UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE INGENIERÍA

CARRERA DE ARQUITECTURA

"EJES ESTRUCTURANTES. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN EL SECTOR NORTE DE RIOBAMBA"

TRABAJO DE TITULACIÓN PARA OPTAR

AL TÍTULO DE ARQUITECTO

Autores:

Dávila Arteaga Winston Eduardo

Paucar Cucuri Paul Ronaldo

Tutor:

Mgs. Arq Marcelo Alejandro Becerra Martínez

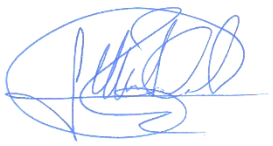
Riobamba, Ecuador. ***2023***

DERECHO DE AUTORÍA

Nosotros, Paul Ronaldo Paucar Cucuri con C.I. N° 060455018-6 y Winston Eduardo Dávila Arteaga con C.I. N° 131145662-6, autores del trabajo de investigación titulado: **"EJES ESTRUCTURANTES. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN EL SECTOR NORTE DE RIOBAMBA"**, dirigido por el Mgs. Arq. Marcelo Alejandro Becerra Martínez, en calidad de director del proyecto de investigación certifico que la producción, ideas, opiniones, criterios, contenidos y conclusiones expuestas son de mi exclusiva responsabilidad.

Asimismo, cedo a la Universidad Nacional de Chimborazo, en forma no exclusiva, los derechos para su uso, comunicación pública, distribución, divulgación y/o reproducción total o parcial, por medio físico o digital; en esta cesión se entiende que el cesionario no podrá obtener beneficios económicos. La posible reclamación de terceros respecto de los derechos de autor(a) de la obra referida, será de mi entera responsabilidad; librando a la Universidad Nacional de Chimborazo de posibles obligaciones.
En Riobamba, 9 de noviembre del 2023.

Paul Ronaldo Paucar Cucuri
C.I: 0604550186



Winston Eduardo Dávila Arteaga
C.I:1311456626

DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR

Quien suscribe, Mgs. Arq. Marcelo Alejandro Becerra Martínez, catedrático adscrito a la Facultad de Ingeniería, por medio del presente documento certifico haber asesorado y revisado el desarrollo del trabajo de investigación **"EJES ESTRUCTURANTES. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN EL SECTOR NORTE DE RIOBAMBA"**, bajo la autoría Paul Ronaldo Paucar Cucuri y Winston Eduardo Dávila Arteaga; por lo que se autoriza ejecutar los trámites legales para su sustentación.

Es todo cuanto informar en honor a la verdad; en Riobamba, a los 9 días del mes de noviembre de 2023.

Mgs. Arq. Marcelo Alejandro Becerra Martínez
TUTOR DE TESIS

CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL

Quienes suscribimos, catedráticos designados Miembros del Tribunal de Grado para la evaluación del trabajo de investigación **"EJES ESTRUCTURANTES. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN EL SECTOR NORTE DE RIOBAMBA"**, presentado por Paul Ronaldo Paucar Cucuri con C.I. N° 060455018-6 y Winston Eduardo Dávila Arteaga con C.I. N° 131145662-6, bajo la tutoría del Mgs. Arq. Marcelo 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 sus autores; no teniendo más nada que observar.

De conformidad a la normativa aplicable firmamos, en Riobamba a los 9 días del mes de noviembre de 2023.

Mgs. Ruiz Ortiz Fredy Marcelo
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE GRADO .....

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

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

DICTAMEN FAVORABLE DEL TUTOR Y MIEMBROS DEL TRIBUNAL

Quienes suscribimos, catedráticos designados Tutor y Miembros del Tribunal de Grado para la evaluación del trabajo de investigación **"EJES ESTRUCTURANTES. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN EL SECTOR NORTE DE RIOBAMBA"** presentado por **Paul Ronaldo Paucar Cucuri** con C.I. N° **060455018-6** y **Winston Eduardo Dávila Arteaga** con C.I. N° **131145662-6**, certificamos que recomendamos la APROBACIÓN de este con fines de titulación. Previamente se ha asesorado durante el desarrollo, revisado y evaluado el trabajo de investigación escrito y escuchada la sustentación por parte de su autor; no teniendo más nada que observar.

De conformidad a la normativa aplicable firmamos, en Riobamba a los 9 días del mes de noviembre de 2023.

Mgs. Ruiz Ortiz Fredy Marcelo
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE GRADO

Mgs. Espinoza Touma Farid Alexander
MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO

Mgs. Gavidia Mejía José Remigio
MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO

Mgs. Becerra Martínez Marcelo Alejandro
TUTOR

CERTIFICACIÓN

Que, **Paucar Cucuri Paul Ronaldo** con CC: 060455018-6, estudiante de la Carrera **Arquitectura**, Facultad de **Ingeniería**; ha trabajado bajo mi tutoría el trabajo de investigación titulado" **EJES ESTRUCTURANTES. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN EL SECTOR NORTE DE RIOBAMBA**", cumple con el 2 %, de acuerdo al reporte del sistema Anti plagio **URKUND**, porcentaje aceptado de acuerdo a la reglamentación institucional, por consiguiente autorizo continuar con el proceso.

Riobamba, 30 de Octubre de 2023

Mgs. Marcelo Alejandro Becerra Martínez
TUTOR(A)

CERTIFICACIÓN

Que, **Dávila Arteaga Winston Eduardo** con CC: 131145662-6, estudiante de la Carrera **Arquitectura**, Facultad de **Ingeniería**; ha trabajado bajo mi tutoría el trabajo de investigación titulado" **EJES ESTRUCTURANTES. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA EN EL SECTOR NORTE DE RIOBAMBA**", cumple con el 2 %, de acuerdo al reporte del sistema Anti plagio **URKUND**, porcentaje aceptado de acuerdo a la reglamentación institucional, por consiguiente autorizo continuar con el proceso.

Riobamba, 30 de Octubre de 2023

Mgs. Marcelo Alejandro Becerra Martínez

TUTOR(A)

Dedicatoria

A mis padres por su amor y su apoyo incondicional, que han estado conmigo siempre desde que comencé este arduo camino de la Arquitectura, a mi hermana que, con sus sabios consejos, sin su constante aliento este logro no habría sido posible.

Winston Eduardo Dávila Arteaga

Le dedico el resultado de este trabajo de investigación a toda mi familia. Ante todo, a mis padres que me apoyaron y contuvieron los momentos malos. Gracias por enseñarme a afrontar, los problemas sin perder nunca la cabeza en el intento.

Me han enseñado ser la persona que soy, mis valores, mi empeño y perseverancia sin pedir nada a cambio.

Paul Ronaldo Paucar Cucuri

Agradecimiento

Agradezco a Dios por permitirme ser parte de una gran institución llena de grandes docentes, los cuales me han moldeado para convertirme en algo mejor, quiero expresar mi más sincero agradecimiento a los profesores que inculcaron en mí, la pasión por la carrera, sentir cada trabajo como un reto más, a ser autocríticos y nunca conformarnos, no sólo me enseñaron a crecer como futuro profesional, sino también como un ser humano útil y moral en una sociedad en crecimiento. Mi más profundo agradecimiento a mis padres y mi hermana, con el apoyo incondicional que esta carrera demanda, a mis amigos que formaron parte de este gran proceso y que de una u otra forma me enseñaron a crecer y ser un ente que aporte en un grupo. Por último y no menos importante, a mi tutor que en el tiempo que ha transcurrido el desarrollo de la tesis ha compartido amplio conocimiento y además nos ha permitido apreciar la arquitectura y lo urbano desde un punto diferente.

Winston Eduardo Dávila Arteaga

Quiero expresar mi gratitud a mis padres, abuelos, amigos, por siempre apoyarme en los momentos difíciles y creer en mi en esta larga vida universitaria.

A mis hermanos Abraham y Bryan por siempre estar brindándome su apoyo incondicional y ayuda; a mi amigo Winston por compartir su conocimiento y ayuda en este proceso.

Y a nuestro tutor Arq. Alejandro Becerra por habernos guiado durante este trabajo por brindarnos su conocimiento y colaboración para culminar de la mejor manera nuestro trabajo de investigación.

Paul Ronaldo Paucar Cucuri

Índice general

Derecho de autoría .....
Dictamen favorable del profesor tutor .....
Certificado de los miembros del tribunal .....
Dictamen favorable del tutor y miembros del tribunal .....
Certificado antiplagio .....
Dedicatoria .....
Agradecimiento .....
Índice de gráficos .....
Resumen .....
Abstract .....
1. Capítulo I 19
1.1 Introducción 19
1.2 Planteamiento del Problema 19
1.3 Justificación del Problema 21
1.4 Delimitación de Zona de Estudio 22
1.5 Objetivos 23
1.5.1 General 23
1.5.2 Específicos 23
1.6 Alcances Urbana 23
2. Capítulo II: Metodología 25
2.1 Metodología 25
3. Capítulo III: Marco Teórico 28
3.1 Una Ciudad 28
3.2 La calle 31
3.3 Transecto Urbano 33
3.4 Eje Urbano 34
3.5 Espacio Publico 36
3.6 Paisaje Urbano 37
3.7 Ciudad Abierta 38
3.8 Ciudad Compacta 40
4. Capítulo III: Análisis de Referentes 42
4.1 Paisaje Cultural de Lorca 42

4.2 Conclusiones Referentes 49
5. Capítulo V: Diagnostico 51
5.1 Zona Macro 51
5.1.1 Distribución Urbana 51
5.1.2 Traza Urbana 52
5.1.3 Ejes Urbanos 53
5.1.4 Movilidad 54
5.1.5 Equipamientos 55
5.1.6 Verde Urbano 56
5.1.7 FODA 57
5.2 Zona Meso 59
5.2.1 Análisis del Sitio 59
5.3 Zona Micro 68
5.3.1 Conclusiones Ocupación de Suelo 73
6. Capítulo VI: Propuesta 76
6.1 Master Plan 76
6.2 Ejes Estructurantes 82
7. Capítulo V: Conclusiones y Recomendaciones 106
7.1 Conclusiones 106
7.2 Recomendaciones 107
8. Bibliografía 108

Índice de Figuras

Figura 1: Metodología Capítulo II 25
Figura 2: Autores 28
Figura 3 Una ciudad 29
Figura 4 La Calle 32
Figura 5 Transecto Urbano 33
Figura 6 Eje Urbano 35
Figura 7 Espacio Publico 37
Figura 8 Crecimiento Urbano 40
Figura 9 Paisaje Cultural de Lorca 42
Figura 10 Plan de Ordenación Urbana 44
Figura 11 Propuesta 45
Figura 12 Propuesta Vías 46
Figura 13 Superilla St Antoni 46
Figura 14 Supermanzana 47
Figura 15 Mobiliario 48
Figura 16 Supermanzana St. Antoni 48
Figura 17 Vegetación St. Antoni 49
Figura 18 Estrategia St. Antoni 50
Figura 19 Estrategia Paisaje Urbano de Lorca 50
Figura 20 Densidad Poblacional 51
Figura 21 Distribución Urbana 52
Figura 22 Traza Urbana 53
Figura 23 Ejes Urbanos 54
Figura 24 Movilidad 55
Figura 25 Equipamientos 56
Figura 26 Verde Urbano 57
Figura 27 Capas Zona Macro 59
Figura 28 Ciudad de Riobamba 60
Figura 29 Avenida Lizarzaburu 60
Figura 30 Vientos 61
Figura 31 Precipitaciones 62
Figura 32 Visuales 62

Figura 33 Avenida 63
Figura 34 Estructura Urbana 64
Figura 35 Fenomenología 65
Figura 36 Elementos 65
Figura 37 Eventos 66
Figura 38 Flujos 66
Figura 39 Lugares 67
Figura 40 Vacíos 67
Figura 41 Zona Meso 68
Figura 42 Retiros 69
Figura 43 Cortes Urbanos 69
Figura 44 Ocupación de Suelo 01 70
Figura 45 Ocupación de Suelo 02 70
Figura 46 Ocupación de Suelo 03 71
Figura 47 Ocupación de Suelo 04 71
Figura 48 Ocupación de Suelo 05 72
Figura 49 Ocupación de Suelo 06 72
Figura 50 Hacemos Ciudad 73
Figura 51 Equipamientos y Rutas 74
Figura 52 Equipamientos y Elementos 74
Figura 53 Vacíos y Verde Urbano 75
Figura 54 Estrategias y Lineamientos 75
Figura 55 Elementos 79
Figura 56 Maqueta 79
Figura 57 Zonas Criticas 80
Figura 58 Continuidad 80
Figura 59 Corredores 80
Figura 60 Diagrama Corredores 81
Figura 61 Diagrama Ejes 81
Figura 62 Conexión 82
Figura 63 Lectura Urbana 82
Figura 64 Valoración 83
Figura 65 Av. Lizarzaburu 83
Figura 66 Rol del eje 84

Figura 67 Valoración 84
Figura 68 Programa Urbano 85
Figura 69 Proyectos 85
Figura 70 Corte 86
Figura 71 Diagrama Urbano 86
Figura 72 Diagrama Eje Urbano 87
Figura 73 Av. 11 de noviembre 87
Figura 74 Rol del Eje 88
Figura 75 Valoración 88
Figura 76 Programa Urbano 89
Figura 77 Proyectos 89
Figura 78 Corte 90
Figura 79 Diagrama Urbano 90
Figura 80 Calle Alfredo Pareja 91
Figura 81 Rol de Eje 91
Figura 82 Valoración 92
Figura 83 Programa Urbano 92
Figura 84 Proyectos 93
Figura 85 Corte 93
Figura 86 Diagrama Urbano 94
Figura 87 Calle Pedro Fermín Cevallos 94
Figura 88 Rol del Eje 95
Figura 89 Valoración 95
Figura 90 Programa Urbano 96
Figura 91 Proyectos 96
Figura 92 Corte 97
Figura 93 Diagrama Urbano 97
Figura 94 Calle Vicente Solano y Gustavo Vallejo 98
Figura 95 Rol de Eje 98
Figura 96 Valoración 99
Figura 97 Programa Urbano 99
Figura 98 Diagrama Urbano 100
Figura 99 Corte 100
Figura 100 Diagrama Urbano 101

Figura 101 Remate 101
Figura 102 Modelo de Ciudad 102
Figura 103 Crecimiento 102
Figura 104 Habitar 103
Figura 105 Liberar 103
Figura 106 Innovar 104
Figura 107 Espacio Publico 104
Figura 108 Verde Urbano 105
Figura 109 Movilidad 105

Resumen

En el entorno del rápido crecimiento urbano los desafíos que las ciudades contemporáneas se enfrentan ya sean como, la revitalización de áreas urbanas y la correcta planificación de las zonas urbanas en crecimiento se han convertido en una prioridad crucial para llegar alcanzar un desarrollo óptimo con una calidad de vida mejorada para sus habitantes. Del mismo modo, la renovación y la correcta intervención de los ejes estructurantes surge como una estrategia clave para intervenir uno de los puntos de partida que más problemas causan a nivel de ciudad. Estos ejes representan arterias vitales que conectan y atraviesan diversos sectores o también denominados polígonos urbanos, juegan un papel fundamental en el tejido urbano, en la movilidad, el comercio y la vida comunitaria. Abordar el problema de los ejes nace por la necesidad de entender que estos elementos urbanos sirven como puntos de unificación de la ciudad, cuyo objetivo principal es brindarle una conexión y un flujo constante a la ciudad, a más de crear diferentes actividades a su alrededor, permitiendo así una ciudad suturada y no dispersa.

El presente estudio se centra en un análisis urbano macro, meso y micro de la ciudad de Riobamba, permitiendo entender los problemas de formar territorial, urbana, y de contexto inmediato respectivamente, es así como se plantea una propuesta de intervención para la revitalización de la zona norte de la ciudad que, por su historia, tiene un potencial para realizar una intervención sutil en zonas abandonadas o no consolidadas. Es así como este lugar ha sido afectado por el declive económico y la falta de inversión y deterioro de su infraestructura. Mediante un enfoque integral se busca abordar los desafíos existentes y aprovechar las oportunidades latentes, centrándonos en la renovación de los ejes estructurantes con la implementación de diferentes tipos de corredores, ya sea complementarios y transversales como también la implementación de un remate de uno de los ejes con un catalizador urbano.

El objetivo principal de esta tesis es proponer un marco de actuación para la reactivación de la zona urbana mediante sus ejes estructurantes. A partir de su respectivo diagnóstico que se abarca temas de tejido urbano, espacio público, vegetación, equipamientos entre otros, se desarrollará una propuesta que englobe las estrategias de

iseño urbano, generando pausas, actividades económicas, culturales, deportivos y mejorar la movilidad y transporte público.

Finalmente, este estudio aspira a contribuir con el enriquecimiento sobre la reactivación y renovación de ciertas piezas urbanas partiendo de sus bases fundamentales como lo son los ejes estructurantes, utilizadas de tal forma que sean herramientas claves para un cambio positivo en áreas urbanas degradadas o no consolidadas, Se espera que los resultados puedan servir como un recurso valioso para las futuras decisiones políticas urbanas sobre todo mejorar la calidad de vida de la población Riobambeña que allí transitan.
Palabras Clave: Urbano, ejes, infraestructura.

ABSTRACT

In the environment of accelerated urban growth, the challenges that contemporary cities face, such as the revitalization of urban areas and the proper planning of growing urban areas, have become a crucial priority to achieve optimal development with an improved quality of life for their inhabitants. In the same way, the renovation and correct intervention of the structuring axes emerges as a critical strategy to intervene in one of the starting points that cause the most problems at the city level. These axes represent vital arteries that connect and cross various sectors, also called urban polygons, and play a fundamental role in the urban fabric, mobility, commerce, and community life.

This study focuses on a macro, meso, and micro-urban analysis of the city of Riobamba, allowing us to understand the problems of territorial, urban, and immediate context formation, respectively, thus presenting an intervention proposal for the revitalization of the northern area of the city, which, due to its history, has the potential for a subtle intervention in abandoned or unconsolidated sites. This is how this place has been affected by an economic decline, the lack of investment, and the deterioration of its infrastructure.

Finally, this study aims to contribute to the enrichment of the reactivation and renovation of some urban regions starting from their fundamental bases, such as the structural axes, used in such a way that they become critical tools for a positive change in degraded or unconsolidated urban areas. The results can serve as a valuable resource for future urban policy decisions, significantly improving the quality of life of the Riobamba population who pass through these areas.

Keywords: Urban, axes, infrastructure.

Firmado electrónicamente por:
SOFIA FERNANDA FREIRE CARRILLO

Reviewed by:

Mgs. Sofía Freire Carrillo

ENGLISH PROFESSOR

C.C. 0604257881

1. Capítulo I

1.1 Introducción

Riobamba como ciudad andina con el pasar del tiempo ha tenido una planificación urbana que permite un crecimiento ordenado desde su centro de la ciudad (actual centro histórico), continuando con un trazado de damero. En los años cuarenta los lotes cerca de la Brigada Blindada Galápagos n°11 de la ciudad de Riobamba eran propiedad de la hacienda San Nicolás que se puede encontrar al norte de la ciudad, colindante al cantón guano, dichos terrenos eran de la propiedad del coronel Melchor Costales, la cual era una zona bastante grande ya que se comparaba de tamaño con toda el área urbana de ese entonces.

La hacienda es solicitada por el ejército ecuatoriano, el primero de agosto de 1968 fecha en el cual un batallón de Cuenca es desplazado a la ciudad de Riobamba, la brigada militar de ese entonces se ve dividida en su emplazamiento debido al aeropuerto de la ciudad, en 1981 se realizó diversos cambios a su alrededor, como mejoras en las edificaciones, pavimentación en sus alrededores, ya sea administrativos como de servicio.

El norte de la ciudad de Riobamba fue creciendo a desmedida por múltiples motivos, ya que el cuadrante en el que se encuentra llega a tener límite con el cantón de Guano. El lugar ha estado en constante cambio ya que no ha habido una normativa estricta que organice el sector. El 27 de mayo del 2014 se consolida el Ecu 911 como parte de un programa de seguridad a nivel nacional, del expresidente Rafael Correa, creando como precedente una nueva zona de la ciudad con un equipamiento importante, lo cual no fue lo suficientemente importante para que exista una planificación de la zona. La disputa territorial y pertenencia del lugar llega a su fin el 2022 gracias a la creación de la avenida Gonzalo Dávalos, que completa la zona lateral que delimita Riobamba con el cantón Guano

1.2 Planteamiento del Problema

El crecimiento poblacional principalmente el urbano han creado desplazamientos humanos en la ciudad, complicando la movilidad, acceso a servicios debido a la concentración en los centros de las ciudades. Los estudios recientes de movilidad, uso de suelos, PUGS, durante la pandemia del COVID-19, muestran que varias zonas han improvisado comercios, mercados, ventas informales con gran potencial de consolidar

estas zonas periféricas de la ciudad. Este es el caso de la macrozona 03. que cuenta con un gran potencial, que está dado por su buen posicionamiento geográfico y distribución espacial, pero muchos de los espacios se encuentran deteriorados, espacios inaccesibles, falta de seguridad, infraestructura y conexión con el entorno. Los ejes estructurantes tienen el potencial de conformación de un centro económico de relevancia como un nodo articulador con el resto de la ciudad.

Las ciudades ya sean grandes como pequeñas se han convertido en tipos de laberintos donde la falta de jerarquía en ejes ha ido perdiendo esa relevancia.

Las ciudades en la actualidad poseen un problema de transparencia y visualización de ejes que conectan y guían su crecimiento, provocando así que los ciudadanos creen grandes zonas horizontales y por ende una problemática a gran escala.

Los problemas a largo plazo por la falta de planificación y control de la ciudad, llega a tener efectos negativos, desde su aspecto como lo es para la economía y seguridad de sus ciudadanos,

El debido estudio de los mismos tiene que ser de vital importancia para la calidad de vida de las personas.

Actualmente la zona de los ejes estructurantes planteados por el municipio de la ciudad de Riobamba no posee la jerarquía necesaria para crear un flujo constante de usuarios, además de la falta de mantenimiento por el espacio público, creando una zona peligrosa para el transeúnte, ya que son vías netamente para los vehículos.

El vehículo se ha tomado toda la importancia de los ejes actualmente, creando así zonas de alto flujo vehicular en el día, y zonas peligrosas en las noches.

La ciudad es para el usuario la cual permita que este se apropie de ella con los recorridos y el flujo de los mismo, por lo que es de vital importancia rescatar estos puntos fuertes e interesantes que tiene la ciudad para crear una economía fuerte para sus habitantes.

Los ejes estructurantes nacen del centro ciudad al exterior, y son una forma de conectar a la ciudad con el mundo, de tal forma que conectamos a las personas con otras zonas de la ciudad.

La seguridad llega a tomar un papel de consecuencia del correcto uso de estos ejes, ya que son estos son la estructura o columna vertebral de la ciudad.

El crecimiento urbano no tiene por qué ser un problema, en realidad debería ser una solución en la que el ciudadano se sienta conectado con su cultura y con su ciudad al

mismo tiempo, por eso es y será relevante la correcta intervención de estos ejes estructurantes.

1.3 Justificación del Problema

Esta investigación tiene como finalidad la propuesta de ejes estructurantes que permitan consolidar y manejar de correcta manera el crecimiento urbano de Riobamba Norte zona periférica de la ciudad de Riobamba. Muchas ciudades en nuestro país, concentran gran cantidad de actividades en sus centros urbanos, no de la mejor manera, es aquí donde se involucra el ordenamiento territorial

El presente tema de eje estructurante parte de la idea principal de descentralizar las actividades, aprovechar los ejes estructurantes que se han generado en aquellas zonas con el fin de mejorar la calidad de vida. La importancia del estudio y planteamiento de esta red de ejes radica en el desarrollo de la ciudad, solución a diferentes problemáticas del sector, reestructurando los modelos actuales y adecuándolos a las nuevas necesidades postpandemia de las personas, enfocado en la regeneración de la zona urbana y conexión con el medio existente.

El arquitecto tiene un papel principal al momento de hablar de ciudad, y su responsabilidad respectiva al crecimiento gradual urbano con el pasar del tiempo.
La idea fundamental de intervenir en este polígono Riobamba Norte (Z-22) reside en crear consciencia a cerca de cuidado de cada zona, barrio de la ciudad de Riobamba, y enfocarse a la vez de las piezas en crecimiento y delimitación con otros cantones, para evitar futuros problemas políticos y sociales.
El crecimiento urbano es un tema muy importante y de delicado control, dado que con el correcto manejo del mismo se puede mejorar la vida de muchos ciudadanos.
La investigación tiene como fin, crear conciencia a nivel social a cerca de una mejor conexión en las zonas de la ciudad de la zona norte, para conseguir tráfico regulado y seguro, provocando así un turismo fluido.
El proyecto intenta abarcar diferentes tipos de problemas los cuales son causados por una falta de planificación de ciertos sectores de la ciudad, como lo es la zona Norte de la ciudad.

Los ejes estructurantes son puntos fuertes y fundamentales al momento de crear y promover el crecimiento de la ciudad, por ende, el correcto uso de los mismos beneficiará a muchos ciudadanos de los sectores ya que estos aportan una funcionalidad y economía a la ciudad y con ello mejor aspecto urbano.

La movilidad en una ciudad representa un papel fundamental ya sea en comercio como en turismo, y cómo este llega a reflejar en sus habitantes y su economía.

La ciudad como sus habitantes tienen un derecho de convivir en armonía como con seguridad, para de ello conforma una correcta planificación de la ciudad, desde el punto primordial de movilidad, ejes estructurantes, espacio público, áreas verdes, entre otras cosas, por lo que es vital darle su correcta responsabilidad a cada uno de ellos.

1.4 Delimitación de Zona de Estudio

Para poder entender una solución urbana se ha propuesto realizar un diagnóstico en tres escalas distintas como lo son

ESCALA MACRO 1: 10 000

En la cual tiene como objetivo entender la relación con un entorno muy distante, de ciudad a ciudad, entender de forma territorial el lugar.

ESCALA MESO 1: 5 000

Comprender la zona de estudio de forma urbano y sus problemáticas de ciudad.

ESCALA MICRO 1: 2 000

Realiza un análisis del entorno inmediato de nuestro lugar de estudio, que en este caso es nuestro polígono z22.

1.5 Objetivos

1.5.1 General

- Proponer la creación de una red de ejes estructurantes Av. Lizarzaburu/Av. 11 de noviembre que integre la Macrozona 03, como nodo articulador entre las macrozonas.

1.5.2 Específicos

- Desarrollar un marco teórico a partir de fundamentos de planeación y diseño urbano.

- Realizar un diagnóstico urbano de la zona de Riobamba norte mediante capas o sistemas.

- Analizar los resultados del diagnóstico realizado, proponer soluciones, estrategias y lineamientos urbanos para el sector.

- Establecer una propuesta ejes estructurantes de interés para la conformación de centros de relevancia de la ciudad de Riobamba.

1.6 Alcances Urbana

Los fines urbanos que el proyecto desea cumplir con su respectiva propuesta son:

- Memoria Conceptual
- Implantación
- Planos enfocados en los ejes estructurantes y su debida Diseño de funcionalidad.
- Cortes Generales
- Maqueta Virtual
- Maqueta Física.

La Zona de estudio para la investigación se encuentra en la parroquia Velasco del cantón Riobamba, de la provincia de Chimborazo

La pieza de estudio a intervenir mediante sus ejes estructurales tiene una delimitación de:

- Oeste: Avenida Lizarzaburu,
- Sur: Avenida 11 de noviembre

La Zona Urbana Z-22 conforma parte de la macrozona 3 de la ciudad de Riobamba, esta se encuentra ubicada al norte de la ciudad, Ya se mencionada como Riobamba norte, sector de Hornos Andinos.

Para ello el diagnóstico se va a enfocar en el estudio y mapeo de sistemas urbanos y su fenomenología.

2. Capítulo II: Metodología

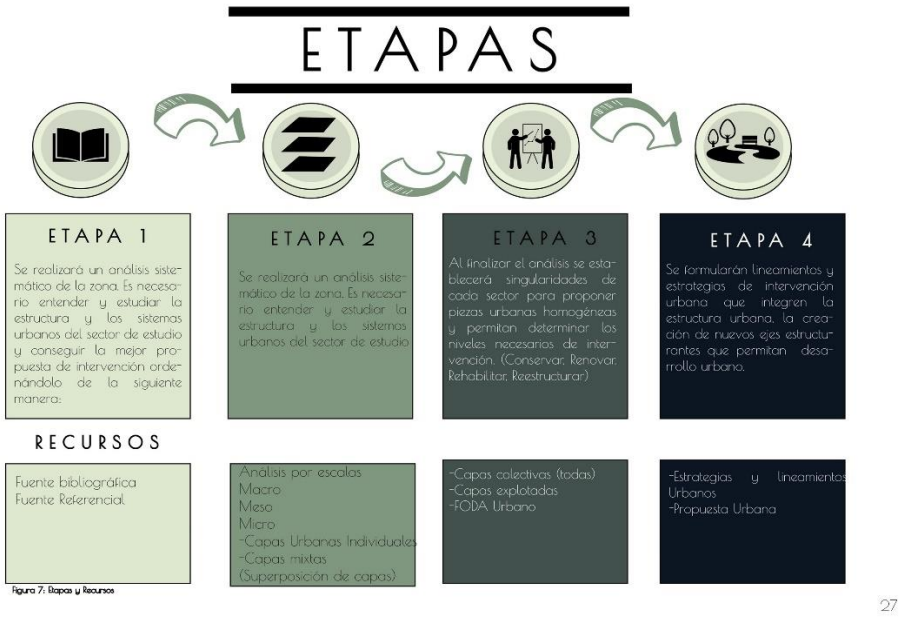
2.1 Metodología

Los métodos por utilizar serán el inductivo ya que este se desarrolla mediante la observación y el análisis de las diferentes condicionantes del lugar, lo cual nos permite obtener nuestras premisas de diseño. También se utilizará el método bibliográfico el cual nos permite recopilar la información necesaria para después clasificarla y analizarla, nos ayuda a tener una base teórica solida en nuestra investigación.

Por último, también se hará uso del método analítico, con el cual analizaremos las problemáticas encontradas, así como las distintas condicionantes del lugar con el fin de proponer soluciones que se adapten y resuelvan las necesidades de la población del lugar de estudio.

Figura 1:

Metodología Capítulo II



Nota. Metodología. Tomado de: Elaboración propia.

Etapa 1:

Para planificar y elaborar esta propuesta de intervención se tomará por base un enfoque cualitativo, Además de desarrollar un marco teórico que permita la mejor comprensión de la zona y sus características, por lo que es necesario identificar las cualidades de la

zona y proponer ejes estructurantes que mejoren la macrozona 03, Definiendo ciertos puntos como:

- Antecedentes
- Problemáticas
- Fundamentos
- Justificaciones
- Alcances
- Objetivos

Esta evaluación de aspecto cualitativa es necesaria para identificar las problemáticas del sitio y su grado de afectación con el fin de dar las soluciones más eficientes y que contribuyan del desarrollo económico, social y ambiental de la ciudad.

Etapa 2:

Se realizará un análisis sistemático de la zona. Es necesario entender y estudiar la estructura y los sistemas urbanos del sector de estudio y conseguir la mejor propuesta de intervención ordenándolo de la siguiente manera:

Sistemas Urbanos:

- Movilidad
- Espacio Publico
- Áreas Verdes
- Equipamientos

Estructura Urbana

- Topografía
- Traza
- Verde
- Vacíos Urbanos
- Flujos Vehiculares
- Alturas
- Estructura de la Calle

Etapa 3:

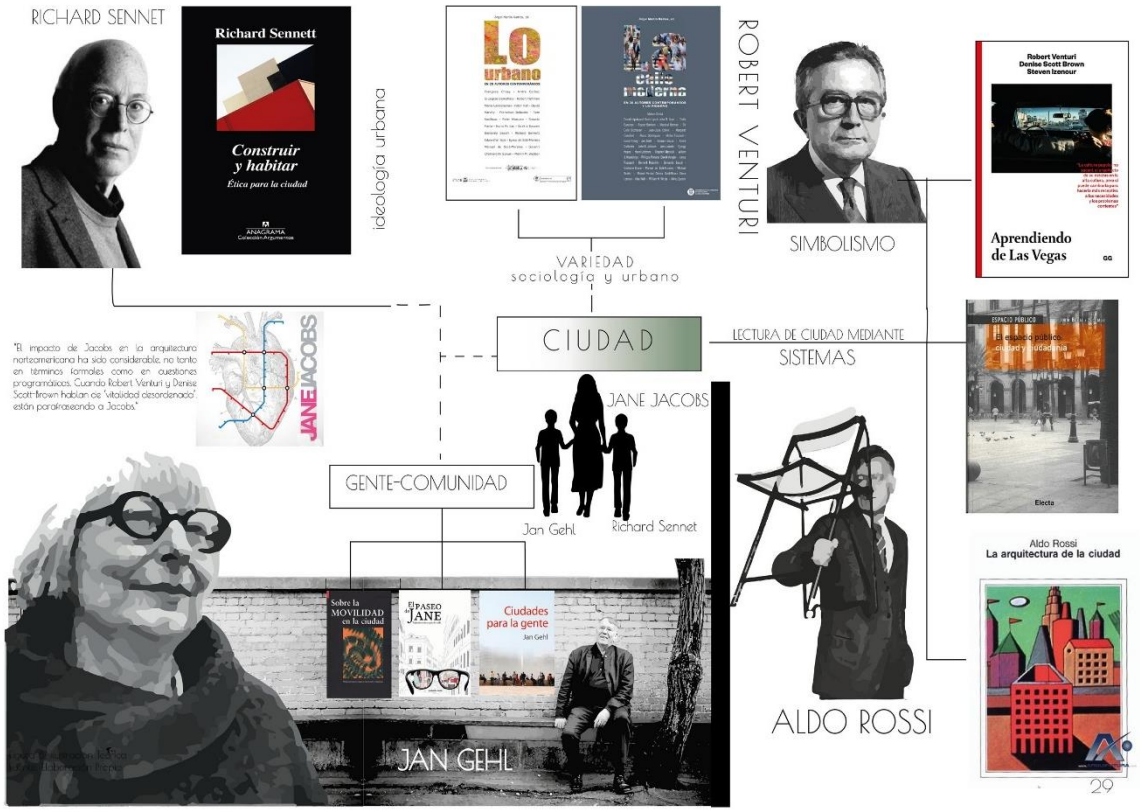
Al finalizar el análisis se establecerá singularidades de cada sector para proponer piezas urbanas homogéneas y permitan determinar los niveles necesarios de intervención.

Etapa 4:

Se formularán lineamientos y estrategias de intervención urbana que integren la estructura urbana, la creación de nuevos ejes estructurantes que permitan desarrollo urbano.

3. Capítulo III: Marco Teórico

Figura 2: *Autores*



Nota. Autores Marco Teórico Tomado de: Elaboración propia.

3.1 Una Ciudad

La definición crecimiento urbano nace desde la premisa de Jan Gehl como “vida entre edificios”, en la cual el ser humano realiza sus actividades y se desarrolla durante mucho tiempo, destaca que los ciudadanos realizamos una serie de acciones con el entorno que nos rodea, en específico el espacio público, ya sea como caminar, pasear al perro, jugar, divertirnos entre otras cosas.

El punto de partida para hacer ciudad es caminar, como entes vivientes el caminar y conocer nuestro alrededor es fundamental en nuestro desarrollo de vida, ya que circulamos y conocemos las fortalezas y amenazas que el entorno nos brinda. La vida con su gran diversidad demuestra su gran esplendor cuando andamos a pie.

Las ciudades sanas y seguras son primordiales en nuestra sociedad, pero para poder desarrollar vida urbana necesitamos trabajar en oportunidades en la que los ciudadanos se sientan cómodos con su entorno, y generamos esto mediante un lugar de comunicación.

En la actualidad uno de los muchos problemas que poseemos como grupo colectivo de la sociedad llega a ser la circulación aglomerada, en este caso el alto nivel de tráfico en las ciudades. Apostamos una mejor calidad de vida conduciendo un coche, el cual nos permite apreciar de modo fugaz el entorno y la ciudad que generamos, de la forma típica y sana de caminar y apreciar todo lo que nos rodea, de igual forma la órbita de la planificación urbana y su consolidación ha partido sus soluciones y estrategias pensando como el ente fundamental es: el transporte vehicular.

Caminar es mucho más que solo circular, la relaciones que creamos con otras personas y cómo estas permiten el crecimiento de comunidades. Partiendo de los estudios de calidad de vida urbana mencionados anteriormente, se puede evidenciar que el ser humano individualmente como colectivamente generan ciudad con buenas circulaciones ya sea ejes, caminerías, rutas y buenas conexiones.

Crear calles alientan a tener más tráfico y por ende más problemas, pero partir y trabajar de ejes donde el espacio público posea su jerarquía y sus posibilidades para que el ciudadano pueda interactuar y circular hasta en bicicleta, mejora no solo la salud de las personas sino la ciudad.

Figura 3 *Una ciudad*

Nota. Ciudad. Tomado de: PIXNIO, imágenes de dominio público.

De esta formar generar espacio público apto y conexiones altamente transitadas permite que el ser humano se relacione más con sus semejantes y generar un mejor hombre dentro de ciudad.

¿Qué es una ciudad? Preguntaba el falsamente ingenuo Julio Cortázar. Un lugar con mucha gente. Un espacio público abierto y protegido. Un lugar, es decir, un hecho material producto de sentido. Una concentración de puntos de encuentro. En la ciudad lo primero son las calles y las plazas, los espacios colectivos, sólo después vendrán los edificios y las vías (espacios circulatorios) (Borja J, 2003)

Es imposible hablar de arquitectura sin pensar en Ciudad y en lo que esta conlleva, y la responsabilidad social y el gran impacto que puede llegar a poseer, si bien es cierto definimos a la ciudad como un cúmulo de cultura e historia Arquitectónica, una forma inexorable de progreso y desarrollo que el ser humano llega a crear sin intención alguna. La ciudad se percibe como un tejido urbano en el cual se mezcla la cultura con la esencia de las personas de quien la habita. Los edificios y su arquitectura pura, llega a ser el reflejo de lo que las persona, (cabe destacar que en nuestra sociedad la arquitectura y el crecimiento urbano ha sido y es. una consecuencia involuntaria de un desorden de sus habitantes).

Riobamba una ciudad pequeña con pocos habitantes ha tenido un crecimiento desmedido por años, creando así múltiples problemas en cuestión de tejido urbano y uso de suelos.

La ciudad como elemento fundamental de desarrollo y evolución humana ha tomado un papel primordial en múltiples disciplinas de comportamiento humano, como es: calidad de vida, derechos humanos, salud mental, entre otras situaciones que hoy en día responsabilizamos a la ciudad y su contenido de reflejar en sus habitantes.

La ciudad no llega a ser algo técnico que se pueda manipular a breves situaciones, tampoco es un objeto que se puede cambiar de un día para otro, podemos llegar a entender a la ciudad como un ente más complejo que lleva un cambio cotidiano y con suma paciencia.

3.2 La calle

La calle, común y repetida, aunque real e irreal a un tiempo

Uno de los elementos más comunes y repetidos en nuestro entorno a más de una forma, llega a ser la calle, un personaje desapercibido entre el entorno arquitectónico y menospreciado a su vez, se trata de un espacio que con el pasar del tiempo llega a ser menos público de lo normal, dado que la cantidad de competencias virtuales afectan su ser, su integridad, es afectada con el pasar del tiempo con la poca atención y gestión que tienen sus habitantes sobre ello, permitiendo paso que su deterioro sea inevitable.

La calle se ha inmiscuido en un desarrollo global en el ámbito urbano llega a tomar un papel complejo, por otro lado, se necesita un desarrollo de un cuadro de conocimiento muy alto para su respectivo mejoramiento a nivel de planificación y mejoramiento. Hay que tener en cuenta que la calle como un elemento indispensable para la comunicación arquitectónica ha llegado a ser desfavorecida a nivel global, dándole poca relevancia en proyectos, esto parte desde un punto político y urbano que llega a ser problemática de la ciudad, además el mejoramiento de este tiene un largo proceso que a más de ser tedioso llega a ser un problema a largo plazo.

La calle como parte del espacio público de una ciudad, llega a decir mucho acerca de la calidad de vida de sus habitantes, dado que su configuración es importante para el funcionamiento de su sociedad.

Si pensamos en el origen de la calle y su cambio o evolución con el pasar del tiempo, no siempre fue una vía pública la cual hoy en día conocemos, esta nace como senderos privados a las edificaciones pegadas o que delimitaban con una propiedad en específico, se tiene que entender las aportaciones y los servicios que la calle brinda hoy en día a la ciudadanía, como lo es luz, aire, vistas y guías de distribución para el agua potable en la ciudad; Partiendo de aquello podríamos definir la calle como elemento de servicio indispensable para que el hombre pudiera subsistir.

Figura 4 *La Calle*

Nota. La Calle. Tomado de: PIXNIO, imágenes de dominio público.

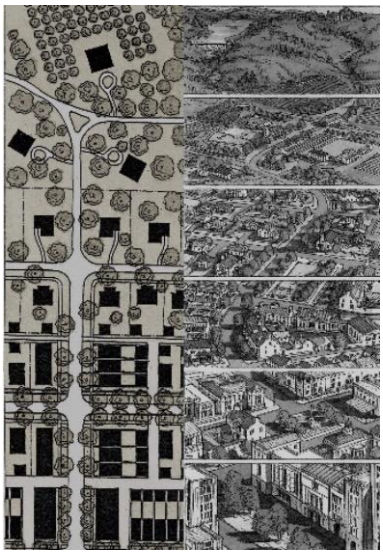
El ser humano crea y vie sus actividades cotidianas mediante su entorno, por ejemplo la caminata de una familia por las aceras de su barrio, niños jugando y corriendo por sus calles, gente apreciando la ciudad desde bancos y escalones de los parques, un repartidor y su recorrido diario de las entregas, vecinos saludándose en balcones, son situaciones y actividades que se realizan normalmente en una sociedad y se relacionan mediante un lugar físico, el cual llega a ser tan importante como el escenario para estos personajes. Jan Gehl plantea la calle como un lugar o escenario donde la vida se desarrolla y se comunica.

Gehl divide en tres tipos, las actividades que el ser humano desarrolla en su entorno.

- Actividades Necesarias
- Actividades Opcionales
- Actividades Sociales

3.3 Transecto Urbano

Figura 5 *Transecto Urbano*



Nota. Transecto Urbano Tomado de: As franjas urbano-ambientais da região metropolitana de São Paulo: estratégias e benefícios, por Andresa Ledo Marques, 2018.

El concepto de transecto urbano, tiene que ver con la transición natural del espacio, esta debe ser armónica, donde se demuestre el potencial para unir espacios completamente diferentes, que se complementen de buena manera. Para entender de buena manera el termino transecto, varios geógrafos lo definen como un dispositivo de observación del terreno para la RAE, significa el muestreo caracterizado por la toma de datos determinados en determinados puntos prefijados. Es una herramienta útil para comprender la diversidad y la complejidad de una ciudad, y para guiar las decisiones de diseño y desarrollo urbano. Como afirma Dunham-Jones (2011), “el transecto urbano ayuda a mapear las diferentes condiciones urbanas y a diseñar en respuesta a esas condiciones”.

Aplicado al territorio se lo utiliza como herramienta de representación, es decir mediante el dibujo, fotografías, textos. Este proceso va ligado al recorrido, al caminar, entender la experiencia personal, percepción de la gente que habita el espacio. Este conocimiento de gran valor permite el desarrollo y renovación constante de los ambientes urbanos, así como para introducir proyectos urbanos en aquello espacios necesarios. Según Nassauer

y Opdam (2008), “el transecto urbano es un medio para clasificar y analizar patrones espaciales y funcionales en el paisaje urbano”.

El transecto debe ser capaz de registrar e identificar cada situación, comunicando mediante trazos las diferentes capas sociales de la ciudad. Esto da como resultado la representación gráfica de cada aspecto, elemento, permitiendo contar su vida, el desarrollo de lo público, privado, las lecturas de cada estrato del lugar.

3.4 Eje Urbano

La ciudad y cada uno de sus elementos son parecidos al cuerpo humano, las calles son el sistema circulatorio, comunican barrios mediante arterias(calles), que dan vida y función. Las primeras ciudades siempre han poseído grandes ejes, calles principales que permiten la comunicación, capaz que distribuir el espacio y urbanizar la ciudad entorno a él. Son capaces de influir en la arquitectura que se proyectara a su alrededor, soportando los grandes movimientos de personas. Como menciona Lynch (1960), “los ejes urbanos pueden ser marcos unificadores que definen y enriquecen la imagen de una ciudad”.

Sin embargo, con el paso continuo del tiempo y la tecnología, estos espacios han ido cambiando. Tramas complejas que se han generado en los centros históricos, formas alertarías, que dotan de personalidad y vida, esto ha ido desapareciendo con los avances tecnológicos, un claro ejemplo es el transporte, siendo capaz de generar grandes calles capaces de albergar barrios carriles.

Los ejes como arterias de estos movimientos, son generadores de formas de urbanizar, son capaces de medir la personalidad de la ciudad y caracterizar el lugar en el que vivimos.
El eje, una línea definida por dos puntos en el espacio, en el cual se disponen espacios o formas, la manera más elemental de organizar.

Cuando hablamos del tema urbano, se debe entender que son los ejes urbanos. Los podemos entender como líneas imaginarias que delimitan el uso correcto de los diferentes espacios urbanos, estas son trazadas en función a la estructura vial que ayuden a distribuir las diferentes cargas y funciones para que se adapten al uso de ese espacio urbano. Todos esto mediante la geometría, en mayor o menor medida presentes en el proyecto de ciudad.

Según Jacobs (1961), “los ejes urbanos son elementos estructurales que brindan una fuerte coherencia visual y física a la ciudad”.

Esta herramienta permite generar espacios arquitectónicos, se complementan mediante ciertos elementos de mucha fuerza como ejes o nodos, su principal diferencia es la escala, una visión generalizada del entorno, cercana a la ciudad, una visión global. Esta visión ha de responder a la ciudad y no entenderse como un elemento aislado. Tomando las palabras de Solá-Morales, el proyecto no es una solución funcional, económica, etc., sino en algo más, en mejorar la ciudad a nivel de relaciones de experiencias y sensaciones.

Figura 6 *Eje Urbano*

Nota. Eje Urbano. Tomado de: Arquine

Los ejes nos permiten conocer la ciudad, ordenar, crear, son elementos de gran interés como ejes ordenadores (cardo y decumano), fronterizos(murallas), distribución y comunicación (Diagonal de Barcelona), espacio público. Otro hecho importante acerca de los ejes es su capacidad generadora de comunicaciones, como trama o estructura de relaciones entre los distintos espacios, usos y recorridos. Así pues, nacen preguntas necesarias acerca de los ejes, ¿Cómo han de ser?, ¿Dónde han de terminar? ¿Qué se debe generar a su alrededor?,¿Cuál es la importancia del entorno?

Finamente se debe entender que aquellas ideas de que los ejes=líneas rectas=recorridos, deben ser desechadas y comprenderlo desde un punto de vista más amplio, entendiendo que estos ejes también permiten la confluencia de ejes, vías, flujos y de relación con los distintos elementos de la ciudad, nodos, puntos de encuentro que dan aquel carácter urbano y permiten potenciar el espacio.

- Espacio público
- Área Verde
- Vialidad
- Arquitectura y cómo estos tres se relacionan.

“El eje estructurante es una vía o corredor urbano de importancia clave en la planificación y organización de una ciudad. Se trata de una arteria que atraviesa diversos sectores urbanos, generando conexiones funcionales y visuales entre ellos, y desempeñando un papel fundamental en la articulación y cohesión del tejido urbano.” Espósito, M., & Serra, P. (2015). El eje estructurante en el desarrollo urbano de las ciudades contemporáneas. Revista Urbana, 20(37), 45-59.

3.5 Espacio Publico

En principio debemos entender que es el espacio público, muchos lo entienden como la representación en la que la sociedad se hace visible, donde cualquier persona tienen derecho a estar y circular. Esta explicación abarca dimensiones físicas, políticas, social, económica y cultural.

El espacio público es un territorio visible, reconocible, cotidiano. Estos espacios deben ser capaces de adaptación, aperturas para realización de múltiples actividades, adaptabilidad. Aquí es donde nace el dialogo entre la administración pública y la ciudadanía que se apodera y da un uso real del mismo, otorgándole dominio público es decir apropiación cultural y colectiva. Estas dinámicas dependen de la cantidad de apropiación dado por la gente, estas percepciones y calificaciones son dadas por la gente y no por la gente que lo planifico. Como afirman Carmona et al. (2010), “los espacios públicos bien diseñados son lugares de encuentro, expresión cultural, recreación y participación ciudadana”.

Para ciertos sociólogos como Jurgen Habermas el mencionan que estos espacios son elementos de poder, donde los simbolismos toman forma, la democratización del espacio. Para Richard Sennet la privatización del espacio niega la convivencia, solo demuestra la sociedad desigual, donde no permite terminar los conflictos, negándose al desarrollo.

La historia y experiencia reflejan la importancia por estos espacios colectivos, la cantidad y calidad de los espacios públicos disponibles en nuestras ciudades son reflejo de la madurez y conciencia que hemos desarrollado en todo el tiempo. Sus funciones deben cumplirse, no como elementos de simple planificación para cumplir objetivos vacíos, no contemplándolos desde lejos, prohibiendo o negándolo a todos, siempre enfocado al disfrute ordenado que requiere la colectividad. Cuando estos aspectos son tomados en cuenta se desarrolla el sentido de pertenecía, parte de nosotros, donde los actores cuidan de lo suyo. Según Gehl (2010), "los espacios públicos bien diseñados deben ser accesibles para todos, independientemente de su edad, género, capacidad física o cultural".

Esta diversidad de actividades enriquece la cantidad de usos disponibles en el espacio público, logrando convertir estos espacios en verdaderos puntos de encuentros que logren beneficiar la calidad urbana y entregar verdaderos espacios de esparcimiento. Estas miradas deben tomar en cuenta el interior de nuestra ciudad, esto permitirá identificar y encontrar soluciones, pueden ser transformados en espacios revitalizados que potencien las actividades e interacción entre cada actor de la ciudad.

Figura 7 *Espacio Publico*

Nota. Espacio Público. Tomado de: Unplash, free images & pictures

3.6 Paisaje Urbano

El paisaje urbano se refiere a la imagen y la apariencia visual de una ciudad, este es el resultado de la interacción entre los elementos naturales y construidos. Incluye a los edificios, calles, plazas, parques y otros elementos que conforman el entorno urbano. Como menciona Lynch (1960), "el paisaje urbano es la imagen perceptible de la totalidad

de la ciudad; su carácter visual único se forma a través de la combinación de elementos físicos y visuales".

Por paisaje lo entendemos como un conjunto de componentes, ya sea naturales o diseñados que se relacionan de manera directa para lograr equilibrio del lugar.

La realidad del paisaje urbano es entender que está rodeada por todas partes de elementos naturales y que su proporción varía de acuerdo a nuestro interés y educación. El paisaje puede interpretarse como la calidad de la ciudad y espacio público, debido a la estrecha relación entre la condiciones sociales y económicas. La particularidad del paisaje en estos tiempos, en las grandes ciudades, es la rapidez y el ritmo de transformación, que se debe a explosión demográfica y urbana. Esto ha llevado a procesos acelerados y desordenado de urbanización en nuestras ciudades, que dejaron de lado herramientas urbanísticas ya existentes y generaron problemas de orden social, económico y ambiental. Según Cullen (1971), "un paisaje urbano exitoso es aquel que tiene una imagen distintiva y atractiva, que crea un sentido de lugar y se convierte en un punto focal de la vida urbana".

Para asumir estas ideas es necesario entender que la población actual se concentra en las ciudades, que se han extendido, que han invadido, denigrando y evitado al paisaje en su vida diaria. Un paisaje urbano atractivo y bien diseñado puede generar un sentido de pertenencia y orgullo en los ciudadanos. Según Cullen (1971), "un paisaje urbano exitoso es aquel que tiene una imagen distintiva y atractiva, que crea un sentido de lugar y se convierte en un punto focal de la vida urbana".

Conectarse y vivir con el paisaje es una de los retos actuales que permitirán relacionarse a las personas y la ciudad, recuperando la fuerza interior de la comunicación entre nosotros y la naturaleza.

3.7 Ciudad Abierta

La Ciudad Abierta se caracteriza por su diseño y disposición espacial que promueve la interacción y la conectividad entre los diferentes espacios urbanos. Su objetivo principal es crear un entorno urbano inclusivo, vibrante y propicio para la interacción social y la vida comunitaria.

La ideología de una ciudad abierta es basada por parte de Jane Jacobs e impulsada por uno de los sociólogos urbanos más importantes como es Richard Sennet en el cual se plantea comprender a los espacios, cuando se convierten es lugares con tiempos diversos, es decir se los podría definir, como las calles o plazas, con gran cantidad de personas, en la cual las funciones son diversas al ser públicas y privadas. Según Jacobs (1961), "las ciudades tienen el potencial de proporcionar algo para todos, solo porque y solo cuando son creadas por todos".

"Las artes surgen de la superpoblación" Jan Jacobs, lo definía como necesidades pacíficas para el crecimiento y desarrollo urbano. Dado esto la ciudad se libera ya sea en limitantes urbanos creando así un equilibrio de la integración grupal.

La idea reside en relacionar los edificios antiguos como también las edificaciones mal construidas, con el espacio público de la ciudad, creando así una red de espacio público. Desde la opinión de Richard Sennet el capitalismo y las inmobiliarias importantes llegan a crear una homogeneidad predecible, no tan beneficiosa para el lugar.

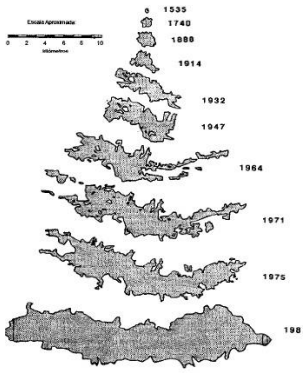
"Si la densidad y la diversidad dan vida, la vida que alimentan es desordenada" Richard Sennet

Para entender este contraste de ciudad abierta y cerrada, se puede evidenciar en dos ciudades, Nápoles como la abierta y Frankfurt como la cerra. Richard Sennet trabajó lado a lado con Jane Jacobs ya que ella poseía una enemistad o desacuerdo con el sistema cerrado, y él estaba de acuerdo con ello.

Para Jane Jacobs la ciudad abierta se la define como una natural, con relaciones sociales y visuales que van mutando con el pasar del tiempo.

El tiempo alimenta el apego a el lugar....

Figura 8 *Crecimiento Urbano*



Nota. Crecimiento Urbano. Tomado de: Poli centrismo del Distrito Metropolitano de Quito, Leonardo Arias Álvarez, 2010, Redalyc.

3.8 Ciudad Compacta

Una ciudad compacta se caracteriza por una mayor densidad de población y una mayor mezcla de usos del suelo, enfocándose en la movilidad sostenible y el acceso a pie, en bicicleta y en transporte público. Como afirma Jenks y Burgess (2000), "la ciudad compacta utiliza los recursos existentes de manera más efectiva y minimiza la pérdida de tierras agrícolas y ecosistemas".

The Human scale in cityplanning (1944) la siguiente recomendación: "diseñar ciudades basadas en la unidad compacta de vecindario" (Sert, 1944; citado por Mumford, 2002: 151-152),

En la actualidad, la definición de ciudad región o ciudad global nos demuestran que ya no existe esa diferenciación de ciudad- campo, sino que todo está unificado a diferentes escalas ya sea en sus bordes o como una estrategia de competitividad.

La ciudad compacta era percibida como un ente urbano junto, compuesto de diferentes áreas industriales a su alrededor, sus centros históricos o cascos antiguos, estaban rodeados por mucho de este tipo de producciones, pero en la actualidad estas se han alejado porque han entendido que puede vivir o subsistir sin la centralidad.

Por otro lado, la centralidad construye, integra y añade funciones ecológicas para su óptimo funcionamiento, partiendo de su funcionalidad espacial como también de sus relaciones de interdependencias. Una ciudad compacta se caracteriza por una mayor densidad de población y una mayor mezcla de usos del suelo

La centralidad no es del todo malo, posee una ciudad más compacta, más unida con menos tramos de distancias de un punto a otro.

Los ejes estructurantes llegan a ser puntos fundamentales para la centralidad y el debido crecimiento de la ciudad.

4. Capítulo III: Análisis de Referentes

4.1 Paisaje Cultural de Lorca

La ciudad de Lorca, estableció el proyecto Paisaje Cultural de Lorca promovido por la Consejería de Fomento de la Región de Murcia (España) a través de un concurso público. Desde entonces se han logrado mejorar las condiciones de habitabilidad en la ciudad.

Su principal opción es la conexión de la ciudad con el paisaje y renovación urbana. Logrando desarrollar comunicación entre todos los puntos importantes de la ciudad.

Figura 9 *Paisaje Cultural de Lorca*

Nota. Plan de Calidad. Tomado de: Ecoproyecta, Plan de Calidad del Paisaje Urbano de Lorca, Ayuntamiento de Lorca.

Relieve

El paisaje predominante de esta región predomina el paisaje montañoso de la Sierra del Caño, a su vez lo acompaña el cauce del río Guadalentin, el cual proporciona una gran cantidad de suelo fértil donde se ha desarrollo la ciudad de Lorca

Intervalos de Pendientes

La distribución de pendientes en la ciudad de Lorca, refleja la gran influencia del río donde se extiende un amplio abanico fluvial, esto ha permitido el desarrollo agrícola de la zona.

La principal necesidad es cuidar y mejorar el paisaje urbano de Lorca, donde se toman ciertas estrategias para mejorar su desarrollo:

Protección, conservación y restauración.

Se centra en la identificación de elementos importantes, patrimoniales, tomando medidas de conservación e intervención

Reactivación del casco histórico.

Estrategia centrada en el paisaje urbano, desarrollo de planes de movilidad que permitan la reactivación de espacios abandonados o deteriorados.

Infraestructura Urbana

Se propone la creación de redes de infraestructura verde urbana, corredores que conecten la ciudad y el campo de Lorca.

Comunicación entre barrios.

Se propone el desarrollo de comunicación física entre todos los barrios de Lorca, ya que anteriormente carecían de esta, lo cual degeneraba el paisaje.

El paisaje de la ciudad de Lorca está condicionado por su relación con el agua. Esto da la oportunidad de un control continuo del valle, visualizando el crecimiento urbano y logrando mejorar la calidad de vida.

Varios parques o espacios verdes han perdido su función debido a la nula interacción con su entorno. El espacio público no tuvo criterios coherentes, no responden a estrategias coherentes, tratamientos, vegetación, mobiliaria, alumbrado eléctrico, etc.

Existen deficiencias de movilidad que impiden el recorrido del territorio, esto debido al crecimiento del eje Norte Sur, esto genera problemas de tráfico. El rio desaprovechado solo se encuentra obstáculos que no permiten aprovecharlo.

Centro Histórico y Paisaje de Lorca

Estos espacios se encuentran en abandono y decadencia, el centro ha dejado de ser un lugar de interés, solo se enfoca en la vivienda, existe el abandonando todas las otras actividades.

El espacio de Lorca se encuentra sin una definición clara, esto debido al abandono. Los espacios verdes han sufrido debido al crecimiento urbano de la ciudad, desplazando a las superficies agrícolas.

El Plan de Ordenación Urbana

Los espacios urbanizables entran en conflicto con el paisaje, estos espacios se destinan a la construcción de bloques residenciales. Es necesario revisar las estrategias, calidad del paisaje, tomando un enfoque más humano, alejándose del aprovechamiento económico del suelo.

Figura 10 *Plan de Ordenación Urbana*

Nota. Plan de Ordenación Urbana. Tomado de: Ecoproyecta, Plan de Calidad del Paisaje Urbano de Lorca, Ayuntamiento de Lorca.

Espacio Natural

Los espacios naturales de Lorca están distribuidos en sus alrededores, grandes zonas destinadas al regadío, cultivo, adaptándose al paisaje montañoso que conforma la ciudad de Lorca.

Infraestructura Verde Urbana

La ciudad de Lorca no tiene suficiente espacio verde, no cumple con los estándares que sugieren la OMS, de esto nace la propuesta de creación de ordenanzas para áreas y arbolario verde, que permita preservar y gestionar los elementos paisajísticos, culturales y económicos de la ciudad.

Uso de Suelo

La urbanización radial permitió el desarrollo de acequias y caminos para comunicar toda la ciudad, varios de los suelos de la ciudad se dividen en usos agrícolas e industriales. Rodeados de vegetación forestal, espacios abiertos.

Propuesta

Las propuestas toman la vía como elemento conector entre barrios, áreas verdes y arbolado, gestionado mejores áreas verdes que ayuden a preservar y gestionar de mejor manera la estructura urbana, eliminando las barreras físicas entre la ciudad.

Protección, Reactivación y Restauración

El diagnostico final da como resultado la intervención de los ejes de comunicación, vías. Estas toman el rol central en la reactivación del centro de la ciudad y permite el desarrollo de planes de movilidad, calidad de espacio público, recuperación de las actividades.

Por tanto, esto supone la creación de infraestructura verde, concentrando los parques y corredores existentes. Todo entorno a las vías, siendo estas el elemento guía de todo, logra resolver la comunicación entre barrios antiguos y modernos.

Figura 11 *Propuesta*

Nota. Plan de Calidad. Tomado de: Ecoproyecta, Plan de Calidad del Paisaje Urbano de Lorca, Ayuntamiento de Lorca.

Para mejorar estas situaciones da continuidad a calles inexistentes, creación de rampas, recuperación de lotes vacíos recuperando medianeras a través de zonas verdes. Las vías están conectas al rio, se permite la creación de recorridos continuos, proponiendo el cauce como eje de comunicación, es decir creando puntos a lo largo del rio, escaleras o rampas que acerquen al rio y las personas.

Figura 12 *Propuesta Vías*

Nota. Plan de Calidad. Tomado de: Ecoproyecta, Plan de Calidad del Paisaje Urbano de Lorca, Ayuntamiento de Lorca.

El eje Norte Sur, la calle principal debe tomar su verdadero rol de vertebra de la ciudad de Lorca, para ello se propone unificar el tratamiento de pavimentos, arbolado y mobiliario urbano. Donde se destina a actividades específicas como movilidad amable, priorizando peatones y bicicletas. De este eje principal se complementa las calles aledañas, creando calles exclusivas para peatones y compatibles con el tráfico vehicular.

Referente Superilla St Antoni

La Superilla de Sant Antoni en Barcelona es un proyecto realizado por Leku Studio, la intervención y la creación de una nueva plaza que recicla varios espacios degradados, creando lugares confortables, accesibles para el sector y sus habitantes, donde se fomenta la calle como elemento principal que conecta los diferentes elementos urbanos

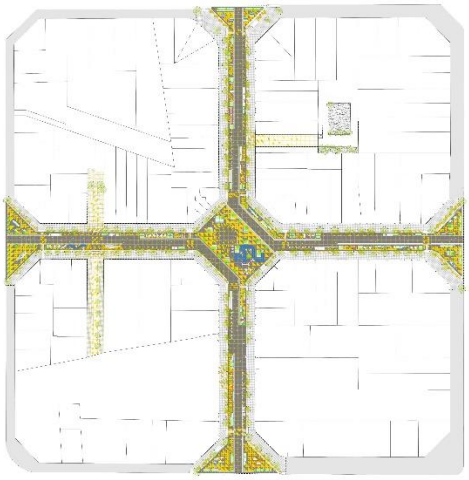
Figura 13 *Superilla St Antoni*

Nota. Superilla St Antoni. Tomado de: Landscape Coac, Superilla Sant Antoni

El proyecto ubicado en el Eixample o Ensanche, segundo distrito de Barcelona ubicado en el centro de la ciudad, caracterizado por un tejido regular, uniforme, de alta densificación caracterizado por la carencia de espacios de relación entre la ciudad y áreas verdes.

La Superilla de Sant Antoni es el resultado de estas problemáticas, un trabajo enfocado en la transformación del espacio urbano.

Figura 14 *Supermanzana*



Nota. Supermanzana St. Antoni. Tomado de: Landscape Coac, Superilla Sant Antoni

Flexible, modular y adaptativa

Premisas de reversibilidad, adaptabilidad son tomados en cuenta para la generación de nuevos elementos urbanos

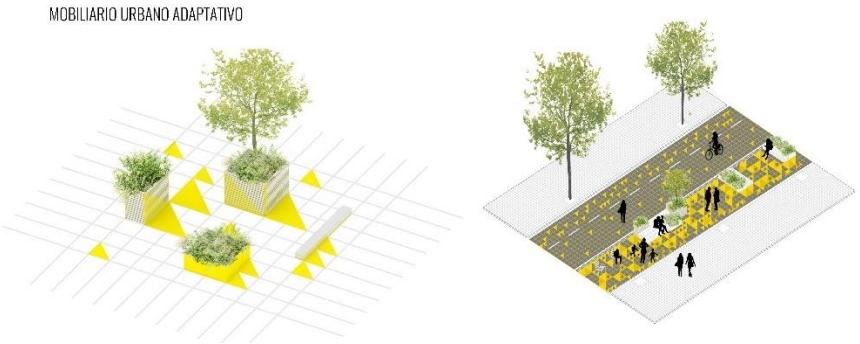
Criterios gráficos y señalización

El lenguaje gráfico, señalización como base en la nueva distribución del espacio a modo de malla reticular que sirva como guía y referencia para los nuevos elementos urbanos.

Elementos de mobiliario urbano adaptativo

Las nuevas piezas toman como referencia la modulación establecida en el nuevo eje, siendo fáciles, agregables y combinables.

Figura 15 *Mobiliario*



Nota. Mobiliario St. Antoni. Tomado de: Landscape Coac, Superilla Sant Antoni

Social, saludable y progresivo

El diseño urbano enfocado en el proceso de transformación de la Superilla, creando procesos flexibles donde la participación ciudadana sea el eje central.

Este proyecto de la mano de AMPA, Institutos educativos y el Ayuntamiento de Barcelona buscan el disfrute en base a dos objetivos principales:

Fomentar el juego y la socialización

Toma como base criterios del plan municipal de Barcelona, donde defienden el derecho al juego y disfrute de la infancia

No se basa en la creación de áreas de juego, sino que, en la utilización de nuevas herramientas urbanísticas, vegetación, mobiliario, etc

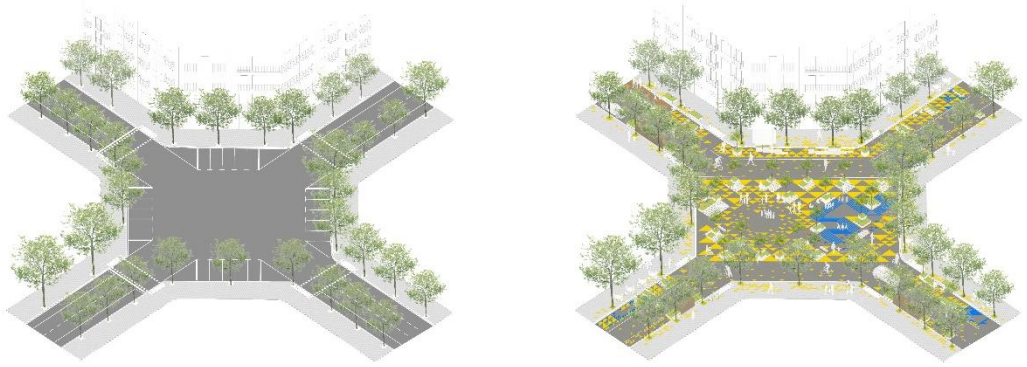
Figura 16 *Supermanzana St. Antoni*

Nota. Supermanzana St. Antoni. Tomado de: Landscape Coac, Superilla Sant Antoni

Re naturalizar y permeabilizar

La carencia de vegetación, dureza en los espacios y comunicación son elementos necesarios en la búsqueda de soluciones para la creación de espacios accesibles y entornos seguros. Es por ello que se debe entender las nuevas superficies mediante estrategias de integración, entre los espacios nuevos y viejos donde interactúen alrededor del nuevo entorno construido.

Figura 17 Vegetación St. Antoni



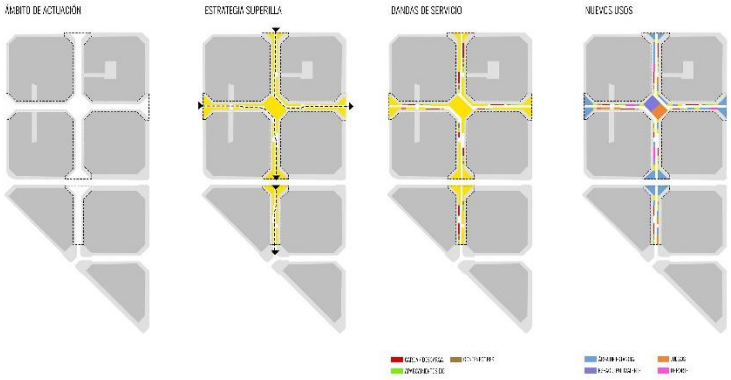
Nota. Vegetación St. Antoni. Tomado de: Landscape Coac, Superilla Sant Antoni

4.2 Conclusiones Referentes

En la búsqueda de mejorar la calidad de vida urbana, dos proyectos sobresalen como ejemplos de desarrollo urbano e Infraestructura urbana: “Plaza Superilla de Sant Antoni” y el “Paisaje Cultural de Lorca”. Ambos proyectos han demostrado el compromiso de mejorar y revitalizar las áreas urbanas, movilidad y mejoramiento de los equipamientos.

Ambos proyectos han priorizado la movilidad e interacción social y la revitalización de diferentes espacios urbanos. Convirtiéndolo en lugares de encuentros, cultura y entreteniendo. Promoviendo la creación de entornos urbanos más inclusivos, mayor cohesión y tolerancia en la comunidad, lo que es esencial en un entorno urbano diverso, reforzando el sentido de pertenencia de la comunidad y promoviendo el interés turístico.

Figura 18 *Estrategia St. Antoni*



Nota. Estrategia St. Antoni. Tomado de: Landscape Coac, Superilla Sant Antoni

Además, promoviendo el impulso económico, generando oportunidades económicas y promoción de actividades, contribuyendo al desarrollo económico local. En conjunto, estos proyectos dan importancia a la versatilidad y planificación urbana, preservación y participación en el desarrollo urbano, destacando la necesidad de equilibrar el crecimiento urbano.

Figura 19 *Estrategia Paisaje Urbano de Lorca*

Nota. Plan de Calidad. Tomado de: Ecoproyecta, Plan de Calidad del Paisaje Urbano de Lorca, Ayuntamiento de Lorca.

En resumen, la “Plaza Superiila de Sant Antoni” y el “Paisaje Cultural de Lorca” son claros ejemplos de cómo el enfoque en el desarrollo urbano y planificación pueden transformar las ciudades y enriquecer la vida de las personas. Ambos proyectos demuestran que, a pesar de los diferentes enfoques y ubicaciones, existe un nexo común en la mejora de la calidad de vida y la promoción de un desarrollo urbano exitoso.

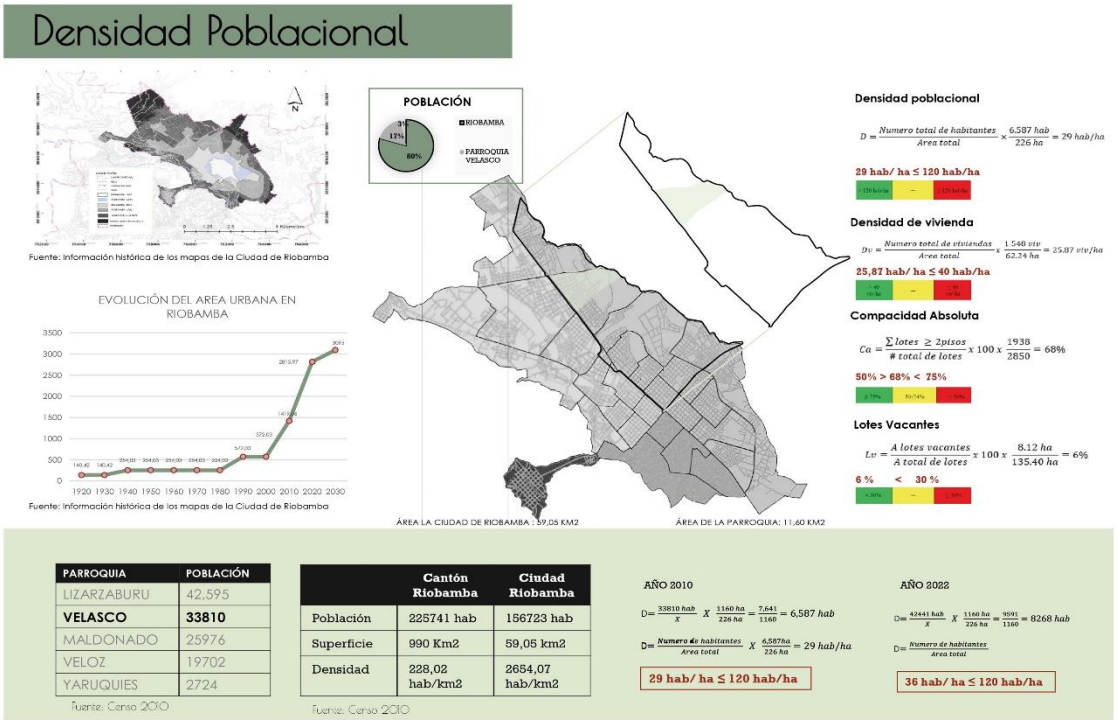
5. Capítulo V: Diagnostico

5.1 Zona Macro

5.1.1 Distribución Urbana

La ciudad de Riobamba está compuesta o dividida por múltiples polígonos o distritos, la cual cumplen funciones diferentes en la ciudad, dado su ubicación o recursos.

Figura 20 *Densidad Poblacional*

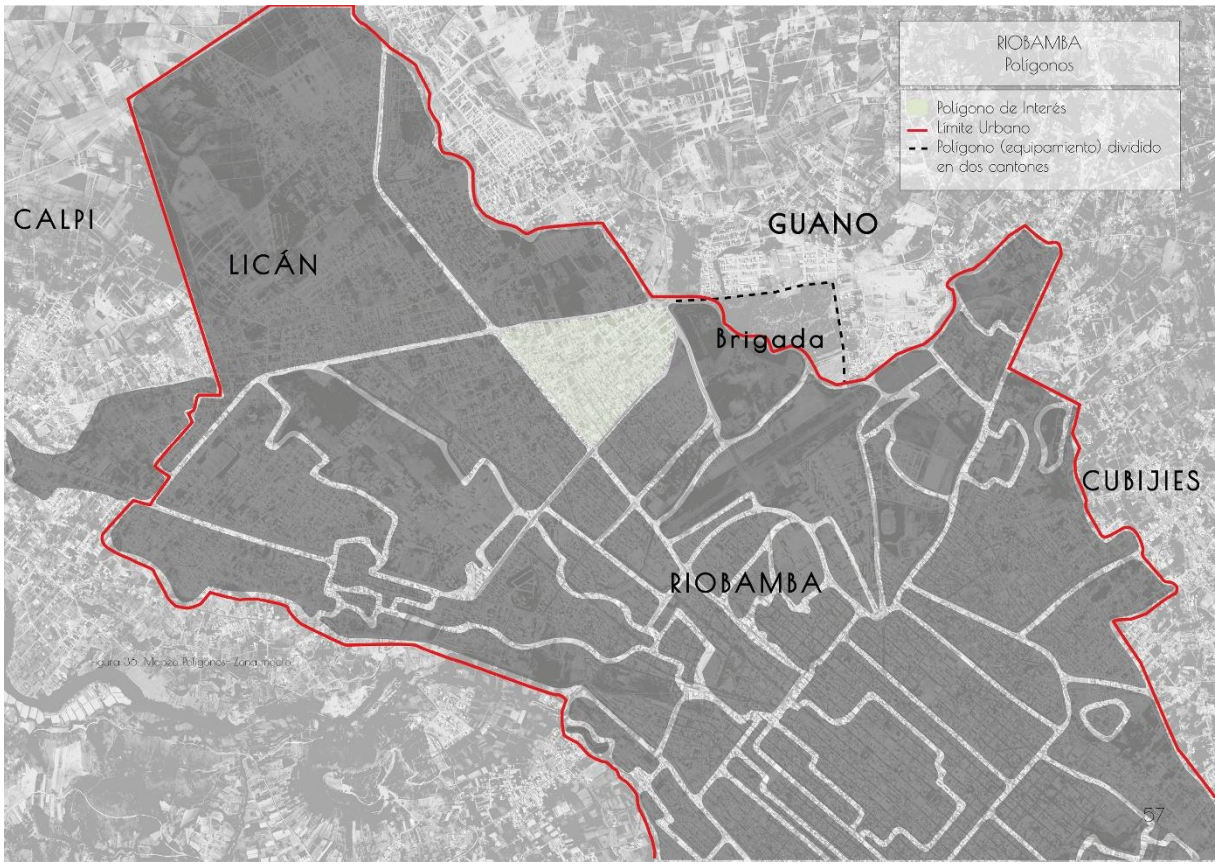


Nota. Densidad Poblacional. Tomado de: Elaboración propia.

La municipalidad del cantón trabaja de esta forma para poder crear un sistema de crecimiento y control distinto en cada polígono o cuadrante, en teoría.
El objetivo de trabar en polígonos en la ciudad, consiste en una consolidación urbana y un debido control del mismo. Cada pieza de la ciudad de Riobamba posee problemas dado su entorno, la cual debería regirse y trabajarse de distinta forma.

En este mapa se puede apreciar la distribución de la ciudad mediante zonas y cómo se deforma con las mismas.

Figura 21 *Distribución Urbana*



Nota. Sistemas Urbanos, Zona Macro. Tomado de: Elaboración propia.

5.1.2 Traza Urbana

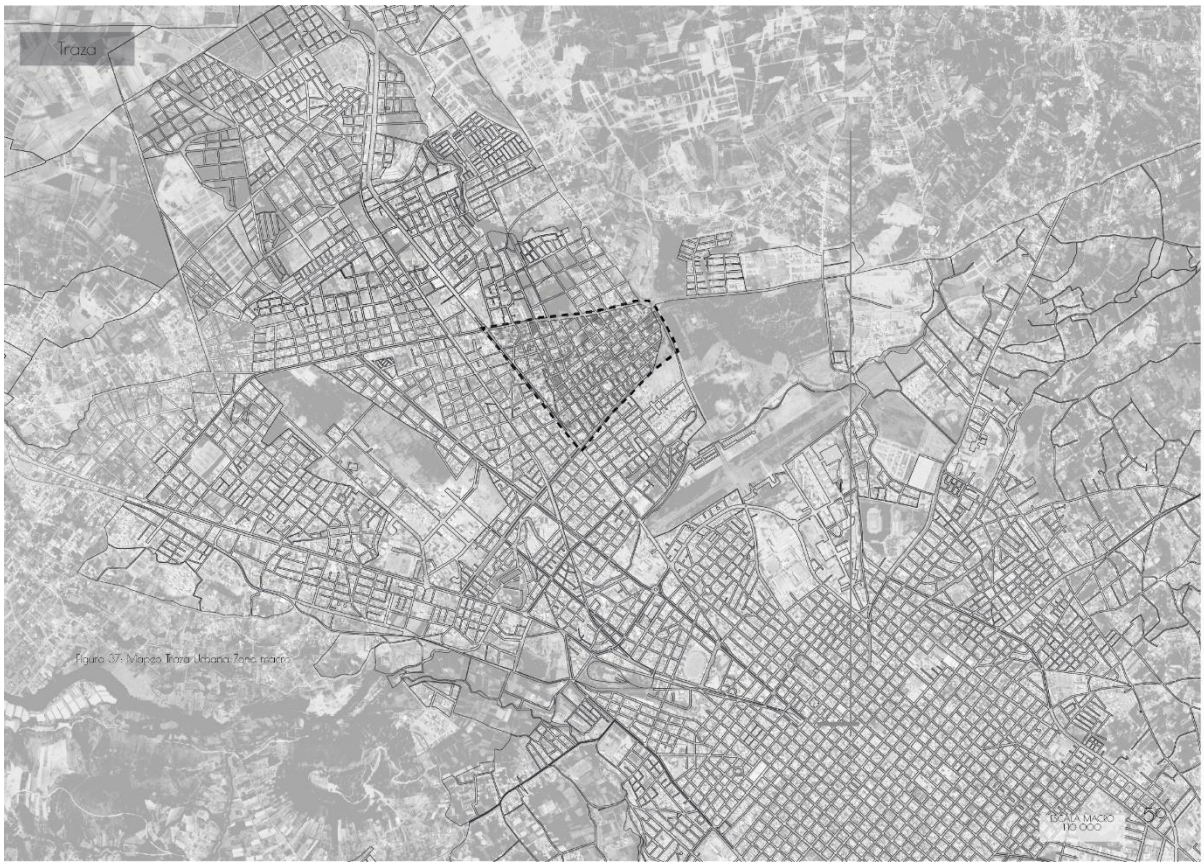
Las ciudades a lo largo de la historia se han adaptado a diferentes trazados urbanos y condiciones históricas.

La traza existente en esta zona se caracteriza por el Cuartel Militar, este equipamiento es el generador de rupturas en la ciudad, aquí se observa como la traza urbana va deformando-se a medida que se aleja del centro.

La Av. Lizarzaburu recorre toda la zona de estudio, donde aquí se presenta las diferentes formas, tamaños de traza que se encuentran en la periferia, a medida que se acerca al aeropuerto se puede observar como la traza es más regular y de similares tamaños.

La Av. 11 de noviembre, se denota un trazado ortogonal, enfocado siempre a la vía principal, donde se desarrollan varias actividades económicas las cuales configuran las diferentes manzanas de forma orgánica.

Figura 22 *Traza Urbana*



Nota. Sistemas Urbanos, Zona Macro. Tomado de: Elaboración propia.

5.1.3 Ejes Urbanos

Los ejes urbanos son líneas que relacionan a diferentes sectores de la ciudad entre ellas creando diversos tipos e intensidades de relaciones.

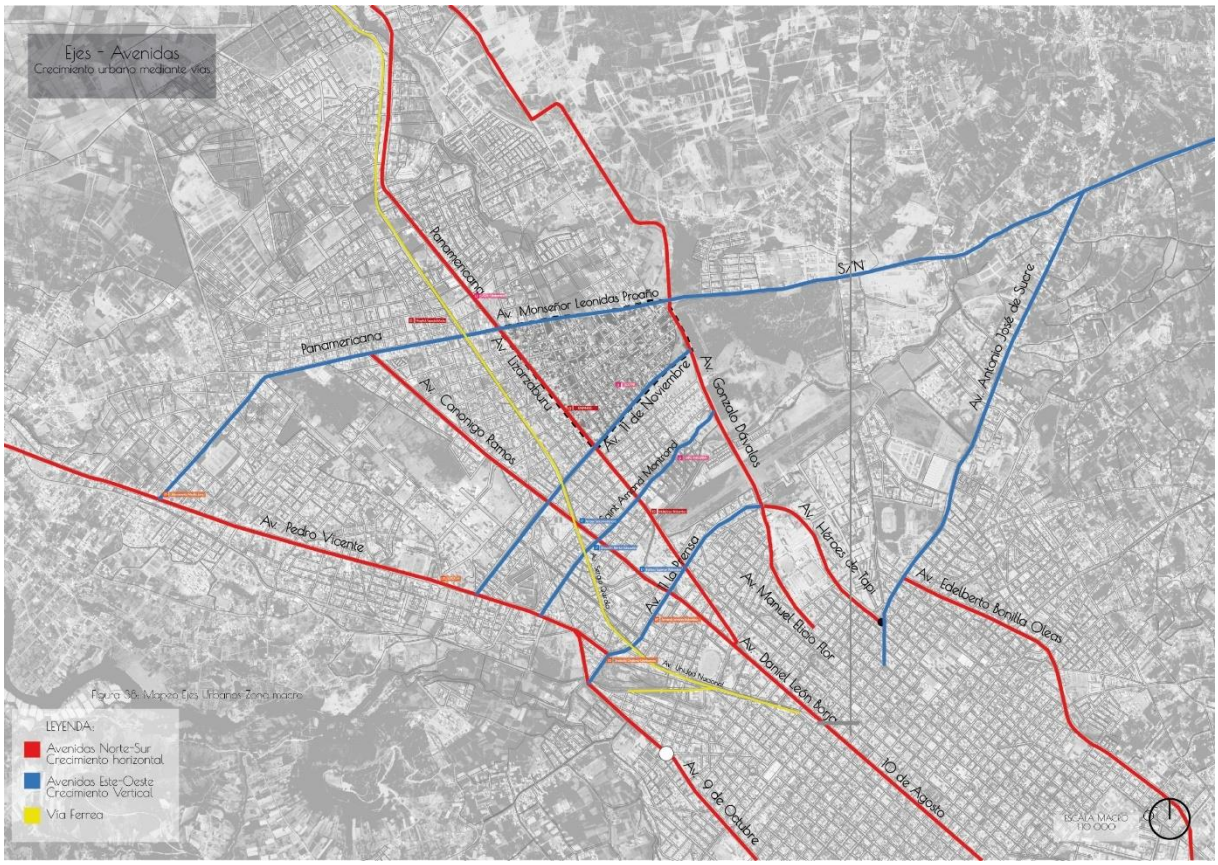
En el lugar de estudio se puede distinguir cuatro o cinco ejes principales que dan forma y son elementos esenciales en la construcción de ciudad, los cuales son:

En la franja Norte se estructura el eje de la Av. Panamericana, vía que conecta la ciudad con el resto del país.

En esta misma franja se encuentra el eje de la Av. Lizarzaburu la cual conecta con el centro de la ciudad, siendo la avenida principal donde se desarrollan la mayoría de actividades de la zona.

Los ejes existentes en la Av.11 de noviembre tiene relación directa entre la Av. Lizarzaburu y la nueva A. Gonzalo Davalos, ejes los cuales durante estos últimos años han dado forma y han configurado la zona de estudio, además de que ha permitido la expansión del límite urbano.

Figura 23 *Ejes Urbanos*



Nota. Sistemas Urbanos, Zona Macro. Tomado de: Elaboración propia.

5.1.4 Movilidad

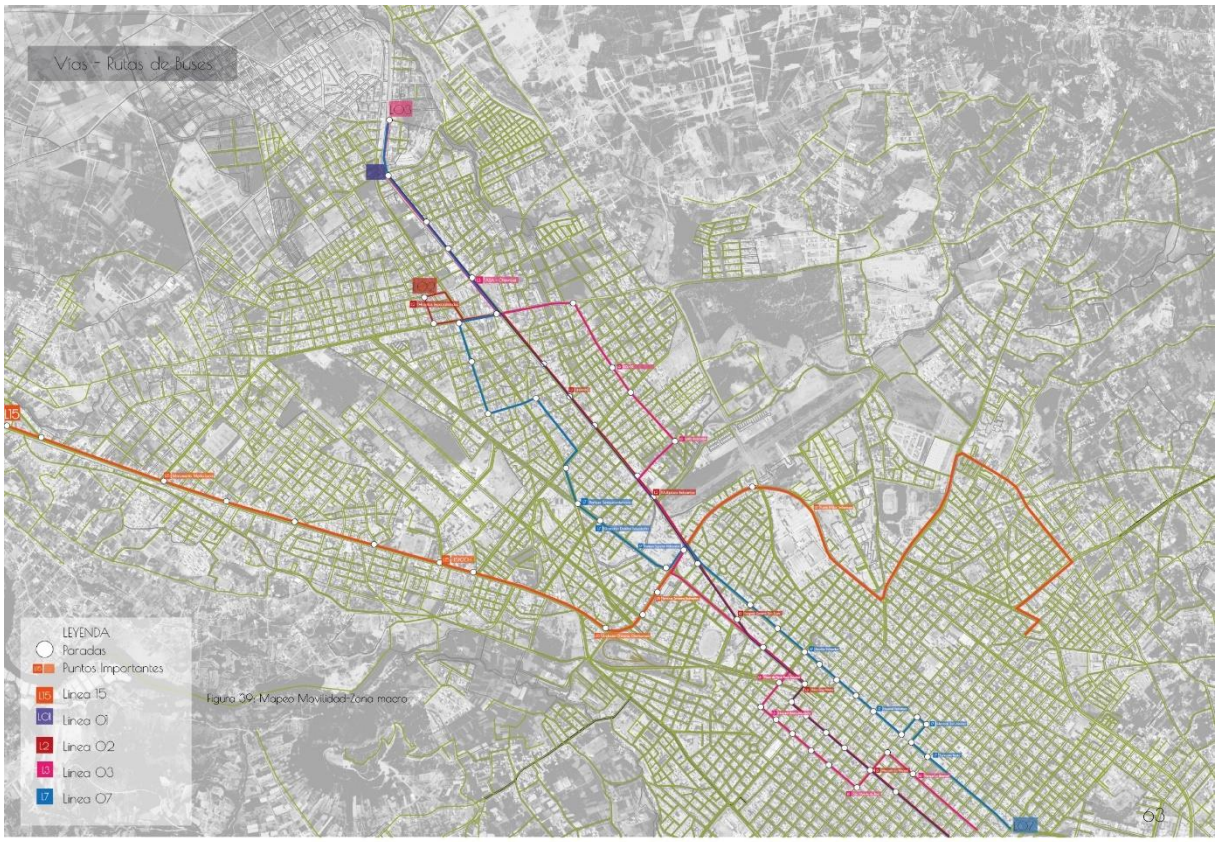
Las vías existentes cuentan con una calidad buena para su circulación, dado que muchas de estas vías no son de uso constante, esto es provocado por el alto flujo de personas que prefieren usar las avenidas principales, ya que son más seguras.

Varias de estas vías, aun se siguen construyendo y expandiendo debido al crecimiento y migración del campo ciudad. Aunque su única función será destinada a los vehículos, disminuyendo el verde y espacios para las personas.

Cada una de estas vías, sirve de aparcamiento para las viviendas, y en muchos de los casos generando tráfico. La zona cuenta con diferentes líneas de transporte que permite la movilización por toda la ciudad, estas cubren gran cantidad de la zona. Aunque el servicio y las paradas sean de los principales problemas a solucionar por las líneas de transporte.

En este mapa se puede apreciar la distribución de las diferentes líneas de transporte en la zona de estudio.

Figura 24 *Movilidad*



Nota. Sistemas Urbanos, Zona Macro. Tomado de: Elaboración propia.

5.1.5 Equipamientos

Los equipamientos dentro de la zona d estudio se encuentran distribuidos en los diferentes polígonos o distritos, cubren diferentes zonas a lo largo de la periferia de la ciudad.

El crecimiento y falta de control han creado zonas sin nula cantidad de equipamientos que cubran el sector, por el cual muchos deben desplazarse a las diferentes zonas aledañas o al centro de la ciudad.

Varios de estos polígonos sin consolidación requieren de un cambio en sus ejes, control y solución de problemas en su entorno, las cuales deben trabajarse de distinta forma y escala. Los equipamientos existentes y de mayor peso son educativos o de salud. Siendo

el educativo la mayor jerarquía de la zona, influyendo en resto de manzanas a la creación de espacios de comercio y vivienda. Estos aprovechando la migración de los estudiantes, familias a estas zonas, dotándoles de espacios vacíos, nulos y carentes de función que influyen de mala manera en el día a día de las personas.

En este mapa se puede apreciar la distribución de los equipamientos en la ciudad.

Figura 25 *Equipamientos*

Nota. Sistemas Urbanos, Zona Macro. Tomado de: Elaboración propia.

5.1.6 Verde Urbano

El verde dentro de los diferentes polígonos o distritos, disminuye constantemente, debido a la expansión de la ciudad.

Varios de los espacios existentes son espacios residuales que carecen de función, los vacíos actuales dentro del lugar de estudio se ocupan en la construcción, los espacios destinados al verde son nulos.

Cada pieza presenta mínimas cantidades de verde o espacio destinado al disfrute, debido a la falta de control en estas zonas se terminan ocupando todos los espacios, creando

lugares sin identidad y que se encierran a sí mismo. Muros que dividen ciudadano, evitando la comunicación entre ellos y el entorno.

En este mapa se puede apreciar la distribución del verde en la ciudad.

Figura 26 *Verde Urbano*

Nota. Sistemas Urbanos, Zona Macro. Tomado de: Elaboración propia.

5.1.7 FODA

Fortalezas

Existe una traza no tan consolidada en ciertas zonas la cual da apertura a posibles cambios.

Posee equipamientos de gran escala para satisfacer necesidades como educación.

Zonas comerciales activas a pesar de ser muy pocas

Dotación de servicios públicos en mayoría de la zona.

Oportunidades

Posee gran zona de crecimiento por lo que se puede regularizar con nuevas normas.

En ciertos lugares da la posibilidad de creación y cambios

Existen muchos vacíos físicos en la zona.

D e b i l i d a d e s

Los polígonos no tienen un control específico, todos se regulan de manera general, son expuestos a diversas problemáticas por sus contextos distintos.

Se puede evidenciar un desorden en relación de crecimiento territorial como urbano.

Falta de variedad de equipamientos en específico comerciales y deportivos,

Poco flujo vehicular como peatonal en calles que no sean principales.

Falta de verde urbano, no cumple porcentaje de verde.

Existe una escasa variedad de diversidad de edificaciones, solo existe vivienda y pocos comercios.

Posee dos equipamientos gigantescos que comprimen la zona creando una ciudad horizontal y poco diversa.

Falta de control y seguridad en la zona, por lugares poco regularizados.

Amenazas

Zonas en mal uso

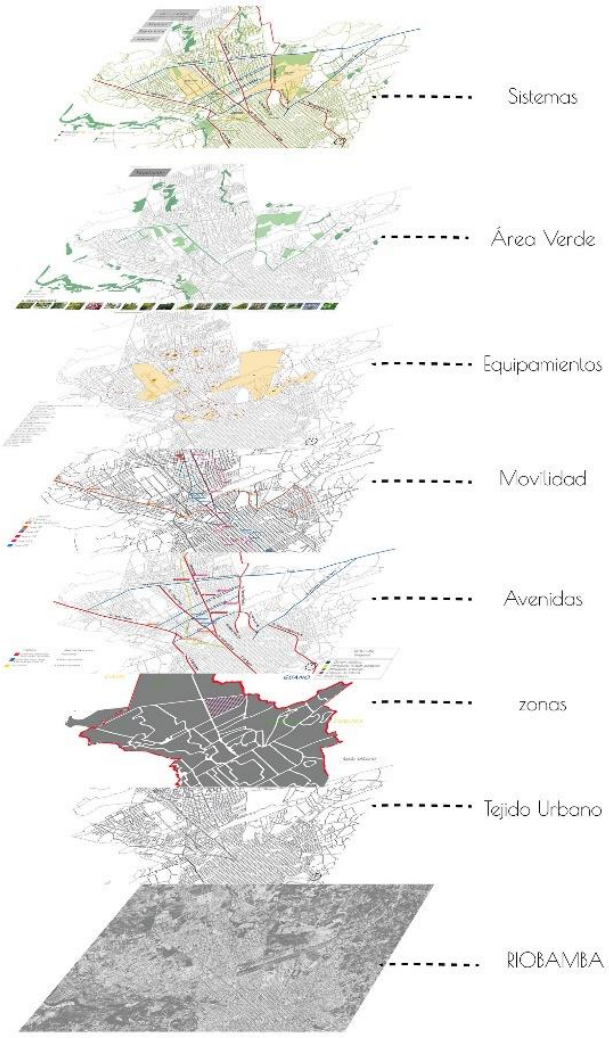
Crecimiento urbano, no regularizado

Gran porcentaje de viviendas Informales sin documentación

Zonas deterioradas, más viviendas y sin planes de equipamientos nuevos

Falta de infraestructura clara.

Figura 27 *Capas Zona Macro*



Nota. Zona Macro Capas. Tomado de: Elaboración propia.

5.2 Zona Meso

5.2.1 Análisis del Sitio

El sector se encuentra entre las Avenidas Lizarzaburu y 11 de noviembre, aquí se desarrollan una gran cantidad de usos, barrios en consolidación cercanos al cantón Guano, en su parte superior se encuentra la Av. Monseñor Leónidas Proaño un lugar en continuo cambio, construcciones sin control o planificación.

Figura 28 *Ciudad de Riobamba*

Nota. Riobamba. Tomado de: GAD Riobamba

Esta zona representa una gran oportunidad para la renovación urbana, creación de nuevos flujos, esto permitirá la creación de nuevos espacios verdes, recreación. Todo esto será tomado en cuenta para la propuesta, ayudando a esta periferia urbana en la búsqueda de correctas soluciones permitiendo descongestionar, solucionar estos problemas.

Por el contrario, al otro lado de la Av. Lizarzaburu se encuentra la ESPOCH, rodeada por grandes zonas destinadas a la vivienda, lugares de flujo constante por la gran cantidad de estudiantes.

Figura 29 *Avenida Lizarzaburu*

Nota. Avenida Lizarzaburu. Tomado de: GAD Riobamba

Se evidencia que el sector de estudio se encuentra muy pocos equipamientos, a pesar de contar con una pequeña cantidad de instituciones educativas dentro del sector y los alrededores.

Medio Natural

Posición Geográfica

Latitud: 1°39´15” S

Longitud: 78° 39´32” W

Altitud: 2781 msnm

Temperatura media: varía entre 8 °C y 19°C

Topografía

El lugar de estudio se encuentra a una altura de 2820 msnm y una mínima 2775 msnm esto en el sentido longitudinal, el sector no cuenta con grandes depresiones, es muy plano con una pendiente de 1%.

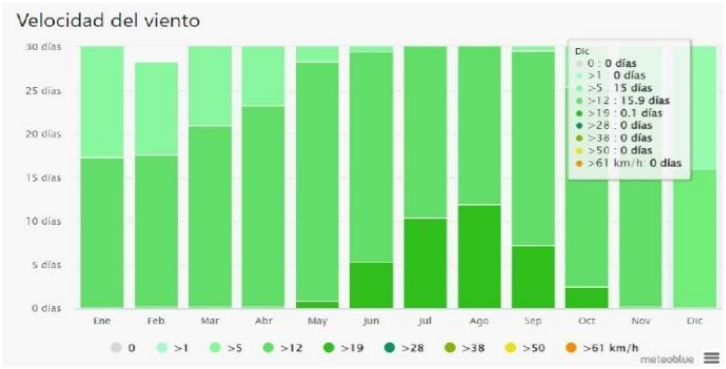
El sector muy pocas elevaciones, esto permite crear conexiones fácilmente entre ellos, esto se debe tomar en cuenta para la creación de nuevos flujos, elementos que permitan desarrollar el sector y crear oportunidades buenas para la intervención.

Las orientaciones deben tomarse en cuenta para proponer buenos equipamientos y aprovechamiento de los ejes en la búsqueda de confort, la iluminación debe ser tomando en cuenta para las formas y materialidades que permitan mantener la permanencia de las personas.

Vientos

Como se mencionó antes el clima en esta parte del país es constante durante todo el año, así mismo con el viento proveniente del Noroeste a sur-este con velocidades mínimas de 2km/h y un máximo de 17 km/h, el sector al ser un lugar de constante cambio debido a su ubicación en la periferia presenta vientos entre 14 km/h, esto debido a las nuevas construcciones que aparecen continuamente.

Figura 30 *Vientos*



Nota. Vientos Riobamba. Tomado de: Clima promedio en Riobamba, Weatherspark.

Precipitaciones

La ciudad de Riobamba posee un clima similar durante todo el año, las precipitaciones destacan en esta zona del país debido a la gran cantidad que se genera entre los meses de febrero a abril y los meses de noviembre y diciembre con un máximo de 220mm. Entre los meses de julio y septiembre se presentan pocas lluvias con un máximo de 45mm.

Figura 31 *Precipitaciones*

Nota. Precipitaciones Riobamba. Tomado de: Clima promedio en Riobamba, Weatherspark.

Visuales

Dentro del área de estudio se encuentran zonas importantes a tomar en cuenta para las conexiones visuales. Que periten disfrutar de la ciudad entre ellos el Volcán Chimborazo, el nevado Altar. Volcán Tungurahua. Las montañas de San Antonio, la visión desde el interior no permite mostrar la gran cantidad de elementos al su alrededor debido a la planicie donde se asienta y los múltiples cambios que se generan.

Figura 32 *Visuales*

Nota. Av. Monseñor Leónidas Proaño. Tomado de: Elaboración propia.

Medio Artificial

A pesar que el sector se encuentra alejado del centro de la ciudad, toma ciertas referencias presentes de ella, además ha permitido la creación de una gran variedad de tipologías arquitectónicas, donde predomina la vivienda unifamiliar, conjuntos residenciales, residencias mixtas, negocios que rodean las avenidas.

Sin embargo, existe un problema similar en todas ellas las murallas creadas entre ellas que destruyen la comunicación, continuidad, permeabilidad y sobre todo la planificación y crecimiento ordenado de todas las zonas con el resto de la ciudad.

La concentración de actividades también ha influido en una desigualdad de construcción donde se han enfocado en las principales avenidas y reduciendo la importancia de los otros elementos existentes, provocando grandes cantidades de flujo en ciertos lugares otros están en completo abandono.

Figura 33 *Avenida*

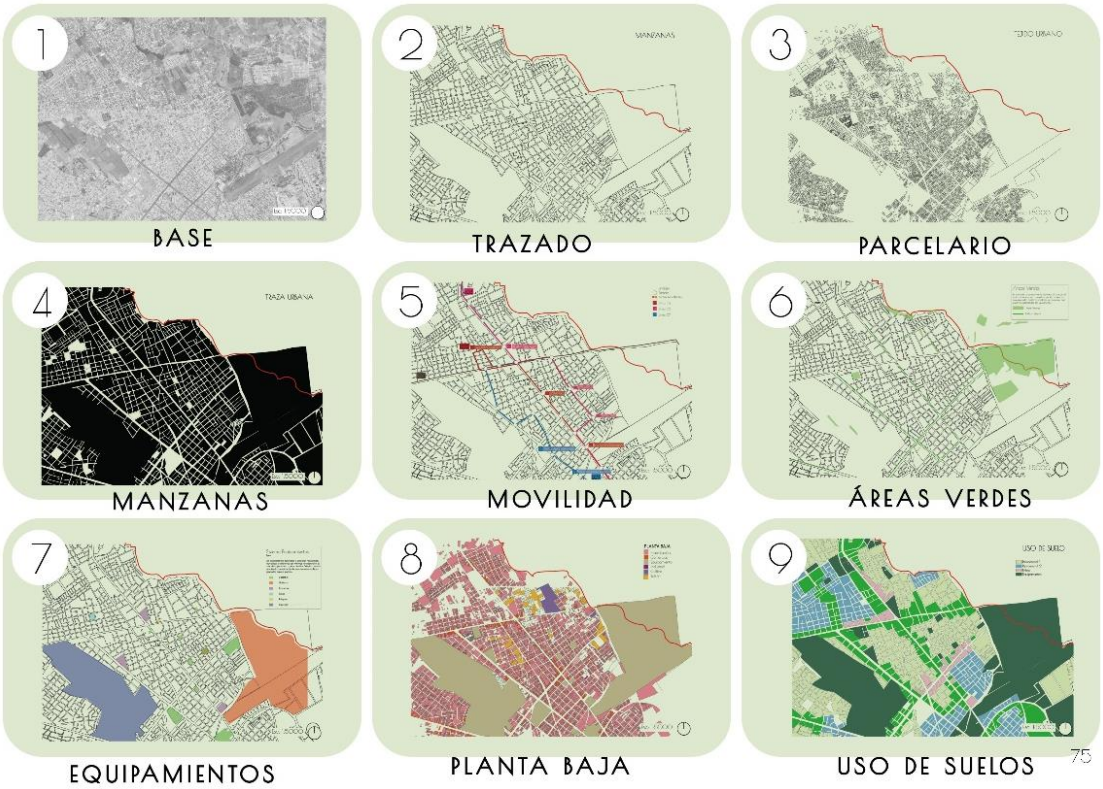
Nota. Av. Lizarzaburu. Tomado de: Elaboración propia.

En lugar seleccionado se encuentran muy pocos equipamientos comerciales, educativos de distintos niveles, guarderías o unidades educativas, el más importante es el ECU 911, el cual influyo mucho para la consolidación del sector y su continuo crecimiento, esto deja en evidencia la necesidad de ciertos equipamientos que permitan organizar u mejorar la ciudad, así como uno de los objetivos planteados en nuestro tema, la descentralización del centro urbano de nuestra ciudad.

Se ha logrado enfocar en los ejes estructurantes existentes que con buen manejo y planificación permitirán realizar un cambio significativo, logrando destacar, adaptase a los distintos cambios del territorio y escenarios por venir.

No obstante, todo esto nace desde el comprender al sector mediante un análisis sistemático de todos sus elementos, desde su fenomenología, estructura y sistemas urbanos en la búsqueda de múltiples soluciones para cada una de las particularidades de esta zona periférica de la ciudad de Riobamba.

Figura 34 *Estructura Urbana*

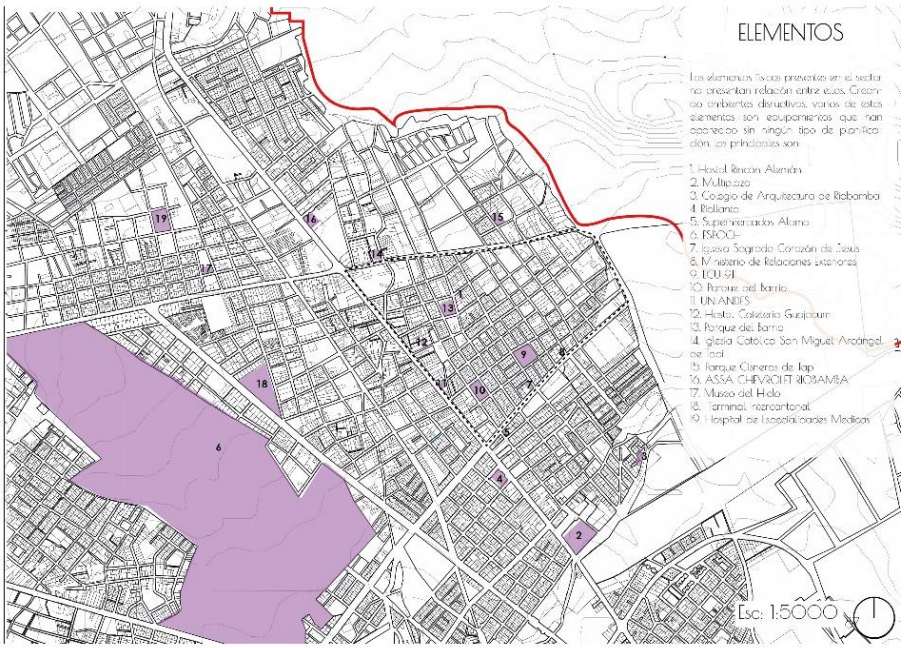


Nota. Estructura Urbana. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 35 *Fenomenología*

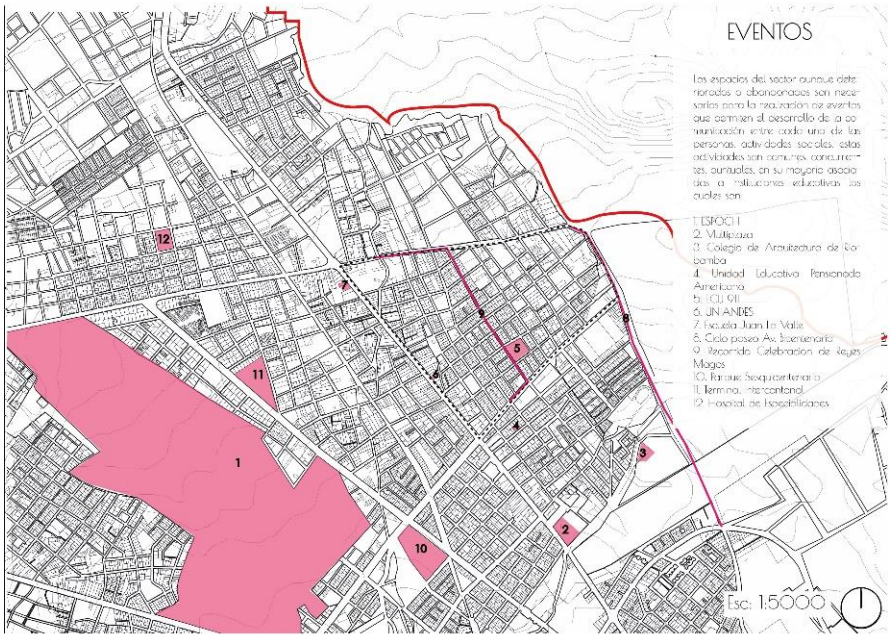
Nota. Fenomenología. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 36 *Elementos*



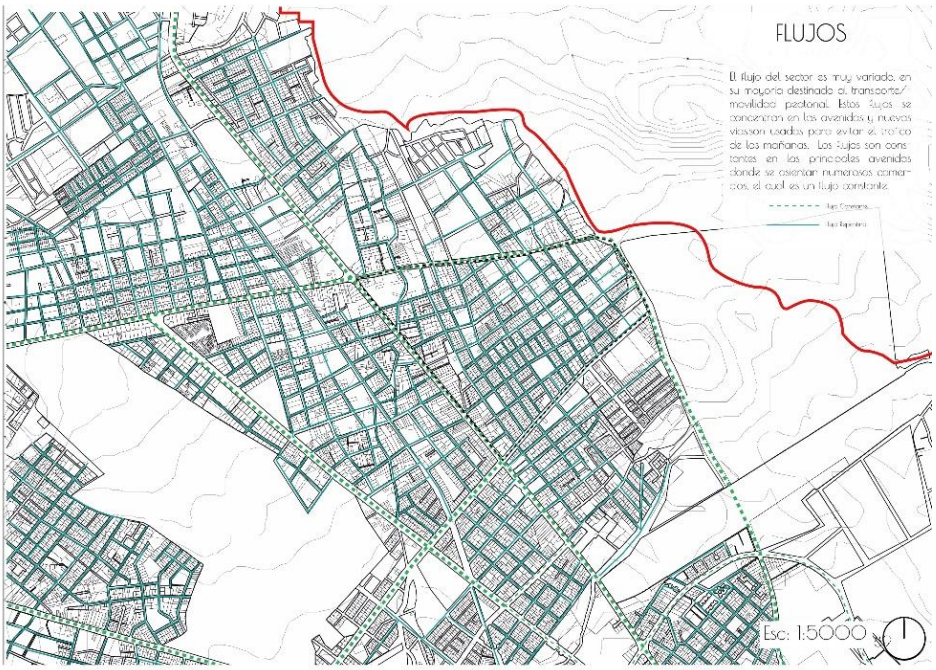
Nota. Fenomenología. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 37 *Eventos*



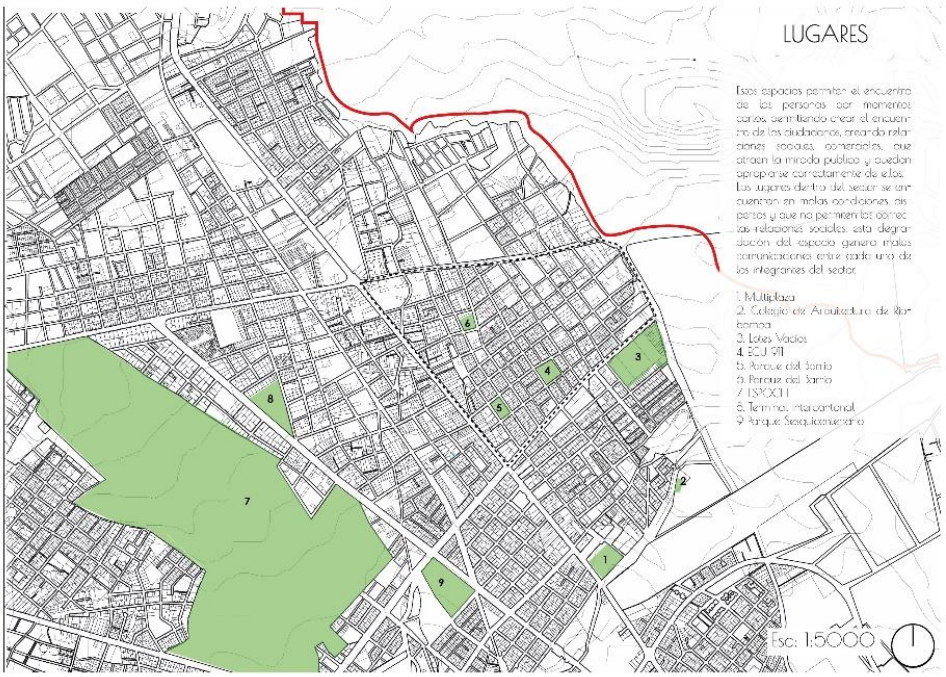
Nota. Fenomenología. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 38 *Flujos*



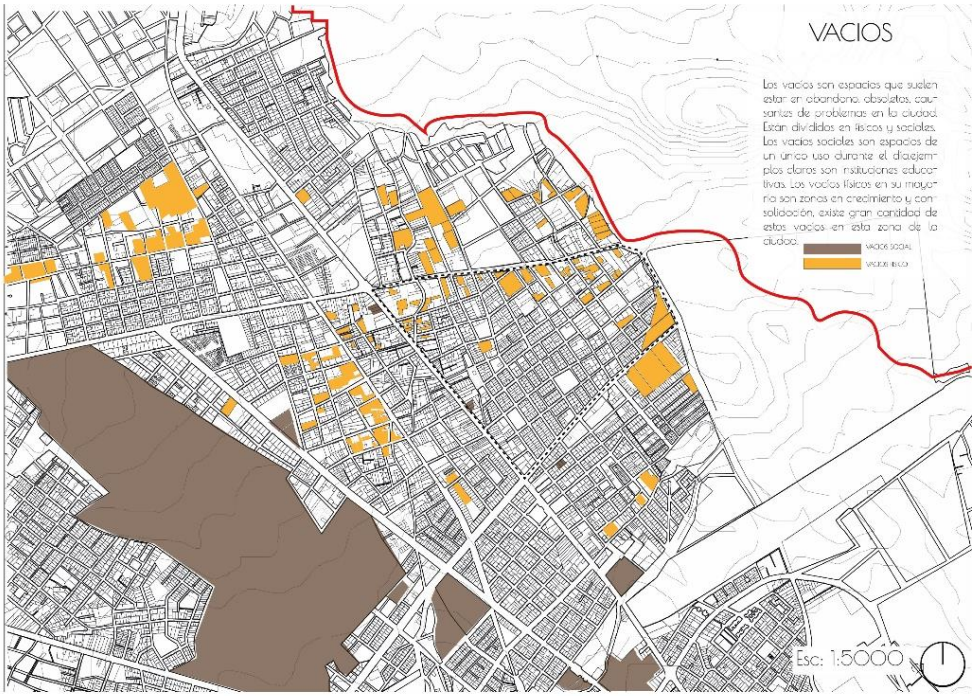
Nota. Fenomenología. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 39 *Lugares*



Nota. Fenomenología. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 40 *Vacíos*



Nota. Fenomenología. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 41 *Zona Meso*

Nota. Fenomenología. Tomado de: Elaboración propia.

5.3 Zona Micro

La distribución y el sistema actual de las ciudades modernas están basados en una dinámica de barrios y polígonos a escala micro que revelan diferentes historias y problemas.

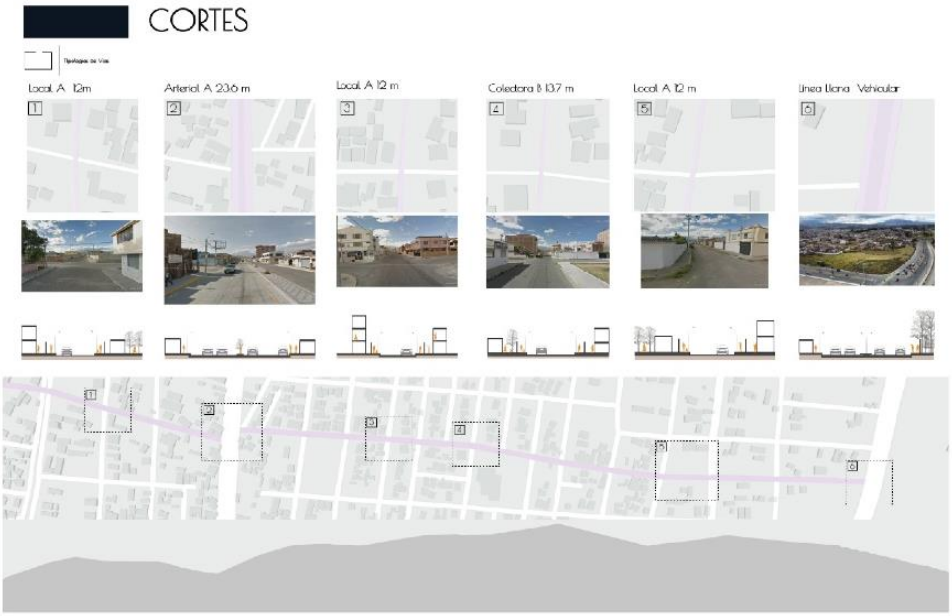
En este estudio desarrollaremos un diagnostico urbano a escala Micro enfocándonos en temas puntuales, ya sea ocupación de suelo, relación de arquitectura y sistema vial como ciertos puntos de la infraestructura, el cual nos permite apreciar la ciudad desde otra perspectiva.

A partir del análisis y observaciones minuciosas surge una propuesta de diseñar y resolver un polígono que posea diferentes ambientes o situaciones en conflicto, de tal manera que resolvemos fragmentos urbanos de dos ejes principales de la ciudad a un detalle considerado.

Figura 42 *Retiros*

Nota. Zona Micro. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 43 *Cortes Urbanos*



Nota. Zona Micro. Tomado de: Elaboración propia.

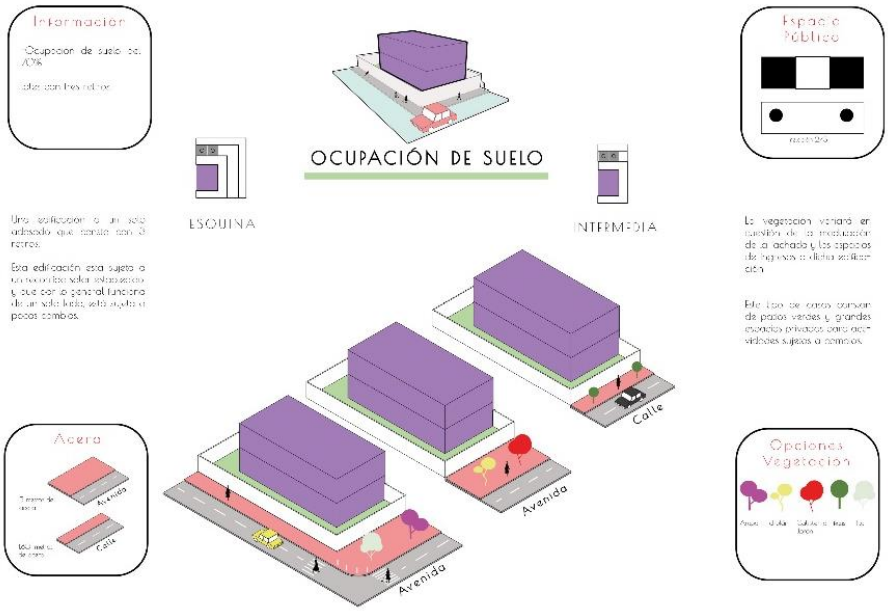
Figura 44 *Ocupación de Suelo 01*

Nota. Zona Micro. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 45 *Ocupación de Suelo 02*

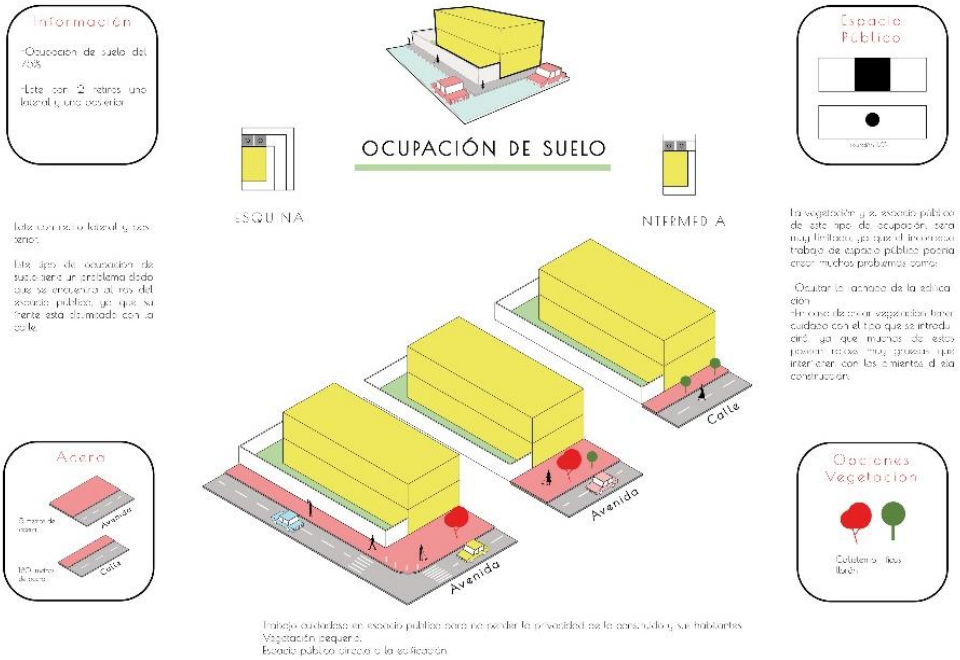
Nota. Zona Micro. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 46 *Ocupación de Suelo 03*



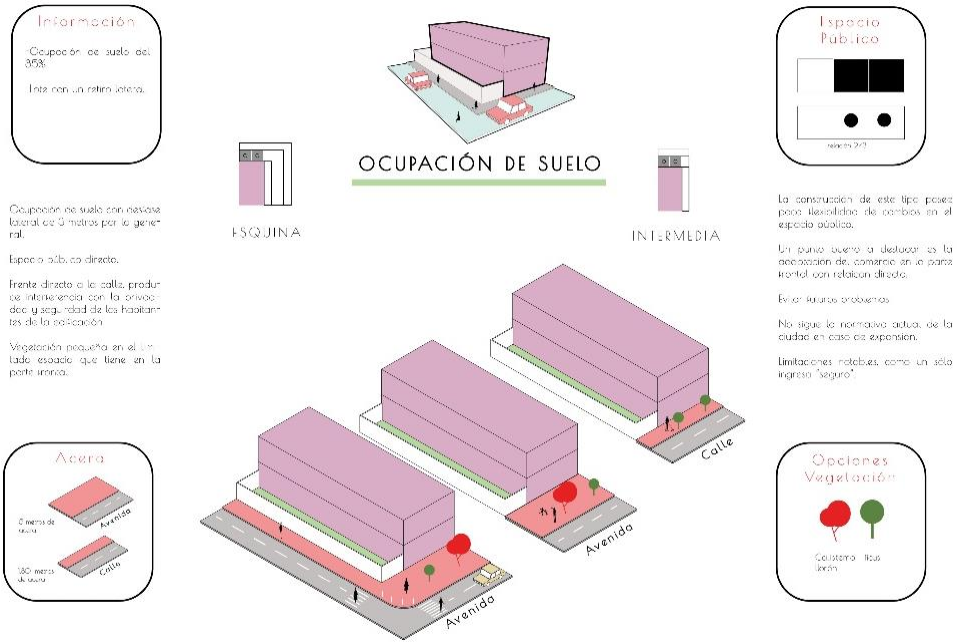
Nota. Zona Micro. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 47 *Ocupación de Suelo 04*



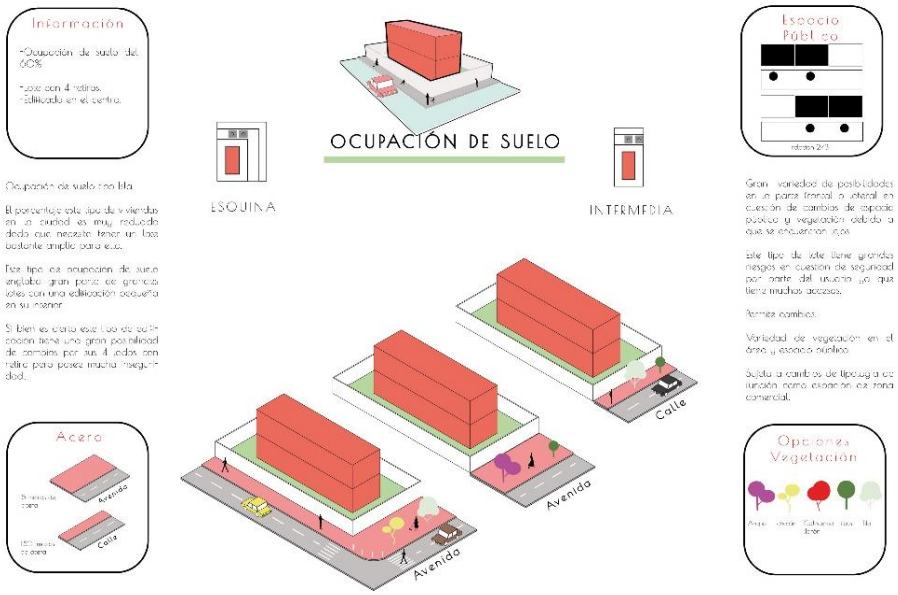
Nota. Zona Micro. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 48 *Ocupación de Suelo 05*



Nota. Zona Micro. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 49 *Ocupación de Suelo 06*



Nota. Zona Micro. Tomado de: Elaboración propia.

5.3.1 Conclusiones Ocupación de Suelo

El estudio de ocupación de suelo desempeña un papel fundamental en la formulación de un modelo de ciudad coherente que complemente un sistema de ejes y corredores urbanos. Entender que el sistema vial como la arquitectura misma son dos elementos que se complementan uno con el otro, por ende, el análisis a escala micro permitirá distinguir ciertos aspectos como:

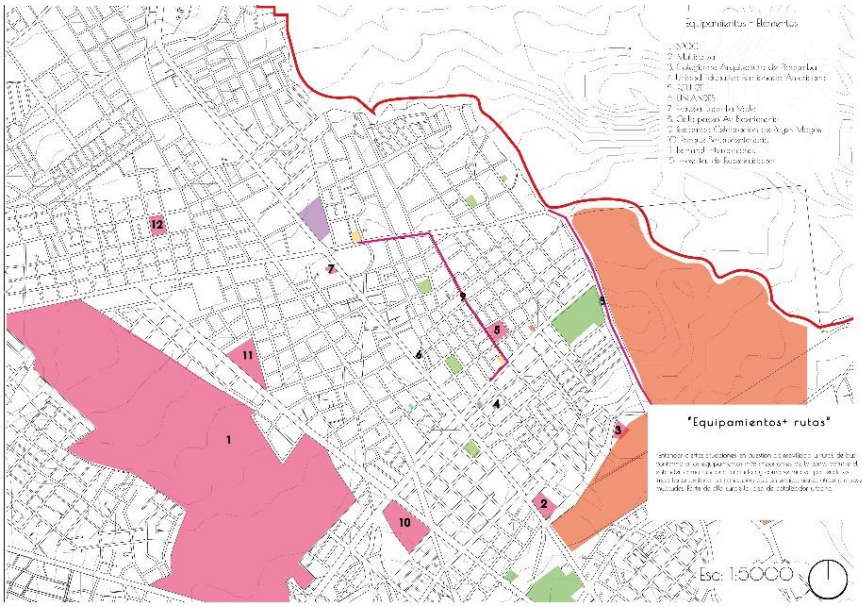
- Patrones de ocupación de suelo.
- Porcentajes de ocupación de suelo.
- Identificar tipologías en la zona.
- Crear una base para el desarrollo de un modelo de ciudad.
- Fomentar la movilidad y accesibilidad.

En resumen, se puede entender como el estudio de la ocupación de suelo y tipologías urbanas como herramientas esenciales para diseñar un modelo de ciudad sustentable, sus múltiples dimensiones, ya sea como estrategias o soluciones.

Figura 50 *Hacemos Ciudad*

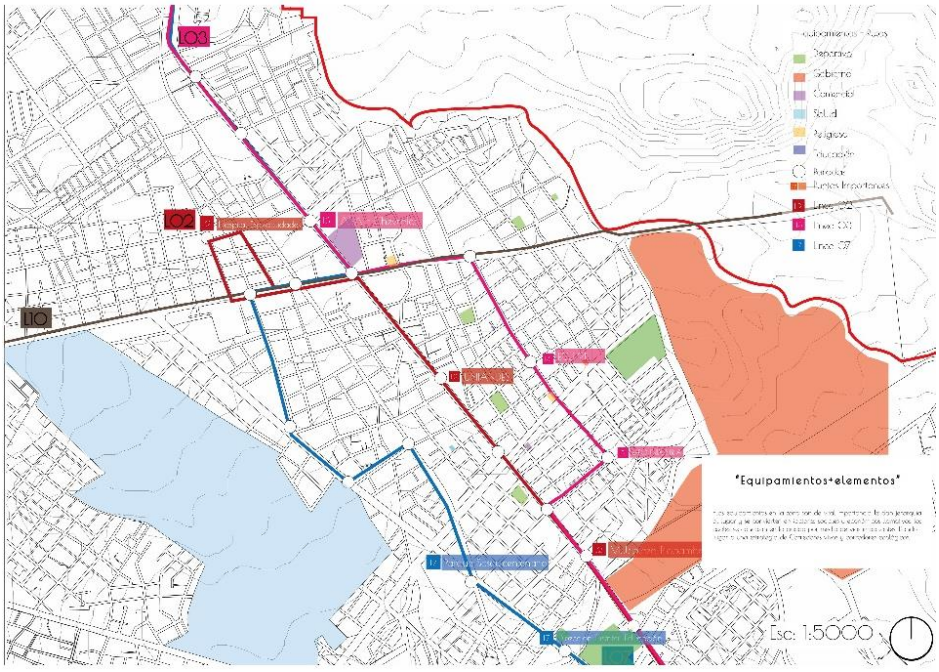
Nota. Zona Micro. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 51 *Equipamientos y Rutas*



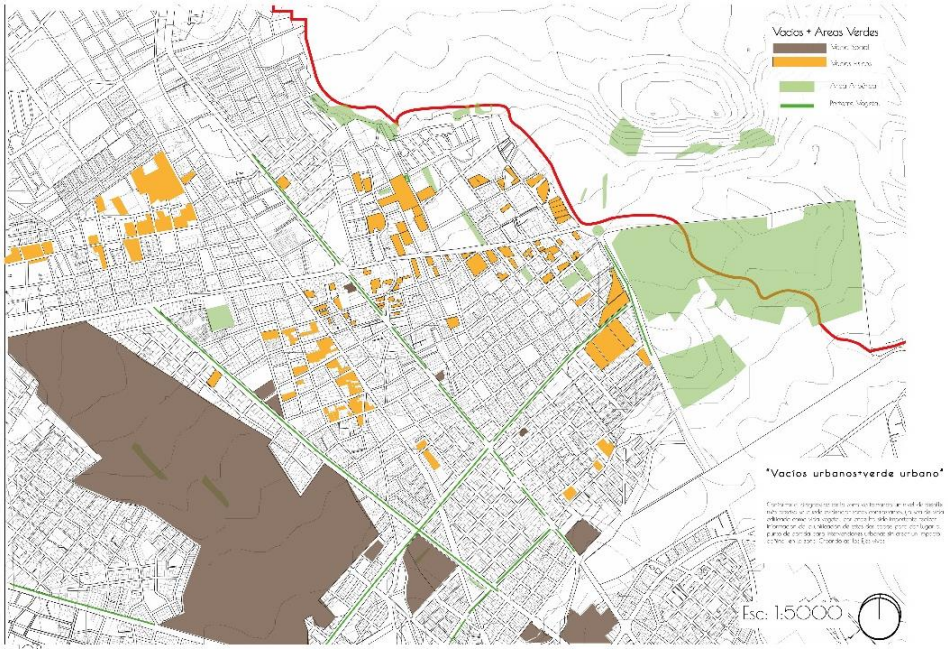
Nota. Estrategias y Lineamientos. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 52 *Equipamientos y Elementos*



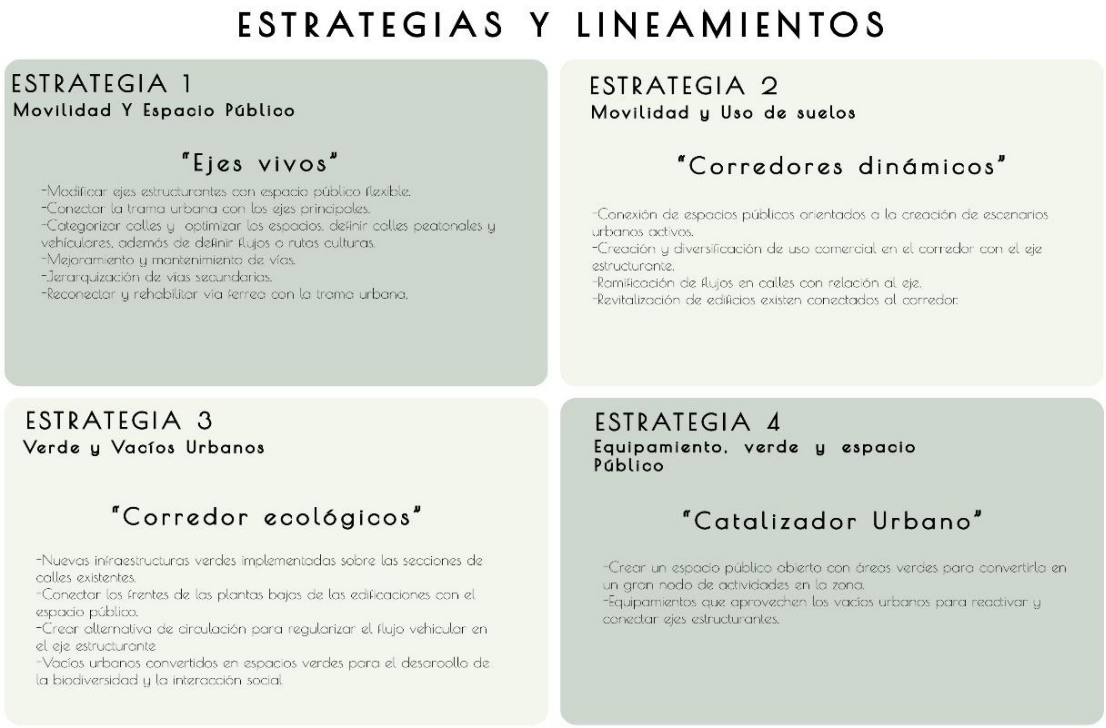
Nota. Estrategias y Lineamientos. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 53 *Vacíos y Verde Urbano*



Nota. Estrategias y Lineamientos. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 54 *Estrategias y Lineamientos*



Nota. Estrategias y Lineamientos. Tomado de: Elaboración propia.

6. Capítulo VI: Propuesta

6.1 Master Plan

Los ejes estructurantes son elementos fundamentales a nivel urbano ya que el correcto trabajo de los mismos permite un crecimiento económico de la población.

El correcto trabajo del espacio público con relación a las edificaciones aledañas de los ejes, son importantes, dado que al ser rutas o avenidas muy transitadas ya sea por peatones como por vehículos, tienen a crear problemas de tráfico y seguridad.

El punto clave de crear un lugar más seguro para los ciudadanos, partirá de la creación de nuevos "fragmentos de espacio público ya sea vereda con calle, dependiendo de la edificación ahí ubicada"

Crear tipologías de espacio público respondiendo a un tipo de edificación ya sea por su tipología como por su uso de planta baja, permitirá crear un prototipo replicable en diferentes avenidas o ejes de las distintas ciudades.
Espacios públicos con relación a la vivienda

El punto fundamental del diagnóstico previamente realizado, podemos evidenciar un gran conflicto en distintos puntos de la ciudad, por la homogeneidad del eje estructurante con su limitado espacio público que es la vereda nada más, sin tomar en cuenta puntos de vegetación, además de uso de suelo y espacio para comercio, turismo y circulación de diferentes tipos.
Crear una vereda ancha como un intento de espacio público en toda una avenida importante, sin tomar en cuenta la edificación que se encuentra allí ubicada, llega a ser un problema.

Tener en cuenta la forma y la función de las edificaciones tiene vital importancia, para que las edificaciones tengan una correcta relación con lo que los rodea, y así tener un lenguaje urbano adecuado para el peatón.

Las edificaciones son piezas indispensables, y cada una debe funcionar con su entorno, deben “conversar” con el frente que es el espacio público y por ende la vía, como también con sus demás edificaciones aledañas.

Crear una forma de espacio público y replicarlo para todas las zonas. es caer en un continuo error, dado que no podemos definir que todas las casas responden del mismo modo, como lo es una esquina, o como es una zona comercial.
EL master plan abarcará una serie de conexiones en diferentes puntos de la ciudad, puntos de los cuales los ejes llegan a tener conflictos, como lo llegan a ser las intersecciones o esquinas.

Parte principal e inicial del master plan será rematar los ejes estructurantes en sus extremos, ya sea en los ejes o avenidas que están de forma horizontal como también verticales en la ciudad de Riobamba; lo realizaremos con equipamientos o catalizadores urbanos,

Estos estarán ubicados estratégicamente en vacíos urbanos, cuyos fines serán la creación de hitos comerciales los cuales regulen el correcto flujo de los ciudadanos como también de los turistas.

El estudio previo denominado diagnóstico urbano nos permite conocer la posibilidad de cambio que puede tener la zona, y el abanico de oportunidades que esta nos brinda.

Si bien es cierto existe un mediano índice de lotes en abandono o en venta como vacíos urbanos los cuales podremos aprovechar de mejor manera para una mejoría notable en la ciudad de Riobamba.
La primera ETAPA del master plan constará de una buena conexión de los ejes con el entorno inmediato, que serán las edificaciones, rematando con equipamientos.

La ciudad de Riobamba rica en cultura y diversidad permite crear diferentes situaciones en la cual el ciudadano pueda desarrollarse.

Lo relevante será crear ambientes distintos para crear una conexión directa con diferentes variaciones de tramas, para compensar la fatiga o el aburrimiento de una línea continua de elementos típicos y repetitivos

La segunda ETAPA constará en propuesta de espacio público de los ejes en distintos puntos que permita entrelazar la calle con las edificaciones.

¿Cómo se realizará esto?, pues bueno se tomará en cuenta diferentes factores como:

- Tramo de vía (esquina o línea continua)
- Edificación aledaña ya sea en
- Altura
- Uso de planta baja
- tipología

Estos puntos serán fundamentales para determinar qué tipo de espacio público llevará a cabo al frente de la edificación.

Parte del diseño del nuevo espacio público se tendrá en cuenta factores nuevos como lo son:

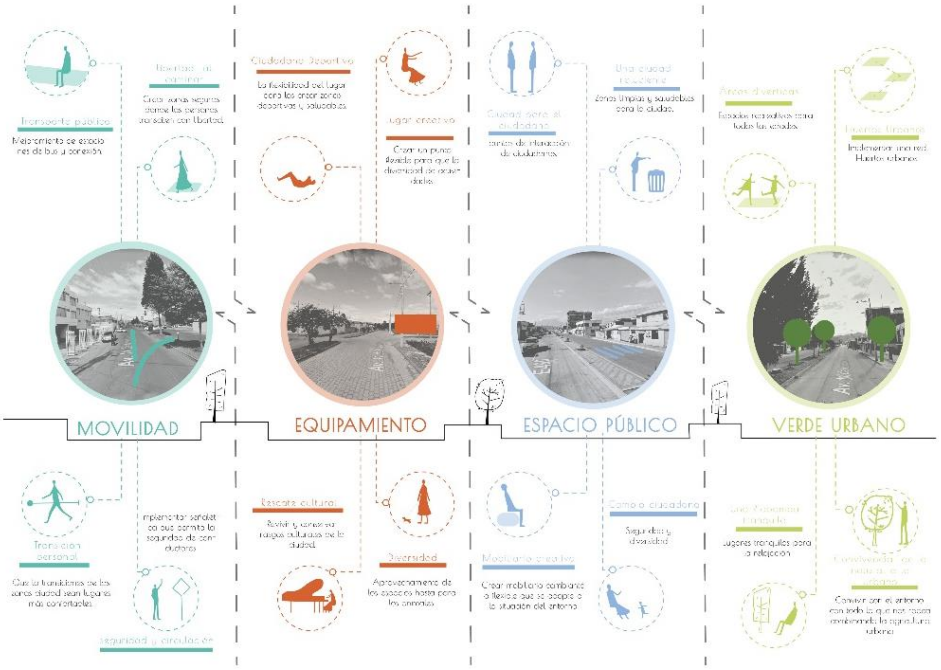
La inclusividad: ya sea para personas con ceguera como también personas con problemas de movilidad.

Además de ello se tomará en cuenta vegetación propia para el frente de cada edificación, dependiendo su alcance visual que requiere por el tipo de tipología de casa que tenga y su retiro. adaptando y combinándola con tipologías de árboles según su crecimiento frondosidad.

Se adoptará rampas en puntos claves como también líneas continuas de texturas para bastones.

Uno de los objetivos de este master plan es planificar la seguridad de los peatones, por ello ha sido importante pensar en la creación de una ciclovía en la sección de la vereda, la cual tenga una división con la calle.

Figura 55 *Elementos*

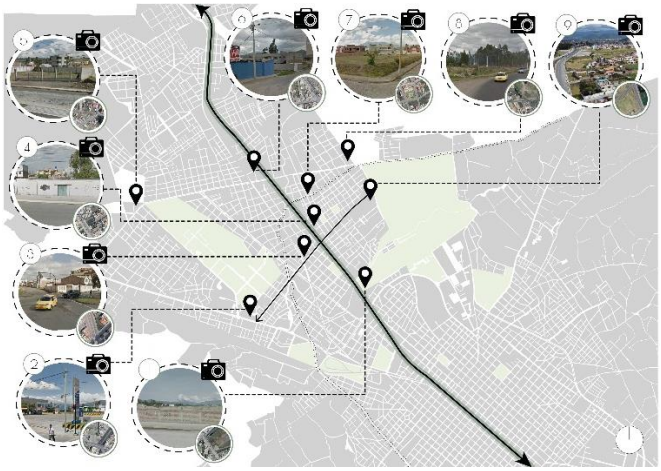


Nota. Master Plan. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 56 *Maqueta*

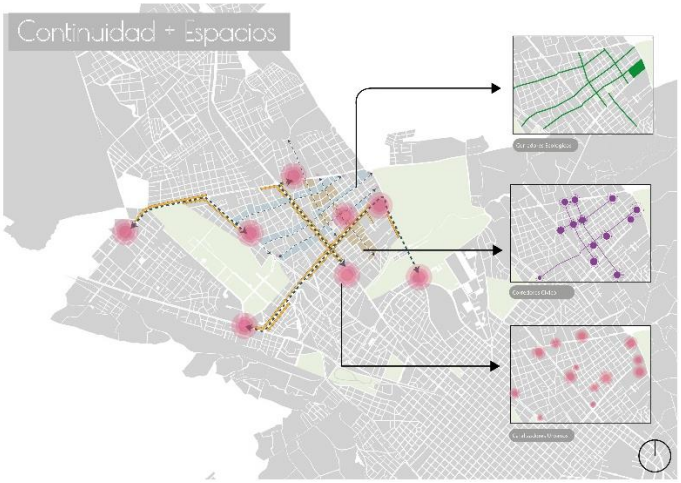
Nota. Master Plan. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 57 *Zonas Criticas*



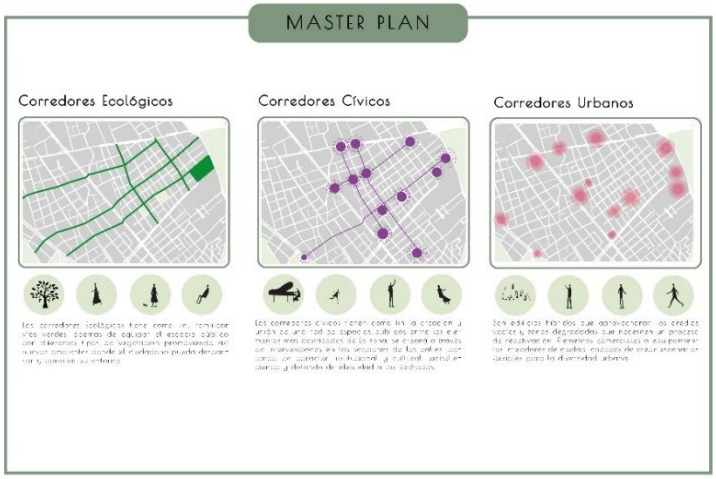
Nota. Master Plan. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 58 *Continuidad*



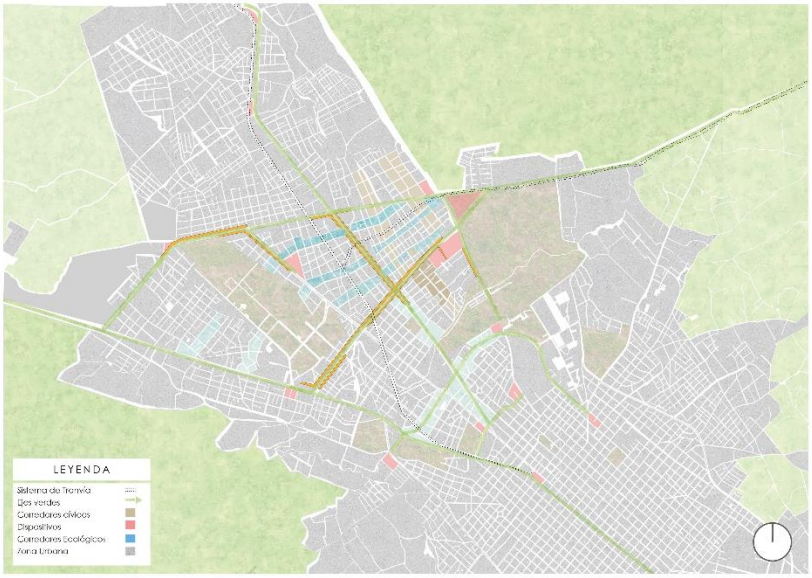
Nota. Master Plan. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 59 *Corredores*



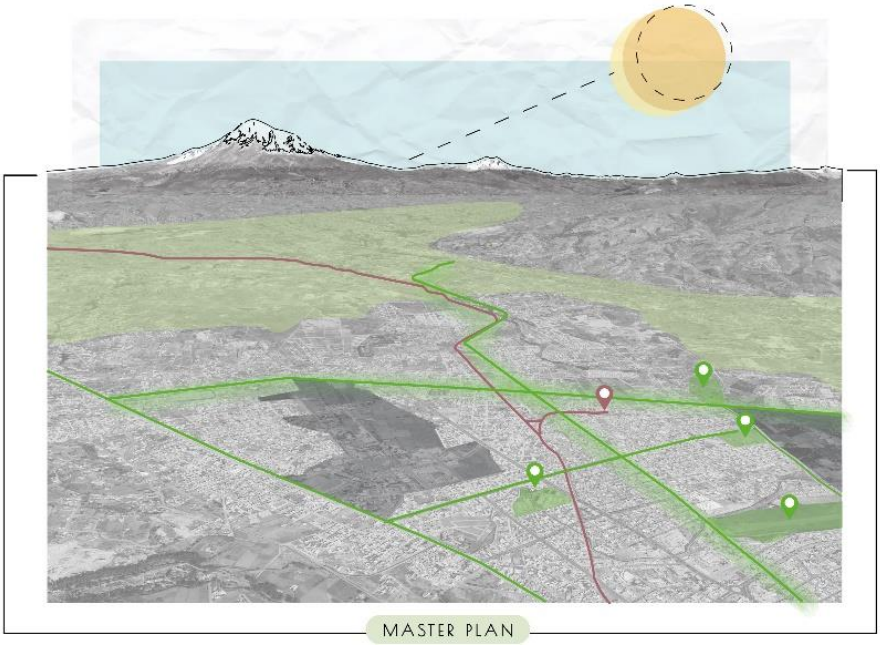
Nota. Master Plan. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 60 *Diagrama Corredores*



Nota. Master Plan. Tomado de: Elaboración propia.

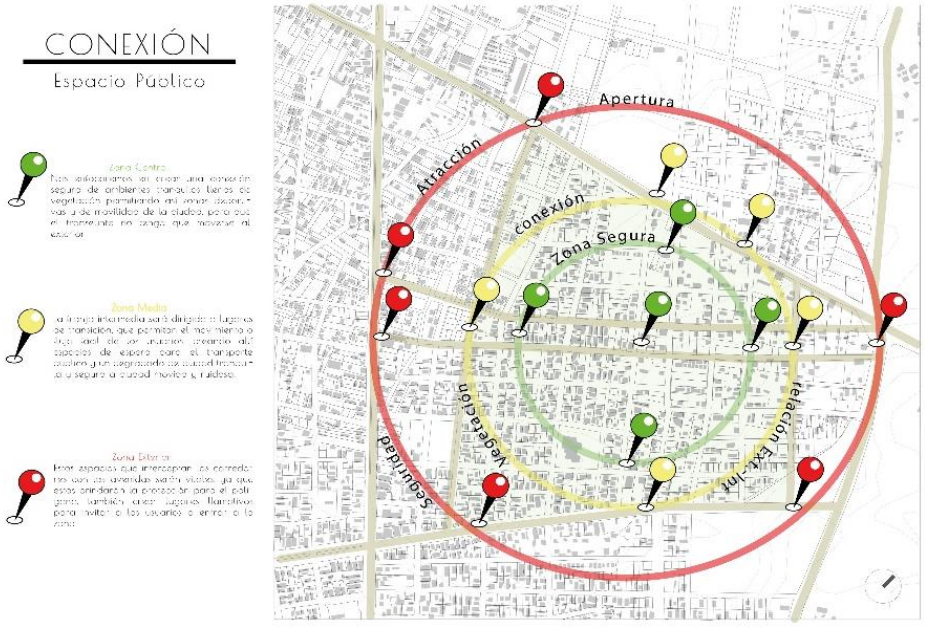
Figura 61 *Diagrama Ejes*



Nota. Master Plan. Tomado de: Elaboración propia.

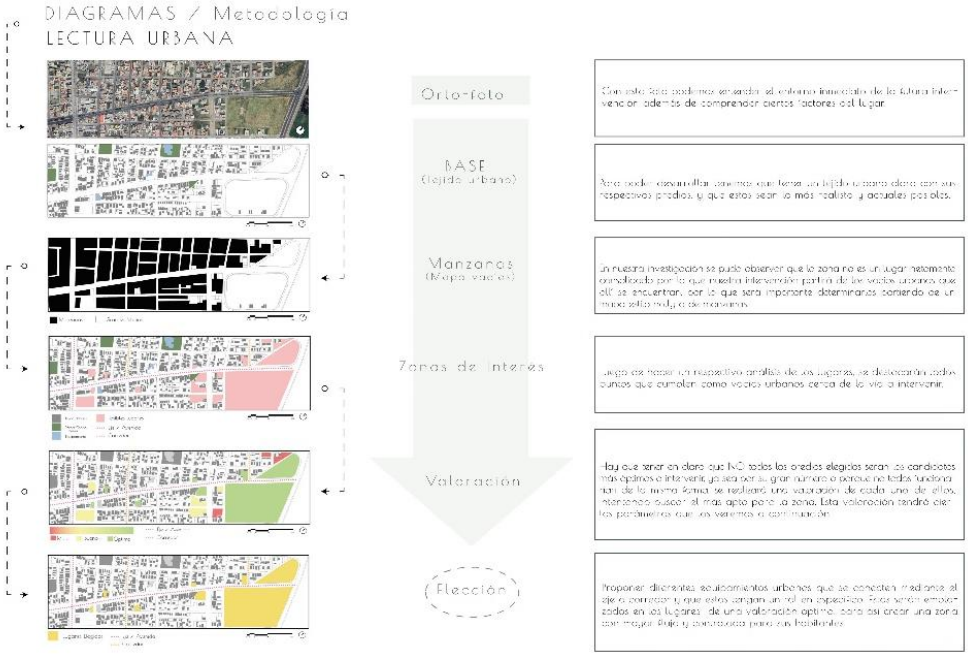
6.2 Ejes Estructurantes

Figura 62 *Conexión*



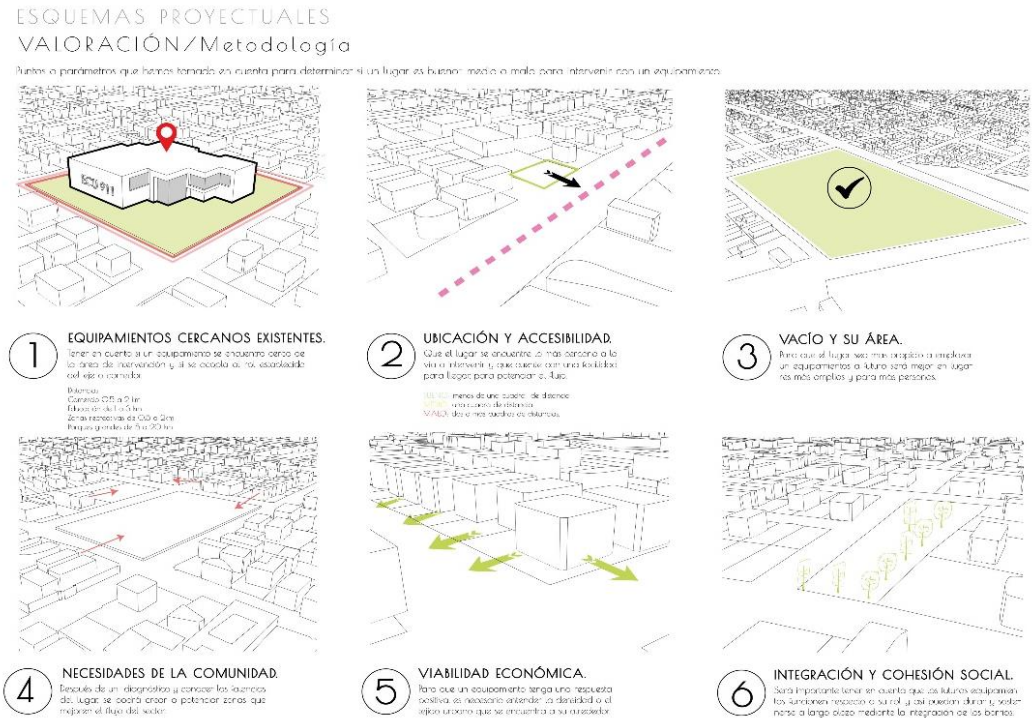
Nota. Master Plan. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 63 *Lectura Urbana*



Nota. Master Plan. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 64 *Valoración*

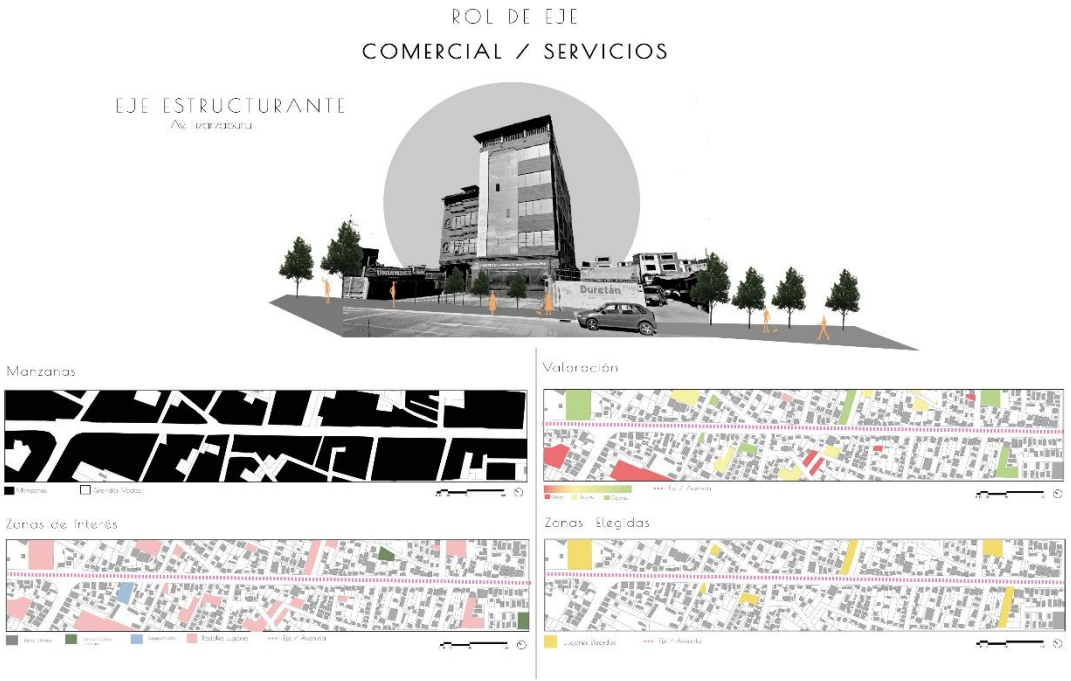


Nota. Master Plan. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 65 *Av. Lizarzaburu*

Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 66 *Rol del eje*



Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

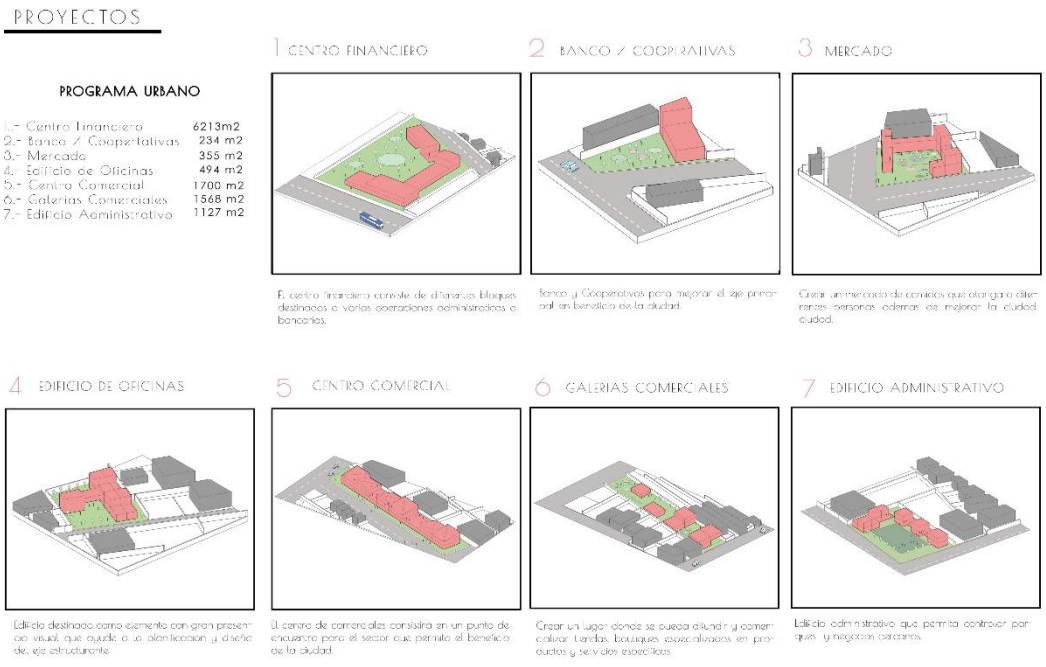
Figura 67 *Valoración*

Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 68 *Programa Urbano*

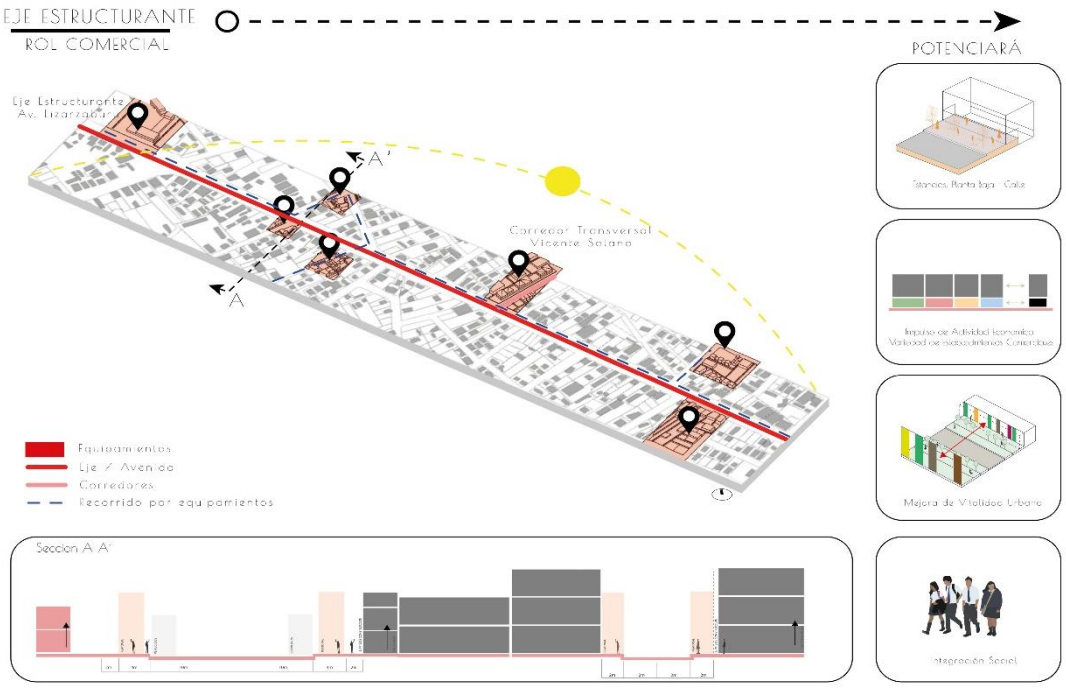
Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 69 *Proyectos*



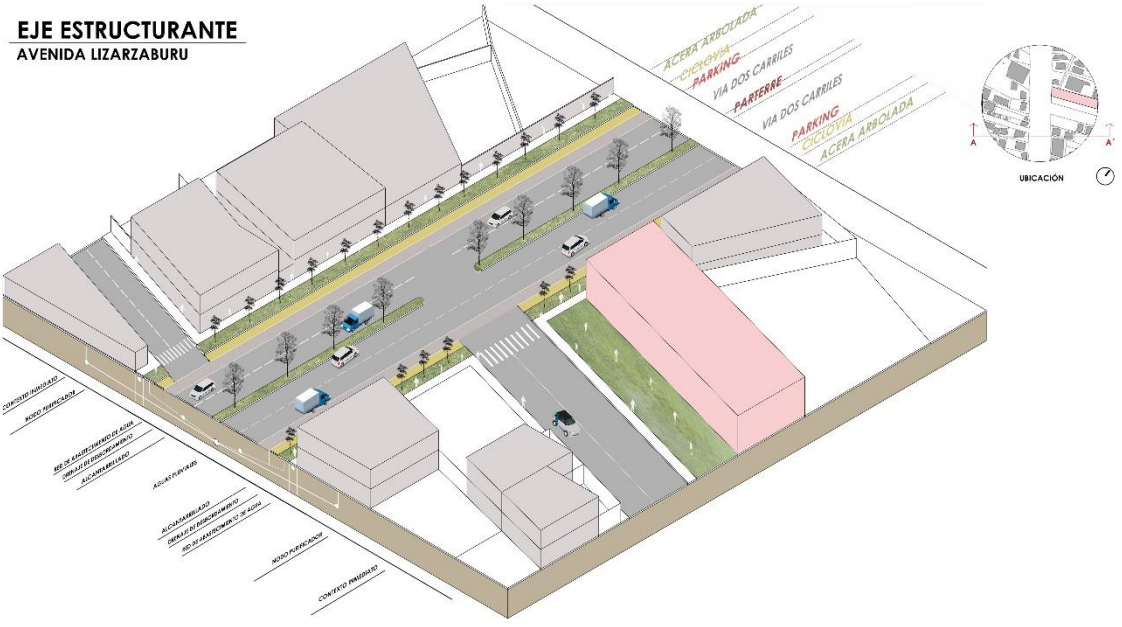
Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 70 *Corte*



Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 71 *Diagrama Urbano*

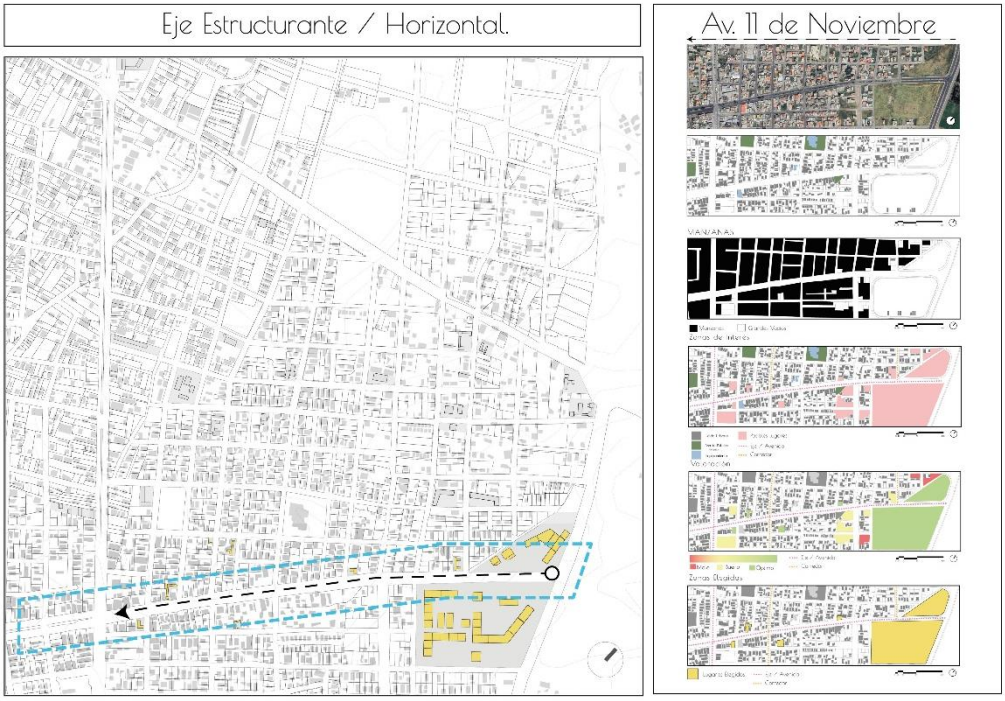


Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 72 *Diagrama Eje Urbano*

Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 73 *Av. 11 de noviembre*



Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

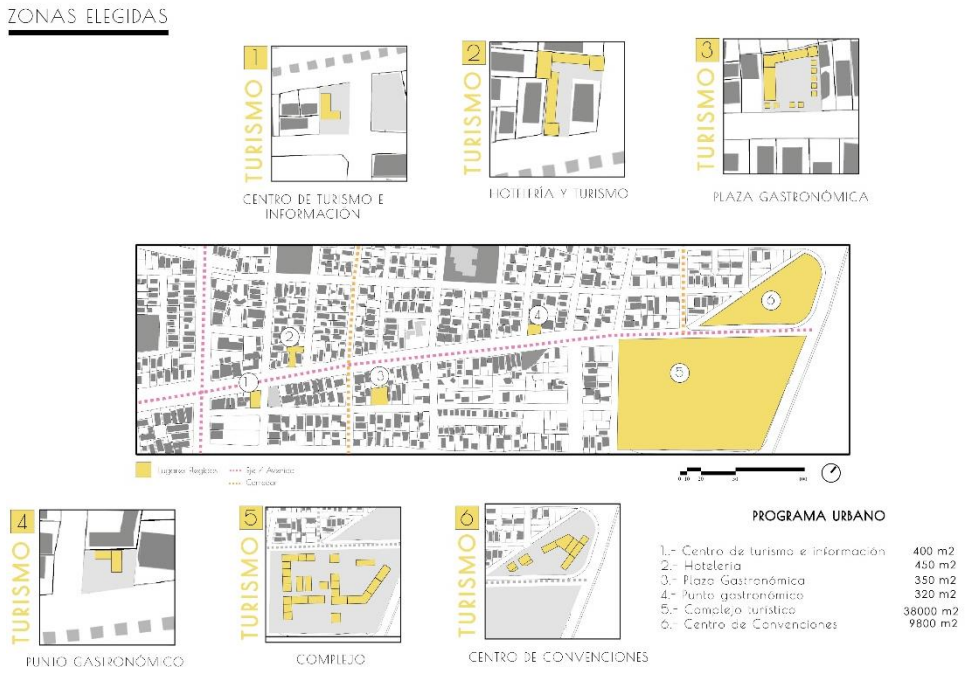
Figura 74 *Rol del Eje*

Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 75 *Valoración*

Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 76 *Programa Urbano*

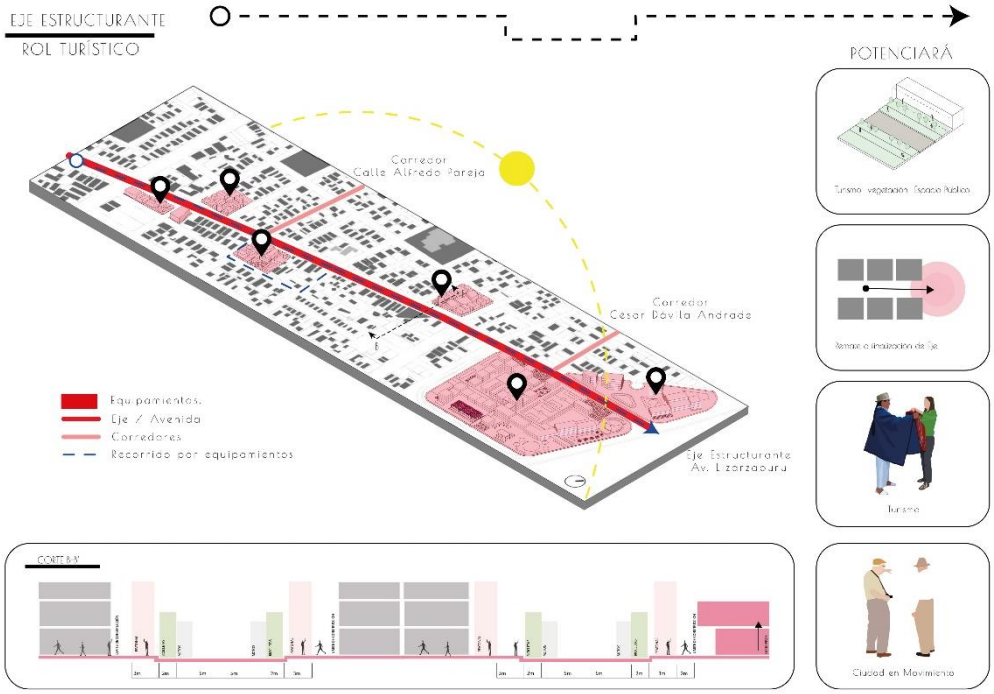


Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 77 *Proyectos*

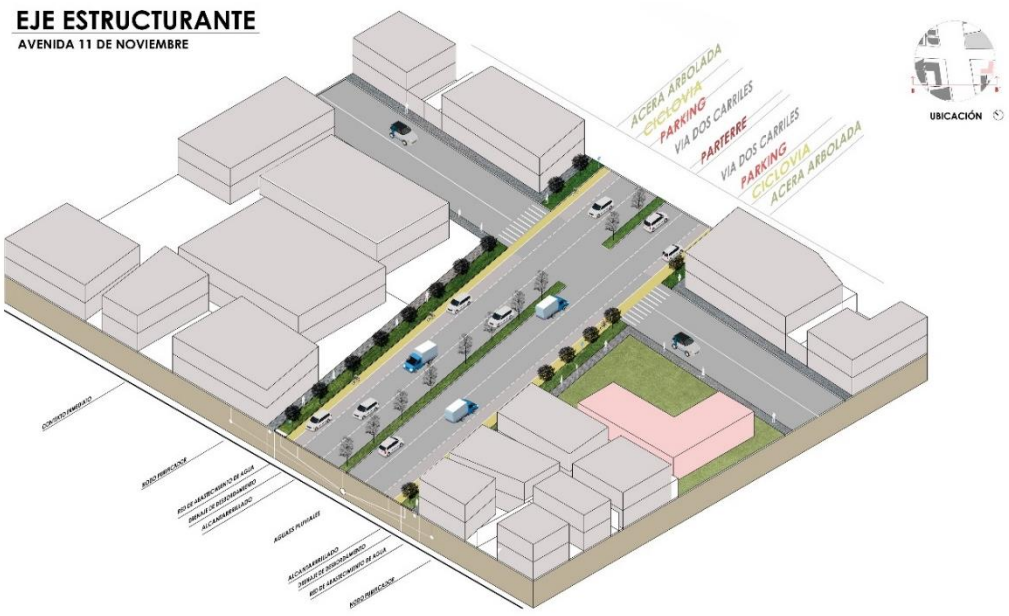
Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 78 *Corte*



Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 79 *Diagrama Urbano*



Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

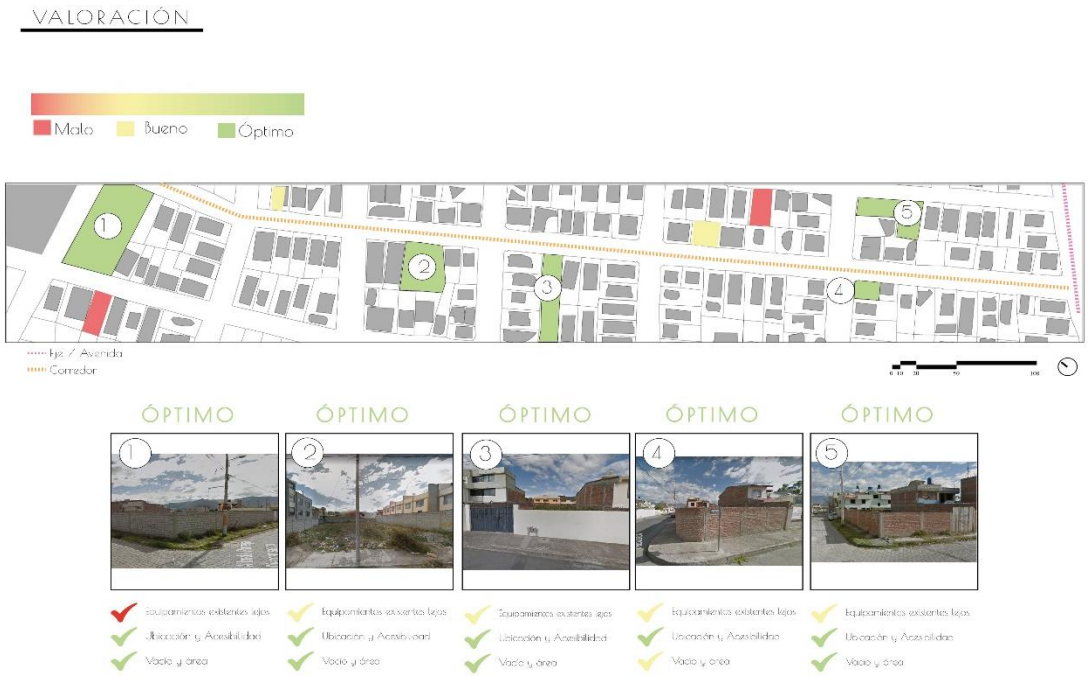
Figura 80 *Calle Alfredo Pareja*

Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 81 *Rol de Eje*

Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 82 *Valoración*

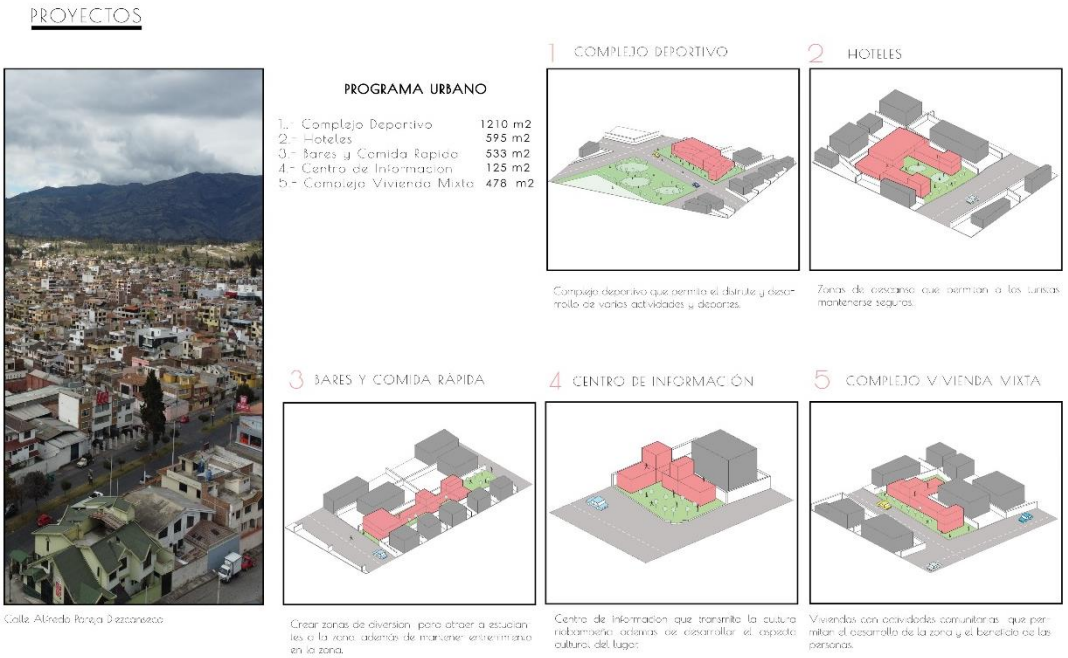


Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 83 *Programa Urbano*

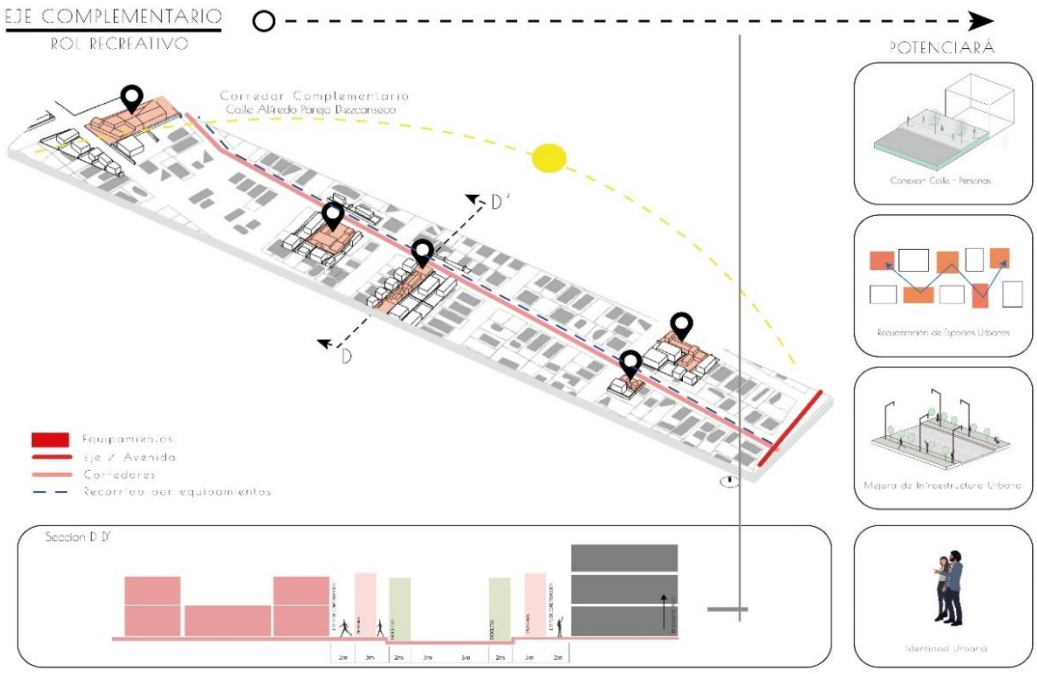
Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 84 *Proyectos*



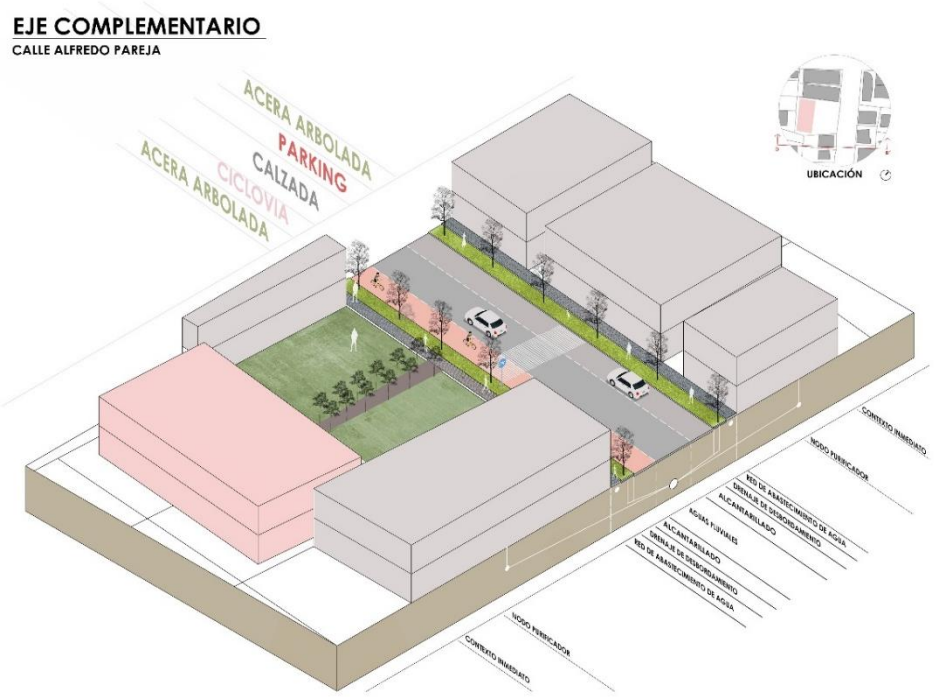
Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 85 *Corte*



Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 86 *Diagrama Urbano*



Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 87 *Calle Pedro Fermín Cevallos*

Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 88 *Rol del Eje*

Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 89 *Valoración*

Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

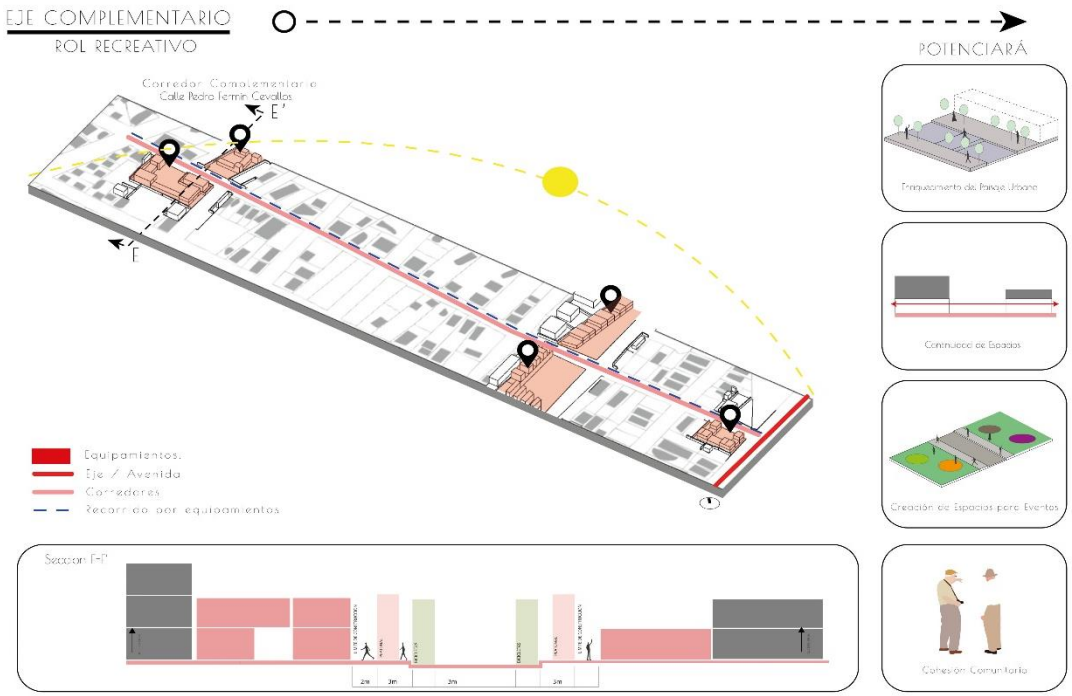
Figura 90 *Programa Urbano*

Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 91 *Proyectos*

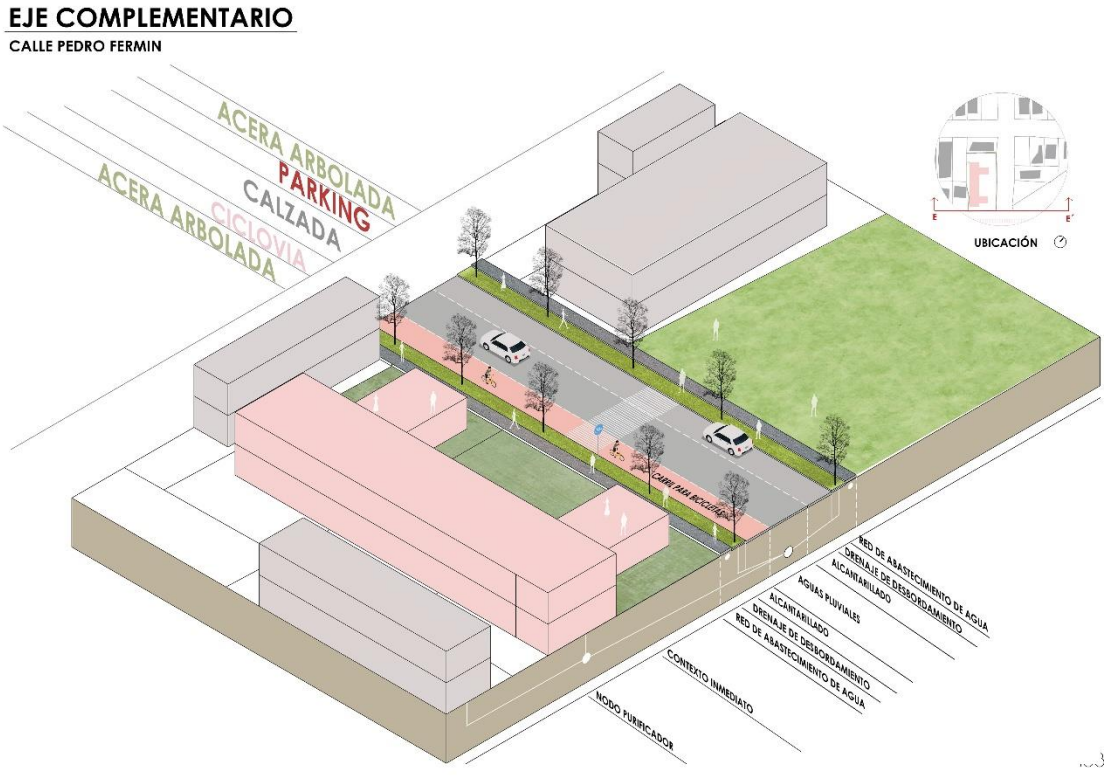
Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 92 *Corte*



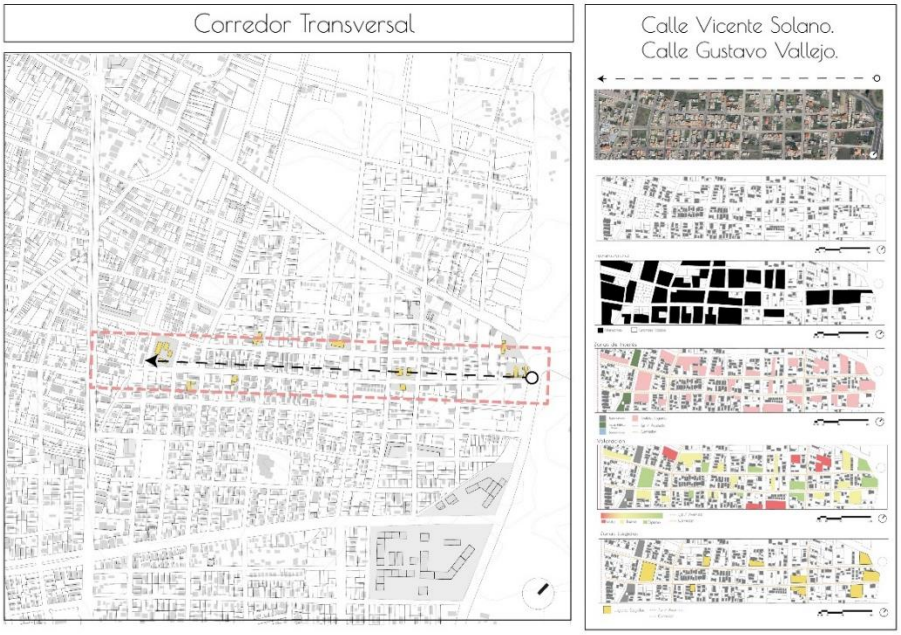
Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 93 *Diagrama Urbano*



Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 94 *Calle Vicente Solano y Gustavo Vallejo*



Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

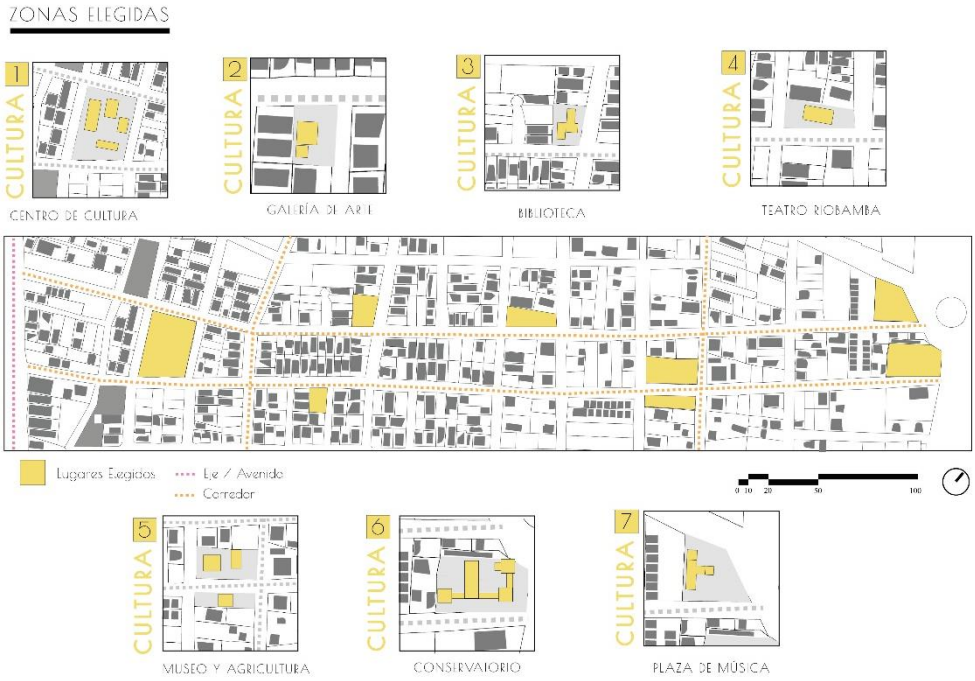
Figura 95 *Rol de Eje*

Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 96 *Valoración*

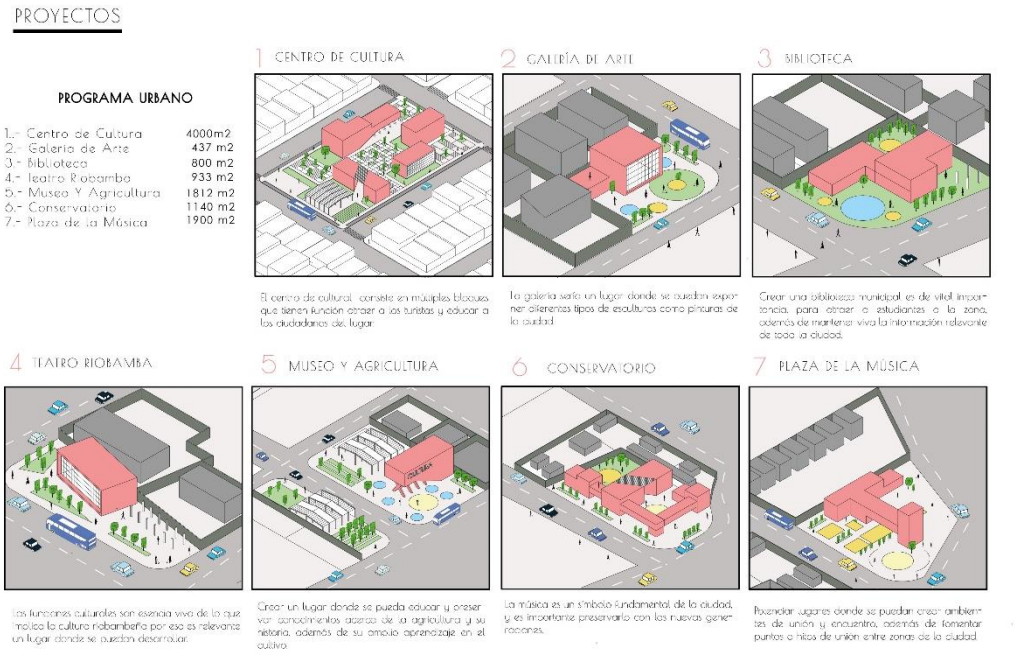
Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 97 *Programa Urbano*



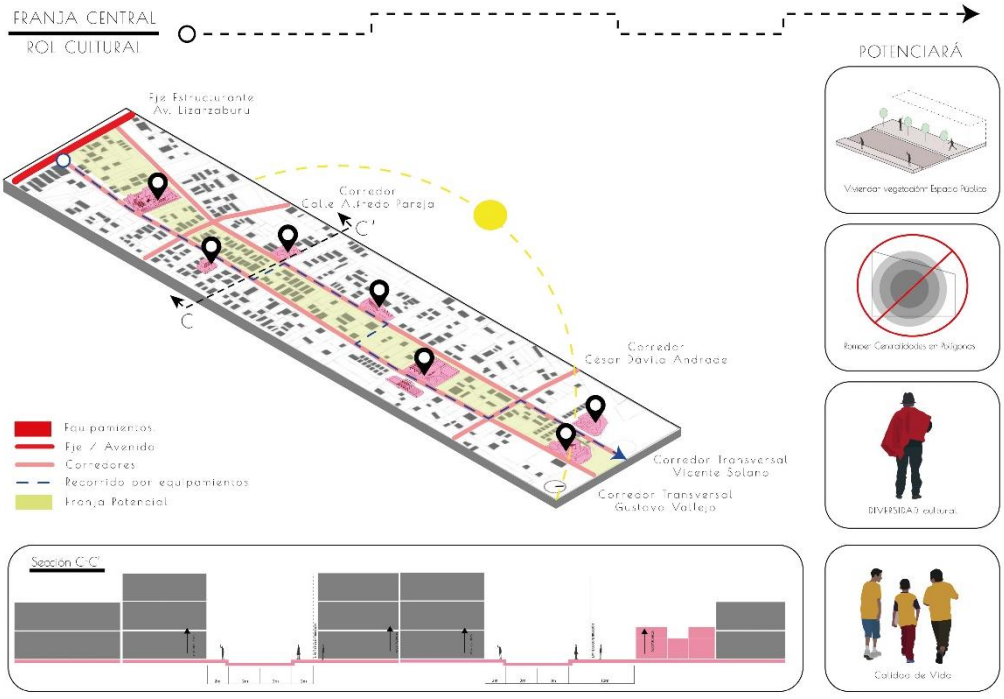
Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 98 *Diagrama Urbano*



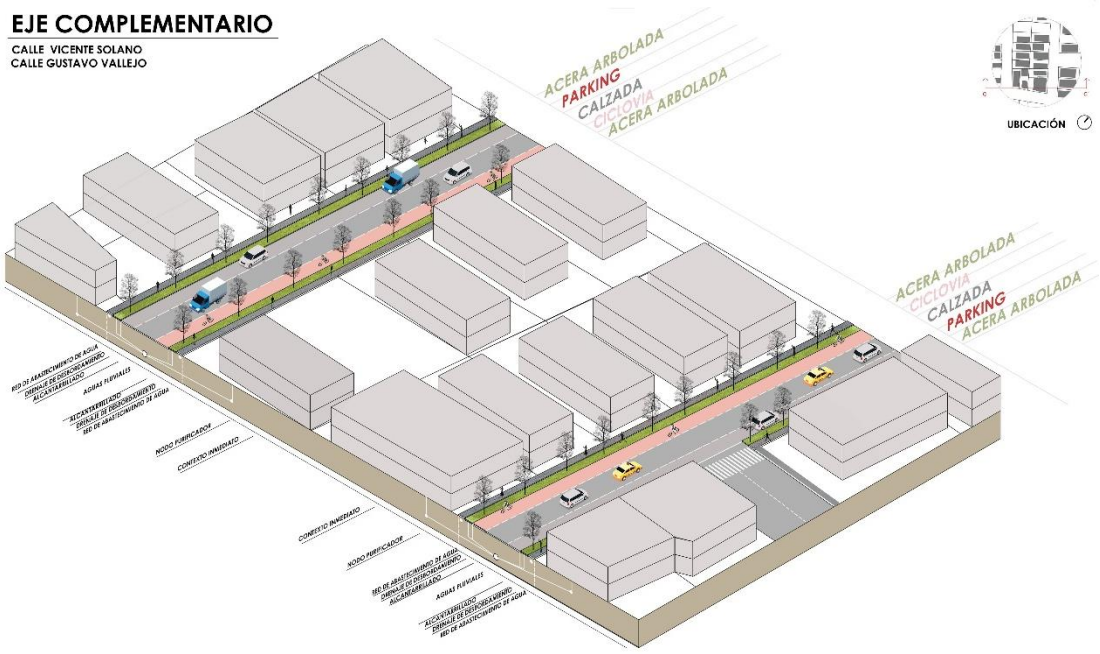
Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 99 *Corte*



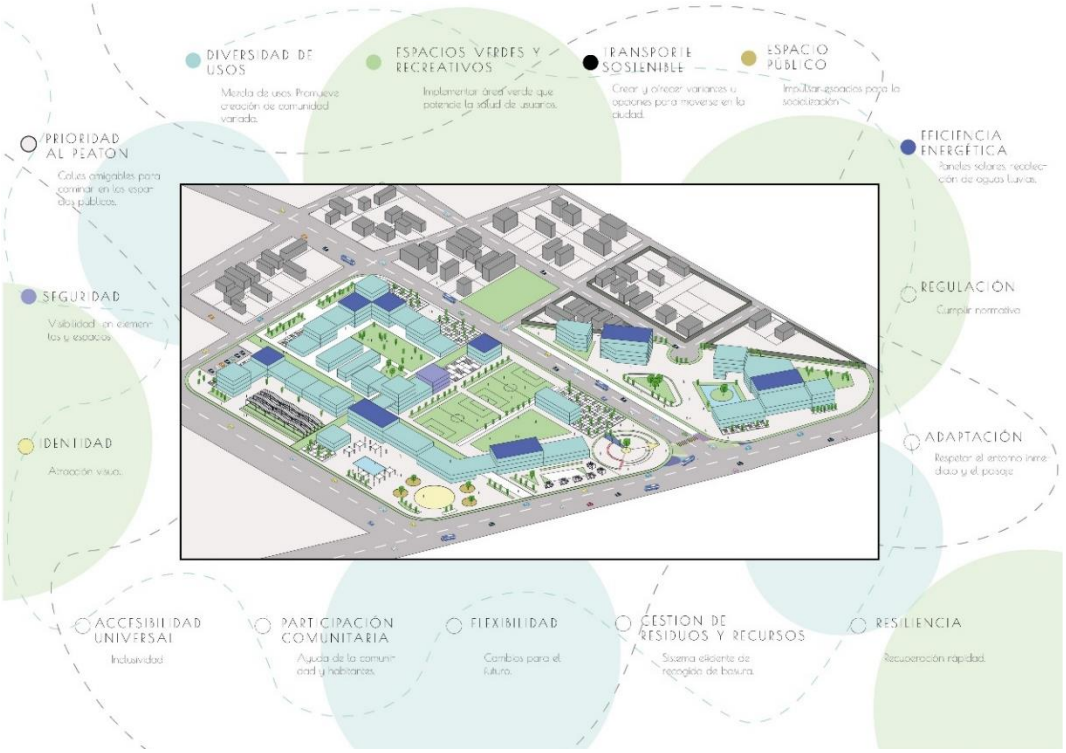
Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 100 *Diagrama Urbano*



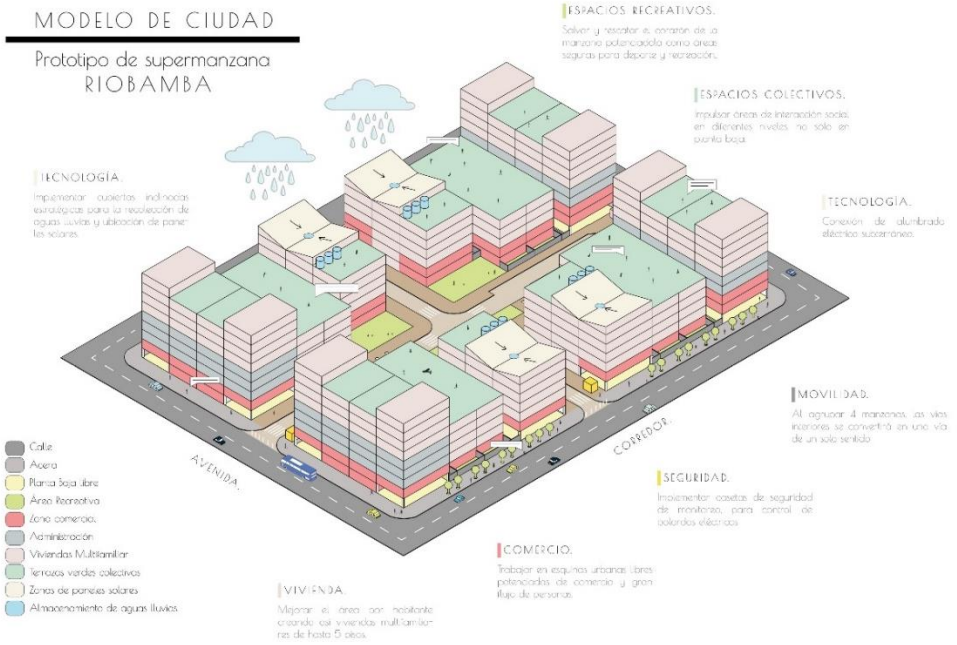
Nota. Eje Complementario. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 101 *Remate*



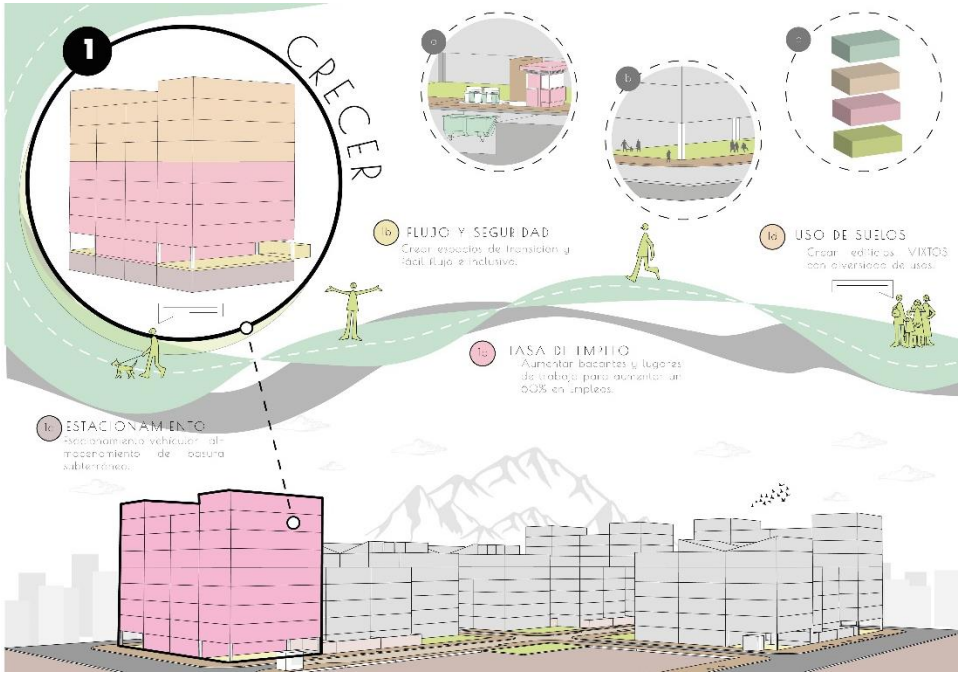
Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 102 *Modelo de Ciudad*



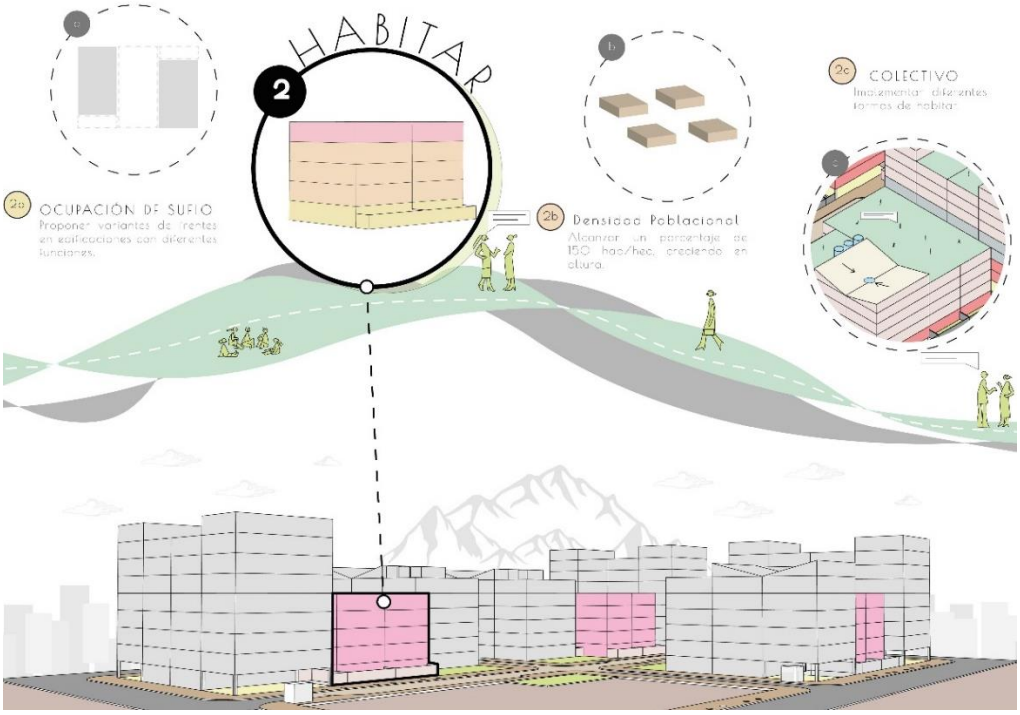
Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 103 *Crecimiento*



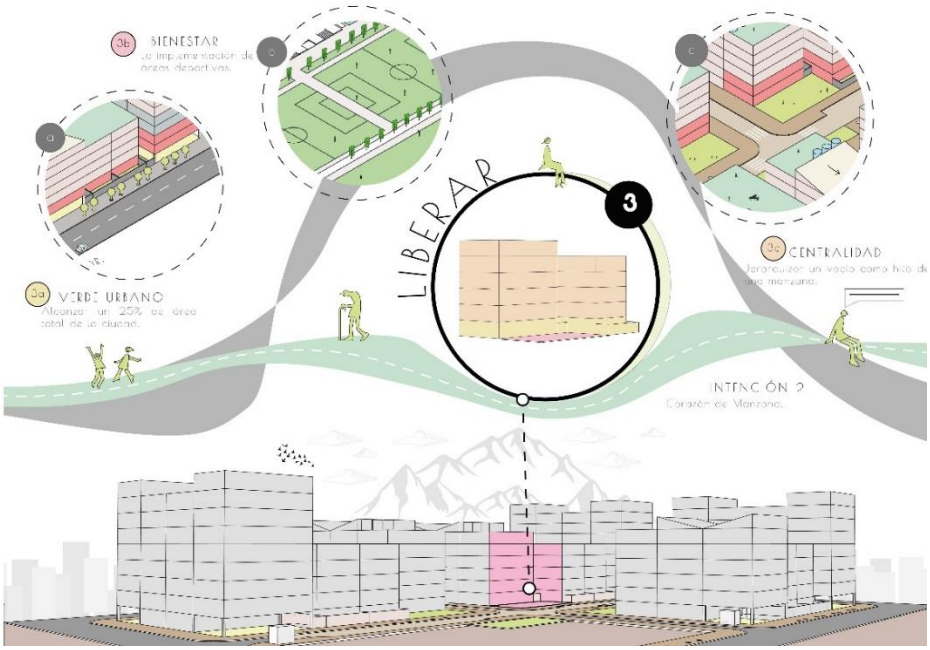
Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 104 *Habitar*



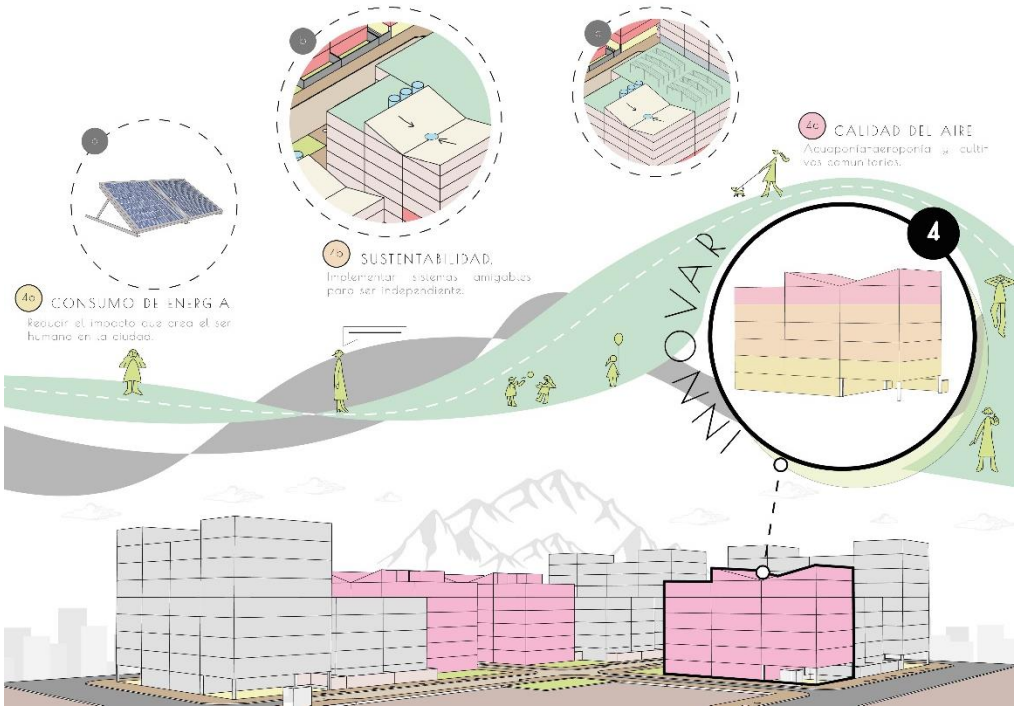
Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 105 *Liberar*



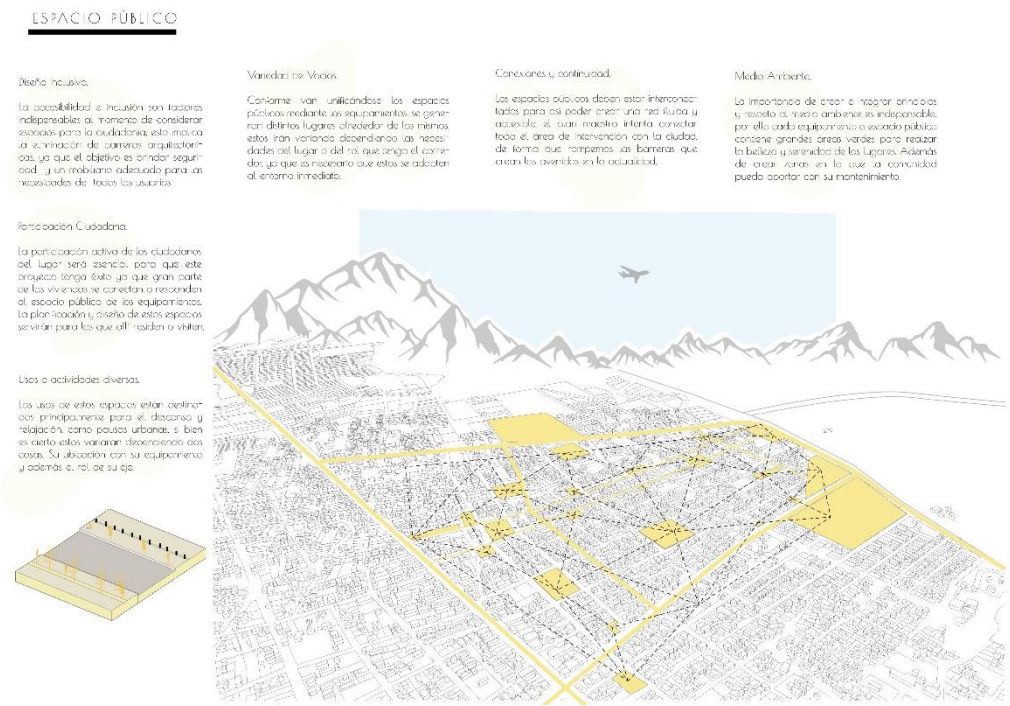
Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 106 *Innovar*



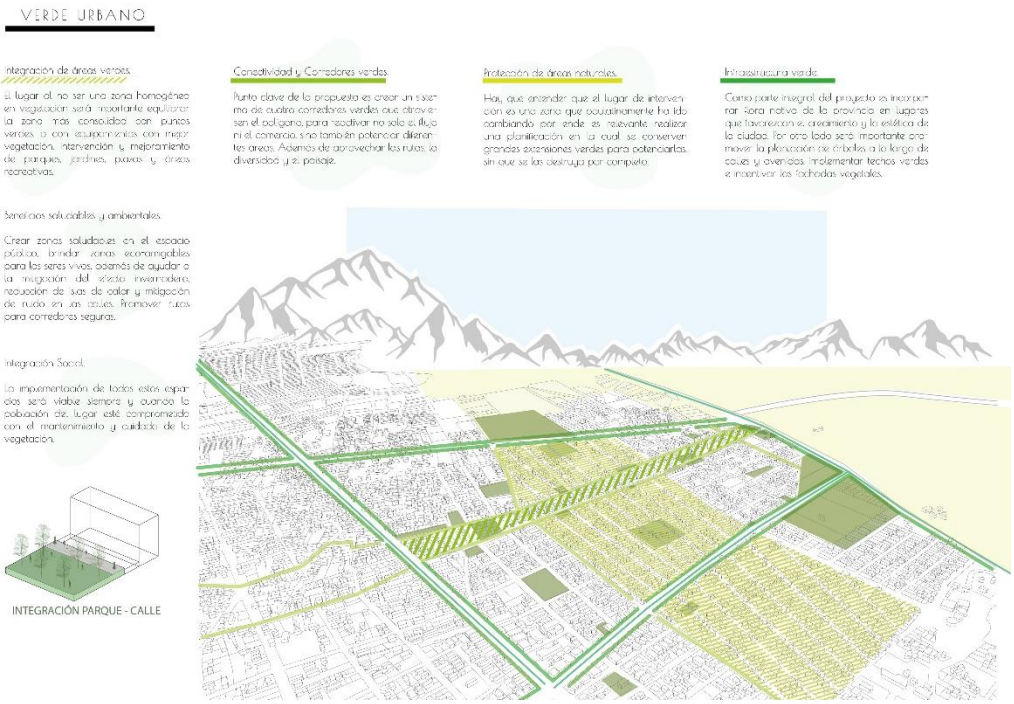
Nota. Eje Estructurante. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 107 *Espacio Publico*



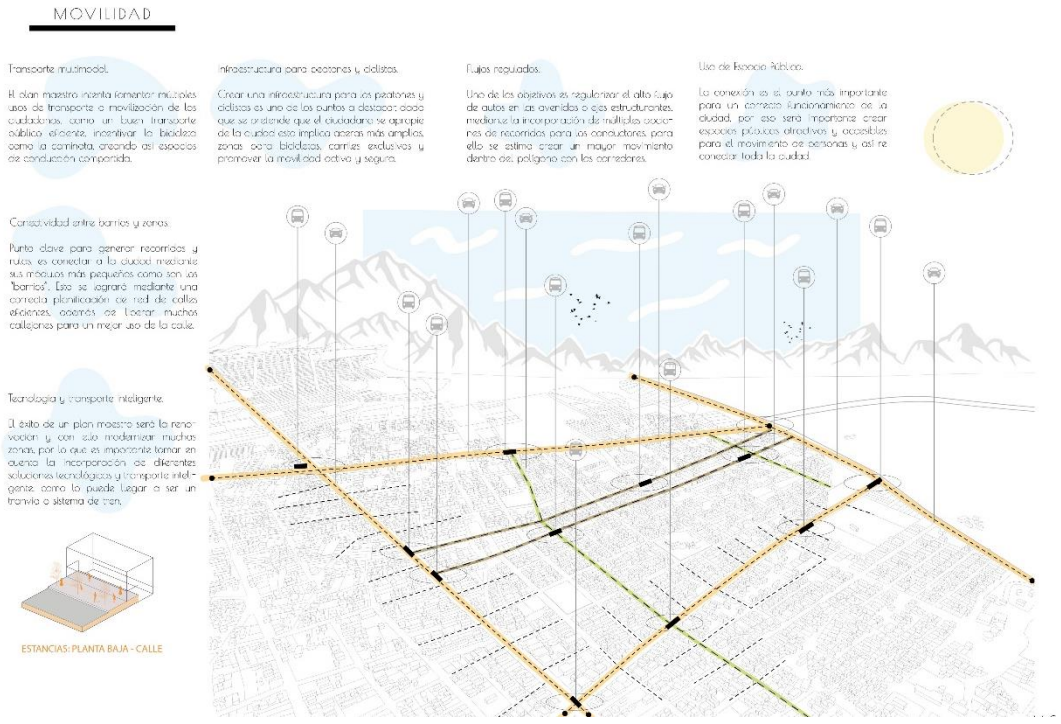
Nota. Master Plan. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 108 *Verde Urbano*



Nota. Master Plan. Tomado de: Elaboración propia.

Figura 109 *Movilidad*



Nota. Master Plan. Tomado de: Elaboración propia.

7. Capítulo V: Conclusiones y Recomendaciones

7.1 Conclusiones

-La investigación ha logrado establecer un fundamento sólido teórico como guía de comprensión de los principios fundamentales del diseño y planificación urbana, El marco teórico permite un punto de partida o una base fuerte para el análisis y la formulación de lineamientos y estrategias urbanas en las diferentes escalas que se plantean en la investigación.

-El diagnóstico urbano de la zona de Riobamba norte se llevó a cabo mediante la utilización de sistemas escalas y capas urbanas, permitiendo así una comprensión profunda y perceptiva del lugar. Este análisis aportó con información valiosa acerca de la situación actual de la zona, permitiendo la identificación de fortalezas y desafíos claves, dando paso a las futuras intervenciones urbanas propuestas.

-Los resultados obtenidos del diagnóstico macro, meso y micro fueron analizados exhaustivamente, lo que permitió la identificación de problemas urbanos específicos y lugares con área de mejora, Como producto se han proporcionado soluciones concretas, innovadoras y lineamientos que abordan a los problemas o desafíos identificado. La propuesta está diseñada con el fin de mejorar la calidad de vida de los riobambeños y así promover un ambiente urbano equilibrado y equitativo en la zona de Riobamba Norte.

-Se ha establecido una intervención en los ejes estructurantes y de corredores urbanos de interés para la conformación de centros o equipamientos de relevancia en la zona de Riobamba Norte. Estos ejes y corredores no solo conectan la ciudad geográficamente, sino que también actuarán como catalizadores de desarrollo económico y social.

En conclusión, esta investigación ha logrado alcanzar con éxitos los objetivos establecidos, como lo es un marco teórico sólido, un diagnóstico a diferentes escalas, proporcionando soluciones concretas en ejes como en corredores urbanos de la zona norte de la ciudad de Riobamba. Estas conclusiones demuestran un enfoque integral respaldado de una planificación y un diseño urbano para abordar los problemas y desafíos de esta área de la ciudad.

7.2 Recomendaciones

-Una planificación integral que involucre a gobiernos locales, urbanistas arquitectos y más que todo la comunidad, una colaboración entre estos grupos será de vital importancia para el éxito de propuestas urbanas a largo plazo.

-La ciudad es el reflejo de quien lo habita, por ende, la participación ciudadana activa y significativa de los barrios en el proceso de cambio es fundamental, dado que ninguna intervención urbana será posible sin el apoyo de los ciudadanos. Es importante implementar talleres comunitarios, encuestas públicas y reuniones barriales para entender más a profundidad los problemas que la zona va desarrollando en un contexto específico.

La búsqueda continua de soluciones innovadoras y adaptables a la zona será de vital importancia dado que las ciudades son entidades dinámicas que van evolucionando y cambiando con el tiempo, es esencial que los lineamientos o soluciones propuestas sean flexibles. capaces de adaptarse al cambio y a futuros problemas.

Entender que el problema urbano tiende a tener un origen más profundo de las grandes ciudades, el ciudadano promedio debe tener una concientización fuerte para entender el grado de desafíos o problemas que la ciudad está enfrentando, por ende, se sugiere un fortalecimiento de educación pública acerca de lo urbano que respalden iniciativas de desarrollo y participación.

8. Bibliografía

- Calero, M. M. (4 de 5 de 2021). ¿Cómo obtener espacios públicos más sustentables? Obtenido de Contruir America Latina y El Caribe: https://revistaconstruir.com/como-obtener-espacios-publicos-mas-sustentables/
- ISLA. (2021). THE SUSTAINABLE SITES INITIATIVE® (SITES®). Obtenido de ISLA: https://www.asla.org/sites/
- Serrano, M. G., Benítez, J. A., & thodes, e. (2018). Generación de criterios para definición y clasificación del espacio público abierto en Ecuador. El caso de Quito, Cuenca e Ibarra. Colección Ecuatoriana de Estudios sobre la Ciudad, 26. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/348634851_Generacion_de_criterios_para_definicion_y_clasificacion_del_espacio_publico_abierto_en_Ecuador_El_caso_de_Quito_Cuenca_e_Ibarra
- SPAINGBC. (s.f.). LEED ND: URBANIZACIONES. Obtenido de CONSEJO CONSTRUCCIÓN VERDE ESPAÑA®: http://www.spaingbc.org/web/leed-nd.php
- Camera, S. (1987). Los ejes urbanos y su influencia en la estructura urbana de la ciudad.
- Bassanelli, M. y. (2013). Active-Actions strategies. Adaptive reuse come processo di riattivazioni sostenibili. Viaggio:Aracne .
- BORJA, J. y. (2006). Local y global: la gestión de las ciudadesen la era de la información. Madrid: Taurus.
- Borja, J. -Z. (2001). El Espacio Publico, Ciudad y Ciudadania.Barcelona: Electa.
- Morales, I. d. (1987-89). Territorios. Barcelona: Gustavo Gili.
- Naranjo, F. L. (2008). PLAN ESPECIAL “LA FLORESTA”. Quito: Distrito Metropolitano de Quito.
- Ordeig, J. M. (2004). Diseño Urbano y pensamiento contemporáneo. España: Monsa De Ediciones.
- Jacobs, J. (1961). The Death and Life of Great American Cities. Vintage Books.
- Lynch, K. (1960). The Image of the City. MIT Press.
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2010). Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design. Routledge.
- Gehl, J. (2010). Cities for People. Island Press.

- Cullen, G. (1971). The Concise Townscape. Architectural Press.

- Espósito, M., & Serra, P. (2015). El eje estructurante en el desarrollo urbano de las ciudades contemporáneas. Revista Urbana, 20(37), 45-59.