



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

**“Propuesta de Intervención Urbana en el Eje de la Av. Cristóbal
Colón en la Parroquia Yaruquíes – Riobamba”**

Trabajo de Titulación para optar al título de Arquitecto

Autor:

Bonifaz Bonifaz Cristobal Vicente
Calle Cepeda Andrés Rodolfo

Tutor:

Mgs. Arq. Ximena Alexandra Molina Miranda

Riobamba, Ecuador, 2023

DERECHOS DE AUTORÍA

Nosotros, Bonifaz Bonifaz Cristobal Vicente, con cédula de ciudadanía 060400181-8 y Calle Cepeda Andrés Rodolfo, con cédula de ciudadanía 060421652-3, autores del trabajo de investigación titulado: **"PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN EL EJE DE LA AV. CRISTÓBAL COLÓN EN LA PARROQUIA YARUQUÍES – RIOBAMBA"**, 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, 17 de mayo de 2023

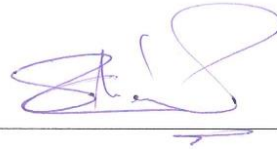

Cristobal Vicente Bonifaz Bonifaz
C.I: 060400181-8
Andrés Rodolfo Calle Cepeda
C.I: 060421652-3

**DICTAMEN FAVORABLE DEL TUTOR Y MIEMBROS DE
TRIBUNAL;**

Quienes suscribimos, catedráticos designados Tutor y Miembros del Tribunal de Grado para la evaluación del trabajo de investigación **"PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN EL EJE DE LA AV. CRISTOBAL COLÓN EN LA PARROQUIA YARUQUÍES – RIOBAMBA"**, presentado por Bonifaz Bonifaz Cristobal Vicente, con cédula de identidad número 060400181-8 y Calle Cepeda Andrés Rodolfo con cédula de identidad número 060421652-3, 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 escrito y escuchada la sustentación por parte de su autor; no teniendo más nada que observar.

De conformidad a la normativa aplicable firmamos, en Riobamba 17 de mayo del 2023.

Mgs. Arq. Marco Antonio Chávez Montes
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE GRADO



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



Mgs. Arq. Edwin Roberto Zumba Llango
MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO



Mgs. Arq. Ximena Alexandra Molina Miranda
TUTOR(A)

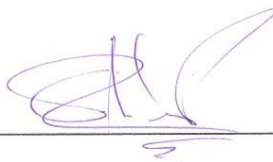


CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL

Quienes suscribimos, catedráticos designados Miembros del Tribunal de Grado para la evaluación del trabajo de investigación **"PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN EL EJE DE LA AV. CRISTOBAL COLÓN EN LA PARROQUIA YARUQUÍES – RIOBAMBA"** por Bonifaz Bonifaz Cristobal Vicente, con cédula de identidad número 0604001818 y Calle Cepeda Andrés Rodolfo, con cédula de identidad número 060421652-3, bajo la tutoría de la Mgs. Ximena Molina; 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 17 de mayo del 2023.

Mgs. Arq. Marco Antonio Chávez Montes
Presidente del Tribunal de Grado



Mgs. Arq. Jose Gavidia Mejía
Miembro del Tribunal de Grado



Mgs. Arq. Edwin Zumba
Miembro del Tribunal de Grado





Dirección
Académica
VICERRECTORADO ACADÉMICO

en movimiento



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

CERTIFICACIÓN

Que, **BONIFAZ BONIFAZ CRISTOBAL VICENTE** con CC: **060400181-8**, estudiante de la Carrera de **ARQUITECTURA, NO VIGENTE**, Facultad de **INGENIERÍA**; ha trabajado bajo mi tutoría el trabajo de investigación titulado "**PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN EL EJE DE LA AV. CRISTÓBAL COLÓN EN LA PARROQUIA YARUQUÍES - RIOBAMBA**", cumple con el **3%**, 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, 05 de mayo de 2023

Mgs. XIMENA MOLINA MIRANDA
TUTOR(A) TRABAJO DE INVESTIGACIÓN



Dirección
Académica
VICERRECTORADO ACADÉMICO

en movimiento



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

CERTIFICACIÓN

Que, **CALLE CEPEDA ANDRÉS RODOLFO** con CC: **060421652-3**, estudiante de la Carrera de **ARQUITECTURA, NO VIGENTE**, Facultad de **INGENIERÍA**; ha trabajado bajo mi tutoría el trabajo de investigación titulado "**PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN EL EJE DE LA AV. CRISTÓBAL COLÓN EN LA PARROQUIA YARUQUÍES - RIOBAMBA**", cumple con el **3%**, 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, 05 de mayo de 2023

Mgs. XIMENA MOLINA MIRANDA
TUTOR(A) TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

DEDICATORIA

Quiero dedicar este logro a mis padres Norma y Cristobal quienes forjaron mi carácter junto a su amor, respeto y paciencia frente a varias adversidades; a mi abuelita Luz que en paz descanse, quien supo guiarme en el camino correcto, me supo dar consejos y siempre estuvo ahí en todo dándome cariño y amor, siempre estarás presente en mi corazón; dedico esto de igual forma a mi hermanos que fueron el empuje para lograr mi sueño alcanzado; a mis tíos, primos y amigos que aportaron ese granito de arena para ser el hombre que soy ahora y por ultimo a mi persona por no darme por vencido nunca pese a las grandes dificultades que se presentaron en mi camino y no lograron derrumbarme para poder conseguir esta meta más en mi vida.

Cristobal Bonifaz Bonifaz

Este trabajo de investigación es una demostración de pasión por la noble profesión de Arquitectura. Se lo dedico a mi familia, porque me han apoyado incondicionalmente en este proceso, han sido mi mayor fuente de fortaleza e inspiración para el éxito. En especial quiero dedicárselo a mis padres, Rodolfo Calle y Patricia Cepeda, a mis hermanos, Milca y Bryan, con quienes comparto este logro porque ellos, con su experiencia, conocimiento e impulso, me guiaron en este camino de persistencia, llevándome al éxito. También lo dedico a todas las personas especiales que me han acompañado en mi etapa universitaria y han contribuido tanto a mi formación profesional, como personal.

Andrés Calle Cepeda

AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer primeramente a Dios por guiarme en todo el camino transcurrido hasta el día de hoy y por no abandonarme en el viaje de mi vida, agradezco a toda mi familia por ser un pilar fundamental para seguir adelante en este camino arduo de la Universidad, les agradezco por apoyarme en cada momento y darme ciertos consejos que fueron muy fundamentales para poder lograr esta meta que siempre he querido, agradezco de igual forma a la Universidad Nacional de Chimborazo por darme la oportunidad de estudiar en una Carrera tan hermosa como lo es la Carrera de Arquitectura, también quiero agradecer de todo corazón a mi tutora Arq. Ximena Molina por sus consejos, sus guías y recomendaciones durante el desarrollo de la tesis, y que de igual forma fueron muy fundamentales para que culmine con esta meta propuesta. Gracias a todos los docentes de la Carrera que formaron parte de este proceso de educación y gracias infinitas a cada uno de ustedes, ya que sin el apoyo y consejos de cada uno de ustedes este sueño no sería posible.

Cristobal Bonifaz Bonifaz

Primero, quiero agradecer a Dios, por todas sus bendiciones durante este largo proceso académico que he pasado para llegar hasta donde hoy estoy finalizando mi carrera. A mis padres, Rodolfo Calle y Patricia Cepeda, por su guía, fortaleza, paciencia, porque con su trabajo y sacrificio, hicieron de mí una gran persona que supo el valor de luchar por sus sueños y metas. Gracias a mis hermanos, tíos, primos, abuelos y aquellas personas especiales que han aportado a mi vida, ya que nunca han dejado de creer en mi potencial. Finalmente, gracias a mi alma mater, la Universidad Nacional de Chimborazo, juntamente con mis docentes, por abrirme sus puertas, llenarme de los conocimientos que me hicieron un gran profesional y un gran ser humano.

Andrés Calle Cepeda

INDICE

PORTADA.....	
DERECHOS DE AUTORÍA.....	
DICTAMEN FAVORABLE.....	
CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL.....	
CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO.....	
DEDICATORIA.....	
AGRADECIMIENTO.....	
RESUMEN.....	
ABSTRACT.....	
CAPITULO I.....	16
1. INTRODUCCIÓN.....	16
2. PROBLEMÁTICA.....	16
3. JUSTIFICACIÓN.....	17
4. OBJETIVOS.....	18
4.1 OBJETIVO GENERAL.....	18
4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	18
5. ALCANCES.....	18
CAPITULO II.....	19
6. MARCO TEÓRICO.....	19
6.1 ESPACIO PÚBLICO.....	19
6.1.1 CORREDORES URBANOS.....	19
6.1.2 CONDICIONES FÍSICO-ESPACIALES ENFOCADAS A LA ACCESIBILIDAD.....	19
CAPITULO III.....	20
7. METODOLOGÍA – PROPUESTA ENFOCADO A LA HABITABILIDAD URBANA.....	

7.1	PUNTOS CLAVES PARA PROGRAMAR ZONAS PÚBLICAS CONFORTABLES.....	20
7.2	MEDICIÓN Y REPRESENTACIÓN ESPACIAL PARA URBES COMPACTAS Y SUSTENTABLES.....	21
7.3	ESPACIO PÚBLICO E INTERACCIÓN.	22
8.	APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA.	23
8.1	ANTECEDENTES: YARUQUÍES.	23
8.2	CASO DE ESTUDIO: YARUQUÍES – RIOBAMBA.....	23
8.2.1	DISEÑO METODOLÓGICO.	24
8.2.2	CARACTERIZACIÓN DEL CORREDOR.	24
8.2.3	ACCESIBILIDAD AL VIARIO PÚBLICO PEATONAL.....	33
8.2.4	REPARTO DEL VIARIO PÚBLICO PEATONAL.....	33
8.2.5	CONTEO – SEGUIMIENTO.	35
	CAPITULO IV	36
9.	CARACTERIZACIÓN DEL CORREDOR Y RESULTADOS.	36
9.1	ANÁLISIS FÍSICO ESPACIAL.	36
9.1.1	SELECCIÓN DE ZONAS.	36
9.1.2	DEFINICIÓN Y RESULTADOS DE LA ZONA DE ESTUDIO.....	37
9.2	CONCLUSIONES DE ENCUESTAS.....	42
9.3	PROBLEMÁTICA FÍSICO ESPACIAL EN EL CORREDOR.....	44
9.4	RESULTADOS COTEIO Y REGISTRO.....	45
9.5	CONCLUSIONES DE RESULTADOS.....	46
	CAPITULO V	46
10.	PROPUESTA.....	46
10.1	CIUDADES EN 15 MINUTOS.....	46
10.1.1	NUEVAS CENTRALIDADES.....	47
10.1.2	DIVERSIFICACIÓN DE USOS.....	49
10.1.3	MOVILIDAD SOSTENIBLE.	49
10.2	CALLES COMPLETAS.....	50
10.2.1	INFRAESTRUCTURA PEATONAL.....	51
10.2.2	CRUCES SEGUROS.	55
10.2.3	MEDIOS ALTERNATIVOS.	56

10.2.4	TRÁNSITO CALMADO.	57
10.2.5	ZONAS DE SEGURIDAD.	58
10.3	VINCULACIÓN CON LA COMUNIDAD.	58
10.3.1	ACTIVIDADES EN EL ESPACIO PÚBLICO.	59
10.4	ESTRATEGIAS URBANAS	60
CAPITULO VI		62
11.	CONCLUSIONES	62
12.	RECOMENDACIONES.....	63
13.	BIBLIOGRAFÍA	64
14.	ANEXOS	66

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Problemática del lugar de estudio, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	17
Ilustración 2: Ubicación de Yaruquíes, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	23
Ilustración 3: Yaruquíes - Lugar de estudio, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	24
Ilustración 4: Mapa de Parroquias Urbanas de Riobamba, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	25
Ilustración 5: Usos en primera línea edificada, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	28
Ilustración 6: Alturas en primera línea edificada, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	29
Ilustración 7: Salida de bus – Yaruquíes, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	31
Ilustración 8: Índice de Área verde, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	32
Ilustración 9: Av. Cristobal Colón, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	35
Ilustración 10: Ubicación de la zona 1, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	37
Ilustración 11: Zona 1 Análisis Físico - Espacial, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	38
Ilustración 12: Valoración de la zona 1, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	38
Ilustración 13: Ubicación de la zona 2, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	39
Ilustración 14: Zona 2 Análisis Físico - Espacial, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	40
Ilustración 15: Valoración de la zona 2, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	40
Ilustración 16: Ubicación de la zona 3, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	41
Ilustración 17: Zona 3 Análisis Físico – Espacial, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	41
Ilustración 18: Valoración de la zona 3, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	42
Ilustración 19: Percepción de usuarios de las tres zonas de estudio, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	43
Ilustración 20: Niveles de contaminación de las tres zonas de estudio, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	43
Ilustración 21: Problemática físico espacial en el corredor, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	44
Ilustración 22: Condiciones de Cruces – Zonas, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	44
Ilustración 23: Porcentaje Viario, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	45
Ilustración 24: Zona de estudio, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	46
Ilustración 25: Ganador Del Concurso Pogge, Fuente: Grupo Karbon	47
Ilustración 26: Deterioro del canal de riego, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	48
Ilustración 27: Zona 2 - Parque Central de Yaruquíes, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022 ...	49
Ilustración 28: Diseño colaborativo del espacio público. La Triple Dimensión, Fuente: Paisaje Transversal	51

Ilustración 29: Tipos de bandas podotáctiles, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	52
Ilustración 30: Zona 2, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	52
Ilustración 31: Paradas de buses, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	53
Ilustración 32: Bancas y basureros, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022.....	54
Ilustración 33: Tipos de Iluminación, Fuente: Corredores Urbanos como conectores de la vida pública	54
Ilustración 34: Vegetación, Fuente: Grupo de trabajo, 2022.....	55
Ilustración 35: Cruces seguros, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	56
Ilustración 36: Cruces seguros, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	56
Ilustración 37: Tipos de ciclovías, Fuente: Corredores Urbanos como conectores de la vida pública.	57
Ilustración 38: Reductores de velocidad, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	58
Ilustración 39: Zonas de seguridad, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	58
Ilustración 40: Ciudades para la gente, Fuente: Urban Landscape.....	59

INDICE DE TABLAS

Tabla 1: Rangos de Influencia: Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	26
Tabla 2: Rangos de Cobertura, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022.....	27
Tabla 3: Valoración de acceso vial y transporte, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	30
Tabla 4: Índice verde Urbano a Nivel Nacional, Fuente: Ecuador en cifras	32
Tabla 5: Zonas de estudio, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	34
Tabla 6: Valoración del Viario Público Peatonal, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022.....	35
Tabla 7: Zona 1 Valoración Final, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	38
Tabla 8: Zona 2 Valoración Final, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	39
Tabla 9: Zona 3 Valoración Final, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	41
Tabla 10: Percepción de usuarios de las tres zonas de estudio, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	42
Tabla 11: Conteo Total de las tres zonas de estudio, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	45
Tabla 12: Vegetación, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022	55
Tabla 13: Movilidad, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022.....	57
Tabla 14: Íconos Precolombinos de la Cultura Puruhá, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022 ..	60

RESUMEN.

Como resultado del desarrollo de las ciudades, el territorio urbano se ha expandido a través del tiempo hacia las periferias provocando un crecimiento urbano descontrolado; a repercusión de este crecimiento se ven reflejado la falta de infraestructura, equipamientos, espacio público y áreas verdes en las zonas periurbanas, además del incremento del uso del transporte privado provocando impactos medioambientales.

Este trabajo se basa en una investigación que tiene como objetivo el mejoramiento del espacio público y el incremento de áreas verdes y equipamientos en el área urbana central de Yaruquies. De manera específica el estudio se divide en cuatro etapas: primero la conceptualización del espacio público y los factores que lo componen; segundo el desarrollo de una metodología basados en diferentes criterios de teorías como Jan Gehl, Enrique Minguez Arquitectos, Augusta Hermida entre otros, el cual nos sirve para determinar la valorización de la calidad y función del espacio público; en tercer lugar, se realiza el diagnóstico y evaluación del área de intervención con el fin de identificar los problemas y necesidades de las personas; finalmente se aplican los criterios obtenidos en los capítulos anteriores para generar una intervención urbana adecuada a lo largo del eje de estudio, las cuales sean capaces de solventar las necesidades de la zona.

Palabras claves: zonas periurbanas, espacio público, intervención urbana, eje.

ABSTRACT

As a result of the development of cities, the urban territory has expanded over time towards the peripheries causing an uncontrolled urban growth; because of this growth, the lack of infrastructure, equipment, public space, and green areas in peri-urban areas is reflected, in addition to the increase in the use of private transportation causing environmental impacts. This work is based on research that aims to improve public space and increase green areas and equipment in the central urban area of “Yaruquies”. Specifically, the study is divided into four stages: first, the conceptualization of public space and the factors that compose it; second, the development of a methodology based on different criteria of theories such as Jan Gehl, Enrique Minguez Arquitectos, Augusta Hermida among others, which serves to determine the valuation of the quality and function of public space; thirdly, a diagnosis and evaluation of the intervention area is carried out in order to identify the problems and needs of the people; finally, the criteria obtained in the previous chapters are applied to generate an adequate urban intervention along the axis of study, which are able to solve the needs of the area.

Keywords: peri-urban zones, public space, urban intervention, axis.



DORIS ALEXANDRA
CHUQUIMARCA ONCE

Reviewed by:
Lic. Doris Chuquimarca, Mgs.
ESL PROFESSOR
C.I. 060449038-3

CAPITULO I

1. INTRODUCCIÓN.

El espacio público como calles, plazas, equipamientos se considera como un lugar en donde se desarrollan, distintas actividades humanas, que contribuyen a definir la historia, cultura, sociedad, economía y las políticas de la ciudad; estos espacios pueden mejorar las condiciones de vida de la población o convertirse en un espacio sin valor simbólico. Tras el crecimiento poblacional y expansión de las ciudades, la necesidad de equipamientos y por supuesto de espacios públicos se incrementa proporcionalmente, lo que a su vez repercute en el desarrollo de la ciudad, a través de mayores impactos medioambientales: incremento de movilidad de transporte privado, reducción de áreas verdes, entre otros factores.

Dentro de este contexto se enmarcan las ciudades del Ecuador, entre ellas Riobamba, la cual a lo largo de su historia ha tenido un gran crecimiento territorial, este crecimiento se ha reflejado hacia el área rural y periferias de la ciudad, repercutiendo principalmente en la falta de equipamientos, espacio público y de áreas verdes; uno de los sectores que muestra este fenómeno es Yaruquies, porque es un claro ejemplo de la expansión de la ciudad hacia el sur. Este sector carece de espacios recreacionales, infraestructura y equipamientos lo que afecta a las condiciones de vida de la comunidad, obligando a los ciudadanos de este sector a trasladarse a la ciudad para satisfacer sus necesidades.

Uno de los mayores problemas de la parroquia es la inconformidad de la comunidad con relación a la infraestructura del lugar, según la percepción de los habitantes el eje de la Av. Cristobal Colon es un espacio frío de poca utilización, aunque este espacio es central y podría cubrir diferentes necesidades de este sector, este eje carece de mobiliario urbano, vegetación y en algunos casos de alumbrado público. En la actualidad, el eje no tiene ningún tipo de mantenimiento y, en consecuencia, es un espacio vacío que necesita ser intervenido.

Por lo tanto este trabajo de titulación se enfoca en analizar el eje de la Av. Cristobal Colon de la parroquia Yaruquies a través de una metodología referencial, la misma que se evaluará específicamente en 3 zonas de estudio, en el cual se pueda determinar la accesibilidad - conectividad en las áreas verdes, equipamientos - peatonales que puedan ser influyentes directamente en la habitabilidad urbana, con ello se analizará las potencialidades y debilidades que posee el lugar de estudio, para poder generar estrategias que nos permitan dar solución al espacio público urbano que debe ser el eje principal para llevar a cabo un espacio de calidad para la ciudadanía.

2. PROBLEMÁTICA.

El problema del abandono del espacio público y el canal de riego se debe a la falta interés social, ya que se ha podido observar como este tipo de elemento natural, atraviesa a

la parroquia, pero no cuenta con un área adecuada para su recorrido y en si no se relacionan los espacios con su entorno.

La parroquia Yaruquíes se determina en crecimiento, tiene las complejidades de un sitio de esparcimiento saturado, no acorde al planeamiento de Desarrollo Territorial, conformado por un comercio urbano no organizado. El entorno de su parque central y la iglesia San Juan Bautista son equipamientos de principal atractivo turístico que produce una fuerte dinámica comercial al sector especialmente por su comida típica y por su historia con respecto a la iglesia, lamentablemente todos estos sitios presentan un deterioro, por ello, cuenta con una escasa promoción turística, y mejor la convierte en un lugar de paso, y no en estancia y permanencia, además de índices desfavorables, como la inestabilidad y la escasez de mantenimiento en áreas verdes; su eje central posee un elemento natural que es el canal de riego el cual posee espacio público en mal estado, siendo este un foco principal de afectación a la imagen de la urbana.



Ilustración 1: Problemática del lugar de estudio, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

3. JUSTIFICACIÓN.

El presente trabajo de investigación busca desarrollar un eje potencial a nivel de espacio público y equipamientos en relación a la parroquia y al resto de comunidades para que a través del estudio de variables físico espaciales del área pública, mismos que alteran directamente al nivel de vida y percepción en cuanto a la habitabilidad urbana de los residentes, se pueda demostrar que la carente calidad de estos espacios obstaculizan los traslados del peatón, volviéndose menos agradable e intransitable para los usuarios, formando un complot que impacta al sistema peatonal de la parroquia.

En definitiva, este estudio intentará contribuir a mejorar la imagen de la parroquia, lo que fomentará la actividad económica y combatirá problemas humanos como la delincuencia con calles más luminosas y otras estrategias aplicadas al espacio público. Además, otro aspecto importante es el uso del canal de riego como herramienta creativa, integrando el canal en la imagen de la ciudad, revalorizando y potenciando los espacios verdes, ahorrando agua y protegiendo el medio ambiente.

4. OBJETIVOS.

4.1 OBJETIVO GENERAL.

- Generar una propuesta de intervención urbana, a través del eje estructural de la Avenida Cristóbal Colón del sector de Yaruquies, para fortalecer este eje como un espacio de interacción y encuentro social.

4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Realizar un diagnóstico urbano, para determinar las características importantes del sitio, además de las necesidades a nivel parroquial y las problemáticas físico espaciales en el área de estudio.
- Estudiar las características e indicadores de habitabilidad y físico espaciales en las zonas de estudio mediante la aplicación de la metodología.
- Proponer estrategias de intervención para generar un Plan Urbano que brinde soluciones a los problemas presentes en el espacio público en relación al eje estructural de la Av. Cristóbal Colón.

5. ALCANCES

Se plantea realizar un estudio y propuesta urbana a nivel general y de forma integral, por ello se lo ha clasificado mediante los siguientes criterios:

- **Alcance Teórico:** Relacionar guías y descubrimientos parciales, ajustándose a unas teorías, que se aplican a nuestro problema. (Análisis – Diagnóstico, Análisis de Repertorios y Modelo Conceptual).

- **Alcance Urbano:** Plantear un sistema de conexión entre la Parroquia de Yaruquies con su entorno inmediato, en donde se desarrolla los siguientes puntos. (Análisis del lugar, Planos, Cortes y Renders).

- **Alcance Urbano Arquitectónico:** Intervención en la Franja de Estudio, donde se apliquen módulos habitables, mejorando las relaciones de los espacios privados y espacios públicos, generando un mayor dinamismo, para lo cual se desarrollará. (Análisis del lugar, Emplazamiento General y Renders).

CAPITULO II

6. MARCO TEÓRICO.

6.1 ESPACIO PÚBLICO.

Según Gehl (2006), en su libro denominado la humanización del espacio público, alude que “La ciudad es el lugar de encuentro por excelencia, más que cualquier otra cosa, la ciudad es su espacio público peatonal” (pág. 7), por lo tanto, las urbes deben ser diseñadas para que los usuarios puedan recorrerlos en su trayectoria a pie, y además realicen diversas actividades, donde se lleve a cabo la interrelación y comunicación social, y además, estas áreas deberán tener las condiciones adecuadas para su uso completo, diseñado desde la perspectiva de acceso universal.

Es decir, que es significativo diseñar las ciudades, a modo de un punto correlacionado y comprensible que consienta efectuar, tanto diligencias de carácter obligatorio como de carácter opcional; en el que el primero, no se acopla según las características del espacio físico, porque es una parte importante condicionalmente; entretanto, lo secundario se efectuarán a medida que las condicionantes de un lugar público sean las apropiadas, debido a que es disposición de la persona, mantenerse por mucho más tiempo, éstas pueden generar interacción y dinamismo dentro de la zona urbana (Gehl, 2006).

6.1.1 CORREDORES URBANOS.

En el libro Ciudades para la gente, Gehl (2010) menciona que: “El objetivo de crear ciudades donde las personas encuentren estímulos para caminar y andar en bicicleta desembocará en una mayor vitalidad en las calles y en experiencias más atractivas, ya que el tráfico veloz mutará en uno más lento” (pág. 72)

Estableciendo así que, un corredor urbano, es el principal espacio público que puede admitir el aprecio del usuario que se traslada a pie, hacia los nuevos sistemas de transportes alternativos, como la bicicleta a través de condicionantes físico espaciales de carácter óptimo, brindándoles lugares interconectados y accesibles, mejorando el estilo de vida de quienes habitan en la zona. Por lo tanto, se debe reflexionar que los corredores urbanos, forman parte importante del área pública, ya que son un punto medio de nexo con nodos referenciales de una ciudad.

6.1.2 CONDICIONES FÍSICO-ESPACIALES ENFOCADAS A LA ACCESIBILIDAD.

Esta temática debe ser considerada, ya que podemos adquirir cuantificaciones, relacionadas a las circunstancias de lo habitable y el nivel de vida de las personas dentro de un organismo urbano, donde nos va a permitir la obtención de datos, para valorar su

sostenibilidad, es decir que, se llegará a mejorar el uso y la distribución del suelo, para conseguir así una funcionalidad equilibrada dentro de la ciudad.

Gehl (2006) ha afirmado lo siguiente:

“La mejora de las condiciones físicas ha dado como resultado un aumento impresionante del número de peatones, una prolongación del tiempo medio que se pasa en el exterior y un abanico considerablemente más amplio de actividades exteriores”. (pág. 41)

Efectivamente, la meta de un análisis físico espacial es buscar oportunidades y posibles problemáticas dentro del entorno, para llegar a la mejora en cuanto la optimización urbana juntamente con la calidad de vida social, aumentando el uso de las áreas locales y la interrelación entre los habitantes que la utilizan.

En términos de condiciones físicos y espaciales se cree que la vinculación consigue argumentarse como el nivel de conectividad de los nodos de la red urbanística, volviéndose de esta manera en una determinante condicional, debido a que, si existe una mejor y mayor conectividad, alcanzará a desarrollar de una manera formidable las oportunidades, para que la acción recíproca de los ciudadanos sea en el espacio que los rodea.

CAPITULO III

7. METODOLOGÍA – PROPUESTA ENFOCADO A LA HABITABILIDAD URBANA.

7.1 PUNTOS CLAVES PARA PROGRAMAR ZONAS PÚBLICAS CONFORTABLES.

El estudio llevado adelante por el conjunto de arquitectos Martínez et al. (2013), estipulan un indicador destinado a estudiar el bienestar del espacio público, en donde se consideran varios componentes como: condicionamiento térmico, escalas a nivel urbano, la ocupación las de zonas públicas, el paisajismo urbanístico, el conocimiento de seguridad, el condicionante de carácter acústico, entre otros. Este estudio recomienda examinar diversos factores que inciden en la sostenibilidad urbana y al mismo tiempo plantean intervenciones de desarrollo con la finalidad de crear zonas públicas confortables.

- **Condicionamiento térmico:** El confort térmico de los espacios públicos depende de la aportación de luz solar, los espacios de aire de las diferentes estaciones tienen diferentes características climáticas, por lo que se recomienda realizar zonas de sombra en verano y zonas protegidas en invierno.

- **Escalas a nivel Urbano:** Dicho elemento es la simetría de la calle, porque fija el área para la plantación de árboles, determinando su dimensionamiento.

- **Ocupación del espacio Público:** Algunos autores sugieren que es importante encontrar un equilibrio a la hora de llenar el espacio, para lograr que el espacio sea diferente. La distribución debe prever un mínimo de 10 m² de vivienda por habitante.

- **Paisajismo Urbano:** Se entiende como el símbolo de captación, ya que se adquiere del entorno; los componentes que dispone el paisaje son los hitos, tales como: mobiliario urbano, esculturas, edificios, entre otros.

- **Conocimiento de Seguridad:** Se considera como un constituyente clave para obtener espacios seguros, porque es de importante valor diseñar la ciudad a manera que se beneficie la calidad del espacio para el usuario.

- **Condición de carácter Acústico:** La resonancia ocasionada por el tránsito vehicular es un problema que da una serie de condiciones al medio urbano actual debido al acrecentamiento de los automóviles.

- **Calidad del Aire:** Se condiciona a la dependencia del medio y los elementos que intervienen son la regularización del tránsito vehicular y el implementar una variedad de elementos naturales de vegetación, ya que aspiran una gran transmisión de gases.

- **Usabilidad del Diseño Urbano:** Trata de cómo se basa el diseño del espacio en base a sus elementos, tales como mobiliario, iluminación, pavimentos, etc., considerando siempre la correcta distribución y cantidad de los mismos.

7.2 MEDICIÓN Y REPRESENTACIÓN ESPACIAL PARA URBES COMPACTAS Y SUSTENTABLES.

Se basa en dos propuestas proporcionadas por, Hermida et al. (2015) y Hermida et al. (2019), realizadas por el conjunto de estudio de la Universidad de Cuenca - Llactalab quienes presentan indicadores para medir la sustentabilidad urbana en ciudades y los corredores naturales, valorando factores sustentables y al mismo tiempo manifestar la situación del espacio urbano, para generar una forma de analizar un método de tasación en el tejido urbano basado en el concepto de urbe pesada y variada, para considerar los diferentes conjuntos de usuarios que la habitan.

Entonces para explicar la primera, se pone como tema de observación a la parroquia Yanuncay de Cuenca, por medio de la composición de la siguiente metodología que se sintetiza en 5 etapas: 1. Explicación abstracta de un modelo de apreciación, 2. Elaboración de un método de indicativos, 3. Elección de una zona piloto de investigación, 4. Levantamiento de estudio primario y secundario, 5. Complementación del sistema de tasación.

Estas guías se organizan y desarrollan en 4 ejes:

-Compacidad: Se fundamenta en la analogía entre el lleno y el vacío urbano, teniendo en cuenta el número de espacios públicos, el acceso peatonal y la proximidad al transporte urbano y alternativo.

-Usos diversos: Se trata de la mixtificación de usos de calidad terciaria, se origina de la definición de complicación urbana, que vincula la intermediación a equipamientos, mismo que contribuye a la autodependencia y conexión de la urbe.

-Verde urbano: Estudia las cantidades de espacio arbóreo presente y el área verde, además, del cómo se accede a dichos lugares y particularidades relacionadas: proximidad permeabilidad, volumen. También se considera a la localidad, a modo de un sistema con diversidad biológica en donde el espacio verde es necesario.

-Composición socioespacial: Es la agrupación social de diferentes aspectos como: la etnicidad, la profesión, la edad, entre otros, lo que produce diversos tipos de aspectos que obstruyan la disolución social, además, se establece la proximidad física y la manera en que se relacionan cada equipamiento entre sí.

7.3 ESPACIO PÚBLICO E INTERACCIÓN.

El trabajo realizado por los arquitectos y urbanistas, Gehl y Svarre (2013), se encamina hacia un análisis de la zona pública y la propuesta de sistemas metodológicos para diseñarlos, por tal razón los referentes estudian a la ciudad, para investigarla mediante la percepción del ciudadano dentro del entorno que habita, con la finalidad de potenciar la interrelación de las personas. Dentro de la investigación se plantean interrogantes importantes que permiten facilitar una comprensión y conocimiento de modelos, en donde se destacan diferentes tipologías de actividades. Las interrogantes son: ¿Cuánto tiempo?, ¿Dónde?, ¿Quién?, ¿Qué? y ¿Cuántos?, siendo puntos primordiales, para el estudio del sitio.

Los autores proyectan técnicas de su práctica y experiencia profesional, porque señalan que se debe de cotejar resultados, por ello las técnicas tendrán que ejecutarse en circunstancias similares y finalmente que sean replicadas hacia un futuro y se pueda crear una valoración en cuanto a la evolución del sitio. De acuerdo con los indicadores que se analizan tenemos: conteo, mapeo, seguimiento, fotografía, entre otras, sin embargo, para esta investigación se tomarán únicamente las descritas a continuación:

- **Conteo:** Es un instrumento bastante útil, para estudiar a la sociedad, debido a que todo se puede calcular y esto se puede convertir en datos producidos de un antes y después de la comparación entre diferentes tiempos o lugares, el registro está dirigido hacia a cuántas personas se mueven (flujo de habitantes a pie).

- **Seguimiento:** El seguimiento o rastreo es un instrumento, que se obtiene de acuerdo con la traza o graficación de líneas en un plano de un área específica, para mostrar los

estándares de movimiento que hacen los ciudadanos en el espacio público para así saber el control, el flujo y la dirección.

8. APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA.

8.1 ANTECEDENTES: YARUQUÍES.



Ilustración 2: Ubicación de Yaruquíes, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

La Parroquia Yaruquíes está ubicada sobre el río Chibunga, los habitantes de esta parroquia fueron fundados por los Incas de Huayna Capac en el siglo XV, junto con los indios rebeldes que como organización política abandonaron el cercano pueblo de Yaruqui, cerca de Quito. Al establecerse la Real Audiencia de Quito, ésta quedó bajo el control del Corregimiento de Riobamba. Durante mucho tiempo fue una parroquia rural, pero a medida que la ciudad fue creciendo fue absorbida por ella y en 1965 pasó a ser una parroquia urbana. Sin embargo, la diferencia con las otras cuatro parroquias urbanas es importante por su naturaleza, ya que está conformado principalmente por comunidades campesinas, mestizas e indígenas.

Inicialmente, durante la época colonial, este lugar se llamaba Nuestra Señora de la Limpia Concepción de Yaruquíes o simplemente Yaruquíes. Luego, a fines del siglo XVIII, lo denominan San Juan Bautista de Yaruquíes, su nombre actual.

El antiguo parlamento de los Yaruquíes también incluía al actual parlamento de los indígenas de Cacha, pero debido al conflicto interno entre los mestizos y los indígenas producto del trabajo pastoral que se realizaba en los años 70 bajo la conducción de la educación liberal, Cacha se independizó de los Yaruquíes y formó su propio parlamento en 1980 y fue inaugurado como tal por el presidente., abogado Jaime Roldós Aguilera.

8.2 CASO DE ESTUDIO: YARUQUÍES – RIOBAMBA.

La franja de la Av. Cristobal Colon está considerada como un eje principal, que ha establecido hasta la actualidad, un crecimiento urbano a lo largo de la parroquia Yaruquíes,

porque comunica directamente con la ciudad de Riobamba y las comunidades aledañas a esta.

Para este estudio se examina todo el límite de la Av. Cristobal Colon, donde limita al norte con la parroquia de Lican, al este con el río Chibunga, al sur con las parroquias San Luis y Punin, al oeste con la parroquia de Cacha.

8.2.1 DISEÑO METODOLÓGICO.

El sistema metodológico de propuesta se fundamenta en el estudio de la franja y sus alrededores para establecer, por una parte, los espacios de estudio en el cual se efectuará un direccionamiento específico, acerca de la fase físico espacial referente a la percepción y la accesibilidad que tienen los ciudadanos; y, por otro lado, la propuesta de estrategias en lineamientos fundados en valores cuantitativos resultantes de la investigación.



Ilustración 3: Yaruquies - Lugar de estudio, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

8.2.2 CARACTERIZACIÓN DEL CORREDOR.

Mediante la revisión bibliográfica de Martínez et al. (2013), Hermida et al. (2015) y Hermida et al. (2019), el análisis se realizó a partir de la integración de la Av. Cristobal Colon con su entorno, donde se distinguieron los equipamientos existentes juntamente con su radio de influencia, la densificación por manzanas, la altura de edificaciones, el uso de la primera línea construida y finalmente la red de transporte Público en la zona de estudio, esto con el fin de dar identificación general de la banda y consecutivamente fijar espacios de utilidad, donde se encuentran mucha cantidad de debilidades y fortalezas; seguidamente se muestra una breve definición de cada indicador posteriormente analizado en toda la franja de estudio:

8.2.2.1 DENSIDAD POBLACIONAL.

Con base a la información receptada en el censo de 2010, se elaboró un mapa de densificación poblacional, por lo tanto, se tomó en cuenta, la segmentación del territorio, elaborado en la cartografía del Instituto Nacional de Estadística y Censos, razón por lo cual se divide a la parroquia, en diversas zonas, las mismas que comprenden zonas que a su vez están conformados por manzanas, logrando así una totalidad de cobertura óptima.

Por otra parte, para un análisis de dicho componente se estima a todos los sectores de la parroquia, para demostrar con ello todas las zonas urbanas que esta posee y así poder identificar la zona de estudio desde un punto macro.

Se determinó que la parroquia cuenta con 7.388 habitantes con una superficie de 1046.784 m² de área urbana. El 70.01% de la población se concentra en la cabecera parroquial, y el 29.09% en las zonas rurales.

Así también se identificó que Riobamba a nivel de ciudad, contiene una densidad no muy inferior, con un promedio de 78 hab/ha, conociendo así que las zonas con mayor densificación se encuentran en la franja céntrica de la ciudad.

Las parroquias rurales tienen menos de 9.000 habitantes, y aun debido a los constantes desalojos, han disminuido significativamente cada año, por lo que el aumento de población no es bueno en zonas como Cacha, Licto, San Juan, Yaruquíes.

Calculo: Densidad Poblacional= Población (hab) / Superficie (ha).

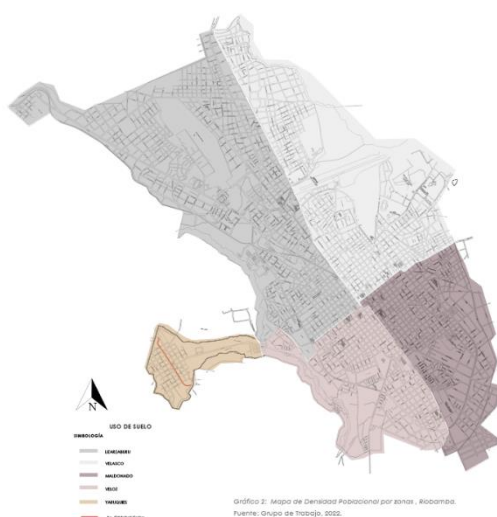


Ilustración 4: Mapa de Parroquias Urbanas de Riobamba, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

En cuanto al nivel parroquial, Yaruquíes tiene una densificación poblacional muy baja con respecto a otras parroquias, con un promedio de 70 hab/ha, de igual forma se sabe que las zonas más densificadas se localizan en la zona céntrica de esta ya que en sus exteriores lo ocupan para zonas agrícolas. Esto se debe principalmente a los procesos de migración que presenta la parroquia ya que se puede evidenciar la falta de recursos económicos en la parroquia, y es por ello el motivo de la migración de este lugar.

Estos valores se ven directamente reflejados dentro del eje del proyecto urbano desarrollado, mismo que tiene una densificación mayor que se reúne en las zonas cercanas al centro de la parroquia, sin embargo, la densificación de la franja y de la parroquia en general son muy bajas.

Es por ello que se puede verificar que en la parroquia de Yaruquíes viven aproximadamente 70 personas por hectárea

Tabla 1: Rangos de Influencia: Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Zonas	Área de cada zona	Aproximación de habitantes por Zona
T1	348.928 m ²	2.142 hab
T2	523.392 m ²	3.694 hab
T3	174.464 m ²	1.552 hab
Área Total de influencia	1046.784	7.388 hab

El rango de densidad con respecto a las zonas y a la franja de estudio se altera a partir de 60 hab/ha hacia valoraciones superiores a 80 hab/ha. **(Ver Anexo 1)**

8.2.2.2 DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS.

A través de un análisis del lugar, se mapearon específicamente a 14 equipamientos a lo largo de la zona de estudio, con un área expansiva de cobertura de 400m, se identificó a la zona céntrica de la Parroquia con equipamientos importantes, por otro lado, a sus alrededores localizamos pocos equipamientos que mayormente son considerados a servicios, también es de vital importancia señalar que se reconoció equipamientos religiosos y educativos. **(Ver Anexo 2)**

Para medir o contar la dotación de equipamientos, se toma como referencia el estudio elaborado por Hermida et al. (2015), debido a que cuantifica a la población que posee inmediación de manera directa a distintos equipamientos de primera necesidad. Por ende, se consigue comprender la importancia de tener accesibilidad a varios equipamientos a nivel urbano, ya que son necesarios para el desarrollo de la ciudad y la calidad de vida de los usuarios.

Para calcular la dotación sincrónica se identifican rangos de cobertura para cada uno de los equipamientos existentes y se exceptúa a aquellos que obtengan una influencia total de la urbe, siendo la valoración ideal de un 100%, en el cual toda la zona estudiada debería tener una accesibilidad compartida. (Hermida et al., 2015)

Cálculo: Dotación de equipamientos = Superficie con dotación simultánea/ Superficie total * 100.

Tabla 2: Rangos de Cobertura, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Tipo de Equipamiento	Radio de Cobertura
Educativo	500 m
Deportivo	1200 m
Administrativo	400 m
Salud	1200 m
Servicios	400 m
Funerario	1200 m
Religioso	400 m

Para determinar este indicador se identificaron a 8 equipamientos en el trayecto del eje estudiado, identificando así varios usos de primera necesidad. **(Ver Anexo 3)**

Del método propuesto, para determinar el valor de este indicador, se pudo evidenciar que, aunque el valor máximo debe ser el 100%, en el corredor existe el 38% de dotación de equipamientos de salud, educación, recreación y servicios, donde algunos de los alrededores del Canal de Riego, son considerados un porcentaje de área verde, significativas para su parroquia, por ello es que el eje se mantiene dotado mayormente con este complemento natural, y también cabe mencionar que existe un equipamiento educativo público.

Esta sección porcentual, se ubica dentro de la zona media central, sin embargo el déficit se encontró en el equipamiento de carácter administrativo, porque dentro de este grupo se puede notar la falta de recursos como: un Gad Parroquial, Bibliotecas, Infocentros, entre otros, que si bien existen en la parroquia, son menos y poco utilizadas por los residentes debido a su condición actual, donde no cuentan con las instalaciones esenciales como redes WIFI, amplias áreas de lectura y agilización en cuanto a trámites. **(Ver Anexo 4)**

8.2.2.3 USOS EN LA PRIMERA LÍNEA EDIFICADA.

Mediante el estudio proporcionado por el GADM de Riobamba y un proceso analítico propio, se elaboró un mapa de usos de suelo, por la dimensión de este eje, se tomará como relación a la 1era línea edificada, seguidamente se conoció que la franja de estudio tiene 2 funcionalidades primordiales: negocios y viviendas, manifestando que en las zonas próximas al centro histórico prevalece el comercio, cuando en las zonas alejadas solo encontramos casas, pequeños comercios y áreas verdes urbanas.

La fórmula establecida por Hermida et al. (2019) se utilizó para medir este valor, donde la frecuencia de uso en la zona de investigación, se calcula dentro del punto de partida del área de estudio, debido a esto es posible la identificación en cuanto a la variedad de usos y cuales priman dentro de la zona. Esta composición establece qué tan peligrosos son los tejidos en una ciudad, sin embargo, se encontró que en este estudio se debe dividir por el tipo de uso para encontrar el porcentaje del total de materiales en primera línea. **(Ver Anexo 5)**

Cálculo: % usos en 1era línea = # de usos por categoría / # Total de usos.

Se encontraron aproximadamente 5 Usos Principales a lo largo de la franja de estudio Av. Cristóbal Colón, estos se catalogaron en conjuntos de comercio, primera necesidad, otros de menor jerarquía y residencia.

Mediante el mapeo en situ, se consiguió establecer que el uso predominante en el eje es la residencia con un valor total de 756, el segundo uso revelado fue los usos habituales con un total de 98, mostrando una cuantía demasiado menor en relación a la residencia, entonces, no toda la franja contiene el uso de comercio de primera necesidad.

Por otro lado, se estableció que el número de usos destinados a la construcción, al automotor y la distribución agrícola, son equivalentes a los usos habituales con un total de 70, instaurando así, que tanto los automóviles privados como los camiones de carga pesada, formen parte de la aglomeración actual en la franja de estudio. **(Ver Anexo 6)**

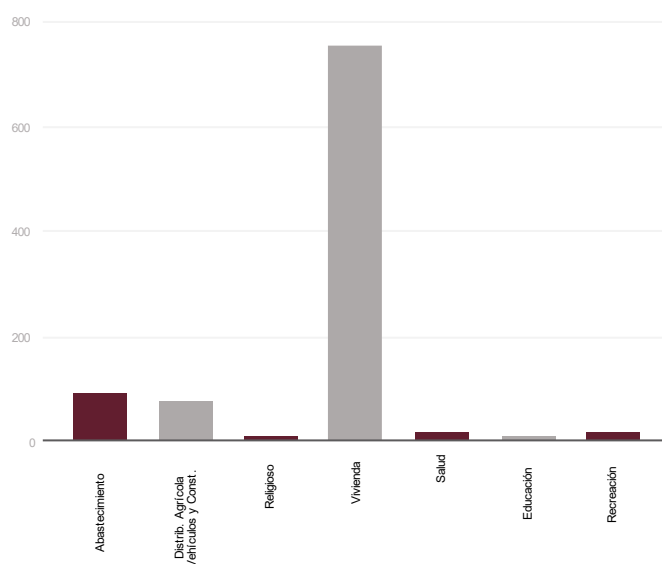


Ilustración 5: Usos en primera línea edificada, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

8.2.2.4 ALTURA DE EDIFICACIONES.

Es muy importante señalar de qué está conformado el entorno urbano o paisaje a lo largo de los corredores urbanos, entre estas características podemos encontrar las alturas de la primera línea edificada, mismas que, en base a su proporción con la calle, condicionará otros factores como la densidad y la presencia o ausencia de ciudadanos a pie ya que si no existe un equilibrio entre las partes se podría catalogar como espacios inseguros por la falta de interacciones sociales en las calles.

Por lo que se realizó un mapeo de alturas de la primera línea edificada a lo largo del caso de estudio, sin embargo, para lograr agrupar zonas homogéneas se decidió sacar un

promedio entre ellos determinando 3 tipologías a lo largo del corredor: 1-2 pisos, 3-4 pisos, = ó > 5 pisos.

Esta información se realizó en base a la información existente de la ciudad de Riobamba y fue corroborada mediante visitas al sitio, fotografías y observación. **(Ver Anexo 7)**

Como se mencionó anteriormente, el uso más común en el corredor son las viviendas, sin embargo, suelen ser viviendas unifamiliares de entre 2 y 4 pisos de altura, aunque, preexisten pocas edificaciones por encima del número de pisos que sean predestinados para equipamientos o zonas administrativas; el contorno de elevaciones en la mayor parte del eje analizado tiene continuidad, excepto en algunas áreas públicas como la plaza, o en algunos casos hay terrenos baldíos, que podrían ser una oportunidad para los proyectos que se necesiten implantar en el sector.

El proceso de estudio de la correlación de la altura de edificaciones es necesario porque se vincula con el asoleamiento de las residencias, repercutiendo así de manera directa en el nivel de vida de los habitantes. Como Martínez et al. (2013) lo indica, el análisis de la simetría de las construcciones en relación con la calle, tiene conexión debido a que uno y otro deben conservar una proporción, ya que se enlaza con la cantidad de visitas a estos lugares.

Al tener esta proporcionalidad, sin formar superficies exageradamente extensas o mínimas se consiguen establecer áreas transitables y libres, en el cual las actividades realizadas en dichos lugares pueden desarrollarse a manera exponencial, acrecentando el número de personas, además, con base al grado de esta conexión para el bienestar de los usuarios se considera la temática del reparto del viario público peatonal. **(Ver Anexo 8)**

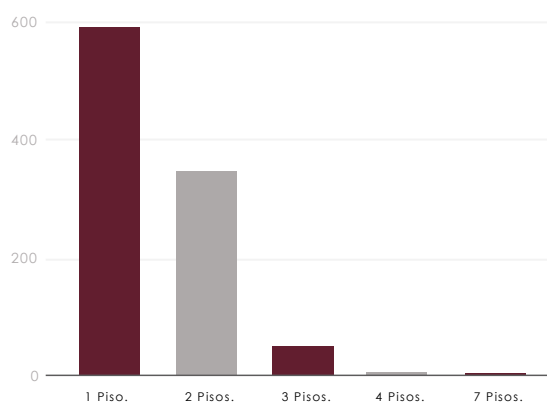


Ilustración 6: Alturas en primera línea edificada, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

8.2.2.5 ACCESO VIAL AL TRANSPORTE PÚBLICO.

Se sabe que la Av. Cristobal Colon es un corredor de movilidad o un punto de vínculo de mucha jerarquía, debido no solo a la conexión que tiene con la urbe Riobamba, sino también a su amplia comercialización, que atraviesa mayor parte de la parroquia y que de ella se conecta con diferentes comunidades, por otro lado, el mapa de movilidad se utilizó del Plan de transporte, tránsito y seguridad vial del cantón Riobamba (GADMRIOBAMBA, 2018), además se aprobaron diversos de estos recorridos conforme una visita a la zona de estudio.

Para medir el grado de acceso al espacio público en términos de transporte, se calculó el acceso al transporte público y privado, teniendo en cuenta la capacidad de la red vial para dar acceso a diferentes vehículos y como se conectan a diferentes lugares de la parroquia (Hermida et al., 2019). **(Ver Anexo 9)**

Cálculo: Se realiza el levantamiento de las paradas de bus, en el eje a un radio de 300m, en el cual los valores totales se trabajen mediante una Tabla.

A: Acceso al peatón.

Contiene vía peatonal, vehicular y ciclovía = 3.

Contiene vía peatonal y vehicular = 2.

Contiene vía peatonal = 1.

No Contiene vía = 0.

B: Acceso del transporte público.

Contiene transporte público (r=300m) = 1.

No Contiene transporte público (r=300m) = 0

Tabla 3: Valoración de acceso vial y transporte, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Suma A+B	Valoración
4	Óptimo
3	Aceptable
2	Medio
1	Deficiente
0	Sin Accesibilidad

En relación a la accesibilidad, el transporte público alcanzó a justificar que cuenta con un 60%, conociendo que el valor primordial es 100%, ya que carece de paradas de bus en buen estado y óptimo para la población, no obstante, debido a la carencia de un terminal de bus en la parroquia, existe una fuerte congestión de transporte público en los fines de semana y en los horarios pico por la accesibilidad a espacios educativos y de trabajo, además esto genera altos niveles de contaminación del aire y ruido al converger el uso del transporte público.

Con respecto a la observación en las visitas a campo, se logró descubrir que, el eje de la Av. Cristobal Colon, tiene carencia de un carril prioritario para el transporte público lo que genera dificultades y congestión en ciertas horas del día de preferencia en la zona central de la parroquia y también se debe recalcar que la señalética horizontal existente en el lugar está en mal estado.



Ilustración 7: Salida de bus – Yaruquíes, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

A pesar de esto, la Av. Cristobal Colon, es una vía muy importante para la movilidad de transporte público de la parroquia ya que permite la conexión desde el centro de Yaruquíes hacia la urbe Riobamba y con las parroquias urbanas o rurales de modo directo como lo es Cacha. **(Ver Anexo 10)**

8.2.2.6 SUPERFICIE DE VERDE POR HABITANTE.

La encuesta calcula la analogía entre los espacios verdes públicos y los residentes. Los espacios verdes públicos se entienden como espacios urbanos, cubiertos de plantas y accesibles para cualquier persona que vive en la ciudad.

El cálculo de la superficie total de áreas verdes (m²), en función al mapa digital del Censo de Población y Vivienda 2010 se realizó considerando áreas verdes, parques y plazas.

Solo el 5% de ciudades cumplen los estándares globales del Índice Verde Urbano. En cuanto a población, la provincia de Chimborazo no sigue la recomendación de la OMS, ya que cuenta con 4,11 m² de espacio verde por habitante, mientras que Sto. Domingo de los Colorados muestra el índice verde urbano más bajo de la región, con 0,60 m² por persona.

Para realizar el cálculo de la Superficie Verde por Habitante se tomó la fórmula establecida por Hermida et al. (2019), en donde establece que el valor óptimo para esta variable es de 15 m²/hab.

Cálculo: La fórmula se aplica a los datos de población, utilizando información del Censo de Población y Vivienda 2010 proporcionado por el INEC.

Superficie Verde por Habitante = Superficie verde / Población.

Tabla 4: Índice verde Urbano a Nivel Nacional, Fuente: Ecuador en cifras

Provincia	Índice Verde Urbano m2/hab
Napo	76,58
Galápagos	26,55
Pichincha	22,52
Esmeraldas	17,63
Tungurahua	10,12
Bolívar	7,59
Chimborazo	4,11
Guayas	2,52
Santo Domingo de los Colorados	0,60

Se encontraron aproximadamente 2 Espacios verdes públicos en toda la franja de la Av. Cristobal Colon, ya que existen otras áreas verdes, pero estas no son de uso público en la parroquia.

A través de este levantamiento se pudo determinar que el corredor no cuenta con una superficie verde por habitante optima ya que presenta una superficie muy baja alcanzando el 1 m2/hab que equivale al 7%, sabiendo que el valor optimo es de 15 m2/hab que equivale al 100%

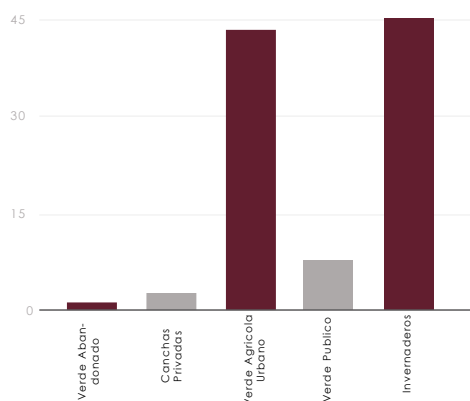


Ilustración 8: Índice de Área verde, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Por otra parte, se pudo determinar que el área verde dominante en el corredor son los espacios verdes usados como invernaderos que cuenta con una área de superficie de 19024 m2 que equivale al 45% de la franja de estudio, el segundo índice detectado fue el área verde agrícola urbano con una área total de 18339 m2 que equivale el 44%, y como último se puede observar que el corredor cuenta con 2 únicos espacios públicos con una área de 3154 m2 que equivale el 8%, siendo este un índice que preocupa a la parroquia ya que carece de áreas verdes para el público. **(Ver Anexo 11).**

8.2.3 ACCESIBILIDAD AL VIARIO PÚBLICO PEATONAL.

Este apartado nos facilita saber el porcentaje de lo accesible en veredas con relación a sus situaciones físicas, considerando el ancho y sus inclinaciones. Para Hermida et al. (2019) estas variables restringen el desplazamiento de los ciudadanos que tienen discapacidades.

Entonces para conocer su tasación se toma en cuenta a las veredas con inclinación máx. de 4%, y que en su momento cuenten con una medida equivalente o > al mínimo reglamentado de 1,20m (NTE INEN 2243, 2016), y así más adelante se permita efectuar de las dos variables un promedio total.

Por otro lado, se ejecutaron ciertos acuerdos en las fórmulas especificadas por Hermida et al. (2019), con la finalidad de cumplir con lo requerido de esta revisión; el motivo por la cual el corredor se divide de acuerdo con los cruces existentes y en el caso de encontrar amanzanamientos grandes, se ha tomado 100m de estudio. En estas áreas se tasaron las zonas peatonales de cada fragmento y la dimensión del mismo, para establecer el ancho y la inclinación proporcionalmente y así fijar su valor.

Cálculos:

Accesible hacia el viario público peatonal = $P + L / 2$.

$P = (\text{Área de veredas con inclinación } < 5\% / \text{Área peatonal total}) \times 100$.

$L = (\text{Longitud de fragmentos de veredas } > 1,20\text{m} / \text{Longitud total}) \times 100$.

8.2.4 REPARTO DEL VIARIO PÚBLICO PEATONAL.

Esta temática nos ayuda a concebir la proporción del área pública de vialidad, destinado al usuario peatonal, en donde, si existe un menor porcentaje repercute directamente en el nivel de vida urbana (Hermida et al., 2015). Además, se aprecia a la gran mayoría de las áreas públicas de tránsito como calles, veredas, ciclovías, entre otros y a la vez se toma en cuenta como valor óptimo un 75% que sea proporcionado a los usuarios.

Cálculo: Rep. del viario publico peatonal = $(\text{Área del viario publico peatonal} / \text{Área del viario publico total}) \times 100$.

Las resultantes de este análisis se encuentran representados en el proceso de metodología en función al área de análisis, ya que fueron el criterio principal para la selección de las zonas de investigación, en las que se realizan una percepción de los ciudadanos y una apreciación físico espacial. **(Ver Anexo 12)**

Tabla 5: Zonas de estudio, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Variable	Valoración
Zona 1	65%
Zona 2	74%
Zona 3	63%

- Accesibilidad hacia el Viario Público Peatonal.

Mediante la realización del estudio de las rutas del peatón con relación al eje analizado respecto a la inclinación de las veredas y al ancho, se consiguió establecer que el eje contiene una inclinación no tan pronunciada desde el norte hacia el sur, en un 77%; también se considera que, el corredor es punto de conexión entre la zona histórica de la parroquia Yaruquíes y la ciudad de Riobamba.

En cuanto al ancho, se pudo evidenciar que solo el 44% de las veredas tienen una medida mayor que el mínimo prescrito en la reglamentación (NTE INEN 2243, 2016). Sin embargo, cabe señalar que este valor no tiene en cuenta la presencia de obstáculos en las vías peatonales, por lo que en algunos casos puede considerarse inferior al valor que existe, ya que se reduce la distancia de circulación a pie.

Por lo tanto, el primer valor aumenta el promedio de las dos variables, otorgando un 62% de resultado de accesibilidad al viario público peatonal, en el transcurso del eje urbano, por lo que puede considerarse aceptable, de acuerdo con el análisis establecido.

- Reparto del Viario Público Peatonal.

Al examinar este indicador dentro de las áreas de estudio, fue posible medir al área publica de la vía destinada a los vehículos, pero se decidió que esta evaluación debe hacerse de manera consistente porque el problema se repite a lo largo del eje Av. Cristóbal Colón.

Al mismo tiempo, se pudo ver que alrededor del 84% del área estudiada, está predestinado para el desplazamiento de automotores, y solo el 16% para los residentes locales, esta valoración es causa de que muchas veces no hay senderos o los espacios se usan como estacionamientos, lo cual es un inconveniente a nivel de la parroquia Yaruquíes.

Volviendo a los efectos de la altura de edificaciones y junto con la distribución del viario peatonal, no solamente se fijó una insuficiente densidad en el eje urbano, sino como se menciona anteriormente, una segmentación incompleta en el trayecto de la Av. Cristobal Colon, provocando una disminución del número de personas, pero a la vez agrandando el número de automotores y orientando estas áreas públicas apropiables del usuario al automóvil. **(Ver Anexo 13)**

Tabla 6: Valoración del Viario Público Peatonal, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Valoración	Puntaje
Optimo	> 80%
Aceptable	> 60% < 80%
Medio	> 40% < 60%
Deficiente	> 20% < 40%
Perjudicial	< 20%

8.2.5 CONTEO – SEGUIMIENTO.

En este proceso investigativo también se usó instrumentos propuestos por Gehl y Svarre (2013), siendo el registro y conteo los elementos que comprobarán los flujos de usuarios, la cuantía de usuarios a pie y quienes habitan grandemente estas zonas.

Debido a la magnitud del área de investigación, se decidió ir al lugar de estudio en horarios pico, con mayor afluencia de personas para realizar las encuestas rápidas por cada zona establecido y así realizar el seguimiento adecuado al área de estudio

Estas visitas al lugar de estudio nos sirvieron también, para posteriormente llevar a cabo el conteo de personas, vehículos livianos y pesados, en donde se eligió un día de la semana con mayor número de personas y así poder realizar el registro adecuado de cada zona, verificando con ello las zonas con mayor influencia tanto peatonal como vehicular.

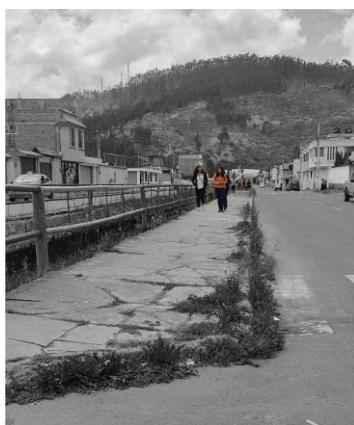


Ilustración 9: Av. Cristobal Colón, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

CAPITULO IV

9. CARACTERIZACIÓN DEL CORREDOR Y RESULTADOS.

9.1 ANÁLISIS FÍSICO ESPACIAL.

9.1.1 SELECCIÓN DE ZONAS.

Para encontrar las zonas de estudio con la mayor cantidad de conexiones en la parroquia Yaruquíes, se mapearon y contaron los edificios encontrados en todo el eje de la avenida y así se identificó tres zonas con características similares y áreas equitativas para trabajar:

-Zona 1.

La primera zona está conformada por 2 sectores en su entorno, que contienen a 12 manzanas, las mismas que comprenden una densidad regular de 61,00 hab/Ha, siendo este un lugar de densidad considerable en la avenida, igualmente, la altura de las construcciones está compuesta mayormente por residencias aprox. 1 a 3 niveles de altura, esto se asocia a lo antes sugerido en los antecedentes, en el cual se explica la evolución de la parroquia con relación a su cercanía con la consolidación céntrica.

-Zona 2.

La segunda está formada por 17 manzanas en su contexto inmediato, estas conciernen a 2 sectores, logrando conseguir una densificación promedio de 71,00 hab/Ha, la misma que se vuelve alta con afinidad al área que contiene esta zona, que consecuentemente, manifiesta que el mayor uso es de comercio en la primera línea edificada que asumen de 1 hasta 7 pisos de altura en su mayoría.

A diferencia de la zona uno, ésta contiene una cantidad mayor de equipamientos, ya que está dotado de equipamientos educativos, salud, servicios, administrativo y religioso, por lo que también se conecta entre el canal de riego y su parque principal concentrando así un mayor conjunto de actividades sociales, comerciales y de equipamientos, ya que se determina el crecimiento del turismo.

-Zona 3.

Por otro lado, la zona tres está ubicada al sur de la parroquia, es el principal nexo de unión con otros pueblos y barrios cercanos; incluyen a 11 manzanas en 2 sectores en su entorno, quienes tienen una densificación promedio de 91,00 hab/Ha.

La zona tiene un uso de viviendas que se complementan con comercio de baja escala como tiendas barriales y ciertos servicios, además, contiene una sección máxima de 10m, ya que, al ser un lugar en proceso de expansión urbana, no tiene una buena cantidad de área

verde, equipamientos, áreas públicas, forzando a las personas que residen en la zona a depender de la parte central de la parroquia. **(Ver Anexo 14)**

9.1.2 DEFINICIÓN Y RESULTADOS DE LA ZONA DE ESTUDIO.

Estas zonas tienen diferentes problemáticas, entre ellas, los conflictos peatonales, intersecciones complicadas y la prioridad que se le da al automotor, por falta del desarrollo y accesibilidad; de igual manera, se les considera como lugares con gran comunicación dentro de la parroquia, debido a los grandes flujos existentes, la presencia de equipamientos importantes, entre otros., estas características se repiten en las 3 zonas.

Zona 1 – Sector Productivo.

La zona uno está delimitada entre la calle Manuel León y la Av. Cristóbal Colón, abarcando las calles Fernando Daquilema, CD y Abdón Calderón, formando una desviación tipo Y, en donde se logra prestar atención a particularidades descriptivas como grandes inclinaciones, el limitado número de peatones, la falta de desarrollo y las fachadas de casas semipermeables.

Así también, existe la continuidad de la avenida, que conecta de manera directa con la vía a Cacha y el centro de Yaruquies, de igual manera existe una pendiente considerable al extremo este de la zona 1, la cual permite la salida de vehículos livianos y pesados desde el centro y desemboca a un mayor flujo vehicular.



Ilustración 10: Ubicación de la zona 1, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

La zona 1 recibió un nivel vial del 70%, sin embargo, algunas vías tienen tramos rectos que reducen la sección transversal, lo que impide el movimiento continuo de sillas de ruedas, particularmente en la calle CD, preexiste rupturas de las aceras, en donde se presentan cambios exagerados de nivel para el ingreso de las personas a sus residencias.

Tabla 7: Zona 1 Valoración Final, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Variable	Valoración
Cruces	1 / 5
Aceras	3,5 / 5
Calzada	1,27 / 5
Paisaje Urbano	1,5 / 5
Mobiliario	3,34 / 5
Señalética	2 / 5
Verde Urbano	0 / 5
Promedio Total	1,80

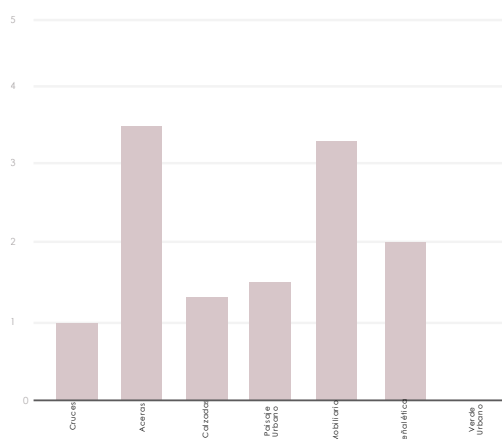


Ilustración 11: Zona 1 Análisis Físico - Espacial, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

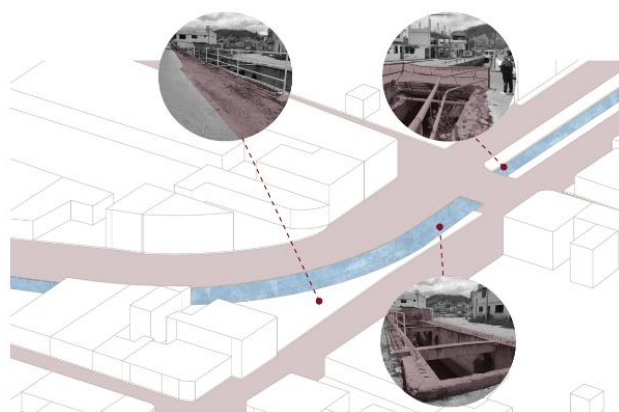


Ilustración 12: Valoración de la zona 1, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Zona 2 – Sector Cultural y Administrativo.

La zona 2 está situada entre las calles Abdón Calderón, a 320m de la calle Pedro V. Maldonado, con relación a la expansión de sus manzanas, entre las razones que la hacen

asumimos que es una zona comercial conectada a lugares importantes como el Parque Central de la Parroquia Yaruquíes, la Iglesia Católica San Juan Bautista y el Centro Educativo Yaruquíes.

Por otro lado, este es un lugar de conflictos de tránsito, ya que confluyen 2 avenidas y la línea de transporte público, el peatón no tiene consideración, pero aun así existen algunas paradas de buses, pero no cuenta con dimensiones amplias para una posible intervención.

Al igual que la zona anterior, esta zona tiene problemas de acceso para los usuarios, especialmente al cruzar, ya que no tienen instrumentos como semáforos peatonales, rampas, pisos podotáctiles, las señalizaciones de cruce actualmente están en un estado deteriorable o prácticamente ni existen y en diversas situaciones los mismos parterres obstaculizan la accesibilidad del transeúnte, debido a esto la variable alcanzó una calificación aprox. del 30%.



Ilustración 13: Ubicación de la zona 2, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

También se observa que en este sector se ha determinado que no se respeta el valor óptimo del espacio viario público dirigido para los peatones ya que el 74% de este sector está dando más prioridad a los vehículos, sin embargo, las aceras cuentan con una calificación del 4/5 y que a pesar que poseen mínimas dimensiones, estas no tienen barreras ni obstáculos que impidan el desplazamiento de los transeúntes, también se debe mencionar que en esta zona la iluminación es altamente perjudicial porque posee un 35%, lo que significa que esta zona está envuelta en la oscuridad por la noche generando inseguridad a la población.

Tabla 8: Zona 2 Valoración Final, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Variable	Valoración
Cruces	3,25 / 5
Aceras	4 / 5
Calzada	1,73 / 5
Paisaje Urbano	2 / 5
Mobiliario	3,69 / 5
Señalética	2 / 5
Verde Urbano	0 / 5
Promedio Final	2,38

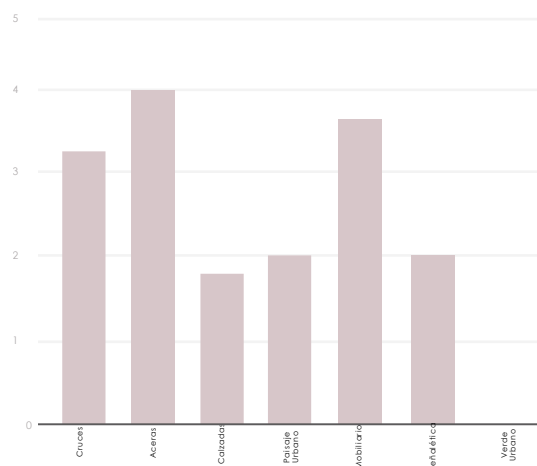


Ilustración 14: Zona 2 Análisis Físico - Espacial, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

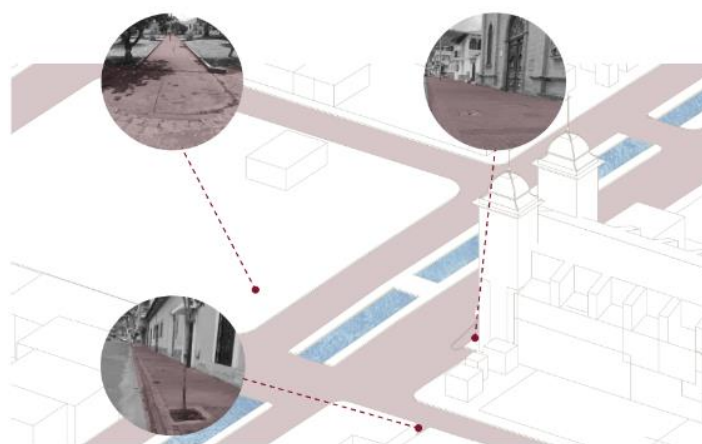


Ilustración 15: Valoración de la zona 2, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Zona 3 – Sector Agrícola.

Por último, la zona 3 está delimitada por las calles Pedro V. Maldonado y Cap. Lucas Pendi, formando una conexión perpendicular con el eje de la Av. Cristobal Colón. Esta zona se caracteriza por la carencia de equipamientos, ya que en la actualidad solo existen pocos negocios pequeños de primera necesidad, como tiendas de abastos, estos claramente son muy importantes para el sector pero no abastece a la gran mayoría de viviendas que se encuentran en el exterior y en zonas agrícolas, también al igual que las zonas anteriores posee una prioridad muy grande hacia los vehículos y a comparación de los espacios públicos para los peatones, estas se encuentran en mal estado.

Este sector posee una puntuación en los cruces aproximada del 20%, esto debido a que carece de señalética peatonal, pisos podotáctiles, y con respecto a las líneas de cruces, estas no cuentan con ninguna línea que pueda ser visible al peatón ya que en su gran mayoría no cuentan con una adecuada infraestructura, por otro lado, sin restar importancia esta zona no posee rampas que puedan ser accesibles a personas discapacitadas, lo cual es por ello que posee una puntuación baja en la actualidad.



Ilustración 16: Ubicación de la zona 3, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

En cuanto a las aceras posee una valoración de 4 / 5, la razón de esto es porque poseen una continuidad para la circulación de personas, en cambio, si nos referimos a la materialidad, estas en su gran mayoría están en mal estado y en algunos casos presentan aceras de tierra, algunas poseen obstáculos como gradas, postes y cambios de nivel lo que perjudica claramente al desplazamiento a pie, sin embargo, la Av. Cristobal Colón es la más transitada por los peatones ya que esta posee unas dimensiones amplias y que de algún modo es el agrado de las personas que transitan en ella, pese a que en la actualidad este eje también se encuentra en muy malas condiciones.

Tabla 9: Zona 3 Valoración Final, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Variable	Valoración
Cruces	1,5 / 5
Aceras	4 / 5
Calzada	1,47 / 5
Paisaje Urbano	2 / 5
Mobiliario	3,66 / 5
Señalética	2 / 5
Verde Urbano	0 / 5
Promedio Final	2,09

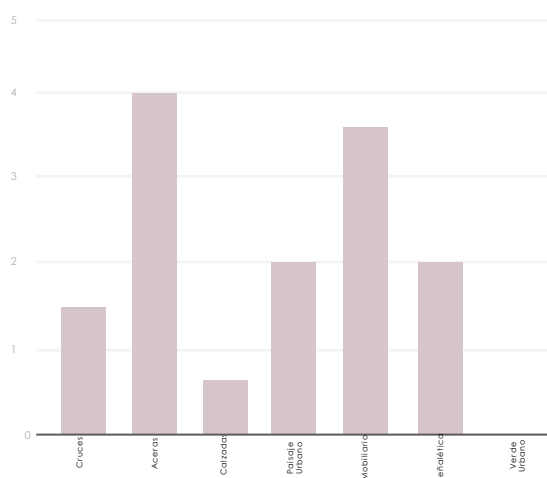


Ilustración 17: Zona 3 Análisis Físico – Espacial, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

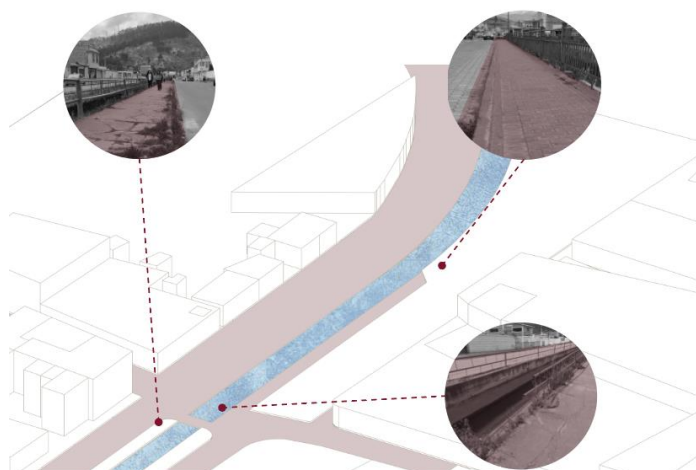


Ilustración 18: Valoración de la zona 3, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

9.2 CONCLUSIONES DE ENCUESTAS.

Como resultado de las encuestas, se pudo obtener las opiniones de la ciudadanía de las 3 zonas de estudio, en general estos resultados se basan en las fichas que se ha realizado para verificar y saber el estado actual que posee cada zona con respecto al estudio físico-espacial, conociendo esto podemos entender que Yaruquíes posee un déficit en cuanto al espacio público y que las personas son conscientes de la realidad que vive la parroquia.

Sabemos que en la actualidad para la gran mayoría de personas no es de gran importancia entender estos aspectos del espacio público, debemos entender que la falta de conocimiento de la ciudadanía con respecto a la vialidad está muy enfocada solo a dar prioridad al vehículo, es por ello que se debe enfocar y generar ideas en la cual las personas consideren necesario tener un espacio público de calidad y que sea vea reflejado en dar más importancia a una movilidad peatonal que a una vehicular.

Tabla 10: Percepción de usuarios de las tres zonas de estudio, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

	Zona 1	Zona 2	Zona 3
1.Reducir las áreas de parques de vehículos	9	4	9
2.Colocar semáforos peatonales	13	32	11
3.Que exista una ciclovía	20	14	11
4.Vegetación en aceras	20	35	15
5.Ampliar veredas	20	35	15
Total de encuesta por zona	20	35	15

Figura: Qué considera como agradable para transitar esta zona ?

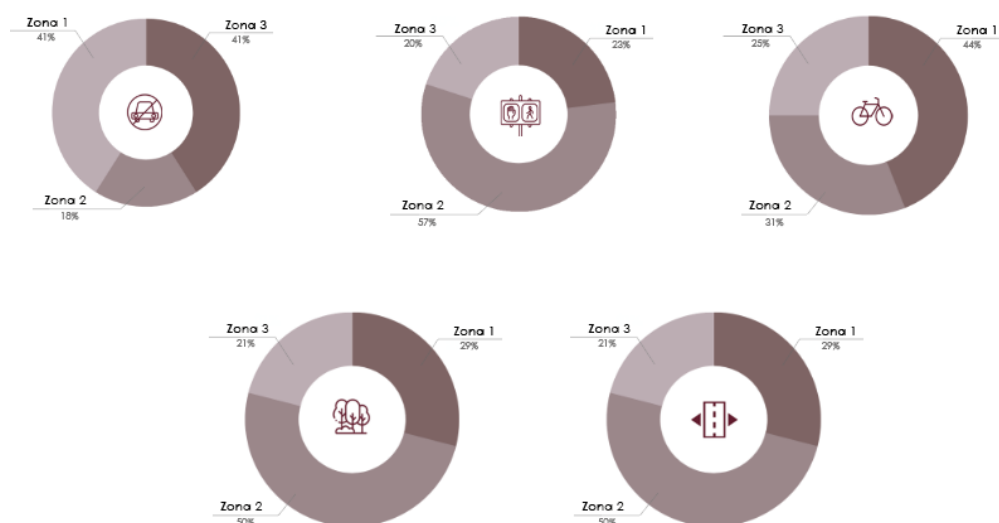


Ilustración 19: Percepción de usuarios de las tres zonas de estudio, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Con esto, se puede decir que los peatones conocen de la actualidad y la afectación que producen estos espacios públicos en mal estado, pero no son conscientes del origen principal del problema que está enfocado al automóvil, ya que este cambio fue provocado por la idea absurda de la modernidad actual, dando prioridad al vehículo que a un espacio de calidad y de tranquilidad.

En base a las encuestas que se ha realizado en campo, a continuación, se muestran los principales resultados el cual apoyarán a los resultados mostrados con el análisis físico-espacial.

Figura: Considera que hay altos niveles de ruido y contaminación ?

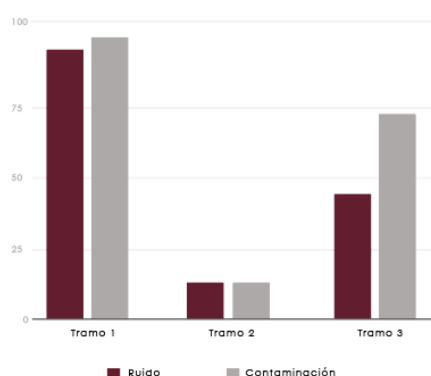


Ilustración 20: Niveles de contaminación de las tres zonas de estudio, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

9.3 PROBLEMÁTICA FÍSICO ESPACIAL EN EL CORREDOR.

Se encontraron varias problemáticas relacionadas a los cruces y aceras, el cual fue mapeado e identificado de forma específica, indicando con ello que zonas se encuentran en malas condiciones y como poder tratar con ellos.

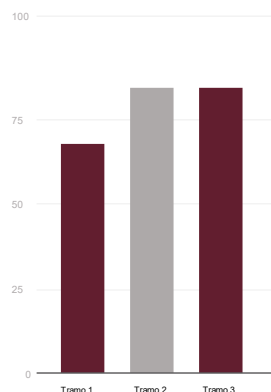


Ilustración 21: Problemática físico espacial en el corredor, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Como ya se mencionó anteriormente, las aceras poseen problemas por falta de continuidad, en algunos sectores contienen obstáculos como postes que dificultan la circulación peatonal, en otros sectores presentan desniveles que no son de mucha ayuda para personas discapacitadas, y en la mayoría de casos estos desniveles no existen, determinado así que el 70% de estas aceras tiene al menos un problema de los antes mencionados. **(Ver Anexo 15)**

Por otro lado, en los cruces se han detectado falencias como el mal estado en la señalética para peatones, estas en su gran mayoría no presentan rampas que traten de advertir a vehículos de los pasos cebra, en algunos casos los cruces presentan obstrucciones o cambios de materialidad que dificultan el paso de personas, es por ello que se logra observar estos problemas en al menos el 20% de cruces en el eje de estudio.

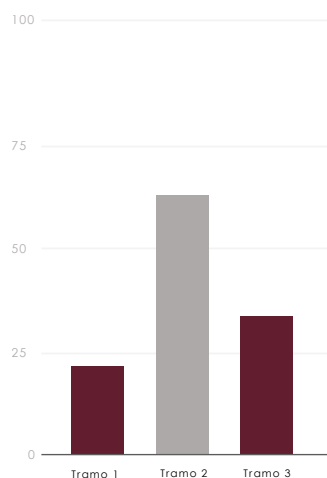


Ilustración 22: Condiciones de Cruces – Zonas, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Estos problemas y valoraciones que se han obtenido, demuestran la falta de preocupación por las autoridades correspondientes, en donde dificultan no solo en la accesibilidad vehicular sino también están dejando a un lado el espacio público que podría ser el punto clave que favorezca a la parroquia tanto en lo comercial como en la viabilidad dentro y fuera de ella. **(Ver Anexo 16)**

9.4 RESULTADOS COTEO Y REGISTRO.

Con respecto al conteo se ha podido verificar que las tres zonas de estudio poseen un alto flujo de motorizados, tanto de vehículos livianos como de vehículos pesados, estos valores superan mayoritariamente a la cantidad de peatones que circulan por estas zonas. Además, se puede evidenciar que el vehículo tiene una gran prioridad con respecto al peatón, ya que no respetan líneas de cruces, ni semáforos y estás suelen estar en lugares que no corresponden para un vehículo. Estos resultados se ven apoyados por el porcentaje de viario público donde claramente el vehículo posee mayor área desplazando al ciudadano.

En cuanto al registro se pudo conocer que las personas ocupan de forma constante la Av. Cristóbal Colón para desplazarse de un lugar a otro, ya que esta posee medidas amplias de aceras y suelen ser más seguras para los peatones, en el caso de la zona 3 es más crítica la situación en la actualidad, pues los usuarios no ocupan el canal de riego como paso peatonal ya que esta no posee en su totalidad una continuidad con respecto a las aceras y veredas, por lo que la mayoría de personas prefieren ocupar las calles para trasladarse a otro lugar. Además, se evidenció que los peatones prefieren realizar rutas alternas para comunicarse con otros espacios de manera rápida, es por ello que se ha tomado en cuenta estos lugares para la creación de lineamientos y estrategias que sean provechosos para la parroquia.

Tabla 11: Conteo Total de las tres zonas de estudio, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

	Personas	Vehículos
Zona 1	41	144
Zona 2	71	249
Zona 3	29	105

Figura: Considera como indispensable en el diseño vial ?

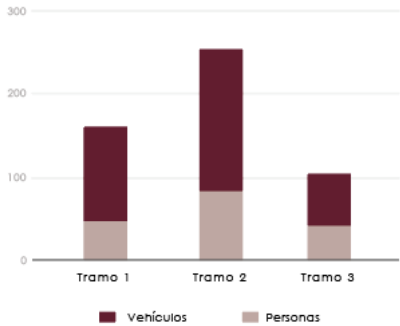


Ilustración 23: Porcentaje Viario, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

9.5 CONCLUSIONES DE RESULTADOS.

Cómo se pudo evidenciar con los resultados mostrados, el problema principal del eje es el mal estado de las veredas, la priorización vehicular y como esta desplaza al peatón, afectando no solo al ciudadano a pie sino a todos los habitantes del lugar de estudio independientemente de cómo se efectúen en sus desplazamientos.

Al haber abordado el problema desde una escala macro hasta las personas que habitan en ella, se logró determinar cómo grandes variables que generan problemas a nivel urbano son consecuencia de pequeñas acciones por parte de los ciudadanos y el desconocimiento de los mismos acerca del problema principal.

Gracias a que el problema fue abordado desde diferentes ámbitos se generaron lineamientos y estrategias que contribuirán a cambios a largo plazo no solo las zonas de estudio sino en el corredor y por ende en la parroquia, demostrando cómo desde pequeños cambios se puede llegar a la regeneración de un eje conectando así la vida urbana de lugar.

CAPITULO V

10.PROPUUESTA.



Ilustración 24: Zona de estudio, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Gracias al diagnóstico y a los resultados obtenidos anteriormente podemos generar diferentes estrategias y lineamientos que traten de dar una solución a las diferentes problemáticas de la parroquia. Además, se consideró óptimo realizar estas estrategias en base a la información recolectada en el diagnóstico del eje de estudio.

10.1 CIUDADES EN 15 MINUTOS.

Las ciudades en 15 minutos poseen una combinación de diferentes conceptos como la vida urbana tranquila, el uso del espacio público adecuado y de la distribución del espacio por parte del peatón, es por ello que en la actualidad ya no se lucha por tener un espacio urbano, sino que se lucha por una mejor calidad de vida y que tengamos derecho a ella.

Además, debido a la pandemia del Covid-19, nos hemos dado cuenta de que es posible trabajar de una manera diferente. Las empresas están comenzando a ver los beneficios del trabajo remoto y la rutina de oficina de cinco días está comenzando a desaparecer. Sin embargo, vemos un cambio en las ciudades, ya que muchos edificios en la actualidad son espacios que no logran satisfacer las necesidades de las personas, y es por ello que optan en algunos casos crear oportunidades mediante el mundo digital ya que en futuro podría ser una manera de generar oportunidades económicas.

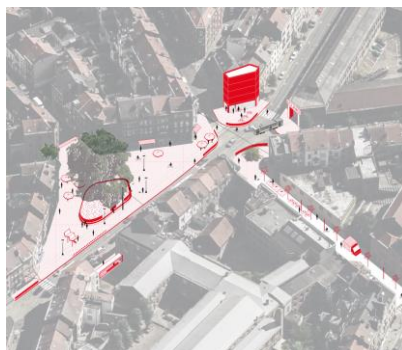


Ilustración 25: Ganador Del Concurso Pogge, Fuente: Grupo Karbon

La ideología de una ciudad en 15 minutos es generar esa conectividad de diferentes espacios en donde el peatón pueda desplazarse de manera rápida y sencilla a diferentes puntos que logran satisfacer sus necesidades. Es por ello que para conseguir estos espacios se han generado lineamientos que se basan en 3 puntos fundamentales que son:

1.Nuevas centralidades: Esto podrá generar diferentes zonas de influencia peatonal, en donde permitirá al peatón conectarse con diferentes equipamientos mediante recorridos cortos que se desplegará a su alrededor

2.Diversificación de usos: Se debe modificar o cambiar de planificación en cuanto al uso del automóvil para ser reemplazados por el peatón, dando paso de esta manera los recorridos a pie que en la actualidad son escasas

3.Movilidad sostenible: Optimizar los recorridos a pie, que a través de la mejora del espacio público, de prioridad a las personas a movilizarse de mejor manera, también poder desplazar el sistema de transporte público que pueda abarcar diferentes zonas a lo largo del eje de estudio.

10.1.1 NUEVAS CENTRALIDADES.

Podemos definir nuevas zonas como áreas especializadas dentro del tejido urbano que sean capaces de reunir diferentes espacios y servicios, convirtiéndose en áreas dinámicas que ayudan a estabilizar ciertas zonas culturales, espacialmente actividades comerciales e industriales. (López & Ochoa, 2019)

Es importante que se desarrollen diferentes centralidades a lo largo del eje de estudio, el cual podría conectar zonas que en la actualidad no poseen equipamientos o servicios, evitando así el desplazamiento de las personas hacia el centro de la parroquia, más bien podría generar esa motivación para desplazarse a pie de un lugar a otro.



Ilustración 26: Deterioro del canal de riego, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Como estrategia se plantean 3 centralidades, cada una de ellas en cada zona estudiada, generando con ello la conectividad de espacios y de equipamientos que lograrían ser un beneficio para la parroquia:

- Z1: Productivo.

Se propone generar un equipamiento de salud destinado a la atención de patologías que demanda la ciudadanía y a la prestación de servicios médicos a la parroquia, es bien sabido que debido a esta epidemia (Covid-19), proteger la salud y el bienestar de las personas ha ocupado el primer lugar en la lista de prioridades en todas partes.

- Z2: Cultural y Administrativo.

Se pretende crear una conexión directa entre el canal de riego y las zonas aledañas, como lo es el parque central y la iglesia San Juan Bautista, mediante una relación directa de la Av. Cristobal Colón, el cual está proyectado para ser un corredor cultural y comercial que fomente el turismo y la economía del sector

- Z3: Agrícola.

Por último, se propone la creación de espacios verdes recreativos, ya sean estos de uso activo y pasivo que dé a la parroquia lugares que brinden esa relación entre la comunidad y que con ello se logre conservar el área verde que en la actualidad se ha ido perdiendo. Por otro lado, también se sabe que esta parroquia es muy rica en áreas agrícolas, es por ello la creación de un centro de acopio que de igual forma funcionaria como un mercado para el sector, donde con ello se beneficiaría no solo la zona sino a nivel parroquial de forma económica y turística, manteniendo y dando a conocer sus diferentes productos agrícolas. **(Ver Anexo 17)**

10.1.2 DIVERSIFICACIÓN DE USOS.

“Mezclas complejas de usos diferentes no son una forma del caos. Por el contrario, son una expresión de un orden complejo”. (Jacobs, 1961, pág. 257)

En 1961, Jane Jacobs trata de defender la importancia del espacio público en su contexto, es decir, el ajuste de los equipamientos en primera línea puede variar de acuerdo a la cantidad de personas que visiten estos lugares, es por ello que una calidad espacial adecuada siempre va de la mano de un lugar que se haga conocido por sus diferentes usos en planta baja.

Como solución a este problema, se plantea una normativa que pretende albergar dos tipologías de viviendas generalmente, una de estas tipologías está destinada a la vivienda y comercio a lo largo del eje, y por otra parte, la segunda tipología está destinada mayoritariamente al comercio ya que en zonas con densidad media baja son prioridad para este tipo de viviendas. **(Ver Anexo 18)**

Esta normativa propuesta lograría limitar las construcciones en predios ubicados a los extremos ya que serían de mayor peligrosidad por las zonas montañosas que existen, y sobre todo esta normativa lograría un beneficio para las construcciones dentro de la zona urbana, es decir, proyectaría a futuro una parroquia mayormente densificada y compacta.



Ilustración 27: Zona 2 - Parque Central de Yaracuy, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

10.1.3 MOVILIDAD SOSTENIBLE.

La movilidad sostenible se define como aquella que reduce la necesidad de transporte tanto de personas como de productos de un lugar, esta puede priorizar rutas y modos de transporte alternativos, que pueden brindar beneficios y oportunidades a las personas y así contribuir en el desarrollo económico local, manteniendo los recursos y sin destruir el medio ambiente

El diseño de una movilidad sostenible da una solución a los problemas de congestión vehicular de las principales avenidas, da solución a los problemas de contaminación del aire y genera esa movilidad segura por parte de los peatones.

a) Intersticios.

Los intersticios son entendidos como aquel espacio entre dos elementos o partes de un mismo elemento. Este espacio está presente en la ciudad de manera sutil o abierta, creando pausas o vacíos en el contexto, lo que significa cambios en la espacialidad general y en las condiciones de configuración de un lugar

b) Red de transporte público.

Esta red de transporte pública busca generar distintas soluciones para integrar y organizar las rutas de buses parroquiales como inter parroquiales, es aquí que se debe considerar a la Av. Cristobal Colon como un eje principal que conecte tanto a zonas rurales como al centro de la ciudad de Riobamba.

También se puede crear distintas normativas que puedan restringir la circulación de vehículos pesados y livianos en zonas que sean transitadas frecuentemente por personas, y así poder generar una circulación segura al peatón, manteniendo zonas limpias de sustancias contaminantes producidas por el vehículo. **(Ver Anexo 19)**

c) Plan director para redes de ciclovías.

Las rutas de ciclovías deben ser ubicados en calles que contengan una medida amplia y que sea del agrado de las personas, es decir, que las rutas cuenten con una seguridad al ciclista y que tengan esa conectividad con distintas zonas o equipamientos que puedan satisfacer las necesidades del peatón. **(Ver Anexo 20)**

Dentro de esta ruta de ciclovía se debe tener en cuenta tres principios fundamentales:

1-Continuacion de la red de movilidad hacia distintas rutas alternativas

2-Contención de un recorrido vial funcional que conecten diferentes zonas o equipamientos importantes

3-Implementacion de rutas secundarias que puedan generar esa conectividad con diferentes puntos de la zona.

10.2 CALLES COMPLETAS.

Cuando hablamos de calles completas nos referimos a vías diseñadas para que las personas de todas las edades y habilidades puedan convivir y transitar de una forma segura accesible y eficiente. Estas se lograrían mediante la redistribución del espacio vial y la correcta operación de la vía. Se sabe que los principios de diseño de calles completas aumentan la oportunidad de que las personas aprovechen mejor su tiempo, reduzcan su gasto en transporte, mejoren su salud y disfruten de la vida urbana presentando beneficios económicos y sociales que lleguen a hacer un impulso de generar espacios públicos de calidad

El objetivo principal de las calles completas es el de promover y proteger la circulación de todos los usuarios de la vía, además una de las estrategias que vendría a ser llevado por esta, es el de redistribuir el espacio vial existente y corregir la circulación vehicular dando a entender que la mayor prioridad para este tema es el peatón.



Ilustración 28: Diseño colaborativo del espacio público. La Triple Dimensión, Fuente: Paisaje Transversal

Para generar calles completas a continuación se presenta 4 subgrupos que son de mayor importancia para una calle completa:

10.2.1 INFRAESTRUCTURA PEATONAL.

Es fundamental utilizar materiales antideslizantes y firmes para que las personas discapacitadas puedan recorrer simultáneamente diferentes espacios públicos ya que pueden existir agrietamientos y fisuras que pueden provocar daños tanto al espacio público como al transeúnte, ya que esto dificulta mayormente a la circulación de personas en silla de ruedas. Generalmente la altura no debe ser mayor a 18 cm y todas las circulaciones deben ser claras y sin generar desviaciones innecesarias.

1.1 Bandas podotáctiles.

Las bandas podotáctiles se dividen en dos tipologías: la banda guía y la banda de prevención estas se encuentran más detalladas en la normativa (NTE INEN 2854, 2015). Esta banda guía se le utiliza para mostrar con claridad el recorrido peatonal dentro de la franja de circulación, estas bandas podrían ser de mayor utilidad para personas adultas mayores y para niños.

Por otra parte, existe la banda podotáctil de prevención, que el mismo nombre lo dice, ayuda a prevenir zonas de riesgo como elementos verticales, cambios bruscos o repentinos en la circulación peatonal, rampas, escaleras, paradas de buses e ingresos a equipamientos a desnivel.

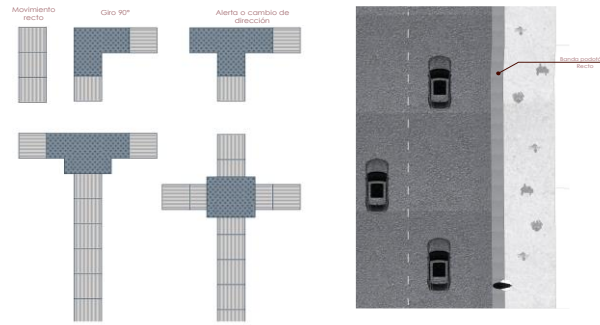


Ilustración 29: Tipos de bandas podotáctiles, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

1.2 Franjas que ponen el espacio peatonal.

a) Franja de Acceso o fachada.

En la mayoría de casos esta franja no es obligatoria, sin embargo, cabe recalcar que es una parte fundamental para poseer una calle completa, estas permiten dar protección al usuario amortiguando la salida de comercios o viviendas, el ancho debe ser mayor o igual a 60 cm.

b) Franja de Circulación.

El ancho de esta franja de circulación debe ser tan amplia que permita abarcar a máximo 3 personas para tener una circulación adecuada, en ella se debe tomar en cuenta espacios que permita la libre circulación de personas en silla de ruedas y con un acompañante, también se debe dar un espacio a obstáculos urbanos como postes de luz, áreas verdes o equipamientos de transporte público como son las paradas de buses, esto se debe tomar en cuenta según la normativa (NTE INEN 2243, 2016)

Estas medidas pueden considerarse como un estándar mínimo de acuerdo a la normativa, sin embargo, según Castillo & Cely (2011), es posible calcular las dimensiones de estas circulaciones en base a los flujos peatonales que posee cada sector, respondiendo las necesidades que posee un corredor urbano en este caso podríamos ver las necesidades existentes en el eje de estudio.

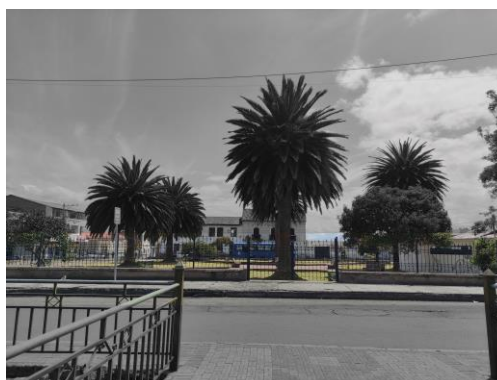


Ilustración 30: Zona 2, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

c) Franja de servicios.

Esta franja es considerada la más importante ya que posee todo tipo de mobiliario urbano como la señalética, iluminación, vegetación y además protege al peatón del tránsito vehicular. Su ancho puede variar y va desde los 60 cm hasta máximo de 3m en corredores o bulevares.

A continuación, se detallan los elementos principales que puede configurar estas franjas de servicios de acuerdo a la normativa (NTE INEN 2314, 2017)

-Paradas de buses: Este equipamiento urbano puede utilizarse de acuerdo a las medidas que posee la acera, por ejemplo, si la acera posee una medida mínima es recomendado utilizar una señalización vertical, en cambio si se tiene una acera amplia es adecuado utilizar un mobiliario urbano ya que esto podría facilitar el desembarque de pasajeros, dándole a la parroquia una movilidad activa y efectiva.

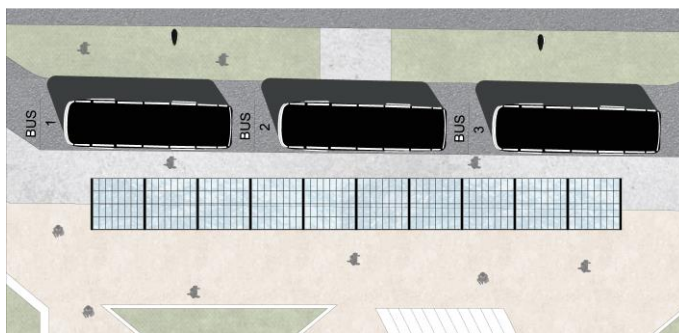


Ilustración 31: Paradas de buses, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

-Bancas: Este equipamiento permite incrementar el tiempo de descanso dentro del eje o corredor, estos también pueden cubrir zonas como parques o plazas que serían de mayor utilidad para personas adultas. Estas bancas deben ser ubicadas dentro de una franja de servicios que sea mayor a 1,20m, siempre y cuando estas no interrumpen la circulación peatonal.

-Basureros: Estos contenedores deben estar situados en zonas visibles a los ciudadanos, es importante además que estos vertederos se mantengan lejos de zonas residenciales y recreativas, vías fluviales, masas de agua y otras zonas agrícolas. Estos artículos también podrían estar ubicados en el interior de la acera siempre y cuando esta sea mayor a 1,20m y donde exista una rampa o rebaje al exterior.

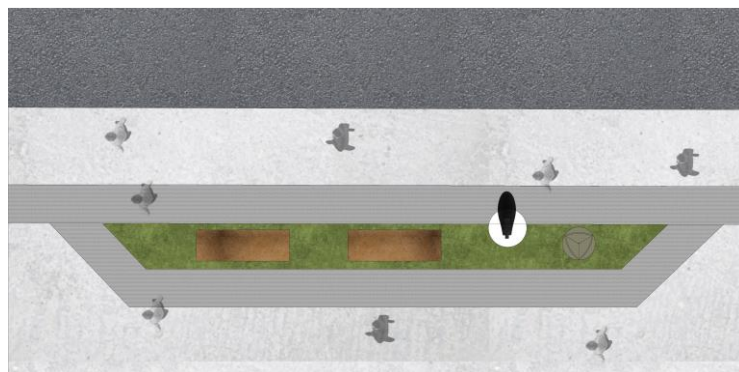


Ilustración 32: Bancas y basureros, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

-Iluminación: Toda iluminación que se coloque dentro de los corredores urbanos deben tener en cuenta varios tipos de usuarios como transeúntes, ciclistas y automóviles, esto con el objetivo de garantizar y de dar una mayor visibilidad a la persona que circule por la noche. En cuanto a la altura se determinará de acuerdo a la necesidad de la mismas, para el transporte público y automotores pueden llegar hasta 15m en vías amplias, para peatones poseer iluminarias que van desde el 2,20m y 5m ya que se considera funcionales para su escala humana, por último, para ciclovías o ciclistas deben tener una altura máxima de 4 a 5m, estas medidas y otras especificaciones se puede verificar más a detalle en la normativa (RTE INEN 004, 2013).

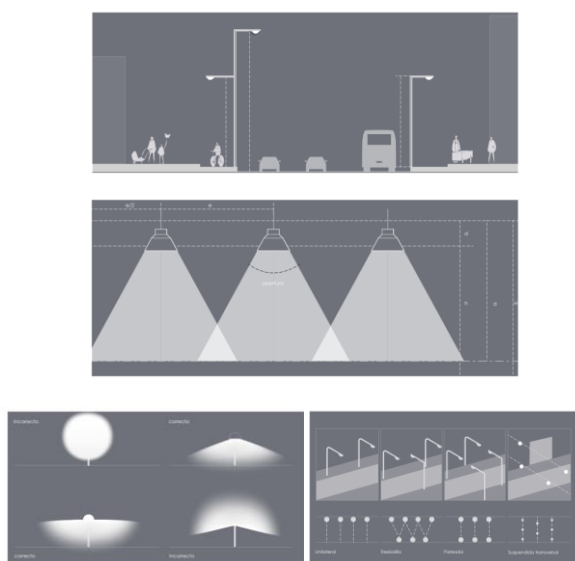


Ilustración 33: Tipos de Iluminación, Fuente: Corredores Urbanos como conectores de la vida pública

-Vegetación: Según Rondón, asegura que la acumulación de áreas verdes reemplaza la importancia del calor y la humedad, contribuyendo al equilibrio del medio ambiente. La diferencia de temperatura entre un camino sin árboles verdes y otro con un árbol al final del camino, puede variar claramente en la temperatura. La sombra que crean los árboles de gran

tamaño posee un techo apto para captar luz solar, que, al momento de extenderse en altura y capa, cierran el camino de rayos solares hacia los transeúntes. (Gutiérrez, 2010, pág. 9).

Esta vegetación debe ser colocada dentro de la franja de servicios, es importante tener en cuenta el lugar y la especie de árbol a colocar, ya que no debe ser un obstáculo para el peatón, es por ello que se debe dejar una altura libre de 2,20m y de 1,20m min entre cada árbol.

Tabla 12: Vegetación, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Variable	Elemento	Dimensión Mínima	Dimensión Recomendada
Tamaño de capa de árbol	Árbol pequeño		<5m
	Árbol mediano		>5m y <9m
	Árbol grande		>5m
Distancia de plantación	Debe responder al desarrollo máximo de su capa		
Distancia de separación entre árboles	Árbol pequeño	4,50m	6,00m
	Árbol mediano	6,00m	7,50m
	Árbol grande	9,00m	10,50m

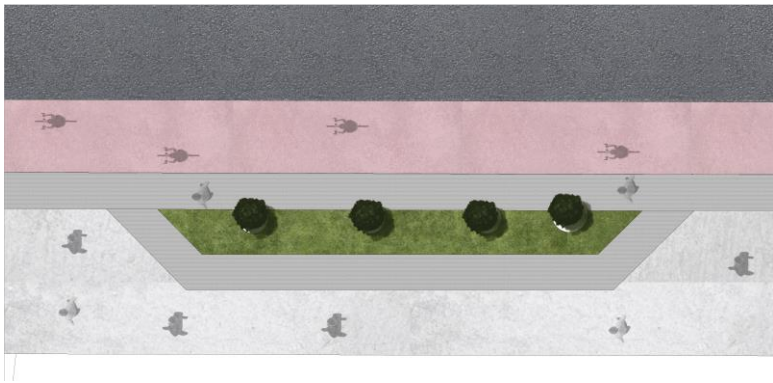


Ilustración 34: Vegetación, Fuente: Grupo de trabajo, 2022

10.2.2CRUCES SEGUROS.

Una estrategia para cruces seguros es la ampliación de veredas, ya que, por un lado, se puede reducir las distancias de los peatones y, por otro lado, obliga a la circulación vehicular reducir su velocidad y dar más importancia a transeúnte, al momento de incrustar ciclovías dentro de calles amplias se puede minimizar riesgos de accidentes de tránsito dando mayor seguridad al peatón. Estos espacios pueden ser utilizados cómo zonas de servicio de espera con presencia de mobiliario urbano y su tamaño dependerá de cómo se puede intervenir en ciertas avenidas o calles, por lo tanto, en base a la normativa (NTE INEN 2855, 2015), se debe generar una pendiente máxima del 12% esto para el movimiento de personas discapacitadas.

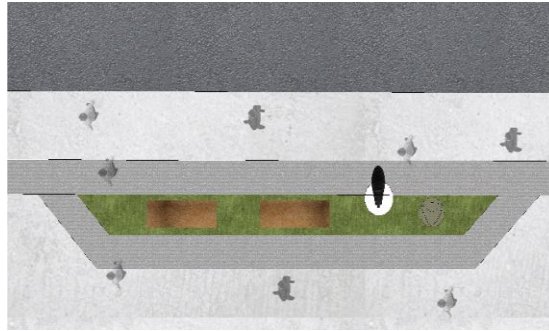


Ilustración 35: Cruces seguros, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Existen también diferentes tipos de iluminación según las condiciones del área, lo cual está descrito en el Manual de accesibilidad universal, Simonetti et al. (2010), y en la normativa (NTE INEN 2855, 2015), de acuerdo a estos documentos existen también rebaje de diferentes maneras como:

- 1) Rebaje con un plano inclinado
- 2) Rebaje con 3 planos inclinados
- 3) Plataforma a nivel de calzada
- 4) Rebaje en el tramo de la acera

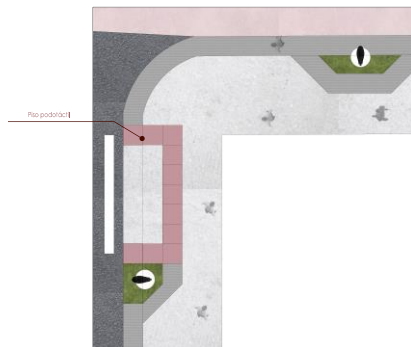


Ilustración 36: Cruces seguros, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

10.2.3 MEDIOS ALTERNATIVOS.

1) Carril de buses: es una estrategia eficaz que mejora la congestión vehicular, minimiza el tiempo de viaje, esto siempre y cuando la calle posea una medida adecuada, el cual pueda albergar un carril exclusivo para el transporte público.

2) Ciclovías: esta estrategia puede ser efectiva siempre y cuando exista recorridos de ciclovías que puedan brindar seguridad al peatón, esto se podría generar mediante carriles amplios de ciclovías, donde se podría minimizar los carriles vehiculares generando con ello esa prioridad al ciclista.

Existe 4 tipos de ciclovías para vías urbanas, estas ciclovías se utilizan de acuerdo a las características de cada eje vehicular, pues se sabe que en corredores urbanos es importante un ciclo acera.

- Compartida
- Integrada
- Segregada
- Ciclo Acera

Tabla 13: Movilidad, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Número de carriles	Dimensión		
	Mínima	Recomendada	Optima
Unidirecciones	1,2m	1,5m	2m
Bidirecciones	2,2m	2,5m	3,0m

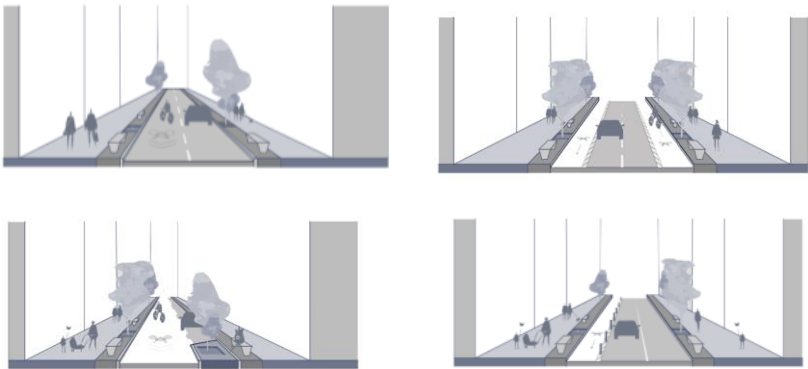


Ilustración 37: Tipos de ciclovías, Fuente: Corredores Urbanos como conectores de la vida pública.

10.2.4TRÁNSITO CALMADO.

El eje analizado al ser una vía principal y que contiene una gran cantidad de equipamientos como escuelas, la plaza central, la iglesia, entre otros, se debería enfocar en disminuir el tráfico vehicular y el kilometraje permitido, ya que con ello se podría de a poco disminuir el riesgo de accidentes de tránsito, dando una mayor seguridad al peatón y generando conciencia hacia los conductores.

- Estrechamiento de calzada
- Zonas de 30 km
- Reductores de velocidad

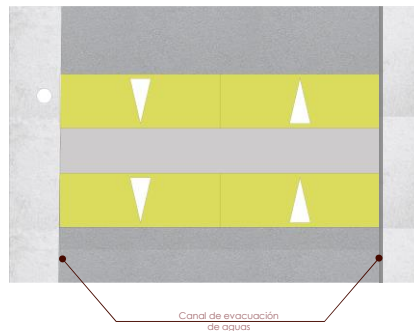


Ilustración 38: Reductores de velocidad, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

10.2.5 ZONAS DE SEGURIDAD.

Las zonas de seguridad permiten minimizar los riesgos de usuarios vulnerables dentro de las vías y calles, su objetivo principal es dar un lugar accesible al transeúnte donde pueda sentirse seguro al momento de cruzar una calle, además estas zonas de seguridad pueden estar acompañadas por vegetación siempre y cuando no sea un obstáculo al momento de cruzar una vía.

- Parterres
- Refugios peatonales

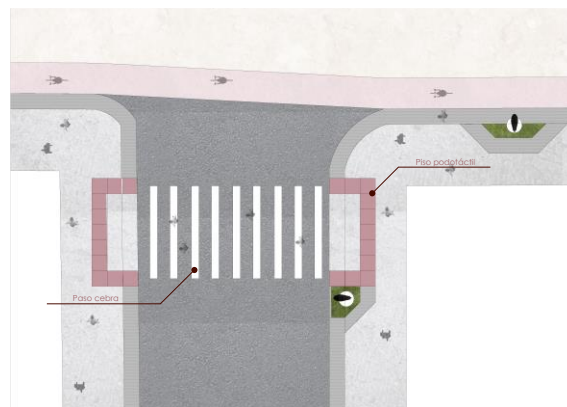


Ilustración 39: Zonas de seguridad, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

10.3 VINCULACIÓN CON LA COMUNIDAD.

Dentro de estos lineamientos se toma como primordial el entender la importancia que tiene la ciudadanía, es por ello que los habitantes son muy fundamentales de involucrar en las decisiones que se vayan a tomar para el lugar, ya que ellos son los que ocupan especialmente los espacios públicos y ven la actualidad y necesidades que posee la parroquia, por ello en base a una revisión y diagnóstico se plantean diferentes estrategias que

logre mantener una dinámica constante en relación a las necesidades que presenta la parroquia.

Si bien estos lineamientos y estrategias pueden mejorar a futuro, se debe primero proporcionar un conocimiento a la ciudadanía sobre lo que significa y abarca la movilidad sostenible, con ello se lograría dotar de información a los ciudadanos y generar una iniciativa con el fin de dar un giro a la conducta actual de una movilidad moderna.



Ilustración 40: Ciudades para la gente, Fuente: Urban Landscape

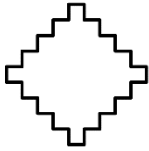
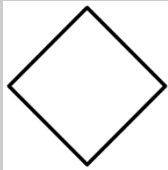
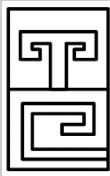
10.3.1 ACTIVIDADES EN EL ESPACIO PÚBLICO.

Otro punto importante que se debe generar como estrategia, es el de realizar actividades eventuales dentro del eje estudiado, para que así las personas de diferentes edades y estratos sociales, puedan utilizar el urbanismo táctico como una herramienta que sea parte de la ciudadanía, en ella se puede incluir actividades recreativas al aire libre como zonas de juegos, zonas de cultura y pintura, entre otras, generando con ello una mayor sociabilidad y mayor afluencia de personas a lo largo del eje, manteniendo esa atención del peatón con diferentes actividades y espacios seguros.

Al realizar el análisis del eje se evidenció el gran potencial histórico que posee la parroquia que tiene en la actualidad, esto viene apoyado por la falta de equipamientos culturales o que tengan un valor histórico dentro de ella.

Sabemos que para un lugar ya sea este parroquial o urbana, es muy fundamental mantener la historia y su identidad cultural, es así que se propone una torre-mirador en todo el largo del corredor manteniendo estos símbolos de la cultura Puruhá, ya que de igual forma estos símbolos pueden ser aplicables en postes, pisos u otros mobiliarios urbanos, que puedan servir como diseños contemporáneos y que permitan a la población visualizar las culturas y expresiones de tiempos pasados con el fin de lograr conectar la historia del lugar con la ciudadanía.

Tabla 14: Íconos Precolombinos de la Cultura Puruhá, Fuente: Grupo de Trabajo, 2022

Iconos Precolombinos de la Cultura Puruhá			
Símbolo	Significado	Símbolo	Significado
 Cruz Escalonada	Constituye el símbolo que sintetiza el sistema ordenador y en el que se ensambla el repertorio iconológico.	 Diagonal Triángulo	Es la fuerza del movimiento que puede estar representada por un triángulo que representa tres mundos, tres fuerzas que sustentan el triángulo.
 Rombo	Es la base de la unidad estructural principalmente de la forma en el textil andino. Se traduce como “mundo”, “plano” o “espacio-tiempo”.	 Espiral	Representa la ciclicidad, alternancia, concentrada y el crecimiento por etapas.

10.4 ESTRATEGIAS URBANAS

-Zona 1.

En base a los resultados de la zona 1 se propuso utilizar el corredor urbano, para la circulación de peatones y medios alternativos como la bicicleta, esto gracias a que en los conteos y mediante observación se evidenció el mal uso, del espacio público, que tiene por parte de los vehículos. Esta idea se apoya también del gran potencial de conexión directa que tiene esta zona con el centro histórico, siendo que, si este se llegase a peatonizar la conexión entre el centro de la parroquia, la avenida Cristóbal Colón y el Canal de Riego se potenciará.

Por otro lado, en las zonas cercanas se hicieron ampliaciones en las aceras con la finalidad de generar cruces seguros, también se propusieron zonas de estancia para aprovechar la plaza de paso que se encuentra en el lugar y la reducción de zonas de parqueo para darle más espacio al peatón. **(Ver Anexo 21)**

-Zona 2.

A través de los resultados mostrados en la zona 2 se generaron nuevos recorridos en base a la observación de peatones, entre ellos tenemos los denominados caminos del deseo en el área verde del lugar. Así también la continuación directa de los cruces sin obstáculos ya que está en la actualidad se ve interrumpida por las propias zonas de seguridad, por lo que se propone retirar obstáculos presentes dentro de ellas y así fomentar un eje directo de circulación, de igual manera que en la zona dos, se aumentó la sección de las esquinas con

la finalidad de generar cruces seguros y también se dio la reducción de áreas de parqueo dándole más espacio al peatón.

Un punto importante en esta propuesta es la ampliación de las aceras en zonas cercanas a paradas de buses ya que gracias a esto la circulación no se ve interrumpida y los medios alternativos pueden ser utilizados con mayor comodidad mejorando así sus zonas de espera y el trayecto para llegar a las mismas. **(Ver Anexo 22)**

-Zona 3.

En la zona 3 gracias a la observación de campo se pudo determinar la gran cantidad de gente que atraviesa por las calles del lugar por lo que se decidió quitar los parqueos de ella para abrir el espacio público al peatón y generar zonas de estancia, esto apoyado también de la directa cercanía con el centro Histórico y Centro de salud en donde varias personas se encuentran en espera en zonas exteriores y no poseen espacios de estancia predeterminados o con sombra.

En este lugar de estudio se debe entender la gran importancia del mismo ya que colinda con el centro religioso por lo que posee un flujo importante de gente desde su parada de bus, atravesando por el punto de estudio hasta llegar a los diversos equipamientos. **(Ver Anexo 23)**

CAPITULO VI

11.CONCLUSIONES

- Las calles y avenidas son ejes importantes y especiales de la ciudad, no solo para darles forma, sino también para conectar los diferentes espacios de equipamientos, servicios, viviendas, etc., por lo que una ampliación de aceras dio lugar a un espacio público peatonal con características de un corredor natural armónico, en donde se crean sensaciones a un paisaje más apreciable y provechoso para la parroquia y sus pobladores.
- Se ha desarrollado un conjunto de estrategias urbanas que conducen a la creación de espacios públicos de alta calidad que se centran en el bienestar de las personas y la imagen de la parroquia, vinculando espacios públicos y privados, e incluyendo criterios como el manejo y cuidado de espacios verdes y de elementos naturales como el canal de riego.
- Crear un vínculo entre los espacios verdes públicos y los cuerpos de agua naturales (canal de riego) es importante no solo para los beneficios ambientales, sino también para mejorar el paisajismo y el bienestar social, ya que aumenta la interacción social, lo que ayudará a que el municipio y la sociedad local los cuide y los brinde un mejor mantenimiento.
- Los resultados que obtuvimos en el diagnóstico resaltan los problemas principales de toda la zona de estudio y principalmente del corredor, donde se ve claramente la priorización del vehículo, el deterioro del espacio público y los espacios abandonados, por ello se plantean áreas verdes, un espacio público adecuado para el usuario y que sea accesible para personas vulnerables, esto con la finalidad de satisfacer las necesidades de los ciudadanos, donde los ciudadanos pueden poner su conocimiento para que se beneficien de la parroquia reactivando con ello el lugar con el fin de provocar cambios sociales, culturales y económicos
- El estudio de hoy tiene como objetivo examinar, analizar, diagnosticar y observar la parroquia de Yaruquies en los diferentes procesos urbanos que se han llevado a lo largo del tiempo según su red vial, espacios públicos, recursos y la propia población en sí, para luego obtener ciertos puntos claves con respecto al corredor y con ello realizar lineamientos específicos que logren llevar a la parroquia a tener un espacio público adecuado y accesible para personas vulnerables con la visión de que el viajero sea el foco principal del espacio público en la comunidad.
- El recuperar el espacio público en todo el corredor y además incluir el canal de riego como un elemento fundamental en la agricultura, logra generar soluciones a la problemática social y económica que existe en la parroquia, además con la recuperación y creación de áreas verdes abandonadas se trataría de recuperar y de mejorar en cuanto a la percepción de inseguridad y contaminación del sector, dando con ello a la parroquia un lugar sostenible y sustentable, lo que mejorará la calidad de vida de los ciudadanos.

12.RECOMENDACIONES

- Se debe considerar que el corredor urbano debe responder aspectos de sustentabilidad en cuanto al reciclaje de residuos sólidos se trate, ya que el mismo diseño de propuesta de intervención urbana deberá sensibilizar a la población, mostrándole ejemplos del antes y después de la revitalización en este corredor, trayendo nueva información y el deseo de seguir el desarrollo de la imagen urbana en otras áreas de la parroquia.
- Involucrar a los habitantes de cada barrio, en el proceso de apreciación de la nueva intervención urbanística, comenzando por la socialización previa, es decir, brindándoles la información necesaria y aclarando todas sus inquietudes, ya que esto aumentará su iniciación y facilitará el desarrollo del proyecto pertinente.
- Se recomienda ampliar el potencial de las áreas consolidadas más cercanas al canal de riego, en relación con sus usos diarios, para alinear el crecimiento de Yaruquíes con la Percepción de la ciudad del $\frac{1}{4}$ de hora (15 min), logrando que más personas puedan caminar a los diferentes servicios, integrando también la demanda de equipamientos nuevos, en las áreas en extensión, logrando un desarrollo paulatino y favoreciendo a la ordenación del suceso de extensión de la urbe.
- Se debe tener en cuenta las bases del estudio realizado, ya que se podría llevar acabo soluciones que logran potencializar el corredor urbano de la parroquia, considerando algunos elementos fundamentales para mitigar el crecimiento poblacional, la inseguridad, la contaminación y el abandono de las áreas verdes, reflexionando sobre los lineamientos de recuperación del espacio público , por esta razón, la base de este estudio conduciría a la creación de programas de acción que puedan mejorar la vida en diferentes áreas de la parroquia.
- Se recomienda realizar campañas de información en beneficio del público para que la gente entienda la dirección a tomar para mejorar los espacios públicos de la zona, siempre y cuando este tenga el apoyo de las autoridades pertinentes, el cual incentive de este modo, el sentido de pertenencia y cuidado responsable del espacio público, áreas verdes y del canal de riego, manteniendo como base fundamental la participación de la ciudadanía para lograr conjuntamente a un desarrollo social y económico en la parroquia.
- Se recomienda que, para la aplicación de los lineamientos propuestos, hay que procurar una visión sustentable y que sea aplicable a la realidad local, con el fin de convertir al corredor en un espacio de confort, donde se plantea diversas intervenciones que buscan reactivar el ámbito social, cultural y gastronómico de Yaruquíes.

13. BIBLIOGRAFÍA

- Anguiano, R. V., Chávez, M.E., & Olmos, S. M. (2011). Elementos de la habitabilidad urbana.
- Beauf, A. (2011). Nuevas centralidades y acceso a la ciudad en las periferias bogotanas. *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, 147-178.
- Benavides Lizeth, C. M. (2021). Corredores Urbanos como conectores de la vida pública. Cuenca-Ecuador.
- Castillo, S. M., & Celey, L. P. (2011). Manual de diseño de Infraestructura peatonal urbana.
- Discoli, C., San Juan, G., Martini, I., Ferreyro, C., Dicroce, L., Barbero, D., & Esparza, J. (2010). Metodología para la evaluación de la calidad de vida urbana. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 95-112.
- Garfias-Molgado, A., & Araujo-Giles, H. (2015). Propuesta metodológica para el análisis de la habitabilidad urbana. Desde la concepción de las “ciudades humanas”. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, 45-56.
- Gehl, J. (2006). La humanización del espacio urbano. Barcelona: Editorial Reverte.
- Gehl, J. (2010). Ciudades para la gente. Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Gehl, J., & Svarre, B. (2013). How to study public life. Washington, DC, DC: Island Press.
- González, I. G., & Juárez, Y. C. (2016). Diseño metodológico para la habitabilidad urbana desde los espacios públicos de estancia.
- Gutiérrez, R. E. (2010). Espacios verdes públicos y calidad de vida.
- Hermida, A., Cabrera, N., Osorio, P., & Cabrera, S. (2019). Riourbano: Medición, representación espacial y estrategias de diseño para las márgenes de los ríos urbanos. Cuenca: Universidad de Cuenca.
- Hermida, A., Orellana, D., Cabrera, N., Osorio, P., & Calle, C. (2015). La ciudad es esto. Medición y representación espacial para ciudades compactas y sustentables.
- Hermida, C. (2018). La ciudad no se mueve sola. Cuenca: Universidad de Cuenca.
- Instituto Ecuatoriano de Normalización – INEN. (2013). Señalización vial. Parte 6. Ciclovías. RTE INEN 004. Quito: INEN.
- Instituto Ecuatoriano de Normalización – INEN. (2011). Señalización vial. Parte 2. Señalización horizontal. RTE INEN 004-2. Quito: INEN.

- Instituto Ecuatoriano de Normalización – INEN. (2016). Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico. Vías de circulación peatonal. NTE INEN 2243. Quito: INEN.
- Instituto Ecuatoriano de Normalización – INEN. (2015). Accesibilidad de las personas al medio físico. Cruces peatonales a nivel y a desnivel. NTE INEN 2246. Quito: INEN.
- Instituto Ecuatoriano de Normalización – INEN. (2010). Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico. Transporte. NTE INEN 2292. Quito: INEN.
- Instituto Ecuatoriano de Normalización – INEN. (2017). Accesibilidad de las personas al medio físico. Elementos urbanos. NTE INEN 2314. Quito: INEN.
- Instituto Ecuatoriano de Normalización – INEN. (2015). Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para personas con discapacidad visual en espacios urbanos y en edificios con acceso al público. Señalización en pisos y planos hápticos. NTE INEN 2854. Quito: INEN.
- Instituto Ecuatoriano de Normalización – INEN. (2015). Accesibilidad de las personas al medio físico. Vados y rebajes de cordón. NTE INEN 2855. Quito: INEN.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great american cities*. Nueva York.
- León, S. (1998). *Conceptos sobre espacio público, gestión de proyectos y lógica social: reflexiones sobre la experiencia chilena*. Santiago de Chile.
- Mariana, E. C., Arturo, H. M., & Rubén, G. M. (2013). Modelo de accesibilidad peatonal (MAP). *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 21-30.
- Martínez, E. M., Ciriquián, P. M., & Moure, M. V. (2013). Claves para proyectar espacios públicos confortables. *Indicador del confort en el espacio público. Equipamientos y servicio municipales*, 66-76.
- Peña, P. C., Arrué, J. J., & Pardo, C. (2017). *Manual de Criterios de Diseño de Infraestructura Ciclo-inclusiva y Guía de Circulación del Ciclista*. Lima.
- Rueda, S. (2004). *Habitabilidad y calidad de vida*. Madrid. *Cuadernos de Investigación Urbanística*, 42.
- Simonetti, A. B., Weber, P. P., & Fernández, P. S. (2010). *Manual de accesibilidad universal*. Santiago de Chile.

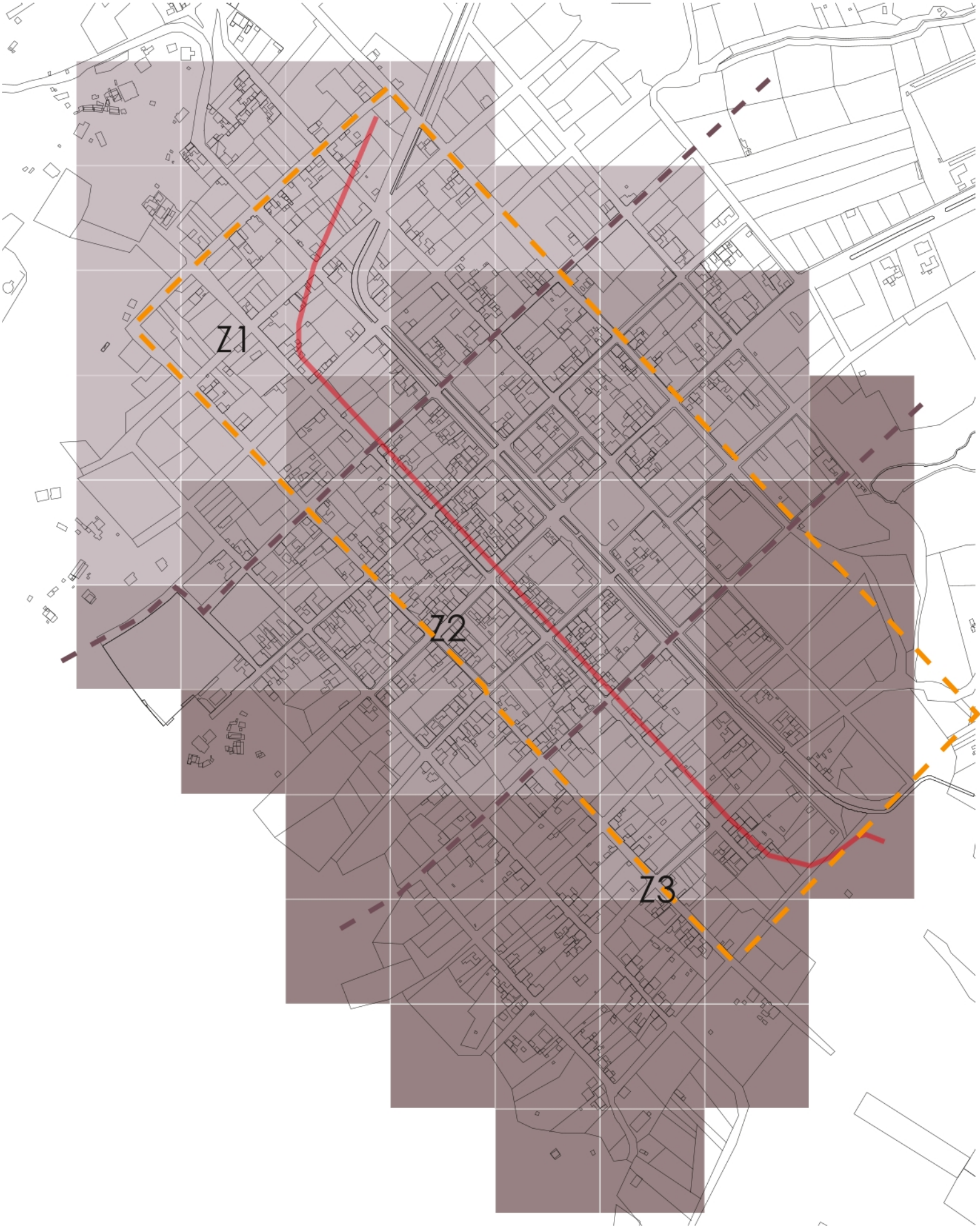
14. ANEXOS

Anexo 1.

Densidad Poblacional -
Micro.

 Franja de estudio
 Av. Cristobal Colón

 >80,01 hab/ha
 70,01 - 72,00 hab/ha
 < 70,00 hab/ha

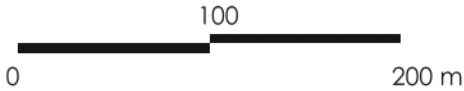


Anexo 2.
Dotación de Equipamientos -
Macro.



SIMBOLOGÍA

- EDUCATIVO.
- RECREATIVO.
- ADMINISTRATIVO.
- SALUD.
- SERVICIOS.
- FUNERARIO.
- RELIGIOSO.
- FRANJA DE ESTUDIO

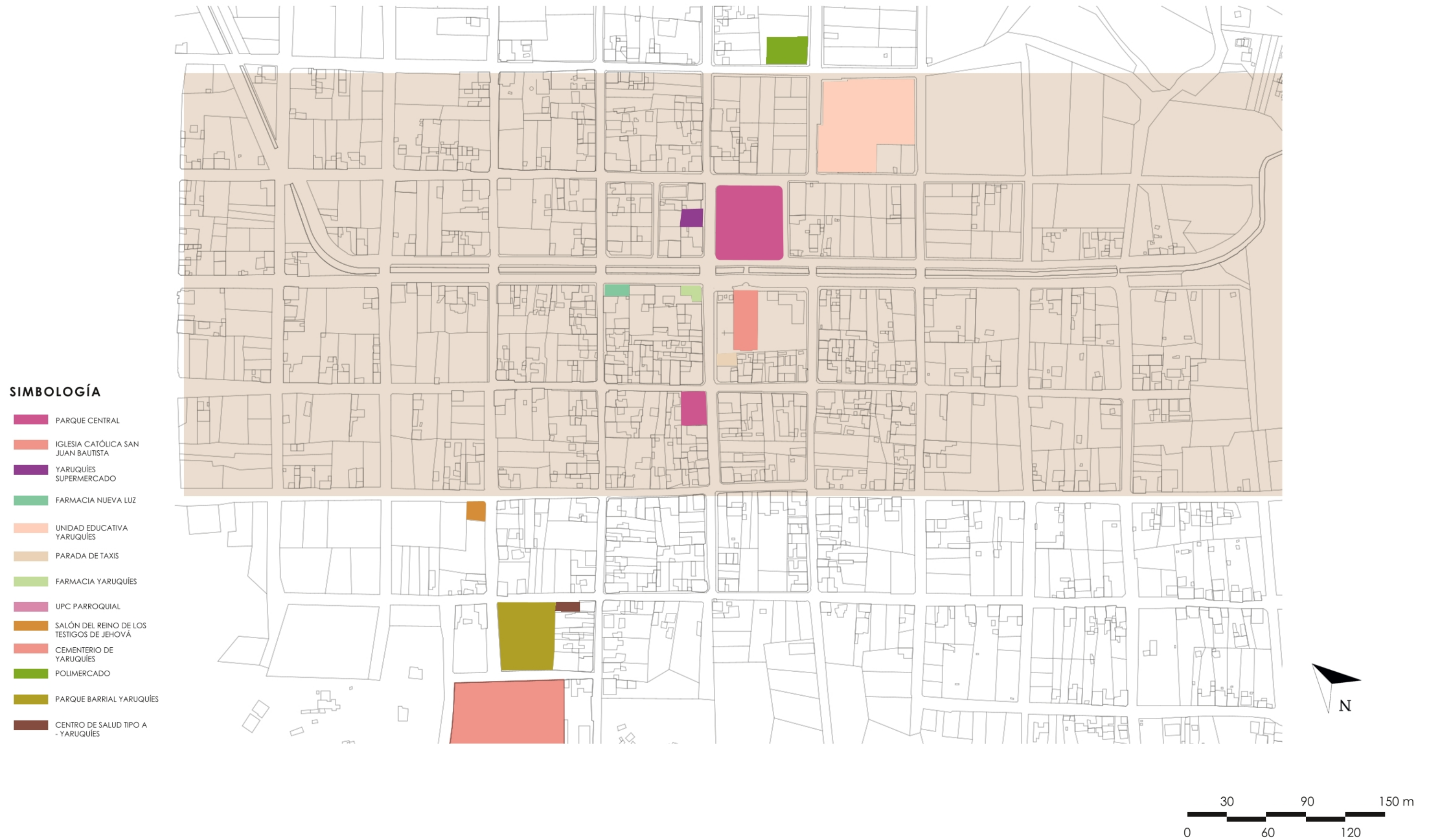


Anexo 3.
Equipamientos.

Equipamientos Primera Línea.					
# Equipamiento	Tipo de Equipamiento	Equipamiento	Categoría	Población Local	Población Ideal
1	Salud	Subcentro de Salud Tipo A.	Zonal	50 hab. x día.	2.000 a 10.000 hab.
2	Educativo	U.E. Yaruquies	Zonal	1.500 estud.	2.600 estudiantes.
3	Recreativo	Estadio Yaruquies	Zonal	1.000 usuarios.	2.100 usuarios.
4	Recreativo	Parque Barrial	Barrial	15 hab. x día.	60 hab. x día.
5	Servicios	Polimercado	Zonal	800 usuarios.	2.000 usuarios.
6	Servicios	Parque Central	Zonal	1.500 usuarios.	4.800 usuarios.



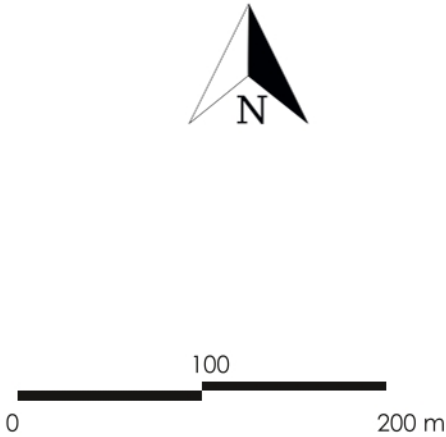
Dotación de Equipamientos - Micro.



Anexo 5.
Usos de Suelo -
Macro.

SIMBOLOGÍA

- RESIDENCIAL
- COMERCIAL
- ÁREA AGRÍCOLA URBANA
- ÁREA VERDE
- SERVICIOS
- FRANJA DE ESTUDIO



Anexo 6.

Usos de Suelo -

Micro.

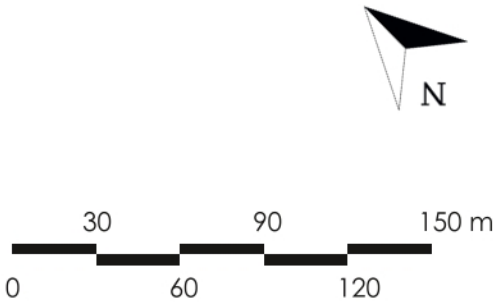
SIMBOLOGÍA.

- SECTOR PRIMARIO.
- INVERNADERO.
 - SUELO URBANO AGRÍCOLA.

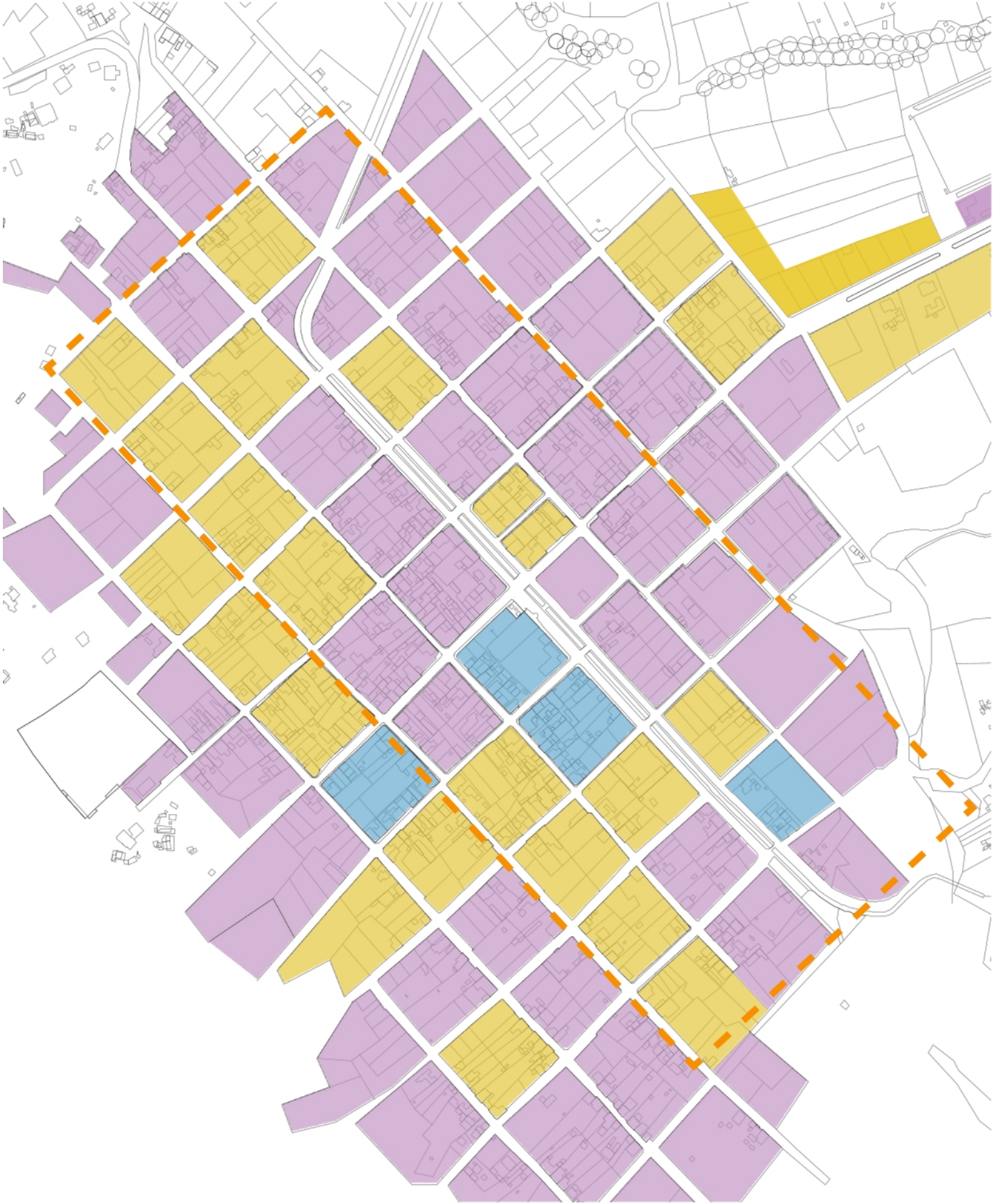
- SECTOR SECUNDARIO.
- INDUSTRIAL.
- TALLER DE SASTRERÍA.
 - PANADERÍA.
 - MOBILIARIA.
 - DISTRIBUIDOR Y VENTA DE CARTONES.

- SECTOR TERCIARIO.
- ARTESANAL.
- TIENDA DE ABASTOS.
 - PELUQUERÍA.
 - LICORERÍA.
 - CARNICERÍA.
 - INTERNET.
 - TIENDA DE BALANCEADOS.
 - SPA.
 - RÓTULOS.
 - DULCERÍA.
 - BAZAR.
 - FERRETERÍA.
 - FRUTERÍA.
 - FARMACIA.
 - RESTAURANTES.
 - CANCHAS DE VOLEY.
 - ÁREAS ABANDONADAS.
 - PARQUES.
 - ACUERDO MINISTERIAL.
 - BAR RESTAURANTE.
 - PRODUCTOS AGRÍCOLAS.
 - SUPERMERCADO.
 - ODONTOLOGÍA.
 - ESTUDIO JURÍDICO.
 - COMPANÍA DE TAXIS.
 - GIMNASIO.
 - VIVIENDAS.

- EQUIPAMIENTO.
- IGLESIA - TESTIGOS DE JEHOVÁ.
 - UPC.
 - UNIDAD EDUC. YARUQUÍES.
 - CEMENTERIO.

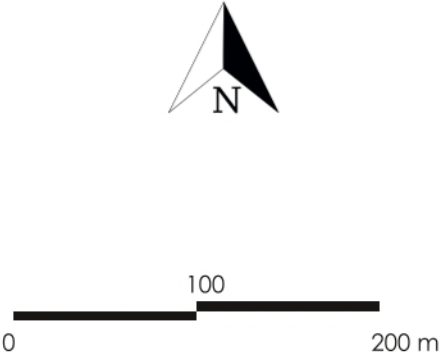


Anexo 7.
Altura de Edificaciones -
Macro.



SIMBOLOGÍA.

- CONSOLIDACIÓN ALTA (= ó >5 pisos).
- CONSOLIDACIÓN MEDIA (1-2 pisos).
- CONSOLIDACIÓN BAJA (3-4 pisos).
- FRANJA DE ESTUDIO.

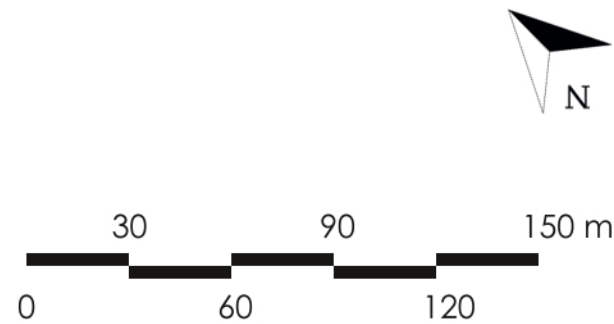


Anexo 8.
Altura de Edificaciones -
Micro.



SIMBOLOGÍA.

- 1 PISO.
- 2 PISOS.
- 3 PISOS.
- 4 PISOS.
- 7 PISOS.

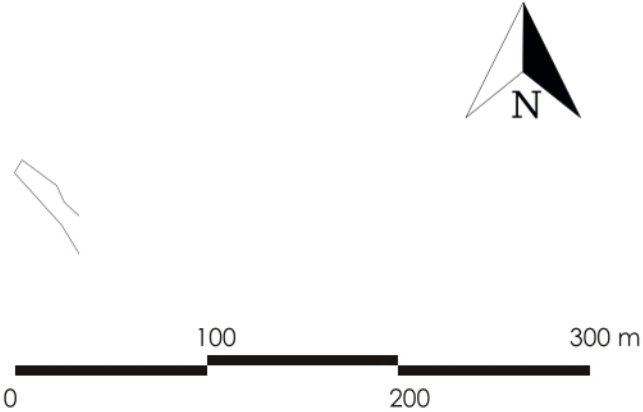
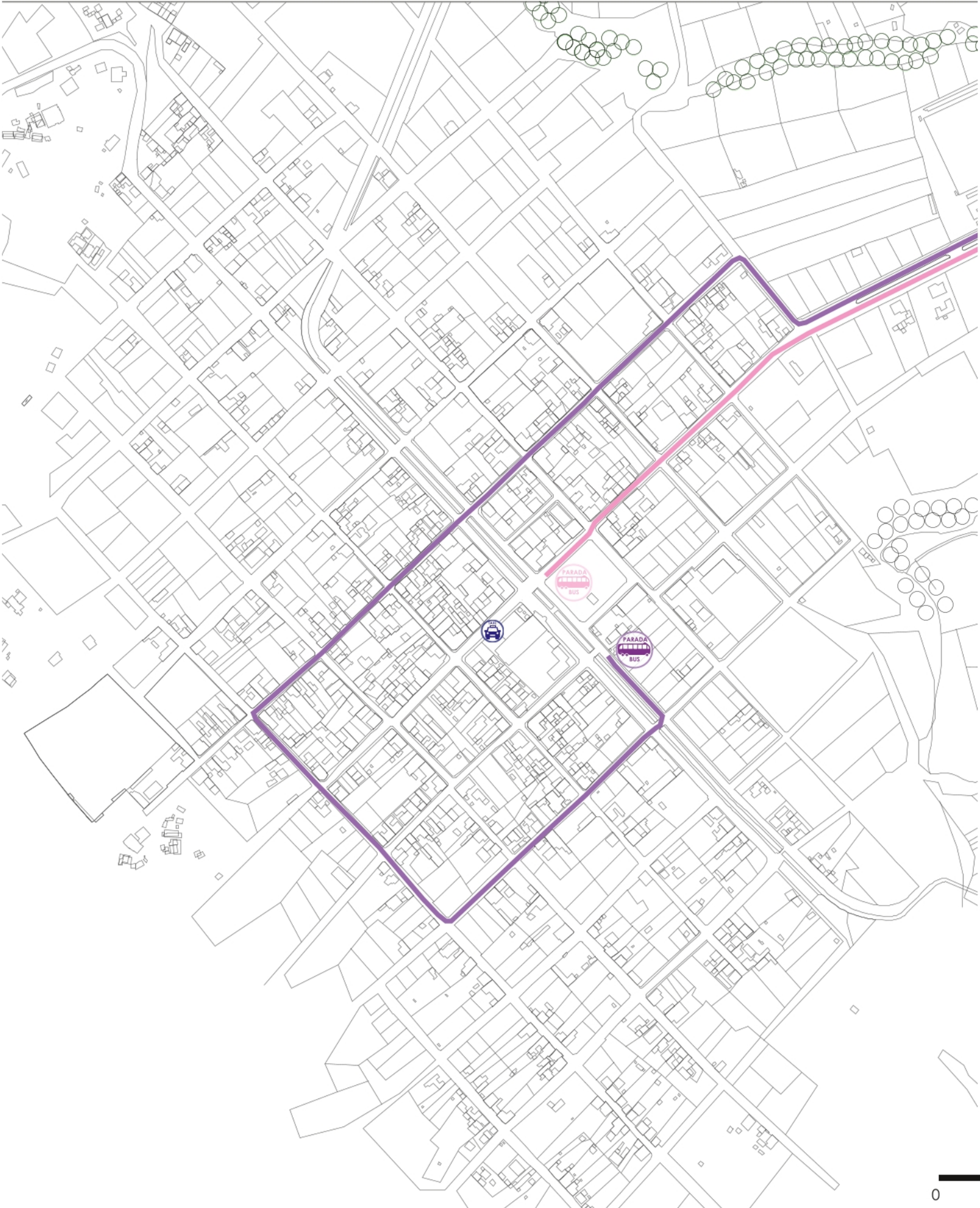


Anexo 9.
Acceso Vial y Transporte
público - Macro.

SIMBOLOGÍA

-  Punto de Llegada.
-  Punto de Salida.
-  PARADA DE TAXIS

RUTA:	YARUQUÍES - LAS ABRAS
-------	-----------------------

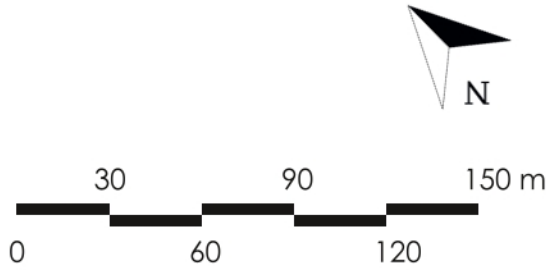
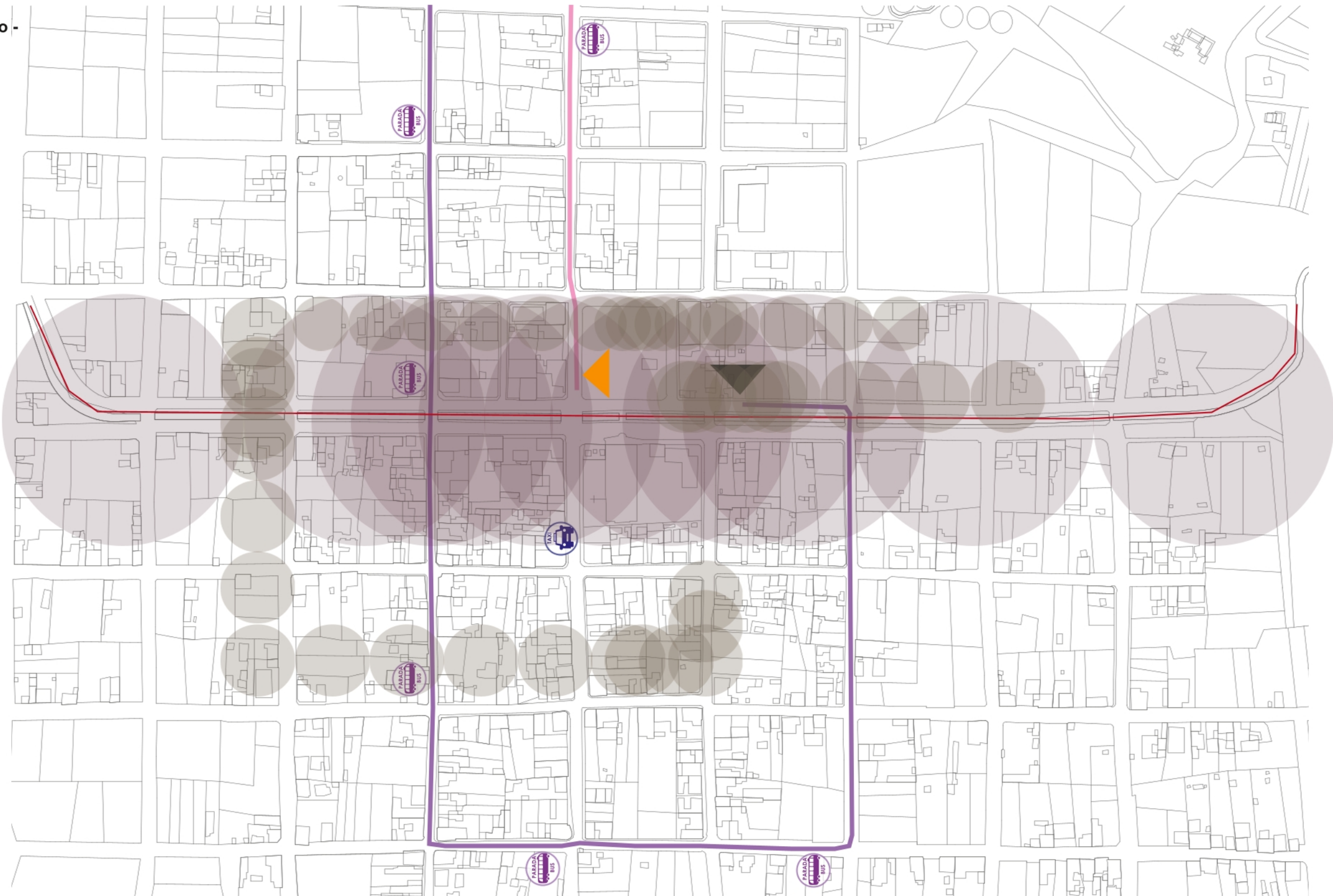


Anexo 10.

Acceso al Transporte público -
Micro.

SIMBOLOGÍA

- Av. Cristobal Colón
- RECORRIDO DE LA LÍNEA 8
Las Abras - Yaruquies
- RECORRIDO DE LA LÍNEA 8
Yaruquies - Las Abras
- PARADA DE BUS
- Salida de Bus
- Llegada de Bus
- PARADA DE TAXIS
- Influencia vehicular en la
franja de estudio
- Influencia vehicular
con respecto a la ruta de bus

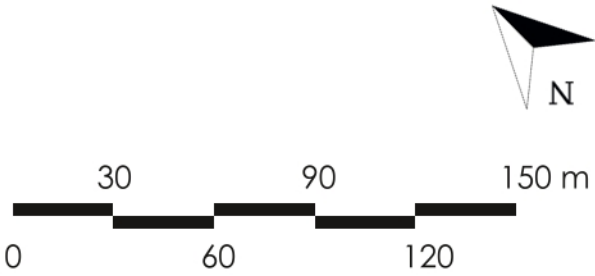


Anexo 11.
Area Verde -
Micro.

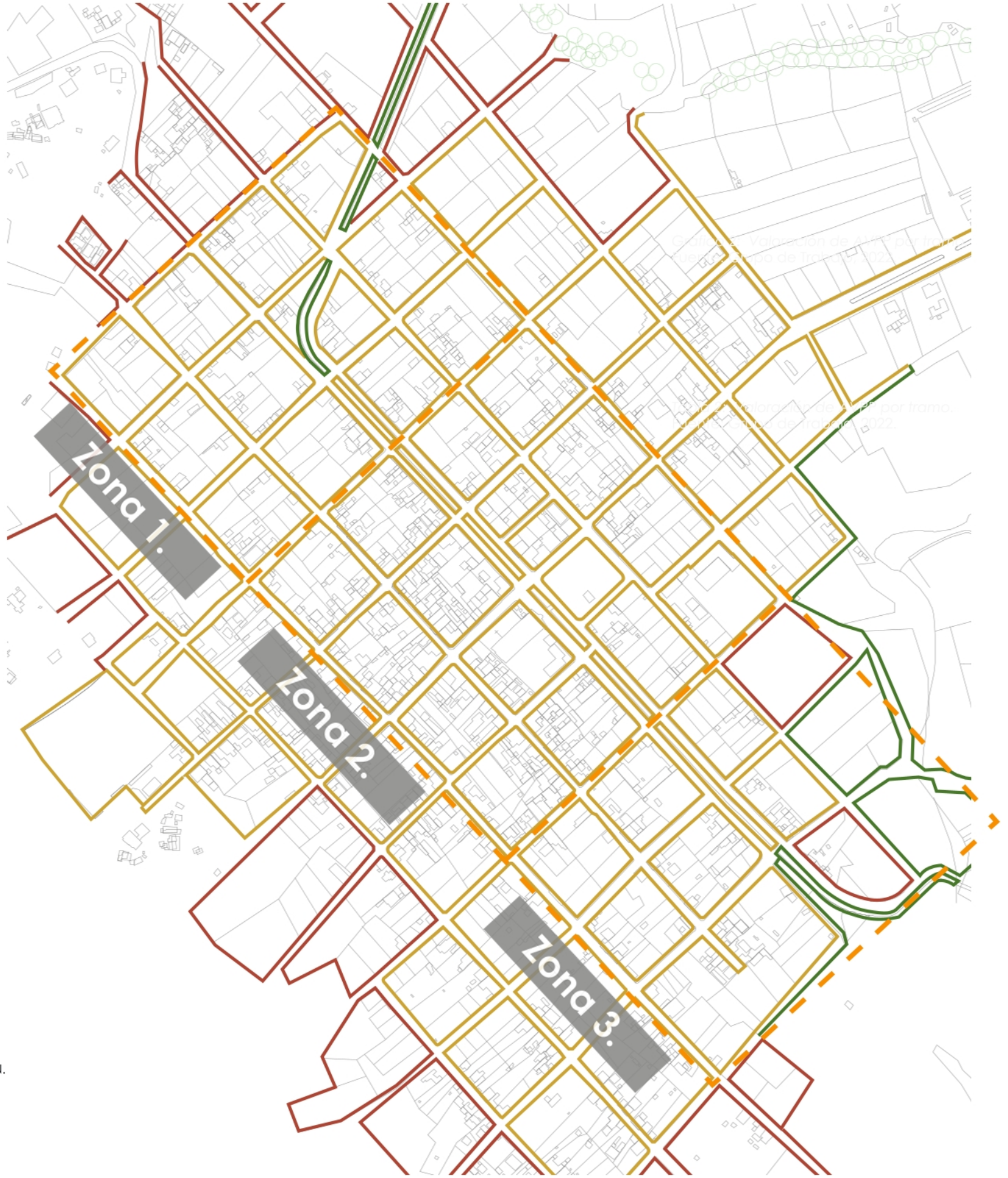


SIMBOLOGÍA

- VERDE AGRÍCOLA URBANO
- VERDE - INVERNADEROS
- VERDE ABANDONADO
- VERDE PÚBLICO
- CANCHAS PRIVADAS
- CANAL DE RIEGO



Anexo 12.
Accesibilidad y Reparto al
Viario Público Peatonal -
Macro.



SIMBOLOGÍA

- ACERA DE HORMIGÓN.
- SOLO BORDILLOS DE HORMIGÓN.
- SIN ACERA.
- FRANJA DE ESTUDIO

Anexo 13.

Accesibilidad y Reparto al

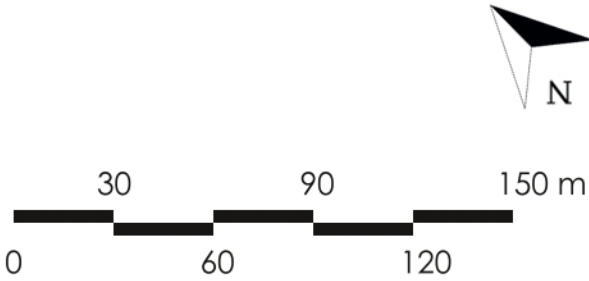
Viario Público Peatonal -

Micro.

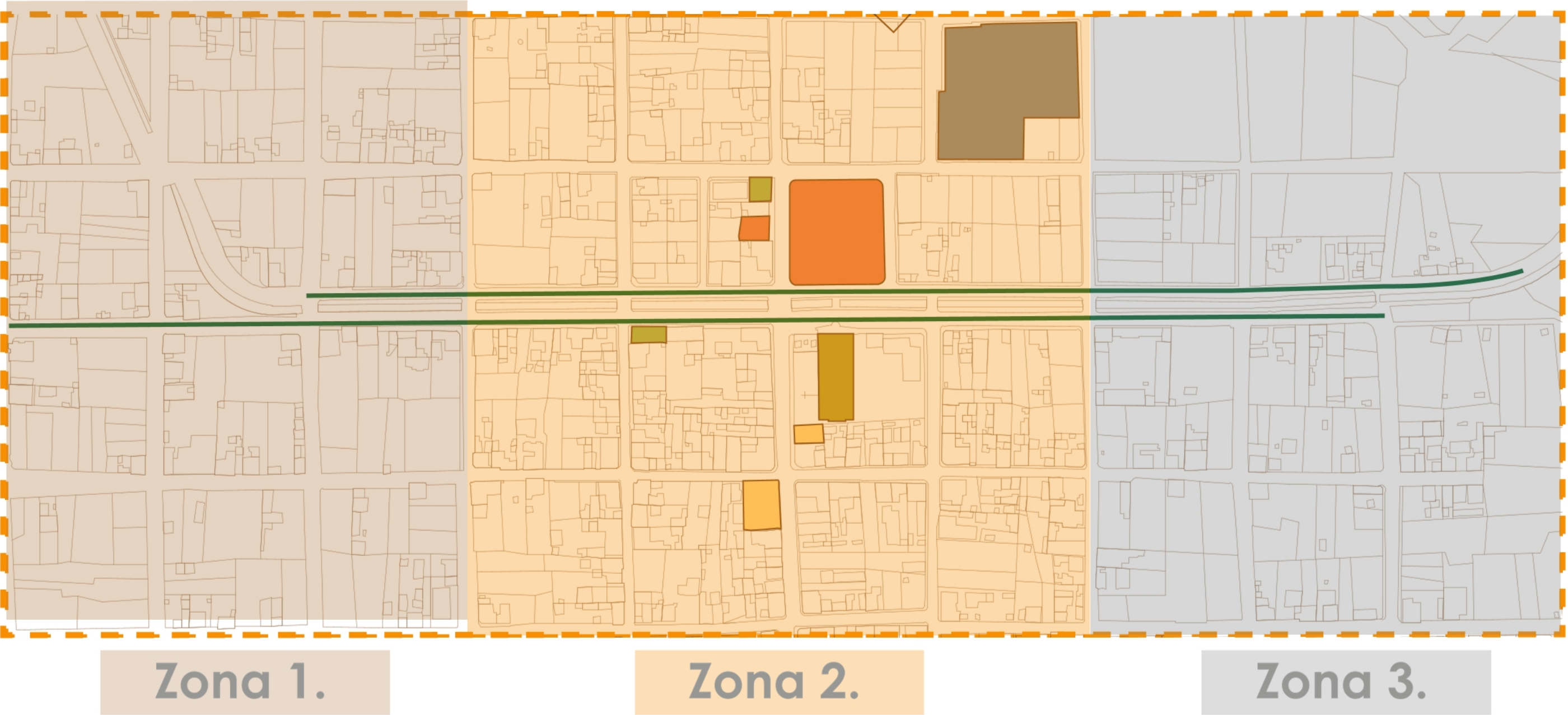


SIMBOLOGÍA

- ÓPTIMO
- ACEPTABLE
- MEDIO
- DEFICIENTE
- PERJUDICIAL

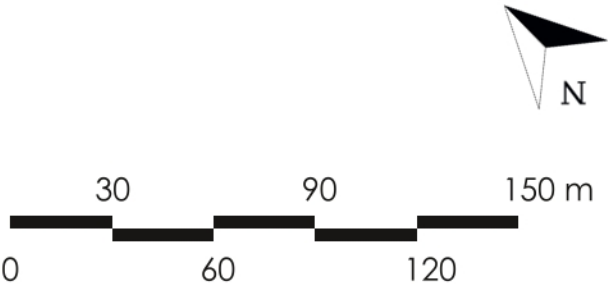


Anexo 14.
Selección de Zonas.



SIMBOLOGÍA

- | | | | | | |
|---|-----------------|---|--------------------|---|----------------------|
|  | EDUCATIVO. |  | SALUD. |  | AV. CRISTÓBAL COLÓN. |
|  | SERVICIOS. |  | RELIGIOSO. | | |
|  | ADMINISTRATIVO. |  | FRANJA DE ESTUDIO. | | |

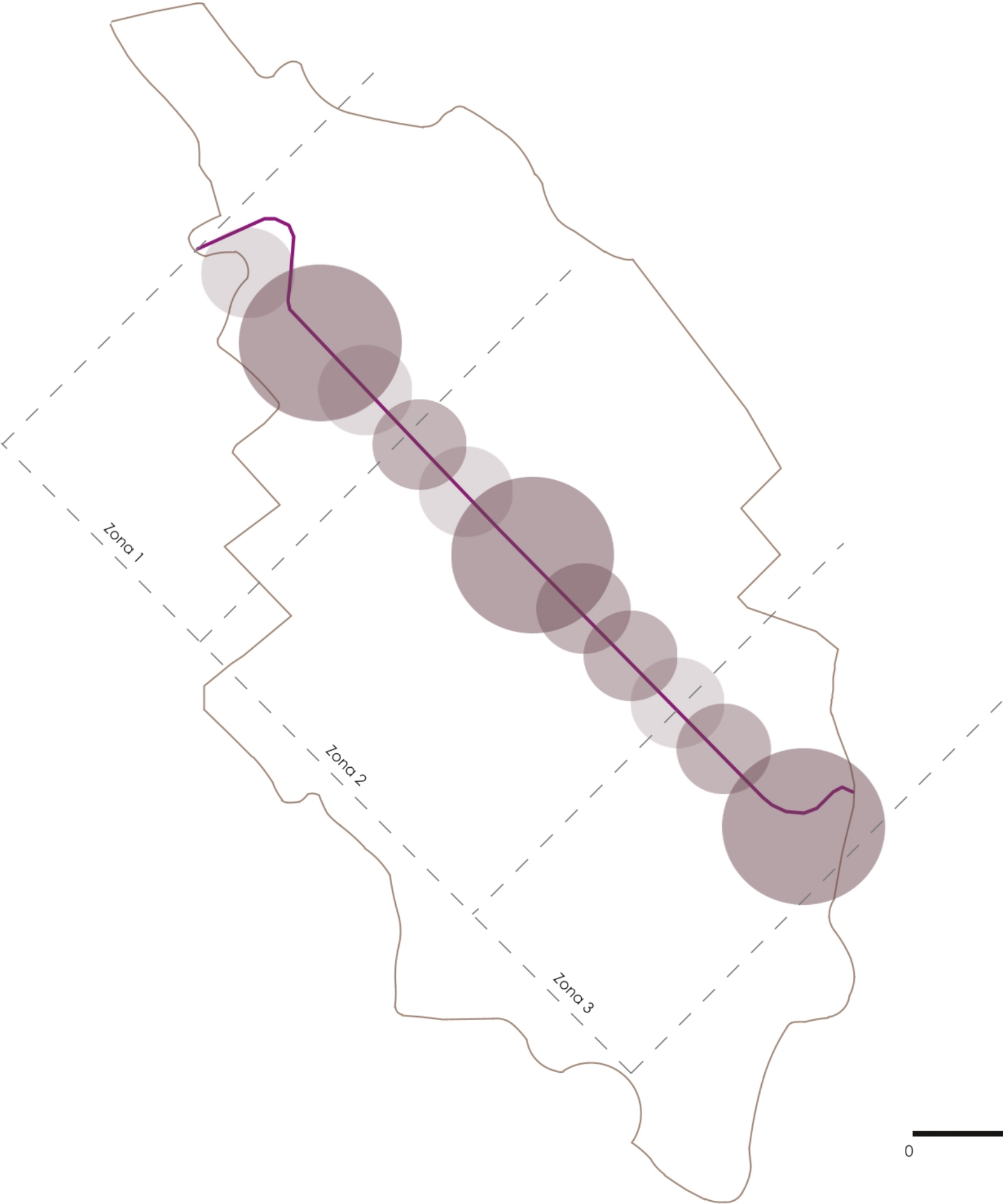


Anexo 15.
Problemática Físico-Espacial
del Corredor.

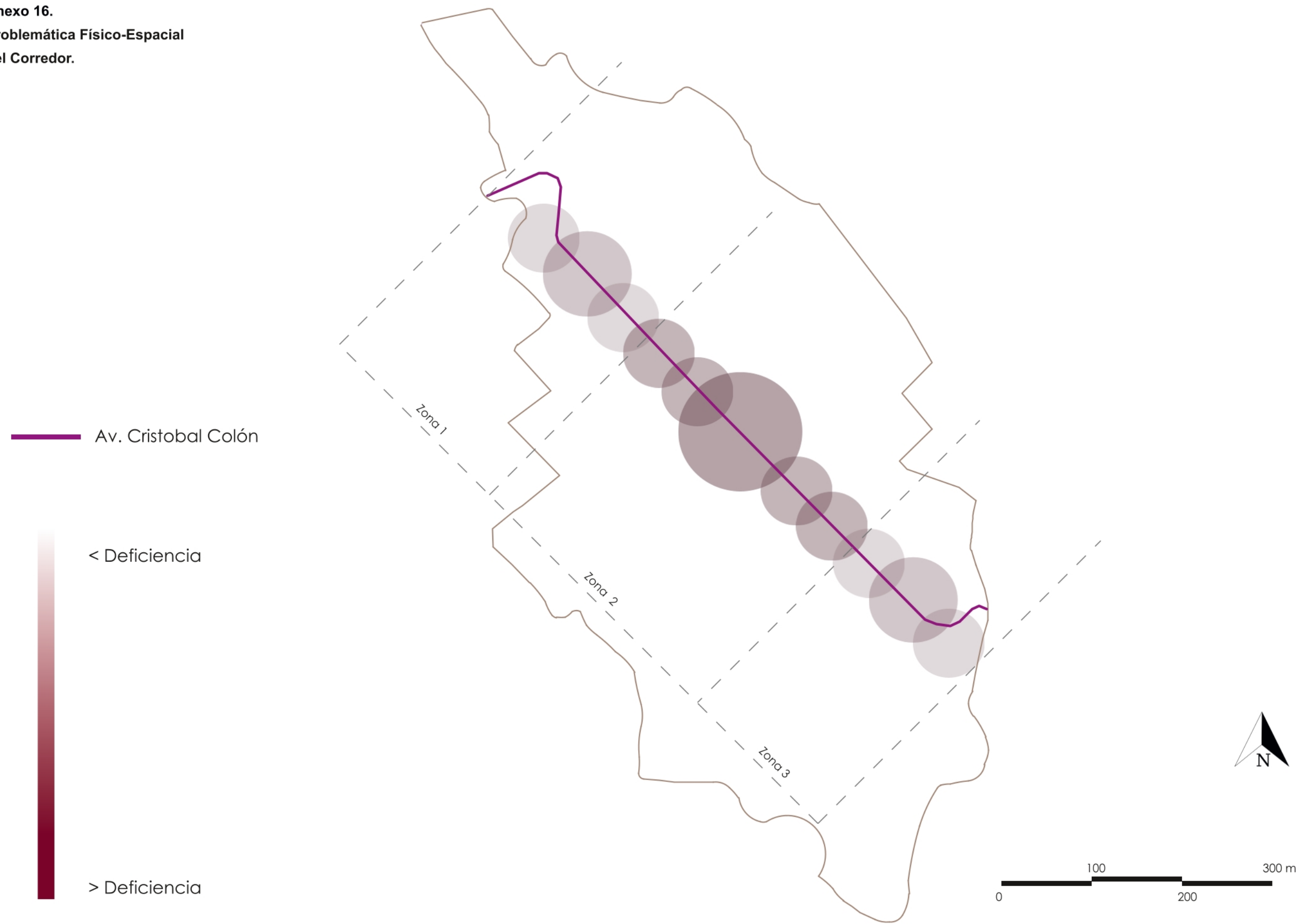
Av. Cristobal Colón

< Deficiencia

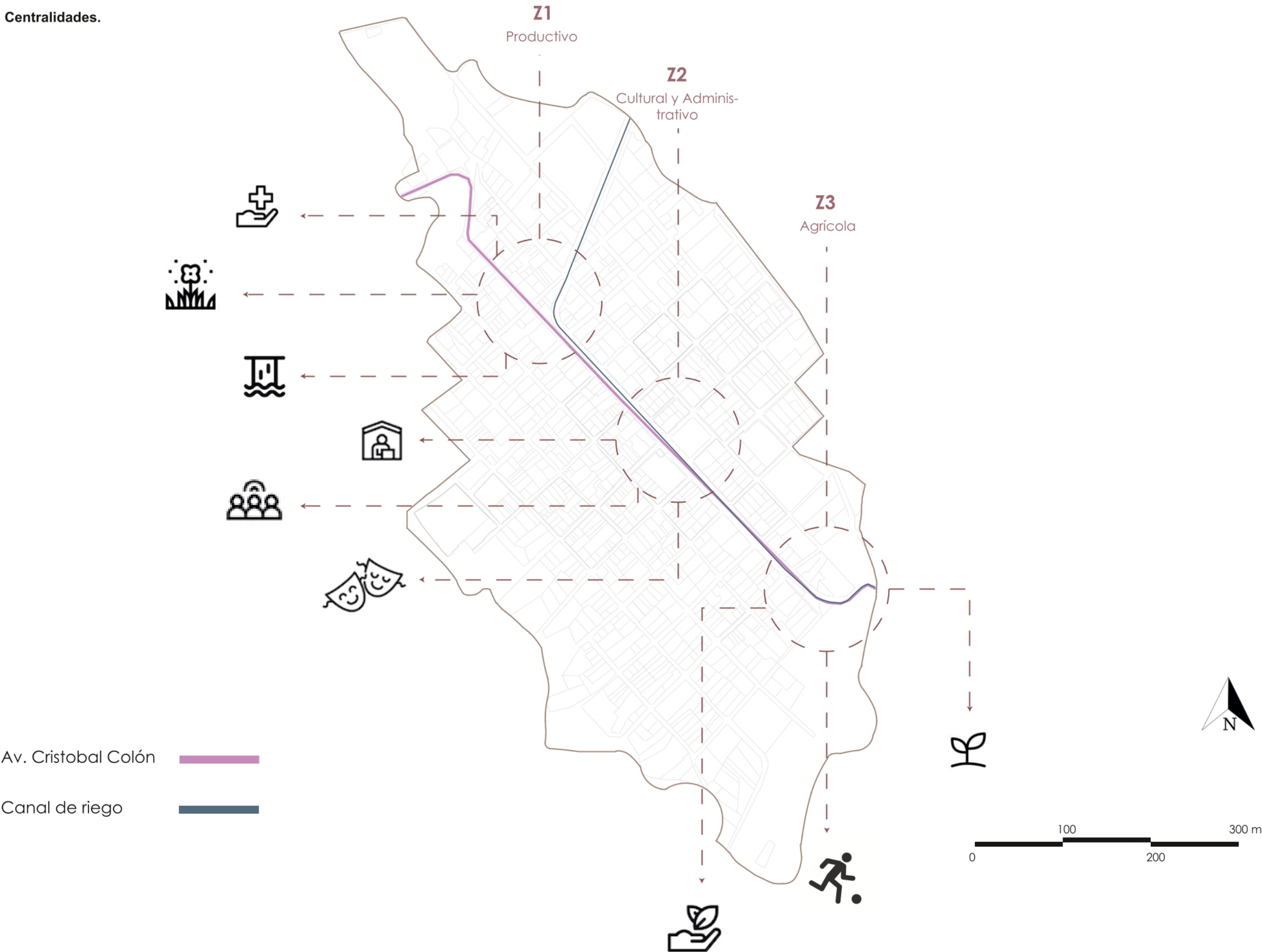
> Deficiencia



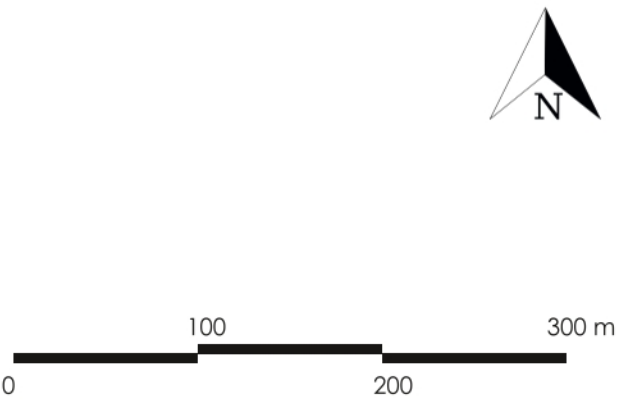
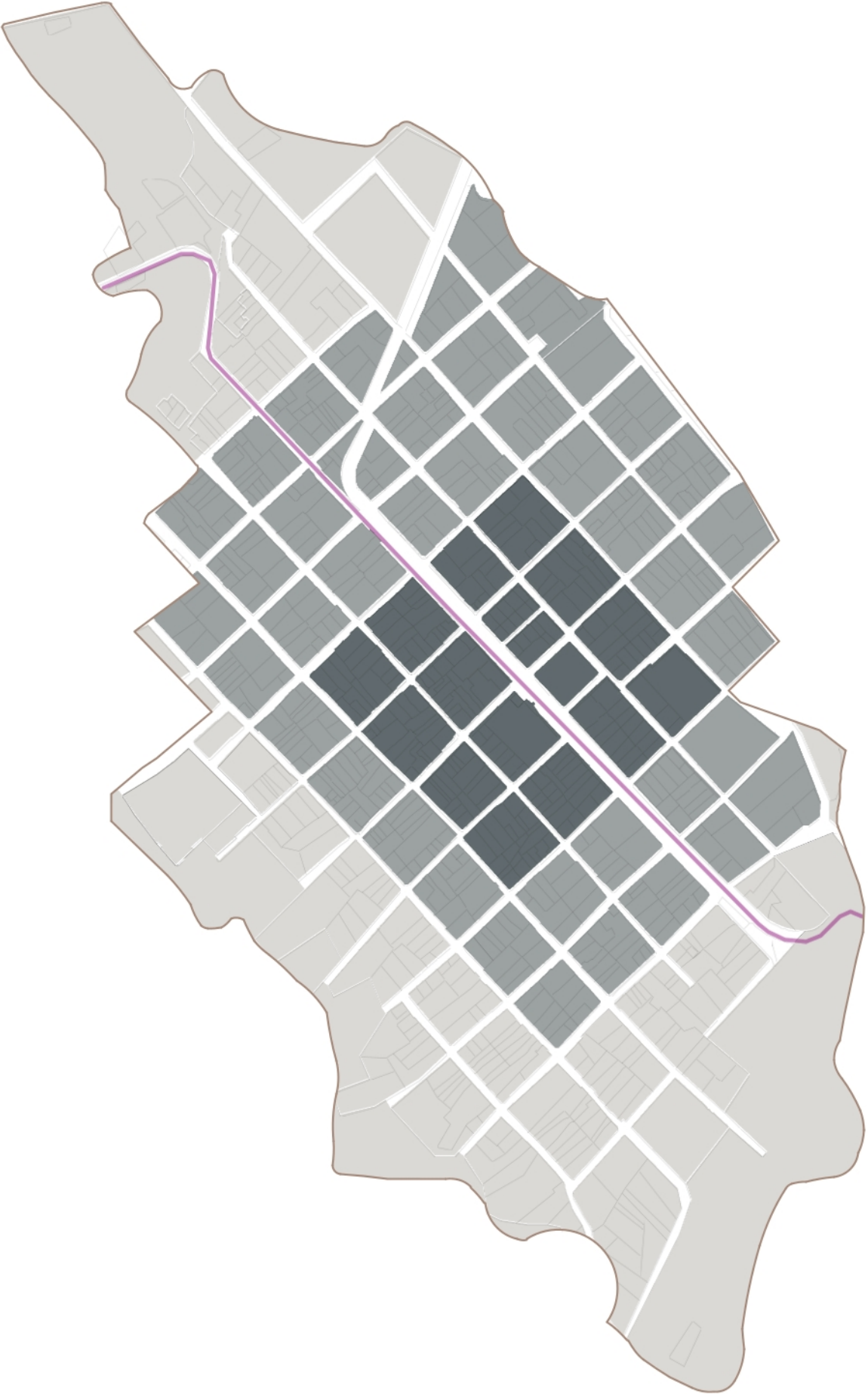
Anexo 16.
Problemática Físico-Espacial
del Corredor.



Anexo 17.
Nuevas Centralidades.



Anexo 18.
Diversificación de usos y
densidad.



Anexo 19.

Movilidad Sostenible - Red de movilidad.

-  Red Secundaria
-  Eje Principal Este - Oeste
-  Eje Principal Norte - Sur

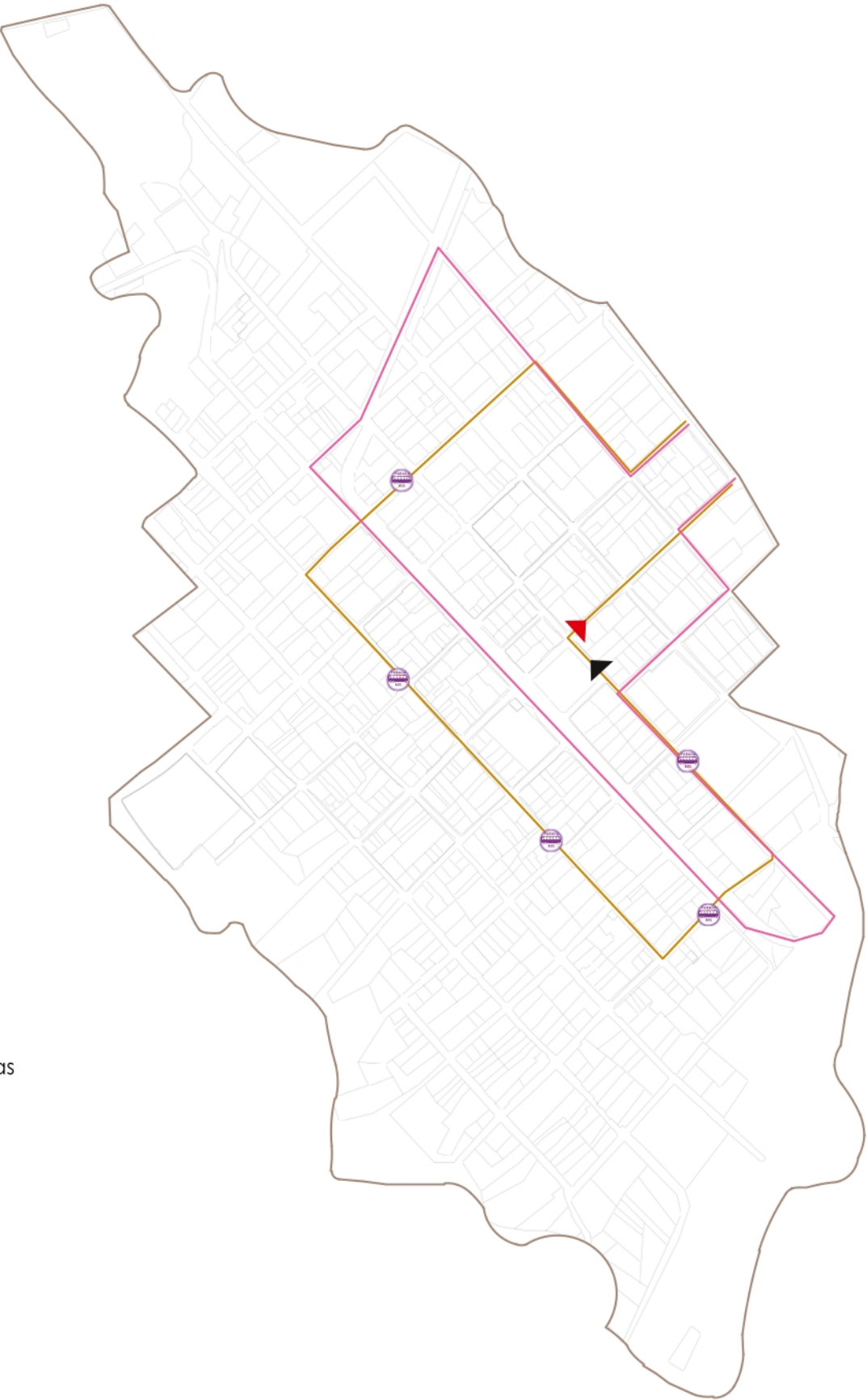


Anexo 20.

Movilidad Sostenible - Red de
movilidad.

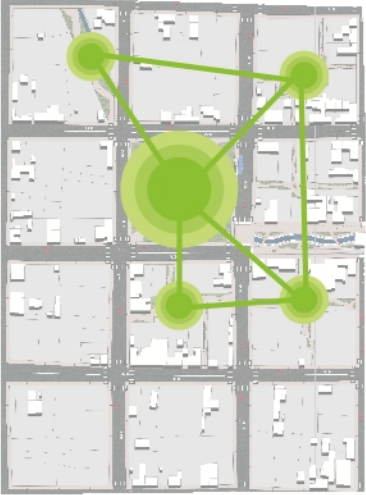
SIMBOLOGÍA

-  Ciclovía
-  RECORRIDO DE LA LÍNEA 8
Las Abras/Yaruquies - Yaruquies/Las Abras
-  PARADA DE BUS
-  Salida de Bus
-  Llegada de Bus

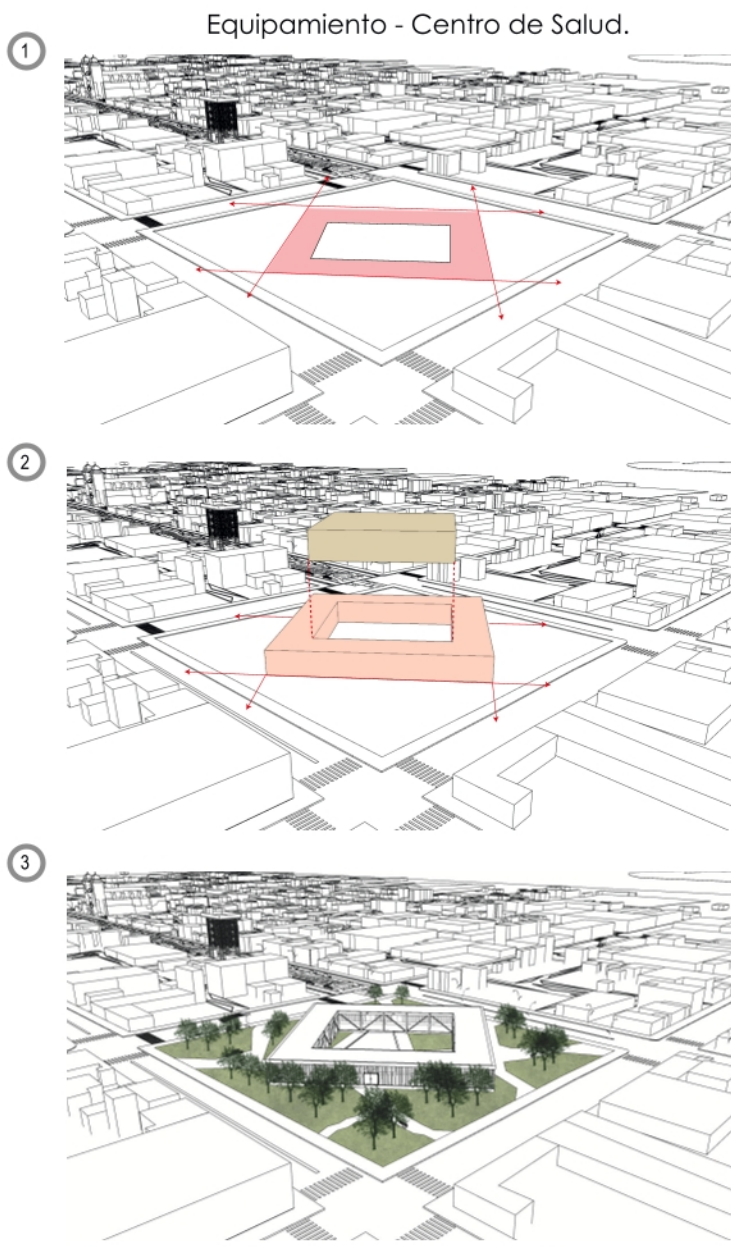
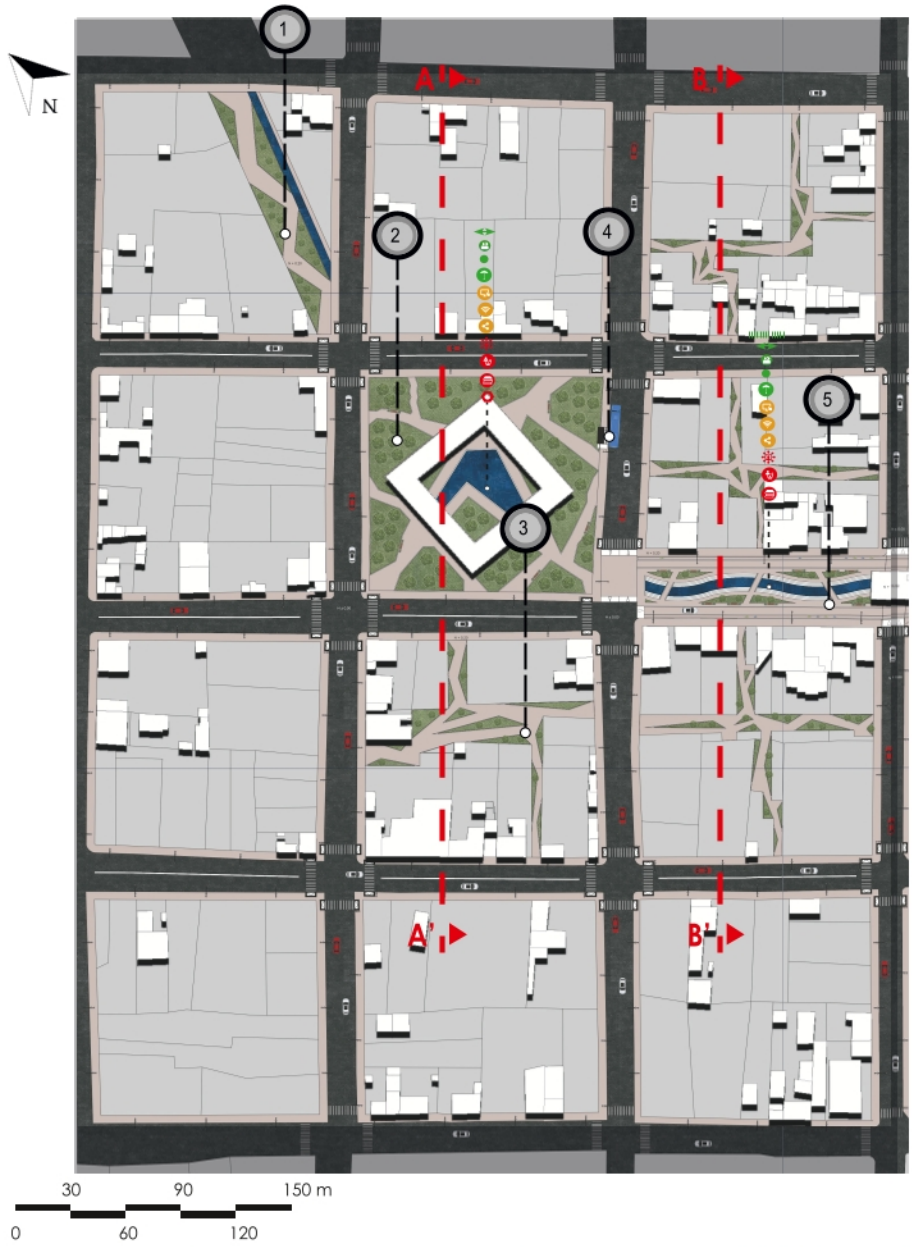
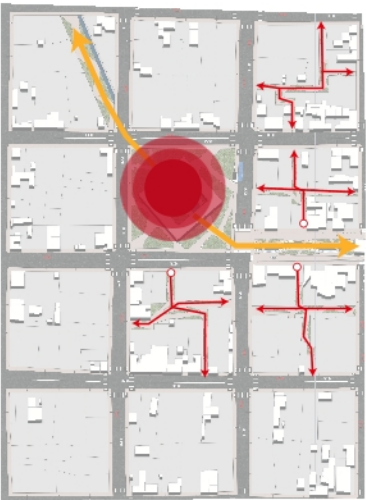


Anexo 21.
Estrategias Urbanas - Zona 1.

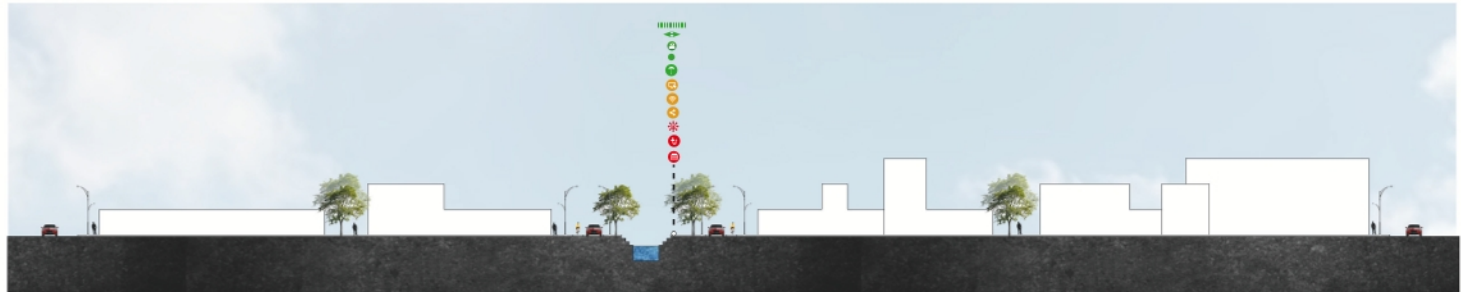
Implementación y Recuperación del Verde Urbano - Recorridos Potenciales con Pausas Naturales.



Accesibilidad de Nuevos Espacios y Formación de Nuevas Actividades y Servicios.



- Nomenclatura:
- ① Rehabilitación de Elemento Natural de Agua.
 - ② Implementación de Áreas verdes en espacio público.
 - ③ Apertura de Intersticios - Áreas Verdes.
 - ④ Paradas de Buses en Zonas Estratégicas.
 - ⑤ Implementación de un sistema de Ciclovías.
- | | |
|---------------------------------------|------------------------|
| Información. | Nodos de Actividad. |
| Interacción Social. | Edificio destacado. |
| Servicios Digitales. | Espacios Lúdicos. |
| Vegetación Existentes. | Espacios de Encuentro. |
| Corredor Verde. | |
| Conexión con el Proyecto a potenciar. | |
| Vistas a Poner en Valor. | |
| Espacio Sombreado. | |



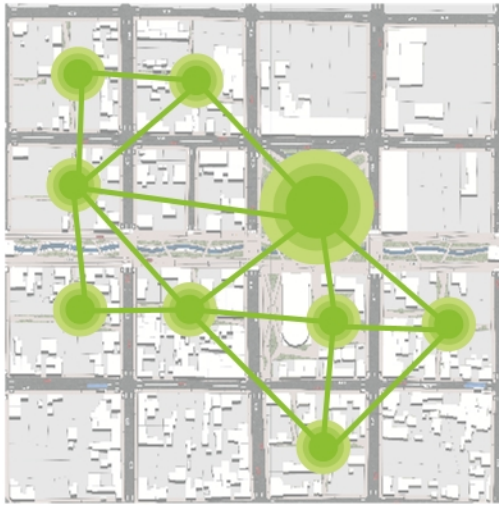
CORTE B - B'.



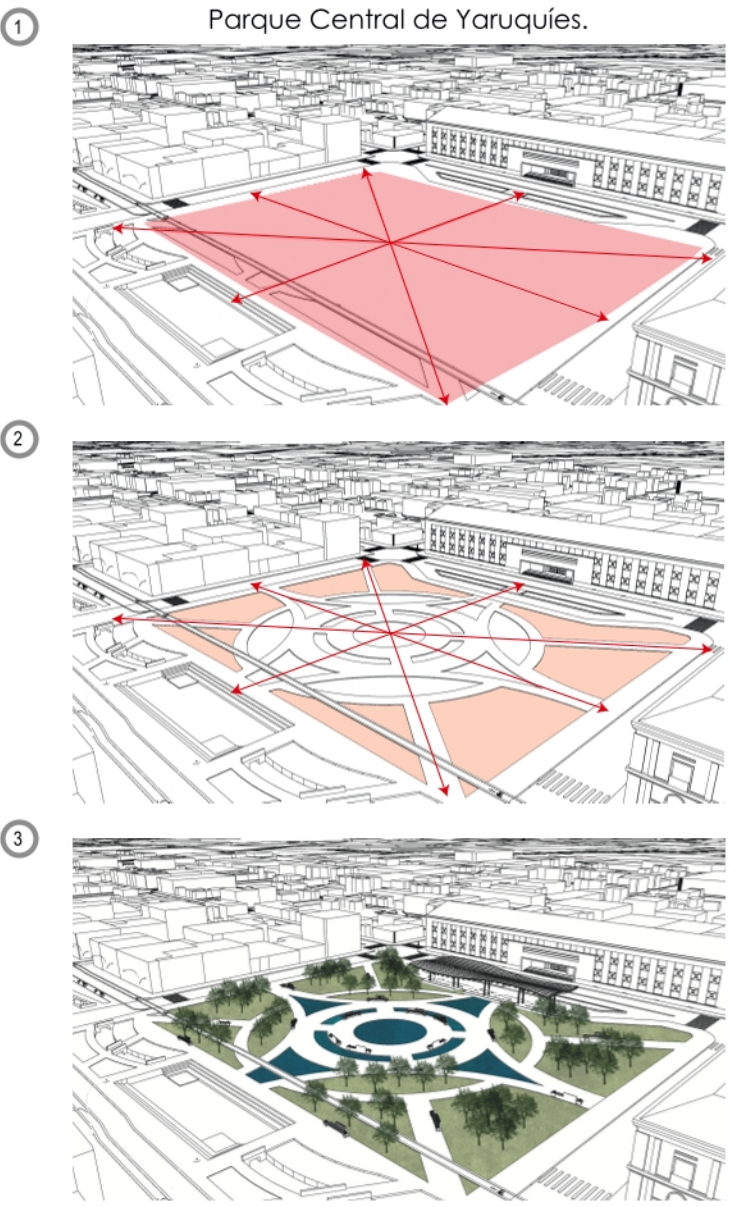
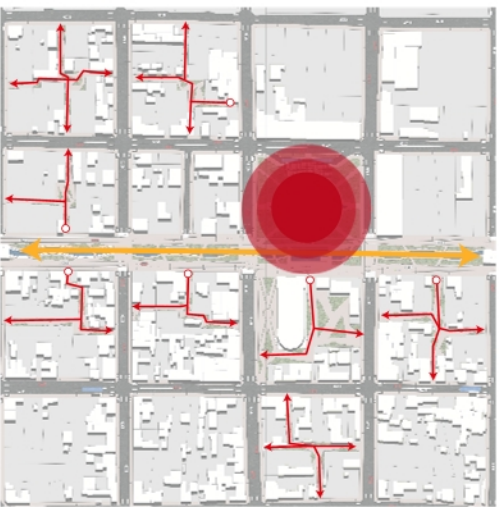
CORTE A - A'.

Anexo 22.
Estrategias Urbanas - Zona 2.

Implementación y Recuperación del Verde Urbano - Recorridos Potenciales con Pausas Naturales.



Accesibilidad de Nuevos Espacios y Formación de Nuevas Actividades y Servicios.



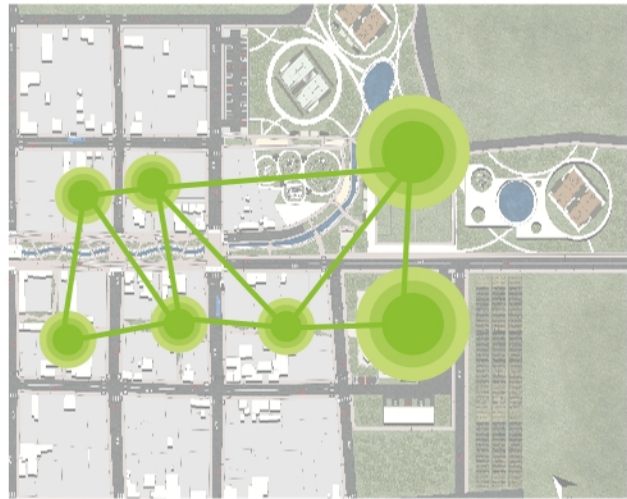
Nomenclatura:

- ① Rehabilitación de Elemento Natural de Agua.
- ② Implementación de Áreas verdes en espacio público.
- ③ Apertura de Intersticios - Áreas Verdes.
- ④ Paradas de Buses en Zonas Estratégicas.
- ⑤ Implementación de un sistema de Ciclovías.
- Información.
- Interacción Social.
- Servicios Digitales.
- Vegetación Existentes.
- Corredor Verde.
- Conexión con el Proyecto a potenciar.
- Vistas a Poner en Valor.
- Espacio Sombreado.
- Nodos de Actividad.
- Edificio destacado.
- Espacios Lúdicos.
- Espacios de Encuentro.

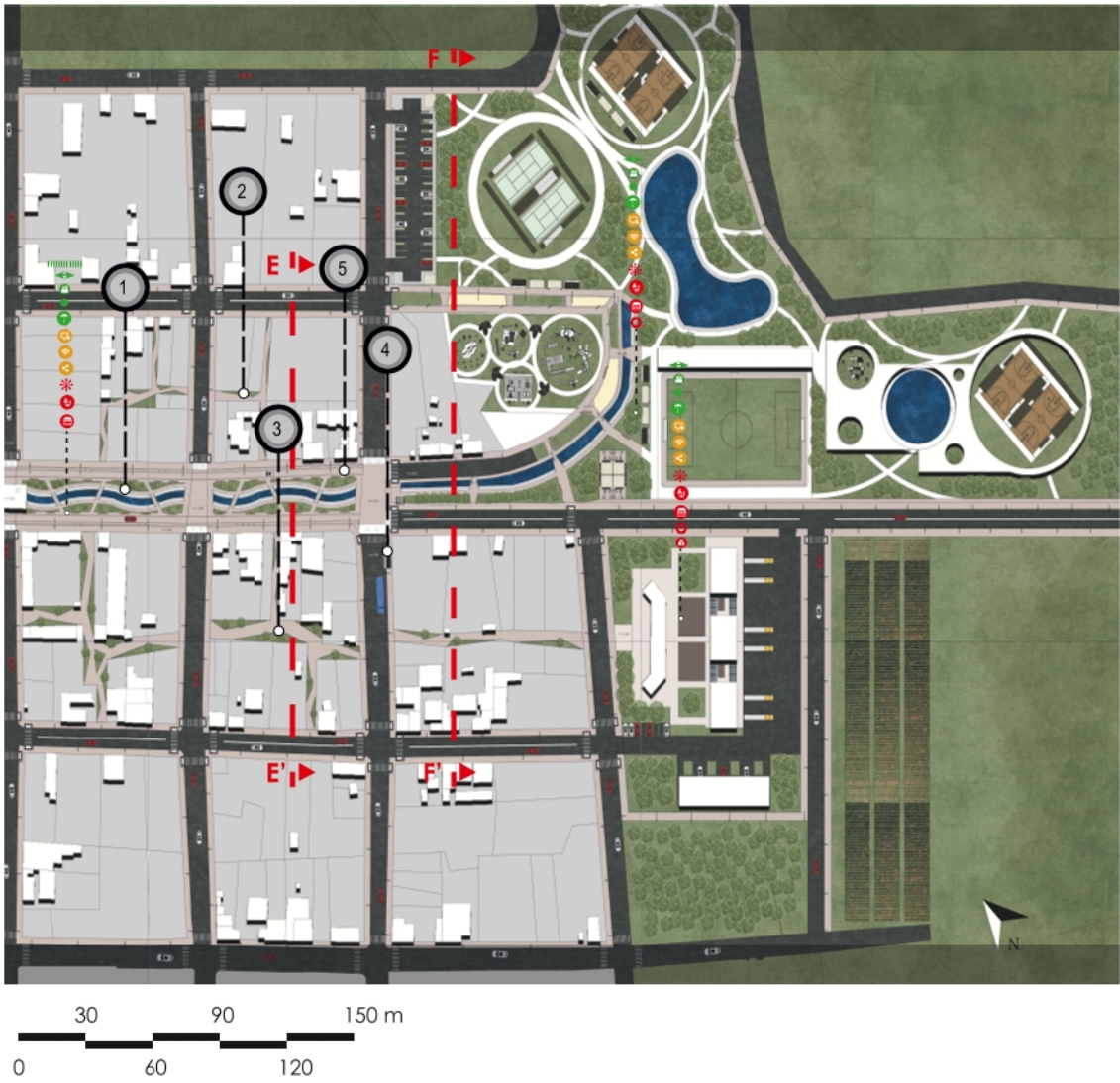
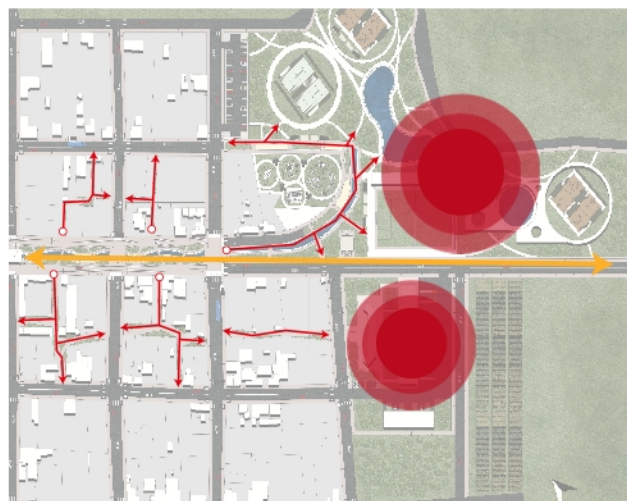


Anexo 23.
Estrategias Urbanas - Zona 3.

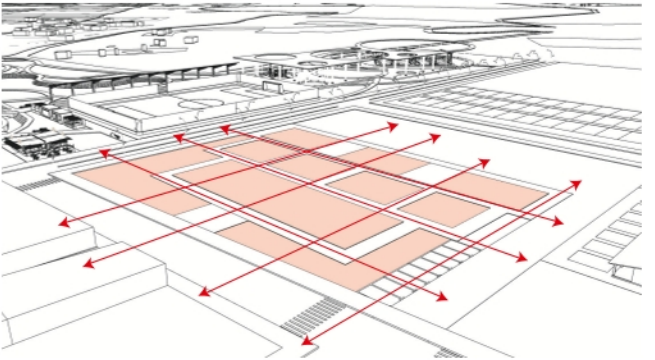
Implementación y Recuperación del Verde Urbano - Recorridos Potenciales con Pausas Naturales.



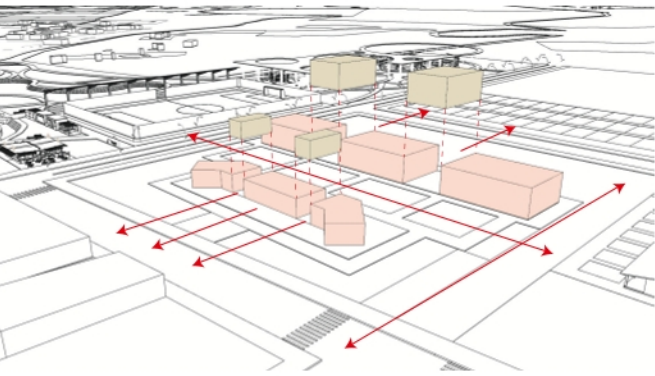
Accesibilidad de Nuevos Espacios y Formación de Nuevas Actividades y Servicios.



① Equipamiento - Centro de Acopio - Mercado.



②



③

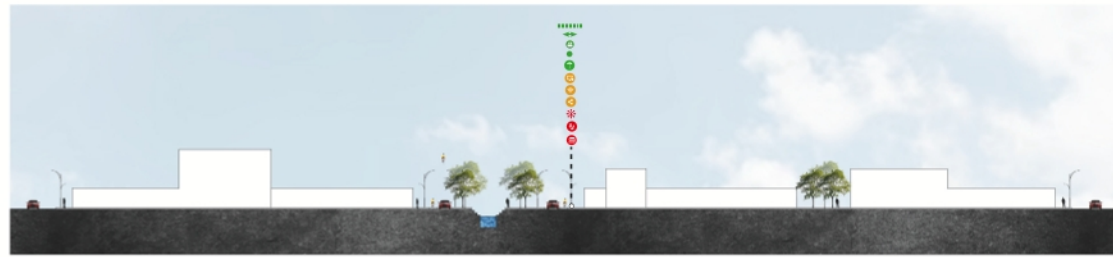


Nomenclatura:

- ① Rehabilitación de Elemento Natural de Agua.
- ② Implementación de Áreas verdes en espacio público.
- ③ Apertura de Intersticios - Áreas Verdes.
- ④ Paradas de Buses en Zonas Estratégicas.
- ⑤ Implementación de un sistema de Ciclovías.
- Información.
- Interacción Social.
- Servicios Digitales.
- Vegetación Existentes.
- Corredor Verde.
- Conexión con el Proyecto a potenciar.
- Vistas a Poner en Valor.
- Espacio Sombreado.
- Nodos de Actividad.
- Edificio destacado.
- Espacios Lúdicos.
- Espacios de Encuentro.



CORTE F - F'.



CORTE E - E'.

Anexo 24.
Estrategias Generales - Área Verde.

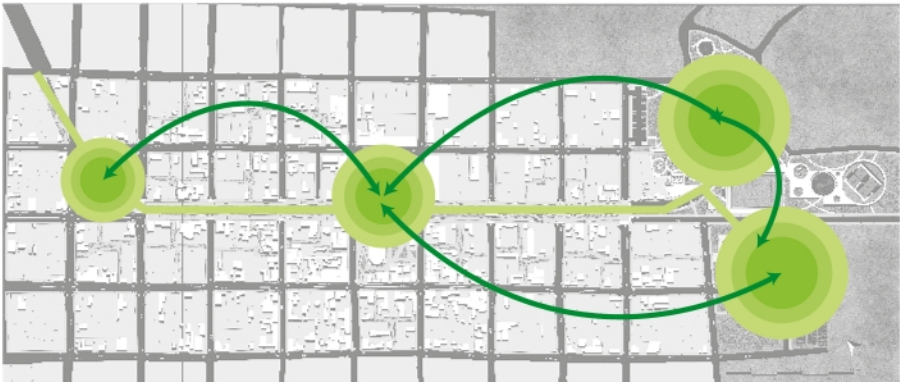
ACTUALIDAD.

Área verde: La parroquia en la actualidad cuenta con un solo espacio verde dirigido al público, lo que genera una deficiente relación entre el área verde y su exterior, podemos observar que el parque central no conecta con ningún espacio público cerca de ella y esto genera un espacio abandonado e inseguro.

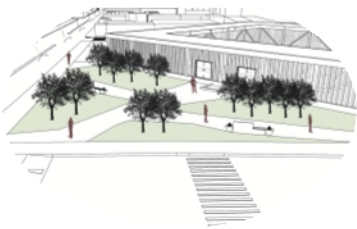


PROPUESTA.

Área verde: Con la renovación y rehabilitación de diferentes áreas verdes, la parroquia logra tener diferentes zonas de descanso y ocio, generando una conectividad entre ellas y logrando un índice verde de 7m²/hab, que equivale a un 47% del valor óptimo de 15m²/hab.



Generar zonas amplias de áreas verdes que puedan dar esa conectividad y relación con diferentes equipamientos.



Rehabilitar el parque central, manteniendo la identidad del lugar, el cual puede comunicarse con la zona histórica de la parroquia como la iglesia San Juan Bautista.

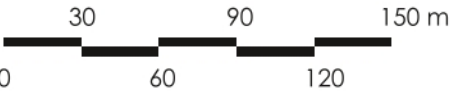


Crear zonas verdes públicas en lugares que cuenten en la actualidad con áreas verdes en abandono y mantener esa iniciativa de conservar el verde urbano.



Nomenclatura:

- Áreas verdes.
- Vegetación Existentes.
- Corredor Verde.
- Conexión con el Proyecto a potenciar.
- Vistas a Poner en Valor.



Anexo 25.
Estrategias Urbanas - Espacio Público.

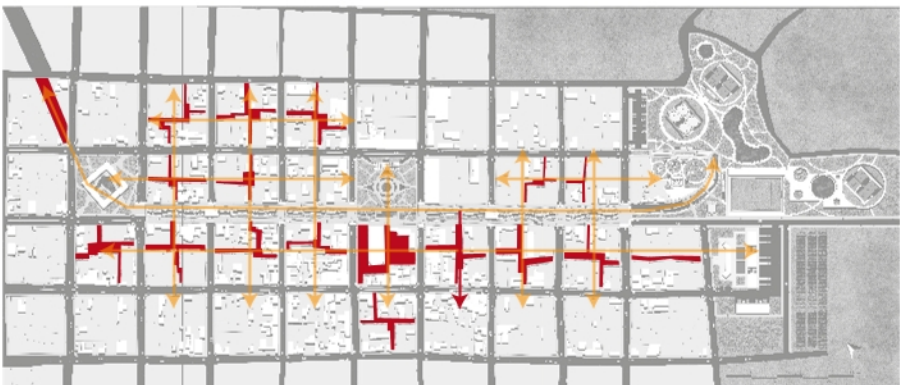
ACTUALIDAD.

Vacíos: En la actualidad se observa que la parroquia cuenta con varios vacíos urbanos que podrían ser de utilidad para reforzar el espacio público, es por ello que hemos señalado los espacios como: predios vacantes, patios interiores, pasajes y predios que son ocupados para estacionamientos y como canchas deportivas.

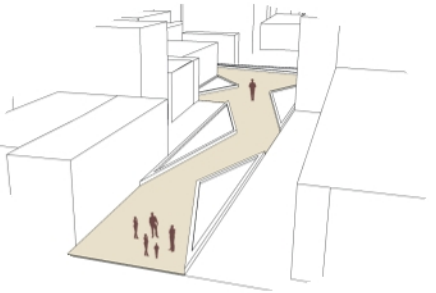


PROPUESTA.

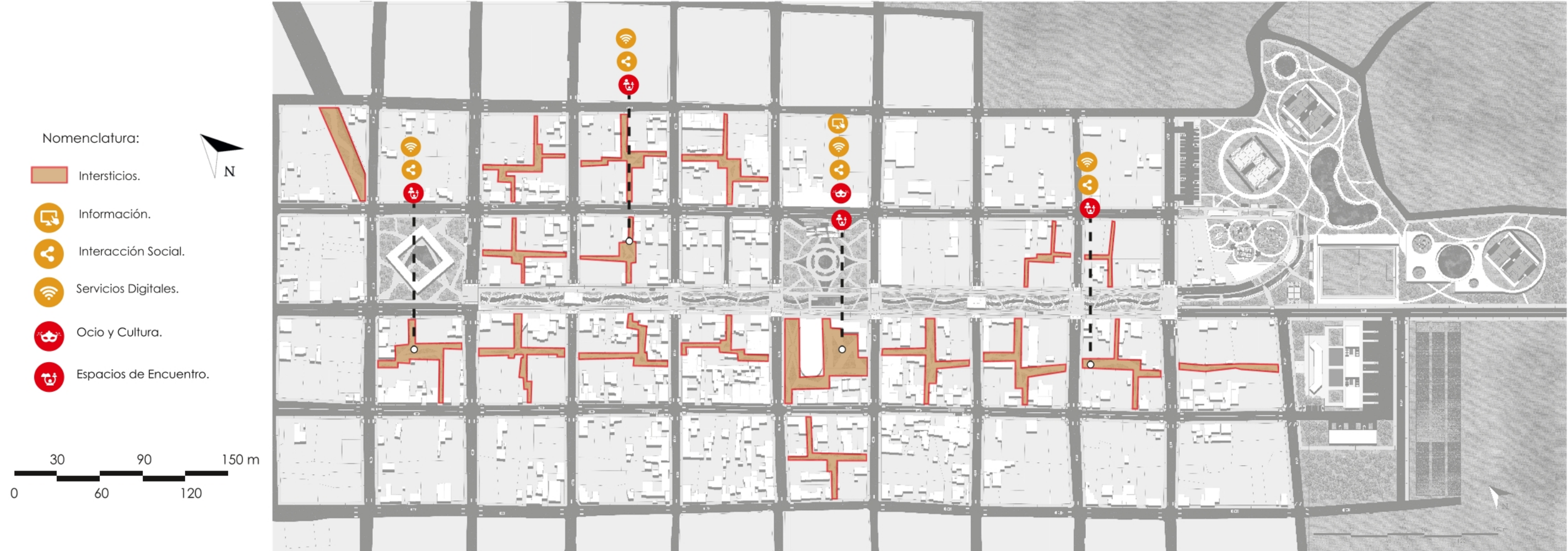
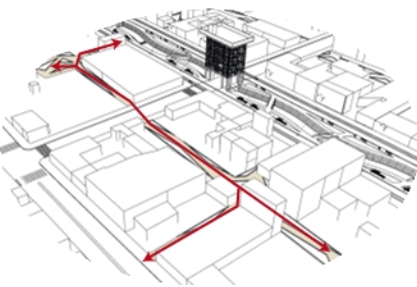
Intersticios: Conociendo los vacíos urbanos que presenta la parroquia, se escoge los vacíos que puedan servir como elementos conectores de espacios, donde logramos generar una red de conectividad a diferentes puntos estratégicos, manteniendo la idea de ciudades en 15 minutos.



Generar zonas de encuentro mediante kioscos o talleres, en donde se pueda vincular la comunidad con distintas actividades desarrolladas dentro de estos espacios recreativos.



Crear una red de conectividad que trate de enlazar a diferentes espacios o equipamientos dentro de la zona de estudio.



Anexo 26.
Estrategias Urbanas - Equipamientos.

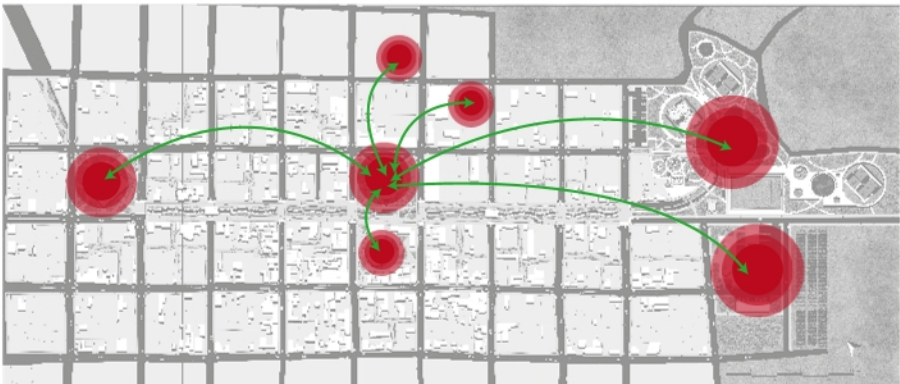
ACTUALIDAD.

Equipamientos: La parroquia cuenta con pocos equipamientos que no abastecen por completo las necesidades de la población, se puede observar como estos equipamientos se concentran en el centro de la parroquia, provocando una acumulación de personas en los días de feriado y fines de semana, a causa de ello las zonas exteriores pasan a ser lugares de paso y de inseguridad.

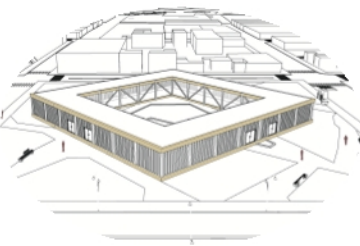


PROPUESTA.

Equipamientos: Con la propuesta de equipamientos en diferentes sectores de la parroquia, se logra esa comunicación y conectividad de zonas que logren cumplir las necesidades del sector, con esto lograremos activar lugares de abandono e inseguras que en la actualidad no cumplen con ninguna función.



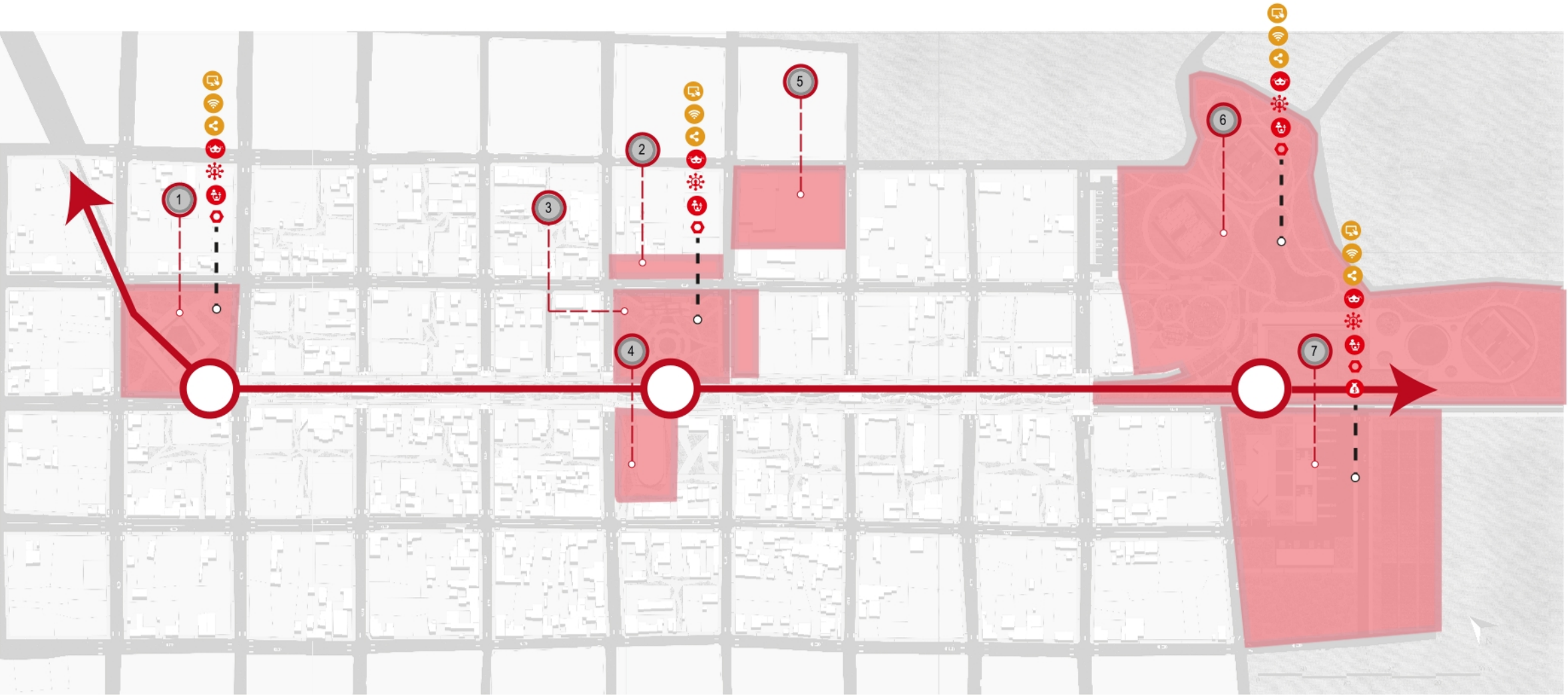
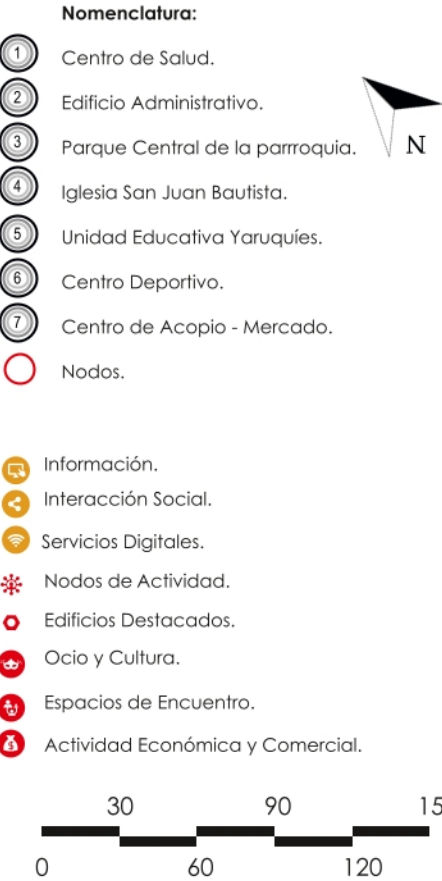
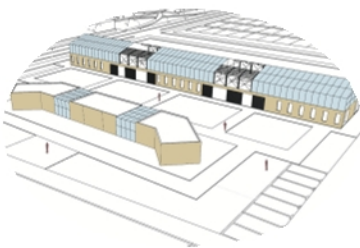
Crear un centro de salud para la parroquia ya que posee un equipamiento alejado de la zona y no abastece a la mayoría de la gente, es por ello que se trata de abastecer a la mayor cantidad de gente posible.



Equipar a las zonas verdes con juegos para niños, juegos pasivos y activos para adultos, para dar a la población sitios donde se pueda distraer sanamente.



Crear un centro de acopio que abastezca la mayor cantidad productos producidos en la agricultura y ganadería, el cual produciría un incremento económico para el sector.



Anexo 27.
Estrategias Urbanas - Movilidad.

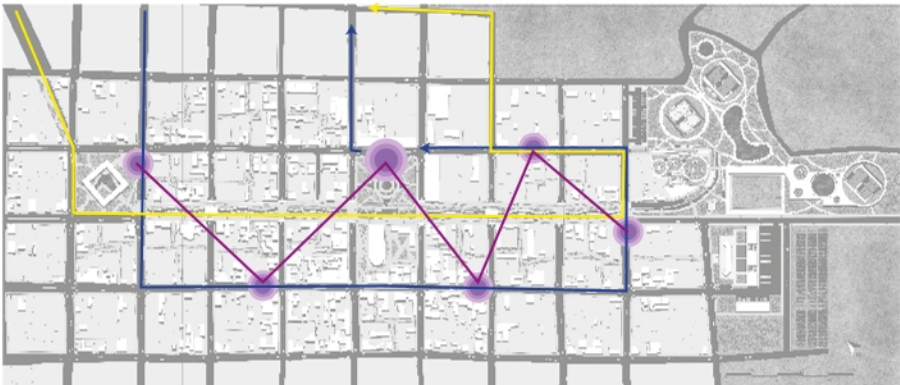
ACTUALIDAD.

Para de buses: En la actualidad la parroquia no cuenta con un mobiliario adecuado para las paradas de buses, en su gran mayoría estos lugares no cuentan con equipamientos, también no posee una ciclo-
vía y una ruta adecuada para las personas del sector, es por ello que muy pocas personas transitan en bicicleta.



PROPUESTA.

Paradas de buses: Como propuesta integramos equipamientos adecuados para las paradas de buses, mediante la nueva ruta de buses propuesta se ha colocado paradas de buses en sitios estratégicos para que las personas tengan la facilidad de trasladarse a diferentes lugares, de igual forma se ha propuesta una ruta de ciclo-
vía que pasa por el corredor urbano, integrando y dando más importancia al peatón.



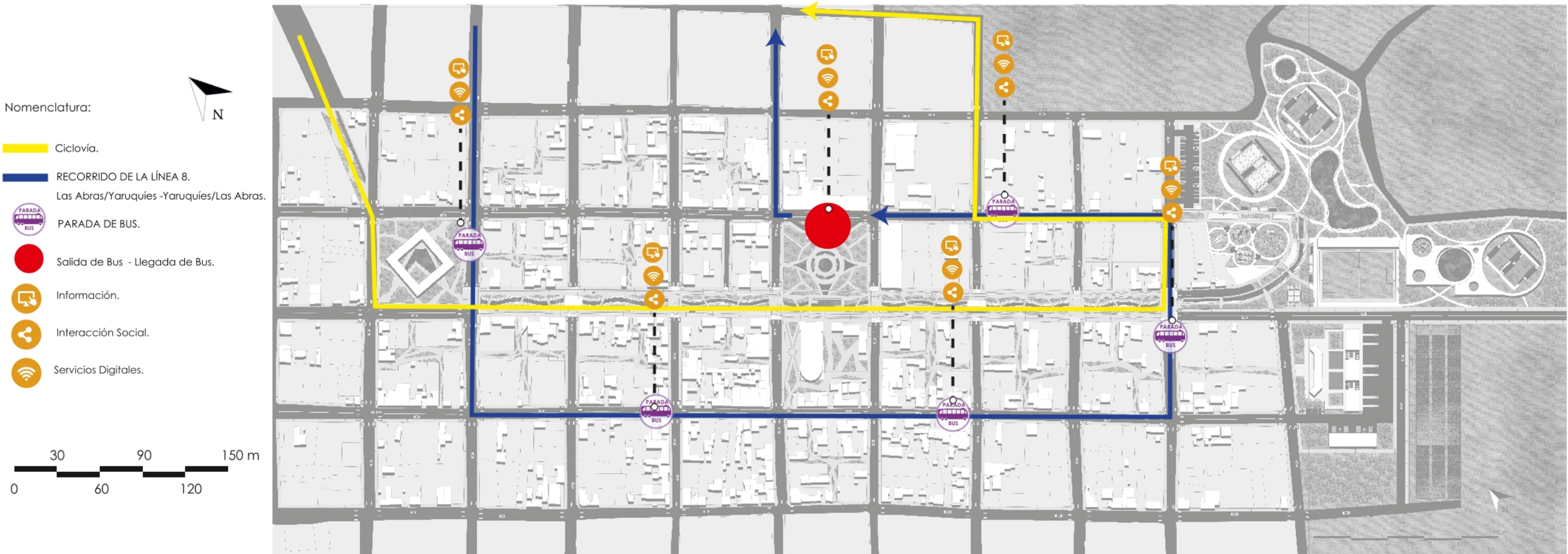
Dar un lugar específico de estacionamiento a los buses, en donde puedan llegar y salir de la parroquia sin causar ningún tipo de tráfico vehicular.



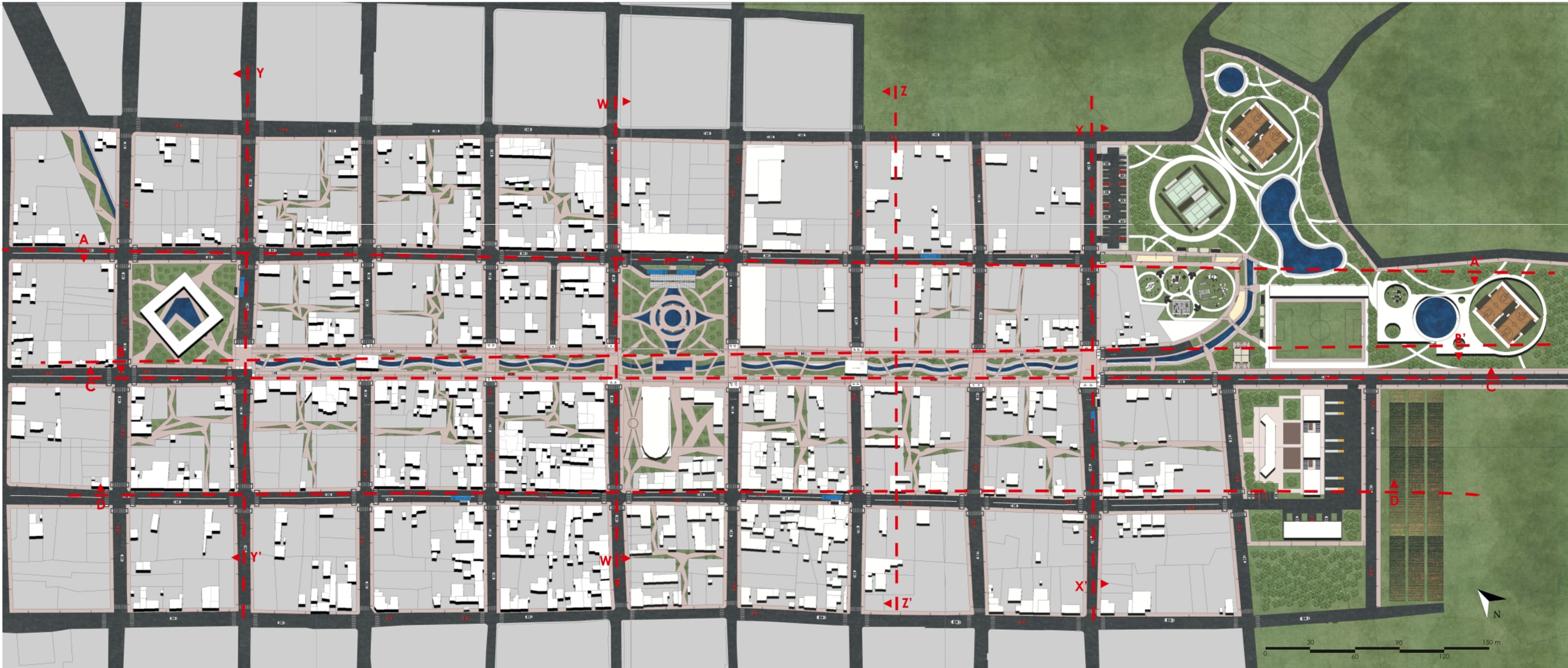
Equipar con paradas de buses adecuadas y cómodas para la población, generando seguridad al peatón.



Generar una ciclo-
vía como ruta en el corredor propuesto, generando una atracción a la población e incentivando a las personas a dejar a un lado el vehículo y poder dar más importancia al peatón.



Anexo 28.
Propuesta de Intervención Urbana.



Anexo 29.
Especificación - Propuesta de Intervención
Urbana.

- Zona 1.

En base a los resultados de la zona 1 se propuso utilizar el corredor urbano, para la circulación de peatones y medios alternativos como la bicicleta, esto gracias a que en los conteos y mediante observación se evidenció el mal uso, del espacio público, que tiene por parte de los vehículos. Esta idea se apoya también del gran potencial de conexión directa que tiene esta zona con el centro histórico, siendo que, si este se llegase a peatonizar la conexión entre el centro de la parroquia, la avenida Cristóbal Colón y el Canal de Riego se potenciará.

Por otro lado, en las zonas cercanas se hicieron ampliaciones en las aceras con la finalidad de generar cruces seguros, también se propusieron zonas de estancia para aprovechar la plaza de paso que se encuentra en el lugar y la reducción de zonas de parqueo para darle más espacio al peatón.



Corte A - A'.



Corte B - B'.



Corte C - C'.



Anexo 30.
Renders - Propuesta de Intervención
Urbana.



Propuesta de Intervención Urbana - Zona 1.



Propuesta de Equipamiento de Salud y Servicio Público.



Propuesta de Equipamiento de Salud.



Propuesta Interna de Equipamiento de Salud.



Propuesta del Corredor Urbano - Zona 1.



Propuesta del Corredor Urbano - Zona 1.



Propuesta de Mirador - Zona 1.

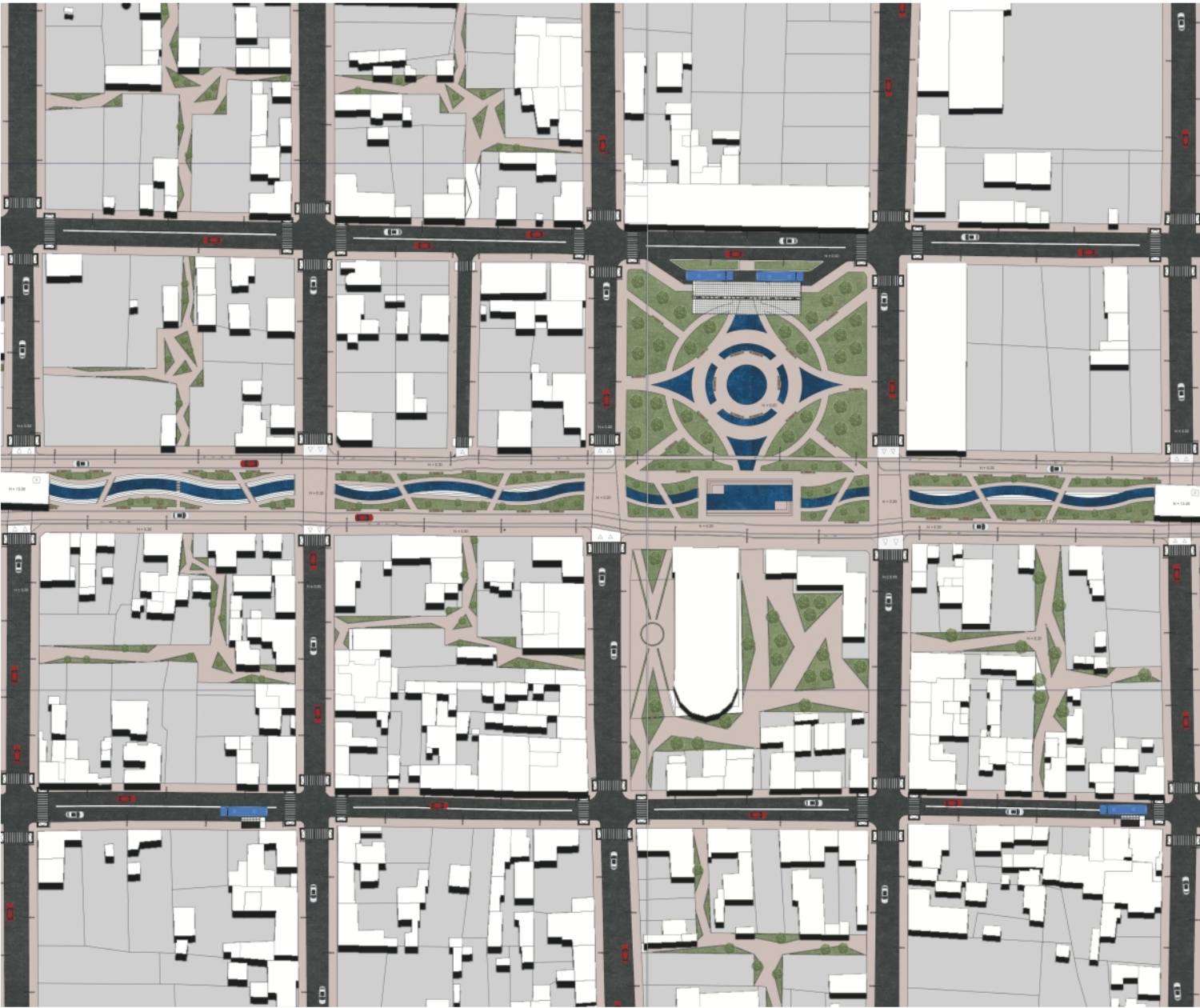
Anexo 31.

Especificación - Propuesta de Intervención Urbana.

- Zona 2.

A través de los resultados mostrados en la zona 2 se generaron nuevos recorridos en base a la observación de peatones, entre ellos tenemos los denominados caminos del deseo en el área verde del lugar. Así también la continuación directa de los cruces sin obstáculos ya que está en la actualidad se ve interrumpida por las propias zonas de seguridad, por lo que se propone retirar obstáculos presentes dentro de ellas y así fomentar un eje directo de circulación, de igual manera que en la zona dos, se aumentó la sección de las esquinas con la finalidad de generar cruces seguros y también se dio la reducción de áreas de parqueo dándole más espacio al peatón.

Un punto importante en esta propuesta es la ampliación de las aceras en zonas cercanas a paradas de buses ya que gracias a esto la circulación no se ve interrumpida y los medios alternativos pueden ser utilizados con mayor comodidad mejorando así sus zonas de espera y el trayecto para llegar a las mismas.



Corte D - D'.



Corte W - W'.



Corte X - X'.



Anexo 32.
Renders - Propuesta de Intervención
Urbana.



Propuesta de Intervención Urbana - Zona 2.



Propuesta del Parque Central y Espacio Público.



Propuesta de Equipamiento Religioso.



Propuesta de Edificio Administrativo y Espacio Público.



Propuesta de Edificio Administrativo y Espacio Público.



Propuesta de Edificio Administrativo y Servicio Público.



Propuesta de Edificio Administrativo y Servicio Público.



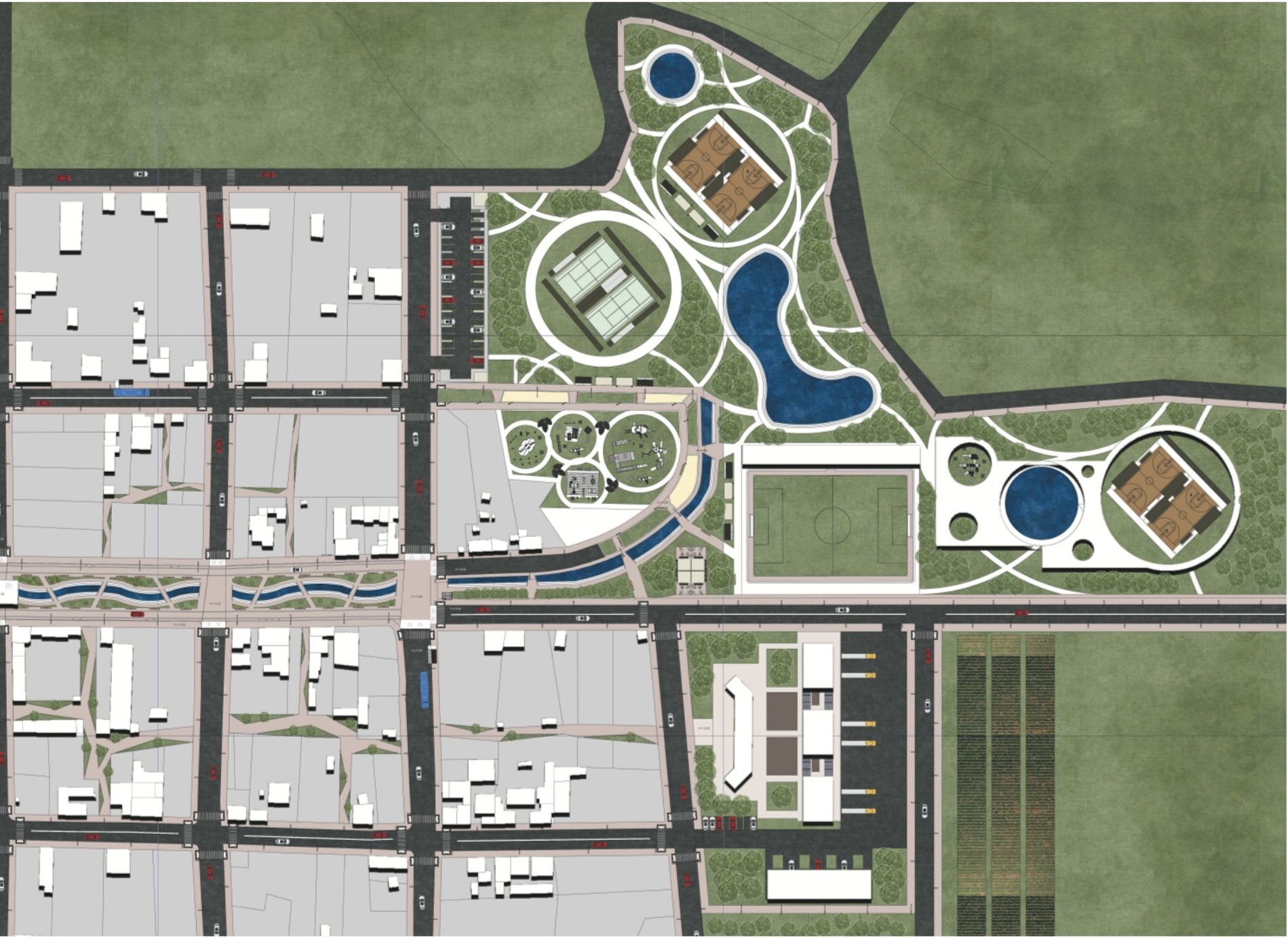
Propuesta de Edificio Administrativo y Servicio Público.

Anexo 33.
Especificación - Propuesta de Intervención
Urbana.

- Zona 3.

En la zona 3 gracias a la observación de campo se pudo determinar la gran cantidad de gente que atraviesa por las calles del lugar por lo que se decidió quitar los parqueos de ella para abrir el espacio público al peatón y generar zonas de estancia, esto apoyado también de la directa cercanía con el centro Histórico y Centro de salud en donde varias personas se encuentran en espera en zonas exteriores y no poseen espacios de estancia predeterminados o con sombra.

En este lugar de estudio se debe entender la gran importancia del mismo ya que colinda con el centro religioso por lo que posee un flujo importante de gente desde su parada de bus, atravesando por el punto de estudio hasta llegar a los diversos equipamientos.



Corte Y - Y'.



Corte Z - Z'.



Anexo 34.
Renders - Propuesta de Intervención
Urbana.



Propuesta de Intervención Urbana - Zona 3.



Propuesta de Parque Polifuncional y Espacio Público.



Propuesta de Parque Polifuncional y Espacio Público.



Propuesta de Área de Parqueo.



Propuesta de Centro Polifuncional y Espacio Público.



Propuesta del Canal de Riego y Servicio Público.



Propuesta de Edificios - Centro Acopio y Mercado con el Espacio Público.



Propuesta de Centro de Acopio y Servicio Público.



Propuesta de Área de Parquederos para el Personal Público.

Anexo 35.

Flujos - Mañana.

Fichas de Conteo								
Hora pico 1	8:00 a 9:00	Mañana Hora	Vehiculos livianos				Vehiculos pesados	
Hora pico 2	10:30 a 11:00						Transporte publico	Camiones
Punto	Fecha		Personas	Bicicletas	Autos	Motos		
1	20 de diciembre	8H20	15	2	35	7	2	1
2	20 de diciembre	8H40	8	1	28	4	2	0
3	20 de diciembre	9H00	5	0	15	4	2	0
4	20 de diciembre	9H20	2	0	5	0	2	1
5	20 de diciembre	9H40	2	0	12	7	2	0
6	20 de diciembre	10H00	4	1	17	5	2	0
7	20 de diciembre	10H20	7	2	26	4	2	1
8	20 de diciembre	10H40	10	2	30	6	2	1



Anexo 36.
Flujos - Tarde.

Fichas de Conteo								
Hora pico 1	13:00 a 14:00	Tarde Hora	Vehiculos livianos				Vehiculos pesados	
Hora pico 2	14:00 a 14:30							
Punto	Fecha		Personas	Bicicletas	Autos	Motos	Transporte publico	Camiones
1	17 de diciembre	12H00	10	2	15	5	2	0
2	17 de diciembre	12H20	7	1	12	1	2	1
3	17 de diciembre	12H40	5	0	18	1	2	0
4	17 de diciembre	13H00	4	0	13	4	2	0
5	17 de diciembre	13H20	10	0	25	1	2	1
6	17 de diciembre	13H40	22	1	38	5	2	0
7	17 de diciembre	14H00	20	2	30	3	2	0
8	17 de diciembre	14H20	10	2	28	3	2	1

