



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO**

**FACULTAD DE INGENIERÍA**

**CARRERA DE ARQUITECTURA**

**PROPUESTA DE DISEÑO URBANO -**

**ARQUITECTÓNICO EN LOS EJES TRANSVERSALES DE LA**

**AV. DANIEL LEÓN BORJA**

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

**Autor:**

**Cubiña Caguana Paola Elisabet**

**Padilla Prias Arleicy Ariel**

**Tutor:**

**MgSc. Alejandro Becerra Martínez**

**Riobamba, Ecuador. 2024**

## DECLARATORIA DE AUTORÍA

Nosotras, Paola Elisabet Cubiña Caguana, con cédula de ciudadanía 0604116095 y Arleicy Ariel Padilla Prias con cédula de ciudadanía 0804381382, autor (a) (s) del trabajo de investigación titulado: **PROPUESTA DE DISEÑO URBANO - ARQUITECTÓNICO EN LOS EJES TRANSVERSALE DE LA AV. DANIEL LEÓN BORJA**, certifico que la producción, ideas, opiniones, criterios, contenidos y conclusiones expuestas son de mí exclusiva responsabilidad.

Así mismo, 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.

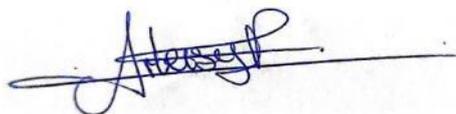
En Riobamba, 13 de marzo del 2024



---

Paola Elisabet Cubiña Caguana

C.I: 0604116095



---

Arleicy Ariel Padilla Prias

C.I: 0804381382



Dirección  
Académica  
VICERRECTORADO ACADÉMICO



UNACH-RGF-01-04-08.11  
VERSIÓN 01: 06-09-2021

## ACTA FAVORABLE - INFORME FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

En la Ciudad de Riobamba, a los 14 días del mes de febrero de 2024, luego de haber revisado el Informe Final del Trabajo de Investigación presentado por el estudiante, **CUBIÑA CAGUANA PAOLA ELISABET** con CC: **0604116095**: de la carrera **ARQUITECTURA** y dando cumplimiento a los criterios metodológicos exigidos, se emite el **ACTA FAVORABLE DEL INFORME FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN** titulado **"PROPUESTA DE DISEÑO URBANO - ARQUITECTÓNICO EN LOS EJES TRANSVERSALES DE LA AV. DANIEL LEÓN BORJA."**, por lo tanto se autoriza la presentación del mismo para los trámites pertinentes.



MARCELO ALEJANDRO  
BECERRA MARTINEZ

Mgs. Arq. Alejandro Becerra Martínez  
**TUTOR(A)**



Dirección  
Académica  
VICERRECTORADO ACADÉMICO



UNACH-RGF-01-04-08.11  
VERSIÓN 01: 06-09-2021

## ACTA FAVORABLE - INFORME FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

En la Ciudad de Riobamba, a los 14 días del mes de febrero de 2024, luego de haber revisado el Informe Final del Trabajo de Investigación presentado por el estudiante, **PADILLA PRIAS ARLEICY ARIEL** con CC: **0804381382**: de la carrera **ARQUITECTURA** y dando cumplimiento a los criterios metodológicos exigidos, se emite el **ACTA FAVORABLE DEL INFORME FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN** titulado "**PROPUESTA DE DISEÑO URBANO - ARQUITECTÓNICO EN LOS EJES TRANSVERSALES DE LA AV. DANIEL LEÓN BORJA.**", por lo tanto se autoriza la presentación del mismo para los trámites pertinentes.



Mgs. Arq. Alejandro Becerra Martínez  
**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 DISEÑO URBANO - ARQUITECTÓNICO EN LOS EJES TRANSVERSALES DE LA AV. DANIEL LEÓN BORJA**, presentado por **Cubiña Caguana Paola Elisabet** con CC: 0604116095 y **Padilla Prias Arleicy Ariel** con CC: 0804381382; bajo la tutoría de **Mgs. Alejandro Becerra Martínez**; 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 el 8 de marzo de 2024.

Mgs. Fausto Andrés Lara Orellana  
**PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE  
GRADO**



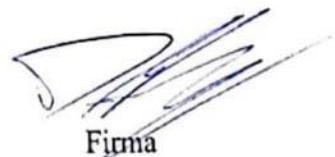
Firma

Mgs. Farid Alexander Espinoza Touma  
**MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO**



Firma

Mgs. Diego Hernán Buitrago Ricaurte  
**MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO**



Firma



Dirección  
Académica  
VICERRECTORADO ACADÉMICO



UNACH-RGF-01-04-08.15  
VERSIÓN 01: 06-09-2021

# CERTIFICACIÓN

Que, **CUBIÑA CAGUANA PAOLA ELISABET** con CC: **0604116095**, estudiante de la Carrera **de Arquitectura**, Facultad de **INGENIERIA**; ha trabajado bajo mi tutoría el trabajo de investigación titulado **"PROPUESTA DE DISEÑO URBANO - ARQUITECTÓNICO EN LOS EJES TRANSVERSALES DE LA AV. DANIEL LEÓN BORJA"**, cumple con el N 8%, de acuerdo al reporte del sistema Anti plagio **TURNITIN**, porcentaje aceptado de acuerdo a la reglamentación institucional, por consiguiente, autorizo continuar con el proceso.

Riobamba, 5 de marzo de 2024



MARCELO ALEJANDRO  
BECERRA MARTÍNEZ

Mgs. Marcelo Alejandro Becerra Martínez  
**TUTOR(A)**



Dirección  
Académica  
VICERRECTORADO ACADÉMICO



UNACH-RGF-01-04-08.15  
VERSIÓN 01: 06-09-2021

# CERTIFICACIÓN

Que, **PADILLA PRIAS ARLEICY ARIEL** con CC: **0804381382**, estudiante de la Carrera de **Arquitectura**, Facultad de **INGENIERIA**; ha trabajado bajo mi tutoría el trabajo de investigación titulado "**PROPUESTA DE DISEÑO URBANO - ARQUITECTÓNICO EN LOS EJES TRANSVERSALES DE LA AV. DANIEL LEÓN BORJA**", cumple con el N 8%, de acuerdo al reporte del sistema Anti plagio **TURNITIN**, porcentaje aceptado de acuerdo a la reglamentación institucional, por consiguiente, autorizo continuar con el proceso.

Riobamba, 5 de marzo de 2024



Formado electrónicamente por:  
MARCELO ALEJANDRO  
BECERRA MARTINEZ

Mgs. Marcelo Alejandro Becerra Martínez  
**TUTOR(A)**

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo de investigación se lo dedico a Dios quién me ha cuidado en cada etapa de mi vida.

A mis padres Hortencia y Alberto por su amor y apoyo incondicional, por brindarme su aliento para salir adelante y nunca rendirme, a mi hermana quien me dado su consejo cuando más lo he necesitado.

A mis sobrinos Sofía y Leonel que con su inocencia me han enseñado a ver la vida de una manera diferente y siempre dar lo mejor de mí.

A mis amigos que han estado presentes en todo momento.

Paola Cubiña

Dedicado a toda mi familia.

A mi papá por su aliento y confianza de que algún día iba a tener a una arquitecta en la familia. A mi mami por estar, escucharme y aguantarme en días frustrantes. A mi tía Anita por su gran apoyo y cariño. A mi tía Rosa y tío Coco por su afecto.

Para mis hermanos y mis sobrinos por sus risas.

A todos por su amor,

De ustedes y para ustedes.

Arleicy Padilla

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco a Dios por bendiciones recibidas a lo largo de mi vida, a mi mamá que siempre ha estado conmigo dispuesta apoyarme en cada decisión que he tomado, a mi papá por nunca dejar de creer en mí ni dudar del alcance de mis metas, a Sofía y Leonel por ser mi luz en el camino, que con sus risas y travesuras hacen días más alegres. A mis amigos por su confianza y cariño durante todo este tiempo.

Al Arq. Alejandro Becerra por habernos guiado desde el inicio del presente trabajo con su conocimiento y experiencia de manera que se logró conseguir un gran resultado.

Finalmente quiero agradecer a Arleicy y a mí por habernos esforzado durante nuestra vida estudiantil, dando lo mejor de nosotras en cada proyecto entregado y en esta tesis donde hemos aplicado todo lo aprendido además de nuestra dedicación y constancia.

Paola Cubiña

Gracias infinitas a Diosito por acompañarme en mis crisis más profundas, gracias por tanto y nunca soltarme.

Gracias a mi familia, a mis papás por su confianza, a ambos por guiarme hacia este camino lleno de enseñanzas y crecimiento, por sus palabras de aliento, por el sacrificio y el esfuerzo. A mi tía Anita, agradecida su cariño incondicional de madre, su gran apoyo y alegría. A mis hermanos y mis sobrinos por su risa y ternura.

Gracias a la u, al aprendizaje brindado todos estos años y a mi tutor por su guía.

Gracias a Pao, por su confianza y su amistad indispensable que me han salvado de varias en este gran recorrido.

Gracias a mis seres más queridos por estar seguir presentes y entender mis ausencias.

Gracias a todos por su apoyo, por su cariño incondicional, ha sido un camino difícil pero lleno de satisfacción y orgullo.

Arleicy Padilla

## ÍNDICE GENERAL

DECLARATORIA DE AUTORIA.....	0
DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR.....	0
CERTIFICADO DE MIEMBROS DEL TRIBUNAL.....	0
CERTIFICADO ANTIPLAGIO.....	0
DEDICATORIA.....	0
AGRADECIMIENTO .....	0
RESUMEN.....	0
ABSTRAC.....	0
1.1. INTRODUCCIÓN .....	17
1.2. ANTECEDENTES.....	18
1.3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA/.....	19
1.4. JUSTIFICACIÓN.....	21
1.5. OBJETIVOS .....	22
1.5.1    Objetivo General: .....	22
1.5.2. Objetivos Específicos:.....	22
2. CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO.....	23
2.1.    Arquitectura y ciudad.....	23
2.2.    Centralidad urbana .....	24
2.3.    Continuidad urbana .....	26
2.4.    Segregación social y urbana.....	28
2.6.    Ejes estructurantes: la calle .....	31
2.7.    Espacio público .....	33
2.8.    Nodos urbanos.....	35
2.9.    Intersecciones urbanas.....	37
2.10.    Movilidad urbana peatonal/vehicular.....	38
2.10.1.    Movilidad urbana vehicular pública.....	40
2.10.2.    Movilidad urbana vehicular privada.....	40
2.11.    Referentes.....	41
2.11.1.    Plan de revitalización del centro tradicional de Bogotá .....	41
2.11.2.    Plan maestro del centro histórico de asunción .....	42
3. CAPÍTULO III. METODOLOGÍA.....	43
3.3.    Antecedentes .....	44
3.4.    Escenarios de crecimiento urbano.....	44
3.5.    Antecedentes históricos.....	45

4.	CAPÍTULO IV. DIAGNOSTICO.....	49
4.1.	EJE 1: AVENIDA DANIEL LEÓN BORJA .....	49
4.1.1.	Fenomenología.....	49
4.1.2.	Sistemas.....	50
4.1.3.	Estructura .....	51
4.1.4.	Imagen Urbana .....	51
4.1.5.	Conclusiones .....	52
4.1.6.	FODA .....	52
4.2.	EJE 2: AVENIDA LA PRENSA .....	53
4.2.1.	Fenomenología.....	53
4.2.2.	Sistemas.....	54
4.2.3.	Estructura .....	55
4.2.4.	Imagen Urbana .....	56
4.2.5.	Conclusiones .....	56
4.2.6.	FODA .....	57
4.3.	EJE 3: AVENIDA CARLOS ZAMBRANO.....	58
4.3.1.	Fenomenología.....	58
4.3.2.	Sistemas.....	59
4.3.3.	Estructura .....	60
4.3.4.	Imagen Urbana .....	60
4.3.5.	Conclusiones .....	61
4.3.6.	FODA.....	61
4.4.	EJE 4: AVENIDA MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN .....	62
4.4.1.	Fenomenología.....	62
4.4.2.	Sistemas.....	63
4.4.3.	Estructura .....	64
4.4.4.	Imagen Urbana .....	64
4.4.5.	Conclusiones .....	65
4.4.6.	FODA .....	65
4.5.	EJE 5: CALLE CARABOBO .....	66
4.5.1.	Fenomenología.....	66
4.5.2.	Sistemas.....	67
4.5.3.	Estructura .....	68
4.5.4.	Imagen Urbana.....	68
4.5.5.	Conclusiones .....	68
4.5.6.	FODA .....	69

4.6.	CONCLUSIONES GENERALES.....	70
5.	CAPÍTULO V. PROPUESTA.....	71
5.1.	Lineamientos Generales.....	71
5.1.1.	Escala ciudad.....	71
5.1.2.	Área de Estudio.....	71
5.2.	Propuesta Master Plan 1:5000 (Ver anexo N°104).....	73
5.3.	Normativa Actual Y Propuesta.....	73
5.4.	Lineamientos Av. Miguel Ángel De León.....	73
5.5.	Propuesta Av. Miguel Ángel De León Máster Plan Escala 1: 1000.....	73
6.	CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	74
7.	BIBLIOGRAFÍA.....	78
8.	ANEXOS.....	80

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Conexiones de importancia en eje de referencia. ....	20
Ilustración 2. Ejes transversales importantes por su conexión con la ciudad.....	20
Ilustración 3. Equipamientos importantes dentro del área de estudio. ....	20
Ilustración 4. Imagen nocturna de la ciudad de Riobamba. ....	23
Ilustración 5. Análisis de la centralidad en Barcelona.....	24
Ilustración 6. Diagrama de continuidad espacial-física.....	26
Ilustración 7. Ilustración 7. Diagrama continuidad visual - física.....	26
Ilustración 8.Comparación de la segregación urbana.....	28
Ilustración 9. Vista aérea de la calle Francia y calle Carabobo. ....	30
Ilustración 10.. Ejes estructurantes Riobamba.....	31
Ilustración 11. Times Square antes y después de Gehl.....	33
Ilustración 12. Nodos identificados en una ciudad.....	35
Ilustración 13.Plano de la Av. Sarriá 1853.....	37
Ilustración 14. La vida social dentro de los pequeños espacios urbanos.....	38
Ilustración 15. Diagrama conclusiones referente. ....	41
Ilustración 16. Diagramas de conclusiones referente. ....	42
Ilustración 17. Trazado de Riobamba años treinta. ....	44
Ilustración 18.Plano de Riobamba año 1930.....	45
Ilustración 19.Fotografía antigua calle Carabobo y Av. Daniel León Borja.....	46
Ilustración 20.Mapa de identidad y cultura. ....	48
Ilustración 21.Mapa de actividad económica. ....	48
Ilustración 22. Diagrama de conclusiones av. DLB .....	52
Ilustración 23.Diagrama de conclusiones av. La Prensa .....	56

Ilustración 24 Diagrama de conclusiones av. Carlos Zambrano .....	61
Ilustración 25 Diagrama de conclusiones av. Miguel Ángel de León.....	65
Ilustración 26 Diagrama de conclusiones calle Carabobo.....	68
Ilustración 27 Diagrama de conclusiones generales.....	70

## RESUMEN

En este trabajo de investigación se abarcan temas relacionados con la transversalidad en la ciudad de Riobamba, considerando como eje de referencia la avenida Daniel León Borja, ya que esta avenida presenta diversas problemáticas: el exceso de flujo vehicular, aglomeración de diferentes equipamientos, falta de tratamiento en las principales intersecciones solo en su recorrido, y dado el desarrollo de la ciudad de Riobamba se busca expandir estas cualidades y enfatizar la transversalidad.

Se toma en cuenta 4 ejes principales que intersecan con la avenida principal los cuales

son: Av. La Prensa, Av. Carlos Zambrano. Av. Miguel Ángel León, Calle Carabobo. Como siguiente paso, se realizó un análisis de cada eje donde se valoró: Fenomenología, Sistemas, Estructuras e Imagen urbana para obtener un FODA, que nos permita conocer el estado actual de cada eje y su relación con la ciudad.

A raíz de esto se tomaron iniciativas en diferentes escalas macro, meso y micro. En escala macro y meso se establecieron estrategias de conexión, movilidad, así como proyectos estructurantes. En la escala micro se planteó una de delimitación de piezas urbanas acorde a sus actividades. el diseño de espacio público, el aumento del verde urbano, equipamientos que se ajustan a su rol, estrategias de movilidad, avances tecnológicos de infraestructura además proponer modificaciones dentro de la normativa que se puedan adaptar al crecimiento actual de la ciudad de una manera organizada.

Se espera que este estudio y posterior propuesta establezca una reflexión a nivel urbano brindando importancia hacia el tratamiento de la transversalidad de la ciudad, mediante esta forma se crear mayor dinamismo y crecimiento.

**Palabras claves:** transversalidad, corredores, movilidad, espacio público, equipamientos.

## ABSTRACT

This research work addresses topics related to cross-cutting in the city of Riobamba, considering the Daniel León Borja Avenue as a reference axis, as this avenue presents various issues: excess traffic flow, aggregation of different facilities, lack of treatment at the main intersections only along its route. Given Riobamba's city development, there is a search to expand these qualities and emphasize cross-cutting. Four main axes intersect with the main avenue: La Prensa Ave, Carlos Zambrano Ave, Miguel Ángel León Ave, and Carabobo Street. As a next step, an analysis of each axis was conducted where Phenomenology, Systems, Structures, and Urban Image were assessed to obtain a SWOT analysis, allowing us to understand the current state of each axis and its relationship with the city. As a result of this, initiatives were taken at different macro, meso, and micro scales. At the macro and meso scales, connection strategies, mobility, and structuring projects were established. At the micro scale, urban piece delimitation was proposed according to their activities, public space design, increase in urban greenery, facilities that suit their role, mobility strategies, technological advances in infrastructure, and proposing modifications within regulations that can adapt to the city's current growth in an organized manner. It is expected that this study and subsequent proposal will establish a reflection at the urban level by giving importance to the treatment of cross-cutting in the city, aiming to create greater dynamism and growth through this approach.

**Keywords:** cross-cutting, corridors, mobility, public space, facilities.



firmado electrónicamente por:  
MARIA FERNANDA  
PONCE MARCILLO

Reviewed by:  
Mgs. Maria Fernanda Ponce  
**ENGLISH PROFESSOR**  
C.C. 0603818188

## 1.1. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación tiene su enfoque en identificar y analizar la problemática del espacio público, movilidad y puntos de encuentro en los ejes transversales que se intersecan con la av. Daniel León Borja, ya que algunos de ellos permiten una continuidad que conecta de este a oeste con la ciudad. La Av. Daniel León Borja se considera uno de los ejes más importantes de Riobamba, pues en él se desarrolla una alta concentración económica por la diversidad de usos, además de ser una de las pocas con conexión directa con el ingreso de la ciudad.

Mediante la recolección de información y diagnóstico se definirá la jerarquía de los cruces urbanos más importantes dentro del área de estudio categorizándolos por su relación con el espacio, para crear estrategias que darán como resultado un diseño urbano, con propuestas de intervención creando mayores puntos de encuentro, solucionando los cruces urbanos más importantes, mejorando el espacio público y un mejor equilibrio en la ciudad.

Con el objetivo de fortalecer las redes de conectividad y equipamiento se han tomado en cuenta 4 ejes transversales que serán explicados a continuación:

El primer eje es la Av. La Prensa, con un recorrido de 1.45 km, en el que hay un equipamiento importante como lo es el Terminal Terrestre de Riobamba, por la conectividad como lugar de llegada a la ciudad de Riobamba, es el punto articulador principal porque contiene nodos importantes.

El segundo eje es la Av. Carlos Zambrano con 0.95 km de recorrido desde la Av.

Gonzalo Dávalos hasta la Calle Chile, este tramo cuenta con un flujo constate tanto vehicular como peatonal. Dado que se encuentran equipamientos importantes dentro de él

como lo son: Estadio Olímpico Fernando Guerrero de Riobamba, Parque Guayaquil, Unidad Educativa Santo Tomás Apóstol.

El tercer eje es la Av. Miguel Ángel León, con 1,78 km de recorrido, desde la Av. 9 de octubre hasta la calle José de Orozco, donde toma el nombre de Calle Francia para llegar a la Av. Héros de Tapi. Posee equipamientos muy relevantes en el desarrollo histórico y económico de Riobamba, como son: Plaza de Toros Raúl Dávalos, Giralda Plaza, Parque 21 de abril y Unidad Educativa Combatientes de Tapi, además de varias entidades financieras.

Finalmente, la Calle Carabobo, que cuenta con 1.82 km de recorrido desde la Av. 9 de octubre hasta el redondel de la Av. Héros de Tapi, para continuar su trayecto hacia en cantón Guano, en donde también se tomaría como referencia la Universidad Nacional de Chimborazo. Esta calle influye en la dinámica económica de la ciudad, por la presencia de varios mercados: La Condamine, Santa Rosa, Mercado Dávalos.

## **1.2. ANTECEDENTES**

Según el Plan de Uso y Gestión de Suelo de Riobamba se establecen ejes estructurantes, encargados de densificar y mixtificar la ciudad y desarrollar su actividad en el uso de suelo y alturas.

Para nuestro tema de estudio se considera importante destacar la Av. Daniel León Borja como una referencia, para esto resaltamos su ubicación y características puesto que en el PUGS del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Riobamba se lo cataloga como EJ8 que se refiere a un eje estructurante.

Conforme a lo antes mencionado se establece que en esta avenida se tiene permitido

realizar los siguientes usos: Industria, Educación, Cultura, Salud, Deporte, Religioso, Administración, Transporte, Infraestructura barrial como zonal finalmente comercio barrial y zonal.

También se establece a la Av. La Prensa y la calle Carabobo como ejes estructurantes y se los denomina E22 y E13 respectivamente por ser vías principales que conectan al anillo que caracteriza al límite urbano.

Por tanto, a lo establecido en ese plan se relaciona con la definición de transversalidad tomando como ventaja los equipamientos, movilidad, flujos de la Av. Daniel León Borja para lograr una redistribución y mejor planeamiento por sus avenidas y calles transversales.

Dichas transversalidades tienen potencial en sus conexiones, lo que da paso a este trabajo de investigación.

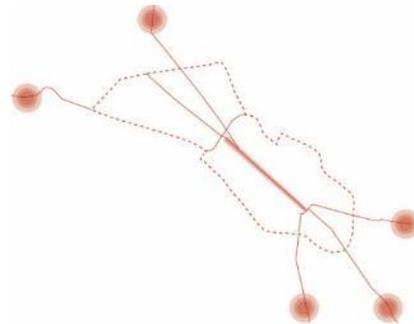
### **1.3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA/**

Para determinar la zona a analizar se realizó un previo análisis de conectividades de los principales ejes longitudinales de la ciudad de Riobamba, en este se pudo evidenciar que la Av. Daniel León Borja es uno de los principales que se identifica por abarcar una alta mixtificación de usos de suelo en su trayecto, lo que lo destaca como un eje longitudinal, además de caracterizarse por las diferentes edificaciones que poseen un valor histórico que representa su evolución.

La problemática a su vez se fundamenta por la falta de tratamiento en el espacio público y la carencia en la accesibilidad del transporte público, pues estos se concentran en la Av. Daniel León Borja creando un límite en el crecimiento de la ciudad, convirtiéndose en una barrera para el desarrollo de la transversalidad en el lugar de análisis.

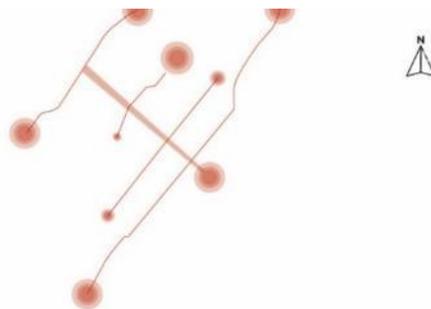
Se identificó a la Av. Daniel León Borja como un referente con múltiples ventajas en donde surge la necesidad de fortalecer sus ejes transversales para potenciarlos como ejes estructurantes en la ciudad de Riobamba, se refleja un claro abandono en el desarrollo de la

transversalidad y el cómo entender la conexión interior y exterior de la misma. Aunque contengan varios equipamientos en su recorrido, no tiene relación clara con la ciudad.



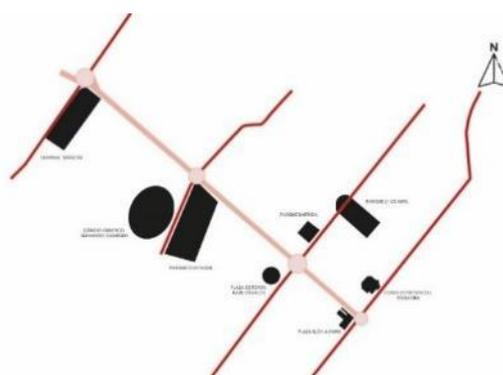
*Ilustración 1. Conexiones de importancia en eje de referencia.*

*Fuente: Elaboración Propia.*



*Ilustración 2. Ejes transversales importantes por su conexión con la ciudad.*

*Fuente: Elaboración Propia.*



*Ilustración 3. Equipamientos importantes dentro del área de estudio.*

*Fuente: Elaboración Propia.*

#### **1.4. JUSTIFICACIÓN**

En primera instancia se tomó como punto de referencia la Av. Daniel León Borja por sus diferentes cualidades como: eje articulador con la conexión de la ciudad de Riobamba, mixticidad de uso de suelo, fluidez permanente de movilidad y el establecimiento de equipamientos importantes para la ciudad de Riobamba.

A partir de este breve análisis se resaltó la necesidad de transformar los ejes transversales identificando sus potencialidades, tales como: conexión y ubicación de equipamientos, que nos facilita la idea de promover un equilibrio de mixtificación de usos de suelo, aumento de espacios públicos, incentivando la seguridad y el flujo peatonal, de esta manera se logra que ejes transversales de la Av. Daniel León Borja se conviertan en ejes articuladores para la ciudad de Riobamba.

Se determinó que las calles más importantes son: Av. La Prensa, Av. Carlos Zambrano, Av. Miguel Ángel León, Calle Juan Montalvo y Calle Carabobo.

Tratando de resaltar las principales avenidas mencionadas anteriormente y tomando en cuenta las características que posee la Av. Daniel León Borja se tiene la iniciativa de buscar la redistribución equitativa de actividades y flujos, para lograr un mayor desarrollo económico, social y cultural con una correcta planificación de la ciudad.

## **1.5 OBJETIVOS**

### **1.5.1 Objetivo General:**

Establecer una propuesta de diseño urbano en las intersecciones de los ejes estructurantes transversales de la Av. Daniel León Borja para revitalizar las zonas y crear un equilibrio en el uso de suelo.

### **1.5.2. Objetivos Específicos:**

- Establecer un marco teórico con diversas fuentes que se relacionen al área de estudio para fundamentar estrategias de recuperación de espacio público que ayuden al desarrollo y equilibrio de la ciudad de Riobamba.
- Diagnosticar el área de estudio partiendo de evolución histórica, análisis de uso de suelo, alturas, flujos para determinar las problemáticas y potencialidades existentes.
- Determinar lineamientos a partir del diagnóstico para el desarrollo de la propuesta de diseño urbano en el área de estudio.
- Realizar una propuesta de diseño urbano que permita el equilibrio en el uso de suelo de los ejes transversales de la Av. Daniel León Borja, mediante estrategias de articulación del espacio público.

## 2. CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO.

### 2.1. Arquitectura y ciudad



*Ilustración 4. Imagen nocturna de la ciudad de Riobamba.*

*Fuente: Arq. Alejandro Becerra.*

*“La arquitectura tiene que ser un objeto de nuestra memoria. Cuando evocamos, cuando conjuramos la memoria para hacerla más clara, apilamos asociaciones de la misma manera que apilamos ladrillos para construir un edificio. La memoria es una forma de arquitectura”. (Rivera, 2001).*

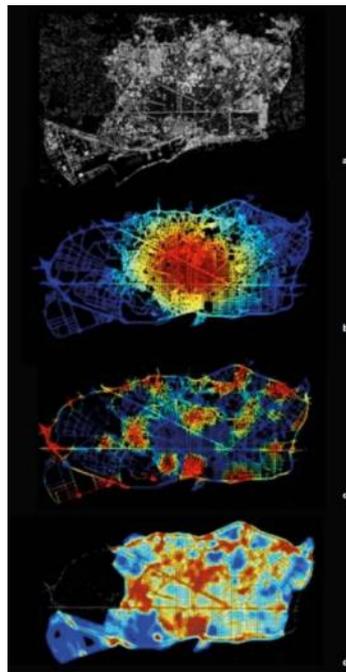
La ciudad desde sus orígenes está hecha y diseñada para el desarrollo de la vida cotidiana de todos los seres humanos, conformada por un sinnúmero de redes, paisajes, infraestructura, pero la más importante es la arquitectura. Cada individuo tiene una libre capacidad de ver la ciudad según sus actividades diarias, creando historia y a su vez, memorias.

Dentro de estas memorias, enlazamos con lo singular de la arquitectura,” La memoria es una forma de arquitectura” tal como lo dice Bourgeois, dado que en una ciudad el enfoque visual va referido a la belleza de alguna arquitectura simple o compleja, formando una experiencia vivida.

Según Aldo Rossi tratando de arquitectura “es ella misma no solo el lugar de la condición humana, sino una parte de esa condición; que se representa en la ciudad y en sus monumentos, en barrios, en casas, en todos los hechos urbanos que emergen del espacio habitado”, es decir, la arquitectura no solo está en lugares puntuales hechos con un fin estético si no está inmersa alrededor de toda la ciudad.

La ciudad podemos verla como el conjunto de arquitecturas impuestas en tramas de infraestructuras que satisfacen las necesidades de las personas que la habitan. De la misma forma, la arquitectura puede convertirse emblemática por la memoria y reconocimiento de la misma, lo que da paso a la creación de la relación entre la arquitectura y la ciudad.

## 2.2. Centralidad urbana



*Ilustración 5. Análisis de la centralidad en Barcelona.*

*Fuente: (Mayorga & Fontana, 2012).*

*Estos ejes viales urbanos se reconocen como espacios centrales en la ciudad, que*

*crean las condiciones para fomentar una mejor conexión entre diferentes áreas del entorno urbano (Rosas, 2010).*

La centralidad urbana tiene un alto nivel de relación con la espacialidad y morfología dentro de la ciudad, así mismo, es relevante al desarrollo económico de la zona.

Podría ser identificada mediante la acumulación de sistemas urbanos en una ciudad, con algunas características importantes como los flujos viales; aglomeración de usuarios y servicios.

A nivel urbano puede ser reconocido por su ubicación, en la mayoría de casos se ubica en el centro, adquiriendo reconocimiento por hitos arquitectónicos incluso puede tener la característica de centro histórico, conjunto a un sistema de equipamientos urbanos que implican el intercambio de bienes y servicios, de la misma manera tiene que ser abastecido por un sistema vial completo garantizando la accesibilidad, y el reconocimiento de los usuarios.

La escala es importante para la centralidad urbana, ya que implica su desarrollo metropolitano, incluyendo la diversidad en su uso de suelo para atraer usuarios.

Para Mayorga y Fontana en su criterio basado en Lefebvre, Gabriel Dupuy y Jordi

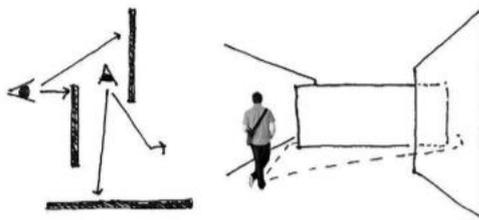
Borja, la ciudad por diferentes razones ha ido perdiendo su identidad de conexión entre calles y un solo centro, dando paso al nacimiento de las policentralidades, sin embargo, se incentiva el método de rescatar las características de la misma mediante una centralidad que de forma planificada reúna equipamientos, infraestructura pero sobre todo la cualidad de interacción social, el cúmulo constante de actividades sociales, económicas, administrativas, financieras, es decir, el reconocimiento de esta centralidad urbana sea totalmente evidente.

El conjunto Tequendama en Bogotá, es un claro ejemplo de cómo se puede conformar una centralidad urbana a partir de equipamientos reconocidos históricamente, como lo fue el Hotel Tequendama, iniciando una tendencia seguida de cuatro equipamientos con la misma

singularidad, formando el rígen de comercio, espacios públicos, equipamientos financieros, administrativos, entre otros, que ayudaron a su reconocimiento y apropiación comunitaria.

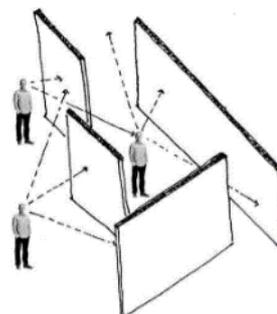
Para la percepción de los individuos es una zona socioespacial muy importante para el desarrollo económico, social, administrativo que a su vez se convierte en un centro articulador de la ciudad.

### 2.3. Continuidad urbana



*Ilustración 6. Diagrama de continuidad espacial-física.*

*Fuente: (Suárez Marjorie)*



*Ilustración 7. Ilustración 7. Diagrama continuidad visual - física.*

*Fuente: (Suárez Marjorie)*

*“La continuidad, buscaba disminuir, transformar y hasta suprimir los límites en el interior, pero sobre todo con el exterior.” (Suárez Marjorie)*

Al tratar de continuidad se hace referencia a tema enfocado en la espacialidad

saliendo de lo físico. Se puede agregar que está muy relacionado con la linealidad y la secuencia de una sola característica. De acuerdo con María Suárez con Teoría y Proyección Arquitectónica se puede clasificar en tres: continuidad visual; física; espacio-temporal.

La continuidad visual se la encuentra muy a menudo en recorridos que habitualmente tienen un inicio y un fin, tomando en cuenta todos los elementos que pueden ser percibidos por el ojo del usuario.

La continuidad física tiene relación con la secuencia o apertura entre dos o más espacios.

La continuidad espacio-temporal hace unión tanto a lo visual como físico con la colaboración de la percepción del usuario.

La importancia de la continuidad se expande a lo arquitectónico y urbano, en donde se percibe como recorridos ya sea mediante espacios abiertos o cerrados que se relacionen entre si creando nuevas formas consecutivas de forma espacial o física.

Tratando ya en el ámbito urbano se toma en cuenta a Manuel de Solá-Morales en Cosas Urbanas, la continuidad se refleja desde elementos como: fachadas con sus linealidades, recorridos de peatones en redes viales que permiten conectividad entre distancias.

A más de esto como menciona Marcel Poëte “la razón de ser de una ciudad está en "Rosi, 1972) refiriéndose al origen, resaltando que la continuidad es importante para la formación de una ciudad, desde la dimensión espacial de una calle hasta la continuidad de recorridos entre edificaciones, que pueden caer en un espacio público de apropiación social.

Esto quiere decir, que la continuidad puede nacer de lo simple tomando diferentes percepciones, a tal punto de formar espacios compactos o vacíos que en complemento conforman un todo.

Existen diferentes percepciones sobre la continuidad, lo espacial y físico que actualmente forma parte de criterios de funcionalidad de muchos proyectos de arquitectura,

convirtiéndose de vital importancia para los usuarios por las relaciones entre ambientes y la creación de recorridos a nivel físico-espacial, y en cuanto a lo urbano-arquitectónico las edificaciones se lleven el foco de atención por tener la capacidad de unificar recorridos mediante espacios abiertos dando apertura a lo visual, y de esta forma conformando ciudad.

#### **2.4. Segregación social y urbana**



*Ilustración 8. Comparación de la segregación urbana.*

*Fuente: Publicaciones (Nel.lo O. & Blanco I.)*

*Según Manuel Castells la segregación social se basa en el aglutinamiento de sociedades con tendencias ya sean estas culturales, ideológicas o económicas, los mismos que en la evolución de lo histórico trae consecuencias a nivel urbano-espacial.*

La segregación social más evidente son los estratos de clases sociales como: alta, media y baja. De acuerdo con esto se empieza a organizar aglomeraciones destacando la homogeneidad.

La segregación urbana es una de las principales problemáticas en países de todo el mundo dado a la falta de desarrollo en aspectos económicos, ideológicos y sociales.

Esto repercute en las ciudades en lo urbano-espacial debido al aglutinamiento, por un lado, de residencias para los estratos medios altos, mientras que el estrato bajo se destaca por asentamientos informales.

Tal como menciona Castells se forman “racimos espaciales”, derivados de esta gran problemática. A nivel espacial denota cambio de morfología, afectando de forma directa al trazado de una ciudad.

Un ejemplo práctico de contraste son los países de África que comparten riquezas y es evidente en sus rascacielos como el Burj Khalifa, que el uno de los reconocidos, sin embargo, existe la otra cara de la moneda, con una población llena de escasez y necesidades en donde resaltan la ayuda de organizaciones de nivel mundial.

De este modo la segregación social y económica da paso a modificaciones de territorios, transformándose en problemáticas de a nivel urbano. Tanto en lo social, económico y urbano, la segregación simboliza la sectorización de tendencias creando diferentes analogías, estratos, jerarquías, lo que puede ocasionar disparidad y conflictos.

En el factor urbano la falta de control y apreciación hacia las necesidades de todos los usuarios es una problemática continua. Pues la ciudad continua su crecimiento adoptando estas problemáticas sin crear soluciones, lo que se refleja en su mala imagen urbana y morfología.

## 2.5. Transversalidad urbana



*Ilustración 9. Vista aérea de la calle Francia y calle Carabobo.*

*Fuente: Arq. Alejandro Becerra*

La transversalidad urbana es un término que enmarca mucha importancia en la morfología en la ciudad, de forma general tiene como significado que se ubica de manera perpendicular a un punto. Sin embargo, para el sentir de la arquitectura contiene diversas ramas como: lo social, cultural y educativo.

Según Gausa Manuel & Guallart Vicente, la transversalidad nos da la oportunidad de ampliar nuestra mirada hacia otro horizonte convirtiendo el espacio interactivo e interdisciplinario, a más de esto, puede relacionar cosas y experiencias para consolidarlas en uno solo.

En este punto podemos decir que la transversalidad si se refiere a la perpendicularidad dirigida hacia un ángulo específico, reúne diferentes características en el mundo arquitectónico como elementos urbanos, y le suman aspectos inmersos en la sociedad. Podemos contar estos elementos urbanos como el espacio público, obras arquitectónicas, equipamientos, residencias, entre otros, que se tomarán en cuenta en este trabajo de investigación.

En la actualidad en el plano urbanístico, se busca expandir horizontes mediante intervenciones urbanas y la transversalidad se ha convertido en un foco de atención importante

debido a diferentes factores como el crecimiento informal, lo que conlleva a nuevos proyectos con la finalidad de crear espacios, miradas como lo dice en “Transversalidad e interdisciplina para estudios urbanos”. Se suma que tiene ventajas en el ámbito de planificación urbana, dado que, se refleja como un sujeto compacto y requiere un estudio constante mediante el cual se puede lograr un equilibrio y organización de factores influyentes en diferentes áreas de lo urbano.

Trayendo estos conceptos al área de trabajo se resalta la importancia en abrir nuestro enfoque para conocer y conectar con espacios desconocidos, estos ángulos adversos pueden traer grandes ventajas en el ámbito urbano arquitectónico, expandiendo nuestras ideas a nuevos horizontes que inciten a la mejora de la calidad de vida de los habitantes y la permanencia de los mismos en espacios públicos y áreas abiertas.

## **2.6. Ejes estructurantes: la calle**



*Ilustración 10. Ejes estructurantes Riobamba.*

*Fuente: The Voyager Explorer.*

*“Las calles de las ciudades sirven para muchas cosas aparte de transportar vehículos; y en las aceras de las ciudades – la parte peatonal de las calles sirven para muchas cosas aparte de transportar peatones. Estos usos están en estrecha relación con la circulación, pero no son idénticos a ella y son, por derecho propio, al menos tan básicos como la circulación para el buen funcionamiento de las ciudades”* (Jacobs, 1961)

Se define como ejes estructurantes a las conexiones de una ciudad relacionadas a la organización espacial y funcional de la misma. Estos ejes están diseñados para el abundante flujo de vehículos, así como establecer funciones de varias actividades económicas y residenciales, que promuevan la movilidad y eficiencia de la ciudad.

Maritza Rangel describe a los ejes estructurantes como una red de infraestructura capaz de conectar y establecer relaciones sociales, económicas, políticas y culturales, tanto individual como colectivo. Estos ejes facilitan la exploración de recursos territoriales y proporcionan un marco espacial necesario para el desarrollo adecuado de la sociedad

Dichos ejes estructurantes se encuentran perfectamente acoplados a lo largo de numerosos tejidos, mismos que en su trayectoria reflejan la evolución física, social y económica, permitiendo tener una amplia perspectiva espacio temporal de la ciudad. (Serrano, 2021).

Los ejes estructurantes parten de la planificación estratégica de ciudades, como un plan especial de detalle para delimitar y planificar el desarrollo de un área en particular. Se compone, básicamente, de una imagen objetivo con la idea del proyecto de ciudad que se quiere lograr, una memoria con una cartera de proyectos, etapas de gestión, estrategias de implementación y posterior seguimiento del plan.

Especialmente los que atraviesan el centro de la ciudad, ya que funcionan como corredores de actividad urbana que conectan y organizan las tramas urbanas desarrolladas a lo largo de su ruta.

El desarrollo urbano de las ciudades se caracteriza por el crecimiento informal y desequilibrado, que da lugar a áreas de baja densidad con escasa infraestructura y una conectividad vial deficiente, a diferencia de las zonas centrales de la ciudad que poseen una mejor planificación y mantenimiento, pero no tienen elementos donde converjan actividades en beneficio de sus residentes. Por lo que se deja de lado lo mencionado anteriormente y es ahí donde los ejes estructurantes pierden fuerza dentro de la ciudad y se convierte en vías abandonas sin puntos de atracción para los peatones o por qué se genera más prioridad al vehículo que al peatón.

## 2.7. Espacio público



*Ilustración 11. Times Square antes y después de Gehl*

*The Copenhagen Post.*

*“Una ciudad considerada óptima para los encuentros ofrece oportunidades para tres actividades humanas básicas: mirar, escuchar y hablar.” (Gehl, 2014)*

El espacio público es un sitio de encuentro que ayuda a las personas a poder relacionarse entre sí, es capaz de hacer que personas desconocidas se puedan relacionar con actividades cotidianas como caminar, realizar actividad física, conversar, generar comercio, etc.

De ahí que se entiende por ser el lugar de encuentro ciudadano por excelencia, pero también es el foro con mayor índice de publicidad de toda la ciudad, el lugar donde más interacciones ciudadanas se pueden celebrar, donde se circula, se presencia y se es parte de varias actividades, donde se protesta y donde se festeja, donde se ve y se es visto, donde se exhibe una identidad personal o grupal, pero también paradójicamente, donde se puede disolver la persona en el anonimato urbano. (García. S. 2014)

Los espacios públicos deben contar con la presencia de hitos y mobiliario urbano de calidad que promuevan la identidad, la memoria y el arraigo, ya que de esta manera adquieren características propias, dentro de las cuales se presentan el reconocimiento, la identificación además de la legibilidad, y que, sumadas a la accesibilidad y conectividad, pueden llegar a establecer los espacios públicos como un sistema de redes o unas mallas estructuradas. Lo que nos hace pensar que la percepción de un espacio socialmente activo y vacío varían por su tamaño, pues no lo veremos de la misma manera al contener cierta presencia de densificación poblacional al ser este grande o pequeño.

El espacio público suele resolver los problemas de paisaje y como un sistema de múltiples dimensiones, para ello se busca la apropiación de la sociedad dentro del espacio de producción espacial de un entorno físico y habitable que, por lo tanto, se enfoca el logro de lo arquitectónico, que deberá intervenir en la adecuada producción de lo vivo, de lo habitador y de lo humano. Por ello, reconocer la dimensión social de los espacios verdes públicos ayudaría a proyectar soluciones de diseño adecuadas a cada contexto humano en aras de incrementar la habitabilidad de la ciudad.

Desde esta perspectiva, la apreciación de los diferentes entornos físicos urbanos, observados desde los elementos arquitectónicos que los conforman, al valorarse desde el análisis y la comprensión de estos ambientes, es posible diagnosticar sus problemáticas si existen, así como la funcionalidad, accesibilidad, seguridad, iluminación, materialidad de los espacios públicos de la ciudad.

## 2.8. Nodos urbanos



*Ilustración 12. Nodos identificados en una ciudad.*

*Fuente: Luis Gallardo.*

*“La ciudad puede ser un nodo.” Lynch, Kevin. (1998).*

Son puntos estratégicos y se reflejan como focos intensivos, también podrían ser concentraciones múltiples en la ciudad. De la misma forma, alude a puntos de congestión a nivel de movilidad y tránsito vehicular.

De acuerdo con Kevin Lynch en “La imagen de una ciudad” el nodo se presenta como un elemento importante, el cual se podría representar como un punto distintivo entre los demás, dado que también puede implicar un sector de convergencia entre sendas. Son identificados por núcleos determinados y relevantes o concentraciones siendo focos de atención.

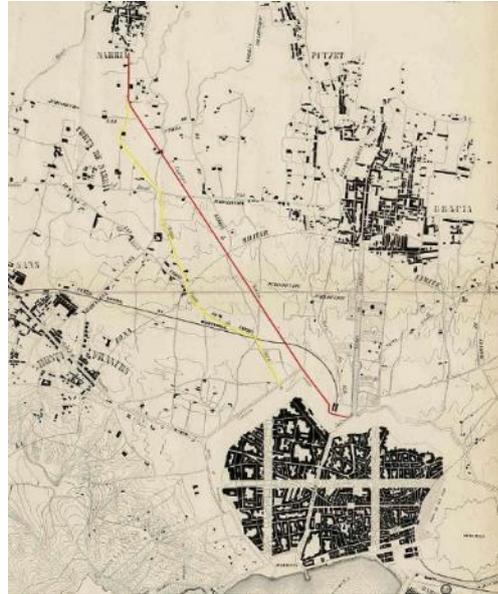
Se tiene en cuenta según las percepciones de los habitantes de barrio, sector, o zona, la longitud puede ser igual de variable. Se los puede definir mediante diversas características como: la congestión vehicular o peatonal, un cruce con diferentes direcciones, espacios públicos que incluyen aglomeración constante, áreas identificadas como salidas / entradas en la ciudad o a su vez puede incluir ser una parada de usuario hacia la apreciación de hitos arquitectónicos, en sí consisten en un conjunto de actividades humanas que se puede reflejar como un punto compacto.

Según Dupuy y las redes urbanas los nodos toman una posición de medio de conexión estructurante de la red urbana ubicado en uno de los estudios de redes físicas, un correcto análisis de nodos puede servir para un propulsor de orden, organización y equilibrio como la creación de redes ya estructuradas a nivel urbano y mediante esto crear centralidades importantes.

En “De Cosas Urbanas” de Solá Morales se menciona que un nodo urbano puede establecerse mediante características muy singulares como por ejemplo por “dinamismo, confort e intensidad de movimientos incluyendo actividades de la ciudad central”.

Un nodo puede representar diferentes alternativas desde espacios públicos, equipamientos, entre otras áreas que incluyan esta característica importante de la interacción de la comunidad, es decir, la actividad humana se convierte en un factor métrico para encontrar un nodo dentro de la ciudad, a la vez, resulta útil el reconocimiento del mismo para la creación de redes o centralidades urbanas.

## 2.9. Intersecciones urbanas



*Ilustración 13. Plano de la Av. Sarrià 1853.  
Fuente: Alberch Ramon.*

*“La ciudad aparece cuando se construye sobre el cruce, que es su soporte real”.*

(Serra,2004).

Las intersecciones urbanas se consideran como aquellos lugares de transición entre dos o varias esquinas que forman una ciudad, es así que se puede tomar a estos lugares como puntos de referencia y de encuentro para las personas, dichos puntos también identificar por contener equipamientos de gran o pequeña magnitud, pues estos espacios son los que brindan una apertura a la integración con la ciudad.

Según de Solà-Morales, se considera a las intersecciones como un elemento decisivo que influyen en el funcionamiento y desarrollo de una red vial. Sin embargo, en la planificación de una ciudad regularmente las calles que poseen acceso hacia el centro de la ciudad tienden a ser subutilizadas, esto se sucede porque se da prioridad a un solo punto focal que abarca mayor concentración de flujo de actividades dentro del centro de la ciudad, dejando de lado el

desarrollo transversal del resto de calles dando como resultado una mala conectividad y coherencia del sistema vial de una ciudad.

Por consiguiente, enfocamos más nuestra atención en tratar de resolver la saturación de dichas conexiones, pues estas servirán como medio de articulación de espacios, así como destacar la monumentalidad de elementos arquitectónicos que se encuentren dentro de su recorrido, por ello las esquinas se convierten en el elemento protagonista, puesto que ahí se concentrará la población al ser el remate de un elemento arquitectónico.

Otro aspecto relevante en el desarrollo de las intersecciones y la funcionalidad de la red vial es el sistema de transporte, que deberá estar articulado para toda la ciudad, permitiendo un desarrollo e integración equilibrado de esta.

## **2.10. Movilidad urbana peatonal/vehicular**

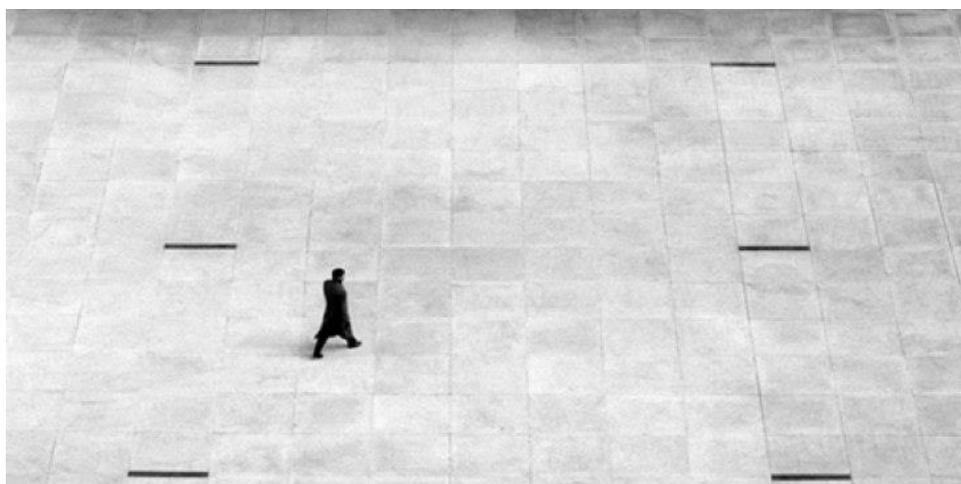


Ilustración 14. La vida social dentro de los pequeños espacios urbanos.

Fuente: *The social life of small urban spaces*

*“La escala de las ciudades tradiciones, las dimensiones de las calles, la distribución de los usos a lo largo de las calles y las plazas, y la escala y el detalle de los edificios armonizan perfectamente con los sentidos y las oportunidades para el*

*movimiento, apoyando directamente las idas y venidas de los peatones” (Gehl & Gemzoe, 2002)*

La movilidad urbana implica la capacidad de las personas para moverse y establecer relaciones sociales y económicas dentro de un entorno urbano. Es importante que la movilidad sea equitativa y considere las necesidades de todas las personas independientemente de su condición social y económica, además de considerar especialmente aquellas con discapacidades.

De ahí que también se evalúa mediante el análisis de los viajes que los ciudadanos realizan en un día normal, considerando el origen y destino, independientemente del modo de transporte utilizado y el motivo del desplazamiento.

De acuerdo con Henri Lefebvre, la movilidad urbana está estrechamente relacionada con la idea de que los ciudadanos tienen el derecho de participar en la planificación, construcción y creación de la ciudad, y de proponer iniciativas que impulsen su desarrollo, todo ello basado en su realidad social y espacial. Por lo tanto, los elementos arquitectónicos deben promover la movilidad al generar una diversidad de flujos de movimiento en el tiempo, así como aumentar su frecuencia de uso. Esto, a su vez, conlleva un fortalecimiento económico y sociocultural de la ciudad.

Asimismo, los espacios verdes están estrechamente relacionados con la movilidad. Un ejemplo destacado es la gestión de los espacios verdes en Curitiba, Brasil, donde se logró restablecer su funcionalidad a través de la integración de intereses públicos y privados. Esto se llevó a cabo mediante un diseño espacial funcional que abarcó las diversas áreas de acción dentro del entorno urbano (Montaner, 1999).

Otro punto transcendental dentro la movilidad urbana según William Whyte es la importancia de la observación y el análisis del comportamiento humano en el diseño de la movilidad urbana. Pues él estudió cómo las personas utilizan los espacios públicos, cómo

caminan, interactúan y se desplazan en la ciudad cuando estos espacios están bien diseñados o no.

Por consiguiente, los espacios públicos deben ser atractivos, funcionales y acogedores, con características como asientos cómodos, áreas sombreadas, fuentes de agua y acceso a servicios básicos.

### **2.10.1. Movilidad urbana vehicular pública**

La movilidad vehicular pública busca proporcionar opciones de transporte accesibles para las personas que ayude a reducir el tráfico vehicular, mejorar la sostenibilidad de una ciudad; así como fomentar la interacción social.

Según Jan Gehl las ciudades deben estar destinadas para las personas y no para los vehículos, por ello promueve la reducción de la dependencia del automóvil creando estrategias de movilidad alternativa como el uso del transporte público haciéndolo más atractivo y accesible para todos sus usuarios, además de caminar, andar en bicicleta, además de otros medios de transporte que con los años han tomado fuerza en cuanto a su frecuencia de uso como los scooters. Para formar una sociedad más sostenible que interactúe entre sí.

### **2.10.2. Movilidad urbana vehicular privada**

*“Cuando los coches empezaron a invadir nuestras vidas, empezamos a construir ciudades en contra de la gente. Calles de seis vías, avenidas sin sombras, sin árboles. Y, sin embargo, se ha demostrado que el tráfico es como el agua, va donde puede. Y cuando no puede ir a alguna parte, se detiene”.* (Casado Cañequé, 2017)

De acuerdo con Jan Gehl a medida que las ciudades han ido evolucionando se ha manifestado una mayor relevancia hacia el uso del vehículo, tanto es así que cada persona considera primordial el poder llegar en su vehículo hacia el lugar que su movilidad lo requiera, creando una mayor afluencia tránsito de vehículos privados que desencadena varios factores

como: la congestión vehicular, la contaminación ambiental, el uso del espacio público; pues buscan crear más espacios destinados a parqueaderos en lugar de espacios verdes.

## 2.11. Referentes

### 2.11.1. Plan de revitalización del centro tradicional de Bogotá

El plan urbano busca proteger el patrimonio cultural generando alternativas sociales y económicas para la ciudad. Crea integración entre la periferia y la ciudad con corredores verdes aumentando el área verde en el centro de la ciudad, reflejando así una integración y equilibrio entre el ambiente natural de la periferia con el casco urbano. Establecer una alianzas público-privadas con el fin de mejorar la vivienda patrimonial y la infraestructura del espacio urbano para generar una mayor actividad económica de la zona.



Ilustración 15. Diagrama conclusiones referente.

Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá

### 2.11.2. Plan maestro del centro histórico de asunción

Se busca crear un plan de acción basada en la participación ciudadana, creación de entornos interactivos y resilientes con el fin de revitalizar en Centro de Asunción. El proyecto busca, además una reconciliación de la ciudad con su entorno natural y patrimonial que mediante la propuesta se logre fomentar el desarrollo urbano sostenible. Esto a vez lo podrá realizar mediante corredores ecológicos, cívicos, dinámicos, así como catalizadores urbanos con edificios que posean una programación híbrida de uso mixto y flexible.

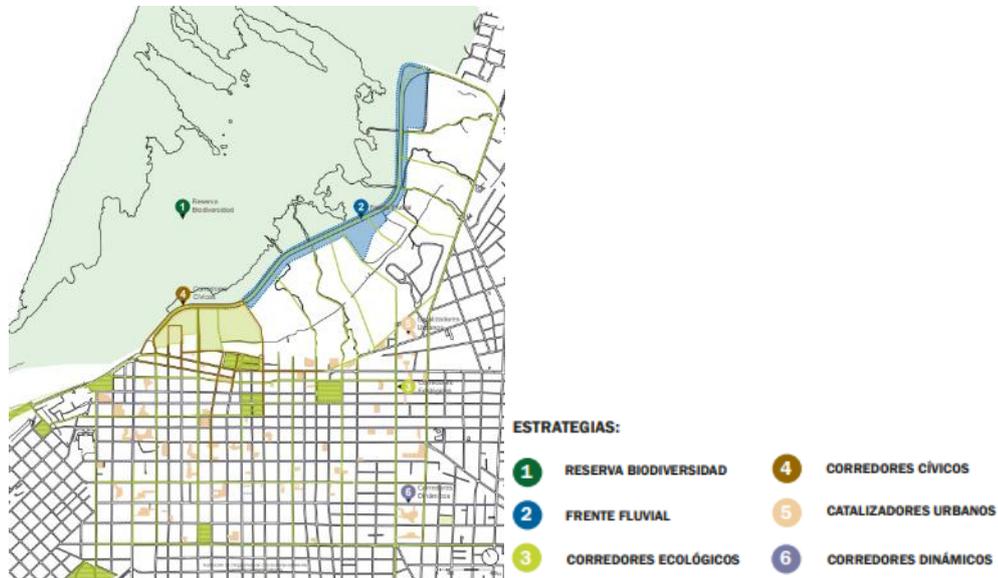


Ilustración 16. Diagramas de conclusiones referente.

Fuente: Ecosistema Urbano

### **3. CAPÍTULO III. METODOLOGÍA.**

#### **3.1. Enfoque de la investigación**

La investigación será de carácter exploratorio, descriptivo y experimental. Exploratorio por que pretende llegar a una propuesta de diseño urbano en los principales ejes transversales y que se conviertan en ejes estructurantes teniendo como referencia la Av. Daniel León Borja. El estudio descriptivo nos permitirá definir el rol y las características más relevantes del lugar de estudio, pues al dejar de lado la transversalidad no se ha logrado un desarrollo equilibrado de la ciudad de Riobamba.

Finalmente tendrá una investigación de carácter experimental dado que en base al análisis se buscará identificar problemáticas y soluciones varios aspectos como: el espacio público, la movilidad, potenciar los diferentes equipamientos para un mejor desarrollo de los ejes.

#### **3.2. Alcance de la investigación**

Este trabajo de investigación partirá de los siguientes alcances: primero recopilación de información de fuentes de investigación previas, tanto conceptuales como referenciales, basadas en fuentes bibliográficas que ayuden a fundamentar la presente investigación.

Como segundo punto la investigación será aplicada para la realización de un diagnóstico del área de estudio partiendo de evolución histórica, análisis de fenomenología, sistemas, estructura e imagen urbana para determinar las problemáticas y potencialidades existentes, esto nos ayudara como el punto de partida para la argumentación de los lineamientos que van a tomar la propuesta arquitectónica.

### 3.3. Antecedentes



*Ilustración 17. Trazado de Riobamba años treinta.*

*Fuente: Cepeda F.*

### 3.4. Escenarios de crecimiento urbano

#### **Riobamba Con Eje De Referencia Av. Daniel León Borja**

El crecimiento urbano de Riobamba fue producto de varios factores como: la reforma agraria de la década de los 60; esto tuvo gran relevancia porque se adjudicaron tierras de haciendas ubicadas en el perímetro urbano a campesinos e indígenas, generando la parcelación de la hacienda para que el terrateniente tenga más rentabilidad del suelo, el cooperativismo de los 70 y 90, influyeron en políticas y actores sociales de cara al territorio.

Los actores sociales influenciaron bajo la presencia del estado, la religión, educación y, sobre todo, en el apoyo a las personas que necesitadas de suelo y vivienda.

Juan Vinuesa en su investigación sobre el crecimiento de la ciudad de Riobamba realizada en 2018 define cinco categorías sobre las cuales se produjo un crecimiento:

- Políticas Modernizadoras
- Migración Interna
- Cooperativismo

- Crecimiento Urbano
- Captación de renta del terrateniente

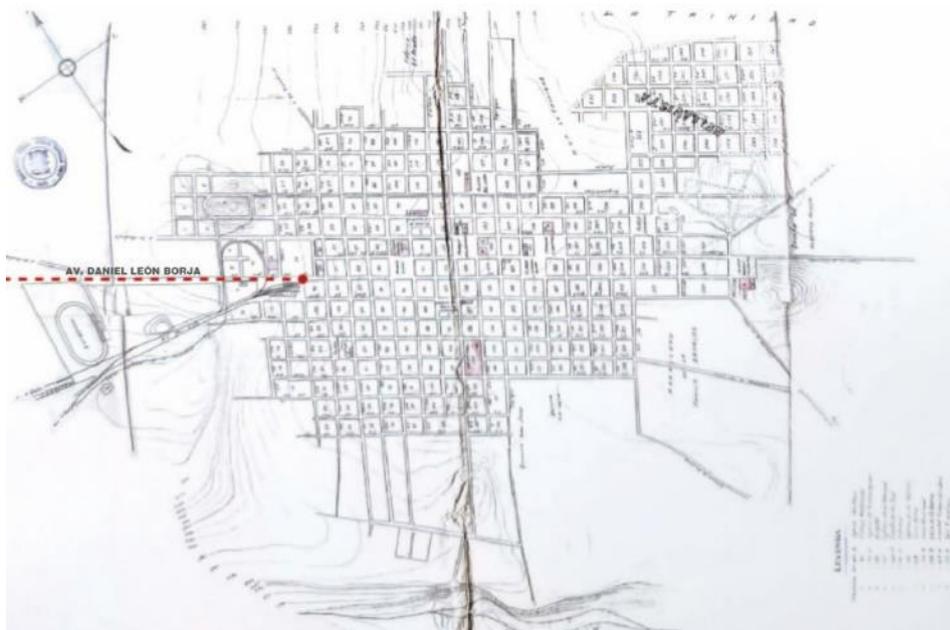
Dichas categorías influyeron en la parcelación de la ciudad, creación de sus barrios, así como la formación de varios asentamientos.

Riobamba, en la última década, ha crecido arquitectónicamente y la presión poblacional se ha alejado del centro construyendo nuevos polos de desarrollo humano y comercial. Aunque el número de barrios, ciudadelas y cooperativas de vivienda han aumentado, los centros urbanos primigenios se mantienen como referentes de tradición y riobambeñidad.

Este crecimiento se lo ha realizado sin una correcta planificación lo que ha generado que en varios lugares no cuenten con servicios básicos, que construyan en zonas de riesgo, además de crear sobre expansión en su límite permitido.

### 3.5. Antecedentes históricos

Riobamba Con Eje De Referencia Av. Daniel León Borja



*Ilustración 18. Plano de Riobamba año 1930.  
Fuente: Cepeda F.*



*Ilustración 19. Fotografía antigua calle Carabobo y Av. Daniel León Borja.*

*Fuente: Torres David*

La ciudad de Riobamba le pertenece a la provincia de Chimborazo, rodeada de glaseares y el gran volcán Chimborazo, como también es una de las primeras ciudades, destaca por su patrimonio arquitectónico, siendo un atractivo turístico para muchos.

Tras un fatídico desastre natural de 1979 la ciudad se desplaza hacia territorios llanos salvaguardando la vida de sus habitantes, convirtiéndose en una ciudad planificada, su independencia se conmemora el 11 de noviembre de 1820 y según las cifras del Censo 2010 sus habitantes rondan entre los 150 mil. La cual también alberga parroquias y cantones en su división política.

Es tomada en cuenta por ser uno de los ejes centrales más importantes para el desarrollo urbano, más conocida por ser la “ zona rosa ” de Riobamba.

Alberga los sitios más reconocidos de entretenimiento, patios de comida, resaltando que tiene un flujo abundante tanto vehicular como peatonal por el conjunto de equipamientos, ejemplo: Parque Guayaquil; Terminal Terrestre; Plaza Eloy Alfaro; equipamientos financieros,

entre otros. También resalta con dinamismo económico y siendo imagen de la parte urbana de Riobamba.

La nueva avenida Daniel León Borja que fue un resultado de ensanches de dos calles como la 10 de agosto, avenida la Prensa. Por otro lado, se convirtió en un eje vial de conexión entre dos polos de la ciudad en crecimiento.

Desde 1950 la avenida resaltó por inauguraciones como el “Parque Guayaquil” y algunas residencias de buen prestigio.

Desde ahí hubo un crecimiento constante en el desarrollo económico de la avenida, resurgiendo con actividades comerciales, siendo un eje clave residencial y comercial para muchos habitantes riobambeños. A esto se le suman diversos equipamientos como el Estadio, el terminal Terrestre, potenciando el flujo.

### **3.6. Antecedentes sociales y económicos**

#### **Riobamba Con Eje De Referencia**

##### **Identidad y Cultura**

La ciudad de Riobamba más conocida como “La Sultana de los Andes”, tiene varias festividades que ayudan a visualizar y resaltar la cultura e identidad de la ciudad, Así como la actividad económica que se va a generar por las visitar a lugares destacados de Riobamba.



Ilustración 20. Mapa de identidad y cultura.

Fuente: Elaboración propia (2024)

### Actividad Económica



Ilustración 21. Mapa de actividad económica.

Fuente: Elaboración propia (2024)

### 3.7. Aproximaciones

(Ver anexo N°1)

### 3.8. Ciudad

(Ver anexo N°2)

### 3.9. Riobamba Esc: 1:20000

(Ver anexo N°3)

### 3.10. Fragmento

(Ver anexo N°4)

### 3.11. Riobamba Esc: 1:10000

(Ver anexo N°5)

## 4. CAPÍTULO IV. DIAGNOSTICO.

### 4.1. EJE 1: AVENIDA DANIEL LEÓN BORJA

#### 4.1.1. Fenomenología

Esta avenida se destaca por tener varios elementos predominantes que permiten desarrollar el comercio, actividades de entretenimiento, así como resalta lugares de fácil reconocimiento dando gran importancia al flujo peatonal que toma esta avenida exponiéndose como un punto de encuentro y entretenimiento para toda la ciudad de Riobamba. (Ver anexo N°8)

- **Flujos**

El flujo de la Av. DLB varía en su recorrido, se concentra desde Av. Miguel Ángel León hasta Av. Carlos Zambrano por su diversidad de eventos, elementos y lugares, desde entonces su flujo disminuye hasta llegar a la Av. La Prensa.

- **Eventos**

En este recorrido están presentes 10 eventos que permiten el entretenimiento, comercio, y el constante intercambio de servicios.

- **Elementos.**

En la Av. DLB hay 7 elementos que forman parte de la memoria y que son de fácil reconocimiento para la ciudad, incluidos equipamientos, espacios recreativos y plazas.

- **Lugares.**

3 lugares que sobresalen por brindar apropiación libre al usuario de dichos espacios, con características de alto reconocimiento, se incluyen áreas de recreación y plazas

- **Vacíos.:** Los vacíos son escasos por la alta densidad de construcción dentro de esta avenida, existe un vacío físico por construcción y un vacío social siendo este el Parque Guayaquil teniendo una extensión de aproximadamente 30 km<sup>2</sup>.

#### **4.1.2. Sistemas**

En los sistemas de la Av. Daniel León Borja se establecen equipamientos urbanos, igual que en esta zona se desarrollan actividades destinadas al comercio, recreación y entretenimiento, destacan el diseño vial y espacio público en las aceras y calles de la avenida. (Ver anexo N°12)

- **Espacio público.**

Cuenta con varios espacios públicos de alto reconocimiento para la ciudad como el Parque Guayaquil y la Plaza Eloy Alfaro.

- ***Equipamientos.***

Existen varios equipamientos de relevancia dentro de esta avenida, estos se destacan por su tamaño y uso de distintas actividades.

- ***Uso de suelo planta baja.***

Predomina el uso mixto y comercial, incluyendo menos los usos de educación, recreación y residencial en menor cantidad.

- ***Uso de suelo.***

Según la normativa del GAD de Riobamba se establece aproximadamente un 50% de uso destinado a actividades nocturnas.

- ***Movilidad.***

En esta vía transitan varias líneas de buses lo que la convierte en el principal punto de conexión con el resto de la ciudad, sin embargo, no abarcan todo el recorrido principal.

- ***Clasificación de vías.***

Es una vía arterial de gran importancia para la ciudad, pues funciona como punto de concentración de alto flujo vehicular.

### **4.1.3. Estructura**

La avenida está bastante densificada, pues las parcelas están construidas, mantienen una altura de 2 y 3 pisos en su mayoría, con un trazado dividido entre ortogonal e irregular. Finalmente, el patrimonio que se encuentra en esta zona se concentra entre la calle Diego de Ibarra y Carabobo. (Ver anexo N°15)

- **Tejido.**

El tejido se encuentra consolidado y posee pocos vacíos dentro del área de estudio.

- **Traza.**

El trazado es en mayor parte ortogonal, pero en algunas zonas tiende a ser irregular funcionando la Av. Daniel León Borja como división de regularidad e irregularidad. Manzanas donde se resalta la ortogonalidad ya que esta más aproximado al centro histórico de la ciudad.

- **Parcelario.**

Las parcelas son en mayor parte rectangulares, pero áreas variadas, algunas tienen a ser más grandes que otras.

- **Alturas.**

La altura predominante es la de dos y tres pisos, además de contar con un equipamiento principal, el Hotel Zeus, que cuenta con 12 pisos, resaltando el resto.

- **Patrimonio.**

El patrimonio se concentra en la entrada al centro histórico de la ciudad, conserva dos edificaciones que hoy solo conservan su fachada.

### **4.1.4. Imagen Urbana**

(Ver anexo N°19)

#### 4.1.5. Conclusiones

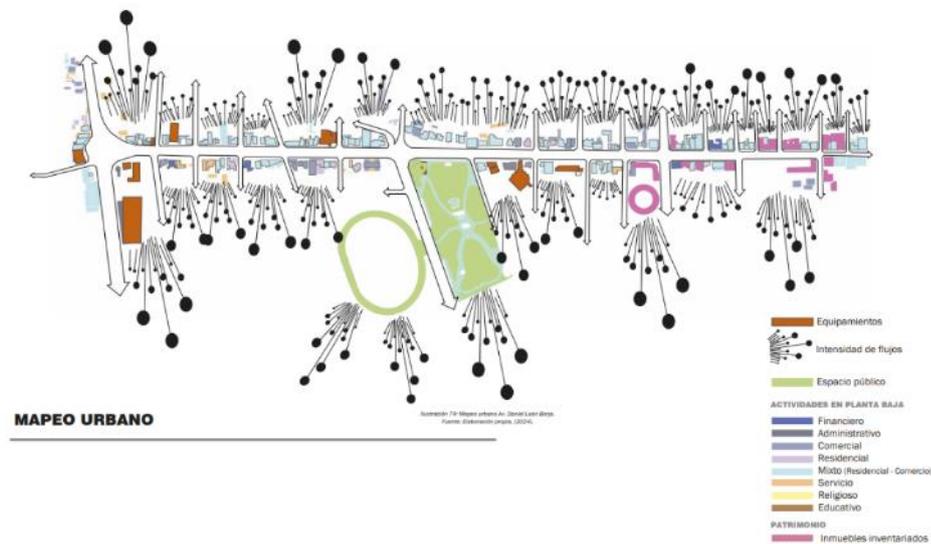


Ilustración 22. Diagrama de conclusiones av. DLB

Fuente: Elaboración propia (2024)

#### 4.1.6. FODA

##### Fortalezas

- Flujo abundante alrededor de todo el recorrido tanto peatonal como vehicular por su diversidad de uso en planta baja.
- Contiene equipamientos importantes para el desarrollo de la ciudad.
- Es un eje importante de conexión dado que da la continuidad a la calle 10 de agosto.
- Según su uso de suelo prevalece las actividades de diversión nocturna.
- Por su ubicación, existen equipamientos relevantes en esquinas creando cruces importantes con algunos otros ejes.

##### Oportunidades

- Aprovechamiento del flujo peatonal de los equipamientos para aumentar el espacio público mejorando la imagen urbana de la avenida.

- Diversidad de uso en planta baja desde su punto de inicio hasta su punto final.

### **Debilidades**

- La variación de la población es nula.
- Falta de control en el estacionamiento de vehículos.
- Transporte urbano no abarca todo el recorrido de la Av. Daniel León Borja.
- Segregación en sus ejes transversales por la concentración de equipamientos de forma lineal.

### **Amenazas**

- Negativa por parte de los comerciantes a la propuesta de ampliación del espacio público.
- Los equipamientos de áreas mayores sufren de abandono y deterioro por su uso eventual, lo que ocasiona inseguridad.
- Aglomeración de actividades.

## **4.2. EJE 2: AVENIDA LA PRENSA**

### **4.2.1. Fenomenología**

En sí la avenida La Prensa, representa un flujo moderadamente alto con pocos espacios de eventos y lugares, los más destacados fueron el Terminal Terrestre por ser un equipamiento con alta afluencia de usuarios y la movilidad de transporte urbano, como también, el Parque, por ser un área pública. (Ver anexo N°26)

- **Flujos.**

Un 65% del recorrido contiene un flujo peatonal y vehicular alto, sin embargo, se destacan puntos de calor como el Terminal Terrestre donde la dinámica es constante.

- **Eventos.**

Tan solo 2 eventos que pueden acaparar a los moradores de la zona que incluyen intercambio de servicios en esta zona.

- **Elementos.**

Si existen varios elementos que destacan el reconocimiento de esta avenida como lo son: Terminal Terrestre de Riobamba; Banco Guayaquil; UPC Santa Faz; Iglesia Santa Faz; Parque; Gasolinera Jorge Calderón, que se resaltan por formar parte de la memoria de la ciudad de Riobamba

- **Lugares.**

Los espacios de libre apropiación de usuarios son el Terminal Terrestre y el Parque, lo cual es realmente escaso

- **Vacíos.**

El vacío del Ferrocarril es un espacio completamente en abandono, mientras que, el parque en determinadas instancias se puede volver un vacío social teniendo ambos como consecuencia el deterioro y la exposición a la delincuencia e inseguridad

#### **4.2.2. Sistemas**

La avenida La Presa por la conexión con la ciudad por ser parte de la vía principal de la circunvalación, y tiene un equipamiento representativo que genera la movilidad de transporte urbano en la mayoría de su tramo, pero la dinámica de usos no tiene mayor relevancia ya que destaca lo mixto y residencial. (Ver anexo N°30)

- **Espacio público.**

Este recorrido tiene 4 espacios de área pública, destacando áreas de recreación y espacios tipo plazas como el área de espera del Terminal Terrestre.

- **Equipamientos.**

Se resalta que los equipamientos son escasos y solo 2 destacan por su magnitud como el Terminal Terrestre y por otro lado las edificaciones del Ferrocarril que actualmente están en deterioro, los demás son equipamientos de servicio.

- **Uso de suelo planta baja.**

Destaca el uso mixto de residencia y comercio como también los espacios de servicios.

- **Uso de suelo.**

Según la normativa del GAD de Riobamba Un 40% es mixto, el mayor porcentaje con uso de residencia.

- **Movilidad.**

Es una vía que se caracteriza por abundante transporte público al ser un punto de conexión importante para el casco urbano.

- **Clasificación de vías.**

Prevalece la vía arterial por su capacidad de conexión con vías colectoras principales para el ingreso a la ciudad.

#### **4.2.3. Estructura**

La avenida la Prensa tiene un trazado parcialmente irregular, dado a las curvaturas del trazado sus parcelas no están situadas de forma ortogonal, y en cuanto a las alturas, sobresale por su promedio de 2 pisos. El abandono de la edificación patrimonial es a causa de la carencia del mantenimiento, el cual se podría potenciar con otro uso. (Ver anexo N°33)

- **Tejido.**

Si existen vacíos con áreas en promedio altas que se evidencian en un solo frente, mientras que, el otro frente es más homogéneo.

- **Traza.**

No se puede apreciar un trazado regular debido a la curvatura en los límites, así como, las manzanas tienen la característica de ser alargadas

- **Parcelario.**

En algunas manzanas si se puede resaltar un tipo de cuadrícula en las parcelas, sin embargo, en el resto de las manzanas por la forma orgánica las parcelas han tomado una forma totalmente irregular.

- **Alturas.**

En un 70% las edificaciones se mantienen en la altura de 2 pisos

- **Patrimonio.**

Solo hay un equipamiento que se encuentra registrado como patrimonio, el cual es los ex talleres del Ferrocarril, el mismo que está en abandono y total deterioro.

#### 4.2.4. Imagen Urbana

(Ver anexo N°37)

#### 4.2.5. Conclusiones

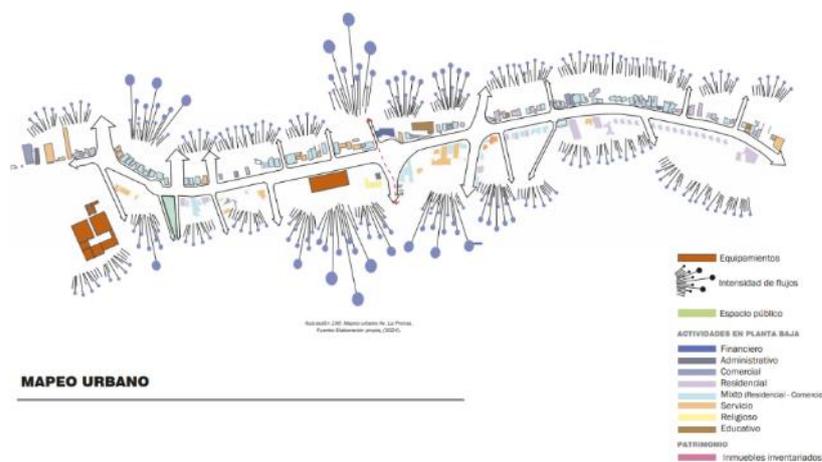


Ilustración 23. Diagrama de conclusiones av. La Prensa

Fuente: Elaboración propia (2024)

#### **4.2.6. FODA**

##### **Fortalezas**

- Conectividad transversal con toda la ciudad por pertenecer a la vía principal de la circunvalación.
- Posee un equipamiento articulador que aumenta la movilidad y flujo, el cual es el Terminal Terrestre de Riobamba.
- Cuenta con alto tránsito de transporte público.

##### **Oportunidades**

- Cuenta con espacios vacíos que se pueden potenciar con otro tipo de uso.
- Tiene apertura de conexión con otras ciudades de forma directa.
- Ventaja de intercambio de bienes y servicios por su aproximación con las principales conexiones viales.

##### **Debilidades**

- Concentración de flujo en su punto central por ubicación del equipamiento del Terminal Terrestre.
- Ausencia de áreas públicas de calidad.
- No existe mayor diversidad de usos.
- En tanto a equipamientos de seguridad como el UPC de Santa Faz, no abarca todo su tramo.
- Deterioro de equipamientos patrimoniales como la Estación del Ferrocarril, ocasionando abandono e inseguridad.

##### **Amenazas**

- Tiene una gasolinera en su recorrido, la cual cuenta como riesgo.

- El Terminal Terrestre funciona como condicionante para el flujo tanto vehicular como peatonal.

- Inseguridad y abandono en espacio público (aceras).

### **4.3. EJE 3: AVENIDA CARLOS ZAMBRANO**

#### **4.3.1. Fenomenología**

Esta importante avenida cuenta con un flujo alto por poseer varios lugares que funcionan como punto de encuentro para los ciudadanos de Riobamba, a más de esto se presencian eventos de diferentes índoles de esta forma atrae a peatones mayormente en días festivos, dando dinamismo al comercio y la economía general de la ciudad. (Ver anexo N°44)

- **Flujos.**

El flujo peatonal y vehicular se concentra entre los principales frentes del Parque Guayaquil, mientras que en el resto de su recorrido el flujo es bajo.

- **Eventos.**

Cuenta con eventos, los cuales sirven no solo para las personas que viven cerca a ellos, sino para toda la ciudad.

- **Elementos.**

El elemento más reconocible y que forma parte de la memoria de la ciudad, dentro de la zona de estudio es la X del parque Guayaquil.

- **Lugares.**

Los principales lugares en donde la gente se puede apropiar del espacio son: El Estadio Olímpico por la realización de partidos, conciertos además de ser un lugar de entrenamiento, y el Parque Guayaquil por funcionar como lugar de encuentro.

- **Vacíos:** Al ser una zona consolidada, tiene un vacío físico en la intersección de la Av. Carlos Zambrano y Av. Daniel León Borja, por lo que los

vacíos más predominantes son los sociales, ya que no son espacios de los que la gente se pueda apropiarse libremente quedan abandonados.

#### **4.3.2. Sistemas**

La Av. Carlos Zambrano no posee mayor espacio público a más del Parque Guayaquil, pero su uso en planta baja es variado, concentrándose su actividad y movilidad en su intersección con la Av. Daniel León Borja, es importante como nodo vial dado la unión de diferentes vías. (Ver anexo N°48)

- **Espacio público.**

El único espacio público verde dentro del área de estudio es el Parque Guayaquil.

- **Equipamientos.**

Posee pocos equipamientos, pero variados siendo los de más relevancia: Salud: Hospital del IESS; Educación: Unidad Educativa Santo Tomás Apóstol; Recreación: Parque Guayaquil y Estadio Olímpico

- **Uso de suelo planta baja.**

Destaca el uso mixto de residencia y comercio, pero también varios usos diferentes como salud, industria, educación.

- **Uso de suelo.**

En la normativa del GAD Riobamba se establece un 30 % destinado a equipamientos, 20 % para actividades nocturnas, mientras que el 50 % restante se divide entre residencia, uso mixto de residencia y comercio y servicios.

- **Movilidad.**

Su movilidad se desarrolla dentro de las calles principales que rodean a sus equipamientos más relevantes, cruzan 9 líneas de buses dentro del área de estudio.

- **Clasificación de vías.**

Se divide entre arterial entre la Av. Unidad Nacional, Calle Reina Pacha y la Av. Daniel León Borja. Y es desde este último punto donde se convierte en colectora.

#### **4.3.3. Estructura**

La Av. Carlos Zambrano cuenta con un trazado irregular, por tener una variación topográfica alta, con una alta densificación en sus construcciones, la altura predominante en sus edificaciones es de 2 pisos y solo posee una edificación dentro del inventario del INPC considerado como patrimonio. (Ver anexo N°51)

- **Tejido.**

Es un área bastante consolidada, pues en la mayoría de sus parcelas se encuentran construidas.

- **Traza.**

Al tener una alta variación en su topografía no cuenta con un trazado regular.

- **Parcelario.**

Las parcelas en su mayoría son rectangulares con varias dimensiones, pero en las zonas con más topografía tienden a ser irregulares.

- **Alturas.**

El 70% las edificaciones cuentan con una altura de 2 pisos.

- **Patrimonio.**

Únicamente existe un bien inmueble inventaría en el INPC que es el antiguo hospital del IESS.

#### **4.3.4. Imagen Urbana**

(Ver anexo N°55)

### 4.3.5. Conclusiones

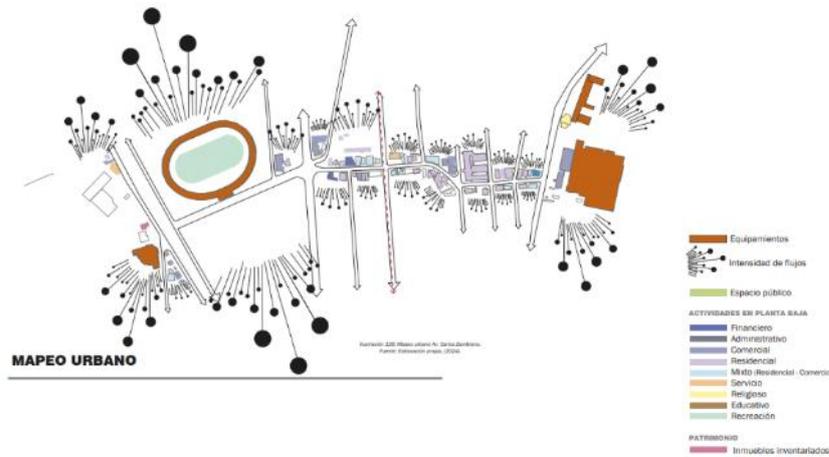


Ilustración 24 Diagrama de conclusiones av. Carlos Zambrano  
Fuente: Elaboración propia (2024)

### 4.3.6. FODA

#### Fortalezas

- Alto flujo por los equipamientos reconocidos y por su nivel de conexión con el casco urbano.
- Diversidad de equipamientos desde recreativos, de salud y financieros.
- Contiene equipamientos importantes para el desarrollo de la ciudad.
- Transporte urbano abarca todo el recorrido de esta avenida lo que aumenta la concentración peatonal.

#### Oportunidades

- En la actualidad el comercio ha aumentado debido a su nivel de flujo vehicular y peatonal.

#### Debilidades

- Segregación por su concentración de equipamientos en la parte central.
- Los equipamientos de recreación que tienen grandes áreas sufren de abandono y deterioro por su uso eventual, lo que ocasiona inseguridad.
- Sus usos se desarrollan para actividades de entretenimiento o eventos.

## **Amenazas**

- Tiene la fábrica de Ecuacerámicas en su recorrido, la cual cuenta como riesgo.
- Inseguridad y abandono de los espacios públicos.

## **4.4. EJE 4: AVENIDA MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN**

### **4.4.1. Fenomenología**

La avenida Miguel Ángel de León tiene en su parte central un flujo bastante alto por diferentes elementos y eventos que existen, en donde sobresale el entretenimiento. existen 2 importantes, sin embargo, presentan abandono e inseguridad por lo cual se pueden determinar cómo vacíos sociales. (Ver anexo N°62)

- **Flujos.**

El flujo alto se mantiene solo en la parte central del tramo dando su continuidad hacia vías transversales, debido a la dinámica comercial, entretenimiento, como también de conexión.

- **Eventos.**

Existen eventos que en determinados tiempos de la semana aumentan la afluencia de usuarios provocando gran movilización, específicamente en horas de la tarde y noche.

- **Elementos.**

La Giralda Plaza es un elemento de mucho reconocimiento para esta zona de comercio y entretenimiento, resaltándose como punto de encuentro para muchos de los usuarios.

- **Lugares.**

En este recorrido se encuentran 2 espacios públicos que permiten la apropiación de usuarios alrededor del día como lo son el Parque Gral. Barriga y 21 de abril.

- **Vacíos.**

Como parcelas vacías se resalta que hay muy pocas en este tramo, sin embargo, se toman en cuenta los espacios públicos dado que en ocasiones existe abandono, representando vacíos sociales.

#### **4.4.2. Sistemas**

La avenida Miguel Ángel de León existe una diferencia entre la parte central y sus extremos lo cual es notable por sus equipamientos, movilidad de transporte público, lo que puede ocasionar segregación en los límites de esta. (Ver anexo N°66)

- **Espacio público.**

Este recorrido resalta por un espacio verde con canchas que es el parque Gral. Barriga y un área verde recreacional que es el Parque 21 de abril.

- **Equipamientos.**

Este tramo contiene diversidad de equipamientos como el financiero, recreativo, educativo, sin embargo, en los extremos existe escases de estos.

- **Uso de suelo planta baja.**

A lo largo del trayecto un 75% es residencial

- **Uso de suelo.**

En la parte central se resalta la diversidad de usos, mientras que, los extremos son solo residenciales.

- **Movilidad.**

Es una avenida con poca movilidad de transporte público, lo cual puede ocasionar problemáticas de conexión.

- **Clasificación de vías.**

En un 70% es una vía colectora, es decir, es una vía importante de conexión con el contexto inmediato.

#### **4.4.3. Estructura**

La avenida Miguel Ángel de León tiene un trazado regular, con parcelas ortogonales, y en cuanto a las alturas, sobresale por su promedio de 3 pisos. Hay existencia de elementos patrimoniales importantes como la Loma de Quito que es de alto reconocimiento para la ciudad de Riobamba. (Ver anexo N°69)

- **Tejido.**

En cuanto al tejido es homogéneo, en lo que se destaca es en la pendiente topográfica.

- **Traza.**

Las manzanas se ubican en su mayoría de forma ortogonal con un promedio regular de longitud.

- **Parcelario.**

Son parcelas con características ortogonales

- **Alturas.**

En promedio la altura se resalta entre 3 y 2 pisos, no obstante, si existen edificaciones con un índice medio alto de 4 pisos.

- **Patrimonio.**

Existen viviendas registradas como patrimonio y también se resalta la Loma de Quito, la cual sobresale por su historia con la ciudad.

#### **4.4.4. Imagen Urbana**

(Ver anexo N°73)

#### 4.4.5. Conclusiones

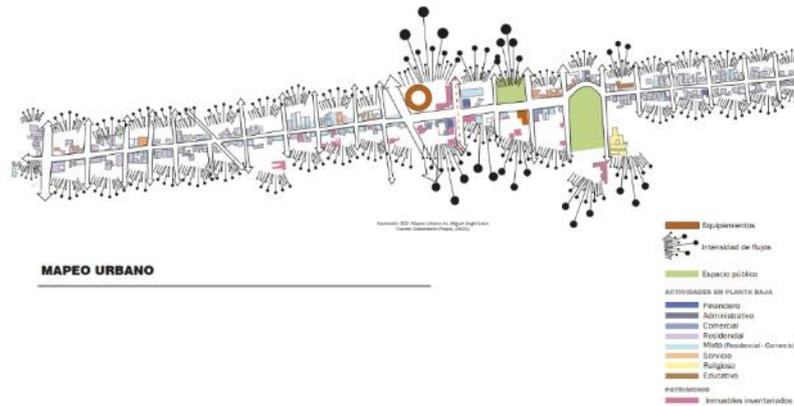


Ilustración 25 Diagrama de conclusiones av. Miguel Ángel de León  
Fuente: Elaboración propia (2024)

#### 4.4.6. FODA

##### Fortalezas

- Tiene una intersección con la Av. Daniel León Borja con un alto flujo peatonal y vehicular, lo incide también con el turismo en la zona.
- Áreas verdes con alto nivel de espacio público.
- Mayor ocupación en las parcelas.
- Su trazado es regular mostrando mayor orden en parcelas.

##### Oportunidades

- Contiene elementos con reconocimiento histórico y patrimonial importantes para la ciudad de Riobamba.
- Conexión con vías de mayor longitud de la ciudad.

##### Debilidades

- La ubicación de equipamientos tiene como consecuencia la concentración en puntos centrales del tramo, ocasionando segregación en sus límites.
- En ese tramo se pudo evidenciar el flujo de paso, más no de permanencia.

- Transporte urbano tiene su recorrido a partir de la calle José de Orozco.
- Falta de mantenimiento en el espacio público.

#### **Amenazas**

- Abandono de espacios públicos causando deterioro e inseguridad.
- Presencia de inseguridad por la falta de control en los espacios públicos.
- Falta de control en espacios de entretenimiento en determinadas horas del día ocasiona una mala imagen de esta zona.

### **4.5. EJE 5: CALLE CARABOBO**

#### **4.5.1. Fenomenología.**

En la calle Carabobo los flujos se concentran alrededor del Centro Comercial La Condamine, ya que en todo su trayecto no cuenta con varios lugares o eventos de los cuales la gente se pueda apropiar. (Ver Anexo N° 80)

- **Flujos.**

El flujo más constante se concentra en el Centro comercial La Condamine al tener varias actividades dentro de él.

- **Eventos.**

Se encuentran 4 eventos que concurrentemente es del uso de varios usuarios.

- **Elementos.**

Centro Comercial La Condamine, La Plaza Alfaro, el Consejo Provincial son elementos de fácil reconocimiento para los ciudadanos locales y extranjeros.

- **Lugares.**

Los lugares más recurrentes por las personas es el Centro Comercial La Condamine y el Consejo Provincial.

- **Vacíos.**

Cuenta con dos vacíos físicos y uno social, los cuales se encuentran al inicio del recorrido de la calle Carabobo.

#### **4.5.2. Sistemas**

Esta calle no cuenta con espacio público para el disfrute de la gente, los principales equipamientos que posee son financieros. (Ver anexo N°84)

- **Espacio público.**

El espacio público que posee es bajo, pues solo la Plaza Eloy Alfaro es de libre acceso para la gente.

- **Equipamientos.**

El 75% de los equipamientos son financieros.

- **Uso de suelo planta baja.**

El 70% del uso en planta baja es mixto siendo residencial y comercial.

- **Uso de suelo.**

El PUGS establece que en esta calle el uso es mixto.

- **Movilidad.**

El transporte público conecta con los puntos más largos de la ciudad como lo son la parroquia de Yaruquies, San Gerardo y toda la Av. 9 de octubre.

- **Clasificación de vías.**

Las vías son principalmente colectoras a excepción de la Av. 9 de octubre y Av. Antonio José de Sucre que son arteriales.

### 4.5.3. Estructura

Las parcelas dentro de esta calle son homogéneas y se encuentran construidas casi en su totalidad, la altura predominante es la de dos pisos y el patrimonio que se encuentra dentro de él, está cercano a la Loma de Quito. (Ver anexo N°87)

- **Tejido.**

Se encuentra construido en su totalidad, pues solo hay 2 vacíos físicos.

- **Traza.**

Su traza es regular al encontrarse cercana al centro histórico.

- **Parcelario.**

Sus parcelas principalmente tienen una forma regular siendo más homogénea su repartición a partir de la calle José de Orozco hasta terminar su trayecto en la Av. 9 de octubre

- **Alturas.**

La altura que predomina en el recorrido de la calle Carabobo es de 2 pisos.

- **Patrimonio.**

El patrimonio se encuentra cercano a la Loma de Quito según el inventario del INPC.

### 4.5.4. Imagen Urbana.

(Ver anexo N°91)

### 4.5.5. Conclusiones

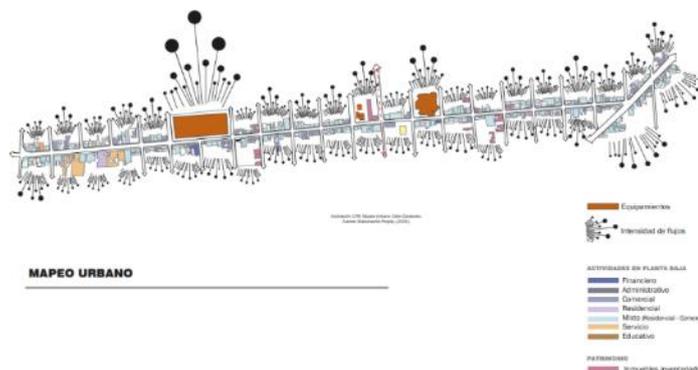


Ilustración 26 Diagrama de conclusiones calle Carabobo  
Fuente: Elaboración propia (2024)

#### **4.5.6. FODA**

##### **Fortalezas**

- Diversidad de usos y tiene equipamientos representativos como lo son: el Consejo Provincial y el Centro Comercial la Condamine.
- Es un eje importante de conexión con otras parroquias y cantones con el casco urbano de la ciudad de Riobamba.
- Su trayecto sobresale su uso mixto, residencial y comercial.
- Trazado ortogonal.

##### **Oportunidades**

- Es una calle que posee flujo constante en todo su trayecto.
- Uso en planta baja mixto en un 80% que brinda oportunidad para el intercambio de productos y servicios.
- Incremento de rutas turísticas al tener equipamientos atractivos para la ciudad

##### **Debilidades**

- Escasez de espacios públicos verdes.
- Transporte urbano solo recorre los alrededores del Centro Comercial la Condamine
- Ausencia de mantenimiento en las viviendas, lo que genera una mala imagen durante su recorrido.

##### **Amenazas**

- Parcelas muy densificadas que no permiten crear nuevos espacios públicos.
- Poca apropiación del espacio público por parte de los usuarios.

- Falta de control relacionado a la seguridad en espacios de alto flujo peatonal debido al comercio.

#### 4.6. CONCLUSIONES GENERALES.

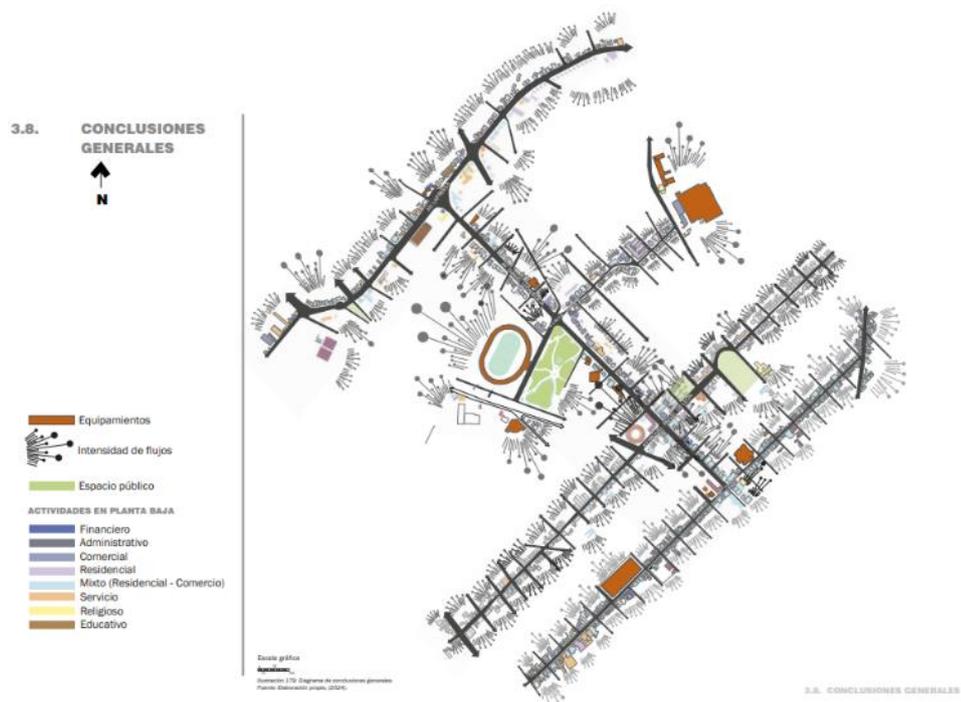


Ilustración 27 Diagrama de conclusiones generales

Fuente: Elaboración propia (2024)

## 5. CAPÍTULO V. PROPUESTA.

### 5.1. Lineamientos Generales.

#### 5.1.1. Escala ciudad

La propuesta se da inicio con las bases del FODA y las conclusiones de los ejes respectivamente, a partir de ello se desarrollan los siguientes lineamientos generales a escala macro:

1. Tratamiento borde del Río Chibunga Tratamiento de contaminación (aguas y residuos)
2. Proyectos de borde urbano Estrategia para el límite urbano mediante equipamientos macro.
3. Movilidad Nuevos recorridos alternativos dentro del límite urbano, mejorando conexiones.
4. Área verde Corredores dinámicos, aumento y trata - miento del espacio público.
5. Corredor comercial Dinamismo económico
6. Ejes Estructurantes Transversales. (Ver anexo N°98)

#### 5.1.2. Área de Estudio

##### Lineamientos estrategias

- **Av. Daniel León Borja** se identificó con el rol **financiero y comercial** en donde se prioriza lo siguiente: establecer más espacios de recorrido para el peatón y dando énfasis a la seguridad; potenciar el diseño de la vegetación del parterre; repotenciar el espacio público.
- **Av. La Prensa** con el rol **comercial y cultural**, con las siguientes estrategias: rehabilitar vacíos físicos creando nueva arquitectura, potenciar áreas verdes, establecer espacios de permanencia.

- **Av. Carlos Zambrano** con el rol **deportivo**, se dan las siguientes estrategias: potenciar espacios recreativos existentes, crear espacios flexibles y permanencia.
- **Av. Miguel Ángel de León** con el rol **educativo y recreativo**, con las siguientes estrategias: impulsar rol educativo, intervenir el espacio público, unificar unidades educativas, intervenir el diseño vial.
- La calle **Carabobo** se identificó con el rol **comercial y cultural**, con las siguientes estrategias: intervención en mercado y Plaza Alfaro; aumentar espacio público; alternativas para minimizar el tráfico. (Ver anexo N°99)

### **Lineamientos de niveles de intervención**

Se clasificaron cada zona a intervenir en los cuatro ejes. Av. La prensa; Av. Carlos Zambrano; Av. Miguel Ángel de León y La calle Carabobo. (Ver anexo N°100)

### **Lineamiento de movilidad**

Se propone rutas alternativas con dirección de vías transversales las cuales abordan todo el casco urbano. (Ver anexo N°101)

### **Lineamiento verde**

Se da entre el aumento de espacios públicos con área verde, la arborización de las avenidas. (Ver anexo N°102)

### **Lineamiento de equipamientos**

Propuesta de nuevos equipamientos y la intervención de diferentes áreas. (Ver anexo N°103)

## **5.2. Propuesta Master Plan 1:5000 (Ver anexo N°104)**

### ***Av. Miguel Ángel de León***

## **5.3. Normativa Actual Y Propuesta**

A partir de la propuesta del master plan escala 1:5000 se resalta que se lo identifica como un eje estructurante, por lo que se considera la normativa actual de la av. Miguel Ángel de León para dar iniciativas acordes al crecimiento y desarrollo futuro entre estas: retiros, crecimiento vertical, clasificación de zonas y usos. (Ver anexo N°110)

## **5.4. Lineamientos Av. Miguel Ángel De León**

Se encuentran: espacio público; área verde; infraestructura; equipamientos y movilidad. Las propuestas más relevantes son en el espacio público con corredores internos verdes que tienen espacios dinámicos y propuestas comerciales, y en la infraestructura se da el soterramiento de energía, telecomunicación, filtración de agua y un túnel y puente que incentiven al peatón al cruce de la avenida 9 de octubre y Av. De los Héroes respectivamente. (Ver anexo N°111)

## **5.5. Propuesta Av. Miguel Ángel De León Máster Plan Escala 1: 1000**

(Ver anexo N°115)

## 6. CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

### Conclusiones

En el presente trabajo de investigación da inicio en la búsqueda de conceptos que en su desarrollo nos permiten ampliar el bagaje de nuestro tema de estudio, el cual gira en torno a la transversalidad del eje de la Av. Daniel León Borja.

Según los conceptos planteados, hay proyectos donde plasman con eficacia soluciones a nivel urbano en diferentes ciudades como: Bogotá y Asunción, recopilando sus estrategias para el espacio público con corredores verdes, la mixtificación de actividades con corredores comerciales, proyectos articuladores como proyectos de borde y movilidad del transporte público para plantearse mejor.

Para reconocer el punto de partida del tema de investigación, es necesario conocer que la avenida Daniel León Borja resalta en la imagen urbana y forma parte de los principales ejes estructurantes, por ser fuente del dinamismo económico para el desarrollo de la ciudad.

Para avanzar al área específica de estudio, realizaron aproximaciones necesarias para establecer las conexiones, flujos, centralidades, articulaciones y equipamientos principales. Empezando así, el análisis del área de estudio de cada eje que a la vez se logró analizar en base a la fenomenología, sistemas, estructura e imagen urbana en donde se determinó lo siguiente:

- ***Av. Daniel León Borja.***

En las oportunidades se destaca el aprovechamiento de flujo, la diversidad de la planta baja y equipamientos relevantes teniendo en cuenta que es una avenida la cual representa la zona ‘rosa’ con su relación principal aumentando la continuidad del recorrido al centro histórico potenciando su nivel de conexiones, convirtiéndose en un eje estructurante de la ciudad de Riobamba.

- ***Av. La Prensa.***

Se destacan las siguientes ventajas como lo es la conexión con la circunvalación que tiene relación directa dentro y fuera de ciudad, la presencia de espacios vacíos que se pueden potenciar, y a su vez un equipamiento que por motivo de la ubicación aumenta el flujo vehicular y peatonal. Se resalta ciertas desventajas como la segmentación en la parte central, la escasez de áreas verdes colectivas/ funcionales, problemas de inseguridad por espacios en abandono y la poca diversidad de usos.

- ***Av. Carlos Zambrano***

En este eje se resalta equipamientos importantes en Riobamba desde su historia, así como, su evolución produce la diversidad de actividades y usos, generando mayor movilidad y flujo. Sin embargo, estos equipamientos recreativos tienen deterioro y abandono, generando conflictos de inseguridad.

- ***Av. Miguel Ángel de León***

Esta avenida tiene elementos importantes históricos movilizándolo el turismo. Tiene diversas desventajas a tratar como: la escasez de espacios públicos y su mantenimiento, la segmentación de actividades en su zona centro, poca diversidad de usos/ actividades en su tramo y en su límite.

- ***Calle Carabobo***

En este tramo existe una ventaja comercial a nivel alto por contener diversidad de usos y equipamientos, produciendo alto flujo peatonal y vehicular. Como desventajas: la densificación de las parcelas, falta de áreas verdes y poca apropiación del espacio público, el débil control de la seguridad en zonas de alta concentración peatonal.

Empezando la propuesta se inició con lineamientos generales en escala ciudad en donde se exponen los siguientes aspectos como: movilidad, se trata de generar orden en las conexiones promoviendo la transversalidad, proyectos y equipamientos, colocando proyectos al borde de la ciudad para producir mayor dinamismo dando equilibrio al crecimiento y desarrollo, así como también la creación de corredores, aumento de áreas verdes y espacios públicos de calidad.

Tratando en escala fragmento primero se especificaron roles de acuerdo con el análisis previo de cada eje.

- Av. Daniel león Borja -- Rol de financiero.
- Av. La Prensa -- Rol comercial y cultural.
- Av. Carlos Zambrano -- Rol deportivo.
- Av. Miguel ángel de león -- Rol Educativo y recreativo.
- La calle Carabobo – Rol comercial y cultural.

Los lineamientos se clasificaron en: niveles de intervención; movilidad; verde urbano y equipamientos.

Como resultado final se creó un máster plan en base a los lineamientos mencionados, resaltando que se busca el desarrollo de la transversalidad y una mejora en los espacios existentes de la ciudad, aumentar el verde urbano, dar paso a equipamientos que aporten al desarrollo económico y crecimiento de los habitantes de Riobamba.

Para finalizar el proyecto, se realizó una aproximación a la avenida Miguel Ángel León, resolviendo sus problemas y conflictos urbanos actuales, obteniendo un eje articulador transversal con más posibilidad de crecimiento en altura, mejor relación con la movilidad y creando espacios públicos verdes de calidad.

## **Recomendaciones**

Por medio de esta investigación, damos apertura a que las instituciones a cargo analicen la importancia de la transversalidad para el crecimiento y desarrollo de la ciudad, ya que ahora se visualiza que se proponen actividades en las avenidas habituales, sin dar mayor oportunidad de resaltar otras avenidas con opciones y alternativas, que pueden mejorar la economía de esta zona de estudio.

Hacer estudios a fondo actuales para tener una visión clara del crecimiento de la ciudad y de esta forma mejorar la planificación de normativas y control urbano. Como también, observar el avance de expansión de la ciudad y proponer límites mediante proyectos, estableciendo normativas que promuevan la verticalidad con la finalidad de mejorar la calidad de vida de los habitantes y buscar equilibrio en el crecimiento entre la periferia y el casco urbano, evitando la segregación de la ciudad.

## 7. BIBLIOGRAFÍA

- Ayala-García, E. T. (2021). La arquitectura, el espacio público y el derecho a la ciudad. Entre lo físico y lo vivencial. *Revista de Arquitectura*.  
<https://doi.org/10.14718/revarq.2021.3286>
- Barbe, N.-B. (2016). Buscando un modelo morfológico para la evolución urbana de Managua.  
<http://www.enapol.com/es/template.php?file=Textos/>
- Caro Christopher. (2022). Santiago Resiliente y el derecho a la ciudad.
- Casado Cañeque, F. (31 de julio de 2017). Seres Urbano: El País. Obtenido de El País:  
[https://elpais.com/elpais/2017/07/29/seres\\_urbanos/1501328180\\_493283.html](https://elpais.com/elpais/2017/07/29/seres_urbanos/1501328180_493283.html)
- Castells Manuel. (1974). *La Cuestión Urbana* (S. Veintiuno, Ed.).
- Collovà Roberto. (1987). Una calle hecha de esquinas. *UR: Urbanismo*, 5(1988–3412), 28.
- De Solá-Morales Manuel. (2008). De cosas urbanas.
- García-Doménech, S. (2014). Percepción social y estética del espacio público urbano en la sociedad contemporánea. *Arte, Individuo y Sociedad*, 26(2), 301–316.  
[https://doi.org/10.5209/rev\\_ARIS.2014.v26.n2.41696](https://doi.org/10.5209/rev_ARIS.2014.v26.n2.41696)
- Gausa Manuel, & Guallart Vicente. (2001). *Diccionario Metapolis de Arquitectura*.
- Gehl, J. (2014). *CIUDADES PARA LA GENTE (INFINITO)*.
- Gehl, Jan., & Gemzoe, L. (2002). *Nuevos espacios urbanos*. Editorial Gustavo Gili.
- Gehl, J. (2014). *CIUDADES PARA LA GENTE (INFINITO)*.
- Gutiérrez Lanza, D. (2020). El nuevo modelo de convivencia urbana: los enclaves habitacionales auto-segregados en Managua. *Revista Arquitectura +*, 5(10), 2–19.  
<https://doi.org/10.5377/arquitectura.v5i10.10558>
- Hans Ibelings, Kenneth Frampton, & Manuel de Solà-Morales i Rubió. (2008). *De Cosas Urbanas*.

- Jacobs, J. (1961). Muerte y Vida de Las Grandes Ciudades. In. Capitán Swing Libros.
- Lynch, Kevin. (1998). La imagen de la ciudad. Gustavo Gili.
- Lovon Caso, D. J., & Larota Sanz, A. de los A. (2020). Nueva Centralidad en Interfase Urbano Rural. Revista de Arquitectura.  
<https://doi.org/10.14718/revarq.2020.2760>
- Mayorga, M., & Fontana, M. P. (2012). Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura.
- Meza, D. Q. (2017). CENTRALIDAD URBANA LA AVENIDA NACIONES UNIDAS DE QUITO
- Néstor Saúl, López Irías, & Suárez Bonilla. (2016). Formas de expresión de la segregación urbana en la ciudad Managua. [www.revistas.uni.edu.ni/index.php?journ](http://www.revistas.uni.edu.ni/index.php?journ)
- Reyes Agustín. (2023). Espacio social y apropiación del espacio verde público en la arquitectura de paisaje.
- Ríos, L. P. (2015). La centralidad urbana
- Rivera Sara. (2001). Louise Bourgeois: decir lo que no se puede decir.  
[https://www.babab.com/no07/louise\\_bourgeois.htm](https://www.babab.com/no07/louise_bourgeois.htm)
- Rosi, A. (1966). Arquitectura en la ciudad.
- Rosi, A. (1972). Para Una Arquitectura de Tendencia. Problemas metodológicos.
- Suárez, M. (2014). TEORÍA Y PROYECTACIÓN ARQUITECTÓNICA.
- Silva, M., & Cuenin, F. (2010). Identificación y Fortalecimiento de Centralidades Urbanas.  
[www.iadb.org](http://www.iadb.org)
- Serra, C. (2004, March 4). ENTREVISTA: MANUEL DE SOLÀ-MORALES | ARQUITECTO Y COMISARIO DE LA EXPOSICIÓN “CIUDADES, ESQUINAS.” EL PAIS. [https://elpais.com/diario/2004/03/05/cultura/1078441215\\_850215.html](https://elpais.com/diario/2004/03/05/cultura/1078441215_850215.html)

## **8. ANEXOS**

ANEXO 1- APROXIMACIÓN CIUDAD

ANEXO 3- APROXIMACIÓN FRAGMENTO

ANEXO 8- AV. DANIEL LEÓN BORJA FENOMENOLOGÍA

ANEXO 12- AV. DANIEL LEÓN BORJA SISTEMA

ANEXO 15- AV. DANIEL LEÓN BORJA ESTRUCTURA

ANEXO 19- AV. DANIEL LEÓN BORJA IMAGEN URBANA

ANEXO 23- AV. DANIEL LEÓN BORJA CONCLUSIÓN

ANEXO 26- AV. LA PRENSA FENOMENOLOGÍA

ANEXO 30- AV. LA PRENSA SISTEMA

ANEXO 33- AV. LA PRENSA ESTRUCTURA

ANEXO 37- AV. LA PRENSA IMAGEN URBANA

ANEXO 41- AV. LA PRENSA CONCLUSIÓN

ANEXO 44- AV. CARLOS ZAMBRANO FENOMENOLOGÍA

ANEXO 48- AV. CARLOS ZAMBRANO SISTEMA

ANEXO 51- AV. CARLOS ZAMBRANO ESTRUCTURA

ANEXO 55- AV. CARLOS ZAMBRANO IMAGEN URBANA

ANEXO 59- AV. CARLOS ZAMBRANO CONCLUSIÓN

ANEXO 62- AV. MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN FENOMENOLOGÍA

ANEXO 66- AV. MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN SISTEMA

ANEXO 69- AV. MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN ESTRUCTURA

ANEXO 73- AV. MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN IMAGEN URBANA

ANEXO 77- AV. MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN CONCLUSIÓN

ANEXO 80- CALLE CARABOBO FENOMENOLOGÍA

ANEXO 84- CALLE CARABOBO SISTEMA

ANEXO 87- CALLE CARABOBO ESTRUCTURA

ANEXO 91- CALLE CARABOBO IMAGEN URBANA

ANEXO 95- CALLE CARABOBO CONCLUSIÓN

ANEXO 97- CONCLUSIÓN GENERAL

ANEXO 98- LINEAMIENTOS GENERALES ESCALA CIUDAD

ANEXO 99- LINEAMIENTOS ESTRATEGIAS

ANEXO 100- LINEAMIENTOS NIVELES DE INTERVENCIÓN

ANEXO 101- LINEAMIENTOS MOVILIDAD

ANEXO 102- LINEAMIENTOS VERDE

ANEXO 103- LINEAMIENTOS EQUIPAMIENTOS

ANEXO 104- PROPUESTA 1:5000

ANEXO 110- PROPUESTA NORMATIVA

ANEXO 111- LINEAMIENTOS AV. MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN

ANEXO 112- LINEAMIENTOS AV. MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN

ANEXO 113- LINEAMIENTOS AV. MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN

ANEXO 114- LINEAMIENTOS AV. MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN

ANEXO 115- PROPUESTA 1:1000

ANEXO 116- CORTE LONGITUDINAL 1:1000

ANEXO 117- CORTES INFRAESTRUCTURA

ANEXO 118- CORTES INFRAESTRUCTURA

ANEXO 119- CORTES INFRAESTRUCTURA

ANEXO 120- CORTES INFRAESTRUCTURA

ANEXO 121- ISOMETRÍA CAPAS LINEAMIENTOS

ANEXO 122- APROXIMACIONES

ANEXO 123- ISOMETRÍA FUGADO DETALLES

ANEXO 124- ISOMETRÍA DETALLES NORMATIVA

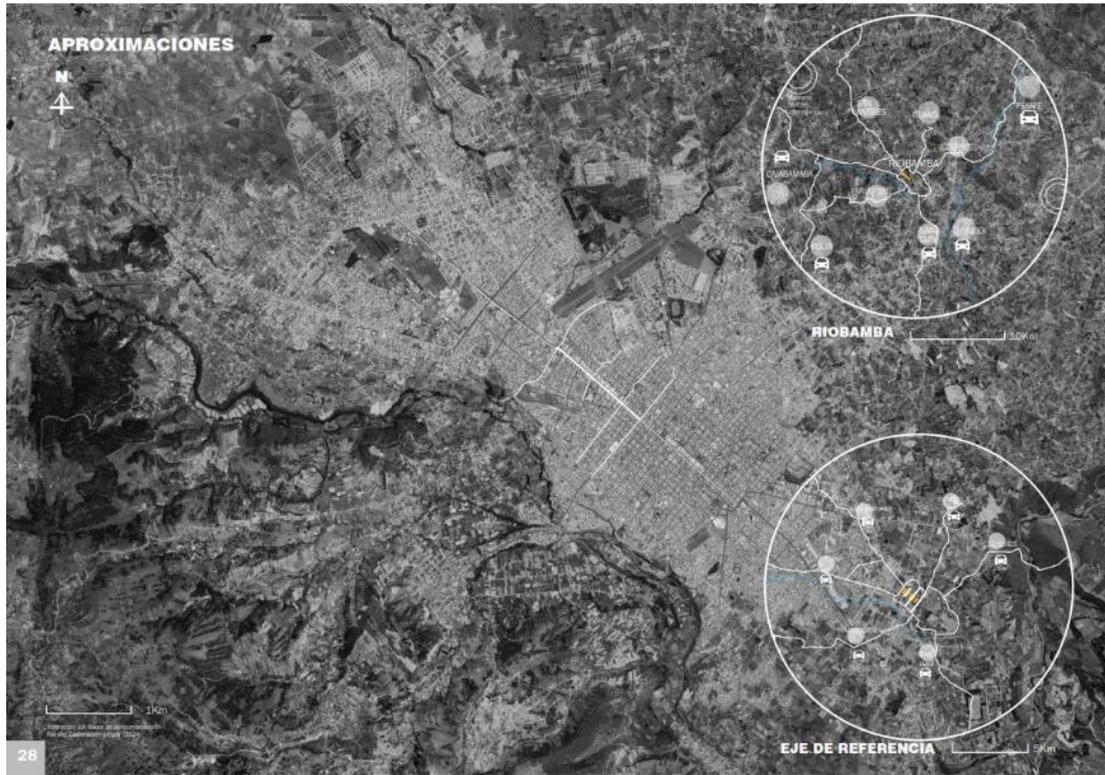
ANEXO 125- ISOMETRÍA DETALLES

ANEXO 126- ISOMETRÍA DETALLES

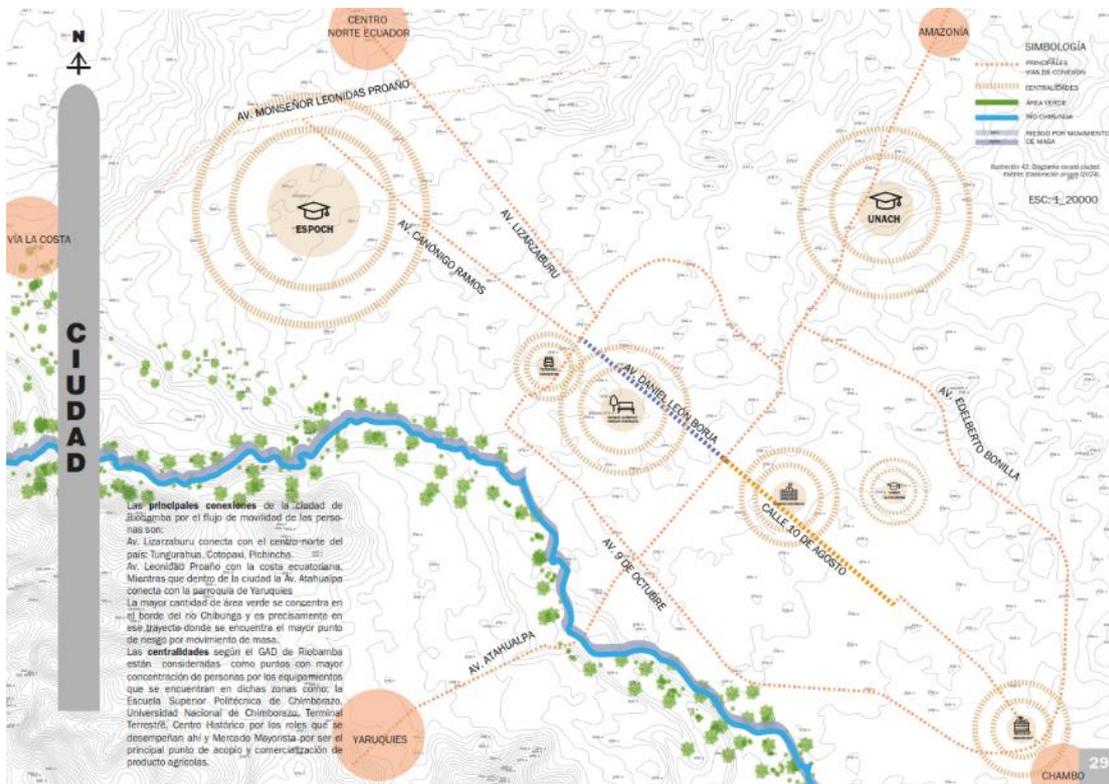
ANEXO 127- ISOMETRÍA DETALLES

ANEXO 128- ISOMETRÍA DETALLES

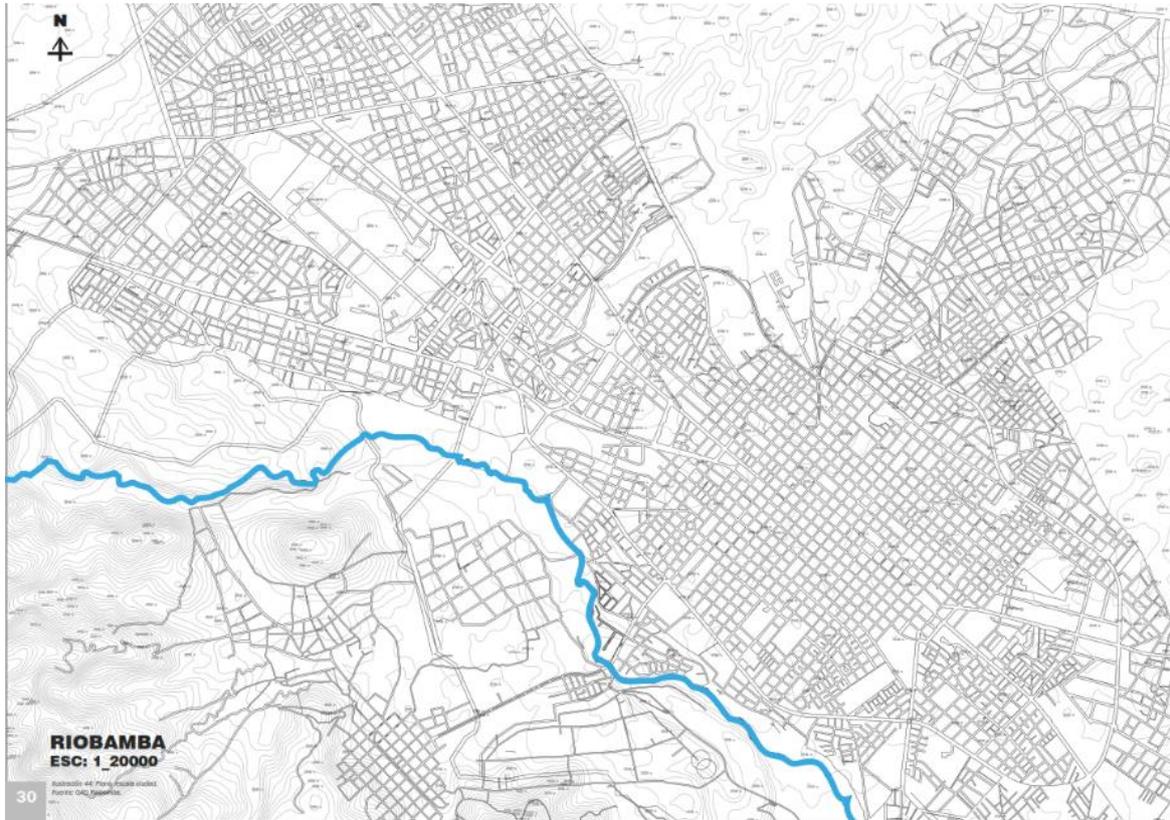
# ANEXO 1



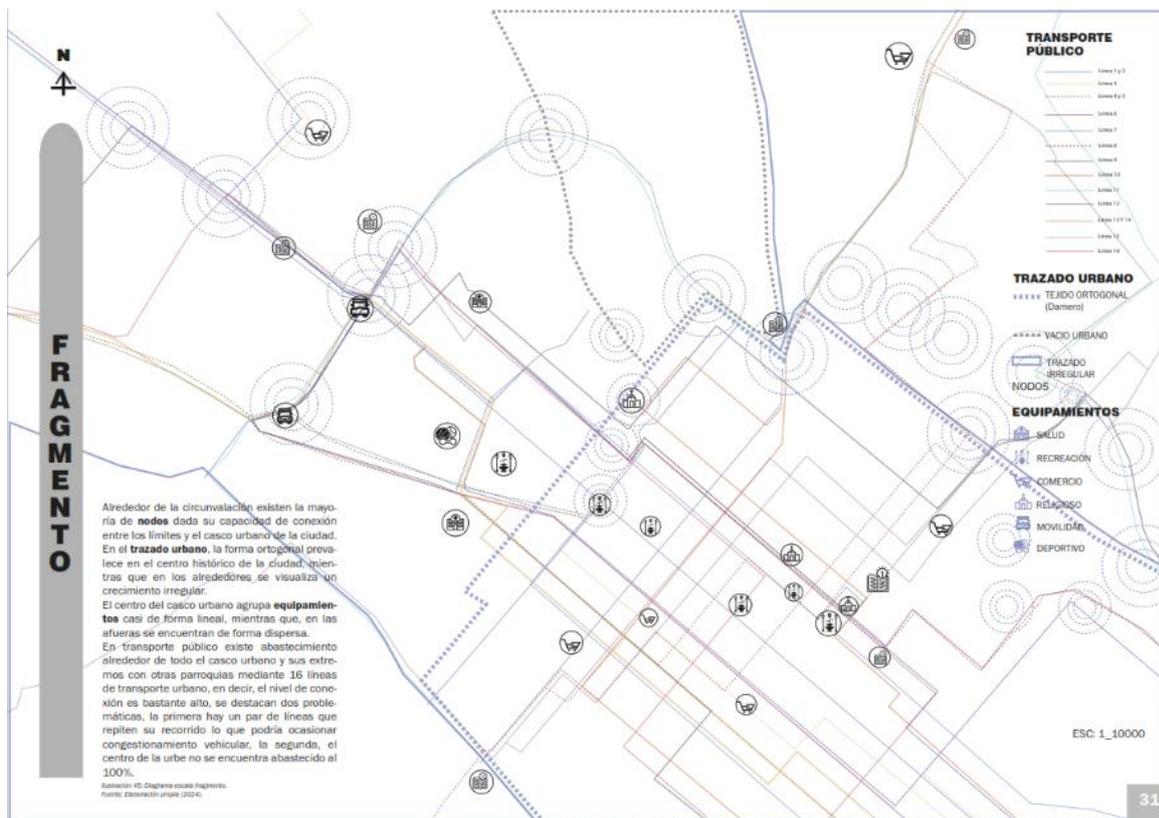
# ANEXO 2



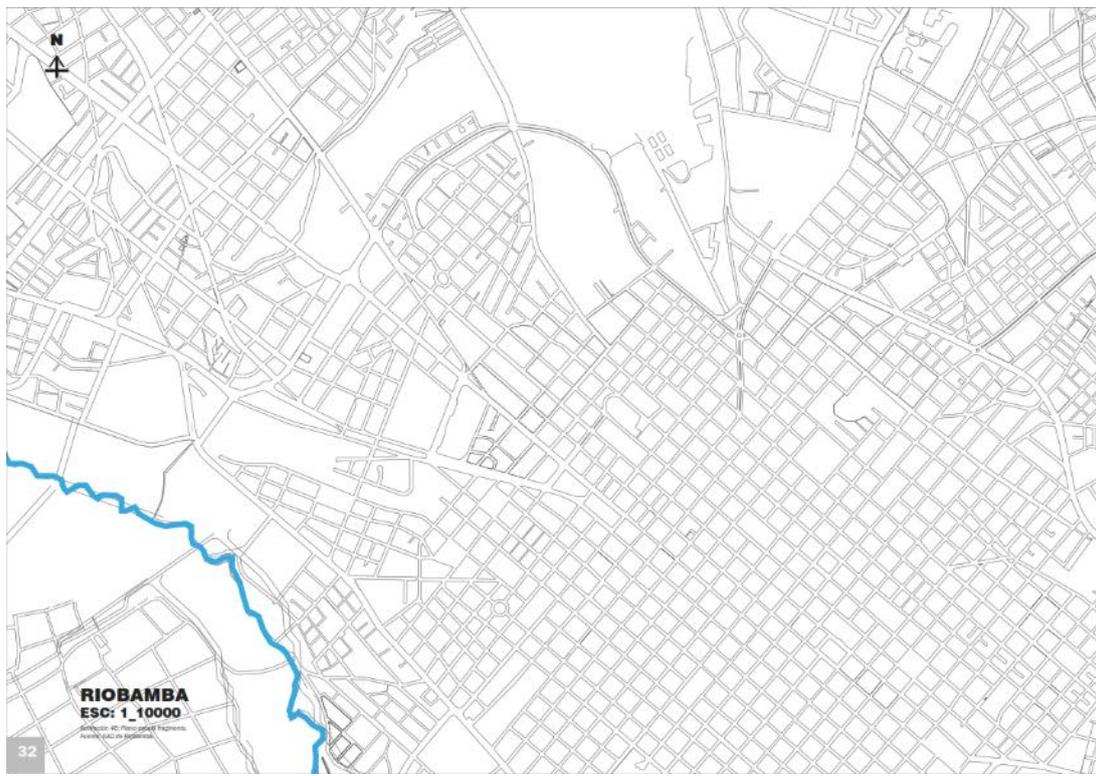
### ANEXO 3



### ANEXO 4



ANEXO 5



ANEXO 6



## ANEXO 7



## ANEXO 8



# ANEXO 9



36

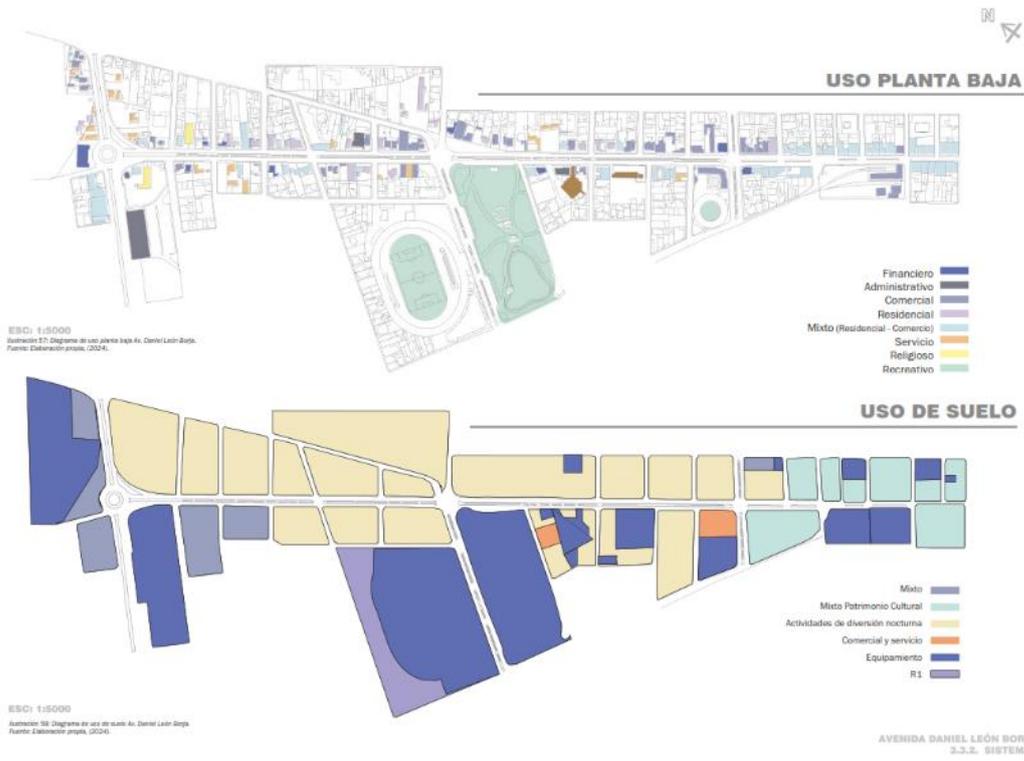
# ANEXO 10



37

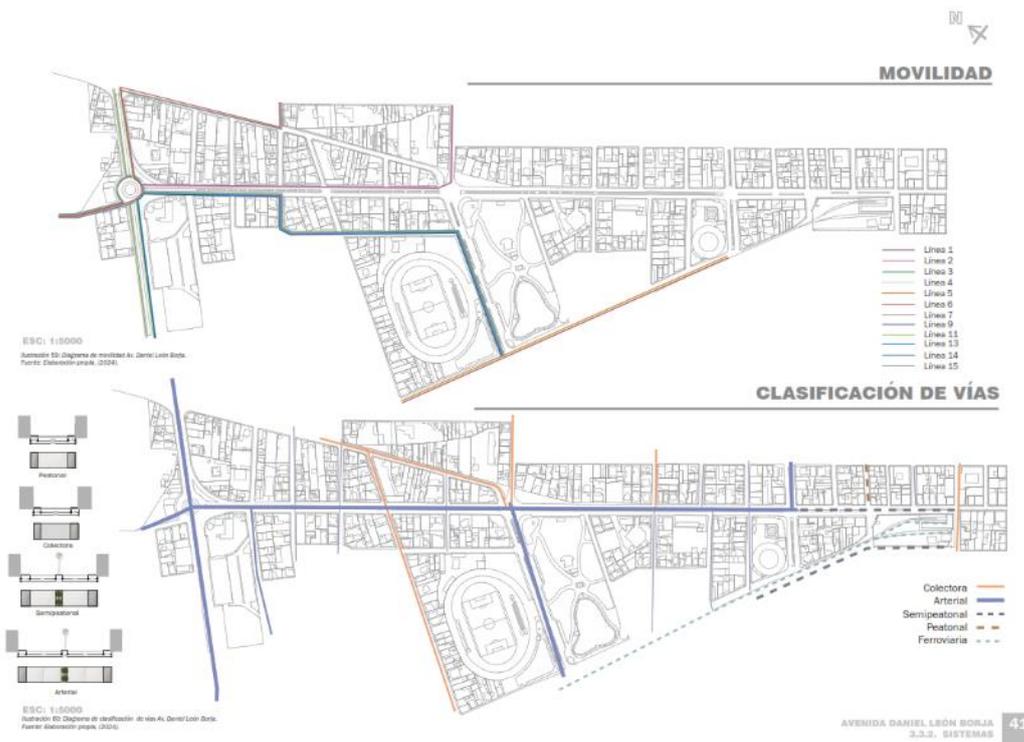


# ANEXO 13



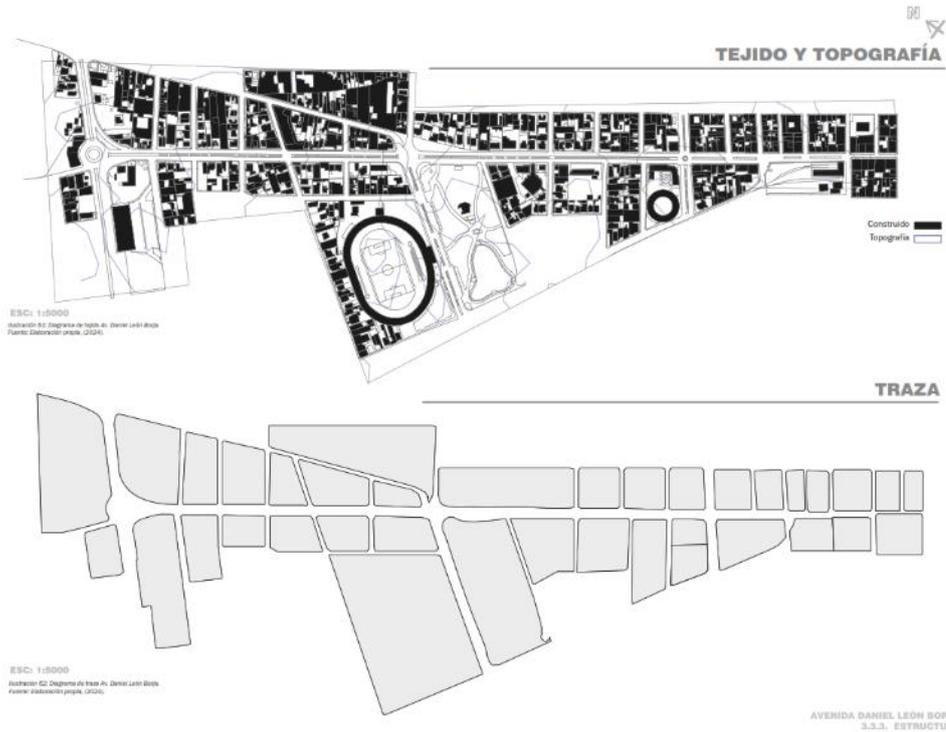
40

# ANEXO 14



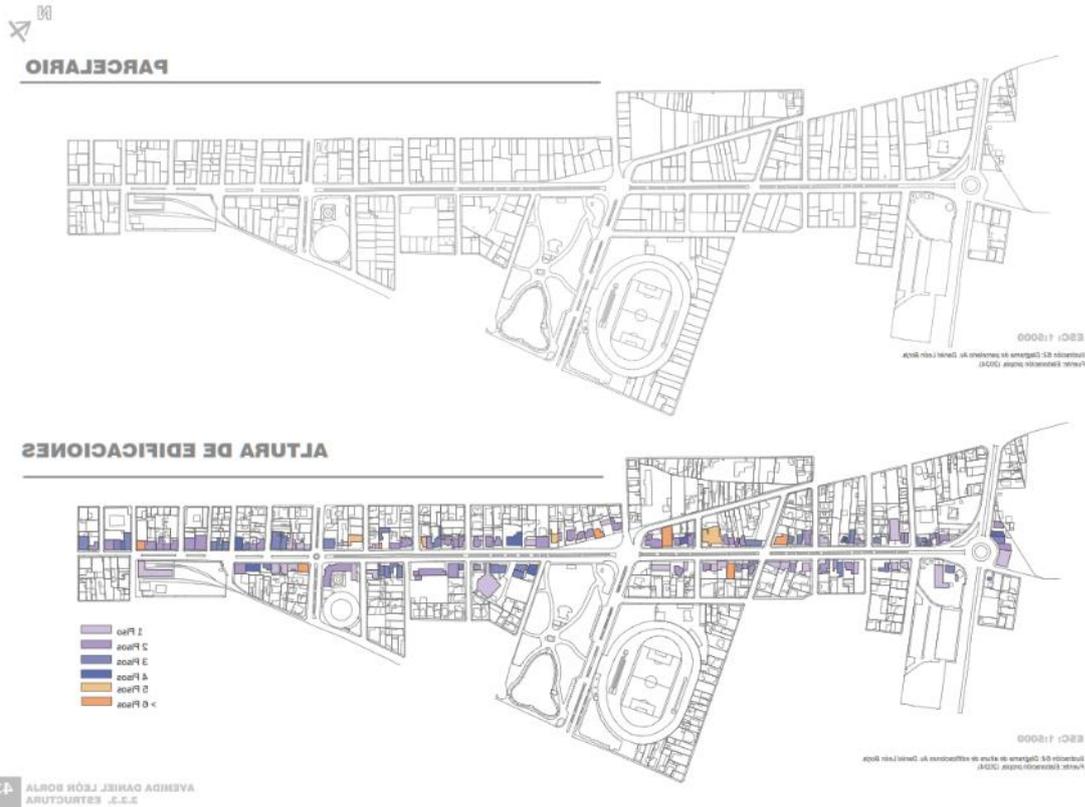
41

# ANEXO 15



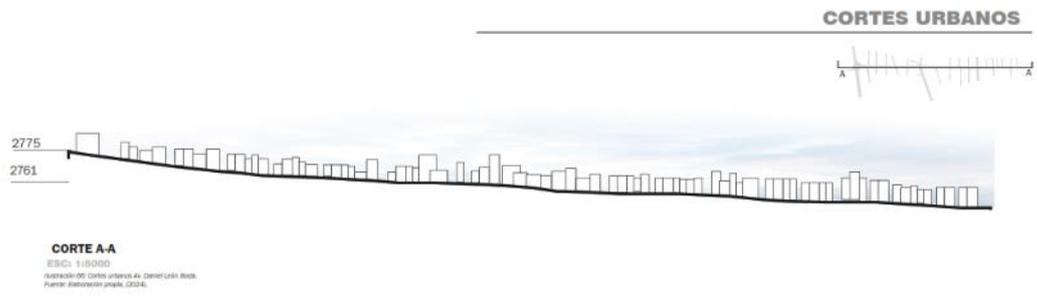
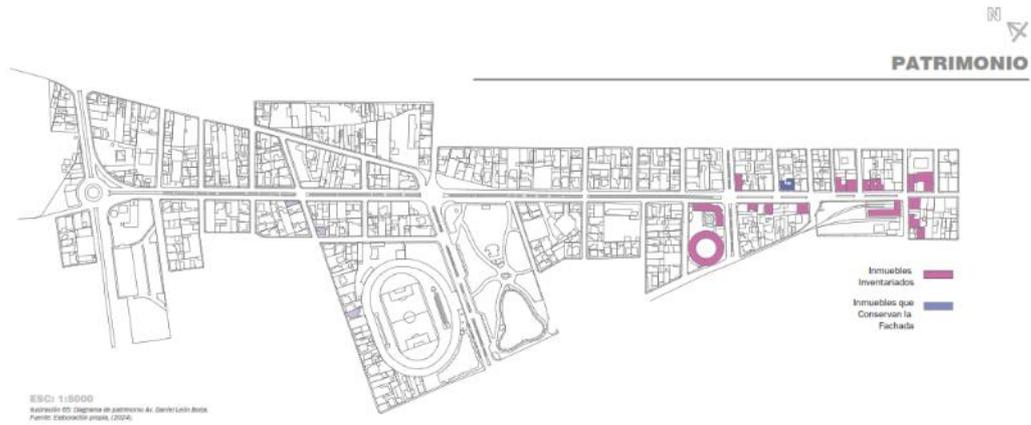
42

# ANEXO 16



43

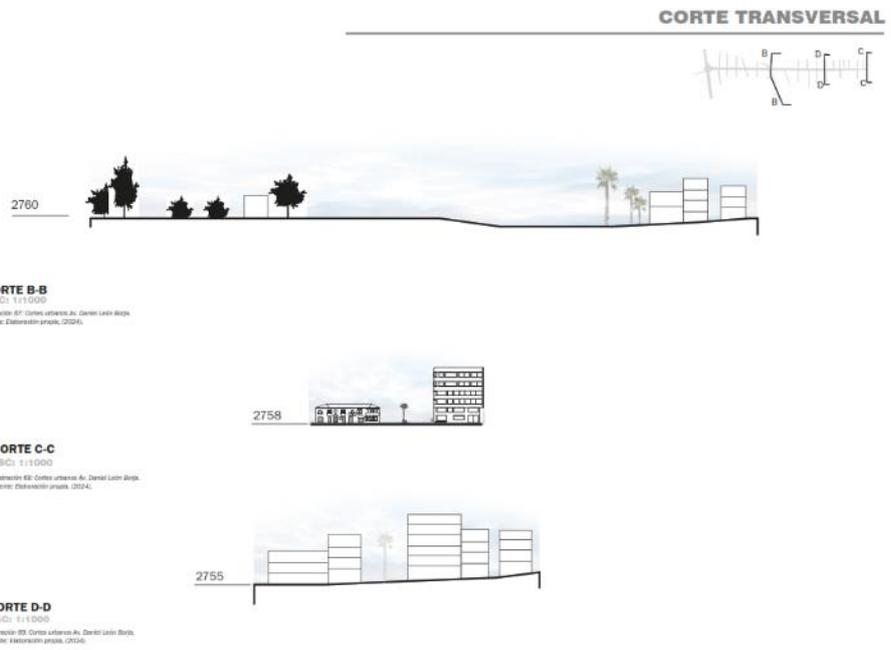
# ANEXO 17



44

AVENIDA DANIEL LEÓN BORJA  
3.3.3. ESTRUCTURA

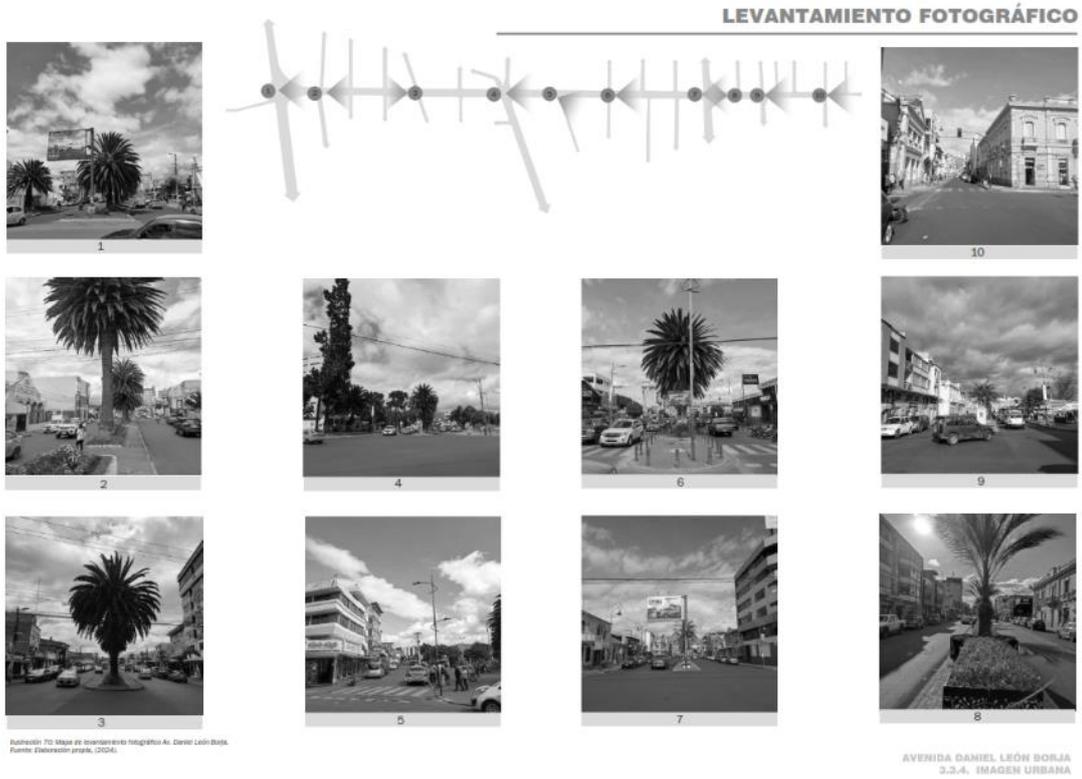
# ANEXO 18



AVENIDA DANIEL LEÓN BORJA  
3.3.4. IMAGEN URBANA

45

## ANEXO 19



## ANEXO 20

**CONCLUSIONES FENOMENOLOGÍA AV. DANIEL LEÓN BORJA**

47

Ilustración 72 Diagrama de conclusión Fenomenología Av. Daniel León Borja.  
Fuente: Elaboración propia, (2024).

AVENIDA DANIEL LEÓN BORJA  
3.3.5. CONCLUSIONES

Esta avenida se destaca por tener varios elementos predominantes que permiten desarrollar el comercio, actividades de entretenimiento, así como resalta lugares de fácil reconocimiento dando gran importancia al flujo peatonal que torna esta avenida espontáneamente como un punto de encuentro y entretenimiento para toda la ciudad de Riobamba.

**FLUJOS**

El flujo de la Av. DLB varía en su recorrido, se concentra desde Av. Miguel Ángel León hasta Av. Carlos Zambrano por su diversidad de eventos, elementos y lugares, desde entonces su flujo disminuye hasta llegar a la Av. La Prensa.

**EVENTOS**

En este recorrido están presentes 10 eventos que permiten el entretenimiento, comercio, y el constante intercambio de servicios.

**ELEMENTOS**

En la Av. DLB hay 7 elementos que forman parte de la memoria y que son de fácil reconocimiento para la ciudad, incluidos equipamientos, espacios recreativos y plazas.

**LUGARES**

3 lugares que sobresalen por brindar apropiación libre al usuario de dichos espacios, con características de alto reconocimiento, se incluyen áreas de recreación y plazas.

**VACÍOS**

Los vacíos son escasos por la alta densidad de construcción dentro de esta avenida, existe un vacío físico por construcción y un vacío social siendo este el Parque Guayaquil teniendo una extensión de aproximadamente 30 km<sup>2</sup>.

## ANEXO 21

### CONCLUSIONES SISTEMA AV. DANIEL LEÓN BORJA

En los sistemas de la Av. Daniel León Borja se establecen equipamientos urbanos, igual que en esta zona se desarrollan actividades destinadas al comercio, recreación y entretenimiento, destacan el diseño vial y espacio público en las aceras y calles de la avenida.

48



Ilustración 72 Diagrama de conclusiones Sistema Av. Daniel León Borja. Fuente: Elaboración propia. (2024).

#### ESPACIO PÚBLICO

Cuenta con varios espacios públicos de alto reconocimiento para la ciudad como el Parque Guayaquil y la Plaza Eloy Alfaro.

#### EQUIPAMIENTOS

Existen varios equipamientos de relevancia dentro de esta avenida, estos se destacan por su tamaño y uso de distintas actividades.

#### USO DE SUELO PLANTA BAJA

Predomina el uso mixto y comercial, incluyendo menos los usos de educación, recreación y residencial en menor cantidad.

#### USO DE SUELO

Según la normativa del GAD de Riobamba se establece aproximadamente un 50% de uso destinado a actividades nocturnas.

#### MOVILIDAD

En esta vía transitan varias líneas de buses lo que la convierte en el principal punto de conexión con el resto de la ciudad, sin embargo, no abarcan todo el recorrido principal.

#### CLASIFICACIÓN DE VÍAS

Es una vía arterial de gran importancia para la ciudad, pues funciona como punto de concentración de alto flujo vehicular.

AVENIDA DANIEL LEÓN BORJA  
3.3.5. CONCLUSIONES

## ANEXO 22

### CONCLUSIONES ESTRUCTURA AV. DANIEL LEÓN BORJA

La avenida está bastante densificada, pues las parcelas están construidas, mantienen una altura de 2 y 3 pisos en su mayoría, con un trazado dividido entre ortogonal e irregular. Finalmente, el patrimonio que se encuentra en esta zona se concentra entre la calle Diego de Ibarra y Carabobo.



Ilustración 73 Diagrama de conclusión Estructura Av. Daniel León Borja. Fuente: Elaboración propia. (2024).

#### TEJIDO

El tejido se encuentra consolidado y posee pocos vacíos dentro del área de estudio.

#### TRAZA

El trazado es en mayor parte ortogonal, pero en algunas zonas tiende a ser irregular funcionando la Av. Daniel León Borja como división de regularidad e irregularidad. Manzanas donde se resalta la ortogonalidad ya que esta más aproximado al centro histórico de la ciudad.

#### PARCELARIO

Las parcelas son en mayor parte rectangulares, pero áreas variadas, algunas tienen a ser más grandes que otras.

#### ALTURAS

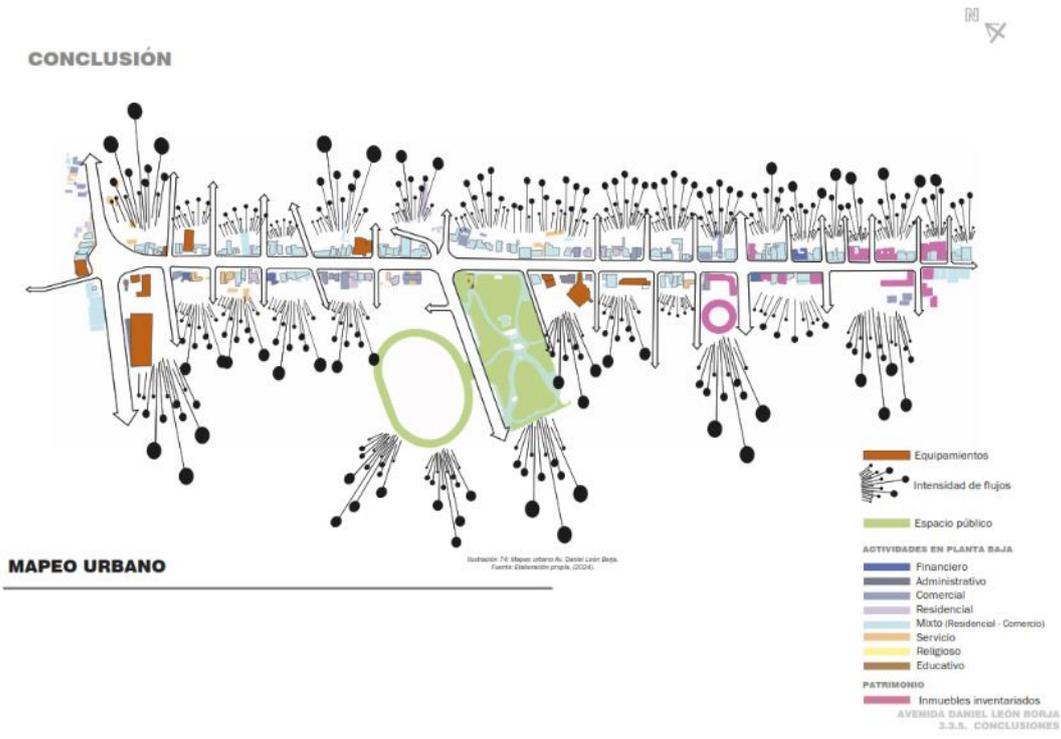
La altura predominante es la de dos y tres pisos, además de contar con un equipamiento principal, el Hotel Zeus, que cuenta con 12 pisos, resaltando el resto.

#### PATRIMONIO

El patrimonio se concentra en la entrada al centro histórico de la ciudad, conserva dos edificaciones que hoy solo conservan su fachada.

AVENIDA DANIEL LEÓN BORJA  
3.3.5. CONCLUSIONES

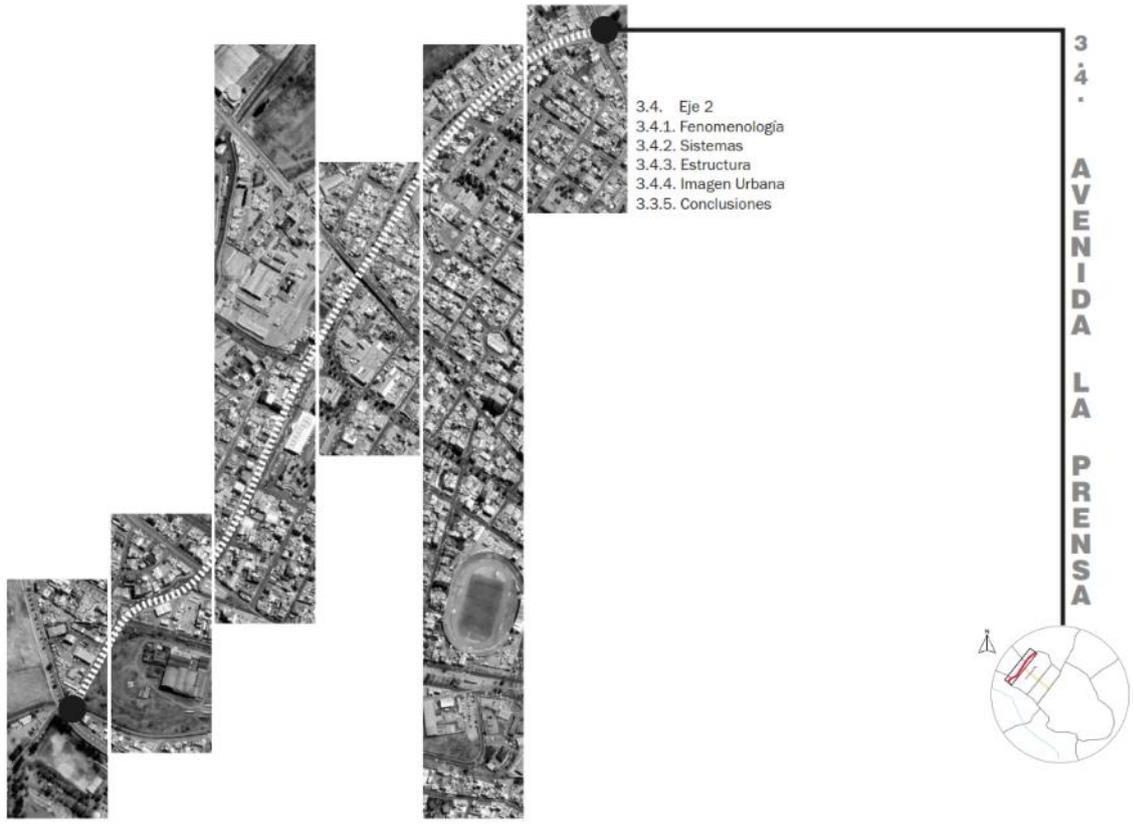
49



**FODA**

✓	✗
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<p> -Flujo abundante alrededor de todo el recorrido tanto peatonal como vehicular por su diversidad de uso en planta baja.</p> <p> -Diversidad de uso en planta baja desde su punto de inicio hasta su punto final.</p>	<p> -Negativa por parte de los comerciantes a las propuesta de ampliación del espacio público.</p> <p> -Los equipamientos de áreas mayores sufren de abandono y deterioro por su uso eventual, lo que ocasiona inseguridad.</p> <p> -Aglomeración de actividades.</p>
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<p> -Flujo abundante alrededor de todo el recorrido tanto peatonal como vehicular por su diversidad de uso en planta baja.</p> <p> -Contiene equipamientos importantes para el desarrollo de la ciudad.</p> <p> -Es un eje importante de conexión dado que da la continuidad a la calle 10 de agosto.</p> <p> -Según su uso de suelo prevalece las actividades de diversión nocturna.</p> <p> -Por su ubicación, existen equipamientos relevantes en esquinas creando cruces importantes con algunos otros ejes.</p>	<p> - La variación de la población es nula.</p> <p> -Falta de control en el estacionamiento de vehículos.</p> <p> - Transporte urbano no abarca todo el recorrido de la Av. Daniel León Borja.</p> <p> -Segregación en sus ejes transversales por la concentración de equipamientos de forma lineal.</p>

ANEXO 25



ANEXO 26



# ANEXO 27



54

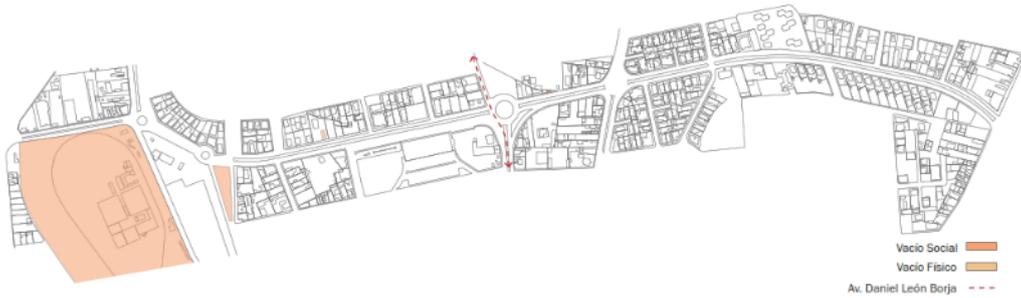
# ANEXO 28



# ANEXO 29



## VACÍOS FÍSICOS / SOCIALES



ESC: 1:5000  
 Ilustración 82: Diagrama de vacíos sociales Av. La Prensa.  
 Fuente: Elaboración propia, (2024).

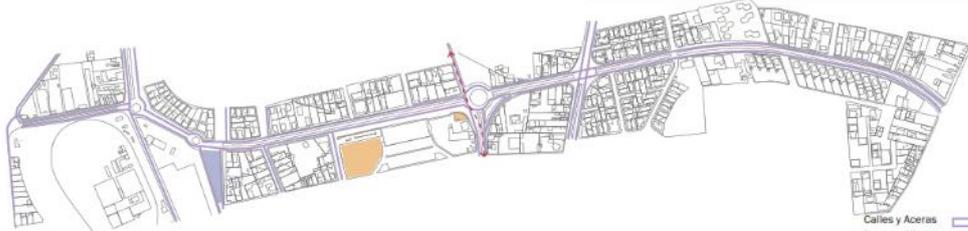
56

AVENIDA LA PRENSA  
 3.4.1. FENOMENOLOGÍA

# ANEXO 30

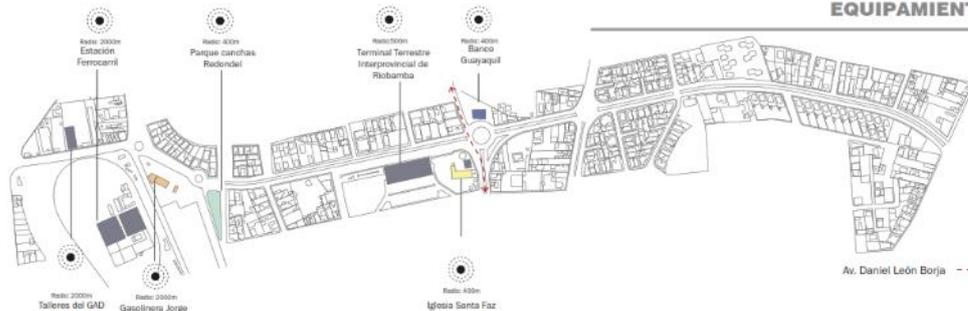


## ESPACIO PÚBLICO



ESC: 1:5000  
 Ilustración 82: Diagrama de espacios públicos Av. La Prensa.  
 Fuente: Elaboración propia, (2024).

## EQUIPAMIENTOS

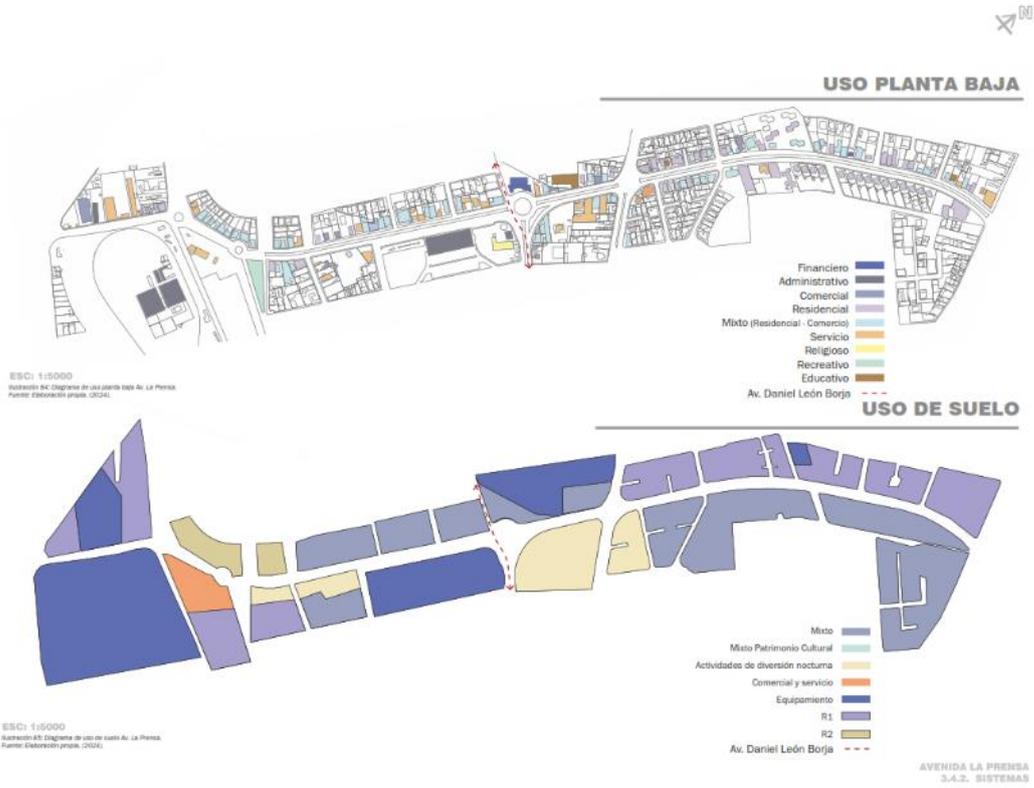


ESC: 1:5000  
 Ilustración 82: Diagrama de equipamientos Av. La Prensa.  
 Fuente: Elaboración propia, (2024).

AVENIDA LA PRENSA  
 3.4.2. SISTEMAS

57

# ANEXO 31



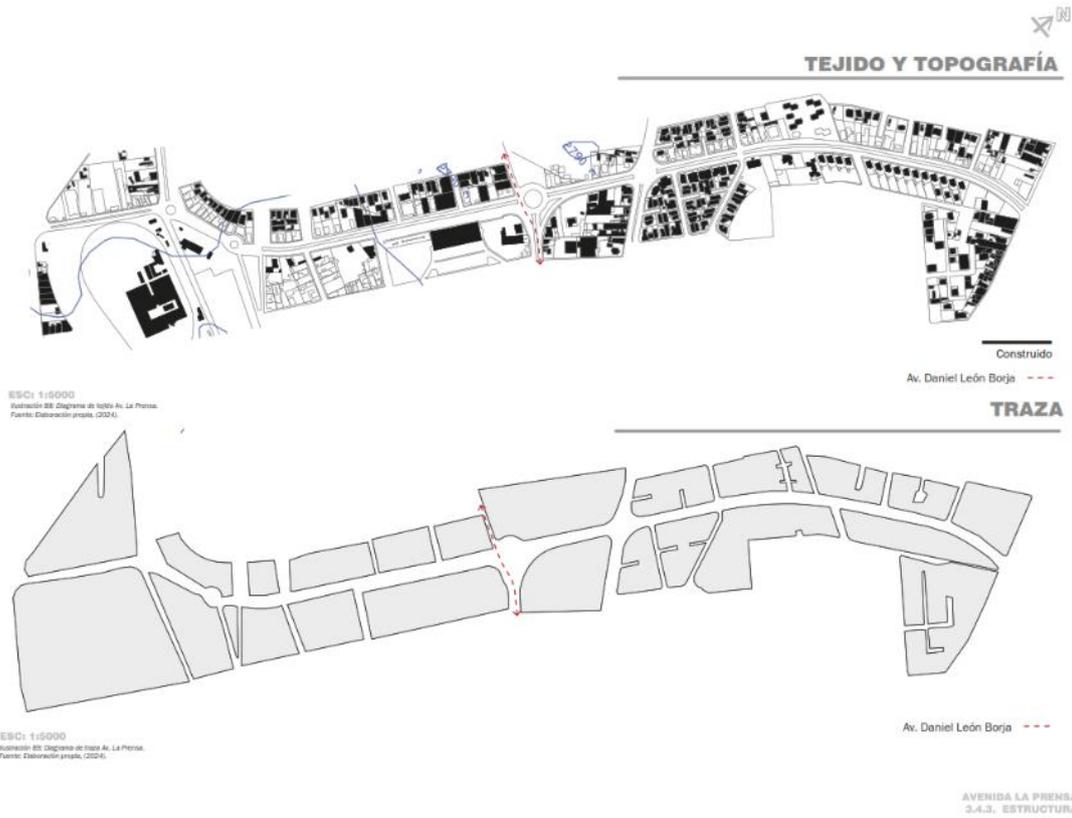
58

# ANEXO 32

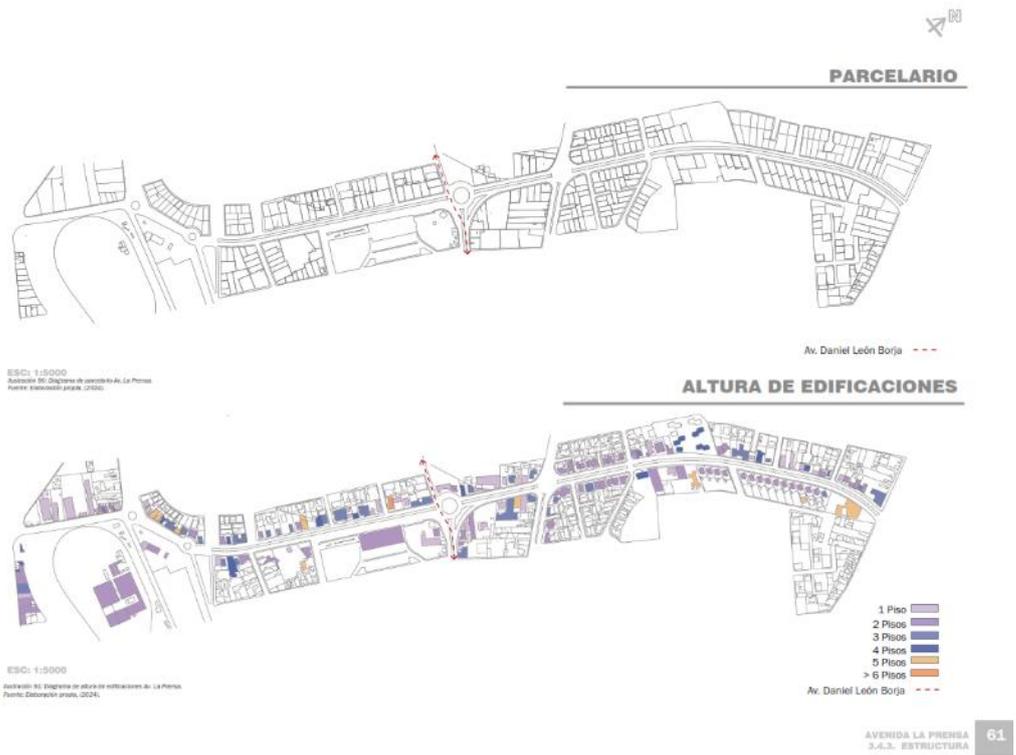


59

# ANEXO 33



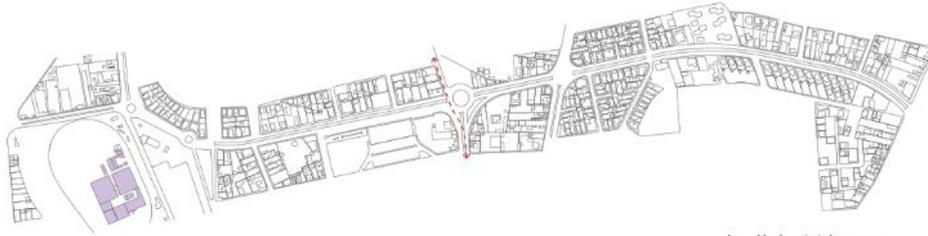
# ANEXO 34



# ANEXO 35



## PATRIMONIO



ESQ: 1:5000  
 Autoclave 32, Diagrama de patrimonio Av. La Prensa,  
 Frente a Edificación propia (2024).

Inmuebles Inventariados  
 Av. Daniel León Borja

## CORTES URBANOS



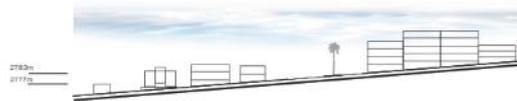
**CORTE A-A**  
 ESQ: 1:5000  
 Autoclave A2 Corte urbano Av. La Prensa,  
 Frente a Edificación propia (2024).

AVENIDA LA PRENSA  
 S.A.S. ESTRUCTURA

62

# ANEXO 36

## CORTE TRANSVERSAL



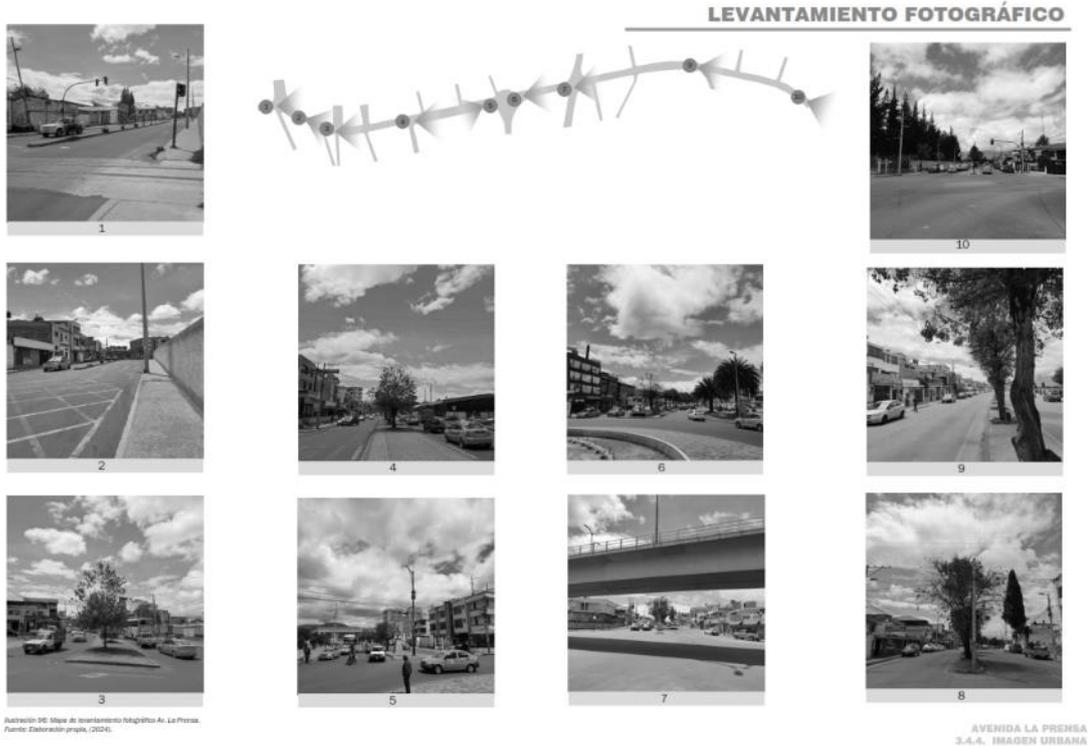
**CORTE B-B**  
 ESQ: 1:10000  
 Autoclave 04 Corte urbano Av. La Prensa,  
 Frente a Edificación propia (2024).



**CORTE C-C**  
 ESQ: 1:10000  
 Autoclave 05 Corte urbano Av. La Prensa,  
 Frente a Edificación propia (2024).

63

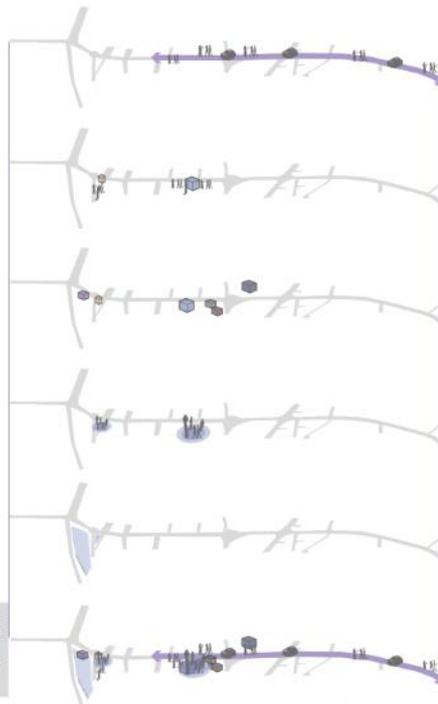
## ANEXO 37



## ANEXO 38

### CONCLUSIONES FENOMENOLÓGICA AVENIDA LA PRENSA

En sí la avenida La Prensa, representa un flujo moderadamente alto con pocos espacios de eventos y lugares, los más destacados fueron el Terminal Terrestre por ser un equipamiento con alta fluencia de usuarios y la movilidad de transporte urbano, como también, el Parque, por ser un área pública.



#### FLUJOS

Un 65% del recorrido contiene un flujo peatonal y vehicular alto, sin embargo se destacan puntos de calor como el Terminal Terrestre donde la dinámica es constante.

#### EVENTOS

Tan solo 2 eventos que pueden acaparar a los moradores de la zona que incluyen intercambio de servicios en esta zona.

#### ELEMENTOS

Si existen varios elementos que destacan el reconocimiento de esta avenida como lo son: Terminal Terrestre de Riobamba; Banco Guayaquil; UPC Santa Faz; Iglesia Santa Faz; Parque; Gasolinera Jorge Calderon, que se resaltan por formar parte de la memoria de la ciudad de Riobamba.

#### LUGARES

Los espacios de libre apropiación de usuarios son el Terminal Terrestre y el Parque, lo cual es realmente escaso.

#### VACÍOS

El vacío del Ferrocarril es un espacio completamente en abandono, mientras que, el parque en determinadas instancias se puede volver un vacío social, teniendo como consecuencia el deterioro y la exposición a la delincuencia e inseguridad.

## ANEXO 39

### CONCLUSIONES SISTEMA AVENIDA LA PRENSA

La avenida La Presa debido a la conexión que implica con la ciudad por formar parte de la vía principal de la circulación, además, contiene un equipamiento bastante representativo el cual genera la movilidad de transporte urbano por la mayoría de su tramo, sin embargo, la dinámica de usos no tiene mayor relevancia dado que sobresale lo mixto y residencial.

66



Ilustración 94: Diagrama de conexión Sistema Av. La Presa. Fuente: Elaboración propia, (2024).

#### ESPACIO PÚBLICO

Este recorrido tiene 4 espacios de área pública, destacando áreas de recreación y espacios tipo plazas como el área de espera del Terminal Terrestre.

#### EQUIPAMIENTOS

Se resalta que los equipamientos son escasos y solo 2 destacan por su magnitud como el Terminal Terrestre y por otro lado las edificaciones del Ferrocarril que actualmente están en deterioro, los demás son equipamientos de servicio.

#### USO DE SUELO PLANTA BAJA

Destaca el uso mixto de residencia y comercio como también los espacios de servicios.

#### USO DE SUELO

Según la normativa del GAD de Riobamba Un 40% es mixto, el cual es el mayor porcentaje con el uso de residencia.

#### MOVILIDAD

Es una vía que se caracteriza por abundante transporte público al ser un punto de conexión importante para el casco urbano.

#### CLASIFICACIÓN DE VÍAS

Prevalce la vía arterial por su capacidad de conexión con vías colectoras principales para el ingreso a la ciudad.

AVENIDA LA PRENSA 3.4.5. CONCLUSIONES

## ANEXO 40

### CONCLUSIONES ESTRUCTURA AVENIDA LA PRENSA

La avenida La Presa tiene un trazado parcialmente irregular, dado a las curvaturas del trazado sus parcelas no están situadas de forma ortogonal, y en cuanto a las alturas, sobresale por su promedio de 2 pisos. El abandono de la edificación patrimonial es a causa de la carencia del mantenimiento, el cual se podría potenciar con otro uso.

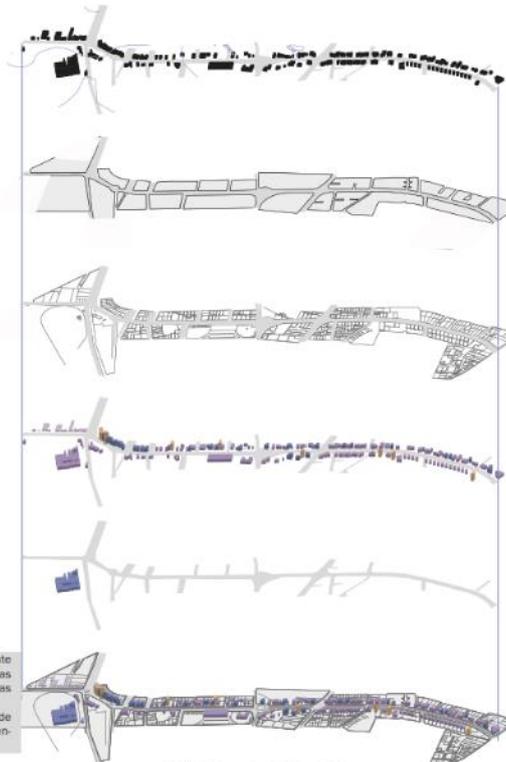


Ilustración 95: Diagrama de conexión Estructura Av. La Presa. Fuente: Elaboración propia, (2024).

#### TEJIDO

Si existen vacíos con áreas en promedio altas que se evidencian en un solo frente, mientras que, el otro frente es más homogéneo.

#### TRAZA

No se puede apreciar un trazado regular debido a la curvatura en los límites, así como, las manzanas tienen la característica de ser alargadas.

#### PARCELARIO

En algunas manzanas si se puede resaltar un tipo de cuadrícula en las parcelas, sin embargo, en el resto de manzanas por la forma orgánica las parcelas han tomado una forma totalmente irregular.

#### ALTURAS

En un 70% las edificaciones se mantienen en la altura de 2 pisos.

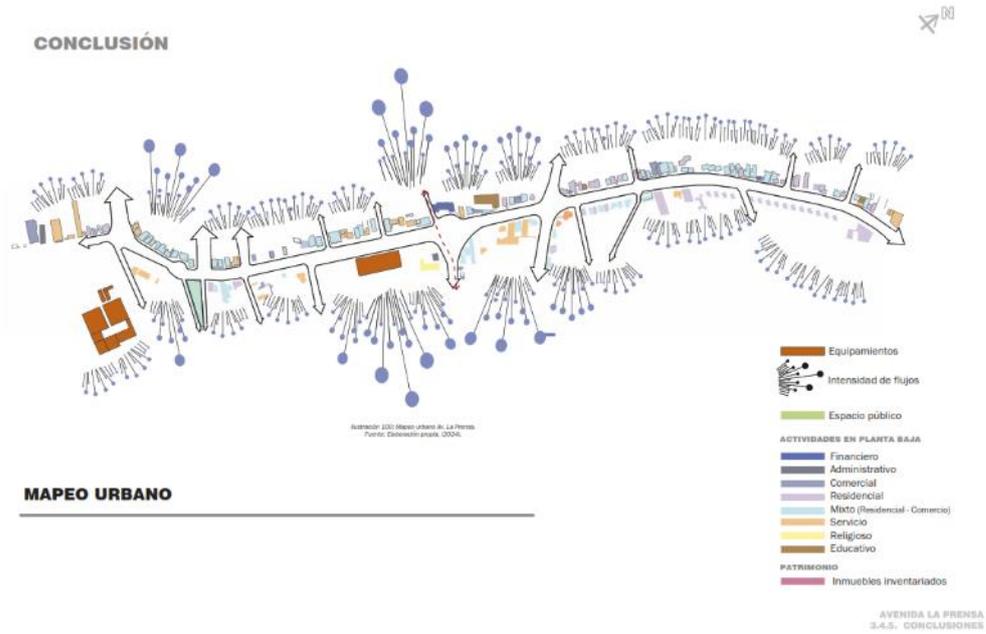
#### PATRIMONIO

Solo hay un equipamiento que se encuentra registrado como patrimonio, el cual es, las edificaciones de Ferrocarril, el mismo que está en abandono y total deterioro.

AVENIDA LA PRENSA 3.4.5. CONCLUSIONES

67

# ANEXO 41



## MAPEO URBANO

68

# ANEXO 42

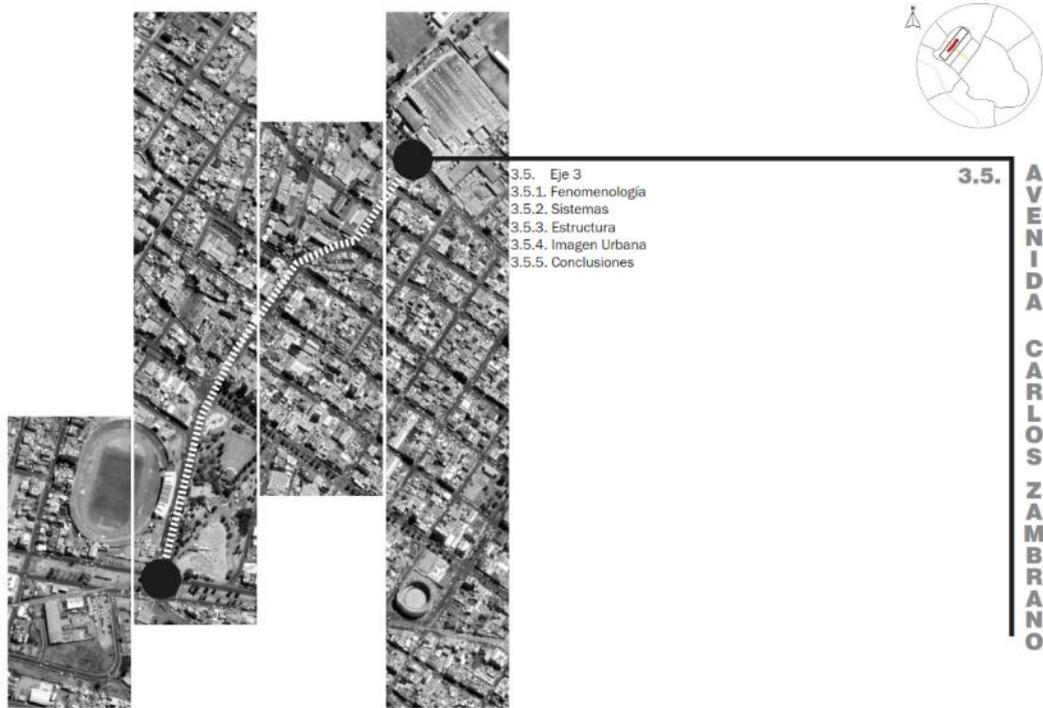
## FODA

✓	✗
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Cuenta con espacios vacíos que se pueden potenciar con otro tipo de uso.</li> <li>- Tiene apertura de conexión con otras ciudades de forma directa.</li> <li>-Ventaja de intercambio de bienes y servicios por su aproximación con las principales conexiones viales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Tiene una gasolinera en su recorrido, la cual cuenta como riesgo.</li> <li>-El Terminal Terrestre funciona como condicionante para el flujo tanto vehicular como peatonal.</li> <li>-Inseguridad y abandono en espacio público (aceras)</li> </ul>
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Conectividad transversal con toda la ciudad por pertenecer a la vía principal de la circunvalación.</li> <li>-Posee un equipamiento articulador que aumenta la movilidad y flujo, el cual es el Terminal Terrestre de Riobamba.</li> <li>-Cuenta con alto tránsito de transporte público.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Concentración de flujo en su punto central por ubicación del equipamiento del Terminal Terrestre.</li> <li>-Ausencia de áreas públicas de calidad.</li> <li>-No existe mayor diversidad de usos.</li> <li>-En tanto a equipamientos de seguridad como el UPC de Santa Faz, no abarca todo su tramo.</li> <li>-Deterioro de equipamientos patrimoniales como la Estación del Ferrocarril, ocasionando abandono e inseguridad.</li> </ul>

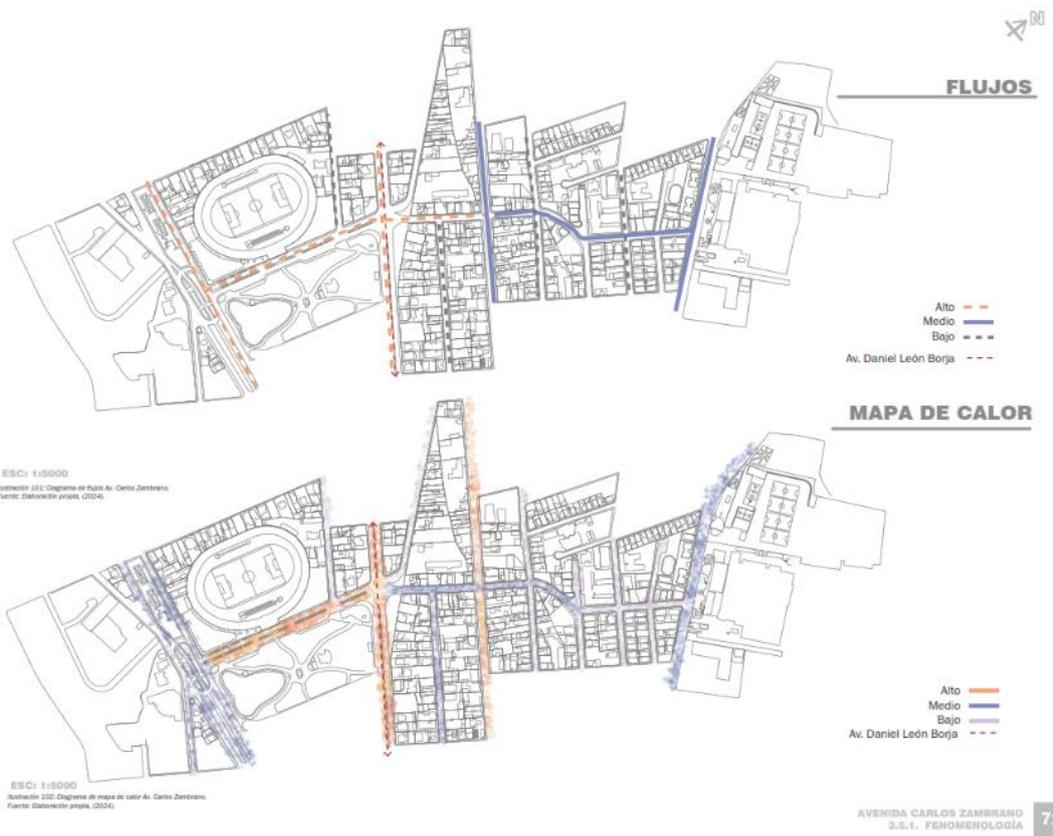
AVENIDA LA PRENSA  
3.4.5. CONCLUSIONES

69

ANEXO 43



ANEXO 44

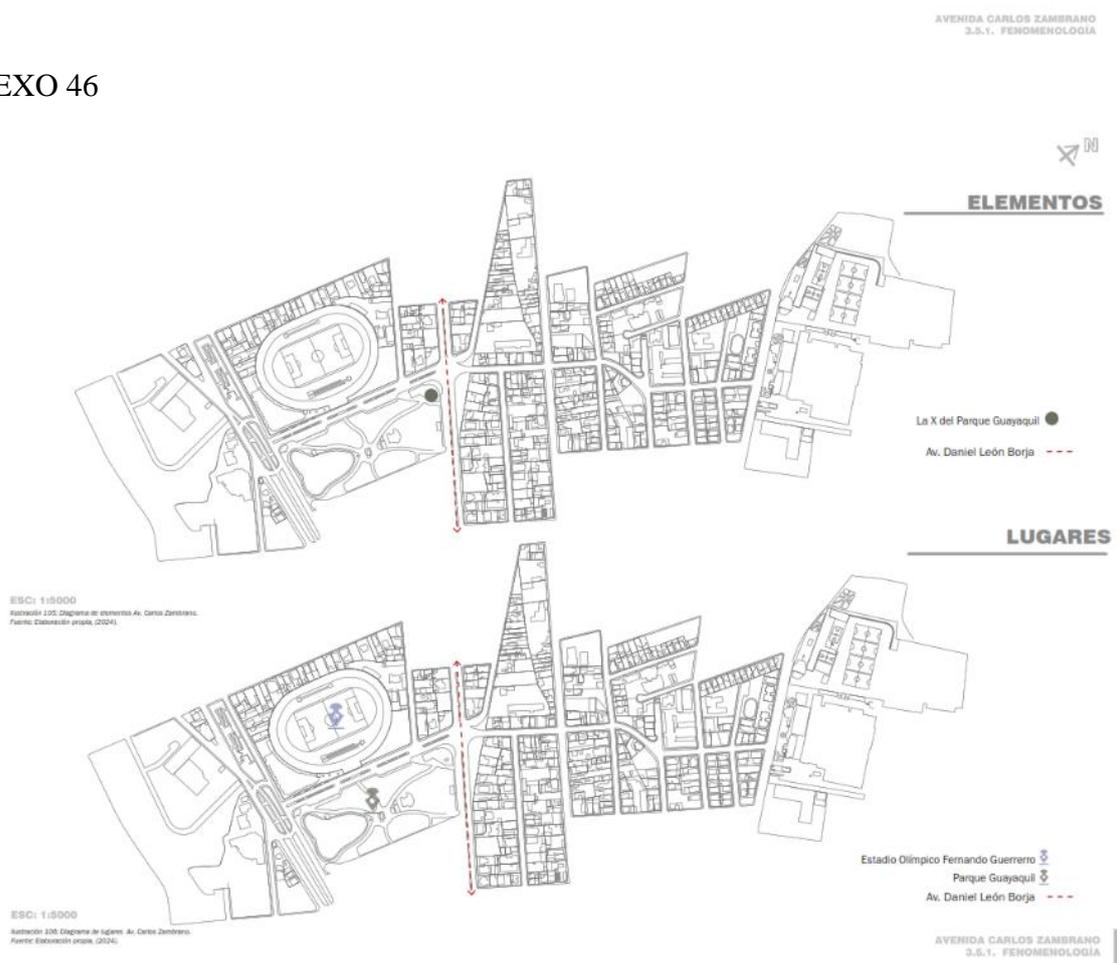


# ANEXO 45



72

# ANEXO 46

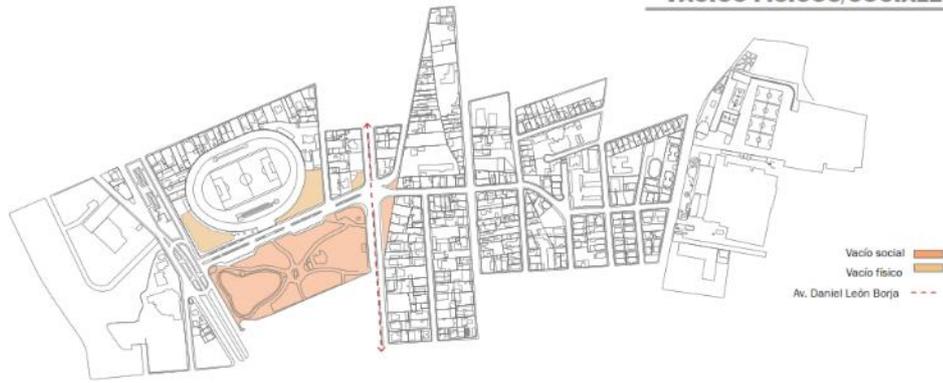


73

# ANEXO 47



## VACÍOS FÍSICOS/SOCIALES



Vacio social █  
 Vacio fisico █  
 Av. Daniel León Borja - - -

ESC: 1:5000  
 Ilustración 137 Diagrama de vacíos sociales Av. Carlos Zambrano.  
 Fuente: Elaboración propia. (2024)

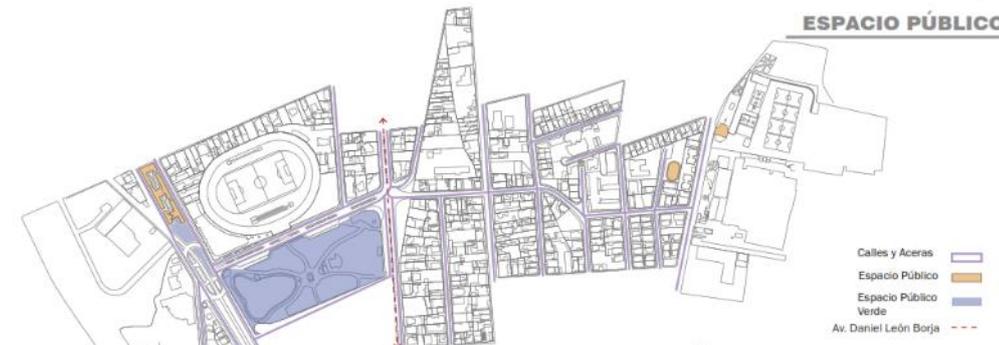
74

# ANEXO 48

AVENIDA CARLOS ZAMBRANO  
 3.5.1. FENOMENOLOGIA



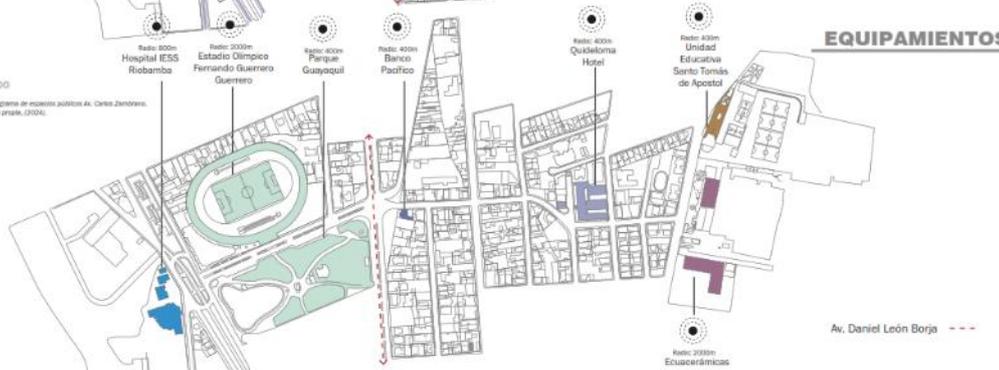
## ESPACIO PÚBLICO



Calle y Aceras █  
 Espacio Público █  
 Espacio Público Verde █  
 Av. Daniel León Borja - - -

ESC: 1:5000  
 Ilustración 138 Diagrama de espacios públicos Av. Carlos Zambrano.  
 Fuente: Elaboración propia. (2024)

## EQUIPAMIENTOS



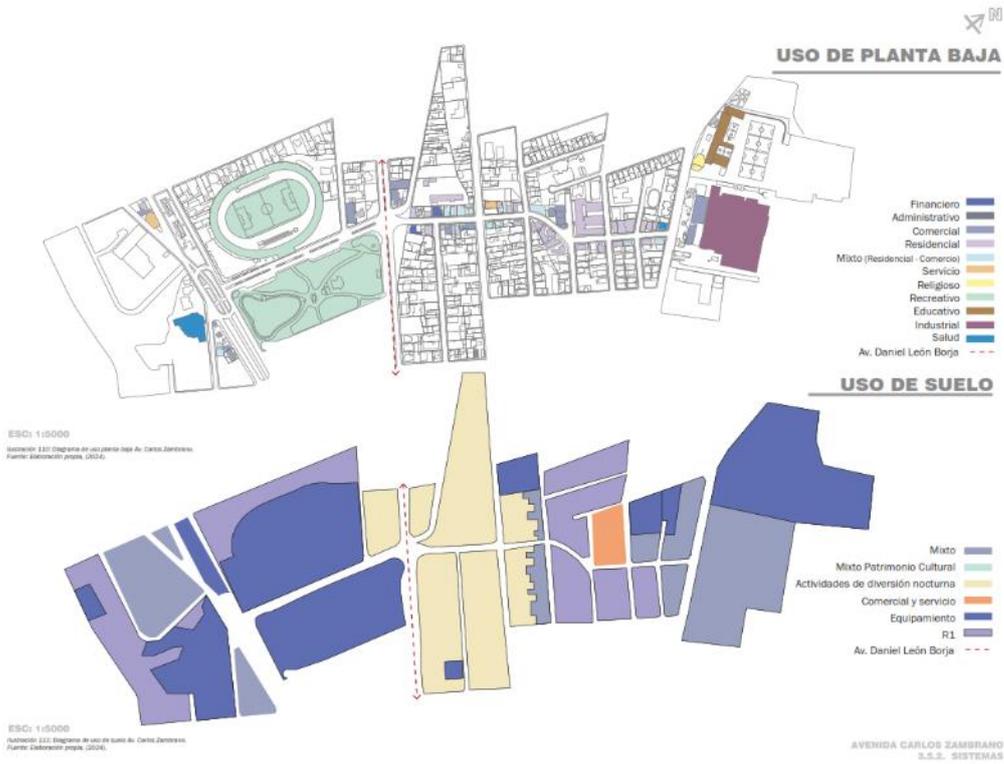
Av. Daniel León Borja - - -

ESC: 1:5000  
 Ilustración 139 Diagrama de equipamientos Av. Carlos Zambrano.  
 Fuente: Elaboración propia. (2024)

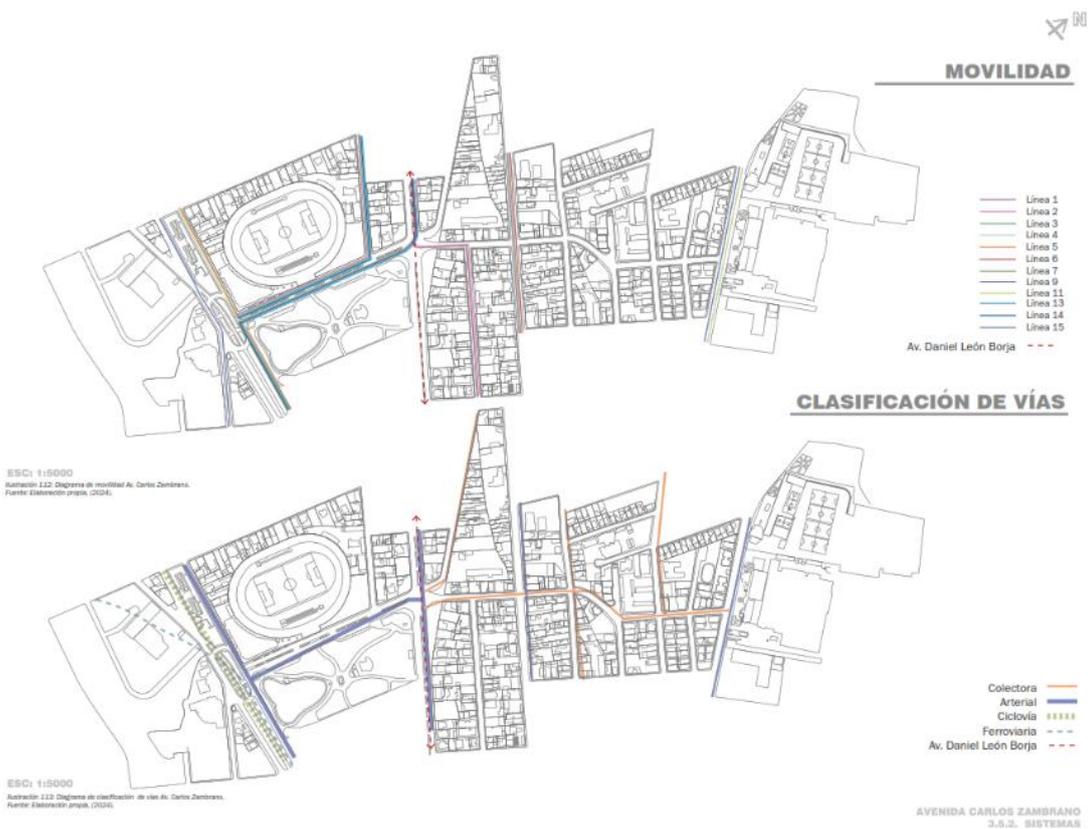
AVENIDA CARLOS ZAMBRANO  
 3.5.2. SISTEMAS

75

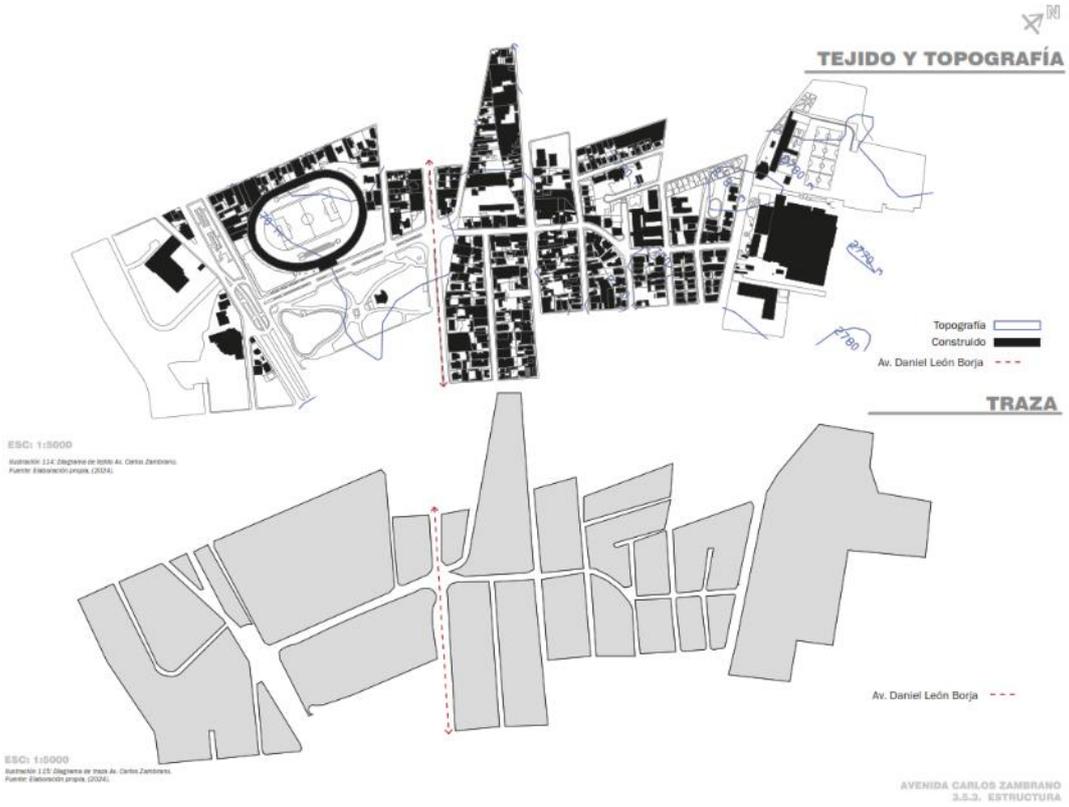
# ANEXO 49



# ANEXO 50

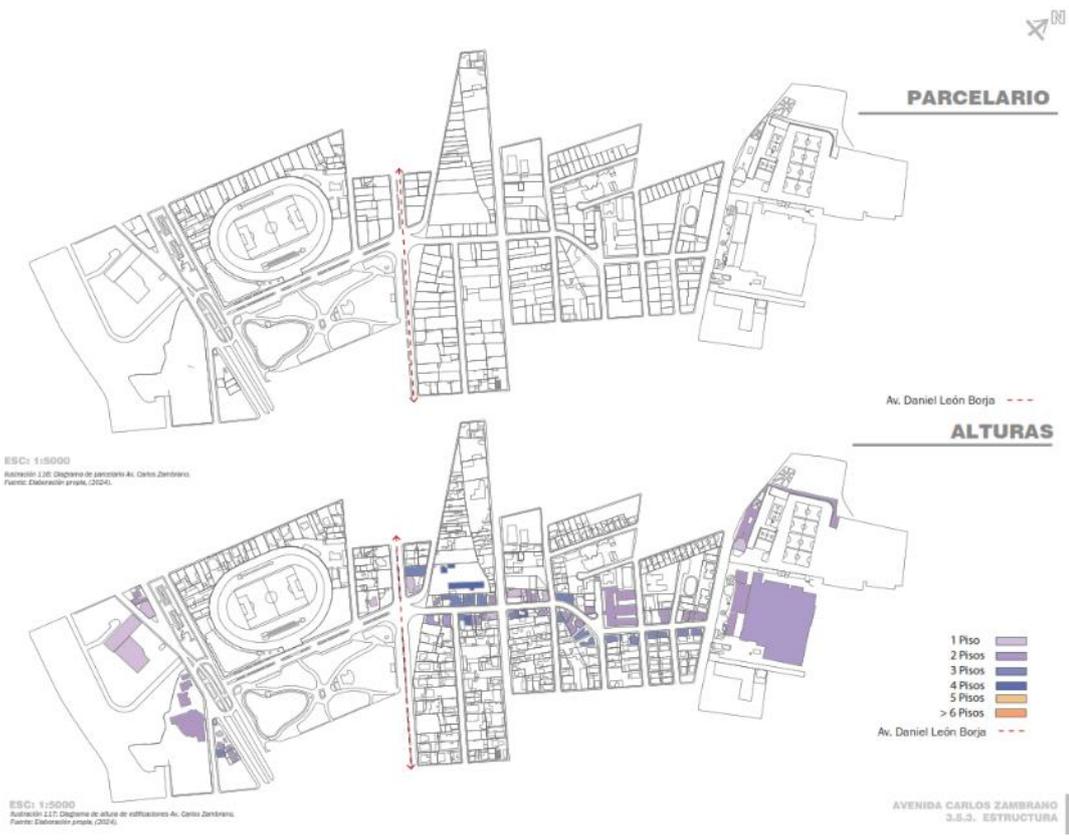


# ANEXO 51



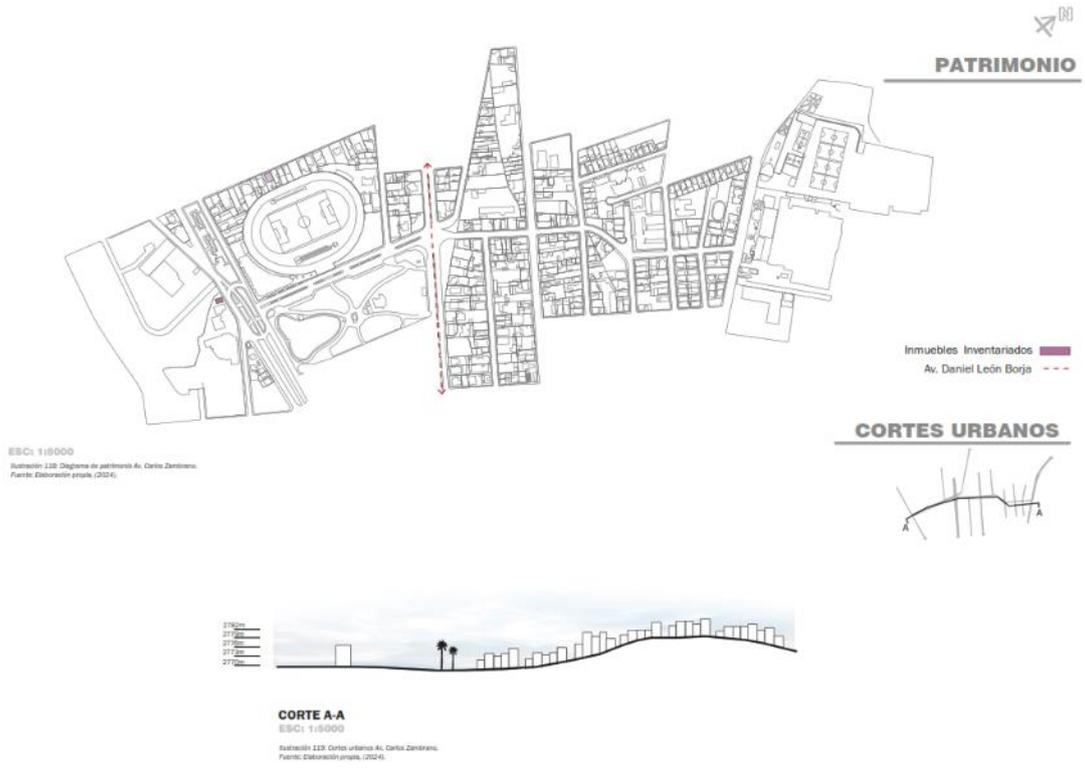
78

# ANEXO 52



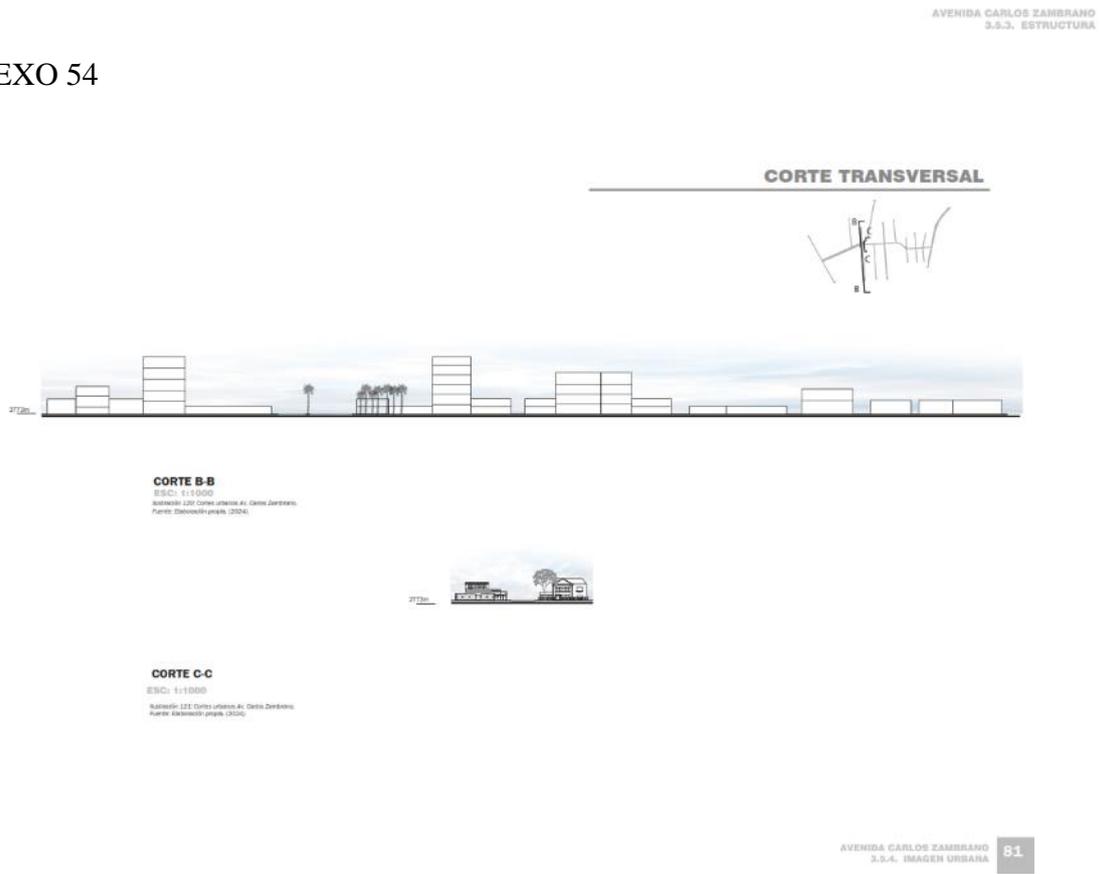
79

ANEXO 53



80

ANEXO 54



81

## ANEXO 55

### LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO



1



10



2



4



6



9



3



5



7



8

82

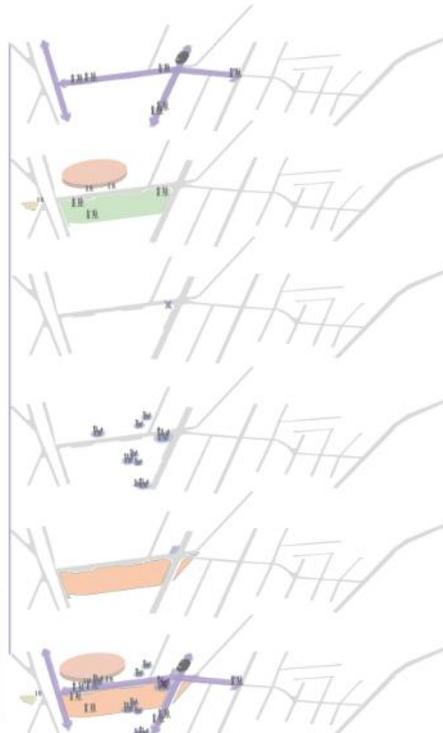
Ambiente 122: Mapa de levantamiento fotográfico Av. Carlos Zambrano.  
Fuente: Elaboración propia (2024).

AVENIDA CARLOS ZAMBRANO  
3.5.4. IMAGEN URBANA

## ANEXO 56

### CONCLUSIONES FENOMENOLÓGIA AV. CARLOS ZAMBRANO

Esta importante avenida cuenta con un flujo alto por poseer varios lugares que funcionan como punto de encuentro para los ciudadanos de Riobamba, a más de esto se presencian eventos de diferentes índoles de esta forma atrae a peatones mayormente en días festivos, dando dinamismo al comercio y la economía general de la ciudad.



Ambiente 122: Diagrama de conclusiones Fenomenología Av. Carlos Zambrano.  
Fuente: Elaboración propia (2024).

#### FLUJOS

El flujo peatonal y vehicular se concentra entre los principales frentes del Parque Guayaquil, mientras que en el resto de su recorrido el flujo es bajo.

#### EVENTOS

Cuenta con eventos, los cuales sirven no solo para las personas que viven cercanas a ellos, sino para toda la ciudad.

#### ELEMENTOS

El elemento más reconocible y que forma parte de la memoria de la ciudad, dentro de la zona de estudio es la X del parque Guayaquil.

#### LUGARES

Los principales lugares en donde la gente se puede apropiarse del espacio son: El Estadio Olímpico por la realización de partidos, conciertos además de ser un lugar de entrenamiento, y el Parque Guayaquil por funcionar como lugar de encuentro.

#### VACÍOS

Al ser una zona bastante consolidada cuenta solo con un vacío físico en la intersección de la Av. Carlos Zambrano y Av. Daniel León Borja, de ahí que los vacíos más predominantes son los sociales, pues al no ser espacios de los cuales la gente se pueda apropiarse libremente quedan abandonados.

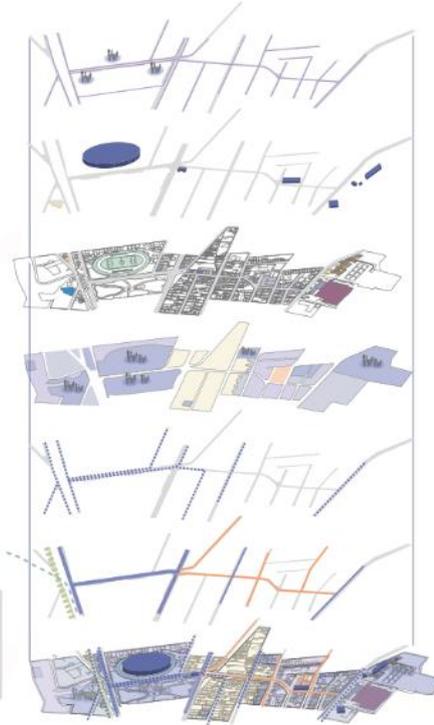
AVENIDA CARLOS ZAMBRANO  
3.5.5. CONCLUSIONES

83

## ANEXO 57

### CONCLUSIONES SISTEMA AV. CARLOS ZAMBRANO

La Av. Carlos Zambrano no posee mayor espacio público a más del Parque Guayaquil, mientras que su uso en planta baja es variado concentrándose su actividad y movilidad en su intersección con la Av. Daniel León Borja, dicha intersección es importante como nodo vial dado la unión de diferentes vías.



Intersección 224 Diagrama de conclusiones Sistema Av. Carlos Zambrano. Fuente: Elaboración propia, (2024).

#### ESPACIO PÚBLICO

El único espacio público verde dentro del área de estudio es el Parque Guayaquil.

#### EQUIPAMIENTOS

Posee pocos equipamientos, pero variados siendo los de más relevancia:  
Salud: Hospital del IESS  
Educación: Unidad Educativa Santo Tomás Apostol  
Recreación: Parque Guayaquil y Estadio Olímpico

#### USO DE SUELO PLANTA BAJA

Resalta el uso mixto de residencia y comercio, pero también cuenta con varios usos diferentes como salud, industria, educación.

#### USO DE SUELO

Dentro de la normativa del GAD Riobamba se establece un 30% destinado a equipamientos, 20% para actividades nocturnas, mientras que el 50% restante se encuentra dividido entre residencia, uso mixto de residencia y comercio además de servicios.

#### MOVILIDAD

Su movilidad se desarrolla dentro de las calles principales que rodean al sus equipamientos más relevantes, cruzan 9 líneas de buses dentro del área de estudio.

#### CLASIFICACIÓN DE VÍAS

Se divide entre arterial entre la Av. Unidad Nacional, Calle Reina Pacha y la Av. Daniel León Borja. Y es desde este último punto donde se convierte en colectora.

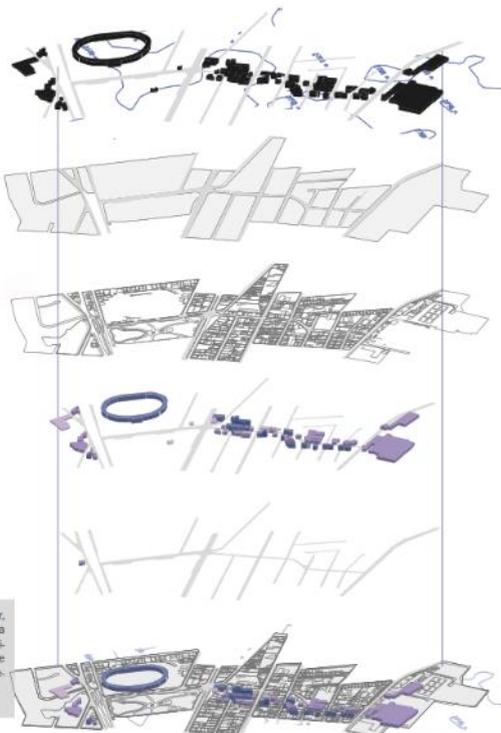
AVENIDA CARLOS ZAMBRANO S.S.S. CONCLUSIONES

84

## ANEXO 58

### CONCLUSIONES ESTRUCTURA AV. CARLOS ZAMBRANO

La Av. Carlos Zambrano cuenta con un trazado irregular, por tener una variación topográfica alta, con una alta densificación en sus construcciones, la altura predominante en sus edificaciones es de 2 pisos y solo posee una edificación dentro del inventario del INPC considerado como patrimonio.



Intersección 225 Diagrama de conclusiones Estructura Av. Carlos Zambrano. Fuente: Elaboración propia, (2024).

#### TEJIDO

Es un área bastante consolidada, pues en la mayoría de sus parcelas se encuentran construidas.

#### TRAZA

Al tener una alta variación en su topografía no cuenta con un trazado regular.

#### PARCELARIO

Las parcelas en su mayoría son rectangulares con varias dimensiones, pero en las zonas con más topografía tienden a ser irregulares.

#### ALTURAS

El 70% las edificaciones cuentan con una altura de 2 pisos.

#### PATRIMONIO

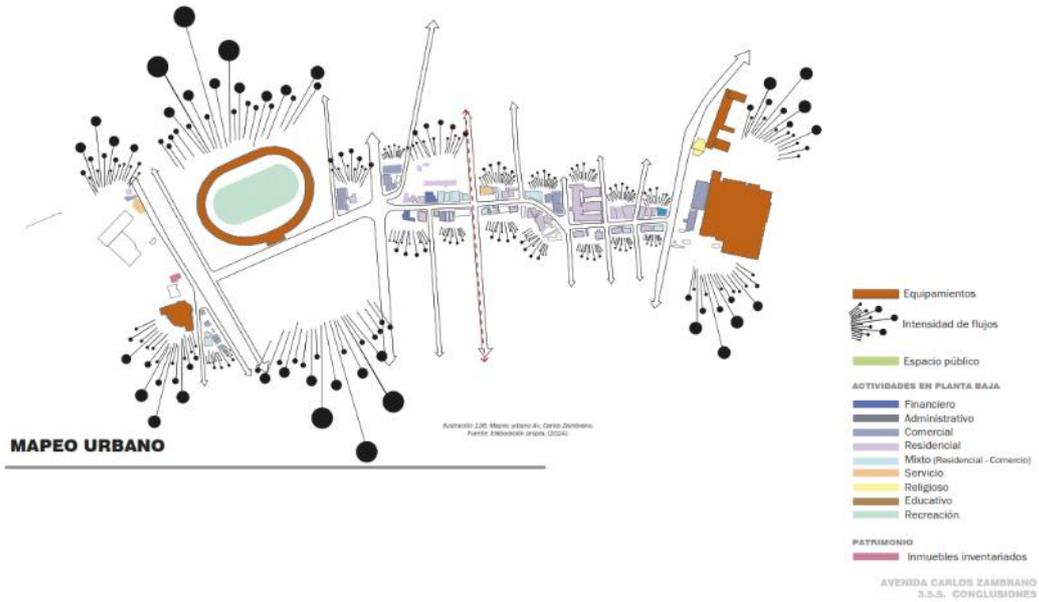
Únicamente existe un bien inmueble inventariado en el INPC que es el antiguo hospital del IESS.

AVENIDA CARLOS ZAMBRANO S.S.S. CONCLUSIONES

85

# ANEXO 59

## CONCLUSIÓN AV. CARLOS ZAMBRANO



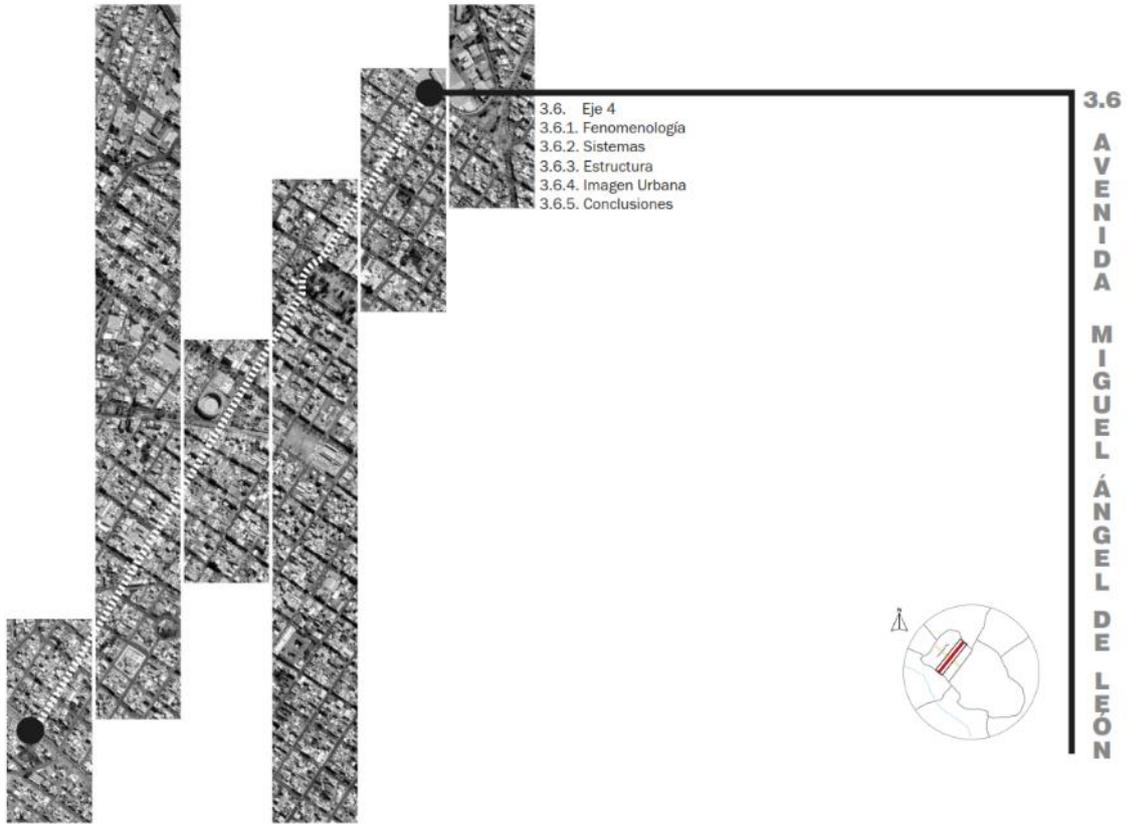
86

# ANEXO 60

## FODA

✓	✗
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<p> - En la actualidad el comercio ha aumentado debido a su nivel de flujo vehicular y peatonal.</p>	<p> - Tiene la fábrica de Ecuacerámicas en su recorrido, la cual cuenta como riesgo.</p> <p> - Inseguridad y abandono de los espacios públicos.</p>
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<p> -Alto flujo por los equipamientos que son reconocidos y como también su nivel de conectividad con el casco urbano.</p> <p> -Diversidad de equipamientos desde recreativos, de salud y financieros .</p> <p> -Contiene equipamientos importantes para el desarrollo de la ciudad.</p> <p> Transporte urbano abarca todo el recorrido de esta avenida lo que aumenta la concentración peatonal.</p>	<p> -Segregación por su concentración de equipamientos en la parte central.</p> <p> -Los equipamientos de recreación que tienen grandes áreas, sufren de abandono y deterioro por su uso eventual, lo que ocasiona inseguridad.</p> <p> -Sus usos se desarrollan principalmente para actividades de entretenimiento o eventos.</p>

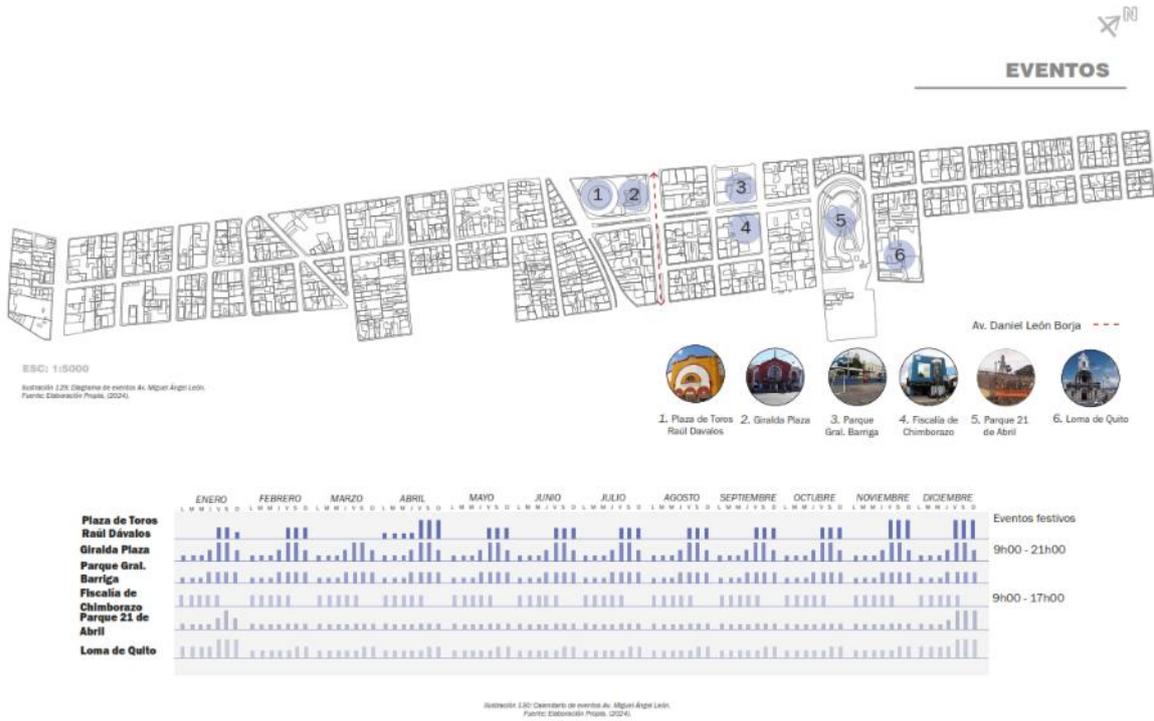
ANEXO 61



ANEXO 62



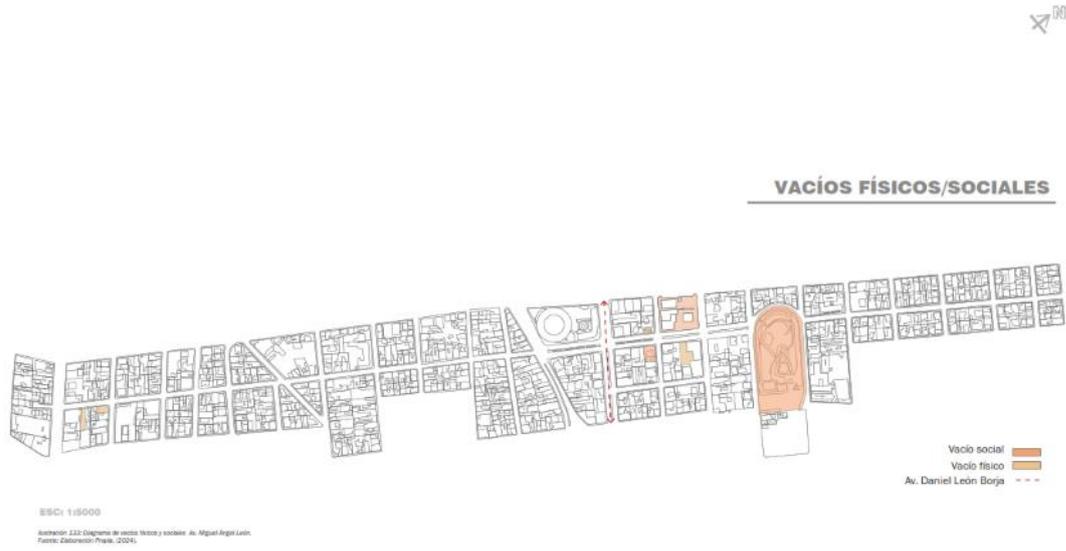
# ANEXO 63



# ANEXO 64

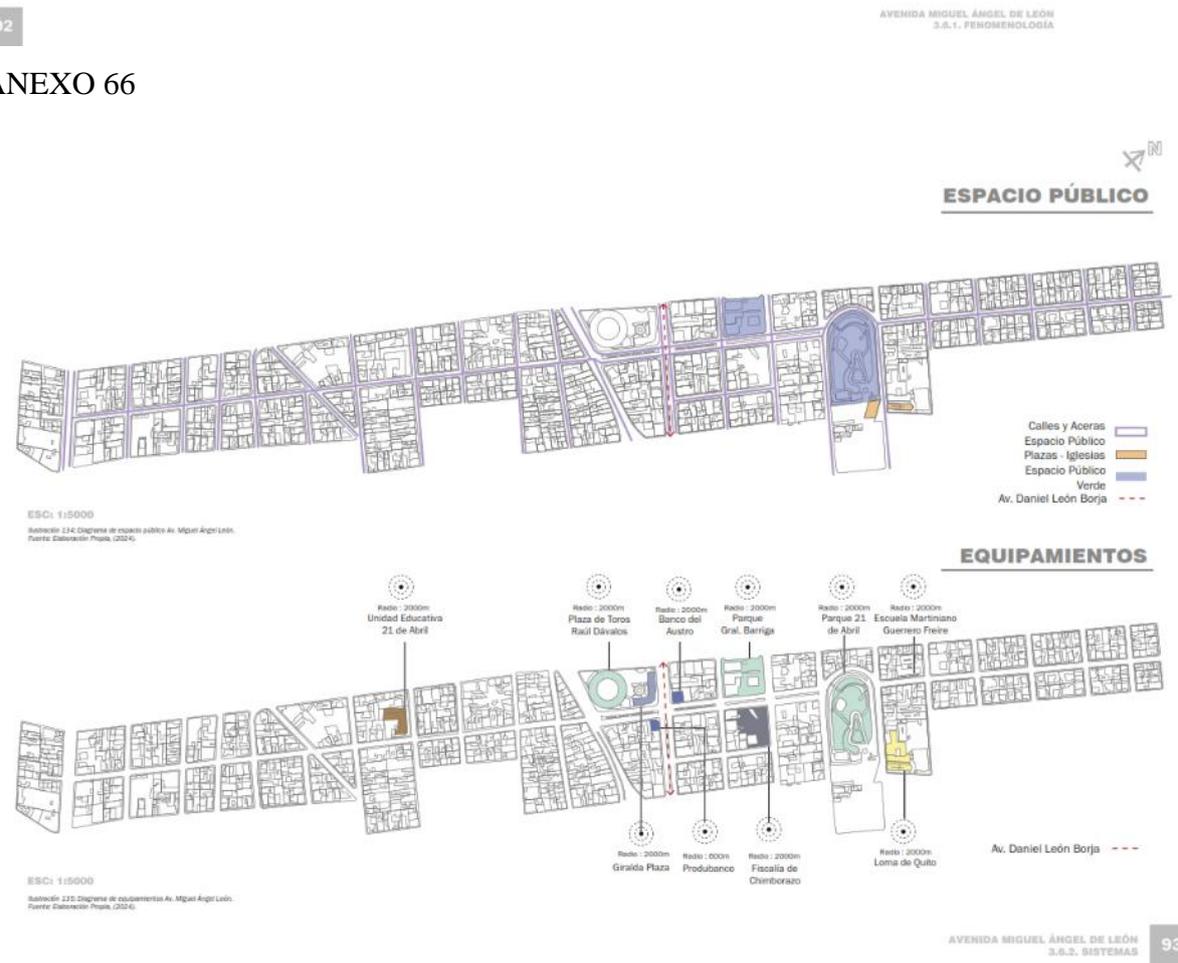


# ANEXO 65



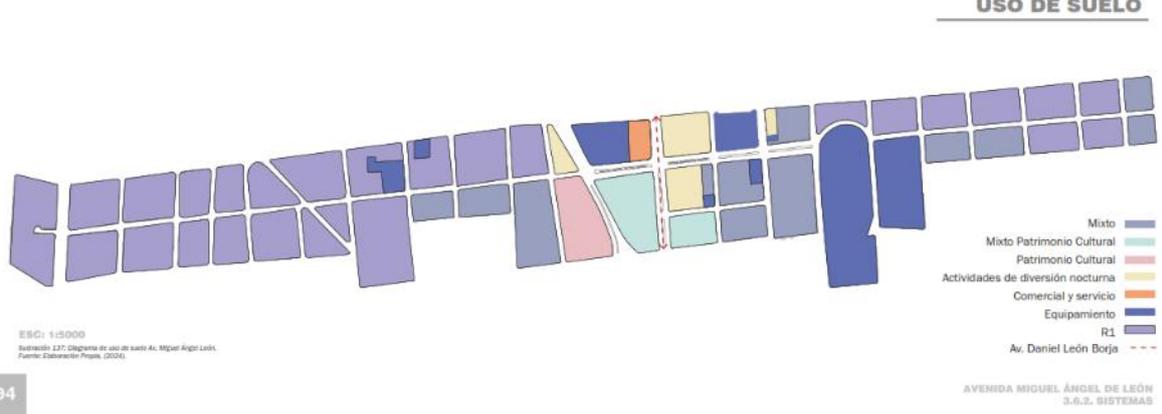
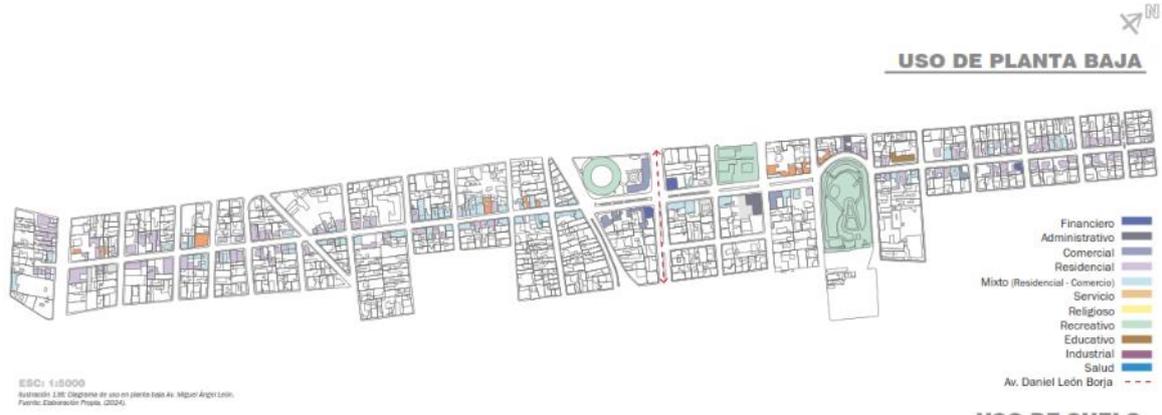
92

# ANEXO 66

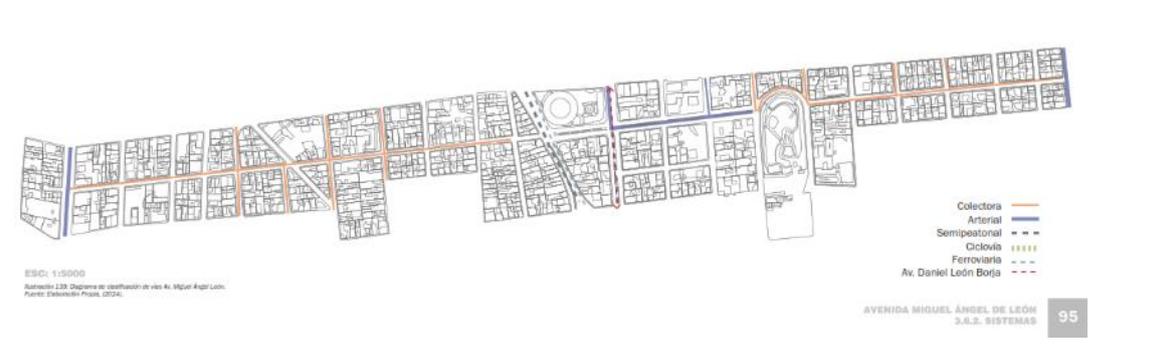
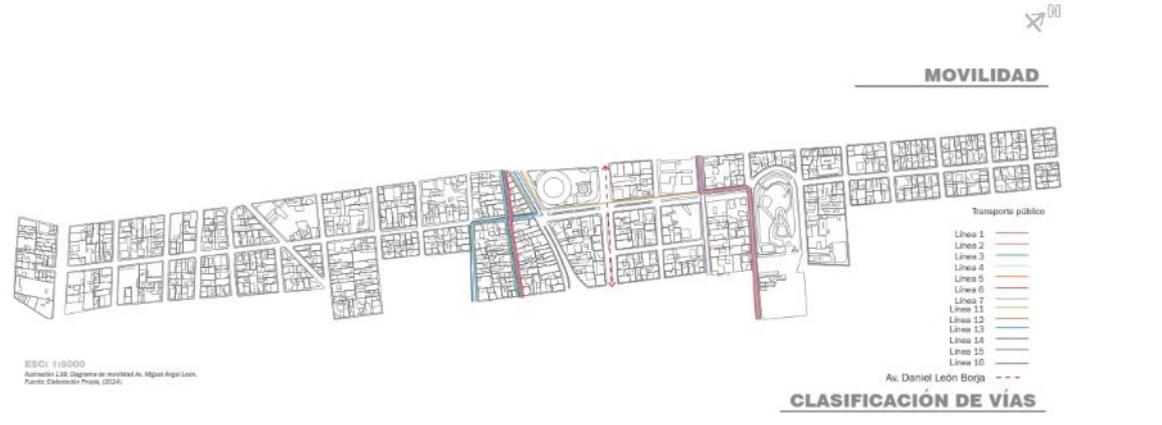


93

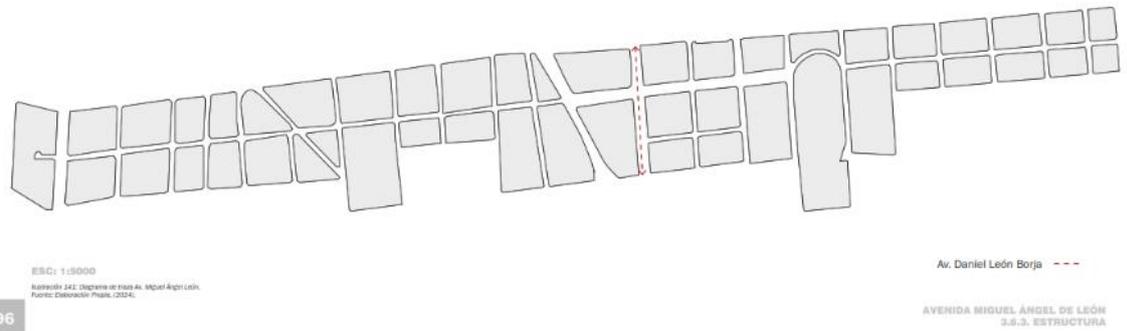
# ANEXO 67



# ANEXO 68

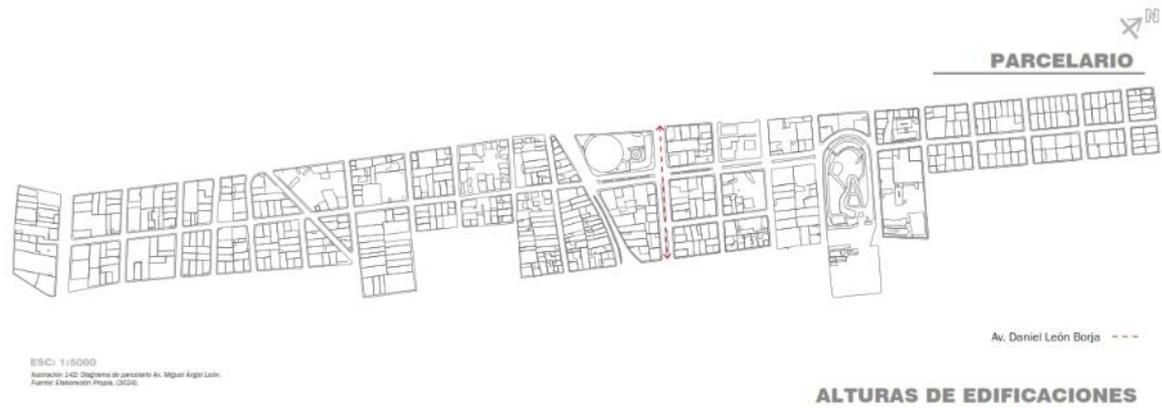


# ANEXO 69

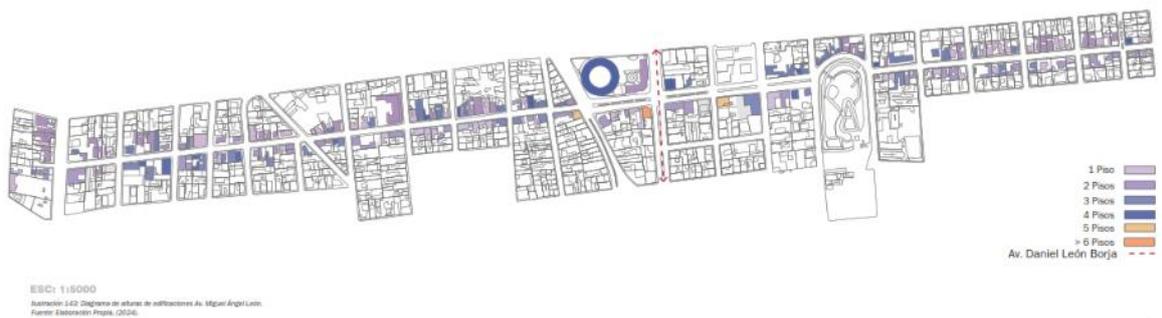


96

# ANEXO 70



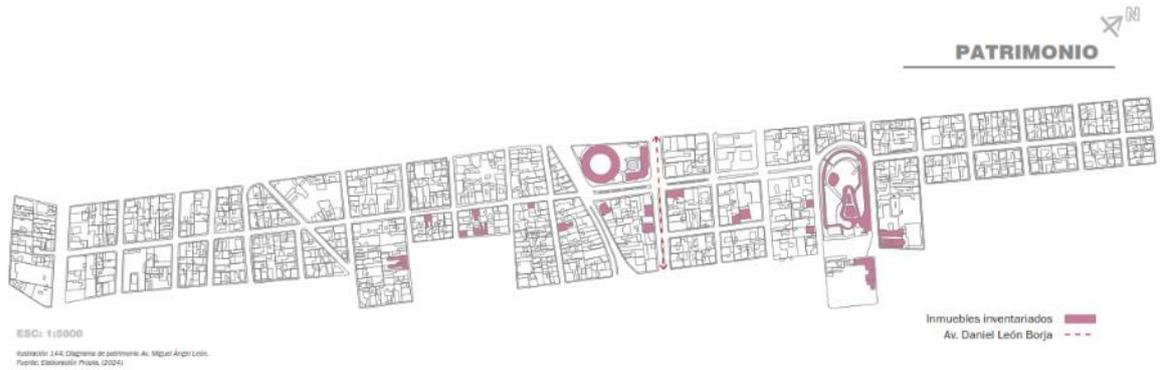
## ALTURAS DE EDIFICACIONES



AVENIDA MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN  
 3.6.3. ESTRUCTURA

97

# ANEXO 71



## CORTES URBANOS



**CORTE A-A'**  
ESC: 1:5000  
Ilustración 145. Cortes Urbanos Av. Miguel Ángel de León.  
Fuente: Elaboración propia, (2024).

# ANEXO 72

## CORTE TRANSVERSAL

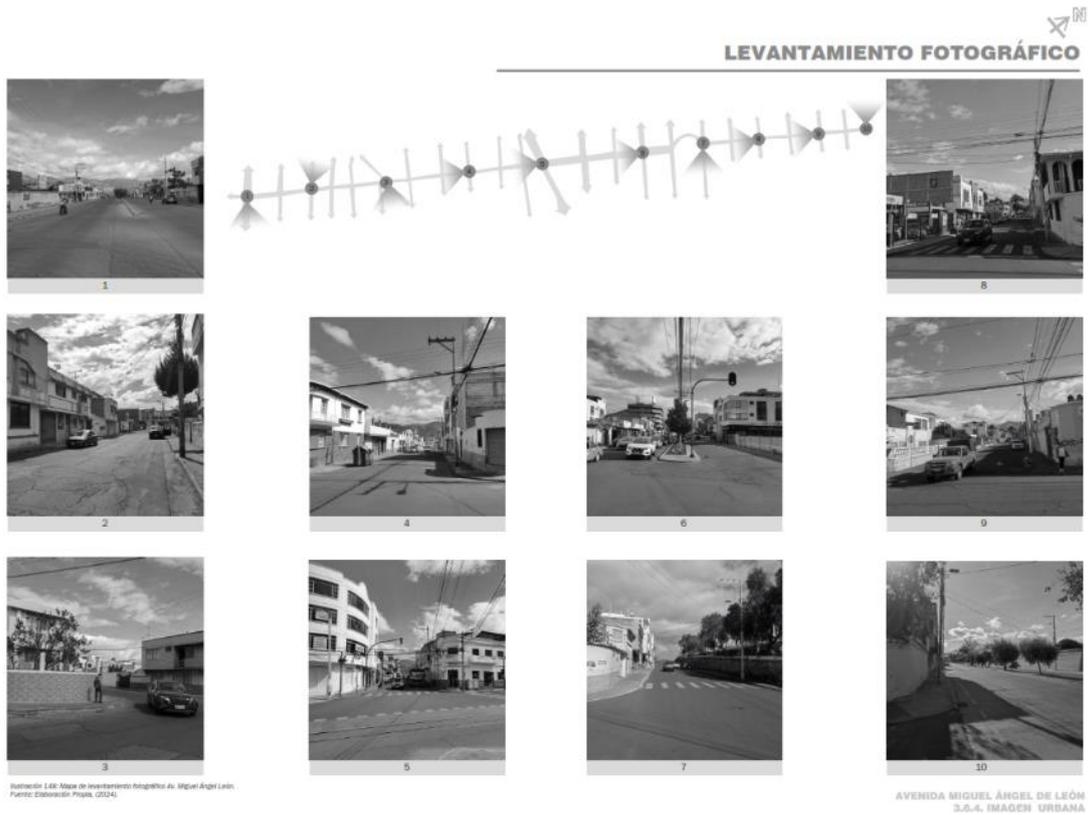


**CORTE B-B'**  
ESC: 1:1000  
Ilustración 146. Cortes urbanos Av. Miguel Ángel de León.  
Fuente: Elaboración propia, (2024).



**CORTE C-C'**  
ESC: 1:1000  
Ilustración 147. Cortes Urbanos Av. Miguel Ángel de León.  
Fuente: Elaboración propia, (2024).

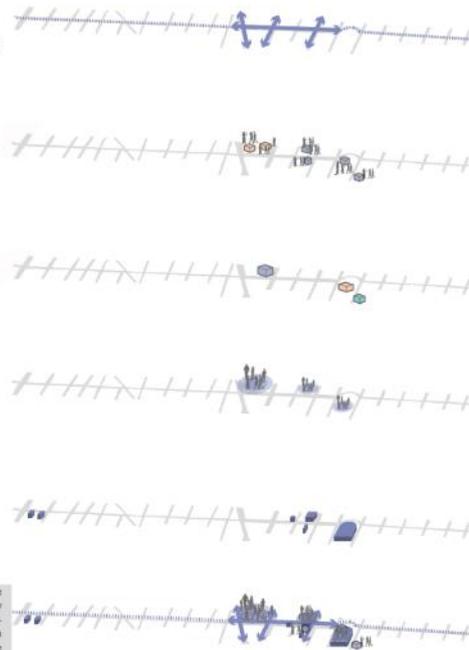
## ANEXO 73



## ANEXO 74

### CONCLUSIONES FENOMENOLOGÍA AVENIDA MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN

La avenida Miguel Ángel de León tiene en su parte central un flujo bastante alto por diferentes elementos y eventos que existen, en donde sobresale el entretenimiento. En cuanto a lugares existen 2 importantes, sin embargo, existe abandono e inseguridad por lo cual se pueden determinar como vacíos sociales.



Auxiliar L&E Diagrama de conclusiones - Fenomenología Av. Miguel Ángel León. Fuente: Elaboración P&A&E (2024).

#### FLUJOS

El flujo alto se mantiene solo en la parte central del tramo dando su continuidad hacia vías transversales, debido a la dinámica comercial, entretenimiento, como también de conexión.

#### EVENTOS

Existen eventos que en determinados tiempos de la semana aumentan la fluencia de usuarios provocando gran movilización, específicamente en horas de la tarde y noche.

#### ELEMENTOS

La Giraldía Plaza es un elemento de mucho reconocimiento para esta zona de comercio y entretenimiento, resaltándose como punto de encuentro para muchos de los usuarios.

#### LUGARES

En este recorrido se encuentran 2 espacios públicos que permiten la apropiación de usuarios alrededor del día como lo son el Parque Graf. Barriga y 21 de Abril.

#### VACÍOS

Como parcelas vacías se resalta que hay muy pocas en este tramo, sin embargo, se toman en cuenta los espacios públicos dado que en ocasiones existe abandono, representando vacíos sociales.

## ANEXO 75

### CONCLUSIONES SISTEMAS AVENIDA MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN

La avenida Miguel Ángel de León existe una diferencia entre la parte central y sus extremos lo cual es notable por sus equipamientos, movilidad de transporte público, lo que puede ocasionar segregación en los límites de la misma.

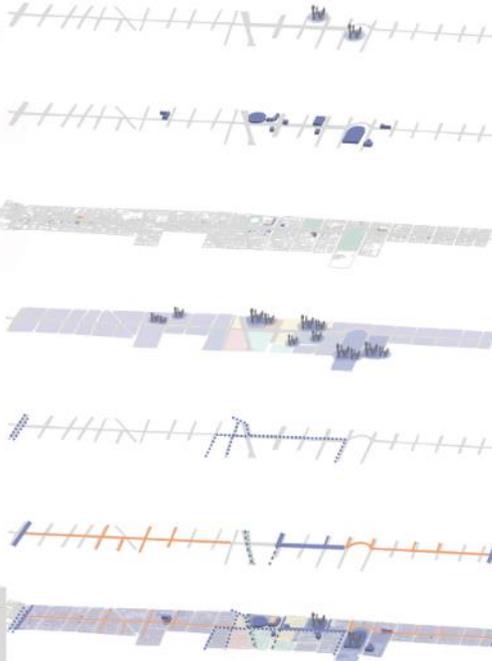


Ilustración 130 Diagramas de conclusiones - Sistema Av. Miguel Ángel León. Fuente: Elaboración Propia, 2024.

#### ESPACIO PÚBLICO

Este recorrido resalta por un espacio verde con canchas que es el parque Graí. Barriga y un área verde recreacional que es el Parque 21 de Abril.

#### EQUIPAMIENTOS

Este tramo contiene diversidad de equipamientos como el financiero, recreativo, educativo, sin embargo, en lo extremos existe escases de los mismos.

#### USO DE SUELO PLANTA BAJA

A lo largo del trayecto un 75% es residencial

#### USO DE SUELO

En la parte central se resalta la diversidad de usos, mientras que, los extremos son solo residenciales.

#### MOVILIDAD

Es una avenida con poca movilidad de transporte público, lo cual puede ocasionar problemáticas de conexión.

#### CLASIFICACIÓN DE VÍAS

En un 70% es una vía colectora, es decir, es una vía importante de conexión con el contexto inmediato.

102

## ANEXO 76

### CONCLUSIONES ESTRUCTURA AVENIDA MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN

La avenida Miguel Ángel de León tiene un trazado regular, con parcelas ortogonales, y en cuanto a las alturas, sobresale por su promedio de 3 pisos. Hay existencia de elementos patrimoniales importantes como la Loma de Quito que es de alto reconocimiento para la ciudad de Riobamba.

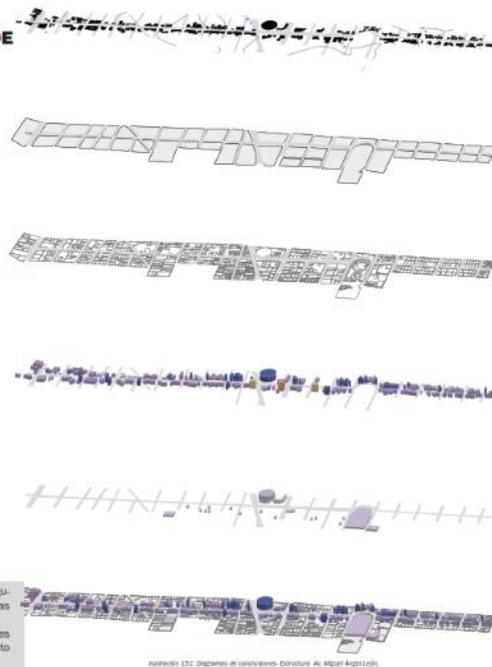


Ilustración 132 Diagramas de conclusiones - Estructura Av. Miguel Ángel León. Fuente: Elaboración Propia, 2024.

#### TEJIDO

En cuanto al tejido es homogéneo, en lo que se destaca es en la pendiente topográfica.

#### TRAZA

Las manzanas se ubican en su mayoría de forma ortogonal con un promedio regular de longitud.

#### PARCELARIO

Son parcelas con características ortogonales.

#### ALTURAS

En promedio la altura se resaltan entre 3 y 2 pisos, no obstante, si existen edificaciones con un índice medio alto de 4 pisos.

#### PATRIMONIO

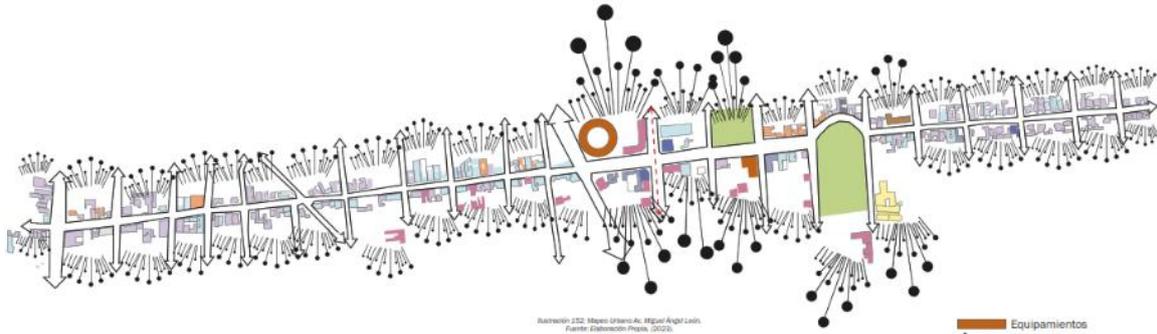
Existen viviendas registradas como patrimonio y también se resalta la Loma de Quito, la cual sobresale por su historia con la ciudad.

AVENIDA MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN CONCLUSIONES

103

ANEXO 77

CONCLUSIÓN AV. MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN



Elaboración: U22 Mapeo Urbano Av. Miguel Ángel León, Fuente: Elaboración Propia, (2022).

MAPEO URBANO

- Equipamientos
- Intensidad de flujos
- Espacio público
- ACTIVIDADES EN PLANTA BAJA**
- Financiero
- Administrativo
- Comercial
- Residencial
- Mixto (Residencial - Comercial)
- Servicio
- Religioso
- Educativo
- PATRIMONIO**
- Inmuebles inventariados

104

ANEXO 78

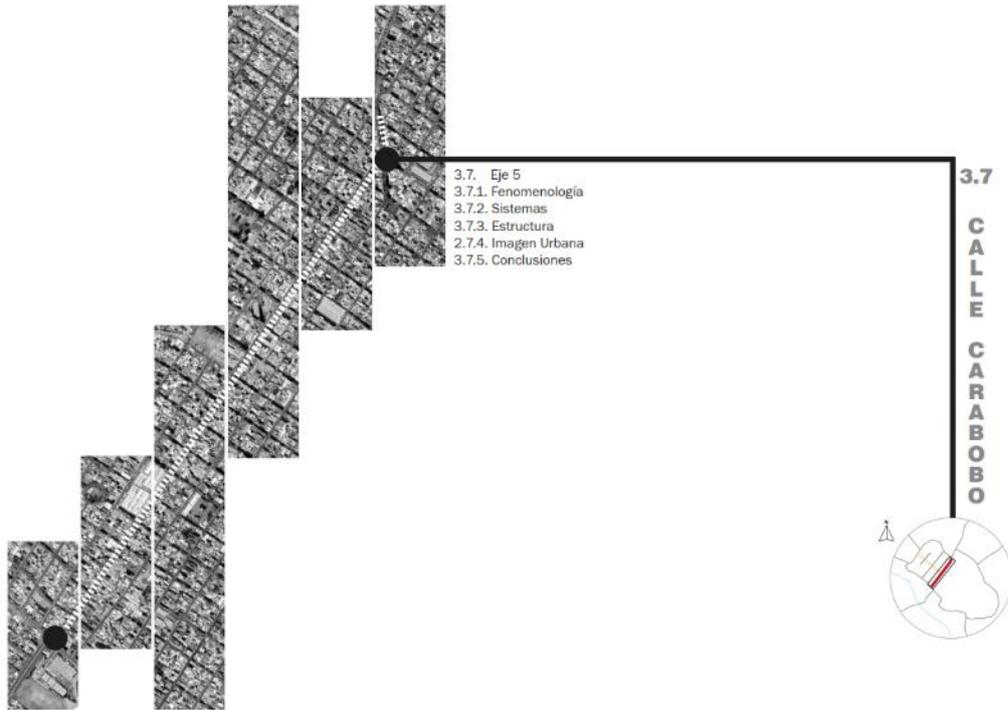
FODA

✓	✗
<p><b>OPORTUNIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contiene elementos con reconocimiento histórico y patrimonial importantes para la ciudad de Riobamba.</li> <li>- Conexión con vías de mayor longitud de la ciudad.</li> </ul>	<p><b>AMENAZAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abandono de espacios públicos causando deterioro e inseguridad.</li> <li>- Presencia de inseguridad por la falta de control en los espacios públicos.</li> <li>- Falta de control en espacios de entretenimiento en determinadas horas del día ocasiona una mala imagen de esta zona.</li> </ul>
<p><b>FORTALEZAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tiene una intersección con la Av. Daniel León Boja con un alto flujo peatonal y vehicular, lo incide también con el turismo en la zona.</li> <li>- Áreas verdes con alto nivel de espacio público.</li> <li>- Mayor ocupación en las parcelas.</li> <li>- Su trazado es regular mostrando mayor orden en parcelas.</li> </ul>	<p><b>DEBILIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La ubicación de equipamientos tiene como consecuencia la concentración en puntos centrales del tramo, ocasionando segregación en sus límites.</li> <li>- En ese tramo se pudo evidenciar el flujo de paso, más no de permanencia.</li> <li>- Transporte urbano tiene su recorrido a partir de la calle José de Orozco.</li> <li>- Falta de mantenimiento en el espacio público.</li> </ul>

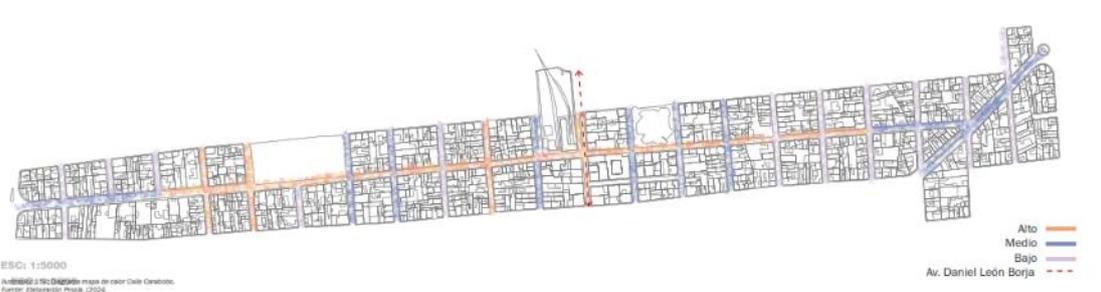
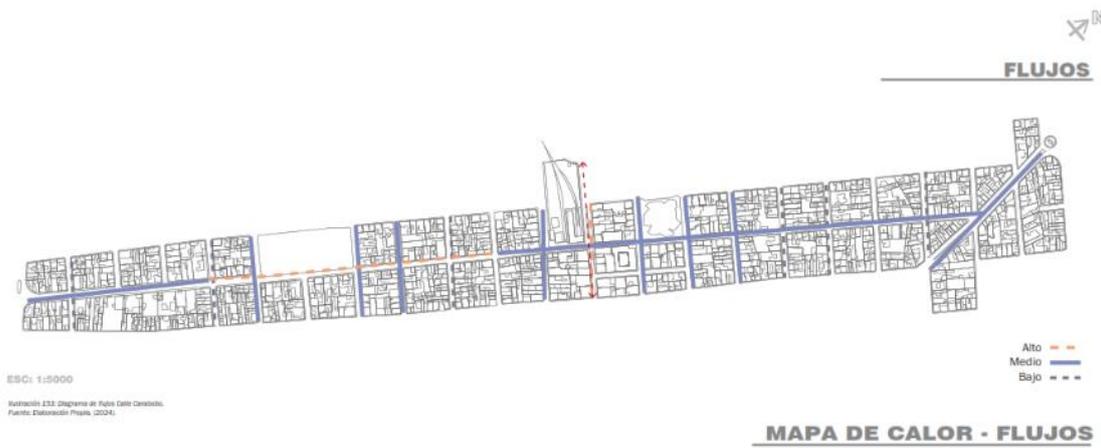
AVENIDA MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN CONCLUSIONES

105

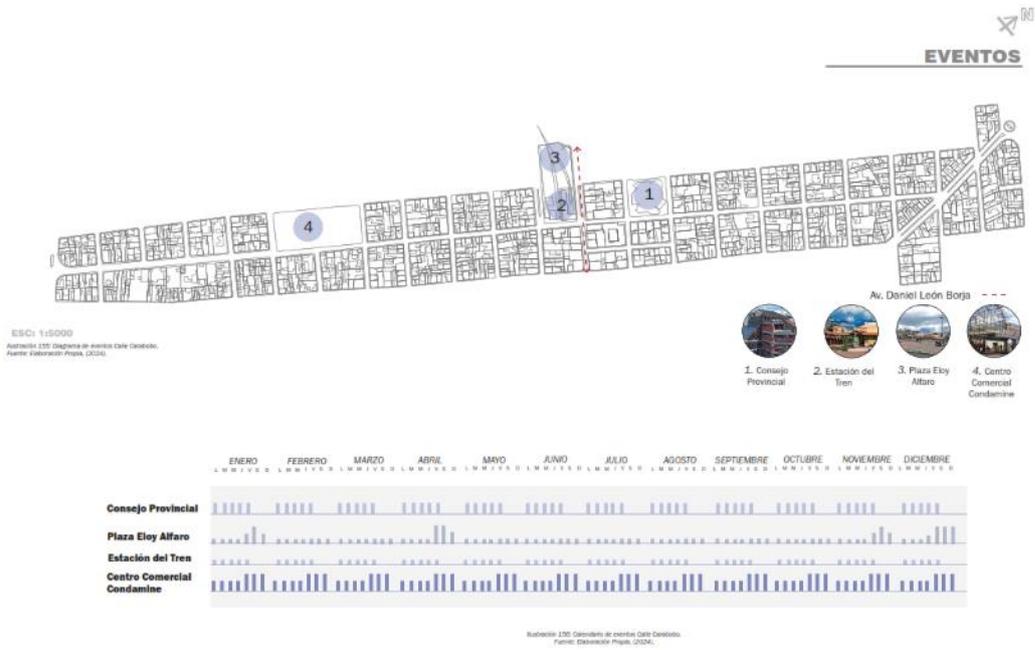
# ANEXO 79



# ANEXO 80



# ANEXO 81

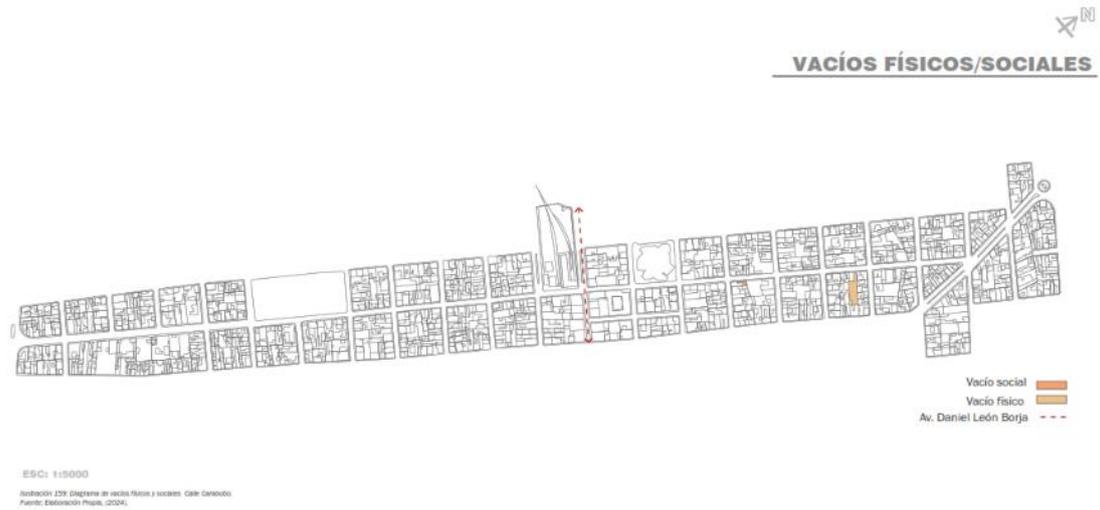


108

# ANEXO 82

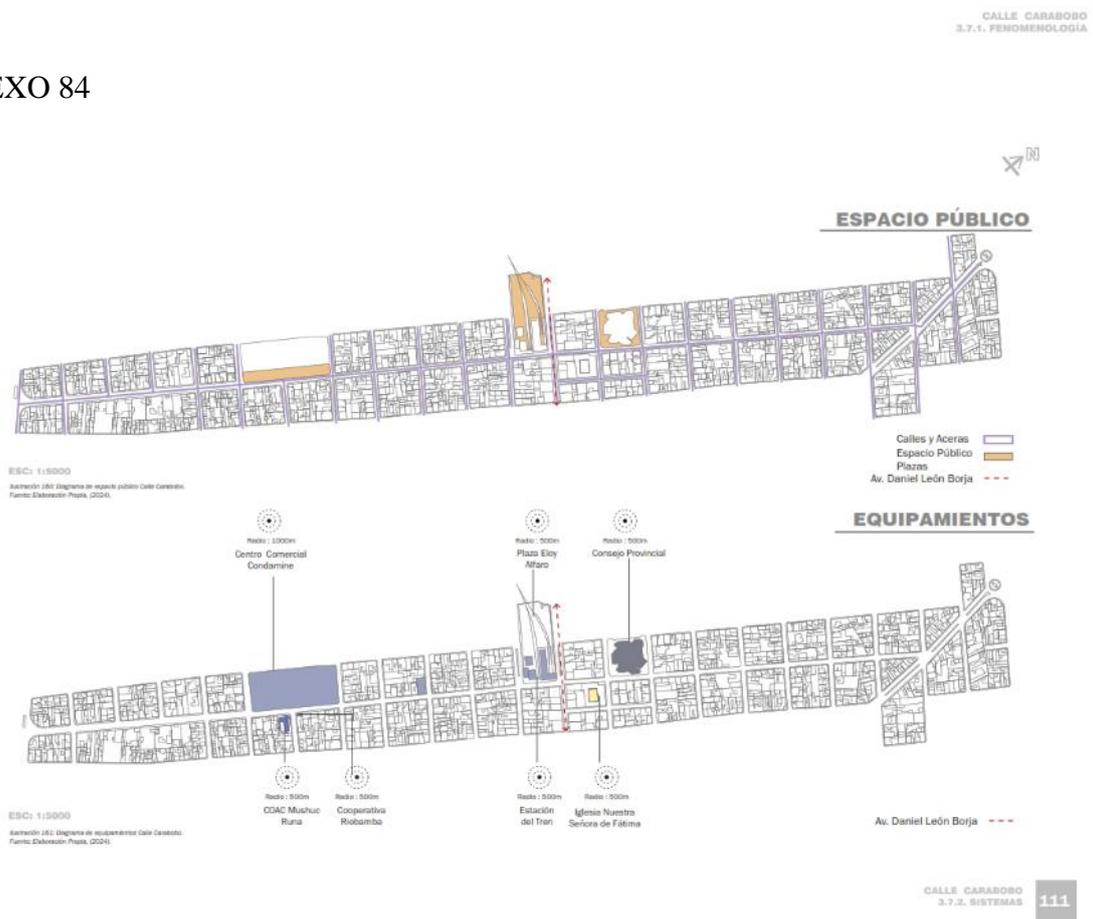


# ANEXO 83

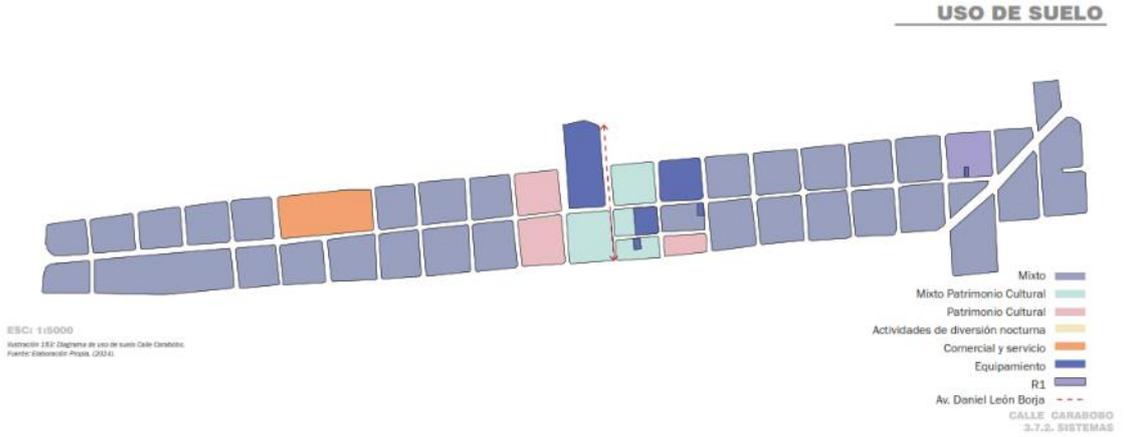
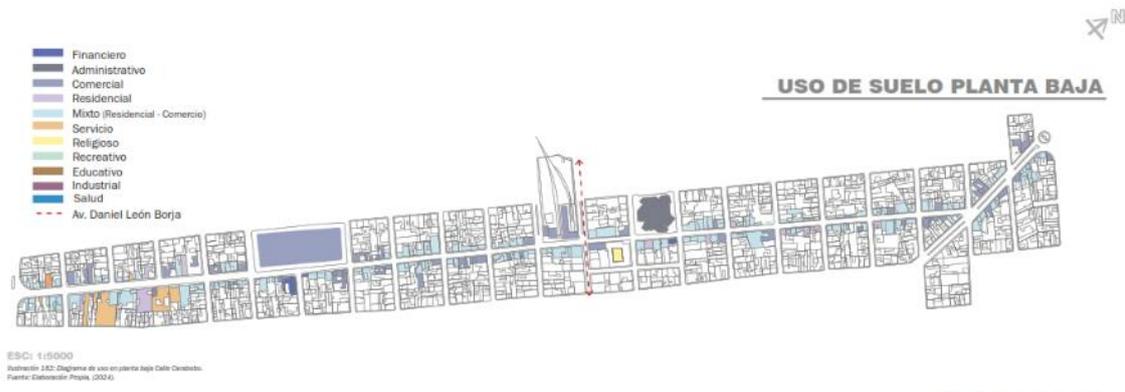


110

# ANEXO 84

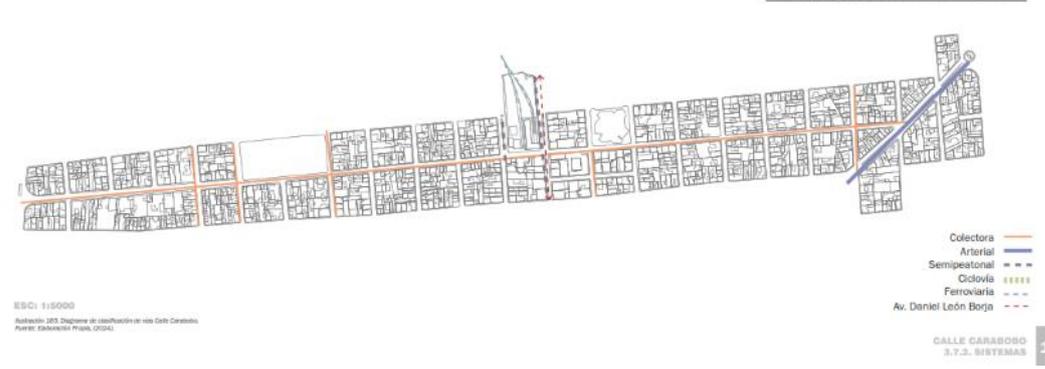
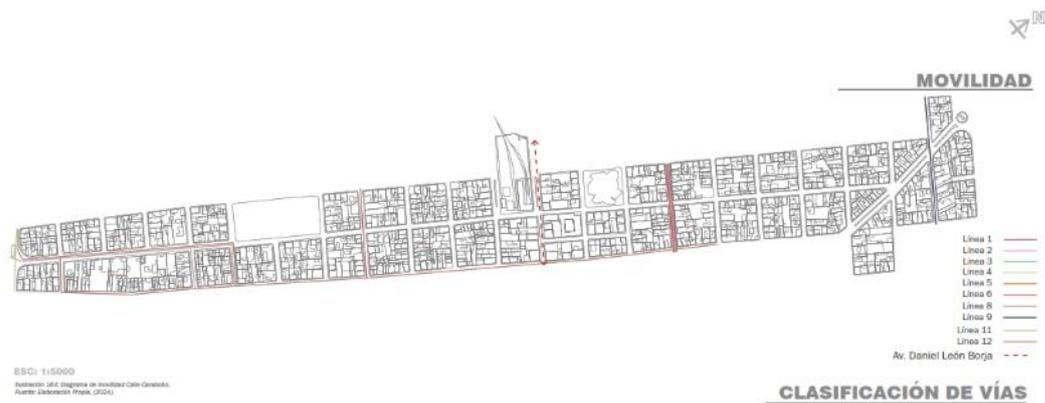


# ANEXO 85



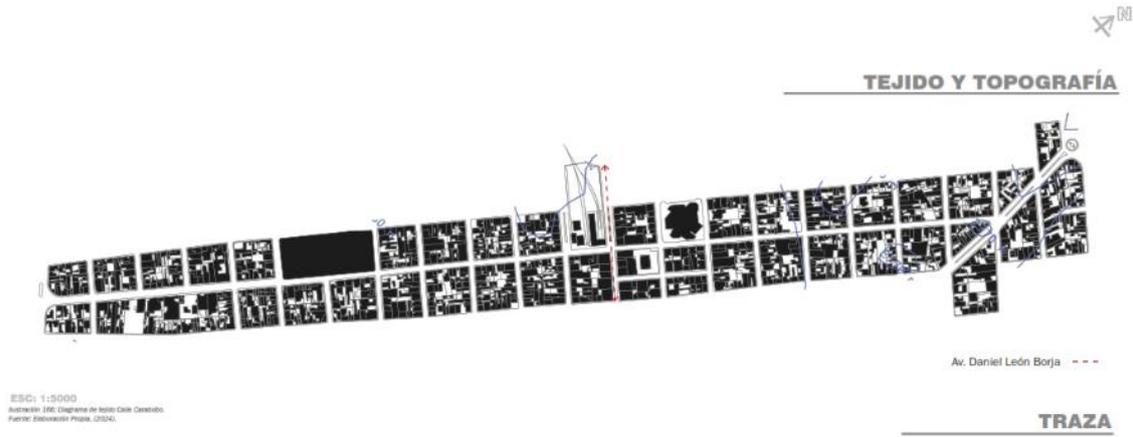
112

# ANEXO 86



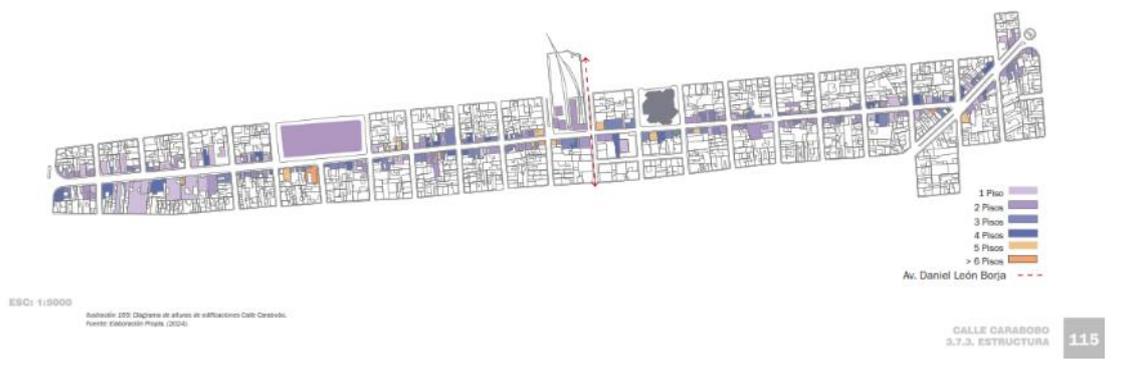
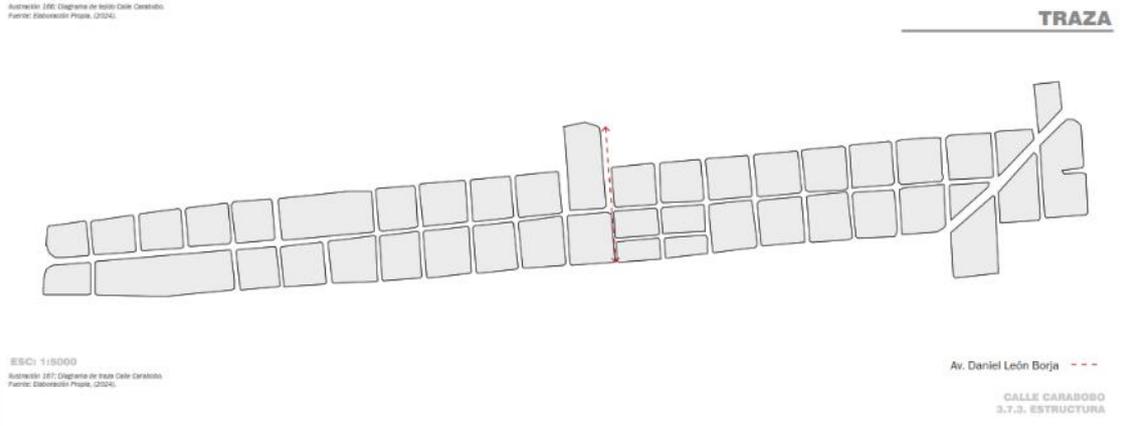
113

# ANEXO 87



114

# ANEXO 88



115

# ANEXO 89



## CORTES URBANOS



**CORTE A-A'**  
 ESC: 1:5000  
 Autoridad: 172 Cortes Urbanos Calle Carabobo.  
 Fuente: Elaboración Propia. (2024).

116

CALLE CARABOBO  
 3.7.3. ESTRUCTURA

# ANEXO 90

## CORTE TRANSVERSAL



**CORTE B-B'**  
 ESC: 1:1000  
 Autoridad: 172 Cortes Urbanos Calle Carabobo.  
 Fuente: Elaboración Propia. (2024).

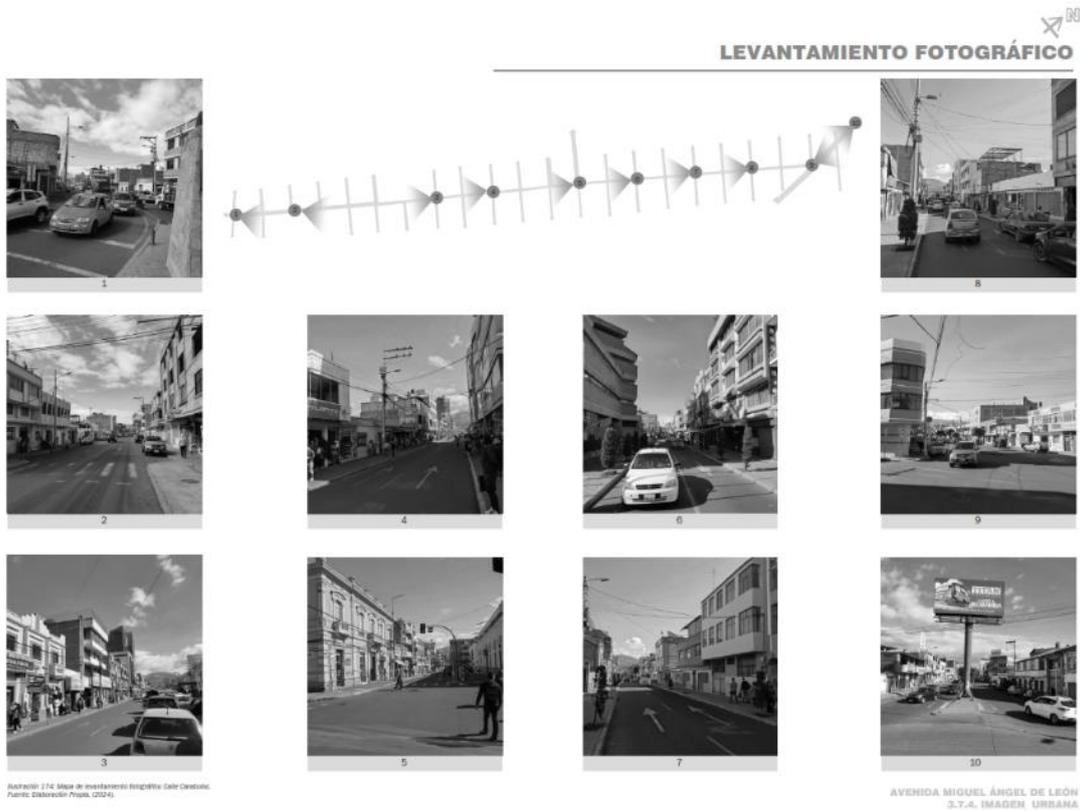


**CORTE C-C'**  
 ESC: 1:1000  
 Autoridad: 172 Cortes Urbanos Calle Carabobo.  
 Fuente: Elaboración Propia. (2024).

CALLE CARABOBO  
 3.7.3. ESTRUCTURA

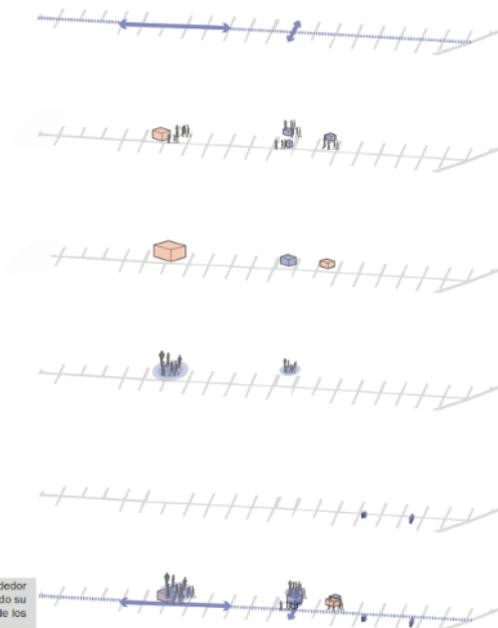
117

## ANEXO 91



## ANEXO 92

### CONCLUSIONES FENOMENOLOGÍA CALLE CARABOBO



En la calle Carabobo los flujos se concentran alrededor del Centro Comercial La Condamine, ya que en todo su trayecto no cuenta con varios lugares o eventos de los cuales la gente se pueda apropiar.

Ilustración 175 Diagrama de conclusiones fenomenología Calle Carabobo. Fuente: Elaboración propia, (2024).

#### FLUJOS

El flujo más constante se concentra en el Centro comercial La Condamine al tener varias actividades dentro de él.

#### EVENTOS

Se encuentran 4 eventos que concurrentemente es del uso de varios usuarios.

#### ELEMENTOS

Centro Comercial La Condamine, La Plaza Alfaro, el Consejo Provincial son elementos de fácil reconocimiento para los ciudadanos locales y extranjeros.

#### LUGARES

Los lugares más recurrentes por las personas es el Centro Comercial La Condamine y el Consejo Provincial.

#### VACÍOS

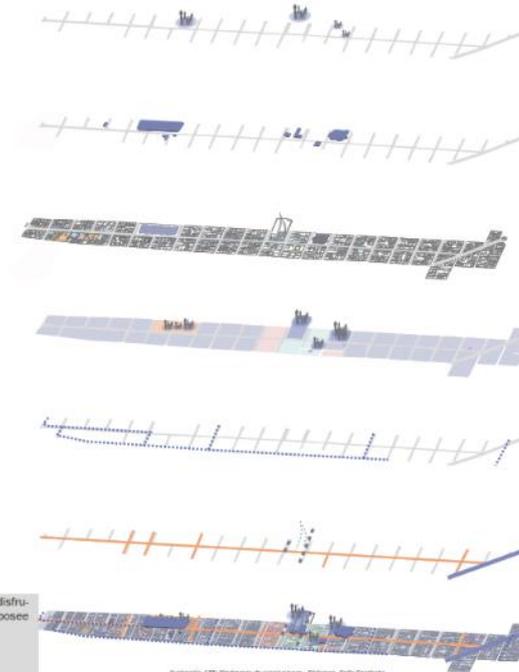
Cuenta con dos vacíos físicos y uno social, los cuales se encuentran al inicio del recorrido de la calle Carabobo.

CALLE CARABOBO  
CONCLUSIONES

119

## ANEXO 93

### CONCLUSIONES SISTEMAS CALLE CARABOBO



Esta calle no cuenta con espacio público para el disfrute de la gente, los principales equipamientos que posee son financieros

120

#### ESPACIO PÚBLICO

El espacio público que posee es bajo, pues solo la Plaza Eloy Alfaro es de libre acceso para la gente.

#### EQUIPAMIENTOS

El 75% de los equipamientos son financieros.

#### USO DE SUELO PLANTA BAJA

El 70% del uso en planta baja es mixto siendo residencial y comercial.

#### USO DE SUELO

El PUGS establece que en esta calle el uso es mixto.

#### MOVILIDAD

El transporte público conecta con los puntos más largos de la ciudad como lo son la parroquia de Yaruquies, San Gerardo y toda la Av. 9 de Octubre.

#### CLASIFICACIÓN DE VÍAS

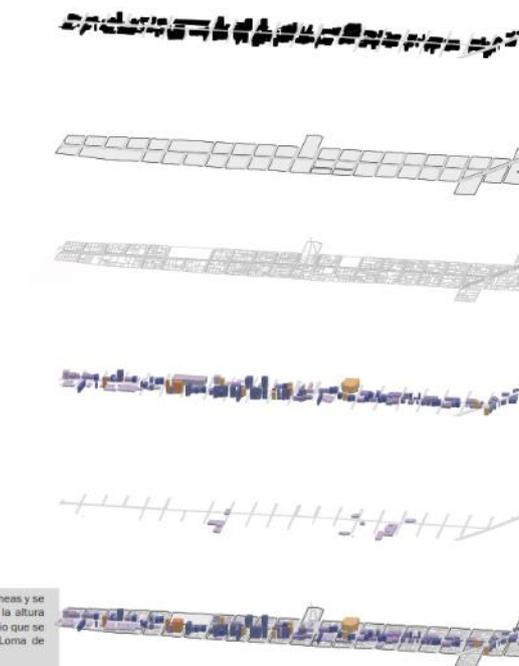
Las vías son principalmente colectoras a excepción de la Av. 9 de Octubre y Av. Antonio José de Sucre que son arteriales.

Ilustración 176: Diagramas de conclusiones - Sistema Calle Carabobo. Fuente: Elaboración propia, (2024).

CALLE CARABOBO CONCLUSIONES

## ANEXO 94

### CONCLUSIONES ESTRUCTURA CALLE CARABOBO



Las parcelas dentro de esta calle son homogéneas y se encuentran construidas casi en su totalidad, la altura predominante es la de dos pisos y el patrimonio que se encuentra dentro de él, está cercano a la Loma de Quito.

Ilustración 177: Diagramas de estructura - Sistema Calle Carabobo. Fuente: Elaboración propia, (2024).

#### TEJIDO

Se encuentra construido en su totalidad, pues no existe más que 2 vacíos físicos.

#### TRAZA

Su traza es regular al encontrarse cercana al centro histórico.

#### PARCELARIO

Sus parcelas principalmente tienen una forma regular siendo más homogénea su repartición a partir de la calle José de Orozco hasta terminar su trayecto en la Av. 9 de Octubre.

#### ALTURAS

La altura que predomina en el recorrido de la calle Carabobo es de 2 pisos.

#### PATRIMONIO

El patrimonio se encuentra cercano a la Loma de Quito según el inventario del INPC.

CALLE CARABOBO CONCLUSIONES

121

# ANEXO 95

## CONCLUSIÓN CALLE CARABOBO

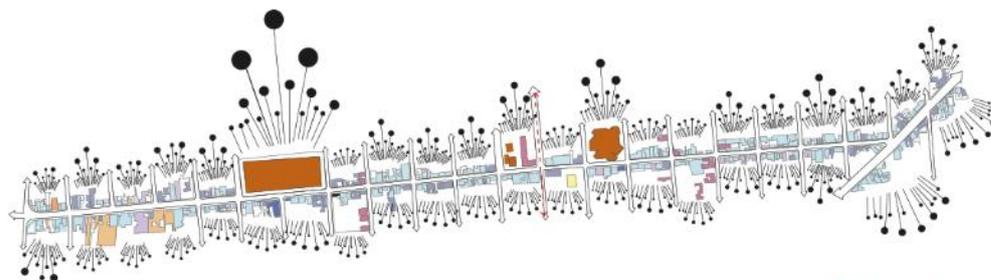


Ilustración 2.78. Mapeo Urbano Calle Carabobo.  
Fuente: Elaboración propia, 2024b.

Equipamientos

Intensidad de flujos

### MAPEO URBANO

#### ACTIVIDADES EN PLANTA BAJA

- Financiero
- Administrativo
- Comercial
- Residencial
- Mixto (Residencial - Comercial)
- Servicio
- Educativo

#### PATRIMONIO

- Inmuebles inventariados

122

# ANEXO 96

## FODA

✓	✗
<p><b>OPORTUNIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> - Es una calle que posee flujo constante en todo su trayecto.</li> <li> - Uso en planta baja mixto en un 80% que brinda oportunidad para el intercambio de productos y servicios.</li> <li> - Incremento de rutas turísticas al tener equipamientos atractivos para la ciudad.</li> </ul>	<p><b>AMENAZAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> - Parcelas muy densificadas que no permiten crear nuevos espacios públicos.</li> <li> - Poca apropiación del espacio público por parte de los usuarios.</li> <li> - Falta de control relacionado a la seguridad en espacios de alto flujo peatonal debido al comercio.</li> </ul>
<p><b>FORTALEZAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> - Diversidad de usos y tiene equipamientos representativos como lo son: el Consejo Provincial y el Centro Comercial la Condomine.</li> <li> - Es un eje importante de conexión con otras parroquias y cantones con el casco urbano de la ciudad de Riobamba.</li> <li> - Su trayecto sobresale su uso mixto, residencial y comercial.</li> <li> - Trazado ortogonal.</li> </ul>	<p><b>DEBILIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> - Escasez de espacios públicos verdes.</li> <li> - Transporte urbano solo recorre los alrededores del Centro Comercial la Condomine.</li> <li> - Ausencia de mantenimiento en las viviendas, lo que genera una mala imagen durante su recorrido.</li> </ul>

# ANEXO 97

## 3.8. CONCLUSIONES GENERALES



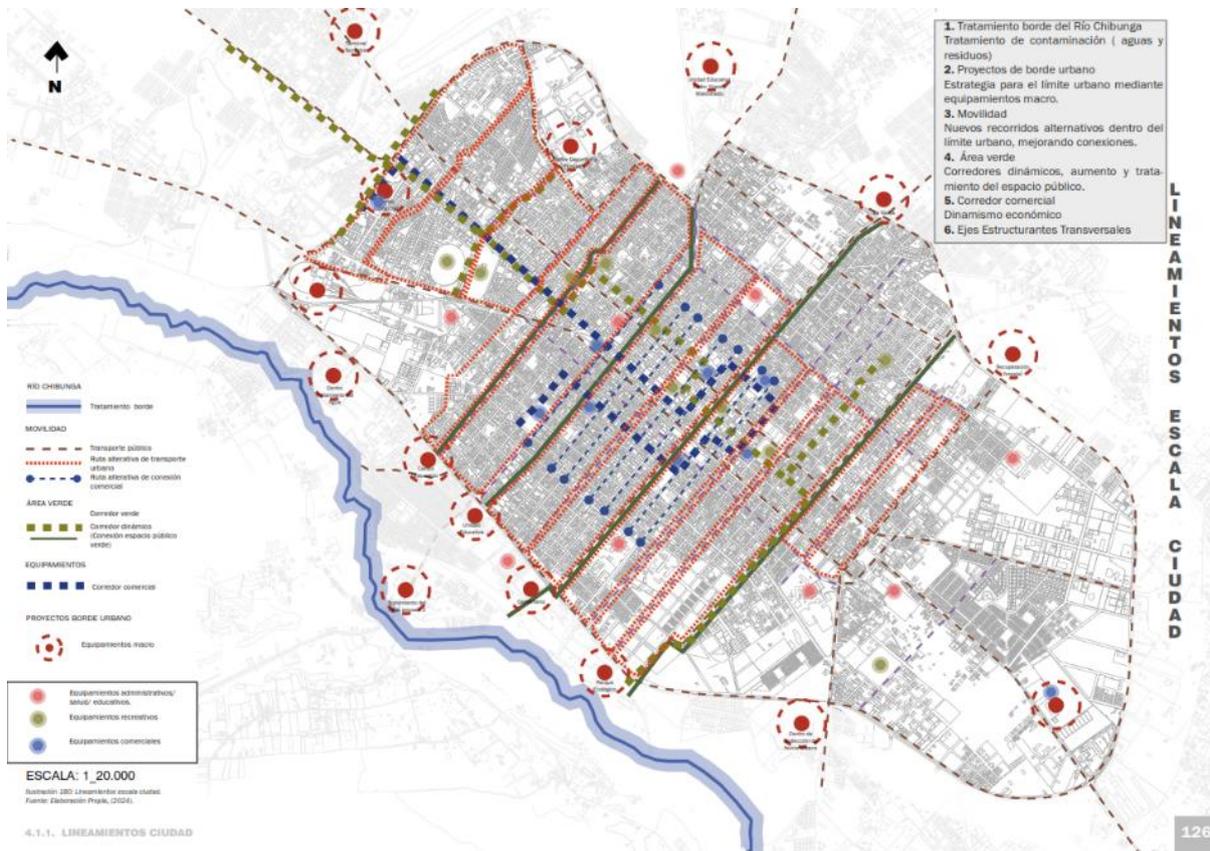
- Equipamientos
  - Intensidad de flujos
  - Espacio público
- ACTIVIDADES EN PLANTA BAJA**
- Financiero
  - Administrativo
  - Comercial
  - Residencial
  - Mixto (Residencial - Comercio)
  - Servicio
  - Religioso
  - Educativo



Escala gráfica  
**Equipamientos:**  
 Ilustración 1.74 Diagrama de conclusiones generales.  
 Fuente: Elaboración propia (2004).

3.8. CONCLUSIONES GENERALES

# ANEXO 98



1. Tratamiento borde del Río Chibunga  
Tratamiento de contaminación (aguas y residuos)
2. Proyectos de borde urbano  
Estrategia para el límite urbano mediante equipamientos macro.
3. Movilidad  
Nuevos recorridos alternativos dentro del límite urbano, mejorando conexiones.
4. Área verde  
Corredores dinámicos, aumento y tratamiento del espacio público.
5. Corredor comercial  
Dinamismo económico
6. Ejes Estructurantes Transversales

- RÍO CHIBUNGA**
- Tratamiento borde
- MOVILIDAD**
- Transporte público
  - Ruta alternativa de transporte urbano
  - Ruta alternativa de conexión comercial
- ÁREA VERDE**
- Corredor verde
  - Corredor dinámico
  - Conexión espacio público verde
- EQUIPAMENTOS**
- Corredor comercial
- PROYECTOS SOBRE URBANO**
- Equipamientos macro
- Equipamientos administrativos/serwis/educativos**
- 
- Equipamientos recreativos**
- 
- Equipamientos comerciales**
- 

ESCALA: 1\_20.000  
 Ilustración 282 Lineamientos escala ciudad  
 Fuente: Elaboración propia (2004).

4.1.1. LINEAMIENTOS CIUDAD

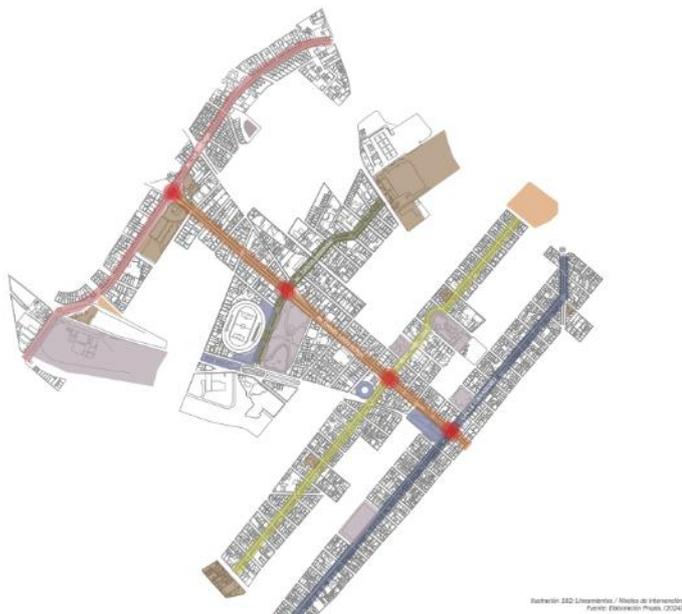
LINEAMIENTOS ESCALA CIUDAD

ANEXO 99



127

ANEXO 100



4.1.2. LINEAMIENTOS ÁREA DE ESTUDIO

### LINEAMIENTOS ESTRATEGIAS

Escala gráfica  
Español

----- ESPACIOS DE INTERVENCIÓN GENERAL

**01 AL DANIEL LEÓN BONA**  
ROL: FINANCIERO Y COMERCIAL  
- ESTABLECER MÁS ESPACIOS DE RECREO PARA EL PEATÓN Y POTENCIAR LA BICICLETA.  
- POTENCIAR EL CUIDADO DE LA VEGETACIÓN DEL PATRIMONIO DE LA AV DANIEL LEÓN BONA.  
- AUMENTAR LA DIMENSIÓN DE LA ACERA PARA PRIORIZAR AL PEATÓN.  
- REFORZAR EL ESPACIO PÚBLICO.

**02 AL LA PRENSA**  
ROL: COMERCIAL Y CULTURAL  
- REINTEGRAR LOS ESPACIOS PÚBLICOS PARA ORDENAR LA ARQUITECTURA QUE SIRVA PARA ENRIQUECER LA ECONOMÍA EXISTENTE.  
- POTENCIAR Y ADECUAR ÁREAS VERDES DE CALIDAD UTILIZANDO ESPACIOS DE TIEMPOS LIBRES.  
- ESTABLECER ESPACIOS DE PERMANENCIA POTENCIANDO EL FLUJO PEATONAL EXISTENTE.

**03 AL CARLOS ZAMBRANO**  
ROL: DEPORTIVO  
- REINTEGRAR LOS ESPACIOS RECREATIVOS EXISTENTES YA QUE SE ENCUENTRAN DEGRADADOS ADemás DE CREAR NUEVOS PARA AUMENTAR EL ÁREA VERDE DE LA CIUDAD.  
- CREAR ESPACIOS FLUIDOS Y DE PERMANENCIA QUE AYUDEN A ENRIQUECER LA ZONA Y EL COMERCIO.

**04 AL MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN**  
ROL: EDUCATIVO Y RECREATIVO  
- REFORZAR EL ROL EDUCATIVO TOMANDO EN CUENTA LO ACTUAL, A PARTIR DE LA CREACIÓN DE CENTROS E ESPACIOS QUE AYUDEN A ENRIQUECER EL CONCEPTO CULTURAL Y EL DESARROLLO EDUCATIVO PARA LA ZONA.  
- ADECUAR EL ESPACIO PÚBLICO QUE SE ENCUENTRA EN DEGRADACIÓN.  
- ACTUALIZAR Y REFORZAR LOS ESPACIOS Y PLAZAS QUE PERDURAN EN EL TIEMPO.  
- DARLE UN PUNTO DE ENFOQUE A LOS ESPACIOS DE TIEMPO LIBRE PARA QUE LAS ACTIVIDADES NO ABANDONEN LAS RECREATIVAS DE LOS ESTUDIANTES Y REFORZAR LOS ESPACIOS DE RECREACIÓN QUE SE ENCUENTRAN EN DEGRADACIÓN.  
- REFORZAR EL DISEÑO DEL DISEÑO PRIORIZANDO AL PEATÓN CON MAYOR ESPACIO DE CIRCULACIÓN.

**05 CALLE GARIBOLDI**  
ROL: COMERCIAL Y CULTURAL  
- INTERVENIR EL MERCADO PLAZA ALVARO POR QUE YA NO SON PUNTO DE ENFOQUE DE ECONOMÍA POR QUE NO CUENTAN CON UN ESPACIO PÚBLICO QUE FUNCIONE EN BUENAS CONDICIONES.  
- AUMENTAR EL ESPACIO PÚBLICO QUE SIRVA A ORGANIZAR LA FORMA DE DEMANDA, EL FLUJO COMERCIAL.  
- REFORZAR EL DISEÑO DEL DISEÑO PRIORIZANDO AL PEATÓN.  
- ESTABLECER ALTERNATIVAS QUE AYUDEN A MINIMIZAR EL TRÁFICO VEHICULAR.

4.1.2. LINEAMIENTOS ÁREA DE ESTUDIO

### LINEAMIENTOS NIVELES DE INTERVENCIÓN

Escala gráfica  
Español

----- TRATAMIENTO CRUCES

**01 AL DANIEL LEÓN BONA**  
ROL: FINANCIERO Y COMERCIAL  
- INTERVENCIÓN: VALLES DE TERRACERAS, ESPACIOS INTERMEDIOS.  
- REHABILITACIÓN: TORRELLA, TORRELLA.  
- REPOTENCIACIÓN: ESPACIO ORDENERA, CALLES DE INTERVENCIÓN ALTA.  
- RICHIBILITACIÓN: ESPACIOS CALLES, PARQUE CALLES.

**02 AL LA PRENSA**  
ROL: COMERCIAL Y CULTURAL  
- INTERVENCIÓN: VALLES DE TERRACERAS, ESPACIOS INTERMEDIOS.  
- REHABILITACIÓN: TORRELLA, TORRELLA.  
- REPOTENCIACIÓN: ESPACIO ORDENERA, CALLES DE INTERVENCIÓN ALTA.  
- RICHIBILITACIÓN: ESPACIOS CALLES, PARQUE CALLES.

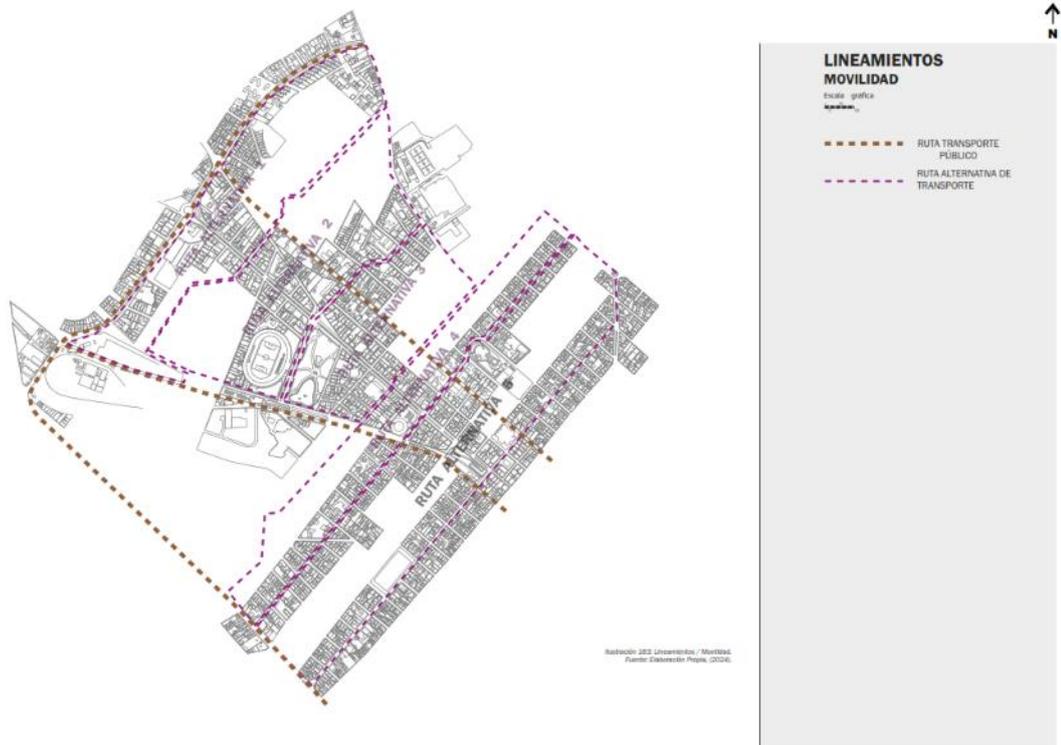
**03 AL CARLOS ZAMBRANO**  
ROL: DEPORTIVO  
- INTERVENCIÓN: VALLES DE TERRACERAS, ESPACIOS INTERMEDIOS.  
- REHABILITACIÓN: TORRELLA, TORRELLA.  
- REPOTENCIACIÓN: ESPACIO ORDENERA, CALLES DE INTERVENCIÓN ALTA.  
- RICHIBILITACIÓN: ESPACIOS CALLES, PARQUE CALLES.

**04 AL MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN**  
ROL: EDUCATIVO Y RECREATIVO  
- INTERVENCIÓN: VALLES DE TERRACERAS, ESPACIOS INTERMEDIOS.  
- REHABILITACIÓN: TORRELLA, TORRELLA.  
- REPOTENCIACIÓN: ESPACIO ORDENERA, CALLES DE INTERVENCIÓN ALTA.  
- RICHIBILITACIÓN: ESPACIOS CALLES, PARQUE CALLES.

**05 CALLE GARIBOLDI**  
ROL: COMERCIAL Y CULTURAL  
- INTERVENCIÓN: VALLES DE TERRACERAS, ESPACIOS INTERMEDIOS.  
- REHABILITACIÓN: TORRELLA, TORRELLA.  
- REPOTENCIACIÓN: ESPACIO ORDENERA, CALLES DE INTERVENCIÓN ALTA.  
- RICHIBILITACIÓN: ESPACIOS CALLES, PARQUE CALLES.

128

ANEXO 101



4.1.2. LINEAMIENTOS ÁREA DE ESTUDIO

129

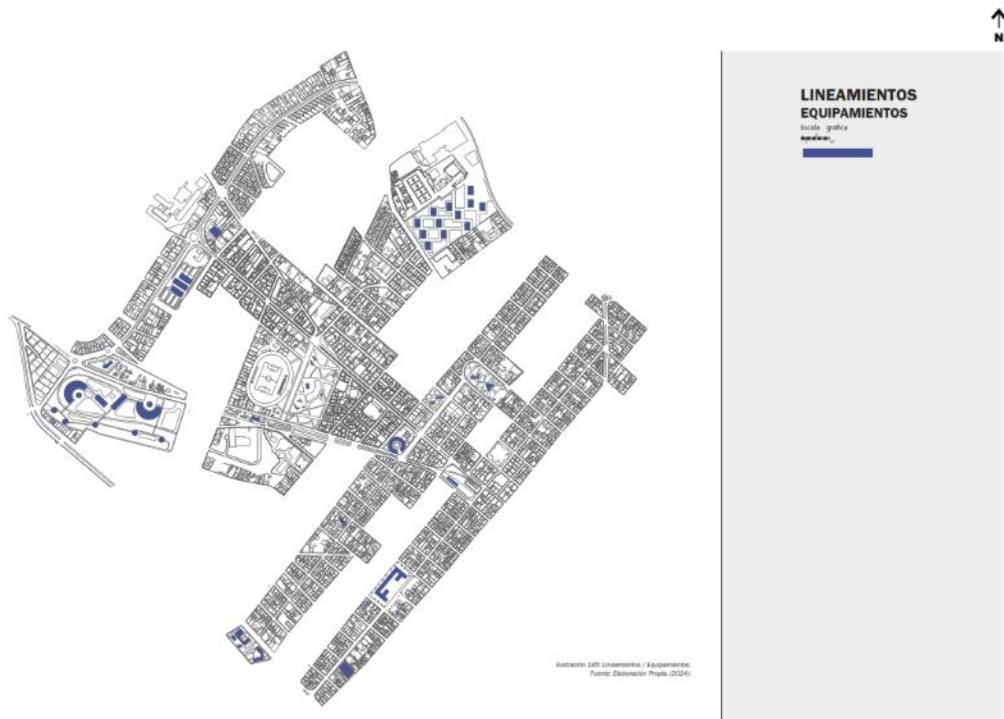
ANEXO 102



4.1.2. LINEAMIENTOS ÁREA DE ESTUDIO

130

ANEXO 103



ANEXO 104









# ANEXO 111

## 4.4. LINEAMIENTOS AV. MIGUEL ÁNGEL DE LEÓN ROL EDUCATIVO Y RECREATIVO

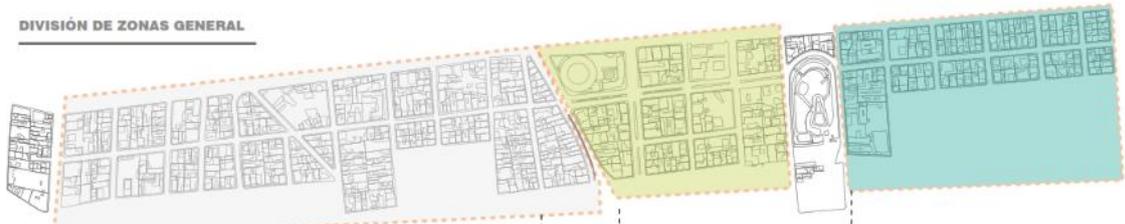


### ESTADO ACTUAL



Ilustración 152: Estado actual Av. Miguel Ángel León.  
Fuente: CAD/Prospas.

### DIVISIÓN DE ZONAS GENERAL



**ZONA 3**  
**MIXTO**  
-VACÍOS APROVECHADOS COMO ESPACIOS PÚBLICOS DE INTERACCIÓN CON ÁREA VERDE  
-AUMENTO DE ESPACIO PÚBLICO - ACERA  
-AUMENTO DE MOBILIARIO URBANO  
-CORRECCIÓN DE ESQUINAS  
-AUMENTO DE VEGETACIÓN

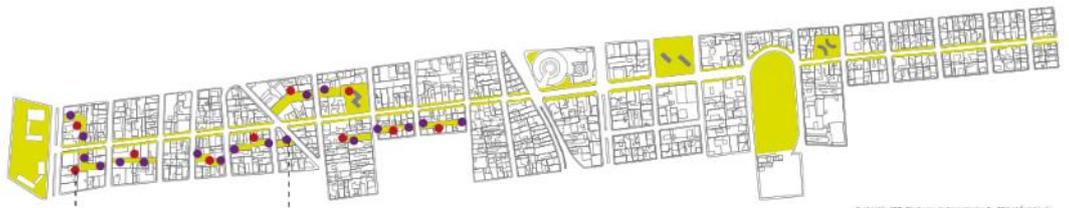
**ZONA 2**  
**COMERCIAL**  
-AUMENTO DE ESPACIO PÚBLICO  
-ACERA  
-AUMENTO DE MOBILIARIO URBANO  
-ESPACIO DESIGNADO PARA COMERCIO EN ESPACIO PÚBLICO  
ACERA - BULEVAR

**ZONA 1**  
**RESIDENCIAL**  
-AUMENTO DE ESPACIO PÚBLICO - ACERA  
-AUMENTO DE VEGETACIÓN

Ilustración 154: Diagrama de división de zonas generales Av. Miguel Ángel León.  
Fuente: Embalsadora Prosas, (2020).

# ANEXO 112

## ESPACIO PÚBLICO



PROPIUESTA DE RESIDENCIA MIXTA PLANTA BAJA COMERCIAL. DINAMISMO EL ESPACIO PÚBLICO.

PROPIUESTA DE MODULOS TIPO COMERCIAL.

Ilustración 155: Diagrama de lineamientos Av. Miguel Ángel León.  
Fuente: Embalsadora Prosas, (2020).

MANTENIMIENTO- ESPACIOS PÚBLICOS DE CALIDAD.

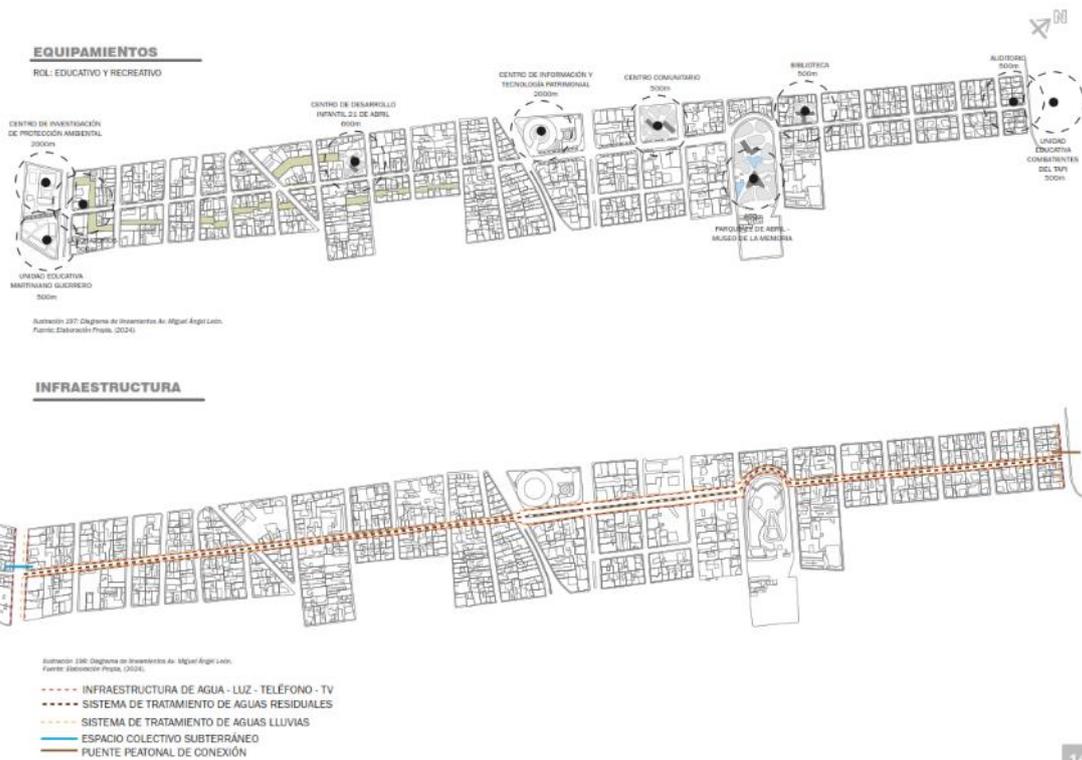
## ÁREA VERDE



Ilustración 156: Diagrama de lineamientos Av. Miguel Ángel León.  
Fuente: Embalsadora Prosas, (2020).

**CORREDOR VERDE**  
(APROVECHAMIENTO DE VACIOS)  
-MANTENIMIENTO  
-AUMENTO DE VEGETACIÓN BAJA, MEDIA Y ALTA

## ANEXO 113



141

## ANEXO 114

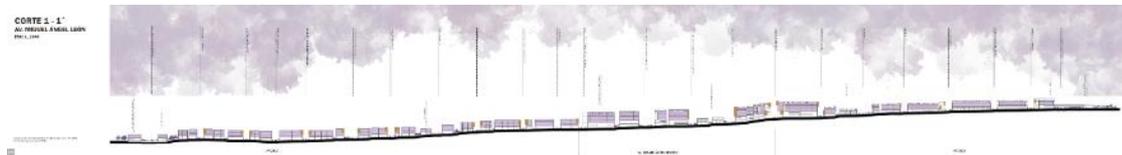


142

ANEXO 115

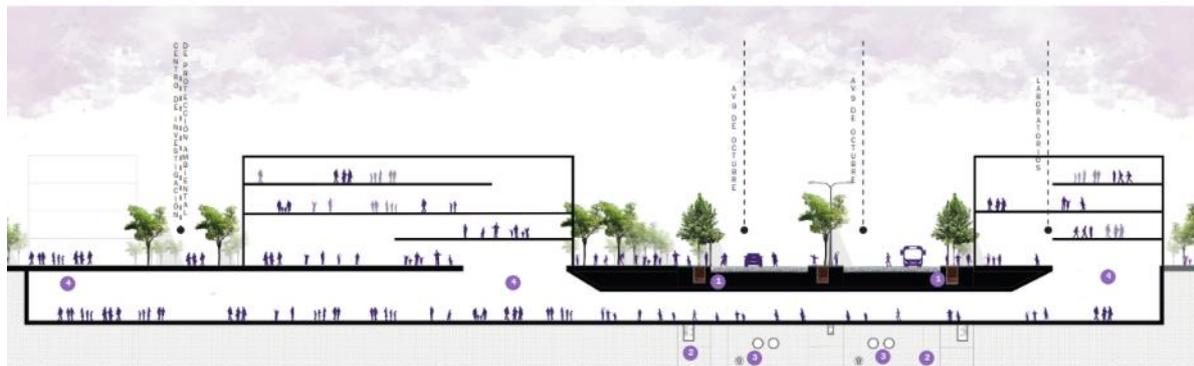


ANEXO 116



ANEXO 117

**AV. 9 DE OCTUBRE Y CALLE FRANCIA**  
**CORTE DETALLE INFRAESTRUCTURA**

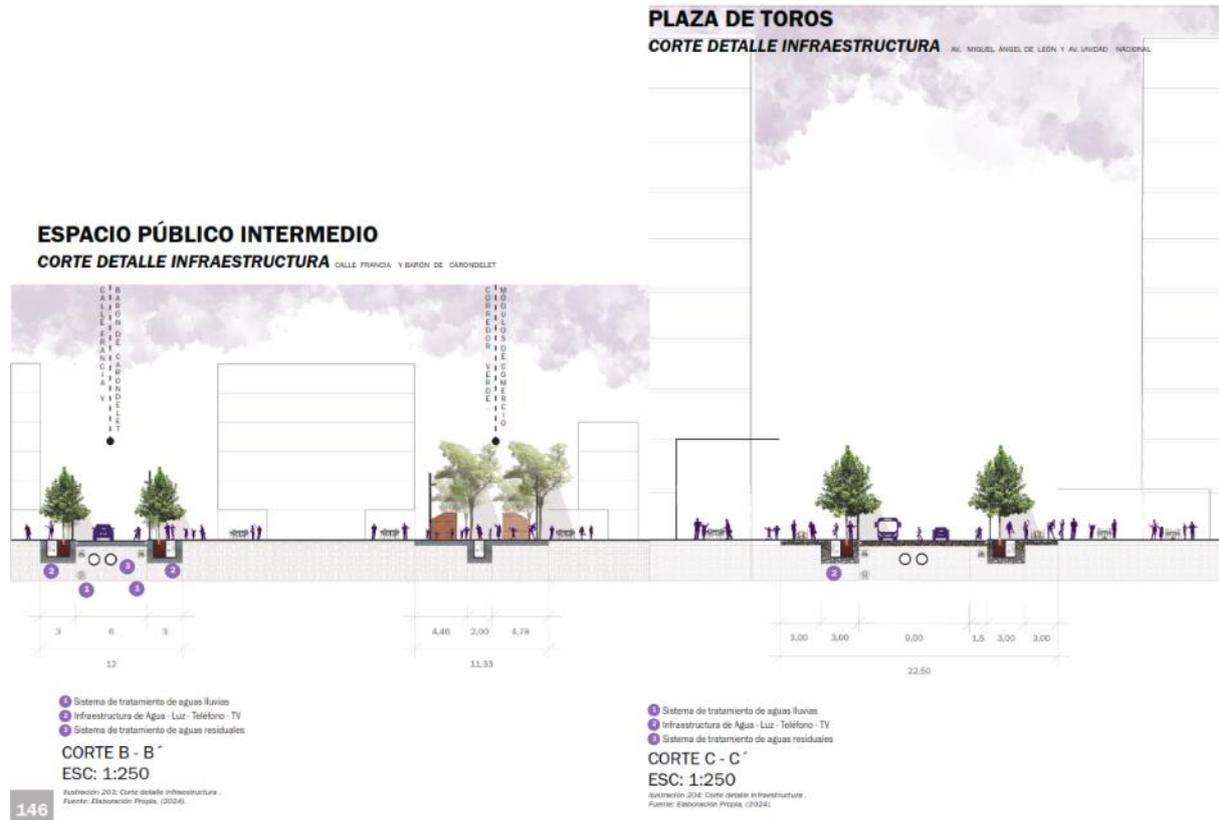


- 1 Sistema de tratamiento de aguas lluvias
- 2 Infraestructura de Agua - Luz - Teléfono - TV
- 3 Sistema de tratamiento de aguas residuales
- 4 Espacio colectivo subterráneo

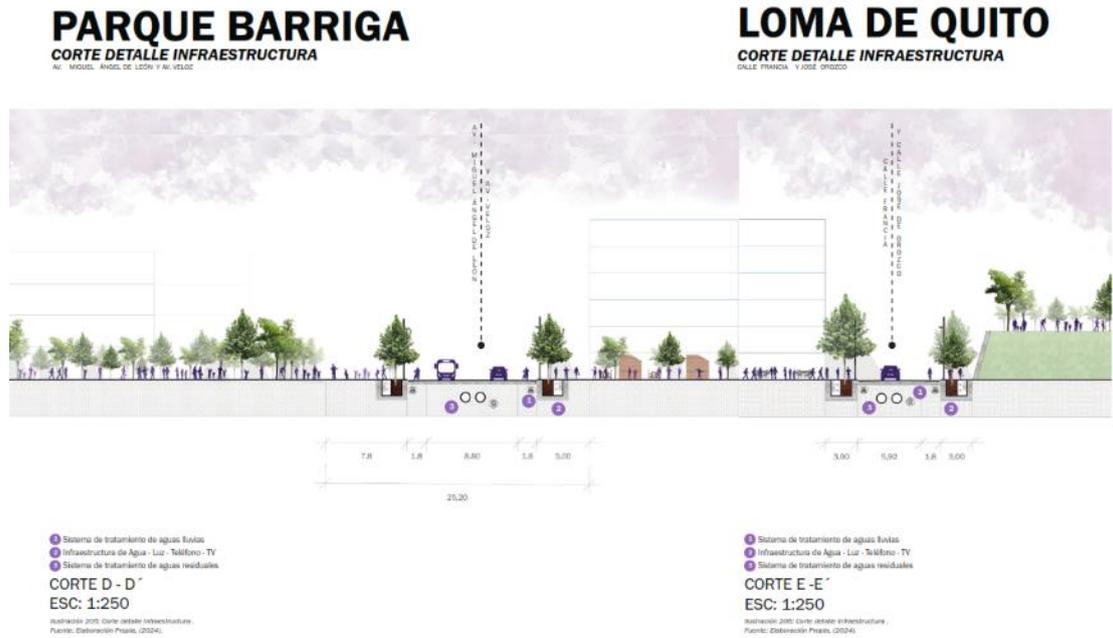
CORTE A - A'  
ESC: 1:250

Revisión: 202 - Corte detalle Infraestructura -  
Fuente: Elaboración propia, (2014).

# ANEXO 118



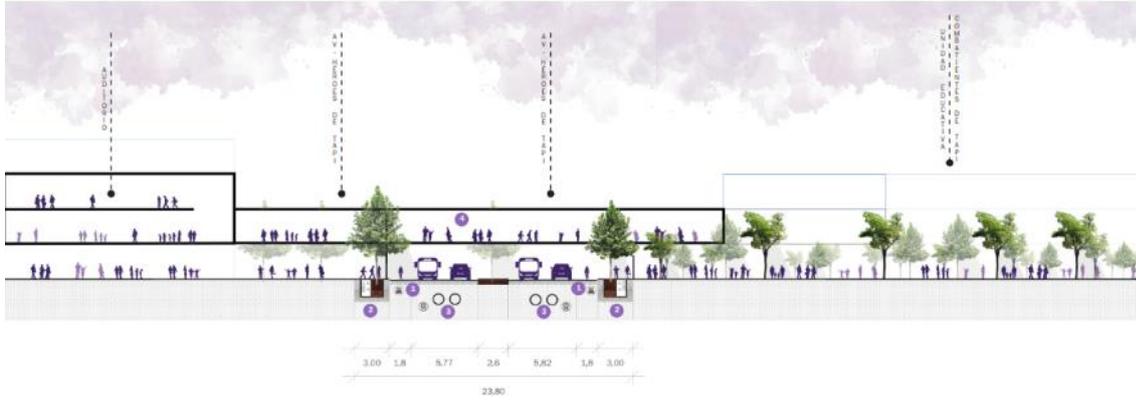
# ANEXO 119



# AV. HÉROES DE TAPI

## CORTE DETALLE INFRAESTRUCTURA

CALLE FRANCO - AV. HÉROES DE TAPI



- 1 Sistema de tratamiento de aguas lluvias
- 2 Infraestructura de Agua - Luz - Teléfono - TV
- 3 Sistema de tratamiento de aguas residuales
- 4 Puente de conexión elevado

CORTE F - F'

ESC: 1:250

Aprobación 2017, Corte detalle infraestructura.  
Fuente: Estación de Nepea, (2014).

# ANEXO 121

## ESPACIO PÚBLICO

## VERDE

## EQUIPAMIENTOS

## INFRAESTRUCTURA

## MOVILIDAD

## ISOMETRÍA

## PROPUESTA AV. MIGUEL ÁNGEL LEÓN

Ilustración 2016: Isometría Av. Miguel Ángel León  
Fuente: Elaboración Prota, (2024).



### APROXIMACIONES



ESPACIO PÚBLICO



VERDE



EQUIPAMIENTOS



MOVILIDAD



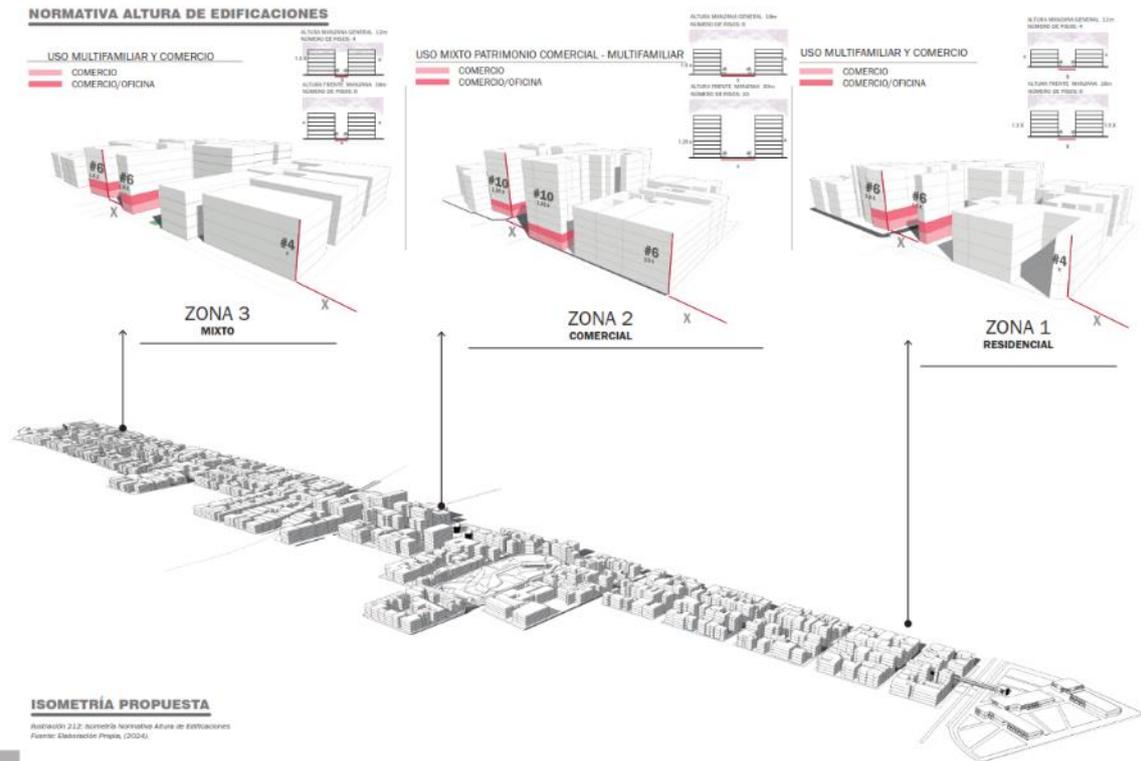
INFRAESTRUCTURA

Rediseño 2012: Aproximaciones en el Plan Proyectivo  
Fuente: Elaboración propia, (2014).

# ANEXO 123



# ANEXO 124



## ANEXO 125

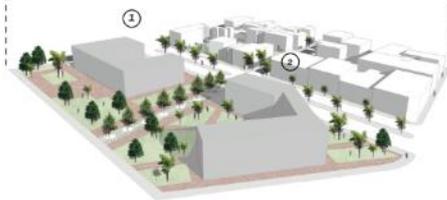
### I 1 ISOMETRÍA

9 DE OCTUBRE

FACHADA



VOLUMETRÍA



ISOMETRÍA  
1.- CENTRO DE INVESTIGACIÓN DE PROTECCIÓN AMBIENTAL.  
2.- UNIDAD EDUCATIVA MARTIRIANO GUERRERO  
SUSANNO 21.8. Diagrama Isométrico.  
Fuente: Elaboración Propia. (2024).

### I 2 ISOMETRÍA

CORREDOR VERDE

FACHADA



VOLUMETRÍA



ESPADO PÚBLICO CORREDOR VERDE  
■ ESPACIO CONSTRUIDO  
Ilustración 21.8. Diagrama Isométrico.  
Fuente: Elaboración Propia. (2024).

153

## ANEXO 126

### I 3 ISOMETRÍA

PLAZA DE TOROS

FACHADA



VOLUMETRÍA



Ilustración 21.5. Diagrama Isométrico.  
Fuente: Elaboración Propia. (2024).

### I 4 ISOMETRÍA

PARQUE BARRIGA

FACHADA



VOLUMETRÍA



Ilustración 21.6. Diagrama Isométrico.  
Fuente: Elaboración Propia. (2024).

154

## ANEXO 127

### I 5 ISOMETRÍA PARQUE 21 DE ABRIL FACHADA



Ilustración 217: Diagrama isométrico.  
Fuente: Elaboración Propia, (2024).

### I 6 ISOMETRÍA AUDITORIO - UNIDAD EDUCATIVA COMBATIENTES DE TAPI FACHADA



Ilustración 218: Diagrama isométrico.  
Fuente: Elaboración Propia, (2024).

155

## ANEXO 128

### ISOMETRÍA CORTE VIAL PLAZA DE TOROS



Ilustración 219: Diagrama isométrico vial.  
Fuente: Elaboración Propia, (2024).

### ISOMETRÍA CORTE VIAL CORREDOR VERDE

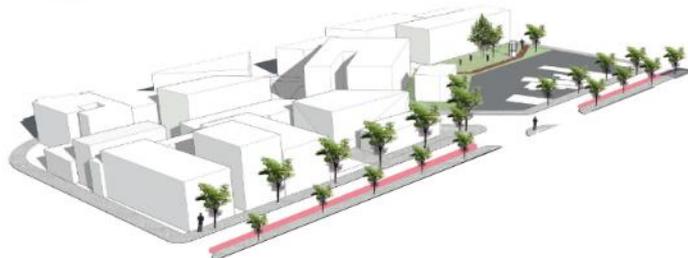


Ilustración 220: Diagrama isométrico vial.  
Fuente: Elaboración Propia, (2024).

156

147