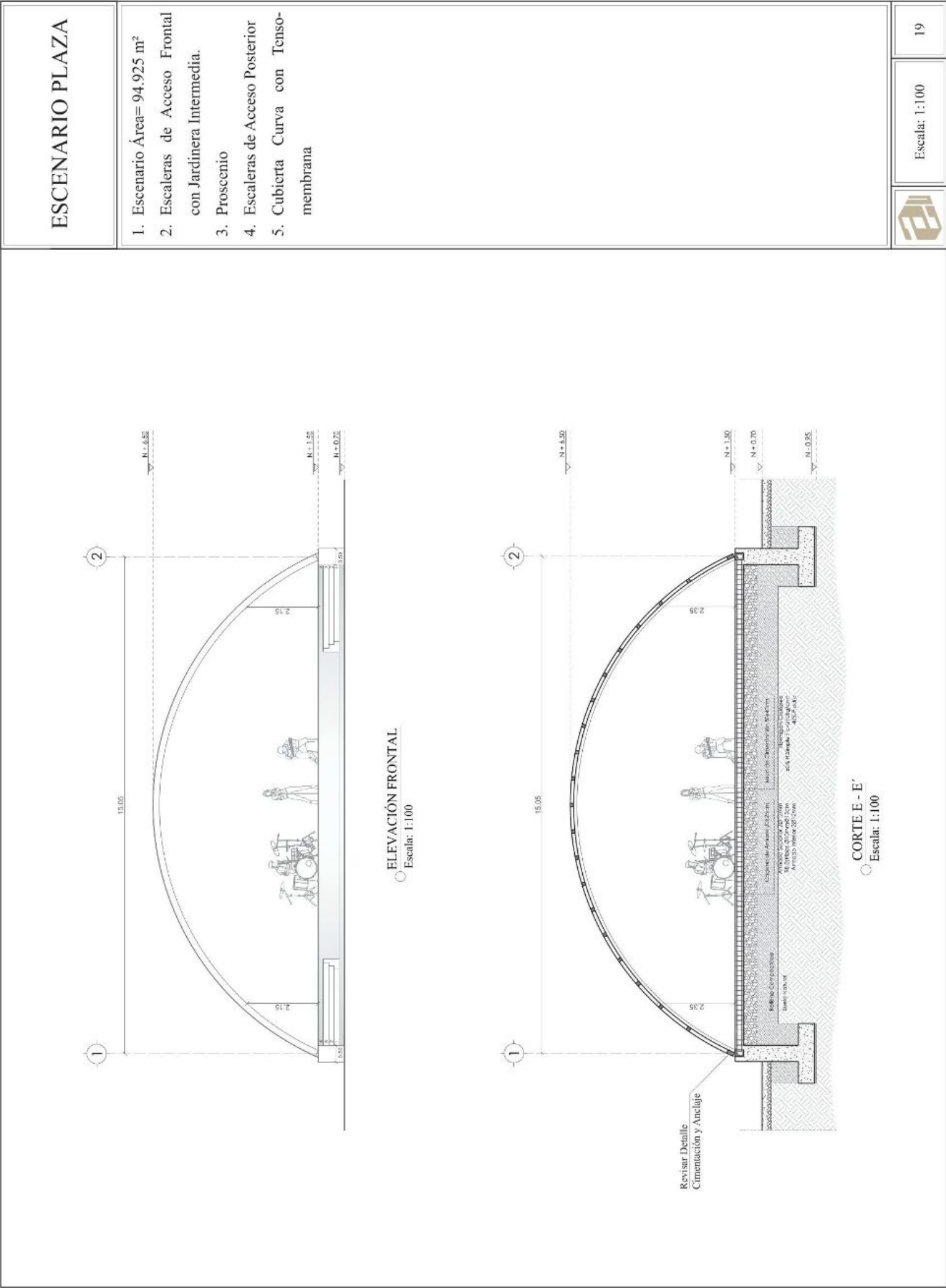
BATERÍAS SANITARIAS PLAZA	1. Barandilla 2. Rampa de Acceso 3. Gradas de Acceso 4. Baterías con Iluminación y Ventilación Cenital 5. Cisterna y Máquinas 1.80m de entrepiso.	Escala: Indicada 17
--------------------------------------	---	-----------------------------------

DETALLE VENTILACIÓN
Escala: 1:25

DETALLE BARANDILLAS
Escala: 1:50



Anexo 19. Elevaciones Escenario



Anexo 21. Detalle Escenario

ESCENARIO PLAZA

- 1. Escenario Área= 94,925 m²
- 2. Escaleras de Acceso Frontal con Jardinería Intermedia.
- 3. Proscenio
- 4. Escaleras de Acceso Posterior
- 5. Cubierta Curva con Tenso-membrana



Escala: Indicada

21

Anclaje a Estructura de Acero
Placa de Acero 500 x 500 x 12mm
Varilla Roscada Galvanizada 18mm
Tubo de Nivelación Soldado a Placa

Esc: 1:20

Cuello de Columna 0.50 X 0.50m
Armado 8 Ø 18mm
Estribos 15 Ø 10mm @ 15cm

Zapata Aislada 2.40 x 2.40 x 0.50 m
Varillas Ø 1.4mm @ 20cm

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

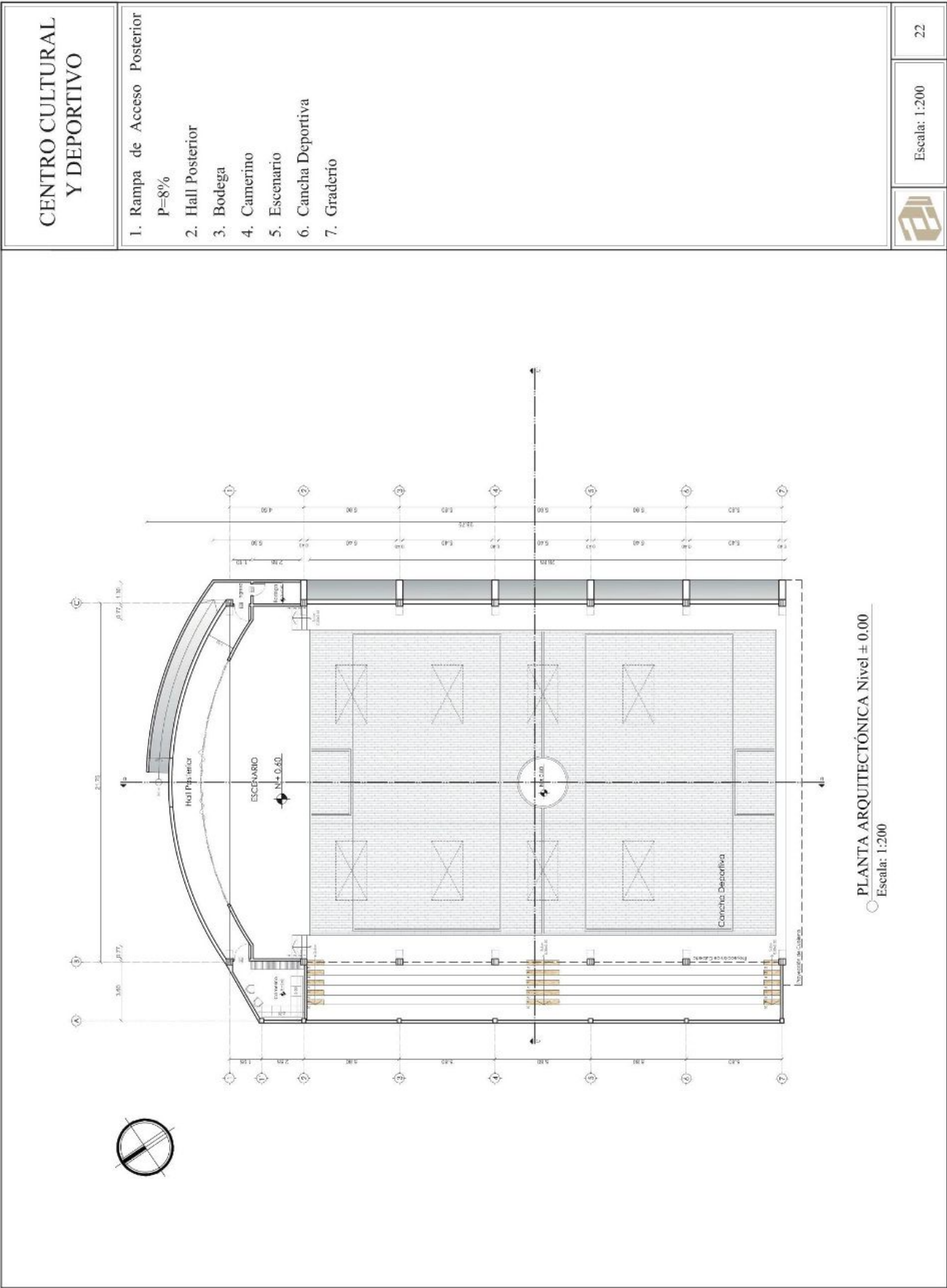
Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

Replanteo Hormigón Simple E=5 cm
F'c = 210kg/cm²

<

Anexo 22. Planta Arquitectónica CCD



Anexo 24. Planos Arquitectónicos Baterías CCD

CENTRO CULTURAL Y DEPORTIVO (BATERÍAS)

1. Baños de Hombres: 2 Urinarios, 1 Inodoro, 1 Inodoro para discapacitados.
 2. Baños de Mujeres: 2 Inodoros, 1 Inodoro para discapacitados.
 3. Rampa para Discapacitados.
 4. Fachada discreta, Arbustos (Eugenias) en Fachada.

ELEVACIÓN FRONTAL
 Escala: 1:75

PLANTA ARQUITECTÓNICA Nivel + 0.15
 Escala: 1:75

Anexo 25. Detalle Luminarias

[illegible]

Anexo 26. Detalle Luminarias

DETALLES CONSTRUCTIVOS	1. Luminarias Urbanas de 6m de altura, fabricadas con 4 perfiles de acero inoxidable (100x50x2) mm, creando una sección de 200x200mm. 2. La farola LED se instala sobre una estructura de acero inoxidable, esta estructura se suelda al poste a una altura de 5.80m. 3. El poste tiene un cimiento de Hormigón Armado que sobresale 0.20 m del nivel de piso terminado, se ancla una placa de acero de 6mm, que servirá como base para la fijación del poste metálico.	 Escala: 1:20 26
Unión con Soldadura TIG Tubo Rectangular Inoxidable 100x100x4mm Placa de Acero Inoxidable 200x200x10mm Armado Cuello 4 Varillas Ø 12mm 8 Estribos Ø 10mm @ 15cm Armado Base Sup. 5 Varillas Ø 12mm @ 10cm Inf. 5 Varillas Ø 12mm @ 10cm 0.50 1.00 0.05 Farola Led 200 w - 26000 lm - 3000k Perfiles de Acero Inoxidable T. Cuadrado 50X50X3mm Perfiles de Acero Inoxidable T. Cuadrado 50X50X3mm Unión Con Soldadura TIG 75 - 85 Amperios Tungsteno Zirconiado DETALLE ANCLAJE 1 Escala: 1:20 DETALLE ANCLAJE 2 Escala: 1:20		

Anexo 27. Plano Arquitectónico Pérgolas Multiuso

The figure consists of two architectural drawings of a canopy structure.

PLANTA DE CUBIERTA Nivel +2.80
Escala: 1:50

This plan view shows a rectangular canopy structure. The horizontal dimensions are 2.07m between grid lines A and B, B and C, C and D, and a total of 6.37m. The vertical dimension is 2.00m between grid lines 1 and 2. The structure is supported by columns at grid lines A, B, C, and D. The canopy is labeled "Membrana Polyester Tejido Recuberto de PVC" and "Proyección de Estructura".

ELEVACIÓN FRONTAL
Escala: 1:50

This front elevation shows the canopy structure from a side view. The horizontal dimensions are 2.07m between grid lines A and B, B and C, C and D, and a total of 6.37m. The vertical dimensions are 0.15m for the columns and 2.80m for the canopy height. The canopy is labeled "Membrana Polyester Tejido Recuberto de PVC" and "Proyección de Estructura". The elevation shows the canopy structure supported by columns at grid lines A, B, C, and D. The canopy is labeled "Membrana Polyester Tejido Recuberto de PVC" and "Proyección de Estructura".

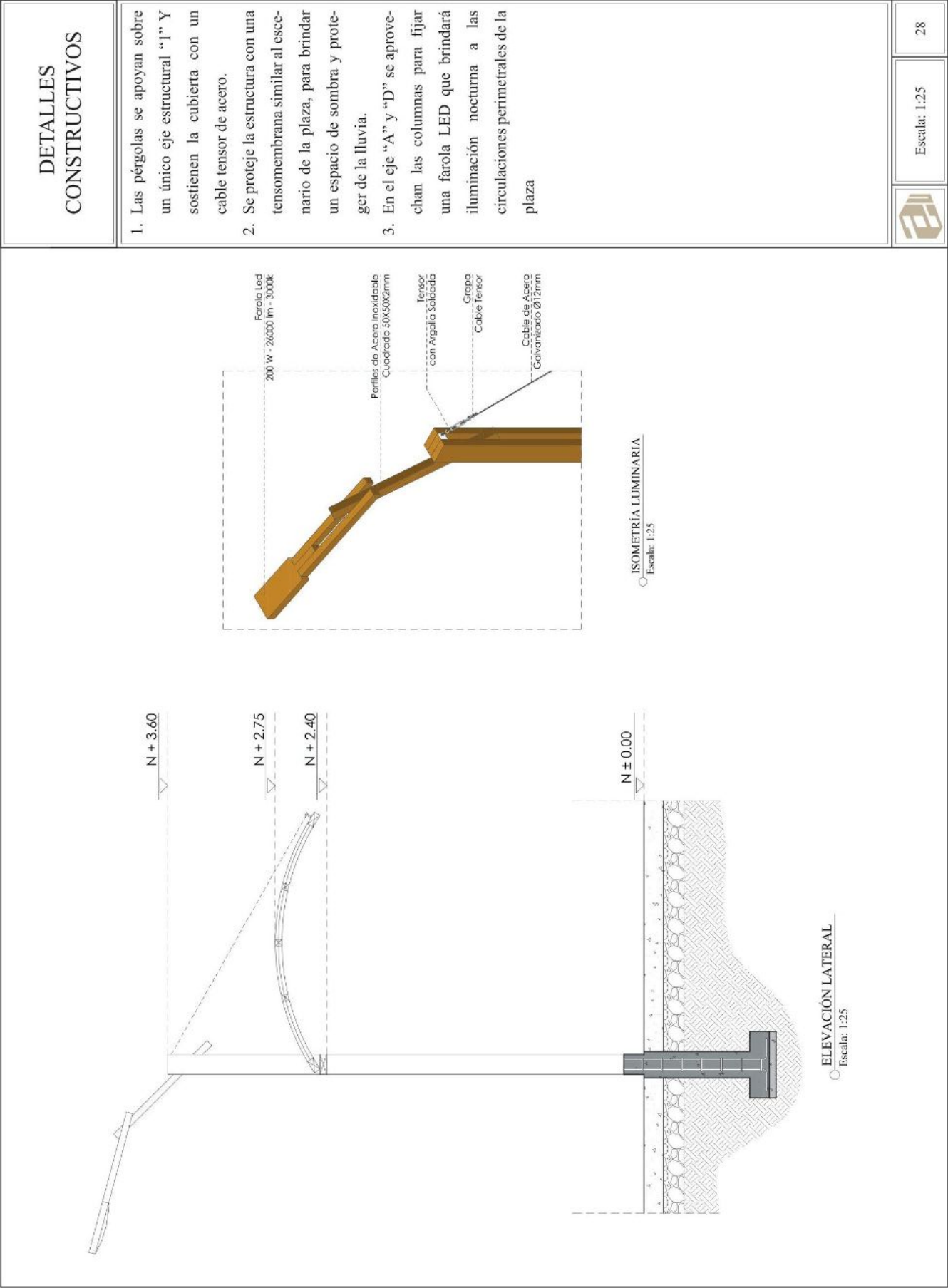
DETALLES CONSTRUCTIVOS

1. Las pérgolas se apoyan sobre un único eje estructural "1" Y sostienen la cubierta con un cable tensor de acero.
2. Se protege la estructura con una tensomembrana similar al esquinario de la plaza, para brindar un espacio de sombra y proteger de la lluvia.
3. En el eje "A" y "D" se aprovechan las columnas para fijar una farola LED que brindará iluminación nocturna a las circulaciones perimetrales de la plaza

Escala: 1:50

27

Anexo 28. Detalles Pérgolas Multiuso



Anexo 29. Planta Fuente de Piso

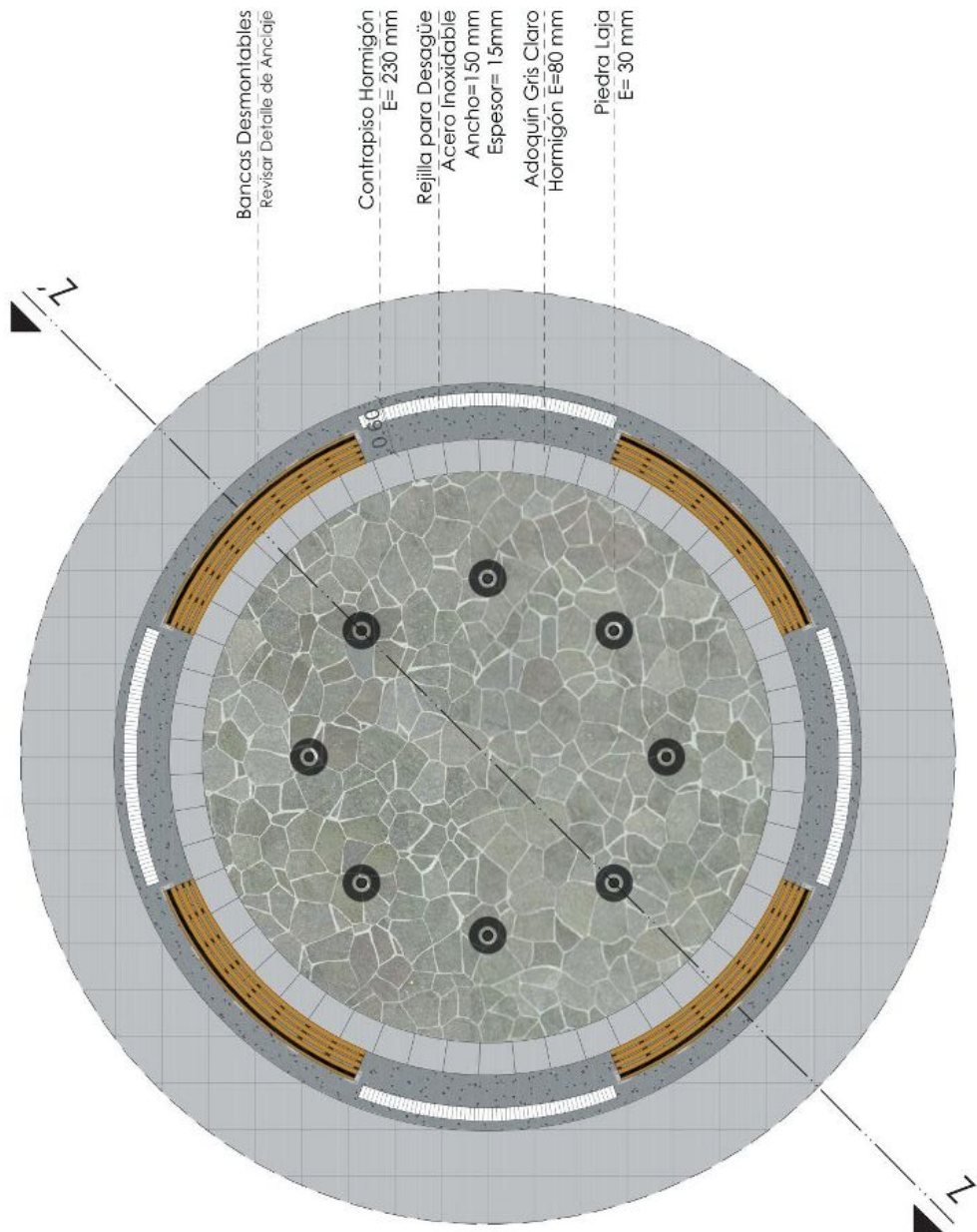
DETALLES
CONSTRUCTIVOS

1. La fuente está delimitada visualmente por una circunferencia de hormigón, sobre la misma se asientan las bancas, y se establecen los sumideros para la recolección de agua.
2. Las bancas se disponen de manera radial respecto a la circunferencia de la fuente, y se apoyan sobre una única fila de soportes verticales, la banca se estabilizará por la geometría curva y por los pernos de anclaje hacia el suelo.



Escala: 1:50

29

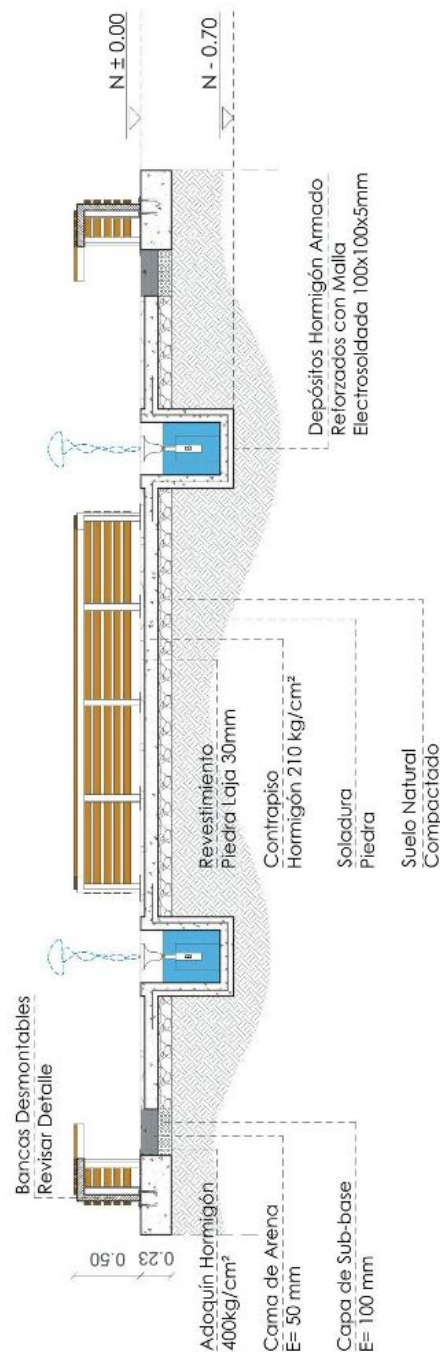


VISTA SUPERIOR
Escala: 1:50

Anexo 30. Corte Z – Z' Fuente de Piso

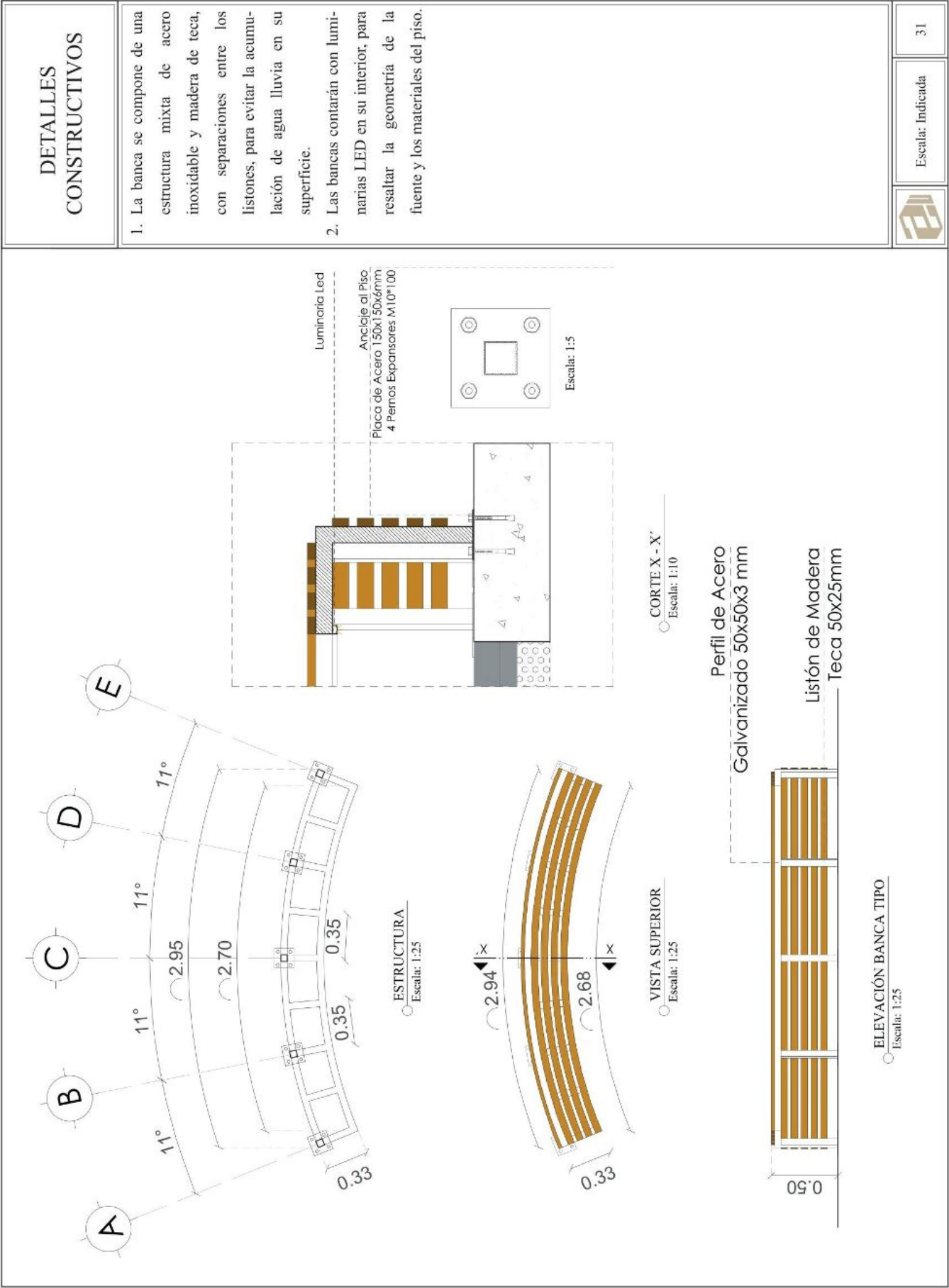
DETALLES CONSTRUCTIVOS

1. 8 Surtidores dispuestos de forma radial, respecto a la circunferencia de la fuente, cada uno de ellos cuenta con su propio depósito de agua.
2. Los surtidores se encuentran interconectados con tubería PVC de 4", para generar un solo cuerpo de agua.
3. Dentro de cada depósito, se instala una bomba de agua sumergible que cuenta con un variador de frecuencia incorporado.
4. Los depósitos se protegen con una tapa metálica empotrada, que tendrá perforaciones para drenar el agua hacia el depósito.
5. El desperdicio de agua se com-
pensa por medio de una distri-
buidora que está conectada a la
cisterna.
6. La fuente requiere de instala-
ciones eléctricas, mediante
tubería adicional.

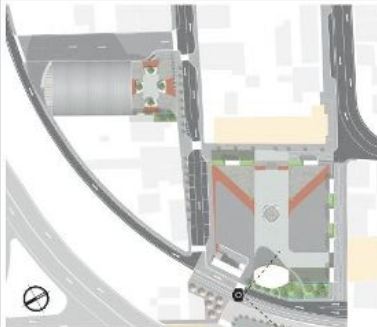


CORTEZ - Z'
Escala: 1:35

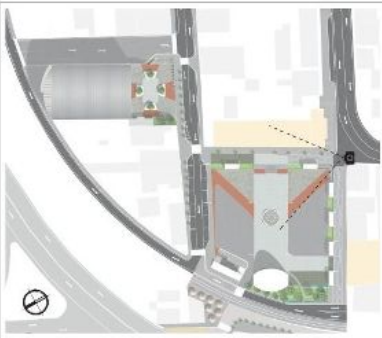
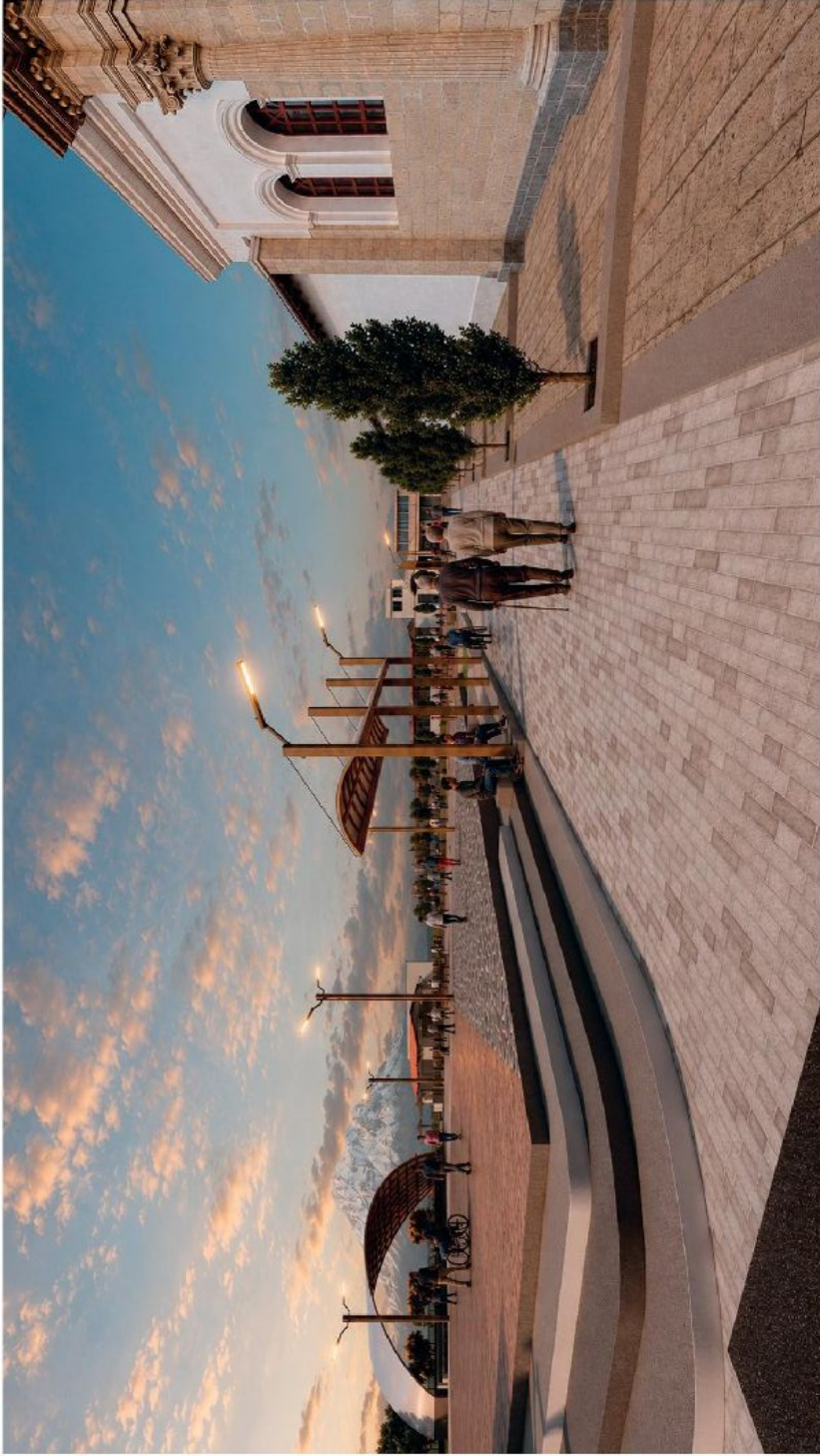
Anexo 31. Detalles Constructivos Bancas Plaza



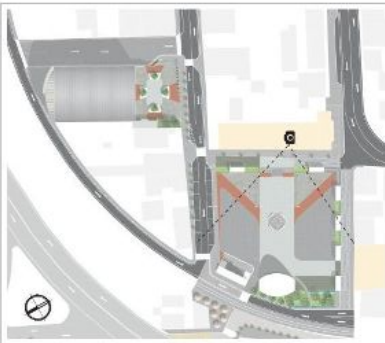
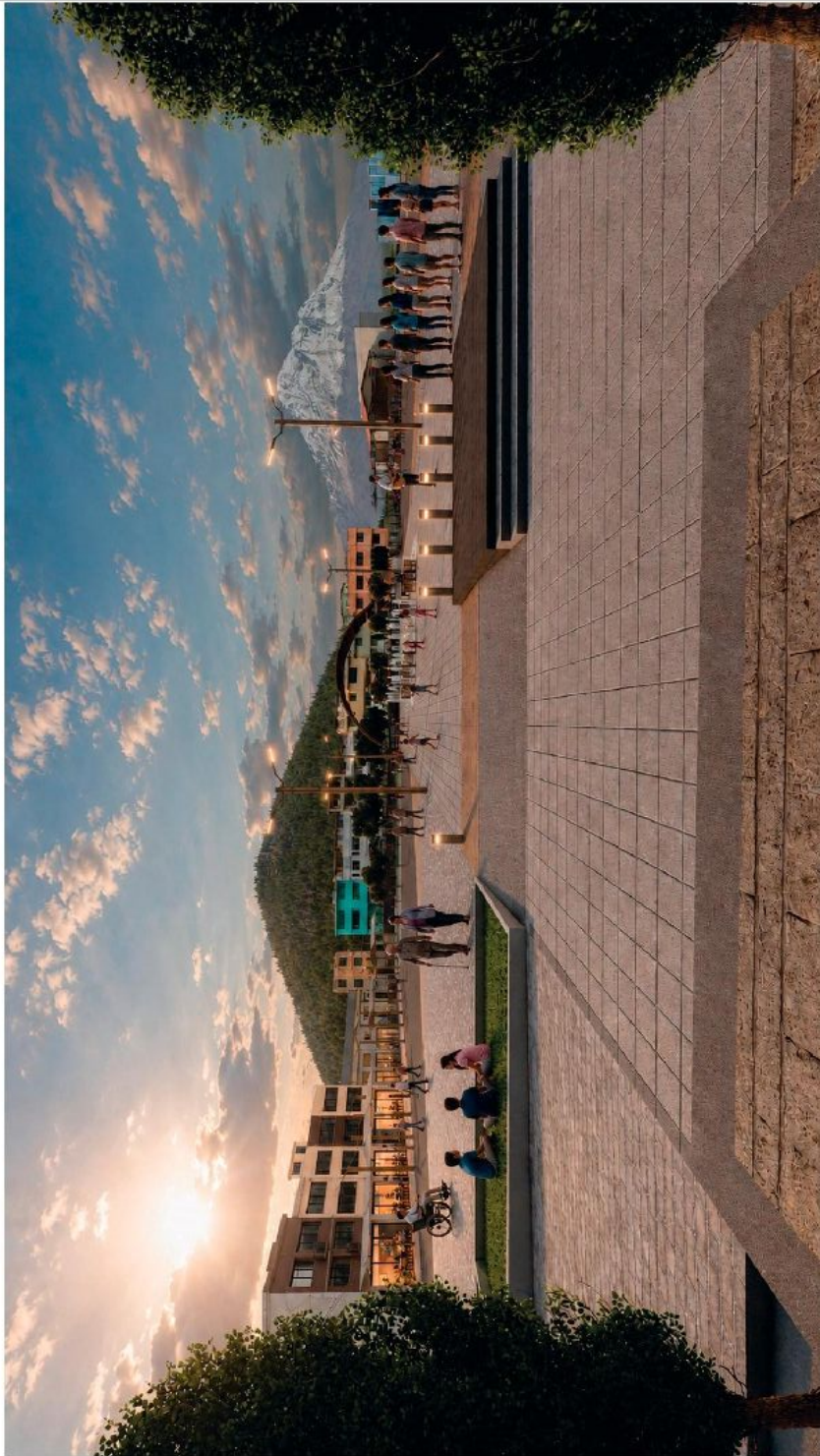
Anexo 33. Render Área Verde de Estancia

VISUALIZACIÓN ARQUITECTÓNICA		 Escala: Sin Escala 33
 ÁREA VERDE DE ESTANCIA		

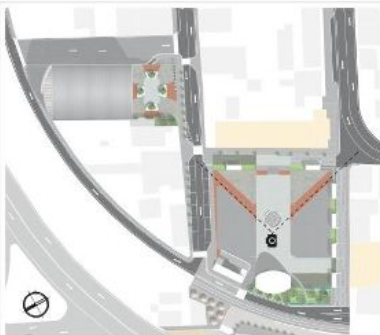
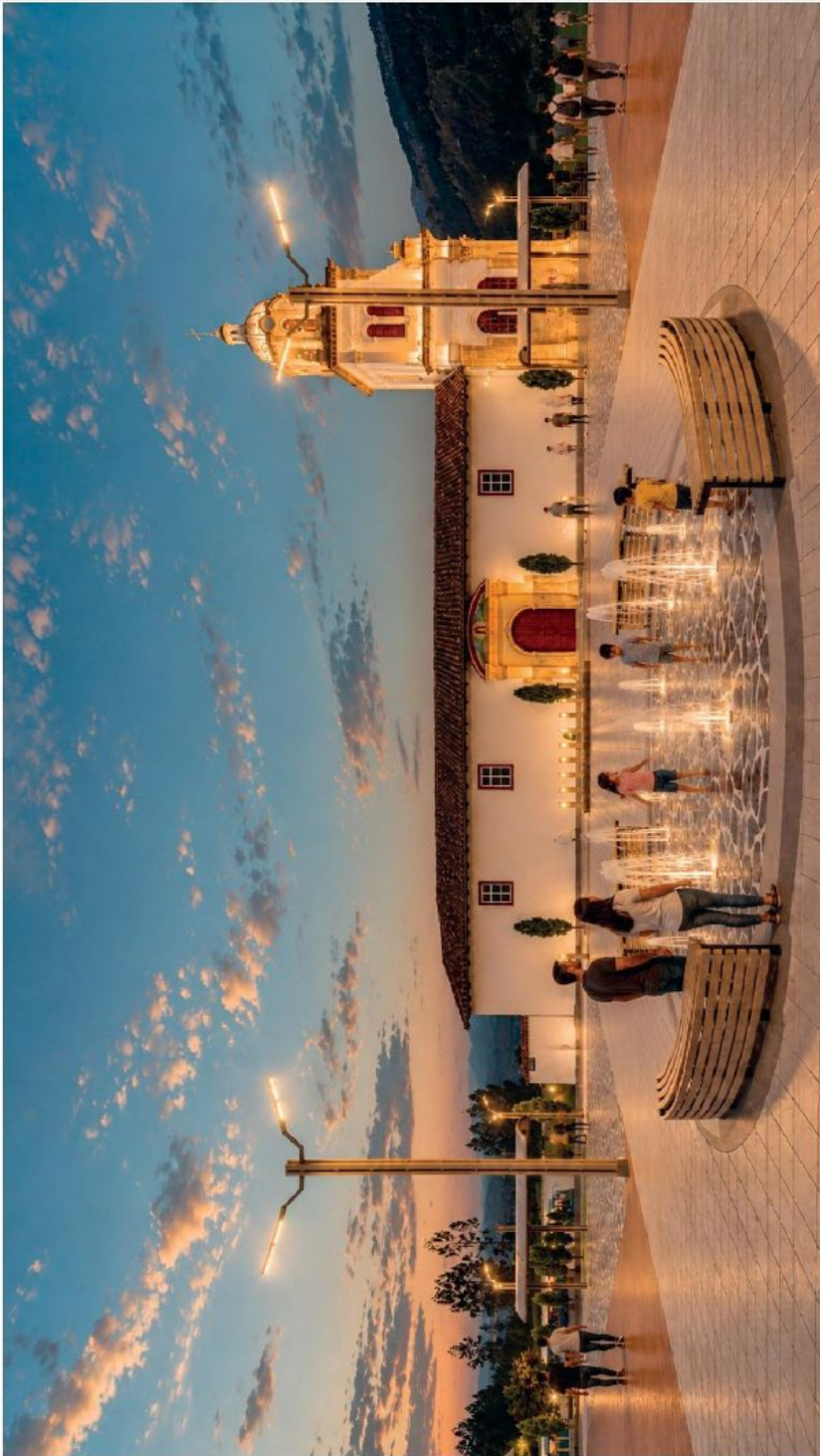
Anexo 34. Render Acceso Principal Plaza

VISUALIZACIÓN ARQUITECTÓNICA		Escala: Sin Escala 34
 ACCESO PRINCIPAL AV. Luis A. Barahona		

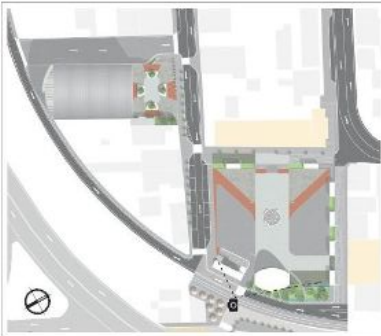
Anexo 35. Render Plaza desde el Templo

VISUALIZACIÓN ARQUITECTÓNICA		35 Escala: Sin Escala 
 PLAZA DESDE EL TEMPLO		

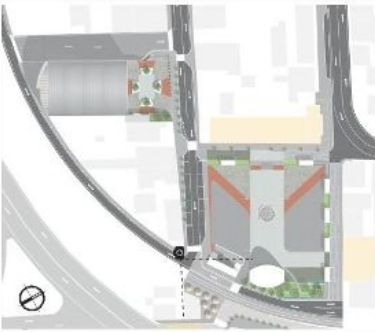
Anexo 36. Render Fuente Plaza

VISUALIZACIÓN ARQUITECTÓNICA		36 Escala: Sin Escala 
 FUENTE - PLATAFORMA CIVICA - TEMPLO		

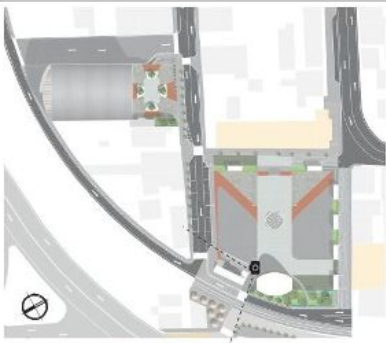
Anexo 37. Render Acceso desde la E35

VISUALIZACIÓN ARQUITECTÓNICA		37 Escala: Sin Escala 
 ACCESO DESDE LA E35		

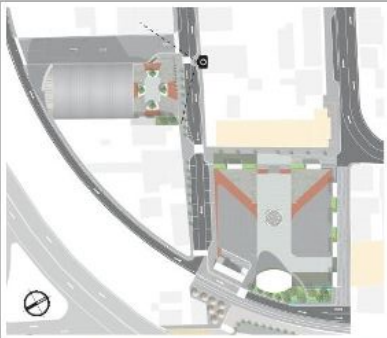
Anexo 38. Render Terraza Comercial

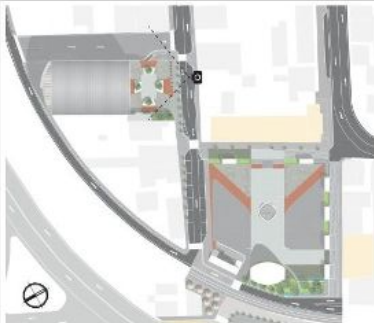
VISUALIZACIÓN ARQUITECTÓNICA		 Escala: Sin Escala 38
	FERROCARRIL Y TERRAZA COMERCIAL	

Anexo 39. Render Servicios Higiénicos

VISUALIZACIÓN ARQUITECTÓNICA		Escala: Sin Escala 39
SERVICIOS HIGIÉNICOS Y TERRAZA COMERCIAL		

Anexo 40. Render Estación de Autobuses

 ESTACIÓN DE BUSES - PLAZOLETA - CCD	VISUALIZACIÓN ARQUITECTÓNICA 	 Escala: Sin Escala 40
--	---	---

VISUALIZACIÓN ARQUITECTÓNICA		Escala: Sin Escala 41
 PLAZOLETA - CCD - ESTACIÓN DE BUSES		

Anexo 42. Maqueta Digital Día Común

VISUALIZACIÓN ARQUITECTÓNICA		 Escala: Sin Escala 42
		DÍA COMÚN

VISUALIZACIÓN ARQUITECTÓNICA	 A detailed architectural site plan of the fairground. It shows a large central paved area with various zones, including a circular area with a fountain, several rectangular zones with different paving patterns, and areas with greenery and trees. A road with a roundabout is visible on the left side. The plan is color-coded to distinguish different materials and zones.	 Escala: Sin Escala 43
	 A 3D digital rendering of the fairground at dusk. The scene shows a large, paved plaza with various zones, including a circular area with a fountain, several rectangular zones with different paving patterns, and areas with greenery and trees. The plaza is filled with people, and there are many colorful umbrellas (red, orange, yellow) and white awnings. The sky is a mix of orange and blue, indicating sunset or sunrise. The overall atmosphere is festive and lively.	 DÍA DE FERIA

Anexo 44. Maqueta Digital Día de Fiesta

VISUALIZACIÓN ARQUITECTÓNICA		 Escala: Sin Escala 44
 DÍA FESTIVO		