



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO**

**FACULTAD DE INGENIERIA**

**CARRERA DE ARQUITECTURA**

**Título**

“Propuesta de intervención del espacio público en la ciudad construida: Caso de estudio

Barrio La Dolorosa entre avenida Leopoldo Freire y avenida Eloy Alfaro”

**Trabajo de titulación para optar al título de ARQUITECTO**

**Autores:**

Panchi Esparza Marlon Fabricio

Yanzapanta Vallejo Xavier Humberto

**TUTOR:**

Msg. Arq. Esteban Fernando Cáceres Guerrero

**Riobamba, Ecuador, 2023**

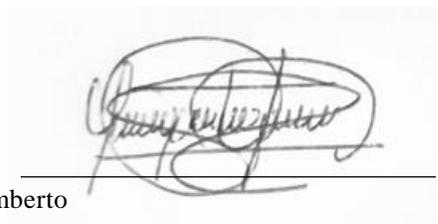
## DECLARATORIA DE AUTORÍA

Nosotros, Panchi Esparza Marlon Fabricio y Yanzapanta Vallejo Xavier Humberto con cédula de ciudadanía 060442199-0 y 060338757-2, autores del trabajo de investigación titulado: “PROPUESTA DE INTERVENCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD CONSTRUIDA: CASO DE ESTUDIO BARRIO LA DOLOROSA ENTRE AVENIDA LEOPOLDO FREIRE Y AVENIDA ELOY ALFARO”, certifico que la producción, ideas, opiniones, criterios, contenidos y conclusiones expuestas son de mí exclusiva responsabilidad. Asimismo, cedo a la Universidad Nacional de Chimborazo, en forma no exclusiva, los derechos para su uso, comunicación pública, distribución, divulgación y/o reproducción total o parcial, por medio físico o digital; en esta cesión se entiende que el cesionario no podrá obtener beneficios económicos. La posible reclamación de terceros respecto de los derechos de autor (a) de la obra referida, será de mi entera responsabilidad; librando a la Universidad Nacional de Chimborazo de posibles obligaciones. En Riobamba, 24 de Marzo del 2023.



Panchi Esparza Marlon Fabricio

CI: 060442199-0

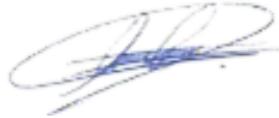


Yanzapanta Vallejo Xavier Humberto

CI: 060442199-0

## **DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR**

Quien suscribe, Msg. Arq. Esteban Fernando Cáceres Guerrero catedrático adscrito a la Facultad de Ingeniería, por medio del presente documento certifico haber asesorado y revisado el desarrollo del trabajo de investigación titulado, “PROPUESTA DE INTERVENCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD CONSTRUIDA: CASO DE ESTUDIO BARRIO LA DOLOROSA ENTRE AVENIDA LEOPOLDO FREIRE Y AVENIDA ELOY ALFARO”, bajo la autoría de Panchi Esparza Marlon Fabricio Y Yanzapanta Vallejo Xavier Humberto; por lo que se autoriza ejecutar los trámites legales para su sustentación. Es todo cuanto informar en honor a la verdad; en Riobamba, a los 5 días del mes de Abril del 2023.



---

Msg. Arq. Estebán Fernando Cáceres Guerrero

CI: 060223530-1

## **CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL**

Quienes suscribimos, catedráticos designados Miembros del Tribunal de Grado para la evaluación del trabajo de investigación “PROPUESTA DE INTERVENCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD CONSTRUIDA: CASO DE ESTUDIO BARRIO LA DOLOROSA ENTRE AVENIDA LEOPOLDO FREIRE Y AVENIDA ELOY ALFARO”, presentado por Nosotros, Panchi Esparza Marlon Fabricio y Yanzapanta Vallejo Xavier Humberto con cédula de ciudadanía 060442199-0 y 060338757-2, bajo la tutoría de Msg. Arq. Esteban Fernando Cáceres Guerrero; certificamos que recomendamos la APROBACIÓN de este con fines de titulación. Previamente se ha evaluado el trabajo de investigación y escuchada la sustentación por parte de su autor; no teniendo más nada que observar. De conformidad a la normativa aplicable firmamos, en Riobamba los 5 días del mes de Abril de 2023.

Ing. Luis Alejandro Velastegui Cáceres

**PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE GRADO**

Msg. José Remigio Gavidia Mejia

**MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO**

Msg. Edwin Roerto Zumba Llanga

**MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO**



Msg/Edwin Roberto Zumba Llango  
**MIEMBRO DE TRIBUNAL**

## DICTAMEN FAVORABLE DE TUTOR Y MIEMBROS DEL TRIBUNAL

Quienes suscribimos, catedráticos designados Miembros del Tribunal de Grado para la evaluación del trabajo de investigación “PROPUESTA DE INTERVENCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD CONSTRUIDA: CASO DE ESTUDIO BARRIO LA DOLOROSA ENTRE AVENIDA LEOPOLDO FREIRE Y AVENIDA ELOY ALFARO”, presentado por Nosotros, Panchi Esparza Marlon Fabricio y Yanzapanta Vallejo Xavier Humberto con cédula de ciudadanía 060442199-0 y 060338757-2, bajo la tutoría de Msg. Arq. Esteban Fernando Cáceres Guerrero; certificamos que recomendamos la APROBACIÓN de este con fines de titulación. Previamente se ha asesorado durante el desarrollo, revisado y evaluado el trabajo de investigación y escuchada la sustentación por parte de su autor; no teniendo más nada que observar. De conformidad a la normativa aplicable firmamos, en Riobamba los 5 días del mes de Abril de 2023.

Ing. Luis Alejandro Velastegui Cáceres

**PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE GRADO**

Msg. José Remigio Gavidia Mejía

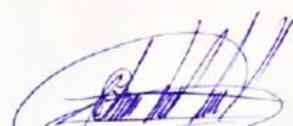
**MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO**

Msg. Edwin Rovertto Zumba Llanga

**MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO**

Msg. Cáceres Guerrero Esteban Fernando

**MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO**



Mgs/Edwin Rovertto Zumba Llanga  
**MIEMBRO DE TRIBUNAL**



Mgs. Cáceres Guerrero Esteban Fernando  
**TUTOR**



# CERTIFICACIÓN

Que, **Panchi Esparza Marlon Fabricio y Yanzapanta Vallejo Xavier Humberto con cédula de ciudadanía 060442199-0 y 060338757-2,**, estudiante de la Carrera **ARQUITECTURA, NO VIGENTE**, Facultad de **INGENIERÍA**; ha trabajado bajo mi tutoría el trabajo de investigación titulado **“PROPUESTA DE INTERVENCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD CONSTRUIDA: CASO DE ESTUDIO BARRIO LA DOLOROSA ENTRE AVENIDA LEOPOLDO FREIRE Y AVENIDA ELOY ALFARO”**, cumple con el **0 %**, de acuerdo al reporte del sistema Anti plagio **URKUND**, porcentaje aceptado de acuerdo a la reglamentación institucional, por consiguiente autorizo continuar con el proceso.

Riobamba, 14 de mayo de 2023



\_\_\_\_\_  
Msg. Arq. Esteban Fernando Cáceres Guerrero  
**TUTOR TRABAJO DE INVESTIGACIÓN**

## **AGRADECIMIENTOS**

Agradezco a mi familia por su apoyo incondicional en mi formación universitaria, por su paciencia, sus consejos y palabras de aliento que siempre me han acompañado en los momentos difíciles para poder superarme y por los momentos que me han sabido entender y acompañar, así como a las innumerables noches de desconcierto que les he hecho pasar, por haberme enseñado, humildad y superación personal, e innumerables cualidades que tanto mi mamá Anita y mi papá William me enseñan con su esfuerzo diario y su trabajo, cualidades que me llenan de orgullo , a mi hermano mayor Bryan por su compañía y cercanía, siempre siendo alegre y jovial sin perder la calma y siendo una voz guía para mi actuar, a mi hermana Carolina la menor, que ha crecido a pasos agigantados y

Agradezco a la Carrera de Arquitectura de la Universidad Nacional de Chimborazo, que me han permitido formarme académicamente y donde he podido conocer grandes amigos y docentes, que a través de su experiencia y paciencia me han permitido formarme profesional y personalmente

A mis amigos que me han ofrecido su amistad sin recelo durante el transcurso de mi vida académica y personal, que me han acompañado y con quienes he compartido conocimientos y críticas acerca de la carrera y personales.

Gracias Totales

Marlon P.

Al concluir una etapa tan importante de mi vida quiero emitir un profundo agradecimiento a quienes hicieron posible este sueño, aquellos que junto a mí caminaron en todo momento y siempre fueron fuente de inspiración, apoyo y fortaleza. Esta mención en especial para mis padres, mi hermana, amigos y familiares. Muchas gracias a ustedes por demostrarme que: El verdadero amor no es otra cosa que el deseo inevitable de ayudar al prójimo para que este se supere día a día.

Mi eterna gratitud a la Universidad Nacional de Chimborazo y a la Escuela de Arquitectura, mi agradecimiento sincero al tutor de mi tesis, PhD. Arq. Esteban Cáceres por su ayuda en el desarrollo de este proyecto, gracias también a cada docente quienes con su apoyo y enseñanzas constituyen la base de mi vida profesional.

Gracias totales.

Xavier Y.

## **DEDICATORIAS**

Dedico el presente libro y el esfuerzo que se ha puesto en él a mi familia, por su paciencia, su apoyo y soporte incondicional, que me han permitido continuar a pesar de las dificultades, que me han brindado lo necesario y más para resolver los problemas y que gracias a ellos continúo construyendo poco a poco mi futuro.

Marlon P.

Dedico con mucho cariño el presente libro a mis padres Patricia y César, a mi hermana Carolina, por su incondicional amor, apoyo y comprensión a lo largo de mi carrera universitaria, y así haberme permitido llegar a este momento tan importante de mi vida. A un grupo especial de amigos quienes han estado a mi lado apoyándome y aportaron para que este sueño se haga realidad. También a mis abuelos que ahora me guían y me bendicen desde otro lugar.

Xavier Y.

## ÍNDICE DE CONTENIDO

|   |             |
|---|-------------|
| <b>DECLARATORIA DE AUTORÍA .....</b>                            | <b>II</b>   |
| <b>DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR .....</b>              | <b>III</b>  |
| <b>CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL.....</b>            | <b>IV</b>   |
| <b>DICTAMEN FAVORABLE DE TUTOR Y MIEMBROS DEL TRIBUNAL.....</b> | <b>V</b>    |
| <b>CERTIFICADO ANTIPLAGIO .....</b>                             | <b>VI</b>   |
| <b>AGRADECIMIENTOS .....</b>                                    | <b>VII</b>  |
| <b>DEDICATORIAS .....</b>                                       | <b>IX</b>   |
| <b>ÍNDICE DE CONTENIDO .....</b>                                | <b>X</b>    |
| <b>ÍNDICE DE ILUSTRACIONES .....</b>                            | <b>XVII</b> |
| <b>RESUMEN.....</b>   | <b>XX</b>   |
| Palabras Clave.....   | XX          |
| <b>ABSTRACT.....</b>  | <b>XXI</b>  |
| <b>CAPITULO I . INTRODUCCIÓN .....</b>                          | <b>1</b>    |
| 1.1 Antecedentes .....  | 2           |
| 1.2 Problemática.....   | 4           |
| 1.3 Justificación.....  | 5           |
| 1.4 Objetivos .....   | 6           |
| 1.4.1 Objetivo General. ....                                    | 6           |

|  |  |          |
|--|--|----------|
| 1.4.2                                    | Objetivos Específicos.....                         | 6        |
| <b>CAPITULO II . MARCO TEÓRICO .....</b> |  | <b>7</b> |
| 2.1                                      | Espacio Público.....                               | 7        |
| 2.1.1                                    | Espacio Público Abierto (E.P.A).....               | 7        |
| 2.2                                      | Tipos De Espacios Públicos Abiertos .....          | 8        |
| 2.2.1                                    | Plaza Mayor.....                                   | 8        |
| 2.2.2                                    | Plaza Mercado.....                                 | 9        |
| 2.2.3                                    | Atrios, Plazoletas y Plazuelas.....                | 9        |
| 2.2.4                                    | Alameda.....                                       | 10       |
| 2.2.5                                    | Parque Urbano.....                                 | 10       |
| 2.3                                      | Tipos De Plaza.....                                | 11       |
| 2.3.1                                    | De Acuerdo A Su Forma.....                         | 11       |
| 2.3.2                                    | De acuerdo a sus características Sensoriales ..... | 13       |
| 2.4                                      | Cualidades de los Espacios Públicos Abiertos.....  | 14       |
| 2.4.1                                    | Equilibrio.....                                    | 14       |
| 2.4.2                                    | Comodidad Y Confort.....                           | 14       |
| 2.4.3                                    | Comodidad Visual.....                              | 15       |
| 2.4.4                                    | Comodidad Térmica.....                             | 15       |
| 2.4.5                                    | Comodidad Acústica .....                           | 15       |
| 2.4.6                                    | Comodidad Olfativa .....                           | 16       |

|        |   |    |
|--------|---|----|
| 2.4.7  | Comodidad Psicológica.....              | 16 |
| 2.4.8  | Dimensión y escala.....                 | 16 |
| 2.4.9  | Contexto.....                           | 16 |
| 2.4.10 | Forma.....                              | 17 |
| 2.5    | Propiedades Visuales De La Forma .....  | 17 |
| 2.5.1  | Contorno.....                           | 17 |
| 2.5.2  | Tamaño.....                             | 17 |
| 2.5.3  | Color.....                              | 18 |
| 2.5.4  | Textura.....                            | 18 |
| 2.5.5  | Variedad y Flexibilidad.....            | 18 |
| 2.5.6  | Mantenimiento.....                      | 18 |
| 2.5.7  | Seguridad.....                          | 19 |
| 2.5.8  | Permeabilidad.....                      | 19 |
| 2.5.9  | Legibilidad.....                        | 20 |
| 2.6    | Delimitación De La Zona De Estudio..... | 21 |
| 2.6.1  | Delimitación Espacial.....              | 21 |
| 2.7    | Historia Del Barrio La Dolorosa.....    | 23 |
| 2.7.1  | Reasentamiento de la Ciudad 1797.....   | 23 |
| 2.7.2  | Limites urbanos en 1911.....            | 23 |
| 2.7.3  | Terminal Interparroquial .....          | 24 |

|   |  |           |
|---|--|-----------|
| 2.7.4   | Espacio Público Abierto Dolorosa 1 .....       | 25        |
| 2.7.5   | Espacio Público Abierto Dolorosa 2 .....       | 25        |
| 2.8   | Surgimiento Del Barrio La Dolorosa .....       | 26        |
| 2.9   | Eventos .....                                  | 26        |
| 2.9.1   | Juego de la Pelota Nacional (Mamona).....      | 26        |
| 2.9.2   | Venta de monigotes y juegos pirotécnicos ..... | 28        |
| 2.9.3   | Feria estudiantil .....                        | 29        |
| 2.9.4   | Nacimiento de pesebre .....                    | 29        |
| 2.9.5   | Feria de la colada morada.....                 | 30        |
| 2.9.6   | Venta de comida.....                           | 30        |
| <b>CAPITULO III . METODOLOGÍA.....</b>            |  | <b>32</b> |
| 3.1.1   | Enfoque .....                                  | 32        |
| 3.1.2   | Método de investigación .....                  | 32        |
| 3.1.3   | Método de campo .....                          | 33        |
| 3.2   | Tipo de investigación .....                    | 33        |
| 3.3   | Diseño de Investigación .....                  | 34        |
| 3.4   | Investigación acción.....                      | 34        |
| 3.5   | Población de estudio.....                      | 35        |
| <b>CAPITULO IV . RESULTADOS Y DISCUSIÓN .....</b> |  | <b>36</b> |
| 4.1   | Análisis Urbano.....                           | 36        |

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 4.1.1 | Llenos y Vacíos.....                          | 37 |
| 4.1.2 | Áreas Verdes .....                            | 37 |
| 4.1.3 | Uso de suelos.....                            | 38 |
| 4.1.4 | Movilidad .....                               | 39 |
| 4.2   | Análisis De Avenidas, Calles Y Parterres..... | 43 |
| 4.2.1 | Calles y aceras.....                          | 44 |
| 4.3   | Avenida Félix Proaño.....                     | 46 |
| 4.3.1 | Áreas Verdes .....                            | 47 |
| 4.3.2 | Señalética y Mobiliario .....                 | 48 |
| 4.3.3 | Luminarias.....                               | 49 |
| 4.4   | Análisis De Los Espacios Públicos .....       | 50 |
| 4.4.1 | Topografía.....                               | 50 |
| 4.4.2 | Uso de Suelo.....                             | 51 |
| 4.4.3 | Áreas de comercio.....                        | 51 |
| 4.4.4 | Vegetación.....                               | 54 |
| 4.4.5 | Estado de Áreas Verdes.....                   | 55 |
| 4.4.6 | Pisos y Texturas.....                         | 56 |
| 4.4.7 | Mobiliario Urbano.....                        | 57 |
| 4.4.8 | Flujos Peatonales.....                        | 58 |
| 4.4.9 | (EPAD2).....                                  | 61 |

|        |  |    |
|--------|--|----|
| 4.5    | Marco Legal .....  | 63 |
| 4.5.1  | Resumen de Normativa de Usos .....                                 | 63 |
| 4.5.2  | Tabla Resumen De Normativa De Usos.....                            | 64 |
| 4.5.3  | Uso De Suelo.....  | 64 |
| 4.5.4  | Planes y Proyectos en el Barrio La Dolorosa.....                   | 66 |
| 4.5.5  | Propuestas de sistema integrado de estación de buses urbanos.....  | 68 |
| 4.5.6  | Principales conflictos de la propuesta.....                        | 70 |
| 4.5.7  | Consideraciones en la propuesta del terminal de transferencia..... | 71 |
| 4.6    | Referentes Arquitectónicos .....                                   | 73 |
| 4.7    | Síntesis.....  | 74 |
| 4.7.1  | Llenos y Vacíos.....   | 74 |
| 4.7.2  | Uso de Suelo.....  | 74 |
| 4.7.3  | Movilidad .....  | 74 |
| 4.7.4  | Semaforización.....  | 74 |
| 4.7.5  | Movilidad .....  | 75 |
| 4.7.6  | Disminución de Sentido de vías .....                               | 75 |
| 4.7.7  | Movilidad peatonal.....  | 75 |
| 4.7.8  | Iluminación.....   | 76 |
| 4.7.9  | Marco Legal .....  | 76 |
| 4.7.10 | Áreas Verdes .....   | 76 |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>CAPITULO V .CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....</b> | <b>78</b> |
| 5.1 Conclusiones .....                                  | 78        |
| 5.2 Recomendaciones.....                                | 83        |
| <b>CAPITULO VI . PROPUESTA .....</b>                    | <b>85</b> |
| 6.1 Propuestas De Los Espacios Públicos.....            | 85        |
| 6.2 Espacio Público Abierto Dolorosa 1 .....            | 87        |
| 6.3 Espacio Público Abierto Dolorosa 2 .....            | 91        |
| 6.4 Avenidas Félix Proaño Y Eloy Alfaro .....           | 95        |
| <b>CAPITULO VII .....</b>                               | <b>97</b> |
| 7.1 Bibliografía.....                                   | 97        |
| 7.1.1 Marco Teórico.....                                | 97        |
| 7.1.2 Imágenes.....                                     | 100       |

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

|  |    |
|--|----|
| Ilustración 1. Espacio Público.....  | 8  |
| Ilustración 2. Plaza Mayor .....   | 8  |
| Ilustración 3. Plaza Mercado.....  | 9  |
| Ilustración 4. Atrios y Plazoleta.....   | 10 |
| Ilustración 5. Alameda.....  | 10 |
| Ilustración 6. Parque Urbano .....   | 11 |
| Ilustración 7. Ortofoto del barrio la Dolorosa.....  | 21 |
| Ilustración 8. Mapa de la ciudad de Riobamba 1911 – 1912.....                                      | 23 |
| Ilustración 9. Mapa de las principales conexiones desde el ingreso Sur, ciudad de<br>Riobamba..... | 24 |
| Ilustración 10. EPAD 1 (1960) .....  | 26 |
| Ilustración 11. Juego tradicional “La Mamona” .....  | 28 |
| Ilustración 12. Juego tradicional “La Mamona” .....  | 28 |
| Ilustración 13. Venta de Monigotes (EPAD 1) .....  | 29 |
| Ilustración 14. (Feria Estudiantil EPAD 1).....  | 29 |
| Ilustración 15. Armado de nacimiento (EPAD 2) .....  | 30 |
| Ilustración 16. Venta de Comida (EPAD 2) .....   | 31 |
| Ilustración 17. Trazado Urbano Barrio La Dolorosa .....  | 36 |
| Ilustración 18. Llenos y Vacíos Barrio La Dolorosa .....   | 37 |
| Ilustración 19. Área Verde Barrio La Dolorosa.....   | 38 |
| Ilustración 20. Uso de Suelo Barrio La Dolorosa.....   | 39 |
| Ilustración 21. Movilidad Barrio La Dolorosa.....  | 40 |

|   |    |
|---|----|
| Ilustración 22. Movilidad de Buses Urbanos Barrio La Dolorosa.....    | 41 |
| Ilustración 23. Velocidad en las Vías Barrio La Dolorosa .....        | 42 |
| Ilustración 24. Ciclovía, Barrio La Dolorosa.....                     | 43 |
| Ilustración 25. Ortofoto de las Avenidas .....                        | 44 |
| Ilustración 26. Movilidad de Buses Urbanos Barrio La Dolorosa 01..... | 45 |
| Ilustración 27. Movilidad de Buses Urbanos Barrio La Dolorosa 02..... | 46 |
| Ilustración 28. Avenida Félix Proaño .....                            | 46 |
| Ilustración 29. Estado Actual de Avenida Félix Proaño.....            | 47 |
| Ilustración 30. Área Verde Avenida Félix Proaño.....                  | 48 |
| Ilustración 31. Señalética y Mobiliario Avenida Félix Proaño.....     | 49 |
| Ilustración 32. Iluminación Avenida Félix Proaño.....                 | 49 |
| Ilustración 33. EPAD 1 Y 2 .....                                      | 50 |
| Ilustración 34. Uso De Suelo EPAD 1 Y 2 .....                         | 51 |
| Ilustración 35. Área Verde EPAD 2.....                                | 54 |
| Ilustración 36. Área Verde EPAD 1.....                                | 55 |
| Ilustración 37. Pisos y Texturas EPAD 1 Y 2.....                      | 56 |
| Ilustración 38. Estado de Pisos y Texturas EPAD 1 Y 2 .....           | 57 |
| Ilustración 39. Señalética y Mobiliario EPAD 1 Y 2.....               | 58 |
| Ilustración 40. Flujos en la mañana EPAD 1 Y 2 .....                  | 59 |
| Ilustración 41. Flujos en la mañana EPAD 1 Y 2 .....                  | 60 |
| Ilustración 42. Flujos en la tarde EPAD 1 Y 2.....                    | 60 |
| Ilustración 43. Flujos en la tarde EPAD 1 Y 2.....                    | 61 |
| Ilustración 44. Flujos en la tarde EPAD 1 Y 2.....                    | 62 |

|  |    |
|--|----|
| Ilustración 45. Flujos en la tarde EPAD 1 Y 2.....                     | 63 |
| Ilustración 46. Normativa en el Barrio La Dolorosa.....                | 64 |
| Ilustración 47. Tabla de Normativa en el Barrio La Dolorosa.....       | 64 |
| Ilustración 48.Reubicación del Terminal Interparroquial .....          | 67 |
| Ilustración 49. Ubicación de terminales de buses de transferencia..... | 68 |
| Ilustración 50. Ubicación de terminal de transferencia Norte .....     | 69 |
| Ilustración 51. Ubicación de terminal de transferencia Sur .....       | 69 |
| Ilustración 52. Ubicación de terminal de transferencia Sur .....       | 73 |

## **RESUMEN**

El proyecto se enfoca en la intervención urbano - arquitectónica en los espacios públicos existentes en el Barrio de La Dolorosa, EPAD 1 (Terminal interparroquial- Plaza Abdón Calderón) y EPAD 2 con sus principales calles y avenidas, buscando dar solución al caos vehicular y peatonal, que se presenta en la zona, debido al terminal interparroquial ubicado dentro de la Plaza Abdón Calderón y a la desorganización tanto en actividades comerciales, culturales y recreativas, que son parte de la identidad del Barrio La Dolorosa, además de concentrar diferentes equipamientos y locales comerciales por consiguiente los mismos requieren espacios públicos como lugares de encuentro y esparcimiento, a partir de un análisis diagnóstico a nivel macro y micro, se identifican los flujos principales de la movilidad urbana, reduciendo la importancia vehicular pero conservando su ubicación estratégica como articulador entre el ingreso Sur de Riobamba con su Centro Urbano, así como se plantean las estrategias que son la síntesis de la investigación y que propician las actividades dentro de los espacios públicos.

### **Palabras Clave**

Espacio público  
Flujos Urbanos  
Núcleo urbano  
Comercio

## ABSTRACT

This project focuses on the urban-architectural intervention in the existing public spaces in the Barrio de La Dolorosa, EPAD 1 ( Inter- parroquial Terminal- Plaza Abdon Calderón), and EPAD 2 with its main streets and avenues, seeking to provide a solution to the vehicular and pedestrian chaos. , which occurs in the area, due to the inter-parish terminal located within Plaza Abdon Calderón and the disorganization of both commercial, cultural, and recreational activities, which are part of the identity of Barrio La Dolorosa, in addition to concentrating different equipment and commercial premises therefore, they require public spaces as meeting and recreation places, based on a diagnostic analysis at the macro and micro level, the main flows of urban mobility are identified, reducing the vehicular importance but preserving its strategic location as an articulator between income South of Riobamba with its Urban Center, as well as the strategies as they are the synthesis of research and that promote activities within public spaces.

**Keywords:** Public space, Urban flows, urban core, trade.



Reviewed by:  
Ms.C. Ana Maldonado León  
ENGLISH PROFESSOR  
C.I.060197598

## CAPITULO I . INTRODUCCIÓN

El Barrio La Dolorosa se ubica al sur de la ciudad de Riobamba, en esta zona confluyen la trama urbana (Damero) y sus principales avenidas de ingreso sur de la ciudad, es considerado uno de los 5 núcleos urbanos por la conexión que mantiene con su centro urbano, las actividades comerciales, recreativas y culturales que se desarrollan.

Cabe mencionar el funcionamiento del terminal interparroquial en el parque la Dolorosa 1 (EPAD 1), debido a los buses proveniente de las parroquias rurales (San Luis, Licto, Pungalá, Flores, Punín) y del cantón Chambo, en este espacio que guarda a la vez actividades de canchas, plaza y diversos microespacios polifuncionales, todas estas actividades se receptan dentro del Barrio La Dolorosa generando conflictos en su uso y apropiación, tanto el comercio Formal e Informal han invadido gran parte de sus plazas, en las que se organizaba diferentes eventos, debido a esto se ha perdido esta integración entre la ciudad, los espacios públicos, sus calles (Puruhá, Guayaquil, 10 de Agosto, 1ra Constituyente) y avenidas (Av. Eloy Alfaro y Félix Proaño).

Además, el Barrio La Dolorosa posee los equipamientos más importantes de la zona Sur de la Ciudad: La Universidad Nacional de Chimborazo(sede Barrio La Dolorosa), La iglesia La Dolorosa (carácter religioso) y El supermercado Santa María (carácter comercial) ubicados en la avenida Eloy Alfaro; El Registro de la Propiedad (carácter administrativo) ubicado en la calle Primera Constituyente y la escuela “Fe y Alegría” (carácter educativo) con el Hospital General (carácter de salud), ubicados frente a la avenida Félix Proaño.

## **1.1 Antecedentes**

El Barrio La Dolorosa es entendido como la puerta de ingreso hacia el centro y salida sur de Riobamba, en el año 1912 ya se contaba con las avenidas y su conexión con las diferentes parroquias rurales, actualmente articulan dos tramas urbanas; una trama ortogonal de damero con una jerarquía de calles principales y secundarias y una segunda trama de vías arteriales, colectoras y locales, se encuentra dentro de un contexto consolidado, en el que predomina el uso de suelo comercial y el uso del Terminal Interparroquial.

Los Espacios Públicos son sede de actividades culturales como el juego de la Pelota Nacional (juego de la Mamona) y eventos sociales tanto para el barrio como la ciudad.

La existencia de los Espacios Públicos Abiertos Dolorosa 1 y 2 (EPAD 1 y 2 ) son espacios en los que se concentran variados usos y actividades para

las personas como: comercio, venta de alimentos, zonas de espera, áreas de Esparcimiento, juegos deportivos. Esencialmente son espacios que fomentan el encuentro y desarrollo de la vida dentro de la ciudad.

(EPAD 1) Siendo ocupado por el terminal interparroquial, el mismo que ocupa la mayor parte del espacio público, tanto para estacionamientos temporales y graderíos (zonas de espera). El ingreso de los buses es en la calle Puruhá, siendo necesario detener el tráfico para que ingresen las unidades de buses y en el espacio sobrante se desarrollan plazas y canchas que acogen los eventos del barrio y la ciudad. En el plan de movilidad se resuelve reubicar el terminal interparroquial, ya que se considera que es un “Espacio desaprovechado”, pudiendo ser de un mejor uso para el Barrio, los diferentes equipamientos y para las actividades que han sido desplazadas.

A su vez el (EPAD 2), coexiste desde 1912 y fue dividido diagonalmente para crear una avenida que agilice el tránsito vehicular conectando la avenida Félix Proaño y Leónidas, actualmente mantiene actividades temporales, así como eventos organizados por el Barrio, pero estos siendo funcionales por horarios definidos en el día, para posterior dejar al espacio abandonado, este espacio presenta una plataforma que concentra todas las actividades debajo de su cubierta metálica y un espacio verde desgastado que es usado como zona de paso y áreas recreativas sin uso.

Los espacios públicos del Barrio La Dolorosa, se han convertido en la puerta de ingreso hacia el Centro de la Ciudad, siendo la primera impresión del espectador, al llegar desde sus avenidas de ingreso, se reduce la velocidad y se cambia a un contexto consolidado comercial, actualmente se han degradado estas cualidades y se evidencia una mayor afectación en su uso, mantenimiento y protección, afectando también en la calidad de vida para las personas dentro del Barrio y sus visitantes.

## 1.2 Problemática

El Barrio La Dolorosa es considerado una centralidad urbano, según el Plan de Movilidad de la Ciudad de Riobamba 2020-2040, y debido a esta afluencia se requiere espacios públicos de calidad y que actualmente se encuentran afectados visual y físicamente, en gran parte al funcionamiento del terminal interparroquial, debido a los nudos que se forman por el tráfico, que al ingresar a la urbe genera conflictos en la movilidad peatonal y vehicular, por lo que se han degradado progresivamente las actividades comerciales del

barrio, además de generar zonas de desperdicios, zonas de inseguridad, estacionamientos forzados y pérdida del espacio que requiere el peatón, que a pesar de ello se ha conservado hasta la actualidad; manteniendo la desorganización espacial, el desinterés, la falta de mantenimiento e inseguridad, que generan una mala imagen del barrio, afectando también el predominio de lo construido sobre las áreas verdes, que afecta

en la sensibilidad del peatón, al no reconocer a los espacios públicos como lugares de encuentro y recreación, sino como espacios desagradables e inclusive peligrosos.

“Primero modelamos las ciudades y luego ellas nos modelan a nosotros” (Jan Gehl, 2014), la falta de relaciones con el espacio público afecta negativamente en la calidad de vida de las personas, ya que no se ha buscado mejorar la accesibilidad y dar valor a estos espacios y equipamientos relevantes, llegando a ser espacios abandonados, que se desvinculan de las actividades con el barrio y gradualmente pierden su identidad, su sentido de pertenencia con la comunidad y pasan a ser vacíos urbanos, focos de delincuencia y el crimen organizado.

### **1.3 Justificación**

La propuesta busca mejorar las condiciones actuales de los espacios públicos en el Barrio La Dolorosa, priorizando al peatón y las actividades del Barrio, antes que las prioridades para el vehículo, buscando poner en evidencia la importancia y necesidad

de repensar los espacios públicos, que posteriormente tendrán efecto en las generaciones futuras a través del análisis del lugar, el estudio bibliográfico y de referentes se llega a la conclusión de recuperar las cualidades inherentes y repotenciar las actividades existentes, que mejoren la imagen del barrio volviendo a ser escenario de las actividades culturales, políticas y religiosas que se realizan y a su vez mantener la importancia del barrio con su contexto.

## **1.4 Objetivos**

### **1.4.1 Objetivo General.**

Generar una propuesta de intervención del espacio público en la ciudad construida: caso de estudio Barrio La Dolorosa entre Av. Félix Proaño y Av. Eloy Alfaro

### **1.4.2 Objetivos Específicos**

Reconocer a través del levantamiento de información del estado actual, las problemáticas presentes en los espacios públicos del Barrio La Dolorosa.

Plantear estrategias de intervención urbano arquitectónicas para el diseño de los espacios públicos y sus avenidas principales.

Elaborar los planos arquitectónicos de la propuesta de los espacios públicos: plantas, fachadas, cortes, detalles y renders de la propuesta de diseño.

Realizar una crítica hacia el Plan de Movilidad de la ciudad de Riobamba 2020-2040, sus planes y proyectos que tienen lugar dentro del Barrio La Dolorosa.

## CAPITULO II . MARCO TEÓRICO

### 2.1 Espacio Público

Los espacios públicos son considerados según Borja (2000) “como puntos sensibles”, puntos dentro de una ciudad donde se puede intervenir y que permiten redefinir la ciudad, y que bien dirigidas logran mejorar la calidad de vida.

Jan Gehl, (2014) menciona que el compromiso de una ciudad para mejorar la calidad de vida, se presenta desde el momento que reevalúan su definición de lo público, y proporcionan más infraestructura para áreas verdes, parques, plazas, avenidas, calles y aceras.

#### 2.1.1 Espacio Público Abierto (E.P.A)

Los espacios públicos forman parte de la vida cotidiana como espacios de circulación, reunión y de actividades colectivas para diversos eventos, que buscan integrar a la comunidad con su entorno construido y ambiental. Empezaron a distinguirse por su uso, dimensiones, forma y escala, siendo identificados actualmente en un sistema urbano como; plazas, parques, calles y avenidas, se proyectan con la intención de ser espacios que permitan recobrar tanto física como psicológicamente el bienestar de una persona. En muchos casos contienen elementos representativos, que los convierten en espacios identitarios, que conmemoran a héroes o patriotas nacionales, como recordatorio de los orígenes de la ciudad.

Son espacios al aire libre, que no deben encontrarse cubiertos o bajo estructuras permanentes actualmente son considerados espacios necesarios y obligatorios ya que constituyen la red que conecta e integran todo el sistema urbano. (Ilustración 1)



Ilustración 1. Espacio Público

## 2.2 Tipos De Espacios Públicos Abiertos

### 2.2.1 Plaza Mayor

Son espacios de uso público, representaba la plaza principal que en muchos casos es conocida como plaza de armas, ya que servía como refugio en caso de ataques a la ciudad, alrededor de ella se ubicaban los principales edificios administrativos. También se erigían monumentos o símbolos que conmemoraban hechos históricos o espacios con áreas verdes que buscaban la contemplación. (Ilustración 2)



Ilustración 2. Plaza Mayor

### 2.2.2 Plaza Mercado

Es un lugar abierto o cubierto en el centro de grandes confluencias. Se caracterizan por ser lugares temporales o permanentes, en los que se puede pasar de una actividad comercial, cultural, o de recreación. La gente es quien da vida a estos espacios, por lo que las plazas se adaptan al usuario. Generalmente se ubican en áreas consolidadas, distantes unas de otras para abastecer diferentes zonas dentro de la ciudad, además de ser espacios generadores de más actividades a su alrededor.

(Ilustración 3)



Ilustración 3. Plaza Mercado

### 2.2.3 Atrios, Plazoletas y Plazuelas

El Atrio en la antigüedad era el espacio público previo al ingreso, servía de antesala a templos o edificaciones y se consideraba como espacios que permitían concentrar a las personas antes de su ingreso y ofrecer un descanso, los atrios se llegaban a extender en plazas, zonas de áreas verdes, mientras conserve su esencia de antesala para el ingreso. (Ilustración 4).

La Plazoleta y Plazuela son espacios de menor tamaño en comparación a la Plaza y surgen dentro de la ciudad como espacios residuales, debido al trazado urbano, cuyas geometrías generaba espacios residuales. En su mayoría son espacios vacíos y subutilizados, aunque cuentan con un potencial dentro de la ciudad, que es el ofrecer actividades para la gente y ser espacios flexibles, llegando a poder ser transformados de acuerdo a las necesidades.



Ilustración 4. Atrios y Plazoleta

#### **2.2.4 Alameda**

Se considera al espacio público que esta contenido por ejes arbolados, también es considerado como bulevar y su principal atractivo es la variedad de especies de árboles y su capacidad de conexión con la naturaleza, además de servir como zona de paso que se interrelaciona con la ciudad. (Ilustración 5)



Ilustración 5. Alameda

#### **2.2.5 Parque Urbano**

Son espacios dedicados a área verdes, jardines, propician zonas de esparcimiento y recreación ya que contienen diferentes actividades para la ciudad. Su objetivo es proporcionar bienestar y descanso psicológico de las actividades cotidianas. (Ilustración 6)



Ilustración 6. Parque Urbano

## **2.3 Tipos De Plaza**

### **2.3.1 De Acuerdo A Su Forma**

#### **2.3.1.1 Cuadrangular**

Es una plaza típica del urbanismo español, su forma con lados iguales surge desde la planificación urbana de damero, que mantenía formas rectangulares y cuadradas para la distribución de vías públicas, se encuentra delimitado por edificaciones aledañas y generalmente se ubican en los centros de las ciudades y también son conocidas como plaza de armas, plaza mayor o plaza principal. (Ilustración 7)

#### **2.3.1.2 Irregular**

Forman parte de un tipo habitual de plazas medievales, que surgen por la necesidad, de áreas de esparcimiento y para el desarrollo de actividades colectivas, en la actualidad las formas irregulares surgen por vacíos urbanos o espacios residuales en un trazado urbano, ya que la forma irregular presenta más dificultades para llenar los espacios de actividades, y varias zonas son dejadas como vacíos urbanos. Ejemplos: Plaza del campo de Siena. (Ilustración 8)

#### **2.3.1.3 Elíptica**

Son plazas propias del urbanismo barroco y su intención de evitar las líneas rectas, además de las innovaciones conceptuales, las convierten en una estructura compleja, que tiene su origen desde las plazas rectangulares y actualmente sirven para redistribuir el tráfico vehicular, ya que por su forma permiten adaptarse de mejor manera a las maniobras del automóvil.

Ejemplos: Plaza de San Pedro de Bernini en Roma, Plaza de Pienza o la Romana del Campidoglio en Venecia. (Ilustración 9)

#### **2.3.1.4 Circular**

Conocida como Glorieta o Rotonda, es entendida como una plaza mayor ya que jerarquiza el espacio de la misma manera, su uso es para la conexión y movilidad de las grandes vías, en el urbanismo inglés recibe el nombre de Circus. Ejemplos: Plaza de Cibeles en Madrid, o la Glorieta de Insurgentes en la Ciudad de México. (Ilustración 10)

#### **2.3.1.5 Semicircular**

En el urbanismo inglés esta forma con su interior ajardinado suele recibir el nombre de media luna o creciente, a diferencia de las plazas circulares, estas son ocupadas dentro de villas, jardines o patios, como remate del trazado geométrico, también sirven de espacios de reunión similar a una plaza, pero con un mayor uso hacia la contemplación y descanso. Ejemplos: Plaza España en Sevilla, Plaza Kazansky en San Petersburgo - Russia. (Ilustración 11)

#### **2.3.1.6 Plaza Alargada**

Son una variación de las plazas rectangulares, ya que se ubican estratégicamente en un contexto de varias edificaciones principales, y que se han modificado adaptándose a las necesidades actuales de esparcimiento. Ejemplo: Piazza Navona en Italia. (Ilustración 12)

## **2.3.2 De acuerdo a sus características Sensoriales**

Atienden a estímulos visuales como los colores:

### **2.3.2.1 Plaza de Jardín**

Se considera a aquellas plazas que priorizan el uso e implementación de formaciones vegetales, así como: jardines, arbolados, también son conocidas como plazas verdes y proporcionan un pulmón para la ciudad, se asemejan a las alamedas por la distribución de los árboles, y en como acompañan durante el recorrido, proporcionando sombra y mejorando la calidad espacial. (Ilustración 13).

### **2.3.2.2 Plaza Seca**

Se denomina a las plazas que por su materialidad, predomina el uso de superficies duras, esto debido a las condiciones por su ubicación, las necesidades principales de los usuarios, que requieren espacios amplios para el esparcimiento, movilidad o como espacio multifuncional para diversos eventos. La existencia de área verde es menor y en generalmente es usado como bloqueo visual, y mejorar la percepción de verde, contrastando con el hormigón, bloque o las superficies duras en general. (Ilustración 14).

### **2.3.2.3 Plaza Azul**

Se conocen como las plazas que tienen un papel fundamental con el agua, una relación con su calma, su sonido o visualmente la sensación que transmite, además de servir de un limitador espacial, sin crear muros sólidos y manteniendo la permeabilidad, suele combinarse con el uso de vegetación baja y alta permite crear espacios sensoriales, es ideal para espacios abiertos y jardines interiores. (Ilustración 15)

#### **2.3.2.4 Plaza Amarilla**

Se encuentran en zonas costeras y se conoce así a las playas frente a mares, lagos, tomando su nombre debido al color de la arena que por su extensión genera la noción de plaza amarilla. (Ilustración 16)

### **2.4 Cualidades de los Espacios Públicos Abiertos**

Las cualidades de los espacios públicos se presentan como criterios, que nos permiten definir un grado de la calidad, hacia una plaza, un parque, una calle, etc. es necesario mencionar la tesis “diseño y propuesta constructiva de parques urbanos y recreativos” del autor Sammi Wotbely, (2008) que amplía esta serie de criterios sobre una correcta planificación y funcionamiento de los espacios públicos acerca de la vitalidad en la ciudad.

#### **2.4.1 Equilibrio**

Consiste en la capacidad de interpretar al espacio de manera que podemos distinguir una correcta distribución, visual entre: los objetos, colores, luz, considerando que un elemento no debe ser simétrico para dar la percepción de estar en equilibrio, también llega a referirse a lo abstracto, como en las actividades, espacios designados para jugar, caminar, sentarse y disfrutar.

#### **2.4.2 Comodidad Y Confort.**

Para que una persona perciba un espacio como agradable y en el que pueda sentirse a gusto, necesita contar con cualidades que le permitan gozar de satisfacción y bienestar, siendo fundamental que no exista ninguna distracción o molestia que llegue a perturbar física o mentalmente al usuario.

Se considera a la comodidad y el confort como espacios eficientes que nos permiten ejecutar con mayor facilidad nuestras actividades, mejorando nuestro desenvolvimiento en los espacios públicos. Se clasifica a la comodidad y confort, en relación a nuestros sentidos: (Ilustración 7)

### **2.4.3 Comodidad Visual**

Se relaciona con el color (efecto visual), es uno de los factores decisivos para el bienestar de las personas por lo que se debe apuntar a eliminar los factores que entorpecen las actividades visuales, o que intervienen directamente con la iluminación y la calidad de la luz en el espacio.

### **2.4.4 Comodidad Térmica**

Se encuentra determinada por la temperatura del aire, la temperatura de la superficie, niveles de humedad y es definida por la norma ISO 7730 como la condición mental que nos permite manifestar satisfacción con el ambiente térmico.

### **2.4.5 Comodidad Acústica**

Se manifiesta a través de la percepción ante los sonidos y considerando que para una buena calidad acústica se debe minimizar el ruido intruso por medio de condicionamientos acústico, estrategias que nos proporcionen un mejor grado de satisfacción.

#### **2.4.6 Comodidad Olfativa**

Se relaciona con la calidad ambiental y la renovación del aire, siendo la humedad y la intrusión de malos olores los causantes de afectar la comodidad olfativa. Se encuentra muy relacionado con la calidad del ambiente interior y la renovación del aire.

#### **2.4.7 Comodidad Psicológica**

Se considera a como la percepción general, que recibe el cerebro ante toda la información sensorial del entorno, siendo esta: la comodidad, visual, térmica, acústica y olfativa. Manteniéndonos en un estado de satisfacción con el lugar.

#### **2.4.8 Dimensión y escala**

Los espacios son creados para las actividades humanas, por lo que su dimensión y escala deben ajustarse a las dimensiones antropométricas, estas a su vez se relacionan con la percepción subjetiva del observador, el tamaño y escala de un objeto son percibidos por nuestra psique como dimensiones proporcionales, generando a nuestro entendimiento la relación de grande, mediano, pequeño y diminuto, dentro de un contexto edificado se expresa el tamaño de un objeto en relación con otros de su entorno, estas relaciones de dimensión y escala se ajustan, siendo percibidas como fondo y forma, al momento de diseñar.

#### **2.4.9 Contexto.**

El contexto es entendido como el conjunto de circunstancias sin las cuales un lugar pierde su identidad, su funcionalidad y no llega a relacionarse con la comunidad. Transformando adecuadamente los espacios públicos de una ciudad, estos deben generarse acorde a necesidades específicas, a través del estudio y el análisis del lugar, las condiciones necesarias para que el diseño se relacione con el lugar y el usuario y permitiendo generar la propuesta (Ilustración 20)

#### **2.4.10 Forma.**

Podemos percibir una forma a través de sus elementos conceptuales: punto línea, plano y volumen, como elementos estructurales, estos son invisibles excepto para el ojo de la mente, aunque son imperceptibles, podemos sentir su presencia, por ejemplo, entre dos segmentos; entre la línea que marca el contorno de un plano, así como entre el plano da forma a un volumen y el volumen de un objeto que es ocupado dentro de un espacio. Al momento de diseñar la forma, esta se encuentra envuelta entre las fuerzas particulares de su contexto, la relación con su entorno y los factores de su emplazamiento, como topografía, visuales, trayectoria solar, accesos. (Ilustración 21).

### **2.5 Propiedades Visuales De La Forma**

#### **2.5.1 Contorno**

Representa las líneas o perfiles que definen a un objeto y lo limitan como volumen dentro de un espacio. También nos permite relacionar la profundidad a través de la perspectiva o la sobreposición.

#### **2.5.2 Tamaño**

Se refiere a las dimensiones y escala de un objeto, relacionándolo con la percepción a nuestro entendimiento de grande, mediano, pequeño y diminuto.

### **2.5.3 Color**

Es una característica que según su matiz, intensidad y valor de tono, se distingue como un atributo, cualidad a una forma, de su propio entorno e influye en el valor visual de la misma.

### **2.5.4 Textura**

En ella se hallan el contorno, el tamaño y el color. Es entendida como una característica de toda superficie y es percibida de manera táctil y visual, afectando directamente la luz y nuestro sentido del tacto para percibir una textura. (Ilustración 22)

### **2.5.5 Variedad y Flexibilidad**

Representa la cantidad de actividades que se pueden realizar en un determinado espacio, así como la versatilidad de cambio de uso en las actividades como: actividades de ocio, relajación, deportivas, culturales, etc., La variedad de actividades se delimita por el contexto, es decir, por los intereses y necesidades de los usuarios.

### **2.5.6 Mantenimiento**

Los espacios abiertos, como los parques y plazas deben proporcionar una amplia variedad de actividades, para asegurar espacios vitales y seguros y que garanticen el bienestar de los usuarios. La flexibilidad representa la capacidad de transformar el espacio, el uso y posibilidades

de integrar nuevas actividades y usuarios, asegurando que los espacios se mantengan adaptados para cualquier evento futuro. (Ilustración 23)

Es una condición indispensable para que las personas usen constantemente los espacios públicos estimulando a los usuarios, ya que un espacio en condiciones deficientes alejara a los usuarios del lugar. Los cuidados óptimos dentro de los espacios públicos abiertos son: limpieza, protección, mantenimiento, actividades planificadas (para los usuarios, como: juegos, eventos culturales, concursos, etc.) (Ilustración 24).

### **2.5.7 Seguridad**

Para el desarrollo de las actividades recreativas o de esparcimiento, el usuario debe percibir una sensación de protección, lo cual se logra garantizando dos niveles de seguridad: En primer lugar, la protección a la integridad física de los usuarios a través de la policía comunitaria En segundo lugar, garantizar el cuidado y mantenimiento de las condiciones óptimas del espacio público abierto. (Ilustración 25)

### **2.5.8 Permeabilidad**

Es la capacidad de permitir ser atravesado sin alterar su estructura interna, en la arquitectura esta condición se da cuando el espacio es accesible física como visual, a través del uso de elementos arquitectónicos como ventanas, celosías y cualquier elemento que permita mantener la continuidad visual, a diferencia de los muros que limitan la conexión con el exterior, en el libro de ciudades para la gente del autor Jean Gehl, nos habla de las “fachadas pasivas y cerradas” y las “fachadas abiertas y activas”, evidenciando que los peatones bajaban de velocidad al caminar, y se detenían para observar su entorno, leer al lugar, a diferencia de los espacios con fachadas pasivas

y cerradas en el que la gente aumenta la velocidad y se moviliza con precaución. También nos invita a considerar que es un “ciclo de retroalimentación” en el que la gente se acerca o se sienta más segura en donde se encuentra rodeado de más personas. (Ilustración 26)

### **2.5.9 Legibilidad**

Dentro de un contexto urbano definido, existen elementos fácilmente reconocibles que permiten establecer la imagen y la identidad de un lugar, ya sean estos elementos arquitectónicos, naturales o intangibles, así como los culturales, que nos proporcionan una misma legibilidad, según Kevin Lynch “Es la facilidad con la que una forma urbana puede llegar a reconocerse y organizar sus partes de manera coherente del todo” (1960).

Un espacio Público debe facilitar su lectura, para la comodidad y confort del peatón, llegando a tener en lo posible: caminos directos, lógicos, ajustados a la escala humana, al flujo de movilidad y una jerarquía clara en donde pueda diferenciarse los caminos principales.

## 2.6 Delimitación De La Zona De Estudio

### 2.6.1 Delimitación Espacial

El Barrio la Dolorosa es una zona estratégica para la movilidad, ya que conecta directamente el Norte de la ciudad y articula con las avenidas de ingreso Sur, por lo que se consideró como los límites de la investigación a los alrededores del Barrio La Dolorosa, considerando las calles y avenidas aledañas para el levantamiento de información.

Dentro del Barrio la Dolorosa se encuentran los espacios públicos, EPAD 1 Y 2 contenidos entre las calles, 1ra Constituyente, Puruhá y Av. Eloy Alfaro.



Ilustración 7. Ortofoto del barrio la Dolorosa

La Propuesta de intervención busca mejorar la calidad del espacio público en el Barrio La Dolorosa beneficiando a los habitantes del sector y posteriormente a los usuarios que de seen hacer uso del proyecto.

#### **2.6.1.1 Criterios de Limites**

Como actor principal se eligió al barrio la dolorosa ya que contenía los espacios públicos que se encontraban subutilizadas EPAD 1 Y 2 y para definir los limites se estableció la avenida principal que conectaba directamente con dichos espacios y equipamientos de mayor relevancia.

Al ser una zona comercial era importante establecer el alcance de la misma y tener el levantamiento de información pertinente que tome en cuenta las actividades.

## 2.7 Historia Del Barrio La Dolorosa

### 2.7.1 Reasentamiento de la Ciudad 1797

La ciudad de Riobamba, ubicada en la provincia de Chimborazo, fue la primera ciudad española en el Ecuador y fue fundada por Diego de Almagro el 15 de agosto de 1534, se estableció la capital Liribamba denominada Santiago de Quito, en lo que hoy es la Villa La Unión en el Cantón Celta.

Un terremoto devastador en el año de 1797 destruyó la ciudad obligando a su población a trasladarse y reasentarse el 1 de abril de 1799, en la llanura de Tapi, a través de un diseño de calles amplias y alturas máximas por razones de seguridad antisísmica se dio inicio al desarrollo de una ciudad planificada, que mantenía el trazado de damero colonial.

### 2.7.2 Limites urbanos en 1911.

Hasta 1911 Riobamba contaba con las principales edificaciones de una ciudad de moderna: Edificio de gobierno, templos y conventos, cuartel, intendencia, cárcel, hospital, morgue y hoteles.” (Allauca, Astudillo, 2016, p.20) (Ilustración 29).



Ilustración 8. Mapa de la ciudad de Riobamba 1911 – 1912

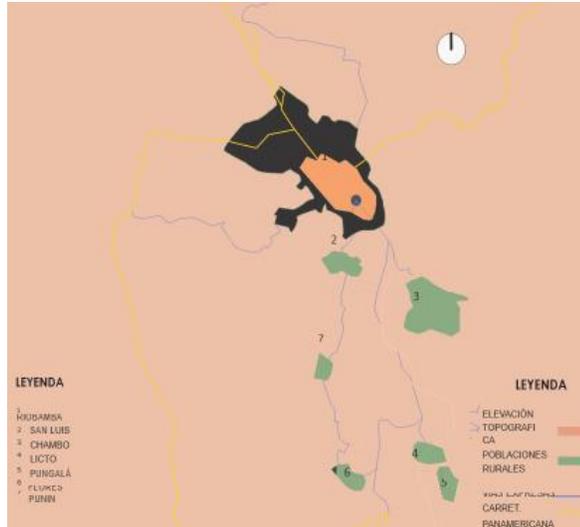


Ilustración 9. Mapa de las principales conexiones desde el ingreso Sur, ciudad de Riobamba

### 2.7.3 Terminal Interparroquial

La importancia que ha tenido la movilidad vehicular para el crecimiento del barrio, permitió que “Entre los años 40 y 50, surja el terminal interparroquial, en la calle Puruhá dentro de la Plaza Abdón Calderón, designando así un espacio de parada temporal de buses” (moradores, 2021).

Desde su uso como terminal el EPAD 1, conservo sus amplios espacios para múltiples actividades, pero a su vez fragmentando su plaza principal. Actualmente es considerada por el plan de movilidad de la ciudad de Riobamba como una plaza que permanece “subutilizadas como un terminal temporal de buses, habiendo un enorme potencial de uso para los estudiantes y el barrio. Ya que desde estos espacios se accede de forma peatonal al área central del centro histórico.” (Consultores A&B, 2019, p. 72).

#### **2.7.4 Espacio Público Abierto Dolorosa 1**

Este espacio surge entre 1905 y 1926 como una plaza de rastro, posteriormente se la nombra plaza Abdón Calderón. En ella finalizan las calles primeras constituyente, 10 de agosto, y Guayaquil: calles principales que se conectan con el centro e ingresos norte de la ciudad (Cepeda, 2016, p 125)

La plaza Abdón Calderón, la más alejada del centro de la ciudad, frente al matadero, según los documentos municipales, el inmueble no era lo suficientemente higiénico para ser utilizado como carnicería o matadero, pero uno de los locales también era utilizado como prisión, lo que generaba constantes quejas, demandas y ruegos de los internos en la esperanza de mejorar su prolongada permanencia en el sitio, sin olvidar el agravamiento de sus inherentes condiciones insalubres, de hacinamiento e inseguridad. Además, según el artículo 5 del decreto, se organiza el comercio de ganado primario y secundario: bovinos, equinos, porcinos, ovinos y otras especies, que, luego de sacrificados, son transportados a otras instituciones sanitarias locales sin intervención. (Cepeda, 2016, p. 128).

#### **2.7.5 Espacio Público Abierto Dolorosa 2**

Este espacio se originó por la necesidad de una vía rápida para el tránsito vehicular que requirió abrir diagonalmente una cuadra y dar inicio a la avenida Eloy Alfaro que buscaba conectar las avenidas Leopoldo Freile y Félix Proaño. Finalmente terminó como un espacio residual que posteriormente sería llamado parque la dolorosa 2.

## 2.8 Surgimiento Del Barrio La Dolorosa

El barrio la dolorosa ubicado en la zona sur de la ciudad surgió en esencia como entidad comercial, dada la producción primaria que llegaba desde las parroquias rurales, antiguamente conocida como plaza de rastro y en donde se ubicaba la cárcel de la ciudad, fueron removidas dando inicio a nuevos equipamientos para la ciudad como son; la plaza Abdón Calderón (1911), la iglesia dolorosa (1932), y la extensión de la Facultad de Filosofía, Letras y Ciencias de la Educación, el 7 de octubre de 1969, (ecured,2019). Posteriormente sede de la Universidad Nacional de Chimborazo. (Ilustración 31).

Según manifiesta Cueva Ortiz (2010) sobre el espacio público, este no debe referirse únicamente a lo físico, sino trascender a lo simbólico, a lo intangible, ir más allá del así llamado espacio sobrante o de conexiones. Y ser entendido como un espacio que trasciende para la sociedad y que ayuda a transformar su estilo de vida.



Ilustración 10. EPAD 1 (1960)

## 2.9 Eventos

### 2.9.1 Juego de la Pelota Nacional (Mamona)

Fragmento del libro, Riobamba, apuntes del pasado, Bayardo Ulloa E. (Riobamba, 1984, p. 204)

Un deporte que demuestra valentía, fuerza y agilidad. No se anuncia. No se escucha por la radio. No se promueven eventos. Se prefiere ya todo lo extranjero. Lo nuestro tiene características de antiguo, de cholo o indio... Ya no disfrutamos del juego, los efectos, las saques y la altura de la pelota con tanta frecuencia. Ya no podemos alegrarnos de los chistes finos de nuestro pueblo. Que se eliminan, y se destruye irreversiblemente, la posibilidad de preservar el deporte nacional. Estamos orgullosos de presentarles a nuestros visitantes que tenemos un deporte llamado la “Pelota Nacional”, que es un deporte muy hermoso jugado por gente fuerte. Un deporte como ningún otro. Solo estamos hablando, pero ¿qué estamos haciendo por preservar verdaderamente el deporte nacional?

Hace más de 60 años se inició en la ciudad de Riobamba el juego de pelota nacional conocido popularmente como “la mamona” en nuestra provincia de Chimborazo. (Ilustración 32), en la actualidad sigue vigente esta tradición que a pesar de la pandemia en 2020 que disminuyó los encuentros y actividades sociales, este juego permaneció intacto, como evidencia los registros fotográficos que muestran a las personas alrededor de la plaza y varias personas jugando sin importar las condiciones de pandemia, ya que es un juego que tomas sus distancias y no necesita el contacto directo con las personas, más que con una bola de cuero que es lanzada al aire. (Ilustración 32)

El juego consiste en recoger una pelota hecha de cuero y lanzarla al aire con la mano, por ello, muchos lo definen como “tenis, pero sin raqueta”, cuenta con su propio club en el barrio de La Dolorosa en el que cada semana, los jugadores se reúnen para disfrutar de un partido amistoso. (Municipio de Riobamba(PDOT),2020, p.220)



Ilustración 11. Juego tradicional “La Mamona”



Ilustración 12. Juego tradicional “La Mamona”  
Plaza Abdón Calderón (EPAD1)

## 2.9.2 Venta de monigotes y juegos pirotécnicos

Esta actividad comercial se realiza en el EPAD1, desde el 20 al 31 de diciembre (anualmente). Los funcionarios de la ciudad regulan y organizan esta actividad, concentrándola en las plazas y mercados de la ciudad, para que la comunidad pueda acudir a estos espacios y comprar productos, y para llevar a cabo esta actividad, se prohíbe la adquisición no autorizada de los locales. Y la venta de muñecos de palo o fuegos artificiales, restringiendo las ventas informales, quienes lo deseen deberán solicitar una patente temporal en el municipio de Riobamba.



Ilustración 13. Venta de Monigotes (EPAD 1)

### 2.9.3 Feria estudiantil

Esta feria se realiza con el afán de proporcionar un lugar a la colectividad en el que pueda adquirir los diversos productos para el inicio a clases, encontrando en el mismo lugar artículos variados, para el diario, para el hogar, y para el estudiante, además de puestos complementarios como alimentos de comida rápida.

Con motivo de inicio del año escolar, los comerciantes ofrecen: calzado, mochilas, uniformes del diario y deportivos de diferentes Unidades Educativas, línea blanca, ropa interior, bisutería, artículos de cuero, material didáctico y útiles escolares a precios convenientes.



Ilustración 14. (Feria Estudiantil EPAD 1)

### 2.9.4 Nacimiento de pesebre

Se realiza en el EPAD2 es una tradición de la época navideña, en la cual la comunidad se reúne para adornar la cancha, y graderíos con un nacimiento en homenaje a las festividades, a su

vez este evento es acompañado con una novena bajo la cubierta de la cancha y en la que diariamente se ofrece refrigerios que son parte de la hospitalidad de las fechas por la comunidad.



Ilustración 15. Armado de nacimiento (EPAD 2)

### **2.9.5 Feria de la colada morada**

“Esta actividad se realiza a finales de octubre y es una tradición anual, que permite a la comunidad degustar de este popular alimento y ser partícipe de las fiestas y del comercio dentro de las plazas, a su vez este evento, es la primera feria dentro de la ciudad que da inicio a esta tradición riobambeña”.

### **2.9.6 Venta de comida**

Dentro de los EPAD 1 Y 2 la venta de alimentos se da en todo el día, desde las (06h00 ). La venta de alimentos está regulada, manteniendo una asociación que designa los espacios que se pueden utilizar, y son considerados como puestos permanentes que además cuentan con mobiliario para sentarse, descansar e ingerir los alimentos. (Ilustración 37)

En el EPAD 1 los puestos de comida son permanentes y temporales, se ubican desorganizadamente en todo el espacio público, funcionando hasta las (18h00 pm) y generalmente obstaculizan las actividades.

En el EPAD 2 los puestos de comida tienen un lugar fijo y un horario extendido hasta las (21h00 pm.). Presentan más mobiliario para sentarse y descansar contenidos en un solo espacio y su principal actividad es la venta de comida. Esta actividad reúne a las personas en un solo espacio, y da servicios a usuarios del terminal, estudiantes universitarios, moradores y visitantes.



Ilustración 16. Venta de Comida (EPAD 2)

## **CAPITULO III . METODOLOGÍA**

La metodología que se empleó, inicia desde el levantamiento de información, mediante el uso de bibliografía pertinente (revistas, web, libros, normas), visitas al lugar, referentes arquitectónicos y deducciones lógicas que nos permitieron entender cuáles son los comportamientos, necesidades, principales usos de los espacios públicos y la forma de apropiación por parte del Barrio. El desarrollo del levantamiento de información va desde lo Macro - urbano a lo Micro - Espacios Públicos, llegando a obtener los recursos indispensables para identificar los criterios que definirán la rehabilitación, así como: establecer estrategias, ejes, organización sobre sus actividades actuales y la implementación de actividades núcleo y usos relacionados, que permitan estructurar bajo una misma línea una propuesta arquitectónica que mejore el desarrollo de las actividades en el Barrio La Dolorosa.

### **3.1.1 Enfoque**

La siguiente investigación se desarrolló bajo un enfoque cualitativo y cuantitativo, utilizando la investigación, identificación y observación de características reales en sitio y las transformaciones de los espacios públicos en el Barrio La Dolorosa a través de los años, proporcionando a la investigación los recursos necesarios para la propuesta de diseño.

### **3.1.2 Método de investigación**

#### **3.1.2.1 Método histórico lógico**

Este método se empleó con la finalidad de establecer de forma clara y precisa, los factores que originaron su estado actual, permitiéndonos conocer la historia, la cultura, la tradición dentro del Barrio La Dolorosa, con la finalidad de generar pautas que nos vinculan con el modo

y forma de apropiación que se mantienen en los espacios públicos para desarrollar una propuesta que se acople a las necesidades y requerimientos actuales.

### **3.1.2.2 Método inductivo – deductivo**

A través de la implementación de material bibliográfico, el levantamiento de información y el análisis de referentes, se extrajeron conclusiones lógicas que se utilizaron en la elaboración de las estrategias, para la definición de la propuesta arquitectónica.

### **3.1.3 Método de campo**

Ya que la propuesta de diseño se realizó en temporada de pandemia, cuando se empezaba a reactivar las actividades cotidianas, este método se empleó con especial énfasis en la recolección de datos en sitio, estableciendo 3 horarios: en la mañana de (09h00 a 13h00), en la tarde (13h00 a 17h00) y en la noche (17h00 a 21h00), para recolectar la información acerca de la forma, modo y uso de apropiación de los espacios públicos, aportando a nuestro criterio, una mejor percepción acerca de las necesidades y problemáticas del Barrio La Dolorosa, y que a pesar de encontrarnos en una difícil situación se mantenían los flujos peatonales y la movilidad vehicular, permitiéndonos recolectar los datos en sitio a través de la observación.

## **3.2 Tipo de investigación**

Se desarrollo a partir de tres tipos: Bibliográfica,- Fue empleada como método de respaldo para validar cada observación en el desarrollo del estudio, siendo nuestro recurso de diseño que nos aportó un valor agregado en nuestro conocimiento de los espacios públicos y aplicándolos a la propuesta aportándonos lucidez para enfocarnos en lo esencial; descriptiva,- fue realizada conjuntamente con el levantamiento de información, siendo un fiel reflejo del estado actual y

aportando el cuerpo de la investigación; y de tipo explicativo, dando a conocer los resultados del levantamiento de información, de referentes, del marco legal y en general las conclusiones y las recomendaciones de la propuesta.

### **3.3 Diseño de Investigación**

La línea investigativa, en la que se proyecta la investigación inicia con el marco teórico, como recurso conceptual en el cual asentar como base nuestro análisis. Posteriormente la búsqueda de información mediante libros, revistas y tesis, continuando con el Marco Histórico, como capítulo de búsqueda e identificación para la comprensión del estado actual y el Marco de Análisis Físico, en el que se profundiza a través de un análisis macro (urbano) y micro (interno de los espacios públicos) el estado actual, mediante el uso de planos, memorias fotográficas y datos in-situ de los espacios, teniendo como síntesis, las estrategias y compendios de diagramas y mapas. Culminando en la elaboración del proyecto arquitectónico.

### **3.4 Investigación acción**

Para la obtención de información se realizó una recopilación de archivos bibliográficos desde: libros, revistas, artículos científicos y tesis, pertinentes para la investigación, además de implementar un marco legal en el que se incluyen las futuras propuestas del plan de movilidad de la ciudad de Riobamba y consideraciones del PDOT hacia el Barrio La Dolorosa. Conjuntamente con el análisis de referentes arquitectónicos que se encuentran ya finalizados, y que mantengan características similares de contexto, forma y actividades para identificar las principales líneas que se tuvieron al momento de la propuesta de diseño

### **3.5 Población de estudio**

La presente investigación se enfoca en los espacios públicos del Barrio la Dolorosa, debido al área que poseen los espacios públicos se establece su población de estudio a nivel barrial y ciudad perteneciendo únicamente a la zona Sur y debido a los equipamientos de gran relevancia que mantiene, siendo su uso y apropiación principalmente por los moradores y visitantes provenientes de las principales avenidas y del centro de la ciudad, ya que se conecta peatonalmente a través de las principales calles; Guayaquil, 10 de Agosto y Primera Constituyente.

## CAPITULO IV . RESULTADOS Y DISCUSIÓN

### 4.1 Análisis Urbano

En términos de jerarquía vial, la ciudad se le considera como “Una red de vías derivadas desde la estructura colonial y de las posteriores intervenciones.” (Plan de movilidad de Riobamba, p.208, 2020)

Siendo considerada la jerarquía de las vías en el Barrio la Dolorosa como la siguiente:

- Trama reticular (antigua). presenta únicamente dos tipos de calles: principales (calles longitudinales de norte a sur) y secundarias (calles transversales que conectan lateralmente la ciudad)

- Trama de vías arteriales, colectoras y locales, son parte del nuevo tramado urbano, que se tomó como ejes a las avenidas que se dirigían hacia las parroquias rurales.

En el mapa se hace evidente un problema de movilidad, al interrumpir el trazado de damero que facilitaba la circulación norte-sur y dar continuidad con vías locales, que no mantienen una conexión y debido a que no posee una continuidad provoca que las avenidas principales recojan los diferentes flujos urbanos, creando un alto nivel de tráfico.



Ilustración 17. Trazado Urbano Barrio La Dolorosa

#### 4.1.1 Llenos y Vacíos

El barrio se empezó a desarrollar como tal desde 1940 debido a las construcciones de gran relevancia que se implantaron en esta gran zona, antiguamente se encontraba segmentadas en haciendas, con el paso del tiempo el barrio se ha consolidado en su totalidad con construcciones mixtas y equipamientos de gran relevancia. Existiendo únicamente un vacío urbano posterior a la escuela fe y alegría, en la calle cuba entre Guayaquil y Olmedo.

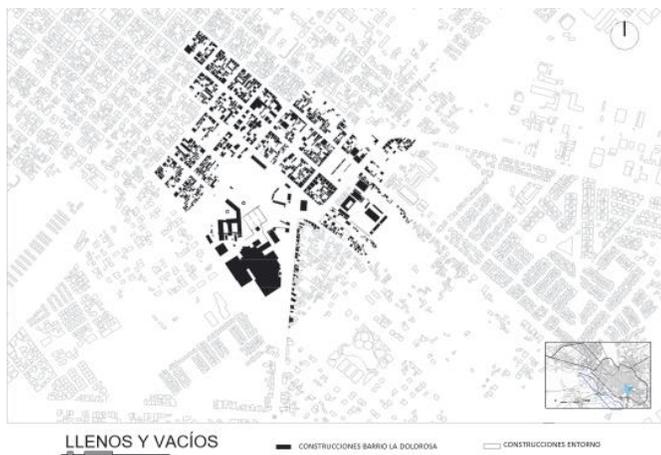


Ilustración 18. Llenos y Vacíos Barrio La Dolorosa

#### 4.1.2 Áreas Verdes

En la ciudad de Riobamba existe un déficit de área verde que afecta de manera general la percepción de la ciudad y puntualmente en el barrio la Dolorosa, que se encuentra construido en su totalidad y los espacios públicos existentes, al poseer poca vegetación dan la percepción de continuidad al hormigón y la mancha gris, generando una mala calidad espacial.

Los pocos espacios verdes existentes no poseen Cuidados y se han modificado a manera que la ciudad se desarrollaba, dando poca importancia a los espacios de ocio y recreación

convirtiéndose así, en un medio antropizado de contexto edificado, el mismo que proyecta un paisaje diferente al que el usuario requiere como lugar de vinculación.

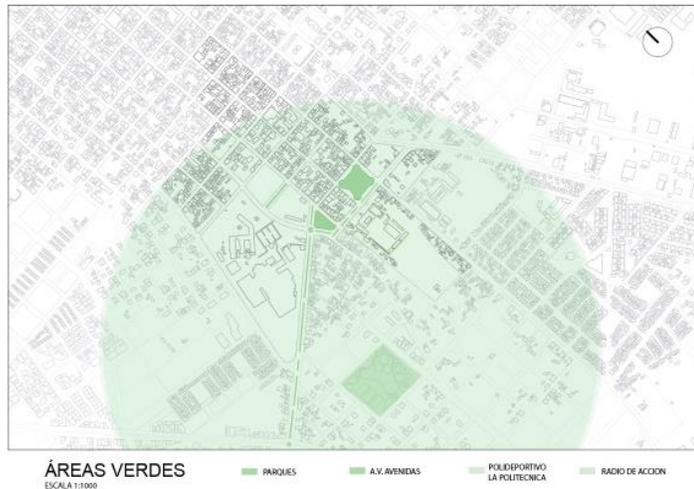


Ilustración 19. Área Verde Barrio La Dolorosa

### 4.1.3 Uso de suelos

Al tener una variedad de equipamientos y actividades el barrio se ha convertido en una amplia zona comercial, con variedad de negocios como: librerías, bazares, carnicerías, peluquerías, farmacias, restaurantes, panaderías, tiendas, ciber internet y la venta informal.

Las principales calles comerciales de la ciudad como la Primera Constituyente, Guayaquil y 10 de agosto, nos conectan con el centro histórico permitiendo la movilidad a pie con los equipamientos y espacios públicos antes mencionados.

Estas características de un contexto consolidado con variedad de usos, tienen influencia sobre los espacios públicos, siendo principalmente el EPAD1 y EPAD2 los receptores que articulan y unifican las actividades en el barrio.

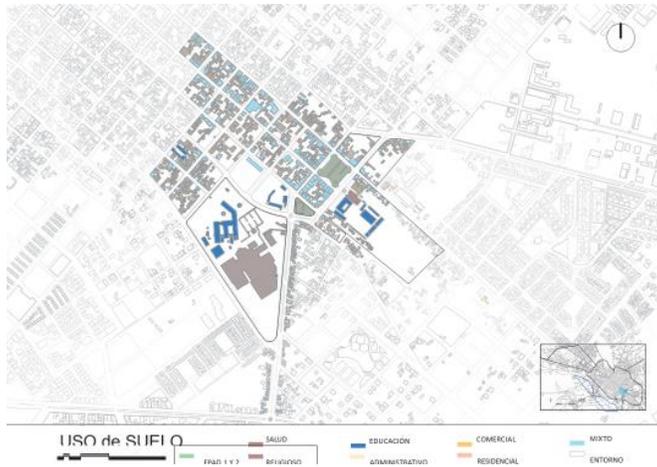


Ilustración 20. Uso de Suelo Barrio La Dolorosa

#### 4.1.4 Movilidad

La zona de estudio se localiza en un punto conflictivo en cuanto al tema de movilidad debido a los nudos que se forman por el tráfico ocasionado por los buses urbanos, los buses interparroquiales y carros particulares. Se debe tener en cuenta que en el centro del barrio “La Dolorosa” confluyen grandes avenidas con flujos vehiculares que se conectan directamente con las áreas rurales, estos buses al ingresar a la urbe y dirigirse al terminal cotizan el flujo de las calles aledañas a estos parques, debido a esta problemática existe un alto riesgo en la movilidad del peatón, por lo que es necesario la reubicación del terminal interparroquial, para poder solucionar los conflictos de movilidad dentro del barrio.

##### 4.1.4.1 Transporte Público

La zona de estudio cuenta con servicio de buses urbanos, que circulan dentro de una misma ruta sobre las calles principales, a su vez los buses del terminal interparroquial ocupan también las mismas vías, originando nudos o conflictos en las intersecciones y el flujo de buses urbanos es una importante necesidad ya con el barrio, ya que permite esta conexión

norte -sur a diferencia de los buses interparroquiales con su terminal que es necesario reubicar conservando las conexiones con las parroquias rurales del sur de Riobamba.

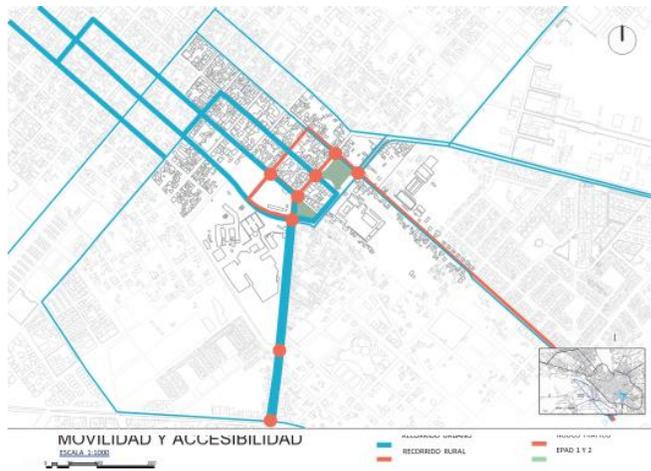


Ilustración 21. Movilidad Barrio La Dolorosa

#### 4.1.4.2 Tipo de Vías

Predomina en la zona de estudio las vías locales que se fusionan con el tramado de damero ingresando al Barrio la Dolorosa y dando inicio a los espacios públicos, que articulan las vías arteriales y colectoras.

Las avenidas son utilizadas en el borde del barrio, como los ingresos principales y abarcan los mayoría flujos de urbanos, ya que con el análisis de tipo de vías se hizo evidente que para la conexión con el centro de la ciudad se necesita 6 vías locales y estas a su vez presentan una velocidad media y para los ingresos sur de la ciudad solo se cuenta con las avenidas, las mismas que llegan hasta el centro del Barrio La Dolorosa y caotizan las calles ya que recogen los flujos de las calles locales y colectoras.

Además de observar que la demanda para los buses urbanos y buses parroquiales es alta, es necesario definir una prioridad para las vías, ya que no pueden abarcar tantos flujos urbanos sin presentar a su vez conflictos en la movilidad.

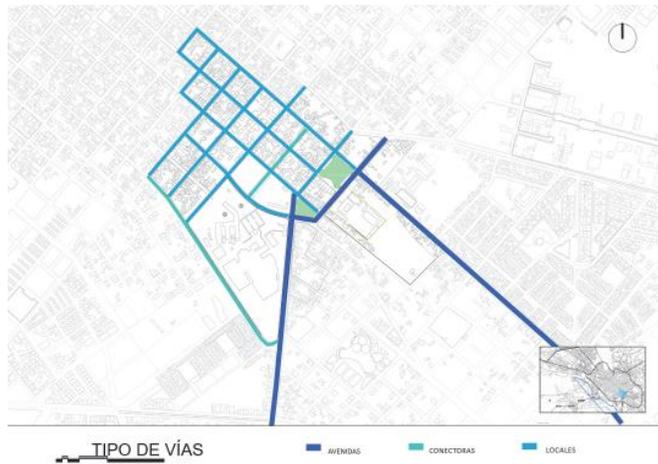


Ilustración 22. Movilidad de Buses Urbanos Barrio La Dolorosa

#### 4.1.4.3 Tráfico en las vías

“Hacer más calles alienta a que haya más tránsito. Mejores condiciones para ciclistas alientan a más ciudadanos a andar en bicicleta, pero al mejorar las posibilidades para que la gente camine, no solo se vigoriza el tránsito peatonal, sino que también—y, sobre todo— se refuerza la vida urbana”. (Jean Gehl p. 19)

#### 4.1.4.4 La movilidad vehicular

“La calle representa el patrón de movimiento del pie y la plaza es un área donde las personas pueden observar y experimentar diferentes sensaciones, donde el ojo humano y su

potencial para observar eventos ocurren.” (Stone Town, Zanzíbar, Tanzania y Ascoli Piceno, Italia). p.32 Jean Gehl.



Ilustración 23. Velocidad en las Vías Barrio La Dolorosa

#### 4.1.4.5 Uso actual de la bicicleta

Son consideradas las avenidas Félix Proaño y av. Eloy Alfaro, como rutas conflictivas para el uso de la ciclovía, debido al alto tráfico que concentran las avenidas y calles principales, por lo que no es factible reducir espacio de la calle o la acera peatonal y tampoco una solución optima, ya que dado los análisis de movilidad y flujos peatonales, conservar las conexiones es una prioridad, también se evidencio la existencia de una ciclovía cercana que puede hacer su ingreso desde las calles secundarias, colectoras o locales, así conectando indirectamente con una ciclovía, más no forzar el paso y creación de una.

Las rutas habituales y las rutas amigables (actual ciclovía) pueden tener una misma parada que beneficie a la zona, y mantener el ingreso de los EPAD 1 Y 2 como un espacio peatonal y vehicular, fomentando una circulación únicamente de dos tipos, ya que las dimensiones actuales

no permiten usos variados y habría de sacrificar espacio para peatón o crear una problemática para la movilidad vehicular.

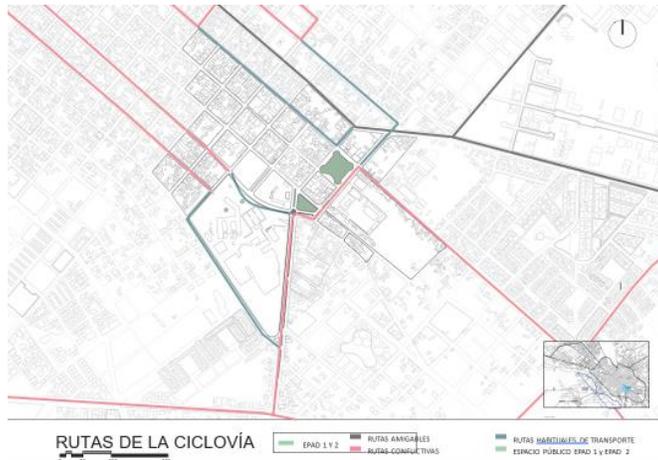


Ilustración 24. Ciclovia, Barrio La Dolorosa

#### 4.2 Análisis De Avenidas, Calles Y Parterres

En su gran mayoría se ubica en el hospital y no es posible acceder de manera directa, contando únicamente con el área verde en los parterres, siendo la misma en mal estado.

Existe un eje arbolado dentro de los parterres de las avenidas que permite una vinculación con la naturaleza, pero al llegar a los EPAD 1 y 2 esta condición natural se pierde por la poca existencia de vegetación además de presentar diferentes formas dentro de los parterres, teniendo en la avenida Eloy Alfaro un mejor tratamiento, en su materialidad y dejando espacios largos entre la vegetación ya que la copa de los árboles presenta conflictos para los buses y vehículos que transitan, siendo una mejor opción eliminar la vegetación alta y en las avenidas de mayor velocidad vehicular se mantiene una vegetación cada 15 metros ya que su cercanía crea puntos de oscuridad en la noche y ya que sus actividades comerciales bajan.

La vegetación se encuentra en mal estado, mezclándose con el hormigón de los parterres, la vegetación es alta, en promedio la copa de los árboles alcanza los 3 metros de ancho y su altura alcanza los 5 metros.



Ilustración 25. Ortofoto de las Avenidas

#### 4.2.1 Calles y aceras

Las calles y aceras dentro del barrio la dolorosa se encuentran deterioradas tras las últimas intervenciones de la empresa de agua potable de la ciudad de Riobamba, estas se encuentran agrietadas y con una mala calidad, siendo necesario cambiar el actual asfaltado para dar otra percepción al usuario.

El tamaño de aceras es de 1.50mtrs y su estado actual es deficiente, en términos de comodidad las aceras presentan variaciones por las rampas debido a los parqueaderos existentes provocando que las personas necesiten fijarse continuamente a las superficies de piso para no caer y esto rompe con una buena experiencia a las aceras, al ser una zona comercial se necesita espacios de calidad que la gente pueda transitar (Ilustración 45-47).

La materialidad de las aceras es hormigón en todo el espacio público exceptuando los parterres, únicamente en la avenida Eloy Alfaro se implantan adoquines de diferentes colores , con matices de rojo amarillo y gris (ilustración 45) y en los parterres en la avenida Félix Proaño son de hormigón con manchas verdes desgastadas, que con el paso de los años ha agrietado los parterres, siendo la mejor conservada en la avenida Eloy Alfaro frente a la universidad y en peor estado la avenida Félix Proaño.

Para la protección de los árboles se ha creado bordillos que encierran esta vegetación y ha permitido que no crezca descontroladamente y visualmente se vea contenida y resalte como un punto verde, (Ilustración 46 - 48) por lo que una estrategia para mejorar las aceras es ubicar con bordillos perimetrales a los árboles para que no agrieten el lugar donde se implantan y visualmente resalte como sentando las bases para los árboles.



Ilustración 26. Movilidad de Buses Urbanos Barrio La Dolorosa 01



### 4.3 Avenida Félix Proaño

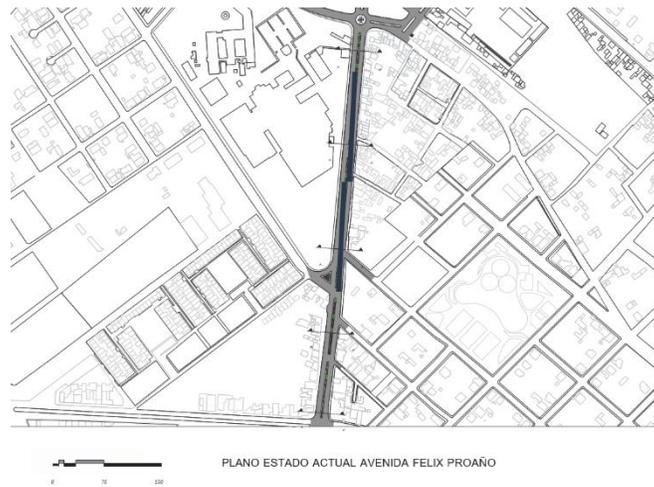
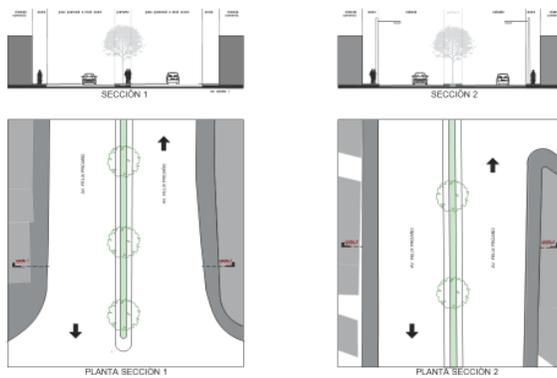


Ilustración 28. Avenida Félix Proaño



SECCIONES ESTADO ACTUAL AV FELIX PROAÑO

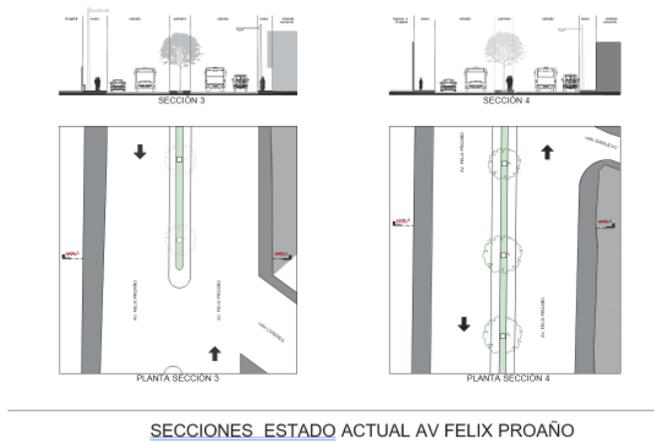


Ilustración 29. Estado Actual de Avenida Félix Proaño

### 4.3.1 Áreas Verdes

En su gran mayoría se ubica en el hospital y no es posible acceder de manera directa, contando únicamente con el área verde en los parterres, siendo la misma en mal estado.

Existe un eje arbolado dentro de los parterres de las avenidas que permite una vinculación con la naturaleza, pero al llegar a los EPAD 1 y 2 esta condición natural se pierde por la poca existencia de vegetación además de presentar diferentes formas dentro de los parterres, teniendo en la avenida Eloy Alfaro un mejor tratamiento, en su materialidad y dejando espacios largos entre la vegetación ya que la copa de los árboles presenta conflictos para los buses y vehículos que transitan, siendo una mejor opción eliminar la vegetación alta y en las avenidas de mayor velocidad vehicular se mantiene una vegetación cada 15 metros ya que su cercanía crea puntos de oscuridad en la noche y ya que sus actividades comerciales bajan.

La vegetación se encuentra en mal estado, mezclándose con el hormigón de los parterres, la vegetación es alta, en promedio la copa de los árboles alcanza los 3 metros de ancho y su altura alcanza los 5 metros.



Ilustración 30. Área Verde Avenida Félix Proaño

#### 4.3.2 Señalética y Mobiliario

A lo largo de la acera frente al hospital, se ubica señalética de estacionamiento de buses y parada de taxis, pero sin ubicar señalética para la movilidad peatonal como espacios peatonales, o reductores de velocidad para el ingreso del hospital.

No hay un espacio adecuado para estacionamiento del bus, taxis y vehículos particulares, por lo que se estacionan en las calle, dificultando la movilidad.

Es necesario colocar señalética que indiquen el ingreso a una zona de tránsito lento, ya que falta de una adecuada señalización de cruces peatonales.

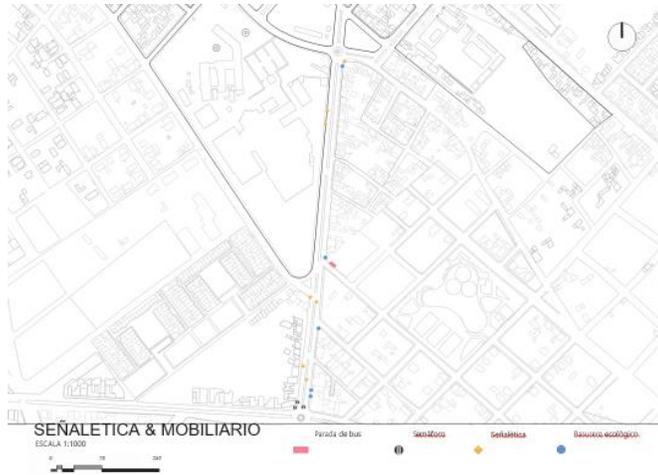


Ilustración 31. Señalética y Mobiliario Avenida Félix Proaño

### 4.3.3 Luminarias

El alumbrado es deficiente, teniendo espacios muy distantes entre postes de luz, ya que anteriormente al ser una vía de tránsito rápido no se necesitaba postes a cortas distancias y dicha característica debe ser cambiada ya que ahora pertenece a una zona comercial y para brindar un mejor servicio de ingreso al hospital y locales.

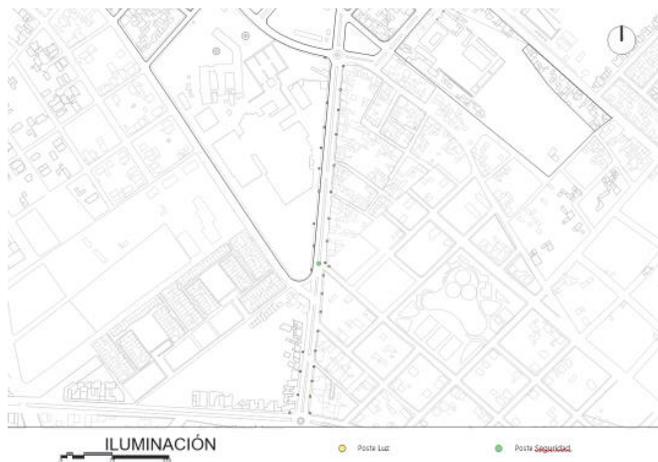


Ilustración 32. Iluminación Avenida Félix Proaño

#### 4.4 Análisis De Los Espacios Públicos

Al ser un área urbana compactada esta demanda varios servicios y necesidades, entre ellas una de las principales es el espacio público (parques barriales) y en la zona encontramos: el parque La Dolorosa

1 (EPAD1) ubicado en la calle Primera constituyente y Av. Eloy Alfaro y el parque La Dolorosa

2 (EPAD2) ubicado en la calle Guayaquil y Av. Eloy Alfaro, siendo estos espacios públicos los únicos dentro del barrio.

##### 4.4.1 Topografía

En el barrio la dolorosa la topografía tiene como zona más elevada a la avenida Eloy Alfaro, frente a los equipamientos de La universidad y la Iglesia la dolorosa.

Permitiendo a mayo nivel visualizar el entorno construido, y poder descender gradualmente hacia los EPAD 1 Y 2. Siendo necesario espacios accesibles que tomen en cuenta la topografía.

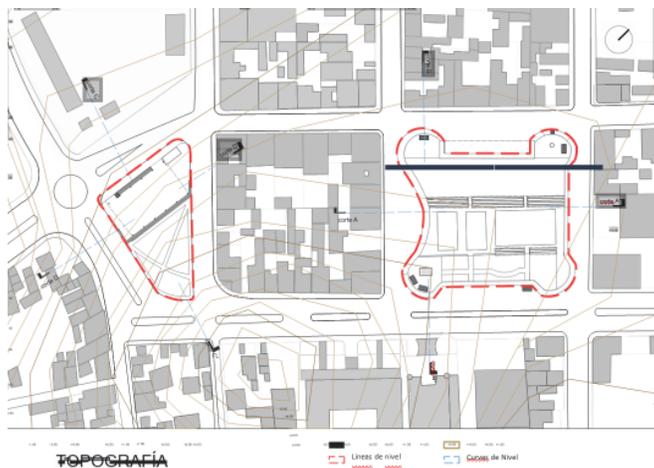


Ilustración 33. EPAD 1 Y 2

#### 4.4.2 Uso de Suelo

Dentro de los espacios públicos abiertos existentes, encontramos áreas de comercio, actividades deportivas, caminerías internas, servicios higiénicos, áreas verdes y arqueaderos (terminal interparroquial y vehículos particulares).

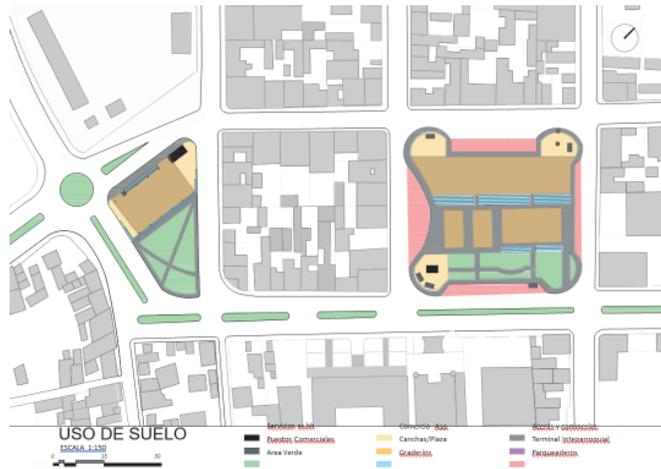


Ilustración 34. Uso De Suelo EPAD 1 Y 2

#### 4.4.3 Áreas de comercio

Se encuentran en los ingresos de los espacios públicos, son la primera impresión al ingresar y se ubican obstaculizando la circulación hacia el interior de los EPAD. Se organizan entre puestos temporales y permanentes de venta y consumo de alimentos.

##### 4.4.3.1 Comercio Asociación del barrio la dolorosa

Son las zonas de comercio temporales, en las que también se ubica mobiliario para la permanencia y el consumo de alimentos.

#### **4.4.3.2 Canchas y Plazas (áreas polifuncionales)**

Se describe así a las áreas de las canchas y plazas en el EPAD 1 y 2. Son espacios polifuncionales en donde se desarrollan actividades lúdicas como: repasos de danza, entrenamientos deportivos, juegos de futbol, juegos de indor, presentación de eventos cívicos y ferias comerciales.

#### **4.4.3.3 EPAD 1**

Actualmente contiene 2 canchas de indor de 10x15 metros y una multifuncional de futbol y básquet, de 15 x 25 metros. Encontrándose en óptimas condiciones para su uso, pero dadas las actividades dentro del barrio, el uso de las canchas se limita a las noches. Estos espacios cuando su uso no es deportivo, adquieren un uso de salones urbanos para eventos públicos, Exclusivamente en el EPAD1, la plaza Abdón calderón de 60 x 15 metros presenta el juego tradicional de la ciudad, conocido como “la Mamona”, así como eventos por parte del barrio: las ferias de estudiantiles, venta de monigotes, festivales como la colada morada y eventos cívicos en general.

#### **4.4.3.4 EPAD 2**

La cancha de dimensiones de 25x15 metros bajo la cubierta, al igual que en el EPAD1 este presenta diversas actividades y cuando no es ocupada para juegos deportivos es un espacio con graderíos dispuesto a la permanencia. Así como: nacimientos del niño rey, pesebres, novenas llegada la época navidad y repasos de danza, este espacio se encuentra en medio de las avenidas principales, y representa un peligro para las actividades.

#### **4.4.3.5 Graderíos**

Presentan las oportunidades de permanencia en ambos EPAD 1 y 2, ya que recorren longitudinalmente las plazas y canchas, permitiendo una zona amplia para descansar.

Los graderíos también dividen por zonas los EPAD 1 y 2, ya que se ubican longitudinalmente y a la vez sirven de límites para las actividades que se realizan, su materialidad de hormigón ha permitido conservarse sin mayores intervenciones. Sus cubiertas permiten la protección de los fuertes rayos solares en el medio día, por lo que las personas usan constantemente estos espacios para protección de las condiciones climáticas.

#### **4.4.3.6 Servicios higiénicos**

En ambos EPAD 1 y 2 son construcciones de una planta en hormigón armado, que interrumpen a la accesibilidad pública y visualmente predominan en el espacio público, dando una mala imagen para el barrio. Su uso es necesario dadas las actividades cotidianas internas que genera el terminal en el EPAD 1 y en el EPAD 2 la de venta y consumo de alimentos.

En cada EPAD 1 y 2 contiene servicios para hombres y mujeres, contando con 2 baños, dos lavamanos y urinarios. Su mismo mantenimiento y seguridad se dan por parte de trabajadores públicos.

La implementación de estos espacios en cada uno de los EPAD 1 Y 2 ayuda a que no se conviertan en urinarios públicos, ya que constantemente se presentan personas en estado etílico, y gracias a las barreras urbanas que se crean por los graderíos llegan a dañar estos espacios, pero

una vez realizado en el levantamiento de información en sitio se pudo evidenciar que aún existe la presencia de personas que se ocultan por medio de los graderíos a ensuciar el espacio.

#### **4.4.3.7 Aceras Y Caminerías**

Son áreas de tránsito peatonal de 1.50mtrs. de ancho, actualmente en malas condiciones, con grietas y fragmentos, existe una similitud en las aceras y camineras, por su uso de hormigón y bloques de hormigón, que rodean el espacio público e internamente las áreas verdes.

#### **4.4.4 Vegetación**

##### **4.4.4.1 Vegetación baja**

Se encuentran ubicados frente a la avenida Eloy Alfaro, y se implantan dibujando formas geométricas con aristas redondeadas, internamente contienen las camineras, estas cambian su textura diferenciándose del hormigón de las plazas, canchas y aceras; conjuntamente con la vegetación media y alta son el único espacio que se aleja de la realidad edificada del contexto.



Ilustración 35. Área Verde EPAD 2

#### **4.4.4.2 Vegetación media EPAD 1 Y 2**

Se sitúan dentro de la vegetación baja y por influencia de los fuertes vientos y la copa baja de hojas, estos se encuentran torcidos y próximos a caer, siendo necesario reimplantar vegetación media en los espacios públicos, bajo una estrategia que dirija los vientos fuertes.

#### **4.4.4.3 Vegetación Alta**

Únicamente se halla dentro del EPAD1, y tiene una altura de 10 – 12 metros de altura, su especie es una Magnolia y tiene aproximadamente 150 años de edad.



Ilustración 36. Área Verde EPAD 1

#### **4.4.5 Estado de Áreas Verdes**

Consta de vegetación baja, media y alta, aportan de una leve ruptura al contexto edificado de la ciudad, pero es insuficiente, llegando a ser consideradas áreas residuales ya que no motivan al espectador ni mejoran la calidad espacial.

Contienen a su vez los juegos infantiles, los cuales son poco utilizados y no cuentan con mantenimiento.

El área verde, ha perdido su importancia ya que constantemente caminan sobre estos espacios, dejando zonas de tierra.

#### 4.4.6 Pisos y Texturas

El uso de hormigón ha permitido mantener por mayor tiempo en estado regular las chanchas, plazas, aceras y caminerías. A pesar de esto se refleja el paso de los años y el agrietamiento de las superficies, mostrando el poco interés de mejorar los espacios, especialmente el poco mantenimiento en las aceras y áreas verdes que degradan la calidad y dificultan la movilidad.

La intención de ocupar otras materialidades permite brindar otra percepción a los espacios públicos. El uso de zonas para el movimiento y el reposo es indispensable para la vitalidad y dinámica dentro del barrio la dolorosa.

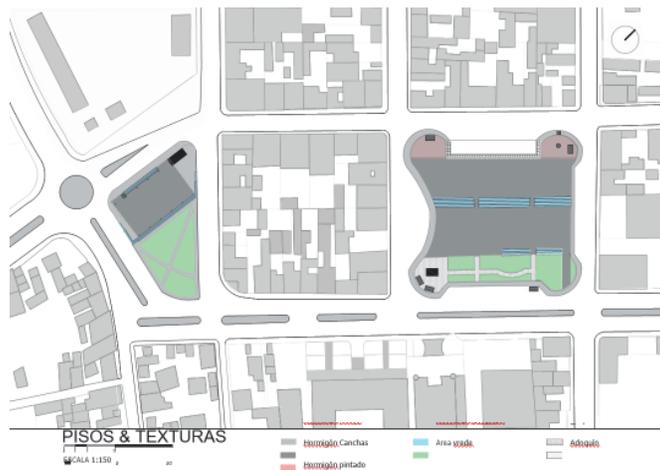


Ilustración 37. Pisos y Texturas EPAD 1 Y 2

#### 4.4.6.1 Estado de Pisos y Texturas

Se presenta un mayor desgaste en las aceras y áreas verdes, por su constante uso, y poco mantenimiento. El uso de bloques de hormigón a diferencia del concreto permite que pueda ser reemplazado las zonas dañadas y no remover todo el concreto, por lo que en los pasos de los años se ha podido dar mantenimiento a los bloques de Hormigón, intervención realizada en el año 2012, mejorando las caminerías y accesos.



Ilustración 38. Estado de Pisos y Texturas EPAD 1 Y 2

#### 4.4.7 Mobiliario Urbano

Son elementos urbanos que se distribuyen dentro del espacio público, la función principal es la de habilitar funcionalmente dichos espacios e integrarlos.

Dentro de los criterios para su diseño, son considerados el cómo se relaciona con su entorno, la seguridad, accesibilidad y vandalismo.

Se considero a las señaléticas, servicios sanitarios, puestos comerciales, graderíos, cubiertas, canchas, juegos infantiles y eco tachos.



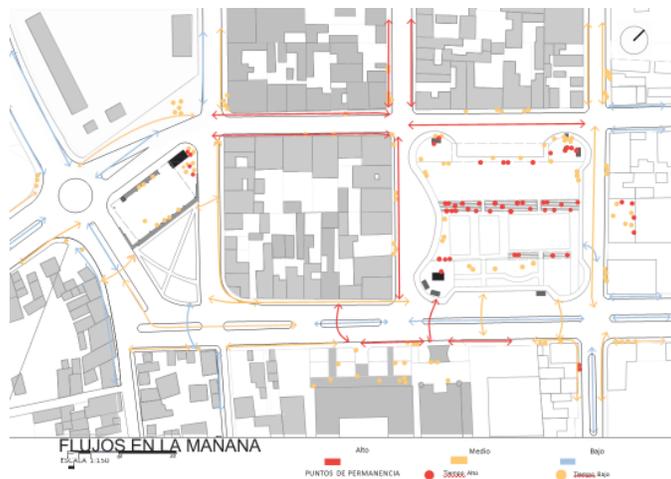


Ilustración 40. Flujos en la mañana EPAD 1 Y 2

### (EPAD 1)

En la mañana existe mayor movilidad por las actividades comerciales y por la llegada y salida de pasajeros al terminal. Internamente el espacio en la terminal es una transición caótica, lo que obliga a la gente a entrar en la plaza y a su vez esto es aprovechado por comerciantes informales en el lugar. Para cruzar directamente la plaza se utiliza los bordes o diagonalmente, siguiendo caminos angostos entre los graderíos y pasando por medio de las canchas y el área verde. Internamente tiene puestos de comida en los bordes y esquinas de la plaza lo que promueve la permanencia en el lugar.

### (EPAD 2)

En las primeras horas de la mañana el espacio es utilizado como zona de transición o paso, se refleja este comportamiento a través de la frecuencia de uso de los bordes del parque.

Los espacios de área verde son poco utilizados. Mientras que internamente las canchas tienen un uso de comedor público lo que promueve la permanencia en el lugar.

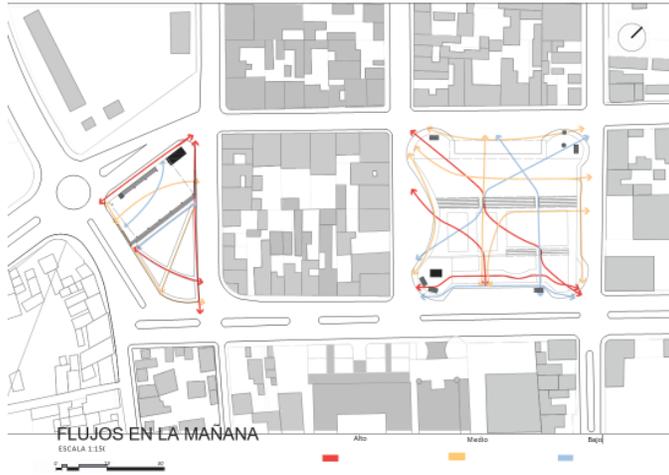


Ilustración 41. Flujos en la mañana EPAD 1 Y 2

#### 4.4.8.2 Flujos en la tarde (13h00 – 18h00) (Barrio la dolorosa)

La actividad peatonal se mantiene constante, siendo ligeramente menor en los flujos peatonales hacia el EPAD 2. Los puntos de permanencia dentro de los EPAD 1 Y 2 son respecto a las actividades internas, que son variables.

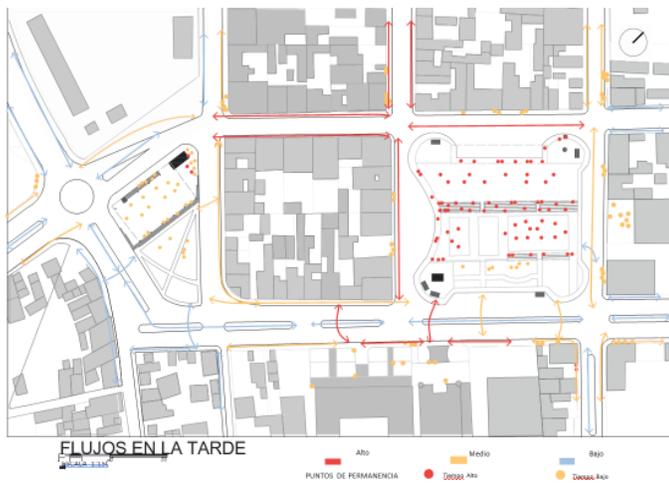


Ilustración 42. Flujos en la tarde EPAD 1 Y 2

Las actividades en el terminal interparroquial son más frecuentes teniendo más salida de buses a comparación de la mañana. Las líneas de movilidad peatonal se reducen adaptándose a los bordes de la plaza. Las actividades que se mantienen constantes son las de permanencia en los graderíos.

#### 4.4.9 (EPAD2)

El cambio principal en las actividades se da internamente en la cancha deportiva, deja de ser usado como comedor público y es usado como espacio polifuncional por los moradores del barrio.

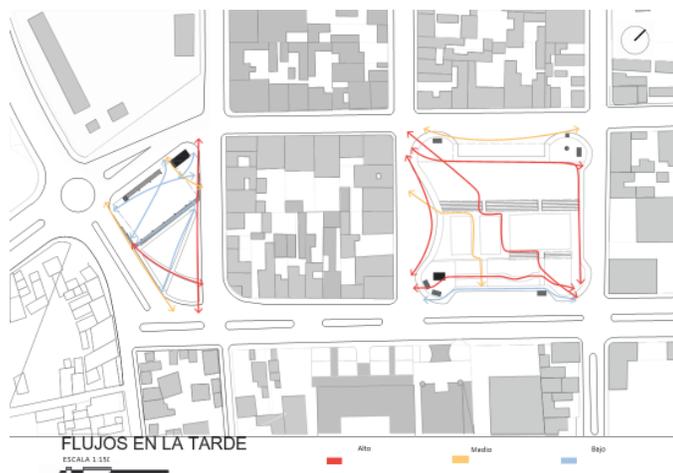


Ilustración 43. Flujos en la tarde EPAD 1 Y 2

##### 4.4.9.1 Flujos en la noche (18h00 –23h00) (Barrio la dolorosa)

Los flujos en la noche son bajos ya que cesan las actividad comerciales y las actividades internas en los EPAD 1 Y 2 , dejando la zona sin actividad peatonal. Siendo la única actividad la venta y consumo de comida en el EPAD 2, que se mantiene aislada en una esquina, pero con mucha actividad, llegando las personas desde vehículos o movilizándose a pie para ingresar al lugar.

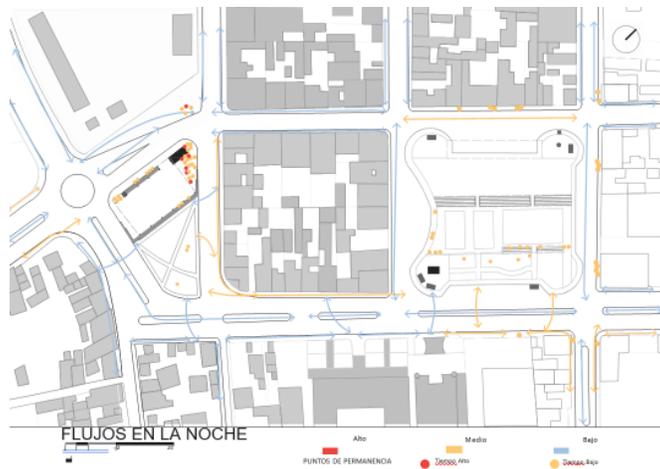


Ilustración 44. Flujos en la tarde EPAD 1 Y 2

#### 4.4.9.2 (EPAD1)

Los espacios que ocupaban actividades pasan a ser nulas o poco frecuentes principalmente el área del terminal se vuelve una zona de alto peligro, dejando la plaza superior sin uso y las canchas deportivas con un uso poco frecuente.

Las zonas de permanencia son alrededor de las actividades deportivas y los caminos son menos frecuentes, pero se mantiene su relación de borde y su eje diagonal en la plaza.

#### 4.4.9.3 (EPAD2)

La actividad se desarrolla en la unión de las calles Puruhá, Guayaquil y av. Félix Proaño, actividades de puestos de comida adquieren un protagonismo ocupando la mayor área posible. En el área verde se incrementa la movilidad peatonal funcionando como lugar de paso.

“La ciudad como lugar de encuentro hacer más calles alienta a que haya más tránsito. Mejores condiciones para ciclistas alientan a más ciudadanos a andar en bicicleta, pero al mejorar

las posibilidades para que la gente camine, no solo se vigoriza el tránsito peatonal sino que también —y sobre todo— se refuerza la vida urbana.”(Jean gehl p.. 19)

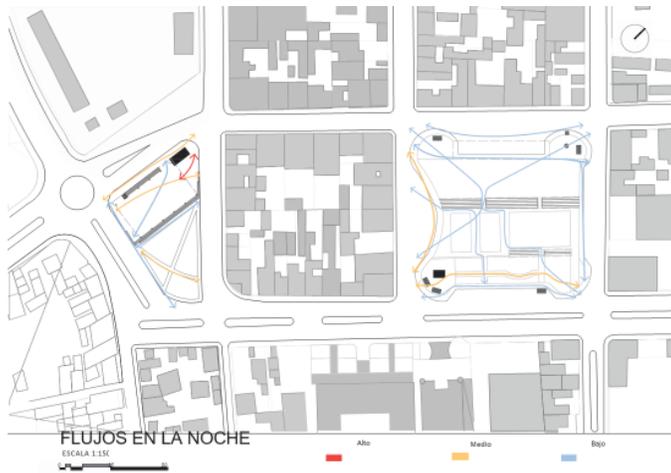


Ilustración 45. Flujos en la tarde EPAD 1 Y 2

## 4.5 Marco Legal

### 4.5.1 Resumen de Normativa de Usos

El rango de alcance de los EPAD 1Y 2 es de 400 metros, perteneciente a 4 zonas de planeamiento urbanas que convergen en el Barrio La Dolorosa y 4 ejes estructurantes, pertenecientes dada la importancia en la movilidad vehicular de la zona: El eje EJ15 que llega desde el centro de la ciudad y termina en el EPAD 1, el eje EJ17 que pertenece a la avenida Félix Proaño, con el eje EJ16 que pertenece a la avenida Leopoldo Freire y por último, el eje EJ21 alrededor del equipamiento urbano de canchas Politécnico, que funciona independientemente, por lo que se comprende que la zona tiene una marcada normativa de usos a considerar para la propuesta arquitectónica.

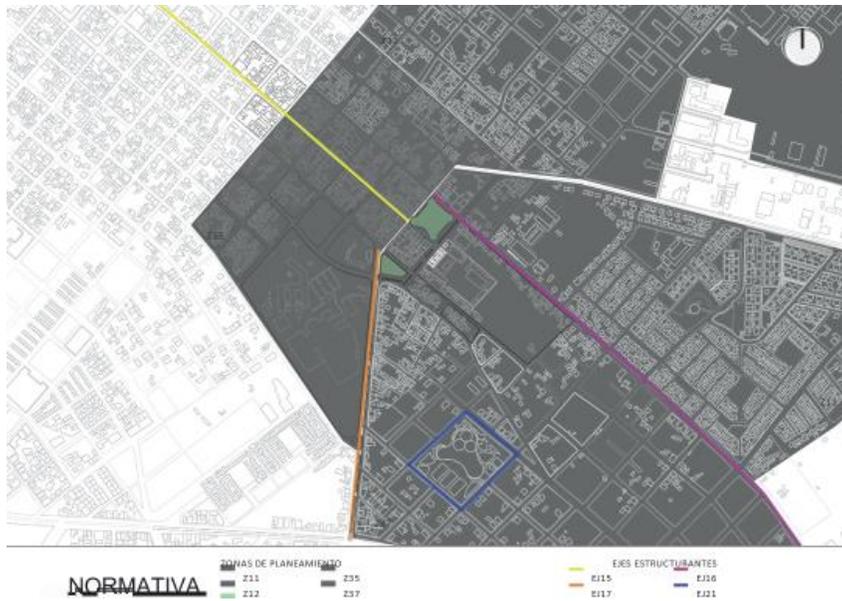


Ilustración 46. Normativa en el Barrio La Dolorosa

#### 4.5.2 Tabla Resumen De Normativa De Usos

| ZONAS DE PLANEAMIENTO | USOS PRINCIPAL  | USOS PERMITIDOS   | USOS PROHIBIDOS                         | USOS CONDICIONADOS |
|-----------------------|-----------------|---|---|--------------------|
| Z11                   | R1 (Residencia) | EE, EC, ES, EB, ED, ER, EG, EA, EF, ET1, E11, E12, CB, CZ1, CZ2, CZ3, CZ4, CZ5, CZ6, CZ10, CZ11, I1       | CZ8, CC1, CZ4-(A y P), CZ9              | E12, CZ3, CZ1      |
| Z15                   | R1 (Residencia) |   |   |                    |
| Z35                   | R1 (Residencia) |   |   |                    |
| Z37                   | R1 (Residencia) |   |   |                    |
| EJES ESTRUCTURANTES   |                 |   |   |                    |
| EJ15                  | R1 (Residencia) | EE, EC, ES, EB, ED, ER, EG, EA, EF, ET1, E11, E12, CB, CZ1, CZ2, CZ3, CZ4, CZ5, CZ6, CZ10, CZ11, CZ9, I1, | CZ7, CZ8, CC1, CZ4-(A y P), CZ3-(G y E) | E12, CZ3, CZ1      |
| EJ16                  | R1 (Residencia) |   |   |                    |
| EJ17                  | R1 (Residencia) |   |   |                    |
| EJ21                  | R1 (Residencia) |   |   |                    |

Ilustración 47. Tabla de Normativa en el Barrio La Dolorosa

#### 4.5.3 Uso De Suelo

Dentro de la normativa de la ciudad de Riobamba los usos de suelo permisibles son: Educación (EE), Cultural (EC), Salud (ES), Bienestar Social (EB), Recreativo y Deporte (ED), Religioso (ER), Seguridad (EG), Administración Pública (EA) y Servicios Funerarios (EF) siendo considerados en su totalidad, ya sea a nivel barrial, zonal o cantonal. En casos como, Comercio,

no son considerados únicamente los centros de juegos (CZ7) y Venta de vehículos y de maquinaria (CZ9). También se promueve el uso de Industria (I) que refiere al tipo de Industria de bajo impacto (II). Al uso de transporte (ET1), siendo exclusivamente para uso zonal. Y por último se permite Infraestructura (EI) de tipo Barrial (EI1) y Zonal de tipo (EI2).

Comercio Zonal (CZ)

Comercio especializado (CZ1), Servicios (CZ2), Servicios especializados (CZ3), Comercio de menor escala (CZ4), Comercio temporal (CZ5), Alojamiento (CZ6), Centros de Juego (CZ7)

INDUSTRIA (I)

Industria de bajo impacto (II) Transporte (ET)

Transporte ET1 (Zonal), exclusivamente para terminales locales, estación de taxis, parada de buses, estacionamiento de camionetas, buses urbanos, parqueaderos públicos.

Infraestructura (EI) EI1 (Barrial)

Baterías sanitarias, Lavanderías públicas

EI2 (Zonal)

Estaciones de bombeo, tanques de almacenamiento de agua, estaciones radioeléctricas, centrales termoeléctricas, centrales fijas y de base de servicios fijo y móvil terrestre de radiocomunicación, subestaciones eléctricas, antenas centrales de transmisión y recepción de telecomunicaciones, mercados.

#### **4.5.4 Planes y Proyectos en el Barrio La Dolorosa**

En el estudio urbano, “Plan de movilidad de la ciudad de Riobamba 2020-2040”, se plantea el mejoramiento del sistema de transporte público en la ciudad, A través de dos fases dentro del plan de movilidad. En el cual se proyecta un sistema integrado de buses urbanos, que permitirá el transbordo de las líneas de buses dentro de las terminales Norte y Sur.

Esta fase contempla una renovación en el EPAD1 dentro del Barrio La Dolorosa, dando la creación del Terminal Sur de buses urbanos, cambiando a un sistema integrado de transporte. La propuesta afecta en gran parte las actividades dentro del Barrio la Dolorosa, perdiendo áreas de plazas, canchas y áreas verdes existentes, así como actividades las culturales y eventos, actualmente en este espacio funciona el terminal de buses Interparroquiales, el mismo que presenta incomodidades para la movilidad, provocando congestión vehicular, pérdida de espacio para el peatón e inseguridad, mismo terminal Interparroquial, busca ser reubicado para mejorar la calidad de sus servicios, contando con infraestructura, adecuada y buscando promover un nuevo núcleo urbano que dará inicio a nuevos proyectos en la ciudad.

##### **4.5.4.1 Reubicación del terminal interparroquial**

Se proponen dos alternativas para la reubicación, ambas proyecciones al norte de la ciudad.

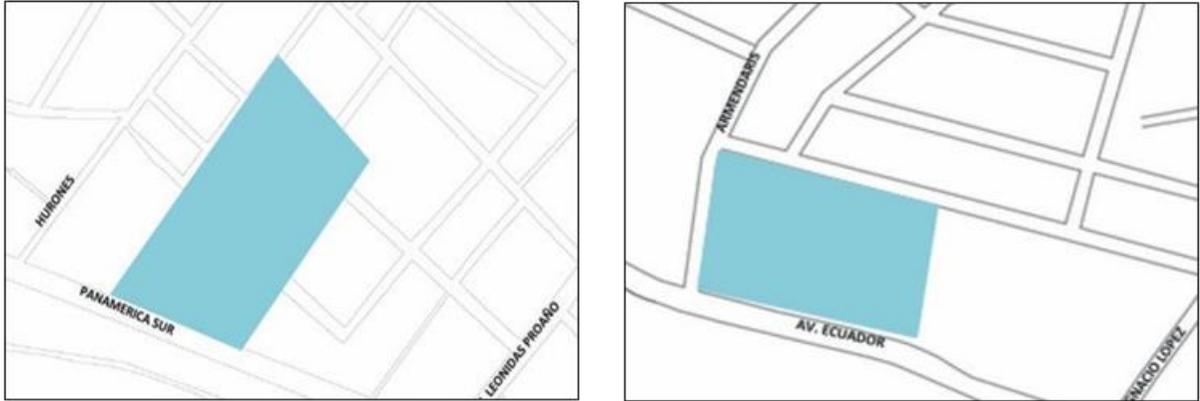


Ilustración 48.Reubicación del Terminal Interparroquial

La distribución que se ha proyectado para el nuevo terminal interparroquial contempla áreas exclusivas de estacionamientos de taxis, parada de buses urbanos, áreas administrativas y propiamente las áreas de la terminal interparroquial.

#### 4.5.4.2 Planes y Proyectos en el Barrio La Dolorosa

La intención de reubicar el Terminal Interparroquial se menciona en el PDOT de la ciudad de Riobamba como un espacio “subutilizado” en el que puede ser mejor aprovechado por los equipamientos existentes y por el Barrio. Además mediante el desarrollo de la investigación se evidenció un problema de movilidad tanto vehicular y peatonal ocasionado por el congestionamiento vehicular y por el terminal interparroquial ubicado en el EPAD 1.

El actual terminal interparroquial, ubicado en el Barrio La Dolorosa, presenta una mejor conexión con las parroquias rurales ya que convergen en la zona las principales avenidas de ingreso Sur de la ciudad, por lo que principalmente su ubicación al norte de la ciudad es un desacierto, ya que pierde dicha conexión que en la actualidad mantiene, agregando aproximadamente 45 min más de viaje innecesario, siendo una mejor opción elegir una ubicación comprendida entre las avenidas

Leopoldo Freile y Félix Proaño, ya que conservaría la misma conexión con las parroquias rurales. La Propuesta de zonificación plantea, acertadamente las condiciones del nuevo terminal, llegando a poder adaptarse a un terreno que cumpla con las condiciones de reubicación, y planteando espacios suficientes con escenarios futuros, los espacios de circulación son individuales, para, vehículos privados, taxis, buses urbanos y buses interparroquiales, evitando cualquier peligro de choque entre los vehículos. Siguiendo la línea de propuestas del plan de movilidad, la creación de los terminales de transferencia e integración ubicados al norte y Sur de la ciudad. (Ilustración 80 - 81 - 83)

#### **4.5.5 Propuestas de sistema integrado de estación de buses urbanos.**



Ilustración 49. Ubicación de terminales de buses de transferencia

Las principales características del sistema integrado

- Carriles exclusivos en áreas congestionadas.
- Terminales ubicados donde los pasajeros puedan ser transferidos.
- Los recorridos en las líneas son directos.
- Se posibilitan los tras bordos voluntarios de pasajeros en terminales y paradas.
- La flota operacional se establece en función de la demanda

#### 4.5.5.1 Propuestas de sistema integrado de estación de buses urbanos (Parada Norte)

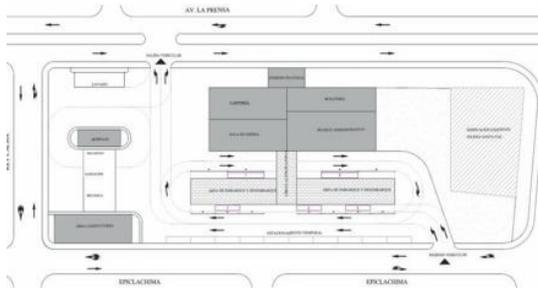


Ilustración 50. Ubicación de terminal de transferencia Norte

#### 4.5.5.2 Propuestas de sistema integrado de estación de buses urbanos (Parada Sur).

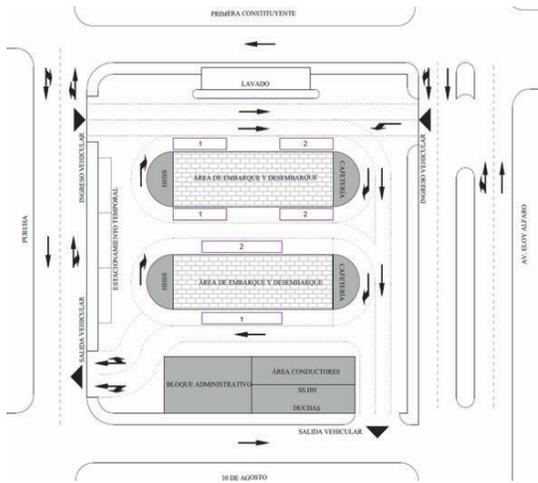


Ilustración 51. Ubicación de terminal de transferencia Sur

#### 4.5.5.3 Diferencias Entre la estación de transferencia Norte y Sur

- 7 estacionamiento temporales adicionales en el Terminal Norte.
- Áreas de Sala de espera y Boletería para los usuarios, que no se contempla en la estación de transferencia Sur.
- Áreas de Bodega, balanceo, alineación y mecánica. Para el mantenimiento de las unidades, que en la estación sur no habría el espacio suficiente.

- Carriles exclusivos de circulación, espacios para áreas verdes o de ser el caso espacios lúdicos para la recreación, permanencia y contemplación.

#### **4.5.6 Principales conflictos de la propuesta**

Desde su propuesta de diseño, es evidente su diferencia, entre la propuesta Norte (Ilustración 50) a la Propuesta Sur (Ilustración 51). A pesar de buscar ofrecer el mismo servicio, la estación de transferencia de “La Dolorosa” presenta menos espacios para el mantenimiento, de espera y de circulación de los buses, en comparación con la estación de transferencia Norte.

El ingreso principal de las unidades se da desde la calle Puruhá, vía que ya cuenta con un doble sentido vehicular y a la cual incrementar el ingreso de los buses urbanos, generaría la misma problemática que se da en el actual terminal interparroquial, pero inclusive la propuesta incrementaría ingresos desde la calle 10 de agosto y salidas desde la av. Eloy Alfaro, siendo ya una situación que no solo conserva las mismas problemáticas de movilidad actual, sino que adiciona nuevos conflictos dentro de las vías.

En la propuesta, no se evidencia el uso de pasos peatonales, o una estrategia que vincule a los usuarios con su contexto, como mejoramiento o aumento de aceras, aumento de áreas verdes o alguna estrategia que permita vincular el terminal con el barrio dada la importancia comercial de la zona y la necesidad de espacios públicos de encuentro y recreación. Y en el caso de la estación de transferencia norte, esta se encuentra contenida por vías, con grandes flujos vehiculares, pero con dimensiones generosas para el uso individual de buses urbanos, taxis, y vehículos privados. Además de implementar áreas verdes, espacio para el crecimiento del terminal, áreas de cafetería,

y salas de estar. Actualmente se encuentra la infraestructura del terminal terrestre de la ciudad, y su localización fue pensada estratégicamente para albergar un terminal y su contexto cuenta ya con servicios complementarios a la misma.

En el caso de la estación de transferencia Sur de “La Dolorosa”, el espacio en la propuesta es limitado y no tiene opciones a áreas verdes, cambios o modificaciones. A su vez cuenta con menos servicios y comodidades para el usuario, como la falta de sala de espera y áreas de boletería. Los espacios de cafeterías y baños se encuentran dentro de las áreas de embarque y desembarque, mismas que no tienen un ingreso peatonal, ni desde el exterior de la calle como internamente, resaltando el espacio mínimo y la prioridad de las unidades de buses, dejando al usuario en la última prioridad, siendo necesario al usuario del terminal invadir los carriles de los buses para llegar a las áreas de embarque y desembarque. Finalmente, el diseño y necesidades de los espacios requeridos, difiere mucho a comparación de la estación de transferencia norte, así como la misma circulación de los buses que maniobran en círculos encerrando al usuario dentro de las vías.

#### **4.5.7 Consideraciones en la propuesta del terminal de transferencia**

Las áreas se perciben ajustadas, a pesar de prever más buses convencionales, consta de menor área para desarrollar sus actividades. Sin posibilidad de expandirse o modificarse, estos llegarían a ocupar las vías aledañas como el terminal interparroquial y pasadas las horas de funcionamiento el espacio permanecerá inactivo, dando lugar a espacios de peligro por la poca actividad, y a desarrollar una imagen que afecte a las actividades comerciales.

Cabe mencionar la calidad visual dentro del EPAD 1, y la accesibilidad a los principales equipamientos, se verá afectada por la presencia de las unidades de buses de 12 metros de largo y 3 metros de altura, llegando y saliendo de un área consolidada, las mismas que entre sus necesidades exigían espacios públicos como elementos articuladores entre sus actividades de permanencia y movimiento.

## 4.6 Referentes Arquitectónicos

**TABLA COMPARATIVA DE REFERENTES**

|                        | Plaza Central Magok  | Parque Águeda Gallardo   | Plaza Huerto San Agustín   |
|------------------------|--|--|--|
| Ubicación              | Korea del Sur<br>Magok   | Colombia<br>Pamplona   | Ecuador<br>Quito   |
| Año de obra            | 2019   | 2012   | 2016   |
| Autor (es)             | Wooridongin Architects   | Arquitectura y Espacio Urbano  | Jaramillo Van Sluys Arquitectura<br>& Urbanismo  |
| Imagen                 |   |    |   |
| Metros de construcción | 21 133 m <sup>2</sup>  | 16 348 m <sup>2</sup>  | 2800 m <sup>2</sup>  |
| Estrategias            | Entorno Urbano y actividades.<br>Protección mediante franjas de servicios.<br>Flujos peatonales que rodeen espacios de estancia. | Valores Patrimoniales (contexto urbano).<br>Las estancias como posibilitadores de la diversidad en las actividades urbanas.<br>La iluminación como elemento de contraste (espacio público evocador y cálido).<br>El mobiliario urbano como generador de una imagen propia. | Valores Históricos.<br>Murales a partir de los planos urbanos que describen las transformaciones del lugar. En los pisos se reinterpretan los grafismos de líneas a 45 grados que representan los antiguos huertos de los agustinos.<br>Protección del peatón (bolardos)<br>La plaza se transforma en una prolongación de la acera, manteniendo un recorrido continuo.<br>La modulación a lo largo del espacio público mantiene un ritmo que va revelando diferentes espacios. |
| Espacios               | Locales Comerciales<br>Plaza para eventos<br>Espacios de estancia<br>Estación de ferrocarril<br>Áreas verdes                     | Plaza<br>Atrio<br>Áreas verdes<br>Espacios de estancia   | Plaza<br>Locales Comerciales<br>Áreas verdes<br>Espacios de estancia   |
| Área verde             | 22 %<br>4 649 m <sup>2</sup>   | 20 %<br>3 209 m <sup>2</sup>   | 15 %<br>420 m <sup>2</sup>   |

Ilustración 52. Ubicación de terminal de transferencia Sur

## **4.7 Síntesis**

### **4.7.1 Llenos y Vacíos**

Los espacios de terreno posterior a la escuela fe y alegría y la cancha de futbol “sport plaza” son vacíos urbanos en los que se puede aprovechar, por su ubicación y mayores dimensiones de vías para crear zonas para el uso colectivo

### **4.7.2 Uso de Suelo**

La variedad de equipamientos y actividades preexistentes definen ya una línea de negocios y comercio en el barrio, por lo que siguiendo la misma línea se busca crear nuevos espacios que se integren a su contexto y a los espacios públicos. Se prioriza el uso de actividades mixtas: comercio y residencia.

### **4.7.3 Movilidad**

La existencia de la cooperativa de taxis la dolorosa frente a la av. Leopoldo freile y la presencia de buses urbanos, brindan servicios de movilidad al sector, estructurando un sistema que ya pertenece a las actividades diarias del mismo.

### **4.7.4 Semaforización**

El uso actual de los semáforos, permite que el barrio se desarrolle bajo un tránsito lento y los vehículos transiten con mayor precaución acorde a lo que se espera en una zona con alta movilidad peatonal, actualmente el uso semáforos es el adecuado y bajo las condiciones de un tránsito lento se puede proponer estrategias que mejoren la movilidad peatonal

## **4.7.5 Movilidad**

### **4.7.5.1 Reubicación del terminal interparroquial.**

El Barrio La Dolorosa por su característica como articulador para el ingreso de la ciudad y a su centro histórico, ha mantenido el terminal interparroquial. Y en su contexto actual debe ser removido para liberar los espacios públicos

### **4.7.6 Disminución de Sentido de vías**

La calle Puruhá presenta una mayor conflictividad en las vías para los cruces vehiculares, y peatonales, siendo una zona comercial en la que predomina el uso de suelo mixto se da poca prioridad a la circulación peatonal y siendo una vía de doble sentido es necesario reducir el movimiento vehicular, disminuyendo un sentido de vía.

### **4.7.7 Movilidad peatonal**

Para conectar de manera fluida las calles dentro del barrio la dolorosa, se eleva las calles al nivel de acera y se ubican bolardos. Para mejorar el ingreso a los locales comerciales, parques y principales equipamientos; para recuperar el espacio que ha sido cedido al vehículo y mejorar la seguridad ante el peligro de accidentes vehiculares.

#### **4.7.7.1 Señalética**

Se evidencia que no se respetan las señales de tránsito y se manifiestan problemáticas como: Estacionamientos sin un adecuado control, no se respetan las señales de “no girar” y “no entre”. Existe una mala ubicación de señaléticas para la movilidad del peatón, vehicular y ciclistas: Buses urbanos y rurales que obstaculizan el flujo vehicular

No cuenta la zona con una ciclovía y tampoco cuenta con facilidades para la creación de una por lo que las señaléticas y espacio dentro del EPAD 1 son desaprovechadas

#### **4.7.8 Iluminación**

Para evitar puntos de sombra, la iluminación es planteada para cada 12 metros en las dos aceras de la calle, con iluminación led por su ahorro energético y en postes metálicos con cables soterrados para evitar la contaminación visual

#### **4.7.9 Marco Legal**

##### **4.7.9.1 Futuras Propuestas**

En el plan de movilidad para la ciudad se propone un terminal de transferencia para buses urbanos en el EPAD 1, propuesta que no analiza el contexto donde busca ser ubicada y es implantada por facilidades del estudio. Siendo perjudicadas las actividades en el barrio la dolorosa por lo cual la intención de reubicar la propuesta hacia los vacíos urbanos existentes permitiría conservar su posición estratégica y conservar las actividades comerciales en el sector

##### **4.7.10 Áreas Verdes**

Es necesario mejorar la percepción del usuario en cuanto a la existencia del área verde, no solamente creando zonas de área verde, siendo necesario crear ejes de conexiones verdes que se extiendan a lo largo de las calles y avenidas y rehabilitar los espacios verdes existentes en el EPAD 1 Y 2. La intención es dar una imagen que contraste al contexto edificado.

Bajo una adecuada iluminación para evitar puntos de sombra por la vegetación. Es necesario ejes que bien organizados y estructurados, permitan proporcionar diferentes percepciones de naturaleza al usuario.

## CAPITULO V .CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### 5.1 Conclusiones

Dentro del levantamiento de información que nos permitió generar las pautas que guiaron la realización del proyecto, los aspectos más relevantes de la investigación fueron:

A través del análisis se identificó la falta de una lectura clara en las actividades y que han resultado en espacios desaprovechados, con una falta de organización, actividades sobrepuestas, actividades subutilizadas para las necesidades actuales y además el funcionamiento del terminal interparroquial que impide el aprovechamiento de los espacios públicos, las relaciones que mantiene con su entorno construido y las actividades diarias, flujos urbanos, comercio en los EPAD 1 y 2, eventos organizados por la comunidad, hizo pertinente que en la propuesta se busque mejorar el desarrollo de la vida pública, bajo criterios de espacios abiertos como plazas, escenarios y zonas verdes, que conviertan al Barrio La Dolorosa en un núcleo comercial de alto Flujo Peatonal, mejorando las calles y aceras aledañas, con la intención de extender las actividades opcionales y sociales, permitiendo que el EPAD 1 y 2 se posicionen como centros generadores de la vida pública.

De la misma manera el levantamiento de información nos permitió reconocer la estructura interna, en el Barrio La Dolorosa, las diferentes actividades generadas por sus usuarios, la cultura e idiosincrasia ciudadana y los flujos predominantes, que mostraban la movilidad peatonal a raíz de esto se decidió conservar los espacios que mantienen una importancia física o histórica (flujos Peatonales, Plaza Abdón Calderón) y que generan el sentimiento de identidad en el Barrio,

entendiendo que una lectura ordenada, con actividades definidas y espacios donde desarrollarlas, es el principal objetivo de la propuesta de diseño, brindando espacios de calidad que se integren al desarrollo de la vida, por lo que fue necesaria una propuesta una estratégica general y no intervenciones puntuales, que no se concentren las actividades en una sola zona dejando el resto del espacio desaprovechado y siendo la solución organizar los espacios desaprovechados y dotarlos de actividades complementarias a una central, redistribuyendo las actividades dentro del EPAD 1 Y 2,

Al reubicarse el Terminal Interparroquial es porque se ha excedido su capacidad y no tiene espacio para seguir creciendo, además de encontrarse dentro de un contexto consolidado y presenta mayor dificultad para ingresar y mayores problemas para la movilidad vehicular y peatonal, por su crecimiento acelerado una mejor ubicación se adecuaría entre las avenidas Leopoldo Freile, Félix Proaño y avenida Circunvalación, ya que es necesario descentralizar las actividades y dotar de nuevos núcleos urbanos en zonas de crecimiento, conservando al Barrio La Dolorosa como un núcleo comercial, con acceso directo hacia el Centro Urbano y a su vez articulando otros barrios conectados a las avenidas.

La propuesta de un Terminal de buses urbanos de transferencia, es una propuesta que se adapta a la expansión tanto norte y sur de la ciudad, ya que en sentido Este y Oeste la ciudad no se ha incrementado notablemente, este crecimiento se evidencia principalmente en el Norte de la ciudad ya que por su conexión con la provincias cercanas ha logrado un mayor desarrollo, mientras que en el Sur de la ciudad, su principal conexión es con las parroquias rurales, por lo que se puede llegar a considerar una propuesta que integre tanto al terminal de transferencia Sur con el Terminal

Interparroquial, ya que permitiría una mayor inversión, instalaciones adecuadas como Terminal aumentado las áreas verdes, áreas de descanso, áreas recreativas y establecer un nuevo núcleo urbano que permita el desarrollo de las parroquias rurales conjuntamente con la zona sur de Riobamba

### **Propuesta de Diseño**

La propuesta inicia con la reubicación del terminal interparroquial, que nos permite liberar el espacio público y devolverlo al peatón, bajo la misma estrategia se liberó un sentido de vía en la calle Puruhá y se amplió el EPAD 2, hacia la calle Guayaquil reduciendo la vía, además se libera los graderíos, cubiertas y las zonas de estacionamiento, que generaban un bloqueo visual y físico con el fin de accesos permeables para los usuarios, eliminando así las barreras urbanas.

El Barrio La Dolorosa mantiene una importancia comercial, entendiendo a las avenidas como conectores entre barrios y con las parroquias rurales; el EPAD 1 Y 2 como espacios de descanso para recobrar energías y de tránsito peatonal hacia las actividades diarias, el EPAD 1 como Salón de eventos urbanos y el EPAD 2 como espacio complementario para las actividades por parte del barrio

Al identificar las actividades núcleo de los EPAD 1 Y 2, se planteó la estrategia de liberar y reubicar, tomando los flujos peatonales como ejes del proyecto, se conservó las conexiones principales y se generó actividades complementarias e ingresos principales hacia el exterior.

Las áreas verdes acompañan el recorrido por el espacio público, dando mayor valor a lo preexistente, La conservación del árbol en el EPAD 1 fue una estrategia simbólica, que brinda identidad del barrio, ya que, ingresando al espacio público a través de la diagonal y por medio de la avenida Leopoldo Freile nos recibe este gran hito natural, cuya sombra es a su vez aprovechada con mobiliario urbano

El EPAD 1 en la avenida Eloy Alfaro se ubica un atrio, como espacio de reposo, una antesala de reunión para la Universidad Nacional de Chimborazo, Iglesia La Dolorosa y Centro Comercial Santa María.

En el EPAD 1 se mantiene una conexión con la ciudad por lo que se conservó y amplió sus plazas como salones urbanos para los diferentes eventos y se implementó un escenario con dos frentes, uno central a la plaza y un secundario descendiendo desde el atrio.

En el caso del EPAD 2 su principal actividad es la venta y consumo de alimentos, con actividades secundarias como espacios de reposo, por lo que la propuesta se enfoca en mejorar las condiciones para la venta y consumo de alimentos, una parada urbana temporal que este activa durante el día con espacios abiertos para la permanencia, espacios cubiertos, y recorridos internos, con la finalidad de ser una zona de recobrar energías.

En la avenida Félix Proaño al ubicarse frente al hospital general docente de Riobamba, mantiene una importancia en la Movilidad Urbana, siendo necesario el transporte de taxis, buses y carros privados, por lo que su intervención fue conservar la movilidad vehicular y priorizar su

comercio ampliando las aceras y creando pasos a nivel que se conectan con los ingresos principales y los inicios de la manzana, reduciendo la velocidad del vehículo y transformando la avenida en una vía de tránsito lento.

La intervención es a la vez una crítica a la propuesta que figura dentro del plan de movilidad de la ciudad de Riobamba 2020 -2040, en el que se proyecta un terminal de transferencia de buses urbano, propuesta que no analiza el contexto donde busca ser implantada y es ubicada por facilidades del estudio del Plan de Movilidad, siendo perjudicadas las actividades en el Barrio La Dolorosa, ya que existen vacíos urbanos con capacidad de reubicar la propuesta (Actual Sport Plaza, ubicado detrás de la unidad educativa “Fe y Alegría”), y brindar mejores condiciones, como un ancho de vías adecuado, vías exclusivas para el ingreso y salida de buses, así como espacios de salas, áreas de mantenimiento, áreas administrativas, mismos espacios que en la actual propuesta no se incluyen, por lo que es una pérdida, no solo para el Barrio La Dolorosa, sino para la zona Sur de Riobamba ya que no hay espacios donde desarrollar la vida urbana y todo su contexto es ya una zona consolidada que no tiene espacios abiertos únicamente se tiene las calles con las aceras estrechas en donde no se puede realizar espectáculos, eventos culturales o sentarse a descansar, sin dar opción a detenerse simplemente caminar viendo el espectáculo de buses entrar y salir de lo que alguna vez fue sede de eventos, juegos tradicionales, áreas verdes, eliminando hitos, recuerdos colectivos, y degradando directamente la vida urbana, atentando con la calidad de vida, por lo que no es un plan estratégico ubicar un terminal de buses de transferencia en los únicos espacios públicos que tiene la Zona Sur de la ciudad de Riobamba.

## 5.2 Recomendaciones

Generar la propuesta de diseño nos permitió repensar sobre los espacios donde desarrollamos nuestra vida y como transformamos la ciudad para nuestro beneficio, por lo que es nuestra responsabilidad como sus principales beneficiarios, el cómo nos afecta, entendiendo que una intervención que recoja las necesidades de sus usuarios, organice sus actividades actuales y brinde los espacios adecuados, tiene asegurado mejorar nuestra calidad de vida, ya que nos permite tener espacios en mejores condiciones para las actividades cotidianas, su intervención mejora la imagen del barrio, llegando a su vez a mejorar el sentido de pertenencia en el espacio público.

Para la propuesta de un espacio público se recomienda iniciar desde el levantamiento de información, la recolección de datos históricos y material bibliográfico que permita definir las primeras estrategias del proyecto, con la finalidad de introducirse en el tema.

El levantamiento de información en sitio se realizó en 3 horarios durante el día aproximadamente durante un mes, y nos permitió corroborar los flujos y definir las estrategias para la propuesta, por lo que entre más se visite el sitio, más se puede llegar a comprender de él.

La nueva reubicación del terminal interparroquial al norte de la ciudad presenta la posibilidad de un estudio más detallado que permita elegir una mejor ubicación ya que se considera que si las principales conexiones y usos son por parte de las parroquias rurales al sur de la ciudad el terminal interparroquial debería reubicarse cerca de las principales avenidas de ingreso.

Al haber concluido el proyecto se reconoció la importancia del análisis gráfico ya que mediante el uso de diagramas nos permitió expresar las estrategias y definir con mayor claridad las ideas y que sean entendidas para cualquier persona.

La finalidad de la obtención de los planos arquitectónicos, fue la de plasmar de manera técnica la rehabilitación del espacio permitiendo estructurar un plan que agilice su recuperación.

# CAPITULO VI . PROPUESTA

## 6.1 Propuestas De Los Espacios Públicos



PLANO GENERAL DE LA PROPUESTA



- ESPCIO PÚBLICO EPAD 1 y EPAD 2
- AV. FELIX PROAÑO y AV.
- CALLES A INTERVENIR



PLANTA BAJA GENERAL - PROPUESTA EPAD 1 Y 2



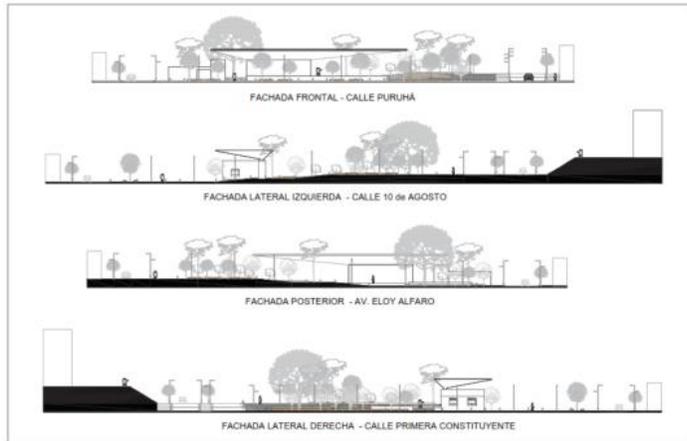


IMPLANTACIÓN - PROPUESTA EPAD 1 Y 2

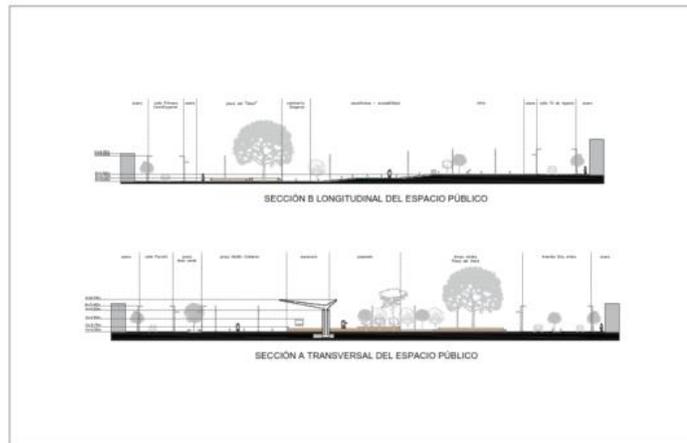
## 6.2 Espacio Público Abierto Dolorosa 1



FACHADAS  
PROPUESTA (EPAD 1)



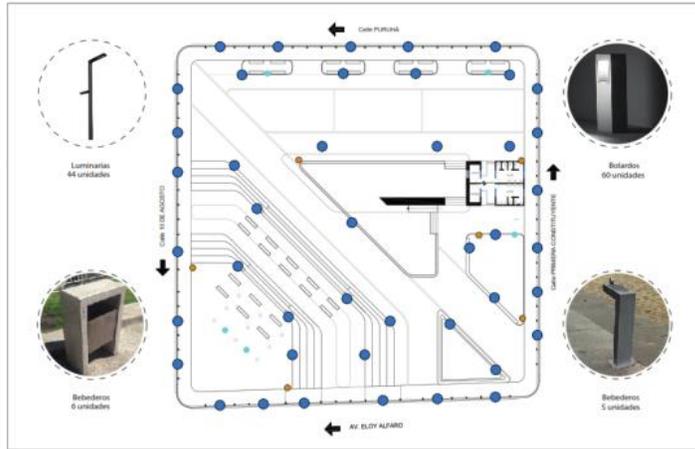
FACHADAS DE LA PROPUESTA EPAD 1



SECCIONES DE LA PROPUESTA EPAD 1



PALETA LUMINARIAS URBANO (EPAD 1)



Luminarias  
44 unidades



Bolardos  
60 unidades



Benederos  
6 unidades

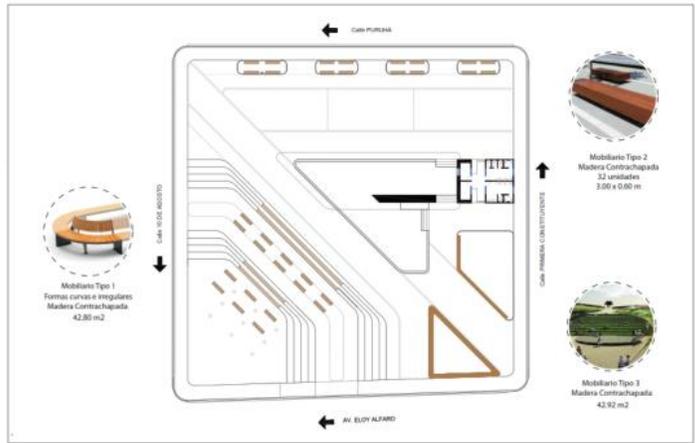


Benederos  
5 unidades

MOBILIARIO URBANO

- Luminarias
- Benederos
- Bancos
- Bolardos

PALETA MOBILIARIO (EPAD 1)



Mobiliario Tipo 1  
Formas curvas e irregulares  
Madera Contrachapada  
42,80 m<sup>2</sup>



Mobiliario Tipo 2  
Madera Contrachapada  
32 unidades  
2,00 x 0,90 m

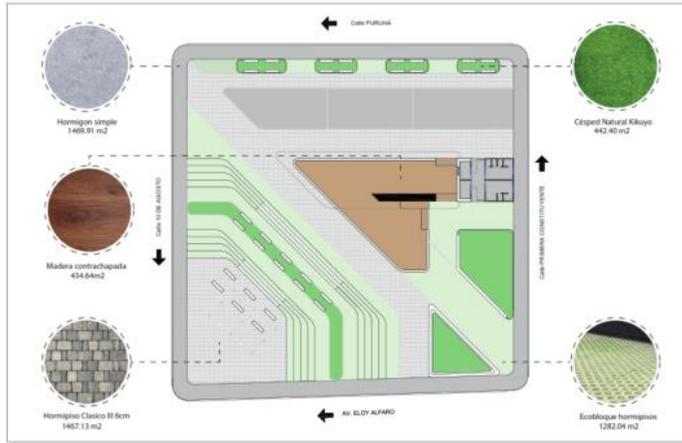


Mobiliario Tipo 3  
Madera Contrachapada  
42,92 m<sup>2</sup>

MOBILIARIO

- Mobiliario Tipo 1
- Mobiliario Tipos 2
- Mobiliario Tipos 3

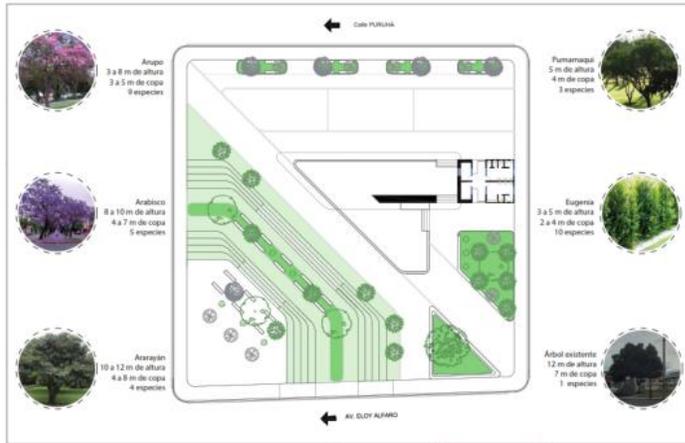
PALETA PISOS Y TEXTURAS (EPAD 1)



PISOS Y TEXTURAS

- Homrign Simple
- Madera contrachapada
- Césped natural Kikyo
- Eco Bloque Homrign
- Homrign clásico II

PALETA DE VEGETACIÓN (EPAD 1)



VEGETACIÓN

- Anipo
- Arábico
- Arayaín
- Fumamaquí
- Vegetación existente
- Eugenia

### 6.3 Espacio Público Abierto Dolorosa 2

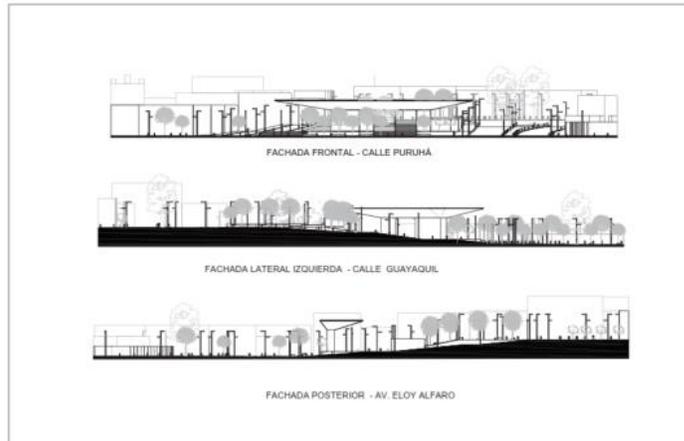


SECCIONES DE LA PROPUESTA EPAD 2



PLANTA BAJA PROPUESTA EPAD 2

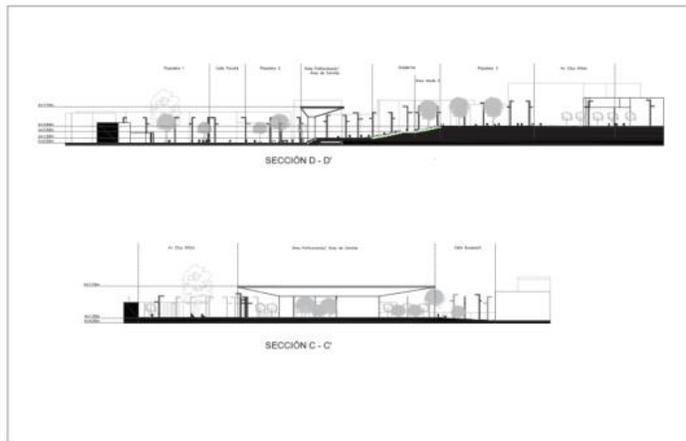
FACHADAS  
PROPUESTAS (EPAD2)



FACHADAS DE LA PROPUESTA EPAD 2



SECCIONES (EPAD 2)

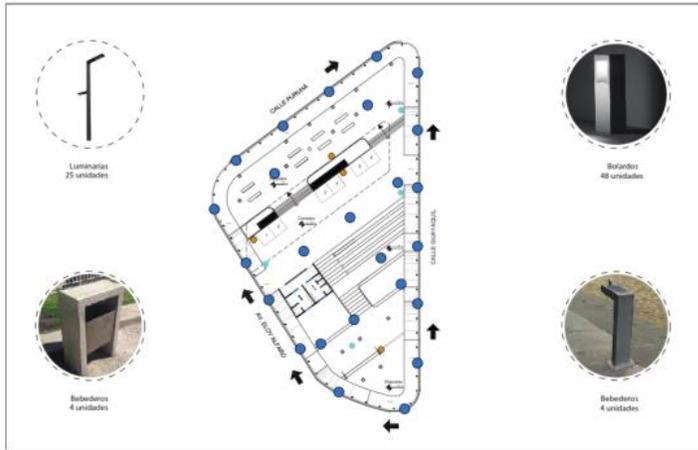


SECCIONES DE LA PROPUESTA EPAD 2



Esp  
Tec

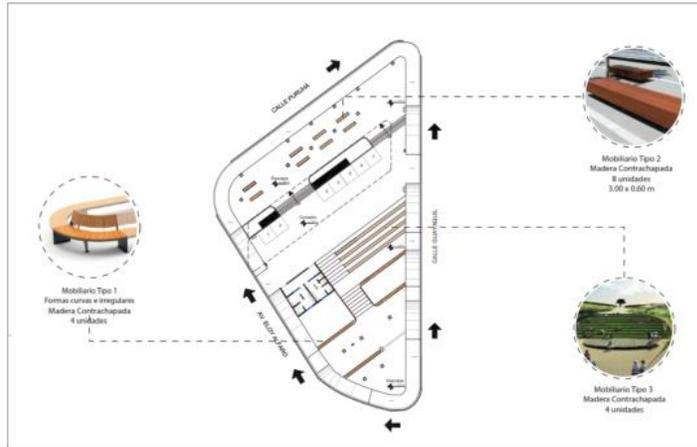
PALETA LUMINARIAS URBANO (EPAD 2)



MOBILIARIO URBANO

- Luminarias
- Bebederos
- Bancos
- Botafueros

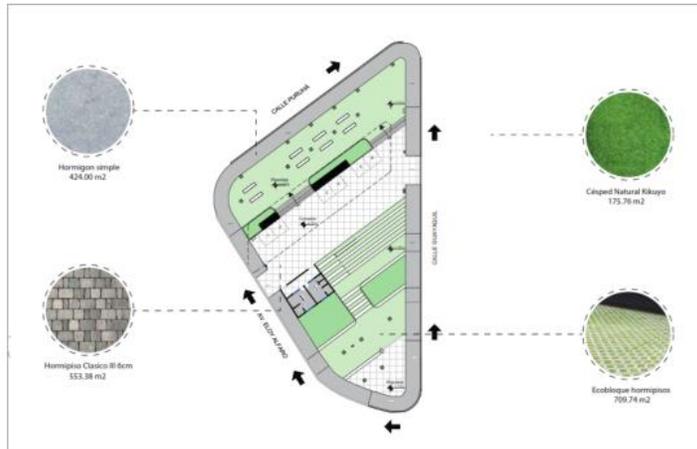
PALETA MOBILIARIO (EPAD 2)



MOBILIARIO

- Mobiliario Tipo 1
- Mobiliario Tipo 2
- Mobiliario Tipo 3

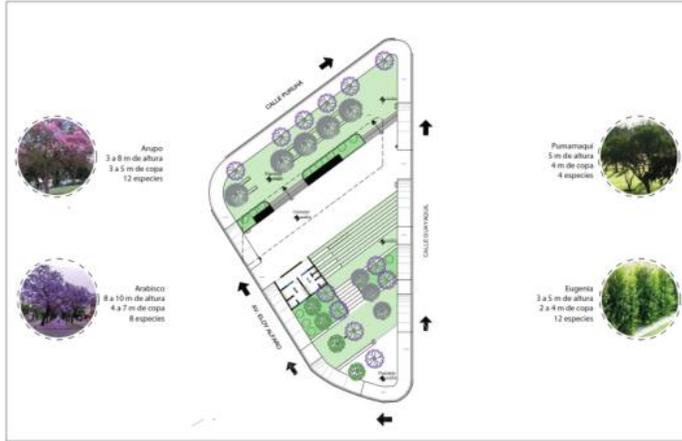
PALETA PISOS Y TEXTURAS (EPAD 2)



PISOS Y TEXTURAS

- Hormigón Simple
- Césped natural Kikayo
- Hormigón clásico II
- Madera contrachapada
- Eco Bloque Hormigón

VEGETACION (EPAD 2)



Anigo  
3 a 8 m de altura  
3 a 5 m de copa  
12 especies



Arbico  
8 a 10 m de altura  
4 a 7 m de copa  
8 especies



Puntamagui  
5 m de altura  
4 m de copa  
4 especies

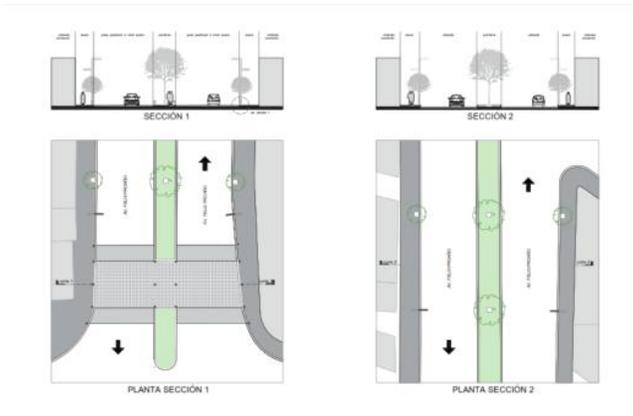


Eugenia  
3 a 5 m de altura  
2 a 4 m de copa  
12 especies

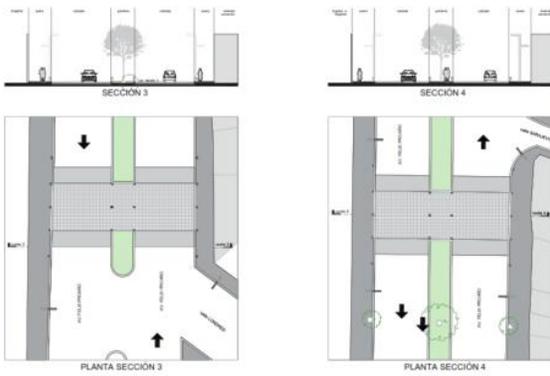
VEGETACIÓN



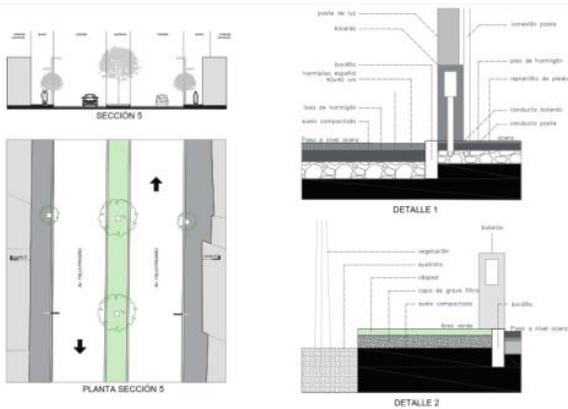
## 6.4 Avenidas Félix Proaño Y Eloy Alfaro



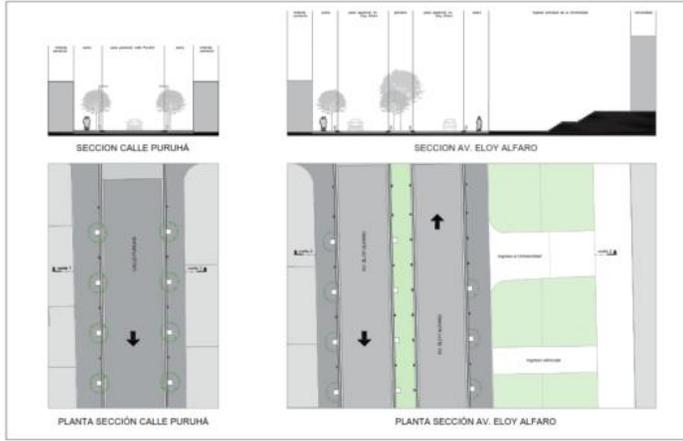
SECCIONES DE PROPUESTA AVENIDA FELIX PROAÑO



SECCIONES DE PROPUESTA AVENIDA FELIX PROAÑO



SECCIONES Y DETALLES PROPUESTA AV FELIX PROAÑO



**RENDERS DE LA PROPUESTA DE DISEÑO EPAD 1**



## CAPITULO VII .

### 7.1 Bibliografía

#### 7.1.1 Marco Teórico

- Briceño - Ávila, M. (2018, 15 Agosto). Paisaje urbano y espacio público como expresión de la vida cotidiana. | Revista de arquitectura (Bogotá). Revista arquitectura.
- Gehl, J., Vez, K. O. E. D. E. S. A. C. V., & Décima, J. (2022). Ciudades para la gente (2a en español ed.). El equilibrista otra vez, s.A. De c.V.
- Herrera, s. (2020, 29 Enero). Tendencias: confort en arquitectura. Archdaily en español. <https://www.Archdaily.Cl/cl/915577/reporte-de-tendencias-enero-confort-en-arquitectura>
- Pérez, J. (2016). Definición de comodidad - definicion.De. Definición.De. <https://definicion.De/comodidad/>
- Vargas Marcos, F., & Gallego Pulgarín, I. (2005). Calidad ambiental interior: bienestar, confort y salud. Revista española de salud pública, 79, 243-251.
- Rodríguez, s. (2021, 13 Diciembre). Qué son la proporción y la escala en la arquitectura y por qué son tan importantes. Architectural digest. <https://www.Admagazine.Com/arquitectura/que-son-la-proporcion-y-escala-en-la-arquitectura-20200922-7473-articulos>
- Neufert, e. (2007). Arte de proyectar en arquitectura (16.A ed.). Editorial Gustavo gili.

- Jacobs, J., & Hernandez, K. (2019). Muerte y vida de las grandes ciudades (unabridged ed.). Audible studios on brilliance.
- Medina, m. A. (2019). Pensar en arquitectura de paisaje (spanish edition). Independently published.
- García villatoro, s. W. G. V. (2008). Diseño y propuesta constructiva de parque urbano y recreativo entre ceibas. [Http://biblioteca.Usac.Edu.Gt/tesis/02/02\\_2187.Pdf](http://biblioteca.Usac.Edu.Gt/tesis/02/02_2187.Pdf)
- Moreno f., O. (2009). Arquitectura del paisaje: retrospectiva y prospectiva de la disciplina a nivel global y latinoamericano. Enfoques, tendencias, derivaciones. Revista de arquitectura, 15(19), pág. 6–13. [Https://doi.Org/10.5354/0719-5427.2009.27994](https://doi.Org/10.5354/0719-5427.2009.27994)
- Perico-Agudelo, D. (2009). El espacio público de la ciudad: una aproximación desde el estudio de sus características microclimáticas. Cuadernos de vivienda y urbanismo, 2(4).
- Briceño, a. M. (2009). El valor estético y ecológico del paisaje urbano y los asentamientos humanos sustentables. Revista geográfica venezolana. 50 (2), 213-233. Recuperado de: <http://www.Saber.Ula.Ve/handle/123456789/31006>
- Inca barahona, c. A. & Puente pulistar, J. J. (2021, 14 Mayo). Repositorio digital unach: estudio de la accesibilidad de los parques Antonio José de Sucre y Pedro Vicente Maldonado de la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo. <Http://dspace.Unach.Edu.Ec/handle/51000/7674>
- Consultores, a. & B. (2019). Plan de movilidad del cantón Riobamba. En informe fase I. Levantamiento de información y análisis (versión final).
- Consultores, a. & B. (2019). Plan de movilidad del cantón Riobamba. En informe fase II. Levantamiento de información y análisis (versión final).

- Consultores, a. & B. (2019). Plan de movilidad del cantón Riobamba. En informe fase III. Levantamiento de información y análisis (versión final).
  - Haro Llamuca, m. A. (2016, 17 Agosto). Repositorio digital unach: “propuesta arquitectónica de un espacio público en el actual mercado simón bolívar de la ciudad de Riobamba”. [Http://dspace.Unach.Edu.Ec/handle/51000/2979](http://dspace.Unach.Edu.Ec/handle/51000/2979)
  - Fonseca Rodríguez, jm, (2014). La importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades. Paakat: revista de tecnología y sociedad , (7), .
  - Velásquez de González, c. V., & Melendez Urdaneta, l. A. (1). La morfología y los usos de las plazas urbanas y parroquiales de la ciudad de maracaibo. Opción, 19(40). Recuperado a partir de <https://produccioncientificaluz.Org/index.Php/opcion/article/view/6269>
  - Hurtado, d. (2017, 22 Noviembre). Manual de diseño de calles activas y caminables. [Https://www.Academia.Edu/35227652/manual\\_de\\_dise% c3% 91o\\_de\\_calles\\_activas\\_y\\_caminables](https://www.Academia.Edu/35227652/manual_de_dise%c3%91o_de_calles_activas_y_caminables)
- Vásquez, D. H. (2016). Manual de Diseño de Calles Activas y Caminables. Universidad Central del Ecuador, Quito, Manual de Diseño ISBN, 978-9942.
- Accesibilidad de las personas al medio físico. Elementos urbanos. (2017). En norma técnica ecuatoriana INEN(segunda revisión 2017-08). [Https://www.Habitatyvivienda.Gob.Ec/wp-content/uploads/downloads/2018/06/nte-inen-2312018/06/nte-inen-2314-elementos-urbanos.Pdf](https://www.Habitatyvivienda.Gob.Ec/wp-content/uploads/downloads/2018/06/nte-inen-2312018/06/nte-inen-2314-elementos-urbanos.Pdf)
  - VPlan PDyOT 2020 - 2030 - Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2020 - 2030 - Municipio Riobamba. (s. f.). <https://www>.

### 7.1.2 Imágenes

- Ilustración 1. Luis pastor, (2017) Espacio Público, (fotografía aérea) ,gonzález, e. (2022, 7 Diciembre). Los 4 tipos de espacio público más comunes en entornos urbanos. Esdesign. <https://www.Esdesignbarcelona.Com/actualidad/disenio-espacios/los-4-tipos-de-espacio-publico-mas-comunes-en-entornos-urbanos>

- Ilustración 2, ferrovial, (2015), Plaza Mayor de Madrid(fotografía aérea), <https://www.ferrovial.com/es-la/negocio/proyectos/plaza-mayor-de-madrid/>

- Ilustración 3. Leonoticias, (2020), Plaza mercado México, (fotografía a nivel de piso) <https://www.Leonoticias.Com/leon/mercados-frutas-verduras-20200602132852-nt.Html>

- Ilustración 4. Archidaily, (2013), Atrios y Plazoletas, (fotografía aérea) <https://www.Archdaily.Co/co/02-281427/mencion-concurso-plaza-mayor-y-eje-turistico-cultural-centro-historico-de-huamanga>

- Ilustración 5. Comercio, (2001), Alameda Quito (fotografía aérea), <https://www.Elcomercio.Com/actualidad/seguridad/parques-quito-seguridad-quitenos-policia.Html>

- Ilustración 6, plataforma urbana, (2015), Parque Urbano (fotografía a nivel de piso), <https://www.Plataformaurbana.Cl/archive/2012/11/20/areas-verdes-urbanas-amenazadas-%c2%bfsomos-conejos-o-semillas/>

- Ilustración 7, Tesistas (2022), Ortofoto del Barrio La Dolorosa (esquema de de ubicación macro - micro)

- Ilustración 8, Luis Pastor (2017), Mapa de Riobamba 1911 - 1912 (Mapa ), <http://sigmovilidadu.blogspot.com/2017/02/plano-de-la-ciudad-de-riobamba-1911.html>

- Ilustración 9, Tesistas (2022), Mapa conexiones del Sur de Riobamba (esquema)

- Ilustración 10, Edwin Chavez Medina, José Bolívar Cruz (1960), EPAD 1 (Fotografía a nivel de piso tomada desde el interior del espacio público ), <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1140890362621379&set=pb.100001012793344.-2207520000.&type=3>
- Ilustración 11, Riobamba lo mejor, Juego de la Mamona, (fotografía a nivel de piso en el interior del EPAD 1), <https://riobamba.com.ec/es-ec/chimborazo/riobamba/juegos-populares/mamona-sigue-vigente-riobamba-a733b64dd>
- Ilustración 12, Tesistas (2022), Juego de la Mamona
- Ilustración 13, Diario de Riobamba(2021), Venta de Monigotes (fotografía en el interior del EPAD 1), <https://eldiarioderiobamba.com/2021/12/24/este-23-de-diciembre-se-aperturo-la-feria-de-monigotes-y-pirotecnia/>
- Ilustración 14, Feria de útiles escolares y Feria Artesanal (2019), Venta de Monigotes (fotografía en el interior del EPAD 1), <http://www.gadmriobamba.gob.ec/index.php/noticias/boletines-de-prensa/959-feria-artesanal-la-dolorosa-cuenta-con-respaldo-municipal>
- Ilustración 15, Tesistas (2022), Pecebre, Nacimiento(Fotografía tomada en el interior del EPAD 2 )
- Ilustración 16, Tesistas (2022), Venta de Comida (Fotografía tomada en el interior del EPAD 2)
- Ilustración 17, Tesistas (2022) ,Trazado Urbano Barrio La Dolorosa
- Ilustración 18, Tesistas (2022) ,Llenos y vacíos Barrio La Dolorosa
- Ilustración 19, Tesistas (2022) ,Verde Urbano Barrio La Dolorosa
- Ilustración 20, Tesistas (2022) ,Uso de Suelo Urbano Barrio La Dolorosa
- Ilustración 21, Tesistas (2022) , Movilidad Barrio La Dolorosa
- Ilustración 22, Tesistas (2022) , Buses Movilidad Barrio La Dolorosa
- Ilustración 23, Tesistas (2022) , Movilidad Barrio La Dolorosa
- Ilustración 24, Tesistas (2022) , Ciclovía Barrio La Dolorosa
- Ilustración 25, Tesistas (2022) , . Ortofoto de las Avenidas

- Ilustración 26, Tesistas (2022) , Movilidad de Buses Urbanos Barrio La Dolorosa 01
- Ilustración 27, Tesistas (2022) , Movilidad de Buses Urbanos Barrio La Dolorosa 02
- Ilustración 28, Tesistas (2022) , estado actual Avenida Félix Proaño
- Ilustración 29, Tesistas (2022) , Avenida Félix Proaño
- Ilustración 30, Tesistas (2022) , Área Verde Avenida Félix Proaño
- Ilustración 31, Tesistas (2022) , Señalética y Mobiliario Avenida Félix Proaño
- Ilustración 32, Tesistas (2022) , Iluminación Avenida Félix Proaño
- Ilustración 33, Tesistas (2022) , EPAD 1 Y 2
- Ilustración 34, Tesistas (2022) , Uso de Suelo EPAD 1 Y 2
- Ilustración 35, Tesistas (2022) , Área Verde EPAD 2
- Ilustración 36, Tesistas (2022) , Área Verde EPAD 1
- Ilustración 37, Tesistas (2022) , Pisos y Texturas EPAD 1
- Ilustración 38, Tesistas (2022) , Estado de Pisos y Texturas EPAD 1
- Ilustración 39, Tesistas (2022) , Flujos en la mañana EPAD 1 Y 2
- Ilustración 40, Tesistas (2022) , Flujos en la mañana EPAD 1 Y 2
- Ilustración 41, Tesistas (2022) , Flujos en la tarde EPAD 1 Y 2
- Ilustración 42, Tesistas (2022) , Flujos en la tarde EPAD 1 Y 2
- Ilustración 43, Tesistas (2022) , Flujos en la noche EPAD 1 Y 2
- Ilustración 44, Tesistas (2022) , Flujos en la noche EPAD 1 Y 2
- Ilustración 45, Tesistas (2022) , Normativa en el Barrio La Dolorosa
- Ilustración 46, Tesistas (2022) , Tabla de Normativa en el Barrio La Dolorosa
- Ilustración 47, Tesistas (2022) , Propuesta del terminal de Buses integrado

- Ilustración 48, Plan de Movilidad de la Ciudad de Riobamba (2021), Propuesta de Reubicación del Terminal Interparroquial (Planta Esquemática)
- Ilustración 49, Plan de Movilidad de la Ciudad de Riobamba (2021), Propuesta del Terminal de Transferencia (Mapa)
- Ilustración 50, Plan de Movilidad de la Ciudad de Riobamba (2021), Propuesta del Terminal de Transferencia Norte (Plano Vista en Planta)
- Ilustración 51, Plan de Movilidad de la Ciudad de Riobamba (2021), Propuesta del Terminal de Transferencia Sur (Plano Vista en Planta)