



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO**  
**FACULTAD DE INGENIERÍA**  
**CARRERA DE ARQUITECTURA**

Propuesta de intervención urbana arquitectónica para integrar el espacio público entre el sector de El Salto y La Estación, Latacunga

**Trabajo de Titulación para optar al título de Arquitecto**

**Autor:**

Guamangallo Tandalla, Paúl Israel

**Tutor:**

Mgs. Oviedo Salas, Gonzalo Paúl

**Riobamba, Ecuador. 2024**

## DECLARATORIA DE AUTORÍA

Yo, **Paúl Israel Guamangallo Tandalla**, con cédula de ciudadanía **055022669-0**, autor del trabajo de investigación titulado: **Propuesta de intervención urbana arquitectónica para integrar el espacio público entre el sector de El Salto y La Estación, Latacunga**, certifico que la producción, ideas, opiniones, criterios, contenidos y conclusiones expuestas son de mí 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 (a) de la obra referida, será de mi entera responsabilidad; librando a la Universidad Nacional de Chimborazo de posibles obligaciones.

En Riobamba, 18 de diciembre de 2024.



---

**Paúl Israel Guamangallo Tandalla**

C.I: 055022669-0



Dirección  
Académica  
VICERRECTORADO ACADÉMICO

*en movimiento*  
**SGC**  
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD  
UNACH-RGF-01-04-02.17  
VERSION 02: 06-09-2021

## DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR

Que suscribe, Arq. Mgs, Gonzalo Paul Oviedo Salas, catedrático adscrito a la facultad de ingeniería, por medio del presente documento certifico haber asesorado y revisado el desarrollo del trabajo de investigación titulado **“Propuesta de intervención urbana arquitectónica para integrar el espacio público entre el sector de El Salto y La Estación, Latacunga”**, bajo la autoría de **Paúl Israel Guamangallo Tandalla**; por lo que se autoriza ejecutar los trámites legales para su sustentación.

Es todo cuanto informar en honor a la verdad; Riobamba a los 18 días del mes de noviembre de 2024.



Arq. Gonzalo Paul Oviedo Salas, Mgs.

C.I: 1717156283



Dirección  
Académica  
VICERRECTORADO ACADÉMICO



## CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DE TRIBUNAL

Quienes suscribimos, catedráticos designados Miembros del Tribunal de Grado para la evaluación de trabajo de investigación **“Propuesta de intervención urbana arquitectónica para integrar el espacio público entre el sector de El Salto y La Estación, Latacunga”**, presentados por, **Paúl Israel Guamangallo Tandalla** con cédula de ciudadanía **0550226690**, bajo la tutoría de Mgs. Arq. Gonzalo Paul Oviedo Salas; certificamos que recomendamos 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 más nada que observar.

De conformidad a la normativa aplicable firmamos, en Riobamba a los 18 de diciembre del año 2024 a la fecha de su presentación.

Arq. Marcelo Alejandro Becerra Martínez, Mgs.  
**PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE GRADO**

Arq. José Remigio Gavidia Mejía, Mgs.  
**MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO**

Arq. Diego Buitrago, Mgs.  
**MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO**



Dirección  
Académica  
VICERRECTORADO ACADÉMICO



UNACH-RGF-01-04-02.20  
VERSIÓN 02: 06-09-2021

# CERTIFICACIÓN

Que, **Guamangallo Tandalla Paúl Israel** con CC: **055022669-0**, estudiante de la Carrera de **ARQUITECTURA**, Facultad de **INGENIERÍA**; ha trabajado bajo mi tutoría el trabajo de investigación titulado **"PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA ARQUITECTÓNICA PARA INTEGRAR EL ESPACIO PÚBLICO ENTRE EL SECTOR DE EL SALTO Y LA ESTACIÓN, LATACUNGA"**, cumple con el 10%, de acuerdo al reporte del sistema Anti-plagio **TURNITIN**, porcentaje aceptado de acuerdo a la reglamentación institucional, por consiguiente, autorizo continuar con el proceso.

Riobamba, 11 de diciembre del 2024

Arq. Gonzalo Raúl Oviedo Salas, Mgs.  
**TUTOR TRABAJO DE INVESTIGACIÓN**

## DEDICATORIA

*Quiero dedicar mi proyecto de titulación a toda mi familia que me ha apoyado incondicionalmente en este proceso, especialmente a mis padres que han sabido luchar con mucho esfuerzo para que todos sus hijos sean profesionales y recordarles que todos mis logros siempre van a hacer suyos. A mis abuelitos materno y paterno que cumplían con el oficio de ser maestros mayores sé que estarían muy felices por ahora cumplir este logro. A mis amigos que han sabido estar de inicio a fin en esta vida universitaria, con quienes he compartido grandes experiencias y anécdotas además que, también me han apoyado a cumplir esta meta.*

## AGRADECIMIENTO

*Quiero expresar mi gratitud a mis padres por ser mi fortaleza y apoyarme incondicionalmente. A mis hermanos por sus consejos y apoyo brindado, esta meta cumplida es de todos. A mi sobrina que con sus ocurrencias me ha alegrado en momentos difíciles.*

*A mi tutor arquitecto Gonzalo Oviedo por ser parte de este proceso al realizar el proyecto de titulación de igual manera a la arquitecta Gabriela Luna con quien tuve la oportunidad de desarrollar gran parte del proyecto y supo guiarme con su sabiduría y experiencia además de sus consejos compartidos conmigo.*

*Finalmente agradezco a mis amigos, por esos momentos compartidos en toda la carrera que forman parte de este logro en común.*

*Paúl Guamangallo*

## ÍNDICE GENERAL

DECLARATORIA DE AUTORÍA	
DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR	
CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL	
CERTIFICADO ANTIPLAGIO	
DEDICATORIA	
AGRADECIMIENTO	
ÍNDICE GENERAL	
INDICE DE FIGURAS	
RESUMEN	
ABSTRACT	
CAPITULO I .....	15
1. INTRODUCCIÓN.....	15
1.2. Problemática .....	18
1.3. Justificación .....	20
1.4. Objetivos .....	21
1.4.1. Objetivo General: .....	21
1.4.2. Objetivos Específicos:.....	21
CAPÍTULO II.....	22
2. MARCO TEÓRICO.....	22
2.1.1. Desarrollo urbano sostenible .....	22
2.1.2 Espacio público .....	23
2.1.3. Acceso y uso del espacio público.....	25
2.1.4. Espacio público como interacción social .....	26
2.1.5. Apropiación del espacio público .....	28
2.1.6. Ríos urbanos como espacio público.....	29
2.1.7. Plaza .....	31
2.2. Análisis de referentes.....	32
2.2.1. Referente urbano: Parque botánico río Medellín.....	32
2.2.1.1. Plan piloto .....	35
2.2.1.2. Estrategias de intervención urbanas .....	36
2.2.2. Referente arquitectónico: Sede CAF Región Sur .....	37
2.2.2.1. Estrategias de intervención .....	39
CAPÍTULO III .....	41
3. METODOLOGÍA.....	41

3.1 Tipo de metodología .....	41
3.2. Fases de la investigación.....	41
<b>CAPITULO IV .....</b>	<b>42</b>
<b>4.1. DIAGNÓSTICO MACRO DEL ÁREA DE ESTUDIO .....</b>	<b>42</b>
4.1.1. Delimitación del área de estudio .....	42
4.1.2. Demografía.....	42
4.1.3. Pirámide poblacional.....	42
4.1.4 Población por discapacidad .....	43
4.1.5 Autoidentificación de la población 2001-2022 .....	43
4.1.6 Clima .....	43
4.1.7 Hidrografía.....	44
4.1.8 Ruta de autobuses.....	45
4.1.9 Conectividad .....	45
4.1.10 Conectividad: puentes .....	46
4.2 Delimitación meso del area de estudio .....	46
4.2.1 Línea de tiempo: Plaza El Salto.....	47
4.2.2 Línea de tiempo: Centro Comercial Popular El Salto .....	47
4.2.3 Línea de tiempo: Mercado Cerrado Latacunga .....	47
4.2.4 Línea de tiempo: Parque Los Enamorados.....	47
4.2.5 Línea de tiempo: La Estación .....	48
4.2.6 Trazado urbano .....	48
4.2.7 Mapa de afectación de lahares.....	48
4.2.8 Morfología urbana.....	49
4.2.9 Edificado .....	49
4.2.10 Normativa uso de suelo.....	50
4.2.11 Uso de suelo planta baja.....	50
4.2.12 Alturas .....	50
4.2.13 Equipamientos .....	51
4.2.14 Verde urbano .....	51
4.2.15 Focos de atracción ciudadana .....	52
4.2.16 Edificios en desuso .....	52
4.2.17 Ocupación por vendedor ambulante .....	53
4.2.18 Zonas en degradación.....	53
4.2.19 Edificios de valor patrimonial catalogados .....	54
4.2.20 Actividad cultural.....	54
4.2.21 Estacionamientos .....	55

4.2.22 Cortes viales .....	55
4.2.23 Flujo peatonal .....	55
4.2.24 Flujo vehicular .....	56
4.2.25 Hidrografía del lugar .....	56
4.2.26 Topografía cortes urbanos .....	56
4.2.27 Cortes urbanos.....	57
4.2.28 Perfil urbano .....	57
4.2.29 FODA.....	57
<b>CAPITULO V .....</b>	<b>59</b>
<b>5.1. Propuesta Plan masa Integrar .....</b>	<b>59</b>
5.1.1. Redefinir el borde .....	60
5.1.2. Zonificación del Corredor Ecológico.....	60
5.1.3. Recreación del paisaje natural.....	61
5.1.4. Corredor ecológico: Tramos .....	61
5.1.5. Tramo 1: Parque Lineal.....	62
5.1.6. Tramo 1: Patrimonio .....	62
5.1.7. Tramo 1: Cultural .....	63
5.1.8. Isometrías Corredor Ecológico .....	63
5.1.9. Corredor Ecológico.....	63
5.1.10. Construir lo construido .....	63
5.1.11. Lineamientos y estrategias: Centro interactivo estación del tren.....	64
5.1.12. Lineamientos y estrategias: Estación ecológica .....	64
5.1.13. Lineamientos y estrategias: Mercado multifuncional .....	65
5.1.14. Lineamientos y estrategias: Casa de la cultura .....	65
5.1.15. Lineamientos y estrategias: U.E. La Inmaculada .....	65
5.1.16. Lineamientos y estrategias: Hospital General Latacunga .....	65
5.1.17. Espacio público .....	65
5.1.18 Perspectivas espacio público .....	66
5.1.19 Educación .....	66
5.1.20 Movilidad: cortes viales.....	66
5.1.21 Movilidad: Ruta de buses.....	66
5.1.22 Plan Masa .....	66
<b>5.2 Propuesta meso .....</b>	<b>66</b>
5.2.1 Propuesta espacio público .....	66
5.2.2 Propuesta de movilidad .....	67
5.2.3 Propuesta verde urbano .....	67

<b>5.2.4 Propuesta construir lo construido</b> .....	67
<b>5.2.5 Corte</b> .....	67
<b>5.3 Propuesta arquitectónica</b> .....	67
<b>5.3.1 Levantamiento de estado actual Mercado Cerrado Latacunga</b> .....	68
<b>5.3.1.1 Planta arquitectónica nivel +- 0.00m.</b> .....	68
<b>5.3.1.2 Planta arquitectónica nivel +3.10m.</b> .....	68
<b>5.3.1.3 Planta arquitectónica nivel +7.50m.</b> .....	68
<b>5.3.1.4 Planta arquitectónica nivel +11.90m.</b> .....	68
<b>5.3.1.5 Alzados de fachadas</b> .....	68
<b>5.3.1.6 Planta de cimentación</b> .....	68
<b>5.3.1.7 Losa nivel +3.10m.</b> .....	68
<b>5.3.1.8 Losa nivel +7.38m.</b> .....	68
<b>5.3.1.9 Losa nivel +11.78m.</b> .....	68
<b>5.3.1.10 Cubierta</b> .....	68
<b>5.3.1.11 Isometría estructura</b> .....	69
<b>5.3.1.12 Levantamiento fotográfico</b> .....	69
<b>5.3.2 Estrategias e intensiones</b> .....	69
<b>5.3.3 Propuesta emplazamiento</b> .....	69
<b>5.3.4 Propuesta planta arquitectónica nivel +- 0.00m.</b> .....	69
<b>5.3.5 Propuesta planta arquitectónica nivel +3.10m.</b> .....	69
<b>5.3.6 Propuesta planta arquitectónica nivel +7.50m.</b> .....	69
<b>5.3.7 Propuesta planta arquitectónica nivel +11.90m.</b> .....	69
<b>5.3.8 Propuesta de fachadas arquitectónicas</b> .....	69
<b>5.3.9 Cortes arquitectónicos</b> .....	69
<b>5.3.10 Isometrías del proyecto</b> .....	70
<b>CAPITULO VI</b> .....	<b>71</b>
<b>6.1 CONCLUSIONES</b> .....	<b>71</b>
<b>6.2 RECOMENDACIONES</b> .....	<b>73</b>

## INDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1</b>	Bogotá ciudad sostenible de Latinoamérica .....	23
<b>Figura 2</b>	Museo Pompidou, París .....	25
<b>Figura 3</b>	Escalinatas de la Castillo paseo Pelileo.....	26
<b>Figura 4</b>	Plaza de Armas en Lima Perú .....	28
<b>Figura 5</b>	Parque urbano Cumandá, Quito .....	29
<b>Figura 6</b>	Entorno Parque del Río Medellín.....	30
<b>Figura 7</b>	Plaza Huerto San Agustín, Quito .....	32
<b>Figura 8</b>	Ubicación parque Río Medellín .....	33
<b>Figura 9</b>	Tramo 3 del plan piloto Río Medellín .....	36
<b>Figura 10</b>	Ubicación sede CAF .....	38
<b>Figura 11</b>	Tasa de crecimiento poblacional, Latacunga.....	42
<b>Figura 12</b>	Pirámide poblacional hombres y mujeres, Latacunga .....	42
<b>Figura 13</b>	Aumento de población por discapacidad, Latacunga .....	43
<b>Figura 14</b>	Variación de autoidentificación de la población, Latacunga .....	43
<b>Figura 15</b>	Mapa de hidrografía, Latacunga .....	45
<b>Figura 16</b>	Rutas de bus urbano, Latacunga.....	45
<b>Figura 17</b>	Conectividad, Latacunga.....	46
<b>Figura 18</b>	Delimitación meso del área de estudio.....	47
<b>Figura 19</b>	Trazado urbano .....	48
<b>Figura 20</b>	Mapa afectación por lahares.....	48
<b>Figura 21</b>	Morfología urbana .....	49
<b>Figura 22</b>	Mapeo edificado .....	49
<b>Figura 23</b>	Normativa uso de suelo.....	50
<b>Figura 24</b>	Mapeo uso de suelo planta baja .....	50
<b>Figura 25</b>	Mapeo alturas.....	51
<b>Figura 26</b>	Mapeo equipamientos .....	51
<b>Figura 27</b>	Mapeo verde urbano .....	52
<b>Figura 28</b>	Mapeo focos de atracción ciudadana.....	52
<b>Figura 29</b>	Edificios en desuso .....	53
<b>Figura 30</b>	Mapeo ocupación por vendedor ambulante.....	53
<b>Figura 31</b>	Mapeo zonas de degradación .....	54
<b>Figura 32</b>	Mapeo edificios de valor patrimonial catalogados .....	54
<b>Figura 33</b>	Mapeo actividad cultural.....	55
<b>Figura 34</b>	Mapeo estacionamientos .....	55
<b>Figura 35</b>	Mapeo flujo vehicular .....	56
<b>Figura 36</b>	Hidrografía del lugar de estudio.....	56
<b>Figura 37</b>	Hidrografía del lugar de estudio.....	57
<b>Figura 38</b>	Plana masa Integrar.....	59
<b>Figura 39</b>	Zonificación propuesta.....	60
<b>Figura 40</b>	Recuperar flora y fauna.....	61
<b>Figura 41</b>	Tamos del Corredor Ecológico .....	62
<b>Figura 42</b>	Eje construir lo construido .....	64

## RESUMEN

El presente trabajo de investigación tiene como intención generar una propuesta urbana arquitectónica que permita integrar el espacio público entre el sector de El Salto y La Estación en la ciudad de Latacunga, para ello se ha utilizado una metodología cualitativa en base al diagnóstico del lugar el cual permite tener resultados del estado actual del lugar resumidos en un análisis de Fortalezas Oportunidades Debilidades y Amenazas (FODA), que permitirá el desarrollo de una propuesta urbana el cual se desarrolla en base a cinco ejes de intervención: Eje Corredor Ecológico, Eje Equipamiento, Eje Espacio Público, Eje Educación y Eje Movilidad; donde el eje estructurante del espacio público es el Corredor Ecológico planteado en las orillas del río Cutuchi permitiendo revalorar al río proponiendo en su recorrido por el lugar de análisis espacios recreativos, culturales y contemplación del paisaje tejiendo el un lado del otro a través de puentes peatonales que ayudan a la fragmentación del área de estudio.

La propuesta arquitectónica toma como partida las diferentes intervenciones que se realizaron en el sector de El Salto donde el Mercado Cerrado Latacunga es una edificación que no permite integrar los espacios públicos adyacentes por lo que se decide intervenir en el equipamiento para tener una mejor continuidad de espacios públicos además de convertir al mercado en un espacio socio-económico, cultural, gastronómico y educativo tomando en cuenta la historia del lugar y así revitalizar el sector en beneficio de la ciudad y sus habitantes.

**Palabras clave:** Intervención urbana y arquitectónica, espacio público, corredor ecológico, mercado, río

## ABSTRACT

This research project aims to generate an urban architectural proposal integrating public space between the El Salto and La Estacion sectors in Latacunga. A qualitative methodology was used based on a diagnosis of the area to achieve this, which provides a summary of the current state of the location through an analysis of Strengths, Opportunities, Weaknesses, and Threats (SWOT); this analysis enables the development of an urban proposal structured around five intervention axes: Ecological Corridor Axis, Equipment Axis, Public Space Axis, Education Axis, and Mobility Axis. The structuring axis of public space is the Ecological Corridor, located along the Cutuchi River. It revalues the river by proposing recreational, cultural, and landscape contemplation spaces throughout the study area. Pedestrian bridges connect the two sides, reducing fragmentation.

The architectural proposal builds upon various interventions in the El Salto sector, particularly the Mercado Cerrado Latacunga, which hinders integration with adjacent public spaces. Therefore, the proposal involves intervening in the equipment to ensure better continuity of public spaces and transforming the market into a socio-economic, cultural, gastronomic, and educational hub that considers the area's history, revitalizing the sector to benefit the city and its inhabitants.

**Keywords:** Urban and architectural intervention, public space, ecological corridor, marketplace, river.



Firmado electrónicamente por:  
ANA ELIZABETH  
MALDONADO LEON

Reviewed by:

Ms.C. Ana Maldonado León

ENGLISH PROFESSOR

C.I.0601975980

## CAPITULO I

### 1. INTRODUCCIÓN

La Constitución de la República del Ecuador del 2008 ha logrado garantizar el derecho ciudadano a “la ciudad”. En los artículos 30 y 31 se habla sobre el derecho a un hábitat seguro donde se garantice el disfrute de la ciudad con principios de sustentabilidad, así como también de una calidad de vida adecuada (Constitución de la República del Ecuador, 2008:24), hasta el momento, la normativa expedida en Montecristi con relación a este derecho no se ha logrado consolidar en la práctica y no se lo hará sino hasta que todos los actores inmersos en la sociedad cumplan con sus deberes y acaten sus obligaciones.

El Salto y La Estación son dos barrios históricos de la ciudad de Latacunga, separados por el río Cutuchi. El primero se caracterizaba por dos plazas donde se convirtió en un álgido punto de encuentro para comerciantes que llegaban de las comunidades rurales atravesando el puente 5 de Junio, elaborado con piedra; el lugar ha tenido diversos usos como terminal terrestre en el año de 1937 (Plaza Chile); también como piscina municipal a mediados del siglo XX (Plaza Rafael Cajiao) donde actualmente se encuentra el Centro Comercial Popular El Salto. El segundo fue importante para el desarrollo económico de la ciudad debido a la llegada del ferrocarril que se encontraba entre las ciudades de Guayaquil y Quito, en donde se distribuían productos como la papa, la cebolla, zanahoria, cebada, maíz y frutos de la sierra.

En la actualidad tras diversas intervenciones del espacio público en El Salto y La Estación aún existen ciertas deficiencias en cuanto a áreas verdes, recreacionales, zonas de cohesión social, seguridad, es decir, una falta de integración de proyectos que ayude a solucionar los problemas sociales, económicos, ambientales, segregación social y fragmentación socio-urbana.

## **Antecedentes**

Urbanísticamente hablando, Latacunga es una de las ciudades cuyo trazado primitivo se realizó en forma de damero, en donde sus edificaciones más emblemáticas todavía se conservan. Es así como siendo el núcleo central de la provincia tuvo un auge predominante entre los siglos XV y XVIII, donde los obrajes y las propiedades agrícolas ayudaron al crecimiento de la industria, ya que aportaban tanto a la provincia como a la Real Audiencia de Quito.

El 11 de noviembre de 1820 Latacunga obtiene su independencia, pasando a ser parte de la provincia de León y el 31 de mayo de 1938 se decreta el cambio de nombre, pasando de provincia de León a provincia de Cotopaxi, desde ese momento su desarrollo cambia a pasos agigantados ya que se benefició de obras viales, ferroviarias, aeropuerto, del cual vuelve a florecer la economía en la producción agropecuaria (GAD Municipal Latacunga,2016).

La llegada del ferrocarril a Latacunga, en 1907, desde esa fecha, se destacó por ser el punto intermedio entre Guayaquil y la capital ecuatoriana. Constituyó una fuente económica para la ciudad, fue uno de los centros de acopio y distribución de productos agrícolas más grandes como la papa, maíz, cebolla, zanahoria y frutas típicas de la región interandina. 107 años después, La Estación fue restaurada y habilitada para hacer recorridos turísticos que atraerían visitantes nacionales y extranjeros. Es también una parada obligatoria para quien desee conocer la historia de Latacunga y su importancia en el desarrollo agrícola, comercial y tecnológico de la región central.

El puente sobre el río Cutuchi (5 de junio), une la estación del ferrocarril con la ciudad de Latacunga, consta de doce arcos de cal y piedra con uno de hierro a la altura de 17 metros sobre el nivel del río; este diseño del siglo XVIII, seguramente, fue un importante referente la construcción del puente que sigue sirviendo a la ciudad y, que según anotaciones del historiador César Moya, se efectuó en 40 años; cuando se inauguró, el 22 de agosto de 1920, era el más extenso del Ecuador con más de 100 metros. Ha sufrido, en más de una ocasión, modificaciones, mutilaciones, añadidos, acciones que en su mayoría han afectado su valor estético patrimonial, sin embargo en nada debilita su simbolismo e historia, ya que después de este, fue construido el puente ‘chiquito’ en la década de los 30 y 40 del siglo XIX por el Municipio de Latacunga, y en los subsiguientes años, otros han posibilitado la integración de nuevos barrios a su creciente desarrollo urbano, sumando a sus apelativos distintivos el ser la ‘Ciudad de los puentes’.

El Salto es un barrio tradicional de la parroquia La Matriz de Latacunga, un barrio eminentemente comercial, que ha tenido como centro emblemático la plaza y la iglesia de El Salto. Las ferias antes realizadas en la plaza mayor y en la plaza San Francisco se trasladó a la cercanía del ingreso a la urbe (plaza El Salto) donde al crecer la población se volvió un lugar de encuentro para comerciantes que llegaban de las comunidades rurales de la ciudad. Fue allí donde dos plazas se crearon. En la primera, plaza El Salto, se vendía comida criolla, jugos, abarrotes y plásticos y prácticas de ecuavoley que se cumplía en horario vespertino. Mientras que, en la segunda, plaza Rafael Cajiao, se ofertaba legumbres, cárnicos, hortalizas, frutas, hierbas medicinales entre otros productos.

Entre la estación del ferrocarril y El Salto, por debajo del puente 5 de Junio se encuentra el parque de Los Enamorados, parque que hasta la actualidad no cumple con su rol de espacio público ya que se encuentra en una situación de abandono debido a la inseguridad que este causa a la pobladores de la zona.

## **1.2. Problemática**

El espacio público es uno de los principales ejes de convivencia y disfrute, en el que los seres humanos encuentran un lugar para socializar, evitando el individualismo. Por ello se considera necesario entenderlo más allá de un espacio físico, y considerarlos como un elemento integrador y generador de desarrollo social. Los espacios públicos urbanos deben admitir la integración de los diferentes ciudadanos con sus actividades, propiciar el encuentro, la estancia, la recreación, la expresión y expansión cultural, el contacto de la humanidad con lo nativo y la continuidad de los sistemas naturales en lo urbano; combinando lo original con lo construido, utilizándolos armónicamente como herramientas fundamentales del desarrollo urbano.

Los espacios públicos en Cotopaxi expresan un alto grado de abandono en la mayoría de los cantones, ya que los mismos han quedado en el olvido por parte de las autoridades. Por tal motivo, los espacios públicos se han transformado en un problema de sanidad, de inseguridad y de la expansión de problemas sociales graves para la sociedad ya que carecen de iluminación, mobiliario urbano, áreas verdes, zonas de entretenimiento y diversión para infantes, no cuentan con accesibilidad para todo tipo de personas y la baja considerable de espacios verdes.

En la ciudad de Latacunga tras las intervenciones realizadas en el año 2010 en el Mercado Cerrado Latacunga y las plazas El Salto y Rafael Cajiao debido a que estas se volvieron insalubres, sin protección de la lluvia ni de los rayos del sol, los alimentos se expedían a la intemperie expuestos a factores ambientales del caos vehicular se repotenció el Mercado Cerrado, se construyó el Centro Comercial Popular El Salto y se rediseñó la plaza El Salto, espacios que prometían cambiar la imagen urbana del sector.

Sin embargo, a pesar de las intervenciones realizadas en estos equipamientos en la actualidad se puede evidenciar como los proyectos no fueron diseñados en conjunto sino más bien individualmente para satisfacer los problemas que en ese entonces tenía el sector. La plaza El Salto ha estado en constantes intervenciones desde entonces, mientras que la plaza Rafael Cajiao se ha convertido en el principal foco de vendedores informales que ocupan mayor parte de la plaza interrumpiendo la movilidad peatonal generando acumulación de personas donde la delincuencia forma parte de ella; además de la ausencia de áreas verdes, mobiliario público y espacios de recreativos y culturales. El Mercado Cerrado Latacunga no se integra con la principal fuente hídrica de la ciudad, el río Cutuchi

y a la vez con el parque de los Enamorados, el diseño da la espalda a estos espacios públicos ya que existe un gran muro y a que la topografía existente impide esta relación.

El barrio La Estación es conocido históricamente, por el paso del tren que le dio su nombre a la localidad, y por la venta de hallullas postre tradicional del laticungueño. Sin embargo, ahora se lo conoce porque se ha convertido en zona roja tras el cierre de operaciones del ferrocarril. En la zona se hace presente la inseguridad, delincuencia y la presencia de trabajadoras sexuales que afectan la imagen urbana del sector y el libre esparcimiento de actividades recreacionales. Además, la elevada confluencia del tránsito causado por la avenida 5 de junio principal acceso para la urbe y la cercanía del Terminal Terrestre hace que el nivel de contaminación ambiental, visual y auditiva sea muy elevado en la zona.

### **1.3. Justificación**

Parte del espacio público en la ciudad de Latacunga ha sido descuidado por la falta de planificación de las autoridades, mismas que presentaron problemas a mediados del 2008 debido a la inapropiada infraestructura para las diferentes actividades comerciales, alimentos procesados, alimentos preparados, platos típicos, las cuales presentan insalubridad, además de la venta de productos de limpieza, prendas de vestir, entre otros.

Tras las intervenciones realizadas en el año 2010 con la ordenanza de recuperación de plazas y mercados; las plazas El Salto, Rafael Cajiao, Mercado Cerrado Latacunga, parque de Los Enamorados y La Estación del tren no cubren las necesidades de la población por un inadecuado análisis de los lugares que se intervinieron, ya que ninguno de los espacios públicos se integra entre ellos.

El espacio público en la ciudad de Latacunga carece de infraestructura verde y espacios que entiendan la dinámica de la ciudad. Tal es el caso de los lugares de estudio que, al ser espacios públicos tienen zonas subutilizadas que no aportan a la cohesión de la población. Si bien se han realizado intervenciones en estos lugares no se ha podido integrar espacialmente los sitios de intervención.

Por el parque de Los Enamorados atraviesa el río Cutuchi cuyo valor ha sido minimizado para el desarrollo de la ciudad; además alrededor a este lugar se encuentra La Estación del tren que debido a la ausencia del ferrocarril se ha convertido en un espacio prácticamente abandonado, tomando en cuenta que los mismos pueden aportar ambiental, social y económicamente a la ciudad de Latacunga.

Mejorar el espacio urbano-arquitectónico del lugar deberá fundamentarse en un diagnóstico de necesidades de la población, de los problemas culturales, ambientales inminentes y económicos.

## **1.4. Objetivos**

### **1.4.1. Objetivo General:**

Generar una propuesta de intervención urbana para integrar el espacio público en el sector El Salto-La Estación, Latacunga.

### **1.4.2. Objetivos Específicos:**

- Estudiar posturas teóricas acerca del espacio público enfocado a la identidad y pertenencia del mismo.
- Analizar referentes de espacio público relacionadas con las condiciones del área a intervenir y desarrollar estrategias de diseño.
- Realizar un diagnóstico del lugar en donde se va a desarrollar el presente proyecto, identificando sus debilidades y potencialidades para mejorar las condiciones de vida de los habitantes del sector.
- Diseñar una propuesta urbana arquitectónica que integre ambos sectores contemplando la realidad ambiental, económica, social y cultural del lugar.

## CAPÍTULO II

### 2. MARCO TEÓRICO

#### 2.1.1. Desarrollo urbano sostenible

Se prevé que la población urbana mundial casi se duplique para 2050, lo que convierte a la urbanización en una de las tendencias más transformadoras del siglo XXI. La población, la actividad económica, la interacción social y cultural, y los impactos ambientales y humanitarios se concentran cada vez más en las ciudades, con implicaciones para la vivienda, la infraestructura, los servicios básicos, la seguridad alimentaria, la salud, la educación, el trabajo digno, la seguridad y los recursos naturales, entre otros. La Nueva Agenda Urbana (2016) reconoce que “la cultura y la diversidad cultural son fuentes de enriquecimiento para la humanidad y realizan un aporte importante al desarrollo sostenible de las ciudades, los asentamientos humanos y los ciudadanos, empoderándolos para que desempeñen una función activa y singular en las iniciativas de desarrollo” (p.4). El espacio público se considera cada vez más como un elemento clave de la interacción e inclusión social, la salud y el bienestar, el intercambio económico, la expresión cultural y el diálogo en las zonas urbanas. Comprometerse a promover espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles, verdes y de alta calidad en ciudades puede revolucionar la forma en que interactuamos con nuestro entorno urbano.

Las repercusiones del crecimiento urbano no planificado, modificaciones en los modelos familiares, el creciente número de habitantes urbanos que residen en zonas marginales, junto con los desafíos persistentes de exclusión y desigualdad, y el aumento de la inseguridad que enfrenta la región, sumado a los desafíos asociados con el incremento de la migración internacional y el agravamiento de los desastres relacionados con el cambio climático, hacen necesario aprovechar las oportunidades que ofrece la urbanización como impulsor de un crecimiento económico sostenido e inclusivo, desarrollo social y cultural, protección del medio ambiente y sus posibles contribuciones para lograr una transformación en el desarrollo sostenibles.

En 2015 la comunidad internacional se comprometió en acabar con la pobreza, combatir la desigualdad y la injusticia y promover la sostenibilidad ambiental para el año 2030 con la aprobación de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (ODS). En el libro *Cultura Futuro Urbano informe mundial sobre la cultura para el desarrollo urbano sostenible* (2016) dice que: “La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible reconoce el papel fundamental que desempeña la cultura en muchos de los ODS, incluyendo aquellos

relacionados con la calidad de la educación, el crecimiento económico, las modalidades de consumo y producción sostenibles y la promoción de sociedades pacíficas e inclusivas. Además, el hecho de que el Objetivo 11, que consiste en lograr que las ciudades y los asentamientos urbanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles esté expresamente dedicado a la cultura, supone un logro importante.” (p.17).

En el marco de los acuerdos globales, diversos gobiernos comprometidos con un modelo de desarrollo urbano y territorial sostenible e integrado concuerdan que la Nueva Agenda Urbana 2033 brinda la oportunidad de fomentar un cambio hacia modelos de desarrollo local más justos y sostenibles. Por ende, trabajan en adaptar sus políticas y modelos de ciudad a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y los postulados de la Nueva Agenda Urbana (NAU). La Nueva Agenda Urbana representa una visión compartida para un futuro mejor y más sostenible: que si está bien planificada y La urbanización bien gestionada puede ser una herramienta poderosa para el desarrollo sostenible tanto para los países en desarrollo como para los desarrollados.

*Figura 1 Bogotá ciudad sostenible de Latinoamérica*



**Nota.** *Bella Clara (2022)*

### **2.1.2 Espacio público**

El Según (Conferencia de las Naciones Unidas sobre la vivienda y el Desarrollo Urbano, 2015), “Los espacios públicos son lugares de propiedad pública o de uso público, accesibles y agradables por todos de forma gratuita y sin afán de lucro. Esto incluye calles, espacios abiertos e instalaciones públicas.” El espacio público es un tema clave en el desarrollo urbano sostenible y en la calidad de vida de las personas. La (Conferencia de las Naciones Unidas sobre la vivienda y el Desarrollo Urbano, 2015), establece algunos

principios y desafíos importantes para su diseño y gestión, y destaca la importancia de la participación ciudadana y la inclusión social en este proceso ya que promueve la cohesión social, salud y la resiliencia ante desafíos urbanos.

Según (Bonilla, 2005) el espacio público sea este la calle, la plaza o las áreas verdes representan un lugar de diversidad, intercambio, participación, aquel espacio de encuentro para las familias que conforman una comunidad, especialmente para aquellos de bajos ingresos. Este espacio es testigo de las costumbres, cultura, ideales e historia de aquellos que lo habitan, y que ha surgido o se ha moldeado por las conexiones y relaciones entre la comunidad, el poder y los procesos.

El espacio público es uno de los principales articuladores de la ciudad, genera procesos de interacción entre la ciudadanía. El uso colectivo es importante ya que busca que la ciudad no se fragmente incentivando a la memoria colectiva con la cual se manifiesta la identidad promoviendo así el derecho a la ciudad de todos los ciudadanos. De esta manera el espacio público supone dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad, siendo una de las características principales la accesibilidad, y que concordando con Jane Jacobs contribuye a evitar problemas urbanos como la segregación y la inseguridad siendo un espacio de encuentro, conocimiento y reconocimiento de quiénes lo usan en su vida diaria.

También es importante recalcar que el espacio público es el ámbito donde el desarrollo social se gestiona, y de acuerdo con (Borja & Muxí, 2001) debe garantizar de manera equitativa la apropiación por parte de colectivos sociales y culturales. Por lo que más allá de la infraestructura en sí, lo más relevante son las personas que lo usan, y cómo el diseño urbano facilita dicho uso. Dentro de este contexto al incentivar que la gente realice sus actividades cotidianas en los espacios públicos, más allá del diseño urbano, arquitectónico y estético, se busca que la gente use el espacio y se apropie del mismo.

El espacio público puede ser el escenario de crimen que crea guetos urbanos y socava el buen gobierno. En muchos pueblos y ciudades algunos espacios públicos no se mantienen y dejarlos en el abandono, se pierde su vitalidad y potencial. El reto de mantener los espacios públicos es responsabilidad de los municipios, pero también hay un papel para los ciudadanos, las comunidades y por supuesto el sector privado.

*Figura 2 Museo Pompidou, París*



**Nota.** *Paris je t'amine* (2023)

### **2.1.3. Acceso y uso del espacio público**

Los espacios públicos deben ser vistos como zonas multifuncionales para la interacción social, el intercambio económico y cultural entre la expresión de una amplia diversidad de personas y deben ser diseñados y manejados para asegurar el desarrollo humano, la construcción de sociedades pacíficas y democráticas y la promoción de la diversidad cultural (Conferencia de las Naciones Unidas sobre la vivienda y el Desarrollo Urbano, 2015).

Los buenos espacios públicos juegan un papel decisivo en la atracción de inversión, usos y actividades, mejorando así la seguridad; aumento de los valores de propiedad, generando ingresos municipales; proporcionando oportunidades para la interacción económica y la mejora de las oportunidades de subsistencia. Los usos del espacio público en la ciudad son diversos, seguramente lo más apreciable de ellos está relacionado con las diversas funciones que se desarrollan en la ciudad, como las de trabajo, educación, salud, recreación y las prácticas que se hagan de estas funciones.

Los espacios públicos en las ciudades son dedicados para el uso y disfrute de los peatones, esto incrementa la calidad de vida urbana en una ciudad, un buen manejo de estos espacios y un buen desarrollo genera en estos, varias actividades para el disfrute del ciudadano. El diseño de estas áreas es poco valorado en nuestro contexto dando un paso adelante al espacio de los automotores y como nos dice (Moreno, 2020) “Los seres humanos no pueden estar en el espacio de los automotores”.

El espacio público se presta bien a los enfoques participativos. El acceso y la participación en el espacio público es un primer paso hacia el empoderamiento cívico. El

espacio público la creación, la protección, la gestión y el disfrute son oportunidades ideales para la participación de todos los ciudadanos, asegurando que los intereses individuales y diferenciados se transforman en prácticas colaborativas.

El espacio público se caracteriza por su uso social. La gente utiliza estas áreas como lugares de encuentro no sólo de tránsito, es decir como punto de reunión para realizar diferentes actividades. Como indica (Whyte, 1980) para revitalizar un espacio se pueden diseñar e incorporar elementos naturales y mobiliario urbano fomentando la interacción social a través de estrategias como integrar áreas verdes con espacios de descanso, diseñar áreas de comida atractivas y funcionales, crear conexión visual entre el espacio público y la calle permitiendo una permeabilidad entre espacios. Estas estrategias pueden generar un vínculo social entre las personas, alentándolas a interactuar y disfrutar del espacio público de manera colectiva. Otros ejemplos de estímulos pueden ser la participación del gremio de los artistas culturales. Ninguna ciudad puede brindar una calidad de vida a sus ciudadanos si no tiene suficiente espacio público funcional.

*Figura 3 Escalinatas de la Castillo paseo Pelileo*



**Nota.** *Arquitectura panamericana (2023)*

#### **2.1.4. Espacio público como interacción social**

El espacio público es el lugar donde se da la interacción social que reúne funciones tangibles y materiales, por lo tanto, es el sostén físico de las diligencias cuyo propósito es redimir las necesidades urbanas colectivas que van más allá de los límites de intereses particulares para ser así en un espacio común y colectivo. Pero de la misma manera tiene un componente inmaterial, intangible es donde coinciden manifestaciones y comportamientos de diferentes grupos y donde diversas relaciones sociales se reúnen. Ese sentido que le da identidad, pertenencia y es una simbólica representación es muy importante de igual forma

como su naturaleza tangible, física. Los espacios públicos urbanos ayudan a la construcción de una identidad social y cumplen con la labor de motivar al desarrollo urbano, económico y su vez son lugares de creación, producción de un armonía social y difusión cultura.

Los condicionantes físicos y sociales necesarios para crear sentido de comunidad y pertenencia han sido largamente estudiados desde una perspectiva multidisciplinaria. El espacio público, según (Borja & Muxí, 2001), “va más allá de una delimitación jurídica, tiene una dimensión sociocultural, y es el lugar en que las relaciones entre sus habitantes se materializan y se expresan en las calles, plazas y monumentos. Es el lugar de intercambio cara a cara: la calidad del espacio se puede evaluar por la calidad e intensidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mezcladora de grupos y comportamientos, por su capacidad de estimular la identificación simbólica la expresión y la integración culturales”.

El diseñar espacios públicos se debe tomar en cuenta el entorno y contexto de cada ciudad los diferentes grupos sociales que van a interactuar con el espacio, se debe crear sentido de pertenencia e identidad a través de los sentidos que posee el ser humano.

Uno de los elementos en este corpus bibliográfico que ha sido demostrado como necesario para la construcción de apego, lo constituyen las relaciones sociales creadas entre vecinos que se desarrollan en el espacio público (Gotham, Kevin, Brumley, & Krista, 2013; 2014; 2002).

Específicamente en barrios de bajos ingresos, se ha comprobado que, a pesar de sufrir condiciones físicas deficientes, estigmatización territorial y pobreza urbana, sí se desarrolla un sentimiento de pertenencia particular entre sus residentes, estos valoran y confían en el poder de la comunidad y las redes sociales creadas como fuente de solidaridad y apoyo mutuo. (Wacquant, Anguelovski, Walton, & Manzo, 2008; 2013; 2016; 2014). La vida en sociedad requiere de un proceso de aculturación para permitir la interacción efectiva entre individuos con diferentes características socioeconómicas, culturales, costumbres, identidad y otros aspectos.

**Figura 4** Plaza de Armas en Lima Perú



**Nota.** *La networ,*( 2017)

### **2.1.5. Apropiación del espacio público**

La aprobación del espacio público puede ser planteada desde varios puntos de vista y tener diferentes definiciones con el objetivo de comprender este fenómeno. Este fenómeno trata de cómo es que las personas de una ciudad se toman los diferentes espacios públicos para realizar distintos tipos de actividades ya sean deportivas, artísticas, culturales, así como también de protestas ya seas de algún colectivo o netamente individuales en lugares que no han sido planificados ni diseñados para estas actividades, sin embargo, son las personas que usan ese espacio y se van apropiando de dicho lugar.

La psicología lo define de esta manera, el concepto de apropiación es visto como una experiencia generalizada del ser humano que se concreta con significados de la realidad, es decir, se crea una construcción sociohistórica de esta realidad, apoyándose en la idea de que la praxis humana se convierte en algo instrumental y, a la vez, social para que de ésta surja la conciencia (Vidales & Rivera, Metodología para la recuperación de espacios públicos, 2012).

(Vidal & Pol, 2005) se basan en dos vías principales para darle un concepto de apropiación: la acción de cambio y la identificación simbólica; la primera, se refiere al territorio y el espacio de la persona. Esta identificación se relaciona con la interacción y procesos afectivos y cognitivos, es decir, que, a través de las actividades y las iteraciones en el espacio público, éstas dejan su “huella” en forma de señales y marcas, con una carga simbólica, y la segunda, por el lado de la identificación simbólica los ciudadanos conocen su entorno y se atribuyen por ellos mismos cualidades del mismo, como definitoria de su identidad (Rodríguez, 2007).

*Figura 5 Parque urbano Cumandá, Quito*



**Nota.** *Arquitectura Panamericana* ( 2011)

“Los usos y significados del espacio público no pueden ser entendidos sin tenerse en cuenta la relación ciudadana de apropiación por lo público y lo privado, lo individual y lo colectivo, y, por consiguiente, de la ciudad en su totalidad. De esta manera, se puede decir que las manifestaciones espaciales de los distintos usos y significados tienen vigencia a nivel micro (el barrio, la localidad, el sector) y macro (espacios sociales en la ciudad, la región) como expresión relevante dentro de la planeación del desarrollo urbano y social.” (Calvache, 2017).

Dentro de la composición formal de la ciudad, el espacio público aparte de ser un elemento organizador de la estructura urbana, es el escenario del desarrollo de las actividades que pretenden satisfacer las necesidades urbanas colectivas, las cuales cumplen desde y dentro de las lógicas económica, social, política y ambiental predominantes, el espacio público configura el ámbito del despliegue de la imaginación y la creatividad, el lugar de la fiesta donde se recupera la comunicación de todos con todos, del símbolo de la posibilidad del reconocimiento a nosotros mismos.

#### **2.1.6. Ríos urbanos como espacio público**

“Las geografías del agua, especialmente aquellas embebidas en el artefacto urbano, que desde hace décadas han sido vistas como espacios residuales, son áreas de oportunidad con un alto valor proyectual para implementar propuestas sostenibles” (Durán Díaz, 2014).

A más de ser elementos permanentes en la memoria e imaginario colectivo, hacer uso de la terminología “vertebración”, permite comprender el papel importante de los ríos en la morfología urbana. No obstante, en las últimas décadas, las inversiones entorno a ríos urbanos se han dirigido principalmente hacia la gestión de esas fuentes hídricas y no tanto

hacia el ordenamiento del territorio que los contiene. (Durán Díaz, 2014). La Arquitecta Durán, incluye el término “vertebración” para describir el papel de los ríos urbanos como ejes estructuradores de la ciudad, según esta perspectiva la geografía del agua son elementos urbanos claves que pueden dar forma y estructura a la ciudad, generar paisajes e integrar diferentes áreas de la ciudad permitiendo crear un tejido urbano más cohesivo, sostenible y atractivo para los habitantes.

La ciudad de Medellín, Colombia busca enmendar este “error” para devolverle a la ciudad el río que les pertenece. Es por eso que, en el año 2013, la Sociedad Colombiana de Arquitectos, lanzó un concurso internacional para el Parque del Río Medellín, que tenía como finalidad buscar una propuesta que; “[...] integre el río a la ciudad metropolitana, favoreciendo la creación de espacio público mediante la reorganización de la infraestructura vial que ocupa las márgenes del mismo”. De esta manera el río es el eje estructurante de la ciudad además de potenciarlo como un corredor biótico dándole a la ciudad una mejor calidad de vida y de espacios de esparcimiento cultural favoreciendo la cohesión social y mejorando el medio ambiental. Considerando de igual manera que, al tratarse de los márgenes del Río, los usos de suelo están en relación directa con el micro paisaje propuesto. (Concurso Internacional: Parque del Río Medellín, 2013).

*Figura 6 Entorno Parque del Río Medellín*



**Nota.** *Bienal Internacional de Paisaje de Barcelona (2020)*

En Ecuador, Cuenca una ciudad cuya red hidrográfica es capaz de generar ejes urbanos reguladores. Los ríos en una ciudad, al ser considerados como ejes o elementos lineales tienen también una importante función en la imagen urbana y estructuración de la ciudad. Al ser los ríos inherentes a la ciudad, su permanencia depende sencillamente de una correcta gestión; por lo que resulta fundamental, mantener la continuidad de los márgenes

de los ríos urbanos, pues esto garantizaría el sostenimiento del paisaje y del equilibrio ambiental, como la preservación del papel que ejercen en la imagen urbana.

### **2.1.7. Plaza**

La plaza es y ha sido tradicionalmente el espacio público por excelencia. Una plaza es un punto neurálgico en la ciudad, donde ocurre la vida colectiva y donde los ciudadanos conviven e interactúan. (Nieto, 2019). El diseño y construcción de plazas públicas desempeñan un papel crucial en la identidad cultural de una ciudad, estos espacios son percibidos como ejes culturales que reflejan la esencia de la comunidad donde participan diversos actores locales a través de la interacción y percepción del espacio y su relación con el entorno urbano.

La plaza hispanoamericana ha sido identificada como un espacio público preeminente, fuente y símbolo de poder cívico, con una larga tradición como centro cultural de la ciudad. Es un escenario para encuentros donde diversos grupos y clases sociales aparecen juntos en una forma altamente estructurada, segmentada por espacio y tiempo, sin embargo, entremezclándose e interactuando en el mismo sitio (Low, 2005). La plaza pública, como espacio central y multifuncional, se convierte en el corazón de la ciudad donde se desarrollan eventos culturales y cotidianos significativos. Además, es el lugar donde se ubican ciertos edificios públicos emblemáticos y su proximidad a ellos lo convierte en un símbolo de distinción social.

Este elemento urbano, se consolida a partir del vacío, dentro de los solares agrupados y formados por las construcciones coloniales. Es un espacio abierto al que acuden todos los habitantes de la ciudad ya que se convierte en el lugar de encuentro y de intercambio; es el punto de máxima accesibilidad dentro de la fundación española. Tal generalidad es común a todas las ciudades hispanoamericanas, repitiéndose en todos los núcleos de población sin diferencia de tamaño o importancia (Teran, 1989).

Define la plaza de mercado como “...el espacio de encuentro entre sus habitantes y como centro de resguardo de la memoria cultural agrícola y alimentaria” (p. 4). Este lugar geoestratégico se convierte en un espacio lleno de tradiciones locales y regionales, fortaleciendo la identidad y el sentido de pertenencia de quienes lo usan en un contexto donde la diversidad y la exclusión se encuentran en un delicado equilibrio.

Según (Baquero Duarte, 2011) “Las plazas de mercado son un tipo de equipamiento urbano que ha influido en la transformación de las áreas urbanas, en el desarrollo de actividades comerciales y el incremento en la densificación en su entorno que a través de su historia han enmarcado su fuerte influencia en la consolidación comercial de diferentes tipos y el desarrollo de servicios conformándose como un epicentro de la actividad urbana.” Las plazas de mercado son un elemento urbano fundamental en la transformación y evolución de las áreas urbanas. A lo largo de la historia han demostrado ser un catalizador urbano para el desarrollo comercial, cultural, densificación y consolidación; se han ido adaptando, satisfaciendo las necesidades cambiantes de la población, han pasado de ser lugares de intercambio mercantil a convertirse en espacios donde se concentran actividades comerciales sociales y culturales.

*Figura 7 Plaza Huerto San Agustín, Quito*



*Nota. Arqa (2017)*

## **2.2. Análisis de referentes**

### **2.2.1. Referente urbano: Parque botánico río Medellín**

Parques de Río Medellín surge como proyecto insignia de la alcaldía como respuesta a la problemática existente del río, que atraviesa la ciudad, pero se encuentra desligado de las dinámicas urbanas y sociales por la Avenida Regional y Autopista Sur, vías nacionales que recorren el valle paralelas al canal del río. Buscando ser el elemento que teje la ciudad tanto longitudinal como transversalmente, el proyecto propone reconceptualizar el uso del borde del río y revitalizarlo a partir de su transformación como jerarquía ambiental, cultural, educativa, deportiva y de movilidad. El proyecto pretende integrar ingeniería, urbanismo y paisaje, para crear una recomposición de la integración urbana, ambiental y social de toda la ciudad, promoviendo la reurbanización urbana sostenible, y también recuperando la

memoria del agua sobre la ciudad y el Valle de Aburrá. Es el mecanismo para superar el río como un muro que fractura la ciudad, a través de una intervención urbana creando un territorio integrado con sus sistemas naturales y con sus habitantes.

*Figura 8 Ubicación parque Río Medellín*



**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

El objetivo general de Parques del Río Medellín es generar un eje público y ambiental para la integración del corredor del río Medellín con la actividad urbana y los sistemas estructurantes de Medellín y del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, a través de un parque urbano compuesto de espacios públicos de calidad. El proyecto es parte integral del Plan de Ordenamiento Territorial, que se materializa a través de áreas de intervención estratégica que involucran diferentes sectores de la ciudad, en la búsqueda de hacer realidad las visiones de la ciudad futura por medio de proyectos de planeación urbana. El Parque Río Medellín es entonces, un desarrollo urbano y paisajístico ambicioso para recuperar no sólo la estructura ecológica territorial, sino también para permitir un nuevo desarrollo Sostenible y de recuperación de la memoria Hídrica del Valle de Aburrá. Según su ubicación geográfica el proyecto se divide en diferentes sectores dentro del Valle de Aburrá, cuenta con un total de 19.8 km con área de intervención de 328 hectáreas.

- **Río como eje estructurante:** Aprovechar la jerarquía natural del río para crear un parque botánico que articule los sistemas naturales de la ciudad en un circuito ambiental dentro del Valle de Aburrá. Las quebradas componen el microsistema hídrico de la ciudad, convirtiéndose en el alimentador del río Medellín desarrollando un sistema complejo de recuperación de aguas e integración al sistema biótico. Poner en contacto a los habitantes con los sistemas hídricos de la ciudad, olvidados y abandonados, es la clave para el desarrollo de las nuevas

ciudades sanas y habitables. El nuevo corredor biótico metropolitano se convierte en un parque ambiental, cultural y deportivo.

- **Sistema ambiental de conectividad para la ciudad:** El Parque Botánico de la Ciudad de Medellín busca articular las quebradas, los vacíos verdes, y las infraestructuras subutilizadas sobre el Río Medellín, eje estructurante Norte -Sur de la ciudad, por medio de su recuperación y vinculación a lo que llamaremos corredor biótico metropolitano. Se categorizan los vacíos verdes encontrados en el área de influencia directa del Río Medellín y sus afluentes, de manera que se puedan reconectar entre sí y generen en últimas una red ambiental metropolitana que garantice equilibrio ecológico - social sobre el territorio.
- **Tipologías de vías:** El proyecto busca soterrar las vías del corredor fluvial en algunos sectores de la ciudad, con el fin de lograr que los habitantes recuperen la posibilidad de acercarse al río, que no miran desde hace más de 60 años, buscando crear espacios públicos de calidad que promuevan el encuentro ciudadano en sectores que han sido deprimidos por el desarrollo de infraestructura vial.
- **Sistema de transporte masivo:** Apoyar y generar conciencia urbana frente a la necesidad de una ciudad de transporte masivo, se plantea sistemas articulados al sistema de transporte masivo actual; el metro y metro cable tendrán vagones de transporte de bicicletas facilitando el acceso al sistema integrado de ciclo rutas y al Parque Botánico Medellín
- **Ciclo rutas:** Integrar los proyectos de ciclo rutas al parque para mejorar el acercamiento al corredor ambiental utilizando al río como eje principal de encuentro deportivo, cultural y de integración de la ciudad.
- **Reciclaje:** Construir lo construido; reciclar, integrar, repotenciar y rehabilitar infraestructuras para generar intervenciones sostenibles y de impacto inmediato.

1. Mientras se construyen las otras fases, es importante mantener las torres de energía para que se integren al paisaje cotidiano del río como un elemento de potencial paisajístico y no como un desecho.

2. Reciclar las cubiertas del metro actuales para crear cubiertas habitables que permitan tener usos comerciales, culturales o recreativos integrados al metro con el paisaje del río como fondo.

3. Reciclar industrias abandonadas para repotenciar el uso de lo construido, estas estructuras se convierten en viveros municipales y edificios culturales, tendrán un uso compatible con el eje del río.

4. Reciclar puentes existentes que resultan inapropiados para la nueva relación de movilidad y el nuevo flujo vial. Los bajos de los puentes deben readaptarse al nuevo uso del Parque Botánico de Medellín.

- **Asociación de especies, paisajismo:** El proyecto propone potenciar el sistema ecológico de la ciudad existente en el corredor biótico del río, debido a la implementación de asociaciones de especies nativas sobre estos nuevos espacios públicos, permitiendo enriquecer la flora y la fauna de la ciudad. La naturaleza se integra entonces a la infraestructura vial, creando un parque botánico que articula los sistemas naturales de la ciudad en un circuito ambiental autóctonos de la región.

#### **2.2.1.1. Plan piloto**

A pesar de estar diseñado como un proyecto de transformación de la ciudad con metas a largo plazo, la decisión política de iniciar la Fase 1 de Parques del Río Medellín fue demostrar rápidamente su viabilidad y beneficios para motivar y asegurar la continuidad futura. Se escoge el tramo 3 como resultado de análisis técnicos y sociales relacionados que lo caracterizan como un sector en condiciones óptimas para ser intervenido.

- **Programa urbano:** Este tipo de proyectos de vivienda o equipamientos que involucren grandes sectores de la sociedad que a su vez acompañen y gestionen el espacio público, permitiendo una habitabilidad integral y una apropiación por parte de la comunidad al ofrecer una variedad de servicios (teatro, plaza de eventos, palacio de exposiciones) que complementen los equipamientos y transporte existente y un adecuado acompañamiento social y participación ciudadana, se logra una reacción inmediata y directa de activación del espacio público.
- **Conectividad ecológica:** Las redes ecológicas son sistemas en las cuales los elementos naturales se encuentran mutuamente interconectados, estabilizando el paisaje. Su aplicación a la ciudad sirve para orientar la expansión urbana y lograr

mayor conectividad entre los espacios verdes urbanos; además busca disminuir el impacto sobre la biodiversidad y aumentar la sustentabilidad del paisaje.

- **Espacio público:** Genera un sistema de recorridos sobre, entre y alrededor del parque botánico que permitan un contacto permanente con la naturaleza y con los ecosistemas endémicos por lo que además de reconstruir el tejido biótico del valle de Aburrá se cree una concientización de la naturaleza causando una cotidianidad en el espacio público del río para dotarlo de actividades, identidad y sentido.

**Figura 9** Tramo 3 del plan piloto Río Medellín



**Nota.** Empresa de desarrollo urbano, EDU (2020)

### 2.2.1.2. Estrategias de intervención urbanas

#### Río como eje estructurante:

1. Relación con los recursos hídricos.
2. Devolver la vida al río y a la ciudad.
3. Potenciar al río como corredor biótico.
4. Río como eje estructurador e integrador de diferentes sistemas del territorio.

#### Sistema ambiental de conectividad:

1. Recuperación y conexión de las quebradas del valle de Aburrá con el río Medellín.
2. Reconexión de vacíos urbanos fragmentados hacia sus afluentes y al río Medellín
3. Preservar la fauna nativa del lugar de acuerdo a la estrategia de silvicultura urbana.
4. Salvaguardar la fauna nativa del lugar.

5. Mejoramiento del paisaje urbano
6. Contribuir a la fragmentación socio\*territorial favoreciendo la cohesión social.
7. Generación de una cultura de apropiación.
8. Cohesión social a través del espacio público del río dotándolo de actividades, identidad y sentido de pertenencia.

#### **Sistema ambiental de conectividad:**

1. Movilidad masiva que integra e interconecta a la ciudad de Medellín con los diferentes departamentos del valle de Aburrá.
2. Creación de zonas soterradas en lugares estratégicos.
3. Generar espacio público en zonas soterradas
4. Puentes a lo largo del río Medellín que tejen la discontinuidad y se convierten en lugares estratégicos.
5. Mejorar los enlaces de conectividad transversal y longitudinal.
6. Sistemas de recorridos sobre, entre y alrededor del parque.
7. Incorporación de ciclo rutas en el corredor biótico.

#### **Sistema ambiental de conectividad:**

1. Utilización de la tierra producto de las excavaciones viales para generar nueva topografía en el proyecto.
2. Reciclaje de puentes existentes en el lugar.
3. Reutilización de infraestructura adyacente al río adaptándose al nuevo programa del proyecto.
4. Conservar torres de energía, integrando al paisaje cotidiano del río como elemento potencial de paisaje.

#### **2.2.2. Referente arquitectónico: Sede CAF Región Sur**

El edificio se encuentra en un entorno urbano de mucha carga histórica y de fuertes símbolos urbanos al borde de la Ciudad Vieja y la Ciudad Nueva al límite del borde costero; a espaldas del teatro Solís se implanta el ex Mercado Central misma que se encontraba en estado de abandono de sus actividades, en consecuencia, se perdía la calidad de los espacios públicos próximos (Labat C. , Porta, Scioscia, & Romero, 2018). El concepto está basado en 6 puntos claves:

1. Conservar la estructura existente.
2. Separar los programas físicamente.
3. Incorporar espacios públicos al interior del volumen, patio urbano.
4. Ampliar la huella edificada.
5. Unificar programas antes separados.
6. Plataforma continua de espacio públicos y semi-publicos.

La propuesta tiene un enfoque urbano donde el espacio público se integra en el edificio creando un espacio interior que conecta con el entorno urbano generando un lugar de encuentro y uso comunitario con escala adecuada y controlable. La lectura del proyecto es simple y contundente, un diseño integral que acoge diversas actividades, caracterizado por su permeabilidad y luminosidad con plantas que denotan flexibilidad y reconfiguración sin que sea necesario ampliaciones debido a la simpleza del programa arquitectónico (Labat, Porta, & Scioscia, PLOT, 2018).

*Figura 10 Ubicación sede CAF*



*Nota. Gráfico elaborado por Paúl, EDU (2023)*

- **Conservar el edificio existente:** Debido al buen estado de conservación y a la altura suficiente y la separación entre columna a columna capaz de albergar el programa se plantea la estrategia sustentable de reutilizar la estructura. Debido al desnivel existente se decide sustraer una parte de la losa para dar una continuidad espacial desde el punto más bajo al nivel de la vía creando un hall de acceso. Las circulaciones verticales son elementos estructurantes de los diferentes espacios planteados en el programa.

- **Separar los programas físicamente:** A partir de reconocer los diferentes requerimientos espaciales y el uso del programa arquitectónico, el edificio se concibe en dos sectores independientes, bloque A ex mercado central y B bloque nuevo. En el bloque existente se ubica las oficinas del CAF mientras que en el bloque nuevo se propone un complejo cultural. La articulación entre los dos bloques se da por un patio de carácter público.
- **Incorporar espacio público al interior del volumen, patio:** El vacío actúa como un elemento de conexión entre lo existente y lo nuevo proporcionando una continuidad espacial integrándose a las actividades que la rodean.
- **Ampliar huella edificada:** En lugar de un edificio compacto, se opta por una estrategia de expansión, con un jardín interior.
- **Unificar los programas:** Un dispositivo arquitectónico en forma de piel velada, envuelve los volúmenes, creando una imagen unificada del equipamiento que controla la incidencia solar y destaca frente a los edificios circundantes, materializado en una malla de acero inoxidable.
- **Plataforma continua de espacios públicos y semi-públicos:** En el nivel de aceras y calzadas, se crea una plataforma de actividades públicas que integra el complejo cinematográfico, el teatro Fun Fun, cafés y espacios de encuentro, expandiéndose hacia el teatro Solís y el barrio de las artes.

Se realiza un análisis de cada una de las plantas y corte arquitectónico para saber la relación de los espacios del programa arquitectónico, zonas húmedas, zona pública, zona semi-pública, zona privada, estacionamientos entre otros.

### **2.2.2.1. Estrategias de intervención**

#### **Estructura:**

1. Conservar estructura por su buen estado.
2. Luces capaz de acoger la propuesta del programa arquitectónico.
3. Permanencia y transformación.

#### **Interior:**

1. Patio central aporta iluminación y ventilación.
2. Permeabilidad y luminosidad

3. Accesibilidad universal
4. Vegetación nativa con características de crecimiento rápido y raíces profundas.

**Espacio público:**

1. Plataforma de actividades para dar continuidad al espacio público.
2. Integrar espacios públicos degradados.
3. Vacío como articulador entre lo nuevo y lo existente a través de un patio urbanos.

**Eficiencia energética y sustentabilidad ambiental:**

1. Uso de paneles solares térmicos y fotovoltaicos.
2. Sistema de captación de aguas lluvias.

Reutilización de edificio existente.

## CAPÍTULO III

### 3. METODOLOGÍA

#### 3.1 Tipo de metodología

La presente investigación pretende dar una solución a las problemáticas planteadas, de manera que se pueda cumplir con los objetivos propuestos para una mejor integración del espacio público en el sector de El Salto y La Estación.

Para ello se va a utilizar una metodología mixta.

**Método deductivo:** Para el marco teórico y referencial.

**Método inductivo:** para el diagnóstico y propuesta.

#### 3.2. Fases de la investigación

La presente investigación se realizará en tres fases.

- La primera fase se enfocará en la búsqueda y selección teórica de espacio público: su definición, los espacios públicos sostenibles, accesos a los espacios públicos, espacios públicos como interacción social y la apropiación del espacio público. Esta información ayuda un mejor entendimiento teórico determinando la estructura a la cual se quiere dirigir la presente investigación que es el espacio público.
- La segunda fase consta de un análisis sistemático del lugar de intervención el cual nos permitirá saber la situación de la ciudad encontrar sus problemáticas con base a datos del PDOT Latacunga, así como también se hará un análisis crítico de las últimas intervenciones que ha tenido en el lugar donde se emplaza el proyecto de investigación: plaza el salto, plaza mercado popular el salto, parque de los enamorados y estación del tren.
- La tercera fase con la información obtenida del lugar de intervención se plantea realizar un plan masa en diferentes ejes sistemáticos que permitan responder las necesidades del sector y que complementen a la propuesta arquitectónica con el fin de mejorar la calidad de vida de los habitantes.

## CAPITULO IV

### 4.1. DIAGNÓSTICO MACRO DEL ÁREA DE ESTUDIO

#### 4.1.1. Delimitación del área de estudio

El diagnóstico urbano se realiza en la ciudad de Latacunga ubicada en la provincia de Cotopaxi. El área de influencia está determinada por criterios geográficos, así como también criterios sociales, conectividad y recursos naturales que están directamente relacionados con el estudio y propuesta del proyecto, es decir, se limita la escala espacial de las decisiones a tomar en el proyecto urbano-arquitectónico.

#### 4.1.2. Demografía

El área del cantón Latacunga es de 138630,60 hectáreas con una población de 217.261 habitantes según el censo 2022.

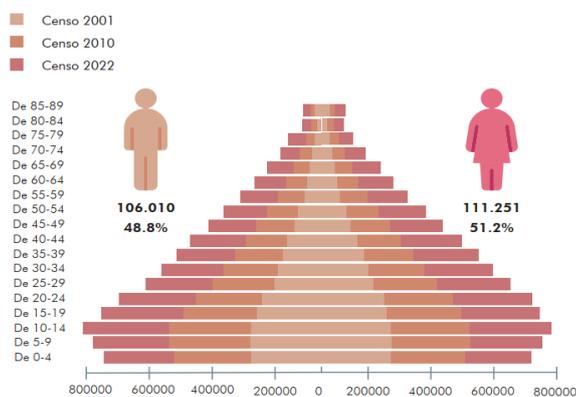
*Figura 11 Tasa de crecimiento poblacional, Latacunga*



Nota. INEC (2022)

#### 4.1.3. Pirámide poblacional

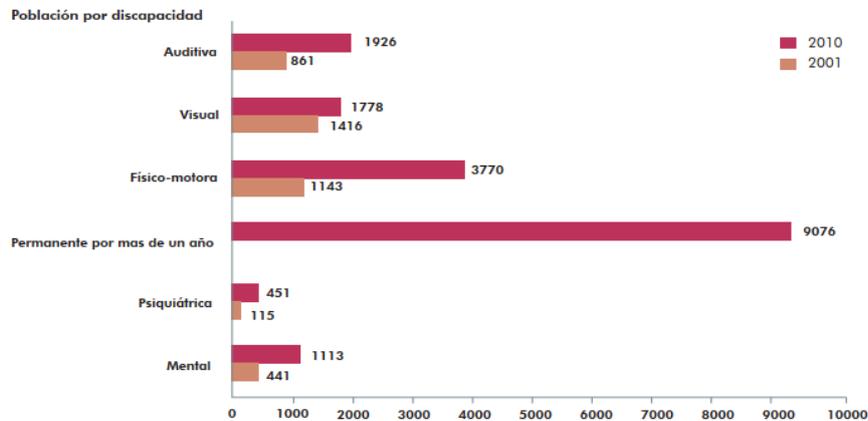
*Figura 12 Pirámide poblacional hombres y mujeres, Latacunga*



Nota. INEC (2022)

#### 4.1.4 Población por discapacidad

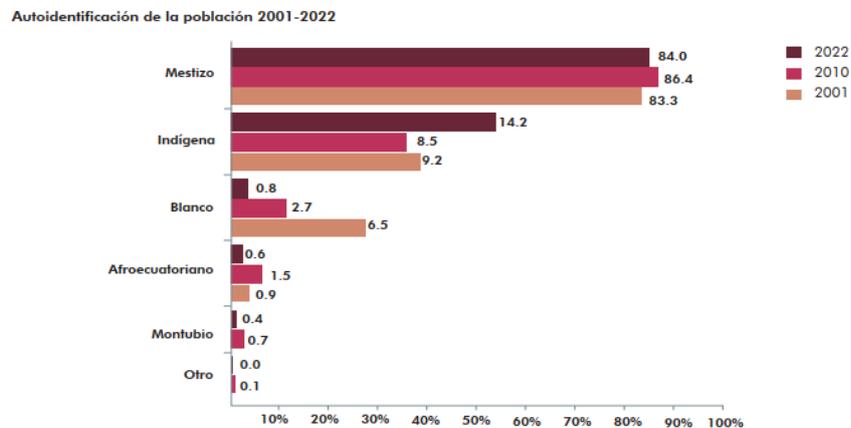
*Figura 13 Aumento de población por discapacidad, Latacunga*



Nota. INEC (2022)

#### 4.1.5 Autoidentificación de la población 2001-2022

*Figura 14 Variación de autoidentificación de la población, Latacunga*



Nota. INEC (2022)

#### 4.1.6 Clima

El clima en la ciudad de Latacunga, los veranos son cortos, cómodos y nublados y los inviernos son cortos, fríos y parcialmente nublados. Durante el transcurso del año, la temperatura generalmente varía de 8 °C a 20 °C y rara vez baja a menos de 5 °C o sube a más de 22 °C.

**Precipitación:** La temporada más mojada dura 6,0 meses, de 2 de diciembre a 2 de junio, con una probabilidad de más del 49 % de que cierto día será un día mojado. El mes con más días mojados en Latacunga es abril, con un promedio de 21,7 días con por lo menos 1 milímetro de precipitación.

**Temperatura:** La temporada templada dura 2,1 meses, del 16 de octubre al 21 de diciembre, y la temperatura máxima promedio diaria es más de 19 °C. El mes más cálido del año en Latacunga es diciembre, con una temperatura máxima promedio de 19 °C y mínima de 9 °C.

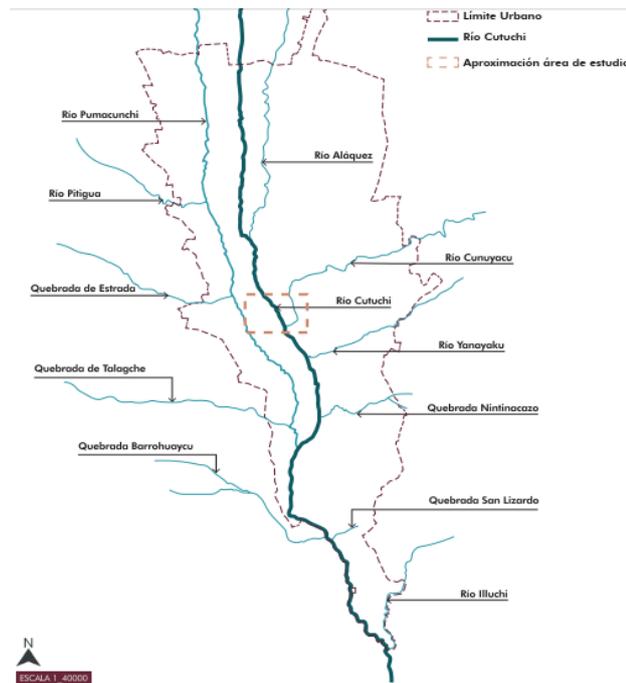
**Vientos predominantes:** La parte más ventosa del año dura 3,4 meses, del 4 de junio al 17 de septiembre, con velocidades promedio del viento de más de 9,1 kilómetros por hora. El mes más ventoso del año en Latacunga es julio, con vientos a una velocidad promedio de 12,3 kilómetros por hora.

#### **4.1.7 Hidrografía**

La ciudad de Latacunga se encuentra atravesada por diversas fuentes hídricas superficiales: en el sentido norte-sur con una extensión de 11,7 km río Cutuchi, Río Aláquez con 5,64 km, río Pumacunchi 9,04 km. De este a oeste se encuentra el río Yanayacu con una longitud de 4,33 km, río Cunuyacu con 3,40 km y el río Illuchi que delimita la zona urbana de la ciudad en el sentido sureste con 5 km de longitud. Asimismo, existen quebradas que descienden de las colinas del este y oeste de la ciudad. El centro urbano de Latacunga tiene como principal afluente al Río Cutuchi, que nace desde los deshielos del volcán Cotopaxi, ésta es una microcuenca del río Patate que alimenta a la cuenca hidrográfica del río Pastaza. La alta contaminación del río Cutuchi sus afluentes, quebradas y cauces hídricos se da por actividades agrícolas, descargas residuales domésticas e industriales (talleres, mecánicas, lavadoras) hace una amenaza a la salud para las habitantes de las ciudades de Latacunga, Salcedo y Ambato.

La contaminación humana se manifiesta por una alta concentración de grasas y aceites, en especial en la zona que atraviesa el casco urbano de Latacunga donde no existe un tratamiento de las aguas residuales domésticas, las cuales son vertidas a los cauces de los ríos Cunuyacu, Yanayacu, Pumacunchi y Cutuchi

**Figura 15** Mapa de hidrografía, Latacunga

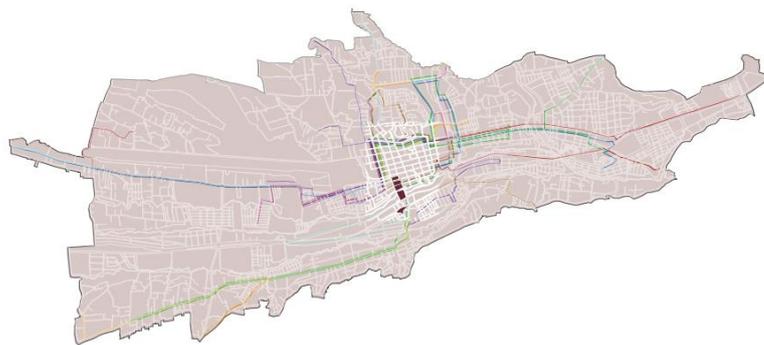


**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

#### 4.1.8 Ruta de autobuses

El transporte urbano cuenta con 13 rutas que da conectividad a las parroquias urbanas con el casco urbano de la ciudad, la mayoría de las rutas en el casco urbano recorren las mismas vías incrementando la congestión vehicular, la contaminación auditiva y CO2.

**Figura 16** Rutas de bus urbano, Latacunga



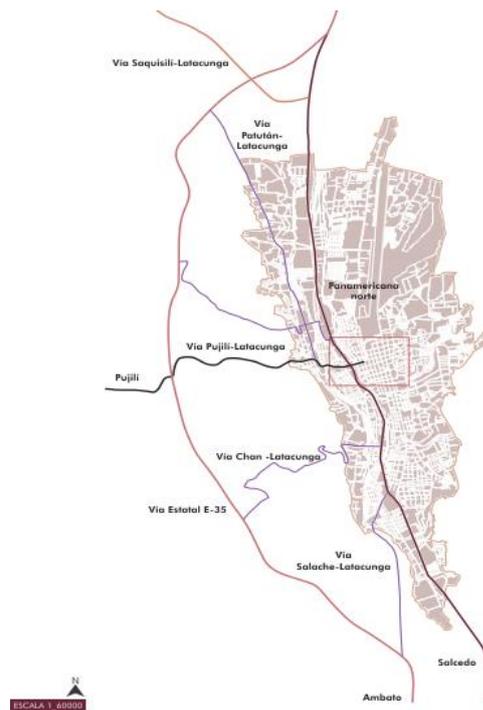
**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

#### 4.1.9 Conectividad

El corredor arterial estatal E35 es la vía principal que conecta al cantón de Latacunga de esta se derivan todas las vías interparroquiales que se conectan entre el Latacunga y las cabeceras parroquiales teniendo como destino el terminal terrestre de la ciudad. La

panamericana norte paralela al vía E35 conecta el sur con el norte de la ciudad atravesando el centro urbano de la ciudad, otro eje estructurador es perpendicular a la vía E35 la vía Pujilí-Latacunga, este es el principal ingreso de oeste hacia el centro urbano de la ciudad causando una congestión vehicular en toda su trayectoria. Existen también otros ingresos desde la vía estatal que atraviesan sectores rurales hacia el centro urbano de la ciudad sin embargo son accesos pocos conocidos.

**Figura 17** Conectividad, Latacunga



**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

#### **4.1.10 Conectividad: puentes**

La ciudad de Latacunga cuenta con una geografía muy accidentada debido a la presencia de ríos que atraviesan la ciudad de norte a sur y este a oeste que constituyen una barrera natural física; la accesibilidad y continuidad del trazado vial es posible a elementos de enlace como son los puentes. La conexión de este o este al centro urbano se da gracias a 6 puentes que atraviesan el sistema hídrico (Cutuchi), donde se ve la necesidad de la construcción de puentes peatonales para garantizar una mejor conectividad y continuidad del espacio público.

#### **4.2 Delimitación meso del área de estudio**

Se delimita la zona de análisis según las Unidades Básicas Urbanas (UBU) con un área total de 60 hectáreas que contienen a los equipamientos que han tenido intervenciones en los

últimos 14 años y también a la importancia histórica que comprenden estos espacios para la ciudad de Latacunga.

1. Plaza El Salto.
2. Centro comercial Popular El Salto.
3. Mercado Cerrado Latacunga.
4. Parque de Los Enamorados
5. Estación del Tren

*Figura 18 Delimitación meso del área de estudio*



*Nota. Gráfico elaborado por Paúl (2023)*

Saber la historia de un lugar que se va a intervenir es fundamental para la toma de decisiones, respetando la memoria colectiva y preservando el patrimonio lo que a su vez fortalece la identidad local; es por eso que a continuación se observa una línea de tiempo de dos barrios históricos de la ciudad de Latacunga como son El Salto y La Estación.

#### **4.2.1 Línea de tiempo: Plaza El Salto**

(Ver Anexo 1)

#### **4.2.2 Línea de tiempo: Centro Comercial Popular El Salto**

(Ver Anexo 2)

#### **4.2.3 Línea de tiempo: Mercado Cerrado Latacunga**

(Ver Anexo 3)

#### **4.2.4 Línea de tiempo: Parque Los Enamorados**

(Ver Anexo 4)

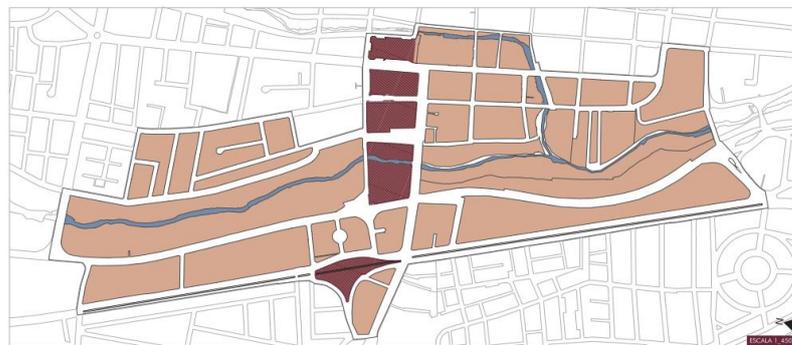
#### 4.2.5 Línea de tiempo: La Estación

(Ver Anexo 5)

#### 4.2.6 Trazado urbano

Dentro del casco colonial se puede visualizar el trazado damero producto de la conquista española en América. Mientras que, en el barrio La Estación con la llegada del ferrocarril se fueron formando asentamientos lineales debido al poco desnivel existente y a la aparición del tren. Los ríos marcan ejes de crecimiento urbano y delimitan la ciudad que se enlazan mediante puentes.

*Figura 19 Trazado urbano*

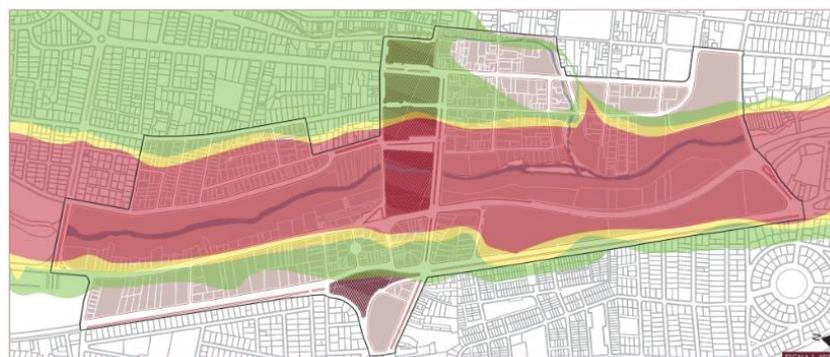


**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

#### 4.2.7 Mapa de afectación de lahares

El río Cutuchi al ser una fuente hídrica proveniente de los deshielos del volcán Cotopaxi es también el principal medio para trasladar los lahares a la ciudad de Latacunga afectando a las zonas que están en las orillas del río. Para un escenario E3 se estima la llegada de los lahares a la ciudad en aproximadamente 64 minutos según se señala en PDYOT.

*Figura 20 Mapa afectación por lahares*



**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

#### 4.2.8 Morfología urbana

Se puede evidenciar que existen dos tipos de parcelarios:

1. Parcelas regulares desde los lugares históricos hacia la izquierda se ve una mejor organización de las parcelas más uniformes.
2. Parcelas irregulares desde los lugares históricos hacia la derecha en donde se ven lotes de distintos tamaños y formas.

Además, qué, en las riberas del río Cutuchi existen lotes de grandes extensiones como vacíos urbanos, espacios casi inutilizados

*Figura 21 Morfología urbana*

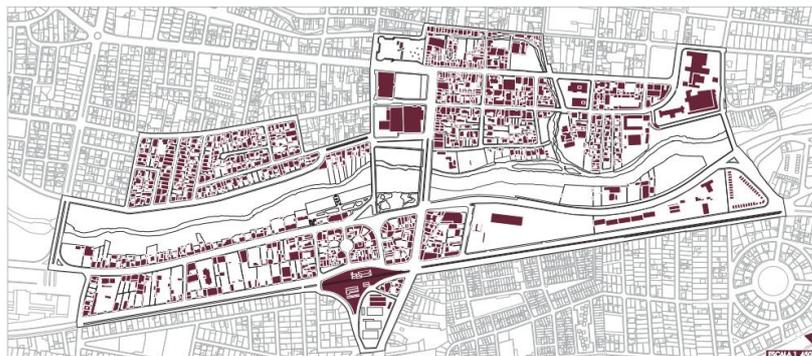


**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

#### 4.2.9 Edificado

La falta de cumplimiento en normativas de construcciones deja como resultado la construcción de vivienda en zonas de riesgo, es fundamental contar con planes estratégicos y de participación con la comunidad para reducir el riesgo y mejorar la calidad de vida de los habitantes.

*Figura 22 Mapeo edificado*



**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

#### 4.2.10 Normativa uso de suelo

En todos los GAD municipales existen normativas de uso de suelo que se deben cumplir.

*Figura 23 Normativa uso de suelo*



*Nota. Gráfico elaborado por Paúl (2023)*

#### 4.2.11 Uso de suelo planta baja

En el área de estudio el sector comercial es el que más sobresale en el uso de suelo en planta baja dándose esta actividad en las vías principales mientras que las residenciales se encuentran en mayor numero en calles donde no existen vías principales o se encuentran en el centro de las manzanas.

*Figura 24 Mapeo uso de suelo planta baja*



*Nota. Gráfico elaborado por Paúl (2023)*

#### 4.2.12 Alturas

De acuerdo con el PDYOT las edificaciones de hasta 5 pisos deben estar construidas en áreas periurbanas fuera de zonas de riesgo, mientras que las edificaciones de 3 y 4 pisos deberán estar construidas en vías arterias y locales siendo su función de uso múltiple y para las zonas residenciales de alta, media y baja densidad se estable alturas de 1,2 y 3 pisos.

**Figura 25** Mapeo alturas

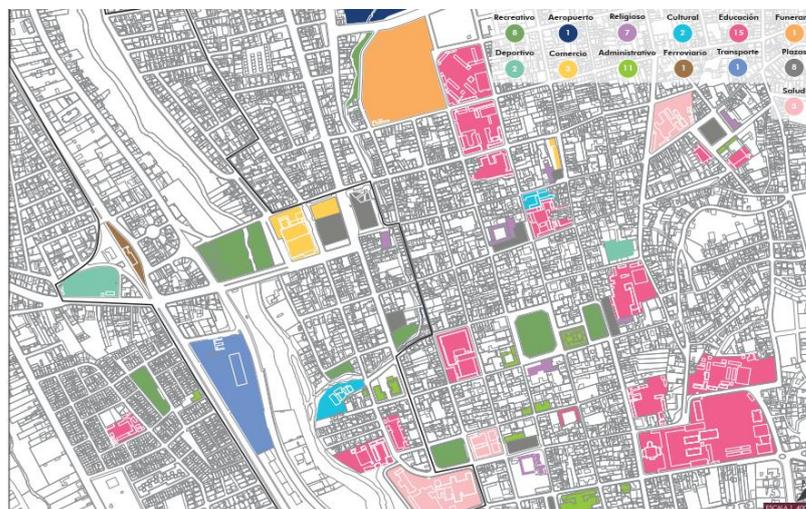


**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

### 4.2.13 Equipamientos

Dentro del área de estudio se evidencia una diversidad de equipamientos que cubren las necesidades básicas de la población, el equipamiento con un mayor número es el educativo seguido por el administrativo y un bajo número de equipamientos culturales.

**Figura 26** Mapeo equipamientos



**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

### 4.2.14 Verde urbano

Según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) 2012, la ciudad de Latacunga tiene 15,22 m<sup>2</sup>/hab superando los 9 a 15 m<sup>2</sup>/hab recomendado por la Organización Mundial de la Salud (OMS). no obstante, para el Índice de Verde Urbano 2012 se consideró: parques, plazas, jardines, parterres, riberas, estadios, canchas deportivas, cementerios, etcétera, por lo que no refleja la realidad.

**Figura 27** Mapeo verde urbano



**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

#### 4.2.15 Focos de atracción ciudadana

Indistintamente de su atractivo son lugares donde se realizan actividades de diferente tipo donde su integración mejoraría las condiciones del lugar.

**Figura 28** Mapeo focos de atracción ciudadana

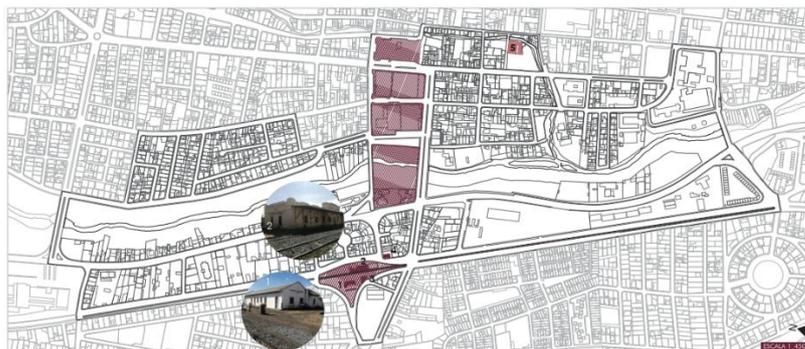


**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

#### 4.2.16 Edificios en desuso

Un edificio en estado de abandono genera varios problemas urbanos sociales y económicos. Debido a la paralización de las actividades del ferrocarril la infraestructura se encuentra en estado de abandono lo que ocasiona al lugar un deterioro al paisaje urbano y pérdida de identidad generando un impacto negativo a la ciudad. Por otro lado, la casa Evangelina Herrera tras haber prestado servicios de educación donde se instalaba la unidad educativa de su mismo nombre tras ser desocupada se ha convertido en un espacio donde el deterioro estructural es un riesgo por colapso de la misma.

**Figura 29 Edificios en desuso**



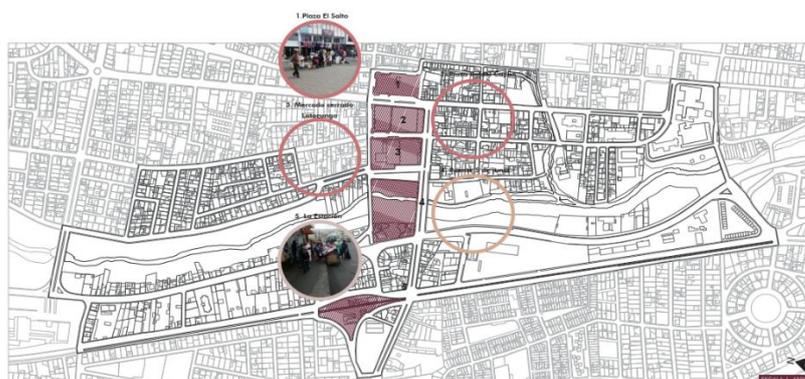
**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

#### **4.2.17 Ocupación por vendedor ambulante**

La presencia de vendedores ambulantes genera un deterioro del entorno urbano además de una serie de consecuencias como:

- Obstaculización de aceras dificultando caminar por el lugar.
- Se genera desorden y acumulación de basura.
- Afecta económicamente a los comerciantes formales.
- Atrae a la delincuencia por la acumulación de personas

**Figura 30 Mapeo ocupación por vendedor ambulante**



**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

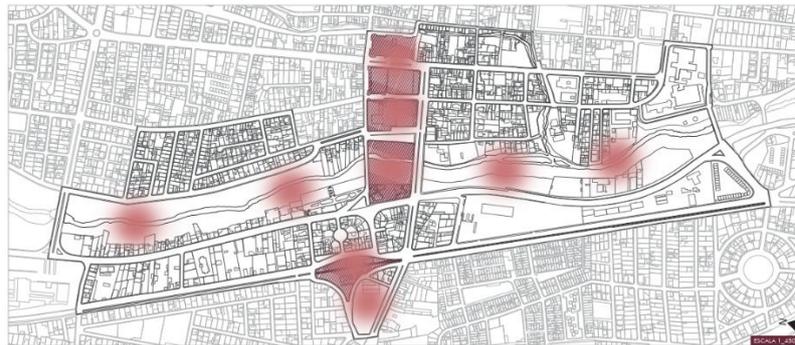
#### **4.2.18 Zonas en degradación**

Se considera a estos espacios como zonas de degradación ya que afectan negativamente al entorno urbano y la calidad de vida de los habitantes.

- Edificios en deterioro o en estado de abandono.

- Acumulación de desechos.
- Inseguridad, delincuencia.
- Falta de mantenimiento o limpieza.
- Desorden y mala planificación.
- Pérdida de biodiversidad y espacios verdes.

**Figura 31** Mapeo zonas de degradación



**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

#### 4.2.19 Edificios de valor patrimonial catalogados

Preservar la identidad cultural de la ciudad como testimonio de la evolución urbana y arquitectónica para así tener una conexión con el pasado y el presente es importante en la planificación territorial teniendo en cuenta el valor simbólico que estos son para la ciudad.

**Figura 32** Mapeo edificios de valor patrimonial catalogados



**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

#### 4.2.20 Actividad

Dentro del área de estudio se puede evidenciar la falta de centros culturales lo que ocasiona la pérdida de identidad cultural, así como también disminuyendo la oferta cultural y la falta de alternativas para la juventud.

**Figura 33** Mapeo actividad cultural

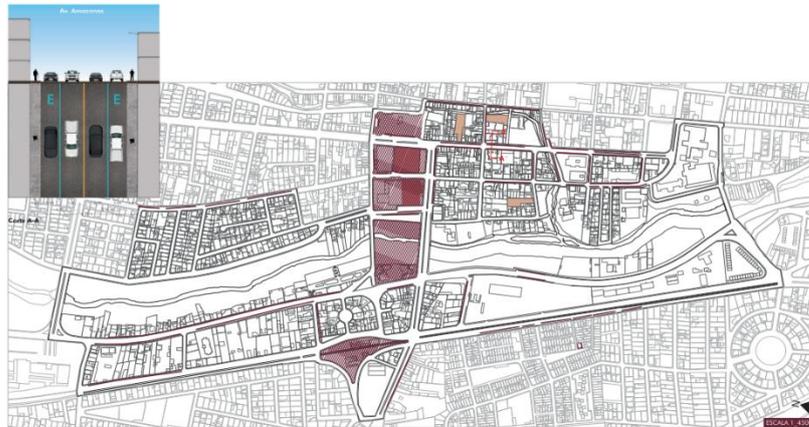


**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

#### 4.2.21 Estacionamientos

El exceso de estacionamientos lineales en vías donde la acera no cumple ni con el mínimo de la normativa priorizando al vehículo por encima del peatón genera que en vías donde el flujo peatonal es alto exista un caos dificultando la accesibilidad para los transeúntes.

**Figura 34** Mapeo estacionamientos



**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

#### 4.2.22 Cortes viales

Se presenta cortes del estado actual en vías importantes dentro del proyecto. **(Ver Anexo 6)**

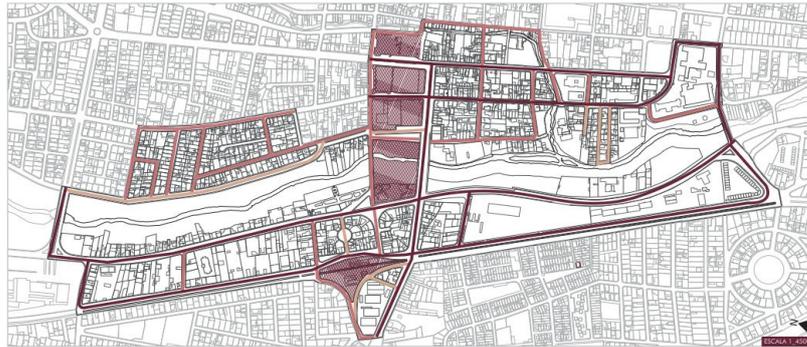
#### 4.2.23 Flujo peatonal

Existe una variación de flujo peatonal de acuerdo con las diferentes actividades urbanas que se realizan como por ejemplo el ingreso y salida a las unidades educativas y a las jornadas de trabajo que se realizan en el centro urbano de la ciudad. **(Ver Anexo 7)**

#### 4.2.24 Flujo vehicular

El flujo alto se da por ser los ingresos hacia el centro urbano además que son las principales rutas de las líneas de buses urbanos y la salida de buses provinciales debido a la presencia del terminal terrestre lo que es un riesgo para la salud de los habitantes por la contaminación de CO2 y acústica que el parque automotor genera

*Figura 35 Mapeo flujo vehicular*



**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

#### 4.2.25 Hidrografía del lugar

El río Cutuchi nace de los deshielos del Cotopaxi y en el transcurso de lo rural a lo urbano se va contaminando, siendo la principal arteria hidrográfica de la ciudad de Latacunga atravesando en sentido norte a sur y siendo alimentado por otros afluentes como el río Yanayacu, Cunuyacu entre otros.

*Figura 36 Hidrografía del lugar de estudio*



**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

#### 4.2.26 Topografía cortes urbanos

El lugar cuenta con una topografía accidentada en las riberas de los ríos, la cota en el parque de los enamorados hasta el puente 5 de Junio es de 17m, a medida que se va alejando de las riberas de los ríos la topografía se va volviendo más llano en el lugar.

**Figura 37** Hidrografía del lugar de estudio



**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

#### **4.2.27 Cortes urbanos**

Cortes del lugar donde se va a intervenir. **(Ver Anexo 8)**

#### **4.2.28 Perfil urbano**

Se puede observar la variación de alturas en cada perfil urbano. **(Ver Anexo 9 y 10)**

#### **4.2.29 FODA**

A través de la utilización de una valoración FODA, se pueden recoger estas características, exponiendo las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas del área a intervenir; esto proporcionará una guía más clara al plantear la propuesta.

- **Fortalezas**

1. Borde de protección del río Cutuchi como revitalizador de espacio público y medio ambiente.
2. Demanda de equipamientos educativos como herramienta para la conservación, cuidado del medio ambiente y fortalecimiento cultural.

- **Oportunidades**

1. Vías alternas al ingreso de la ciudad de Latacunga desde la panamerica E-35.
2. Diversidad y demanda de equipamientos para proyectar diferentes ejes que contribuyan al fortalecimientos cultural y turístico de la ciudad.
3. Presencia de edificaciones patrimoniales desocupadas y edificaciones en abandono en el área de estudio contribuirán para realizar propuestas que se integren al plan masa con actividades que cubran las deficiencias del lugar.
4. Las riberas del río cutuchi como un generador de paisaje urbano que genere una cohesión social mediante diferentes actividades en el lugar.

- **Debilidades**

1. Conectividad transversal es insuficiente por lo que genera un mayor tráfico vehicular al ingreso de la ciudad.
2. Existe una deficiencia de espacios verdes donde se pueda desarrollar actividades de recreación y de permanencia.
3. Varias líneas de buses transitan por las misas manzanas del centro de la ciudad provocando una congestión vehicular.
4. Existen zonas de degradación en el ingreso de la ciudad donde se puede encontrar problemáticas como delincuencia y venta de estupefacientes.
5. Las actividades culturales se concentran solo en museos y bibliotecas donde la presencia de personas es baja.

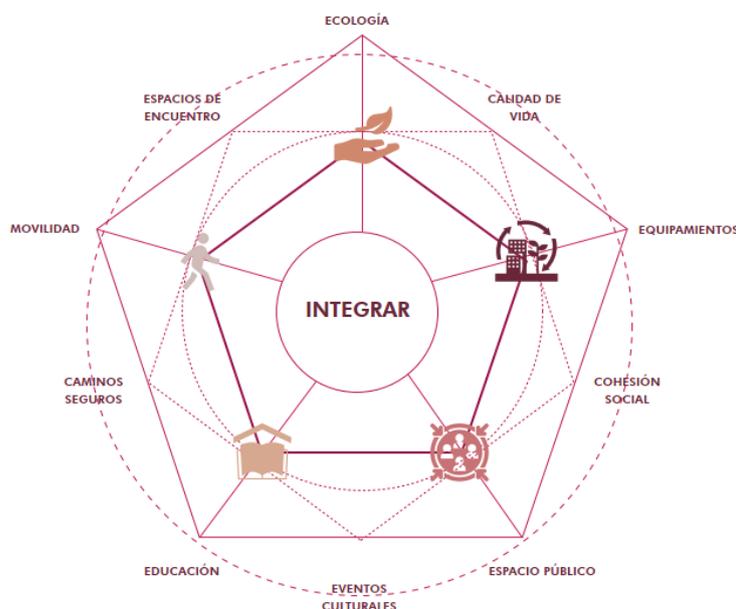
- **Amenazas**

1. El flujo vehicular alto afecta a la salud de los habitantes a causa de la contaminación auditiva, visual y presencia de CO<sub>2</sub>.
2. Se da más prioridad al vehículo con la presencia de numerosos estacionamientos lineales en donde el ancho de la acera no cumple con el mínimo expuesto en el PDOT.
3. La presencia considerable de vendedores ambulantes en el ingreso de la ciudad perjudica la imagen urbana del sector.
4. La topografía accidentada en las riberas del río cutuchi limita la accesibilidad peatonal al parque de Los Enamorados.

## CAPITULO V

### 5.1. Propuesta Plan masa Integrar

*Figura 38 Plana masa Integrar*



**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)

El plan busca integrar el espacio público a través de la recuperación del borde de protección de río Cutuchi convirtiéndose así en un escenario social para ellos se propone intervenir en 5 ejes:

- **Corredor Ecológico:** Corredor ecológico como articulador del espacio público, educarse a partir de la interacción con el paisaje natural entendiendo al río como una fuente vital del ecosistema otorgando un valor simbólico ambiental, cultural y de aprendizaje para la población de esta manera se reconoce al río como un integrador entre el medio natural con la ciudad. Puentes que tejen la ciudad generan una ruta a través de los diferentes espacios creados en el corredor ecológico donde se realizaran nuevas actividades urbanas, cohesión social, apreciando el paisaje natural, flora y fauna.
- **Equipamientos:** Vincular los equipamientos del borde del río al corredor ecológico fusionando lo natural con lo construido revitalizando las zonas de degradación.

- **Espacio Público:** Potenciar los espacios públicos parques y plazas al corredor ecológico mediante programas culturales fomentando el turismo y la actividad económica.
- **Educación:** Integrar los equipamientos educativos con la cultura de manera que las instituciones educativas sean participes de los espacios culturales a través de actividades artísticas y ambientales para así generar una red de caminos seguros y activos
- **Movilidad:** Priorizar al peatón por sobre el vehículo eliminando los estacionamientos lineales en los ejes de intervención rediseñando las secciones viales para el ensanchamiento de aceras.

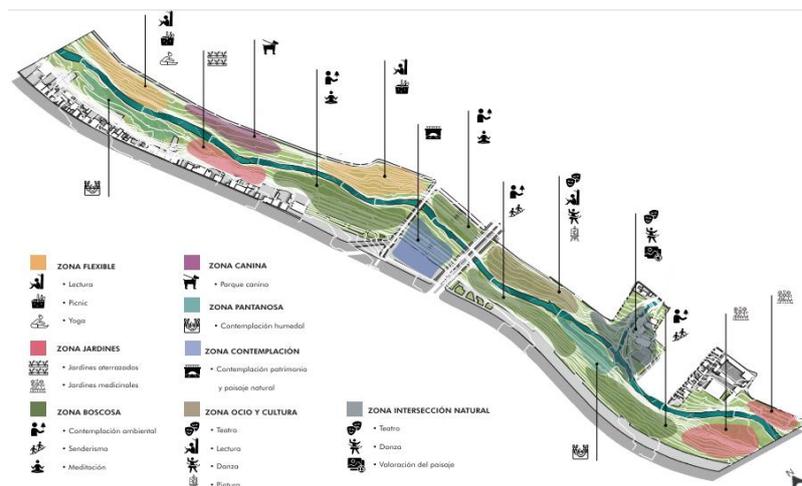
### 5.1.1. Redefinir el borde

Se plantea la reubicación de viviendas en zona de riesgo, mayor cantidad de viviendas autoconstruidas y con menor densidad de viviendas, además de la reubicación de talleres mecánicos, ferreterías y concesionarias de autos en zona de riesgo para recuperar la quebrada. (Ver Anexo 11)

### 5.1.2. Zonificación del Corredor Ecológico

Se plantea una zonificación del proyecto de acuerdo con las especies arbóreas y actividades que se van a realizar por su entorno más cercano.

*Figura 39 Zonificación propuesta*

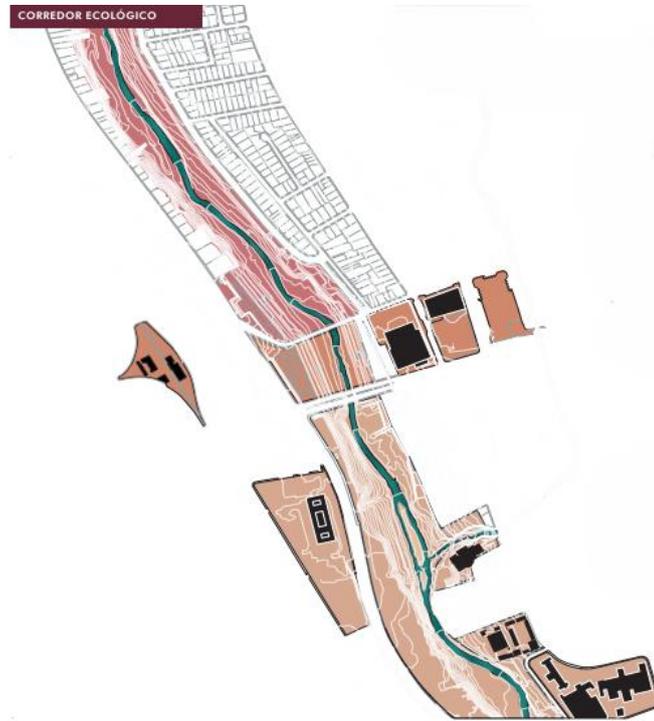


**Nota.** Gráfico elaborado por Paúl (2023)



equipamientos: Terminal terrestre, Casa de la Cultura, la Unidad Educativa La Inmaculada y el Hospital General Latacunga con el fin de generar una cultura ciudadana de la importancia y cuidado del medio ambiente.

*Figura 41 Tamos del Corredor Ecológico*



*Nota. Gráfico elaborado por Paúl (2023)*

#### **5.1.5. Tramo 1: Parque Lineal**

- Implementación de caminerías y puentes que unan los dos lados del río.
- Crear espacios de cohesión social.
- Mixtimizar el uso de suelo para nuevas actividades urbanas.
- Crear jornadas barriales como urbanismo táctico que ayuden al cuidado del espacio público. **(Ver Anexo 12)**

#### **5.1.6. Tramo 1: Patrimonio**

- Conectar equipamientos a través del espacio público apreciando el paisaje patrimonial (Estación del Tren, Puentes patrimoniales) y natural.
- Reconocer al río como patrimonio, el río tiene memoria. **(Ver Anexo 13)**

### **5.1.7. Tramo 1: Cultural**

- Aprovechar la cercanía de La Casa de la Cultura para realizar eventos culturales al aire libre.
- Potenciar vegetación nativa además de funcionar de colchón de amortiguamiento de la contaminación generada por el parque automotor.
- Recuperar la Quebrada en donde se encontraban las concesionarias y talleres de vehículos, integrando el verde al borde del río nuevamente. **(Ver Anexo 14)**

### **5.1.8. Isometrías Corredor Ecológico**

Se presenta perspectivas de las diferentes actividades que se van a realizar en todo el borde del Corredor Ecológico planteado. **(Ver Anexo 15)**

### **5.1.9. Corredor Ecológico**

Al final el corredor ecológico plantea lo siguiente:

- Reconocer al río como integrador entre la naturaleza y la ciudad.
- Puentes que tejen la ciudad.
- Combinar paisaje, espacio público e infraestructura al tejido urbano.
- Corredor Ecológico como articulador para entender al río como un bien ambiental, cultural y aprendizaje.
- Creación de subespacios para distintos usos obteniendo así nuevas actividades urbanas y fomentar la cohesión social.

### **5.1.10. Construir lo construido**

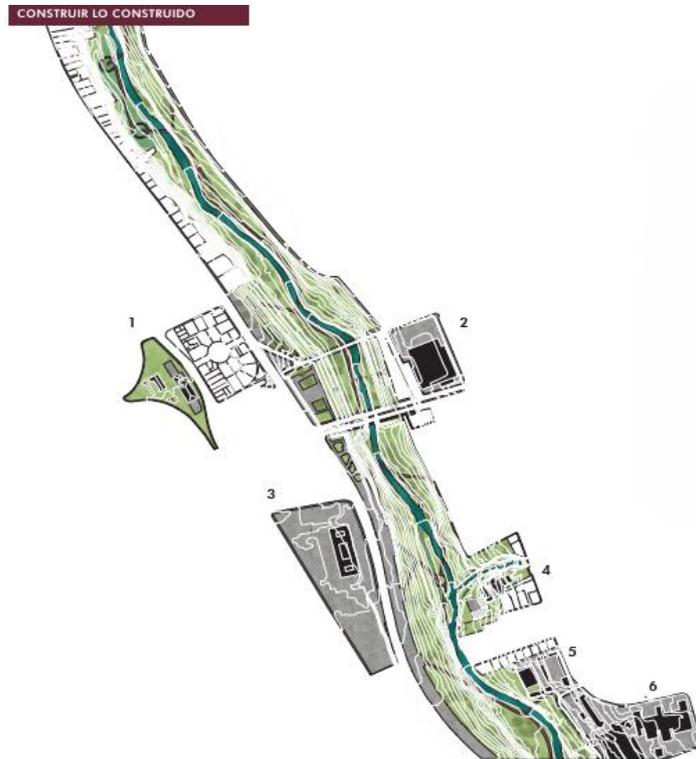
Vincular el verde a los equipamientos que se encuentran cerca del borde del río Cutuchi para un mejor dialogo entre el medio natural y lo construido. Crear catalizadores urbanos revitalizando los lugares en degradación generando un impacto cultural, económico y social positivo:

1. Centro Cultural Interactivo Estación del Tren - Ex estación del tren
2. Mercado multifuncional - Ex mercado cerrado Latacunga
3. Estación Ecológica - Ex terminal terrestre
4. Casa de la Cultura núcleo Cotopaxi

5. Unidad educativa La Inmaculada

6. Hospital General Latacunga

*Figura 42 Eje construir lo construido*



*Nota. Gráfico elaborado por Paúl (2023)*

#### **5.1.11. Lineamientos y estrategias: Centro interactivo estación del tren**

- Restaurar el conjunto arquitectónico y su espacio público.
- Incorporar nuevo programa arquitectónico que atraiga a turistas locales y extranjeros.
- Integrar locales comerciales de comida típica (allullas, queso de hoja) mediante ferias de emprendimientos.
- Realizar eventos culturales en su plaza.
- Peatonizar la vía para que el comercio local se active en el lugar.

#### **5.1.12. Lineamientos y estrategias: Estación ecológica**

- Reubicación del terminal debido a que causa tráfico y un alto índice de contaminación auditiva y CO2 en la zona.
- Incorporar nuevo programa arquitectónico que se integre al Corredor Ecológico.

- Utilizar estrategias de sostenibilidad en el equipamiento.
- Diseñar espacio público con mobiliario urbano y áreas donde se realicen diferentes actividades generando zonas de encuentro.

#### **5.1.13. Lineamientos y estrategias: Mercado multifuncional**

- Reducir la escala del equipamiento como medida de seguridad en una eventual erupción del volcán Cotopaxi, descentralizar el mercado.
- Implementar plaza recordando la historia del lugar (Plaza Chile).
- Mejorar la conectividad hacia el Corredor Ecológico.
- Utilizar estrategias de sostenibilidad en el equipamiento. **(Ver Anexo 16)**

#### **5.1.14. Lineamientos y estrategias: Casa de la cultura**

- Integrar equipamiento al Corredor Ecológico.
- Realizar programas al aire libre relacionadas con la cultura y tradiciones de la ciudad.
- Aprovechar el paisaje natural para atraer a las personas.

#### **5.1.15. Lineamientos y estrategias: U.E. La Inmaculada**

- Educar a través del contacto con el paisaje natural, corredor ecológico.
- Generar un nuevo ingreso a la unidad educativa.
- Realizar actividades relacionadas con el cuidado y ambiental.

#### **5.1.16. Lineamientos y estrategias: Hospital General Latacunga**

- Crear un entorno amigable con los pacientes del hospital.
- Crear jardines medicinales en el corredor ecológico. **(Ver Anexo 17)**

#### **5.1.17. Espacio público**

Proyectos o elementos de espacio público que sirvan de enlace hacia el corredor ecológico como parques, plazas y equipamientos. Integrar y activar red de plazas y parques con programas culturales logrando así zonas de cohesión social. **(Ver Anexo 18)**

### **5.1.18 Perspectivas espacio público**

(Ver Anexo 19)

### **5.1.19 Educación**

Se plantea crear una red de caminos seguros (arborización) para desplazarse a los centros educativos. Además de incentivar campañas participativas culturales y cuidado del medio ambiente con las instituciones educativas fomentando la identidad cultural. (Ver Anexo 20)

### **5.1.20 Movilidad: cortes viales**

Se intervienen en las vías que forman parte de la red de caminos seguros con un rediseño con aceras más amplias eliminando los parqueaderos lineales dando mayor prioridad al peatón. (Ver Anexo 21)

### **5.1.21 Movilidad: Ruta de buses**

Cambiar rutas a ciertas líneas de buses de manera que se pueda utilizar vías alternas para descongestionar el tráfico. Incluir líneas de buses que circulen paralelo al corredor ecológico para así descongestionar las vías de la ciudad y tener mayor alcance al transporte público. (Ver Anexo 22)

### **5.1.22 Plan Masa**

(Ver Anexo 23)

## **5.2 Propuesta meso**

Se considera hacer un acercamiento a una escala menor de El Tramo 2: Patrimonial del Corredor Ecológico con el fin de integrar dos barrios históricos de la ciudad de Latacunga, El Salto y La Estación que se encuentran separados por el río Cutuchi. La idea es unir estos dos sectores a través del espacio público y los equipamientos existentes de manera que en conjunto se revitalice estas zonas promoviendo la cohesión social, la economía local, la cultura, la recreación y el sentido de pertenencia mejorando la calidad de vida de los habitantes. Para ello se plantean estrategias de intervención en los siguientes sistemas: espacio público, movilidad, verde urbano y construir lo construido. (Ver Anexo 24)

### **5.2.1 Propuesta espacio público**

Se realiza diferentes intervenciones del espacio público en las zonas de degradación como: renovar, rehabilitar, re naturalizar y urbanismo táctico, de manera que se pueda

recuperar y diversificar los espacios públicos para usos culturales, ecológicos, gastronómicos y recreativos fortaleciendo la identidad cultural, económica, accesibilidad, cohesión social y el sentido de apropiación. **(Ver Anexo 25)**

### **5.2.2 Propuesta de movilidad**

Se propone el uso de la bicicleta, integrándose a la red de ciclovía del Corredor Ecológico, además de la implementación de ciclo estacionamientos en lugares estratégicos apoyado de la peatonización de calles subutilizadas creando espacios de circulación, recreación y estancia mejorando las condiciones de los locales comerciales adyacentes. En las avenidas Eloy Alfaro, Marco Aurelio Subía, Antonia Vella y Amazonas se propone carriles con velocidades reducidas (30-50km/h) con el objetivo de recuperar espacio público dando prioridad al peatón. **(Ver Anexo 26)**

### **5.2.3 Propuesta verde urbano**

Se plantea el reverdecimiento del espacio público como estrategia integral para fortalecer los corredores viales y conectarlos a grandes áreas verdes como es el Corredor Ecológico; a través de acciones como: renovar, rehabilitar, re naturalizar y aplicando urbanismo táctico que valoran, conservan y protegen al paisaje como elemento ordenador del territorio; se busca integrar elementos naturales, culturales, deportivos y participativos. **(Ver Anexo 27)**

### **5.2.4 Propuesta construir lo construido**

La franja de estudio muestra equipamientos de diferente tipología: deportivo, cultural, ecológico, religioso, comercial y recreativo diversificando el suelo urbano, por lo que, como estrategia se propone integrar estos espacios con el verde urbano además de diseñar y construir los espacios que se encuentra en abandono o no son funcionales teniendo en cuenta la historia, la cultura y el contexto en el que se encuentran. **(Ver Anexo 28)**

### **5.2.5 Corte**

**(Ver Anexo 29)**

## **5.3 Propuesta arquitectónica**

Finalizada la propuesta urbana, se considera resolver el proyecto arquitectónico del Mercado Multifuncional debido a que actualmente se presenta como una barrera física desde la plaza El Salto hacia el parque de Los Enamorados donde los locales comerciales se encuentran contenidos por un bloque sólido y rígido el cual no se integra con los espacios públicos adyacentes. Además de estar ubicado en zona de riesgo tras una posible erupción

del volcán Cotopaxi nivel III, es por eso que se pretende transformar a este edificio en un lugar más permeable donde se permita integrar los diferentes espacios públicos que existen en el lugar, un espacio más flexible donde se pueda realizar una diversidad de actividades culturales a más de ser un espacio comercial y gastronómico mejorando la experiencia del usuario.

### **5.3.1 Levantamiento de estado actual Mercado Cerrado Latacunga**

Emplazamiento estado actual (**Ver Anexo 30**)

#### **5.3.1.1 Planta arquitectónica nivel +/- 0.00m.**

(**Ver Anexo 31**)

#### **5.3.1.2 Planta arquitectónica nivel +3.10m.**

(**Ver Anexo 32**)

#### **5.3.1.3 Planta arquitectónica nivel +7.50m.**

(**Ver Anexo 33**)

#### **5.3.1.4 Planta arquitectónica nivel +11.90m.**

(**Ver Anexo 34**)

#### **5.3.1.5 Alzados de fachadas**

Alzado av. Félix Valencia y av. Antonia Vela (**Ver Anexo 35**)

Alzado av. Melchor de Benavides y av. 5 de Junio (**Ver Anexo 36**)

#### **5.3.1.6 Planta de cimentación**

(**Ver Anexo 37**)

#### **5.3.1.7 Losa nivel +3.10m.**

Estructura losa nivel +3.10m (**Ver Anexo 38**)

#### **5.3.1.8 Losa nivel +7.38m.**

Estructura losa nivel +7.38m (**Ver Anexo 39**)

#### **5.3.1.9 Losa nivel +11.78m.**

Estructura losa nivel +11.78m (**Ver Anexo 40**)

#### **5.3.1.10 Cubierta**

Estructura cubierta (**Ver Anexo 41**)

#### **5.3.1.11 Isometría estructura**

Isometría de estructura estado actual (**Ver Anexo 42**)

#### **5.3.1.12 Levantamiento fotográfico**

Levantamiento fotográfico Mercado Cerrado Latacunga (**Ver Anexo 43**)

#### **5.3.2 Estrategias e intensiones**

- Liberar bloque en la junta de construcción recuperando espacio público.
- Crear plazas recordando la historia del lugar, Plaza Chile.
- Conservar la estructura existente antigua de hormigón 1990 y nueva de acero 2010
- Dar continuidad espacial a través de plazas para salvar 6m de diferencia de nivel.
- Extruir volúmenes disminuyendo la masa del equipamiento se propone terrazas hacia el río Cutuchi.

(**Ver Anexo 44**)

#### **5.3.3 Propuesta emplazamiento**

Propuesta emplazamiento mercado multifuncional (**Ver Anexo 45**)

#### **5.3.4 Propuesta planta arquitectónica nivel +/- 0.00m.**

Propuesta planta nivel +/-0.00m mercado multifuncional (**Ver Anexo 46**)

#### **5.3.5 Propuesta planta arquitectónica nivel +3.10m.**

Propuesta planta nivel +3.10m mercado multifuncional (**Ver Anexo 47**)

#### **5.3.6 Propuesta planta arquitectónica nivel +7.50m.**

Propuesta planta nivel +7.50m mercado multifuncional (**Ver Anexo 48**)

#### **5.3.7 Propuesta planta arquitectónica nivel +11.90m.**

Propuesta planta nivel +11.90m mercado multifuncional (**Ver Anexo 49**)

#### **5.3.8 Propuesta de fachadas arquitectónicas**

Fachada av. 5 de Junio y av. Antonia Vela (**Ver Anexo 50**)

Fachada av. Félix Valencia y av. Melchor de Benavides(**Ver Anexo 51**)

#### **5.3.9 Cortes arquitectónicos**

Corte arquitectónica A-A y B-B (**Ver Anexo 52**)

Corte arquitectónica C-C y D-D (**Ver Anexo 53**)

### **5.3.10 Isometrías del proyecto**

Isometría general (**Ver Anexo 54**)

Isometrías exteriores (**Ver Anexo 55**)

Isometrías interiores (**Ver Anexo 56**)

## CAPITULO VI

### 6.1 CONCLUSIONES

- Al realizar el diagnóstico se concluye que el río Cutuchi fragmenta la ciudad de manera socio-territorial debido a la topografía accidentada y a la falta de conexiones transversales peatonales, siendo los puentes vehiculares los únicos articuladores de ambos lados de la ciudad. Por lo que la urbe en los frentes del río ha decidido darle las espaldas a este importante sistema hídrico generando focos de inseguridad y vacíos urbanos en todo el recorrido del río además la falta de control de las normativas de uso y gestión de suelo ha dejado la construcción de viviendas y equipamientos en zonas de riesgo.
- En los equipamientos que fueron intervenidos se evidencia que se construyeron individualmente y no en conjunto un claro ejemplo es el mercado Cerrado Latacunga el cual es un bloque sólido que no permite la integración con el río, sus instalaciones no son apropiadas para los comerciantes incluso habiendo locales vacíos en el lugar demostrando la inconformidad de los usuarios lo cual ha generado diversos problemas sociales, económicos y culturales.
- La presencia de equipamientos a gran escala como el Terminal Terrestre Latacunga y Mercado Cerrado Latacunga al ingreso de la ciudad genera un caos vehicular, los mismos que causan una contaminación visual, auditiva y exceso de CO<sub>2</sub>.
- Se realizó un análisis de referentes urbano y arquitectónico con un contexto similar al lugar analizado, el cual permitió identificar diversas estrategias, de manera que puedan ser aplicadas a la intervención del proyecto.
- La creación del corredor ecológico limitando la ocupación de las zonas de riesgo en las orillas del río Cutuchi permite revalorar al río en un contexto urbano como un eje natural y estructurante del espacio público potenciando al río como un gran centro de actividades culturales, recreativas y sociales solucionando la fragmentación social; mantener la franja del río como un eje de movilidad peatonal que con la implementación de puentes permite tejer al río uniendo un lado con el otro.
- Los equipamientos que se encuentran frente al río o en estado de abandono tras darle un nuevo uso se convierten en catalizadores urbanos generando un impacto

positivo en la reestructuración de la ciudad, lo cual aligera el tráfico vehicular y proporciona nuevos espacios en el desarrollo cultural y económico del lugar.

- La intervención en el Mercado Cerrado Latacunga se puede considerar como un proyecto estratégico al estar ubicado en un contexto privilegiado capaz de generar una transformación que permita la revitalización del sector y la integración de espacios públicos adyacentes. El buen estado de la estructura del equipamiento y la capacidad de albergar las actividades propuestas en el programa arquitectónico proyecta una transformación del mercado en un espacio socioeconómico, cultural, gastronómico, y educativo.

## 6.2 RECOMENDACIONES

- En el análisis realizado en el lugar se evidenció la presencia de varios vendedores ambulantes en la plaza El salto, plaza Rafael Cajiao y alrededores del Mercado Cerrado Latacunga, por lo que urge una regularización y control de los mismos de igual forma se debe considerar a los vendedores informales en la planificación urbana asignando espacios destinados para estas actividades encontrando un equilibrio entre las necesidades de los vendedores y la preservación del espacio público, asegurando la convivencia armónica y el beneficio mutuo.
- Priorizar a grupos vulnerables al acceso de vivienda social y pública, en este caso a las personas que se encuentran en la zona de riesgo por la presencia de lahares ante una posible erupción del volcán Cotopaxi, así mismo que esta reubicación se realice progresivamente en un periodo de 10 años.
- Para la reubicación del Terminal Terrestre de Latacunga se recomienda la implantación en una zona de expansión urbana aledaña al paso lateral E35, teniendo en cuenta potencialidades, accesibilidad y riesgos, de esta manera se logre descentralizar el centro urbano de la ciudad y la reducción del tráfico, generado en la avenida 5 de Junio ingreso a la urbe.
- Crear mercados en diferentes puntos estratégicos de la ciudad dotando de espacios para que los productores tengan una libre comercialización con el fin de descentralizar el Mercado Cerrado Latacunga fortaleciendo la capacidad productiva, competitividad y calidad de productos.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Archdaily. (Marzo de 2013). *La plataforma de arquitectura más leída del mundo*. Obtenido de <https://www.archdaily.mx/mx>

Archdaily. (2019). *Intervención Calle Consciente, un jardín de colores / Arquiurbano Taller + IAA Studio*. Rio Negro, Colombia. Obtenido de <https://www.archdaily.cl/cl/950554/intervencion-calle-consciente-un-jardin-de-colores-taller-arquiurbano-plus-iaa-studio>

Archdaily. (2016). *Humedal Urbano Usaquén / CESB / Obraestudio*. Obtenido de <https://www.archdaily.cl/cl/912453/humedal-urbano-usaquen-cesb-obraestudio>

Arquitectura Panamericana. (2020). *REHABILITACIÓN DE LAS ESCALINATAS DE LA CASTILLO PASEO PELILEO*. Obtenido de <https://arquitecturapanamericana.com/rehabilitacion-de-las-escalinatas-de-la-castillo-paseo-pelileo/>

Baquero Duarte, D. L. (2011). *Las plazas de mercado como catalizadores urbanos (Disertación doctoral)*. Universidad Nacional de Colombia.

Biennal International de Paisatge Barcelona. (2019). *COLEGIO OFICIAL D'ARQUITECTES DE CATALUNYA, COAC*. Obtenido de <https://landscape.coac.net/parques-del-rio-medellin>

Bonilla, M. H. (2005). Mejoramiento del espacio público en las colonias populares de México. Caso de estudio de Xalapa-Veracruz. *Revistainvi*, 20, 53. Obtenido de <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/62183>

Borja, J., & Muxí, Z. (2001). *El espacio público, ciudad y ciudadanía* (109 ed.). Barcelona: Electa. Obtenido de [chrome-extension://efaidnbmnnnibpajpcgclefindmkaj/https://www.researchgate.net/profile/Zaida](https://www.researchgate.net/profile/Zaida-Martinez/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y)

[Martinez/publication/31731154\\_El\\_espacio\\_publico\\_ciudad\\_y\\_ciudadania\\_J\\_Borja\\_Z\\_Muxi\\_prol\\_de\\_O\\_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y](https://www.researchgate.net/profile/Zaida-Martinez/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y)

Calvache, J. A. (2017). El espacio público: motor de desarrollo urbano local sostenible. *InvestigiumIre*, 7. Obtenido de <https://investigiumire.unicesmag.edu.co/index.php/ire/article/view/188>

Castillo, H. (2014). *Plazas de mercado en Bogotá, generadoras de residuos y desarrollo*. Conama.

Concurso Internacional: Parque del Río Medellín. (2013). *Concurso Internacional: Parque del Río Medellín*. Obtenido de <https://www.archdaily.co/co/02-267912/concurso-internacional-parque-del-rio-medellin>

Conferencia de las Naciones Unidas sobre la vivienda y el Desarrollo Urbano. (29 de Mayo de 2015). Espacio Público. *Habitat III*, 8. Obtenido de [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://habitat3.org/wp-content/uploads/Issue-Paper-11\\_Public\\_Space-SP.pdf](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://habitat3.org/wp-content/uploads/Issue-Paper-11_Public_Space-SP.pdf)

Durán Díaz, P. (2014). *El río como eje de vertebración territorial y urbana : el río San Marcos en Ciudad Victoria, México*. Barcelona . Obtenido de <https://www.tdx.cat/handle/10803/146188#page=1>

Gotham, Kevin, F., Brumley, & Krista. (2013; 2014; 2002). *Using space: Agency and identity in a public-housing development*. (Vol. 1).

Labat, C., Porta, P., Scioscia, N., & Romero, F. (2018). *TECTONICA*. Obtenido de <https://tectonica.archi/projects/nueva-sede-caf-region-sur-en-montevideo/>

Labat, C., Porta, R., & Scioscia, N. (2018). *PLOT*. Obtenido de LAPS ARQUITECTOS: <https://revistaplot.com/laps/>

Low, S. (2005). Transformaciones del espacio público en la ciudad latinoamericana: *DIALNET*, 13. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2916394>

Moreno, G. A. (2020). *Urban Living Lab*. Obtenido de <https://www.urbanlivinglab.net/que-fue-del-espacio-publico/#:~:text=Los%20seres%20humanos%20no%20pueden,Nos%20dice%20Enrique%20Pe%C3%B1alosa>.

Nieto, M. d. (Enero de 2019). *Espacio público como regenerador urbano*. Obtenido de [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://oa.upm.es/53981/1/TFG\\_Nieto\\_Asencio\\_Maria\\_del\\_Carmen.pdf](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://oa.upm.es/53981/1/TFG_Nieto_Asencio_Maria_del_Carmen.pdf)

Paisaje Transversal. (mayo de 2020). *El urbanismo en los tiempos del coronavirus*. Obtenido de <https://paisajetransversal.org/2020/05/el-urbanismo-tiempos-coronavirus-covid-19-desescalada-propuestas-ciudad/>

Plataforma Urbana. (2013). *Concurso Internacional: Parque del Río Medellín*. Obtenido de <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/06/19/concurso-internacional-parque-del-rio-medellin/>

Rodríguez, F. (2007). La importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades. *Revista de Tecnología y Sociedad*(7). Obtenido de <http://www.udgvirtual.udg.mx/paakat//index.php/paakat/article/view/222/329>

Teran, F. d. (1989). *Introducción a El Sueño de un orden. La ciudad hispanoamericana*. Madrid,. Obtenido de <chrome-extension://efaidnbmnnnibpajpcgclefindmkaj/https://oa.upm.es/10984/1/sue%C3%B1orden.pdf>

Tl, V., & E, P. (2005). *La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares*. . (T. U. psychology, Ed.)

Vidal, M., & Pol, U. (2005). *La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares*. (T. U. psychology, Ed.)

Vidales, A. C. (2013). *Metodología para la recuperación de espacios públicos*. El Salvador. Obtenido de <http://biblioteca.utec.edu.sv:8080/jspui/handle/11298/1102>

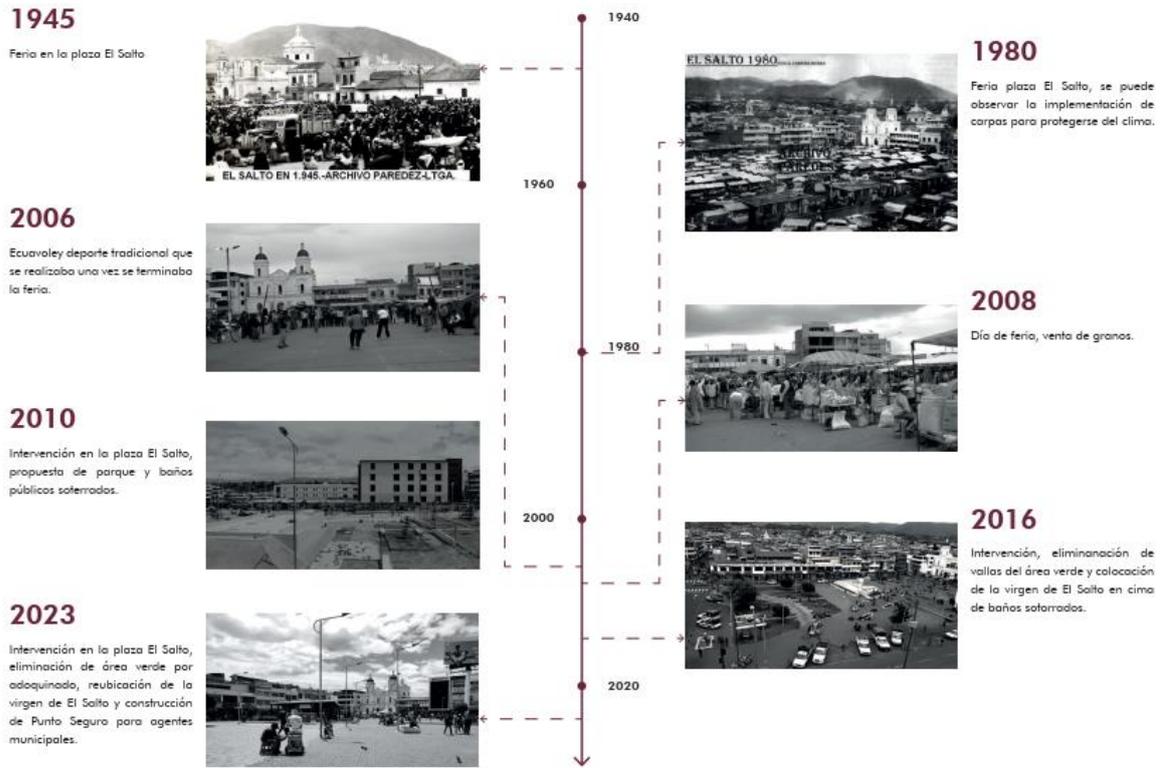
Vidales, A. C., & Rivera, J. C. (2012). *Metodología para la recuperación de espacios públicos*. El Salvador. Obtenido de <chrome-extension://efaidnbmnnnibpajpcgclefindmkaj/https://www.utec.edu.sv/media/investigaciones/files/1.Metodologiaparalarecuperaciondeespaciospublicos.pdf>

Wacquant, Angelovski, Walton, & Manzo. (2008; 2013; 2016; 2014). *USO E INTERACCIÓN SOCIAL EN EL ESPACIO PÚBLICO[1]: EL CASO DEL POLÍGONO DE VIVIENDA SANT COSME*. BARCELONA .

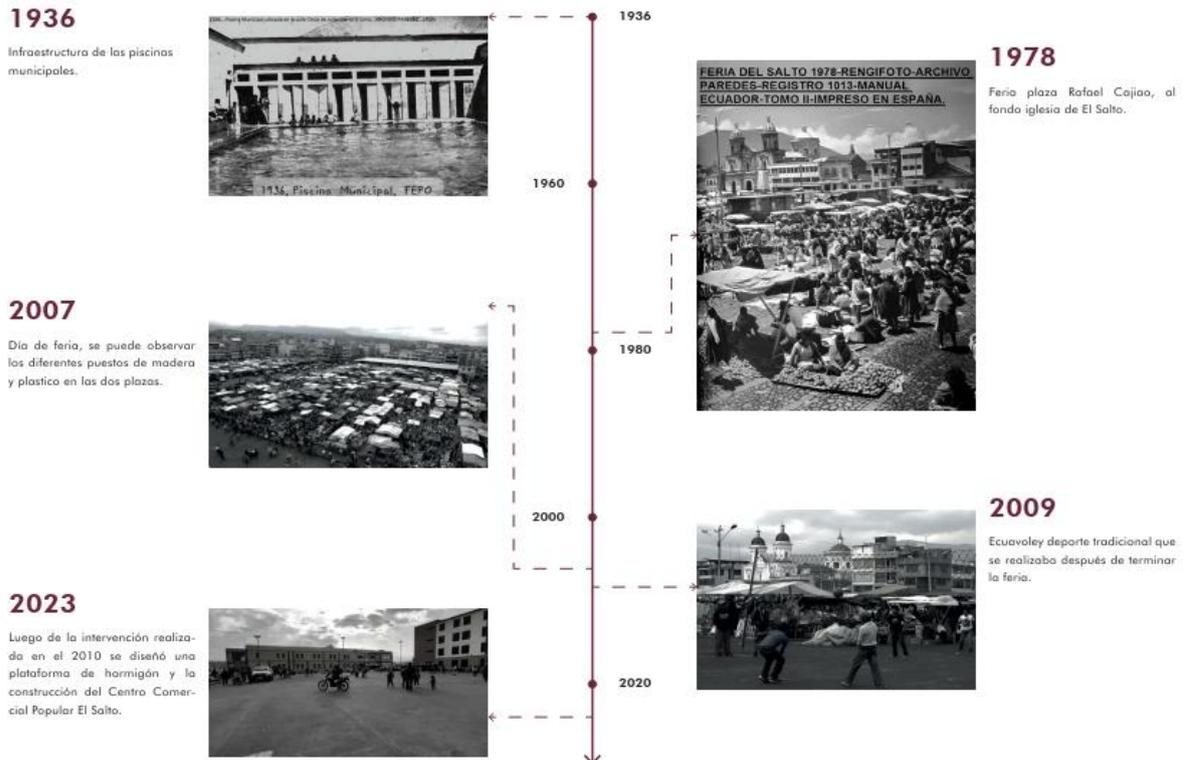
Whyte, W. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington, DC: The Conservation Foundation.

# ANEXOS

## Anexo 1. Línea del tiempo: El Salto



## Anexo 2. Línea del tiempo: Centro Comercial Popular El Salto



### Anexo 3. Línea del tiempo: Mercado Cerrado Latacunga

**1938**

Plazas aferradas donde se puede evidenciar la Plaza Chile actual mercado cerrado.



**1948**

Plaza Chile, se puede observar los primeros muros de contención de la plaza.



**2008**

Donde se asentaba la plaza Chile se encuentra el Mercado Cerrado Latacunga.



1936



**1945**

Feria de hierba y animales, plaza Chile.

1960



**1970**

Plaza Chile se convierte en el Terminal Terrestre Interparroquial de la ciudad de Latacunga.

2000



**2023**

Estado actual del Mercado Cerrado Latacunga. Luego de la intervención realizada en el 2010.



### Anexo 4. Línea del tiempo: Parque Los Enamorados

**1900**

Construcción del puente 5 de Junio sobre el río Cutuchi.



1900



**1940**

Puente 5 de Junio 20 años después de su inauguración considerado el más largo del Ecuador para su época.

1920

**1965**

En primer plano se observa el puente Chiquito, detrás se ve el puente 5 de Junio.



1940



**1970**

Parque de Los Enamorados se ve sus terrazas para salvar la topografía accidentada del lugar.

1960

1980

**1978**

Parque en las riveras del río Cutuchi, al fondo se puede ver la iglesia de El Salto.



2000



**2023**

Estado actual del parque de Los Enamorados y puente 5 de Junio.



### Anexo 5. Línea del tiempo: La Estación

**1907**

Llegada del tren a Latacunga



**1921**

Tren conduciendo los restos del Gral. Eloy Alfaro hacia Guayaquil



**2010**

Llegada del tren a la estación restaurada



1900



**1920**

Estación del tren, Latacunga

1940



**2007**

Estación del tren antes de la intervención, Latacunga

1980



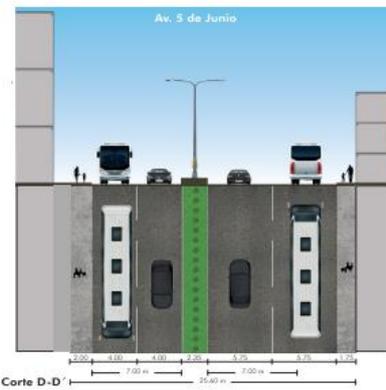
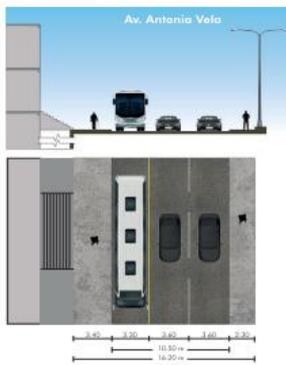
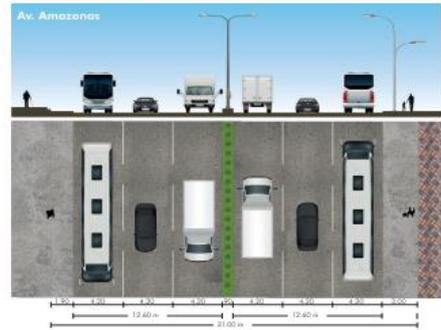
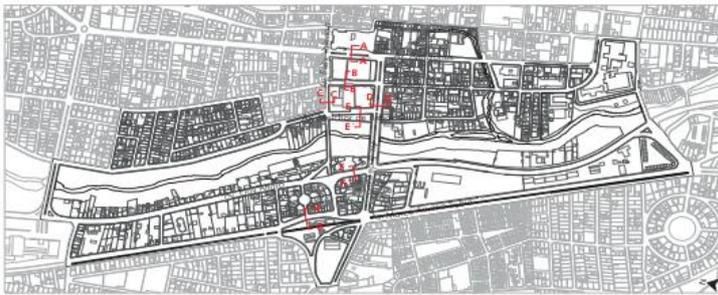
**2023**

Actualmente la estación del tren se encuentra en estado de abandono

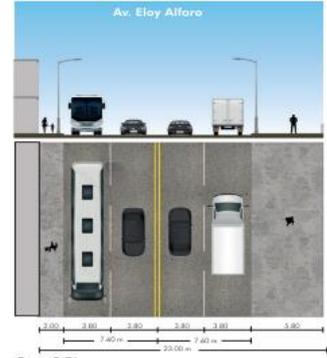
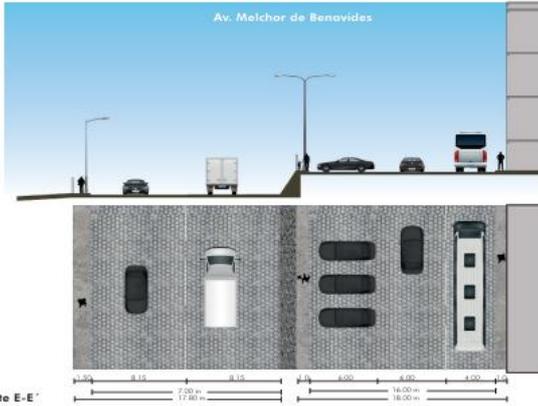
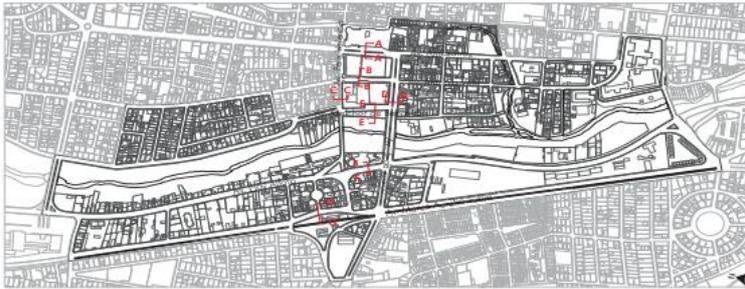
2020

## Anexo 6. Cortes Viales

### CORTES VIALES



**CORTES VIALES**



## Anexo 7. Flujo peatonal

**FLUJO PEATONAL**

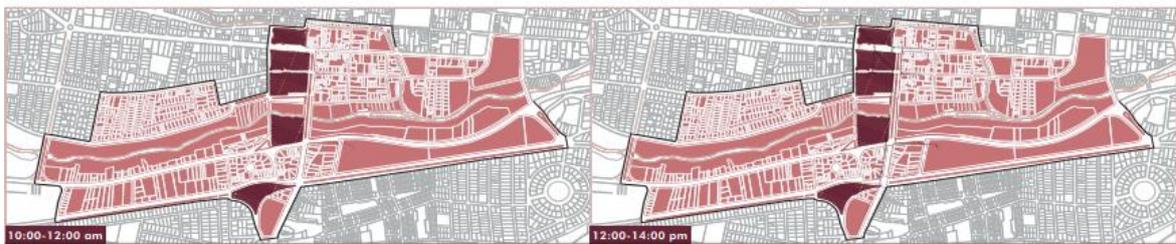
En este horario existe un flujo alto debido a que la hora de ingreso a las unidades educativas es a las 7:00 am y los estudiantes llegan a los centros educativos de todas las parroquias de la ciudad desde el terminal terrestre y su principal acceso el puente 5 de junio.

Se evidencia un flujo menor aun así se puede ver que en el puente 5 de junio es el principal acceso para el centro de la ciudad y las plazas son focos para la venta informal.  
- Parque Los Enamorados flujo peatonal muy bajo.



Incremento leve de flujo por la salida de unidades educativas básicas.  
- La estación del tren se mantiene en un flujo bajo.

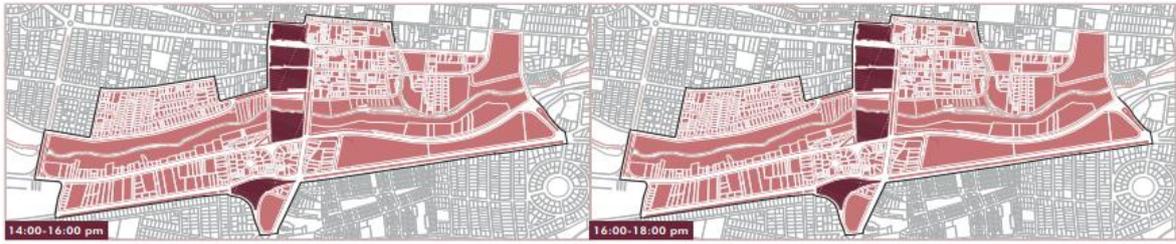
Incremento alto de flujo por la salida e ingreso de unidades educativas básicas y bachillerato.  
- Plaza El Salto principal cruce hacia las unidades educativas y parada de buses urbanos que se encuentra en la plaza Rafael Cajiao y mercado cerrado Latacunga.  
- Puente 5 de junio y terminal terrestre evidencia un flujo alto considerado.



**FLUJO PEATONAL**

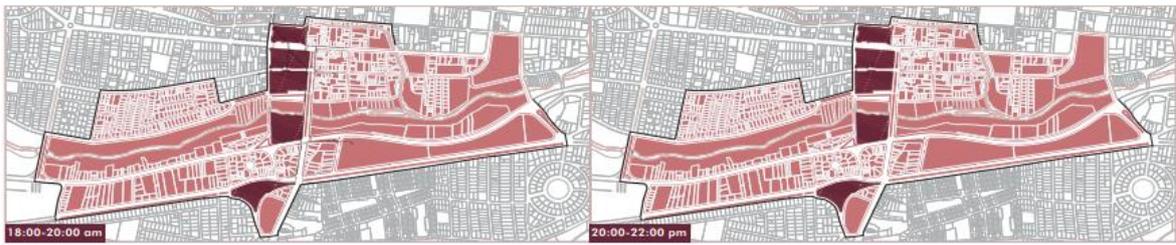
Flujo peatonal disminuye sin embargo el comercio en las plazas se mantienen constantes.  
 - Estación del tren bajo al igual que el parque Los Enamorados.

Leve incremento de flujo por la hora de salida de servidores públicos y privados.  
 - Parque Los Enamorados flujo muy bajo.



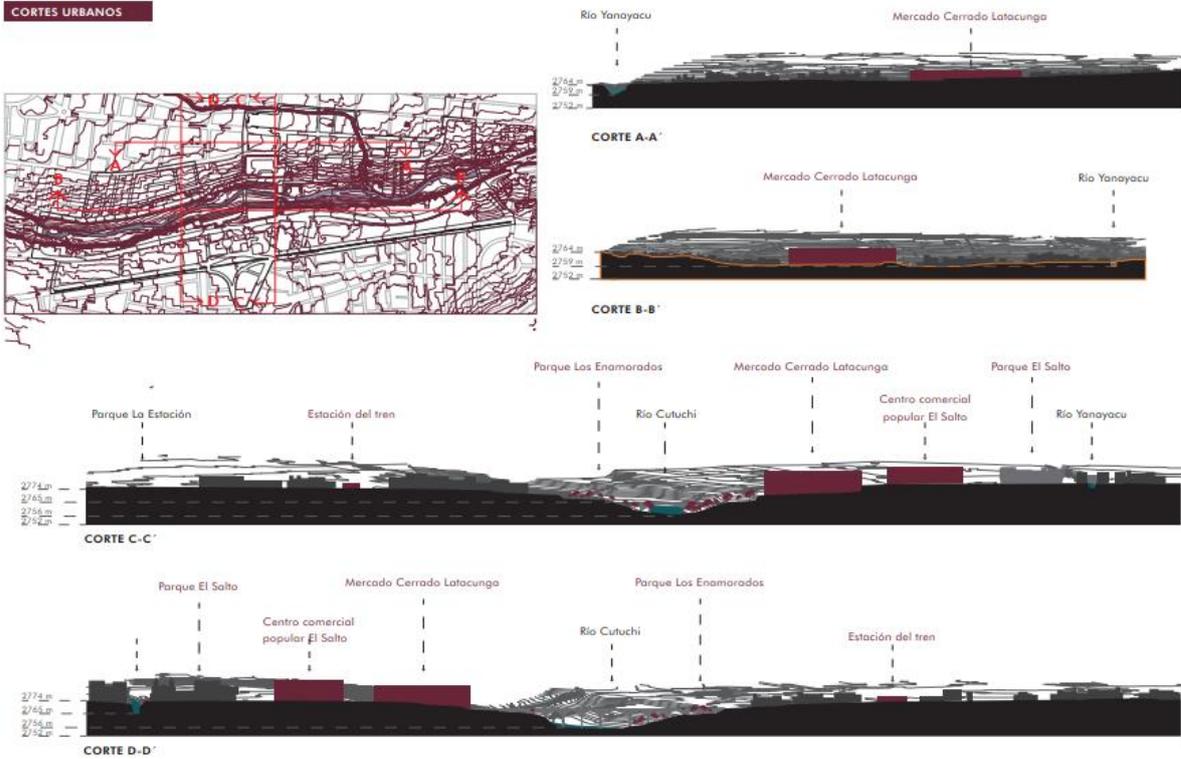
Incremento considerado por la salida de unidades educativas nocturnas.  
 - Estación del tren bajo al igual que el parque Los Enamorados.

Flujo peatonal bajo la salida de comerciantes mercado cerrado Latacunga y plazas.



**Anexo 8. Cortes urbanos**

**CORTES URBANOS**



## Anexo 9. Perfil urbano 1

PERFIL URBANO



Avenida Antonio Clavijo



Av. Felix Valencia



Av. Felix Valencia



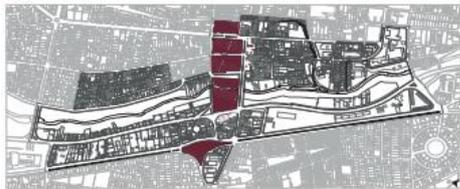
Iglesia El Salto



Av. Félix Valencia

## Anexo 10. Perfil urbano 2

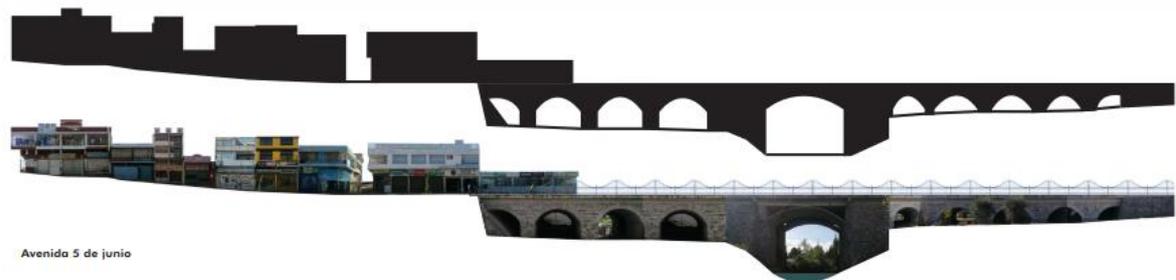
PERFIL URBANO



Avenida Eloy Alfaro



Avenida 5 de junio

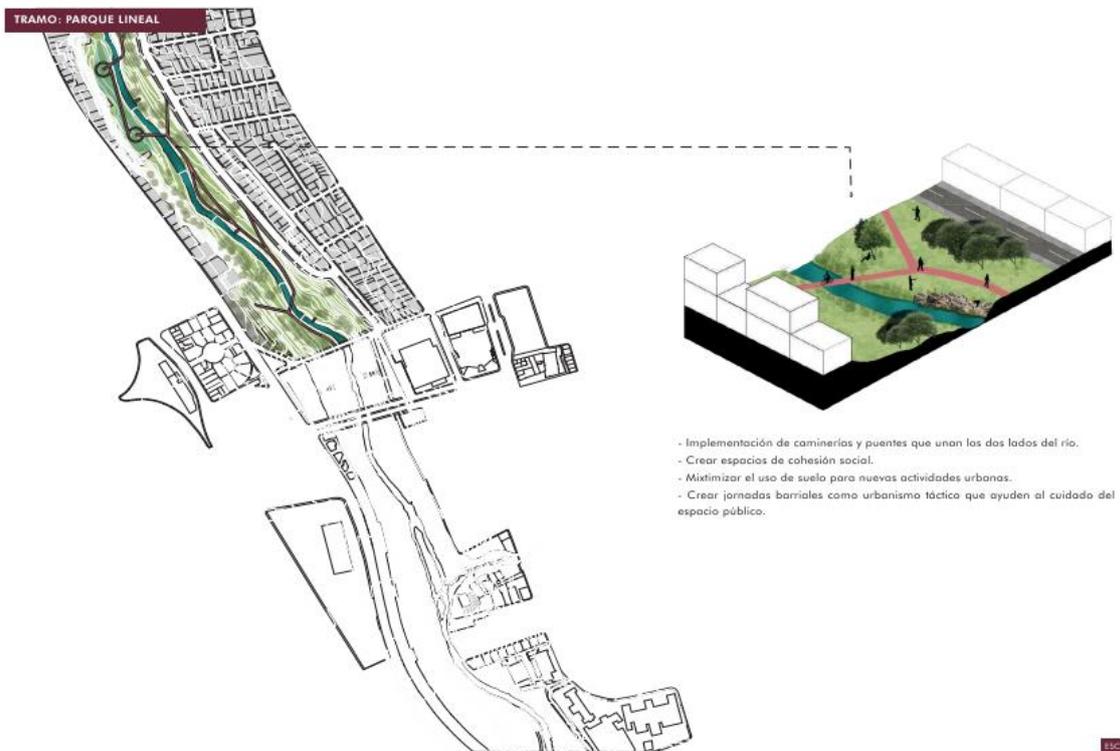


Avenida 5 de junio

## Anexo 11. Redefinir el borde



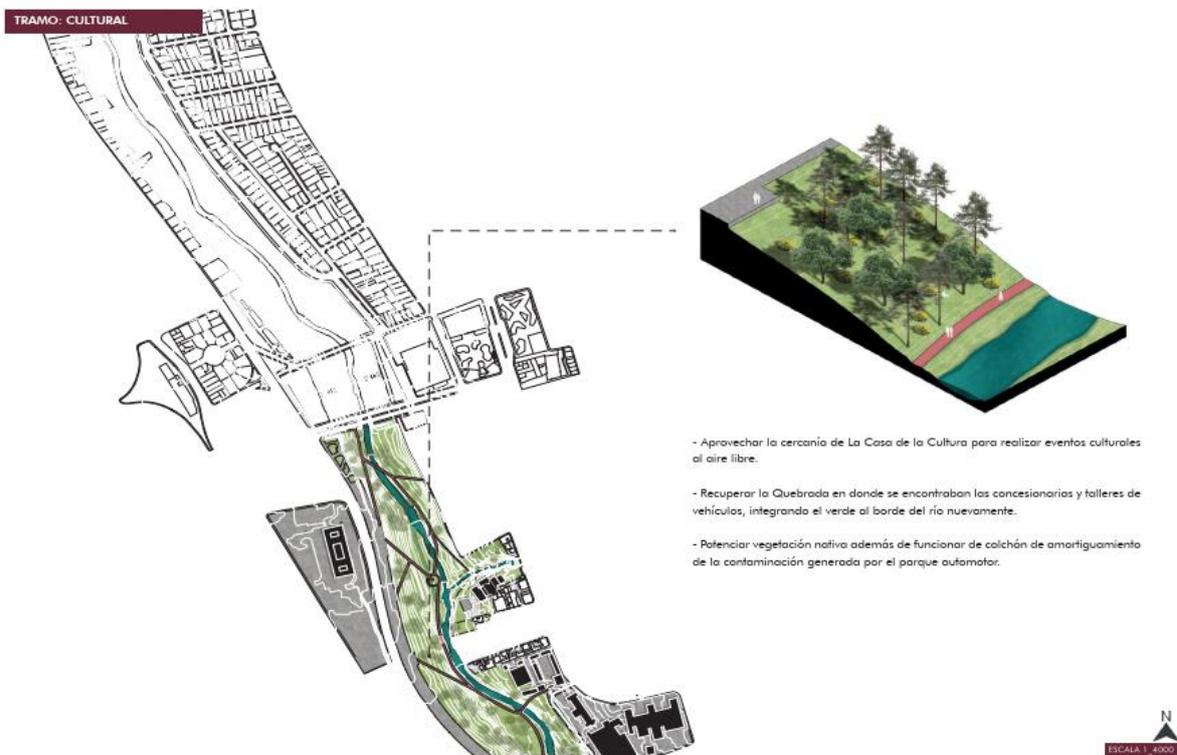
## Anexo 12. Tramo 1: Parque Lineal



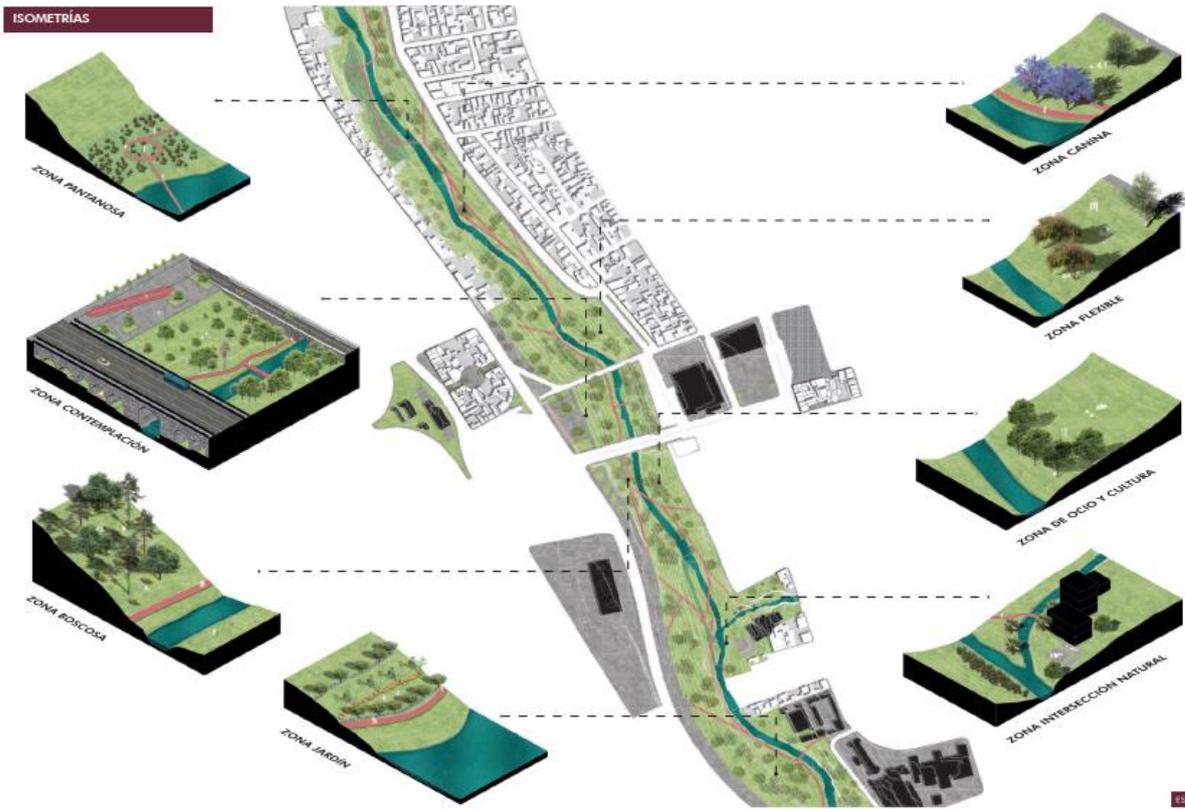
## Anexo 13. Tramo 2: Patrimonio



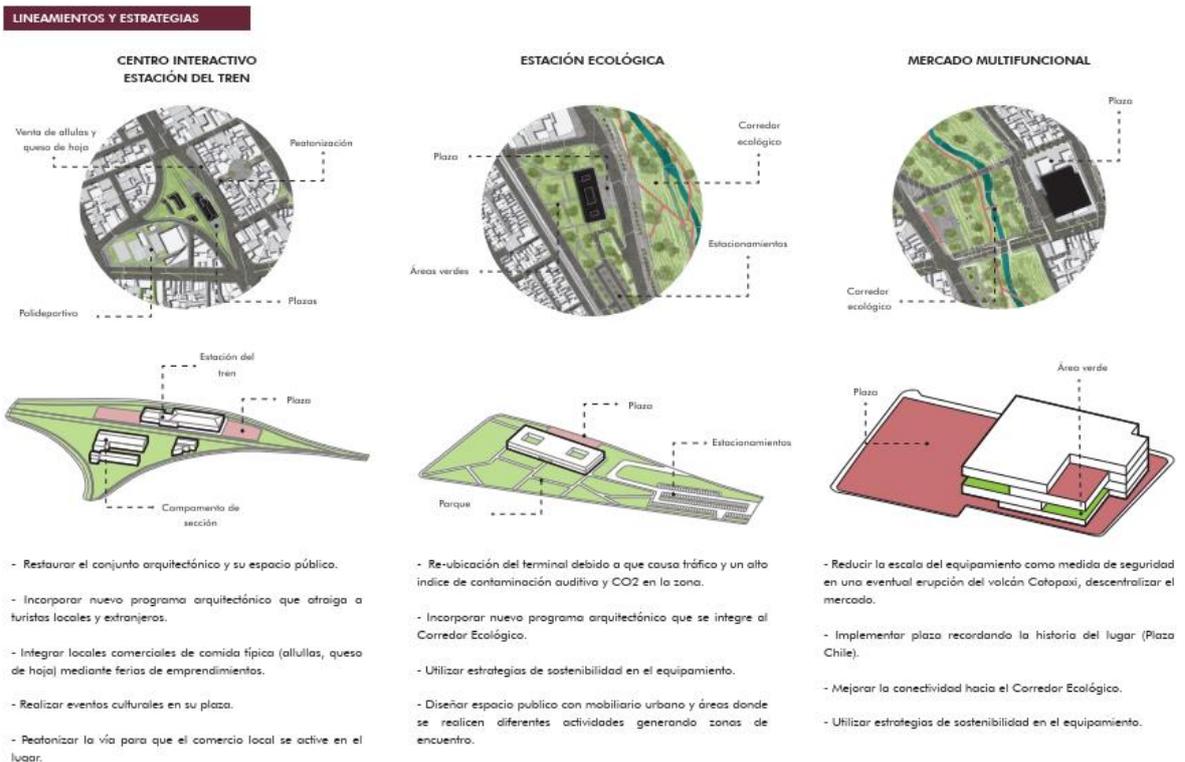
## Anexo 14. Tramo 3: Cultural



## Anexo 15. Isometrías del Corredor Ecológico

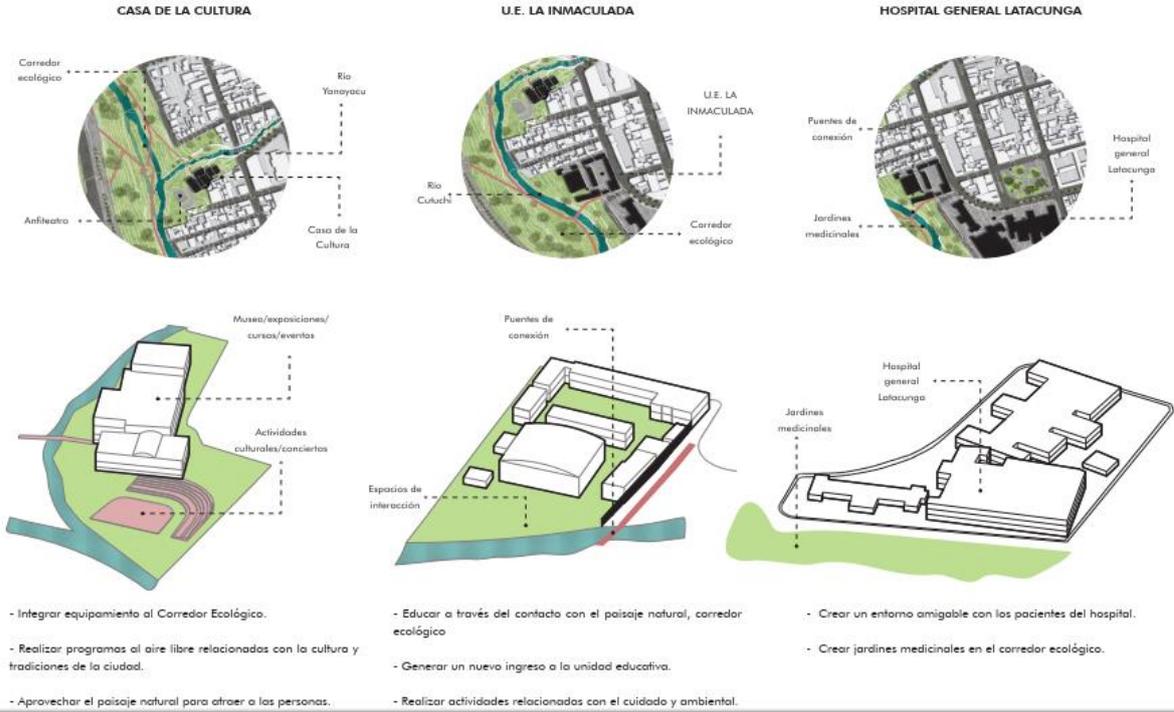


## Anexo 16. Lineamientos y estrategias construir lo construido



## Anexo 17. Lineamientos y estrategias construir lo construido

### LINEAMIENTOS Y ESTRATEGIAS



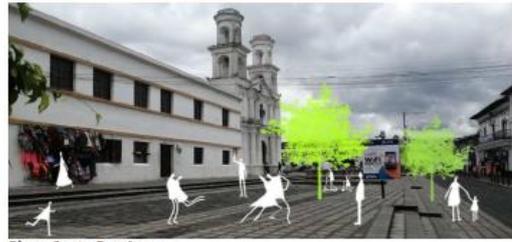
## Anexo 18. Espacio público



## Anexo 19. Perspectivas de espacio público



Plaza San Francisco



Plaza Santo Domingo



Plaza El Salto



Pasaje Padre Salcedo

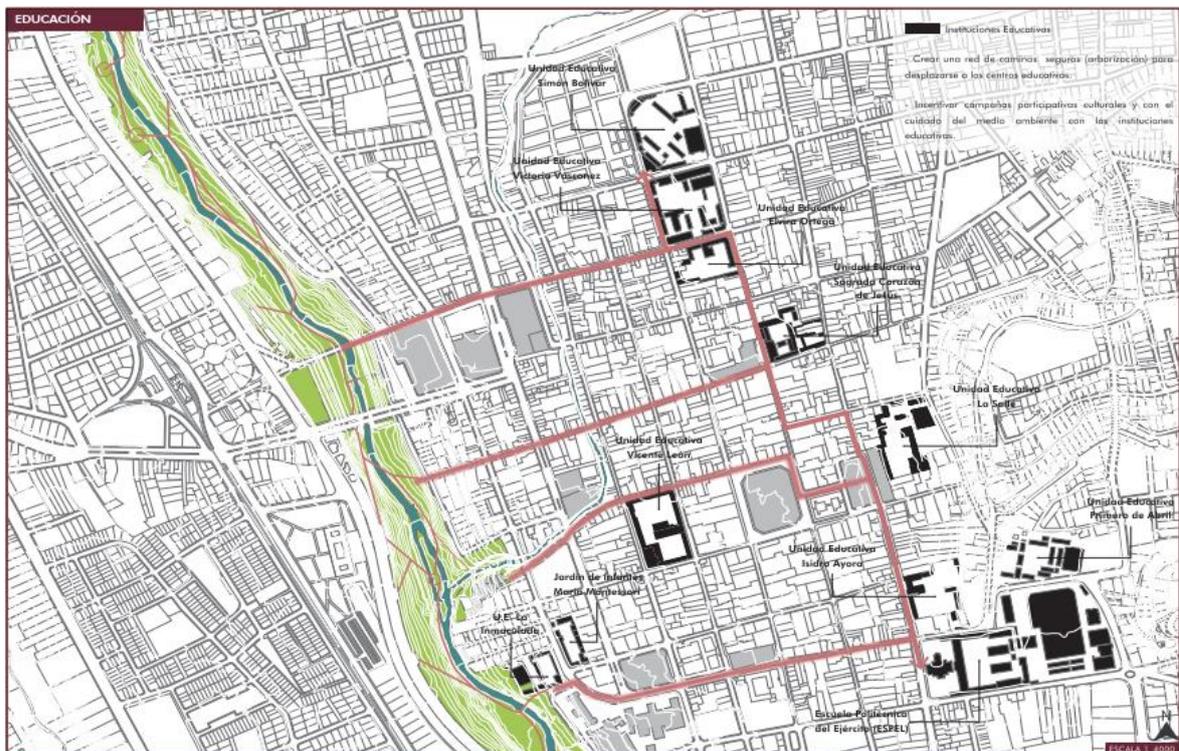


Plaza San Agustín

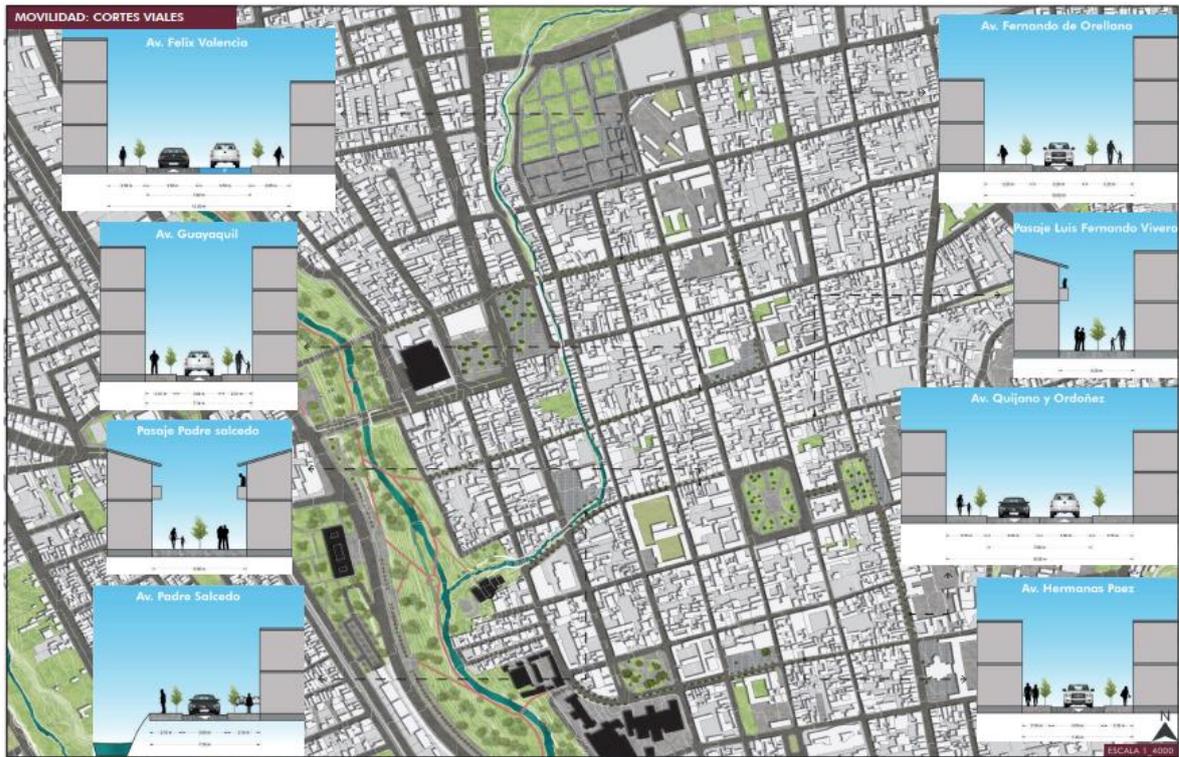


Plaza Rafael Cajiao

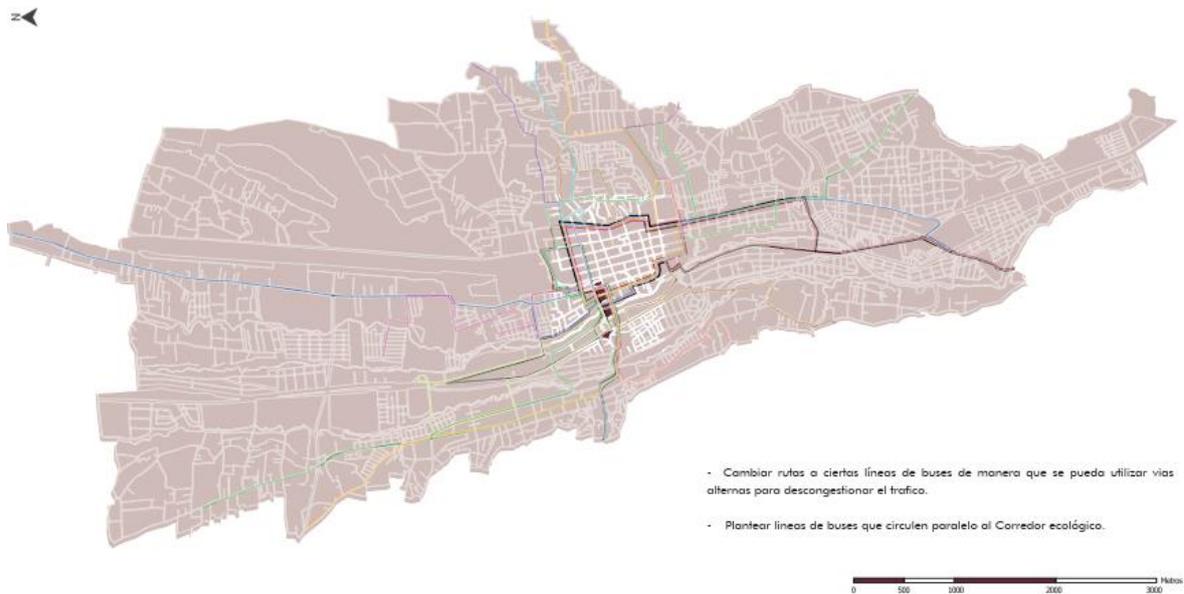
## Anexo 20. Eje de educación



## Anexo 21. Movilidad: cortes viales



## Anexo 22. Movilidad: ruta de buses



## Anexo 23. Plan masa



## Anexo 24. Propuesta meso



## Anexo 25. Propuesta meso: espacio público



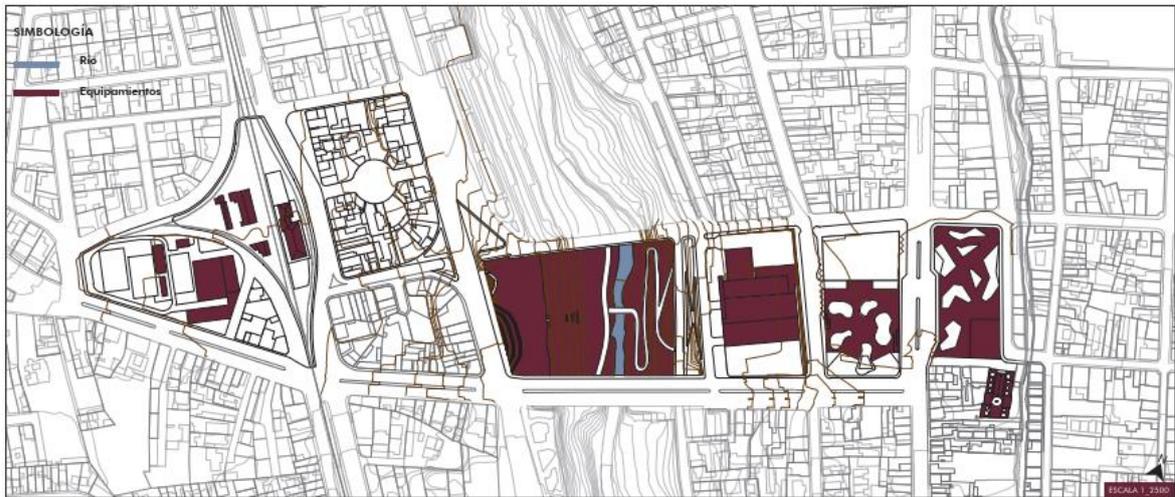
## Anexo 26. Propuesta meso: movilidad



## Anexo 27. Propuesta meso: verde urbano



## Anexo 28. Propuesta meso: construir lo construido



## Anexo 29. Propuesta meso: corte



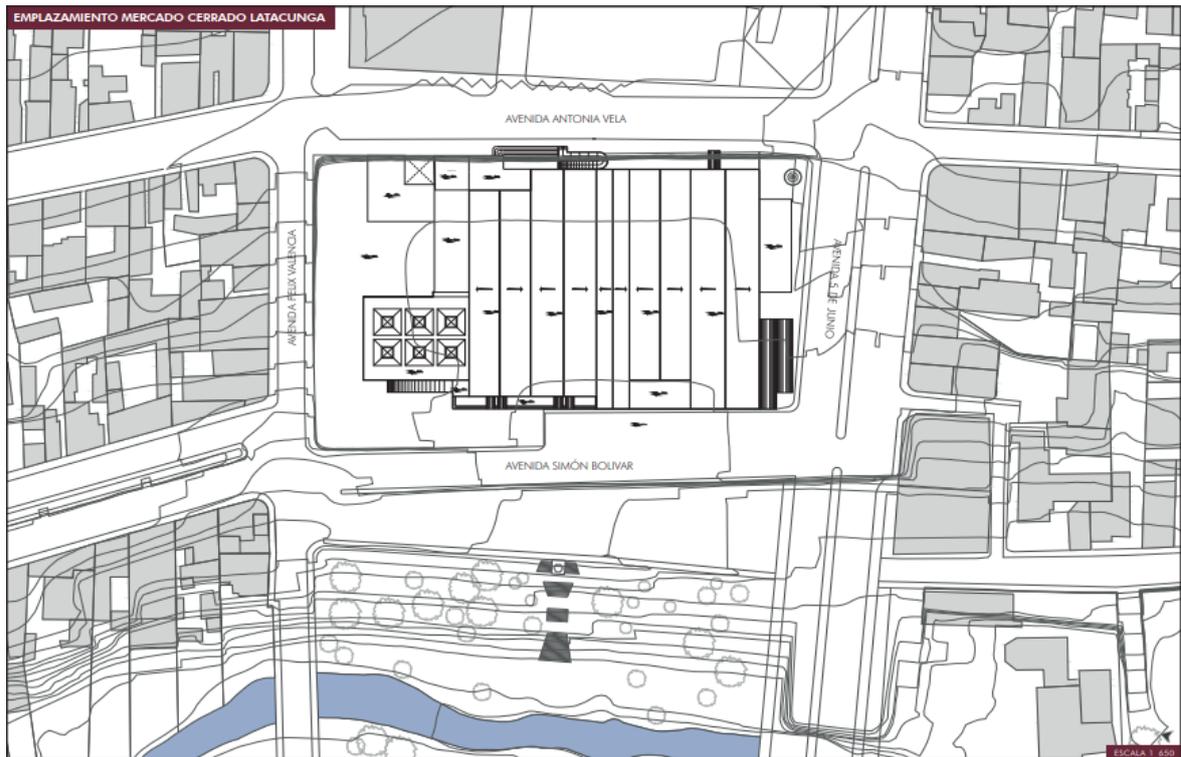
EMPLAZAMIENTO



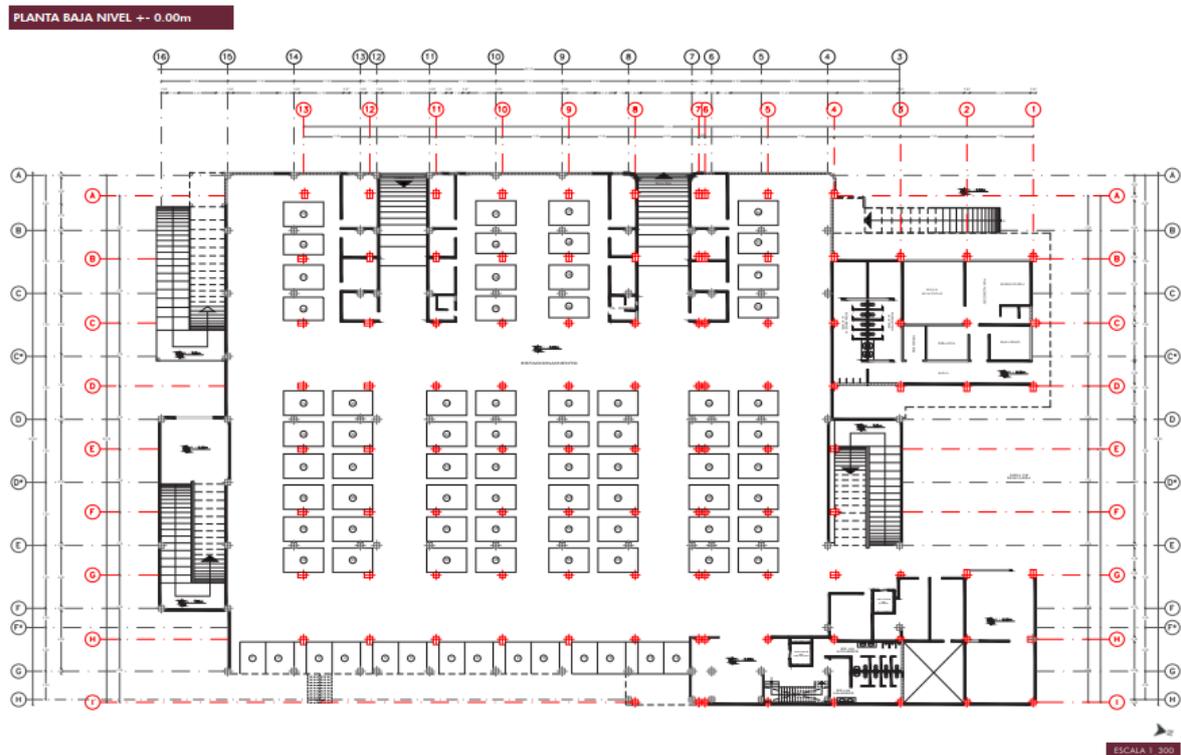
CORTE A-A'

ESCALA 1:2500

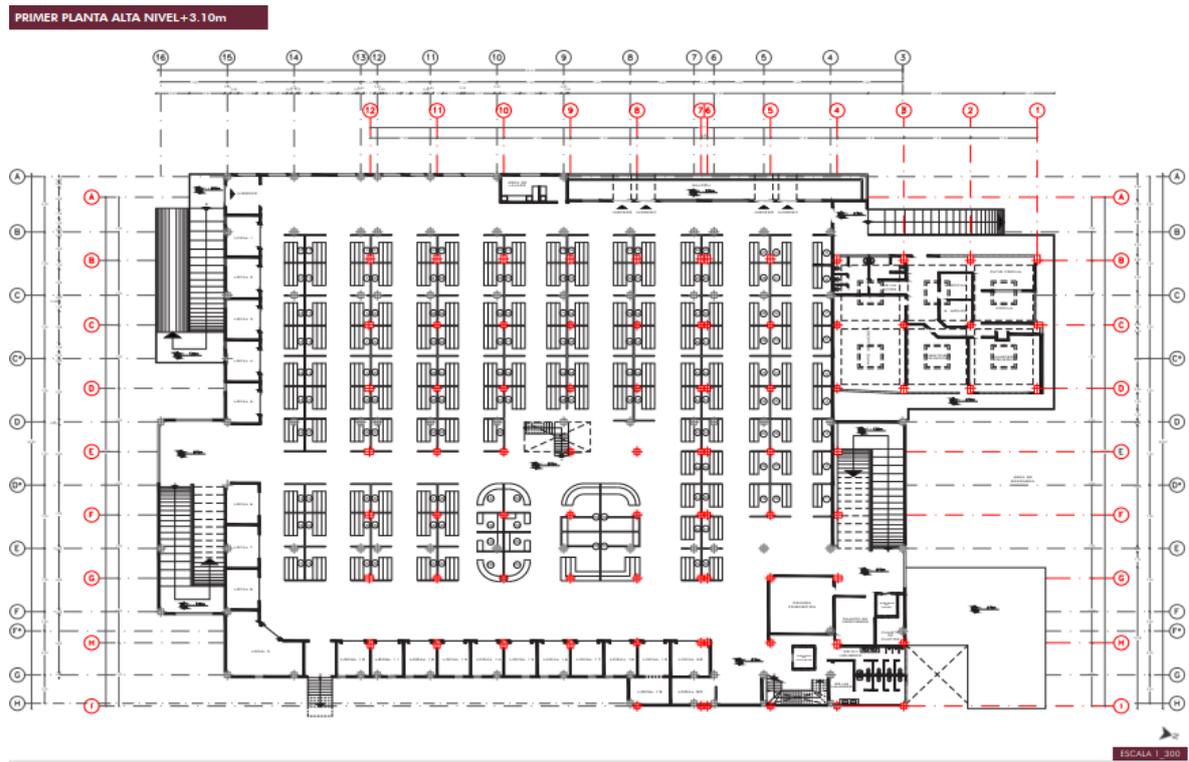
### Anexo 30. Emplazamiento estado actual



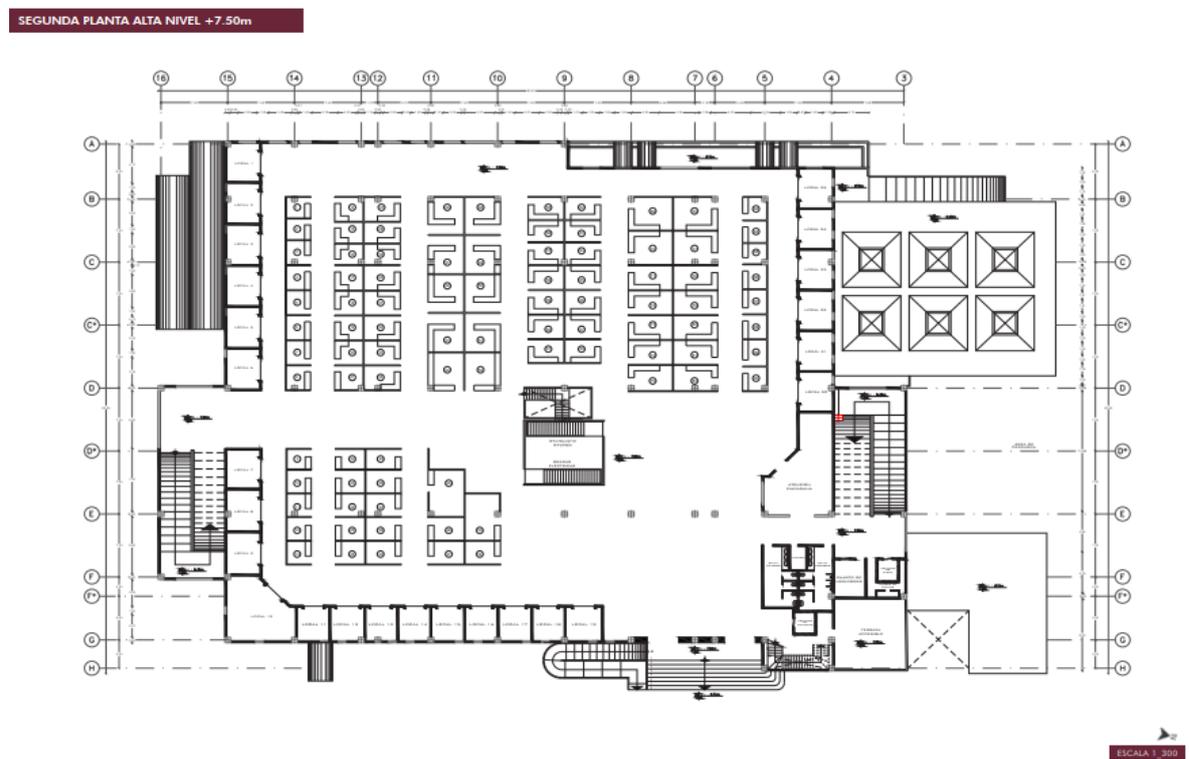
### Anexo 31. Planta arquitectónica nivel +/-0.00m



### Anexo 32. Planta arquitectónica nivel +3.10m

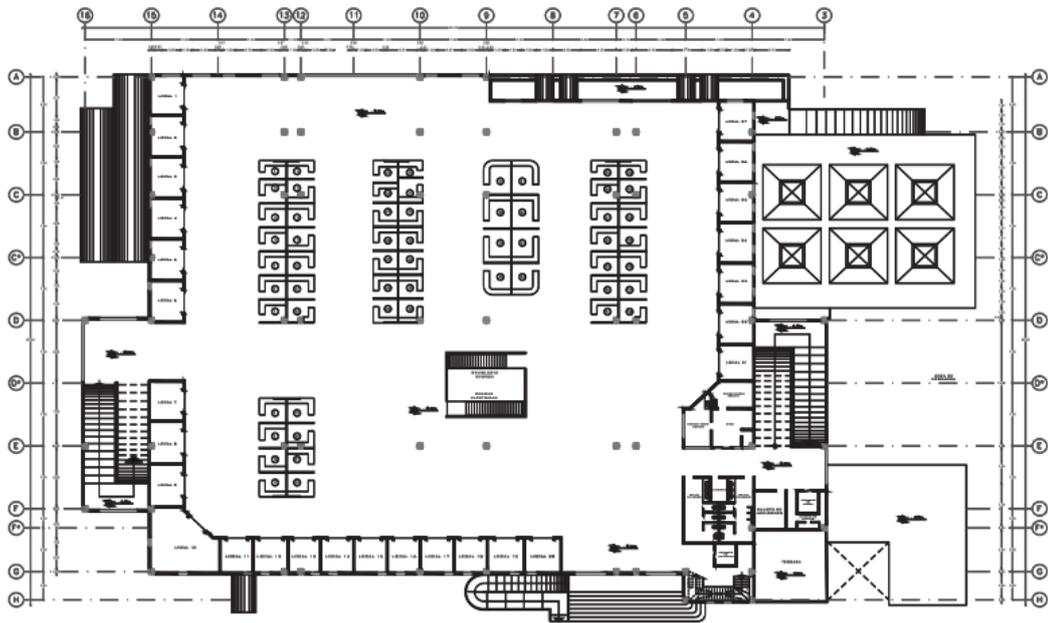


### Anexo 33. Planta arquitectónica nivel +7.50m



### Anexo 34. Planta arquitectónica nivel +11.90m

TERCER PLANTA ALTA NIVEL +11.90m



ESCALA 1:300

### Anexo 35. Alzado av. Félix Valencia y av. Antonia Vela



ALZADO CALLE FÉLIX VALENCIA

ESCALA 1:200



ALZADO CALLE ANTONIA VELA

### Anexo 36. Alzado av. Melchor de Benavides y av. 5 de Junio



ALZADO CALLE SIMÓN BOLÍVAR

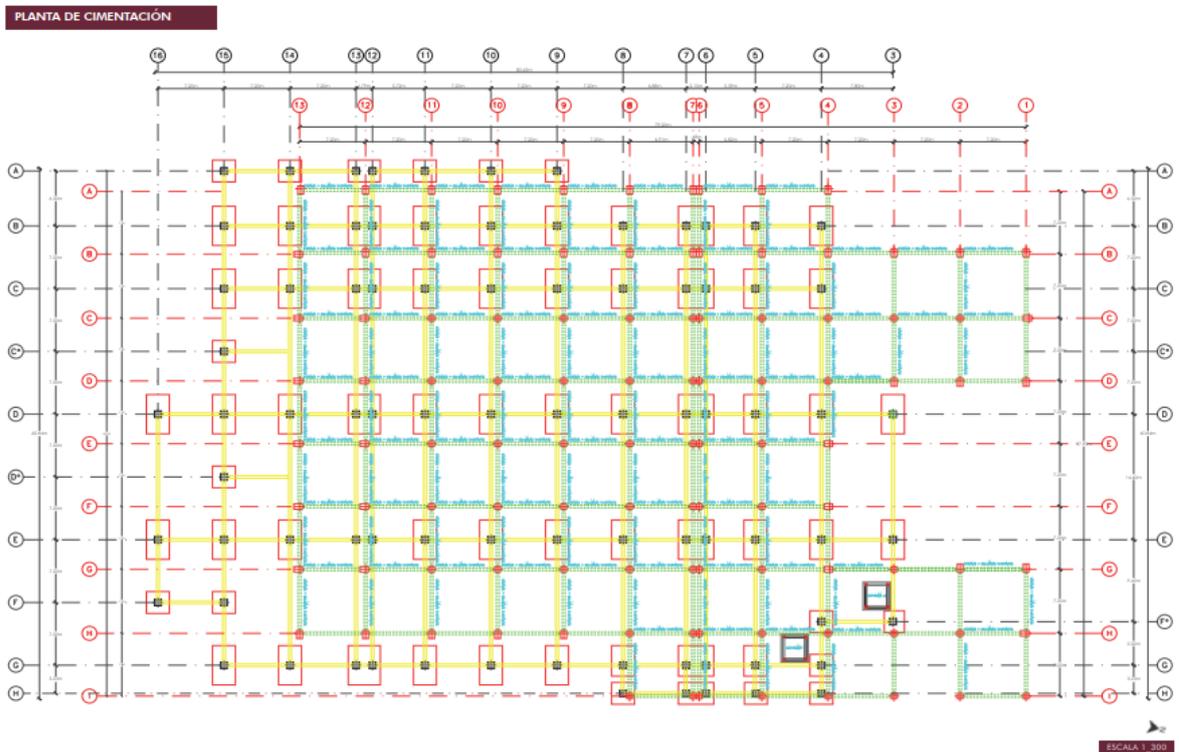
ESCALA 1:200



ALZADO AVENIDA 5 DE JUNIO

ESCALA 1:200

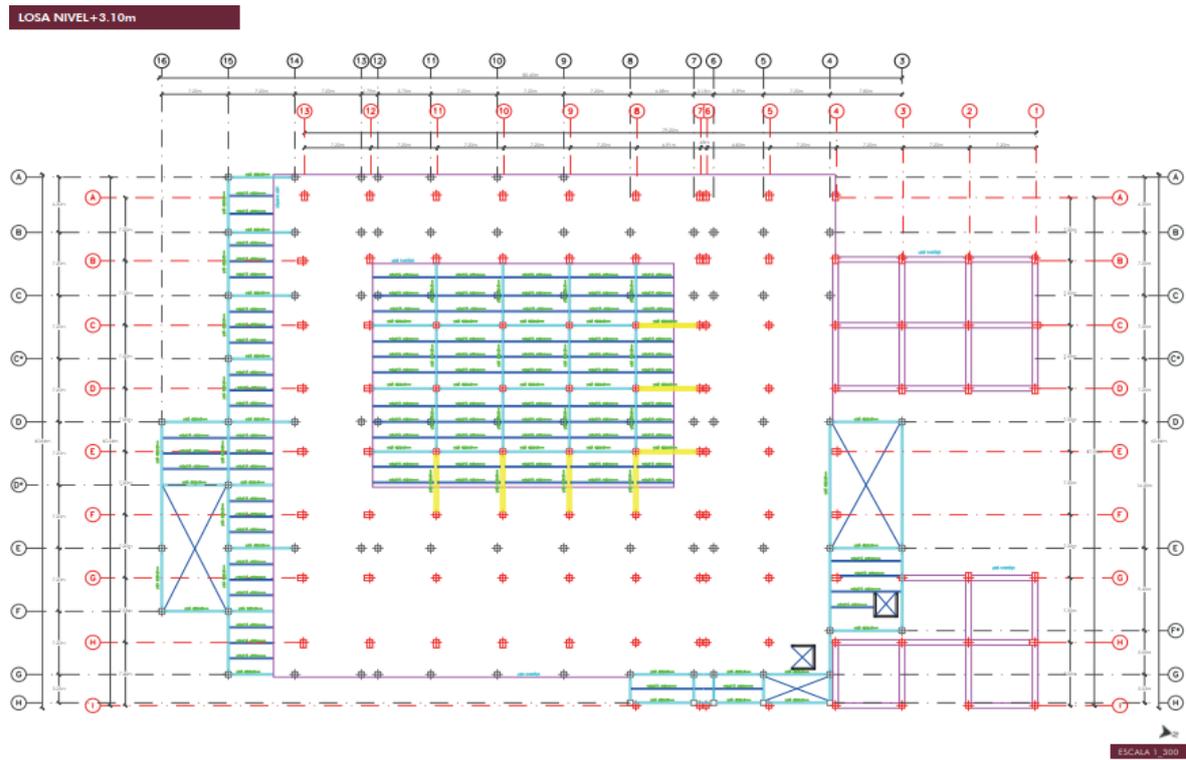
### Anexo 37. Estado actual: planta de cimentación



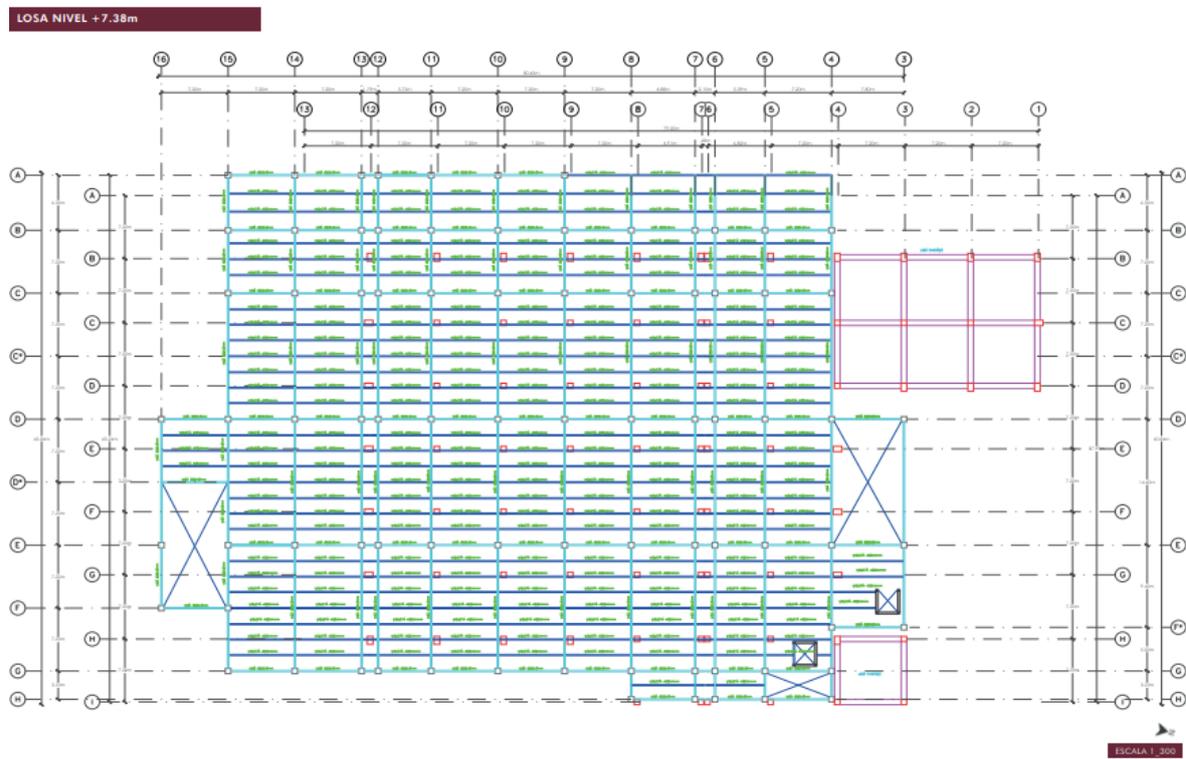
PLANTA DE CIMENTACIÓN

ESCALA 1:300

### Anexo 38. Estado actual: losa nivel +3.10m

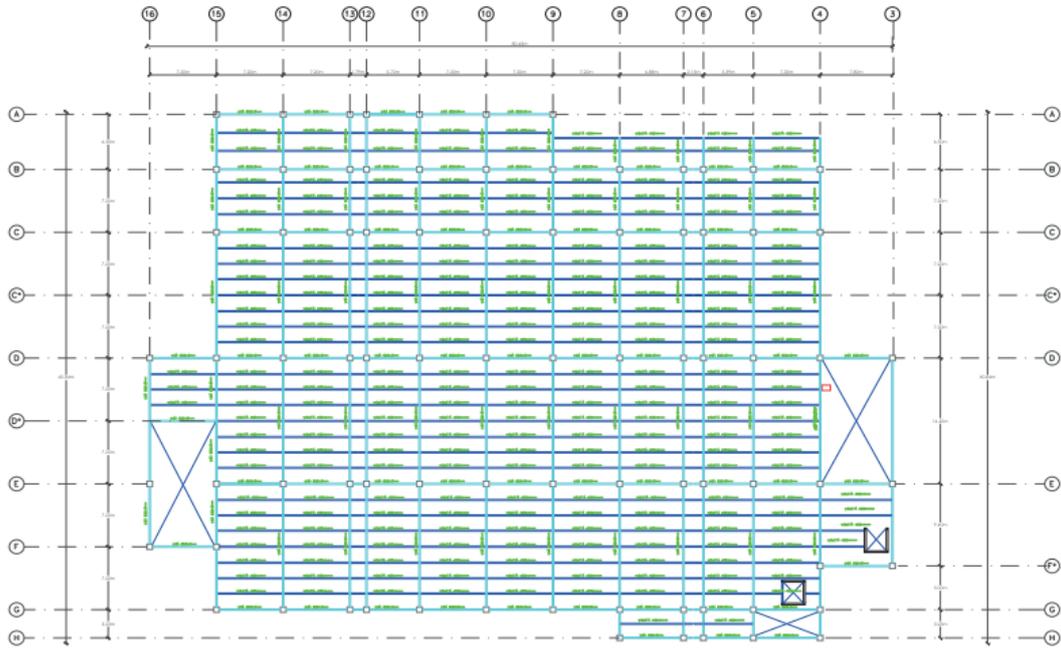


### Anexo 39. Estado actual: losa nivel +7.38m



### Anexo 40. Estado actual: losa nivel +11.78m

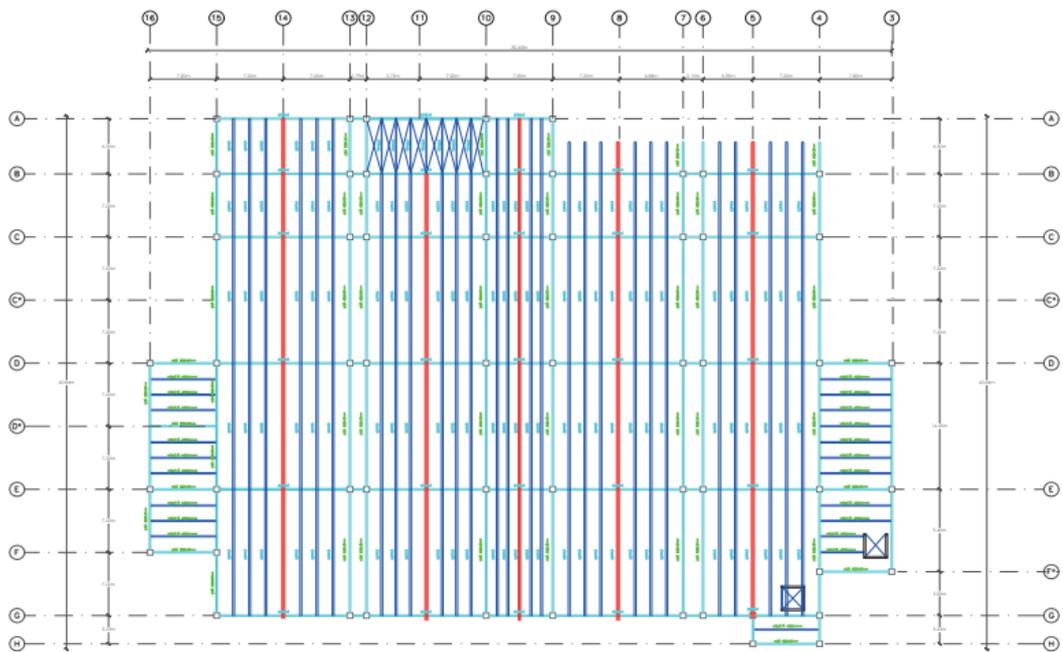
LOSA NIVEL +11.78m



ESCALA 1:200

### Anexo 41. Estado actual: cubierta

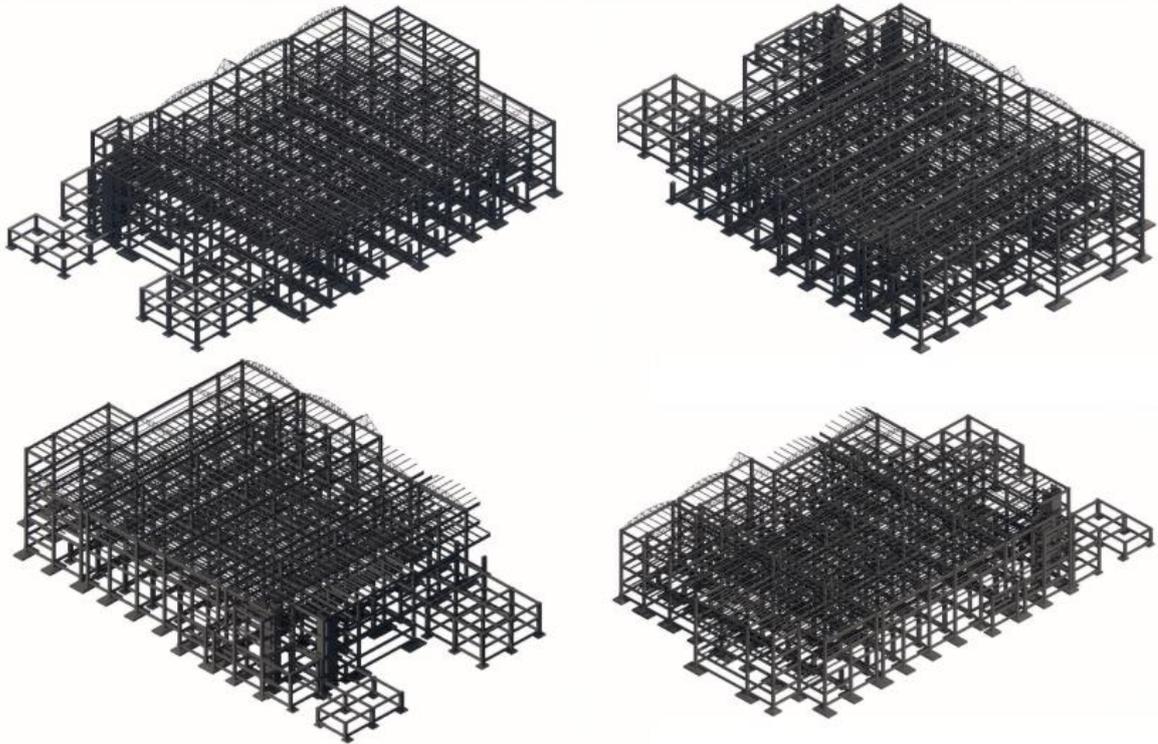
CUBIERTA



ESCALA 1:300

## Anexo 42. Estado actual: Isometría estructural

### ISOMETRÍA ESTRUCTURAL



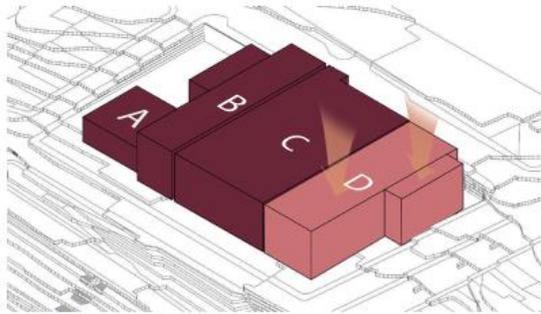
## Anexo 43. Estado actual: Levantamiento fotográfico



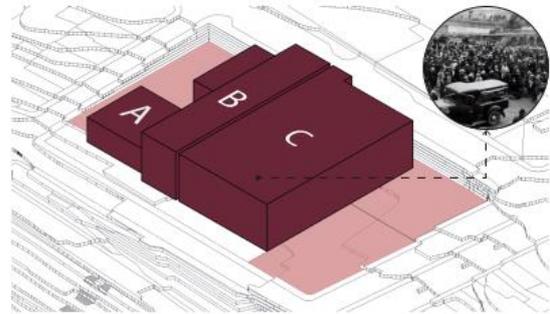
## Anexo 44. Estrategias e intensiones

### ESTRATEGIAS E INTENSIONES

- Liberar bloque en la junta de construcción recuperando espacio público.

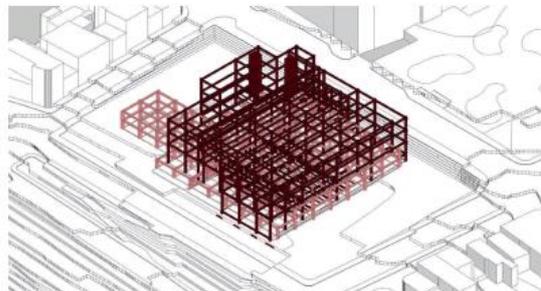


- Crear plazas recordando la historia del lugar, Plaza Chile.

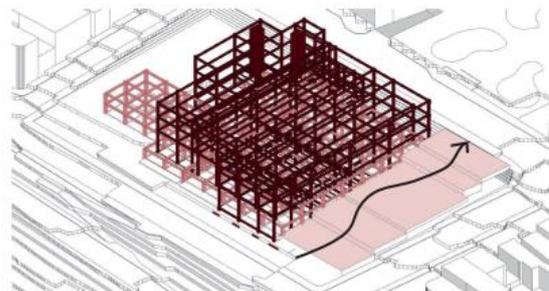


- Conservar la estructura existente:

■ Antiguo mercado-Hormigón  
■ Nuevo mercado-Acero



- Continuidad espacial.



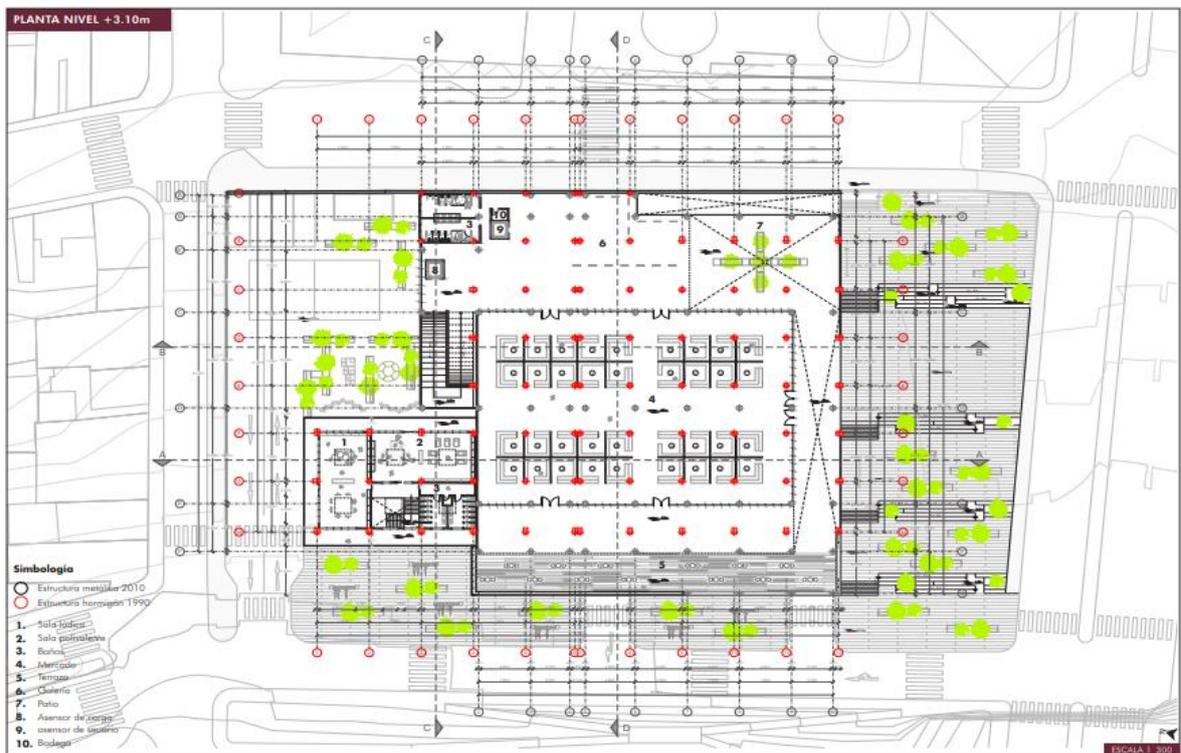
## Anexo 45. Propuesta: Emplazamiento



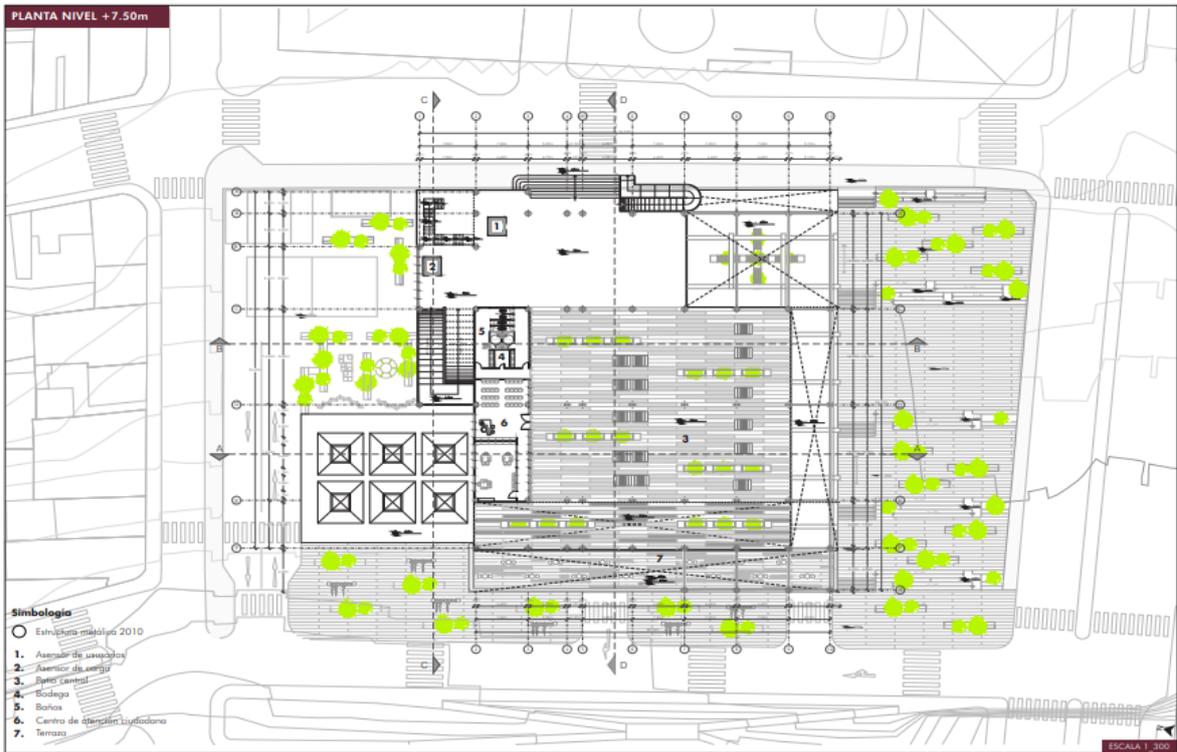
### Anexo 46. Propuesta: Planta nivel +/-0.00m



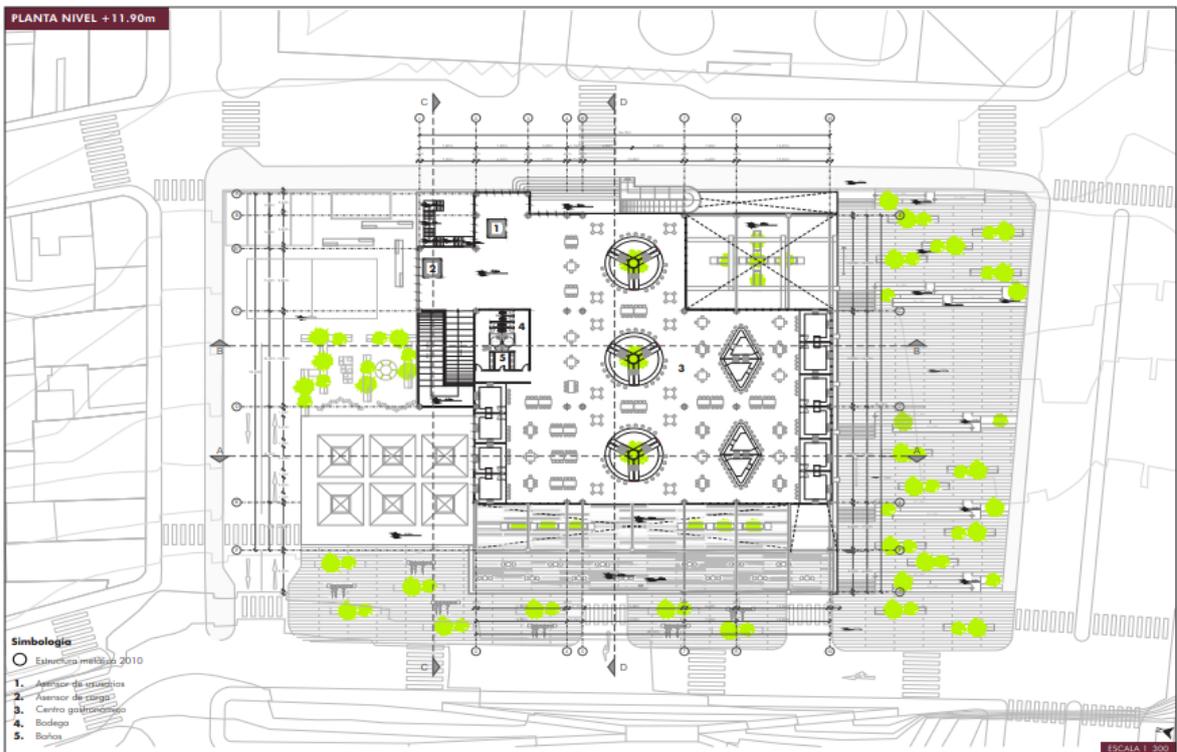
### Anexo 47. Propuesta: Planta nivel +3.10m



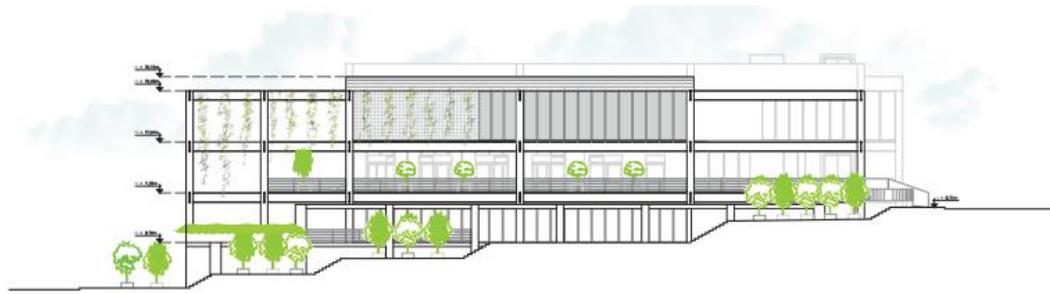
**Anexo 48. Propuesta: Planta nivel +7.50m**



**Anexo 49. Propuesta: Planta nivel +11.90m**



**Anexo 50.** Propuesta: fachada av. 5 de Junio y av. Antonia Vela



FACHADA AV. 5 DE JUNIO

ESCALA 1:260



FACHADA AV. ANTONIA VELA

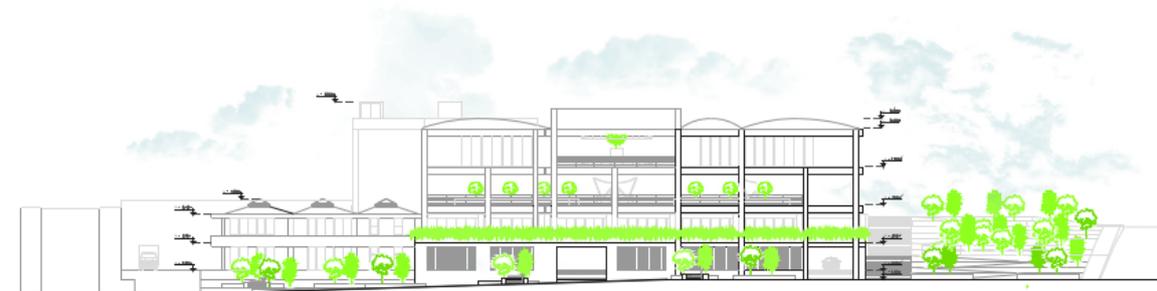
ESCALA 1:260

**Anexo 51.** Propuesta: fachada av. Félix Valencia y av. Melchor de Benavides



FACHADA AV. FELIX VALENCIA

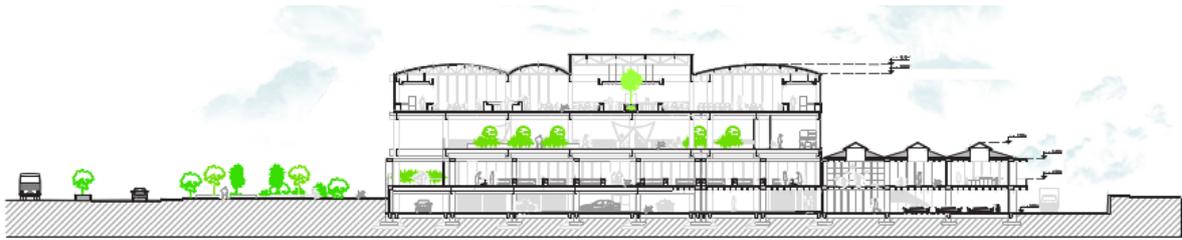
ESCALA 1:260



FACHADA AV. SIMÓN BOLÍVAR

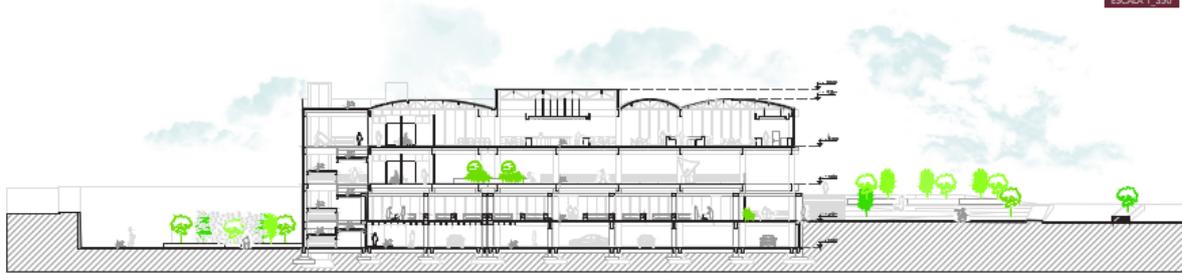
ESCALA 1:260

**Anexo 52.** Propuesta: corte A-A y B-B



CORTE A-A

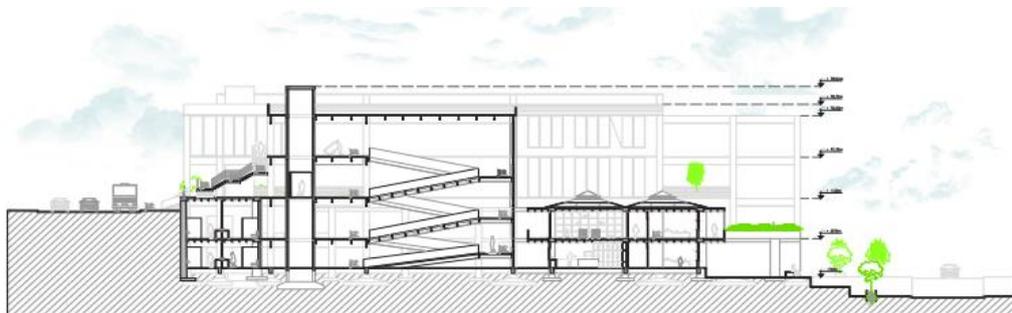
ESCALA 1:350



CORTE B-B

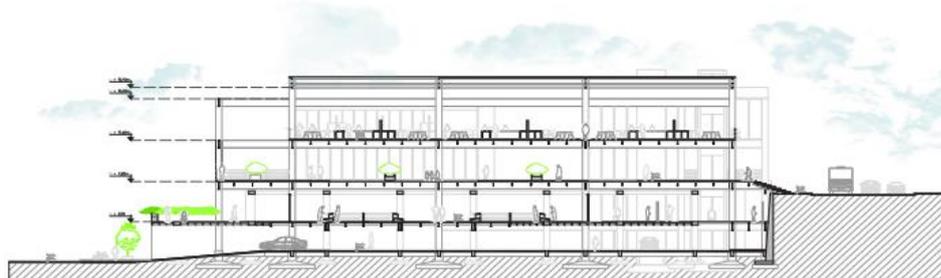
ESCALA 1:350

**Anexo 53.** Propuesta: corte C-C y D-D



CORTE C-C

ESCALA 1:350



CORTE D-D

ESCALA 1:350

**Anexo 54.** Propuesta: Isometría genreal



**Anexo 55.** Propuesta: Isometrías exteriores



**PLAZA GENERAL**



**CENTRO DE DESARROLLO INFANTIL Y PATIO POLIFUNCIONAL**



**PLAZA GENERAL Y MERCADO MULTIFUNCIONAL**

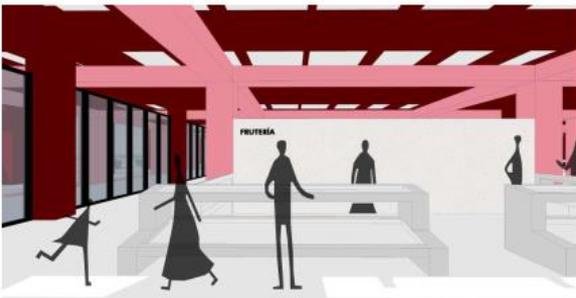
## Anexo 56. Propuesta: Isometrías interiores



PLAZA GENERAL



PATIO CENTRAL



MERCADO



CENTRO DE DESARROLLO INFANTIL