Universidad Indoamérica

CARRERA DE ARQUITECTURA

ADAPTACIÓN

Arquitectónica y urbana del terminal terrestre de Latacunga a partir del reciclaje arquitectónico

Gary Sebastian Falconi Tapia

Proyecto de Investigación

Autor
Gary Sebastian Falconi Tapia.
garysevas_101@outlook.com

Equipo de Soporte:
Docente Tutor
Luis Deliberto Llacas Vicuña
luisllacas@indoamerica.edu.ec

Docente Unidad de Integración Curricular
Juan Daniel Cabrera Goméz
jcabrera14@indoamerica.edu.ec

Docente apoyo diagramación
Patricia Alexandra Jara Garzón
patriciajara@indoamerica.edu.ec

Agradecimiento:
Agradecemos la apertura de las siguientes instituciones y personas por su aporte en este documento:
GAD Municipal del Cantón Latacunga
Ing. Edwin Chavéz
Arq. Luis Quimbita

Fecha de Publicación:
Febrero 2025

Universidad Indoamérica

FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES
CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA

ADAPTACIÓN ARQUITECTONICA Y URBANA DEL TERMINAL TERRESTRE DE LATACUNGA A PARTIR DEL RECICLAJE ARQUITECTÓNICO

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Arquitecto

Autor:
Gary Sebastian Falconi Tapia.

Tutor:
Luis Deliberto Llacas Vicuña

AMBATO - ECUADOR
2025

AUTORIZACIÓN
del autor

Yo Gary Sebastian Falconi Tapia, declaro ser autor del Trabajo de Integración Curricular con el nombre "ADAPTACIÓN ARQUITECTONICA Y URBANA DEL TERMINAL TERRESTRE DE LATACUNGA A PARTIR DEL RECICLAJE ARQUITECTÓNICO", como requisito para optar al grado de Arquitecto y autorizo al Sistema de Bibliotecas de la Universidad Tecnológica Indoamérica, para que con fines netamente académicos divulgue esta obra a través del Repositorio Digital Institucional (RDI-UTI).

Los usuarios del RDI-UTI podrán consultar el contenido de este trabajo en las redes de información del país y del exterior, con las cuales la Universidad tenga convenios. La Universidad Tecnológica Indoamérica no se hace responsable por el plagio o copia del contenido parcial o total de este trabajo. Del mismo modo, acepto que los Derechos de Autor, Morales y Patrimoniales, sobre esta obra, serán compartidos entre mi persona y la Universidad Tecnológica Indoamérica, y que no tramitaré la publicación de esta obra en ningún otro medio, sin autorización expresa de la misma. En caso de que exista el potencial de generación de beneficios económicos o patentes, producto de este trabajo, acepto que se deberán firmar convenios específicos adicionales, donde se acuerden los términos de adjudicación de dichos beneficios.. Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Ambato, a los 6 días del mes de Febrero de 2025, firmo conforme:

Firmado electrónicamente por:
GARY SEBASTIAN FALCONI TAPIA
Validar únicamente con FirmaEC

Gary Sebastian Falconi Tapia
0550377659

DECLARACIÓN
de autenticidad

Quien suscribe, declaro que los contenidos y los resultados obtenidos en el presente trabajo de integración curricular, como requerimiento previo para la obtención del Título de "ADAPTACIÓN ARQUITECTÓNICA Y URBANA DEL TERMINAL TERRESTRE DE LATACUNGA A PARTIR DEL RECICLAJE ARQUITECTÓNICO", son absolutamente originales, auténticos y personales y de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor.

Ambato, 06 de Febrero de 2025

Firmado electrónicamente por:
GARY SEBASTIAN FALCONI TAPIA
Validar únicamente con FirmaEC

Gary Sebastian Falconi Tapia
0550377659

CERTIFICACIÓN

del tutor

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Integración Curricular "ADAPTACIÓN ARQUITECTÓNICA Y URBANA DEL TERMINAL TERRESTRE DE LATACUNGA A PARTIR DEL RECICLAJE ARQUITECTÓNICO" presentado por GARY SEBASTIAN FALCONI TAPIA, para optar por el Título de Arquitecto.

CERTIFICO

Que dicho trabajo de Integración Curricular ha sido revisado en todas sus partes y considero que reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte los Lectores que se designe.

Ambato, 06 de Febrero de 2025.

Firmado electrónicamente por:
LUIS DELIBERTO LLACAS VICUÑA
Validar únicamente con FirmaEC

Luis Deliberto Llacas Vicuña
1759960840

CERTIFICACIÓN

de lectura

El trabajo de Integración Curricular con el tema: "ADAPTACIÓN ARQUITECTÓNICA Y URBANA DEL TERMINAL TERRESTRE DE LATACUNGA A PARTIR DEL RECICLAJE ARQUITECTÓNICO", se ha recibido y leído, lo cual se certifica para dar continuidad al proceso de integración curricular

Ambato, 16 de Mayo de 2025

Firmado electrónicamente por:
LUIS ENRIQUE SORIA PAZMINO
Validar únicamente con FirmaEC

Luis Enrique Soria Pazmiño
1802630713

Firmado electrónicamente por:
MARIA ANGEL BARZALLO YAGUACHE
Validar únicamente con FirmaEC

Maria Angel Barzallo Yaguache
1104893217

DEDICATORIA

"En el camino de la vida, con pasos firmes y claros, mis padres me guiaron, con amor sincero y raro.

Hoy levanto mi voz, agradecido y feliz, porque su apoyo eterno me llevó hasta aquí"

A mis padres, Nancy Piedad Tapia Villamarín y Carlos Efraín Falconi Machado, por ser mi faro en la oscuridad y mi sostén en cada caída. Su amor incondicional, su paciencia y su ejemplo de lucha han sido el motor que me impulsó a alcanzar este logro. Gracias por enseñarme el valor del esfuerzo, la humildad y la perseverancia. Ustedes son mi mayor inspiración y el reflejo de lo que quiero ser.

A mis hermanos, Diego, Santiago, Brayan y Juan, por ser mis compañeros de vida, mis cómplices en los sueños y mis pilares en los momentos difíciles. Desde que éramos niños, hemos compartido risas, metas y desafíos, y hoy veo cómo esos sueños de infancia se han convertido en realidades. Gracias por estar siempre a mi lado, por creer en mí y por recordarme que juntos somos más fuertes.

Este trabajo es el fruto de todo lo que me han enseñado, de los valores que han sembrado en mí y del amor que me han dado. Les dedico este logro, porque sin ustedes, nada de esto habría sido posible

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, quiero agradecer a Dios por ser mi guía y mi fortaleza en cada paso de este camino. Gracias por darme la sabiduría, la paciencia y la determinación para alcanzar este logro. Sin Tu presencia en mi vida, nada de esto habría sido posible.

A mi tutor de tesis, el Arq. Luis Deliberto Llacas Vicuña, le expreso mi más sincero agradecimiento por su invaluable orientación, apoyo y dedicación. Sus conocimientos, experiencia y paciencia han sido fundamentales para el desarrollo de este trabajo. Gracias por creer en mí y por permitirme ser su tesista; ha sido un honor aprender de usted

A mis padres, les agradezco de todo corazón por su amor incondicional, su apoyo constante y su ejemplo de lucha y perseverancia

A mis amigos, quienes han sido mi familia fuera de casa, les agradezco por su compañía, su amistad y su apoyo incondicional. Han estado ahí en los momentos buenos y en los difíciles, y eso es algo que atesoro profundamente. Gracias por ser parte de esta etapa de mi vida y por creer en mí

Finalmente, quiero agradecer a la Universidad Indoamérica, por abrirme las puertas y brindarme la oportunidad de formarme como profesional. A los docentes, por compartir sus conocimientos y experiencias, y por contribuir a mi crecimiento académico y personal. Esta institución ha sido un segundo hogar para mí, y siempre la llevaré en mi corazón.

RESUMEN
ejecutivo

La investigación aborda la deficiencia en la planificación estratégica para la reutilización de la infraestructura del Terminal Terrestre de Latacunga ante su eventual desuso, un problema recurrente en ciudades latinoamericanas donde infraestructuras clave quedan obsoletas, generando vacíos urbanos y deterioro del entorno.

El objetivo general es proponer estrategias de intervención mediante el reciclaje arquitectónico, integrando el terminal de manera funcional y sostenible al tejido urbano. La metodología empleada fue cualitativa y proyectiva, incluyendo diagnóstico del estado actual del terminal, análisis de propuestas de intervención a través de entrevistas y estudios de caso, y diseño de un modelo de reutilización que optimiza el espacio urbano. Los resultados evidenciaron la viabilidad del reciclaje arquitectónico, transformando el terminal en un espacio multifuncional que combina transporte, comercio, áreas recreativas y culturales.

Esto promueve la cohesión social, mejora la movilidad, revitaliza económicamente la zona y reduce el impacto ambiental al evitar nuevas construcciones. La investigación concluye que este enfoque no solo resuelve problemáticas urbanas, sino que también sirve como modelo replicable para otras ciudades con infraestructuras obsoletas

DESCRIPTORES: Espacios multifuncionales, , Infraestructura obsoleta, Integración urbana, Reciclaje arquitectónico, , Sostenibilidad

ABSTRACT

The research addresses the lack of strategic planning for the reuse of the Latacunga Bus Terminal infrastructure amid its potential abandonment, a recurring issue in Latin American cities where key infrastructures become obsolete, creating urban voids and environmental degradation.

The general objective is to propose intervention strategies through architectural recycling, integrating the terminal functionally and sustainably into the urban fabric. A qualitative and projective methodology was used, including diagnosis of the terminal's current state, analysis of intervention proposals through interviews and case studies, and design of a reuse model optimizing urban space. Results demonstrated the feasibility of architectural recycling, transforming the terminal into a multifunctional space combining transport, commerce, recreational, and cultural areas.

This promotes social cohesion, improves mobility, revitalizes the local economy, and reduces environmental impact by avoiding new constructions. The research concludes that this approach not only resolves urban issues but also serves as a replicable model for other cities with obsolete infrastructures

KEYWORDS: Multifunctional spaces, Obsolete infrastructure, Urban integration, Architectural recycling, Sustainability

ÍNDICE
de contenidos

INTRODUCCIÓN 26
CONTEXTUALIZACIÓN 27
MACRO (Ecuador) 28
MESO 30
MICRO 32
ARBOL DEL PROBLEMA 35
JUSTIFICACIÓN 36
OBJETIVO GENERAL 37
OBJETIVOS ESPECÍFICOS 37
ESTADO DEL ARTE 39
MARCO TEÓRICO 44
CATEGORÍAS FUNDAMENTALES 47
Variable Dependiente: Adaptación Arquitectónica 47
Sostenibilidad Urbana 47
Flexibilidad de Usos 47
Conexión Social 47
Variable Independiente: Reciclaje Arquitectónico 47
Regeneración Urbana 48
Adaptabilidad Funcional 48
Resiliencia Urbana 48
REDES CONCEPTUALES 50
MARCO LEGAL 55
Constitución de la República del Ecuador 2008 56
Reglamento de la Ley de Ambiente (2014), ... 57
Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) de Latacunga 2020-2040 57
Marco Metodológico 61
Tipo de Investigación 61
Nivel 61
Enfoque investigativo 61
Técnicas e Instrumentos 61
DESARROLLO OBJETIVO 1 67
Aplicación de la Metodología 67
Desarrollo de las fichas de Observación 67
RESULTADOS DEL OBJETIVO 1 94
DESARROLLO OBJETIVO 2 96
Analizar propuestas de intervención para el reciclaje arquitectónico del terminal terrestre de Latacunga, mediante entrevistas, análisis documental y estudios de caso 96
Conclusiones Generales del Objetivo Específico 2 131
DESARROLLO OBJETIVO 3 132
Análisis del Contexto 134
Contexto Social 134
Dinámica Social y Vulnerabilidad 134
Contexto Económico 135
Contexto Ideológico y Cultural 136
Contexto Físico-Ambiental 137
Propuesta de un Modelo de Reutilización 147
1. Lineamientos del Modelo 147
MÁTRIZ INSIGHT 85
Análisis de Potencialidad de Reciclaje Arquitectónico 87
REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA 98
ENTREVISTAS 103
Matriz insight- entrevistas 110
MERCADO SAN MIGUEL-MADRID ESPAÑA 113
ESTACIÓN DE ATOCHA-MADRID ESPAÑA 118
Centro cultural la Tertulia, Cali, Colombia 123
MÁTRIZ INSIGHT 127
Descripción ZONA DE ESTUDIO 133
ANÁLISIS URBANO- ALTURA DE EDIFICACIONES 138
ANÁLISIS URBANO- USO DE SUELO 139
ANÁLISIS URBANO- LLENOS Y VACIOS 140
ANÁLISIS URBANO- Equipamientos 141
ANÁLISIS URBANO- Sistema VÍAL 142
ANÁLISIS URBANO- LÍNEAS DE TRANSPORTE PÚBLICO 143
ANÁLISIS URBANO- FLUJO VEHÍCULAR Y PEATONAL 144

ÍNDICE
de contenidos

ANÁLISIS URBANO- ÁREAS VERDES 145
MODELO DE REUTILIZACIÓN 151
PLAN DE GESTIÓN 170
1. Justificación del Proyecto 170
2. Origen de la Iniciativa 170
4. Objetivos de la Gestión 170
5. Enfoque de Gestión 170
6. Alcance del Proyecto 170
7. Desarrollo y Metodología Propuesta 171
8. Consideraciones Éticas y Sociales 171
9. Participación de Actores Clave 171
10. Beneficios Esperados 171
11. Diagnóstico como base para la gestión 171
12. Articulación con Planes y Normativas Locales 171
14. Innovación en el Uso del Espacio 172
15. Impacto en la Movilidad Urbana 172
16. Perspectiva Ambiental 172
17. Aportes Académicos y Científicos 172
18. Proyección a Largo Plazo 172
19. Instrumentos de Evaluación y Seguimiento 172
20. Análisis de Factibilidad Económica Teórica 172
21. Gestión del Riesgo Urbano 172
22. Comunicación y Socialización del Proyecto 172
23. Vinculación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 173
24. Perspectiva Cultural y Patrimonial 173
25. Escalabilidad del Modelo de Gestión 173
26. Integración con la Estructura Urbana Existente 173
27. Inclusión de Perspectiva de Género y Accesibilidad Universal 173
28. Propuesta de Gobernanza Urbana 173
29. Resiliencia Urbana como Eje de Gestión 173
Conclusión General del Plan de Gestión 173
PROPUESTA 175
IDEA GENERADORA 175
ESTRATEGIAS DISEÑO URBANO 176
ESTRATEGÍAS DISEÑO ARQUITECTÓNICO- INTERVENSIONES 179
IMPLANTACIÓN ACTUAL - PLANÍMETRIA 184
Zonificación-Plan masa actual - terminal terrestre de latacunga 185
IMPLANTACIÓN PROPUESTA 186
Zonificación-Plan masa Propuesta 187
ORGanigrama funcional 188
MALLA- UNIÓN DE ÁREAS 189
PLANOS TÉCNICOS- PLANOS BLOQUE A 190
PLANOS TÉCNICOS- PLANOS BLOQUE B 191
PLANOS TÉCNICOS- PLANOS BLOQUE C-D 191
PLANOS TÉCNICOS- PLANO ANFITEATRO 192
PLANOS TÉCNICOS- PLANO CANCHA MINI FUTBOL 193
PLANOS TÉCNICOS- PLANO Cancha basketball-volleyball 194
PLANOS TÉCNICOS- FACHADAS 195
PLANOS TÉCNICOS- secciones 196
PLANOS TÉCNICOS- DETALLE CONSTRUCTIVO 197
CONCLUSIONES 209
RECOMENDACIONES 211
ANEXOS 213

ÍNDICE
de figuras

Figura 01. Ex aeropuerto Mariscal Sucre, Quito 29
Figura 02. Antiguo Hospital General de Latacunga 30
Figura 03. Antigua estación ferroviaria Latacunga 31
Figura 04. Vista áerea de la zona de estudio 32
Figura 05. Terminal terrestre de Latacunga 33
Figura 06. Vendedores ambulantes 33
Figura 07. Cogestión vehícular 34
Figura 08. Arbol de problema 35
Figura 09. Terminal Terrestre de Latacunga- Parte posterior 37
Figura 10. Diagrama de categorías fundamentales 49
Figura 11. Normativas-legalidad. 59
Figura 12. Metodología 62
Figura 13. Zona exterior- Buses parroquiales 66
Figura 14. Área verde externa- terminal terrestre de Latacunga 95
Figura 15. Actividades Objetivo 2 96
Figura 16. Matriz insight necesidades - entrevistas 110
Figura 17. Mercado San Miguel- Madrid, España 112
Figura 18. Mercado San Miguel- Madrid, España 113
Figura 19. Esquema sintésis - Estudio de caso 1- Mercado San Miguel, Madrid 116
Figura 20. Estación Atocha, Madrid 117
Figura 21. Jardín interno, Estación de Atocha, Madrid 118
Figura 22. Esquema sintésis - Estudio de caso 2- Estación de Atocha, Madrid 121
Figura 23. Exteriores- Centro cultural La Tertulia, Cali, Colombia 122
Figura 24. Centro cultural la Tertulia- Cali, Colombia 123
Figura 25. Esquema sintésis - Estudio de caso 3- Centro cultural la Tertulia, Cali, Colombia 126
Figura 26. Mátriz Insight - Estudios de caso 127
Figura 27. Actividades desarrollo 3 132
Figura 28. Terminal Terrestre parte posterior 133
Figura 29. Población total 134
Figura 30. Crecimiento poblacional 134
Figura 31. Piramide poblacional 134
Figura 32. N de personas en calidad de informalidad 135
Figura 33. Focos de trabajo informal 135
Figura 34. Chugchucaras 136
Figura 35. Altura de edificaciones 138
Figura 36. Uso de suelo 139
Figura 37. Mapeo de llenos y vacíos 140
Figura 38. Mapeo de equipamientos 141
Figura 39. Mapeo sistema víal 142
Figura 40. Mapeo Sistema público 143
Figura 41. Mapeo de flujos vehículares y peatonales 144
Figura 42. Mapeo áreas verdes 145
Figura 43. Modelo de reutilización 151
Figura 44. Modelo actual 1 152
Figura 45. Modelo deseado 1 153
Figura 46. Modelo actual 2 154
Figura 47. Modelo deseado 2 155
Figura 48. Modelo actual 3 156
Figura 49. Modelo deseado 3 157
Figura 50. Modelo actual 4 158
Figura 51. Modelo deseado 4 159
Figura 52. Modelo actual 5 160
Figura 53. Modelo deseado 6 161
Figura 54. Modelo actual 7 162
Figura 55. Modelo deseado 7 163
Figura 56. Modelo actual 8 164
Figura 57. Modelo deseado 8 165
Figura 58. Modelo actual 9 166
Figura 59. Modelo deseado 9 167
Figura 60. Modelo actual 10 168
Figura 61. Modelo deseado 10 169
Figura 62. Render perspectiva este 175
Figura 63. Implantación actual 182
Figura 64. Implantación- Propuesta 183
Figura 65. Planímetria actual- Terminal terrestre de Latacunga 184

ÍNDICE
de figuras

Figura 66. Implantación- zonificación actual....185
Figura 67. Implantación al implementar la propuesta- Modelo deseado....186
Figura 68. Plan masa- zonificación propuesta....187
Figura 69. Modelo deseado del organigrama funcional....188
Figura 70. Malla basado en la union de áreas - modelo deseado.189
Figura 71. Plano Intermodal-centro comercial a nivel N + 0,30....190
Figura 72. Plano Intermodal-centro comercial a nivel N + 3,60....190
Figura 73. Plano Locales exteriores a nivel N + 0,30....191
Figura 74. Plano patio de comidas a nivel N + 0,30....191
Figura 75. Plano Anfiteatro a nivel N + 0,00....192
Figura 76. Plano Cancha multiusos- mini fútbol a nivel N + 0,70....193
Figura 77. Plano Cancha multiusos- mini fútbol a nivel N + 0,70....194
Figura 78. FACHADA NORTE....195
Figura 79. FACHADA SUR....195
Figura 80. CORTE- SECCIÓN 1....196
Figura 81. CORTE- SECCIÓN 2....196
Figura 82. Detalle constructivo muro cortina....197
Figura 83. QR PLANOS ARQUITECTÓNICOS PROPUESTA....213
Figura 84. DIAGRAMA DE VARIABLES....214
Figura 85. TABLA DE PATOLOGIAS....215
Figura 86. Arbol del problema- Base....216
Figura 87. Desarrollo de actividades....217
Figura 88. Matriz de sintésis- Modelo base....233

ÍNDICE
de tablas

Tabla 01. Tabla resumen estado del arte 45
Tabla 02. Tabla resumen estado del arte 46
Tabla 03. Red conceptual variable dependiente 50
Tabla 04. Red conceptual Variable independiente 51
Tabla 05. Diseño metodológico 63
Tabla 06. Actividades objetivo 1 65
Tabla 07. Ficha de observación 1 68
Tabla 08. Ficha de observación 2 69
Tabla 09. Ficha de observación 3 70
Tabla 10. Ficha de observación 4 71
Tabla 11. Ficha de observación 5 72
Tabla 12. Ficha de observación 6 74
Tabla 13. Ficha de observación 7 76
Tabla 14. Ficha de observación 8 78
Tabla 15. Ficha de observación 9 80
Tabla 16. Ficha de observación 10 82
Tabla 17. Tabla general de observación terminal terrestre de LATACUNGA 83
Tabla 18. Tabla general de Resultados - terminal terrestre 84
Tabla 19. Matriz insight - Espacio público 85
Tabla 20. Tabla Patologías 1 88
Tabla 21. Tabla Patologías 2 89
Tabla 22. Tabla Patologías 3 90
Tabla 23. Tabla Patologías 4 91
Tabla 24. Tabla de potencialidades - terminal terrestre 92
Tabla 25. Tabla de potencialidades - terminal terrestre 93
Tabla 26. Tabla de General de potencialidad - terminal terrestre 94
Tabla 27. Revisión bibliográfica 98
Tabla 28. Resumen bibliográfico 99
Tabla 29. Estrategias principales propuestas por los actores 100
Tabla 30. Lineamientos seguidos por los autores 102
Tabla 31. Ficha de entrevistas - Actores directos 103
Tabla 32. Ficha de entrevistas 2 - Actores directos 104
Tabla 33. Ficha de entrevistas 3- Actores directos 105
Tabla 34. Ficha de entrevistas 4 - Profesionales 106
Tabla 35. Ficha de entrevistas 5 - Profesionales 107
Tabla 36. Ficha comparativa de respuestas 108
Tabla 37. Ficha Beneficios percibidos de la revitalización del terminal 109
Tabla 38. Ficha de análisis - estudio de caso 1 Mercado San Miguel, Madrid 114
Tabla 39. Ficha de análisis - estudio de caso 1 Mercado San Miguel, Madrid 115
Tabla 40. Ficha de análisis - estudio de caso 2- Estación de Atocha, Madrid 119
Tabla 41. Ficha de análisis - estudio de caso 2- Estación de Atocha, Madrid 120
Tabla 42. Ficha de análisis - estudio de caso 3- Centro cultural la Tertulia, Cali Colombia 124
Tabla 43. Ficha de análisis - estudio de caso 3- Centro cultural la Tertulia, Cali Colombia 125
Tabla 44. Ficha comparativa - Estudios de caso 130
Tabla 45. Infraestructura verde actual 137
Tabla 46. Ficha de Análisis: Posibles Usos y Estrategias del Terminal 148
Tabla 47. Resultado: Propuestas de intervención del Terminal 149
Tabla 48. Ficha vegetación reutilizable d especies 150
Tabla 49. Ficha incorporación de vegetación 150
Tabla 50. Estrategías de diseño urbano 01 176
Tabla 51. Estrategías de diseño urbano 02 177
Tabla 52. Estrategías de diseño urbano 03 178
Tabla 53. Estrategías de diseño Arquitectónico 01 179
Tabla 54. Estrategías de diseño Arquitectónico 02 180
Tabla 55. Estrategías de diseño Arquitectónico 03 181
Tabla 56. Metodología - Tabla base 218
Tabla 57. Resumen estado del arte- Tabla base 219
Tabla 58. Ficha de observación - Ficha base 220
Tabla 59. Ficha resumen -observación - Tabla base 221

ÍNDICE
de tablas

Tabla 60. Ficha de observación espacio público- Tabla base 222
Tabla 61. Potencialidades- Tabla base 224
Tabla 62. Potencialidades- Tabla base 225
Tabla 63. Potencialidad General- Tabla base 226
Tabla 64. Lineamientos propuestos- autores- Tabla base 227
Tabla 65. Revisión bibliográfica- Tabla base 228
Tabla 66. Revisión bibliográfica 2- Tabla base 229
Tabla 67. Guion de entrevista- Tabla base 230
Tabla 68. Entrevista a actores- Tabla base 230
Tabla 69. Análisis estudio de caso- Tabla base 231
Tabla 70. Análisis estudio de caso 2- Tabla base 232

CAPÍTULO 1

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

En las últimas décadas, las ciudades de América Latina han experimentado un crecimiento urbano acelerado que, en muchas ocasiones, ha generado desequilibrios en la organización del espacio, la movilidad y la calidad del espacio público. Este fenómeno ha impactado de manera notable en infraestructuras clave, como las terminales de transporte, que, al quedar en desuso o volverse obsoletas, contribuyen a la aparición de vacíos urbanos y a la degradación del entorno. En este contexto, el reciclaje urbano arquitectónico se presenta como una estrategia innovadora y sostenible para revitalizar estas infraestructuras abandonadas, mejorando la cohesión social, la movilidad y la calidad del espacio público

En ese sentido, la vida en las ciudades contemporáneas enfrenta diversos desafíos, siendo la gestión y reutilización de espacios infrautilizados una necesidad cada vez más apremiante ya que con el crecimiento urbano muchas de las infraestructuras construidas a lo largo de los años tienden a quedar obsoletas lo cual genera vacíos que afectan de manera negativa el entorno y a sus habitantes. Por tanto, en este escenario, la arquitectura y el urbanismo desempeñan un papel crucial en el desarrollo de soluciones innovadoras que no solo preserven estos espacios, sino que también los adapten a nuevas funciones en beneficio de la comunidad

En consecuencia, el concepto de reciclaje urbano se erige como una alternativa sostenible y eficaz para recuperar estructuras y terrenos en desuso, este proceso de reaprovechamiento no solo busca embellecer la ciudad, sino también fomentar la inclusión social, fortalecer el tejido urbano y reducir la huella ecológica. Así mismo, reutilizar y adaptar edificaciones existentes permite optimizar recursos y disminuir los costos y el impacto ambiental asociados a nuevas construcciones. Así, el reciclaje arquitectónico propone un cambio de paradigma en la forma de entender el crecimiento urbano, sugiriendo que el desarrollo no debe implicar una expansión constante, sino la mejora y reutilización de lo ya construido

Por lo tanto, una área desactivada, frecuentemente vista como un foco de inseguridad o deterioro, tiene el

potencial de transformarse en un punto de encuentro y participación ciudadana, promoviendo la cohesión social y mejorando la calidad de vida. En este sentido, un proyecto de reciclaje urbano puede abordar problemáticas como la falta de espacios públicos de calidad, la integración de sectores marginados y la revitalización económica de áreas deterioradas. Es así como, al cambiar el uso o la función de un edificio, también se redefine su rol en la comunidad, convirtiéndose en un lugar donde los habitantes pueden encontrar nuevas oportunidades para interactuar y desarrollarse

Igualmente, el reciclaje urbano y arquitectónico ofrece una perspectiva integral de la ciudad, concebida como un organismo en constante evolución donde la reutilización de infraestructuras existentes permite una conexión más efectiva entre diferentes puntos de la ciudad, haciendo que exista facilidad a una mayor accesibilidad y fluidez en los desplazamientos. Así pues, en lugar de ser percibidas como obstáculos, las edificaciones renovadas pueden convertirse en puentes que unen diversas áreas, mejorando no solo la movilidad, sino también el sentido de pertenencia de los residentes

Además, el reciclaje arquitectónico juega un papel esencial en la construcción de una ciudad más sostenible y consciente, que aprovecha al máximo sus recursos y se adapta a las cambiantes necesidades de sus habitantes. Por tanto, este enfoque tiene el potencial de inspirar a ciudadanos, profesionales y autoridades a revalorizar espacios infrautilizados y a considerar proyectos de reutilización que generen un impacto positivo a largo plazo. De este modo, el reciclaje arquitectónico se transforma en una estrategia de diseño y en una herramienta que redefine la relación entre las personas y su entorno, convirtiendo áreas abandonadas en espacios vibrantes y útiles

En consecuencia, este modelo de renovación urbana nos invita a reflexionar profundamente sobre cómo deseamos construir nuestro futuro, no solo en términos materiales, sino también en el legado que dejamos en la sociedad y el medio ambiente

Por último, el análisis se llevará a cabo en tres etapas: en primer lugar, se realizará un diagnóstico integral del estado actual del terminal y su entorno urbano inmediato. En segundo lugar, se identificarán oportunidades y desafíos para la intervención arquitectónica y urbana a través del reciclaje. Finalmente, se elaborará una propuesta de reconfiguración que contemple tanto la dimensión física del espacio como su integración con las necesidades sociales y urbanas de la comunidad

CONTEXTUALIZACIÓN

El alcance de este estudio se organiza en tres niveles: nacional, local y sectorial, con el objetivo de abordar de manera integral las problemáticas asociadas al abandono de infraestructuras. A nivel nacional, se examina el impacto que las infraestructuras en desuso tienen en Ecuador, evaluando su influencia en la desconexión del tejido urbano y la generación de vacíos urbanos. Este análisis proporciona una comprensión más amplia sobre las consecuencias de la planificación inadecuada de estos espacios

Por un lado, en el ámbito local el enfoque se dirige hacia la ciudad de Latacunga, poniendo énfasis en la relación entre el terminal terrestre y otras infraestructuras en desuso, como el antiguo hospital provincial y las instalaciones ferroviarias. Se analizan también las dinámicas urbanas que han emergido alrededor de estos espacios, las cuales afectan aspectos cruciales como la cohesión social, el comercio y la seguridad

Asi mismo, a nivel sectorial se delimita la parroquia Eloy Alfaro, donde se localiza el terminal terrestre, como área de intervención inmediata. Este sector se caracteriza por su alta densidad tanto comercial como residencial, presentando problemáticas específicas que están relacionadas con la movilidad, la accesibilidad y el uso del espacio público. Por tal motivo, el análisis pone especial atención en los efectos, tanto directos como indirectos, que el posible abandono del terminal podría generar en los residentes y comerciantes locales, así como en las oportunidades que se presentan para revitalizar el entorno urbano mediante estrategias sostenibles de reciclaje arquitectónico

En resumen, esta delimitación permite llevar a cabo una evaluación integral que tiene en cuenta tanto los factores externos como internos que inciden en la reutilización del terminal terrestre, asegurando así que las propuestas de intervención se ajusten a las necesidades específicas de cada nivel de análisis y contribuyan al desarrollo sostenible de la ciudad.

MACRO (ECUADOR)

Ecuador enfrenta un desafío persistente y generalizado relacionado con el abandono de infraestructuras urbanas. Principalmente de carácter público, estas construcciones han caído en desuso debido a cambios en sus funciones, reubicaciones o la falta de planificación a largo plazo. Donde este fenómeno afecta tanto a ciudades grandes como a medianas y pequeñas, generando múltiples consecuencias negativas en el entorno urbano y social, dejando asi a las infraestructuras desatendidas, en lugar de servir a la comunidad o contribuir al desarrollo, se convierten en focos de inseguridad, deterioro ambiental y obstáculos para la cohesión del tejido urbano

Por ejemplo, el antiguo aeropuerto de Quito, cuya clausura en 2013 dejó extensas zonas sin un uso definido durante varios años. Situado en una ubicación estratégica de la capital, su cierre tuvo un impacto negativo inmediato en las actividades económicas locales, resultando en la disminución del comercio circundante y un aumento en la percepción de inseguridad. A pesar de algunos intentos de intervención, muchas áreas del antiguo aeropuerto siguen subutilizadas, perpetuando un vacío urbano que dificulta la cohesión en la zona y afecta la calidad de vida de los residentes (Naranjo Serrano, Trujillo Rodríguez y Velástegui Ricaurte, 2019).

En consecuencia, situaciones similares se observan en Guayaquil, donde el mercado mayorista, tras su reubicación, dejó atrás una infraestructura vacía que rápidamente se convirtió en un foco de actividades informales, donde la falta de planificación luego de su cierre ha conducido a la acumulación de desechos, problemas de salubridad y un deterioro acelerado del área, además, este espacio, lejos de ser aprovechado, ilustra cómo la desatención y la carencia de estrategias claras para su reutilización fomentan la aparición de problemáticas sociales y económicas (Hernández Valdés, 2021).

Por otro lado, en localidades más pequeñas, como Esmeraldas, el abandono de antiguas estaciones ferroviarias pone de manifiesto otro aspecto crítico de esta situación en la que la falta de atención en la gestión de estos espacios ha llevado al deterioro de estructuras históricas, incrementando la inseguridad y disminuyendo el atractivo de la zona. Además, la carencia de mantenimiento y planificación para estas infraestructuras impacta directamente en el desarrollo social, limitando las oportunidades para el aprovechamiento del suelo urbano. En particular, el caso de Esmeraldas evidencia cómo el abandono afecta tanto a los centros urbanos como a sus periferias, perpetuando condiciones de desigualdad

en las regiones menos desarrolladas del país (Urbina, 2012).

Así mismo, este fenómeno de abandono se observa también en diversas ciudades del país, donde antiguas fábricas, mercados, hospitales y estaciones de transporte han sido clausurados sin planes específicos para su reutilización. Así pues, en lugar de integrarse en el desarrollo urbano, estas infraestructuras se convierten en espacios vacíos que inciden negativamente en su entorno. Por ejemplo, en Ambato, varias fábricas en desuso en el centro urbano han dado lugar a zonas marginales que son percibidas como inseguras y poco accesibles para la población (Gómez, 2021).

En concreto, un caso representativo se encuentra en Riobamba, donde las áreas industriales que han sido abandonadas han resultado en la acumulación de escombros y residuos, lo que compromete la salud pública y el medio ambiente. En efecto, estos vacíos urbanos, que existen en todo el territorio ecuatoriano, generan una desconexión en el tejido urbano, limitando el desarrollo integral de las comunidades. Ya que, la ausencia de un enfoque estratégico para abordar estas problemáticas pone de manifiesto una debilidad estructural en los sistemas de planificación y gestión territorial (CAF, 2021).

Además de los problemas de seguridad, las infraestructuras desatendidas a menudo se convierten en focos de contaminación ambiental. Esto se puede evidenciar en lugares como Durán, donde instalaciones industriales inactivas han dado lugar al vertido de sustancias tóxicas, afectando directamente a las comunidades vecinas. Dado que, Estas situaciones no solo ocasionan un deterioro físico de las áreas urbanas, sino que también amplifican la percepción de abandono por parte del Estado y las autoridades locales

En términos más amplios, las problemáticas asociadas a estas infraestructuras en desuso no solo menoscaban la calidad del espacio urbano, sino que también perpetúan la segregación social y económica en las ciudades ecuatorianas. Por tal motivo, la creciente cantidad de vacíos urbanos impacta de manera directa la movilidad, la conectividad y el acceso a servicios básicos, agravando así la situación de vulnerabilidad de las comunidades más desfavorecidas

En resumen, Ecuador enfrenta un reto estructural en la gestión de infraestructuras urbanas en abandono.

Figura 01. Ex aeropuerto Mariscal Sucre, Quito

Nota: Ex aerorpuero marsical sucre, actualmente en proyecto de reciclaje o revitalización como parque

MESO

Latacunga, al igual que otras ciudades intermedias de Ecuador, enfrenta una serie de desafíos relativos a infraestructuras en desuso que impactan negativamente en su desarrollo urbano y social. Estas estructuras, al quedar abandonadas, se transforman en puntos críticos que afectan la seguridad, la economía y la cohesión social en la ciudad.

Por ejemplo, esta problemática es el antiguo hospital provincial, situado de manera estratégica en el corazón de la ciudad en la que, desde su cierre, esta infraestructura ha estado en un estado de abandono que no solo deteriora la imagen urbana de Latacunga, sino que también genera riesgos asociados con la inseguridad y la proliferación de actividades informales en sus alrededores. Por tal motivo, este fenómeno no es exclusivo de Latacunga; muchas ciudades intermedias del país sufren esta situación, donde la falta de planificación para la reutilización de estas infraestructuras crea vacíos urbanos que dañan el tejido comunitario (Muñoz, 2020).

En particular, otro caso relevante son las antiguas instalaciones de la estación ferroviaria. En su época de esplendor, este espacio fue un nodo crucial para la movilidad y el comercio de la región. Sin embargo, su actual abandono ha convertido a la estación en una barrera física que fragmenta el entorno urbano, especialmente entre las áreas periféricas y el centro histórico. Así pues, esta desconexión limita las oportunidades de interacción social y económica, reforzando así las desigualdades existentes en la ciudad. Estudios anteriores sobre infraestructuras ferroviarias en desuso en Ecuador han señalado que estos espacios, si no reciben la atención adecuada, tienden a convertirse en áreas deterioradas que acentúan la percepción de inseguridad y abandono (Andrade y Villamarín, 2019).

Figura 02. Antiguo Hospital General de Latacunga

Nota: Actualmente se lo emplea como centro de salud luego de una remodelación y adaptación

Por otro lado, en el centro histórico de Latacunga, declarado Patrimonio Cultural, los problemas relacionados con el abandono son aún más notables, haciendo que muchos locales comerciales queden vacíos, muchos de ellos en edificios patrimoniales, han sido ocupados por actividades informales o se han degenerado en focos de acumulación de desechos. Por esto, este deterioro no solo impacta a los residentes de la zona, sino también a los visitantes, quienes perciben el centro histórico como un lugar poco atractivo y menos seguro por lo cual, esto repercute de manera directa en el turismo, uno de los principales motores económicos de la ciudad, disminuyendo su capacidad para generar ingresos y oportunidades

laborales (Zambrano y Pérez, 2022).

Al mismo tiempo, las infraestructuras en desuso en Latacunga también afectan significativamente el desarrollo económico, en la que , a presencia de estos espacios abandonados limita el potencial de la ciudad para atraer inversiones privadas y restringe las posibilidades de implementar proyectos urbanos que revitalicen las áreas afectadas. Además, la carencia de estrategias claras y sostenibles para la reutilización de estos espacios es un indicador de debilidades en la planificación urbana local. Esta situación se agrava por la falta de políticas públicas que prioricen la recuperación de infraestructuras, lo que es esencial para fomentar la cohesión social y mejorar la calidad de vida de los habitantes (Ruiz y Torres, 2021).

Asimismo, un caso adicional que ilustra estas problemáticas es el abandono de pequeños espacios recreativos y deportivos en los barrios periféricos, donde, estas áreas, que fueron concebidas para fomentar la integración social y el esparcimiento, han caído en abandono debido a la falta de mantenimiento y a la escasa atención por parte de las autoridades locales. Por tanto, el deterioro de estos espacios refuerza la sensación de marginación en estas comunidades, lo que repercute negativamente en su bienestar social y en su relación con el resto de la ciudad (Carrillo y Morales, 2020).

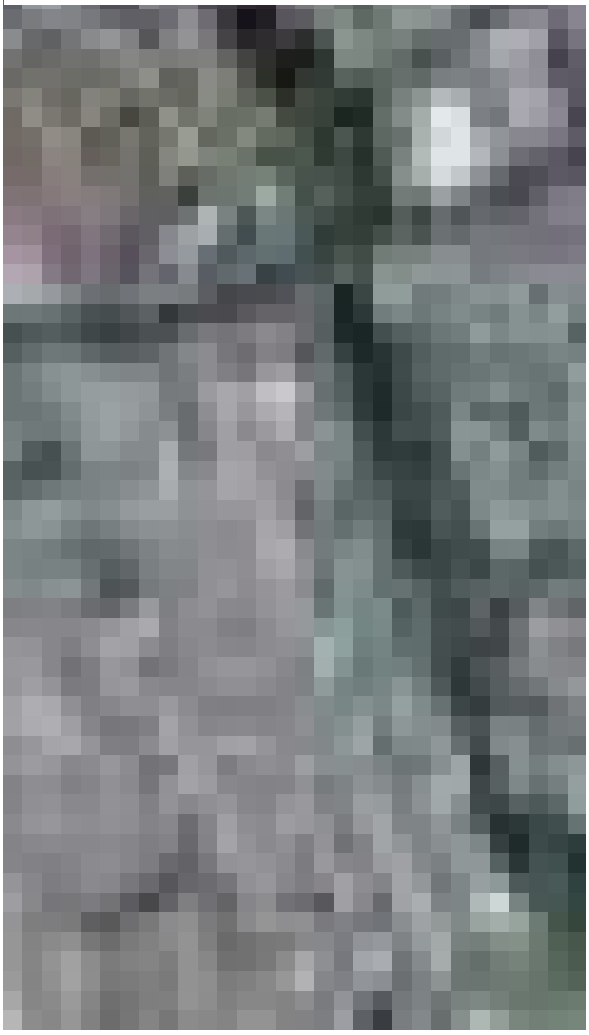
Así que, en líneas generales, la situación de las infraestructuras desatendidas en Latacunga presenta múltiples dimensiones ya que, Desde su impacto en la seguridad y el tejido social hasta las consecuencias económicas y ambientales, estos espacios representan un desafío considerable para el desarrollo urbano sostenible. De igual manera, la falta de atención a estas problemáticas perpetúa un ciclo de abandono y deterioro que afecta tanto a las áreas urbanas centrales como a las periféricas, evidenciando una desconexión entre las necesidades de los ciudadanos y la capacidad de respuesta de las autoridades locales

En conclusión, el abandono de infraestructuras clave en Latacunga refleja un problema estructural que trasciende lo local y que se presenta como un fenómeno recurrente en ciudades de similar tamaño en Ecuador, así pues, la ausencia de estrategias efectivas para abordar estas problemáticas limita el potencial de la ciudad para generar espacios inclusivos y funcionales, impactando directamente en la calidad de vida de sus habitantes y en el desarrollo integral de su territorio

Figura 03. Antigua estación ferroviaria Latacunga

Nota: La estación, actualmente en abandono, generando asi problaticas en el sector en el que se encuentra

Figura 04. Vista áerea de la zona de estudio



MICRO

La parroquia Eloy Alfaro, situada en Latacunga, representa un núcleo fundamental para la movilidad y el desarrollo económico de la región. Este sector se caracteriza por su vibrante actividad comercial y residencial, y alberga el terminal terrestre que conecta diversas zonas urbanas y rurales. La propuesta de reubicar este terminal plantea desafíos significativos que podrían impactar la cohesión social y económica de la parroquia

En cuanto a, un análisis del terminal terrestre donde este no solo facilita el transporte interparroquial e interprovincial, sino que también actúa como un motor económico al atraer un flujo constante de pasajeros, lo que beneficia a pequeños y medianos negocios. Por tanto, con un estudio de la Universidad Nacional de Chimborazo, los terminales terrestres son elementos clave para el desarrollo económico de las ciudades intermedias en Ecuador (Bouillon et al. , 2015). La reubicación de este terminal podría disminuir notablemente el flujo de personas, lo que afectaría la sostenibilidad de los negocios locales y dejaría a muchos habitantes sin una fuente de ingresos confiable

Asimismo, los impactos económicos, la parroquia enfrenta problemas urbanos críticos, como la saturación vehicular en las calles aledañas al terminal, por esto, esta congestión limita la movilidad de los residentes y crea un ambiente caótico que deteriora la calidad de vida, asi pues, la falta de una planificación adecuada en la ubicación de los terminales terrestres puede agravar estos problemas, como ha sido observado en otras ciudades ecuatorianas (Azpilicueta y Araújo, 2012).

Por otro lado, la escasez de espacios públicos

de calidad es otra preocupación significativa en la parroquia, donde la falta de áreas verdes y espacios recreativos restringe las opciones de esparcimiento para los habitantes, afectando su bienestar físico y emocional, es decir, este déficit, combinado con el deterioro de las infraestructuras que rodean al terminal, contribuye a una percepción de abandono y desorganización urbana. Así pues, la regeneración urbana se presenta como una solución viable para enfrentar estos desafíos, promoviendo un desarrollo más equilibrado y sostenible (Gómez et al. , 2021).

Figura 05. Terminal terrestre de Latacunga

Nota: Exteriores del terminal terrestre de Latacunga. Evidencia de falta de mantenimiento

En consecuencia, el abandono del terminal terrestre podría agravar estas problemáticas, originando mayores niveles de inseguridad y desintegración social, en efecto, estudios en contextos similares muestran que las infraestructuras desatendidas tienden a convertirse en focos de actividades ilícitas y en espacios de exclusión social (Torres y Andrade, 2023). Por lo cual, este riesgo resalta la urgencia de implementar estrategias integrales que aborden tanto el futuro del terminal como la revitalización de su entorno inmediato.

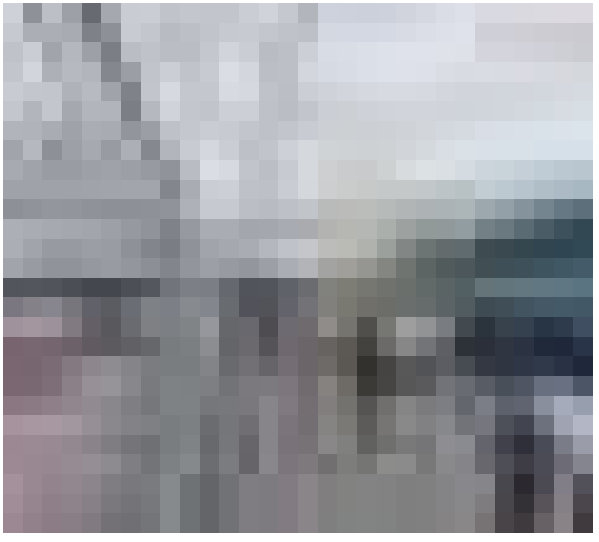
Al mismo tiempo, la cohesión social también se vería comprometida por la reubicación del terminal, es decir, muchas familias dependen directamente del comercio y de las actividades económicas vinculadas al flujo de pasajeros; su desaparición podría generar tensiones sociales, por esto, la fragmentación del tejido social dificultaría la colaboración comunitaria en proyectos de revitalización, tal como se ha observado en otros estudios sobre ciudades intermedias en Ecuador (Carrion et al. , 2020).

Figura 06. Vendedores ambulantes

Nota: Presencia de vendedores ambulantes, entorpeciendo el paso de personas

No obstante, desde una perspectiva ambiental, el abandono del terminal terrestre podría acarrear consecuencias significativas en la que la falta de cuidado en un espacio urbano desatendido podría llevar a la acumulación de desechos, provocando contaminación del suelo y del agua, lo que impactaría negativamente en la salud pública. Además, la ausencia de una planificación adecuada para el uso de este espacio podría resultar en una gestión ineficiente de los recursos, aumentando así el impacto ambiental en la parroquia (Gómez et al. , 2021).

Figura 07. Cogestión vehícular



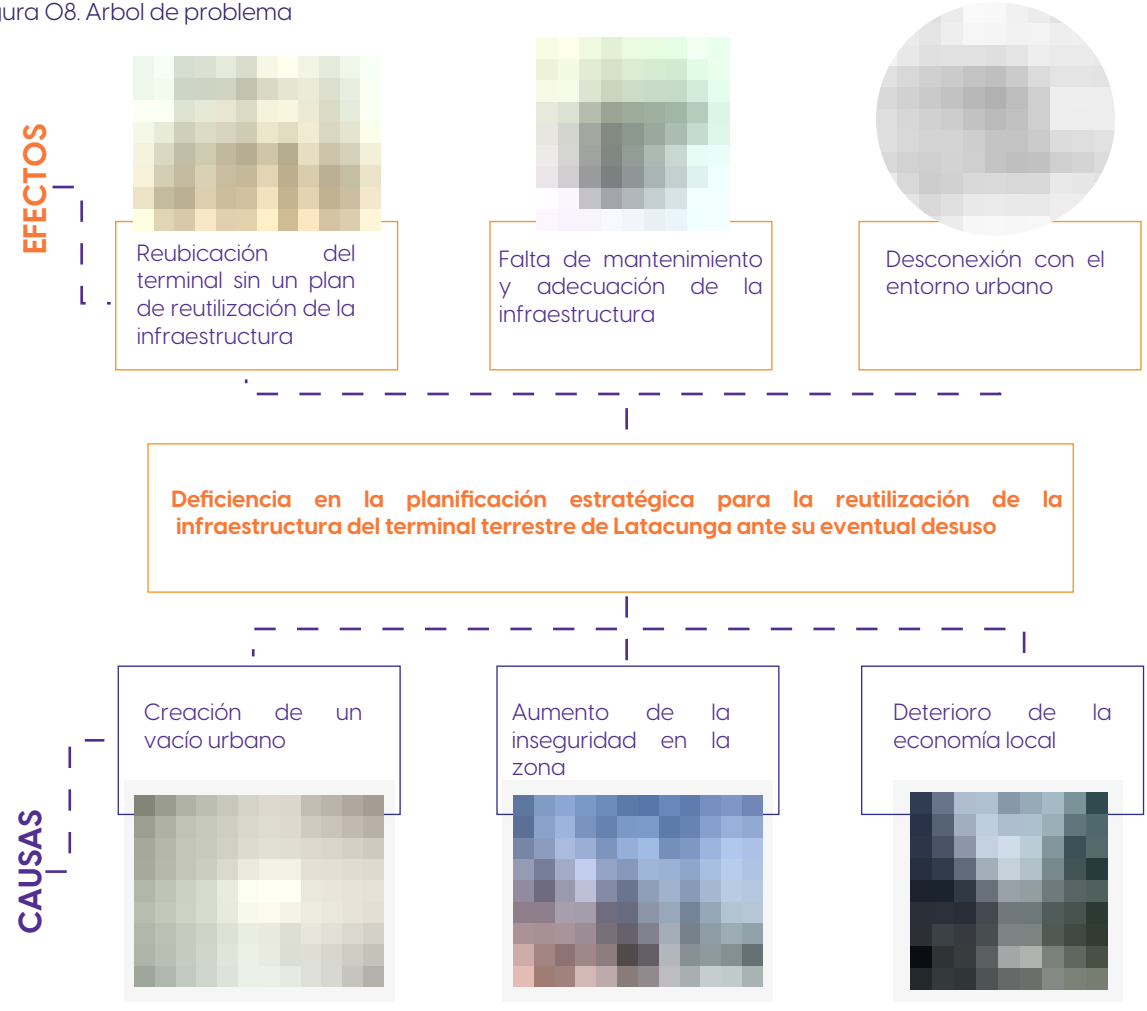
Nota: Presencia de tráfico vehícular, entorpeciendo el flujo constante del vechículos

Dado que, la parroquia Eloy Alfaro, debido a su ubicación estratégica, se presenta como un nodo esencial para la movilidad y conectividad urbana de Latacunga, el abandono del terminal generaría una desconexión que no solo afectaría a los residentes locales, sino también a las comunidades aledañas, acentuando las desigualdades en el acceso a servicios básicos y oportunidades económicas (Torres y Andrade, 2023).

Es evidente que la parroquia Eloy Alfaro se enfrenta a una compleja intersección de problemas sociales, económicos, ambientales y urbanos derivados de la reubicación del terminal terrestre. Es decir, es crucial adoptar un enfoque integral que contemple tanto el futuro de la infraestructura como el bienestar de sus habitantes. La revitalización del terminal terrestre, a través de estrategias de reciclaje arquitectónico, podría convertirse en un modelo a seguir para otras ciudades que enfrentan desafíos similares en Ecuador y América Latina

ARBOL DEL PROBLEMA

Figura 08. Arbol de problema



JUSTIFICACIÓN

La investigación que se presenta sobre la adaptación arquitectónica y urbana del terminal terrestre de Latacunga, enfocada en el reciclaje arquitectónico, resulta altamente pertinente en un contexto donde muchas infraestructuras en desuso generan vacíos urbanos que afectan de manera negativa la movilidad, la seguridad y la calidad del espacio público.

Desde la perspectiva del arquitecto urbanista, este estudio es de gran relevancia, ya que propone una solución innovadora basada en el reciclaje urbano, buscando revitalizar infraestructuras que han quedado obsoletas o que están en riesgo de quedar abandonadas. Esto no solo contribuye al desarrollo sostenible de las ciudades, sino que también mejora su funcionalidad. En concreto, el terminal terrestre de Latacunga, presenta una oportunidad única, ya que la falta de planificación podría llevar a la infraestructura al abandono tras la reubicación del terminal, generando así un vacío urbano.

Adicionalmente, la investigación aborda problemáticas urbanas como la movilidad, la calidad del espacio público y la seguridad, estableciendo vínculos entre estos aspectos y la adaptación del terminal. Por tanto, la revitalización de este espacio puede convertirse en un motor de cambio, reactivando zonas degradadas y promoviendo un impacto económico positivo en la región.

Teóricamente, este estudio aportará al desarrollo del concepto de reciclaje urbano en Ecuador, un enfoque que aún se encuentra poco explorado en el país. En la práctica, tiene el potencial de servir como un modelo replicable en otras ciudades que enfrenten desafíos similares.

El alcance de la investigación se centrará en la readecuación del terminal terrestre de Latacunga, analizando la infraestructura existente y su conexión con el entorno urbano inmediato, es decir, permitirá identificar oportunidades para mejorar la integración social, optimizar el uso del espacio público y fomentar la seguridad en la zona. No obstante, Aunque limitará al caso particular de Latacunga, los principios que se desarrollen podrían ser aplicados en otras urbes de Ecuador y Latinoamérica, teniendo en cuenta las dinámicas y condiciones específicas del terminal y su entorno.

La viabilidad del proyecto se basará en el acceso a información sobre el estado actual del terminal, así como en datos relevantes sobre la dinámica del transporte y la movilidad en Latacunga. Además, el enfoque de reciclaje urbano representa una estrategia accesible y más sostenible en comparación con la construcción de nuevas infraestructuras, lo que refuerza la propuesta desde una perspectiva económica y social. Por último, el proyecto contará con el respaldo de expertos en urbanismo y arquitectura sostenible, garantizando así su viabilidad técnica.

El esperado impacto es considerable, ya que transformar un espacio en desuso en un nuevo punto de conectividad y dinamización social, económica y urbana modificaría la percepción de los vacíos urbanos, favoreciendo su reutilización. Además, esta investigación tiene el potencial de ofrecer una nueva perspectiva sobre el manejo de infraestructuras obsoletas, impulsando así la sostenibilidad urbana.

Por último, la novedad de este estudio radica en la implementación del reciclaje urbano en Ecuador. Los principales beneficiarios serán los ciudadanos de Latacunga, así como los comerciantes locales y las autoridades municipales, quienes podrán replicar este modelo en futuras intervenciones de espacios

abandonados.

OBJETIVO GENERAL

Proponer estrategias de intervención a través del reciclaje arquitectónico que permitan adaptar el terminal terrestre de Latacunga, integrándolo de manera funcional y sostenible

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Objetivo 1. Diagnosticar el estado actual y el potencial de la infraestructura, mediante fichas de observación, para identificar oportunidades de reciclaje arquitectónico

Objetivo 2. Analizar propuestas de intervención para el reciclaje arquitectónico del terminal terrestre de Latacunga, mediante entrevistas, análisis documental y estudios de caso

Objetivo 3. Establecer un modelo de reutilización, , mediante análisis urbano, que permita la adaptación de la infraestructura

Figura 09. Terminal Terrestre de Latacunga- Parte posterior

CAPITULO 2

CAPÍTULO 2

ESTADO DEL ARTE

El Articulo de Montalvo & Vargas (2021) sobre la **distribución espacial de vacíos urbanos en México** tiene como objetivo analizar cómo los vacíos arquitectónicos son un reflejo del crecimiento desordenado de las ciudades y de la obsolescencia de infraestructuras urbanas que ya no cumplen con las demandas actuales. Se trata de destacar que estos vacíos no son un fenómeno exclusivo de ciudades mexicanas, sino una problemática global que afecta a áreas urbanas de todo tipo

La falta de planificación adecuada, sumada al rápido crecimiento demográfico y la expansión urbana, ha dejado muchas infraestructuras en desuso, creando "manchas urbanas" que deterioran la calidad de vida de los habitantes. La problemática que se identifica radica en que estos vacíos en lugar de ser reutilizados o adaptados para nuevos usos suelen quedar abandonados incrementando la inseguridad, la marginalización y la fragmentación del tejido urbano

Como solución, el autor propone un enfoque sistemático que implique la identificación y el mapeo de estos vacíos urbanos como paso preliminar para planificar su reutilización de manera estratégica. Sugiere que estos espacios en desuso pueden ser reconvertidos en áreas de esparcimiento público, viviendas, instalaciones comerciales o servicios comunitarios, dependiendo de las necesidades específicas de cada comunidad. Además, destaca la importancia de una intervención temprana para evitar que estos vacíos se conviertan en focos de deterioro o en áreas donde proliferen actividades ilícitas.

Como conclusión, los vacíos urbanos lejos de ser vistos como problemas irresolubles representan oportunidades para reconfigurar y revitalizar las ciudades. A través del reciclaje arquitectónico y de una adecuada planificación estos espacios pueden integrarse nuevamente en el tejido urbano generando beneficios tanto para la infraestructura como para la cohesión social. La clave radica en un enfoque multidisciplinario que considere aspectos físicos, sociales y ambientales en el proceso de reutilización Montalvo & Vargas (2021)

Por otro lado, el estudio de (Vigiano, 2020), titulado **Del capital urbano al capital humano: Vacío arquitectónico y espacio público como catalizadores de acción**, el objetivo es analizar cómo el abandono de infraestructuras y espacios públicos impacta en la cohesión social y en la calidad de vida de las comunidades. De igual manera se explora la relación entre el deterioro del espacio físico y su repercusión en las dinámicas sociales argumentando que la pérdida de espacios públicos funcionales y seguros genera desarraigo en las comunidades lo que lleva a un aumento de la marginalización y la desconexión entre los habitantes y su entorno

La problemática central que identifica el autor es el abandono progresivo de ciertas infraestructuras clave lo que crea vacíos arquitectónicos que no solo deterioran el paisaje urbano, sino que también limitan las oportunidades de interacción social. La falta de inversión en la revitalización de estos espacios conduce a su degradación y en consecuencia a la pérdida de su valor como centros de encuentro y cohesión comunitaria

Como solución, (Vigiano, 2020), propone la intervención en estos vacíos mediante el reciclaje arquitectónico y la participación ciudadana activa. Sugiere que la reutilización adaptativa de estos espacios, combinada con programas culturales y sociales puede transformar áreas abandonadas en núcleos de actividad comunitaria. Destaca el papel del arte y las actividades culturales como catalizadores de regeneración urbana, permitiendo que las comunidades se reapropien de sus espacios públicos y reconstruyan el tejido social.

En conclusión, el articulo como tal argumenta que la regeneración de vacíos urbanos no solo debe centrarse en la mejora física del espacio sino también en el fortalecimiento del capital humano. La revitalización del espacio público mediante el reciclaje arquitectónico ofrece una oportunidad para reconectar a las comunidades con su entorno, fomentando una mayor interacción social y promoviendo la cohesión social (Vigiano, 2020)

(Guevara Rincón, 2021), en su investigación sobre **el espacio público en desuso como elemento de desarraigo para las comunidades**, exploran cómo el abandono de áreas urbanas clave afecta negativamente a las dinámicas sociales creando vacíos que debilitan la interacción y la cohesión entre los residentes. Los autores se enfocan en la problemática del deterioro del espacio público resaltando cómo el desuso prolongado de parques, plazas y otros espacios de encuentro público genera un efecto de desarraigo donde los habitantes pierden el sentido de pertenencia y conexión con su entorno.

La falta de mantenimiento y la escasa inversión en la revitalización de estos espacios públicos son factores clave que se identifican como parte de la problemática. El abandono del espacio público no solo reduce la calidad de vida de los ciudadanos, sino que también contribuye al aumento de la inseguridad y la exclusión social. Las áreas en desuso se convierten en muchos casos en zonas propensas al deterioro físico y social afectando de manera desproporcionada a las comunidades más vulnerables.

Como solución, los autores proponen un enfoque de reciclaje arquitectónico enfocado en la revitalización social donde la transformación física del espacio vaya de la mano con iniciativas comunitarias que fomenten la participación de los residentes. La creación de espacios públicos funcionales y atractivos que promuevan la interacción social es esencial para revertir los efectos del desuso y recuperar el sentido de comunidad.

Así mismo, el Articulo en si subraya que el reciclaje arquitectónico del espacio público en desuso no solo es una intervención física sino una estrategia integral para restaurar la cohesión social. La regeneración de estos espacios tiene el potencial de transformar áreas urbanas en declive en núcleos de actividad comunitaria mejorando tanto la calidad de vida como la seguridad y el bienestar social (Guevara Rincón, 2021)

De igual manera, el estudio de (Lozano Molina, Suárez Loor, Pita Mera, & Corrales Zambrano, 2023) sobre **el reciclaje arquitectónico en la regeneración urbana de Portoviejo, Ecuador**, tiene como objetivo analizar cómo la reutilización de infraestructuras afectadas por desastres naturales puede servir como un modelo eficaz para la regeneración urbana. La problemática que se aborda se centra en la devastación física y social que sufrió Portoviejo tras un terremoto lo que dejó varias infraestructuras en desuso y generó vacíos urbanos que afectaron la cohesión y funcionalidad de la ciudad.

Se identifica que tras el desastre, la ciudad enfrentaba el desafío de restaurar no solo las edificaciones dañadas sino también el tejido social que había sido severamente afectado. La falta de recursos y la dificultad para planificar una reconstrucción eficiente generaron una situación de estancamiento en la que muchos espacios en desuso permanecieron abandonados exacerbando el deterioro urbano

Como solución, el autor propone el uso del reciclaje arquitectónico como estrategia para revitalizar las áreas más afectadas de la ciudad. A través de la reutilización adaptativa de infraestructuras dañadas se pudieron transformar espacios vacíos en centros multifuncionales que sirvieran tanto a la comunidad como al desarrollo económico local. Este texto resalta que esta intervención permitió no solo la recuperación física de los espacios sino también una mejora en la calidad de vida de los habitantes fomentando una mayor cohesión social

En conclusión, Se argumenta que el reciclaje arquitectónico es una herramienta clave para la regeneración urbana especialmente en contextos de desastre. La experiencia de Portoviejo demuestra que con una planificación adecuada y un enfoque en la reutilización de infraestructuras existentes es posible transformar áreas en desuso en motores de desarrollo urbano y social (Lozano Molina, Suárez Loor, Pita Mera, & Corrales Zambrano, 2023)

En el texto de Ayala Moreno, A. A., & Ayala Moreno, J. P. (2020) titulado **Reciclaje arquitectónico y urbano: Una breve introducción**, el articulo ofrece una visión sobre el reciclaje arquitectónico como una solución sostenible para el abandono de infraestructuras y el crecimiento desordenado de las ciudades. El objetivo principal es destacar cómo el reciclaje arquitectónico puede convertirse en una herramienta clave para reducir el impacto ambiental y mejorar la calidad de vida urbana al reutilizar estructuras en desuso

La problemática que aborda se centra en los efectos negativos del abandono de infraestructuras que no solo representan un desperdicio de recursos, sino que también contribuyen al deterioro del espacio urbano. El desuso de edificaciones genera vacíos urbanos que fragmentan la ciudad y crean áreas marginales. Además, la construcción de nuevas infraestructuras sin aprovechar las existentes agrava los problemas ambientales al incrementar el consumo de recursos naturales y la generación de residuos

El texto en si, propone el reciclaje arquitectónico como una solución que permite aprovechar las infraestructuras existentes adaptándolas para nuevos usos que respondan a las necesidades actuales de

la ciudad. El reciclaje no solo reduce la necesidad de nuevas construcciones, sino que también integra de manera más eficiente los espacios vacíos en el tejido urbano fomentando una ciudad más compacta y sostenible

En conclusión, Ayala Moreno, A. A., & Ayala Moreno, J. P. (2020) destacan que el reciclaje arquitectónico es una estrategia integral que permite reducir el impacto ambiental y revitalizar áreas urbanas en declive. Al reutilizar infraestructuras en desuso es posible crear ciudades más sostenibles donde los recursos se aprovechen de manera eficiente y el espacio urbano sea más inclusivo y funcional

El análisis de (Almeida , 2022) en su trabajo**, SESC 24 DE MAIO El reciclaje arquitectónico como principio**, se centra en la reutilización de infraestructuras obsoletas como una estrategia clave para la regeneración urbana sostenible. El objetivo es destacar cómo el reciclaje arquitectónico permite revalorizar espacios que ya no cumplen con su función original otorgándoles nuevos usos que contribuyan al desarrollo económico y social de las ciudades

La problemática que enfrenta es la creciente cantidad de infraestructuras en desuso que de no ser intervenidas se convierten en puntos de deterioro que afectan negativamente el entorno urbano. Estas infraestructuras obsoletas no solo representan un problema visual, sino que también generan inseguridad y fragmentación social al quedar desconectadas del resto de la ciudad

Como solución, se propone el reciclaje arquitectónico como una forma de reutilizar estas infraestructuras para nuevos fines tales como viviendas, centros culturales o espacios comerciales. El autor enfatiza la importancia de una planificación integral que considere tanto las necesidades físicas del espacio como las demandas sociales de la comunidad en la que se encuentran.

En conclusión, (Almeida , 2022), argumenta que el reciclaje arquitectónico no solo permite revitalizar el espacio físico, sino que también tiene un impacto positivo en el desarrollo sostenible de las ciudades. Al reutilizar infraestructuras existentes se reduce el consumo de recursos y se mejora la calidad de vida de los habitantes haciendo que el espacio urbano sea más funcional y accesible para todos

Continuando con el estudio de (Longue, 2021), titulado **Reutilización adaptativa de edificios subutilizados una estrategia sostenible para la reocupación urbana en el centro de la ciudad de Vitória (Brasil),** tiene como objetivo explorar cómo la reutilización de infraestructuras en desuso puede ser una solución a los desafíos de espacio en las ciudades contemporáneas. La problemática que aborda es la creciente cantidad de edificios obsoletos que debido a su deterioro o a la falta de demanda han quedado fuera de uso lo que representa un desperdicio tanto de recursos como de espacio en entornos urbanos cada vez más congestionados

En el artículo señala que estos edificios si no se intervienen pueden convertirse en focos de degradación urbana y social generando problemas de inseguridad y fragmentación en las comunidades circundantes. Además, la construcción de nuevas infraestructuras a menudo resulta costosa y tiene un impacto ambiental considerable lo que resalta la necesidad de alternativas más sostenibles

Como solución, se propone la reutilización adaptativa, un enfoque que consiste en transformar edificios subutilizados para nuevos usos como: viviendas, oficinas, o espacios culturales. Este proceso no solo revitaliza el edificio en sí, sino que también

mejora la cohesión urbana al integrar estos espacios de manera funcional en el tejido urbano.

Como conclusión, (Longue, 2021) destaca que la reutilización adaptativa es una estrategia eficaz para abordar los problemas de espacio y sostenibilidad en las ciudades. Es decir, al dar nueva vida a infraestructuras obsoletas se contribuye a la regeneración del espacio urbano mejorando tanto la funcionalidad del entorno como la calidad de vida de sus habitantes

En su análisis sobre **el reciclaje arquitectónico y urbano como resultado de un diálogo interdisciplinario**, (Ayala & Ayala 2024), resaltan la importancia de la colaboración entre diferentes disciplinas para lograr intervenciones urbanas exitosas. El objetivo principal del autor es demostrar que el reciclaje arquitectónico para ser eficaz debe integrar perspectivas de diversas áreas del conocimiento como; la arquitectura, la sociología, la economía y la planificación urbana

La problemática que identifica Martínez radica en la falta de coordinación entre los actores involucrados en el proceso de regeneración urbana. En muchos casos las intervenciones urbanas se realizan de manera aislada sin considerar el impacto social, económico o ambiental a largo plazo. Esto resulta en proyectos que, aunque puedan tener un impacto físico positivo no logran mejorar de manera integral el entorno urbano ni las condiciones de vida de los habitantes

Como solución, (Ayala & Ayala, 2024) proponen un enfoque interdisciplinario en el que arquitectos, urbanistas, sociólogos y economistas trabajen de manera conjunta para planificar y ejecutar proyectos de reciclaje arquitectónico. Este enfoque garantiza que las intervenciones no solo transformen el espacio físico, sino que también respondan a las necesidades sociales y económicas de la comunidad

En conclusión, Ayala & Ayala (2024) sostienen que el éxito del reciclaje arquitectónico depende de la capacidad de integrar múltiples perspectivas para crear soluciones urbanas sostenibles y funcionales. En otras palabras, al combinar conocimientos de diferentes disciplinas, es posible diseñar intervenciones más coherentes y duraderas que no solo mejoren el espacio urbano, sino que también impulsen el desarrollo social y económico de las ciudades

En su trabajo **Aproximaciones contemporáneas al paisaje urbano: El Vacío en la ciudad**, Layuno y Acosta Collazo. (2021) abordan cómo los vacíos urbanos son una manifestación del abandono y la obsolescencia en las ciudades modernas y representan un desafío tanto físico como social para el entorno urbano. El objetivo como tal es destacar la importancia de intervenir en estos vacíos de manera oportuna para evitar su conversión en focos de deterioro y exclusión

La problemática que identifica el autor se centra en cómo estos vacíos urbanos si no se reutilizan o reciclan generan fragmentación en el tejido urbano y contribuyen al desarraigo social. Estas áreas en desuso se convierten en puntos de inseguridad y aislamiento afectando tanto a la calidad de vida de los habitantes como a la cohesión social

Como solución, se propone la intervención en estos vacíos mediante el reciclaje arquitectónico, transformándolos en espacios útiles para la comunidad. Esta intervención puede incluir la creación de zonas verdes, equipamientos públicos o áreas comerciales, dependiendo de las necesidades específicas del contexto urbano

En conclusión, Layuno, A. & Acosta Collazo, A.

(2021) argumentan que los vacíos urbanos lejos de ser simplemente un problema de infraestructura representan una oportunidad para revitalizar la ciudad. A través del reciclaje arquitectónico es posible transformar estas áreas en desuso en activos valiosos para la comunidad contribuyendo tanto a la regeneración física del espacio urbano como al fortalecimiento de la cohesión social

Finalmente, en el estudio titulado **"Transformaciones urbanas en el grupo Vicente Mortes: Una cooperativa de viviendas en cesión de uso como herramienta de regeneración y reciclaje de infraestructuras existentes"**, (Esteve, 2022) explora cómo el modelo de cooperativa de viviendas en cesión de uso puede ser una solución eficaz para abordar el reciclaje de infraestructuras urbanas en desuso. El objetivo principal de dicha tesis es mostrar cómo este enfoque cooperativo no solo permite reutilizar espacios abandonados, sino que también genera nuevas formas de organización social y económica que pueden ser más inclusivas y sostenibles

La problemática central que se aborda está relacionada con la creciente cantidad de infraestructuras urbanas que han quedado obsoletas o en desuso lo que provoca vacíos urbanos y la degradación del entorno. En particular el autor se enfoca en cómo estos espacios podrían ser reutilizados para hacer frente a la crisis habitacional y al mismo tiempo revitalizar zonas urbanas deterioradas

En este sentido, la cesión de uso como modelo alternativo a la propiedad tradicional ofrece una oportunidad para regenerar estas infraestructuras a través de la colaboración colectiva de los habitantes quienes se organizan en cooperativas para gestionar y rehabilitar los espacios

Como solución, el estudio destaca que las cooperativas de vivienda permiten una regeneración urbana más inclusiva ya que los residentes se involucran directamente en la planificación diseño y gestión de los espacios que habitan. Este enfoque participativo no solo promueve un uso más eficiente de los recursos, sino que también refuerza el sentido de comunidad y solidaridad entre los miembros. Además, al no estar sometidos a las dinámicas especulativas del mercado inmobiliario las cooperativas garantizan la sostenibilidad a largo plazo de los proyectos

En conclusión, (Esteve, 2022) sugiere que el modelo de cooperativa en cesión de uso puede ser una herramienta poderosa para la regeneración urbana y el reciclaje arquitectónico de infraestructuras en desuso. Al integrar la participación comunitaria con una gestión sostenible de los recursos este enfoque no solo mejora la calidad de vida de los habitantes, sino que también contribuye a la creación de ciudades más resilientes y socialmente equitativas

MARCO TEÓRICO

Tabla 01. Tabla resumen estado del arte

AUTOR	TIPO	TITULO	AÑO	APORTE
Ramos Montalvo Vargas	Artículo científico	Distribución espacial de vacíos urbanos en México	2023	Analiza la distribución espacial de vacíos urbanos en México, buscando destacar cómo estos espacios representan un problema de la planificación urbana,
Vigiano	Artículo científico	Del capital urbano al capital humano: Vacío arquitectónico y espacio público como catalizadores de acción	2020	El artículo investiga la relación entre el arte de acción y la arquitectura, enfocándose en cómo los vacíos urbanos y el espacio público pueden ser transformados, convirtiéndose en catalizadores para la acción y la revitalización de estos espacios
Daniela Guevara Rincon	Tesis doctoral	El espacio público en desuso como elemento de desarraigo para las comunidades: Caso Parque Zonal Diana Turbay, Bogotá - Colombia	2021	Analiza cómo el desuso de espacios públicos afecta a las comunidades y cómo este fenómeno puede relacionarse con la adaptación y el reciclaje arquitectónicos
María Lozano	Artículo científico	Reciclaje arquitectónico. Caso: zona de regeneración urbana de Portoviejo	2020	La investigación propone una intervención en la Zona Cero de Portoviejo mediante el reciclaje arquitectónico, con un enfoque en revitalizar edificaciones patrimoniales en desuso
Mónica Ayala Moreno	Artículo científico	Reciclaje arquitectónico y urbano. una breve introducción	2020	El artículo discute la importancia del reciclaje arquitectónico y urbano como una estrategia para la sostenibilidad y el ahorro energético en el contexto actual de urbanización

Tabla 02. Tabla resumen estado del arte

AUTOR	TIPO	TITULO	AÑO	APORTE
Almeida Fabricio	Tésis Doctoral	SESC 24 DE MAIO El reciclaje arquitectónico como principio	2022	Investiga el reciclaje arquitectónico y la reprogramación del Edificio Mesbla en San Pablo, transformándolo en el Sesc 24 de Maio, un centro que promueve actividades culturales
Isabela Longue	Artículo científico	Reutilización adaptativa de edificios subutilizados una estrategia sostenible para la reocupación urbana en el centro de la ciudad de Vitória (Brasil)	2021	La reutilización adaptativa de edificios subutilizados en el centro de Vitória (Brasil) se presenta como una estrategia sostenible que permite reocupar zonas urbanas degradadas
Mónica Ayala Moreno	Artículo científico	El reciclaje arquitectónico y urbano como resultado de un diálogo interdisciplinario	2024	El artículo analiza cómo el reciclaje arquitectónico y urbano, basado en un diálogo interdisciplinario, ofrece soluciones innovadoras y sostenibles para los problemas urbanos
Andrés Layuno	Artículo científico	Aproximaciones contemporáneas al paisaje urbano. El Vacío en la ciudad	2021	Examina el concepto del vacío en la ciudad y la arquitectura, argumentando que los espacios vacíos, tanto en el contexto urbano como arquitectónico
Revert Esteven Teresa	Artículo científico	Transformaciones urbanas en el grupo Vicente Mortes: Una cooperativa de viviendas en cesión de uso como herramienta de regeneración y reciclaje de infraestructuras existentes	2022	Muestra cómo el enfoque cooperativo no solo permite reutilizar espacios abandonados, sino que también genera nuevas formas de organización social y económica que pueden ser más inclusivas y sostenibles

CATEGORÍAS FUNDAMENTALES

Para estas categorías fundamentales, hay que tomar en cuenta dos variables, la variable dependiente "Adaptación Arquitectónica" y la variable independiente "Reciclaje arquitectónico"

VARIABLE DEPENDIENTE: ADAPTACIÓN ARQUITECTÓNICA

SOSTENIBILIDAD URBANA

La sostenibilidad urbana se ha transformado en un pilar fundamental en el ámbito del diseño arquitectónico adaptativo. Según Alarcón (2020), la fusión de la ecología con el urbanismo es esencial para mitigar el impacto ambiental de la arquitectura. Esto implica la inclusión de elementos como espacios verdes e infraestructura ecológica en los entornos urbanos, lo que a su vez contribuye a hacerlos más resilientes y eficientes. Por su parte, Ferrada (2019) enfatiza que una infraestructura urbana sostenible no solo ayuda a reducir las emisiones de carbono, sino que también eleva la calidad de vida de quienes habitan en ella, favoreciendo una convivencia armónica entre los entornos naturales y construidos

FLEXIBILIDAD DE USOS

La flexibilidad en arquitectura se traduce en la creación de espacios multifuncionales, capaces de adaptarse a distintos usos conforme las necesidades de los usuarios evolucionan. Zúñiga (2018), señala que la reutilización de estructuras arquitectónicas promueve una economía de recursos y maximiza el aprovechamiento de los espacios disponibles. Asimismo, Díaz (2019) resalta que "la importancia de la adaptabilidad en la arquitectura radica en su capacidad de responder a la dinámica social, permitiendo que los edificios se ajusten a nuevos contextos sin necesidad de recurrir a demoliciones costosas", un aspecto crucial en el proceso de adaptación arquitectónica

CONEXIÓN SOCIAL

La arquitectura adaptativa debe ser un catalizador de la interacción social y la inclusión. Gómez (2020) sugiere que los espacios públicos adaptativos son esenciales para fomentar la cohesión comunitaria, ya que ofrecen a las personas la oportunidad de interactuar en un entorno construido que satisface sus necesidades. Igualmente, Torres (2018) amplía esta idea al señalar que la arquitectura que incorpora accesibilidad y diseño inclusivo no solo mejora el entorno físico, sino que también fortalece los lazos comunitarios y promueve una cultura de pertenencia en las áreas urbanas

VARIABLE INDEPENDIENTE: RECICLAJE ARQUITECTÓNICO

El reciclaje arquitectónico se define como la reutilización de materiales y estructuras existentes, lo que promueve una economía circular dentro del sector de la construcción. Según Jiménez (2020), esta práctica no solo permite la "transformación de espacios", sino que, también favorece la creación de una "infraestructura resiliente" capaz de adaptarse a los cambios urbanos. De igual manera, González (2018) argumenta que el reciclaje contribuye a "revitalizar espacios degradados", facilitando la regeneración de las ciudades sin sacrificar su historia y su esencia arquitectónica

REGENERACIÓN URBANA

La regeneración urbana a través del reciclaje arquitectónico busca revitalizar áreas urbanas en declive. Martínez (2021) destaca que la reutilización de infraestructuras obsoletas, mediante técnicas de reciclaje arquitectónico, puede convertir espacios abandonados en zonas productivas y sostenibles. Gutiérrez (2019) sugiere que este proceso fomenta una reconfiguración urbana que revitaliza la economía local y ofrece soluciones habitacionales en áreas que requieren intervención, contribuyendo así al desarrollo urbano inclusivo

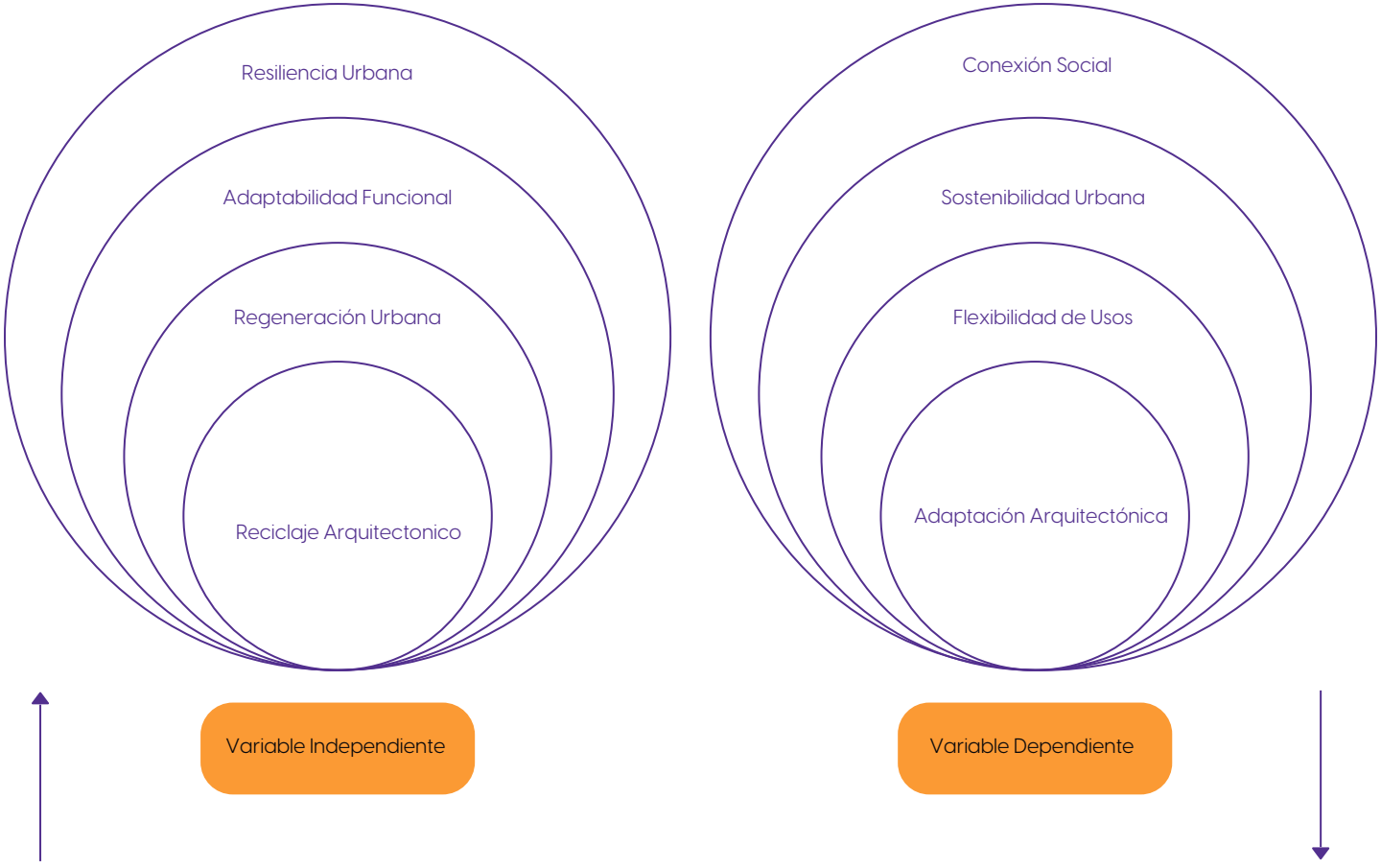
ADAPTABILIDAD FUNCIONAL

La adaptabilidad funcional en el reciclaje arquitectónico se refiere a la modificación de estructuras para satisfacer nuevos roles. Jiménez (2020) señala que el diseño modular y la reutilización de materiales originales permiten que los edificios históricos se transformen sin perder su valor patrimonial. González (2018) añade que esta práctica es esencial para la conservación del patrimonio, ya que respeta la estructura original mientras la adapta a las necesidades actuales de la comunidad, promoviendo un uso más eficiente y duradero de las edificaciones

RESILIENCIA URBANA

La resiliencia urbana, en el marco del reciclaje arquitectónico, implica la creación de infraestructuras capaces de resistir y adaptarse a los cambios a lo largo del tiempo, especialmente ante desastres naturales. Pérez (2019) explica que una infraestructura resiliente integra principios de sostenibilidad y robustez en su diseño arquitectónico, garantizando que los edificios puedan seguir siendo funcionales en situaciones adversas. A su vez, Rojas (2021) plantea que el reciclaje arquitectónico fortalece la resiliencia al reutilizar materiales y reducir el impacto de nuevas construcciones, alineándose con los principios de la economía circular

Figura 10. Diagrama de categorías fundamentales



REDES CONCEPTUALES

La regeneración urbana es un proceso integral

Tabla 03. Red conceptual variable dependiente

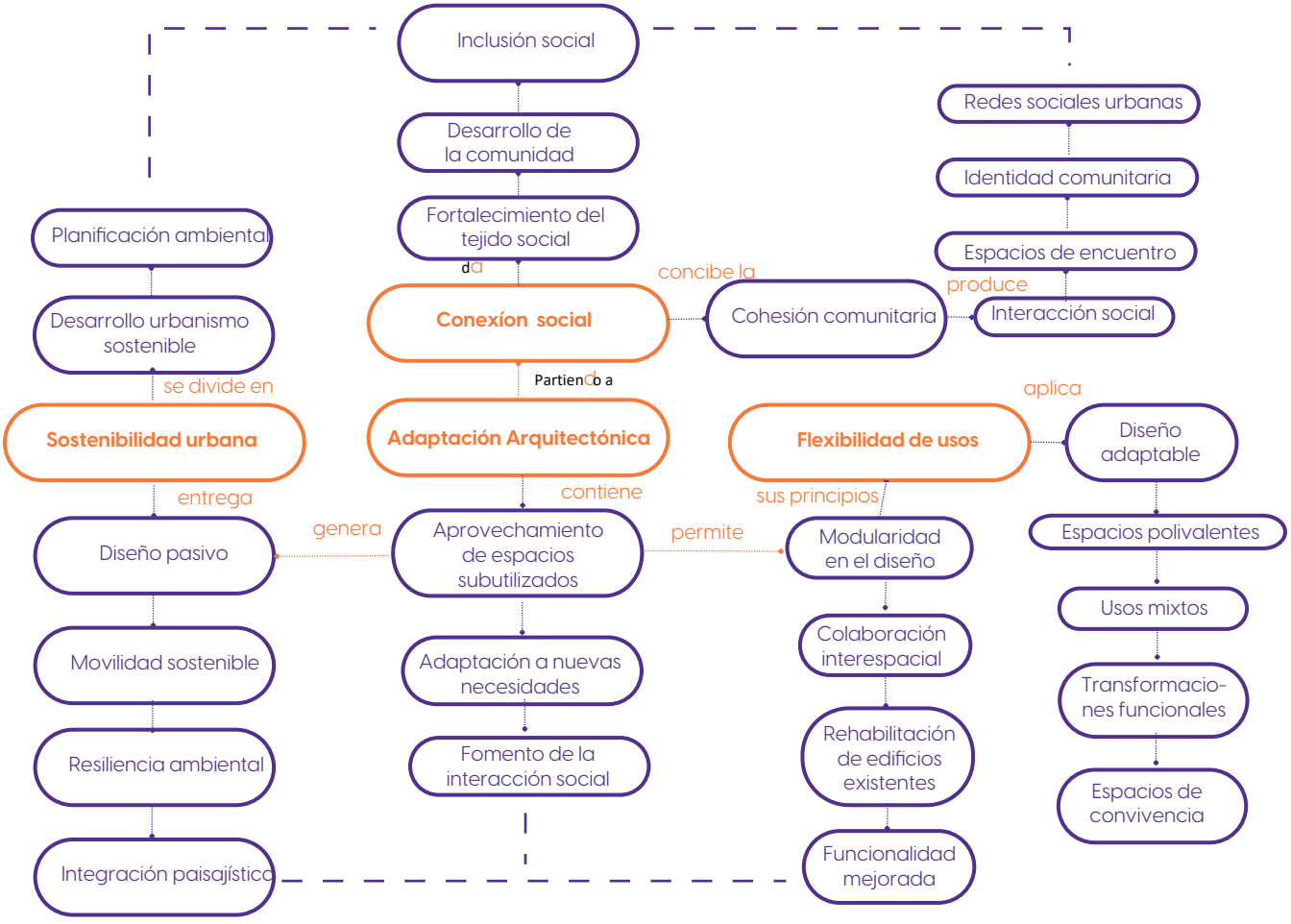
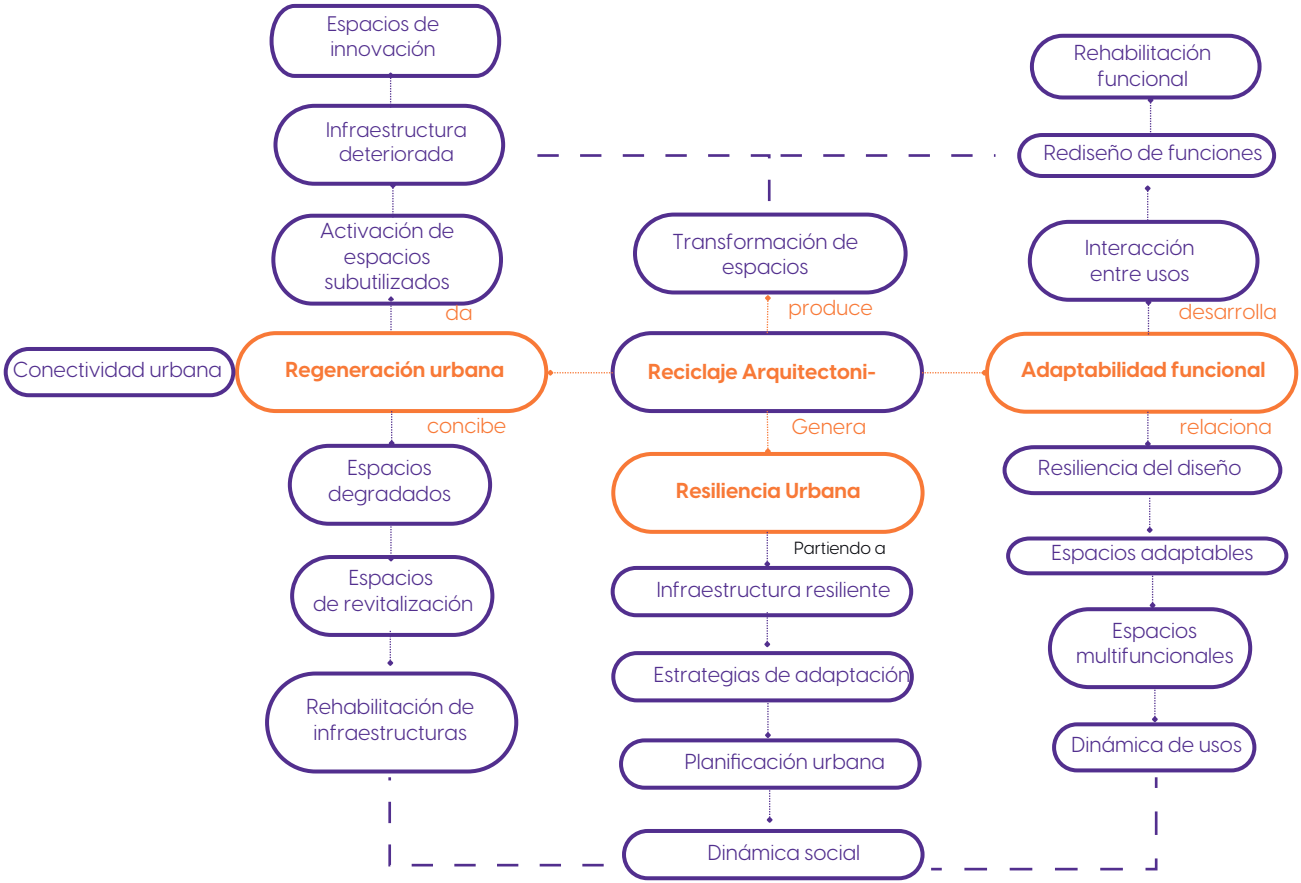


Tabla O4. Red conceptual Variable independiente



que tiene como objetivo revitalizar y transformar áreas de la ciudad que han perdido su funcionalidad y atractivo con el paso del tiempo. Tal como señala Ferrada (2019), en la que describe que este proceso implica intervenciones complejas que no solo se centran en la mejora de la infraestructura física, así mismo, abordan aspectos sociales y económicos. De esta manera, la regeneración urbana se erige como un pilar del reciclaje arquitectónico, permitiendo la metamorfosis de espacios en desuso en áreas activas y llenas de vida. Esto cobra especial relevancia en el contexto de la reutilización de infraestructuras obsoletas, en el que la intervención va más allá de la construcción física, pues también busca revitalizar el entorno social y económico

Por tal motivo, en estrecha relación con la regeneración urbana, la conectividad urbana desempeña un papel esencial, es decir, esta se refiere a la capacidad de un entorno urbano para facilitar la interacción y el movimiento entre sus diversas áreas, según indican Pérez y Ramírez (2020), "una ciudad bien conectada fomenta la integración de las comunidades y mejora el acceso a servicios y oportunidades", lo cual es crucial en proyectos de regeneración urbana asegurar que los espacios renovados se integren de manera eficiente con la trama urbana existente no solo favorece la movilidad, sino que también contribuye al desarrollo de redes sociales más sólidas y cohesivas, promoviendo así un tejido urbano más inclusivo y participativo.

Por otro lado, los espacios degradados representan tanto un desafío como una oportunidad para el urbanismo contemporáneo. Como apunta Gómez (2018), estas áreas han perdido valor y funcionalidad debido a diversos factores, pero pueden convertirse en puntos clave para la regeneración, es decir, la recuperación de estos espacios no solo impulsa el desarrollo económico y social, sino que también fortalece la identidad comunitaria, así pues, identificar y rehabilitar espacios degradados es fundamental en el proceso de regeneración urbana, ya que ayuda a transformar estos lugares en centros de encuentro y actividad comunitaria.

Un paso más allá se da con la creación de espacios de revitalización, que tras un proceso de intervención, recuperan su importancia y utilidad dentro del entorno urbano. Hernández (2021) resalta que estos espacios pueden servir para fomentar la participación ciudadana y actuar como catalizadores de cambio, al convertirse en centros de actividad social, por ende, la regeneración de áreas que solían estar deterioradas o subutilizadas permite reconfigurarlas como lugares de innovación y dinamismo, promoviendo así la cohesión social y el sentido de pertenencia.

De igual manera, la rehabilitación de infraestructuras se presenta como un componente fundamental en el proceso de regeneración urbana, como argumentan González y Torres (2017), "Optar por rehabilitar las infraestructuras existentes en lugar de erigir nuevas no solo promueve una mayor sostenibilidad", es decir, que también ayuda a preservar el patrimonio arquitectónico y adapta las estructuras a las exigencias contemporáneas, dicho de esta manera, este enfoque es esencial para los proyectos de reciclaje arquitectónico, que buscan maximizar el uso de los recursos y tener un impacto social y ambiental significativo, al mismo tiempo que cuidan los elementos históricos y culturales

En esta línea, la activación de espacios subutilizados tiene como objetivo revitalizar áreas que no se están aprovechando adecuadamente. López (2020) propone que, mediante intervenciones arquitectónicas creativas, estos lugares pueden transformarse en núcleos de innovación social y cultural, donde la regeneración arquitectónica, centrada en la reactivación de espacios desocupados,

se convierte en una herramienta valiosa para fomentar la interacción urbana y estimular la participación de la comunidad, creando puntos de actividad que revitalizan el entorno

No obstante, es crucial reconocer que las infraestructuras en deterioro representan un reto persistente para las ciudades modernas, implicando costos elevados y riesgos potenciales para la comunidad. Así pues, Ramírez (2019) señala que "abordar la regeneración de estas infraestructuras a través de intervenciones de reciclaje arquitectónico, en lugar de optar por su demolición, es una estrategia que favorece el desarrollo sostenible", dando a entender que, este enfoque no solo optimiza el uso del espacio, sino que también facilita una integración más armónica entre las estructuras antiguas y las nuevas dinámicas urbanas.

Finalmente, los espacios de innovación surgen como elementos esenciales en el proceso de regeneración urbana. Según Martínez y Sánchez (2022), estos espacios promueven la creatividad y atraen inversiones y talento, convirtiéndose en motores de desarrollo económico y social. Incluir espacios de innovación en los proyectos de regeneración asegura que las áreas renovadas sean no solo funcionales, sino también flexibles y adaptables a los cambios sociales y tecnológicos, respondiendo eficientemente a las demandas actuales

La resiliencia urbana se ha convertido en un concepto clave en la planificación contemporánea de las ciudades, ya que no solo permite a estos espacios sobrevivir a crisis, sino también adaptarse y prosperar ante condiciones cambiantes, es decir, este enfoque se basa en la capacidad de las ciudades para absorber impactos y mantener su funcionalidad, tal como lo subrayan Walker y Salt (2012). Así mismo, la resiliencia va más allá de simplemente regresar a un estado anterior; implica una mejora que prepara a las ciudades para enfrentar futuros desafíos, lo cual resulta fundamental en el proceso de reciclaje arquitectónico, en el que este concepto conecta el diseño urbano con estrategias que anticipan transformaciones y promueven soluciones sostenibles a largo plazo

En este contexto, la infraestructura resiliente emerge como un eje esencial en la transformación urbana por tal motivo, Santiago (2020) destaca que "una infraestructura que se adapta y resiste tensiones ambientales y sociales permite que las ciudades mantengan su funcionamiento y calidad de vida, incluso en tiempos de crisis". En pocas palabras, la renovación y adaptación de esta infraestructura mediante procesos de reciclaje arquitectónico refuerza la resiliencia global del entorno urbano, sentando las bases para la regeneración de espacios que han perdido su vitalidad

Por otro lado, las estrategias de adaptación son cruciales para garantizar que las ciudades puedan ajustar sus funciones y responder ágilmente a circunstancias cambiantes, donde Smith (2018) resalta que estas estrategias abarcan tanto intervenciones físicas en el entorno como la modificación de usos y procesos administrativos. Por tanto, en el ámbito del reciclaje arquitectónico, integrar estas estrategias no solo fortalece la viabilidad de reutilizar y rediseñar infraestructuras, sino que también potencia su sostenibilidad, minimizando la necesidad de nuevas construcciones

Al mismo tiempo, la planificación urbana juega un papel integrador en la implementación de la resiliencia y las estrategias de adaptación. González y Pérez (2019) enfatizan que una planificación consciente del crecimiento urbano asegura que las intervenciones no sean meras soluciones temporales,

sino que fortalezcan el tejido urbano de manera que pueda resistir y adaptarse a cambios futuros, así que, este enfoque se ve enriquecido por el reciclaje arquitectónico, que considera tanto la historia como las posibilidades de los espacios existentes, promoviendo así un uso inteligente y sostenible de los recursos

Finalmente, la dinámica social es un aspecto fundamental que interrelaciona los componentes físicos y funcionales de la resiliencia urbana. López y Hernández (2021) señalan que la cohesión y participación comunitaria son determinantes para el éxito de las intervenciones urbanas. Esta dinámica, que se intensifica en espacios adaptados y renovados, fomenta la resiliencia comunitaria y su capacidad para responder colectivamente a desafíos, permitiendo que los proyectos de reciclaje arquitectónico sean percibidos como una parte integral del entorno social

Por otro lado, la adaptabilidad funcional se posiciona como un rasgo esencial en la arquitectura contemporánea, permitiendo que los espacios se mantengan versátiles y se ajusten a diversas funciones a lo largo del tiempo, asi pues, Martín (2020) enfatiza que la resiliencia en el diseño va más allá de simplemente resistir cambios; se trata de facilitar modificaciones que se alineen con nuevas necesidades sin comprometer la calidad ni la coherencia del diseño, dando a entender que esta adaptabilidad se entrelaza con el concepto de reciclaje arquitectónico, ya que posibilita la transformación de edificios antiguos en infraestructuras modernas y flexibles, aprovechando su estructura original y asignándoles un nuevo propósito

En este contexto, los espacios adaptables y multifuncionales emergen como respuestas arquitectónicas efectivas ante las demandas de una población diversa y en constante evolución. Cruz (2018) argumenta que, al permitir múltiples usos en distintos momentos, estos espacios optimizan el valor de los recursos empleados y fomentan la sostenibilidad, donde la flexibilidad en el diseño se traduce en una mejor utilización de la infraestructura urbana, haciéndola más eficiente y pertinente

Asimismo, la dinámica de usos y la interacción entre ellos se convierten en herramientas que refuerzan la adaptabilidad funcional, en la que Sánchez (2021) menciona que "estos conceptos permiten que los espacios se adapten a las necesidades de la comunidad", así promoviendo una coexistencia flexible entre actividades que pueden compartir un mismo entorno. Por tal motivo, esta capacidad de transformación es crucial para asegurar que los proyectos de reciclaje arquitectónico no solo satisfagan las necesidades actuales, sino que también estén preparados para enfrentar cambios y exigencias futuras

Al considerar la Adaptación Arquitectónica, se reconoce que su implementación requiere una serie de aspectos fundamentales que facilitan la transformación y la optimización de los espacios urbanos es decir, una de estas consideraciones es la sostenibilidad urbana, que se refiere a la habilidad de las infraestructuras para perdurar a lo largo del tiempo sin comprometer el medio ambiente ni los recursos naturales

Igualmente, el diseño pasivo, como elemento clave de la sostenibilidad, se centra en el uso eficiente de la energía natural para minimizar el consumo energético así pues, de forma complementaria, la movilidad sostenible desempeña un papel crucial al promover modos de transporte que contribuyen a reducir la huella de carbono, como el uso de bicicletas y el transporte público

En este marco, la resiliencia ambiental se torna indispensable, ya que busca que las edificaciones sean capaces de adaptarse a los cambios climáticos y a fenómenos naturales extremos. Además, la integración paisajística asegura que las construcciones se integren armónicamente en el entorno natural, lo que, junto con el desarrollo urbano sostenible, contribuye a un crecimiento equilibrado de las ciudades. Por último, la planificación ambiental es crucial para asegurar que todas estas consideraciones se integren en el diseño urbano desde sus fases iniciales, garantizando así un futuro más sostenible y adaptable (Gómez, 2020)

Por otro lado, un elemento igualmente crucial en el proceso de adaptación arquitectónica es la conexión social, la cual se refiere a la capacidad de los entornos urbanos para fortalecer las relaciones entre los habitantes y fomentar una comunidad unida, por tanto, el desarrollo comunitario desempeña un papel fundamental, ya que busca mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos y promover su participación activa en la vida urbana

Del mismo modo, el fortalecimiento del tejido social es esencial, ya que permite establecer lazos más sólidos entre los individuos, favoreciendo así la inclusión de todos los sectores de la población donde este proceso contribuye a la cohesión comunitaria al propiciar interacciones en un entorno seguro y accesible, así pues, la interacción social se convierte en una de las claves para crear espacios urbanos que fomenten el encuentro y la colaboración

En este sentido, los espacios de encuentro son de vital importancia, ya que facilitan la creación de lugares donde las personas pueden compartir intereses y fortalecer la identidad comunitaria, además, las redes sociales urbanas son fundamentales para estrechar estos vínculos, permitiendo a los habitantes conectarse y colaborar en su entorno urbano (Rodríguez y Pérez, 2019)

A medida que nos dirigimos hacia la flexibilidad en el uso de los espacios, la adaptabilidad arquitectónica se revela como otro pilar esencial, es decir, la modularidad en el diseño, por ejemplo, permite que los espacios sean transformados para satisfacer diferentes necesidades a lo largo del tiempo, un aspecto clave en un contexto de constantes cambios sociales y económicos donde la colaboración entre diferentes espacios refuerza esta flexibilidad, facilitando la integración de diversas funciones en un mismo lugar

Asimismo, la rehabilitación de edificios existentes se presenta como una alternativa sostenible y eficaz, permitiendo la conservación del patrimonio arquitectónico mientras se les otorga un nuevo propósito que atiende las demandas contemporáneas. Por tal motivo, este enfoque se relaciona estrechamente con el diseño adaptable, que posibilita realizar ajustes en las infraestructuras sin comprometer su funcionalidad original

Los espacios polivalentes, por su parte, favorecen el uso múltiple de un mismo entorno, optimizando recursos y ofreciendo mayor versatilidad a los usuarios, además, los usos mixtos son clave para promover la diversidad funcional dentro del espacio urbano, contribuyendo a la regeneración y revitalización de áreas urbanas en desuso. Finalmente, las transformaciones funcionales permiten que los espacios se reconviertan para atender nuevas demandas, generando áreas de convivencia que fomentan la interacción y el bienestar colectivo de la comunidad (Martínez, 2021)

MARCO LEGAL

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR 2008

En la Constitución de la República del Ecuador, el **Artículo N° 3, Numeral 5** establece:

"Es deber primordial del Estado garantizar los derechos de las personas y las comunidades a una vida digna, con igualdad de oportunidades, para lo cual deberá promover el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos, a fin de alcanzar el buen vivir" (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Este artículo subraya la importancia de la sustentabilidad en el uso de recursos, lo que respalda el enfoque en el reciclaje arquitectónico para el desarrollo del terminal terrestre de Latacunga.

El **Artículo N° 14** de la misma Constitución declara: "Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, sumado a la protección de la naturaleza" (Constitución de la República del Ecuador, 2008). La relevancia de este artículo radica en el compromiso de crear infraestructuras que respeten y promuevan el equilibrio ambiental, elemento esencial para la reconfiguración del terminal.

El **Artículo N° 31** indica que:

"Las personas tienen derecho a disfrutar plenamente de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sostenibilidad y justicia social" (Constitución de la República del Ecuador, 2008) La reconfiguración del terminal se basa en este derecho, proponiendo un espacio público inclusivo y accesible para todos los ciudadanos.

La Constitución también establece en el **Artículo N° 375** que: "El Estado, en todos sus niveles de gobierno, promoverá políticas para la planificación y gestión de los asentamientos humanos, en función del bien común y el respeto al medio ambiente" (Constitución de la República del Ecuador, 2008). Este artículo apoya la adecuación del terminal en un espacio urbano orientado al servicio de la comunidad, bajo criterios de sostenibilidad.

Según el **Artículo N° 282**: "El Estado fomentará políticas para la recuperación y renovación de áreas degradadas y el reciclaje urbano" (Constitución de la República del Ecuador, 2008). Esta disposición es clave para la transformación del terminal en un espacio útil y renovado para la ciudadanía, cumpliendo con las directrices de recuperación urbana.

De acuerdo con el **Artículo N° 284, Numeral 4**: "Es objetivo del Estado promover la eficiencia en el uso de los recursos y su sostenibilidad, en función de un desarrollo equitativo" ((Constitución de la República del Ecuador, 2008)). La reconfiguración del terminal se apoya en este artículo para optimizar los recursos existentes mediante el reciclaje arquitectónico, contribuyendo a un uso racional del espacio.

El **Artículo N° 395** menciona que: "La gestión de los recursos naturales y la planificación territorial se regirá por principios de sostenibilidad y respeto al medio ambiente" (Constitución de la República del Ecuador, 2008). Este artículo respalda el proyecto de reconfiguración del terminal, en el que se prioriza un desarrollo urbano en equilibrio con el medio ambiente..

El **Artículo N° 276, Numeral 1** establece: "El desarrollo sustentable, inclusivo y solidario es un objetivo fundamental del Estado, buscando el bienestar social y la mejora de la calidad de vida" (Constitución de la República del Ecuador, 2008). Esta disposición es

relevante para la tesis, pues orienta la creación de espacios que promuevan el bienestar social y una vida digna.

En el **Artículo N° 340**, se especifica que: "La planificación territorial y el ordenamiento de los asentamientos humanos deben promover un desarrollo equilibrado y sustentable" (Constitución de la República del Ecuador, 2008). La reconfiguración del terminal responde a esta planificación, promoviendo un entorno urbano ordenado y sostenible.

El **Artículo N° 408** menciona que: "El suelo y los recursos naturales pertenecen al patrimonio del Estado y deben ser utilizados de manera sustentable" (Constitución de la República del Ecuador, 2008). Este artículo justifica la reutilización del terreno del terminal, asegurando su aprovechamiento para el beneficio público y el desarrollo sostenible.

Estos artículos de la Constitución de la República del Ecuador sustentan el proyecto de reconfiguración arquitectónica del terminal de Latacunga, garantizando que la intervención cumpla con principios de sostenibilidad, respeto al medio ambiente, inclusión y beneficio social

REGLAMENTO DE LA LEY DE AMBIENTE (2014),

Mientras que en el **Reglamento de la Ley de Ambiente (2014)**, dos artículos relevantes son:

Artículo 5: Establece los lineamientos técnicos para el ordenamiento territorial, enfocados en la conservación del patrimonio natural, la protección de ecosistemas frágiles y la restauración de áreas degradadas. Este artículo subraya la importancia de un enfoque integrado en la planificación territorial para preservar los recursos naturales y garantizar un desarrollo urbano sostenible

Artículo 19: Regula la evaluación del impacto ambiental de proyectos públicos, privados o mixtos, como la reconfiguración de infraestructuras, que puedan generar efectos ambientales significativos. Este artículo requiere que los proyectos se sometan a un proceso de evaluación antes de su ejecución, garantizando que se consideren los posibles impactos sobre el medio ambiente y se adopten medidas de mitigación

PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL (PDOT) DE LATACUNGA 2020-2040

En cuanto, al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) de Latacunga 2020-2040, en su apartado sobre instrumentos de planificación territorial, se establece que:

"El PDOT es el principal instrumento para la organización del suelo, que orienta las acciones de planificación y gestión urbana, en consonancia con el desarrollo sostenible del cantón" (GAD Municipal de Latacunga, 2020. P. 2)

Este lineamiento destaca la importancia de utilizar el PDOT como guía para proyectos de reconfiguración arquitectónica, asegurando un desarrollo territorial ordenado y sostenible.

Según el PDOT, uno de los lineamientos para el desarrollo territorial es:

"Promover la recuperación de espacios urbanos en desuso, mediante políticas de reciclaje urbano y revalorización del espacio público" (GAD Municipal de Latacunga, 2020, p. 1134).

Este lineamiento sustenta recuperación de espacios urbanos en desuso, proponiendo una reutilización eficiente del espacio urbano en beneficio de la comunidad.

De acuerdo con el objetivo de sostenibilidad del PDOT, se establece que: "El cantón Latacunga debe orientar su crecimiento urbano bajo principios de sostenibilidad y respeto ambiental, priorizando la reducción de impactos y el uso adecuado de recursos naturales" (GAD Municipal de Latacunga, 2020, p. 4). Es decir, este principio respalda el enfoque sostenible en la reconfiguración del terminal, promoviendo prácticas arquitectónicas responsables y eficientes.

El PDOT menciona, en su sección sobre ordenamiento del suelo, que: "La planificación y uso del suelo en Latacunga deben alinearse con los derechos y deberes de los propietarios, respetando la función social y ambiental de la propiedad" (GAD Municipal de Latacunga, 2020, p. 2). Esta disposición legal valida la adecuación del terminal terrestre, asegurando su integración con el entorno urbano y la responsabilidad social.

De igual manera, en el apartado de movilidad, el PDOT establece: "Es esencial que el cantón Latacunga cuente con sistemas de transporte que favorezcan la conectividad, la accesibilidad y la seguridad vial para todos los ciudadanos" (GAD Municipal de Latacunga, 2020, p. 1135), Asi pues, la adaptación del terminal como un nodo de transporte accesible y seguro cumple con este lineamiento, facilitando la movilidad y el acceso a los ciudadanos.

De acuerdo con el PDOT, "La participación ciudadana debe ser un eje transversal en todos los proyectos de desarrollo territorial, promoviendo la transparencia y el control social" (GAD Municipal de Latacunga, 2020, p. 928). Por tal motivo, este fundamento respalda la incorporación de mecanismos de participación ciudadana en la adaptación arquitectónica y urbana del terminal, asegurando que el proyecto responda a las necesidades de la comunidad.

De igual manera, el PDOT destaca la importancia de incluir a grupos vulnerables en la planificación territorial, afirmando que: "Los proyectos urbanos deben garantizar accesibilidad y seguridad para todos los grupos sociales, sin discriminación" (GAD Municipal de Latacunga, 2020, p. 929), donde, la transformación del terminal en un espacio inclusivo y accesible se alinea con este lineamiento, promoviendo la equidad en el acceso a los servicios.

Así mismo, en relación con la política de articulación del PDOT y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, se establece que: "Los proyectos de planificación local deben cumplir con los principios de sostenibilidad y equidad, tal como lo establece la Agenda 2030" (GAD Municipal de Latacunga, 2020, p. 14). Es decir, este lineamiento justifica la reconfiguración del terminal como un espacio público que responda a los objetivos de desarrollo global.

Cada uno de estos lineamientos del PDOT de Latacunga 2020-2040 sustenta la reconfiguración arquitectónica del terminal terrestre, asegurando que el proyecto se desarrolle en concordancia con los principios de sostenibilidad, inclusión social y conservación del medio ambiente y patrimonio

Figura 11. Normativas-legalidad.

Nota: Fuente Pinterest

CAPITULO 3

CAPÍTULO 3

MARCO METODOLÓGICO

Línea de Investigación- Estudios Urbanos Territoriales (EUT)

La presente investigación se centra en la reconfiguración urbana y arquitectónica del terminal terrestre de Latacunga, un tema que se enmarca dentro de la línea de Estudios Urbanos Territoriales. Así pues, esta línea se dedica al análisis de fenómenos vinculados con la organización y funcionamiento del espacio urbano, abarcando aspectos como la revitalización y regeneración de áreas urbanas degradadas, la mejora de la conectividad entre diferentes zonas de la ciudad y la implementación de estrategias de planificación que promuevan un desarrollo sostenible y armónico

TIPO DE INVESTIGACIÓN

El tipo de investigación es **aplicada**, ya que busca resolver un problema específico, la reutilización del espacio de la infraestructura del terminal terrestre de Latacunga la cual quedará en desuso por falta de planificación luego de la reubicación de este, esto se llevará a cabo mediante el uso de conocimientos existentes y la implementación de soluciones prácticas. De igual manera, también puede clasificarse como **descriptiva** y **exploratoria**, pues describe y analiza la situación actual del área y sus potenciales transformaciones.

NIVEL

El nivel de investigación es **proyectivo**, dado que no solo se analiza y describe la situación actual del terminal, sino que se propone un modelo de reutilización y reconfiguración arquitectónica y urbana. Este tipo de nivel implica una previsión de las condiciones futuras basadas en intervenciones planeadas.

ENFOQUE INVESTIGATIVO

El enfoque de la investigación es **cualitativo.** El componente cualitativo se centra en el análisis de estudios de caso, entrevistas y observación de patrones urbanos y sociales

TÉCNICAS E INSTRUMENTOS

Revisión documental y bibliográfica: Se utilizarán artículos académicos, libros y tesis doctorales relacionadas con el reciclaje arquitectónico, la regeneración urbana y la adaptabilidad funcional. Sera empleado en el objetivo 1 y 2

Observación directa: Evaluación del estado actual del terminal y su entorno para identificar

potencialidades y problemáticas. Empleado en el objetivo 1

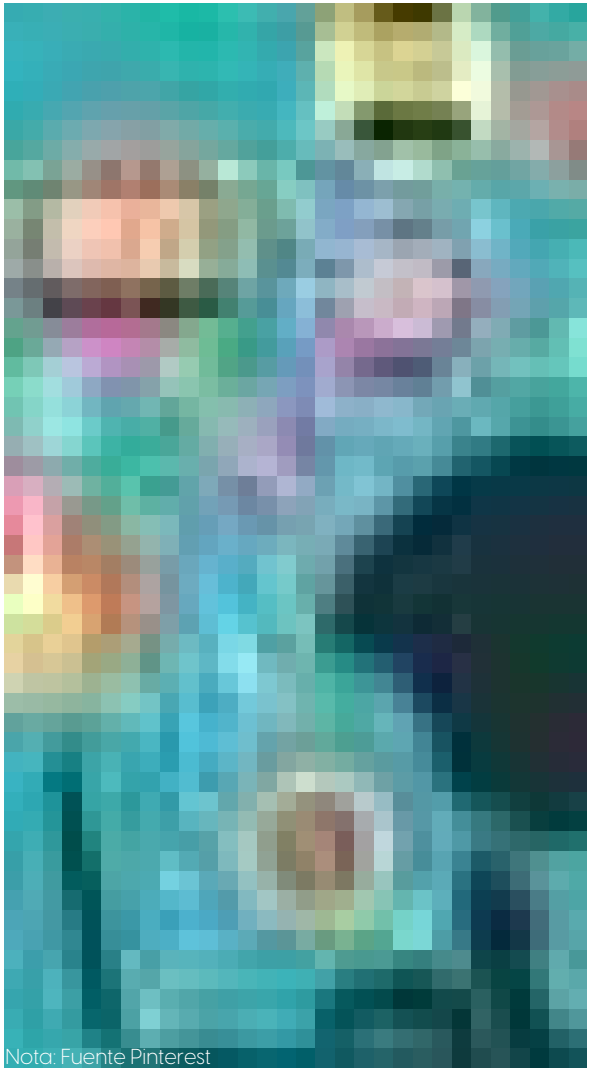
Entrevistas: Dirigidas a expertos en urbanismo y arquitectura, así como a los residentes y usuarios del área, para comprender mejor las necesidades y expectativas. Empleado en el Objetivo 2

Análisis de estudios de caso: Examinar proyectos similares de reconfiguración urbana en contextos latinoamericanos y europeos. Empleado en el objetivo 2

Simulación y modelado arquitectónico: Uso de software de diseño arquitectónico para visualizar las propuestas y evaluar su viabilidad. Empleado en el objetivo 3

Mapas: Herramientas como SIG (Sistemas de Información Geográfica) para estudiar la conectividad. Empleado en el objetivo 2 y 3

Figura 12. Metodología



Nota: Fuente Pinterest

Tabla O5. Diseño metodológico

	Objetivo 1	Objetivo 2	Objetivo 2
	Diagnosticar el estado actual y el potencial de la infraestructura, mediante fichas de observación, para identificar oportunidades de reciclaje arquitectónico	Analizar propuestas de intervención para el reciclaje arquitectónico del terminal terrestre de Latacunga, mediante entrevistas, análisis documental y estudios de caso	Establecer un modelo de reutilización que permita la adaptación de la infraestructura, mediante análisis urbano
TÉCNICA	- Observación directa	- Recopilación y análisis documental - Entrevistas - Análisis de propuestas de intervensión	- Análisis urbano - Análisis de propuestas
INSTRUMENTO	- Ficha de observación	- Fichas de análisis - Guíon de entrevista	- Ficha de análisis urbano - Mapeos
PROCESAMIENTO	- Ficha resumen de analisis general - Mátriz Insight	- Ficha de estudio de caso - Mátriz de sintesis - Mátriz insight	- Modelo actual de (zonificación) - Modelo de reutilización (Propuesta (Plan masa)

CAPITULO 4

CAPÍTULO 4

Tabla 06. Actividades objetivo 1

OBJETIVO 1 · Diagnosticar el estado actual y el potencial de la infraestructura, mediante fichas de observación y fi, para identificar oportunidades de reciclaje arquitectónico

Actividades	Técnica	Procesamiento
Análizar la infraestructura del terminal terrestre de latacunga, interna y externamente	Observación Directa	Fciahas de observación
Análizar lEl espacio público que rodea a la infraestructura	Observación Directa	Fciahas de observación
Recopilar las problematicas existentes en la infraestructura y espacio público	Análisis	- Mátriz Insight - Ficha resumen

Figura 13. Zona exterior- Buses parroquiales

Nota: Autoria propia

Nota: Autoria propia

DESARROLLO OBJETIVO 1

Diagnosticar el estado actual y el potencial de la infraestructura, mediante fichas de observación, para identificar oportunidades de reciclaje arquitectónico

APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA

La presente investigación se centra en la exploración y el análisis de los lineamientos para la intervención y reutilización de infraestructuras que podrían estar en desuso debido a la falta de planificación, haciendo hincapié en el concepto de reciclaje arquitectónico, donde, el objetivo principal de este estudio es "diagnosticar el estado actual y el potencial de la infraestructura, con el fin de identificar oportunidades para el reciclaje arquitectónico".

Para alcanzar este objetivo, se llevó a cabo la recolección de datos mediante fichas de observación de patologías, observación directa durante las visitas al terreno. Los datos obtenidos ofrecen una visión detallada sobre el estado de las infraestructuras, sus características y potencialidades. Este análisis servirá para definir estrategias adecuadas que permitan una intervención arquitectónica eficiente, optimizando así el espacio y promoviendo la integración urbana.

DESARROLLO DE LAS FICHAS DE OBSERVACIÓN

Para cumplir con el objetivo específico 1, el cual consiste en realizar un diagnóstico del estado actual de la infraestructura del terminal terrestre de Latacunga, se desarrolló fichas de observación para cada espacio funciona del terminal. Estas fichas detallan aspectos estructurales, funcionales y de mantenimiento, permitiendo identificar las condiciones

Tabla O7. Ficha de observación 1

FICHA DE OBSERVACIÓN O1

Zona de análisis: Terminal Terrestre de Latacunga- Areas verdes

Descripción del espacio

Son espacios limitados, Estas áreas no están diseñadas específicamente como parques, sino más bien como zonas complementarias que proporcionan algo de vegetación para mitigar el impacto urbano del terminal

Uso actual: Áreas complementarias, subutilizadas o mal mantenidas,lo que reduce su potencial para mejorar la calidad del entorno urbano

Estado del espacio

- El espacio no es adecuado por la falta de mantenimiento
- El espacio es accesible
- El espacio como tal, por la falta de riego, por ende, se muestra unespacio verde seco, dañando la imagen urbana

Elementos del espacio

- Vegetación (Desatendida)
- Espacio de descanso (No)

FOTOGRAFIAS

Nota: Un espacio, de vegetación que por su falta de atención debida y mantenimiento ha ido perdiendo vida,afectando así, a la imagen urbana del terminal

Tabla O8. Ficha de observación 2

FICHA DE OBSERVACIÓN O2

Zona de análisis: Terminal Terrestre de Latacunga- ANDENES

Descripción del espacio

Esta área funcional es clave pues diseñada para el embarque y desembarque de pasajeros en las unidades de transporte
Aunque cumplen su función operativa, presentan ciertos problemas relacionados con la congestión durante las horas pico, el desgaste por uso continuo y la falta de planificación
Uso actual: Operativo, pero con evidente saturación en horarios pico y condiciones incómodas para los usuarios

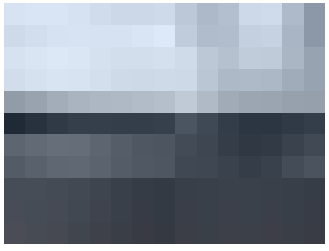
Estado del espacio

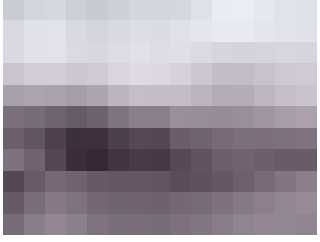
- El espacio es adecuado sin embargo tiene desgaste por la falta de mantenimiento
- El espacio es accesible
- El espacio como tal no tiene un buen impacto visual por el desgaste que presenta

Elementos del espacio

Lugar de desechos	(No)
Espacio de descanso	(No)
Separación de andenes	(Si)
Seguridad	(Si)

FOTOGRAFIAS





Nota: Los andenes del terminal terrestre de Latacunga presentan congestión, desgaste y limitaciones de accesibilidad, reflejando la necesidad urgente de reconfiguración para mejorar funcionalidad, inclusión y experiencia de los usuarios

Tabla 09. Ficha de observación 3

FICHA DE OBSERVACIÓN 03

Zona de análisis: Terminal Terrestre de Latacunga- ÁREA EXTERNA

Descripción del espacio

El área externa del terminal terrestre de Latacunga comprende principalmente espacios de circulación vehicular, estacionamientos y accesos peatonales. Aunque cumple su función básica, presenta desafíos como congestión vehícular

Carece de integración paisajística y áreas verdes funcionales que mejoren el entorno urbano, contribuyendo a la percepción de un espacio predominantemente utilitario en lugar de uno acogedor y sostenible

Estado del espacio

- El espacio es adecuado sin embargo tiene desgaste por la falta de mantenimiento
- El espacio es accesible
- El espacio como tal no tiene un buen impacto visual por el desgaste que presenta

Elementos del espacio

Lugar de desechos	(No)
Espacio de descanso	(Si
Ventanillas	(Si)
Seguridad	(No)
Locales comerciales	(Si)
Confort	(No)

FOTOGRAFIAS

Nota: El área externa del terminal terrestre de Latacunga es funcional pero congestionada, con accesos peatonales inseguros, carencia de integración paisajística y necesidad de reorganización para mejorar movilidad y estética

Tabla 10. Ficha de observación

FICHA DE OBSERVACIÓN 04

Zona de análisis: Terminal Terrestre de Latacunga- AREA INTERNA SALA DE ESTAR

Descripción del espacio

La área interna del terminal terrestre de Latacunga está diseñada principalmente para cumplir **funciones operativas y de servicio al pasajero. Incluye zonas de espera para los usuarios**, taquillas de venta de boletos, locales comerciales, y áreas administrativas. Aunque funcional, el diseño muestra signos de obsolescencia en términos de comodidad, organización espacial y estética, lo que afecta la experiencia del usuario.

Los espacios suelen carecer de una integración adecuada con elementos como áreas recreativas, señalización moderna y accesibilidad universal

Estado del espacio

- El espacio es adecuado sin embargo tiene desgaste por la falta de mantenimiento
- El espacio es accesible
- El espacio como tal no tiene un buen impacto visual por el desgaste que presenta

Elementos del espacio

- Lugar de desechos (No)
- Seguridad (No)
- Aseo (No)
- Áreas de descanso (No)
- Congestiones peatonales y vehícular (Si)

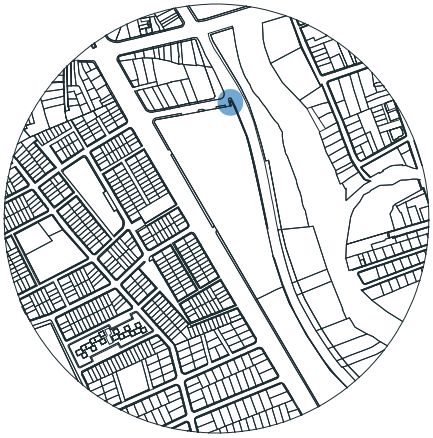
FOTOGRAFIAS

Nota: El área interna del terminal terrestre de Latacunga es funcional pero desactualizada, con espacios congestionados, falta de confort y limitaciones en accesibilidad, requiriendo modernización para mejorar la experiencia del usuario

Tabla 11. Ficha de observación 5

FICHA DE OBSERVACIÓN O5

UBICACIÓN



INFORMACIÓN

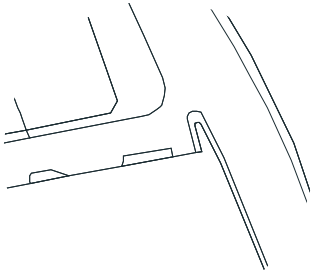
DATOS GENERALES

FECHA:	24-11-2024
FICHA ELABORADA POR:	Gary Sebastian Falconi Tapia
TUTOR:	Arq. Luis Deliberto Llacas vicuña

LUGAR DE ANÁLISIS

PAÍS:	Ecuador	**TIPOLOGÍA:**	Intersección
CANTÓN:	Latacunga	**USO:**	Público
PARROQUÍA:	Eloy Alfaro		

SECCÍON



Intersección - Calle secundaria Río Guayas- vía principal Eloy Alfaro

VISTA ÁEREA

Fuente: Google.maps

DIAGNÓSTICO DEL SITIO

FLUJO PEATONAL		ESTADO DE CAMINERIA		CALIDAD DE ESPACIO		MOBILIARIO EXISTENTE	
Alto:	X	Bueno:		Bueno:		Mobiliario Urbano:	
Moderado:		Regular:	X	Regular:		Caminos:	X
Bajo:		Malo:		Malo:	X	Poste de luz:	X

CONTAMINACIÓN		ANCHO DE CAMINERA		ESTADO FISÍCO		MATERIALIDAD	
Alto:		Bueno 2-3m:		Bueno:		Asfalto:	X
Moderado:	X	Regular 1-2m:	X	Regular:	X	Hormigón:	X
Bajo:		Malo - 1m:		Malo:		Tierra:	

FOTOGRAFÍA

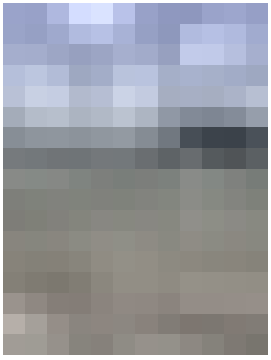
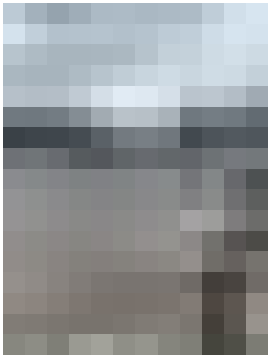
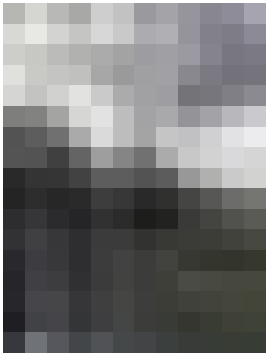
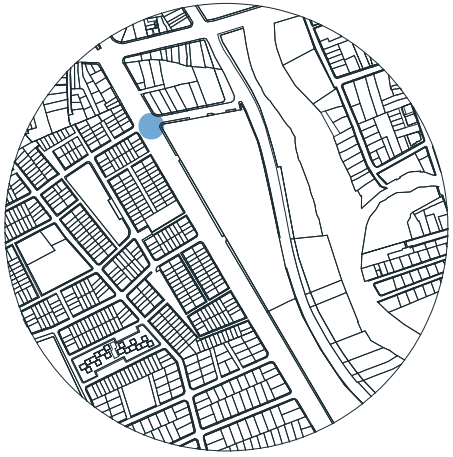




Tabla 12. Ficha de observación 6

FICHA DE OBSERVACIÓN O6

UBICACIÓN



INFORMACIÓN

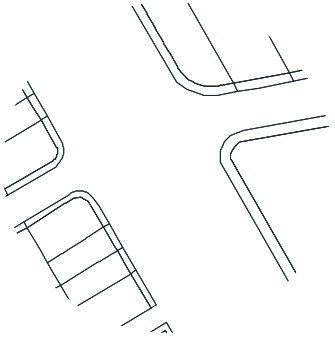
DATOS GENERALES

FECHA:	24-11-2024
FICHA ELABORADA POR:	Gary Sebastian Falconi Tapia
TUTOR:	Arq. Luis Deliberto Llacas vicuña

LUGAR DE ANÁLISIS

PAÍS:	Ecuador	**TIPOLOGÍA:**	Intersección
CANTÓN:	Latacunga	**USO:**	Público
PARROQUÍA:	Eloy Alfaro		

SECCÍON



Intersección - Calle secundaria Río Guayas - vía principal Marco Aurelio Subia

VISTA ÁEREA

Fuente: Google.maps

DIAGNÓSTICO DEL SITIO

FLUJO PEATONAL		ESTADO DE CAMINERIA		CALIDAD DE ESPACIO		MOBILIARIO EXISTENTE	
Alto:	X	Bueno:		Bueno:		Mobiliario Urbano:	
Moderado:		Regular:	X	Regular:		Caminos:	X
Bajo:		Malo:		Malo:	X	Poste de luz:	X

CONTAMINACIÓN		ANCHO DE CAMINERA		ESTADO FISÍCO		MATERIALIDAD	
Alto:		Bueno 2-3m:		Bueno:		Asfalto:	X
Moderado:	X	Regular 1-2m:	X	Regular:	X	Hormigón:	X
Bajo:		Malo - 1m:		Malo:		Tierra:	

FOTOGRAFÍA

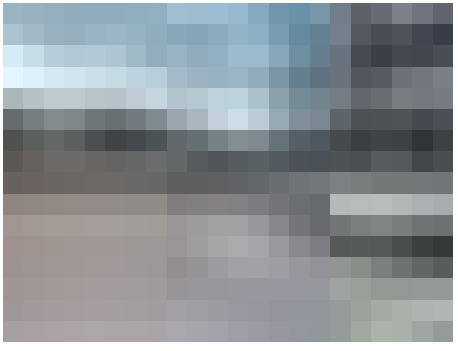
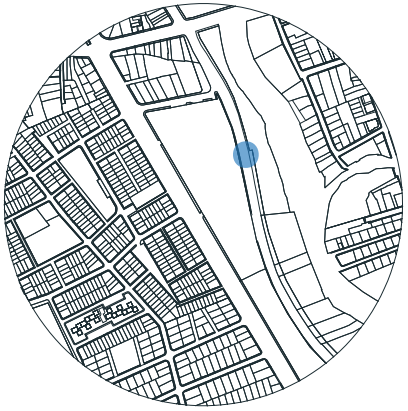


Tabla 13. Ficha de observación 7

FICHA DE OBSERVACIÓN 07

UBICACIÓN



INFORMACIÓN

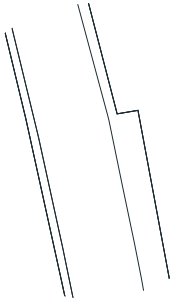
DATOS GENERALES

FECHA:	24-11-2024
FICHA ELABORADA POR:	Gary Sebastian Falconi Tapia
TUTOR:	Arq. Luis Deliberto Llacas vicuña

LUGAR DE ANÁLISIS

PAÍS:	Ecuador	**TIPOLOGÍA:**	Vía Principal
CANTÓN:	Latacunga	**USO:**	Público
PARROQUÍA:	Eloy Alfaro		

SECCÍON



Vía Principal- Av Eloy Alfaro

VISTA ÁEREA

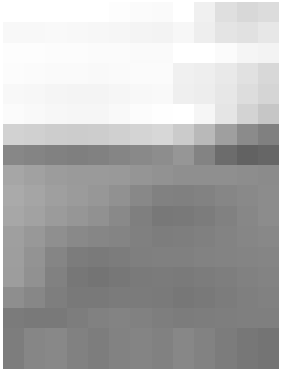
Fuente: Google.maps

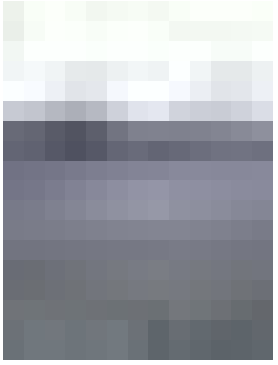
DIAGNÓSTICO DEL SITIO

FLUJO PEATONAL		ESTADO DE CAMINERIA		CALIDAD DE ESPACIO		MOBILIARIO EXISTENTE	
Alto:	X	Bueno:		Bueno:		Mobiliario Urbano:	
Moderado:		Regular:		Regular:	X	Caminos:	X
Bajo:		Malo:	X	Malo:		Poste de luz:	X

CONTAMINACIÓN		ANCHO DE CAMINERA		ESTADO FISÍCO		MATERIALIDAD	
Alto:		Bueno 2-3m:		Bueno:		Asfalto:	X
Moderado:	X	Regular 1-2m:	X	Regular:	X	Hormigón:	X
Bajo:		Malo - 1m:		Malo:		Tierra:	

FOTOGRAFÍA





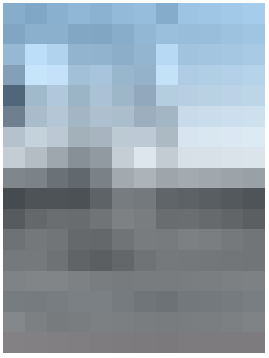


Tabla 14. Ficha de observación 8

FICHA DE OBSERVACIÓN 08

UBICACIÓN

INFORMACIÓN

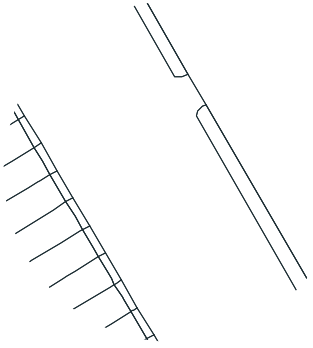
DATOS GENERALES

FECHA:	24-11-2024
FICHA ELABORADA POR:	Gary Sebastian Falconi Tapia
TUTOR:	Arq. Luis Deliberto Llacas vicuña

LUGAR DE ANÁLISIS

PAÍS:	Ecuador	**TIPOLOGÍA:**	Vía Principal
CANTÓN:	Latacunga	**USO:**	Público
PARROQUÍA:	Eloy Alfaro		

SECCÍON



Vía Principal- Av Marco Aurelio Subia

VISTA ÁEREA

Fuente: Google.maps

DIAGNÓSTICO DEL SITIO

FLUJO PEATONAL		ESTADO DE CAMINERIA		CALIDAD DE ESPACIO		MOBILIARIO EXISTENTE	
Alto:	X	Bueno:		Bueno:		Mobiliario Urbano:	
Moderado:		Regular:	X	Regular:		Caminos:	X
Bajo:		Malo:		Malo:	X	Poste de luz:	X

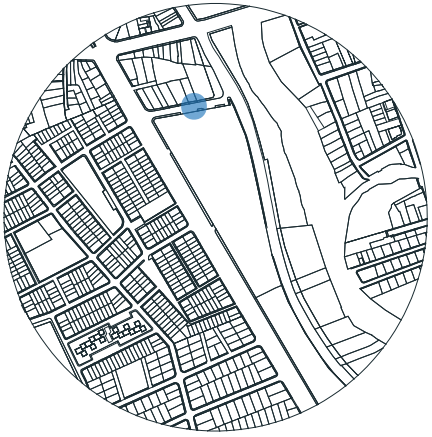
CONTAMINACIÓN		ANCHO DE CAMINERA		ESTADO FISÍCO		MATERIALIDAD	
Alto:		Bueno 2-3m:		Bueno:		Asfalto:	X
Moderado:	X	Regular 1-2m:	X	Regular:	X	Hormigón:	X
Bajo:		Malo - 1m:		Malo:		Tierra:	

FOTOGRAFÍA

Tabla 15. Ficha de observación 9

FICHA DE OBSERVACIÓN 09

UBICACIÓN



INFORMACIÓN

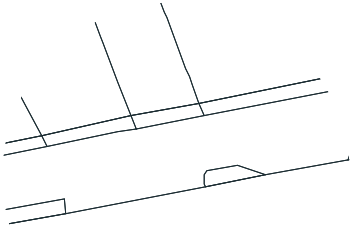
DATOS GENERALES

FECHA:	24-11-2024
FICHA ELABORADA POR:	Gary Sebastian Falconi Tapia
TUTOR:	Arq. Luis Deliberto Llacas vicuña

LUGAR DE ANÁLISIS

PAÍS:	Ecuador	**TIPOLOGÍA:**	Vía Principal
CANTÓN:	Latacunga	**USO:**	Público
PARROQUÍA:	Eloy Alfaro		

SECCÍON



Vía secundaria- Calle Río Guayas

VISTA ÁEREA

Fuente: Google.maps

DIAGNÓSTICO DEL SITIO

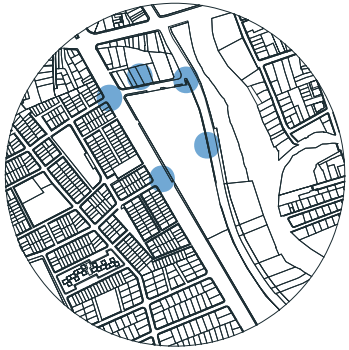
FLUJO PEATONAL		ESTADO DE CAMINERIA		CALIDAD DE ESPACIO		MOBILIARIO EXISTENTE	
Alto:		Bueno:		Bueno:		Mobiliario Urbano:	
Moderado:	X	Regular:	X	Regular:		Caminos:	X
Bajo:		Malo:		Malo:	X	Poste de luz:	X

CONTAMINACIÓN		ANCHO DE CAMINERA		ESTADO FISÍCO		MATERIALIDAD	
Alto:		Bueno 2-3m:		Bueno:		Asfalto:	X
Moderado:	X	Regular 1-2m:	X	Regular:	X	Hormigón:	X
Bajo:		Malo - 1m:		Malo:		Tierra:	

FOTOGRAFÍA

Tabla 16. Ficha de observación 10

FICHA DE OBSERVACIÓN 10



Zona de análisis: Contexto inmediato

Descripción del espacio

El contexto inmediato del terminal terrestre de Latacunga está caracterizado por una mezcla de actividades comerciales, áreas residenciales y vías principales de acceso. La infraestructura se encuentra rodeada de negocios que dependen del flujo constante de pasajeros, como restaurantes, tiendas y servicios de transporte

La infraestructura adyacente carece de espacios públicos bien definidos, lo que limita las opciones para la interacción comunitaria y la conectividad entre zonas.

Estado del espacio

- El espacio es inadecuado sin embargo tiene desgaste por la falta de mantenimiento
- El espacio es accesible
- El espacio como tal no tiene un buen impacto visual por el desgaste que

Elementos del espacio

Lugar de desechos	(No)
Espacio de descanso	(No)
Vegetación	(Si)
Seguridad	(No)
Locales comerciales	(Si)
Vías adecuadas	(No)

FOTOGRAFIAS

Nota: Entorno inmediato, terminal terrestre de Latacunga

Tabla 17. Tabla general de observación terminal

Ficha General de Observación Terminal Terrestre de Latacunga			
Elemento	**Condición Observada**	**Descripción**	**Notas /Comentarios**
Estructura	Deterioro moderado	Presencia de grietas en vigas	Requiere análisis estructural detallado
Cubierta	Buen estado	Techo con pocas filtraciones	Revisar drenaje de agua pluvial
Fachada	Desgaste visible	Pintura descolorida y zonas con humedad	Aplicar técnicas de conservación
Espacios interiores	Deterioro leve	Pisos con desgaste por uso	Considerar renovación de acabados
Espacios exteriores	Buen estado	Áreas con suficiente iluminación natural	Optimizar accesos peaton ales
FOTOGRAFÍA			

Tabla 18. Tabla general de Resultados - terminal terrestre

Ficha General de Resultados: Terminal Terrestre de Latacunga	
Categoría	**Resultado**
Estado general	Infraestructura con signos de deterioro significativo debido al uso intensivo y falta de mantenimiento.- Inaccesibilidad para personas con discapacidad.
Andenes	Piso desgastado y pórticos metálicos corroídos. - Señalización deficiente y mobiliario inutilizable en un 40%. - Acumulación de basura y percepción de inseguridad.
Area interna	Espacio insuficiente en horas pico. - Problemas de ruido y desgaste de materiales. - Puntos de carga eléctrica funcionales en un 50%.
Baños públicos	Instalaciones parcialmente funcionales (70% de sanitarios operativos). - Iluminación y ventilación deficientes.
Accesibilidad	Rampas y accesos con desniveles o mal diseñados, dificultando la movilidad de personas con necesidades especiales
Problemas recurrentes	Falta de mantenimiento, saturación en horarios pico y ausencia de soluciones de accesibilidad universal- Inaccesibilidad para personas con discapacidad.
Conclusión	El terminal requiere una intervención integral para mejorar sus condiciones físicas, funcionalidad y accesibilidad, en línea con las necesidades de los usuarios y el entorno.

MÁTRIZ INSIGHT

Tabla 19. Matriz insight - Espacio público

Principales problemáticas identificadas en el espacio público del entorno

La escasez de señalización adecuada genera problemas de tráfico y dificulta la circulación ordenada de peatones y vehículos

Falta de áreas cómodas y accesibles para que los usuarios puedan sentarse o descansar en el espacio público

Escasos cruces peatona seguros y señalizados, que pone en riesgo la seguridad de los peaton

pocas zonas verdes entes están mentadas y no gradas en una red inua.

La ausencia de plazas o lugares bien definidos limita las interacciones sociales y el esparcimiento colectivo

No existen ciclovías o estacionamientos seguros para fomentar el uso de bicicletas en el entorno urbano

Escasa presencia de árboles y áreas verdes que contribuyan a la calidad del aire y el confort térmico

Escasa demarcación entre áreas vehiculares y peatonales, generando riesgos de accidentes.

Proliferación de ventas ambulantes que obstruyen el tránsito peatonal y deterioran la imagen del espacio público

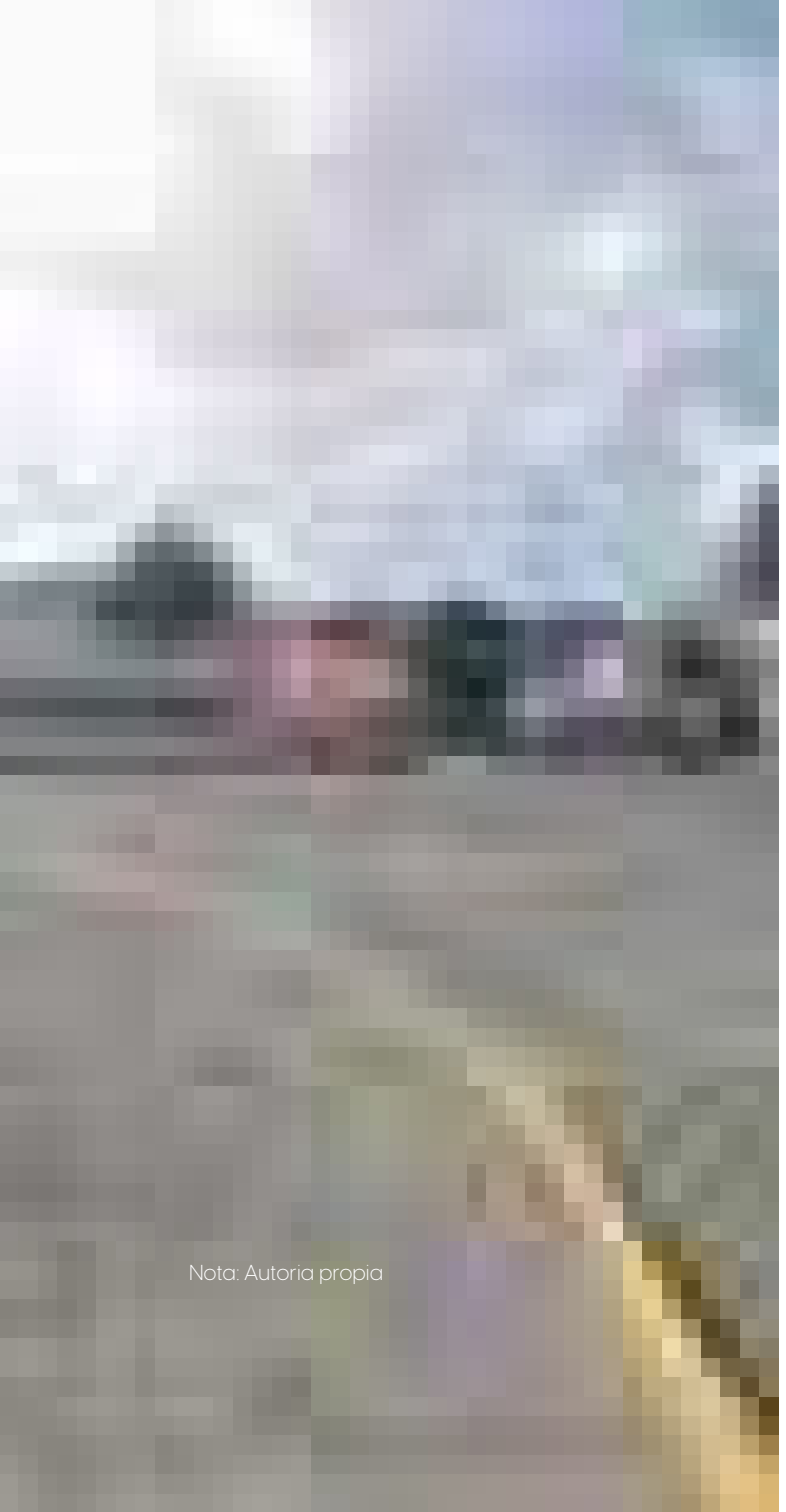
El deterioro del pavimento en calles y veredas limita la movilidad fluida y segura de peatones y vehículos..

Presencia de basura y acumulación de desechos en zonas específicas, generando problemas de higiene y estética

Imagen de descuido y deterio urbano que afecta el sentido pertenencia de los ciudadan hacia el espacio

La insuficiencia de vigilancia generan una fuerte percepción de inseguridad en el entorno

Falta de involucramiento ciudadano en el mantenimiento y la revitalización de los espacios públicos



Nota: Autoria propia

ANÁLISIS DE POTENCIALIDAD DE RECICLAJE ARQUITECTÓNICO

El Terminal Terrestre de Latacunga, que actualmente no está en uso, tiene un gran potencial para el reciclaje arquitectónico, lo que permitiría su reutilización para diferentes propósitos urbanos.

La estructura principal se encuentra en condiciones aceptables, aunque presenta algunos deterioros superficiales que podrían ser reparados con intervenciones ligeras.

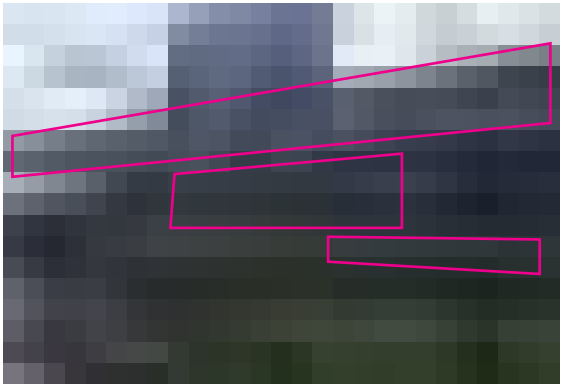
Asi mismo, las fachadas, techos y áreas de circulación interna necesitan mejoras para asegurar su eficiencia y accesibilidad.

De igual manera, la incorporación de sistemas sostenibles, como techos verdes y energías renovables, podría mejorar su rendimiento ambiental.

Asi pues, la integración de espacios comerciales, zonas verdes y usos mixtos podría revitalizar el área y tener un impacto positivo en el entorno.

Tabla 20. Tabla Patologías 1

PATOLOGÍA - FACHADA



OBSERVACIONES

- Desgaste en pintura en los muros y cubiertas del terminal terrestre por problemas de humedad y desgaste corrosivo por el tiempo e inexistencia de un apropiado mantenimiento

- Presencia de daños en los vidrios de las fachadas, grietas, fisuras, asi como falta de cristal en los vacíos de la cristalería de las fachadas del terminal

PATOLOGÍA - ANDENES

OBSERVACIONES

- Desgaste en los suelos de los andenes asi como carencia de señalética apropiada

- Presencia de daños por humedad

- Incumplimiento en espacio adecuado para maniobras de los vehiculos de transporte

Tabla 21. Tabla Patologías 2

PATOLOGÍA - ÁREAS VERDES

OBSERVACIONES

- Vegetación con carencia de supervision y mantenimiento

- Césped y vegetación seca y presencia de basura en las áreas verdes

- Daño por humedad en el mobiliario urbano - bancas de concreto y caminerias

PATOLOGÍA - ÁREA EXTERNA- SUELO

OBSERVACIONES

- Presencia de desgaste en el concreto del suelo asi como de la camineria

- Presencia de grietas y desnivelación de suelo

- Presencia de huecos , los cuales se inundan en presencia de lluvias

Tabla 22. Tabla Patologías 3

PATOLOGÍA - CERRAMIENTO

OBSERVACIONES

- Mallas de metal como cerramiento

- Presencia de oxidación por humedad, entre otros patogenos ambientales

- Daños en el cerramiento provocando aberturas en el mismo, causando vulnerabilidad de la seguridad del terminal

PATOLOGÍA - MOBILIARIO URBANO-SITIO DE DESCANSO

OBSERVACIONES

- Único mobiliario urbano para espera de pasajeros

- Daño por oxidación del metal en el mobiliario urbano

- Falta de mantenimiento

- Partes del mobiliario urbano con severos daños y piezas obsoletas del mismo

Tabla 23. Tabla Patologías 4

PATOLOGÍA - ÁREA INTERNA

OBSERVACIONES

- Pequeñas grietas y fisuras en las vigas de la edificación

- Presencia de daño en vidrio, fisuras y falta de algunos orificios de vidrieria

- Piso de marmol desgastado y presencia de pequeñas grietas y huecos

Tabla 24. Tabla de potencialidades - terminal terrestre

Categoría de Potencialidad	Elemento Arquitectónico	Estado Actual	Potencialidad de Reciclaje (%)	Intervención Propuesta	Beneficio Esperado	
Estructura Principal	Pilares y vigas	Deterioro superficial, estructura estable	85%	Reutilización para nuevos niveles o reconfiguración de espacios	Refuerzo estructural y redistribución del espacio interior	Reducción de costos y preservación del valor patrimonial
Fachadas	Revestimientos externos y ventanas	Materiales envejecidos y filtraciones	70%	Integración de sistemas de aislamiento térmico y nuevas terminaciones	Colocación de revestimientos ecológicos y ventanales modernos	Mejora del confort térmico y estética moderna
Cubiertas	Techos y estructuras superiores	Filtraciones y desgaste	75%	Implementación de cubiertas verdes o paneles solares	Instalación de sistemas fotovoltaicos y vegetación en cubierta	Ahorro energético y mitigación de temperatura interior
Circulaciones Internas	Pasillos y accesos	Distribución ineficiente y poco accesible	65%	Redistribución para mejorar el flujo peatonal	Incorporación de rampas y espacios amplios	Mayor accesibilidad y circulación fluida
Espacios Comerciales	Locales vacíos	Subutilizados o en deterioro	80%	Transformación en espacios multifuncionales	Remodelación para usos comerciales, culturales o coworking	Dinamización económica y activación del espacio

Tabla 25. Tabla de potencialidades - terminal terrestre

Categoría de Potencialidad	Elemento Arquitectónico	Estado Actual	Potencialidad de Reciclaje (%)	Intervención Propuesta	Beneficio Esperado	
Iluminación Natural	Ventanales y claraboyas	Insuficiente o mal orientada	60%	Maximizar la entrada de luz natural	Ampliación de ventanales y claraboyas estratégicas	Reducción del consumo energético y ambientes más saludables
Espacios Verdes	Zonas circundantes	Escasas áreas verdes	90%	Incorporación de jardines verticales y plazas interiores	Creación de espacios verdes accesibles	Mejora ambiental y mayor calidad de vida
Materiales Existentes	Revestimientos y acabados	Materiales deteriorados	80%	Reciclaje y reutilización de elementos originales	Tratamiento y restauración de materiales existentes	Reducción de residuos y conservación de recursos
Espacios Abiertos	Plazas y terrazas	Mal aprovechados y en deterioro	85%	Activación para actividades recreativas y sociales	Creación de zonas de recreación con mobiliario urbano	Mayor participación comunitaria y valor social del espacio
Sistemas de Energía	Infraestructura eléctrica	Obsoletos y poco eficientes	75%	Implementación de energías renovables	Instalación de paneles solares y sistemas inteligentes	Eficiencia energética y reducción de costos operativos

Tabla 26. Tabla de General de potencialidad - terminal terrestre

Categoría	Potencialidad (%)	Usos Potenciales
Espacios Comerciales	80%	Comercio, coworking, gastronomía
Estructura Principal	85%	Uso mixto, áreas administrativas, equipamiento urbano
Espacios Verdes	90%	Zonas recreativas, plazas públicas
Circulaciones Internas	65%	Mejor integración peatonal y accesibilidad
Sistemas de Energía	75%	Implementación de energía sostenible
Espacios Abiertos	85%	Actividades culturales y deportivas

RESULTADOS DEL OBJETIVO 1

El análisis de las áreas del Terminal Terrestre de Latacunga ha revelado una serie de problemáticas que afectan el estado físico y funcional de sus instalaciones. A través de las fichas de observación, se han identificado deficiencias que impactan tanto la experiencia de los usuarios como el potencial de reutilización de la infraestructura. Entre estas problemáticas se encuentran el mantenimiento inadecuado, el deterioro de los materiales, la limitada accesibilidad y la saturación en espacios clave.

En lo que respecta a los andenes, se ha constatado un notable desgaste en el pavimento de hormigón y corrosión en los pórticos metálicos, lo que representa riesgos tanto estructurales como estéticos. La carencia de señalización adecuada y el deterioro de los bancos de espera afectan negativamente la funcionalidad y el confort de esta área. Además, la iluminación deficiente y la acumulación de basura contribuyen a aumentar la percepción de inseguridad y desorden.

Aunque la sala de espera se encuentra en un estado relativamente mejor, también presenta problemas derivados del uso intensivo y la falta de mantenimiento. El espacio resulta insuficiente para la cantidad de usuarios durante las horas pico, lo que provoca incomodidad y un exceso de ruido. Actualmente, sólo el 50% de los puntos de carga eléctrica están operativos, y la pintura de las paredes muestra un desgaste considerable, lo cual disminuye la calidad del servicio que se ofrece.

Figura 14. Área verde externa- terminal terrestre de Latacunga

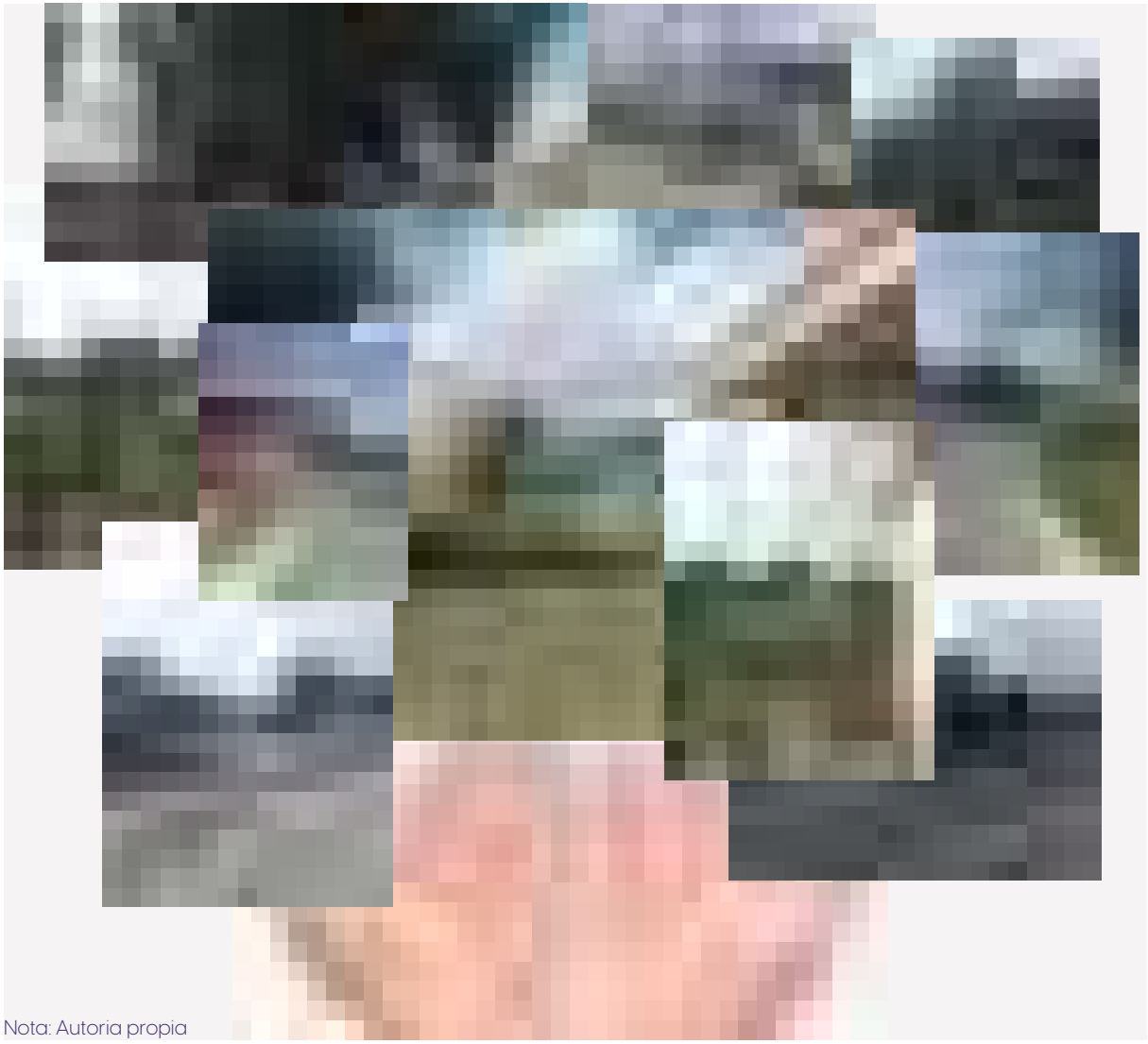
Nota: Autoria propia

DESARROLLO OBJETIVO 2

Analizar propuestas de intervención para el reciclaje arquitectónico del terminal terrestre de Latacunga, mediante entrevistas, análisis documental y estudios de caso

Figura 15. Actividades Objetivo 2

Actividades	Técnica	Procesamiento
Realizar una busqueda documental en relación al tema	Recopilación y análisis	Ficha de análisis
Realizar entrevistas a los actores directos asi como a profesionales	Entrevista	Ficha de entrevista
Recopilar datos, información de intervensiones relacionadas al reciclaje arquitectónico con referentes-estudio de casos	Recopilación y análisis	- Ficha de análisis - Mátriz sintésis - Mátriz Insight



Nota: Autoria propia

REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA

Tabla 27. Revisión bibliográfica

Título	Autor(es)	Año de Publicación	Principales Hallazgos/Resumen
Estudio sobre Reutilización Infraestructuras	Gómez & Pérez	2021	Explora técnicas de reciclaje arquitectónico aplicadas en espacios públicos.
Impacto del Reciclaje Urbano	López et al.	2019	Análisis de beneficios económicos y sociales en proyectos de regeneración urbana.
Métodos de Intervención en Espacios Patrimoniales	Martínez & Sánchez	2020	Comparativa de metodologías de intervención para edificios históricos.
Adaptación de Infraestructuras en Desuso	Rodríguez	2018	Propone estrategias de reutilización para la integración en entornos urbanos.
Sostenibilidad en Proyectos de Renovación	Jiménez	2022	Presenta estudios de caso sobre sostenibilidad en intervenciones arquitectónicas.

Tabla 28. Resumen bibliográfico

Criterios	Gómez & Pérez (2021)	López et al. (2019)	Martínez & Sánchez (2020)	Rodríguez (2018)	Jiménez (2022)
Enfoque Principal	Reciclaje arquitectónico en espacios públicos	Impacto económico - social del reciclaje urbano	Metodologías para intervenir patrimonio	Estrategias para reutilización urbana	Sostenibilidad en proyectos de renovación
Metodología	Análisis cualitativo basado en estudios de caso	Comparativo con análisis económicos	Metodologías de intervención	Análisis de casos de integración urbana	Casos sobre reducción de impacto ambiental
Resultados Clave	Fomenta cohesión social y mejora espacios	Incremento en calidad de vida y economía	Conservación de valor histórico	Reutilización funcional y eficiente	Uso eficiente de recursos y sostenibilidad
Aplicación al Terminal	Mejora el espacio público para actividades sociales	Apoyo económico y comercial local	Recuperación de valor histórico	Estrategias para revitalización del espacio	Transformación sostenible y ambientalmente responsable

Tabla 29. Estrategias principales propuestas por los actores

Autor(es)	Estrategias principales propuestas
Gómez & Pérez	1. Identificación de espacios públicos subutilizados para ser transformados en centros comunitarios.
	2. Uso de diseño adaptativo para fomentar la cohesión social.
	3. Implementación de actividades culturales y recreativas como catalizadores para revitalizar los espacios.
López et al.	1. Promoción de espacios de uso mixto que combinen actividades comerciales, culturales y de transporte.
	2. Incentivar la participación ciudadana en el diseño y gestión de espacios reciclados.
	3. Potenciar la integración funcional de los espacios reciclados con su entorno inmediato para maximizar el impacto social.
Martínez & Sánchez	1. Uso de técnicas de intervención no invasiva en edificios patrimoniales para conservar su valor histórico.
	2. Creación de manuales de buenas prácticas para la gestión del patrimonio arquitectónico reciclado.
	3. Reutilización de materiales originales del edificio como parte del enfoque sostenible del reciclaje.

Autor(es)	Estrategias principales propuestas
Rodríguez	1. Incorporación de elementos funcionales (como equipamientos públicos) para integrar espacios abandonados al entorno urbano.
	2. Diseño de estrategias de movilidad que conecten los espacios reciclados con otros nodos urbanos.
	3. Uso de análisis participativos para decidir los usos más adecuados para infraestructuras en desuso.
Jiménez	1. Implementación de principios de sostenibilidad mediante el reciclaje de materiales y reducción de huella ecológica.
	2. Diseños basados en infraestructura verde para garantizar la sostenibilidad a largo plazo.
	3. Fomento de la economía circular en proyectos arquitectónicos, reutilizando tanto materiales como estructuras.

Descripción: La tabla presenta un desglose de estrategias clave identificadas en diferentes estudios. Estas propuestas abordan aspectos como la sostenibilidad, la participación ciudadana y la reutilización de materiales, aplicables al reciclaje arquitectónico del terminal terrestre.

Conclusión: Las estrategias analizadas destacan la importancia de combinar enfoques sostenibles y participativos para lograr una transformación eficiente y adaptativa. Estas técnicas pueden ser adaptadas a las necesidades específicas de Latacunga

Tabla 30. Lineamientos seguidos por los autores

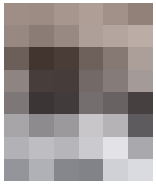
Autor(es)	Lineamientos principales propuestas
Gómez & Pérez	1. Priorizar la revitalización
	2. Proyectos inclusivos, accesibles y adaptables
	3. Garantizar el uso eficiente de recursos mediante intervenciones sostenibles y económicas.
López et al.	1. Incorporar la participación ciudadana
	2. Fomentar la creación de espacios multifuncionales
	3. Proyectos que integren el espacio reciclado con los sistemas de movilidad urbana existentes.
Martínez & Sánchez	1. Intervenciones no invasivas.
	2. Implementar prácticas sostenibles
	3. Proyectos que equilibren la conservación
Rodríguez	1. Asegurar la integración funcional
	2. Intervenciones que favorezcan la conectividad y movilidad
	3. Promover un enfoque participativo
Jiménez	1. Priorizar principios de sostenibilidad
	2. Infraestructuras resilientes y adaptables
	3. Promover la economía circular mediante la reutilización

ENTREVISTAS

Perfil- Actores directos

Tabla 31. Ficha de entrevistas - Actores directos

ENTREVISTA 1



Nombre: Carlos López

Edad: 53 años

Ocupación: Comerciante local

APORTE

Pregunta 1: ¿Qué función considera prioritaria para el futuro terminal reciclado?

Sería clave incluir áreas comerciales pequeñas para emprendedores locales

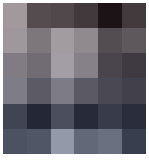
Pregunta 4: ¿Cómo cree que este proyecto podría beneficiar a los pequeños negocios locales?

Incrementaría el flujo de personas y dinamizaría el comercio

Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

Porque tiene un valor histórico y funcional que no debería perderse, además de ser un punto clave en la ciudad

ENTREVISTA 3



Nombre: Rosa Molina

Edad: 37 años

Ocupación: Residente del área

APORTE

Pregunta 5: ¿Qué características considera esenciales para garantizar la accesibilidad del nuevo espacio?

Rampas adecuadas, señalización clara y espacios para personas con movilidad reducida

Pregunta 10: ¿Cómo podría este proyecto influir en la movilidad y la conectividad dentro de la ciudad?

Mejoraría la conexión entre zonas rurales y urbanas, facilitando el transporte diario

Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

Porque puede seguir siendo un lugar de encuentro y funcionalidad para la ciudad

ENTREVISTA 2

Nombre: Luisa Pérez

Edad: 32 años

Ocupación: Líder comunitaria

APORTE

Pregunta 2: ¿Qué tipo de espacios sociales o recreativos son más necesarios para la comunidad?

Áreas verdes y recreativas para niños y adultos mayores.

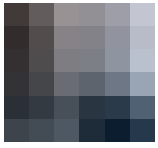
Pregunta 7: ¿Qué necesidades específicas cree que deberían priorizarse en la comunidad cercana al terminal?

Mejorar los espacios públicos para uso recreativo y comunitario

Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

Porque es un símbolo de la comunidad y puede convertirse en un espacio útil para todos.

ENTREVISTA 4



Nombre: Jorge Herrera

Edad: 42 años

Ocupación: Transportista

APORTE

Pregunta 1: ¿Qué función considera prioritaria para el futuro terminal reciclado?

Garantizar la conectividad y la organización del transporte

Pregunta 8: ¿Qué desafíos anticipa para la integración del terminal al entorno urbano existente?

La congestión vial y la resistencia inicial de algunos usuarios

Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

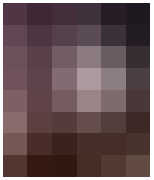
Porque es una solución más rápida y económica que construir desde cero

ENTREVISTAS

Perfil- Actores directos

Tabla 32. Ficha de entrevistas 2 - Actores directos

ENTREVISTA 5



Nombre: Mariana Espinoza

Edad: 23 años

Ocupación: Estudiante universitaria

APORTE

Pregunta 2: ¿Qué tipo de espacios sociales o recreativos son más necesarios para la comunidad?

Salones de uso múltiple para talleres y actividades estudiantiles

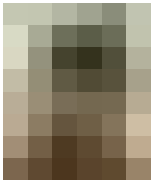
Pregunta 6: ¿Cómo percibe la reutilización de infraestructuras existentes frente a la construcción de nuevas?

Es una estrategia inteligente, que puede ser replicada en otras ciudades

Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

Porque permite conservar la identidad de la ciudad mientras se innova

ENTREVISTA 6



Nombre: Maria Chicaiza

Edad: 72 años

Ocupación: Comerciante ambulante

APORTE

Pregunta 4: ¿Cómo cree que este proyecto podría beneficiar a los pequeños negocios locales?

Podría crear más flujo de clientes y oportunidades para nuevos emprendedores

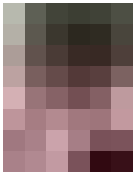
Pregunta 9: ¿Cómo debería coordinarse el diseño del terminal con otras infraestructuras urbanas en Latacunga?

Vinculando el terminal con áreas comerciales y de vivienda

Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

Porque beneficia directamente a los pequeños comerciantes como yo

ENTREVISTA 7



Nombre: :Sofía Torres

Edad: 46 años

Ocupación: Ama de casa

APORTE

Pregunta 5: ¿Qué características considera esenciales para garantizar la accesibilidad del nuevo espacio?

Espacios amplios, seguros y bien iluminados para toda la familia

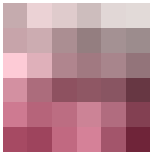
Pregunta 3: ¿Qué importancia le atribuye al desarrollo sostenible en este tipo de proyectos?

Es crucial para que el espacio pueda ser útil por generaciones

Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

Porque es parte de la memoria de nuestra comunidad

ENTREVISTA 8



Nombre: Laura Sánchez

Edad: 51 años

Ocupación: Residente local

APORTE

Pregunta 5: ¿Qué características considera esenciales para garantizar la accesibilidad del nuevo espacio?

Rampas accesibles, señalización clara y espacios inclusivos

Pregunta 7: ¿Qué necesidades específicas cree que deberían priorizarse en la comunidad cercana al terminal?

Más áreas verdes y espacios para actividades deportivas

Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

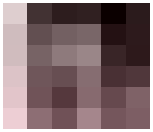
Porque ha sido un punto de referencia y debe ser reutilizado

ENTREVISTAS

Perfil- Actores directos

Tabla 33. Ficha de entrevistas 3- Actores directos

ENTREVISTA 9



Nombre: Andrés Chávez

Edad: 20 años

Ocupación: Estudiante universitario

APORTE

Pregunta 2: ¿Qué tipo de espacios sociales o recreativos son más necesarios para la comunidad?

Espacios para eventos culturales y deportivo

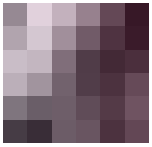
Pregunta 8: ¿Qué desafíos anticipa para la integración del terminal al entorno urbano existente?

Mejorar las rutas de acceso y coordinar con otros servicios de transporte

Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

Porque puede revitalizar la zona y ofrecer nuevas oportunidades a los jóvenes

ENTREVISTA 11



Nombre: Javier García

Edad: 35 años

Ocupación: Transportista

APORTE

Pregunta 1: ¿Qué función considera prioritaria para el futuro terminal reciclado?

Coordinar la movilidad urbana y rural de forma eficiente

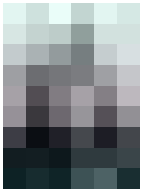
Pregunta 10: ¿Cómo podría este proyecto influir en la movilidad y la conectividad dentro de la ciudad?

Sería un nodo clave para integrar rutas interurbanas e intrarurbanas

Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

Porque su ubicación estratégica permite optimizar los sistemas de transporte

ENTREVISTA 10



Nombre: Verónica Álvarez

Edad: 62 años

Ocupación: Emprendedora local

APORTE

Pregunta 4: ¿Cómo cree que este proyecto podría beneficiar a los pequeños negocios locales?

Generaría más clientes al mejorar el flujo de personas en la zona

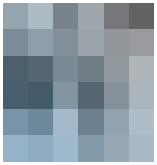
Pregunta 7: ¿Qué necesidades específicas cree que deberían priorizarse en la comunidad cercana al terminal?

Espacios para mercados comunitarios y ferias

Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

Porque es más rentable reciclarla que construir algo nuevo desde cero

ENTREVISTA 12



Nombre: Diego Martínez

Edad: 46 años

Ocupación: Administración

APORTE

Pregunta 6: ¿Cómo percibe la reutilización de infraestructuras existentes frente a la construcción de nuevas?

Es un enfoque innovador que optimiza recursos y respeta el medio ambiente

Pregunta 10: ¿Cómo podría este proyecto influir en la movilidad y la conectividad dentro de la ciudad?

Es un enfoque innovador que optimiza recursos y respeta el medio ambiente

Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

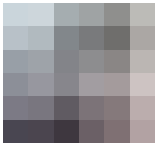
Sería un eje clave para mejorar la conexión entre áreas rurales y urbanas

ENTREVISTAS

Perfil- Profesionales

Tabla 34. Ficha de entrevistas 4 - Profesionales

ENTREVISTA 13



Nombre: Andrés Vargas

Edad: 32 años

Ocupación: :Arquitecto

APORTE

Pregunta 6: ¿Cómo percibe la reutilización de infraestructuras existentes frente a la construcción de nuevas?

Es una alternativa más sostenible y económica.

Pregunta 9: ¿Cómo debería coordinarse el diseño del terminal con otras infraestructuras urbanas en Latacunga?

Debería integrarse con los sistemas de transporte y áreas residenciales cercanas

Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

Porque la estructura ya está construida, su reutilización puede ser una lección de sostenibilidad

ENTREVISTA 14

Nombre: : Ana León

Edad: 28 años

Ocupación: Arquitecta

APORTE

Pregunta 2: ¿Qué tipo de espacios sociales o recreativos son más necesarios para la comunidad?

Áreas para actividades artísticas y culturales

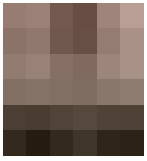
Pregunta 4: ¿Cómo cree que este proyecto podría beneficiar a los pequeños negocios locales?

Fomentando espacios comerciales accesibles para todos

Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

Porque puede convertirse en un ejemplo de renovación sostenible

ENTREVISTA 15



Nombre: Ricardo Villamar

Edad: 54 años

Ocupación: Ingeniero civil

APORTE

Pregunta 6: ¿Cómo percibe la reutilización de infraestructuras existentes frente a la construcción de nuevas?

Es una alternativa eficiente que reduce costos y optimiza los recursos disponibles

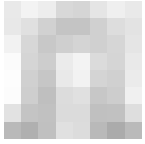
Pregunta 8: ¿Qué desafíos anticipa para la integración del terminal al entorno urbano existente?

Adaptar los accesos y mejorar la conexión con las vías principales

Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

Porque su diseño estructural aún es sólido y tiene mucho potencial

ENTREVISTA 16



Nombre: Natalia Ortega

Edad: 37 años

Ocupación: Ambientalista

APORTE

Pregunta 6: ¿Cómo percibe la reutilización de infraestructuras existentes frente a la construcción de nuevas?

Es esencial para reducir residuos de construcción y preservar los recursos

Pregunta 9: ¿Cómo debería coordinarse el diseño del terminal con otras infraestructuras urbanas en Latacunga?

Integrándolo con ciclovías y sistemas de transporte público sostenible

Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

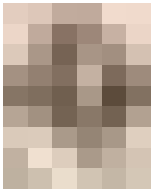
Porque reutilizarla demuestra que podemos ser responsables con el medio ambiente

ENTREVISTAS

Perfil- Profesionales

Tabla 35. Ficha de entrevistas 5 - Profesionales

ENTREVISTA 17



Nombre: Patricia López

Edad: 29 años

Ocupación: :Arquitecta

APORTE

Pregunta 3: ¿Qué importancia le atribuye al desarrollo sostenible en este tipo de proyectos?

Es indispensable para garantizar espacios verdes y funcionales a largo plazo

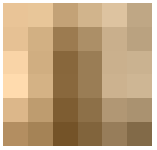
Pregunta 6: ¿Cómo percibe la reutilización de infraestructuras existentes frente a la construcción de nuevas?

Es una práctica que reduce costos y respeta el medio ambiente

Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

Porque permite una integración paisajística con el entorno urbano

ENTREVISTA 18



Nombre: : Roberto Mendoza

Edad: 34 años

Ocupación: Urbanista

APORTE

Pregunta 9: ¿Cómo debería coordinarse el diseño del terminal con otras infraestructuras urbanas en Latacunga?

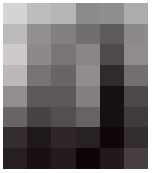
Diseñando conexiones con espacios peatonales y ciclovías

Pregunta 7: ¿Qué necesidades específicas cree que deberían priorizarse en la comunidad cercana al terminal?

Espacios multifuncionales que fomenten actividades culturales y sociales

Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

ENTREVISTA 19



Nombre: Elena Ruiz

Edad: 35 años

Ocupación: Socióloga

APORTE

Pregunta 2: ¿Qué tipo de espacios sociales o recreativos son más necesarios para la comunidad?

Espacios abiertos que promuevan la convivencia y la inclusión social

Pregunta 5: ¿Qué características considera esenciales para garantizar la accesibilidad del nuevo espacio?

Infraestructura accesible para personas con discapacidad y adultos mayores

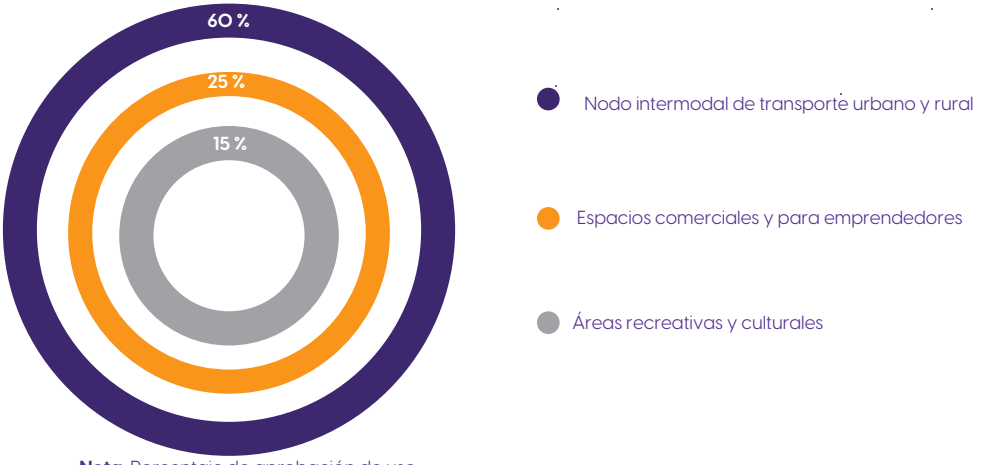
Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

Porque representa una oportunidad para transformar el espacio en un bien comunitario

Comparativas de Respuestas

Tabla 36. Ficha comparativa de respuestas

Función Prioritaria	Cantidad de Entrevistados	Porcentaje (%)
Nodo intermodal de transporte urbano y rural	12	60%
Espacios comerciales para emprendedores	5	25%
Áreas recreativas y culturales	2	15%

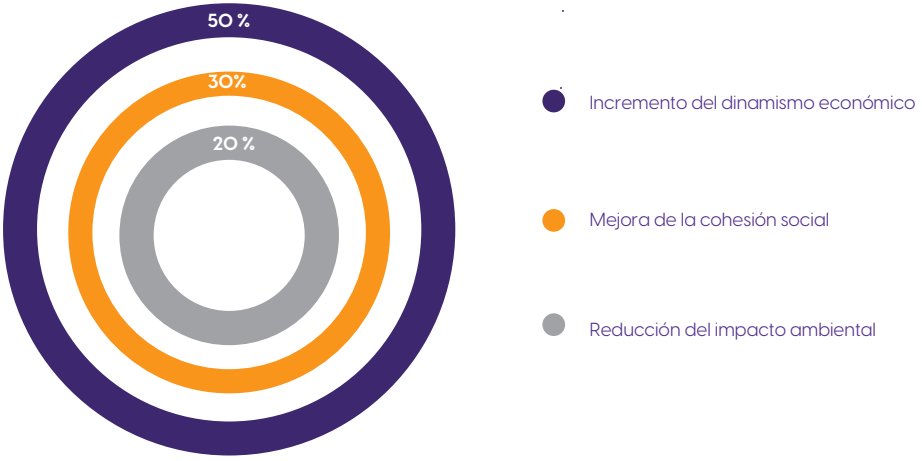


Nota. Porcentaje de aprobación de uso

Comparativas de Respuestas

Tabla 37. Ficha Beneficios percibidos de la revitalización del terminal

Beneficio Percibido	Cantidad de Entrevistados	Porcentaje (%)
Incremento del dinamismo económico	10	50%
Mejora de la cohesión social	6	30%
Reducción del impacto ambiental	3	20%



Nota. Beneficios percibidos de la adaptación del terminal

MATRIZ INSIGHT- ENTREVISTAS

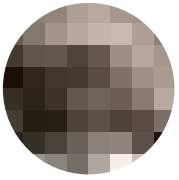
Figura 16. Matriz insight necesidades - entrevistas

Necesidades encontradas en el terminal terrestre de Latacunga

Mejorar los espacios públicos para uso recreativo y comunitario

Carlos Lopéz
Comerciante local

"Pasos peatonales seguros y áreas verdes. En las noches hay poca iluminación y eso genera inseguridad para quienes viven cerca"



Áreas verdes y recreativas para niños y adultos mayores

"Salones de uso múltiple para talleres y actividades estudiantiles"

Mariana Espinoza
Estudiante universitaria

"Necesita mejores espacios de espera con iluminación adecuada y conexión Wi-Fi. Muchas veces tenemos que esperar largos periodos y no hay lugares cómodos para estudiar o descansar"

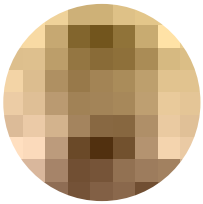
"Se deberia incluir una zona comercial organizada dentro del terminal. Actualmente, muchos vendedores informales están dispersos, lo que dificulta la movilidad y genera desorden"

"Faltan espacios regulados para los vendedores informales. No queremos afectar el tránsito de los pasajeros"

El entorno del terminal carece de áreas verdes y espacios de sombra. Incorporar vegetación no solo mejoraría la estética, sino que también regularía la temperatura, reduciría la contaminación y brindaría confort a los usuarios

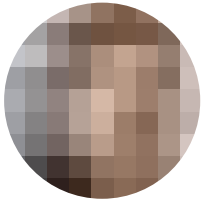
"Es necesario crear conexiones eficientes con el transporte público local y mejorar la accesibilidad peatonal"

Roberto Mendoza
Urbanista



"Debe funcionar como un nodo urbano multifuncional. No solo debe ser un punto de transporte, sino también un espacio con oferta comercial, cultural y de servicios para la comunidad"

Andrés Vargas
Arquitecto



"Necesita una reconfiguración espacial que optimice la circulación interna y externa. Actualmente, el flujo de personas y vehículos genera caos, lo que afecta la funcionalidad y la seguridad de los usuarios."

Figura 17. Mercado San Miguel- Madrid, España

Nota: Fuente Pinterest

Figura 18. Mercado San Miguel- Madrid, España

Nota: Fuente Pinterest

MERCADO SAN MIGUEL-MADRID ESPAÑA

el Mercado de San Miguel es un claro ejemplo de cómo una infraestructura histórica puede transformarse sin perder su esencia.

Originalmente concebido como un mercado tradicional, su remodelación le permitió convertirse en un espacio vibrante, donde el comercio y la gastronomía se fusionan en un entorno dinámico.

La intervención respetó su arquitectura de hierro y vidrio, realzando su valor patrimonial mientras se adaptaba a nuevas necesidades.

Hoy en día, es un punto de encuentro para locales y turistas, combinando tradición y modernidad en una experiencia única.

Su éxito radica en la revitalización de un espacio en desuso, integrándolo de manera efectiva al tejido urbano y fortaleciendo su papel social y comercial

Tabla 38. Ficha de análisis - estudio de caso 1 Mercado San Miguel, Madrid

Análisis del Mercado de San Miguel - Madrid, España	
Categoría	**Descripción**
Datos Generales	Mercado de San Miguel, Madrid, España. Ubicado en el centro histórico de Madrid. Construido en 1916.
Descripción antes y actual	Antes : Mercado tradicional de alimentos. Actual Mercado de gastronomía y espacio turístico, restaurado para conservar su estructura original y adaptarlo a un uso moderno.
Contexto histórico y cultural	El Mercado de San Miguel fue construido como un mercado de abastos en el siglo XX, parte de la historia comercial de Madrid. Su rehabilitación respeta el patrimonio cultural y social de la zona.
Estilo arquitectónico	Modernista, con estructura me tálica de hierro y vidrio.
Funcionalidad y uso del espacio	Antes : Mercado de alimentos. Ahora: Espacio gastronómico y de encuentro social, combinando venta de alimentos con actividades culturales y turísticas.
Innovación y técnicas constructivas	Uso de la estructura de hierro y vidrio original, complementado con materiales modernos para adaptarse a su nueva función, sin perder su identidad.
Sostenibilidad y eficiencia	Reciclaje de materiales existentes, integración de un sistema de gestión de residuos y la mejora de la eficiencia energética mediante la renovación de las instalaciones.

Tabla 39. Ficha de análisis - estudio de caso 1 Mercado San Miguel, Madrid

Análisis del Mercado de San Miguel - Madrid, España	
Categoría	**Descripción**
Adaptabilidad y reconfiguración	La infraestructura original fue adaptada sin modificar su estructura, manteniendo la esencia mientras se añade funcionalidad moderna.
Relación con el contexto urbano	Situado en el centro de Madrid, su rehabilitación lo convierte en un punto de atracción que revitaliza el entorno urbano y turístico de la ciudad.
Impacto social	Contribuye a la revitalización del área y ofrece un espacio accesible para la interacción social, promoviendo la cohesión urbana.
Problemática que abarcó	La caída del mercado tradicional y el desuso de la infraestructura. El proyecto aborda la reconversión de espacios históricos para nuevos usos.
Propuestas de intervención	Restauración de la estructura original, integración de nuevas funciones como restauración gastronómica y actividades culturales.
Solución	Reciclaje arquitectónico para preservar el patrimonio, mientras se adapta a nuevas necesidades urbanas y sociales
Conclusión	El proyecto demuestra cómo el reciclaje arquitectónico puede revitalizar espacios históricos, preservando su identidad mientras se adaptan a nuevas demandas.

Figura 19. Esquema sintésis - Estudio de caso 1- Mercado San Miguel, Madrid

Mercado San Miguel - Madrid, Eapaña

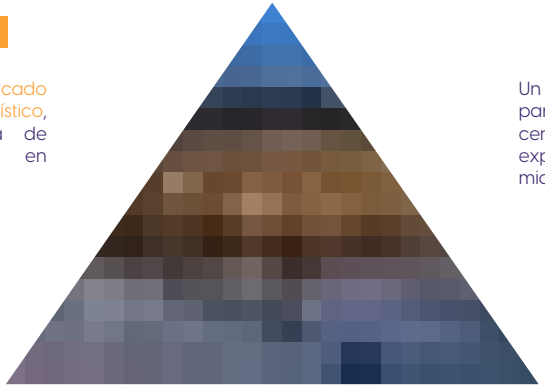
Construido en 1916, su estructura modernista de hierro y vidrio ha sido restaurada para conservar su identidad histórica

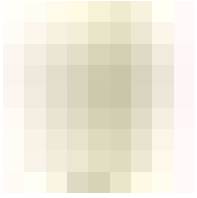
EXPERIENCIA DE USO

Se ha convertido en un mercado gastronómico y espacio turístico, con una alta afluencia de visitantes interesados en experiencias culinarias

ROL SOCIAL

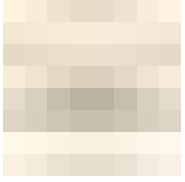
Un lugar de encuentro ideal para residentes y turistas, centrado en ofrecer una experiencia cultural y gastronómica enriquecedora.





INSPIRACIÓN

Fomentar la cultura gastronómica y preservar la infraestructura arquitectónica mediante la rehabilitación del mercado



ACTORES

Autoridades locales, comerciantes, visitantes locales y turistas

CONTEXTO

Ubicado en el centro histórico de Madrid, el mercado tiene una tradición centenaria como núcleo de comercio

Figura 20. Estación Atocha, Madrid

Nota: Fuente Pinterest

Figura 21. Jardín interno, Estación de Atocha, Madrid

Nota: Fuente Pinterest

ESTACIÓN DE ATOCHA-MADRID ESPAÑA

Más que una simple terminal ferroviaria, la Estación de Atocha es un ícono de Madrid que ha sabido evolucionar con el tiempo.

Por tal motivo, de ser un punto de tránsito, pasó a convertirse en un espacio multifuncional donde conviven movilidad, comercio y recreación.

Así pues, su remodelación modernizó la infraestructura sin perder la esencia histórica del edificio, integrando un imponente jardín tropical que transforma la experiencia del usuario.

Asi mismo, este cambio no solo embelleció la estación, sino que la humanizó, convirtiéndola en un lugar de encuentro y descanso.

Además, su conexión con otros sistemas de transporte la ha consolidado como un nodo clave para la ciudad. Su caso demuestra que los espacios de movilidad pueden reinventarse para ofrecer algo más que solo tránsito

Tabla 40. Ficha de análisis - estudio de caso 2- Estación de Atocha, Madrid

Análisis de la Estación de Atocha - Madrid, España	
Categoría	**Descripción**
Datos Generales	Estación de Atocha, Madrid, España. Inaugurada en 1851, remodelada en 1992.
Descripción antes y actual	Antes : Estación de trenes principal. Actual: Reconfigurada para incluir un jardín tropical en su hall principal y nuevas zonas comerciales, además de servicios para el transporte moderno
Contexto histórico y cultural	Originalmente, la estación fue un referente en la historia del transporte ferroviario en España. La remodelación la con vierte en un punto de encuentro moderno, integrando elementos naturales y nuevos usos comerciales.
Estilo arquitectónico	Estilo neoclásico para la estructura original, complementado con elementos modernos como el jardín tropical.
Funcionalidad y uso del espacio	Antes : Función exclusivamente de transporte ferroviario. Ahora : Además de ser una estación de tren, alberga tiendas, restaurantes y el jardín tropical como un espacio público de ocio.
Innovación y técnicas constructivas	Integración de un jardín interior en una estructura de acero y vidrio, utilizando técnicas avanzadas de climatización y gestión ambiental.
Sostenibilidad y eficiencia	La adición del jardín tropical mejora la calidad del aire y crea un microclima natural, lo que contribuye a la eficiencia energética del edificio.

Tabla 41. Ficha de análisis - estudio de caso 2- Estación de Atocha, Madrid

Análisis de la Estación de Atocha - Madrid, España	
Categoría	**Descripción**
Adaptabilidad y reconfiguración	Reconfiguración del espacio para dar cabida a nuevos usos, como áreas comerciales, sin modificar la estructura básica de la estación.
Relación con el contexto urbano	El proyecto integra la estación de Atocha en el tejido urbano de Madrid, creando un nodo intermodal que conecta diversos sistemas de transporte y revitaliza la zona.
Impacto social	Ofrece un espacio accesible para la comunidad, promoviendo la interacción social, además de ser un punto d e atracción turística y cultural.
Problemática que abarcó	La necesidad de modernizar y ampliar la estación para hacerla más funcional, mientras se preservaba su valor histórico
Propuestas de intervención	Remodelación y ampliación del espacio para incorporar un jardín interior y nuevas áreas comerciales, sin perder su función principal.
Solución	Reconfiguración del espacio de manera sostenible, agregando nuevas funciones sin perder el carácter histórico de la estación
Conclusión	La Estación de Atocha es un ejemplo de cómo el reciclaje arquitectónico puede integrar elementos naturales y nuevos usos sin perder la funcionalidad del edificio.

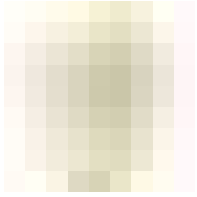
Figura 22. Esquema sintésis - Estudio de caso 2- Estación de Atocha, Madrid

Estación de Atocha - Madrid, Eapaña

Inaugurada en 1851 y remodelada en 1992, combina una estructura neoclási-ca con elementos contemporáneos. Destaca su jardín tropical interior, que alberga más de 7,000 especies vegetales

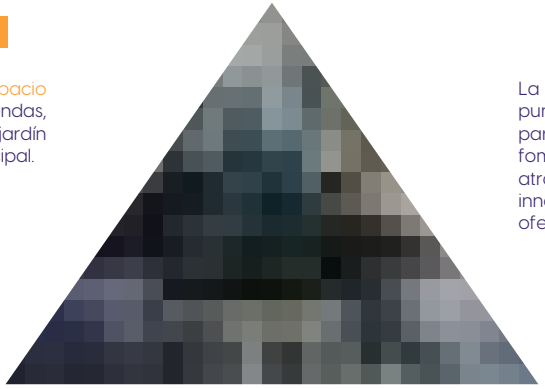
EXPERIENCIA DE USO

Se ha convertido en un espacio polivalente que combina tiendas, restaurantes y un hermoso jardín tropical en su vestíbulo principal.



INSPIRACIÓN

Lograr un equilibrio entre la funcionalidad de un nodo intermodal y la creación de un espacio recreativo y comercial. Esta propuesta se inspira en la creciente tendencia de integrar la naturaleza en las estructuras urbanas.

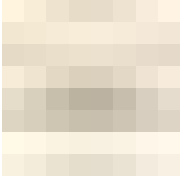


CONTEXTO

Ubicada en el centro urbano de Madrid, Atocha fue inaugurada en 1851 y remodelada en 1992 para adaptarse a las demandas del transporte moderno. La transformación respetó su valor histórico y la integró al tejido urbano

ROL SOCIAL

La adaptación lo volvio un punto de encuentro accesible para la comunidad, que fomenta la interacción social y atrae a turistas gracias a su innovador diseño y su variada oferta comercial.



ACTORES

autoridades locales, arquitectos, operadores ferroviarios, empresas comerciales y usuarios

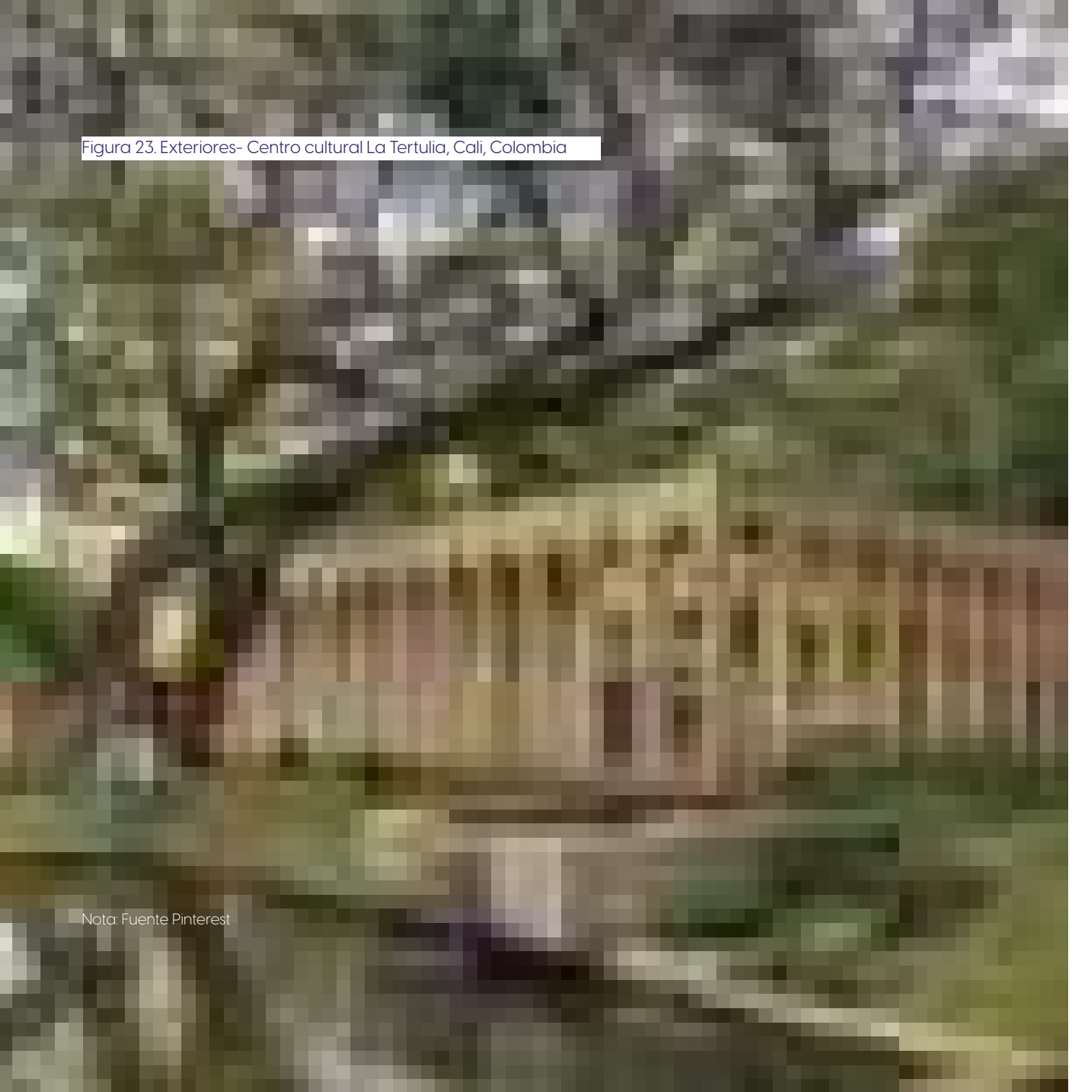


Figura 23. Exteriores- Centro cultural La Tertulia, Cali, Colombia

Nota: Fuente Pinterest

Figura 24. Centro cultural la Tertulia- Cali, Colombia

CENTRO CULTURAL LA TERTULIA, CALI, COLOMBIA

Antiguamente una fábrica en desuso, La Tertulia renació como un espacio de arte y cultura en la ciudad de Cali.

Su transformación no solo rescató un edificio industrial abandonado, sino que lo convirtió en un referente para la expresión artística y la vida comunitaria.

Más que un museo, este centro cultural ha sido clave en la promoción del arte local y la inclusión social, ofreciendo exposiciones, talleres y eventos abiertos a la ciudadanía.

La reutilización de la estructura existente permitió minimizar el impacto ambiental y reforzar su identidad, al tiempo que se crearon áreas accesibles y versátiles.

Gracias a esta intervención, la ciudad ganó un espacio que fortalece la creatividad y la participación de distintos sectores de la sociedad

Tabla 42. Ficha de análisis - estudio de caso 3- Centro cultural la Tertulia, Cali Colombia

Análisis del Centro Cultural La Tertulia - Cali, Colombia	
Categoría	**Descripción**
Datos Generales	Centro Cultural La Tertulia, Cali, Colombia. Anteriormente una fábrica de cemento. Inaugurado como centro cultural en 2004
Descripción antes y actual	Antes: Fábrica de cemento, abandonada por años. Actual: Reconfigurada como un centro cultural y artístico con espacios para exposiciones, actividades culturales y eventos
Contexto histórico y cultural	La fábrica, un ícono del patrimonio industrial de Cali, fue convertida en un espacio para promover la cultura y el arte en la comunidad local
Estilo arquitectónico	Industrial, con elementos modernos en la rehabilitación para crear un entorno adecuado para actividades culturales
Funcionalidad y uso del espacio	Antes: Fábrica de cemento. Ahora: Centro cultural que alberga actividades artísticas, exposiciones y eventos comunitarios
Innovación y técnicas constructivas	Recuperación de materiales originales, como ladrillos y concreto, para preservar la identidad industrial del edificio, con adaptación para actividades culturales
Sostenibilidad y eficiencia	Uso de materiales reciclados y energías renovables en la rehabilitación, promoviendo la sostenibilidad

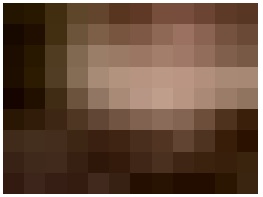
Tabla 43. Ficha de análisis - estudio de caso 3- Centro cultural la Tertulia, Cali Colombia

Análisis del Centro Cultural La Tertulia - Cali, Colombia	
Categoría	**Descripción**
Adaptabilidad y reconfiguración	Se mantuvo la estructura original, adaptándola para nuevos usos culturales sin destruir su carácter industrial
Relación con el contexto urbano	El proyecto revitaliza una zona industrial abandonada, integrándose con la comunidad y promoviendo la cultura en el entorno urbano
Impacto social	Se convirtió en un centro de encuentro para la comunidad, impulsando la cohesión social a través de actividades culturales
Problemática que abarcó	La reutilización de un espacio industrial abandonado para fines culturales, promoviendo la regeneración de un área deteriorada
Propuestas de intervención	Conservación de la estructura industrial, reconversión en espacio cultural, integración de nuevas funciones como galerías y espacios de encuentro
Solución	Rehabilitación y reconfiguración de la fábrica para nuevos usos sin perder su carácter y contexto histórico
Conclusión	La transformación de la fábrica en centro cultural demuestra cómo los edificios industriales pueden ser reutilizados con éxito para funciones contemporáneas

Figura 25. Esquema sintésis - Estudio de caso 3- Centro cultural la Tertulia, Cali, Colombia

Centro Cultural la Tertulia - Cali, Colombia

El centro cultural fue inaugurado en 2004 tras una profunda intervención arquitectónica. Mantiene el carácter industrial de la antigua fábrica, transformándose en un referente cultural de la ciudad

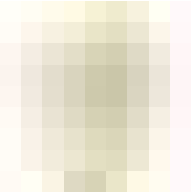


EXPERIENCIA DE USO

Alberga exposiciones artísticas, actividades comunitarias y eventos culturales, lo que ha impulsado la participación ciudadana en el ámbito artístico.

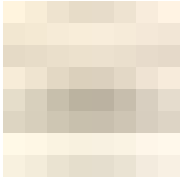
ROL SOCIAL

lugar de integración cultural y social que fomenta la cohesión comunitaria. Su gestión busca vincular a artistas, organizaciones locales y ciudadanos



INSPIRACIÓN

Inspirado en la reconversión de espacios industriales en desuso, busca generar un entorno inclusivo para el arte y la cultura, integrando actividades educativas y recreativas en un espacio renovado



ACTORES

Autoridades locales, organizaciones culturales, artistas independientes, gestores comunitarios y ciudadanos interesados en actividades artísticas

CONTEXTO

Ubicado en una zona industrial de Cali, fue anteriormente una fábrica de cemento abandonada. Su intervención se planteó para regenerar la zona y mejorar la oferta cultural de la ciudad

MÁTRIZ INSIGHT

Figura 26. Mátriz Insight - Estudios de caso

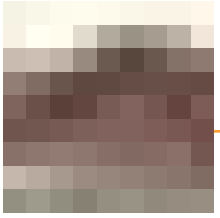
Aprendizajes y aportes aplicables

La integración con la vida urbana puede convertir un espacio en desuso en un nodo de actividad social y comercial, favoreciendo la interacción entre peatones y comercios

Flexibilidad en los usos del espacio permite que una edificación reciclada se adapte con el tiempo a nuevas dinámicas

Activación con eventos y actividades comunitarias garantiza que el espacio permanezca en uso continuo, fomentando la participación ciudadana y evitando el abandono progresiv

Preservar elementos arquitectónicos originales, combinándolos con materiales modernos, genera identidad y atractivo



Mercado San Miguel - Madrid

La planificación arquitectónica adecuada puede transformar un lugar en desuso en un destino atractivo y funcional

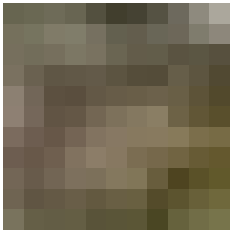
La conexión peatonal con su entorno inmediato es clave para mejorar el flujo de personas

Fomentar un modelo de comercio ordenado y atractivo impulsa la economía local y da vida al espacio sin comprometer su diseño funcional ni su vocación pública

La vinculación con el espacio público mediante plazas, áreas de reunión y acceso libre crea una transición natural entre la infraestructura recuperada y su entorno inmediato

Diseñar espacios con usos polivalentes ayuda a que una infraestructura en desuso pueda funcionar en distintos horarios y adaptarse a diversas actividades sin requerir grandes cambios estructurales

Reutilizar una estructura preexistente para nuevos fines culturales o comunitarios es viable



Centro cultural La Tertulia- Cali

El éxito de la reutilización de espacios depende de su capacidad para generar impacto social y cultural, garantizando que la infraestructura reciclada sea un motor de integración urbana

El reciclaje arquitectónico puede mantener la esencia industrial del edificio, resignificándolo como un espacio dinámico con nuevos usos sin borrar su historia ni su estructura base

La transformación de un espacio abandonado mejora la seguridad y percepción del entorno, demostrando que una intervención adecuada puede regenerar barrios completos

La intermodalidad y conectividad con otros sistemas de transporte es clave para mejorar la movilidad urbana, integrando el terminal con ciclovías, transporte público y accesibilidad peatonal

Un espacio de transporte puede convertirse en un nodo urbano multifuncional, manteniendo su uso principal, pero agregando comercio, cultura y áreas de esparcimiento para diversificar su utilidad

Incluir estrategias de participación ciudadana en la programación de usos permite que la comunidad se apropie del espacio, evitando que vuelva a caer en el abandono

Estación Atocha - Madrid

El reciclaje arquitectónico bien planificado no solo mejora la funcionalidad del espacio, sino que también incrementa la calidad de vida urbana y la identidad local

El uso de espacios naturales dentro de estructuras urbanas mejora la experiencia del usuario, por lo que incluir zonas verdes o jardines en el terminal terrestre puede hacerlo más acogedor

Los espacios de transporte deben diseñarse para ser más que simples puntos de tránsito, convirtiéndose en centros urbanos activos con oferta de servicios y usos diversos

Tabla 44. Ficha comparativa - Estudios de caso

CATEGORIA	Mercado de San Miguel - Madrid, España	Estación de Atocha - Madrid, España	Centro Cultural La Tertulia - Cali, Colombia
Datos Básicos del Proyecto	Rehabilitación de mercado histórico para fines gastronómicos y culturales	Rehabilitación de estación ferroviaria para integrar espacios comerciales y culturales.	Transformación de una antigua estación de tren en un centro cultural y museo de arte.
Contexto y Propósito	Revitalización de un edificio icónico para promover el turismo y actividades culturales, respetando su identidad original.	Reconfiguración de una estación obsoleta en un centro urbano multifuncional, conservando su arquitectura histórica mientras se actualiza para nuevas funciones.	Reconversión de una estación en desuso en un espacio cultural accesible para la comunidad, resaltando la identidad local de Cali.
Estrategias de Reciclaje	Conservación de la estructura original del mercado y su adaptación a nuevos usos, integrando comercio y cultura.	Conservación de la arquitectura original con la incorporación de nuevas funcionalidades y tecnologías.	Conservación de la fachada y partes clave de la estación, integrando elementos modernos y accesibles en el diseño.
Diseño y Funcionalidad	Integración de comercios gastronómicos, zonas de descanso, y actividades culturales.	Función multifuncional: estación de tren, centros comerciales, espacios culturales y públicos.	Creación de espacios expositivos, zonas de esparcimiento y eventos culturales, integrando arte y comunidad.
Materialidad y Tecnología	Uso de materiales tradicionales como hierro forjado, vidrio y ladrillo. Incorporación de tecnología en instalaciones.	Uso de materiales clásicos como el acero y vidrio, combinados con la integración de tecnologías actuales	Materiales autóctonos de la región con modernización de la estructura para garantizar la accesibilidad y funcionalidad.
Impacto Social y Cultural	Fomento del turismo y la cultura, regeneración del espacio público, mejora en la calidad de vida urbana.	Mejora de la accesibilidad al transporte y la integración de diferentes actividades sociales y culturales en el centro urbano.	Generación de espacios públicos accesibles, apoyo a la cultura local y participación ciudadana en las actividades del centro cultural.
Resultados y Evaluación	Aumento del flujo de visitantes, revitalización económica del área.	Mejora en la conectividad urbana, mayor utilización de los espacios de la estación.	Aumento de la participación cultural y el uso del centro como espacio social y educativo.
Evaluación Comparativa	El proyecto revitaliza un mercado tradicional respetando su estructura mientras se introduce un nuevo propósito cultural y gastronómico.	La Estación de Atocha se convierte en un hub urbano multifuncional sin perder su relevancia histórica, adaptándose a nuevos tiempos y necesidades.	La Tertulia respeta la identidad cultural local mientras se adapta a una función contemporánea, generando un espacio de encuentro entre arte y comunidad.

Nota: Autoria propia

CONCLUSIONES GENERALES DEL OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Unanimidad en la reutilización del espacio: Existe un consenso general sobre la importancia de mantener viva la infraestructura del terminal a través de estrategias de reciclaje arquitectónico. Esto no solo reduce costos, sino que también impulsa soluciones sostenibles.

Visión de un espacio multifuncional: Los resultados apuntan a la necesidad de un terminal que combine funciones de transporte con actividades comerciales, recreativas y culturales, adaptándose a las necesidades de la comunidad.

Importancia de la sostenibilidad: Los entrevistados destacaron que el proyecto debe priorizar diseños sostenibles que incluyan áreas verdes y energías renovables, garantizando también la accesibilidad universal.

Desafíos y oportunidades: Aunque se identificaron retos como la congestión vial, también se perciben grandes oportunidades para mejorar la conectividad y fortalecer el tejido social y económico de Latacunga

DESARROLLO OBJETIVO 3

Establecer un modelo de reutilización mediante análisis urbanos, que permitan la adaptación de la infraestructura

La zona de estudio de esta tesis se ubica en **Latacunga, Ecuador**, específicamente en el área que ocupa el **Terminal Terrestre de Latacunga**, una infraestructura que quedará en desuso tras su traslado a una nueva ubicación, asi mismo, este espacio, actualmente un punto clave de movilidad, enfrenta problemas de **desconexión urbana, deterioro infraestructural y escasa integración con su entorno**. El terminal se encuentra rodeado de zonas comerciales, residenciales y vías principales, pero su configuración actual limita su aprovechamiento. La falta de planificación para su reutilización podría generar un **vacío urbano** con efectos negativos en la dinámica social y económica. La investigación propone el **reciclaje arquitectónico del terminal**, buscando su transformación en un espacio funcional que integre movilidad, comercio, cultura y recreación

Figura 27. Actividades desarrollo 3

OBJETIVO 3 · Establecer un modelo de reutilización que permita optimizar el entorno urbano, mediante el uso de metodologías de análisis urbano y plan masa

Actividades	Técnica	Procesamiento
Realizar un análisis del entorno inmediato-con-tetxo urbano de la zona de estudio	Análisis urbano	Mapeos
Establecer modelo de reutilización a partir de los análisis	Análisis de propuesta	Modelo de reutilización

Figura 28. Terminal Terrestre parte posterior

Nota: Autoria propia

DESCRIPCIÓN ZONA DE ESTUDIO

El área de estudio de esta tesis es Latacunga, Ecuador, bajo el ámbito del área que posee el Terminal Terrestre de Latacunga. Un espacio que no solo se convertirá en un lugar sin uso al ser confirmado un traslado en un futuro cercano, también enfrenta problemas de desconexión urbana, infraestructura deteriorada y espacio insuficiente para la integración urbana.

Asi pues, localizado actualmente en un punto neurálgico de movilidad, rodeado por áreas comerciales, residenciales y vías principales, la configuración actual del terminal lo limita, convirtiéndose en una zona muerta para uso.

Por tal motivo, la propuesta de investigación viene dada por la falta de planificación en la utilización del espacio en toda su extensión posible y el vacío que dejaría este espacio en caso de no ser empleado en actividades urbanas.

En resumen, la inacción acerca de lo que hacer con el terminal resultará en un campo de pies húmedos. El antiguo terminal, será rápidamente degradado y su presencia en el sitio solo conducirá a la inseguridad, la eliminación del comercio y la división del área. Argumentando a qué se debe priorizar y por qué,

ANÁLISIS DEL CONTEXTO

CONTEXTO SOCIAL

De acuerdo con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT), la parroquia Eloy Alfaro, ubicada en el cantón Latacunga, presenta una densidad poblacional de 457 habitantes por kilómetro cuadrado según datos de 2020. En el año 2010, la parroquia contaba con una población de 37. 052 personas, distribuidas en 16. 484 en el área urbana y 20. 568 en la zona periurbana (INEC, 2010, p. 34). Este número aumentó a 39. 865 habitantes en 2014, de los cuales 17. 735 residían en la parte urbana (PDOT, 2020, p. 72). Se estima que para 2026 la población alcanzará las 42. 086 personas, un crecimiento que representa un desafío para la infraestructura y el espacio urbano, especialmente en la zona del terminal terrestre.

DINÁMICA SOCIAL Y VULNERABILIDAD

Según el PDOT (2020, p. 45), la estructura demográfica del cantón Latacunga revela que el 41,7 % de la población son adultos de entre 30 y 64 años, mientras que los jóvenes de 18 a 29 años representan el 21,7 %. En la zona, es evidente la dependencia de actividades económicas informales, como el comercio y el transporte, especialmente en las inmediaciones del terminal terrestre, donde muchas familias luchan por subsistir a pesar de las limitaciones económicas y de infraestructura.

Figura 29. Población total

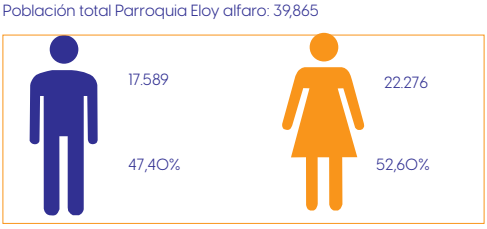


Figura 30. Crecimiento poblacional

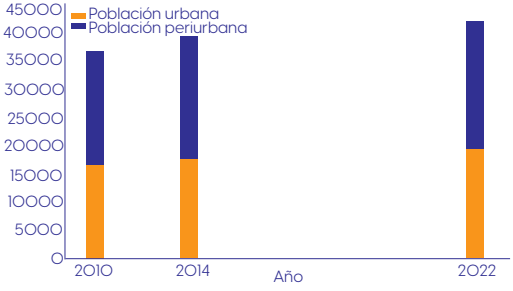
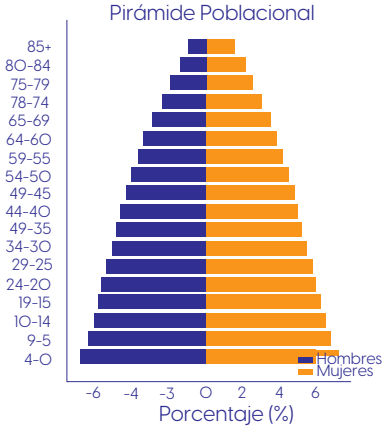


Figura 31. Piramide poblacional



CONTEXTO ECONÓMICO

La parroquia Eloy Alfaro, situada en el área urbana del cantón Latacunga, presenta una economía que se sostiene principalmente por el comercio, el cual se concentra en puntos estratégicos como el terminal terrestre de la ciudad.

Este sector se erige como un eje crucial de actividades económicas tanto formales como informales. Según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT), en el terminal y sus alrededores habita una considerable población de comerciantes informales, que suma aproximadamente 1,000 personas.

De esta cifra, un 47% son residentes locales y un 53% provienen de otras ciudades, quienes aprovechan la intensa afluencia de peatones, especialmente durante los días de feria.

El comercio informal, que está constituido en un 65,8% por mujeres, muchas de las cuales son casadas, surge como respuesta a la falta de empleo formal y se percibe como una actividad lucrativa.

Estas comerciantes suelen establecerse en las cercanías del terminal terrestre, utilizando triciclos, carretas o puestos improvisados para ofrecer alimentos y productos básicos.

A pesar de su carácter informal, el terminal terrestre se ha consolidado como un punto estratégico de intercambio comercial que sustenta la economía local de Eloy Alfaro.

Figura 32. N de personas en calidad de informalidad

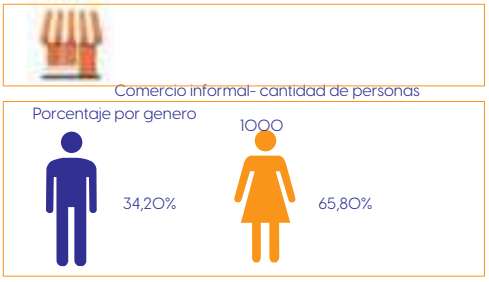


Figura 33. Focos de trabajo informal

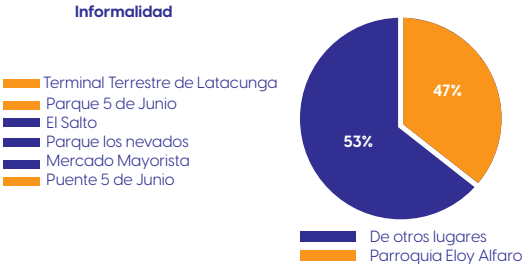


Figura 34. Chugchucaras

Nota: Fuente Pinterest

CONTEXTO IDEOLÓGICO Y CULTURAL

Eloy Alfaro refleja la rica identidad cultural de Latacunga, caracterizada por la armoniosa convivencia entre tradiciones indígenas y mestizas. El terminal terrestre, además de ser un lugar de constante movimiento, se convierte en un espacio donde convergen las diversas expresiones culturales de la parroquia. En sus alrededores, los visitantes pueden disfrutar de la riqueza gastronómica local, con platillos emblemáticos como las chugchucaras y las tortillas de maíz, que se ofrecen en pequeños puestos y restaurantes cercanos.

Festividades como la Mama Negra, reconocida a nivel nacional, refuerzan la identidad cultural de la parroquia, atrayendo tanto a habitantes locales como a visitantes que transitan por el terminal. Estas celebraciones destacan la diversidad étnica y las tradiciones arraigadas en Eloy Alfaro, promoviendo una amalgama de cultura, comercio y turismo.

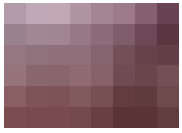
CONTEXTO FÍSICO-AMBIENTAL

En el ámbito físico-ambiental, Eloy Alfaro está implementando un ambicioso plan para integrar infraestructura verde en el entorno del terminal terrestre como parte de su proceso de transformación urbana. Se pone un especial énfasis en la incorporación de especies vegetales adaptadas al clima de Latacunga, con el propósito de desarrollar áreas verdes funcionales que no solo aporten al medio ambiente, sino que también mejoren la calidad de vida de sus habitantes.

Este proyecto contempla la creación de caminerías, jardineras y espacios recreativos que buscan, además de realzar la estética urbana, fomentar la biodiversidad en la zona. Se prevé la ubicación estratégica de árboles frondosos y plantas nativas, cuyo papel será crucial para mitigar la contaminación, regular la temperatura y ofrecer sombra en un área caracterizada por su intenso flujo vehicular y peatonal.

Asimismo, esta propuesta de infraestructura verde tiene como objetivo reconectar a la comunidad con su entorno natural, creando espacios de recreación que contribuyan al bienestar físico y mental de los ciudadanos. La transformación del terminal terrestre se inscribe dentro de un enfoque holístico de sostenibilidad, donde la planificación urbana y la ecología convergen, posicionando a Eloy Alfaro como un modelo de urbanismo ambientalmente responsable.

Tabla 45. Infraestructura verde actual

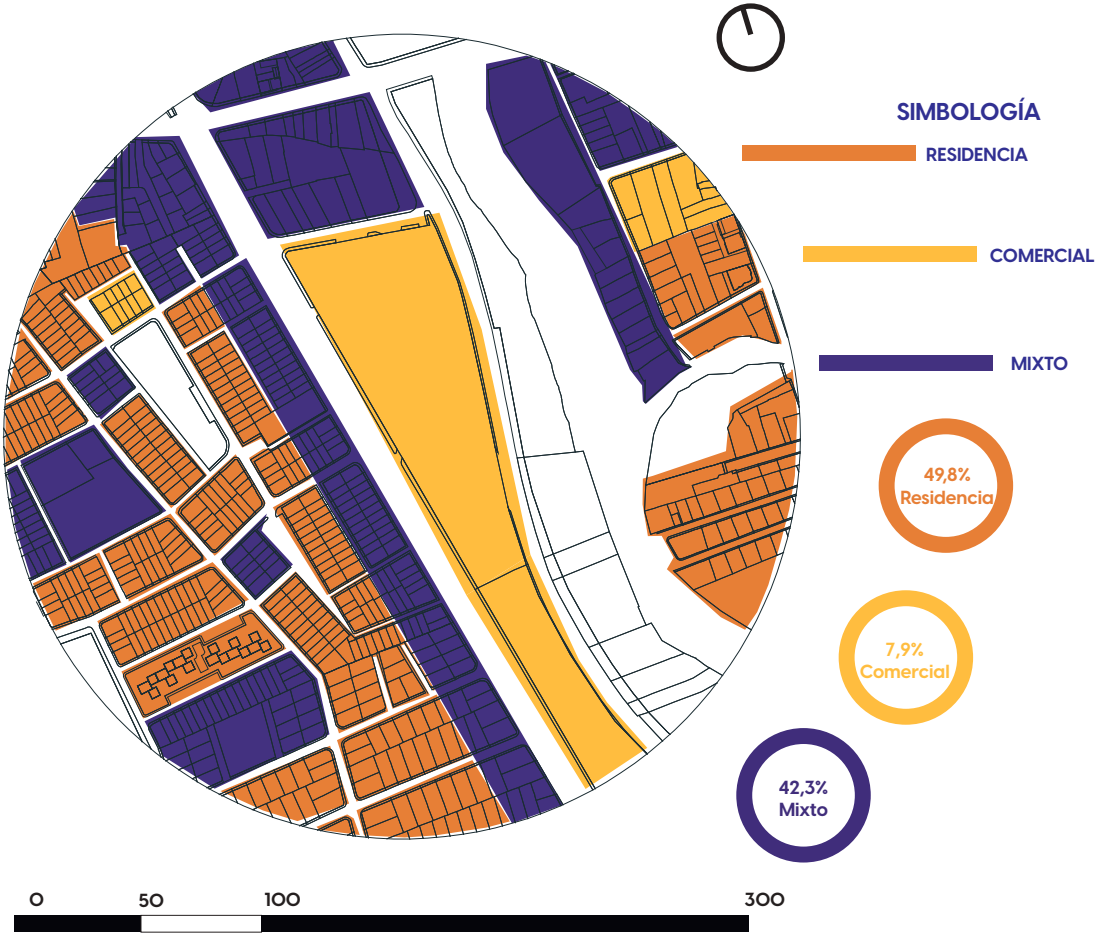
TABLA VEGETACIÓN (REUTILIZACIÓN) ESPECIES		
Tipo	**Descripción**	**Clasificación**
Amapolita silvestre 	Da color a espacios-sombríos, en aceras yparques, cercas vivas,así mismo limpia el aireDimen-sion de hoyadoO,4O x O,4Ox O,4O	Arbusto ornamental Altura máxima- 3 a 4 m
Tilo	Resistenciaa la sequía, rapido crecimiento, previene la contaminación ambiental Dimension de hoyado O,4O x O,4Ox O,4O	Árbol pequeño Altura máxima- 5 a 15 m
Palma cica	Tiene crecimiento rapido, resiste a las heladas, apto para ambientes secos y templados Dimension de hoyado O,4O x O,4Ox O,4O	Árbol ornamental Altura máxima- 3 a 6 m
Crotón de jardín	Apto paravarios tipos de suelo, crecimiento rápido, uso en áreas verdes,avenidas,entre otros, temperaturas bajas y altas Dimension de hoyado O,4O x O,4Ox O,4O	Arbusto ornamental Altura máxima- 1 a 3m
Lavanda	Resistencia temperaturas bajas, altocrecimiento,usado en parques Dimension de hoyado O,3O x O,4Ox O,3O	Planta ornamenta Altura máxima- O,6O a O,9O m

ANÁLISIS URBANO- ALTURA DE EDIFICACIONES

Figura 35. Altura de edificaciones

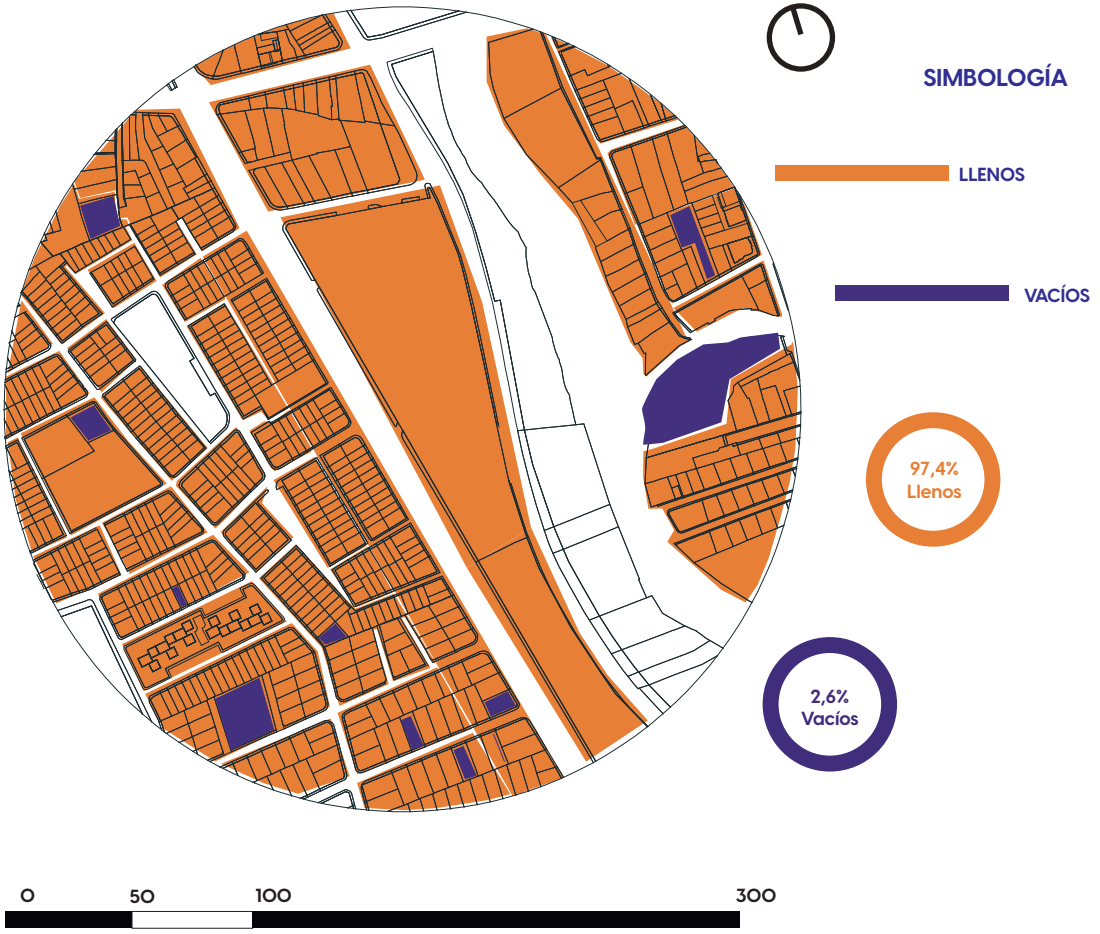
ANÁLISIS URBANO- USO DE SUELO

Figura 36. Uso de suelo



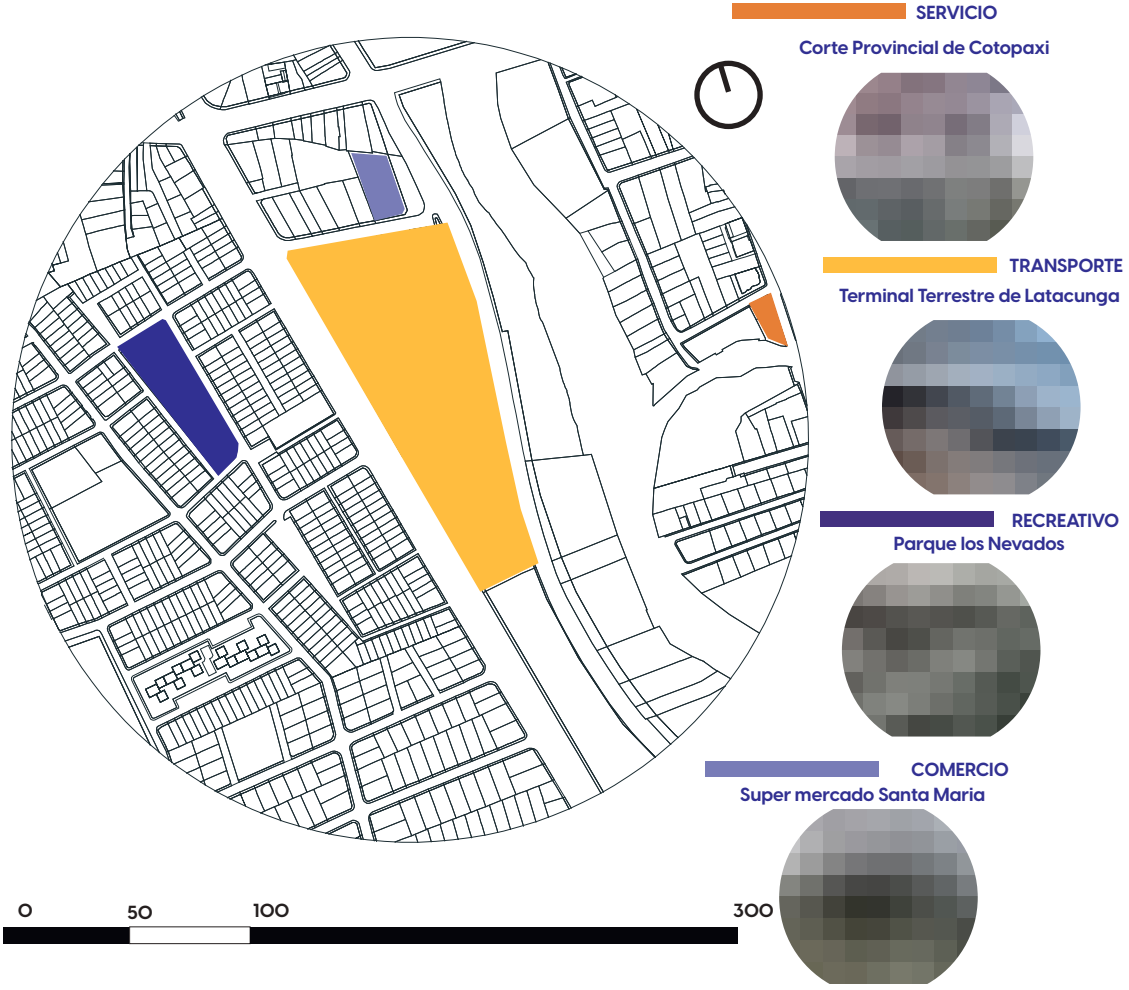
ANÁLISIS URBANO- LLENOS Y VACIOS

Figura 37. Mapeo de llenos y vacíos



ANÁLISIS URBANO- EQUIPAMIENTOS

Figura 38. Mapeo de equipamientos



ANÁLISIS URBANO- SISTEMA VÍAL

Figura 39. Mapeo sistema víal

SIMBOLOGÍA

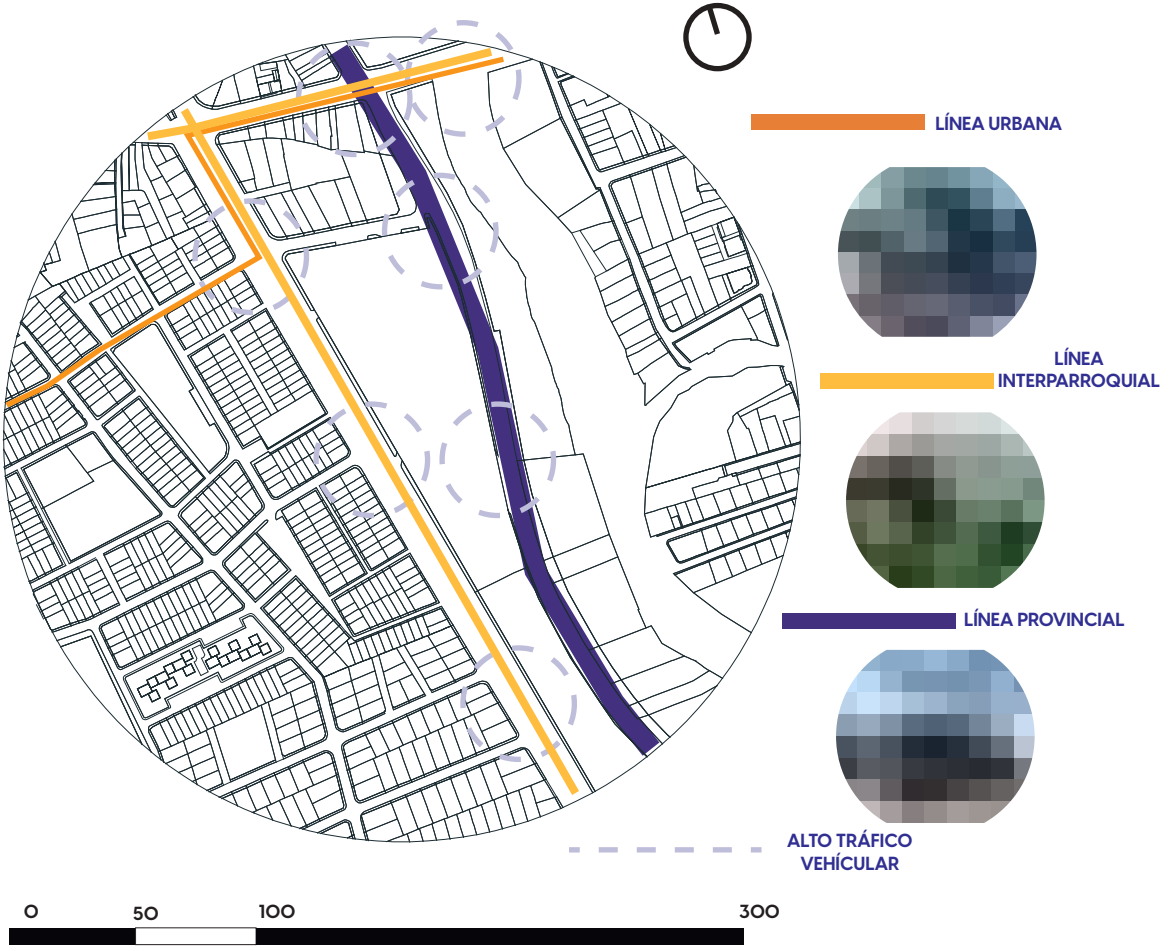
VÍAS ARTERIALES

VÍAS LOCALES

VÍAS COLECTORAS

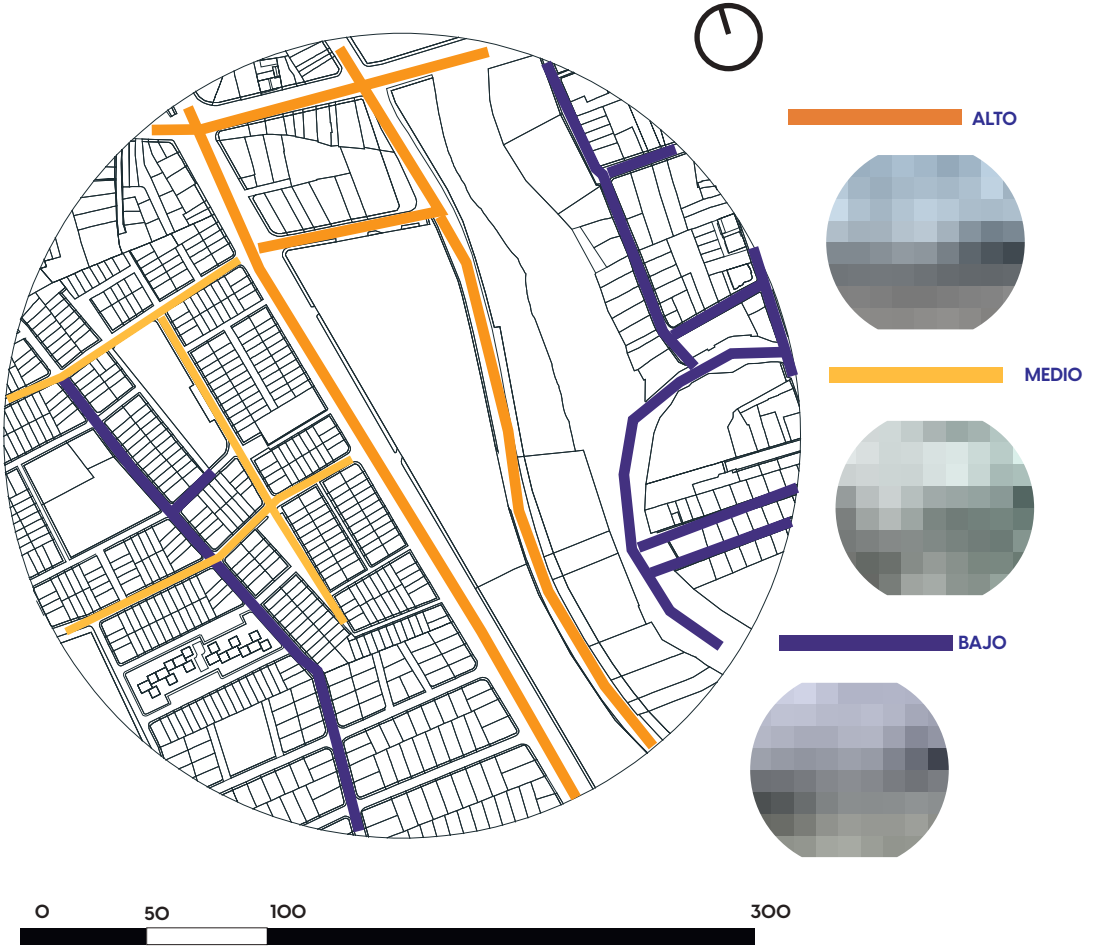
ANÁLISIS URBANO- LÍNEAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Figura 40. Mapeo Sistema público



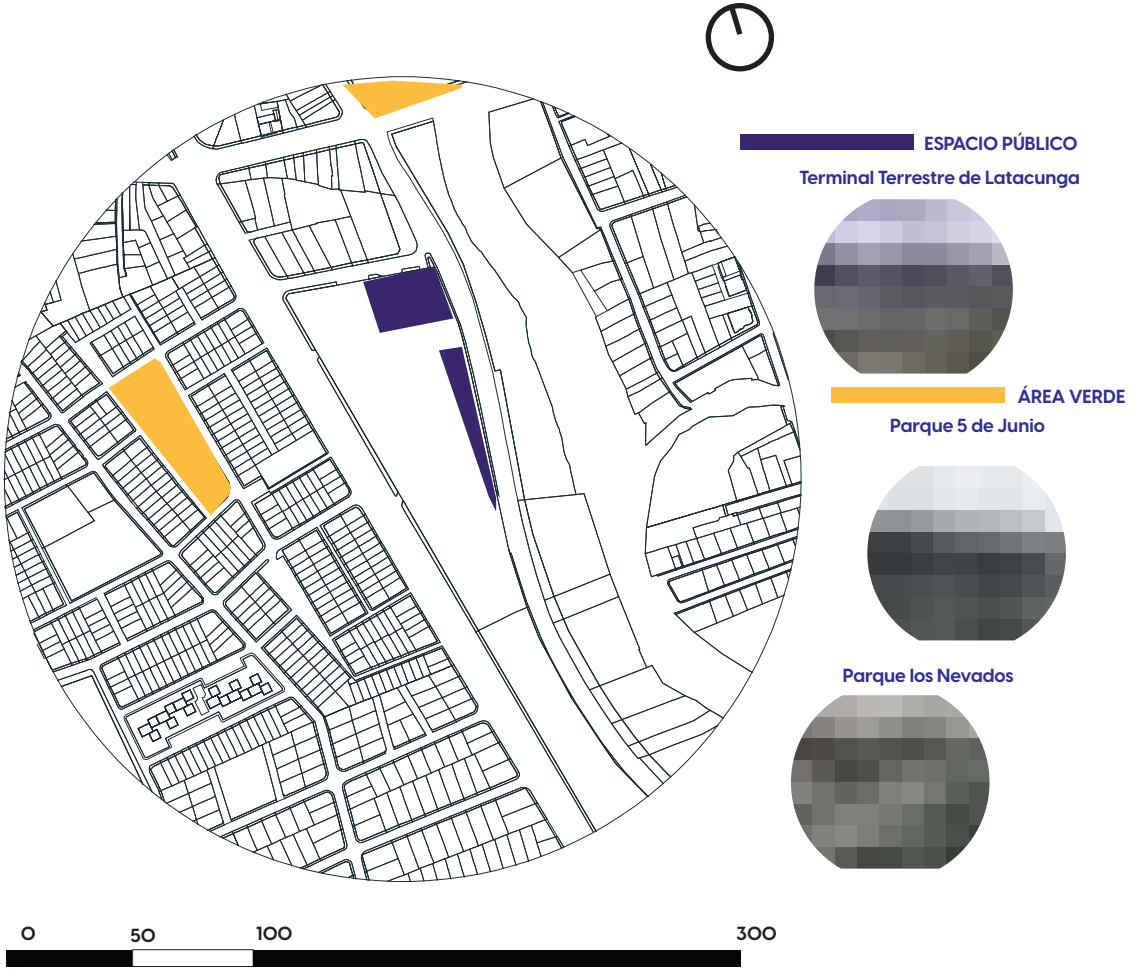
ANÁLISIS URBANO- FLUJO VEHÍCULAR Y PEATONAL

Figura 41. Mapeo de flujos vehículares y peatonales



ANÁLISIS URBANO- ÁREAS VERDES

Figura 42. Mapeo áreas verdes



Nota: Autoria propia

PROPUESTA DE UN MODELO DE REUTILIZACIÓN

La propuesta para un modelo de reutilización tiene como objetivo transformar la infraestructura actual del terminal terrestre de Latacunga, adaptándola a nuevos usos funcionales y sostenibles es decir, este enfoque está fundado en principios de reciclaje arquitectónico, optimizando el espacio y preservando la estructura original, asi pues, se pretende también integrar el terminal al entorno urbano, mejorando la conectividad y accesibilidad, así como creando espacios multifuncionales que incluyan áreas comerciales, culturales y recreativas

1. LINEAMIENTOS DEL MODELO

1. Flexibilidad y Adaptabilidad: El diseño debe ser flexible y adaptable, permitiendo la evolución del terminal a lo largo del tiempo donde, la reutilización debe contemplar la posibilidad de transformación en los usos funcionales del espacio, asegurando que el edificio pueda responder a futuras demandas urbanas y sociales sin comprometer su estructura fundamental

2. Integración con el Tejido Urbano: Es esencial que el modelo conecte el terminal con su entorno urbano, mejorando la movilidad peatonal, vehicular y ciclista asi mismo, se deberán crear nuevas rutas de acceso que vinculen el terminal con otros puntos destacados de la ciudad, como centros comerciales, zonas residenciales y centros educativos.

3. Inclusión Social y Accesibilidad: El diseño ha de ser inclusivo, garantizando el acceso para todas las personas, sin importar su condición física.

4. Creación de Espacios Públicos Multifuncionales: Es necesario reconfigurar el terminal para albergar espacios públicos multifuncionales que se puedan utilizar para actividades culturales, recreativas y comerciales.

5. Generación de Actividad Económica Local: La propuesta debe considerar la creación de espacios comerciales, servicios públicos y actividades que favorezcan la generación de empleo local y la reactivación de la economía en la zona.

Tabla 46. Ficha de Análisis: Posibles Usos y Estrategias

Aspecto	Descripción
Posibles Usos	- Nodo intermodal de transporte.
	- Áreas comerciales para emprendedores locales.
	- Espacios recreativos y culturales.
	- Zonas verdes y de esparcimiento.
Estrategias Aplicables	- Reciclaje arquitectónico mediante la reutilización de estructuras existentes.
	- Integración de transporte urbano y rural mediante infraestructura compartida.
	- Creación de espacios multifuncionales adaptables.
Aplicativo	- Implementación de energías renovables (paneles solares, iluminación LED).
	- Rediseñar el terminal para funcionar como un centro de conectividad que fomente la cohesión social.
	- Incorporar zonas de esparcimiento que mejoren la calidad de vida de los usuarios y habitantes cercanos.
¿Por qué?	- El terminal terrestre actual cuenta con una infraestructura sólida, lo que permite aprovechar sus recursos existentes en lugar de construir desde cero.
	- Es una oportunidad para revitalizar un espacio clave de Latacunga y adaptarlo a las demandas contemporáneas.
Beneficio	- Aumenta la movilidad y conectividad urbana.
	- Promueve la sostenibilidad ambiental mediante la reducción de residuos de construcción.
	- Impulsa la economía local al crear espacios para emprendimientos.
	- Mejora la cohesión social al ofrecer espacios inclusivos y accesibles para todos.

Tabla 47. Resultado: Propuestas de intervención del

No.	Propuesta de Intervención	Descripción	Impacto Esperado
1	**Rehabilitación de estructuras existentes**	Aprovechar las estructuras y materiales del terminal original, reforzando elementos clave para mantener la esencia del lugar mientras se adapta a nuevas funciones.	Reducción de residuos, mantenimiento de la identidad histórica del terminal.
2	**Creación de un edificio de uso mixto y espacios públicos multifuncionales**	Desarrollar un edificio que combine funciones comerciales, residenciales y de servicios, junto con espacios públicos abiertos y versátiles, como plazas o áreas de recreación.	Fomento de la actividad económica local, integración social y revitalización urbana.
3	**Integración de sistemas de transporte**	Implementar carriles exclusivos para bicicletas, conectando el terminal con otras áreas de la ciudad.	Fomento de la movilidad, mejora de la conectividad urbana.
4	**Diseño de un centro comunitario e inclusivo**	Crear espacios adaptados para personas con discapacidades, incorporando rampas, señalización accesible y zonas de actividades inclusivas.	Mejora de la accesibilidad, integración social de personas con discapacidad.
5	**Reciclaje arquitectónico y adaptación de fachadas para nuevos usos**	Transformar las fachadas del terminal utilizando materiales reciclados o recuperados, adaptando su estética para nuevos usos sin perder la coherencia con el entorno urbano.	Revitalización estética, integración visual del terminal al contexto urbano.

Tabla 48. Ficha vegetación reutilizable d especies

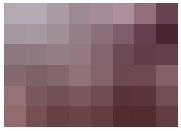
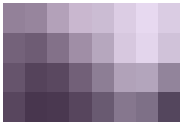
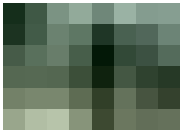
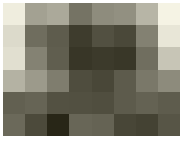
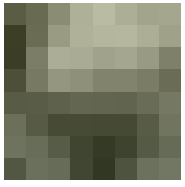
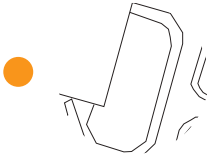
TABLA VEGETACIÓN (REUTILIZACIÓN) ESPECIES		
Tipo	**Descripción**	**Clasificación**
Amapolita silvestre 	Da color a espacios-sombríos, en aceras yparques, cercas vivas,así mismo limpia el aireDimen-sion de hoyadoO,4O x O,4Ox O,4O	Arbusto ornamental Altura máxima- 3 a 4 m
Tilo	Resistenciaa la sequía, rapido crecimiento, previene la contaminación ambiental Dimension de hoyado O,4O x O,4Ox O,4O	Árbol pequeño Altura máxima- 5 a 15 m
Palma cica	Tiene crecimiento rapido, resiste a las heladas, apto para ambientes secos y templados Dimension de hoyado O,4O x O,4Ox O,4O	Árbol ornamental Altura máxima- 3 a 6 m
Crotón de jardín	Apto paravarios tipos de suelo, crecimiento rápido, uso en áreas verdes,avenidas,entre otros, temperaturas bajas y altas Dimension de hoyado O,4O x O,4Ox O,4O	Arbusto ornamental Altura máxima- 1 a 3m
Lavanda	Resistencia temperaturas bajas, altocrecimiento,usado en parques Dimension de hoyado O,3O x O,4Ox O,3O	Planta ornamenta Altura máxima- O,6O a O,9O m

Tabla 49. Ficha incorporación de vegetación

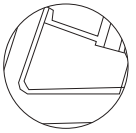
TABLA VEGETACIÓN (INCORPORACIÓN) ESPECIES		
Tipo	**Descripción**	**Clasificación**
Jaracandá 	Resistencia a la contaminación urbanaconraicesno invasoras Dimension de hoyado O,4O x O,4Ox O,4O	Árbol ornamental Altura máxima- 2 a 5 m
Laurel 	Resistencia a la sequía, rapido crecimiento, Dimension de hoyado O,4O x O,4Ox O,4O	Árbol pequeño Altura máxima- 5 a 15 m
Calisterna rojo 	Tiene crecimiento rapido, resiste a las heladas, apto para ambientes secos y templados Dimension de hoyado O,4O x O,4Ox O,4O	Árbol ornamental Altura máxima- 3 a 6 m
Calisterna blanca	Apto paravarios tipos de suelo, crecimiento rápido, uso en áreas verdes,avenidas,entre otros Dimension de hoyado O,4O x O,4Ox O,4O	Arbusto ornamental Altura máxima- 4 a 10 m
Calita Blanca 	Resistencia a la humedad,ayudana limpiar el aire,urbana con raíces no invasoras Dimension de hoyado O,4O x O,4Ox O,4O	Planta ornamenta Altura máxima- O,6O a O,9O m

MODELO DE REUTILIZACIÓN

Figura 43. Modelo de reutilización

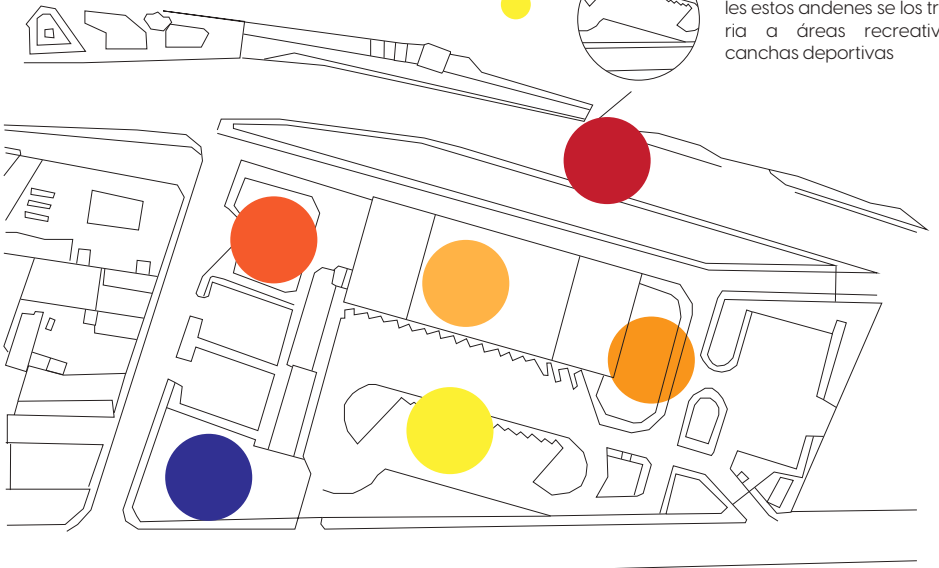


Como reutilización se desea replantear el espacio verde para una área de descanso con mobiliario urbano

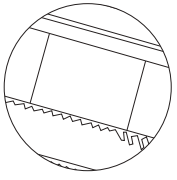


Espacio no utilizado, como reutilización se volveria una área verde-recreativa

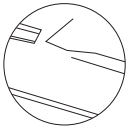
Al ya no existir buses inter provinciales estos andenes se los trasnformaria a áreas recreativas como canchas deportivas



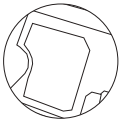
Linea de ferrocarríl



La infraestructura como tal se lo reutilizaria como centro comercial. y nodo intermodal



La vía principal al no tener cuidado o mantenimiento y signos de abandono por autoridades, se lo revitalizara

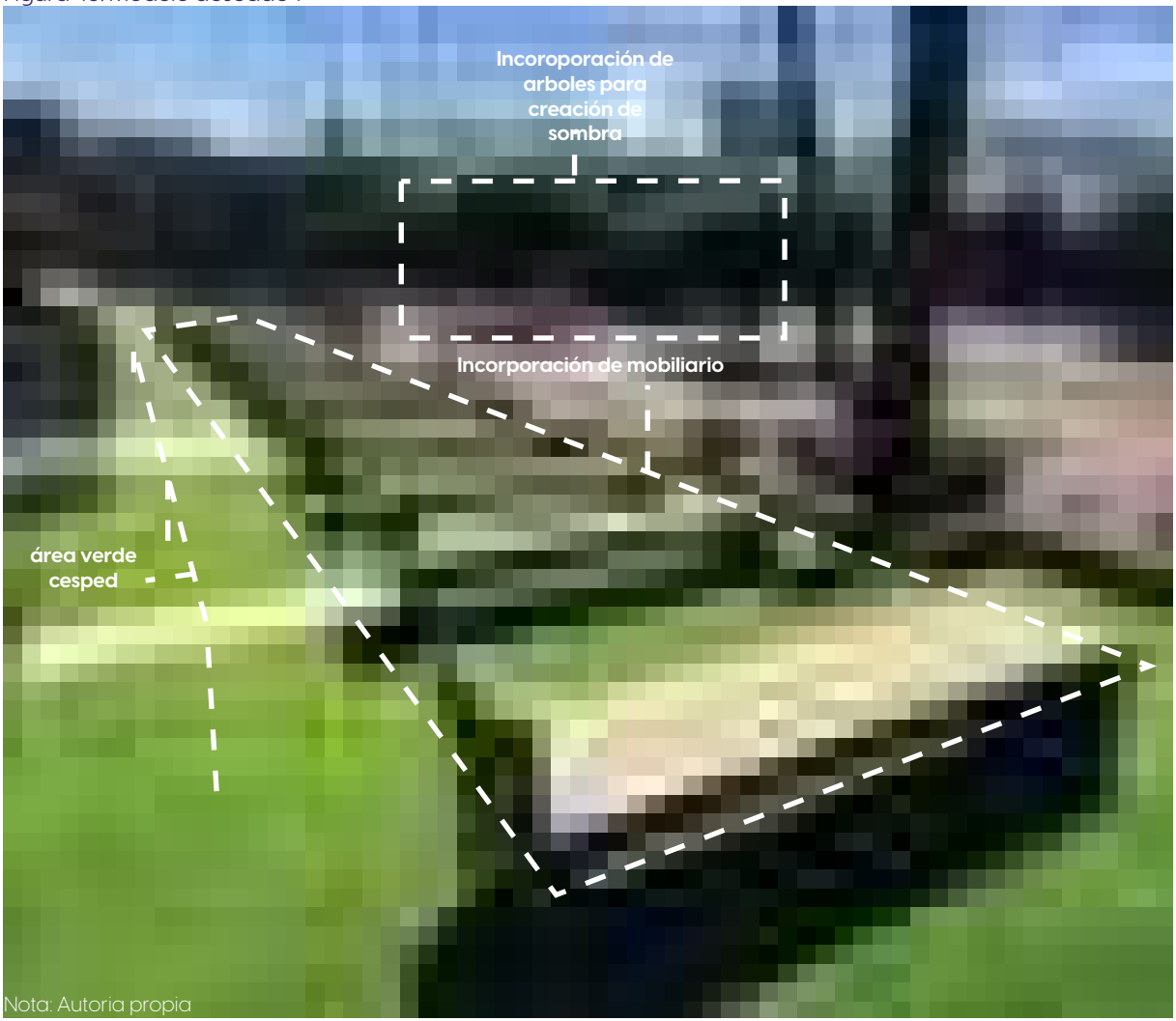


La área verde existente se lo reutilizaria como jdardin externo, revitalizandolo con nuevos elementos

Figura 44. Modelo actual 1

Nota: Autoria propia

Figura 45. Modelo deseado 1

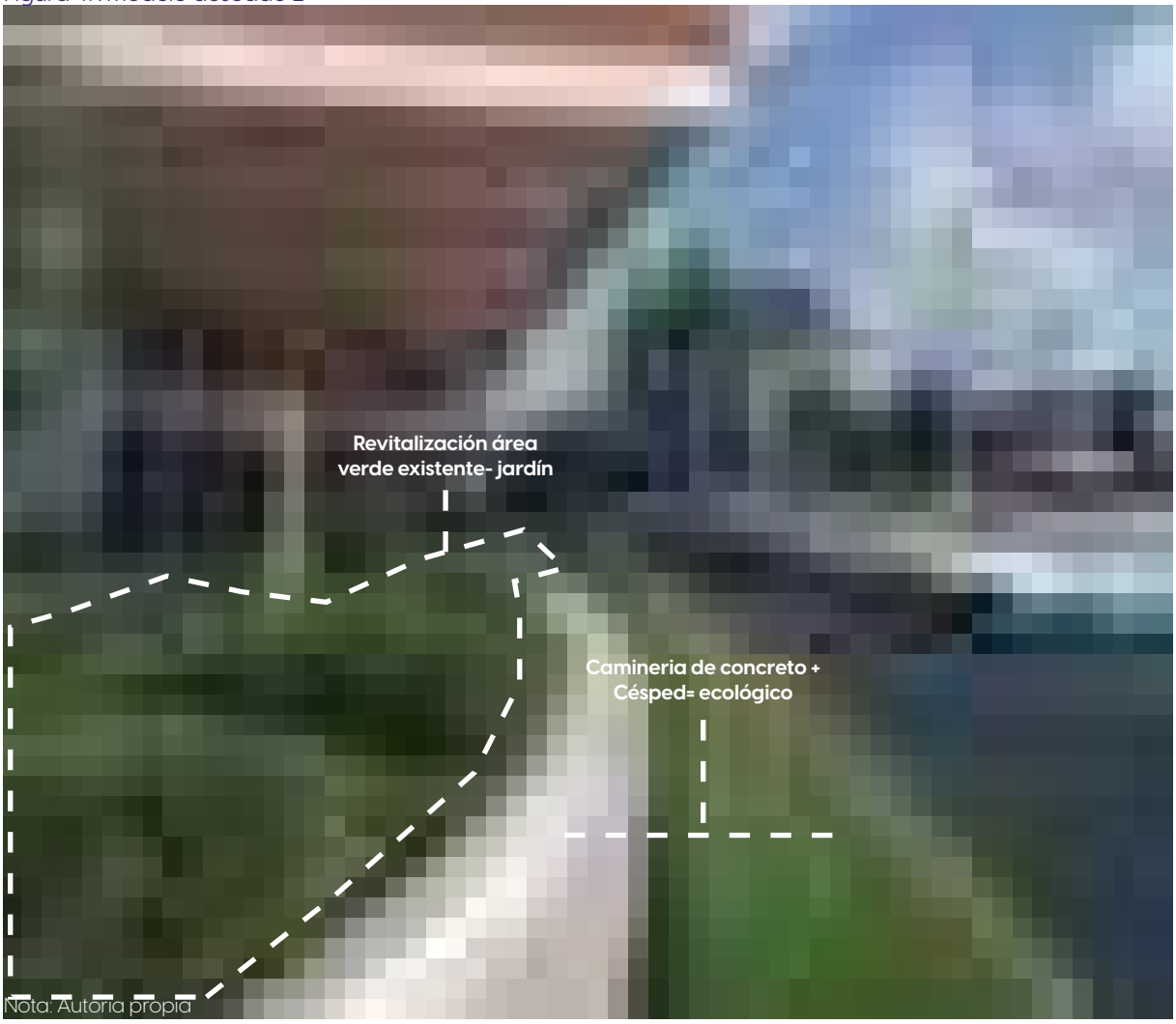


Nota: Autoria propia

Figura 46. Modelo actual 2

Nota: Autoria propia

Figura 47. Modelo deseado 2

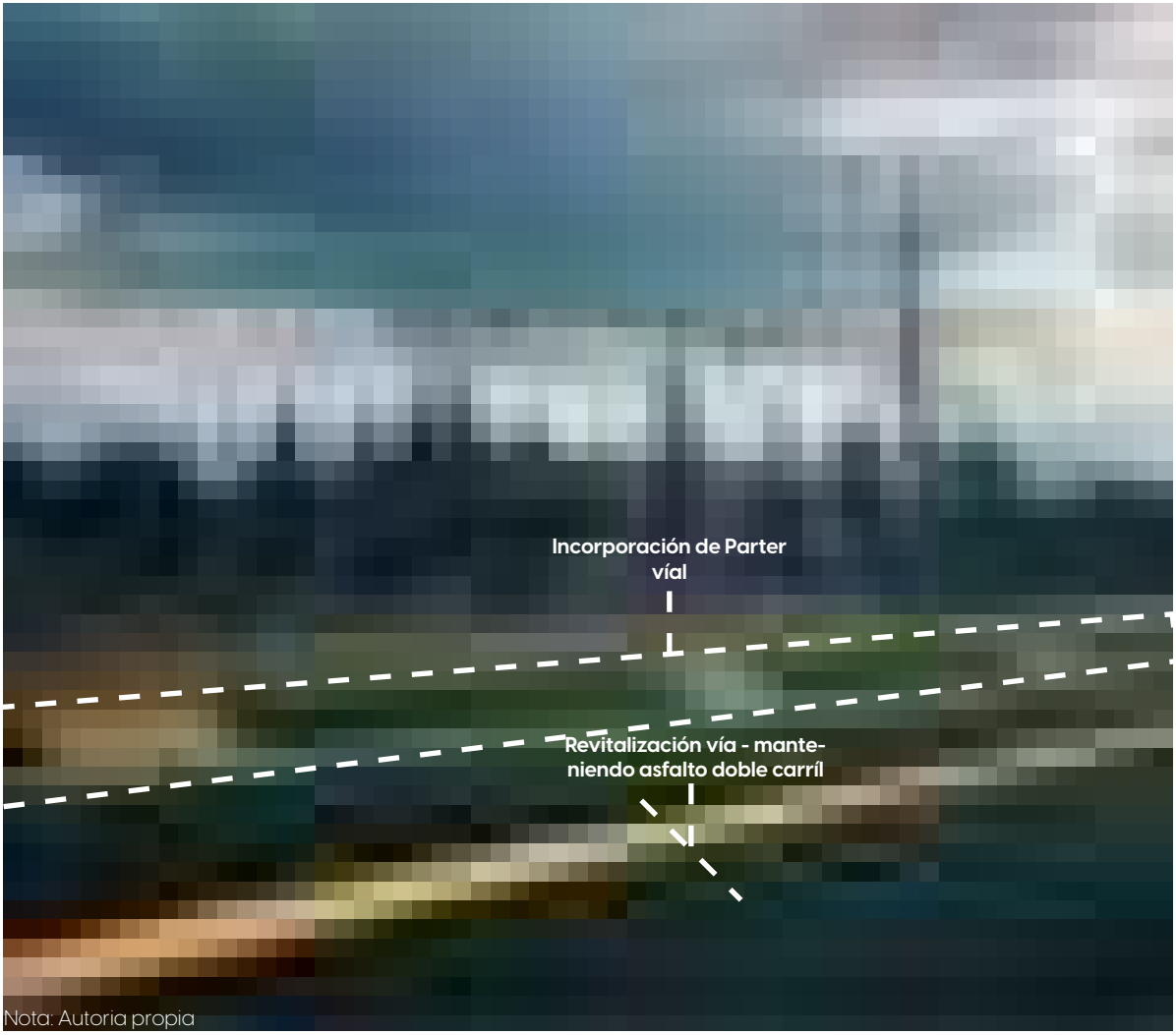


Nota: Autoría propia

Figura 48. Modelo actual 3

Nota: Autoria propia

Figura 49. Modelo deseado 3

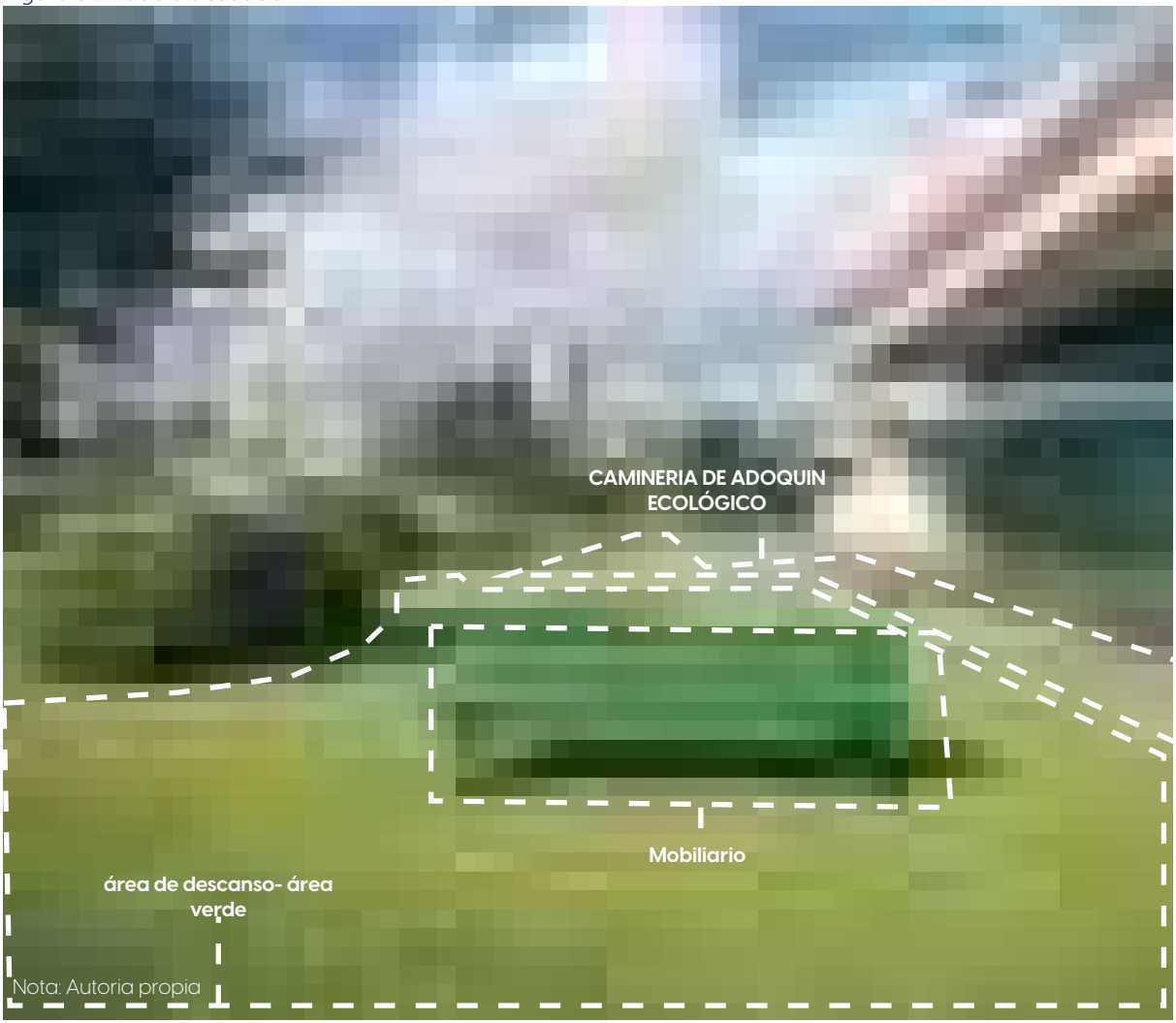


Nota: Autoria propia

Figura 50. Modelo actual 4

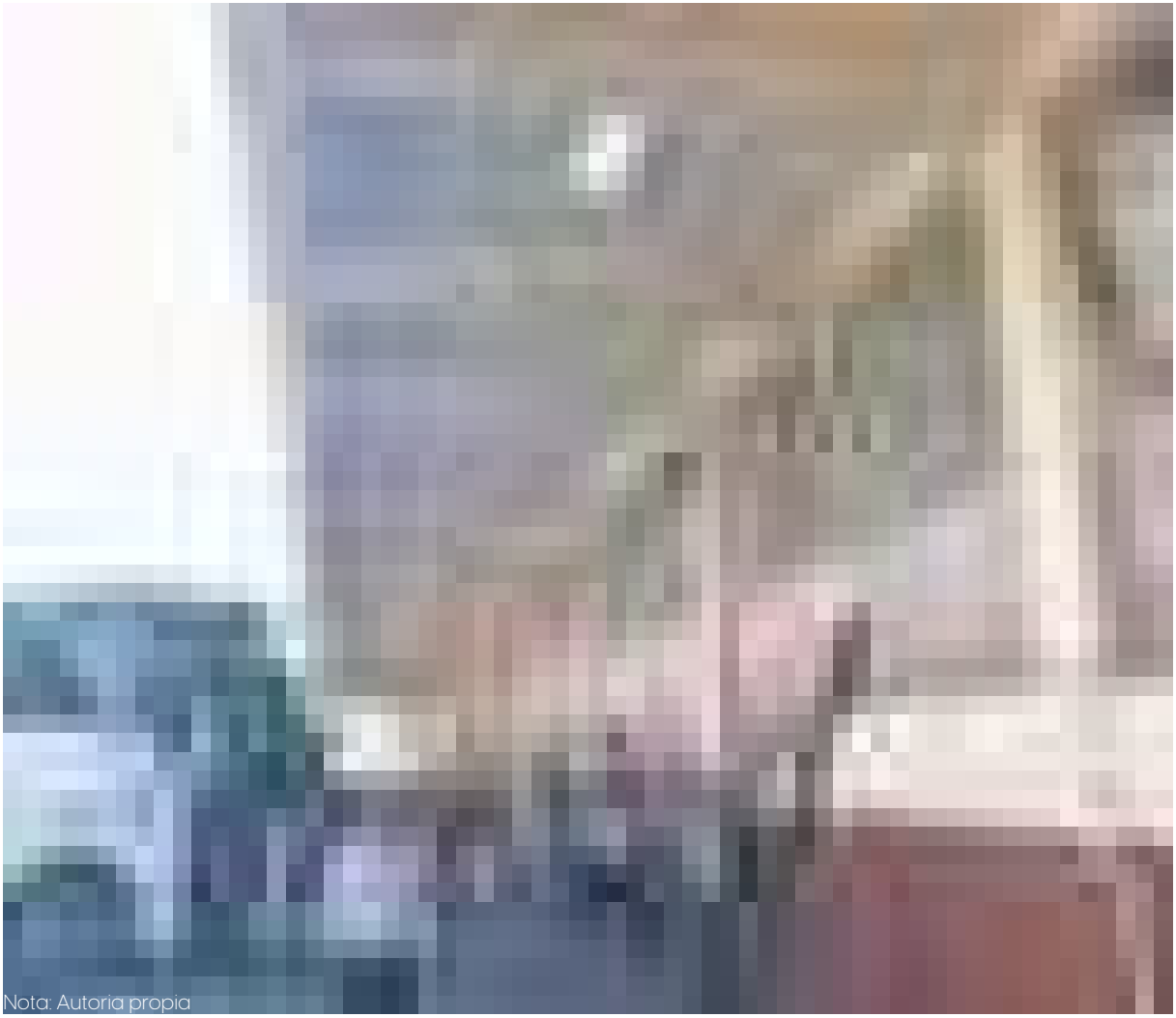
Nota: Autoria propia

Figura 51. Modelo deseado 4



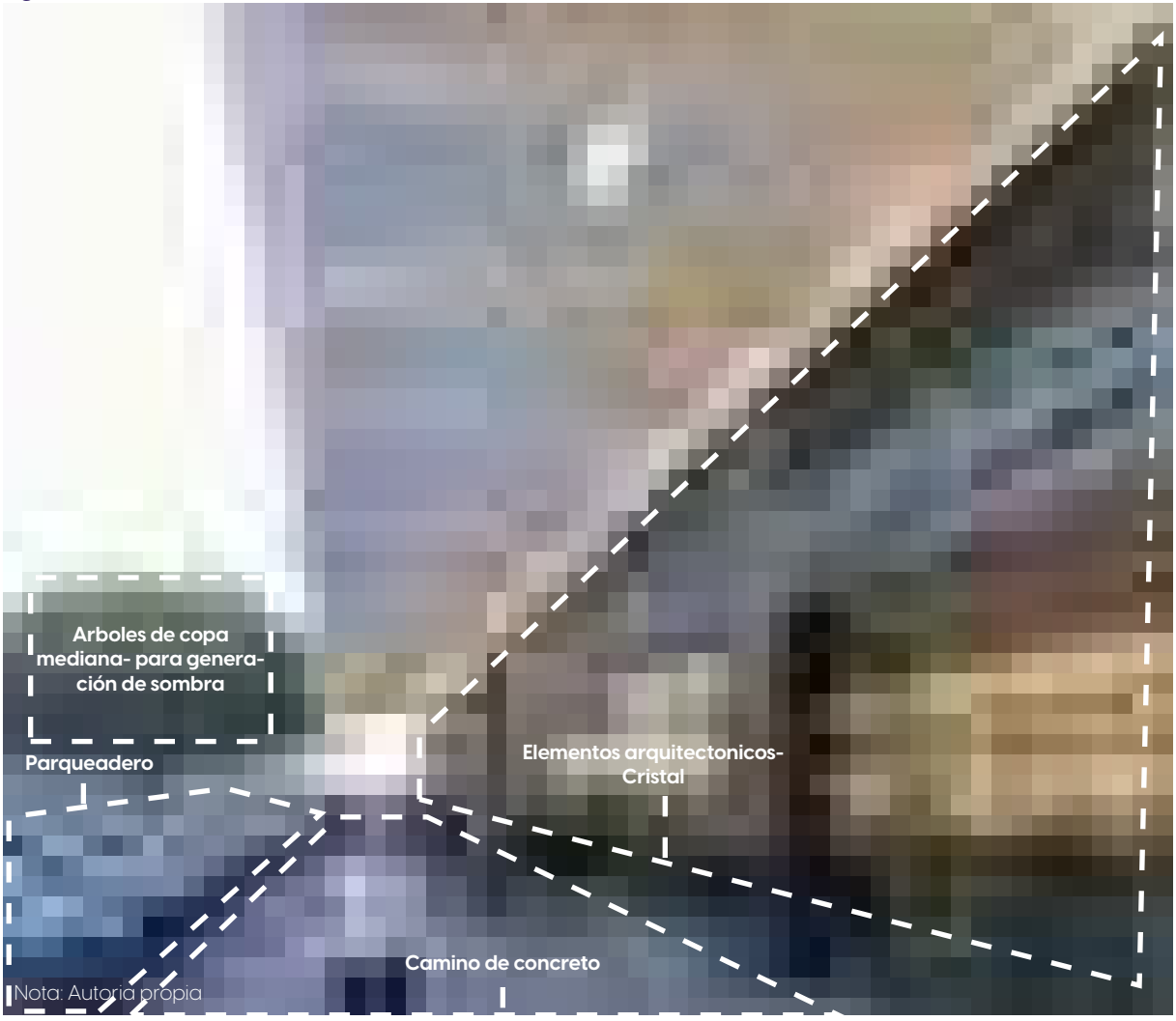
Nota: Autoria propia

Figura 52. Modelo actual 5



Nota: Autoria propia

Figura 53. Modelo deseado 6

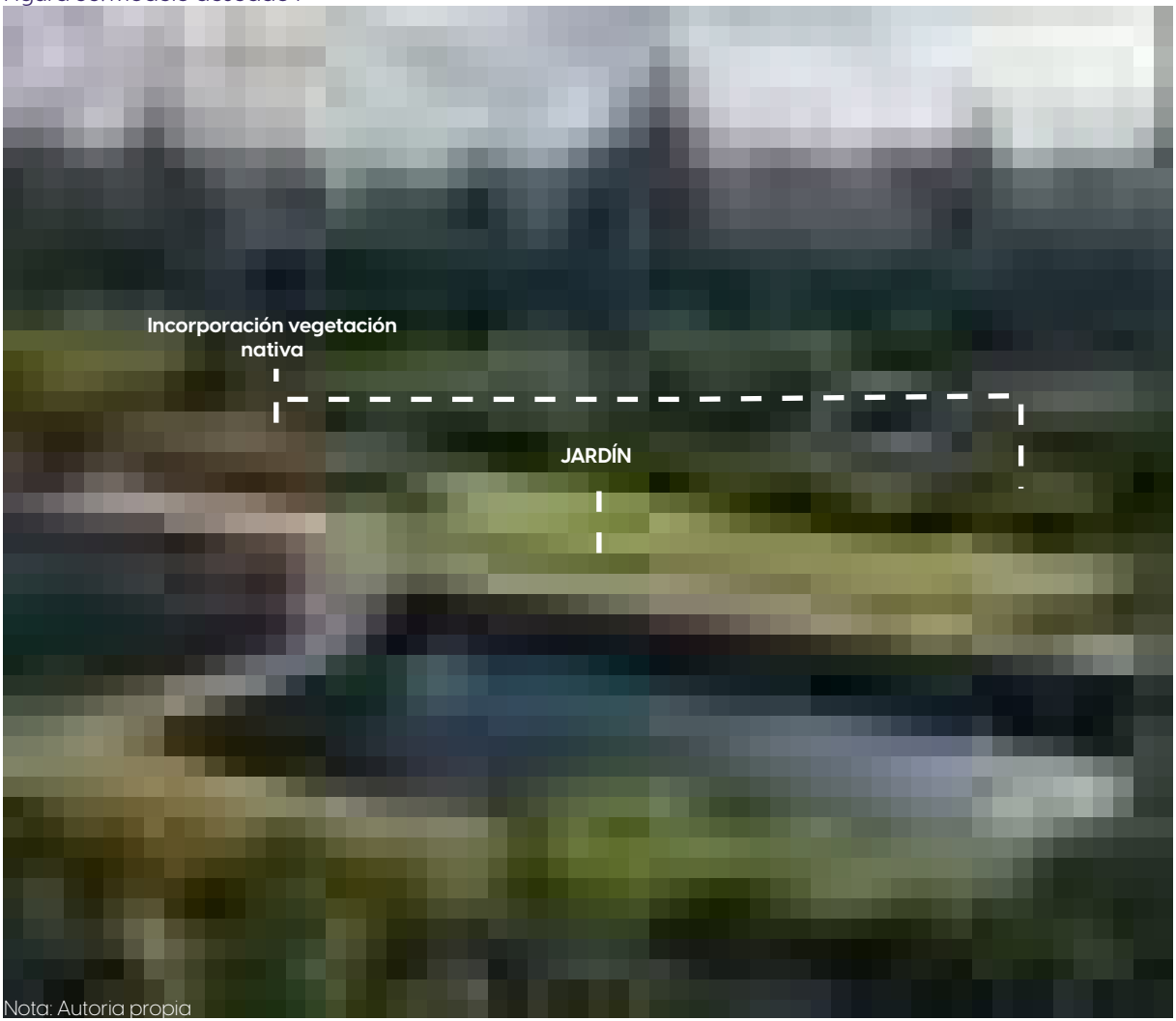


Nota: Autoria propia

Figura 54. Modelo actual 7

Nota: Autoria propia

Figura 55. Modelo deseado 7



Nota: Autoria propia

Figura 56. Modelo actual 8

Nota: Autoria propia

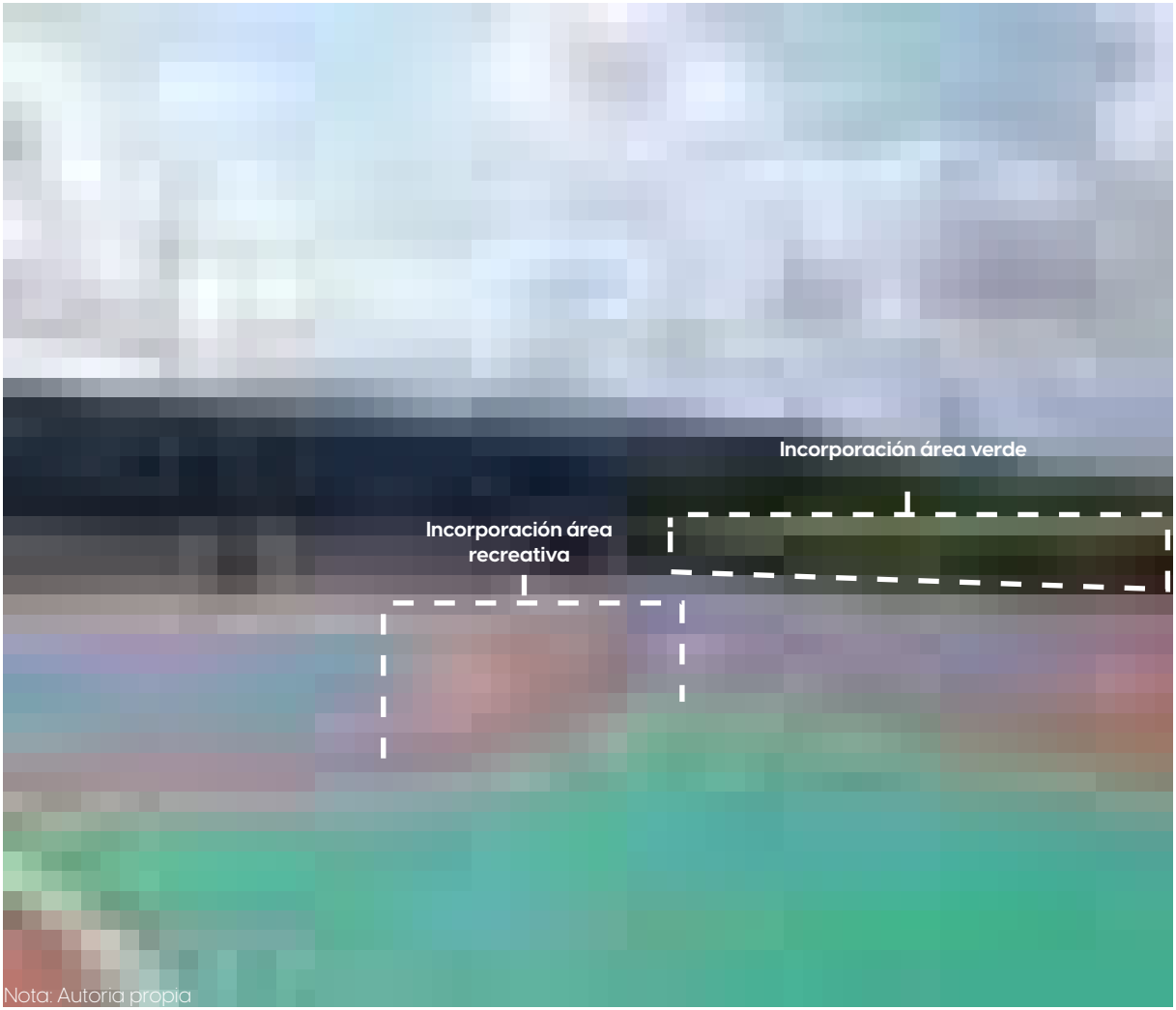
Figura 57. Modelo deseado 8

Nota: Autoria propia

Figura 58. Modelo actual 9

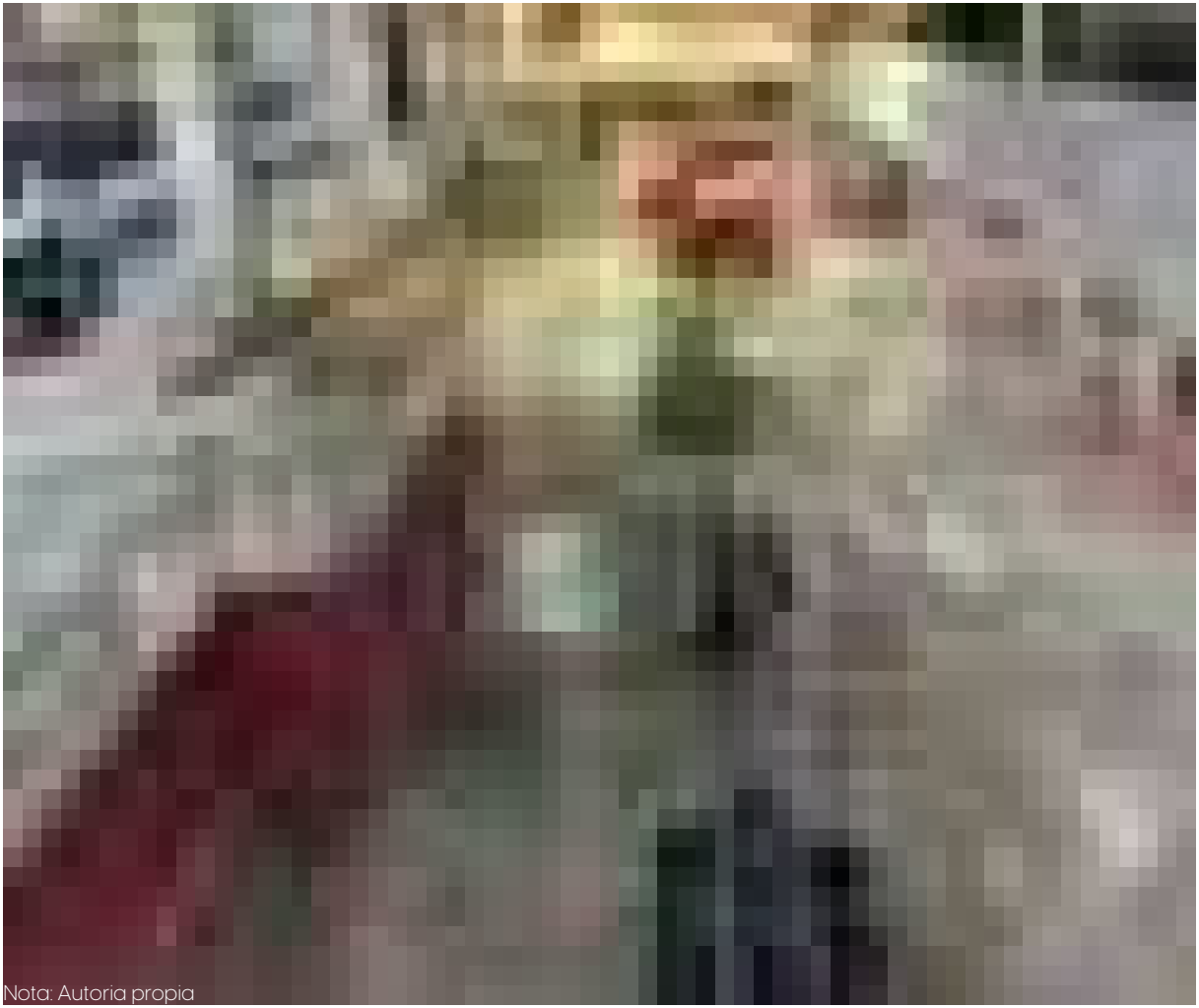
Nota: Autoria propia

Figura 59. Modelo deseado 9



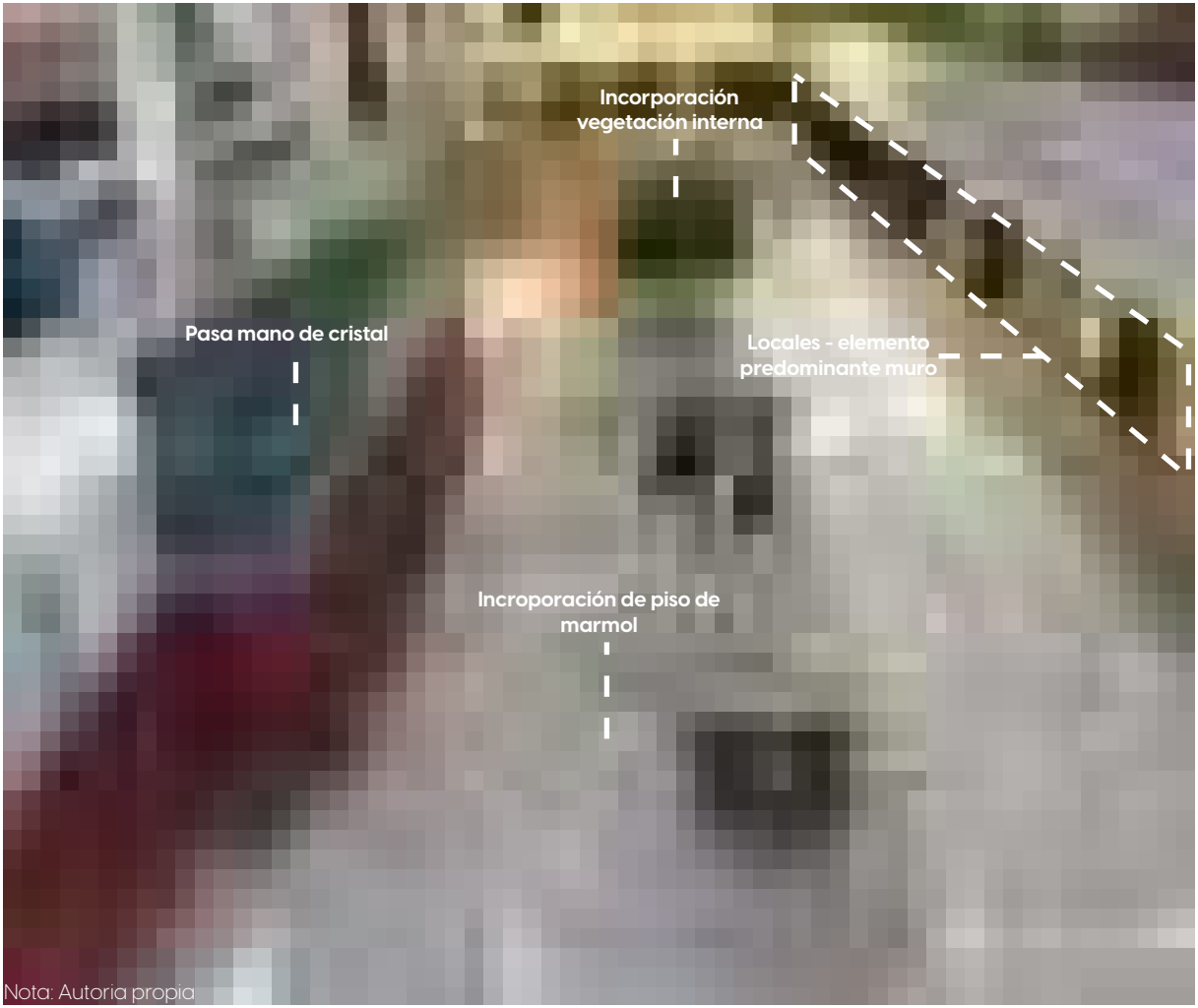
Nota: Autoria propia

Figura 60. Modelo actual 10



Nota: Autoria propia

Figura 61. Modelo deseado 10



Nota: Autoria propia

PLAN DE GESTIÓN

Adaptación Arquitectónica y Urbana del Terminal Terrestre de Latacunga a partir del Reciclaje Arquitectónico

1. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

La iniciativa surge ante el futuro desuso del terminal terrestre de Latacunga, lo cual provocará un vacío urbano que afecta la conectividad, el entorno construido y la calidad del espacio público. Ante esta realidad, la gestión del proyecto se justifica como una acción necesaria para mitigar el deterioro urbano, a través del aprovechamiento de una infraestructura existente, mediante estrategias de reciclaje arquitectónico.

2. ORIGEN DE LA INICIATIVA

La idea nace desde el ámbito académico como respuesta a una problemática real y vigente. A través del enfoque proyectual de la tesis, se propone explorar soluciones viables que pueden convertirse en modelos aplicables a otras ciudades que enfrentan situaciones similares de abandono infraestructural.

3. ENTE RESPONSABLE DE LA GESTIÓN

En el contexto académico, el tesista lidera la formulación y análisis de la propuesta. En un eventual escenario de aplicación real, la gestión debería ser asumida por el GAD Municipal de Latacunga en conjunto con la ciudadanía, instituciones educativas, técnicos urbanistas y entidades de planificación nacional. Como tal en proyecto aplicado el municipio gestionaría el proyecto y a su vez gestionaría el nuevo espacio desarrollado como parte de la propiedad pública de la ciudad

4. OBJETIVOS DE LA GESTIÓN

Reaprovechar el equipamiento existente evitando su demolición.

-Transformar el terminal en un espacio multifuncional de servicio urbano.

-Reconfigurar el espacio público del entorno inmediato.

- Incentivar modelos de desarrollo sostenible y de ciudad compacta.

-Promover la participación ciudadana en la planificación urbana.

5. ENFOQUE DE GESTIÓN

El enfoque es integral, sustentado en el reciclaje arquitectónico, la sostenibilidad ambiental, la reactivación social y la eficiencia urbana. Se privilegia la reutilización frente a la expansión, y la intervención pensada desde lo colectivo frente a la planificación centralizada.

6. ALCANCE DEL PROYECTO

Este plan no contempla una ejecución inmediata, sino que delimita criterios de diseño y estrategias urbanas para reutilizar el terminal como nodo urbano que articule movilidad, espacio público y servicios comunitarios. El proyecto tiene alcance local, pero plantea una visión replicable en otras ciudades intermedias.

7. DESARROLLO Y METODOLOGÍA PROPUESTA

La gestión se estructura en tres etapas: diagnóstico del contexto, formulación de propuestas adaptativas y revisión teórica con base en referencias nacionales e internacionales. Se utilizarán herramientas de análisis urbano, entrevistas a actores clave y revisión documental.

8. CONSIDERACIONES ÉTICAS Y SOCIALES

El proyecto se orienta a la equidad urbana, respetando los derechos de acceso al espacio público, fortaleciendo la identidad barrial, y evitando procesos de gentrificación. También se considera el principio de corresponsabilidad ciudadana en la construcción del territorio.

9. PARTICIPACIÓN DE ACTORES CLAVE

La gestión reconoce el valor de incluir distintos actores:

- Ciudadanía (vecinos, comerciantes, usuarios del transporte urbano)

-Sector público (GAD, Ministerio de Transporte, entidades de planificación)

-Sector privado (posibles alianzas para nuevos usos del espacios

10. BENEFICIOS ESPERADOS

- Reactivación del sector urbano mediante nuevos usos.

- Mejora en la calidad del entorno construido.

- Integración de la infraestructura al sistema de movilidad urbana.

- Incremento de la cohesión social a través del espacio público.

- Reducción del impacto ambiental por reaprovechamiento constructivo.

11. DIAGNÓSTICO COMO BASE PARA LA GESTIÓN

El plan parte de un diagnóstico urbano y arquitectónico detallado, que identifica las condiciones actuales del terminal y del entorno. Este análisis constituye el soporte técnico que justifica la intervención y delimita las oportunidades del reciclaje arquitectónico.

12. ARTICULACIÓN CON PLANES Y NORMATIVAS LOCALES

La propuesta se alinea con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) de Latacunga, así como con las disposiciones de planificación territorial establecidas en la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS). Esta articulación normativa refuerza la viabilidad técnica y legal del proyecto.

13. Viabilidad Técnica del Reciclaje

La infraestructura actual del terminal presenta una estructura adaptable y resistente, lo que permite su adecuación a nuevos usos sin comprometer su integridad. Esta condición facilita la implementación

de un reciclaje arquitectónico económico y eficiente.

14. INNOVACIÓN EN EL USO DEL ESPACIO

El proyecto propone una reconfiguración del espacio con funciones mixtas: comercio local, centro comunitario, servicios públicos, actividades culturales, y nodos de movilidad urbana. Esta innovación impulsa la flexibilidad funcional y el dinamismo social.

15. IMPACTO EN LA MOVILIDAD URBANA

Al mantener parte de la función de transporte local, el nuevo terminal urbano actúa como articulador entre distintas formas de movilidad (peatonal, bicicletas, transporte público urbano y rural), promoviendo un modelo de ciudad más accesible.

16. PERSPECTIVA AMBIENTAL

El reciclaje arquitectónico minimiza el uso de nuevos materiales, reduce la huella de carbono y evita el colapso de escombros en el entorno urbano. Además, permite implementar estrategias de arquitectura bioclimática y eficiencia energética.

17. APORTES ACADÉMICOS Y CIENTÍFICOS

El proyecto genera conocimiento útil para el campo de la arquitectura, la planificación urbana y las políticas públicas. Sirve como caso de estudio sobre la gestión del desuso infraestructural en ciudades intermedias latinoamericanas.

18. PROYECCIÓN A LARGO PLAZO

A nivel teórico, la gestión contempla el crecimiento programado de nuevas actividades, permitiendo que el equipamiento evolucione con las necesidades sociales. Se plantea un modelo de gestión comunitaria y sostenida que garantice la permanencia del proyecto.

19. INSTRUMENTOS DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

Aunque no se ejecuta físicamente, se propone un modelo de evaluación teórica para verificar el cumplimiento de objetivos mediante indicadores de impacto urbano, social, ambiental y económico, útiles en futuras aplicaciones reales.

20. ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD ECONÓMICA TEÓRICA

Aunque el proyecto no está destinado a ejecutarse inmediatamente, se propone un esquema de gestión basado en la eficiencia de recursos. Al reutilizar infraestructura existente, se disminuyen los costos de construcción, y se plantea un modelo teórico de inversión pública mínima y retorno social elevado.

21. GESTIÓN DEL RIESGO URBANO

La propuesta considera factores de riesgo urbano, como la inseguridad, la desarticulación social y la vulnerabilidad estructural del entorno inmediato. El reciclaje arquitectónico incorpora estrategias de diseño seguro, accesible y resiliente frente a fenómenos urbanos como el abandono o el deterioro progresivo.

22. COMUNICACIÓN Y SOCIALIZACIÓN DEL PROYECTO

Un componente fundamental del plan es la comunicación efectiva con la ciudadanía y actores

involucrados. Se propone una estrategia teórica de socialización que incluiría talleres participativos, exposiciones públicas y el uso de plataformas digitales para fortalecer el sentido de pertenencia y apropiación del espacio.

23. VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)

Este plan se alinea con los ODS establecidos por Naciones Unidas, en especial:

ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles

ODS 12: Producción y consumo responsables

ODS 13: Acción por el clima

ODS 17: Alianzas para lograr los objetivos

24. PERSPECTIVA CULTURAL Y PATRIMONIAL

El terminal terrestre forma parte de la memoria colectiva de la ciudad. La gestión incorpora una perspectiva cultural, rescatando su valor simbólico a través de su rehabilitación funcional. Esta recuperación evita su demolición y refuerza la identidad local.

25. ESCALABILIDAD DEL MODELO DE GESTIÓN

El modelo planteado tiene carácter escalable. Puede adaptarse a otras infraestructuras subutilizadas, como mercados, fábricas abandonadas o estaciones ferroviarias en desuso, tanto en Latacunga como en otras ciudades intermedias del Ecuador y Latinoamérica.

26. INTEGRACIÓN CON LA ESTRUCTURA URBANA EXISTENTE

La gestión proyecta una intervención que no compita con su entorno inmediato, sino que lo potencie. El nuevo programa arquitectónico se diseña para integrarse con la malla urbana, las rutas de transporte, la estructura comercial y los flujos peatonales.

27. INCLUSIÓN DE PERSPECTIVA DE GÉNERO Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

Se propone un diseño urbano con enfoque inclusivo, seguro para mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad. El plan de gestión contempla que todos los espacios públicos y servicios cumplan con principios de accesibilidad universal y diseño sin barreras.

28. PROPUESTA DE GOBERNANZA URBANA

Se sugiere la creación de un modelo de gobernanza participativa, donde actores públicos, académicos y ciudadanos conformen una mesa técnica o consejo barrial encargado de tomar decisiones colectivas sobre el uso, mantenimiento y futuro del equipamiento.

29. RESILIENCIA URBANA COMO EJE DE GESTIÓN

Se plantea un modelo de gestión que fortalezca la resiliencia de la ciudad, permitiendo que el entorno urbano responda de mejor forma a cambios sociales, económicos o ambientales. Esta resiliencia se logra mediante la reutilización adaptativa, el diseño flexible y la planificación estratégica del vacío urbano

CONCLUSIÓN GENERAL DEL PLAN DE GESTIÓN

Este plan de gestión establece las bases conceptuales, técnicas y sociales para desarrollar una propuesta arquitectónica y urbana sostenible.

PROPUESTA

Figura 82. Render perspectiva este

Nota: Autoria propia

PROPUESTA

IDEA GENERADORA

La idea generadora del proyecto se centra en transformar el Terminal Terrestre de Latacunga, en un espacio que revitalice el tejido urbano y social de la ciudad por tanto, este espacio, que actúa como un punto clave de movilidad y conexión, se convertirá en un núcleo multifuncional que integre transporte, comercio, cultura y recreación. La propuesta busca no solo recuperar una infraestructura, sino también generar un impacto positivo en la comunidad, mejorando la calidad de vida, fomentando la cohesión social y dinamizando la economía local

ESTRATEGIAS DISEÑO URBANO

Tabla 50. Estrategías de diseño urbano 01

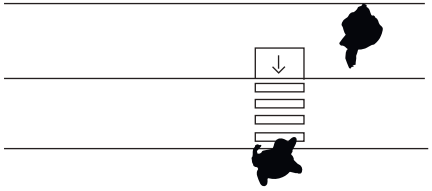
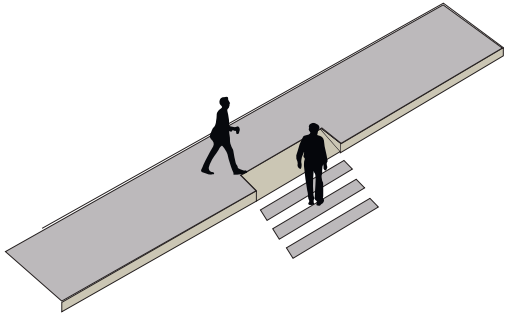
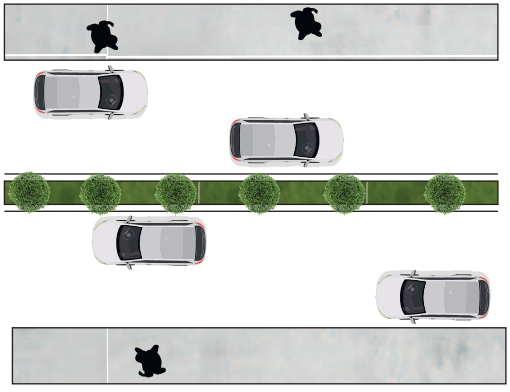
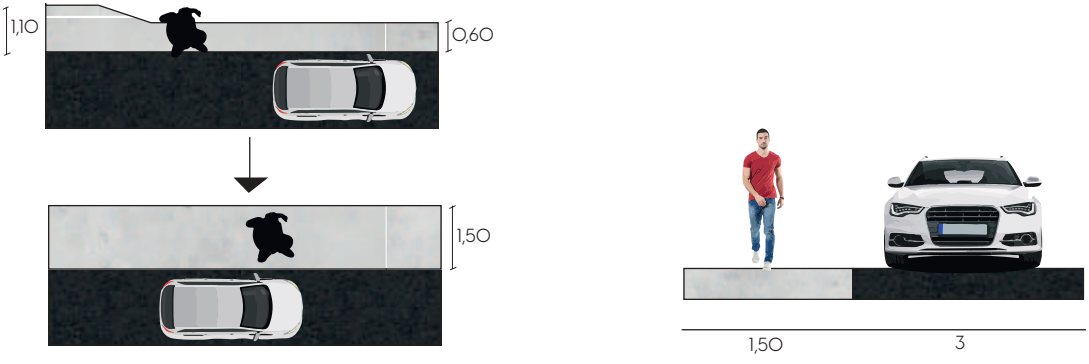
ESTRATEGIAS DE DISEÑO URBANO	
RAMPAS DE ACCESIBILIDAD	**DIAGRAMA**
Las rampas de accesibilidad son un elemento fundamental en el diseño urbano inclusivo, permitiendo el acceso seguro y cómodo para todas las personas, incluyendo aquellas con movilidad reducida **DIMENSIONES:** Ancho de la rampa: 150 cm. Pendiente: 8%. 	
PARTER VÍAL	**DIAGRAMA**
El parter vía es un elemento clave en el diseño urbano que se refiere a la zona de transición entre la calzada y la acera. Su diseño debe garantizar la seguridad, accesibilidad y estética del espacio público **DIMENSIONES:** Ancho: 1m Altura: 15cm.	

Tabla 51. Estrategías de diseño urbano O2

ESTRATEGIAS DE DISEÑO URBANO	
MOBILIARIO URBANO	**DIAGRAMA**
El mobiliario urbano es esencial para mejorar la funcionalidad y comodidad de los espacios públicos. Incluye una variedad de elementos que facilitan la estancia y el tránsito de los ciudadanos	
LUMINARIAS-ILUMINACIÓN	**DIAGRAMA**
La iluminación urbana es un componente esencial en el diseño de ciudades, ya que proporciona seguridad, visibilidad y estética durante la noche. Además, contribuye a la creación de espacios públicos más habitables y atractivos, Ubicado en aceras y áreas verdes cerca de mobiliarios urbanos	

Tabla 52. Estrategías de diseño urbano O3

ESTRATEGIAS DE DISEÑO URBANO	
ALCORQUES	**DIAGRAMA**
Espacios reservados en las aceras y áreas pavimentadas para el crecimiento de árboles y vegetación en entornos urbanos, REVITALZIANDO así la área urbana correspondiente	
AMPLIACIÓN DE ACERA-FLUJO PEATONAL	**DIAGRAMA**
Mejorar la movilidad peatonal, la seguridad y la calidad de vida en las ciudades. Al aumentar el espacio dedicado a los peatones, se fomenta un entorno más caminable y accesible	

ESTRATEGÍAS DISEÑO ARQUITECTÓNICO- INTERVENSIONES

Tabla 53. Estrategías de diseño Arquitectónico 01

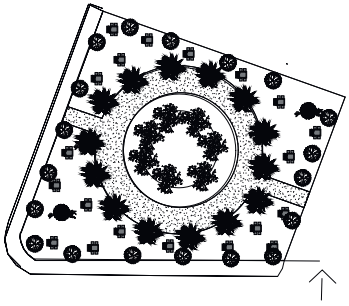
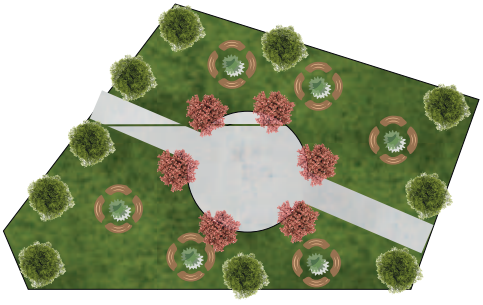
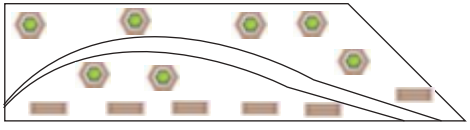
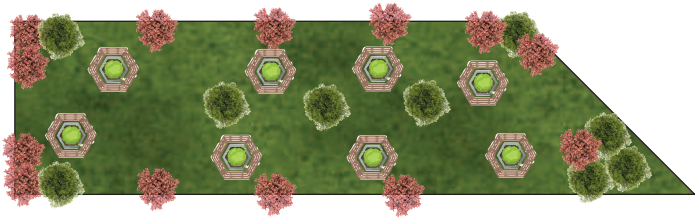
ESTRATEGIAS DE DISEÑO - Intervensión Arquitectónica	
REVITALIZACIÓN E IMPLEMENTACIÓN ÁREAS VERDES	**DIAGRAMA**
Recuperar y mejorar los espacios verdes existentes para fomentar la biodiversidad, mejorar la calidad del aire y crear un entorno más agradable de igual manera esto mejora la calidad de vida, promueve la sostenibilidad y fomenta la participación ciudadana	 
IMPLEMENTACIÓN ÁREAS DE DESCANSO	**DIAGRAMA**
Crear espacios cómodos y funcionales para el descanso y la socialización esto fomenta la interacción social, mejora la experiencia del usuario y aumenta el uso del espacio público	 

Tabla 54. Estrategías de diseño Arquitectónico O2

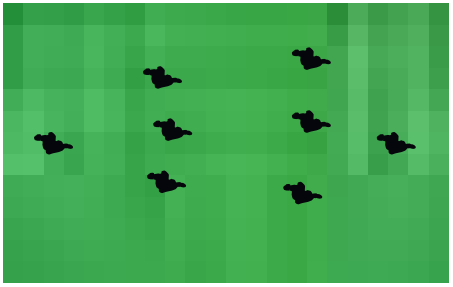
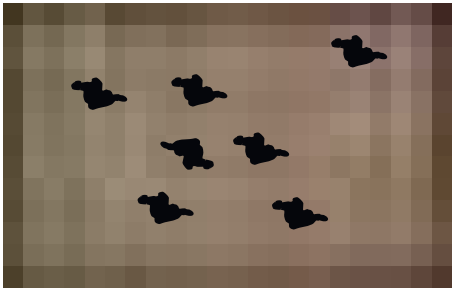
ESTRATEGIAS DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO- INTERVENSIÓN	
IMPLEMENTACIÓN DE ÁREAS RECREATIVAS (Canchas Deportivas)	**DIAGRAMA**
La implementación de áreas recreativas ayuda a promover la actividad física y el deporte como parte de un estilo de vida saludable es decir, fomenta la salud y el bienestar, atrae a diferentes grupos de edad y revitaliza zonas subutilizadas	
	
IMPLEMENTACIÓN - ANFITEATRO	**DIAGRAMA**
Es necesario crear un espacio para actividades culturales, artísticas y comunitarias, ya que esto fomenta la cultura, el arte y la cohesión social, además de ser un punto de encuentro para la comunidad	

Tabla 55. Estrategías de diseño Arquitectónico O3

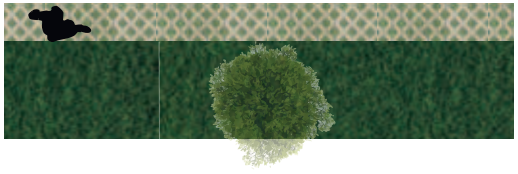
ESTRATEGIAS DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO- INTERVENSIÓN	
IMPLEMENTACIÓN DE LUCERNARIAS	**DIAGRAMA**
Esta implementación se la debe realizar siempre y cuando se necesite mejorar la iluminación natural y la ventilación en áreas cubiertas o semi-cubiertas es decir, reduce el consumo de energía eléctrica, mejora el confort térmico y crea espacios más agradables	
IMPLEMENTACIÓN - ADOQUÍN ECOLÓGICO	**DIAGRAMA**
Es necesario crear un espacio para actividades culturales, artísticas y comunitarias, ya que esto fomenta la cultura, el arte y la cohesión social, además de ser un punto de encuentro para la comunidad	

Figura 63. Implantación actual

Nota: Autoria propia

Figura 64. Implantación Propuesta

Nota: Autoria propia

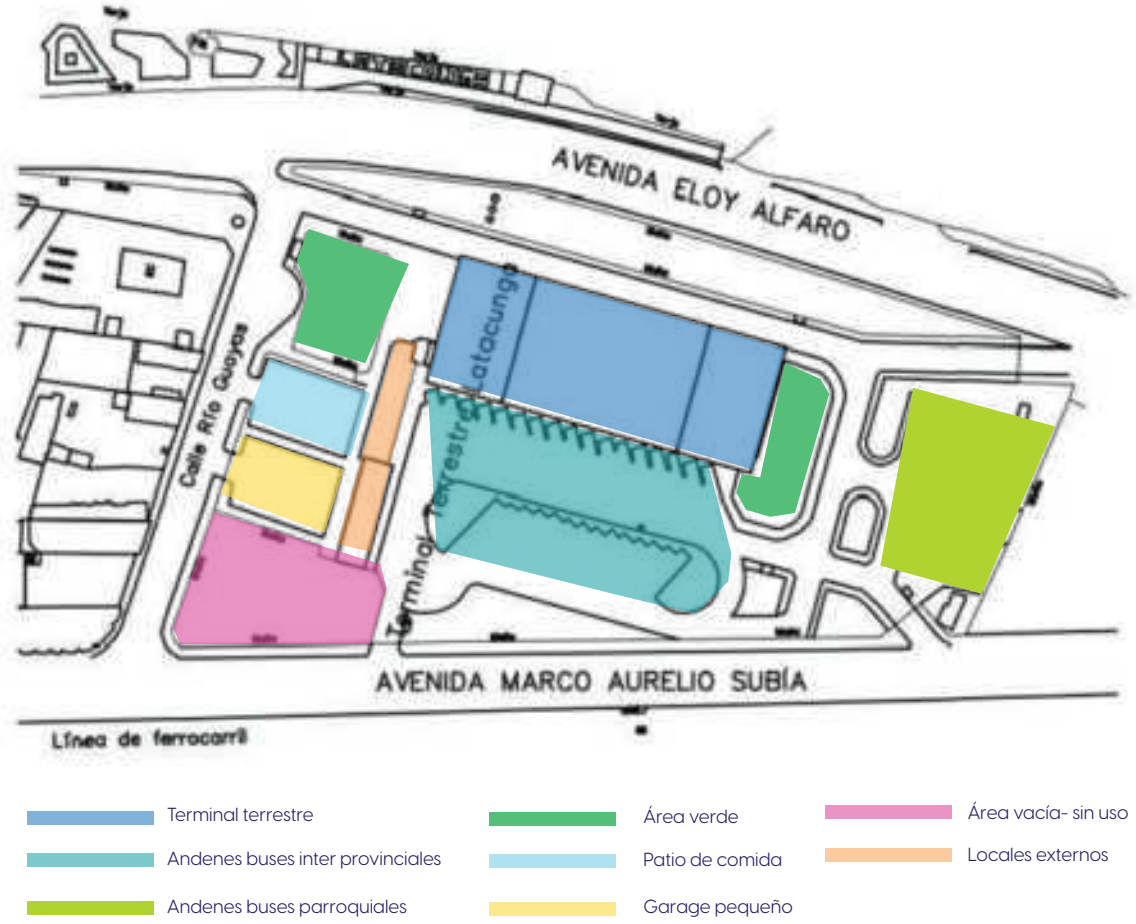
IMPLANTACIÓN ACTUAL - PLANÍMETRIA

Figura 65. Planímetria actual- Terminal terrestre de Latacunga

Nota: GAD municipal de Latacunga 2024

ZONIFICACIÓN-PLAN MASA ACTUAL - TERMINAL TERRESTRE DE LATACUNGA

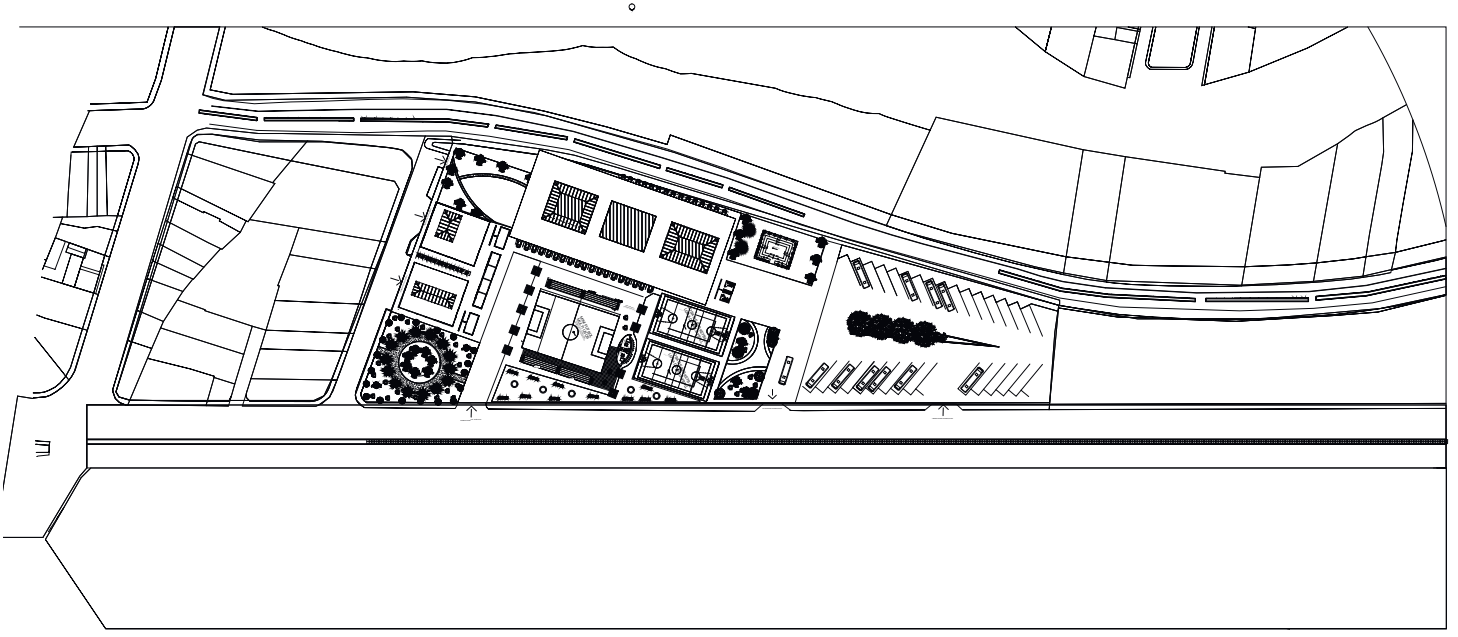
Figura 66. Implantación- zonificación actual



Nota: Autoria propia

IMPLANTACIÓN PROPUESTA

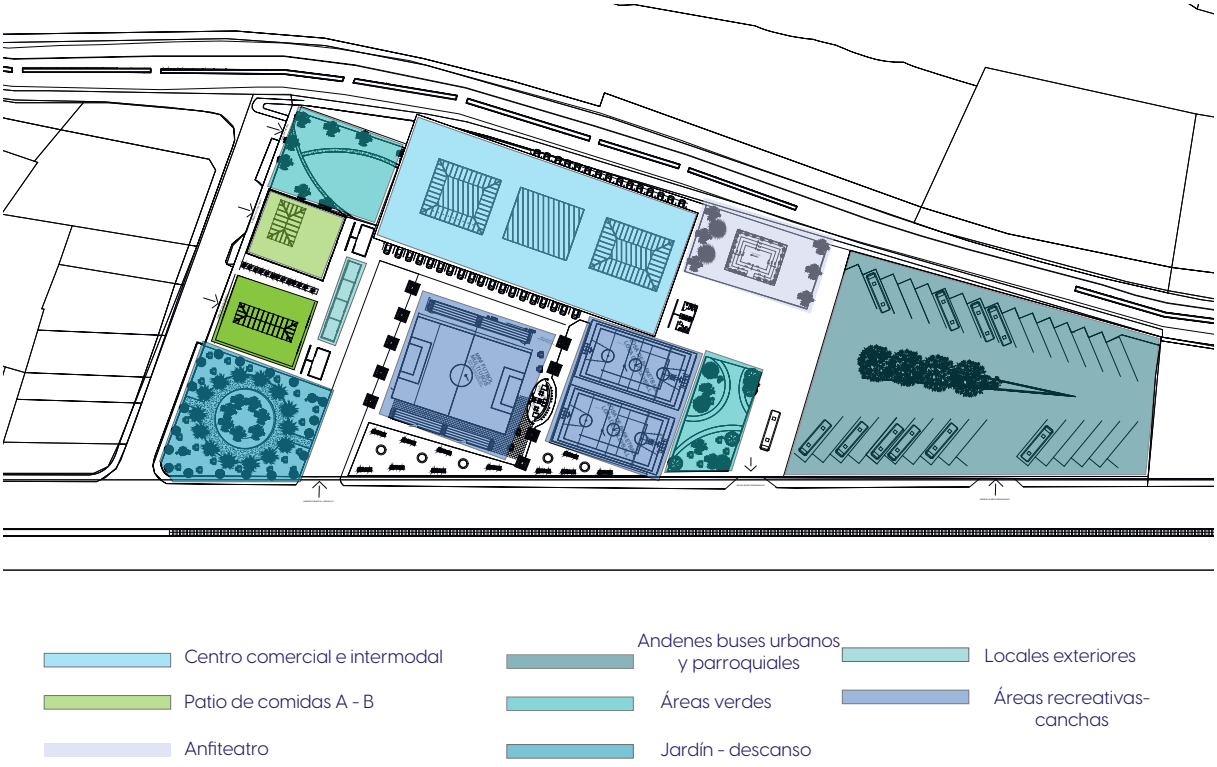
Figura 67. Implantación al implementar la propuesta- Modelo deseado



Nota: Autoria propia

ZONIFICACIÓN-PLAN MASA PROPUESTA

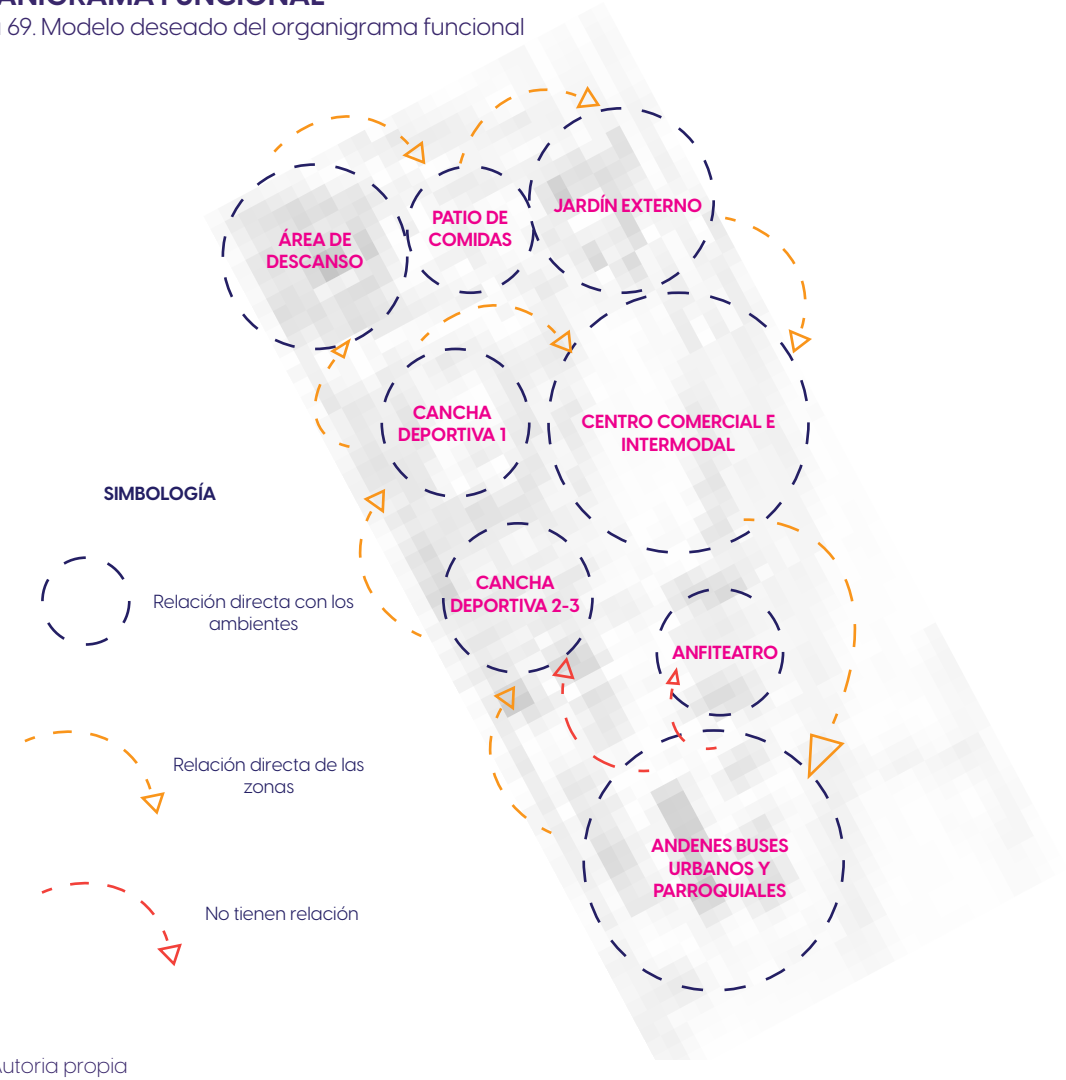
Figura 68. Plan masa- zonificación propuesta



Nota: Autoria propia

ORGANIGRAMA FUNCIONAL

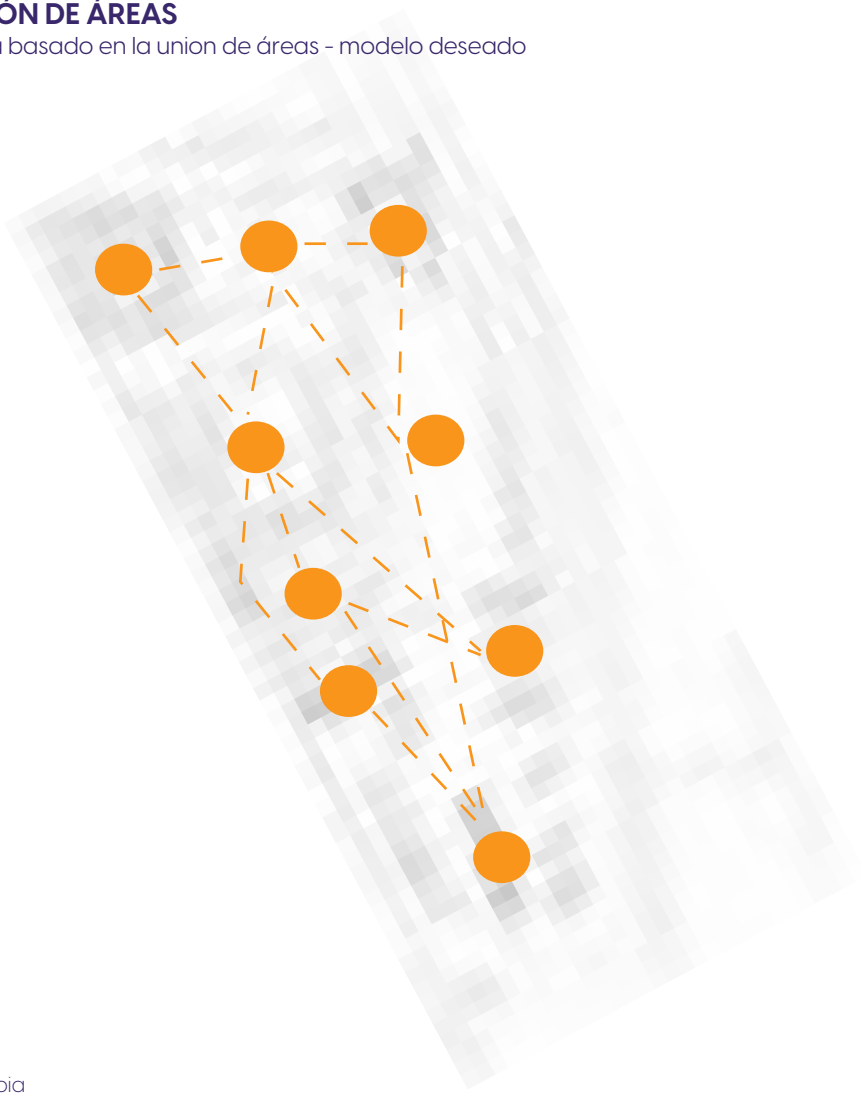
Figura 69. Modelo deseado del organigrama funcional



Nota: Autoria propia

MALLA- UNIÓN DE ÁREAS

Figura 70. Malla basado en la union de áreas - modelo deseado



Nota: Autoria propia

PLANOS TÉCNICOS- PLANOS BLOQUE A

Figura 71. Plano Intermodal-centro comercial a nivel N + 0,30

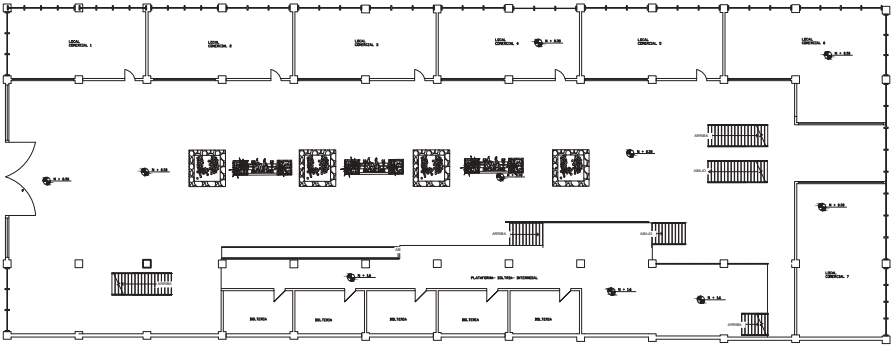
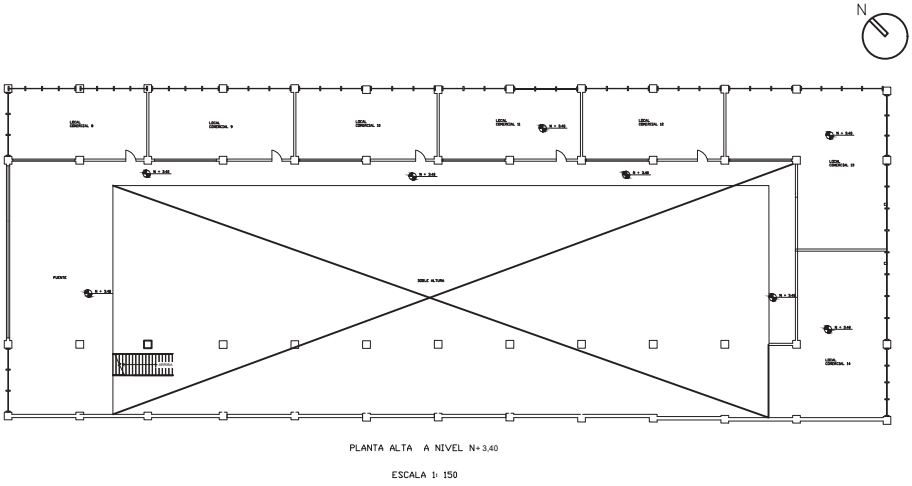
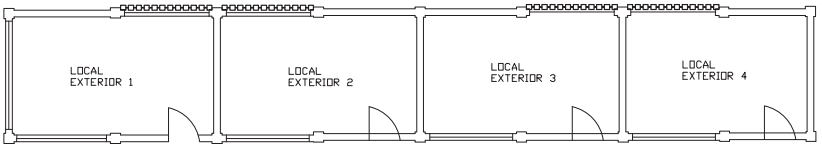


Figura 72. Plano Intermodal-centro comercial a nivel N + 3,60



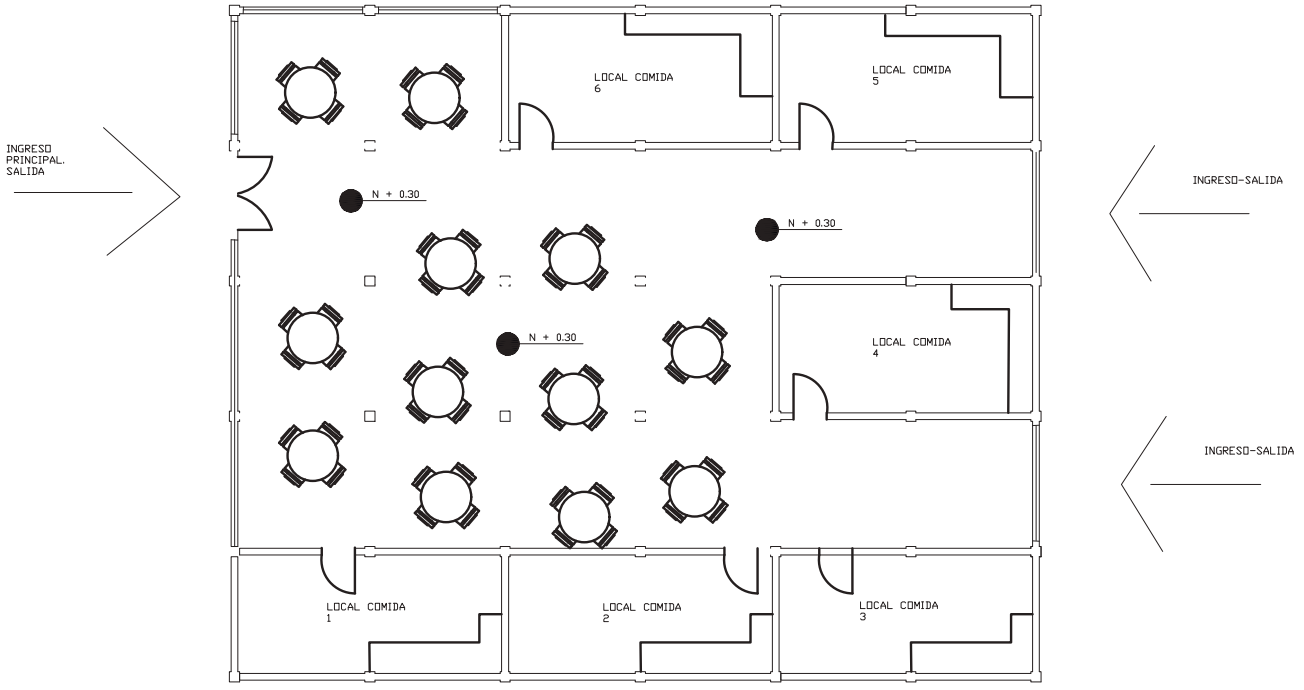
PLANOS TÉCNICOS- PLANOS BLOQUE B

Figura 73. Plano Locales exteriores a nivel N + 0,30



PLANOS TÉCNICOS- PLANOS BLOQUE C-D

Figura 74. Plano patio de comidas a nivel N + 0,30

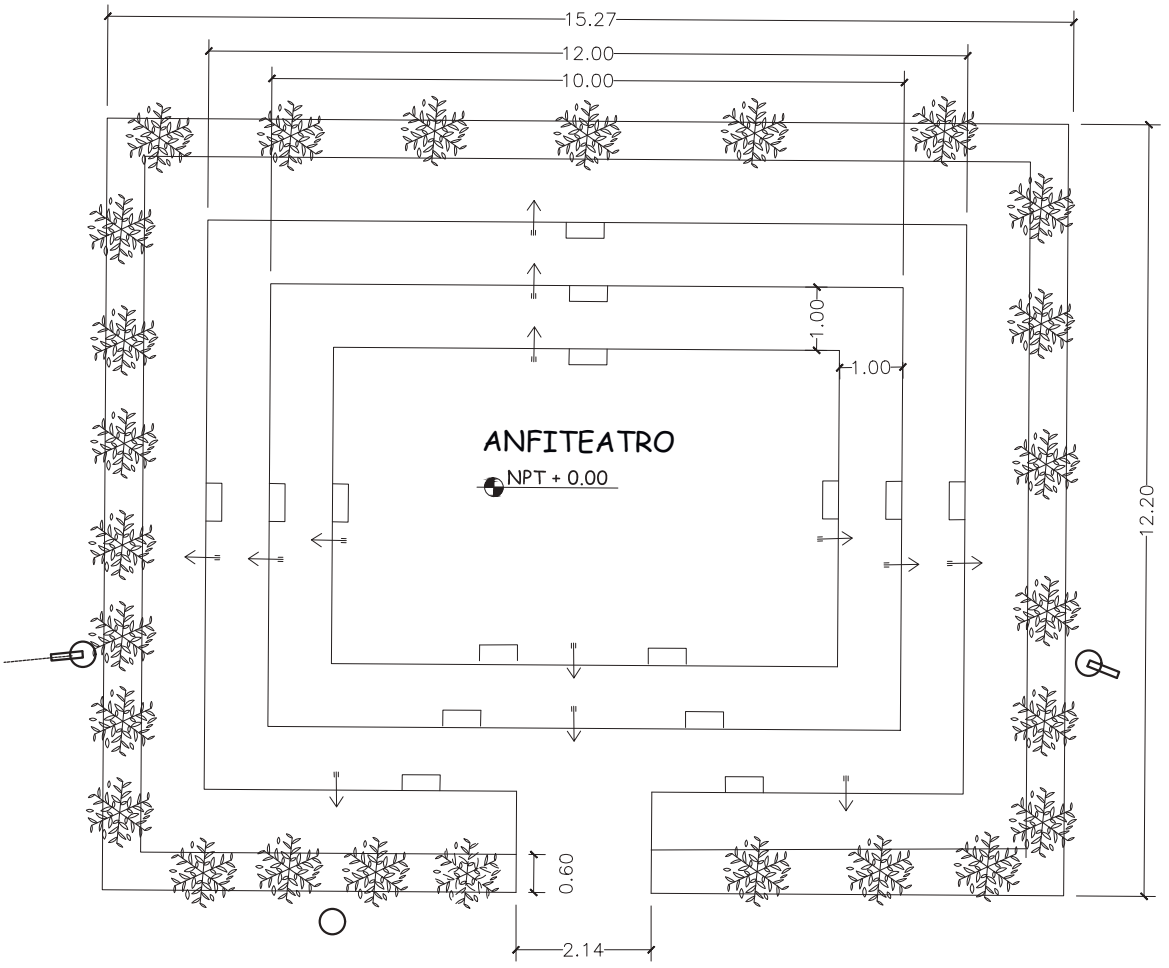


PATIO DE COMIDAS A-B A NIVEL N+0,30

ESCALA 1: 100

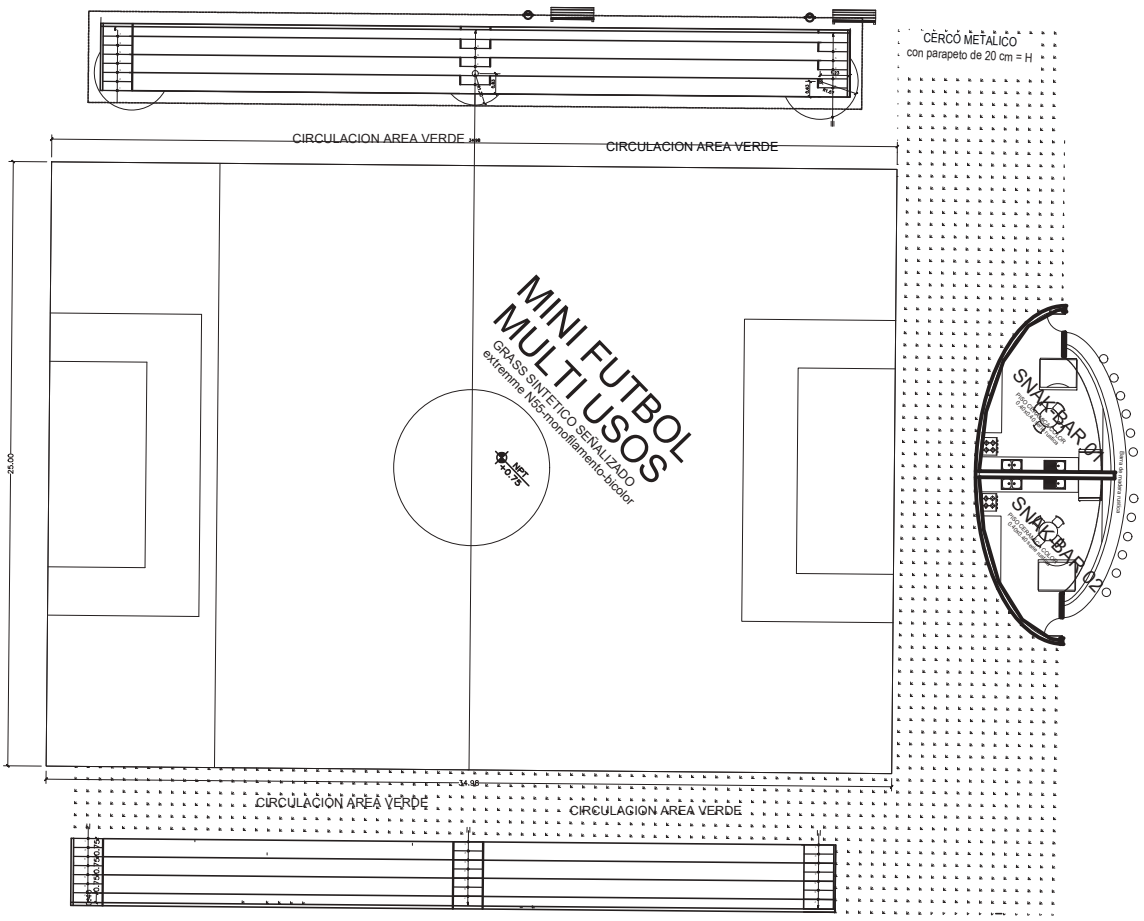
PLANOS TÉCNICOS- PLANO ANFITEATRO

Figura 75. Plano Anfiteatro a nivel N + 0,00



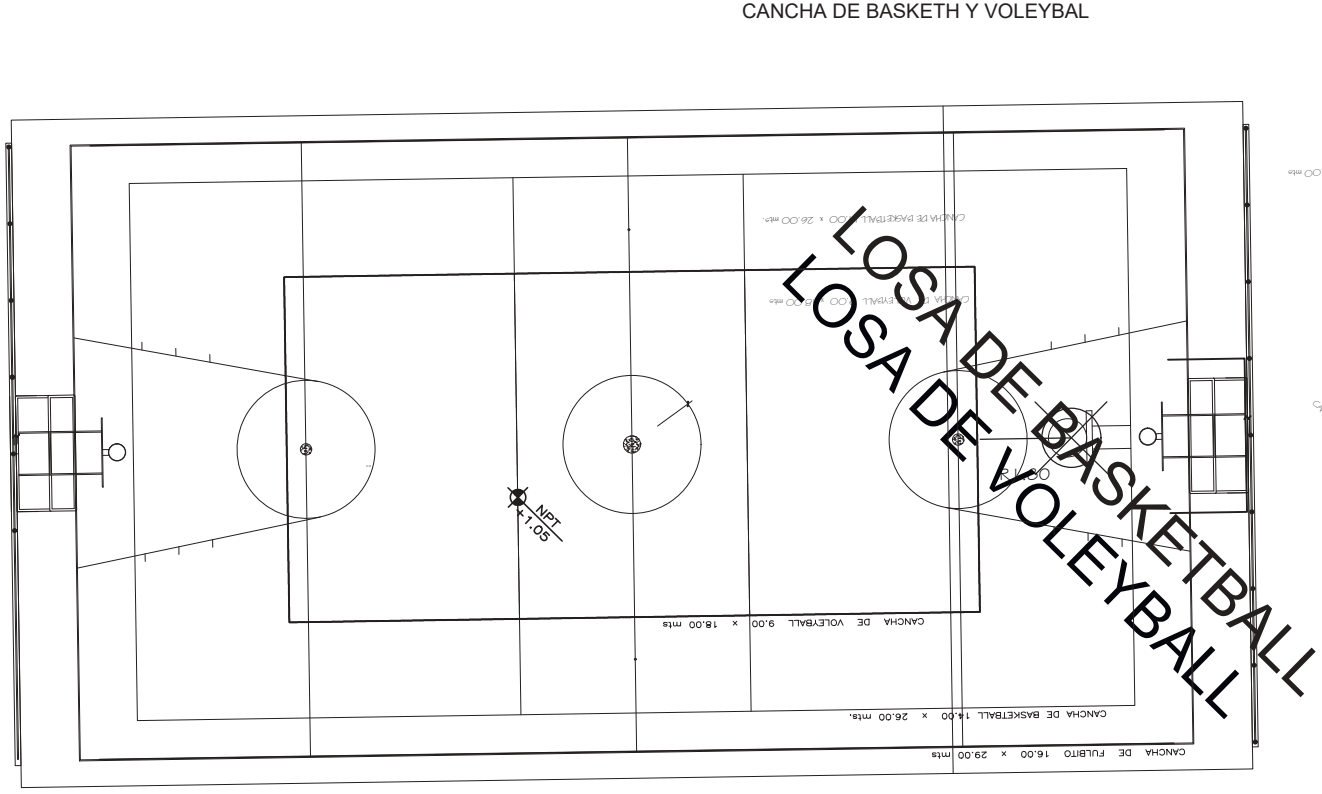
PLANOS TÉCNICOS- PLANO CANCHA MINI FUTBOL

Figura 76. Plano Cancha multiusos- mini fútbol a nivel N + 0,70



PLANOS TÉCNICOS- PLANO CANCHA BASKETBALL-

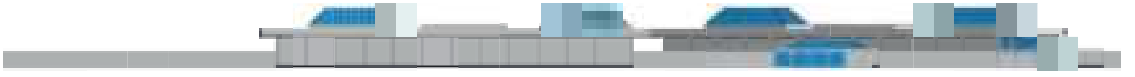
Figura 77. Plano Cancha multiusos- mini fútbol a nivel N + 0,70



PLANOS TÉCNICOS- FACHADAS

Figura 78. FACHADA NORTE

Figura 79. FACHADA SUR



PLANOS TÉCNICOS- SECCIONES

Figura 80. CORTE- SECCIÓN 1

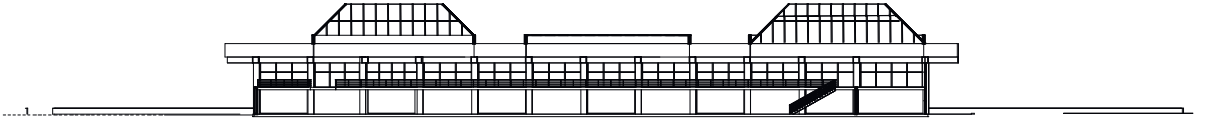
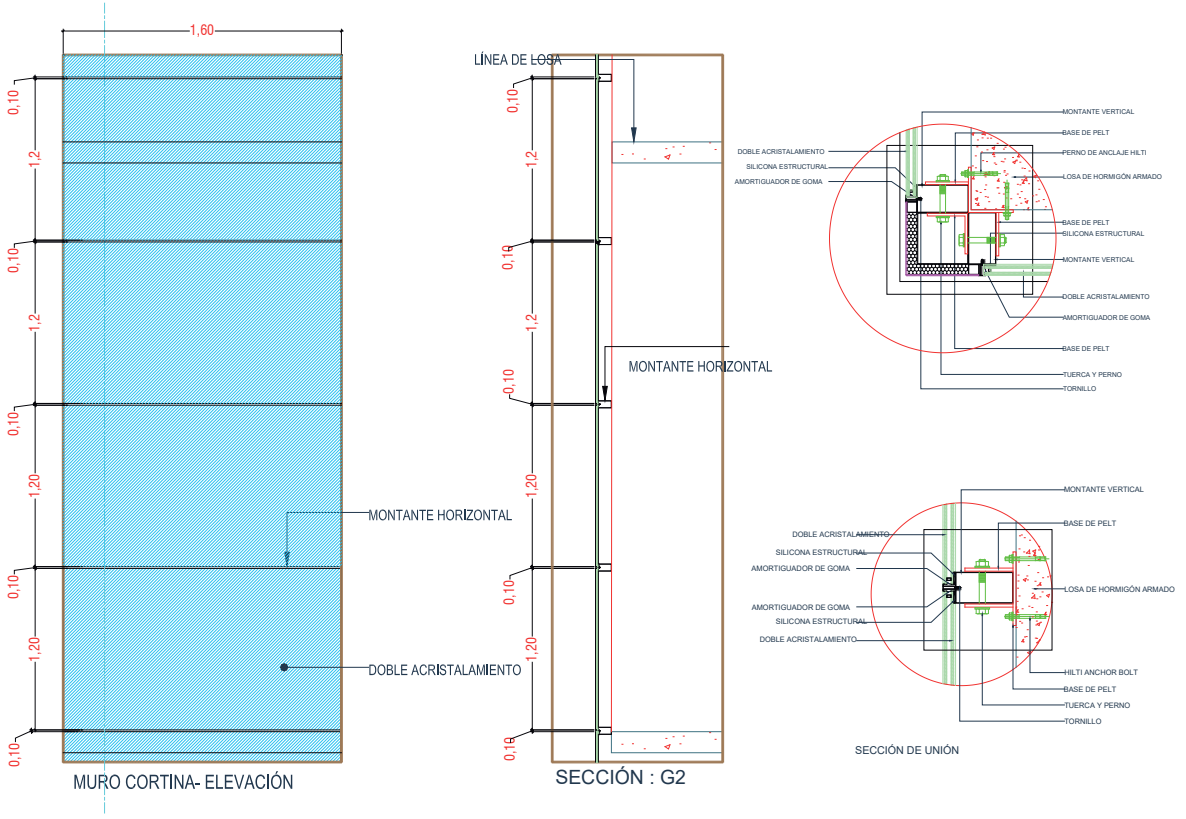


Figura 81. CORTE- SECCIÓN 2

PLANOS TÉCNICOS- DETALLE CONSTRUCTIVO

Figura 82. Detalle constructivo muro cortina



RENDERS

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

La investigación sobre la adaptación arquitectónica y urbana del Terminal Terrestre de Latacunga mediante el reciclaje arquitectónico ha demostrado que este enfoque es una estrategia viable y sostenible para revitalizar infraestructuras en desuso. El diagnóstico del estado actual del terminal reveló problemas de deterioro físico, falta de mantenimiento y desconexión con el entorno urbano, lo que justifica la necesidad de una intervención integral. A través del análisis de estudios de caso y entrevistas con actores clave, se identificaron oportunidades para transformar el terminal en un espacio multifuncional que integre transporte, comercio, áreas recreativas y culturales.

El modelo de reutilización propuesto se basa en principios de flexibilidad, adaptabilidad y sostenibilidad, buscando maximizar el uso de la infraestructura existente mientras se mejora la conectividad y accesibilidad del área. La inclusión de espacios verdes, sistemas de energía renovable y áreas de esparcimiento contribuirá a mejorar la calidad de vida de los habitantes y a fomentar la cohesión social. Además, la creación de espacios comerciales y culturales dinamizará la economía local, generando empleo y atrayendo inversiones.

En conclusión, el reciclaje arquitectónico no solo resuelve problemáticas urbanas como el abandono de infraestructuras, sino que también promueve un desarrollo urbano más sostenible e inclusivo. Este enfoque puede ser replicado en otras ciudades con infraestructuras obsoletas, ofreciendo una solución integral que combina la preservación del patrimonio arquitectónico con la adaptación a las necesidades contemporáneas. La participación ciudadana y la colaboración interdisciplinaria son clave para garantizar el éxito de estos proyectos, asegurando que las intervenciones respondan a las necesidades reales de la comunidad

RECOMENDACIONES

RECOMENDACIONES

Durante el proyecto de investogación y su finalización en proyecto técnico se realiza las siguientes recomendaciones: contemporáneas:

Participación Ciudadana: Es fundamental involucrar a la comunidad en todas las etapas del proyecto, desde la planificación hasta la ejecución. Esto garantiza que las intervenciones respondan a las necesidades reales de los habitantes y fomenta un sentido de pertenencia y apropiación del espacio.

Sostenibilidad Ambiental: Se recomienda incorporar prácticas sostenibles en el diseño y construcción, como el uso de materiales reciclados, la implementación de energías renovables (paneles solares, iluminación LED) y la creación de áreas verdes que mejoren la calidad del aire y reduzcan el impacto ambiental.

Flexibilidad en el Diseño: El diseño del terminal debe ser flexible y adaptable, permitiendo futuras modificaciones según las necesidades cambiantes de la comunidad. Esto incluye la creación de espacios multifuncionales que puedan ser utilizados para diferentes actividades a lo largo del tiempo.

Conectividad Urbana: Es esencial mejorar la conectividad del terminal con otras áreas de la ciudad, integrando sistemas de transporte público, ciclovías y rutas peatonales. Esto no solo facilitará la movilidad, sino que también promoverá la integración social y económica.

Inclusión y Accesibilidad: El diseño debe garantizar la accesibilidad para todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidades. Esto implica la incorporación de rampas, señalización clara y espacios adaptados para personas con movilidad reducida.

Revitalización Económica: Se recomienda crear espacios comerciales y de emprendimiento que dinamicen la economía local. Esto puede incluir mercados comunitarios, áreas para pequeños negocios y espacios para ferias y eventos culturales.

Preservación del Patrimonio: Es importante preservar los elementos históricos y arquitectónicos del terminal, adaptándolos a nuevos usos sin perder su identidad. Esto contribuirá a mantener la memoria histórica de la ciudad.

Monitoreo y Evaluación: Se sugiere establecer un sistema de monitoreo y evaluación continua para asegurar que el proyecto cumpla con sus objetivos y pueda ser ajustado según sea necesario

ANEXOS

ANEXOS

Figura 83. QR PLANOS ARQUITECTÓNICOS PROPUESTA

Figura 84. DIAGRAMA DE VARIABLES

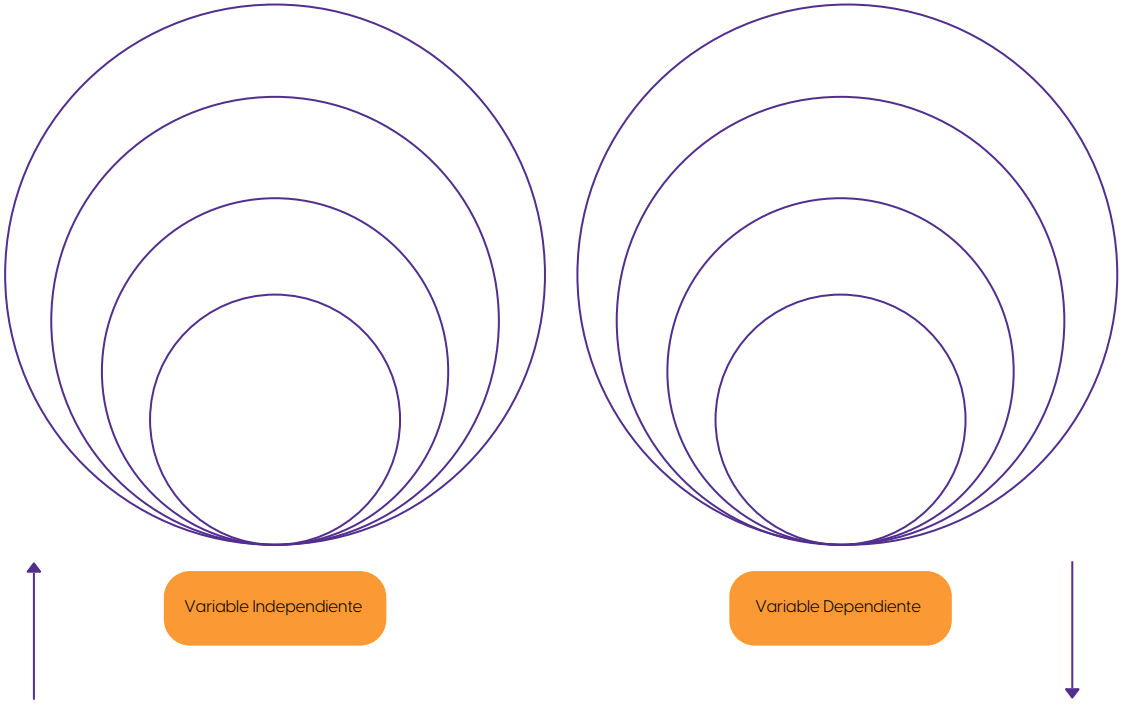


Figura 85. TABLA DE PATOLOGIAS

PATOLOGÍA

PATOLOGÍA

Figura 86. Arbol del problema- Base

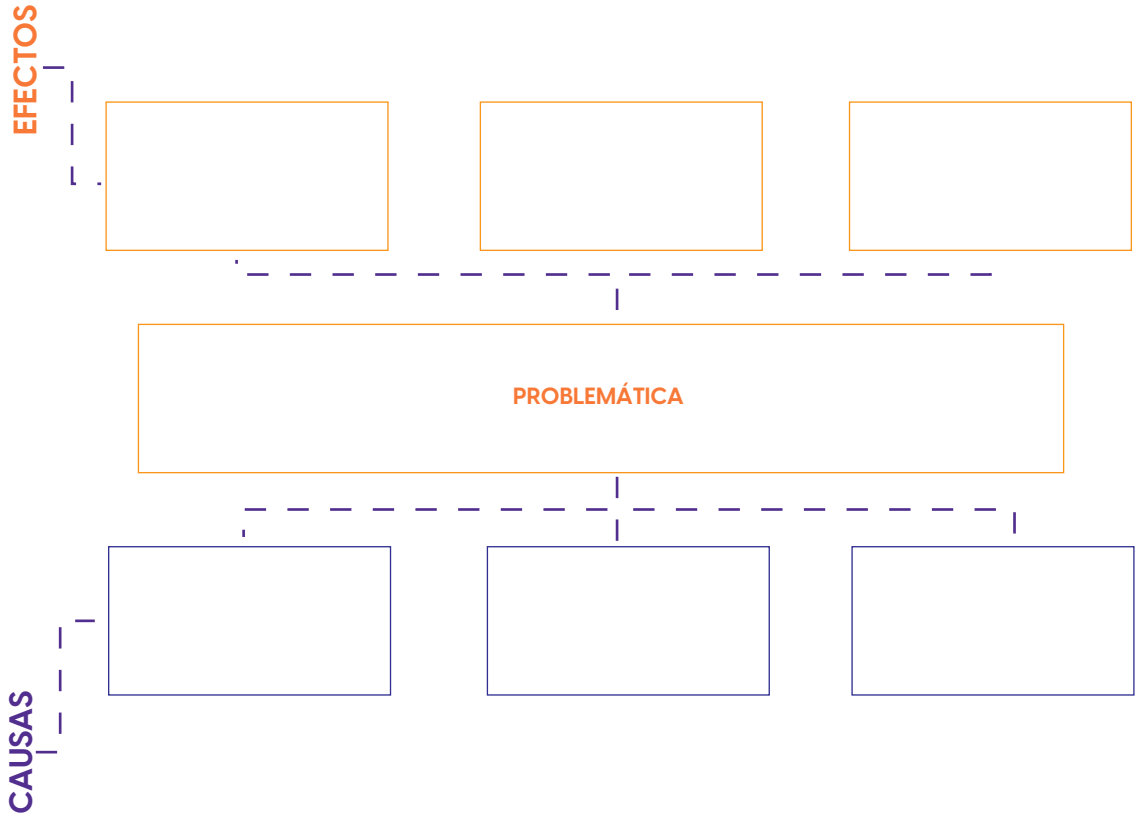


Figura 87. Desarrollo de actividades

Actividades	Técnica	Procesamiento

Tabla 56. Metodología - Tabla base

	Objetivo 1	Objetivo 2	Objetivo 2
TÉCNICA			
INSTRUMENTO			
PROCESAMIENTO			

Tabla 57. Resumen estado del arte- Tabla base

AUTOR	TIPO	TITULO	AÑO	APORTE

Tabla 58. Ficha de observación - Ficha base

FICHA DE OBSERVACIÓN 01

Descripción del espacio

Estado del espacio

Elementos del espacio

FOTOGRAFIAS

Tabla 59. Ficha resumen -observación - Tabla base

Ficha General de Observación Terminal Terrestre de Latacunga			
Elemento	**Condición Observada**	**Descripción**	**Notas /Comentarios**
Estructura			
Cubierta			
Fachada			
Espacios interiores			
Espacios exteriores			
FOTOGRAFÍA			

Tabla 60. Ficha de observación espacio público- Tabla

FICHA DE OBSERVACIÓN 05	
UBICACIÓN	**INFORMACIÓN**
	DATOS GENERALES
	FECHA:
	FICHA ELABORADA POR:
	TUTOR:
	LUGAR DE ANÁLISIS
	PAÍS: **TIPOLOGÍA:**
	CANTÓN: **USO:**
	PARROQUÍA:
SECCÍON	**VISTA ÁEREA**

DIAGNÓSTICO DEL SITIO

FLUJO PEATONAL	ESTADO DE CAMINERIA	CALIDAD DE ESPACIO	MOBILIARIO EXISTENTE
Alto:	Bueno:	Bueno:	Mobiliario Urbano:
Moderado:	Regular:	Regular:	Caminos:
Bajo:	Malo:	Malo:	Poste de luz:

CONTAMINACIÓN	ANCHO DE CAMINERA	ESTADO FISÍCO	MATERIALIDAD
Alto:	Bueno 2-3m:	Bueno:	Asfalto:
Moderado:	Regular 1-2m:	Regular:	Hormigón:
Bajo:	Malo - 1m:	Malo:	Tierra:

FOTOGRAFÍA

Tabla 61. Potencialidades- Tabla base

Categoría de Potencialidad	Elemento Arquitectónico	Estado Actual	Potencialidad de Reciclaje (%)	Intervención Propuesta	Beneficio Esperado
Estructura Principal					
Fachadas					
Cubiertas					
Circulaciones Internas					
Espacios Comerciales					

Tabla 62. Potencialidades- Tabla base

Categoría de Potencialidad	Elemento Arquitectónico	Estado Actual	Potencialidad de Reciclaje (%)	Intervención Propuesta	Beneficio Esperado
Iluminación Natural					
Espacios Verdes					
Materiales Existentes					
Espacios Abiertos					
Sistemas de Energía					

Tabla 63. Potencialidad General- Tabla base

Categoría	Potencialidad (%)	Usos Potenciales
Espacios Comerciales		
Estructura Principal		
Espacios Verdes		
Circulaciones Internas		
Sistemas de Energía		
Espacios Abiertos		

Tabla 64. Lineamientos propuestos- autores- Tabla base

Autor(es)	Lineamientos principales propuestas

Tabla 65. Revisión bibliográfica- Tabla base

Criterios	AUTOR 1	AUTOR 2	AUTOR 3	AUTOR 4	AUTOR 5
Enfoque Principal					
Metodología					
Resultados Clave					
Aplicación al Terminal					

Tabla 66. Revisión bibliográfica 2- Tabla base

Título	Autor(es)	Año de Publicación	Principales Hallazgos/Resumen
Estudio sobre Reutilización de Infraestructuras			
Impacto del Reciclaje Urbano			
Métodos de Intervención en Espacios Patrimoniales			
Adaptación de Infraestructuras en Desuso			
Sostenibilidad en Proyectos de Renovación			

Tabla 67. Guion de entrevista- Tabla base

GUION DE ENTREVISTA
Pregunta 1. ¿Qué función considera prioritaria para el futuro terminal reciclado?
Pregunta 2. ¿Qué tipo de espacios sociales o recreativos son más necesarios para la comunidad?
Pregunta 3. ¿Qué importancia le atribuye al desarrollo sostenible en este tipo de proyectos?
Pregunta 4. ¿Cómo cree que este proyecto podría beneficiar a los pequeños negocios locales?
Pregunta 5. ¿Qué características considera esenciales para garantizar la accesibilidad del nuevo espacio?
Pregunta 6. ¿Cómo percibe la reutilización de infraestructuras existentes frente a la construcción de nuevas?
Pregunta 7. ¿Qué necesidades específicas cree que deberían priorizarse en la comunidad cercana al terminal?
Pregunta 8. ¿Qué desafíos anticipa para la integración del terminal al entorno urbano existente?
Pregunta 9. ¿Cómo debería coordinarse el diseño del terminal con otras infraestructuras urbanas en Latacunga?
Pregunta 10. ¿Cómo podría este proyecto influir en la movilidad y la conectividad dentro de la ciudad?
Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?

Tabla 68. Entrevista a actores- Tabla base

ENTREVISTA	
	Nombre:
	Edad:
	Ocupación:
	APORTE
	Pregunta
Pregunta	
Pregunta clave: ¿Por qué cree que es importante mantener viva esta infraestructura en lugar de deshacerla?	

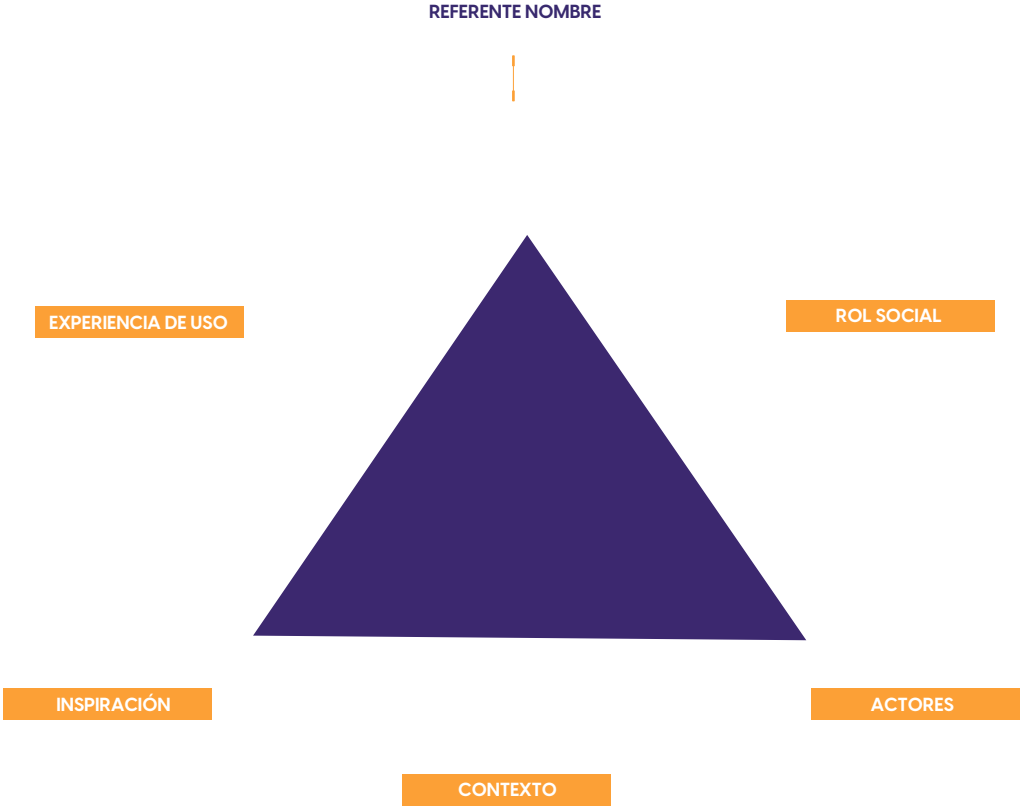
Tabla 69. Análisis estudio de caso- Tabla base

Análisis	
Categoría	Descripción
Datos Generales	
Descripción antes y actual	
Contexto histórico y cultural	
Estilo arquitectónico	
Funcionalidad y uso del espacio	
Innovación y técnicas constructivas	
Sostenibilidad y eficiencia	

Tabla 70. Análisis estudio de caso 2- Tabla base

Análisis	
Categoría	Descripción
Adaptabilidad y reconfiguración	
Relación con el contexto urbano	
Impacto social	
Problemática que abarcó	
Propuestas de intervención	
Solución	
Conclusión	

Figura 88. Matriz de sintésis- Modelo base



BIBLIOGRÁFIA

Gomez & Ramos, 2023. El crecimiento urbano-industrial en Quito: Del neoliberalismo al socialismo del siglo XXI. http://scielo.senescyt.gob.ec/pdf/estoa/v12n23/1390-9274-estoa-12-23-129.pdf

Hermida Palacios, M. A. ., León González, P. A. ., & Cobo Torres, A. D. . (2021). Transformación del paisaje urbano debido a la incorporación de nuevas infraestructuras en la primera mitad del siglo XX en Cuenca (Ecuador). Estudios Geográficos, 82(291), e075. https://doi.org/10.3989/estgeogr.202186.086

Roberto, E., Ruiz, M., Cepeda, M., & Eduardo, M. (2021). Reactivación de espacios públicos desde la visión arquitectónica urbanística. Arquitectura Y Urbanismo, XLII(1), 127–145. https://www.redalyc.org/exportarcita.oa?id=376868445004

Scagnetti, (2019). Centro de Sao Paulo. Espacio publico en conflicto. La ciudad real en las tres escalas de la metrópolis. Universidad politécnica de Madrid. https://oa.upm.es/68518/1/TFG_Jul21_Sueiro_Scagnetti_Laura.pdf

Tamayo, J. D. (2019). Medellín: una ciudad de encrucijadas. Pobreza, modelo de ciudad y cambio social en el proyecto Cinturón Verde. Territorios, (40), 273–289. https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.5535

Matute, 2023. SOS. Cuenca en acción. Ciudades sostenibles, inclusivas, diversas y resilientes. https://www.cuenca.gob.ec/sites/default/files/DOC_PLAN%20SOS_AEI%202023-2027_21.02.2024_f.pdf

Alarcón, P. (2020). Ecología urbana en arquitectura sostenible. Editorial Latinoamericana. Recuperado de Editorial Latinoamericana

Díaz, M. (2019). Flexibilidad arquitectónica y diseño urbano. Ediciones del Sur. Recuperado de Ediciones del Sur

Ferrada, R. (2019). Urbanismo sostenible en América Latina. Editorial Sur. Recuperado de Editorial Sur

Gómez, L. (2020). Inclusión social en arquitectura pública. Ediciones Comunitarias. Recuperado de Ediciones Comunitarias

González, S. (2018). Conservación patrimonial y adaptabilidad arquitectónica. Editorial Andina. Recuperado de Editorial Andina

Gutiérrez, J. (2019). Regeneración urbana: Un enfoque desde el reciclaje arquitectónico. Editorial Metropolitana. Recuperado de Editorial Metropolitana

Jiménez, T. (2020). Adaptabilidad en estructuras modulares. Editorial América. Recuperado de Editorial América

Martínez, F. (2021). Revitalización de espacios urbanos en desuso. Editorial Urbana. Recuperado de Editorial Urbana

Pérez, R. (2019). Resiliencia urbana y economía circular en arquitectura. Ediciones Ecológicas. Recuperado de Ediciones Ecológicas

Rojas, V. (2021). Resiliencia y sostenibilidad en infraestructura urbana. Editorial Ecológica. Recuperado de Editorial Ecológica

Torres, A. (2018). Cohesión social y espacio público inclusivo. Ediciones Comunitarias. Recuperado de Ediciones Comunitarias

Zúñiga, N. (2018). Reutilización arquitectónica y flexibilidad en el diseño urbano. Editorial Ciudad.

Recuperado de Editorial Ciudad

Ferrada, R. (2019). Urbanismo sostenible en América Latina. Editorial Sur

Pérez, J., & Ramírez, T. (2020). La conectividad en ciudades modernas. Ediciones Urbanas.

Gómez, A. (2018). Espacios degradados y su transformación. Editorial Metropoli.

Hernández, P. (2021). Revitalización de espacios públicos. Universidad del Centro.

González, S., & Torres, M. (2017). Rehabilitación de infraestructuras y sostenibilidad. Ediciones Técnicas.

López, C. (2020). Activación urbana: estrategias y casos de éxito. Editorial Urbana.

Ramírez, H. (2019). Conservación y regeneración de infraestructuras urbanas. Universidad Nacional.

Martínez, F., & Sánchez, L. (2022). Innovación en la arquitectura urbana. Ediciones Contemporáneas

Cruz, L. (2018). Espacios adaptables y sostenibilidad urbana. Editorial EcoCiudades.

Gómez, A., & Ramírez, T. (2019). El impacto de los espacios multifuncionales en la urbanización. Ediciones Urbanas.

González, J., & Pérez, M. (2019). Planificación urbana resiliente. Universidad del Centro.

López, C. (2020). La dinámica de usos en el urbanismo contemporáneo. Editorial Metropoli.

López, F., & Hernández, R. (2021). Dinámica social y resiliencia urbana. Ediciones Ciudadanas.

Martín, P. (2020). Adaptabilidad en la arquitectura moderna. Editorial Arquitectónica.

Santiago, R. (2020). Infraestructuras resilientes y sostenibilidad. Universidad Nacional.

Smith, J. (2018). Estrategias de adaptación en entornos urbanos. Editorial Global.

Torres, D. (2017). Rehabilitación funcional y desarrollo sostenible. Ediciones Verdes.

Walker, B., & Salt, D. (2012). Resilience Thinking: Sustaining Ecosystems and People in a Changing World. Island Press.

Sánchez, P. (2021). Diseño multifuncional y su relevancia en la arquitectura. Editorial Innovación.

CAF. (2021). La transformación urbana de Guayaquil, un ejemplo para el resto de América Latina. Recuperado de https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/la-transformacion-urbana-de-guayaquil-un-ejemplo-para-el-resto-de-america-latina/

Gómez, M. (2021). Regeneración de espacios urbanos en desuso desde la perspectiva sostenible. Revista de Urbanismo y Sostenibilidad, 12(3), 45-60. Recuperado de https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8897256.pdf

Hernández Valdés, F. A. (2021). Producción social del espacio y vínculos comunitarios en asentamientos informales de Guayaquil. [Tesis de maestría, FLACSO]. Recuperado de https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/18460/2/TFLACSO-2021FAHV.pdf

Naranjo Serrano, G., Trujillo Rodríguez, R., & Velástegui Ricaurte, M. (2019). Núcleos urbanos consolidados en proceso de abandono: El caso del Centro Histórico de Quito. Revista de Arquitectura y Urbanismo, 23(1), 15-30. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/343367187_Nucleos_urbanos_consolidados_en_proceso_de_abandono_El_caso_del_Centro_Historico_de_Quito

Pila Chuquimarca, J. (2022). Recuperación de las infraestructuras abandonadas en la quebrada Rumipamba, Quito. [Tesis de pregrado, Universidad Tecnológica Indoamérica]. Recuperado de https://repositorio.uti.edu.ec/handle/123456789/5486

Urbina, J. (2012). Vacíos urbanos y cohesión social: Un análisis de la ciudad de Quito. Ciencia Latina, 5(2), 75-90. Recuperado de https://ciencialatina.org/index.php/c

Andrade, M., & Villamarín, C. (2019). Análisis de los efectos del abandono de infraestructuras ferroviarias en el desarrollo urbano de ciudades intermedias. Revista de Urbanismo y Sociedad, 15(2), 45-67. Recuperado de https://revistas.urbanismosociedad.org

Carrillo, L., & Morales, D. (2020). Espacios recreativos en desuso: Impacto en la cohesión social de las comunidades urbanas periféricas. Revista Latinoamericana de Desarrollo Urbano, 28(1), 23-41. Recuperado de https://www.rldu.org

Muñoz, F. (2020). Abandono de infraestructuras públicas en Ecuador: Análisis y perspectivas. [Tesis de maestría, Universidad Central del Ecuador]. Recuperado de https://www.uce.edu.ec

Ruiz, J., & Torres, P. (2021). Planeación urbana y reutilización de infraestructuras: Un enfoque sostenible para ciudades intermedias. Revista de Estudios Urbanos, 12(3), 75-92. Recuperado de https://www.revistaestudiosurbanos.com

Zambrano, R., & Pérez, E. (2022). Patrimonio cultural y desarrollo económico: Desafíos del centro histórico de Latacunga. Revista Andina de Investigación, 19(2), 55-73. Recuperado de https://www.revistainvestigacionandina.com

Azpilicueta, E., & Araújo, R. (2012). El mito industrial. Revista Tectónica - Monografías de Arquitectura Tecnología y Construcción, (38), 04-19. Recuperado de https://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/10599/1/TMUAIC_2017_GC_CD015.pdf

Bouillon, S., Viacava, P., & Viera, C. (2015). Desarrollo de un modelo de simulación para terminales terrestres. Caso: Mejoramiento o Reubicación de los Terminales Terrestres Nacional e Internacional de la Ciudad de Arica. Recuperado de https://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/10599/1/TMUAIC_2017_GC_CD015.pdf

Carrion, F., Erazo Espinosa, J., & Cepeda, P. (2020). La cuestión de la gestión urbana en Ecuador. Revista de Estudios Urbanos y Regionales, (5), 165-172. Recuperado de https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/16982/1/REXTN-Ci5-18-Carrion.pdf

Gómez, F., Martínez, R., & Ramírez, C. (2021). Vacíos urbanos y planificación territorial en Ecuador: Un análisis de ciudades intermedias. Revista de Estudios Urbanos, 16(3), 78-94. Recuperado de https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/9205937.pdf

Torres, L., & Andrade, M. (2023). Transformaciones urbanas: Un análisis de la gentrificación. Revista de Estudios Urbanos y Regionales, (5), 165-172. Recuperado de https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/9367940.pdf

Mercado de San Miguel. (s.f.). Mercado de San Miguel. Recuperado de https://www.mercadodesanmiguel.es

El Mundo. (2017). El Mercado de San Miguel, un referente en el Madrid gastronómico. Recuperado de https://www.elmundo.es

El País. (2019). El Mercado de San Miguel: una rehabilitación de éxito. Recuperado de https://elpais.com

Renfe. (2020). Estación de Atocha. Recuperado de https://www.renfe.com

ABC. (2018). La historia y rehabilitación de la Estación de Atocha. Recuperado de https://abc.es

Madrid Cultura. (2019). Estación de Atocha: entre el pasado y el futuro. Recuperado de https://madridcultura.es

Centro Cultural La Tertulia. (s.f.). Centro Cultural La Tertulia. Recuperado de https://www.culturalatertulia.org

El País. (2018). La Tertulia: centro cultural de Cali que mantiene la esencia de la historia. Recuperado de https://www.elpais.com.co

Revista Arcadia. (2014). La Tertulia: un referente cultural en Cali. Recuperado de https://revistaarcadia.com

Ayala Moreno, A. A., & Ayala Moreno, J. P. (2024). El reciclaje arquitectónico y urbano como resultado de un diálogo interdisciplinario. CONTEXTO. Revista De La Facultad De Arquitectura De La Universidad Autónoma De Nuevo León, 18(28), 35–41. https://doi.org/10.29105/contexto18.28-406

Universidad
Indoamérica

Ambato
Calle Bolivar 20-35 y Quito
(03) 2 421713 / 2421452
Quito
Machala y Sabanilla (Sector Cotocollao)
(02) 3998227 / 3998238
www.indoamerica.edu.ec