



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE INGENIERÍA

CARRERA DE ARQUITECTURA

“Trabajo de grado previo a la obtención del Título de Arquitecto”

EL VACÍO COMO ESPACIO INTEGRADOR: ESTUDIO URBANO DE LA AV.  
UNIDAD NACIONAL ENTRE LA AV. CARLOS ZAMBRANO Y LA AV. LA PRENSA

Autor:

Cristhian Edgar Asitimbay Velata

Director:

Arq. Edwin Zumba

Riobamba – Ecuador

2018

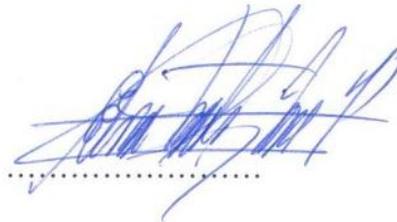
## INFORME FINAL

Los miembros de Tribunal de Graduación del proyecto de investigación de título: “EL VACÍO COMO ESPACIO INTEGRADOR; “ESTUDIO URBANO DE LA AV. UNIDAD NACIONAL ENTRE LA AV. CARLOS ZAMBRANO Y LA PRENSA” presentado por: Cristhian Edgar Asitimbay Velata y dirigido por: Arq. Edwin Zumba.

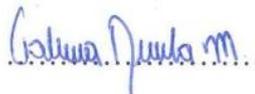
Una vez escuchada la defensa oral y revisado el informe final del proyecto de investigación con fines de gradación escrito en la cual se ha constatado el cumplimiento de las observaciones realizadas, remite la presente para uso y custodia en la biblioteca de la facultad de ingeniería de la Unach.

Para constancia de lo expuesto firman:

Arq. Edwin Zumba  
Tutor



Arq. Valeria Arroba  
Miembro del tribunal



Arq. Myriam Palomeque  
Miembro de tribunal



## **DERECHOS DE AUTORÍA**

La responsabilidad del contenido de este proyecto de gradación nos corresponde exclusivamente a: Cristhian Edgar Asitimbay Velata y Arq. Edwin Zumba, Director del proyecto de investigación; y el patrimonio intelectual de la misma a la Universidad Nacional de Chimborazo”.



---

Cristhian E. Asitimbay Velata

CI. 060443793-9

## **AGRADECIMIENTO**

A mi Dios por su cuidado, por la sabiduría e inteligencia que me brindo en toda mi trayectoria estudiantil.

De manera especial a mis padres Segundo Marcos Asitimbay y Maria Ortencia Velata por su apoyo y amor incondicional, por sus oraciones y su esfuerzo invertido en mí, por ser mi motor, mi soporte, mi fuerza y ejemplo.

A mis hermanos Ernesto y Vanessa, que me han brindado su paciencia, confianza, sus palabras de apoyo, motivación y ayuda.

A mis profesores por haber contribuido a mi formación profesional durante toda la carrera en especial a mi tutor Arq. Edwin Zumba por su colaboración y guía durante la elaboración de este trabajo.

Muchas gracias!

Cristhian E. Asitimbay Velata

## **DEDICATORIA**

La concepción de este proyecto está dedicada a mis padres, hermanos y sobrinos, que son mis pilares fundamentales de mi vida. Sin ellos, todo esto no hubiese sido posible.

A mis abuelitos, tíos y primos por confiar en mí desde el comienzo y apoyarme durante el camino.

Ellos este proyecto, que sin ellos, no hubiese podido ser.

Los amo!

Cristhian E. Asitimbay Velata

## ÍNDICE

<b>RESUMEN</b> .....	10
<b>ABSTRACT</b> .....	11
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	1
<b>CAPÍTULO I</b> .....	2
<b>1. MARCO REFERENCIAL</b> .....	2
1.1. Planteamiento del Problema .....	2
1.2. Justificación .....	3
1.2.1. Justificación Metodológica.....	3
1.2.2. Justificación Social .....	3
<b>1.3. OBJETIVOS:</b> .....	4
1.3.1. General.....	4
1.3.2. Especifico .....	4
<b>CAPITULO II</b> .....	5
<b>2. MARCO HISTÓRICO</b> .....	5
2.1. Estado del arte .....	5
2.1.1. Antecedente .....	5
2.2. La avenida unidad nacional .....	5
2.3. El espacio publico.....	7
2.3.1. Evolución del Espacio Público en el tiempo .....	7
2.4. El espacio público en la ciudad del siglo XIX.....	8
2.5. Espacio urbano y arquitectura moderna .....	9
2.6. La concepción del espacio público en las últimas décadas .....	10
<b>2.7. MARCO TEÓRICO</b> .....	11
2.7.1. Estudio de referente - Plazoleta del Carbón .....	11
2.7.2. Estudio de referente - Espacios Públicos Con Público.....	13
<b>2.8. MARCO CONCEPTUAL</b> .....	17
2.8.1. Definición. Vacío urbano. ....	17
2.8.2. Los espacios vacíos. ....	17
2.8.3. Vacío público.....	17
2.8.4. Los no-lugares. ....	17
2.8.5. Espacio público; Arquitectura Urbana. ....	17
2.8.6. Espacios émicos.....	17
2.8.7. Espacio público. Definición. ....	18
2.8.8. Estructura urbana. Definición.....	18
2.8.9. Según Kevin Lynch: La Imagen de la Ciudad.....	18
2.8.10. Según Philip Panerai: Elementos de Análisis Urbano.....	19

2.8.11. Elementos básicos. ....	20
<b>CAPITULO III</b> .....	21
<b>3. METODOLOGÍA</b> .....	21
3.1. Tipo de estudio .....	21
3.2. Métodos de Investigación .....	21
3.3. Técnicas e Instrumentos .....	21
3.4. Población .....	22
<b>CAPITULO IV</b> .....	24
<b>4. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS</b> .....	24
4.1. Levantamiento de información del espacio público .....	25
<b>CAPITULO V</b> .....	27
<b>5. PROPUESTA URBANA</b> .....	27
5.1. Criterio del partido arquitectónico para los espacios.....	27
5.2. Integración del entorno inmediato .....	30
5.3. Implantación general .....	30
5.4. Propuesta de Mobiliario urbano .....	31
<b>6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b> .....	32
<b>7. BIBLIOGRAFÍA</b> .....	33
<b>8. ANEXOS</b> .....	34
Anexo I .....	34
Levantamiento de información usuario .....	34
Anexo II .....	36
Levantamiento de información del entorno inmediato .....	36
Anexo III .....	37
Estudio del lugar .....	37
Ubicación	37
Levantamiento del área .....	38
Levantamiento fotográfico .....	39
Delimitación del área de estudio .....	41
Condicionantes del sitio .....	41
Análisis urbano .....	43
Infraestructura .....	47
Cortes de vías estado actual .....	47
Anexo IV .....	48
Láminas de Propuesta Urbana .....	48

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Plano Riobamba 1797. ....	5
Ilustración 2. Avenida Unidad Nacional 1962. ....	
Ilustración 3. Avenida Unidad Nacional 2017. ....	6
Ilustración 4. Monumento al Puruhá. ....	6
Ilustración 5. Monumento al ferrocarril. ....	7
Ilustración 6. Vista de la explanada o de San Juan en la Barcelona de inicios del s. XIX. ....	8
Ilustración 7. Calle Rivoli - Francia. ....	9
Ilustración 8. Villa Olímpica de Barcelona (perspectiva general). ....	10
Ilustración 9. Plazoleta del carbón a intervenir. ....	11
Ilustración 10. Integración del contexto inmediato con el espacio público. ....	11
Ilustración 11. Propuesta de continuidad del espacio público. ....	12
Ilustración 12. Implantación general del proyecto. ....	12
Ilustración 13. Ubicación del espacio Público a intervenir. ....	13
Ilustración 14. Área a intervenir. ....	14
Ilustración 15. Calle a intervenir y propuesta de flujo vehicular. ....	14
Ilustración 16. Mejoramiento de la dinámica de área. ....	15
Ilustración 17. Configuración espacial. ....	15
Ilustración 18. Propuesta Parque del Tren. ....	27
Ilustración 19. Propuesta del parque Puruhá. ....	28
Ilustración 20. Propuesta espacio público recuperado. ....	29
Ilustración 21. Integración del espacio público con el entorno. ....	30
Ilustración 22. Implantación general. ....	30
Ilustración 23. Mobiliario propuesto. ....	31
Ilustración 24. Ubicación de área a estudiar. ....	37
Ilustración 25. Levantamiento topográfico de área a intervenir. ....	38
Ilustración 26. Parque del Tren.      Ilustración 27. Interior del parque del tren. ....	39
Ilustración 28. Parque del Puruhá.      Ilustración 29. Interior del parque Puruhá. ....	39
Ilustración 30. Hito de tren.      Ilustración 31. Hito del Puruhá. ....	39
Ilustración 32. Áreas de circulación no definidas	
Ilustración 33. Personas pernoctando. ....	40
Ilustración 34. Animales vagabundos.	
Ilustración 35. Cruce de peatones inseguro. ....	40
Ilustración 36. Contaminación visual.	
Ilustración 37. Parqueadero a un costado del eje urbano. ....	40
Ilustración 38. Delimitación del área a estudiar. ....	41
Ilustración 39. Trayectoria solar. ....	41
Ilustración 40. Vientos. ....	42
Ilustración 41. Accesibilidad al predio. ....	42
Ilustración 42. Ubicación de los Barrios colindantes. ....	43
Ilustración 43. Trazado urbano. ....	43
Ilustración 44. Equipamientos. ....	44
Ilustración 45. Uso de Suelo. ....	44
Ilustración 46. Altura de edificaciones. ....	45
Ilustración 47. Perfil urbano - sentido sur / norte. ....	45
Ilustración 48. Perfil urbano - sentido norte / sur. ....	45
Ilustración 49. Movilidad de sitio. ....	46

Ilustración 50. Recorrido de buses urbano.....	46
Ilustración 51. Agua potable.	
Ilustración 52. Energía eléctrica.	
Ilustración 53. Red de alcantarillado.....	47
Ilustración 54. Levantamiento de información (visita de campo).....	47

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Resumen la Plaza del Carbón.....	12
Tabla 2. Resumen de la intervención – Espacio público con público.....	16
Tabla 3. Cuadro metodológico.....	21
Tabla 4. Ficha de encuestas.....	23
Tabla 5. Ficha de levantamiento de información Parque Puruhá.....	25
Tabla 6. Ficha de levantamiento de información Parque del Tren.....	26

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Grafico 1. Usuarios del espacio público.....	34
Grafico 2. Edad de usuarios.....	34
Grafico 3. Frecuencia de uso.....	35
Grafico 4. Acciones a ejecutar en el espacio público.....	35
Grafico 5. Uso de suelo.....	36
Grafico 6. Perfil urbano.....	36

## **RESUMEN**

La ciudad de Riobamba cuenta desde su conformación con grandes espacios públicos y ejes urbanos que ayudan a la descentralización de su centro histórico. En los últimos años ha experimentado una expansión espacial a gran velocidad. Convirtiendo a la Avenida Unidad Nacional en uso exclusivo de vehículos, dejando a un lado los espacios públicos del Tren y del Puruhá que están ubicados en dicha avenida, generando un vacío urbano.

Por las características, potencialidades y particularidades de la Avenida y de los espacios públicos, es de fundamental importancia realizar un diagnóstico y un análisis descriptivo que se desarrolla recolectando información del estado actual y de la problemática central que lo afecta, para formular una propuesta que mejoren estos espacio público por medio de la reactivación de los espacios involucrados; a fin de convertir el vacío urbano en un espacio conector y mejorar la imagen urbana y la calidad de vida de los usuarios de la ciudad.

El estudio urbano presenta la reactivación de un eje urbano muy significativo, creando una imagen urbana agradable a través del rediseño y unión de los parques Puruhá y del Tren, proporcionando las condiciones urbanas de espacios públicos hasta ahora ausentes en el sector.

**Palabras claves:** Vacío, Espacio Público, Integrador, Estudio Urbano.

## ABSTRACT

Since the beginning, Riobamba has had wide public spaces and urban exes, helping to decentralize its historic center. Lately, the city has experienced a faster spatial wide; this, has converted the Unidad Nacional Avenue in an exclusive use of cars, taking out the public spaces of the Train and of the Puruhá, generating an urban empty. Because of the characteristics, potentials and particular aspects of the avenue and the public spaces, it is important to elaborate a diagnostic and a descriptive analysis that will be developed by collecting real information about the central problem that causes it in order to formulate a proposal to get a better reactivation of these spaces; to convert the urban empty space in a connector space, to give a better city image and life quality for citizens. The city study presents a reactivation of a very important urban exe, creating a nice / good urban image based in a redesign and union of the Train park and the Puruhá, giving urban conditions of the public spaces which have been absent until now in the area.

**Key words:** Empty, public space, integrate, urban study / city study



Translation reviewed by: Fuertes, Narcisca.

Language Center Teacher.



## INTRODUCCIÓN

Las ciudades a nivel mundial están recuperando el espacio público, ya que gracias a ellos la historia de una ciudad puede ser contada, en donde se materializan las interrelaciones entre los habitantes y el poder de la ciudadanía. Siendo la representación física de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural de los ciudadanos.

Así como también a lo largo de la historia el espacio público ha sido utilizado para cumplir necesidades de comunicación y entretenimiento. Por lo que las ciudades deben ser diseñadas y planificadas pensando en sus habitantes funcionando como una red de conexiones hacia los distintos puntos de interés y con los respectivos medios físicos para las mismas.

La ciudad de Estambul (Turquía) es un referente que ha optado por dejar a un lado a la naturaleza que en su origen lo vio nacer, las áreas verdes han sido poco a poco sustituidas por edificaciones de hormigón o por grandes avenidas que dividen la ciudad en mil pedazos.

Otro referente es el hombre moderno de Sudamérica, guiado por una racionalidad instrumental que se aleja de estos espacios públicos, colocándose por encima de ella, Cochabamba (Bolivia) es una de las ciudades sudamericanas con mayor déficit de espacios públicos.

La ciudad de Riobamba cuenta con espacios públicos importantes y con gran valor histórico dentro de ello está la Av. Unidad Nacional, este espacio representa una época social y económica, de la población Riobambeña, convirtiéndose en un conector a distintos equipamiento de la urbe.

Por lo cual el objetivo de esta investigación en una primera etapa es realizar una propuesta urbana a una parte del tramo de la Av. Unidad Nacional, ubicada entre La Av. Carlos Zambrano hasta la Av. La Prensa, a fin de definir el problema que ésta presenta en relación a su contexto urbano, con la finalidad de poder proponer una solución y así recuperar un vacío urbano generado dentro de la ciudad; y convertirlo en un espacio público que responda a la estructura urbana y vincule el eje urbano con su entorno. Posteriormente en otra investigación se podrá aplicar los mismos lineamientos y criterios para el tramo restante, para la total consolidación de este espacio público.

## **CAPÍTULO I**

### **1. MARCO REFERENCIAL**

#### **1.1. Planteamiento del Problema**

El problema de la generación de un vacío urbano dentro de la ciudad de Riobamba ha causado que los habitantes se vuelvan intangibles, creando en las personas molestias por el estado de este espacio pero, que a la vez, se produzca una despreocupación y un olvido por los mismos.

Según Siena (2014) define, vacío urbano, “son espacios vacíos que no pueden soportar una vida pública, por lo tanto estos espacios carecen de sentido, volviéndose invisibles ante la ciudad. Lugares a los cuales no acudimos porque se vuelven inseguros ante nuestra percepción”

Entendiendo al termino vacío urbano, no hace referente a la no existencia de un espacio público más bien hace referencia al total descuido de los espacios urbano generado principalmente por no existir un empoderamiento de la ciudadanía riobambeña. La trama urbana en estudio es una vía colectora de alto tráfico, por lo tanto los espacios públicos no cuenta con accesos universales hacia su interior, no existe mobiliario urbano, poca arborización, una configuración espacial muy rígida y a su vez, un entorno inmediato que mantiene un perfil urbano irregular. Producto del descuido se ha generado que vagabundos utilicen espacios del mismo para pernoctar.

El eje urbano es un importante conector a diferentes espacios y edificaciones arquitectónicas como es, el Parque Guayaquil, el Hospital del IESS, el Estadio Olímpico, la Universidad Nacional De Chimborazo, la Subsecretaria de Tierras y el Terminal Interprovincial.

El presente proyecto de investigación busca adecuar y recuperar los espacios vacíos (parque del Tren y del Puruhá) de la Av. Unidad Nacional a fin de convertirlo en un espacio público recuperado para la ciudad y sus habitantes; tomando como base las formas de concebir el espacio público, y analizando las condicionantes de su propio contexto.

## **1.2. Justificación**

Una ciudad sin espacios de relación, es una ciudad sin identidad. De ahí, la idea de rescatar el vacío urbano y de convertirlo en un espacio público conector de la ciudad de Riobamba.

El proyecto busca adecuar y recuperar el espacio público subutilizado a fin de convertir en un eje de reactivación social, económica, cultural y turístico, utilizando como estrategias de diseño, la creación de una sola trama urbana continua, generar aceras amplias peatonales, dando prioridad al recorrido de las personas. Permite conectarse con los equipamientos educativos, administrativos, comerciales y vincularse a los hitos emblemático del Tren, Alberto Bonilla y del Puruhá. Se da importancia a la accesibilidad universal y a la mejora de las condiciones ambientales, al recuperar arborización del sitio y analizando también las condicionantes de su entorno inmediato.

La no recuperación de este espacio público, permite que siga prevaleciendo el problema dentro de la ciudad y que a un corto plazo, llegue a convertirse en un espacio sin ningún tipo de significado para la ciudad de Riobamba.

Con esto, se incentiva la crítica constructiva, hacia el contexto urbano que existe en la ciudad y la reformulación de la misma, con la visión de generar espacios públicos correspondientes a un sitio y un contexto en específico, pensando como un conjunto urbano, arquitectónico y paisajístico.

### **1.2.1. Justificación Metodológica**

La metodología que se aplica en la investigación es Inductivo Deductivo que facilita la concepción del espacio público, el diagnóstico, la propuesta, su aplicación y uso de cada parte de este estudio, en relación cuanto a lo urbano.

### **1.2.2. Justificación Social**

La ciudadanía Riobambeña se merece espacios públicos adecuados y equipados para realizar sus actividades de apoyo recreativo, social, económico, cultural y turístico por lo que es necesario el estudio urbano de la Av. Unidad Nacional, para rescatar el uso activo y dinámico de este eje urbano.

### **1.3. OBJETIVOS:**

#### **1.3.1. General**

- Diseñar un espacio urbano capaz de convertir el vacío urbano en un espacio público integrador de la ciudad.

#### **1.3.2. Especifico**

- Realizar un diagnóstico situacional actual de este espacio público y su relación existente con el entorno inmediato.
- Estudiar casos de repertorios locales e internacionales sobre propuestas urbanas similares.
- Definir criterios y lineamientos en base al diagnóstico del área a intervenir, a los casos de estudio y así comprender las oportunidades, para convertir este eje urbano en un espacio integrador del sector y ciudad.
- Generar una propuesta de diseño urbano.

## CAPITULO II

### 2. MARCO HISTÓRICO

#### 2.1. Estado del arte

##### 2.1.1. Antecedente

Según el (Plan de Ordenamiento Territorial) Riobamba en principios del siglo XX es un damero regular en cuyo alrededor existen quintas y haciendas dedicadas, especialmente, al cultivo de alfalfa. El diseño de la ciudad, reasentada tras el terremoto de 1797, corresponde al de las ciudades hispanoamericanas: una plaza central rodeada de cabildo, catedral y mansiones.

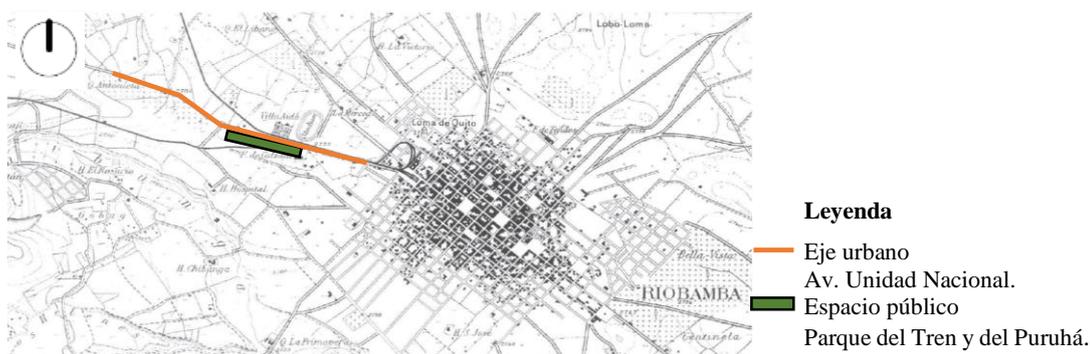


Ilustración 1. Plano Riobamba 1797.  
Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial.

Al comenzar el siglo Riobamba tiene unas 60 manzanas aproximadamente, cuyo núcleo central de las actividades que se desarrollan en Riobamba, está compuesta por las manzanas situadas entre las calles Diez de Agosto hasta la calle José Orozco y García Moreno hasta la Tarqui.

#### 2.2. La avenida unidad nacional

Entrevista:

(Arquitecto Jose Ruiz, comunicación telefónica, 8 de febrero de 2018).

Según (Ruiz, 2018) afirma que la construcción fue en los años 60 aproximadamente. El arquitecto urbanista de la ciudad de Riobamba, cuenta que este eje urbano fue creado con la finalidad que sirva como una vía paralela a la vía férrea y que a su vez de sirva como una conexión así el centro de la ciudad.



Ilustración 2. Avenida Unidad Nacional 1962.  
Fuente Plan de Ordenamiento Territorial



Ilustración 3. Avenida Unidad Nacional 2017.  
Fuente: <https://www.google.com.ec/maps/>

En aquella época estos terrenos pertenecían a la municipalidad de ese tiempo, lugar donde se asentó la quinta Calero, que hoy es el barrio Rosa María. Desde su inicio este eje fue creado con la característica de un eje conector a varios equipamientos, donde se apreciaba el Chimborazo al fondo, jardines y pasillos que formaban parte de un conjunto armonioso para el descanso y el placer de caminar en paz.

El cambio de denominación a este eje urbano de calle Guayaquil, va en referencia a la llegada del tren a la ciudad de Riobamba, que su principal intención fue conectar la costa con la sierra con el propósito de reactivar la económica de la urbe. De por eso el nombre Avenida Unidad Nacional.

También añade que; Posteriormente al notar un vacío en esta avenida se coloca un monumento en el año 1983 generando un Paseo Cívico, donde el monumento que la mayoría de los riobambeños y riobambeñas lo denominan el Puruhá, dicho busto en honor a la raza Puruhá. Sus grandes proporciones de 5 m de alto y características provocan curiosidad entre los transeúntes. Su creador fue Fabián Latorre León.



Ilustración 4. Monumento al Puruhá.  
Fuente: Templos y monumento de Chimborazo (Biblioteca Municipal)

Durante el gobierno del Presidente Eloy Alfaro en 1895, empezó la construcción del ferrocarril más difícil del mundo, los técnicos que estuvieron a cargo de la obra fueron los norteamericanos Archer Harman y Edward Morely.

La construcción del tren tenía como objetivo unir la costa con la sierra. El tren llegó a la ciudad de Alausí por vez primera en septiembre de 1902 y a Riobamba el 24 de julio de 1905

Luego en dicho espacio público ubican el monumento al Ferrocarril, una de las primeras máquinas a vapor, de nominado La 15 una de las piezas consideradas como patrimoniales. Este hito urbano fue colocado en representación a Chimborazo como capital ferroviaria del Ecuador. Permanece como un atractivo turístico en la Avenida Unidad Nacional, junto a la línea férrea en el centro de la ciudad.

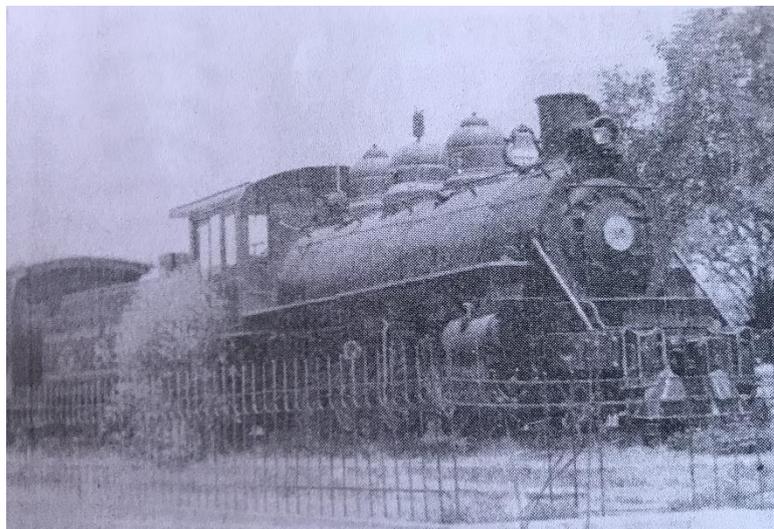


Ilustración 5. Monumento al ferrocarril.  
Fuente: Templos y monumento de Chimborazo (biblioteca Municipal)

## **2.3. El espacio publico**

### **2.3.1. Evolución del Espacio Público en el tiempo**

Para empezar la investigación se necesita conocer el desarrollo de estos espacios públicos a través de distintas épocas, por tanto se inicia revisando todo lo referente al espacio público.

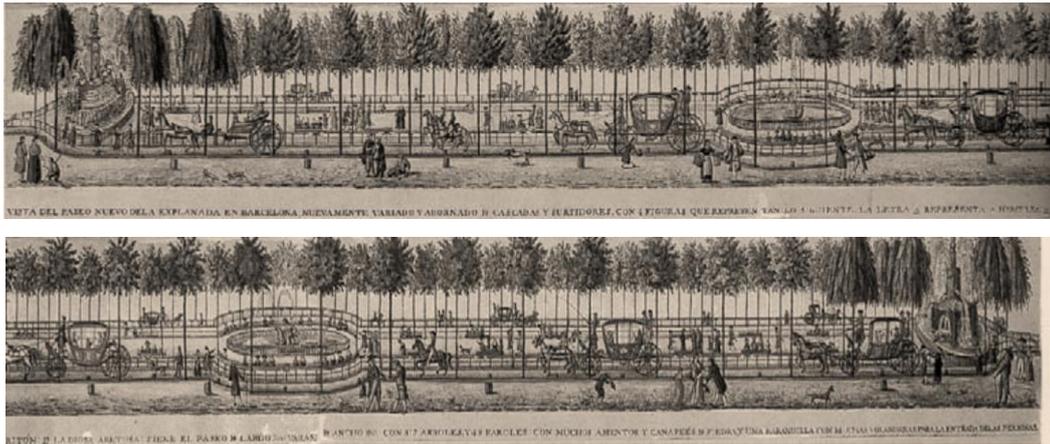


Ilustración 6. Vista de la explanada o de San Juan en la Barcelona de inicios del s. XIX.  
 Fuente: (Remesar & Ricart, 2013)

Al ser la ciudad un hecho histórico, el espacio público también lo es; hace parte de las manifestaciones culturales de una civilización que es siempre limitada en el tiempo y en el espacio. Así es posible hablar del espacio público en la ciudad griega, en la ciudad italiana, o en la barroca española del siglo XVII (Gamboa Samper, 2003).

Admitiendo que las ciudades modernas no es una sola hay que ir al origen para empezar a entender el concepto, es decir al siglo XIX, cuando se establecen los principales arquetipos arquitectónicos del espacio público moderno.

El significado que se le ha dado al espacio público con el pasar del tiempo ha cambiado, hecho que ha generado consecuencias irremediabiles en la ciudad y transformaciones en la manera misma de conservar el urbanismo y la arquitectura.

#### 2.4. El espacio público en la ciudad del siglo XIX

La presencia de la burguesía, la política, la industrialización y el auge conllevó a un exagerado crecimiento urbano y a la aparición de necesidades que requería la ubicación de nuevos equipamientos como: escuelas, bibliotecas, hospitales, cárceles, oficinas de correos y de administración pero sobre todo de nuevas funciones comerciales, culturales y al encuentro y al intercambio.

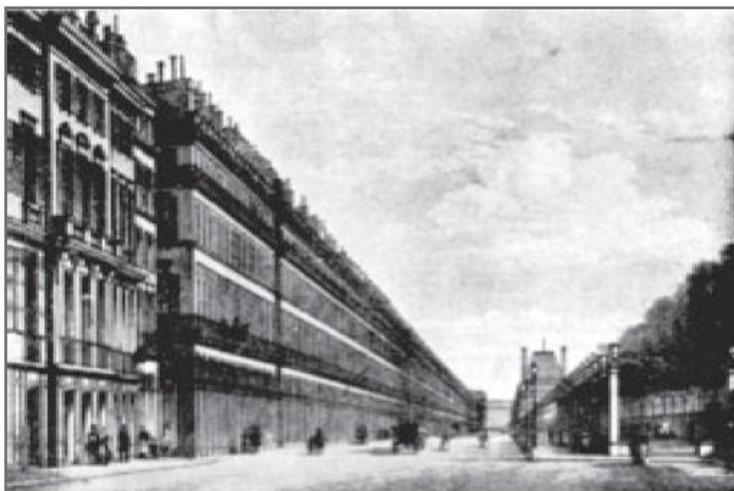


Ilustración 7. Calle Rivoli - Francia.  
Fuente: (Gamboa Samper, 2003)

El espacio público y la continuidad vial, van a ser los conectores de todo estos espacios públicos, concibiendo también como un nuevo equipamiento colectivo que se integra en el territorio urbano, generando una nueva imagen a la ciudad basada en la funcionalidad que satisfacen las necesidades de una sociedad, con nuevas formas de socialización.

## **2.5. Espacio urbano y arquitectura moderna**

El movimiento modernos consciente de los problemas de congestión, hacinamiento y de orden que aquejan la gran ciudad, propone ideas de ciudades diferente en donde cada actividad desarrolle en un zona específico; donde nace la necesidad de espacio verde para poder disfrutar.

La ciudad moderna no se recorre, como se hacía con los bulevares o con las calles del Ensanche de Cerdá en Barcelona, sino que se atraviesa no se recorre porque cada vez son más reducidos los lugares (significación y orden formal) que puedan tener un sentido social de relación e intercambio, lugares que van quedando aislados dentro de la gran ciudad, dejando de conformar una red continua de espacios públicos para convertirse en un sistema de puntos, de enclaves limitados que deben ser alcanzados atravesando áreas vacías (monofuncionales, casi siempre. (Gamboa Samper, 2003)

La ciudad moderna se preocupó por la segregación funcional del suelo urbano, pero a su vez, el orden separe lo que ya estaba planificado, dando paso a disgregar las actividades por categorías y las ubico en el territorio de acuerdo a la logística fordista, Los espacios públicos que en la mayoría de los casos aparecen en las áreas residenciales, no tienen un uso específico, que aparentan ser utilizado para el tiempo libre, para el deporte y el juego de los niños.

## 2.6. La concepción del espacio público en las últimas décadas

En la crisis del movimiento moderno a finales de la década 50 aproximadamente surge la necesidad de estudiar a la urbe histórica con el fin de hallar formas y lineamientos que direcciona a nuevos paradigmas, ya que poco a poco se va reconociendo que las antiguas ciudades poseen espacios públicos que las hace más habitables, agradables, reconocibles y comprensibles.

El tema tiene que ver directamente con problemas fundamentales como el de la autonomía funcional y cultural de la arquitectura respecto a los contextos urbanos en donde se implanta y también con la planificación de la ciudad de acuerdo con sistemas funcionales.

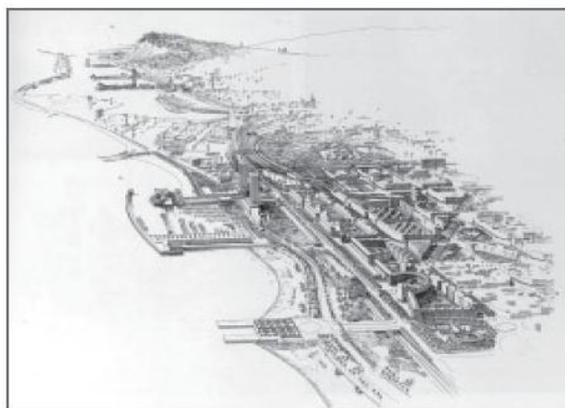


Ilustración 8. Villa Olímpica de Barcelona (perspectiva general).  
Fuente: (*Gamboa Samper, 2003*)

Existen varios arquitectos que dado la necesidad han realizado estudio como Kevin Lynch sobre la percepción del espacio urbano, de Gordon Cullen sobre el diseño urbano en los años cincuenta, las investigaciones de Carlo Aymonino, de Gianfranco Caniggia, de Aldo Rossi, de Vittorio Gregotti entre otros, y empiezan a romper ideas preconcebidas y presupuestos que están en la base misma del Movimiento Moderno, como la absoluta adhesión de la forma a la función y evidencian que la ciudad es algo más que un conjunto de sistemas especializados, bien organizados y relacionados entre sí.

En conclusión en las últimas décadas los nuevos proyectos han retomado el hilo de la tradición urbanística y arquitectónica, relacionándose con nuestras actividades diarias, han decidido retomar las viejas tipologías como las de la plaza, la calle, el parque, y los viejos elementos de urbanización como andenes, separadores vegetación etc., para que en su conjunto la ciudad recupere su integridad formal perdida.

## 2.7. MARCO TEÓRICO

### 2.7.1. Estudio de referente - Plazoleta del Carbón

**Autor:** Boris Albornoz - Arquitectura

**Año:** 2006

**Ubicación:** Cuenca, Ecuador

**Área de intervención:** 1.355 m<sup>2</sup>

La plazoleta del Carbón se encuentra ubicada en la Av. 12 de Abril, entre la Av. Loja y la calle del Farol. Esta plazoleta era usada únicamente como un paso obligado por los estudiantes de la Universidad de Cuenca o las personas que habitan en el sector, ya que por las condiciones de deterioro que presentaba no invitaba a permanecer en ella.



#### Leyenda

1. Adecentamiento en fachadas
2. Vegetación existente
3. Plaza deteriorada  
Falta de mobiliario  
Falta de tratamiento de piso.  
Falta de dinámica

Ilustración 9. Plazoleta del carbón a intervenir.  
Fuente: (Albornoz, 2010)

## Propuesta

#### Leyenda

- ← Integración del contexto inmediato al espacio público mediante adecentamiento e iluminación.
- Planteamiento de una dinámica mediante una fuente de agua.

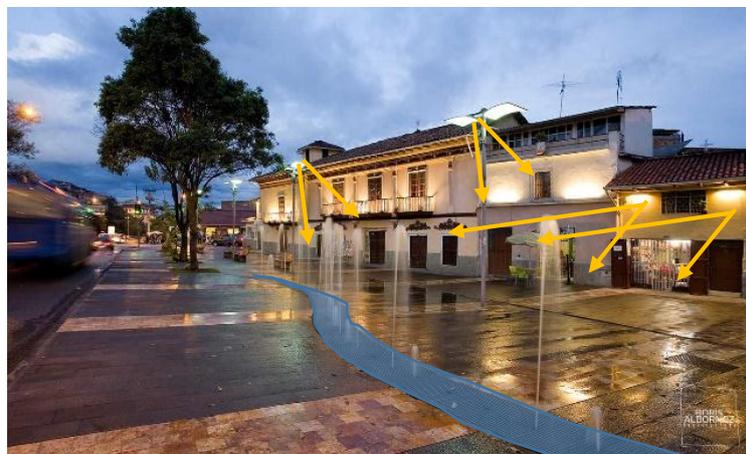


Ilustración 10. Integración del contexto inmediato con el espacio público.  
Fuente: (Albornoz, 2010)



**Leyenda**

- 1. Generación de una continuidad del espacio público.
- 2. Mobiliario urbano
- 3. Vegetación

Ilustración 11. Propuesta de continuidad del espacio público.  
Fuente: (Albornoz, 2010)

**Implantación general**

- Leyenda**
-  Plazoleta
  -  Vegetación
  -  Fuente de agua
  -  Integración

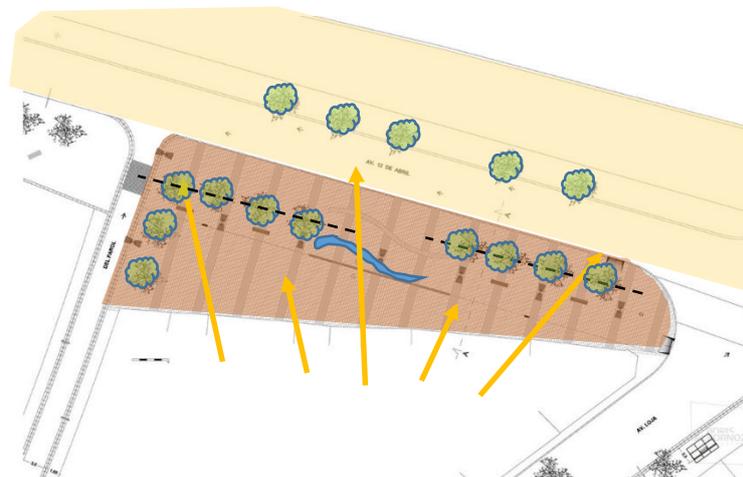


Ilustración 12. Implantación general del proyecto.  
Fuente: (Albornoz, 2010)

<b>Resumen - Plazoleta del Carbón</b>	
<b>Entorno urbano</b>	Para la integración de su entorno se trabajó en el adecentamiento e iluminación de las fachadas de las edificaciones.
<b>Nuevos espacios</b>	Se instaló una fuente de agua a nivel de piso, que une los ejes de árboles y forma como un nuevo elemento, generando una dinámica en el espacio.
<b>Mobiliario Urbano</b>	Se construyó, un mobiliario urbano propio del espacio como bancas, luminarias y basureros.
<b>Materiales</b>	En el tratamiento de pisos se instaló piedra andesítica martelinada, intercalada con franjas de travertino.
<b>Vegetación</b>	Se conservó la vegetación existente, formando parte del nuevo espacio público.
<b>Dinámica del espacio publico</b>	La dinámica del espacio es de transitorio peatonales de los estudiantes de la Universidad de Cuenca.

Tabla 1. Resumen la Plaza del Carbón.  
Fuente: Asitimbay (2018)

## Conclusiones

La propuesta urbana se realizó con el objetivo de mejorar y equipar el espacio público para los habitantes y los que transitan por el lugar. Además integrar al eje urbano que delimita área en estudio.

El proyecto propone integrar al eje urbano y reactivar su vida urbana introduciendo nuevos elementos, materiales y replanteando los espacios duros, generando una fusión entre la fluidez del eje urbano con las plazoleta. También se plantea el uso del espacio para festivales gastronómicos y artesanales por lo cual se ubica locales comerciales en las edificaciones del lugar.

### 2.7.2. Estudio de referente - Espacios Públicos Con Público

**Autor:** Juan Hernán Carpio Flores



Ilustración 13. Ubicación del espacio Público a intervenir.  
Fuente: (Carpio Flores, 2013)

### Descripción de área a estudiar

Dentro del área en estudio existen problemas del espacio seleccionado, es que tiene un diseño inacabado, consistente en una configuración a base de piedras que delimitan áreas para vegetación y forman. Este espacio no cuenta con equipamiento como bancas, por lo que las personas tienen que sentarse incómodamente en las hileras de piedras. No cuenta con ningún elemento que invite a las personas a desarrollar alguna actividad.



Ilustración 14. Área a intervenir.  
Fuente: (Carpio Flores, 2013)

### Descripción del proyecto

La propuesta es mejorar la accesibilidad de los peatones hacia el espacio, y mejorar la funcionalidad del mismo.



Ilustración 15. Calle a intervenir y propuesta de flujo vehicular.  
Fuente: (Carpio Flores, 2013)

El proyecto propone activar su uso introduciendo nuevos elementos, materiales y replantea los espacios rígidos, generando una fusión entre las actividades que se desarrolla en dicho contexto y el espacio público.

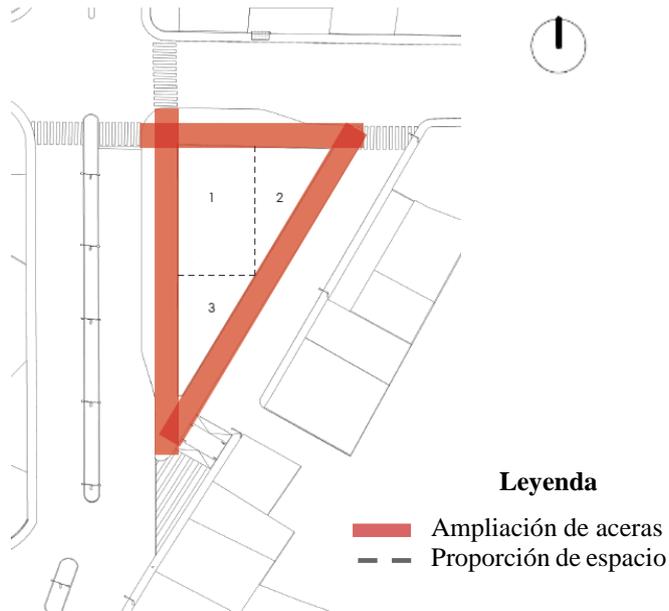


Ilustración 16. Mejoramiento de la dinámica de área.  
Fuente: (Carpio Flores, 2013)

### Elementos temporales a utilizar

La propuesta busca implantar elementos simples que además sean de fácil montaje en el sitio, permitiendo una mayor versatilidad, ya que serían transportados, montados y adaptados rápidamente en el sitio.

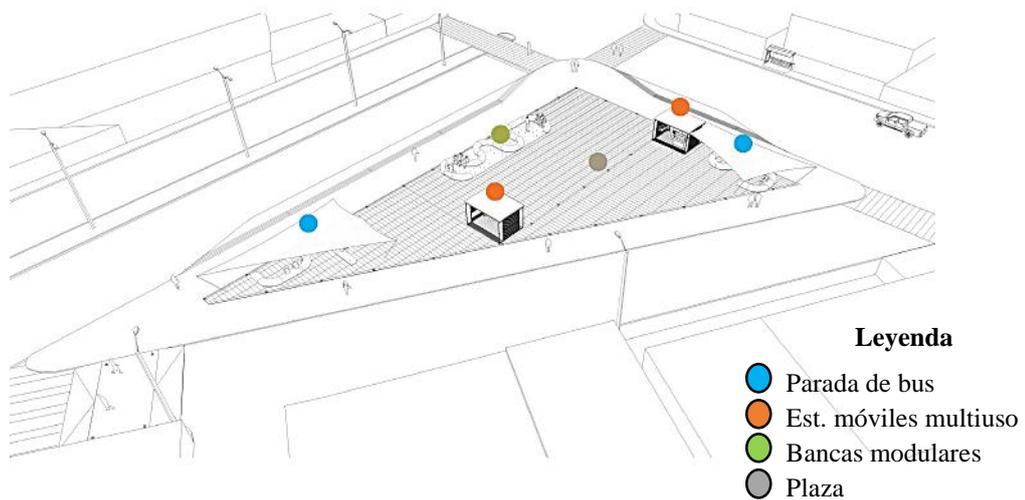


Ilustración 17. Configuración espacial.  
Fuente: Juan Hernán Carpio Flores

La configuración espacial de una plaza, en donde puede instalarse un elemento para espectáculos o actividades diversas.

<b>Resumen - Espacios Públicos Con Público</b>	
<b>Entorno urbano</b>	La integración de una vía al espacio fue fundamental para la consolidación con el entorno logrando fortalecer las dinámicas propuestas dentro del espacio público.
<b>Mobiliario Urbano</b>	Para la total consolidación se introduce mobiliarios urbanos como son: luminarias, bancas entre otros. Siendo alguno de ellos móviles.
<b>Materiales</b>	En sus materiales se destaca el tratamiento de piso en las toda el área, manteniendo un nueva configuración espacial.
<b>Dinámica de espacio</b>	La dinámica del espacio es de transitorio peatonales de estudiantes.

Tabla 2. Resumen de la intervención – Espacio público con público.  
Fuente: Asitimbay (2018)

## **Conclusiones**

La propuesta urbana se realizó en Yanuncay (Cuenca) como una rehabilitación de un espacio totalmente olvidado.

El proyecto propone activar su uso introduciendo nuevos elementos, materiales y replantea los espacios rígidos, generando una fusión entre las actividades que se desarrolla en dicho contexto y el espacio público.

El proyecto busca recuperar la dinámica como lugar fundacional, introduciendo nuevos usos que logren re-significar su valor desde el ámbito comercial y social conformando un lugar agradable para estar, mientras se disfruta de las actividades que se desarrolla en el interior de espacio.

## **2.8. MARCO CONCEPTUAL**

### **2.8.1. Definición. Vacío urbano.**

Lugares que carecen de un significado dentro de la estructura urbana, quedando como sitios ajenos a la dinámica de la ciudad. Considerado como el vacío residual inscrito dentro de los límites urbanos de la ciudad (Rojas, 2009).

### **2.8.2. Los espacios vacíos.**

Estos espacios se caracterizan por estar vacíos. No es que sean insignificantes por estar vacíos, son considerados no visibles, lugares de la ciudad por los que no pasamos porque nos sentiríamos perdidos y vulnerables. (Siena , 2014)

### **2.8.3. Vacío público.**

Los espacios públicos son creados con la finalidad de generar actividades de interacción entre los ciudadanos, pero a la vez estos integran a ser parte de una dinámica urbana que permiten leer la ciudad. Estos espacios al no ser pensados desde la ciudad y para el ciudadano llegan a generar vacíos dentro de sí y a su alrededor (Siena , 2014).

### **2.8.4. Los no-lugares.**

Son sitios en donde no existe el sentido de permanencia en cuanto a deseo de cada persona, y que por el contrario este concepto se produce por una necesidad. Lugares en donde el tiempo se vuelve irrelevante. Y por tanto no se convierten en espacios de interacción y comunicación.

### **2.8.5. Espacio público; Arquitectura Urbana.**

El espacio público viene a ser condicionado por la arquitectura que lo rodea, puesto que al no guardar una relación con su contexto, éste puede generar una negación a los espacios públicos creando una debilidad dentro de estos espacios. Por ello, es necesario establecer normativas que garanticen la mixtura de usos entre vivienda, comercio, entretenimiento y equipamiento. (Siena , 2014)

### **2.8.6. Espacios émicos.**

Según (Siena , 2014) define aquellos espacios que quedan aislados de su entorno, a pesar que están presentes en el lugar. Espacios a los que la arquitectura del lugar les da la espalda, y no presenta ningún tipo de relación formal con estos espacios, haciendo que éstos se conviertan en simples lugares de observación y de paso antes que de interacción y permanencia.

### **2.8.7. Espacio público. Definición.**

El espacio público puede llegar a definirse desde el campo político como un lugar de dominio público; y desde el campo funcional como un lugar en donde se pone en evidencia la representación de la sociedad en cuanto a su cultura, identidad y expresión”. (Borja, 2010) Por otro lado, se lo considera también como “el escenario espacial de las actividades humanas (Benavides Solis, 2009).

### **2.8.8. Estructura urbana. Definición.**

Para entender el significado de Estructura Urbana, se debe comprender primero que la ciudad constituye un “conjunto complejo de interacciones en el que se enfrentan lógicas contradictorias” (Panerai, 2016). Por otro lado, “se entiende como estructura a la manifestación física entre los componentes físicos de un sistema” (Benavides Solis, 2009). “Basados en esto la estructura urbana vendría a determinar la relación entre el espacio construido y el espacio social, a fin de que su relación dialéctica nos permita comprender la ciudad en sí misma” (Panerai, 2016).

### **2.8.9. Según Kevin Lynch: La Imagen de la Ciudad**

En el libro de La Imagen de la Ciudad (Lynch, 1976) encontramos que a la ciudad se la puede comprender desde la percepción de los objetos físicos que muestra, dejando de lado el aspecto social, histórico o funcional, a fin de determinar la forma en sí misma. Estos objetos son:

#### **2.8.9.1. Sendas.**

Está relacionada con el camino que resulta más estrecho que la vereda y que se destina al tránsito de peatones.

Elementos lineales que sirven como referencia para el observador pero no las usan. Son elementos que limitan regiones, permitiendo su organización, con especial atención a la agrupación de zonas generalizadas.

#### **2.8.9.2. Barrios/Distritos.**

Secciones de ciudad que comparten un carácter en común permitiéndoles identificarse de otras zonas. Pueden servir como puntos de referencia, en caso de que sean visibles.

### **2.8.9.3. Nodos.**

Puntos estratégicos en donde el observador puede ingresar, constituyen centros intensos a los cuales se puede llegar o bien desde los cuales se puede partir. “Estos pueden ser tan grandes como los puntos de convergencia de sendas o bien una esquina que represente la congregación de personas.

### **2.8.9.4. Hitos/Mojones.**

Elementos de referencia en donde el observador no puede ingresar. Generalmente son elementos físicos como un edificio, una tienda, una señal. (Lynch, 1976)

## **2.8.10. Según Philip Panerai: Elementos de Análisis Urbano**

En el libro Elementos de Análisis Urbano de (Panerai, 2016) podemos encontrar que para estudiar la ciudad es necesario realizar un análisis que se enfoque más allá de la percepción física de la ciudad, llegando a entender su dinámica de comportamiento y las sensaciones detrás de sus componentes.

### **2.8.10.1. Red de comunicaciones o entramado de la ciudad**

Calles, vías, senderos, en sí todo aquello que llega a comunicar puntos de la ciudad. Sin embargo, para entender el entramado hay que llegar a identificar la tipología del inmueble y su relación en cuanto a dimensión, naturaleza y escala de la calle.

### **2.8.10.2. Monumentos y edificios públicos**

Constituyen puntos referenciales dentro de la estructura de la ciudad, mientras que a nivel local representan una nueva forma de relación con la calle, la parcela y la manzana. Su comprensión permite proponer nuevas formas de relación con el tejido y con otros edificios, estableciendo un entramado entre los mismos, a fin de desarrollar de otra forma las dinámicas de la ciudad.

### **2.8.10.3. Manzanas.**

Consideradas como el negativo de la trama viaria que vendría a rellenar el espacio. Son unidades que organizan la ciudad y a la vez generar un intercambio de actividades y usos dentro de su estructuración. (Panerai, 2016).

### **2.8.11. Elementos básicos.**

Como parte del espacio público, y para comprender su concepto y papel dentro de la ciudad, se analiza dos elementos básicos: la plaza y la calle, haciendo referencia a los elementos básicos del espacio interior: la habitación y el pasillo (Krier, 1981).

#### **2.8.11.1. La plaza.**

Surge como un espacio libre rodeado de casas, en donde se produce un control desde el espacio interior hacia el espacio exterior. Son en estos lugares donde se puede llevar a cabo actividades comerciales, culturales, de interacción, relación e instalación de edificios públicos e incluso vivienda.

#### **2.8.11.2. La calle.**

Espacios que llegan a ordenar y comunicar terrenos y parcelas. Su función depende mucho de la condición del lugar en sí, por ejemplo, en barrios destinados únicamente a viviendas la calle se vuelve un espacio de movimiento, de interacción y de juego, mientras que en otras zonas puede convertirse en vías de paso, volviéndose así en espacios utilitarios. Su condición de servir tanto a peatones como a conductores, hace que estos espacios lleguen a generar conflictos que de no ser resueltos adecuadamente provocan problemas a nivel social, urbano y de paisaje (Krier, 1981).

#### **2.8.11.3. Mobiliario Urbano**

Todo elemento que presta un servicio al cotidiano desarrollo de la vida en la ciudad.

## CAPITULO III

### 3. METODOLOGÍA

#### 3.1. Tipo de estudio

Con base en (Maya, 2014) “Para cada campo de estudio en lo particular, la metodología se manifiesta a partir del análisis de las características propias que dan origen a los objetos de estudio”

A partir del entendimiento del problema, la investigación del presente trabajo es de tipo proyectual, donde se adquieren conocimientos detallado del espacio para que se continúa con el desarrollo del proyecto urbano tomando como base la concepción del espacio público, sin dejar de lado su contexto inmediato y a la vez se propone una alternativa para mejorar su acondicionamiento y uso como espacio público.

#### 3.2. Métodos de Investigación

El método utilizado es el Inductivo Deductivo: Este método será utilizado porque permite, identificar los problemas e identificando cuales son las causas de dicho fenómeno, extraer conclusiones lo que le aprueba visualizar el problema de lo general a lo particular.

Fase Preparatoria:	
A	Antecedentes teóricos y conceptuales.
	Casos de estudio entorno al espacio público.
	Delimitación del área de estudio.
Fase de Diagnóstico:	
B	Diagnóstico del área de estudio.
	Resultado e interpretación del diagnóstico.
Fase de Propuesta:	
C	Propuesta.

Tabla 3. Cuadro metodológico.  
Fuente: Asitimbay 2018

#### 3.3. Técnicas e Instrumentos

En el presente trabajo de investigación se aplica la técnica de la observación científica que posee tres particularidades principales: tener un fin establecido, ser sistemática y objetiva, lo que permite cuantificar los datos.

Como instrumento se elabora fichas de observación para recolectar datos del área de estudio y de su entorno inmediato de una forma ordenada y física. Para lo cual se apoya de un levantamiento fotográfico.

### 3.4. Población

La capacidad del parque se lo calcula teniendo en consideración la teoría del índice de área verde, la cual es 9m<sup>2</sup> por habitante, por lo tanto la capacidad de usuarios para el espacio público depende del área a intervenir.

El espacio a intervenir tiene una área de 23 956.20 m<sup>2</sup>

**Donde:**

$$\text{Índice de área verde} = \frac{\text{Área}}{\text{Habitante}}$$

$$\text{Habitantes} = \frac{23\ 956.20 \text{ Área}}{9\text{m}^2 \text{ Habitante}} = 2\ 661 \text{ Habitantes}$$

Para el presente estudio de determina como radio de influencia de 500 m de radio de influencia y se determina un muestreo, con la siguiente formula:

$$n = \frac{Z^2 o^2 N}{e^2(N-1) + Z^2 o^2}$$

**Donde:**

n= tamaño de la muestra poblacional a obtener.

N= tamaño de población total

o= representa la desviación estándar de la población. En caso de desconocer es común utilizar un valor constante que equivale 0.5

Z= es el valor obtenido mediante niveles de confianza, su valor es contante por lo general se tienen dos valore dependiendo al grado de confianza que desee siendo 99% el valor más alto (2.58) y 95% (1.96) el valor mínimo aceptado para considerar la investigación como confiable.

e= presenta el limite aceptable de error, generalmente va de 1% (0.1) al 9% (0.9), siendo 5% (0,5) el valor estándar usado en las investigaciones.

$$N = \frac{(2.58)^2(0.5)^2(2661)}{(0.5)^2(2661-1) + (2.58)^2(0.5)^2}$$

$$N = \frac{4428.17}{665+166} \quad N = 53 \text{ encuestas}$$

## Fichas a utilizar

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO						
FACULTAD DE INGENIERÍA						
CARRERA DE ARQUITECTURA						
AUTOR: CRISTHIAN E. ASITIMBA Y VELATA					FECHA	
TUTOR: ARQ. EDWIN ZUMBA					22 de Enero de 2018	
TEMA: EL VACÍO COMO ESPACIO CONECTOR: ESTUDIO URBANO DE LA AV. UNIDAD NACIONAL ENTRE LA AV. CARLOS ZAMBRANO Y LA PRENSA					N: 1	
ENCUESTA						
USUARIO						
Estudiante						
Empleado						
Comerciante						
Socio cultural						
Profesional						
EDAD						
0 - 4						
5 - 12						
13 - 17						
18 - 24						
25 - 59						
60 - 100						
FRECUENCIA DE USO						
		Mañana	Tarde	Noche	Permanencia	
					Permanente	Temporal
Diario						
Semanal						
Mensual						
ACCIONES						
Reactivar						
Rediseñar						
Cambio de uso						
No intervenir						
QUE ESPACIO PUBLICO SUGIERE						

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO											
FACULTAD DE INGENIERIA											
CARRERA DE ARQUITECTURA											
AUTOR: CRISTHIAN E. ASITIMBA Y VELATA											
TUTOR: ARQ. EDWIN ZUMBA											
LEVANTAMIENTO DE INFORMACION DEL ENTORNO INMEDIATO											
TEMA: EL VACÍO COMO ESPACIO CONECTOR: ESTUDIO URBANO DE LA AV. UNIDAD NACIONAL ENTRE LA AV. CARLOS ZAMBRANO Y LA PRENSA									No. FICHA		
OBSERVADOR	Cristhian Asitimbay								FECHA		
LOCALIZACION											
EDIFICACION AV. UNIDAD NACIONAL Sentido Sur - Norte											
USO DESUELO											
TIPO DE USO	RESIDENCIAL	1	COMERCIAL	1	RESIDENCIAL - COMERCIAL	35	TALLER	4	SERVICIO	1	
USO	CONTINUADO				TEMPORAL			SIN USO			
TIPO DE PROPIEDAD	PRIVADO				PUBLICO			OTRO			
ALTURA DE EDIFICACION											
NUMERO DE PLANTAS	1 PISO	16	2 PISO	16	3 PISOS	11	4 PISOS	3	5 PISOS o MAS	2	
EXISTE UNA INTERVENCION	SI NO										
EDIFICACION AV. UNIDAD NACIONAL Sentido Norte - Sur											
USO DESUELO											
TIPO DE USO	RESIDENCIAL	6	COMERCIAL	1	RESIDENCIAL - COMERCIAL	2	TALLER		SERVICIO	1	
USO	CONTINUADO				TEMPORAL			SIN USO			
TIPO DE PROPIEDAD	PRIVADO				PUBLICO			OTRO			
ALTURA DE EDIFICACION											
NUMERO DE PLANTAS	1 PISO	3	2 PISO	6	3 PISOS		4 PISOS	1	5 PISOS o MAS	1	
EXISTE UNA INTERVENCION	SI NO										
ENTORNO											
ENTORNO INMEDIATO	CALLE		PLAZA		PLARQUE		AISLADO		OTRO		
ESTADO DEL ENTORNO	MANTENIDO		RESTAURADO		TRANSFORMADO		DEGRADADO				
	URBANO				RURAL						
ENTORNO PAISAJISTICO	NUCLEO HISTORICO		ZONA AMPLIACION		ZONA DE CRECIMINETO		OTRO				
PRESENCIA DE TURISMO	SI				NO						
EQUIPAMIENTOS											
SALUD	1	EDUCACION	1	RECREACION	3	GESTION	2	TRANSPORTE	1	OTROS	2

Tabla 4. Ficha de encuestas.  
Fuente: Asitimbay (2018)

## CAPITULO IV

### 4. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

La muestra que se utilizó para obtener la información con respecto al usuario se realizó a una totalidad de 53 personas. De las cuales se determina que el usuario principal de este espacio público son estudiantes, también se determinó que no existe una permanencia en el espacio público, ya que estos espacios son de uso transitorio. La edad de los usuarios oscila entre los 12 a 30 años. Las personas encuestadas sugieren un rediseño de estos parques generando una reactivación del sitio. (Ver Anexo I)

La falta de dinámica que carecen los espacios en estudio, se genera por estar ubicado junto a varios equipamientos rígidos, esto hace énfasis, a que, los equipamientos son utilizados temporalmente, posteriormente dejando un vacío urbano en el sector.

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, junto a la Av. Unidad Nacional están ubicados los parques del Tren y del Puruhá que se encuentran totalmente olvidados, por la ausencia de muchos factores como: mobiliario urbano, luminarias, vegetación, puntos de encuentro y circulaciones definidas. (Ver ficha del estado actual de espacio)

Después de la interpretación de la tabulación de datos se determina que el uso de suelo en este sector es residencial - comercial. Además las edificaciones de dos plantas son las que prevalecen en el lugar. También se pudo determinar la ubicación de varios equipamientos, siendo estos: educativos, gestión, recreación, salud, transporte. (Ver ilustración)

## 4.1. Levantamiento de información del espacio público

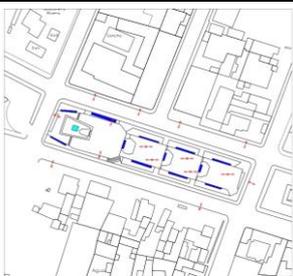
UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO					
FACULTAD DE INGENIERÍA					
CARRERA DE ARQUITECTURA					
AUTOR: CRISTHIAN E. ASITIMBAY VELATA					FECHA
TUTOR: ARQ. EDWIN ZUMBA					22 de Enero de 2018
TEMA: EL VACÍO COMO ESPACIO CONECTOR: ESTUDIO URBANO DE LA AV. UNIDAD NACIONAL ENTRE LA AV. CARLOS ZAMBRANO Y LA PRENSA					N: 1
LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DEL PARQUE PURUHÁ					
IDENTIFICACIÓN					
NOMBRE	Parque Puruhá				
DIRECCIÓN	Av. Unidad Nacional Entre Duchicela Y Calicuchima	BARRIO	Rosa María	TIPO	Parque
USUARIOS					
USUARIOS	FRECUENCIA DE USO			TIPO DE ESTADÍA	
	MAÑANA	TARDE	NO CHE		
Niño	X	X		Transeúnte	
Adolecente	X	X	X	Transeúnte	
Adulta	X	X		Transeúnte	
Adulta Mayor	X			Transeúnte	
CONDICIONES GENERALES					
FORMA					
El parque del Puruhá tiene una forma rectangular; abarca dos manzana de largo (127 m), pero de ancho tiene 30m en la cual se perciben unas zonas verdes cuyas formas se distribuyen a los costados del parque dejando así un gran campo abierto en el centro, el monumento puruhá tiene una base de forma cuadrada estratégicamente dentro del mismo.					
COMPOSICIÓN					
Se percibe una composición agrupada de las zonas verdes dentro del gran marco rectangular ubicadas perimetralmente que lo define el contorno del parque. No se logra identificar un eje compositivo, sin embargo, el monumento del puruhá logra ser un punto jerárquico dentro del parque.					
COLOR					
En el parque del puruhá predominan los colores, rojizo, verde, amarillo y gris.					
El color verde lo conforma la mínima aparición de árboles y césped; el color verde se utiliza en las bancas que existe en el lugar. Predomina el tono rojo conformado por el piso del parque, el cual es el color más predominante, el amarillo que se coloca en las zonas duras, se percibe el color gris conformado por el concreto presente en el parque específicamente en las aceras perimetrales.					
TEXTURA					
La textura del parque esta ubicadas en el piso y en las zonas duras. Como también conforman la tierra y el césped. La plazoleta es de cerámicas de 20x20 rojizo con estrías pronunciadas, las bancas son de textura rustica gracias al concreto.					
MOBILIARIO	CANTIDAD				
Bancas	10				
Poste De Luz	15				
Basurero					
Monumento	1				
Señalética					
TRATAMIENTO DE PISOS					
Zonas Verdes					
Ceramica					
Hormigón					
ARBORIZACIÓN					
Acacia	6				
Palmeras	1				
SIGNIFICADO HISTÓRICO					
El parque Puruhá es uno de los tradicionales espacios de Riobamba. Antes de que se ubique el monumento al Puruhá este espacio fue la quinta la concepción; como la ciudad se fue extendiendo esta quinta se perdió y se creó el barrio rosa maría. En el año de 1983 fue colocado el busto en honor a los Puruhá. El espacio está junto a un eje urbano (Av. Unidad Nacional)					

Tabla 5. Ficha de levantamiento de información Parque Puruhá.  
Fuente: Asitimbay (2018)

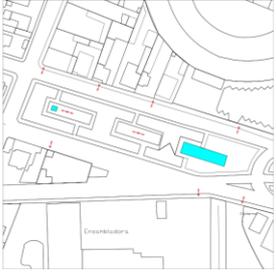
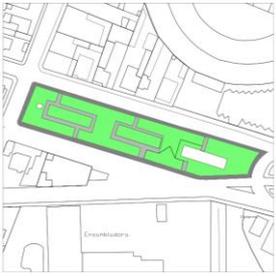
UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO					
FACULTAD DE INGENIERÍA					
CARRERA DE ARQUITECTURA					
AUTOR: CRISTHIAN E. ASITIMBAY VELATA				FECHA	
TUTOR: ARQ. EDWIN ZUMBA				22 de Enero de 2018	
TEMA: EL VACÍO COMO ESPACIO CONECTOR: ESTUDIO URBANO DE LA AV. UNIDAD NACIONAL ENTRE LA AV. CARLOS ZAMBRANO Y LA PRENSA				N: 1	
LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DEL PARQUE DEL TREN					
IDENTIFICACIÓN					
NOMBRE	Parque del Tren				
DIRECCIÓN	Av. Unidad Nacional Entre Duchicela Y Carlos Zambrano	BARRIO	Rosa María	TIPO	Parque
USUARIOS					
USUARIOS	FRECUENCIA DE USO			TIPO DE ESTADÍA	
	MAÑANA	TARDE	NO CHE		
Niño		X		Transeúnte	
Adolecente	X	X	X	Transeúnte	
Adulta	X	X		Transeúnte	
Adulta Mayor	X			Transeúnte	
CONDICIONES GENERALES					
FORMA					
El parque del del Tren tiene una forma rectangular; abarca dos manzana de largo (198), pero de ancho tiene 30m en la cual se perciben unas zonas verdes dentro del gran marco rectangular. No se logra identificar un eje compositivo, sin embargo, el monumento de Simon Bolivar y la locomotora logran ser un punto jerárquico dentro del parque.					
COMPOSICIÓN					
Se percibe una mala composición, las caminerias son un laberinto sin salida, dejando así un gran parte del espacio sin recorrer, existe garndes zonas verdes dentro del gran marco rectangular. No se logra identificar un eje compositivo, sin embargo, el monumento de Simon Bolivar y la locomotora logran ser un punto jerárquico dentro del parque.					
COLOR					
En el parque del Tren predominan los colores verde, rojo y gris.					
El color verde lo conforma la aparición de árboles y césped; el rojo se puede apreciar gracias a la locomotora y al tono de los adoquines del piso. Predomina el tono gris conformado por el piso del parque que es de adoquin, se percibe el color gris conformado por el concreto presente en el parque específicamente en las aceras perimetrales.					
TEXTURA					
La textura del parque esta ubicadas en el piso gracias a la colocacion de los adoquines. Como también conforman la tierra y el césped.					
MOBILIARIO	CANTIDAD				
Bancas					
Poste De Luz	9				
Basurero					
Monumento	2				
Señalética					
TRATAMIENTO DE PISOS					
Zonas Verdes					
Adoquin					
Hormigón		Tipo de pisos	ubicacion de vegetacion		
ARBORIZACIÓN		SIGNIFICADO HISTÓRICO			
Acacia	10	El parque del Tren es uno de los tradicionales espacios de Riobamba. Antes de que se ubique el monumento al Puruhá este espacio fue la quinta la concepción; como la ciudad se fue extendiendo esta quinta se perdió y se creó el barrio rosa maría. El monumento al Ferrocarril, una de las primeras máquinas a vapor, La 15 otra de las piezas consideradas como patrimoniales y que fue rehabilitada. Otro de los monumentos que fue ubicado fue el de Simon Bolivar en el 2018, espacio está junto a un eje urbano (Av. Unidad Nacional)			
Palmeras	2				

Tabla 6. Ficha de levantamiento de información Parque del Tren.  
Fuente: Asitimbay (2018)

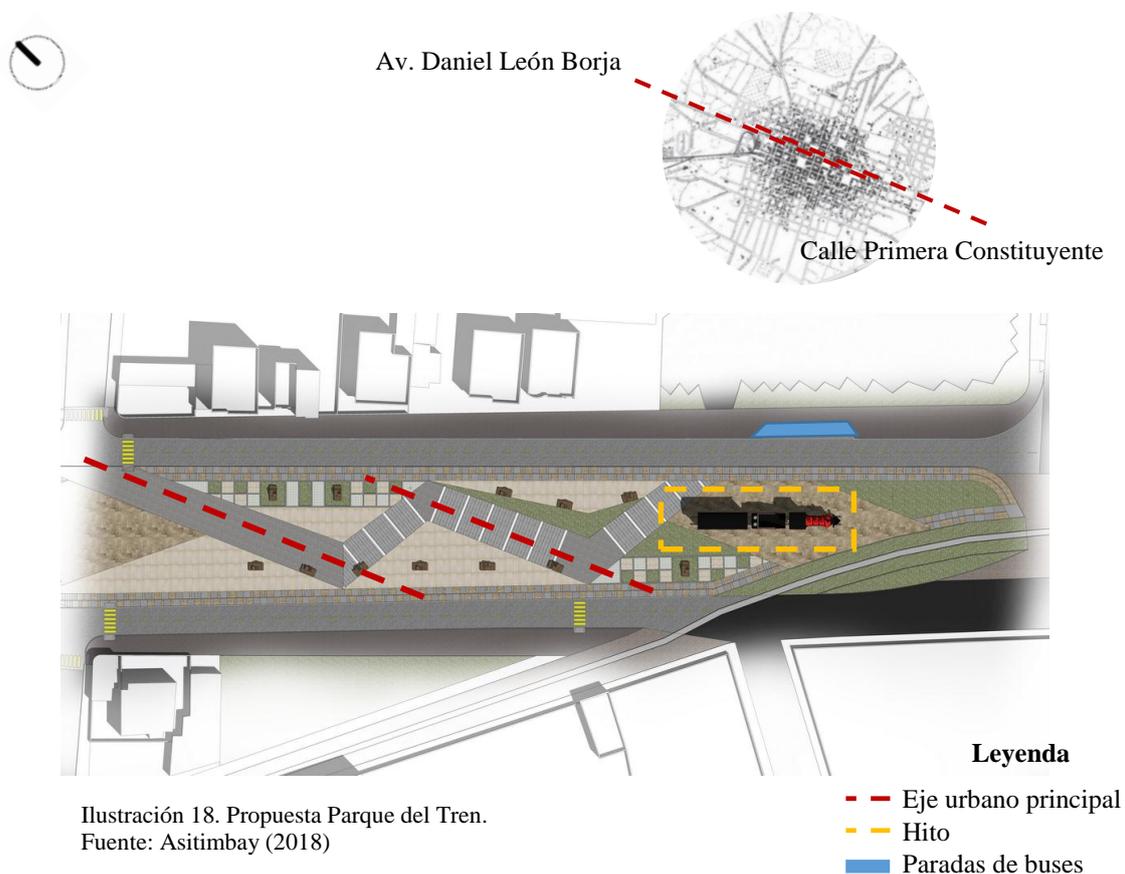
## CAPITULO V

### 5. PROPUESTA URBANA

Para elaborar el proyecto urbano se consideró varias estrategias urbanas, ya que a su vez sería, la base principal para el planteamiento del nuevo espacio público. (Ver Anexo IV)

#### 5.1. Criterio del partido arquitectónico para los espacios

Para el rediseño del espacio público se considera como eje referencial, las calles principales de la ciudad, como son: Calle Primera Constituyente, y Av. Daniel León Borja, siendo vías que mantiene su proyección y trazado desde su origen. Por lo tanto en la propuesta es generar la misma orientación en la circulación interna del proyecto..



Dentro del proyecto se propone una circulación peatonal fluida, que invita a recorrer todo el espacio público. Para lo cual se plantea un tratamiento de pisos con adoquín peatonal (jaboncillo) y áreas verdes.

Se diseña áreas de exhibición en el espacio donde está ubicado el monumento al Tren, el planteamiento es que, el mismo hito patrimonial se exponga en su estado natural, en donde se pueda apreciar libremente.

Se reduce el ancho de vía a 6m a la Av. Unidad Nacional, de ambos sentidos, retirando el área de parqueo que se generaba a un costado de la vía. Se implanta las paradas de buses en puntos estratégicos, manteniendo un área exclusiva para recoger personas. (Ver Anexo IV)

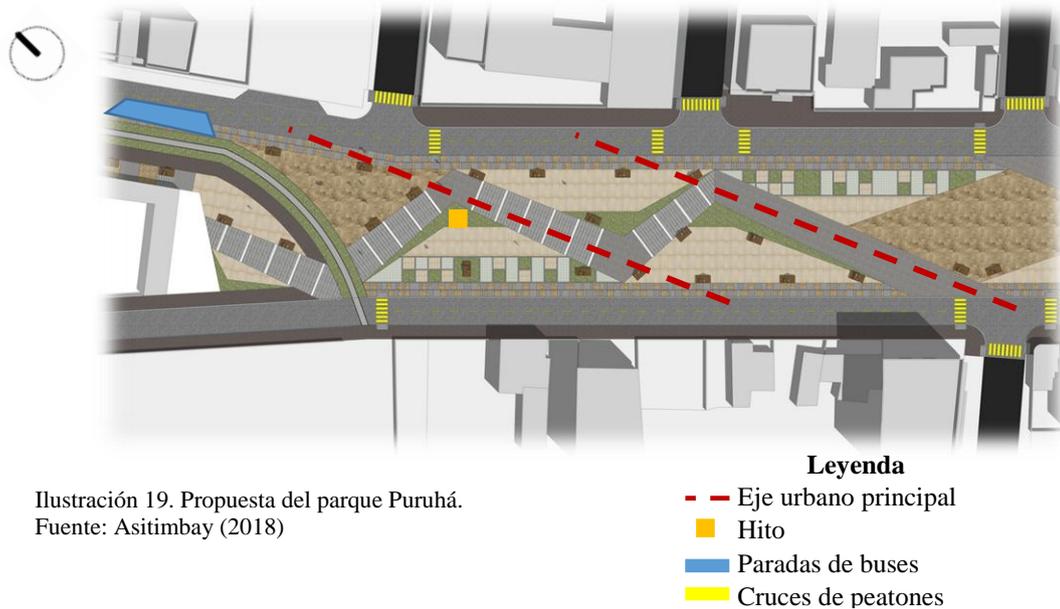


Ilustración 19. Propuesta del parque Puruhá.  
Fuente: Asitimbay (2018)

Según, Hadid (2004) manifieta que “Transformar solo algunas calles difícilmente hará una gran diferencia en términos de congestión, contaminación, seguridad, beneficios económicos y capital social. Para peatonalizar parte de la jornada diaria, necesitamos una red de vías peatonales como parte integral de la infraestructura vial de la ciudad”. Por lo tanto, tomando como dato del diagnóstico, el espacio público es de uso transitorio de estudiantes, la principal idea de la propuesta es crear un asola trama peatonal que genere un recorrido continuo, por lo que se plantea cerrar el cruce de las calles Duchicela y Calicuchima, siendo vías que actualmente dividen a los parques, convirtiendo en espacios independientes, causando que no lleguen a funcionar.

Se plantea que la calzada vaya a nivel de acera para dar una continuidad al usuario en los cruces peatonales. Y así generando accesos universales sin restricción alguna.

Se propone un tratamiento de piso en la calzada con adoquín de hormigón, generando una percepción al conductor a disminuir la velocidad del vehículo, para la seguridad del peatón.

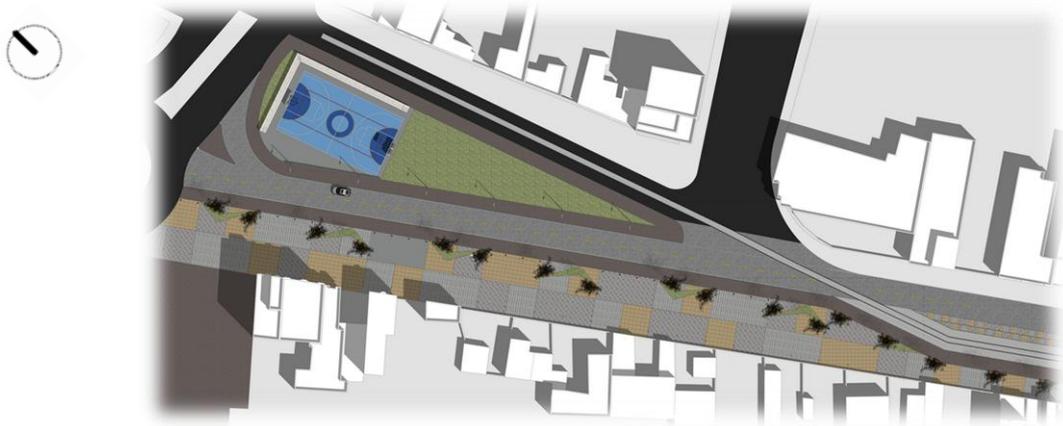


Ilustración 20. Propuesta espacio público recuperado.  
Fuente: Asitimbay (2018)

La propuesta en el espacio público recuperado, es plantear un bulevar como un remate a la consolidación del espacio intervenido. Se consideró el ingreso vehicular de los propietarios de las edificaciones existentes en esta área, para lo cual se instala bolardos como elemento que marca el ingreso. (Ver Anexo IV. Lam: 5)

Se considera los mismos lineamientos y criterios en el espacio recuperado tratando de unificar todo el tramo propuesto.

Según Nuefert (1995) clasifica, al tren en “Tranvia y Ferrocarril Metropolitano. El Tranvia circula exclusivamente a la vista y participa del trafico urbano; el ferrocarril metropolitano circula por tuneles realizados exclusivamente para ellos”. Por lo tanto sabiendo la frecuencia del paso del tren por este sector (sabados y domingos) y observando que el paso del tren a desnivel genera una division para el paso y la dinamica del sector. Se plantea elevar la linea ferrea a nivel de aceras generando una consolidación y una continuidad al cruce de peatones. (Ver Anexo IV. Lam: 1)

## 5.2. Integración del entorno inmediato



Ilustración 21. Integración del espacio público con el entorno.  
Fuente: Asitimbay (2018)

La propuesta para la integración del entorno inmediato al espacio público se propone mediante cruce de iluminación, es decir que desde las fachadas de las edificaciones se ilumina el espacio Público y desde el espacio público se ilumina las fachadas. Así se elimina la contaminación visual (telarañas de cables) y generamos una red eléctrica subterránea.

## 5.3. Implantación general

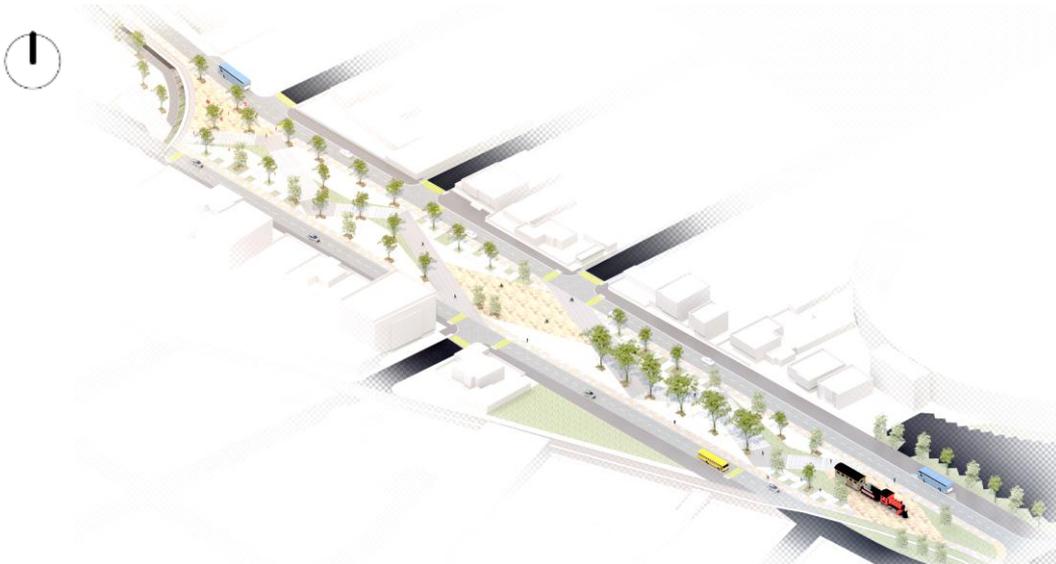


Ilustración 22. Implantación general.  
Fuente: Asitimbay (2018)

Considerando la dinámica del sector se plantea el proyecto con un espacio integrador y de estadía temporal convirtiéndose en un espacio de espera para los diferentes equipamientos y servicios del sector.

Según la Normas de Arquitectura y Urbanismo del Distrito Metropolitano de Quito. “los espacios de abastecimiento de combustible tienen un radio de influencia de 200m. Por lo tanto se identificó cuatro estaciones de servicio. Se plantea la eliminación de dos espacios de abastecimiento de combustible ya que genera un peligro dentro del espacio público.

Se crea una plaza central multiuso. Generando nuevas actividades y dinámica en el proyecto.

#### 5.4. Propuesta de Mobiliario urbano

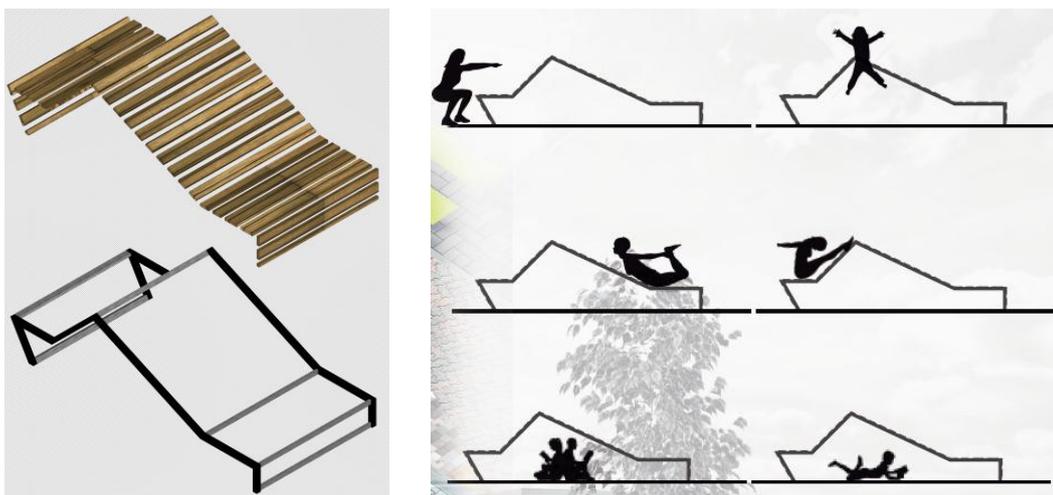


Ilustración 23. Mobiliario propuesto.  
Fuente: Asitimbay (2018)

La idea nace de crear un mueble propio que tenga la posibilidad de crecer tanto en posición vertical como en horizontal.

Esta posición del mueble permite realizar una serie de actividades, por lo que se pretende que el usuario interactúe con el diseño dando como resultado la multifuncionalidad del mobiliario insertado en un espacio cualquiera. (Descanso, Lectura, Recreación, Juegos, Interacción.)

Las actividades pueden variar, desde una zona de descanso hasta el ocio y la recreación.

## **6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

El desarrollo de la propuesta urbana responde a su entorno y forma parte del mismo, mediante las estrategias tomadas en cuanto a función, distribución de espacios y relaciones espaciales. Por el cual se realiza una reinterpretación de todo el lugar a fin de convertir el vacío como un espacio definido por un estudio urbano.

El levantamiento de los datos del estado actual del espacio determinó las condiciones en que se encontraba, también se observó las principales causas de abandono y la poca recurrencia, dando paso a concebir una solución acorde a sus características esenciales sin afectar su tipología.

Para lograr entender la dinámica del lugar es necesario realizar visitas de campo en distintos horarios del día. Para generar una estudio urbano de esta magnitud.

Se recomienda al GAD Riobamba, realizar planes parciales, en estudio y alineación de alturas de viviendas.

Finalmente, con el presente estudio urbano, se propone la reactivación del espacio público, mediante una interacción entre la Avenida Unidad Nacional, el Espacio Público y su Contexto. Creando un espacio conector formando parte del entorno inmediato y la estructura urbana de la ciudad.

### **Sugerencias**

Al GAD Riobamba, declarar utilidad pública o proponer a los propietarios de los espacios de servicio de abastimiente de combustible, el cambio a residencia lo cual generaría más usuarios para la propuesta.

## 7. BIBLIOGRAFÍA

- Albornoz, B. (2010). *Boris Albornoz Arquitectura*. Obtenido de Boris Albornoz Arquitectura: <http://www.borisalbornoz.com/proyectos/bulevar-naciones-unidas/>
- Benavides Solis, J. (2009). *Diccionario Urbano Conceptual y Transdisciplinar*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Borja, J. (2010). *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza.
- Carpio Flores, J. (20 de Abril de 2013). Arquitecto. *Espacios Públicos con Público / Componentes de Diseño Efímeros Para la Reactivación Social del Espacio Público*. Cuenca, Azuay, Ecuador.
- Gamboa Samper, A. (2003). El sentido urbano del espacio publico. *Bitacora*, 13-18.
- Hadid, Z. (4 de marzo de 2004). *Plataforma Arquitectura*. Obtenido de Plataforma Arquitectura: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/889801/zaha-hadid-architects-revela-propuesta-para-peatonalizar-londres>
- Krier, R. (1981). *El Espacio Urbano*. Barcelona: Gustavo Gili, S.A.
- Lynch, K. (1976). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Maya, E. (2014). *Métodos y técnicas de Investigación*. México, Distrito Federal.
- Nuefert, E. (1995). *Arte de proyectar en arquitectura*. Barcelona: Gustavo Gili, S.A.
- Panerai, P. (4 de Noviembre de 2016). *es.slideshare.net*. Obtenido de es.slideshare.net: <https://es.slideshare.net/gatoguerrero1/cap4-panerai-philippe-elementos-de-analisis-urbano>
- Remesar, A., & Ricart, N. (2013). *Reflexion sobre el espacio publico*. Barcelona: Cr. Polis - Grc arte, ciudad, sociedad.
- Rojas, A. (4 de Noviembre de 2009). *La ciudad viva*. Obtenido de La ciudad viva: <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=2973>
- Ruiz, A. J. (8 de Febrero de 2018). Antecedente de la Av. Unidad Nacional. (C. E. Velata, Entrevistador)
- Siena, D. (18 de Septiembre de 2014). *blogs.iteso.mx*. Obtenido de blogs.iteso.mx: <http://blogs.iteso.mx/arquitectura/2014/09/23/espacios-publicos-o-espacios-pseudo-publicos/>
- Tomás Franco, J. (28 de Mayo de 2015). *Plataforma Arquitectura*. Obtenido de Plataforma Arquitectura: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/767328/proyecto-urbano-en-colombia-revitalizacion-albarrada-de-mompox>

## 8. ANEXOS

### Anexo I

#### Levantamiento de información usuario

Para la aplicación de la encuesta se realizó en un área de 300 m de un radio de influencia. En la tabulación de los datos se llegó a los siguientes resultados:

#### Usuario

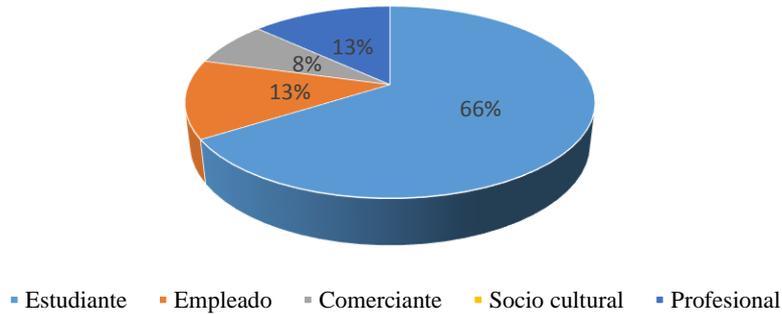


Gráfico 1. Usuarios del espacio público.  
Fuente: Asitimbay (2018)

Según los resultados de la muestra el 66% de las personas encuestadas son estudiantes, pertenecientes a distintos establecimiento educativos de la ciudad, siendo este el usuario potencial del proyecto y el 13% corresponde a empleados, profesionales y un 8% comerciantes de la localidad que representan a la Población Económicamente de la urbe.

#### Edad

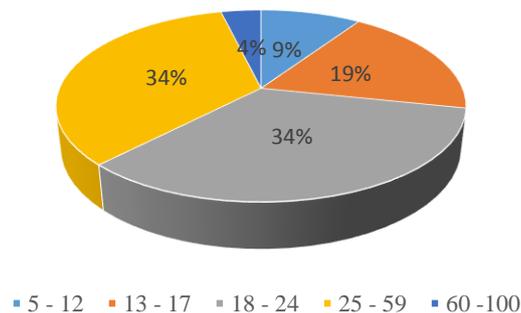


Gráfico 2. Edad de usuarios.  
Fuente: Asitimbay (2018)

Como se puede destacar anteriormente el usuario potencial son estudiantes que oscilan sus edades entre los 12 y 30 años (ver gráfico 2. de usuarios según edad).

Cabe destacar que no existe mobiliario urbano para la atención a adultos, adultos mayores, por lo cual, no se les hace atractivo el espacio público.

### Frecuencia de uso

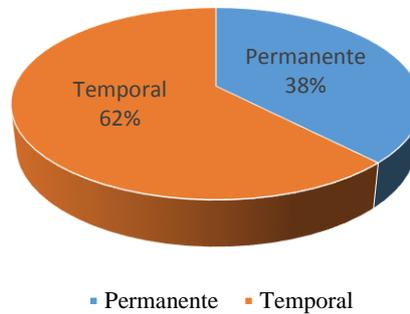


Gráfico 3. Frecuencia de uso.  
Fuente: Asitimbay (2018)

Como se puede observar el 62% de la población utiliza el espacio público como un tramo de transición, mas no, como un área de estadía o recreación.

### Intervención

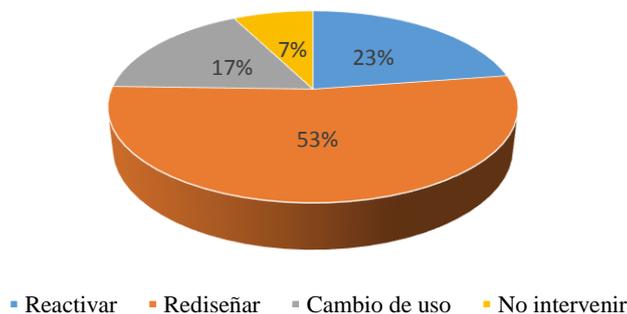


Gráfico 4. Acciones a ejecutar en el espacio público.  
Fuente; Asitimbay (2018)

La información proporcionada por la encuesta nos sugiere la acción a ejecutar, ya que la población definió que se rediseñe el espacio público, generando una reactivación de sitio.

Según la encuesta el 53 % de la población propone que se mantenga los hitos y se plantee una rediseño y el 23% desean una reactivación del espacio, mientras que un 17% sugieren que se cambie el uso a este parque, y el 7% de las personas no sugieren la intervención ya que sustenta que el eje urbano mantiene una historia.

## Anexo II

### Levantamiento de información del entorno inmediato.

#### Uso de suelo

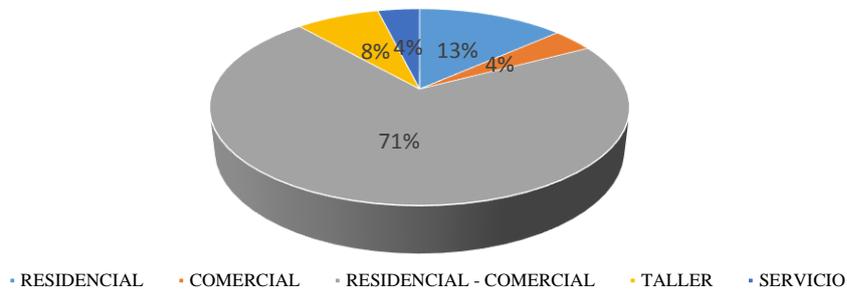


Grafico 5. Uso de suelo.  
Fuente: Asitimbay (2018)

En todo el entorno inmediato al eje urbano se contabiliza 52 edificaciones que se encuentran directamente vinculados a este espacio. De acuerdo al gráfico se puede determinar que un 71% son de uso residencial-comercio, en cuanto al uso netamente residencial en un 13%, en cuanto se refiere a talleres un 8%, que especialmente al mantenimiento de vehículos, además existe 2 abastecimientos de combustible y un 4% son edificaciones residencial. Sobre el perfil urbano se pudo observar que no existe una regulación, manteniendo una gran variación en las alturas de las edificaciones.

#### Altura de edificaciones.

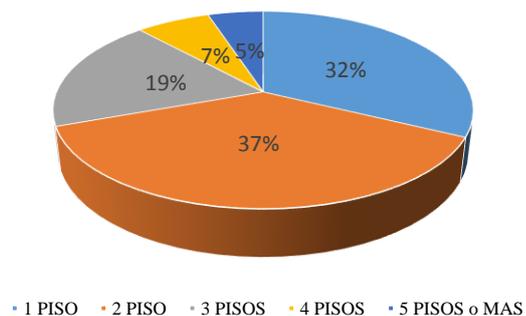


Grafico 6. Perfil urbano.  
Fuente: Asitimbay (2018)

De acuerdo al gráfico existe edificaciones de 1 a 6 pisos de altura, de los cuales un 37% son de dos pisos, en cuanto a las construcciones de una piso en un 32% de las cuales son de uso residencial y en algunos casos sirve como talleres, seguido de un 19% de 3 pisos. Finalmente un 5% de las edificaciones de 5 a más piso. En todo el entorno se aprecia un perfil urbano irregular ya que sus alturas varían proporcionando una discontinua.

## Anexo III

### Estudio del lugar

#### Ubicación



Ecuador



Chimborazo



Riobamba

Ilustración 24. Ubicación del proyecto.  
Fuente: Asitimbay 2018

El proyecto urbano se encuentra ubicado en la provincia de Chimborazo, cantón Riobamba, parroquia urbana Lizarzaburu, en la zona noroeste de la urbe. Delimitando a este eje conector como La Avenida Unidad Nacional; entre las Avenidas Carlos Zambrano y la Prensa. A 1.5km del centro histórico de la ciudad.

## Levantamiento del área

El espacio a intervenir tiene una área de 23 956.20 m<sup>2</sup>

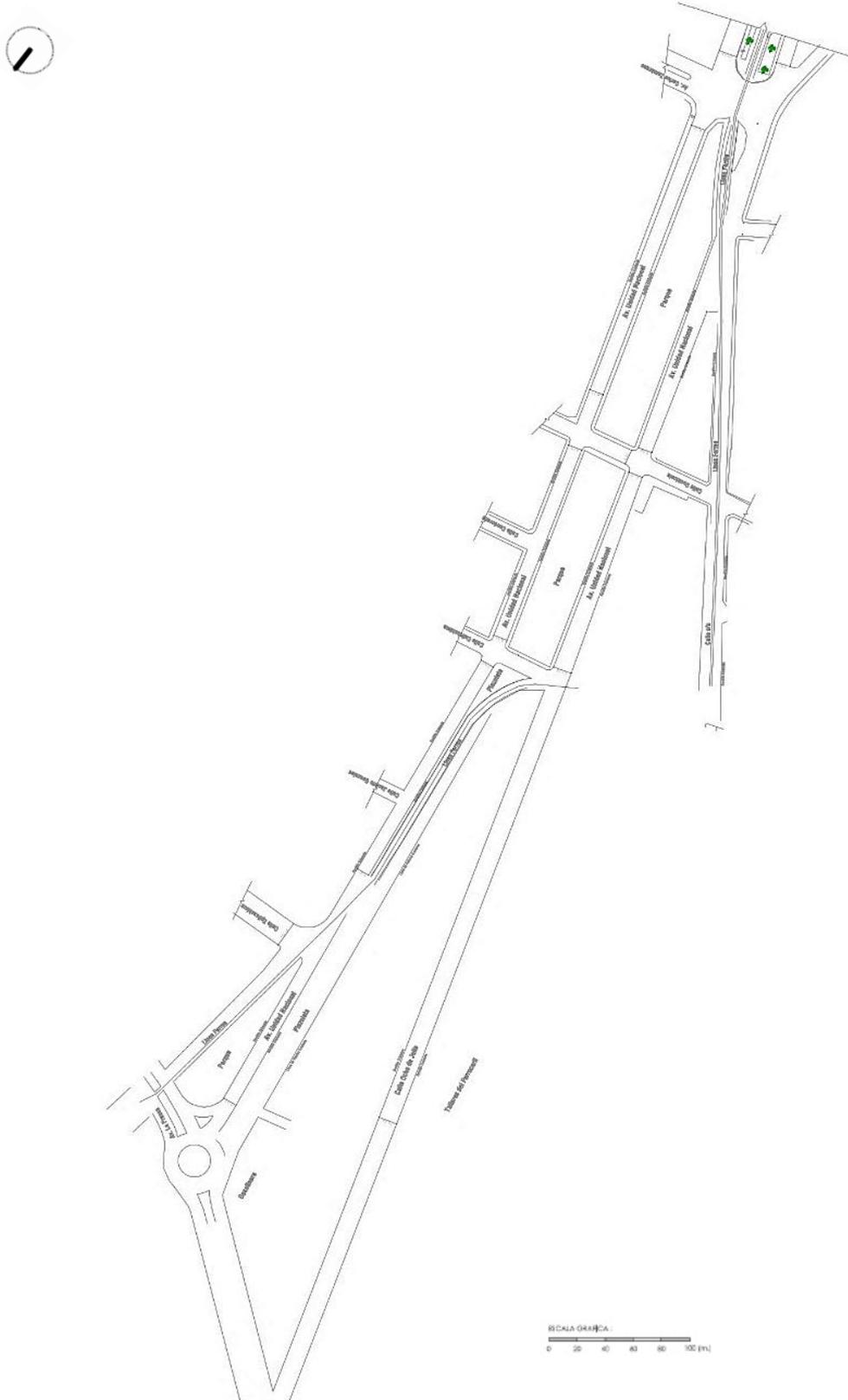


Ilustración 25. Levantamiento topográfico de área a intervenir.  
Fuente: GAD Riobamba

## Levantamiento fotográfico



Ilustración 26. Parque del Tren.  
Fuente: Asitimbay (2018)



Ilustración 27. Interior del parque del tren.  
Fuente: Asitimbay (2018)



Ilustración 28. Parque del Puruhá.  
Fuente: Asitimbay (2018)



Ilustración 29. Interior del parque Puruhá.  
Fuente: Asitimbay (2018)

## Hitos dentro del espacio



Ilustración 30. Hito de tren.  
Fuente: Asitimbay (2018)



Ilustración 31. Hito del Puruhá.  
Fuente: Asitimbay (2018)

## Problemas encontrados



Ilustración 32. Áreas de circulación no definidas.  
Fuente: Asitimbay (2018)



Ilustración 33. Personas pernoctando hito del tren.  
Fuente: Asitimbay (2018)



Ilustración 34. Animales vagabundos.  
Fuente: Asitimbay (2018).



Ilustración 35. Cruce de peatones inseguro.  
Fuente: Asitimbay (2018).



Ilustración 36. Contaminación visual.  
Fuente: Asitimbay (2018)



Ilustración 37. Parqueadero a un costado del eje urbano.  
Fuente: Asitimbay (2018)

## Delimitación del área de estudio

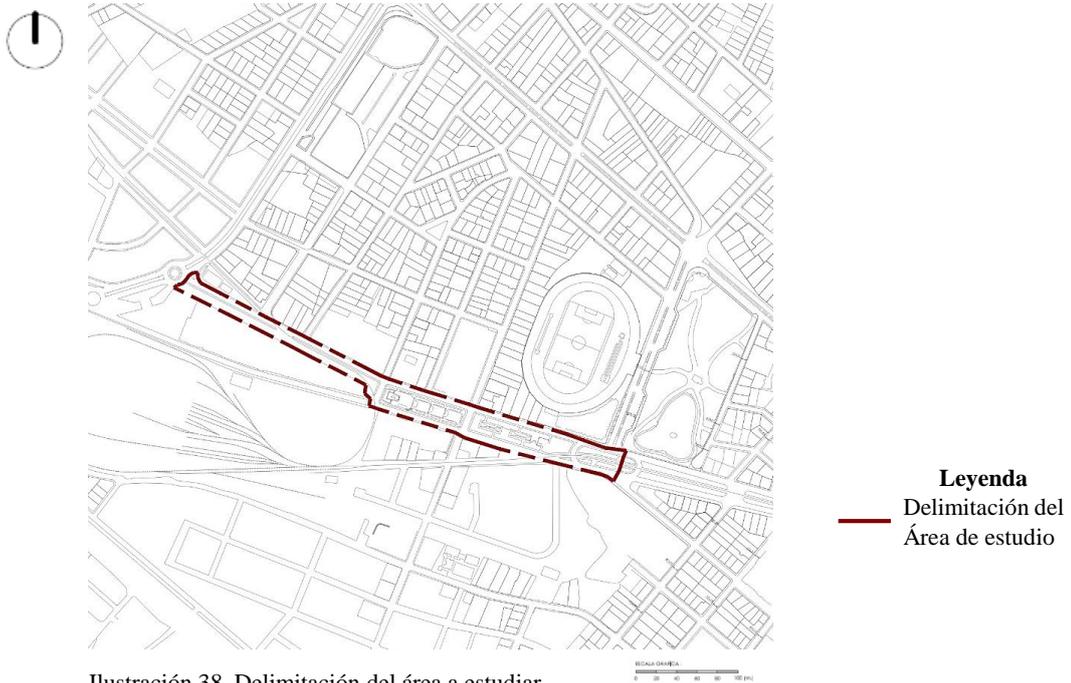


Ilustración 38. Delimitación del área a estudiar.  
Fuente: Asitimbay (2018)

El área de estudio comprende una superficie de 23956.20 m<sup>2</sup>.

El espacio público en donde se observa el problema urbano es en la Av. Unidad Nacional. La presencia de un espacio público aislado sin una muestra clara de apropiación, conduce a tomar en cuenta este sitio como una zona a intervenir.

## Condicionantes del sitio

**Trayectoria solar:** La incidencia solar es en toda la implantación es favorable ya que se orienta de Este a Oeste

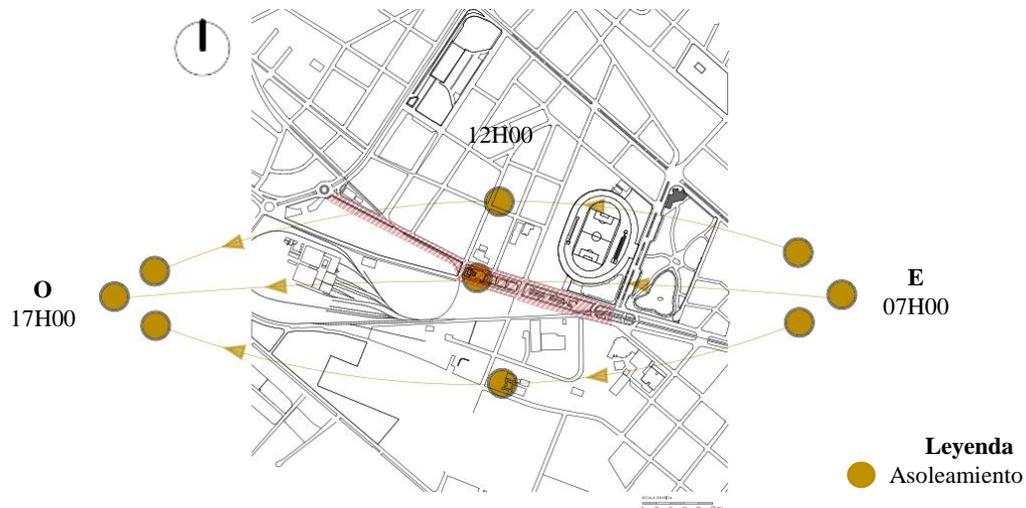


Ilustración 39. Trayectoria solar.  
Fuente: Asitimbay (2018)

**Vientos:** La dirección del viento es del Sureste a Noroeste, velocidad de hasta 25km/h al año.

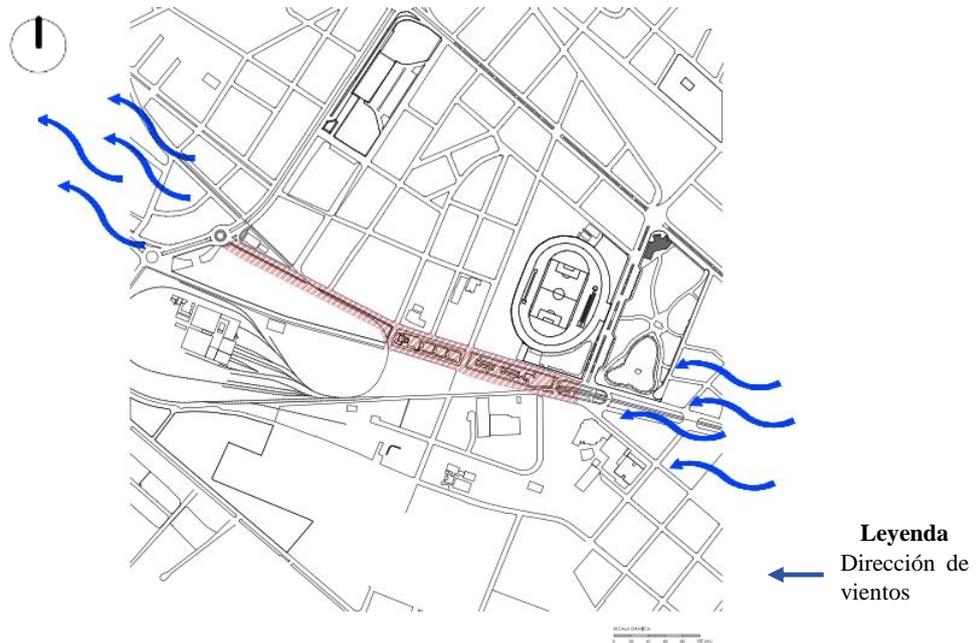


Ilustración 40. Vientos.  
Fuente: Asitimbay (2018)

**Accesibilidad:** Se puede acceder al lugar por las siguientes calles: Duchicela (sur) y Condorazo (norte). Por el otro sentido se puede acceder por la calle Guayaquil (este) y 8 de Julio (oeste).

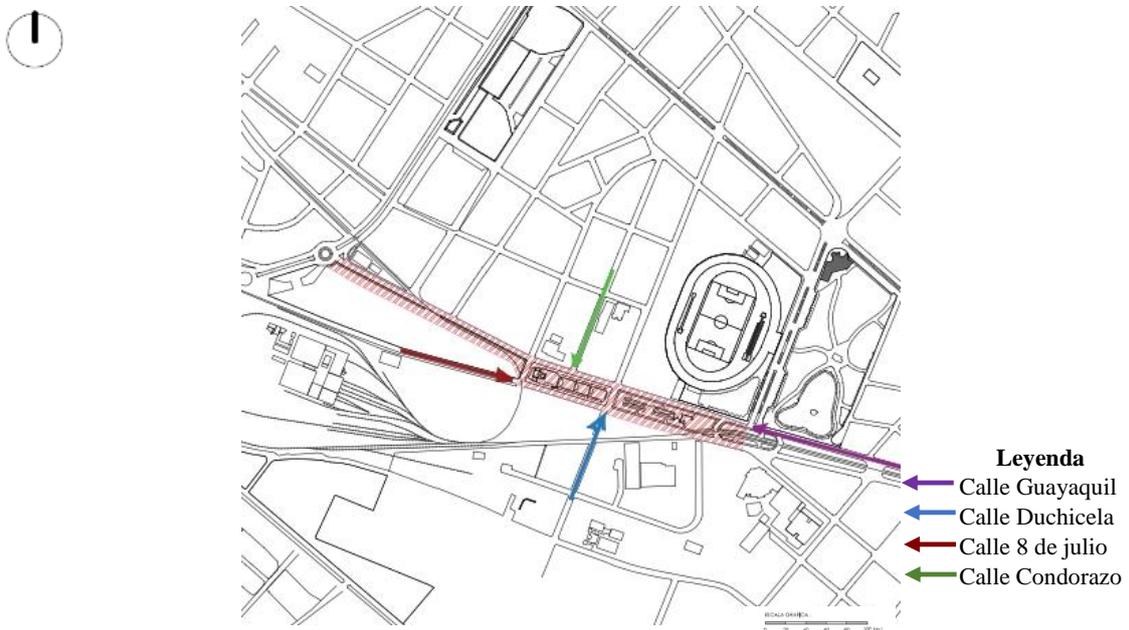


Ilustración 41. Accesibilidad al predio.  
Fuente: Asitimbay (2018)

## Análisis urbano

### Barrios

Se delimita los barrios colindantes al área de estudio con el fin de comprender cuáles son los que conforman en este sector. Para esto, la zona a estudiar abarca:

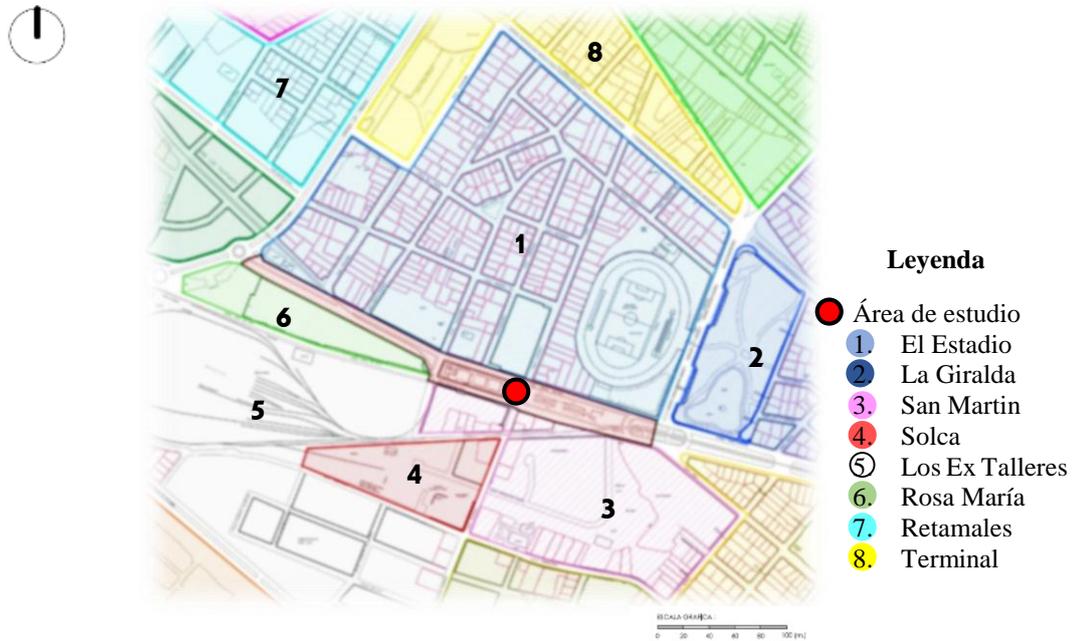


Ilustración 42. Ubicación de los Barrios colindantes.  
Fuente: Asitimbay (2018)

### Estructura urbana

La trama urbana se ha formado siguiendo las calles que fueron trazadas de acuerdo al crecimiento de la ciudad. Convirtiendo a la Av. Unidad Nacional en un vía de tipo colector.

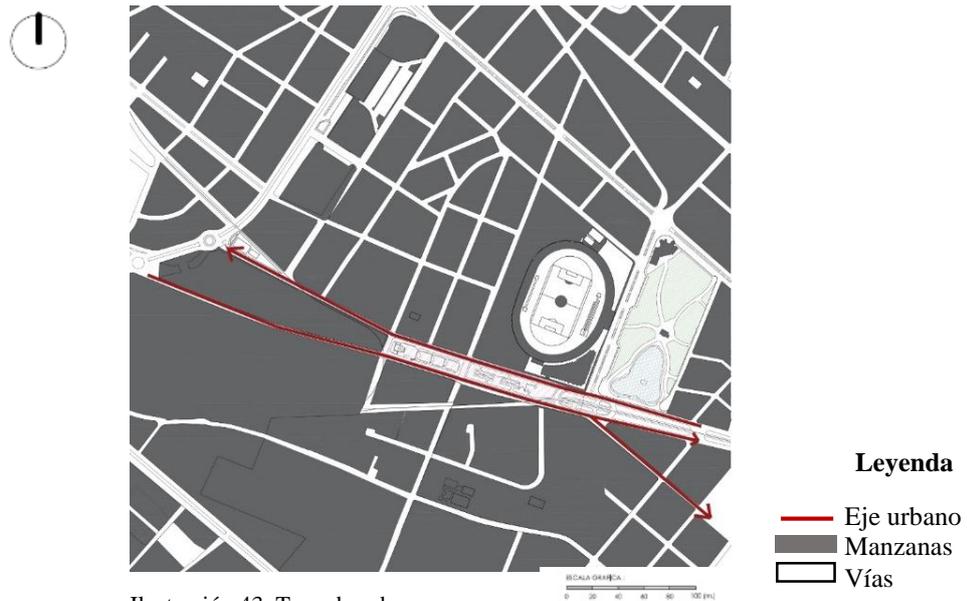


Ilustración 43. Trazado urbano.  
Fuente: Asitimbay (2018)

## Equipamientos

Se identificó 10 equipamientos entre públicos y privados. Estos se distribuyen por toda el área de estudio de los cuales 5 tiene el acceso directo desde la Av. Unidad Nacional y los 5 restantes de alguna forma se encuentra vinculados con este eje conector.

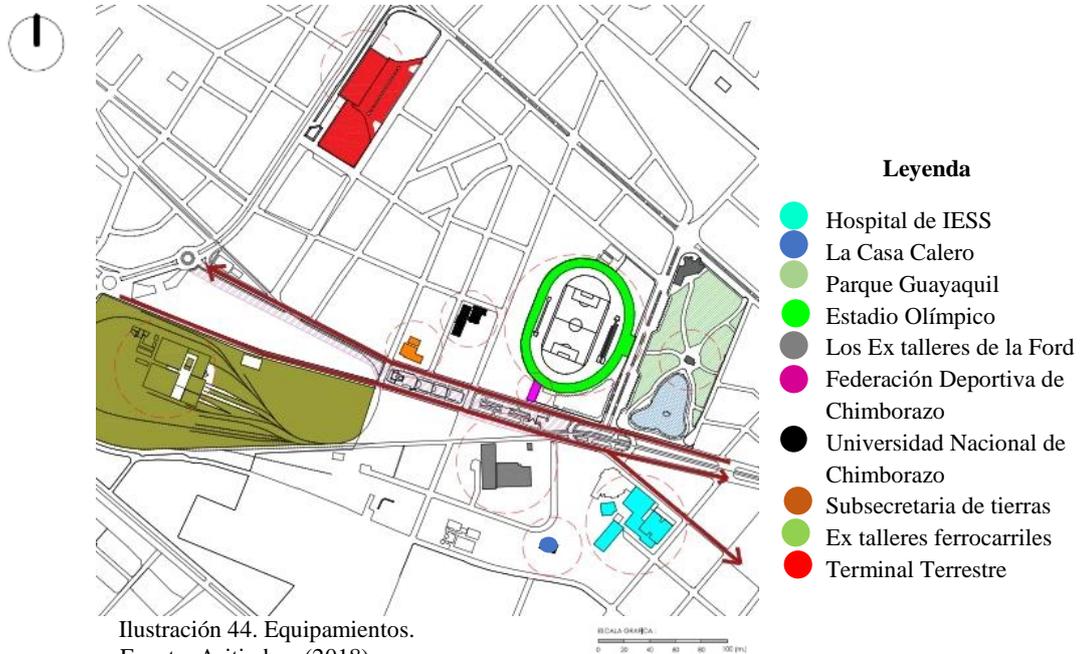


Ilustración 44. Equipamientos.  
Fuente: Asitimbay (2018)

## Uso de suelo

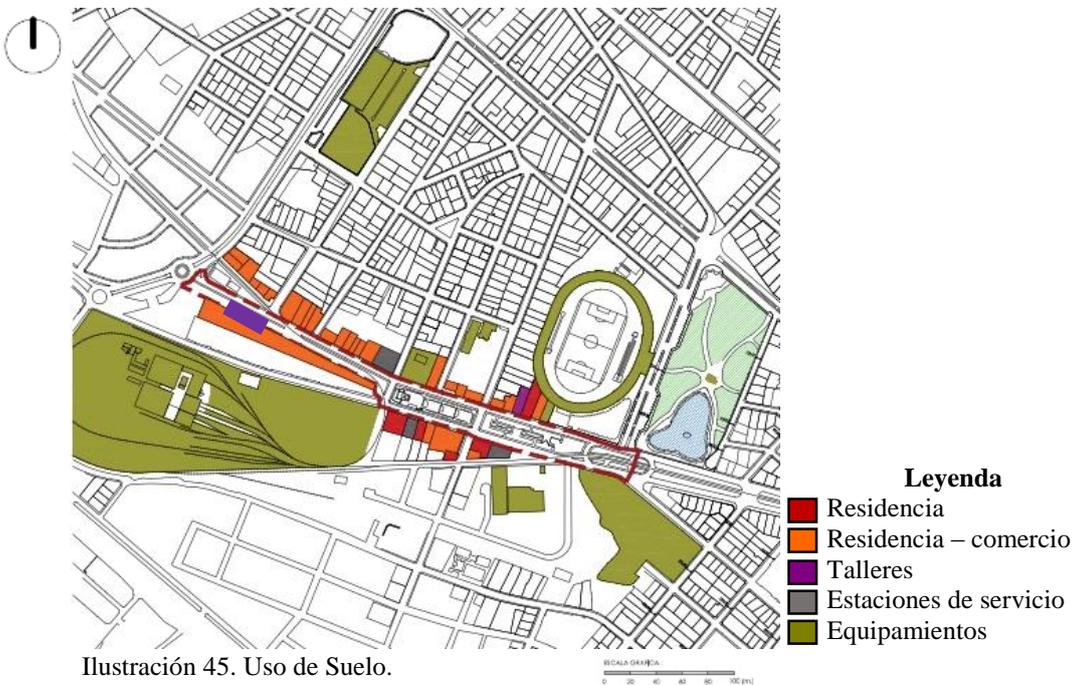
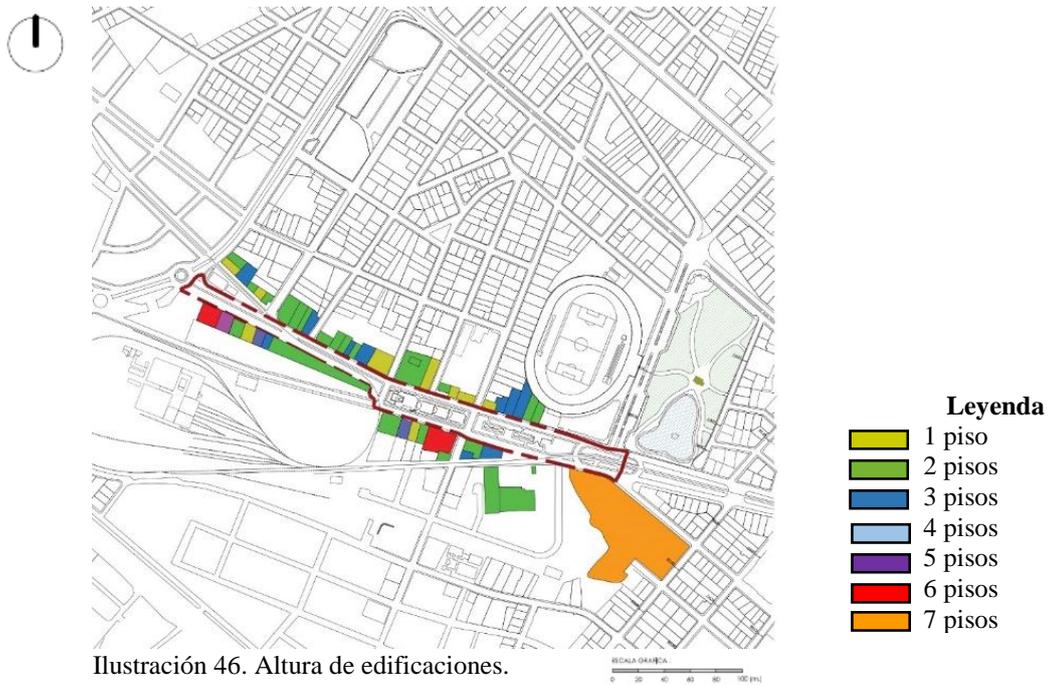


Ilustración 45. Uso de Suelo.  
Fuente: Asitimbay 2018

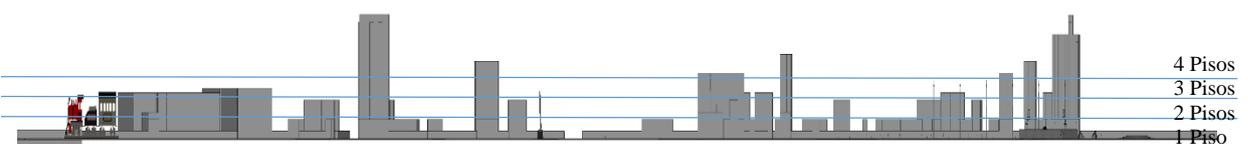
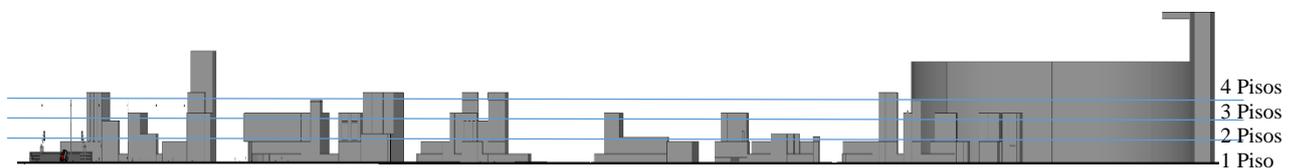
El uso de suelo que rigen dentro del área de estudio constituye un tema de gran importancia, pues permite conocer la distribución de las diferentes actividades humanas desarrolladas en el sector. Donde se puede determinar que el uso de suelo en este sector es Residencial– Comercial y con gran número de equipamientos siendo estos de: salud, educación, recreación gestión y transporte.

### Altura de Edificaciones

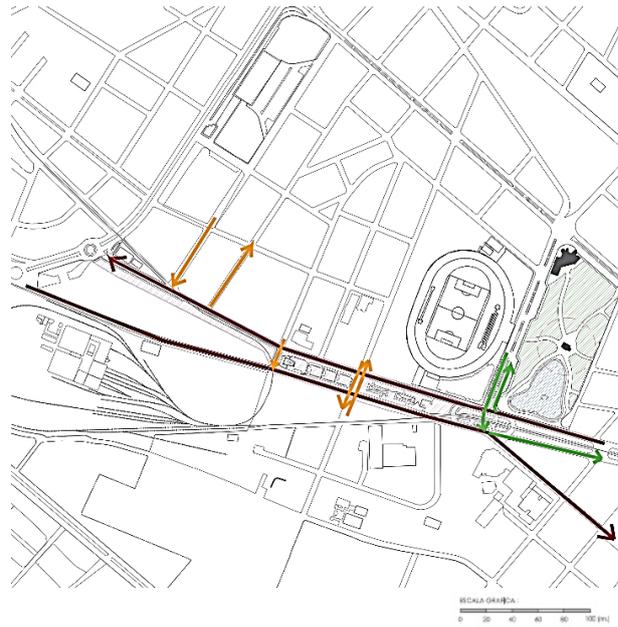


En el entorno inmediato se pudo contabilizar 52 edificaciones, estableciendo su altura en pisos, obteniendo resultados que las edificaciones de dos pisos son las que más se encuentran a nivel del observador las mismas que llegan a un total de 28 unidades.

### Perfil urbano



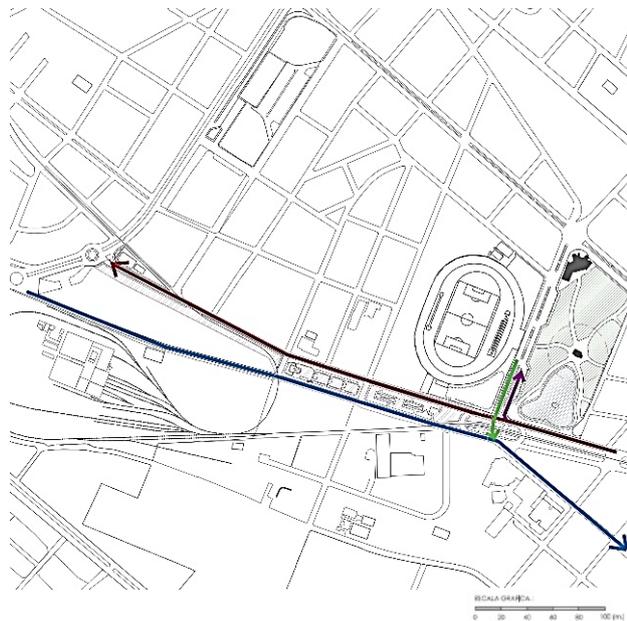
## Movilidad



- Leyenda**  
**Flujo vehicular**
- Masivo
  - Moderado
  - Distribución del tráfico

Ilustración 49. Movilidad de sitio.  
Fuente: Asitimbay (2018)

## Transporte publico



- Leyenda**  
**Recorrido de buses urbanos**
- Línea 4, 5, 6 (control sur)
  - Línea 1, 2, 3 (control norte) y 7 inmaculada
  - Línea 13, 14

Ilustración 50. Recorrido de los buses urbano.  
Fuente: Asitimbay (2018)

Por la avenida Unidad Nacional, 10 líneas de buses urbanos tienen su circuito.

## Infraestructura

Al ser un sector total mente consolidado cuenta con todo los servicios básicos.



Ilustración 51. Agua potable.  
Fuente: GAD Riobamba



Ilustración 52. Energía eléctrica.  
Fuente: GAD Riobamba

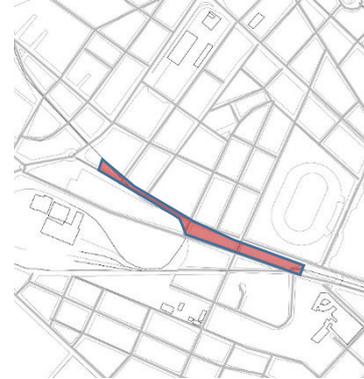


Ilustración 53. Red de alcantarillado.  
Fuente: GAD Riobamba

## Cortes de vías estado actual

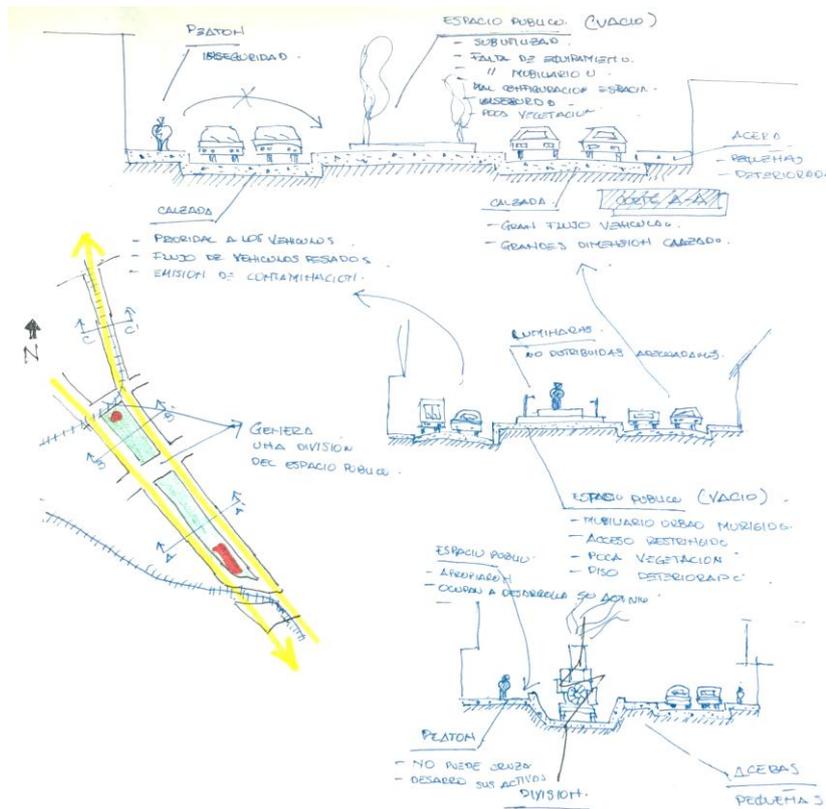


Ilustración 54. Levantamiento de información (visita de campo).  
Fuente: Asitimbay (2018)

**Anexo IV**

**Láminas de Propuesta Urbana**