

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO



FACULTAD DE INGENIERÍA

CARRERA DE ARQUITECTURA

Proyecto de Investigación previo a la obtención del título de Arquitecto

TRABAJO DE TITULACIÓN

Título del proyecto:

**ESTUDIO DE LAS TRANSFORMACIONES SOCIOESPACIALES DENTRO DE
LA AVENIDA DANIEL LEÓN BORJA, RIOBAMBA.**

AUTOR:

Jefferson Alexis Naranjo Bonilla

TUTOR:

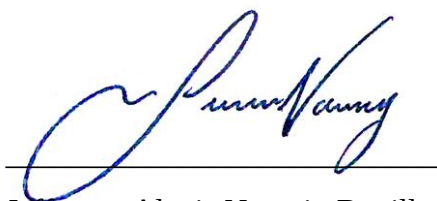
Mgs. Arq. Freddy Marcelo Ruiz Ortiz

RIOBAMBA – ECUADOR

Año 2022

DECLARATORIA DE AUTORÍA

Yo, Jefferson Alexis Naranjo Bonilla con CI. 0202259461, soy responsable del contenido de este Proyecto de Investigación titulado “ESTUDIO DE LAS TRANSFORMACIONES SOCIOESPACIALES DENTRO DE LA AVENIDA DANIEL LEÓN BORJA, RIOBAMBA.”, dirigido por el Mgs. Arq. Freddy Marcelo Ruiz Ortiz, director del trabajo de Investigación y el patrimonio intelectual de la misma Universidad Nacional de Chimborazo.



Jefferson Alexis Naranjo Bonilla

CI: 0202259461

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En calidad de Tutor del proyecto de investigación “ESTUDIO DE LAS TRANSFORMACIONES SOCIOESPACIALES DENTRO DE LA AVENIDA DANIEL LEÓN BORJA, RIOBAMBA.”, Realizado por el Sr. Jefferson Alexis Naranjo Bonilla, egresado de la carrera de Arquitectura de la Facultad de Ingeniería, certifico que el mismo ha sido asesorado y revisado por mi persona permanentemente, por lo cual, dicho proyecto está listo para revisión y defensa.

Riobamba, 12 de mayo del 2022



Firmado electrónicamente por:
**FREDY
MARCELO RUIZ**

Mgs. Arq. Freddy Marcelo Ruiz Ortiz

TUTOR DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL

Los miembros de tribunal de graduación del Proyecto de Investigación del título: “**ESTUDIO DE LAS TRANSFORMACIONES SOCIOESPACIALES DENTRO DE LA AVENIDA DANIEL LEÓN BORJA, RIOBAMBA**”, presentado por el Sr. Jefferson Alexis Naranjo Bonilla, dirigido por el Mgs. Arq. Freddy Ruiz, una vez escuchada la defensa oral y revisado el informe final del proyecto de investigación con fines de graduación escrito en el cual se ha constatado el cumplimiento de las observaciones realizadas, remite la presente para uso y custodia de la biblioteca de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Chimborazo. Para constancia de lo expuesto firman:

Arq. Freddy Ruiz

DIRECTOR DE PROYECTO DE INVESTIGACION.



Firmado electrónicamente por:

**FREDY
MARCELO RUIZ**

Arq. Gonzalo Oviedo

MIEMBRO DE TRIBUNAL



Firmado electrónicamente por:

**GONZALO PAUL
OVIDEO SALAS**

Arq. José Gavidia

MIEMBRO DE TRIBUNAL



Firmado electrónicamente por:

**JOSE REMIGIO
GAVIDIA**

DEDICATORIA

Todo este esfuerzo esta dedicado a mi madre Lupita y a mi hermana Anahi, que gracias a su apoyo y confianza en mi, me han impulsado a seguir adelante y a no darme por vencido, por ser mis pilares fundamentales y siempre estar pendiente de mi, no me alcanzan las palabras para demostrar mi gratitud y amor eterno hacia ellas.

Jefferson Alexis Naranjo Bonilla

AGRADECIMIENTO

Con mucho aprecio y orgullo agradezco a cada una de las personas que con un grano de arena me han apoyado en mi formación academica.

Agradezco a mis padres Mario y Lupita por brindarme el animo y los recursos para salir adelante, a mi familia que de alguna manera supieron apoyarme cuando lo he necesitado, a mis amigos y compañeros que hicieron de este periodo mas ameno y llevadero en especial a Carlos, Michelle y Dayana.

A mis maestros de la carrera que han compartidos sus conocimientos a lo largo de mi formación, de igual manera agradezco a mis tutores de tesis, arq. Victor Molina y arq. Freddy Ruiz que con su apoyo he podido culminar con este proyecto.

Jefferson Alexis Naranjo Bonilla

ÍNDICE

RESUMEN.....	xii
ABSTRACT.....	xiii
INTRODUCCIÓN.....	15
CAPITULO I	
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	16
1.1. Problema.....	16
1.2 Justificación.....	17
1.3 Objetivos	18
1.3.1 Objetivo General	18
1.3.2 Objetivos Específicos.....	18
1.4 Antecedentes	18
CAPITULO II.....	
2. MARCO TEÓRICO.....	20
2.1. Planteamiento Inicial de la Ciudad.....	20
2.1.1. Ubicación	20
2.1.2. Trama urbana	20
2.1.3. Inicio de las Ciudades (Centros Urbanos).....	21
2.1.4 Planificación Urbana.....	22
2.1.5 Fragmentación Urbana	22
2.2 Ciudad Intermedia	23
2.2.1 Riobamba como Ciudad Intermedia.....	23
2.2.2. Mercantilización y Globalización de la Ciudad Intermedia	24
2.2.3. Dinámicas Urbanas en América Latina.....	24
2.2.4. Evolución de las ciudades	25
2.2.5. Aspectos sociales en las ciudades	25
2.2.6. Ordenamiento Territorial.....	26
2.2.7 Transformación de la ciudad y sus nuevas dinámicas urbanas.....	27
CAPITULO III	28
3. METODOLOGÍA.....	28
3.1 Tipo y Diseño de Investigación.....	28
3.2 Técnicas.....	29

CAPITULO IV	
4. RESULTADOS Y DISCUSION.....	31
4.1 Origen de la Ciudad de Riobamba	31
4.2 Línea del Tiempo en el Eje de la Avenida Daniel León Borja	32
4.3 Uso de suelo.	46
4.4.1 Uso de suelo en la avenida actualmente.	48
4.4.2 El cumplimiento de la normativa.	49
4.4 Ocupación del suelo.	51
4.4.3 Tipologías de formas de ocupación para Edificación.	51
4.4.4 Ocupacion de los retiros.	52
4.4.5 Ocupacion de los retiros y edificaciones complementarias	53
4.5 Metamorfosis urbano arquitectónica.	54
4.5.1 Metamorfosis.....	54
4.5.2 Transformacion espacial hacia la dinamica comercial.	54
4.5.3 Terciarizacion urbana y mercantilizacion del suelo.	55
4.5.4 Segregacion Residencial	55
4.5.5 Transformacion espacial en la avenida Daniel Leon Borja	56
4.6 Tramos de estudio.	56
4.6.1 TRAMO 1_ Av. Daniel León Borja (entre av. La prensa y av. Carlos Zambrano).....	57
4.6.2 TRAMO 2_ Av. Daniel León Borja (av. Carlos Zambrano y Miguel Ángel León).....	58
4.6.3 TRAMO 3_ Av. Daniel León Borja (entre Miguel Ángel León y calle Carabobo)	59
4.7 Edificios en altura y las nuevas ordenanzas.	60
4.8 Casos de Estudio	60
4.8.1. Hotel Ecuador	61
4.8.2. Hotel metropolitano - Años 20.....	63
4.8.3. Centro Agrícola de Riobamba (Actual Giralda Plaza)	65
4.8.4. Casa Av. Daniel León Borja y Miguel Ángel León	67
4.8.5. Casa de la Calle Brasil.....	69
4.8.6. Casa apéndice	71
4.8.7. Casa Capital	72
4.9 Tipos de intervenciones.....	73
4.9.1 Remodelación por Mercantilización.	73
4.9.2 Afectación por la ampliación.	74
4.9.3 Sustitución por Mercantilización	74

4.9.4	Conservación sin afectación.....	74
4.9.5	Ocupación Parcial.....	74
4.9.6	Ocupación total.....	74
CONCLUSIONES.....		75
RECOMENDACIONES.....		77
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS		78
ANEXOS.....		80

INDICE DE FIGURAS

Figura 1.	Levantamiento del Uso de suelo en el eje de estudio, 2021.	17
Figura 2.	Plano de la nueva villa de Riobamba	21
Figura 3	Fases de estudio	30
Figura 4.	Trazado Urbanístico en 1799.	31
Figura 5.	Plano de Riobamba en 1901.....	32
Figura 6.	Vista panorámica de Riobamba 1916.....	33
Figura 7	Avenida Daniel León Borja arbolada. Marcelo Miller, 1960.....	34
Figura 8.	El Hotel Ecuador antes de su remodelación, 1903	35
Figura 9.	Estación del ferrocarril y hotel Metropolitano. Años 1920	36
Figura 10.	Vista panorámica de la antigua estación de 'Ferrocarril, 1925	37
Figura 11.	Publicación de promoción de la ciudadela Borja, 1924	38
Figura 12.	Riobamba en los años treinta.....	39
Figura 13.	Estadium Municipal, años 1946	40
Figura 14	Centro Agrícola en 1958.....	40
Figura 15.	Ceremonia de colocación de la cruz en Parque Guayaquil, 1951.....	41
Figura 16.	Barrio Santa Faz, terminal terrestre en construcción, 1980.....	42
Figura 17.	Vista a la calle 10 de agosto, 1960	43
Figura 18.	Vista Av. Daniel León Borja en 1980.....	43
Figura 19.	Av. Daniel León Borja años setenta.	44
Figura 20.	Dos vistas de la avenida Daniel León Borja, 1980	45
Figura 21.	Análisis evolutivo del uso de suelo.	46
Figura 22.	Uso de suelo actual en la avenida DLB.	48
Figura 23.	Cumplimiento de la normativa.	49
Figura 24.	Formas de ocupación para edificaciones.	51
Figura 25.	Ocupación de los retiros en la DLB.....	52
Figura 26.	Construcciones originales y añadidas.	53
Figura 27.	Eje de estudio 1995/ Eje de estudio actualidad.....	54
Figura 28.	Tramos de estudio en la avenida Daniel León Borja.....	56
Figura 29.	Tramo 1 de la avenida Daniel León Borja.	57
Figura 30.	Tramo 2 de la avenida Daniel León Borja.	58

Figura 31	Tramo 3 de la avenida Daniel León Borja.	59
Figura 32.	Hotel Ecuador1903/Hotel Ecuador1918.....	61
Figura 33.	Hotel Ecuador actualmente	61
Figura 34.	Esquema de afectaciones al hotel Ecuador.	62
Figura 35.	Hotel Metropolitano.	63
Figura 36.	Hotel Metropolitano actualmente	63
Figura 37.	Esquema de afectaciones al Hotel Metropolitano	64
Figura 38.	Centro Agrícola en 1958	65
Figura 39.	Giralda Plaza actualmente	65
Figura 40.	Esquema de afectaciones al Centro Agrícola	66
Figura 41.	Vivienda av. Daniel León Borja y Miguel Ángel León – Año 2012	67
Figura 42	Vivienda av. Daniel León Borja y Miguel Ángel León – Actualidad.....	67
Figura 43.	Esquema de afectaciones edificio en la av. Daniel León Borja y av. Miguel ángel León	68
Figura 44.	Avenida Daniel León Borja. Años 1970	69
Figura 45.	Vivienda ubicada en la calle Brasil actualmente	69
Figura 46.	Esquema de afectaciones residencia Calle Brasil	70
Figura 47.	Esquema de afectaciones de la residencia Apéndice	71
Figura 48.	Esquema de afectaciones de la residencia capital.	72

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Tipo de investigación	28
Tabla 2. Instrumentos para levantar información.	29
Tabla 3. Tipos de afectación a las edificaciones	75

RESUMEN

El desarrollo y crecimiento en los centros urbanos de las ciudades ha provocado un cambio radical en el uso y ocupación de suelo, abriendo paso a un ámbito comercial y de servicios que generan ejes influyentes en la estructura urbana. Con el pasar de los años las ciudades van cambiando, las dinámicas urbanas se modifican, incrementan cambios desde el punto de vista espacial, económico y social.

El fenómeno de la globalización incide en Riobamba con la construcción de nuevas demostraciones culturales que marcaron el tejido urbano y su estructura que coinciden con la modernización urbana, que desde la llegada del ferrocarril a la ciudad ha ido evolucionando y respondiendo a estas nuevas formas de consumo.

La avenida Daniel León Borja ha sido caracterizada por ser un eje residencial en donde se encuentran edificaciones con un valor histórico que dejan en evidencia el pasado de la avenida y su transformación actual. Edificaciones que desde los años sesenta sufren afectaciones provocadas por la mercantilización del suelo y por consiguiente ha presentado transformaciones espaciales tanto en su uso como su forma de ocupación de suelo.

Actualmente la avenida Daniel León Borja se caracteriza por tener todo tipo de comercio y servicios lo que ha generado una concentración económica, guiada por las nuevas formas de consumo del mundo actual.

Palabras clave: Uso de suelo, avenida, mercantilización, transformación espacial.

Abstract

The development and growth in the urban centers of the cities has caused a radical change in the use and occupation of land, opening the way to a commercial and service environment that generates influential axes in the urban structure. With the passing of the years, cities change, urban dynamics are modified, changes increase from the spatial, economic and social point of view. The phenomenon of globalization affects Riobamba with the construction of new cultural demonstrations that marked the urban system and its structure that coincide with urban modernization, which since the arrival of the railway in the city has been evolving and responding to these new forms of consumption. Daniel León Borja avenue has been characterized as a residential area where there are buildings with a historical value that reveal the past of the avenue and its current transformation. Buildings that since the sixties have been affected by the commodification of the land, so that it has presented spatial transformations both in their use and in their form of land occupation. At present, Daniel León Borja avenue is characterized by having all kinds of commerce and services, which has generated an economic concentration, guided by the new forms of consumption in today's world.

Keywords: land use, avenue, commodification, spatial transformation.



Firmado electrónicamente por:
**WASHINGTON
GEOVANNY ARMAS
PESANTEZ**

Reviewed by:

Mgs. Geovanny Armas Pesántez

PROFESSOR OF ENGLISH

C.C. 0602773301

INTRODUCCIÓN

Las dinámicas urbanas modifican las ciudades, las transforman de modo que la complejidad de su estructura urbana varía, incrementan cambios desde el punto de vista espacial, económico y social. Además, alteran su configuración provocando cambios en su uso de suelo, desplazamientos urbanos e inclusive segregación. (Martinez, 2018)

Según Hermida, (2015) “En Ecuador a lo largo de la segunda mitad del siglo XX experimento diversos fenómenos que determinarían su forma urbana, el crecimiento, usos y densidades habitacionales” (p.37), hoy en día Riobamba es partícipe de estos fenómenos que el crecimiento urbano trae consigo.

La ciudad ha tenido cambios importantes desde su fundación, que se dan como resultado del fenómeno de la globalización, que no solo incide en las grandes metrópolis sino también en las ciudades intermedias como Riobamba. Adicionalmente con la construcción de innovadores demostraciones culturales que corresponden a la modernización. Riobamba especialmente en estos últimos treinta años está siendo modificada de manera acelerada con la entrada de proyectos arquitectónicos modernos y con una política territorial liderada por la municipalidad, la cual indaga obtener una urbe planeada y desarrollada. (Ochoa, 2015)

Las dinámicas urbanas que han propiciado las transformaciones de la avenida Daniel León Borja se pueden mostrar cómo fue su evolución y los fenómenos socioeconómicos que la llevaron a su estado actual.

CAPITULO I

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1.Problema

Desde la aparición de la avenida Daniel León Borja como un importante eje de conexión con otras ciudades hasta integrarse al área urbana de la ciudad y formar ahora un importante eje de conexión entre la ciudad antigua y la ciudad contemporánea históricamente ha pasado por grandes transformaciones desde ser originalmente un eje residencial hasta la proliferación de comercios que desplazan a las zonas residenciales, el mismo que por el cambio del uso del suelo, al ser un lugar de alta plusvalía y de gran afluencia de personas por los servicios que ofrece existen varios procesos de modificación en su configuración espacial y social, cambios de uso y ocupación de suelo, segregación, discriminación e inseguridad.

El contraste existente entre edificaciones viejas y construcciones contemporáneas es notable a lo largo del eje de estudio, con el pasar de los años estas viviendas se han ido deteriorando y tuvieron que ser intervenidos principalmente por los propietarios privados, a fin de darles una nueva vida y añadirle su uso comercial, ya sean como hoteles, restaurantes, discotecas, karaokes o bares sumando esos últimos un problema en el uso nocturno que conlleva a estos comercios a la ingesta de bebidas alcohólicas provocando inseguridad. Estos factores influyen en el estudio y las transformaciones socio espaciales dentro de la Avenida Daniel León Borja.

La ocupación de los retiros de las viviendas para uso comercial o de servicio muestra una fachada deteriorada teniendo en cuenta que esta zona fue pensada desde el concepto de ciudad Jardín, pero actualmente se muestra con una ocupación de adosamiento por construcciones que surgen como apéndices a las ya existentes, consecuencia de esta transformación que busca mercantilizar la zona.

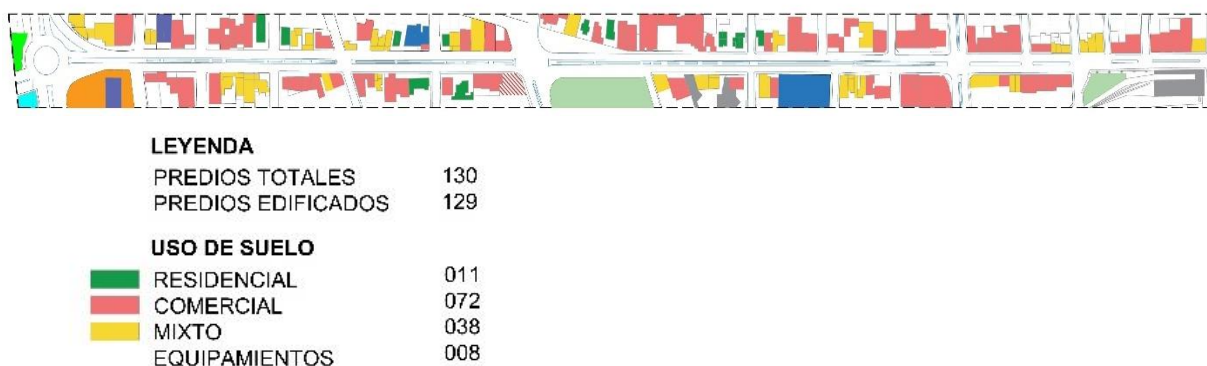
1.2 Justificación

La presente investigación identifica los cambios derivados de la problemática de la fragmentación y los analiza desde el aspecto socio espacial, siendo el punto de partida para futuras investigaciones que permitan dar soluciones a estas transformaciones.

La evolución del espacio urbano en el centro de la urbe, se presenta básicamente parámetros como: la conformación urbana y los procesos de urbanización y mercantilización. Estos parámetros marcan el desarrollo con la que cada territorio que se construye y conforma así su historia. En el caso de la Avenida Daniel León Borja en la ciudad de Riobamba presenta particularidades históricas, que con el pasar de los años han enmarcado y formado uno de los ejes más importantes de la ciudad que se conforma por una mezcla de tipologías de viviendas, edificaciones y cambios en el uso del suelo.

Figura 1.

Levantamiento del Uso de suelo en el eje de estudio, 2021.



Elaborado por: Naranjo, J. 2021.

Así, la finalidad de esta investigación procura evidenciar el impacto que ha tenido las transformaciones de la Avenida Daniel León Borja, permitiendo entender el dinamismo que generan estos cambios y los efectos que han provocado la ruptura de la estructura urbana original y configuración del tejido urbano como inició la ciudad, teniendo en cuenta a Riobamba como la primer ciudad planificada del Ecuador

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

- Estudiar las transformaciones socio espaciales dentro de la avenida Daniel León Borja.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Constituir una base teórica acerca de la evolución histórica de la avenida Daniel León Borja basado en datos de años pasados.
- Analizar el cambio de uso y ocupación del suelo en el eje de estudio.
- Examinar las transformaciones de las dinámicas socio espaciales a partir del análisis histórico de los cambios de uso y ocupación de suelo que se han dado en la avenida Daniel León Borja.

1.4 Antecedentes

Gran parte de las ciudades en el mundo experimentan hoy importantes cambios en sus estructuras socioeconómicas y espaciales, en una relación de hechos y efectos que generan transformaciones esenciales en la producción del espacio urbano y su configuración hasta el siglo XXI. Transformaciones que proporcionan diversos efectos que desencadenan en dinámicas complejas producto de los conflictos acumulados desde mediados del siglo XX, como parte del del crecimiento urbano, cuestión que llega a preocupar a los diferentes actores del planeamiento urbano en busca de estrategias que brinden una estabilidad en el desarrollo urbano.(Ochoa, 2015).

En la década de los setenta, la ciudad empezó a crecer en forma acelerada, y se construyeron edificios modernos, síntoma de una actividad y consumo cultural moderno. Claro ejemplo son el estadio, aeropuerto y la Avenida Daniel León Borja, como primer eje de conexión entre la zona norte de la urbe y el centro histórico de la ciudad. (Ochoa, 2015)

La avenida Daniel Leon Borja fue nombrada así por el riobambeño Dr. Daniel León Borja quién sobresalió en múltiples disciplinas como poeta, escultor, periodista, caricaturista, pintor, escultor, Doctor en Medicina, profesor, ocupó cargos políticos, gerente EERSA y fue un

excelente orador. Nacido en la ciudad el 2 de febrero de 1914, Entre sus más recordadas obras está la construcción del Campo de Aviación, Electrificación de la ciudad, adoquinamiento de Riobamba, adquisición de teléfonos con una empresa alemana para la ciudad, etc.

En su faceta artística esculpió las 2 esculturas que se encuentran en la fachada del Centro Agrícola Cantonal hoy Giralda Plaza, también el Cóndor que sostiene el mástil de la bandera ecuatoriana que se encuentra ubicado en el Aeropuerto de Riobamba, también pintó los murales del parque Guayaquil en la Concha Acústica echos en azulejos de cerámica. Fallece un 10 de mayo de 1973 a la edad de 50 años en Quito.

La avenida Daniel León Borja es una muestra clara de la mercantilización del suelo, resultado del crecimiento urbano que experimentó Riobamba y las dinámicas que lo transformaron de ser un eje residencial a ser el área de mayor incremento en comercio y servicios pertenecientes al sector terciario. El crecimiento del tejido urbano con el pasar de los años denota nuevas zonas en la ciudad. Riobamba no se ve alejada de estos fenómenos sociales que cambian la regularidad del crecimiento y el uso del suelo en la ciudad.

CAPITULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1.Planteamiento Inicial de la Ciudad

2.1.1. Ubicación

Para la ubicación de la ciudad, se establecía de acuerdo a la normativa de indias promulgando en la observación de los siguientes aspectos; las civilizaciones debían asentarse junto a un río para poder desarrollar la agricultura y abastecer de agua a los pobladores, además se verificaba que el cielo sea claro, la zona debía contener aire puro y sin obstrucciones ni alteraciones, también se buscaba lugares que no presenten exceso de calor o frío y habiendo que elegir se optaba por lugares fríos.(Leyes de Indias, 1680).

Por ello, la ciudad de Riobamba fue fundada el 15 de agosto de 1534 cerca de la laguna de Colta, primer establecimiento español en territorio ecuatoriano. Luego de un catastrófico terremoto en el año 1797 destruyendo la Villa en su gran mayoría, dos años más tarde se proyecta su reasentamiento en la planicie de la Llanura de Tapi junto al río Chibunga a cargo de Don José Antonio Lizarzaburu en su emplazamiento actual convirtiéndose en la primera ciudad planificada del Ecuador.

2.1.2. Trama urbana

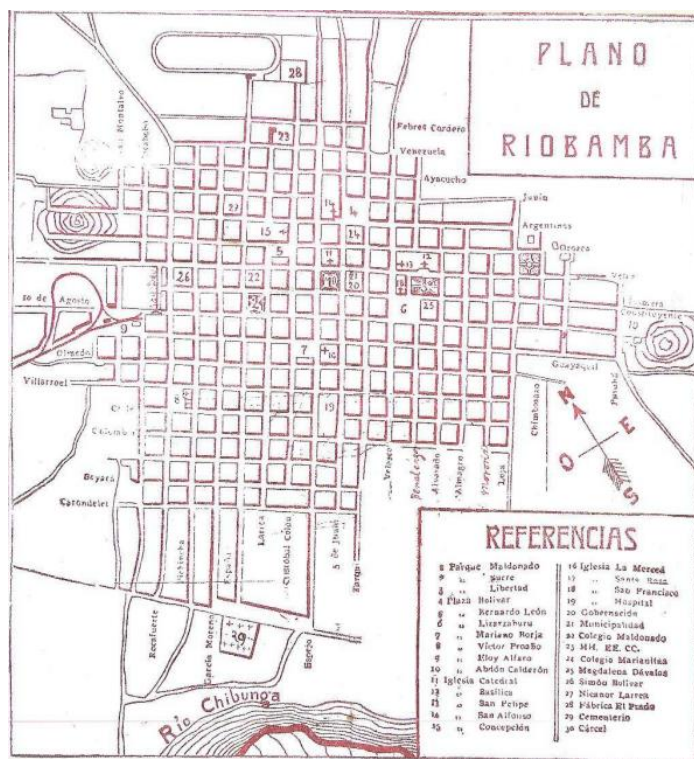
Luego de haber elegido el lugar óptimo para ser poblado, Bernardo Darquea proponía el trazado para la ciudad ideal, partiendo de una plaza central, la cual se extiende con calles diagonales al núcleo central, hacia su periferia, proyectando una trama radial muy llamativa.

La audiencia, opuesta a romper con la tradición de los dameros españoles, siguiendo estrictamente a las Leyes de Indias, las cuales establecían sus propios cánones, en cuanto a la trama, ubicación de templos y órdenes religiosas, las manzanas debían tener 120 varas por lado y sus calles 10 de ancho (Franklin, s.f.). Para lo cual Riobamba se estableció a través de una cuadrícula ortogonal, disipándola por sus plazas, calles y solares, con una malla ortogonal,

iniciando desde la plaza mayor y a continuación proyectando las vías a los caminos principales, dejando una gran apertura, para que aunque la población vaya en gran crecimiento, siempre se pueda proseguir en la misma forma inicial con los mismos ejes y habiendo disposición en el sitio y lugar que se escogiere para poblar, (Leyes de Indias, 1680).

Figura 2.

Plano de la nueva villa de Riobamba



Fuente: (Plan de Riobamba IMR, 1930)

2.1.3. Inicio de las Ciudades (Centros Urbanos)

Los centros históricos son los inicios de las ciudades, el núcleo o el origen de donde parten las civilizaciones, es uno de los puntos de mayor atracción social, económica y cultural, que se caracteriza por contener arquitectura que se ha mantenido por los años y ha cobrado valor con el transcurso del tiempo. Ofrecen características que podrían ser guía de nuevos, y futuros proyectos urbanos: son compactos, de uso mixto, inclusivos. Los centros urbanos impactan significativamente en el turismo, y brindan grandes beneficios para el bien social, por ser el punto de partida de las ciudades, estas zonas se encuentran totalmente consolidadas, saturadas con gran afluencia de gente.

2.1.4 Planificación Urbana

La planificación urbana es actualmente vista como una actitud social y política, que involucra alternativas sobre los fines de la misma y concerniente a las mejores maneras de alcanzar estos fines. Como menciona Castells (1973), es un exhaustivo estudio de la cultura urbana, como un sistema de normas, valores y relaciones sociales que tienen una progresiva evolución histórica y una lógica adecuada de organización y de innovación del colectivo anónimo. Una planificación es el proceso en el cual se establecen metas y las estrategias para poder alcanzarlas, en este caso tiene relación con el territorio, y los cambios que a este se le empleara para mejorar su desarrollo, tomando en cuenta la sociedad y su economía.

Esta planificación urbana tiene profundas raíces sociales lo cual permite evidenciar los problemas a futuro, para solventarlos y pulir la eficacia de vida de los individuos que habitan determinado sitio. Aparece como una necesidad de alimentarse, entonces a partir de un objeto que posee instancias sociales nace el objeto que tiene categorías espaciales, uno depende del otro, tanto como relación como para coexistir, imposible que trabajen una sin la otra. Dentro de la planificación se puede favorecer de diferentes ciencias que ayudan al tratado de la magnitud que es el estudio y entender este tema como son la economía, jurídico político, ideología, sociología, todo anexado a lo urbano, para abarcar un compendio que permita el adecuado desarrollo.

2.1.5 Fragmentación Urbana

El termino de fragmentación urbana se conceptualiza desde los aspectos sociales, políticos y espaciales; la delimitación entre los aspectos que inciden es confusa ya que cada uno guarda relación con el otro es por eso por lo que se torna compleja su definición. En lo que respecta al aspecto social expresa la ruptura de una unidad urbana conformada por los habitantes; y por otra parte hace referencia al fraccionamiento de la gobernanza de las ciudades y sus implicaciones en la organización socio espacial de las mismas. (Escolano *et al.*, 2018).

Desde el conjunto de transformaciones socioeconómicas, al mismo tiempo con los procesos involucrados en la creación de nuevas formas espaciales de la producción y de la organización de la sociedad, en todas sus escalas, involucrando a la fragmentación urbana. En particular, cabe destacar la globalización económica y cultural, con la consolidación de la ciudad

como lugar de inversión intensiva de capitales públicos y privados. (Escolano *et al.*, 2018). De ahí que la fragmentación urbana concierne también el proceso de reestructuración de las ciudades, aunque la noción se confunde como sinónimo o compartiendo significado con conceptos de segregación, dispersión urbana, segmentación y polarización socio-espacial busca fundamentalmente caracterizar los procesos socioeconómicos y sus efectos en las ciudades, tanto los que generan diferencias sociales crecientes como los que conducen a la redistribución del territorio urbano y su relación con la segregación y polarización de la sociedad. (Escolano *et al.*, 2018)

2.2 Ciudad Intermedia

2.2.1 Riobamba como Ciudad Intermedia

Riobamba posee una extensión de 978.00 km², que incluye sus centros urbanos y rurales. Es la capital de la provincia de Chimborazo que se localiza en la región de la Sierra Centro y punto migratorio de las localidades rurales de la provincia. A nivel nacional se cataloga como una ciudad intermedia, que se diferencia de otros centros urbanos al contar con una población mas numerosa.

Tiene una buena ubicación con relación a los sistemas de transporte regionales y nacionales, y tiene un rango administrativo más alto, así como una mayor concentración de servicios públicos y recursos; su base laboral es mas diversificada a diferencia de otros centros urbanos mas pequeños. Según Hardoy y Satterthwaite, la economía de los centros urbanos intermedios es estimulada por los efectos multiplicadores del aumento de la producción agrícola de los centros urbanos pequeños. Esto se debe principalmente a dos factores:

1. La estructura de la tenencia de la tierra y la diversificación agrícola, que crean un tipo de demanda de bienes y servicios que pueden ser satisfechos de manera más exitosa que en los centros urbanos pequeños.
2. La accesibilidad de las redes de transporte interregionales a la ciudad intermedia mejora la vinculación con la agricultura comercial de toda la zona. Lo que permite un aumento en la productividad agrícola y mejores ingresos a nivel regional. (Hardoy & Satterthwaite, 1985)

2.2.2. Mercantilización y Globalización de la Ciudad Intermedia

Siguiendo con la línea de la ciudad intermedia, es importante tratar el proceso de globalización en urbes con estas características, puesto que este fenómeno se lo ha asumido y estudiado mayoritariamente en las grandes ciudades. Los signos del desarrollo capitalista son evidentes en varias dimensiones, siendo la mercantilización del suelo uno de los factores de mayor transformación urbana y el fenómeno mas relevante dada su capacidad de transformar interiormente a la ciudad.

En el caso de las ciudades intermedias, la intensidad de la mercantilización urbana es menor en comparación con las metrópolis, sin embargo, son innegables los cambios que se han producido a nivel de la morfología urbana, el tejido urbano, el paisaje tanto natural como artificial y el funcionamiento del foco urbano. (Martinez, 2018).

2.2.3. Dinámicas Urbanas en América Latina

En las últimas décadas América Latina comparte con el resto de los países en vía de desarrollo un patrón de urbanización acelerada y no planificada. El rápido crecimiento de la población urbana y la expansión física de las ciudades en todos los países de la región han tenido impactos variados tanto para la población como el medio ambiente, acentuándose estos problemas a raíz de la adopción de las políticas de corte neoliberal en la mayoría de los Estados de la región. (Cevallos, 2018)

Los efectos de estas políticas han debilitado el imaginario social del Estado-Nación y ha llevado a la desregularización de este, fomentando la aplicación de una ideología de individualismo basada en la propiedad privada e individual.

En los últimos veinticinco años se asiste a una importante modificación de las metrópolis y ciudades intermedias latinoamericanas, motivada por nuevas dinámicas urbanas que responden a una sociedad cambiante representada entre otros aspectos de singular importancia, por los cambios de las formas de vida en las ciudades y el desarrollo de nuevas centralidades, en busca de un desarrollo urbano integral, repercuten con importantes impactos sobre la trama urbana y la modificación acelerada de la misma que en casos no llega a ir a la par con la planificación urbanística de los municipios. (Gavilanez, 2020).

2.2.4. Evolución de las ciudades

Las ciudades existen principalmente por dos motivos: su geografía y las ventajas asociadas a vivir cerca de otra gente y con comodidades a su cercanía. En los últimos setenta años el mundo se ha urbanizado muy rápidamente lo que ha provocado un crecimiento desmedido y desorganizado en muchos de los casos. En el siglo XXI las ciudades son entornos donde se desarrollan actividades sociales: relaciones laborales, familiares y de ocio.

Los cambios que se están desarrollando a nivel urbanístico han influido en los cambios sociales del comportamiento urbano. Con la finalidad de construir ciudades que “funcionen”, es decir, que sean inclusivas, sanas, resilientes, sustentables y sostenibles— requiere coordinación normativa intensiva y oportunidades de inversión. Aquí interesan dos aspectos importantes el demográfico y el sociológico, el primero requiere sólo dos criterios: espacio y población; mientras que el segundo involucra a la población que habita en la ciudad sus problemas. El crecimiento, y principalmente la evolución de las ciudades, se considera en la actualidad como una cuestión más compleja que debe afrontar la planificación del desarrollo urbano.

2.2.5. Aspectos sociales en las ciudades

Las ciudades reúnen e integran la mayoría de las cuestiones y expectativas económicas, sociales y ambientales. Aquí es donde surgen la mayoría de las dificultades en el proceso de formulación de políticas de desarrollo urbano, ya que modificar normas espaciales trae consigo cambios sociales también, y esto se presenta como un problema en la planificación urbana.

Vivimos en una sociedad cada vez con más desigualdades, con respecto a vivienda, condiciones laborales y de vida. El espacio urbano lo refleja con gentrificación y desarrollo en áreas vulnerables. Ignorar los factores sociales puede conducir fácilmente a una fragmentación urbana.

Las políticas urbanas que ponen al desarrollo inmobiliario por encima del desarrollo social aumentan la aparición de problemas sociales incidiendo así en una mayor pérdida de la cohesión entre los habitantes que conforman la ciudad entonces una sociedad fragmentada se vera reflejada de manera física en la morfología y estructura urbana de la ciudad siendo evidente aun mas en la imagen urbana que revela los problemas internos de la ciudad.

2.2.6. Ordenamiento Territorial

Las normativas deben ir ligadas a la actualidad y las necesidades que se den con el pasar del tiempo, el 8 de diciembre de 2017, entro en vigor el nuevo Código Urbano, con Registro Oficial emitido en septiembre del mismo año. Este instrumento técnico y normativo permite orientar el desarrollo y las acciones específicas del Municipio de Riobamba, en materia de planificación urbana y ordenamiento territorial

El Código Urbano anterior fue desarrollado en 1998, cubriendo las necesidades urbanas de aquel entonces. La planificación urbana de Riobamba, así como gran parte de su normativa relativa a la gestión de suelo y de la edificación, fungía bajo una normativa marcada por más de 19 años de vigencia. Según un amplio análisis cumplido por el Municipio, se determinó su escasa operatividad y eficacia, en relación con el cambio de estructura jurídica y administrativa del Estado. Con el afán de solventar los requerimientos actuales en cuanto a normativa urbanística, planeación, gestión y tramitación, se propone la actualización de normas urbanas estratégicas, la generación de nuevos procesos y la derogatoria de ordenanzas para reemplazarlas por un nuevo ensamble legal.

“No podíamos permitirnos continuar operando bajo un sustento ideológico de hace 19 años, completamente desactualizado y alejado de los lineamientos de normativas legales vigentes en materia de ordenamiento territorial. El nuevo Código Urbano pretende convertir a Riobamba en una ciudad integrada, policéntrica, plural y saludable”, dijo Napoleón Cadena, alcalde.

Esta acción permitirá que el usuario y el funcionario municipal cumplan con los procesos de celeridad y eficacia que la administración pública requiere, esta nueva Ordenanza motiva la aplicación de principios y reglas que rigen el ejercicio de las competencias de ordenamiento territorial municipal, en lo que respecta a normas cantonales para el uso, gestión, ocupación y aprovechamiento del suelo.

La finalidad es lograr un desarrollo equitativo y equilibrado del territorio, que propicie el efectivo ejercicio de los derechos a la ciudad, a la soberanía alimentaria, a un hábitat adecuado, a la vivienda, la naturaleza y al vivir en un ambiente saludable y libre de contaminación en cumplimiento de lo dicho en la función social y ambiental de la propiedad.

El actual Código Urbano consta de siete libros: Régimen del suelo; plan de uso y gestión del suelo; habilitación y control del suelo y la edificación; normas de la arquitectura, urbanismo y construcción; manejo y gestión del espacio público; gestión de riesgos y régimen sancionador. Toma en cuenta además las zonas de planeamiento, es decir, aquellas áreas definidas a partir de su conformación especial homogénea, que, en virtud de su singularidad y morfología, cuentan con la asignación de un tipo de norma de uso y aprovechamiento específico.

En el año 2010, la Ley de Régimen Municipal fue derogada y reemplazada por la Ley COOTAD, situación que marcó varios cambios en materia de ordenamiento territorial que, en relación con el Código Urbano anterior marcaba desajustes. El nuevo Código Urbano dispone la derogatoria de 14 Ordenanzas.

2.2.7 Transformación de la ciudad y sus nuevas dinámicas urbanas

La dinámica urbana es una síntesis donde aparecen solamente aquellas actividades, espacios y relaciones que tienen una cierta perdurabilidad en el tiempo. Estos elementos o componentes de la estructura urbana -que se representan en un plano- son: el suelo, el uso del suelo, las interrelaciones, conflictos, fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas.

El área central de las ciudades es la parte tal vez más estudiada por el planeamiento urbano, aunque es la más difícil de definir; la diversidad de funciones que en ella se cumplen y la multiplicidad de componentes económicos y físicos debido que al pasar de los años los usos de suelo y sus relaciones con el entorno se van adaptando a lo que la ciudad lo pide.

Puede entenderse a la transformación de la ciudad como la resultante de un conjunto de fuerzas que actúan sobre ella, que trabajan desde adentro o intervienen desde el exterior del área urbana, el progreso de la economía socio urbana es la fuerza impulsora. Un ejemplo de las consecuencias de estos cambios es la rápida expansión y el crecimiento comercial que tiene el eje de estudio. La ciudad ha ido cambiando desde sus inicios, parte como uso netamente residencial, posteriormente volviéndolo de uso mixto, actualmente posee diversos usos y ocupación de suelo.

CAPITULO III

3. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y Diseño de Investigación

Esta investigación se desarrolla en el centro urbano de Riobamba específicamente en el eje longitudinal de la avenida Daniel León Borja, por ser de alta influencia a nivel de ciudad, al tener concentración de servicios y comercios, llega a ser motivos por los cual se percibe como el lugar más afectado en cuanto a modificaciones de uso y ocupación de suelo.

Con el proceso metodológico se busca un fundamento para una evaluación de dichos cambios espaciales, obtener un estudio del eje que de partida a nuevas investigaciones. Se ejecutará un análisis histórico de la avenida Daniel León Borja, su morfología y su funcionamiento, mediante la recopilación de datos y lectura de antecedentes para establecer referentes básicos de cómo se transformó.

A continuación, se realizará un diagnóstico de los cambios generados, como se modificó su estructura urbana y su influencia en el contexto local, así como el lapso que duro antes de su decadencia, con un análisis retrospectivo del antes y después se establecerá una lectura real con el fin de poder entender la influencia tanto positiva como negativa en la ciudad y conociendo sus transformaciones sociales, económicos y espaciales.

Tabla 1.

Tipo de investigación

Tipo de investigación	Aplicación
Descriptiva	Descripción de la transformación en los usos y ocupación de suelo en el eje de estudio
Longitudinal	Se realiza una reconstrucción longitudinal temporal del proceso de transformación de la avenida Daniel León Borja
Transversal	Se observa la situación actual del sector, y se recolectan datos en un solo momento cuyo propósito es describir la situación actual y determinar las acciones de cambio y transformación.
Cualitativa	Observación sobre el crecimiento mercantil en la zona y entrevistas a los moradores que permitan conocer las razones por las cuales surgió este fenómeno.
Exploratoria	Creación de un enfoque teórico fundamentado para saber el por qué y cómo de la problemática.

Elaborado por: Naranjo, J. 2021.

3.2 Técnicas

Para el proceso de investigación se aplica varias técnicas de recolección de datos y análisis, así como también para la interpretación de la información recaudada.

Tabla 2.

Instrumentos para levantar información.

TÉCNICAS	INSTRUMENTOS
Investigación documental	Planes de Desarrollo Urbano de Riobamba PDUR
	Fichas de observación
	Fotografías
	Recursos bibliográficos digitales
Entrevistas	Representaciones de entrevistas: recolección de información mediante grabaciones de audio a los moradores del sector.
Observación directa	Plano actual del sector
Observación indirecta	Ortofotos, Google Earth
Representación gráfica	ArcGis, AutoCAD

Elaborado por: Naranjo, J. 2021.

Se aplica técnicas para la recolección de datos principalmente en la investigación documental para la construcción de una línea de tiempo que permita tener un acercamiento a la historia y transformación de la avenida Daniel Leon Borja, fundamentado en libros, planes de desarrollo municipales y publicaciones en revistas y periódicos además de recursos digitales.

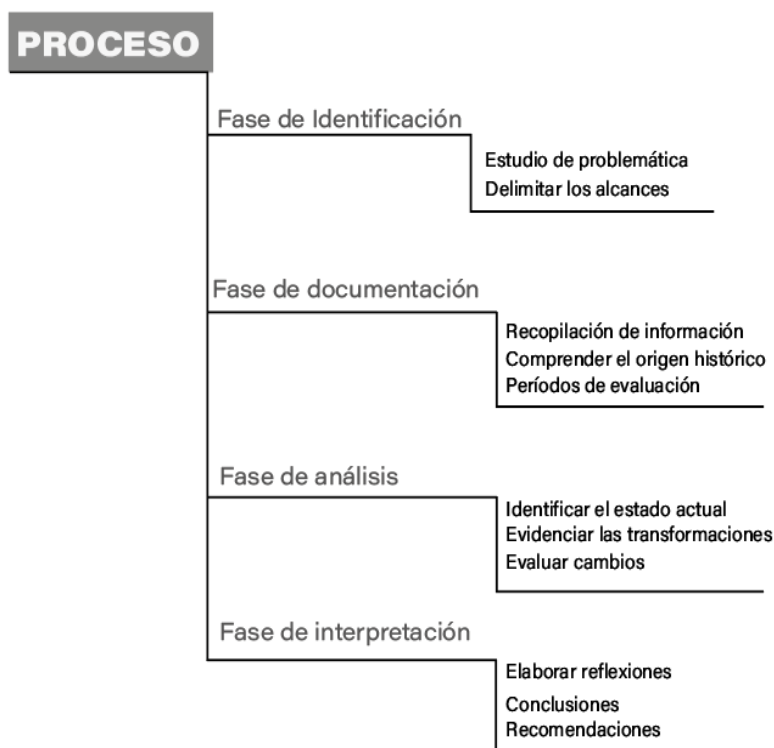
Mientras que para el análisis de las transformaciones espaciales se aplica el resultado del análisis histórico comparándolo con su situación actual mediante una representación obtenida a través de la observación directa a edificaciones importantes de la avenida.

La investigación se basa en una metodología de enfoque cualitativo y exploratorio, así como de tipo descriptivo con el objeto de determinar el cambio, la misma hace uso de técnicas de recopilación de información, a través de lo mencionado será posible obtener de manera estratégica y puntual la información necesaria para establecer un análisis en torno a las transformaciones socioespaciales de la avenida Daniel León Borja, de la ciudad de Riobamba, Provincia de Chimborazo.

El proceso de investigación sigue cuatro fases determinadas por una secuencia lógica, de manera que el resultado de una servirá como fundamento para desarrollar la siguiente fase.

Figura 3.

Fases de estudio



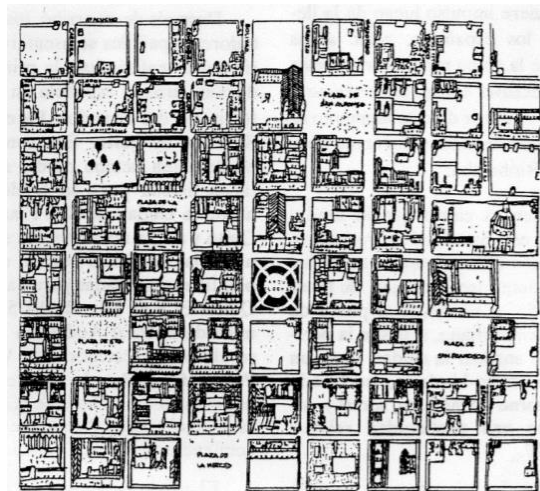
Elaborado por: Naranjo, J. 2021.

- Fase de identificación: Estudio a la problemática conocer sus alcances y delimitarlos.
- Fase de documentación: Recolección de datos bibliográficos, fotografías, registros oficiales, que nos permita comprender el origen histórico que tuvo la avenida Daniel León Borja y su vinculación con el centro histórico de la ciudad.
- Fase de análisis. – Identificación por observación y recolección de información del estado actual de las dinámicas urbanas presentes en la avenida Daniel León Borja para evidenciar la transformación que ha tenido el lugar a través del tiempo. Y evaluar sus cambios ya sean positivos o negativos.
- Fase de interpretación. – Se elabora una síntesis de los resultados obtenidos determinando cuales fueron las transformaciones dadas y estableciendo posibles recomendaciones.

4. RESULTADOS Y DISCUSION

La actual configuración socio – espacial de Riobamba ha dado como resultado de una evolución histórica que dio inicio luego del terremoto de 1979, para empezar con la reconstrucción de la nueva Villa, se planteó una traza en forma de damero en torno a una plaza central, siguiendo los lineamientos de la época con 38 hectáreas de territorio.

Trazado Urbanístico en 1799.



El territorio ocupado hasta el año de 1901 comprendía como centro a la actual plaza Maldonado, en sus alrededores se ubicaron la catedral y los principales edificios de gobierno, conventos y templos, cuartel, hospital, una estación ferroviaria.

31

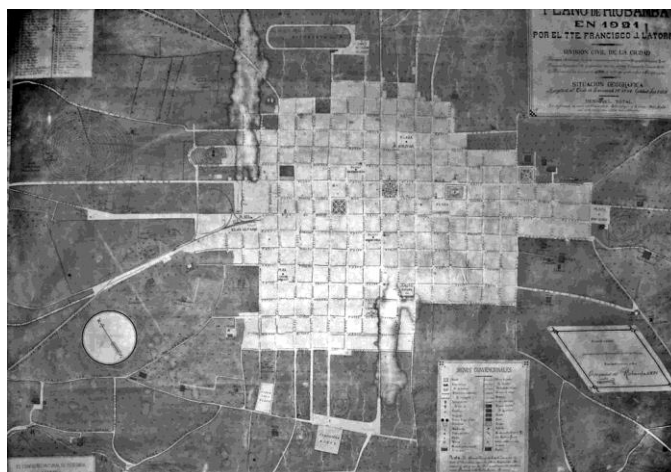
4.2. Línea del Tiempo en el Eje de la Avenida Daniel León Borja

La avenida Daniel León Borja surge como una vía de conexión hacia las haciendas del norte de la ciudad como eran la hacienda de La Concepción (desde la actual plaza giralda hasta el estadio), la quinta el Líbano y demás áreas al norte, que con el incremento de viviendas se subdividieron y lotizaron para dar paso a la construcción de parques, comercios, edificaciones destinadas a la vivienda y locales comerciales en su amplia extensión.

En 1900 aún era un estrecho camino de tierra que partía desde el límite mismo de la ciudad, en la intersección de la calle Rocafuerte y Venezuela se iniciaba la vía a Guano, mientras que en la intersección de las calles Loja y Chile nacía el camino a San Luis. La vía para Quito y Guayaquil empezaban en la Estación del Ferrocarril la actual calle Veloz, lugar que ahora es el centro de la ciudad. (Fm, 2014) A partir de esta se tenía acceso hacia las quintas asentadas alrededor de toda la ciudad, existían caminos que comunicaban las haciendas con el centro de la ciudad y otras vías principales que les dirigían a otras ciudades.

Figura 5.

Plano de Riobamba en 1901



Fuente: (Latorre, F. 1901)

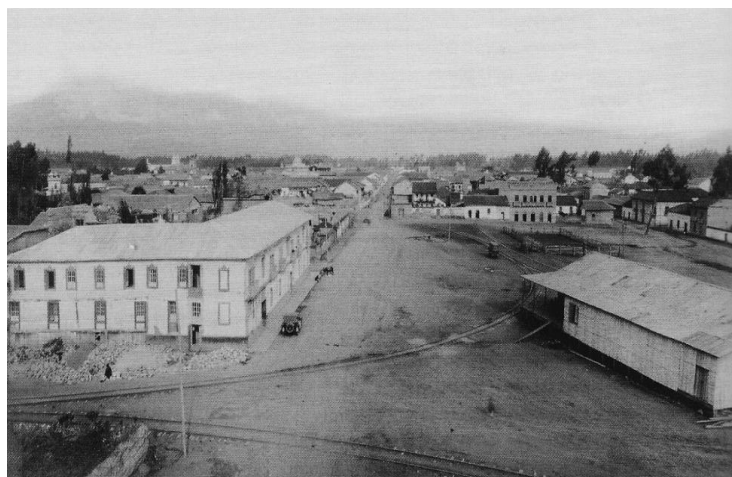
La pavimentación de la ciudad por medio de los Municipios asigna desde 1893 sobre empedrados, pero la construcción lo realizaron desde 1909 para pavimentar empedrar las calles y trazar las veredas, pero este beneficio lo gozan solo la urbe central. Los sectores alejados no gozaban de este beneficio. (MUNICIPIO, 2000). Hasta 1911 Riobamba tenía las principales edificaciones de una ciudad relevante.

Inicialmente, se plantea que las calles deben ser anchas para que en cualquier desastre que hubiese podrían salir fácilmente. (RIOBAMBA, 1992, pág. 18), tener muchas plazas para refugiarse cuando hubiera un terremoto. (Alcivar, 2004). Se propuso un plano de base renacentista con traza concéntrica alrededor de la plaza central, de perímetro cuadrangular dándole una forma de cruz que dividía cuatro barrios bien delimitados y se ensanchan proponiendo así la llegada de las avenidas a la ciudad, finalmente siendo rechazado y construyéndose en base a las leyes indias.

En el año 1900 mediante la ordenanza municipal en donde se da lineamientos para la creación de dos vías influenciados por movimientos urbanos europeos el Plan Cerda o el plan Haussmann en donde las vías rompen con las reglas indias, es así como se crea la avenida Unidad Nacional y la avenida Daniel León Borja en ese entonces llamada Avenida de la República, estas dos nuevas vías partían desde la calle Miguel Ángel León ensanchando así la prolongación de la calle 10 de agosto y guayaquil respectivamente.

Figura 6.

Vista panorámica de Riobamba 1916



Fuente: (Riobamba, 1992)

En 1905 llega el ferrocarril y toma gran importancia aún más la prolongación de la calle 10 de agosto que llegaba hasta la intersección con la calle Miguel ángel León ya que la improvisada estación se encontraba en la calle 10 de agosto y Juan Lavalle, sus rieles se extendían aún más allá dado que el tren giraba de retorno para salir y no regresaba de retro como lo hace actualmente. La nueva estación del ferrocarril fue terminada en el año de 1920, ya se contó con la infraestructura necesaria para su correcto funcionamiento estructura que se mantiene actualmente.

La avenida de la Republica en el trazado de ejes viales consta como una gran avenida de 28m que se conformaba por dos carriles en cada dirección un parterre con grandes palmeras en la mitad de la vía y sus respectivas aceras con árboles de álamo.

Figura 7.

Avenida Daniel León Borja arbolada. Marcelo Miller, 1960



Fuente: (Riobamba imagen, palabra e historia, 2010).

En 1901 La avenida comenzaba a partir de la calle Miguel Ángel de León y se extendía hasta los pies de la quinta el Líbano”, que actualmente cruza con la avenida Carlos Zambrano en donde posteriormente se construiría el estadio municipal.

El acelerado crecimiento urbano que se experimentó a partir de la llegada del ferrocarril fue apresuradamente fragmentando haciendas y quintas entrando en un proceso de lotizaciones que dado a su alta plusvalía fueron dejando lotes vacíos, pero con una infraestructura planificada. El eje central se fue poblando más allá del límite con viviendas y proyectos privados como hoteles de mayor dimensión que buscaban aprovechar la fuerte demanda de hospedaje en la zona proveniente de los viajeros que llegaban a la estación.

Hasta inicios del siglo pasado la expresión “Hotel” era desconocido en Riobamba. No existían aún estos lugares hoy tan familiares y necesarios. Antiguamente los viajeros, luego de largas jornadas de viaje, se alojaban en los llamados “tambos”, incómodos lugares ubicados a lo largo de los caminos más transitados.

En las ciudades grandes existían las llamadas “posadas para viajeros” para este mismo fin. Manuel Salazar riobambeño, con una gran visión comercial, construyó un hotel frente a la estación de tren al que llamó "HOTEL ECUADOR", en ese momento el hotel más grande de la ciudad. El “Ecuador” es el hotel más antiguo de la urbe que aún se mantiene en funcionamiento.

Figura 8.

El Hotel Ecuador antes de su remodelación, 1903



Fuente: (Riobamba, 1992)

Además del Hotel Ecuador, en Riobamba se fueron incrementando más interesados en el sector hotelero razón por la cual, se crearon varios hoteles reconocidos alrededor de la estación del tren, siendo este un impulso en el área comercial activando así el sector económico de la ciudad.

Uno de estos es el Hotel Metropolitano construido en 1920, Isaac Aboab llegó al Ecuador contratado para administrar los restaurantes de la Empresa de Ferrocarriles, funda en Quito, Riobamba y Latacunga los “Hoteles Metropolitano”, primera cadena de este tipo en el país. En Riobamba el “Metropolitano” ubicado frente a la estación del Ferrocarril se estableció por muchos años como el hotel más elegante y el favorito por las personalidades de la época. Que junto al Ecuador brindaban una atención completa mas allá del simple hospedaje, ofreciendo además el servicio de restaurante, salas de estar y diversas amenidades que los situaba como los mejores hoteles de Riobamba en la época.

Fue sin lugar a duda, la irrupción de las líneas ferroviarias en la ciudad propició la demanda de esta tipología de alojamiento. Cuando se logró que el tren entre a Riobamba, los pasajeros que viajaban de Quito a Guayaquil o viceversa debían descansar en nuestra ciudad, por esta razón la mayoría de los hoteles y pensionas se instalaron cerca de la Estación del Ferrocarril.

Figura 9.

Estación del ferrocarril y hotel Metropolitano. Años 1920



Fuente: (Ministerio de Cultura y Patrimonio, 2010)

En lo comercial Riobamba fue de mucha importancia uno de estos eventos era la feria que se ejercía al aire libre en las plazas de la ciudad. Los sábados, miércoles y jueves. Desde la madrugada llegaban centenares de comerciantes, obreros, industriales, ferreteros, cristalería, abarrotes, etc. para promocionar su negocio como relata Carlos Arturo León en su libro *La Ciudad de Riobamba (Datos para una Monografía)* en Dios y Patria en enero de 1925, en la estación del ferrocarril se comercializaba incluso animales en los alrededores, en improvisados corrales hasta la pavimentación de la Plaza Alfaro en donde ya se prohibió esta práctica.

El 24 de febrero de 1922 en la ciudad de Riobamba surgió la Sociedad Bancaria del Chimborazo, un símbolo de prosperidad en el imaginario social con que suelen asociar a la “Sultana de los Andes”. El Museo Numismático BC presenta una lectura sobre la historia de la banca ecuatoriana, desde su consolidación durante la época democrática del Ecuador hasta la memoria que guarda cada Riobambeño.

Los primeros cinco años de la década de 1920, a pesar de la crisis en curso, con la implementación del proyecto ferroviario se vió un aumento significativo en la actividad bancaria y comercial en Riobamba. Una nota del Diario Los Andes publicada el 5 de julio de 1922, platicó del “Progreso financiero de la provincia” y al mismo tiempo de los “éxitos de las instituciones bancarias” citando a la Bancaria del Chimborazo, la Agencia del Banco Comercial y Agrícola, y el fugaz Banco de los Andes. Muchos bancos de esta época abrieron sus operaciones a otros ámbitos de operación; la Sociedad Bancaria del Chimborazo, según se comunica, no se limitó a la actividad financiera: para enero de 1924 se conformó un Departamento de Construcciones, con un cuerpo técnico en capacidad de asumir, por contrato o por administración, el levantamiento de edificios tanto públicos como privados con obras para entonces tan complejas como puentes, vías o acueductos. (Cepeda, 2016)

Figura 10.

Vista panorámica de la antigua estación de 'Ferrocaril, 1925



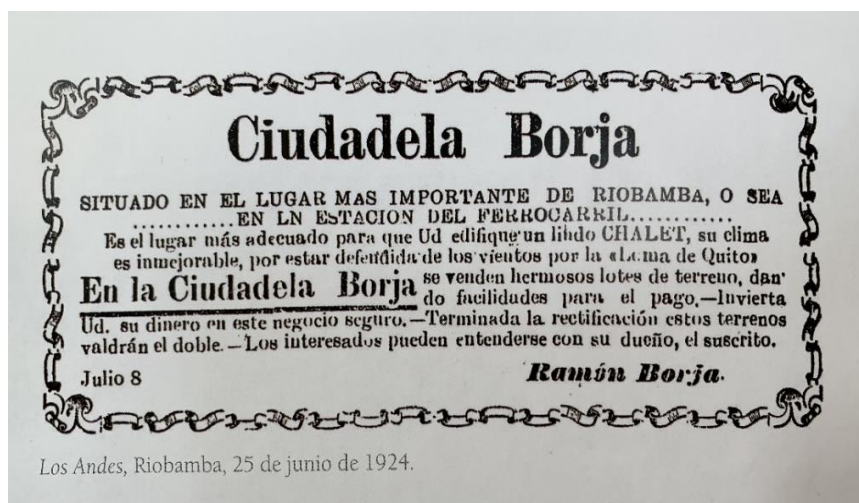
Fuente: (Estrada, J.1925.)

Ese mismo año se estableció su primera Sucursal de la sociedad bancaria de Chimborazo en Guayaquil, ciudad en que, su sección de construcciones ejecutó algunas obras entonces destacadas, poco tiempo después, otros servicios e inversiones, pero no hubo empresarios locales significativos, circunstancia que deja en claro de esta nueva formación para 1926 cerró como resultado quiebras bancarias que conmocionaron la economía nacional y local provocando de igual forma un gran impacto en la economía riobambeña.

Aun con lo sucedido con la sociedad Bancaria la influencia en esta zona de la ciudad se volvió tal, que la ofertaban como el mejor lugar para vivir y así se convirtió en el lugar preferido para la aristocracia riobambeña en conjunto con el plan urbano de la ciudadela Borja se lotizaron terrenos bajos nuevas ordenanzas exclusivas para esta zona que proponían terrenos más grandes con restricciones a sus 4 lados, vías arboladas tanto en su parterre como en las aceras y construcción exclusivamente residencial con acaudaladas villas tipo chalet similar al plan urbanístico de Bellavista.

Figura 11.

Publicación de promoción de la ciudadela Borja, 1924



Fuente: (Cepeda, 2010).

Proyectos que al ser en parte financiados por la sociedad bancaria y debido al quiebre de la misma en 1927, no llegaron a ejecutarse quedando por décadas inconclusos dejando a la avenida con toda la infraestructura lista, pero con grandes vacíos en ella, algunos otros cancelándose de manera que el estancamiento económico de Riobamba repercutió fuertemente en proyectos que buscaban darle un alto prestigio a la ciudad.

En este tiempo la decadencia de Riobamba fue evidente, muchas familias emigraron hacia otras ciudades como Quito y Guayaquil, inversionistas abandonaron la ciudad y buscaron nuevas oportunidades en otras, al igual que las familias Guayaquileñas principalmente que venían a pasar el invierno en la ciudad se despidieron de ella dejando atrás sus residencias como lo fue el caso del abandono de la ciudadela de Bellavista.

En 1946 la única obra civil en el estadio estaba representada por la arquitectónica tribuna de corte italiano con graderíos de madera y cubierta de zinc, amplias gradas de acceso, un corredor utilizado como palco oficial y un extenso pasillo hacia el escenario. En 1980 en la administración del Dr. Ángel Martínez Luna se inicia el derrocamiento de la histórica y arquitectónica tribuna y pasa a manos de la Federación Deportiva de Chimborazo.

Figura 13.

Estadium Municipal, años 1946



Fuente: (Mejía, O. 1946)

Riobamba también desde los años 20 fue pionera en exposiciones Pecuarias siendo una de las primeras ciudades del país en realizar estos eventos. El 11 de noviembre de 1920 se realizó la exposición Pecuaria en la hacienda Trinidad años después se formó la Junta de Fomento Agrícola de Chimborazo, en 1937 mediante Decreto Supremo se creó el “Centro Agrícola Cantonal de Riobamba”

Figura 14.

Centro Agrícola en 1958



Fuente: (Bolívar, J. 1958)

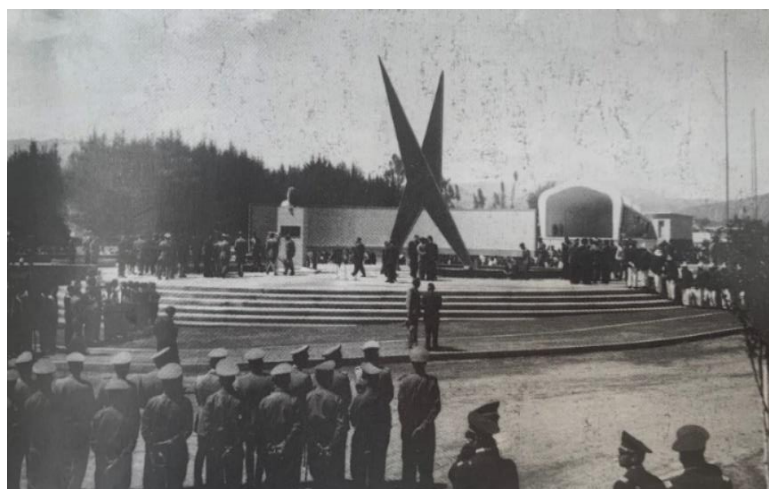
Este edificio en particular por muchos años fue sede de varios eventos culturales de la ciudad y se transforme en un hito dentro de la avenida que, conformando mucho más el lugar como un centro de distracción recreacional y cultural, la sede en su interior albergaba galerías y salas de reunión, así como áreas de exposición contaba con un gran patio interno balaustrado característico de las tipologías coloniales.

Para 1942 en Riobamba se construyó el aeropuerto. Se encuentra ubicado al nororiente, este fue el protagonista y un nuevo referente para la expansión de la ciudad, que hasta los años 30 había crecido concéntricamente, dando un crecimiento mucho más longitudinal.

El predio del parque Guayaquil fue perteneciente originalmente a la “Quinta Concepción”, una propiedad particular que se encontraba a las afueras de la ciudad, cuyos terrenos fueron comprados por el Municipio de Riobamba a principios del siglo XX con el fin de construir una Escuela de Artes y Oficios. Sin embargo, debido al fracaso del proyecto original, se construyó en la zona un Observatorio Meteorológico, que abrió sus puertas en 1919 y funcionó durante varios años.

Figura 15.

Ceremonia de colocación de la cruz en Parque Guayaquil, 1951



Fuente: (El riobambeño, 2021)

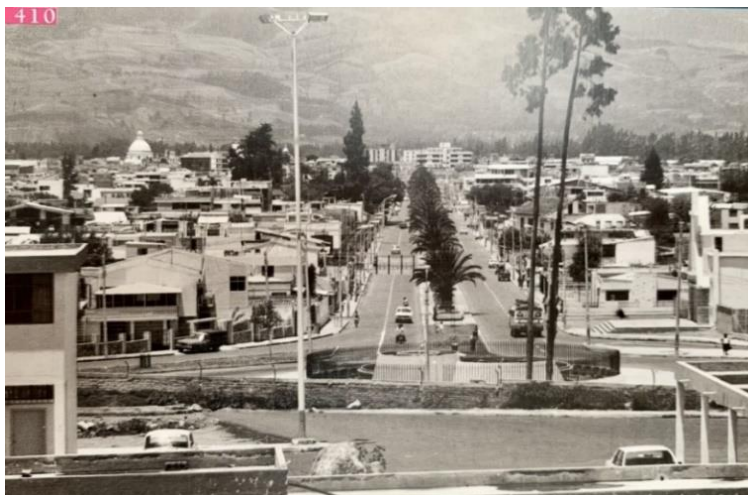
En 1923, el ingeniero Alfredo Altamirano intentó convertir el lugar en Alameda, con vías anchas y grandes espacios verdes, pero el proyecto fracasó, aunque el nombre 'Alameda' permaneció en el imaginario de los riobambeños por muchos años. y con el tiempo, el sitio se convirtió en un lugar para la práctica de deportes.

Finalmente, en 1941, el Club Rotario, presidido por el Dr. Luis Vela, se comprometió a contribuir a la construcción del parque en el lugar, y ese mismo año se inició la construcción sobre la base de un diseño existente hasta el día de hoy. La inauguración oficial tuvo fecha el 21 de abril de 1951. En 1950 el eje vial de la avenida la Republica se prolongó hasta la av. La Prensa que también fue ensanchada siguiendo la planificación urbana de la época, algunos proyectos planificados volvieron a tomar vida como la construcción del actualmente el parque Guayaquil en el cual albergaría una laguna artificial en donde se podía pasear con botes.

La avenida se convirtió en un sector residencial donde todos querían vivir es aquí, con el mejoramiento económico muchas residencias se fueron construyendo a sus bordes convirtiéndose en una cotizada área para vivir cerca del centro de la ciudad, pero con aires de barrios europeos.

Figura 16.

Vista Av. Daniel León Borja en 1980



Fuente: (Cepeda, 2010).

Después de las fuertes décadas de crisis por las que atravesó Riobamba, fue resurgiendo económicamente a partir de los años sesenta con el boom petrolero y el cacao la economía nacional retornaría a las épocas doradas, es así que también se presentaron nuevamente nuevos proyectos como la consolidación del parque infantil, oficialmente nombrado parque ciudad de Guayaquil, la construcción también de un moderno terminal para la ciudad obra que terminaría por dinamizar fuertemente este eje.

El resurgimiento económico trajo nuevas dinámicas como la coexistencia de comercio y vivienda, en el tramo de la calle Carabobo con la avenida Miguel Ángel León se derribaron algunas viejas villas y se construyeron unos peculiares edificios con una distribución que apenas estaba en auge, el uso mixto, edificios que en su planta baja funcionaria como locales comerciales y en sus plantas altas viviendas algo nuevo también para Riobamba, departamentos para albergar residencias es así que esta forma de uso se popularizo ya que se aprovechaba mucho mejor el espacio debido a ser esta zona altamente cotizada por el comercio del ferrocarril.

Figura 17.

Vista a la calle 10 de agosto, 1960



Fuente: (Archivo del MCP. Riobamba, 1960)

En 1960 con el ensanchamiento de la Av. La Republica que posteriormente se la denominó Daniel León Borja en honor al 3 veces alcalde de la urbe. Dicha expansión afectó al tramo inicial de la avenida de igual manera paso con la av. Miguel Ángel León los lotes disminuyeron 12m de ancho para igualar la medida de las avenidas. Varios propietarios fueron afectados con este cambio entre ellos el Hotel Metropolitano que mutilaron la mitad de su estructura, así como varias villas que tuvieron que reconstruirse.

En los años setenta, la ciudad comenzó a desarrollarse dinámicamente y se construyeron edificios modernos, que son manifestaciones de la actividad y el consumo cultural moderno. Un ejemplo de esto es el estadio, el aeropuerto, la avenida Daniel León Borja, que fue el primer eje de integración entre el norte y centro histórico de la ciudad. La intervención urbana, sin embargo, ya había empezado desde el siglo anterior.

La construcción del terminal terrestre también potenciaría esta zona a convertirla una de las principales arterias de la ciudad ya que era la línea directa de tensión entre comerciantes y turistas que llegaban al terminal hacia la estación del ferrocarril o al centro de la ciudad, siguiendo los ideales de la calle 10 de agosto que en ese entonces era la principal zona de comercio en el centro de Riobamba y la avenida suplantó la creciente demanda de áreas comerciales que necesitaba la ciudad.

Figura 18.

Barrio Santa Faz, terminal terrestre en construcción, 1980



Fuente: (Miller, M. 1980)

Inicialmente esta transformación, se dio solamente hasta el tramo de la avenida Miguel Ángel León, la zona era muy tranquila era un área residencial a partir de 1970 se construyeron grandes villas de un estilo moderno con exuberantes jardines a sus lados, losas planas y ventanales más grandes, la mayoría eran con verjas, pero siempre trataban de lucir sus residencias como las mejores de la ciudad.

Figura 19.

Av. Daniel León Borja años setenta.



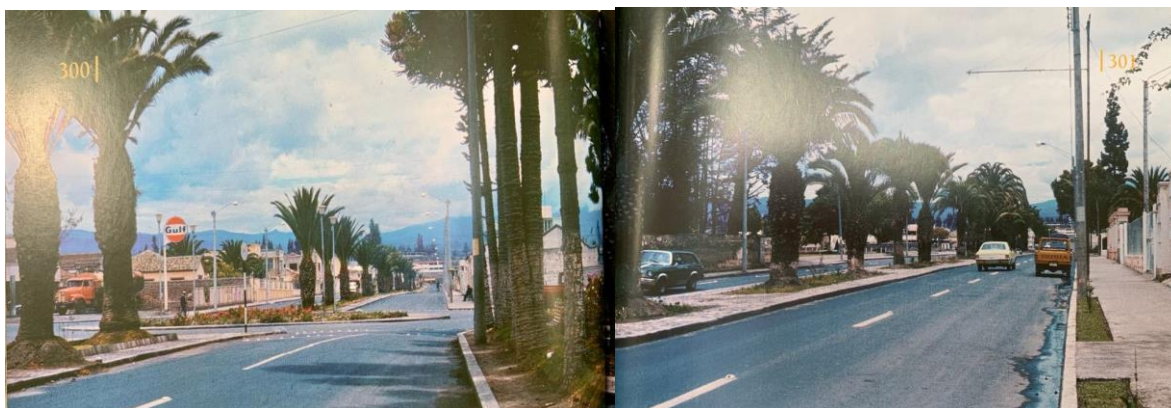
Fuente: (Miller, M. 1963)

En el aspecto urbanístico, se perfeccionaron calles y aceras, se crearon parques, se incrementaron nuevos monumentos, se planeó la construcción de plazas y mercados. Toda esta actividad reflejó una atención especial al desarrollo urbano. El estancamiento de la ciudad duró cuatro décadas y todavía hoy se siente, pero en menor escala.

A partir de la década de 1970, Riobamba tomó un nuevo impulso e inició una nueva etapa de desarrollo con características distintivas. Aparecen nuevos protagonistas de la vida social, se promueve un nuevo urbanismo, con el mejoramiento de calles y aceras, construcción de edificios, la formación de nuevas urbanizaciones, plazas, mercados, centros comerciales y lugares de distracción. La regeneración urbana impulsa desde la última década un auge importante de desarrollo.

Figura 20.

Dos vistas de la avenida Daniel León Borja, 1980



Fuente: (Cepeda, 2010).

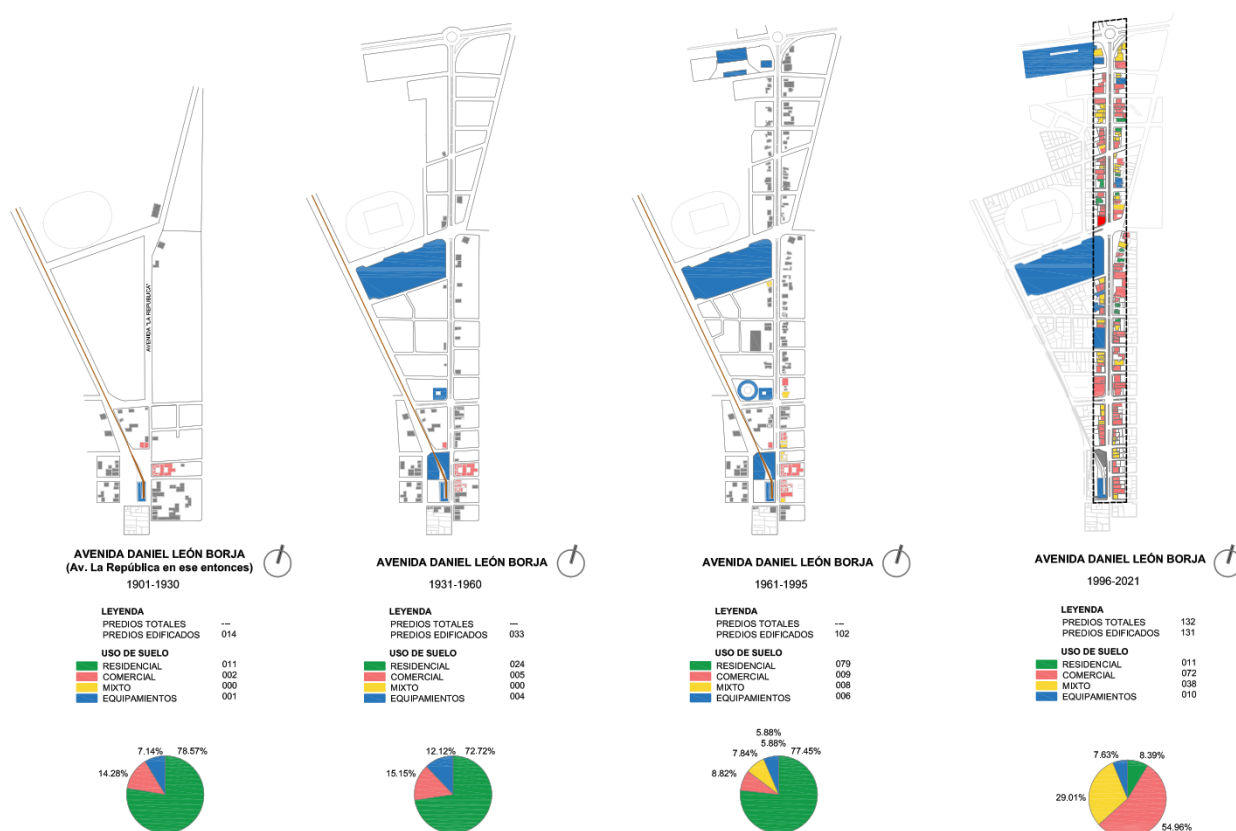
Este resurgimiento económico trajo más eventos también en el estadio olímpico donde ya no solo se jugaban partidos, el municipio concedió el estadio a la federación deportiva de Chimborazo y se ocupaba también para reuniones y actos solemnes, se construyó la X que por mucho tiempo fue incluso un referente turístico para la ciudad, este parque iba consolidándose como un área de recreación para las familias riobambeñas, una de las principales áreas atractivas que se construyó fue el área infantil que aún se conserva en los años por eso se popularizó el nombre de parque infantil, en donde estaba el centro meteorológico se construyó una laguna artificial en donde se podría dar paseos en botes.

4.3 Uso de suelo.

El uso de suelo determina la tipología de las construcciones de un sector, es la destinación asignada al suelo, de conformidad con las actividades que se puedan desarrollar. Estos usos de suelo se definirán a través de las zonas de planeamiento, las que se graficarán en los planos de planificación territorial de cada municipio.

Figura 21.

Análisis evolutivo del uso de suelo.



Elaborado por: Naranjo, J. 2022.

La avenida Daniel León Borja desde su aparición ya se iba formando como un importante eje vial en la ciudad, debido a que es la prolongación de la calle 10 de agosto la cual que ya era una de las principales vías en la ciudad antigua, la nueva avenida que se proyectaría a partir de ella llevaría un destino similar.

En sus inicios esta avenida tomo vital importancia desde la llegada del ferrocarril hasta los años treinta, en el eje de la avenida existían 14 predios edificados según el plano elaborado

por el teniente Ortiz, de los cuales 11 de estos serían de carácter netamente residencial, un predio correspondiente a la estación del ferrocarril sería para el uso de equipamiento y hasta ese entonces la presencia de dos hoteles el Hotel Ecuador y el casi recién inaugurado Hotel Metropolitano; siendo así un 78.57% de uso residencial, 14,26% de uso comercial y un 7,14% de uso para equipamientos.

En el lapso de 1931 a 1960 la avenida se fue consolidando, los predios ya construidos llegaron a ser 33, este bajo crecimiento fue a causa de la crisis que atravesó Riobamba en esos años, para ese entonces existían 24 predios con un uso residencial que correspondía a un 72,72%, tres edificaciones de carácter comercial se unieron a los hoteles ya existentes con un porcentaje correspondiente al 15,15%, algunos equipamientos también como el centro agrícola, actualmente la plaza giralda, la alameda que albergaba áreas verdes y el observatorio astronómico que actualmente es el parque Guayaquil con un 12.12%.

Para los años 1961 a 1995 la avenida ya era una vía consolidada gracias a la recuperación económica, por tanto muchas edificaciones y proyectos fueron concluidos, varias residencias de familias de renombre, así como también algunos equipamientos con un total de 102 predios edificados; el uso principal seguía siendo residencial con un porcentaje de 77.45% correspondiente a 79 residencias, es interesante también resaltar la aparición de edificaciones con un tipología diferente que es las de uso mixto en donde ya se presentaron 8 de este tipo de edificios que combinaba principalmente el comercio con la vivienda con un porcentaje del 7.04%.

El uso comercial aumentó levemente al tener solo 9 edificios netamente comerciales sumándose a estos el mall del centro, fue el primer centro comercial de Riobamba y otras edificaciones aledañas al ferrocarril. Esta etapa fue importante también gracias a la construcción del terminal terrestre, la iglesia de Santa faz al norte y la consolidación del parque Guayaquil en donde se construyó la famosa y distintiva X, siendo ya 6 los equipamientos presentes en la avenida y los cuales dinamizan aun mas el eje de estudio siendo participes de la consolidación de la avenida como una de las áreas mas demandadas comercialmente en la ciudad su uso es correspondiente al 8.82% de todos los predios edificados.

4.4.1 Uso de suelo en la avenida actualmente.

Figura 22.

Uso de suelo actual en la avenida DLB.



Históricamente la avenida Daniel León

Borja se desarrolló como un eje vial principal que dotaría a la ciudad moderna de una mejor movilidad, siendo sus comienzos muy conservados en su uso principal que era el uso residencial netamente.

Actualmente en la avenida encontramos 130 predios casi la totalidad de ellos construidos con 129 predios edificadas, con construcciones que datan de 1920 hasta la actualidad.

El uso comercial es el más ocupado actualmente en donde las edificaciones a las que se les da netamente este uso alcanzan 72 con un 55.81% que dedican sus actividades netamente al comercio o la prestación de servicios lo que se encuentra en el sector terciario.

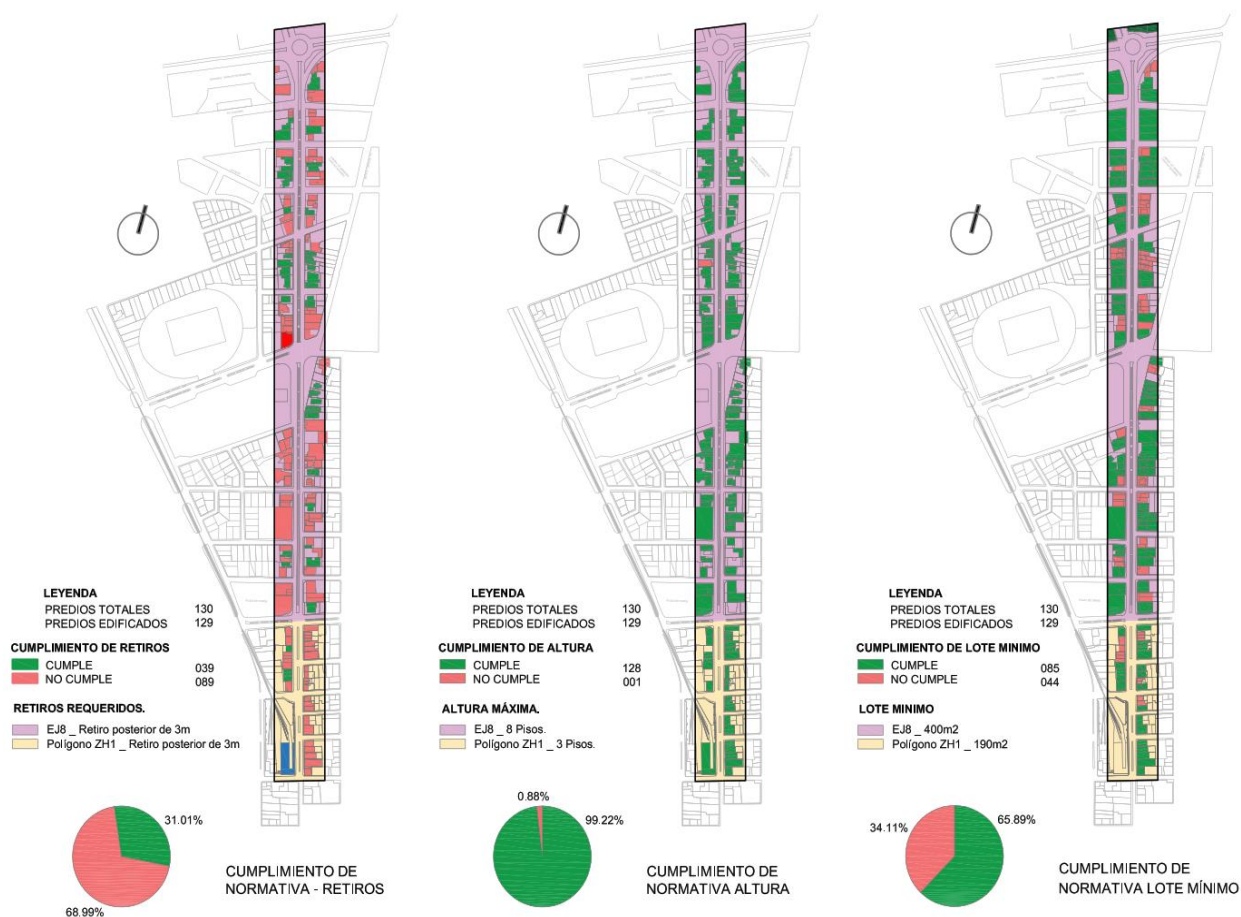
Siguiendo a estas se encuentran las edificaciones con uso mixto que combina el comercio principalmente con oficinas y vivienda con 38 edificaciones le corresponde un 29.45%.

El uso netamente residencial en la avenida fundamentado por pocas viviendas que se han conservado en el tiempo llega a 11 de estas edificaciones con un 8.53%; otro uso importante en la avenida es el de predios dedicados a equipamientos urbanos con un total de 6 predios a los que se dedica este importante uso.

4.4.2 El cumplimiento de la normativa.

Figura 23.

Cumplimiento de la normativa.



Elaborado por: Naranjo, J. 2022.

La avenida Daniel León Borja está inmersa en dos polígonos de planificación dentro del código urbano de la ciudad de Riobamba, el tramo que comprende desde su inicio en la intersección con la calle Carabobo hasta la intersección de la avenida Miguel Ángel de León pertenece al polígono ZH1 o Zona Histórica 1 correspondiente así a la ciudad antigua. A partir de la avenida Miguel Ángel de León hasta la intersección con la avenida de La Prensa forma parte del Eje estructurante EJ8 perteneciente a la ciudad contemporánea.

Las dos áreas de planificación tienen normativas diferentes ya que el contexto en la que se ubica llega a contrastar incluso una con otra. El área perteneciente al ZH1 tiene normativas

mas conservadoras en cuanto a la altura de construccion con un maximo de 3 pisos debido a que en esta area se encuentran muchas edificaciones patrimoniales inventariadas para lo cual se debe conservar el entorno urbano adaptandose a estas edificaciones.

Al contrario en el EJ8 se da mas prioridad a la construccion de grandes edificios de hasta 8 pisos cualidad de una ciudad moderna en la cual ya se logran ver algunas edificaciones de estas características.

En cuanto al cumplimiento de estas normativas llega a ser en algunos aspectos de ella muy deficientes incumpliendo algunos puntos importantes, uno de ellos son los retiros, tanto en el poligono ZH1 como en el eje estructurante EJ8 se restringe a un retiro posterior de 3m en los cuales hay un cumplimiento de solo el 31.01% mientras que el 68.99% de predios edificados no poseen este retiro posterior, inicialmente todo el eje estructurante EJ8 tenia tambien una reestriccion frontal en donde se respetaba un retiro frontal de 3m en el 2007 se da este cambio de normativa en donde se da paso a la ocupacion de este retiro, principal causante de un fenomeno que veremos mas adelante.

En cuanto a alturas de edificacion el poligono ZH1 permite un maximo de 3 pisos de construccion, mientras que en el EJ8 al estar fuera del area protegida del centro historico se aumenta hasta 8 pisos, con el fin de densificar la ciudad todos los ejes estructurantes que estan dotados principalmente por una avenida se proyecta a edificios de hasta 8 pisos, sin embargo en los ultimos anos han sido pocos los predios que han edificado tan alto teniendo actualmente 9 edificios que llegan a esta altura entre los cuales se encuentra por ejemplo el edificio Milano o el edificio crueco, hay otro edificio que supera este limite llegando hasta las 14 plantas y corresponde al Hotel Zeus pero este al ser construido antes de entrar en vigencia la normativa actual, no tuvo problema en elevar su construccion siendo actualmente el edificio mas alto de Riobamba.

Otro punto importante dentro del cumplimineto de esta normativa tambien lo es el Lote minimo, Recordando el origen historico de la avenida la normativa actual sostiene un lote minimo de 400m² para el eje estructurante EJ8, con el fin de densificar el sector tambien se permite lotes mas grandes en donde se puede construir mas alto. Contrario a las del centro historico ZH1 en donde el lote minimo se reduce a 190m², En cuanto a esta restriccion el 65.89% cumplen con el area minima establecida, mientras que el 34.11% no cumple.

4.4 Ocupación del suelo.

4.4.3 Tipologías de formas de ocupación para Edificación.

Toda edificación posee una forma de implantación en el terreno respecto a sus colindancias de forma que pueden poseer o no retiros en su norma urbanística, las edificaciones observarán la alineación escogiendo como referencia la línea de fábrica y las colindantes del terreno para cada una de las tipologías:

Aislada (A): Mantendrá retiros a todas las áreas circundantes; frontal, ambos laterales y posterior.

Pareada (B): Mantendrá retiros a tres colindancias: retiro frontal, un lateral y posterior; permite la construcción adosada a una de las colindancias laterales.

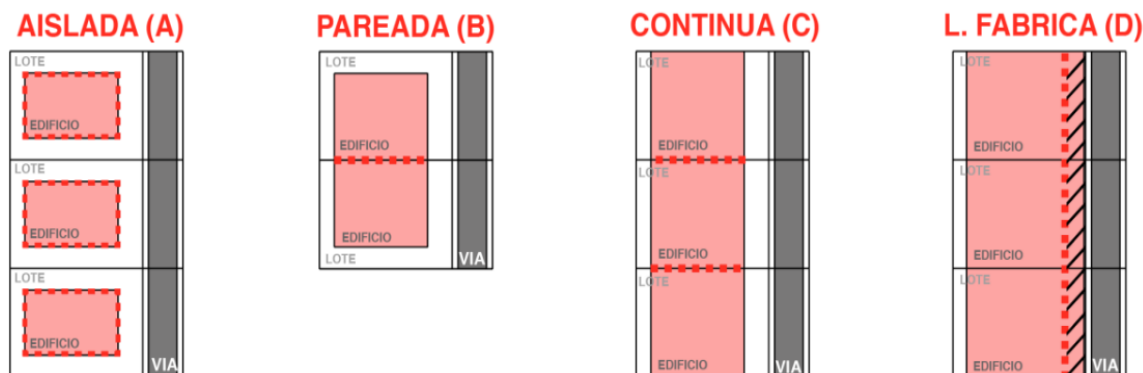
Continua (C): Mantendrá retiros a dos colindancias: retiro frontal y posterior, y se permite adosamiento en ambas colindancias laterales.

Continua sobre línea de fábrica(D): Mantendrá solo un retiro posterior y se permite el adosamiento a las colindancias frontal y laterales.

Áreas históricas (ZH): La asignación de ocupación y edificabilidad cumplirá las condiciones establecidas en el ordenamiento jurídico cantonal en materia de áreas y bienes patrimoniales.

Figura 24.

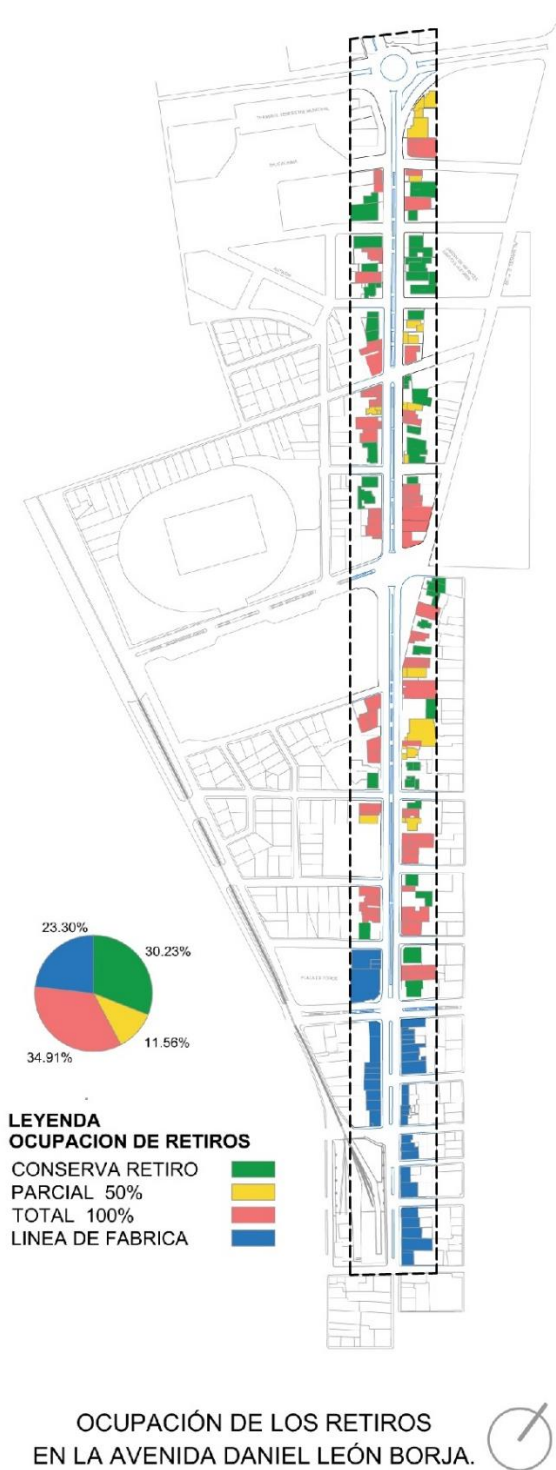
Formas de ocupación para edificaciones.



Fuente: (ecp. 2020, p.10)

4.4.4 Ocupacion de los retiros.

Figura 25. Ocupación de los retiros en la DLB.



El cambio de dinamicas territoriales marcan un precedente en las nuevas formas de vida urbana que implica casi siempre un cambio en la forma de habitar el territorio y transformarlo en medida de adaptarlos en una nueva realidad, cuando esto sucede en areas que ya ha sido consolidadas con anterioridad conlleva problemas en medida de su adaptabilidad a la nueva forma de vida.

La ocupacion de los retiros en la avenida Daniel Leon Borja fue consecuencia de este fenomeno que de momento daña la imagen urbana de la avenida y modifican de forma precaria el existente historico de esta avenida. Ocupacion que se da a favor de generar nuevos espacios para obtener beneficios de su arrendamiento, consecuencia de la mercantilizacion del suelo que incide directamente en la alta plusvalia del sector por ser un atractivo comercial.

La ocupacion de estos retiros ha incidido en el daño de la imagen urbana mostrandonos un paisaje algo caotico en donde en cada edificacion ocupa de manera diferente el predio en el que esta implantado algunas haciendo o no uso de este espacio.

4.4.5 Ocupacion de los retiros y edificaciones complementarias

Figura 26.

Construcciones originales y añadidas.



Desde el centro histico la froma de ocupacion del suelo fue siempre a linea de fabrica como es normado en las leyes de indias, en las nuevas avenidas de la ciudad se fueron implantando otras normativas como lo son los retiros, que se justifican como la distancia que existe entre el limite de la propiedad al limite de la edificacion, con el objetivo de preservar el espacio para futuras ampliaciones de vias o infraestructura y tambien para homogeneizar el paisaje urbano.

Al ser eliminada esta reestriccion con la ordenanza del 2017 se permitio la construccion en los retiros en la planta baja, generando el caos que vemos en la avenida actualmente.

Con un total de 129 edificaciones en la avenida en 51 de ellas se encuentran edificaciones complementarias en sus retiros a manera de apendices que sobresalen de la misma construccion.

Las nuevas edificaciones a partir del 2017 ya ocuparon el retiro frontal y las demas improvisaron construcciones en su frente para aprovechar el espacio comercial.

4.5 Metamorfosis urbano arquitectónica.

4.5.1 Metamorfosis.

Proceso por el cual un objeto o identidad ya sea orgánico o inerte cambia de forma y funcionamiento y por lo tanto de apariencia también, este cambio puede ser evolutivo por exigencias externas de clima, por subsistencia, vida, o aspectos de adaptación al medio”. Este concepto se plantea al pretender que las edificaciones cambien de función y como lo expresa el concepto también cambien de apariencia. (Segura, 2014)

El concepto de metamorfosis urbana define de manera ejemplar el carácter de las transformaciones experimentadas en la avenida Daniel León Borja a lo largo de las últimas décadas, motivado por los actuales giros urbanos provocados por el capitalismo que siempre busca el bienestar del individuo como nuevas formas de adquisición económica. Una transformación que parece ir inundando lentamente la zona.

La metamorfosis como transformación espacial implica los cambios generados no solo al objeto arquitectónico sino también a todo el conjunto que lo envuelve visto así desde una imagen urbana general. (Segura, 2014)

Transformación en la avenida propiciada por su cambio de uso y ocupación, como detonante principal, la demanda modifica el uso y la carencia la ocupación, es así que el cambio de uso de suelo y la eliminación del retiro frontal en el EJ8 detono estos cambios en la imagen urbana de la avenida.

4.5.2 Transformacion espacial hacia la dinamica comercial.

El desarrollo urbano en las ciudades latinoamericanas las sitúa en el centro de las agendas de desarrollo del siglo XXI, Los intensos procesos de transformación que las modifican plantean grandes retos como oportunidades para pensar y actuar sobre el futuro de las ciudades, en el caso específico de Riobamba este fenómeno es evidente en las áreas ya consolidadas ya que es ahí donde queda en evidencia la mayor parte de estas transformaciones. (Espinoza, 2007)

Las transformaciones espaciales son producto del proceso cambiante y evolución de las ciudades y es nuestra tarea dirigirlas para que estas se adapten con respeto al entorno ya existente. Están fuertemente provocadas por las nuevas dinámicas sociales y las formas de consumo moderno. (Espinoza, 2007)

4.5.3 Terciarizacion urbana y mercantilizacion del suelo.

La Tercerización es una transformación económica y social que ha afectado a las economías de las ciudades. Esta transformación tiene como objetivo aumentar la actividad del sector servicios, que se está convirtiendo en el sector dominante de la economía.

La zona tercerizada tiene como principal actividad la producción terciaria: el comercio, los restaurantes y hoteles; el transporte, almacenaje y las comunicaciones; los servicios financieros, seguros, actividades inmobiliarias y de arrendamiento, el amplio grupo de servicios públicos, particulares y sociales.

Un área que ha sido recientemente terciarizada implica algunos problemas urbanos en los que al origen de su planeamiento no fueron previsto ya que es una zona que no estaba planificada con ese fin. Entre estos se encuentra la segregación residencial

4.5.4 Segregacion Residencial

En la sustitución de espacios residenciales por comerciales. También se menciona la terciarización en los usos del espacio urbano, sobre todo en los cascos históricos y el foco de las ciudades, figurando la sustitución de viviendas (uso residencial) por usos turísticos, comerciales o administrativos.

Evidentemente este cambio produce desplazamiento o inclusive el desalojo de residentes que ocupaban estas edificaciones como vivienda, se puede hablar de una segregación residencial debido a que el aumento de precios en estas áreas les quitaría las posibilidades a las familias para seguir habitándolas ya sea un arrendatario en donde su arrendador vio más provechoso utilizar el espacio como comercio, o el mismo propietario decida irse del lugar para así ceder su espacio al fin más lucrativo.

La segregación residencial subdivide a grupos con el grado de proximidad espacial o de aglomeración territorial de las familias pertenecientes a un mismo grupo social según su poder adquisitivo principalmente.

4.5.5 Transformación espacial en la avenida Daniel Leon Borja

Desde 1996 hasta la actualidad sucedió un cambio drástico principalmente por las nuevas formas de consumo social y cambios de normativas que trajo consigo una evidente transformación espacial, las viviendas que tenían como uso único de residencia empezaron a transformarse en locales comerciales, heladerías, bares o cafeterías; poniendo como principal actividad al comercio, con un 54.96%, es decir más de la mitad de este eje tiene uso comercial y mixto un 29.01%, en cuanto a equipamientos se tiene un 8.39% en los cuales están los de mayor influencia y de uso netamente residencial solo queda 7.63%. Con estos datos se comprueba que el sector de estudio transmutó y se adaptó a las necesidades de los ciudadanos, hubo crecimiento a manera horizontal y vertical como denotan las imágenes.

Figura 27.

Eje de estudio 1995/ Eje de estudio actualidad



Elaborado por: Naranjo, J. 2021.

4.6 Tramos de estudio.

La subdivisión en tramos de estudio se plantea para un mejor reconocimiento de las afectaciones que ha pasado en la avenida Daniel león Borja, se subdivide en tres tramos, teniendo en cuenta las principales avenidas que la interseca y zonas comunes.

Figura 28.

Tramos de estudio en la avenida Daniel León Borja.

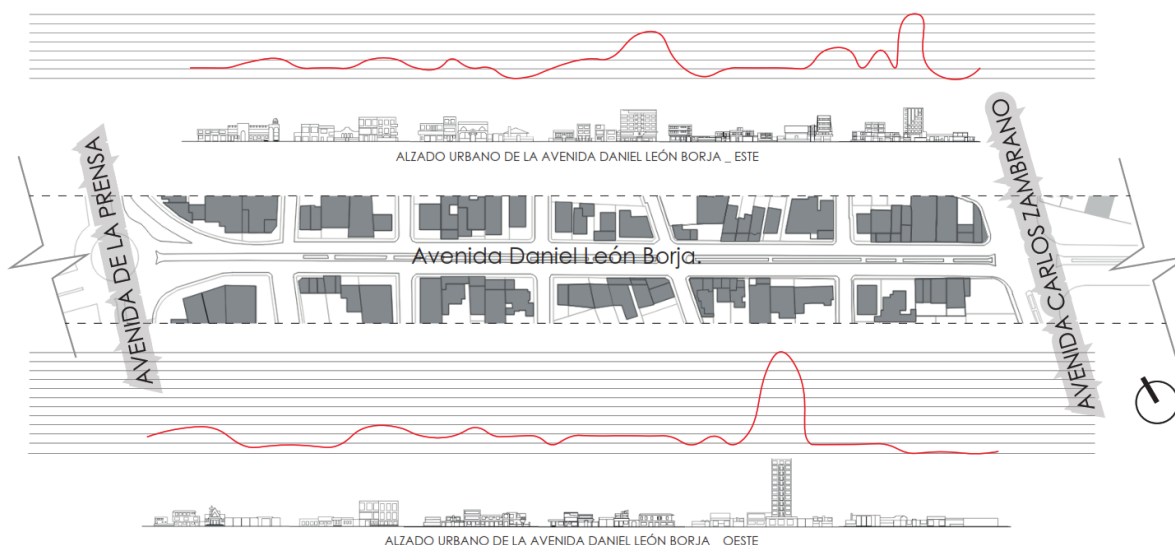


Elaborado por: Naranjo, J. 2022.

4.6.1 TRAMO 1_ Av. Daniel León Borja (entre av. La prensa y av. Carlos Zambrano)

Figura 29.

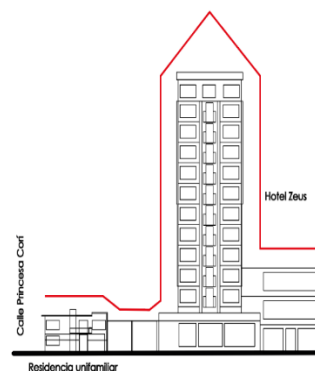
Tramo 1 de la avenida Daniel León Borja.



Elaborado por: Naranjo, J. 2022.

El tramo 1 en el área de estudio de la avenida Daniel León Borja está comprendido entre la avenida la Prensa y la avenida Carlos Zambrano, área en donde su uso de suelo ha sido dirigido hacia los servicios como hoteles e instituciones financieras principalmente, en esta área se puede encontrar aun muchas residencias que aún conservan su uso original, los edificios en altura se hacen notar respecto a las residencias de plantas bajas, aquí se ubica el edificio más alto de la ciudad, el hotel Zeus con 12 niveles y 40 metros de altura aproximadamente, entre otros se encuentra el Hotel el Cisne y el edificio Milano con siete y ocho pisos respectivamente.

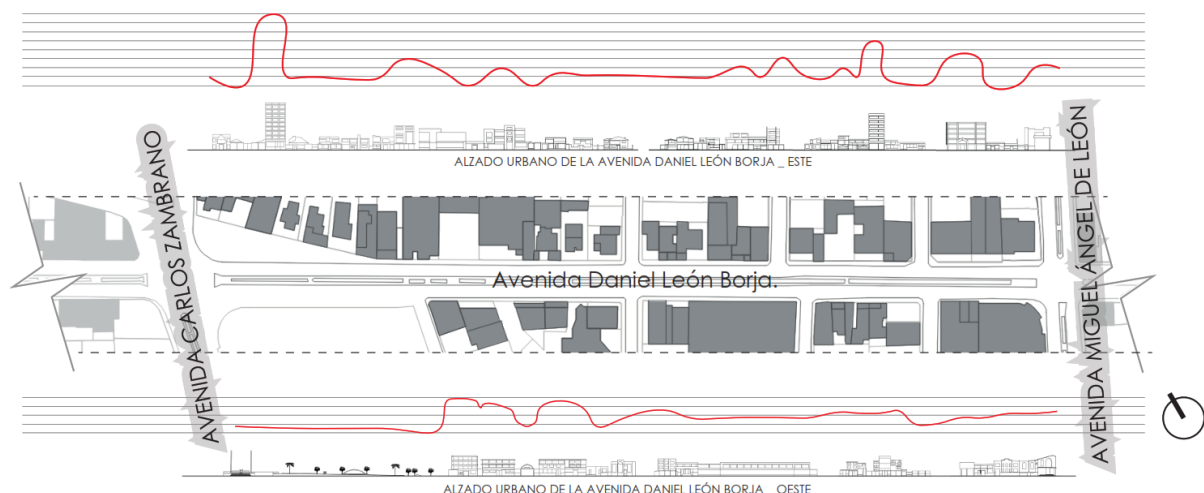
En el perfil urbano de estas edificaciones se llegan a romper la homogeneidad de edificaciones pasando abruptamente de viviendas de dos pisos a edificios de 12 pisos siendo incluso colindantes. El uso residencial es mayor en este tramo respecto al resto del área de estudio pudiéndose encontrar aun con varias viviendas de uso netamente residencial, al igual que la conservación de sus retiros, en las viviendas afectadas con construcciones complementarias en sus retiros se encuentran comercios.



4.6.2 TRAMO 2_ Av. Daniel León Borja (av. Carlos Zambrano y Miguel Ángel León)

Figura 30.

Tramo 2 de la avenida Daniel León Borja.



Elaborado por: Naranjo, J. 2022.

El tramo 2 de la avenida Daniel león Borja esta entre la avenida Carlos Zambrano y la avenida Miguel Ángel León es el área más comercial de la avenida al encontrarse en ella la mayor parte de restaurantes y bares que usualmente son los comercios que mayor afluencia de peatones capta, al igual que el tramo 1 aquí encontramos más modificaciones y toma de retiros al tener mayor demanda de espacio mercantil.

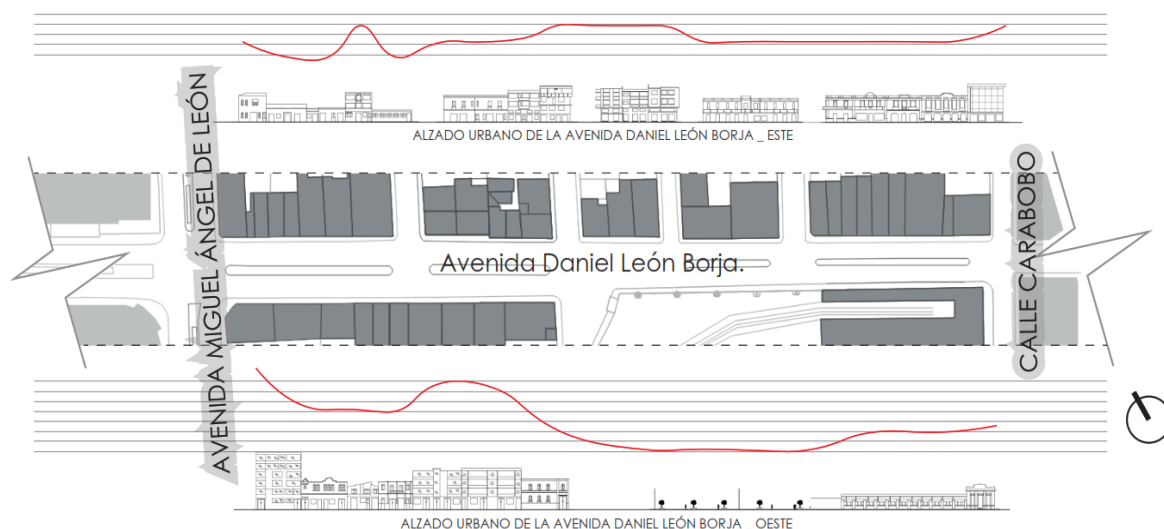
Se encuentran también varios edificios en altura llegando hasta los 9 niveles o 30 metros de altura aproximadamente, en su proceso de transformación varios predios se liberaron para la construcción de torres de uso mixto que albergan comercio en planta baja, oficinas y departamentos en sus plantas más altas, situación adversa a las residencias unifamiliares que mantienen un perfil bajo, algunas de ellas siendo participes de la transformación espacial y unas pocas manteniendo su uso residencial original.

En este tramo se encuentran también múltiples equipamientos que como no, han sido participes de la transformación espacial entre ellos el parque Guayaquil (parque Infantil), la biblioteca municipal y el ex Centro Agrícola que actualmente es la Giralda Plaza, edificación que ha sido fuertemente mercantilizada y transformada sus espacios con fines de aprovechamiento comercial.

4.6.3 TRAMO 3_ Av. Daniel León Borja (entre Miguel Ángel León y calle Carabobo)

Figura 31.

Tramo 3 de la avenida Daniel León Borja.



Elaborado por: Naranjo, J. 2022.

El tramo 3 de la avenida corresponde al área Histórica, esta se ubica dentro del polígono ZH1, dentro del centro histórico de la ciudad. Aquí las edificaciones se caracterizan por su ocupación de suelo a línea de fábrica y por la presencia de edificios históricos que van homogéneos al centro de la ciudad.

En las alturas de construcción al estar en una zonificación diferente al resto de la avenida Daniel león Borja tiene como máximo la construcción de 3 pisos o 9 metros, que solo es infringido por el edificio Córdoba. Mantiene un perfil urbano homogéneo, con construcciones de similares características y usos.

En sus usos se encuentra la mayor afluencia de discotecas de la ciudad por lo que su uso nocturno es bastante concurrido, de igual modo su grado de mercantilización es tal que absolutamente toda su planta baja funciona para fines mercantiles dado la alta demanda del sector que al conectar con el centro histórico y la calle 10 de agosto siguen las mismas demandas.

En el tramo se encuentra también a la estación del ferrocarril que fue el impulsador inicial de la mercantilización de la zona.

4.7 Edificios en altura y las nuevas ordenanzas.

El crecimiento urbano de la ciudad ha mirado también hacia las alturas como lo es normal en cualquier urbe en vías de desarrollo, en el código urbano del 2017 se da origen a los ejes estructurantes, que permitieron la construcción de edificios de altura de 8 pisos o hasta 24 metros de altura, que no va acorde a la imagen urbana de la avenida que era caracterizada por estas pequeñas residencias unifamiliares y que actualmente conviven con estas grandes torres.

El código urbano del 2017 involucra a el Eje estructurante 8 que corresponde a la avenida Daniel León Borja entre la av. Miguel Ángel León hasta la av. la Prensa y da paso a la construcción de edificios de altura, pero incluso antes de la ordenanza ya se construyó en altura como el edificio de propiedad del Dr. Colcha en el 2012, el edificio Milano Plaza en el 2010 y varios edificios de considerable altura cual principal objetivo es el aprovechamiento del suelo.

En el caso de la avenida particularmente se debió considerar la presencia de las residencias unifamiliares de baja altura y como estos grandes edificios presionan lentamente hacia su extinción, dado el caso similar a la presión inmobiliaria por ceder el espacio residencial al comerciar también se presenta el caso en el que por la presión económica estas residencias cedan y den paso a la construcción de grandes torres en su actual predio, cosa que beneficiado por la actual normativa puede suceder sin problema. En el 2021 se aprobó también la normativa 006-2021 que permite la construcción de hasta 10 pisos en este eje estructurante, ampliando aun mas las posibilidades de construcción en altura.

4.8 Casos de Estudio

Los casos de estudio es una metodología de investigación de gran importancia para nuestra profesión, con fuerte énfasis cualitativo y empírico que nos permite acercarnos a un objeto de estudio y analizar los fenómenos en torno a él. El objetivo del caso de estudio es analizar para obtener una mayor claridad sobre un tema o aspecto teórico, tener como referente y aprender de lo analizado.

Los casos de estudio individual y de tipo exploratorio permite tener una muestra de un conjunto por lo que se estudia de 3 a 5 casos como mínimo para validar una muestra homogénea, es un punto de partida para la construcción de las reflexiones e hipótesis sobre un fenómeno.

4.8.1. Hotel Ecuador

El hotel Ecuador, es el más antiguo de Riobamba aun en funcionamiento su inauguración fue en 1896 y tuvo una remodelación en 1918. Actualmente sigue funcionando, pero a un 25% de su capacidad original, en la planta fue modificado abriendo vanos y transformando sus originales amenidades en locales comerciales, en la planta alta en donde funcionaban las habitaciones funciona parcialmente estando ocupado solamente la mitad y la otra mitad se encuentra en abandono.

Figura 32.

Hotel Ecuador 1903/Hotel Ecuador 1918



Fuente: (Riobamba, imagen, palabra e historia. 2010)

Figura 33.

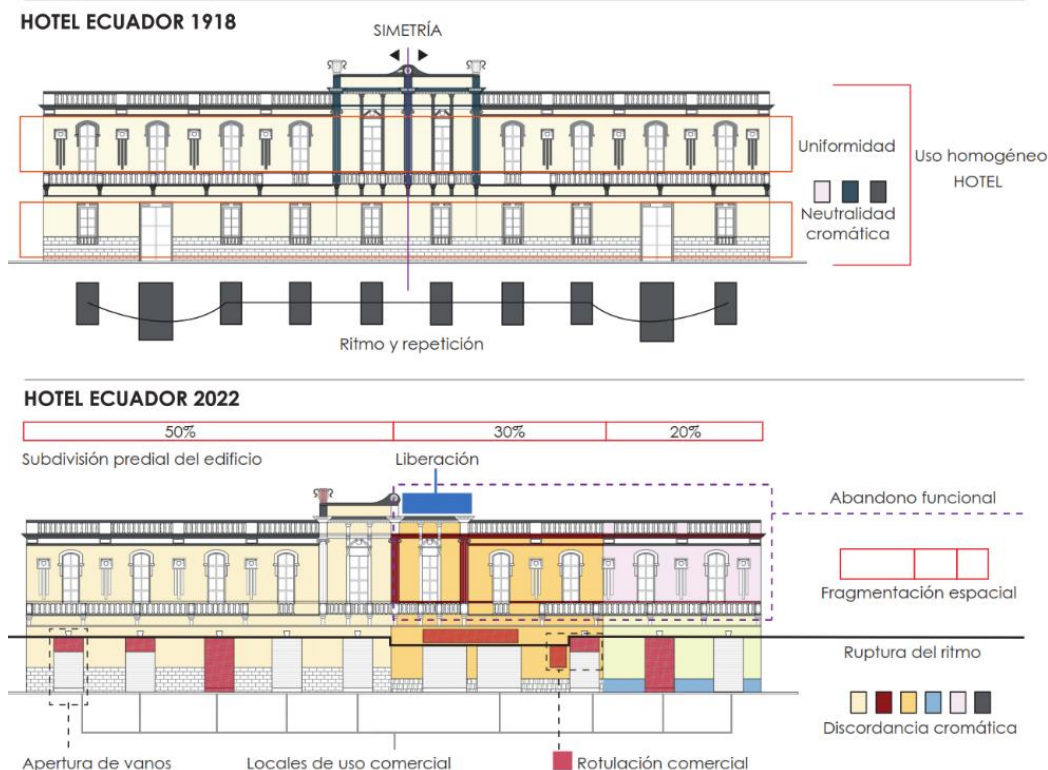
Hotel Ecuador actualmente



Elaborado por: Naranjo, J. 2022.

Figura 34.

Esquema de afectaciones al hotel Ecuador.



Elaborado por: Naranjo, J. 2022.

El hotel Ecuador sufrió de un fraccionamiento predial por parte de los herederos del edificio, espacialmente se subdividiría en dos partes del 30% correspondiente a las partes medias del edificio y en dos partes del 20% a sus extremos, termino dividido en una parte de 50%, otra del 30% y una del 20%, situación que es fácilmente perceptible en su fachada.

En sus afectaciones, las áreas destinadas al hotel y demás amenidades en planta baja se transformaron en locales comerciales, se abrieron vanos para darles acceso. Al estar el edificio subdividido cada propietario realizó su intervención convenientemente, consecuencia de estas se ve un edificio poco homogéneo tanto en vanos (unos más altos y otros más anchos), su cromática que ocupa cada parte un color diferente, al ser área comercial también se presentan letreros y contaminación visual por la publicidad.

En su planta alta solo el 50% está ocupado actualmente por el hotel y el otro 50% se encuentra en abandono. La falta de mantenimiento provocó el desplome parcial del friso y la pérdida de las puertas que daban salida a los balcones. Al no tener un uso comercial homogéneo se presenta como una imagen general caótica y disfuncional.

4.8.2. Hotel metropolitano - Años 20

En la Av. Daniel León Borja y Lavalle, se destaca una de las edificaciones emblemáticas de la ciudad, el Hotel Metropolitano. Dice una referencia patrimonial que, durante la época de oro del ferrocarril, la “Estación” era el lugar de mayor confluencia.

Figura 35.

Hotel Estación del ferrocarril y hotel Metropolitano. Años 1920



Fuente: (Ministerio de Cultura y Patrimonio, 2010)

El Hotel Metropolitano ofrecía el más exclusivo servicio de alojamiento en la ciudad, era el más elegante y exclusivo que llegó a recibir a importantes personajes de la época. La decadencia del ferrocarril marcó el declive del hotel. Durante la lenta agonía del tren, el hotel fue perdiendo renombre y clientes. Para incrementar desgracias el atractivo edificio fue mutilado casi por la mitad dar paso a la ampliación de la avenida Daniel León Borja, por lo que perdió para siempre la estructura original de esta emblemática edificación.

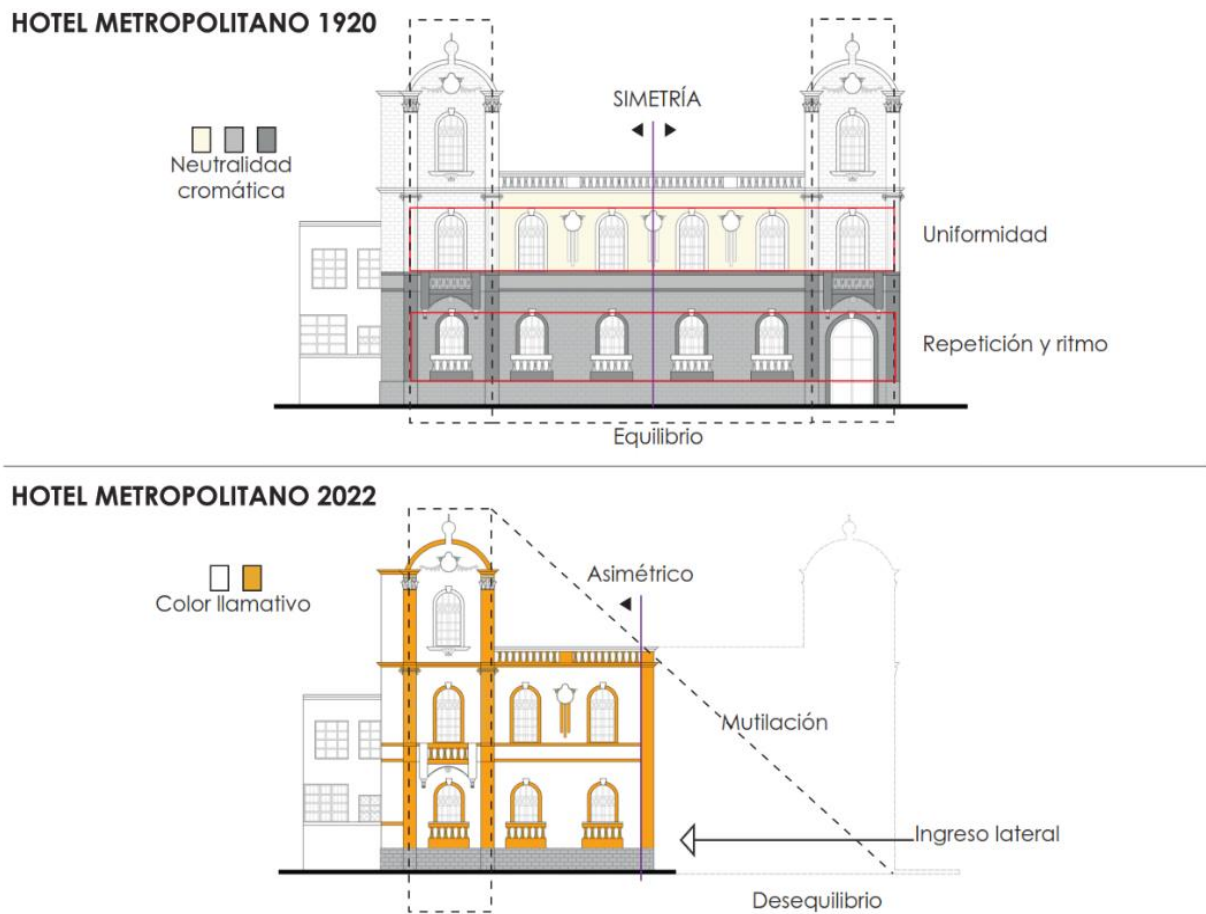
Figura 36.

Hotel Metropolitano actualmente



Elaborado por: Naranjo, J. 2022.

Figura 37. Esquema de afectaciones al Hotel Metropolitano



Elaborado por: Naranjo, J. 2022.

El hotel Metropolitano actualmente presenta una forma muy particular en el contexto urbano, siendo el principal afectado por la ampliación de la avenida Daniel León Borja en 1950, en donde perdió la mitad de su edificación original, lo que le provocó la deformidad actual.

Pese a este percance el edificio se reformó para seguir funcionando como hotel y luchando por mantener su prestigio y categoría, en el que reubicó su ingreso por el lado del corte que da a la avenida Daniel León Borja. Actualmente sigue funcionando y no ha cedido ante la presión económica de la Terciarización urbana. En él se han realizado trabajos de mantenimiento que incluyeron el empaste parcial de la piedra natural con el que fue construido y la pintura a un color más llamativo que ahora es imagen del hotel. La edificación luce desequilibrada por su pérdida de simetría, pero siendo testigo de la ampliación de la avenida.

4.8.3. Centro Agrícola de Riobamba (Actual Giralda Plaza)

El 11 de noviembre de 1920 se efectuó en Riobamba una Exposición Pecuaria la que podría considerarse como la pionera de este tipo de eventos en el país. En 1945 gracias a las gestiones de la directiva de entonces se logró que el Municipio de Riobamba ceda una de la quinta La Concepción al Centro Agrícola de la para la construcción de la sede institucional y también para un recinto adecuado para la exhibición de la Feria Agropecuaria. En 1953 se culminó la edificación del emblemático edificio que por largos años albergó las oficinas y el recinto ferial del Centro Agrícola.

Figura 38.

Centro Agrícola en 1958



Fuente: (Bolívar, J. 1958)

Figura 39.

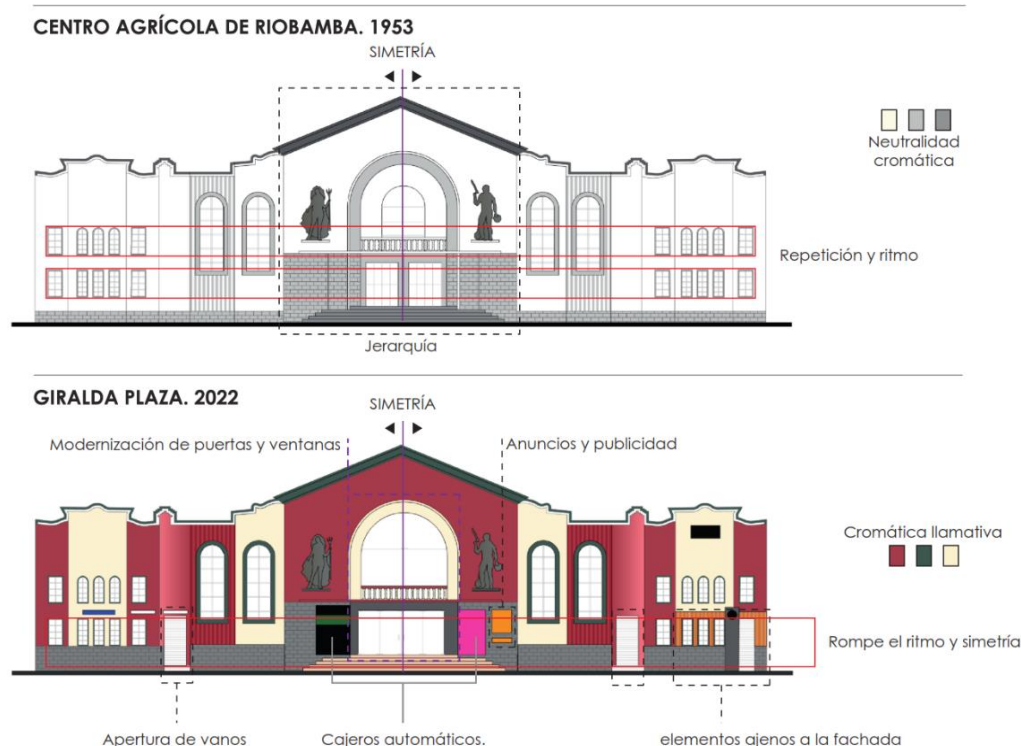
Giralda Plaza actualmente



Elaborado por: Naranjo, J. 2022.

Figura 40.

Esquema de afectaciones al Centro Agrícola



Elaborado por: Naranjo, J. 2022.

Actualmente es una de las edificaciones que más modificaciones ha tomado a lo largo de los años, las transformaciones son evidentes no solo en su fachada sino también en su implantación, en su patio interior en donde se ubicaba el jardín y el claustro fue cubierto para crear un amplio espacio comercial, que se usaría como discotecas y actualmente un gimnasio, las dos alas del edificio que correspondía a las galerías del centro agrícola se transformaron en locales comerciales aprovechando su ubicación estratégica hacia las avenidas. Al igual en la planta alta donde funcionaban las oficinas y salas de reunión del centro agrícola se modificaron para formar locales comerciales que actualmente se usan como bares nocturnos.

En el aspecto formal la edificación no ha sufrido mayores alteraciones en sus fachadas, más que la apertura de algunos vanos para dar acceso a los locales comerciales, la publicidad y rótulos de los comercios que en algunos respetan la edificación siendo no tan invasivos mientras en otros casos descontextualizan la armonía del edificio. Se modernizaron sus ingresos y ventanas con la implementación de mamparas de vidrio templado, al igual que su fachada se vio aprovechada para la colocación de cajeros automáticos, todo el edificio se pintó de color rojo acorde a sus fines comerciales.

4.8.4. Casa Av. Daniel León Borja y Miguel Ángel León

La afectación en el predio ubicado entre la avenida Daniel león Borja y la avenida miguel ángel de león suscito la demolición de un edificio de departamentos de finales de los años ochenta, construcción que no posee mayor valor arquitectónico, pero evidencia el uso residencial de la avenida y su posterior transformación a un edificio de uso terciario.

Figura 41.

Vivienda av. Daniel León Borja y Miguel Ángel León – Año 2012



Fuente: (Riobamba, imagen, palabra e historia. 2010)

Actualmente en el predio se ubica la sede del Banco del Austro que fue terminada en el 2015 siendo este relativamente nuevo en la avenida y potenciaría también el uso comercial de la avenida atrayendo a más peatones hacia sus instalaciones.

Figura 42.

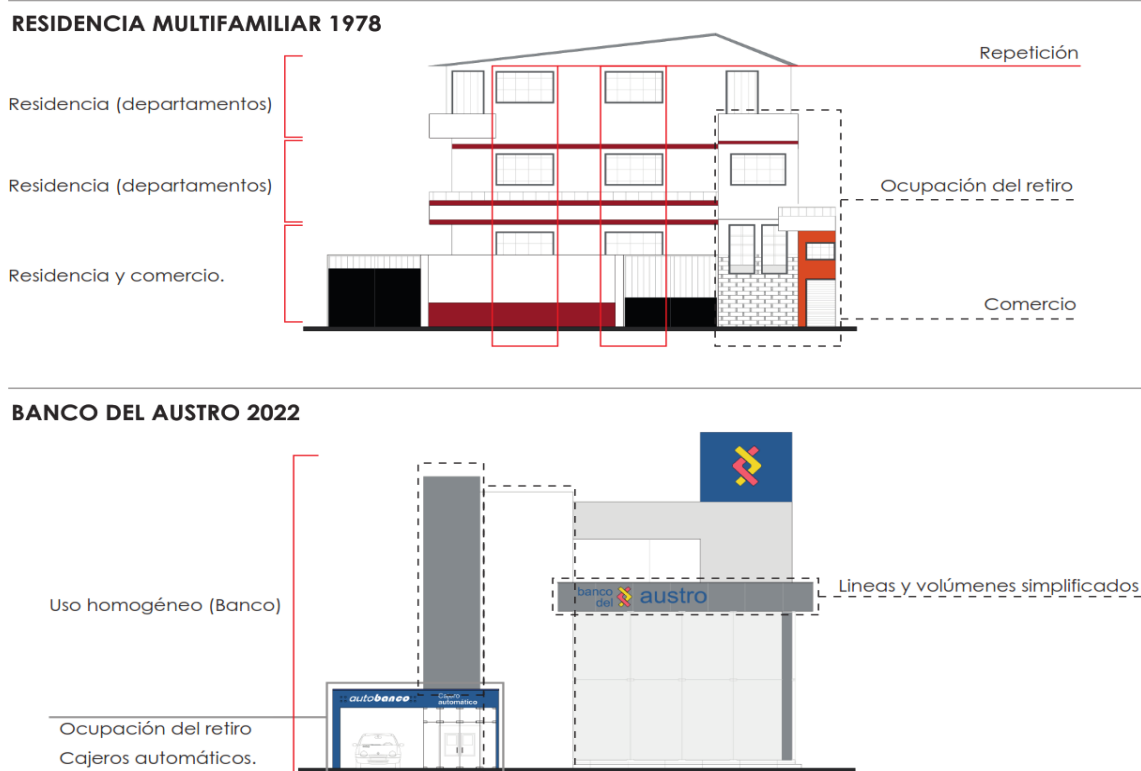
Vivienda av. Daniel León Borja y Miguel Ángel León – Actualidad



Elaborado por: Naranjo, J. 2022.

Figura 43.

Esquema de afectaciones edificio en la av. Daniel León Borja y av. Miguel ángel León



Elaborado por: Naranjo, J. 2022.

En la transformación en este predio está involucrada la demolición de un edificio de departamentos a favor de la construcción de un edificio que albergaría a un institución financiera, por lo que se la puede clasificar dentro de una intervención total que reemplazaría un edificio por otro, el común entre los demás casos de estudio es que este tiene una intervención con un fin terciario, la antigua edificación constaba de una edificio de 3 plantas de departamentos, con la antigua normativa este tenía retiros a sus cuatro lados, pero también se ocupó parcialmente el retiro para la ocupación de un comercio, su demolición fue con el fin construcción de un nuevo edificio que al estar entre las dos principales avenidas cedió ante la presión inmobiliaria para ser aprovechada con el fin terciario.

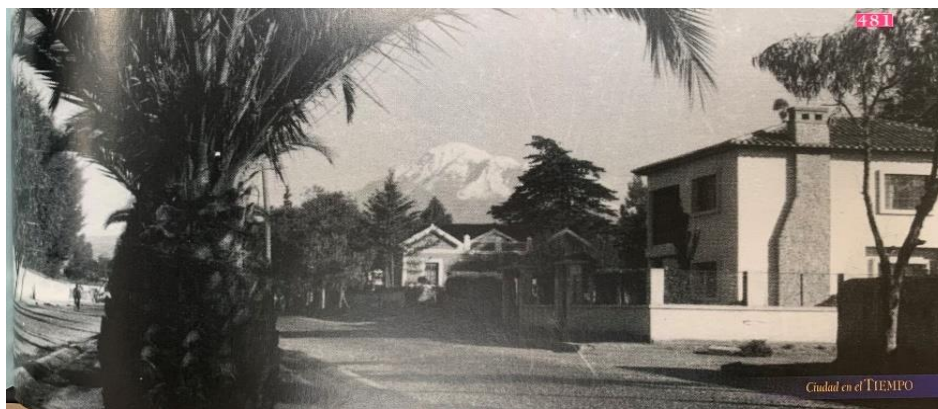
Su tipología se veía como un edificio de plantas repetitivas característica de los departamentos, que después se aprovechó la planta baja para el uso comercial, el nuevo edificio explota totalmente el uso netamente comercial, siendo este de un concepto más modernos con líneas y volúmenes rectos, relativamente nuevo en el sector al ser construido en el 2015.

4.8.5. Casa de la Calle Brasil

La residencia ubicada en la esquina de la Avenida Daniel León Borja y Brasil fue construida en los años setenta, con una tipología que ya caracterizo al sector en un proyecto de chalets, pero con unos aires modernos que son característicos de la época.

Figura 44.

Avenida Daniel León Borja. Años 1970



Fuente: (Miller M. 1980)

Figura 45.

Vivienda ubicada en la calle Brasil actualmente



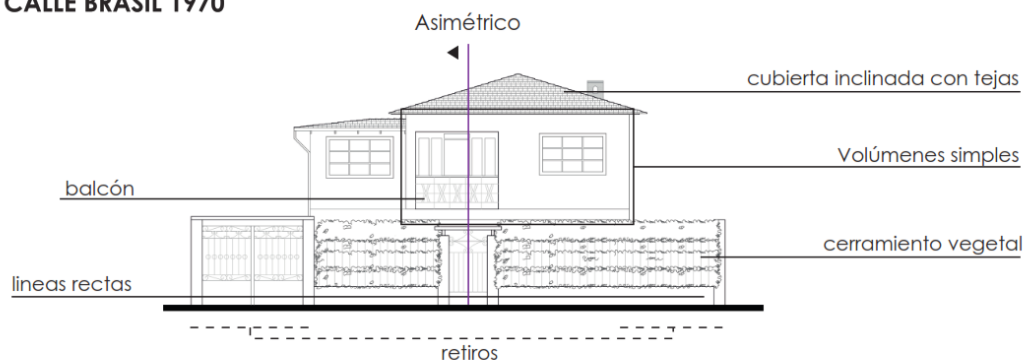
Elaborado por: Naranjo, J. 2022.

Se aprecia su valiosa conservación no ha sufrido mayor cambio desde su construcción, respetando los retiros y su estructura original, no ha cambiado su uso y ocupación de suelo, no ha sido acarreada por la presión económica que presenta la terciarización en esta avenida, sin embargo, en el retiro posterior presenta una construcción nueva que se ocupa parcialmente.

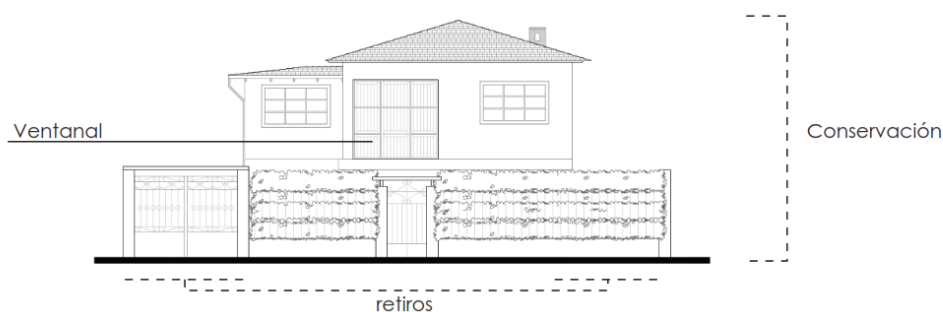
Figura 46.

Esquema de afectaciones residencia Calle Brasil

RESIDENCIA CALLE BRASIL 1970



RESIDENCIA CALLE BRASIL 2022



Elaborado por: Naranjo, J. 2022.

Una de las edificaciones mayor preservadas en la avenida es la casa ubicada en la Daniel León Borja y Brasil, construida a inicios de los años setenta, se compone de una residencia unifamiliar tipo chalet muy característica de la época, conformada por volúmenes simples y líneas rectas característica del movimiento moderno que finalmente había llegado a la ciudad, la ocupación de esta vivienda era de forma aislada manteniendo sus cuatro retiros que deja en evidencia a la avenida como una zona residencial en aquella época.

Actualmente la edificación se ha mantenido en el tiempo y ante la presión económica, aun así, esta llegó a ocupar su retiro posterior para la construcción de un minidepartamento como solución a la demanda familiar, preocupándose siempre por no alterar la estética de su construcción original, se realizó otra intervención en el área del balcón para cambiarlo por un ventanal, aun así el edificio es referente de una buena preservación que muestra la historia de la avenida discretamente manteniéndose como evidencia histórica de lo que la avenida fue.

4.8.6. Casa apéndice

La residencia ubicada en la avenida Daniel león Borja y Uruguay data de inicios de los años ochenta es una vivienda unifamiliar de la época caracterizada por su forma de ocupación aislada en un gran terreno, es de estilo moderno por su uso de líneas rectas, losas planas y poco ornamento que desde la década anterior venia en auge en la ciudad de Riobamba, su composición está determinada por 3 volúmenes rectangulares que le proporciona verticalidad al proyecto siendo referente también de la época de auge económico que atravesó la ciudad en los años ochenta.

En el predio de la residencia actualmente se conserva integralmente la vivienda, pero su retiro frontal fue ocupado parcialmente por una construcción complementaria para un local comercial como forma de aprovecharse de la alta demanda de la avenida por su uso comercial.

Esta forma de intervención trae algunas dificultades a construcciones que no preveían este cambio como el cierre de ventanas que daban hacia el retiro frontal, así mismo provoca una disformidad en su implantación que principalmente le quita realce a la construcción original.

Figura 47.

Esquema de afectaciones de la residencia Apéndice



Elaborado por: Naranjo, J. 2022.

4.8.7. Casa Capital

La residencia ubicada en la avenida Daniel León Borja y Carlos zambrano al igual que la anterior data de inicios de los años ochenta con características similares a las antes ya mencionadas como sus líneas rectas, losas planas y su forma de ocupación, siendo característica de estas tres el uso residencial.

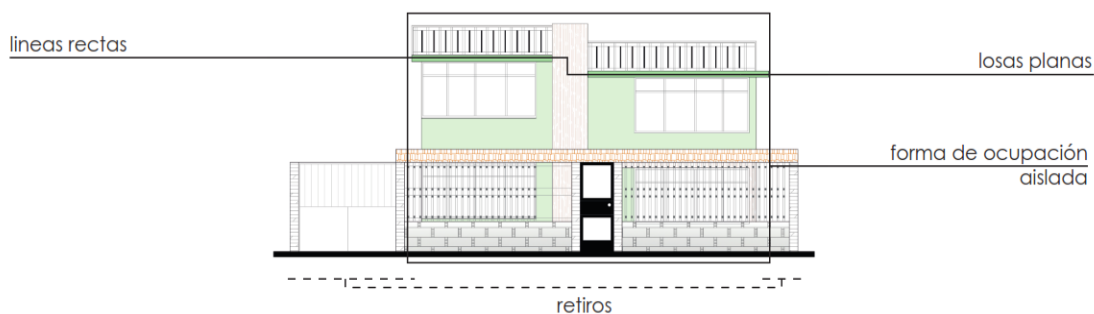
Es una de las edificaciones de las que ha sufrido un cambio total en el uso por el cual fue concebida, actualmente sus instalaciones se usan como comercio específicamente el funcionamiento de un Bar-restaurant, se presenta una construcción complementaria en su retiro frontal ocupando totalmente el retiro, además de todas sus instalaciones.

La intervención no afecta solamente a la morfología de la edificación original, sino también al uso que originalmente tenía la misma, de esta forma los usuarios residentes de esta vivienda fueron desplazados para poder ceder su espacio a este comercio. Aunque de manera voluntaria los propietarios vieron más conveniente rentar la casa como comercio a vivir en ella.

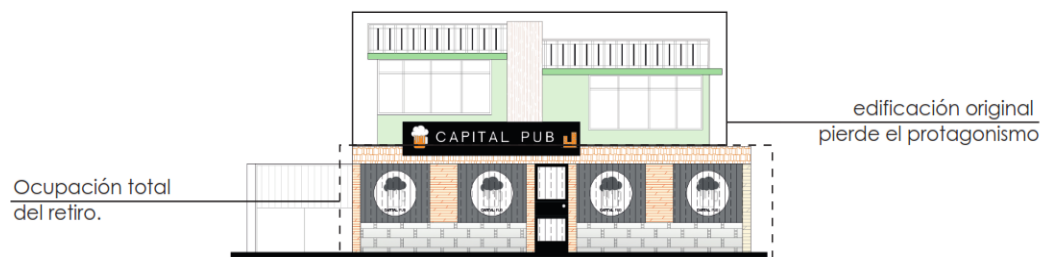
Figura 48.

Esquema de afectaciones de la residencia capital.

RESIDENCIA 1984



CAPITAL PUB GARDEN 2022



Elaborado por: Naranjo, J. 2022.

4.9 Tipos de intervenciones.

El caso común entre la mayoría de las intervenciones realizadas en los casos de estudio es la mercantilización del suelo evidentemente, el ser humano siempre buscara aprovechar las oportunidades de generar ingresos aun cuando esto implique intervenir o abandonar su bien patrimonial, esto apoyado también por normativas que no han estudiado con profundidad el valor histórico de ciertas edificaciones que deberían de tener un trato especial ante este tipo de afectaciones. Se ha podido esquematizar el tipo de intervención realizado en los casos de estudio de la siguiente manera:

Tabla 3.

Tipos de afectación.

TIPOS DE AFECTACIÓN.					
N ° de caso	Caso de estudio.	Edificio actual.	Año de construcción.	Retiro.	Afectación.
1	Hotel Ecuador	Edificio Histórico	1918	no	Remodelación por mercantilización
2	Hotel Metropolitano	Hotel Metropolitano	1920	no	Afectación por ampliación
3	Centro Agrícola	Giralda Plaza	1953	no	Remodelación por mercantilización
4	Residencia Multifamiliar	Banco del Austro	1978	si	Sustitución por mercantilización
5	Residencia Brasil	Residencia Brasil	1970	si	Conservación sin afectación
6	Residencia aislada	Casa Apéndice	1981	si	Ocupación parcial
7	Residencia 84	Capital Pub Garden	1984	si	Ocupación total

Elaborado por: Naranjo, J. 2022.

4.9.1 Remodelación por Mercantilización.

Este tipo de afectación incide principalmente en el cambio de uso de suelo que originalmente tenía la edificación, por consecuente sufre una transformación espacial interna que modifica su distribución interior creando nuevos espacios ya sea por divisiones o ampliaciones. En el exterior no afecta a su forma de ocupación, pero se ve modificada su fachada en la que comúnmente se abren o cierran vanos, cambios en su cromática con el fin mercantil de llamar la atención en el mayor de los casos, así como la colocación de rótulos, publicidad, y pancartas en las que se ofrece su mercancía.

4.9.2 Afectación por la ampliación.

La ampliación de la avenida Daniel León Borja también produjo afectaciones a las construcciones existentes en el tramo de la calle Juan Lavalle hasta la avenida miguel ángel de León, los predios con el frente a la avenida Daniel León Borja tuvieron que ceder 12 metros para la ampliación, entre estos el principal afectado fue el Hotel Metropolitano que fue mutilado a la mitad. Esta afectación es externa a la mercantilización del suelo.

4.9.3 Sustitución por Mercantilización

Esta afectación implica la sustitución total de una edificación por otra, por lo que en el predio afectado se considera una demolición total de lo existente para ser reemplazada por una nueva edificación. Este tipo de intervención es la más severa ya que borra totalmente cualquier registro de la memoria colectiva y contraria a una demolición por problemas estructurales o similares esta afectación tiene un fin más lucrativo.

4.9.4 Conservación sin afectación

En la avenida existen pocas edificaciones que no han sido transformadas por la mercantilización del suelo, por tanto, estas edificaciones se han conservado, algunas de ellas realmente no han visto la necesidad de lucrar y se han mantenido como viviendas actualmente realizando solo trabajos de mantenimiento menores, pero sin afectar a su forma original.

4.9.5 Ocupación Parcial

Existen también otras que quedaron en el punto intermedio de afectación, las que ocuparon parcialmente sus retiros, estas son viviendas que han mantenido su uso residencial pero que han visto provechoso ocupar parte de sus retiros, el frontal principalmente para obtener beneficios económicos principalmente.

4.9.6 Ocupación total.

Otro tipo de afectación es la de ocupación total de su infraestructura para el fin comercial, en este tipo de afectación se ve involucrado el cambio de uso total lo que involucra el desalojo de sus residentes como también la ocupación de sus retiros con construcciones complementarias que acaban teniendo el mismo fin comercial.

CONCLUSIONES

Luis Sepúlveda resalta "la importancia de conocer el pasado para comprender el presente e imaginar el futuro".

Es una realidad el hecho de que la arquitectura no tenga una forma fija, pero a la vez es necesaria su conservación como evidencia del pasado. Habiendo que ser sabio al momento de realizar una intervención para poder encontrar un equilibrio en su transformación.

El presente trabajo de titulación se ha enfocado en analizar la transformación espacial de las edificaciones existentes en la avenida Daniel León Borja, que como ciudad es fruto de un proceso histórico.

El eje de estudio es parte muy importante dentro de la historia de Riobamba protagonista de su progreso, pero también de su decadencia, vio a Riobamba surgir y caer para de nuevo levantarse. Llega a ser en la actualidad la principal avenida dentro de la ciudad que alberga edificios icónicos que dejan en evidencia parte de su cultura e historia.

Las transformaciones espaciales en las edificaciones dentro de la avenida fueron provocadas principalmente por la mercantilización del suelo que se vio aprovechada en transformar su uso y ocupación impulsada por las nuevas normas de edificabilidad que permitió a sus dueños realizar modificaciones para ser aprovechadas en el uso comercial, con el fin de obtener beneficios económicos.

Se permitió la ocupación de sus retiros de construcción, sin tomar en cuenta la afectación a las residencias existentes, en donde la construcción del retiro se antepone a la vivienda original y en la mayoría de los casos quitándole su protagonismo original.

El cambio de uso de suelo provoco la sustitución de viviendas para la implementación de espacios de consumo, apoyada también por la alta demanda de espacios comerciales, mutando el paisaje urbano, que alguna vez se identificaba por casas al estilo ciudad jardín.

La transformación de las residencias en áreas de comercio afecto principalmente a sus ocupantes que ante la presión económica y los problemas nocturnos que se presentaron se desplazaron de estas viviendas. Son pocas las residencias siguen en uso llevando consigo los problemas de habitabilidad antes mencionados.

La fragmentación de la imagen urbana fue provocada por la mercantilización del suelo que afecto a edificaciones claro ejemplo de ello es el hotel ecuador que entre sus afectaciones no solo cambio su uso sino también se fragmento el conjunto arquitectónico que a sus inicios tenía un uso único como hospedaje, con el pasar del tiempo se fueron incrementando locales comerciales, cambiando así su diseño y uso inicial, actualmente poco se distingue al Hotel.

El cambio abrupto del perfil urbano también provocado por las nuevas normas de edificabilidad en la avenida muestra un horizonte caótico en donde la convivencia de edificios de hasta 12 pisos pueden ser colindantes a edificaciones históricas de baja altura.

En la planificación no se debería generalizar a toda una zona como si de elementos genéricos se tratasen, hay que tomar en cuenta aspectos históricos para poder realizar normativas que vayan acorde a la zona de planificación.

Como arquitectos entendemos la relación entre la transformación y la arquitectura como la necesidad de construir con un objetivo, a veces nos olvidamos o no tomamos en cuenta que somos los escultores de la ciudad, pero al mismo tiempo los preservadores de nuestra historia, como escultores nos enfocamos en construir a veces pasando por alto la estética, uniformidad, la historia, y nuestro patrimonio dejando a un lado los principios de nuestra carrera.

Al final la arquitectura no deja de ser un elemento vivo que interactúa constantemente con el usuario, y avanza junto con la sociedad, debe de ser capaz de vivir y evolucionar al mismo tiempo que su entorno va cambiando.

RECOMENDACIONES

De esta investigación se recomienda que:

Se recomienda para futuras investigaciones se enfatice en todos los puntos de análisis socioespacial y económico para obtener una imagen más clara de estas transformaciones y con una propuesta urbana de intervenciones a nivel estratégico para el desarrollo urbano de esta importante avenida para la ciudad teniendo respeto por lo existente y con una visión de preservación con mirada hacia el futuro.

Para los profesionales en Arquitectura se recomienda que realicen un estudio a fondo de los proyectos que van a tener afectaciones a lo existente porque se debe tener un estudio claro de la manera en la que se va a intervenir ese objeto arquitectónico lo que debe ser verdaderamente apasionante para nosotros es mantener la esencia del espacio, de lo que un día fue. Mantener su historia sin perder el vínculo con los nuevos usos, conectando así con la sociedad actual.

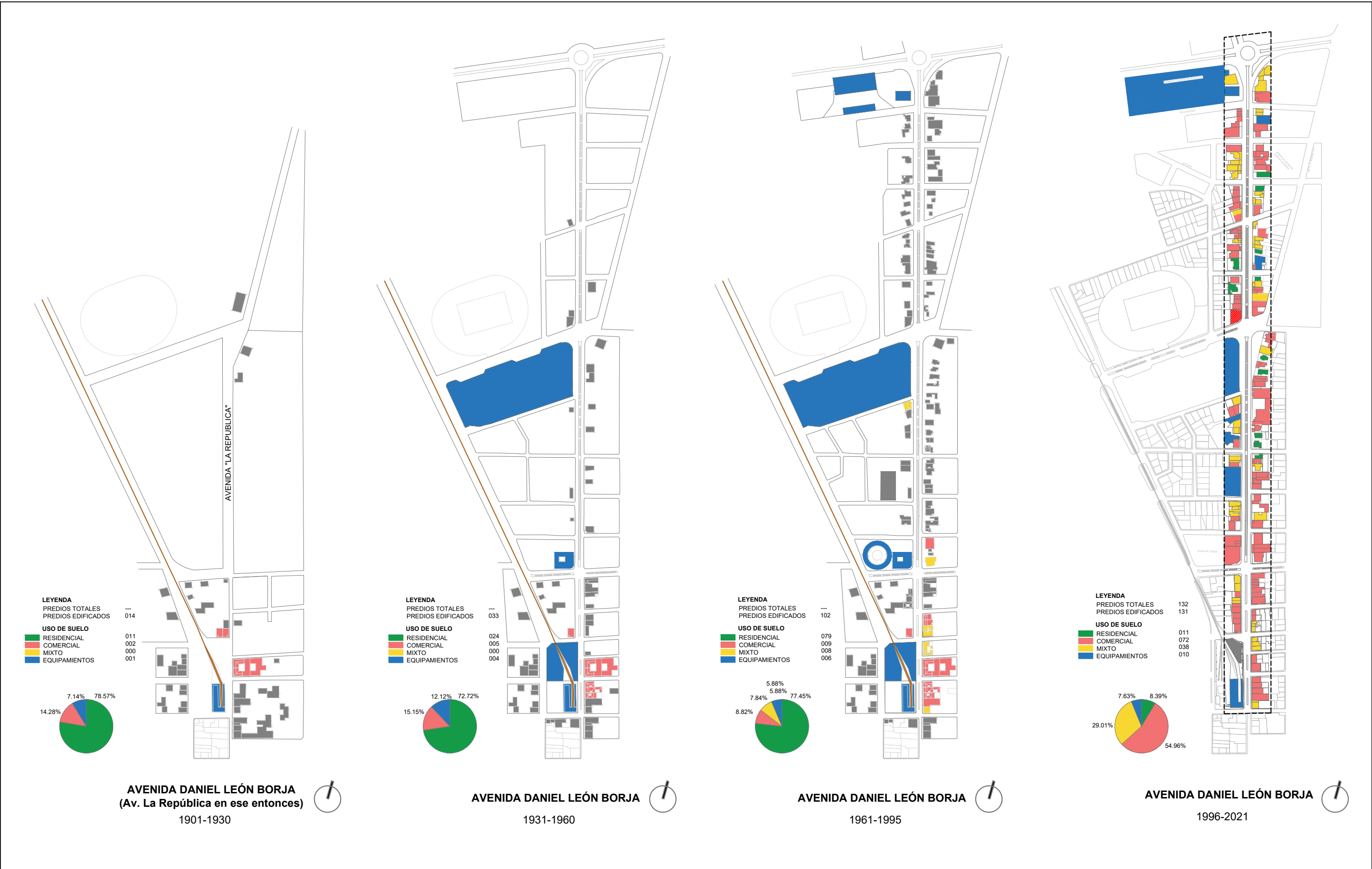
Para los estudios de planificación urbana se debe tener en cuenta la importancia de la historia de la ciudad, las zonas de planificación velan por el progreso urbanístico de las ciudades, pero también debe custodiar por la preservación de nuestra historia y de los edificios que dejan en evidencia nuestro pasado.

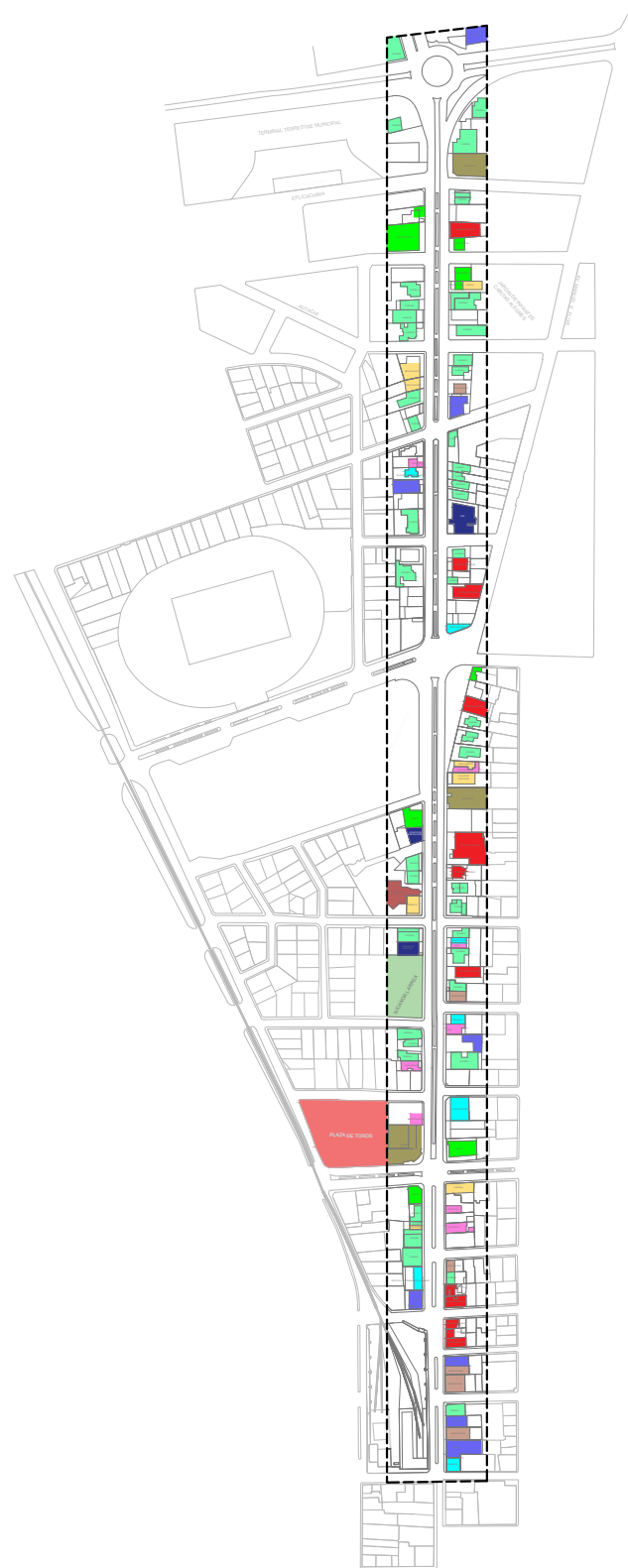
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ascher, F. (2004). *Los nuevos principios del urbanismo*. ApuntesSobrelaCiudad. <https://apuntesobrelaciudad.wordpress.com/2021/07/29/los-nuevos-principios-del-urbanismo-francois-ascher/#:~:text=Este%20Los%20nuevos%20principios%20del,de%20Jordi%20Borja%20parece%20perseguirnos>.
- Ballén, S. (2017). Cuadernos de Vivienda y Urbanismo. *Revista Javeriana*, 40(1), p.10-20. <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu>
- Cevallos, L. (2018). *Lineamientos de planificación urbana en el barrio La Floresta en base al análisis de sus transformaciones socioespaciales durante el periodo 2007-2018* [Tesis de Pregrado, Universidad Central del Ecuador]. <http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/16974>
- Chávez, E. (2020). *Quince construcciones y lugares que desaparecieron en Riobamba*. ElDiariodeRiobamba. <http://eldiarioderiobamba.com/2020/10/23/quince-construcciones-y-lugares-que-desaparecieron-en-riobamba/>
- Cepeda, F. (2016). *Modernización y crisis: Riobamba entre 1905 y 1926*. [Tesis de Doctorado, Universidad Andina Simón Bolívar]. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/5900/1/TD094-DH-Cepeda-Modernizacion.pdf>
- El Riobambeño. (2021). Historia de Riobamba. Revista Digital El Riobambeño. https://riobamba.co/historia-riobamba-r-i-b-m-b/?fbclid=IwAR3oxhTakzPH3WRwhXvk1wiArAqvX1MNV1__ReICE4AB-rCddiqlrk6ZAU
- Espinoza, D. (2007). *Transformaciones espaciales en ciudades intermedias: El caso de Valdivia- Chile y su evolución*. <https://www.redalyc.org/journal/3768/376849417001/>
- Fonseca, J. (2021). Estudio de la evolución urbano arquitectónica de Riobamba a partir de la influencia generada por la llegada del ferrocarril. <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/7839>
- GADM Cantón Riobamba. (2015). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015-2019*. PortalSNI. https://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/sigadplusdiagnostico/0660823340001_PDYO_T%20DIAGNOSTICO_30-10-2015_09-43-12.pdf

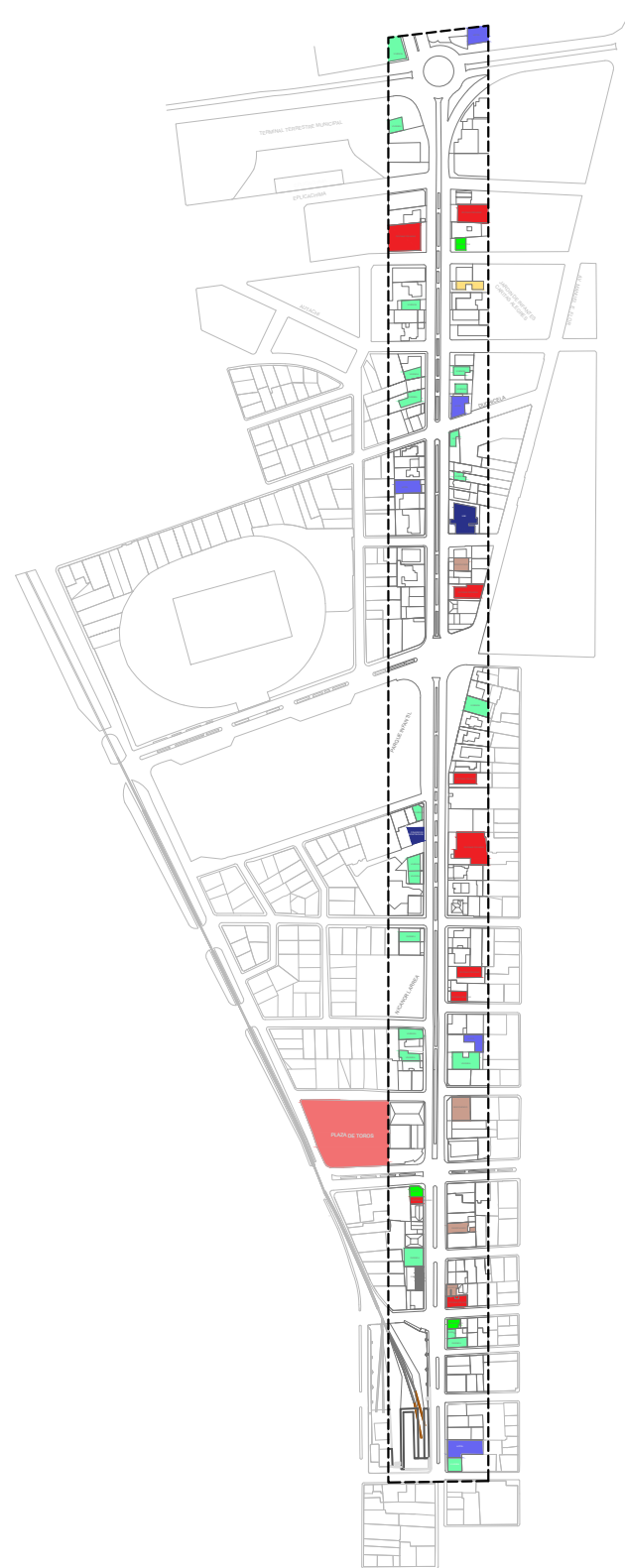
- GADM Cantón Riobamba. (2019). *Hotel Metropolitano ícono de la dorada del ferrocarril*. BibliotecaRiobamba.<https://bibliotecariobamba.wixsite.com/bibliotecamunicipal/single-post/2019/07/08/el-metropolitano-%C3%ADcono-de-la-era-dorada-del-ferrocarril>
- GADMR. (2017). *Libro I Y II Del Régimen Del Suelo* (p. 168). Riobamba: GAD Municipal de Riobamba. <https://es.scribd.com/document/399924144/Libro-i-y-II-Del-Regimen-Del-Suelo-Pugs-Final>
- Gavilanez, J. (2020). *La Fragmentación Urbana desde el Análisis Socio-Económico en el Centro Histórico de la Ciudad de Riobamba*. [Tesis de Pregrado, Universidad Nacional de Chimborazo]. <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/7207>
- Habitat, O. (2017). *Los usos mixtos del suelo y sus beneficios*. ONUHabitat. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/los-usos-mixtos-del-suelo-y-sus-beneficios>
- Hermida, A; et, al. (2015). La densidad urbana como variable de análisis de la ciudad. El caso de Cuenca, Ecuador. *Scielo*, 41(124), pp. 3-5. https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612015000400002&script=sci_arttext
- Jara, X., & Sandoval, I. (2020). *Procesos de suburbanización y crecimiento horizontal en el sector oriental de la ciudad de Riobamba*. [Tesis de Pregrado, Universidad Nacional de Chimborazo]. <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/7309>
- Martinez, S. (2018). *Core*. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/162573448.pdf>
- Maza, V., & Pullas, K. (2019). *Recuperación y revitalización de áreas degradadas periurbanas caso de estudio: San Antonio de la laguna, Cantón Riobamba*. [Tesis de Pregrado, Universidad Nacional de Chimborazo]. <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/6132?mode=full>
- Morales, J., & Heredia, E. (2019). *Evaluación del impacto socio espacial en los polígonos de planeamiento Z26 Z27 Z28 dada la influencia del centro comercial Paseo Shopping en la ciudad de Riobamba*. [Tesis de Pregrado, Universidad Nacional de Chimborazo]. <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/6054>
- Ochoa, D., & Armijos, B (2015). *Seguridad ciudadana: resultado de la responsabilidad compartida (Entrevista)*. FLACSO Ecuador. Obtenido de: <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/865/1/BFLACSO-CS34-02-Armijos.pdf>
- Segura, A. (2014). *Metamorfosis Urbana de Espacios Degradados a Espacios para habitar*. <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/1951/1/METAMORFOSIS%20URBANA.pdf>

ANEXOS

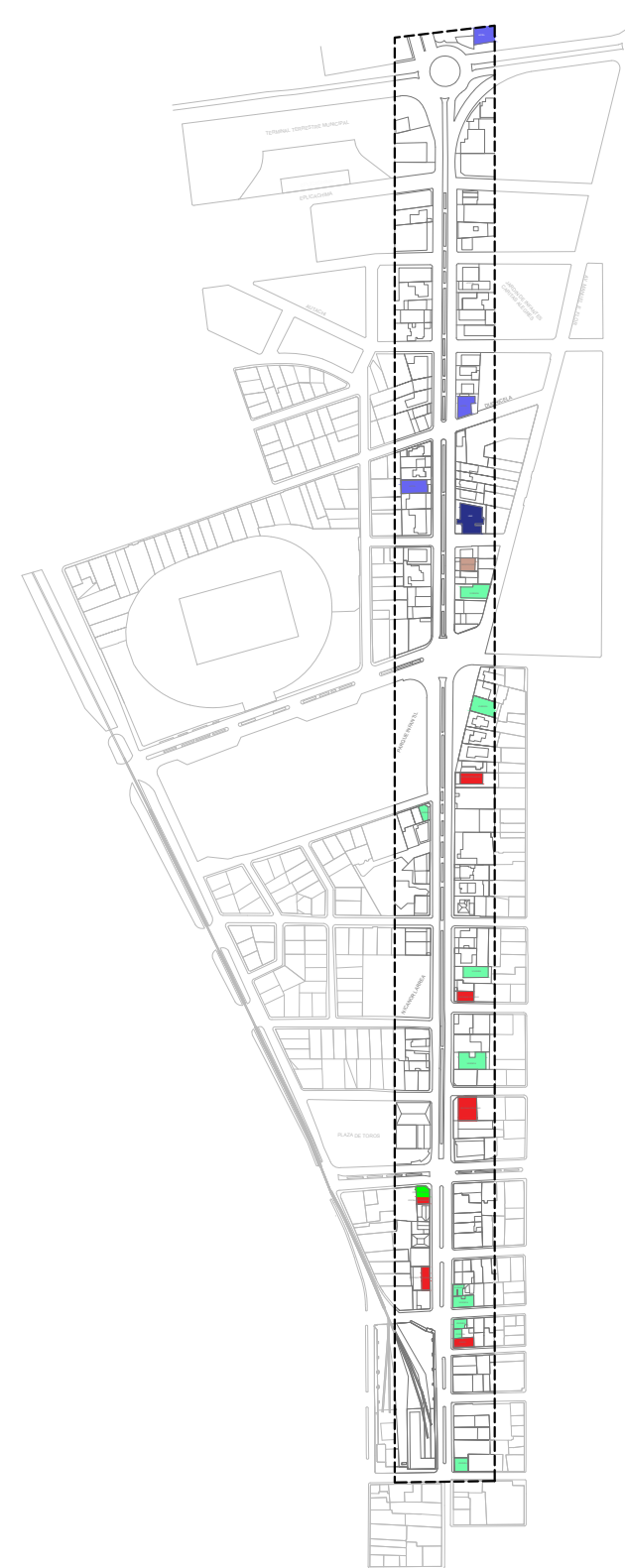




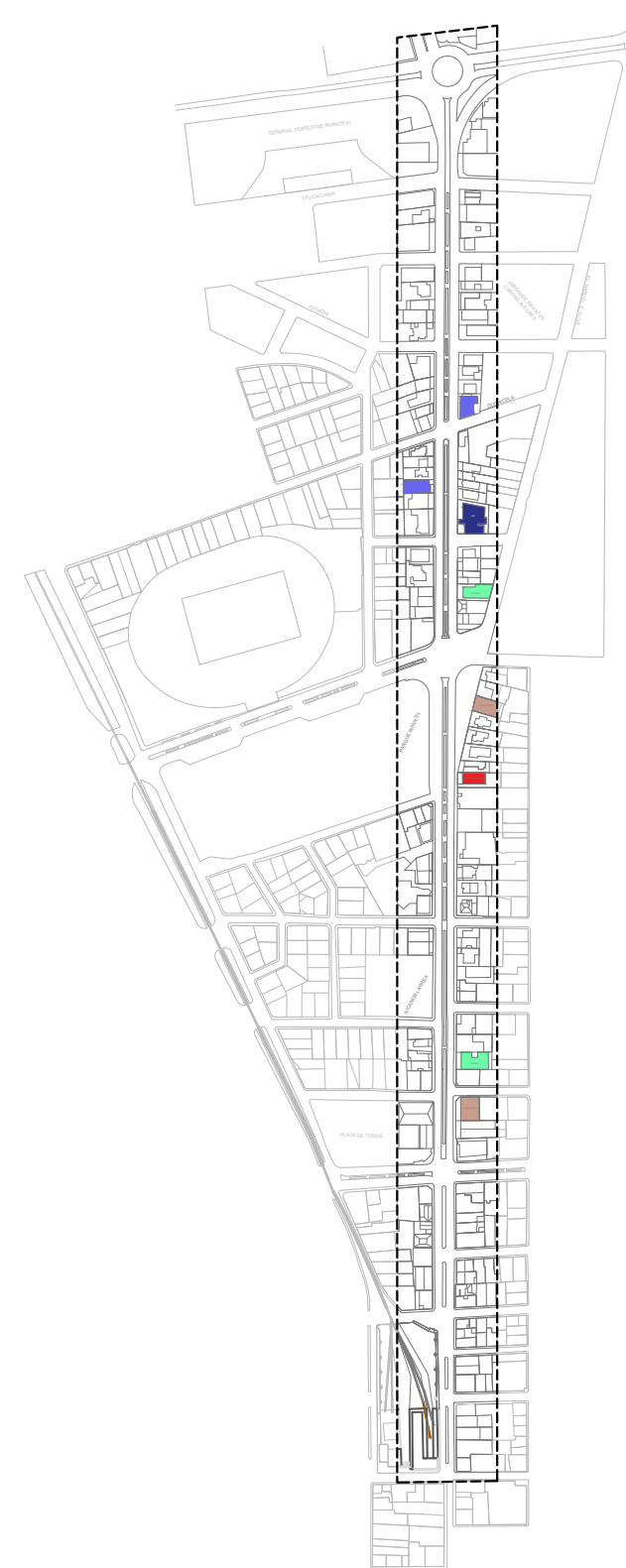
PLANO DE USO
2 PISO



PLANO DE USO
3 PISO



PLANO DE USO
4 PISO



PLANO DE USO
5 PISO



UNIVERSIDAD NACIONAL
DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA DE ARQUITECTURA

UBICACIÓN



SIMBOLOGÍA

- RESIDENCIAL
- COMERCIO Y SERVICIOS
- MIXTO
- EQUIPAMIENTOS

ESCALA

1:7500

TRABAJO DE FIN DE CARRERA

Estudio de las Transformaciones Socioespaciales
dentro de la Avenida Daniel León Borja, Riobamba

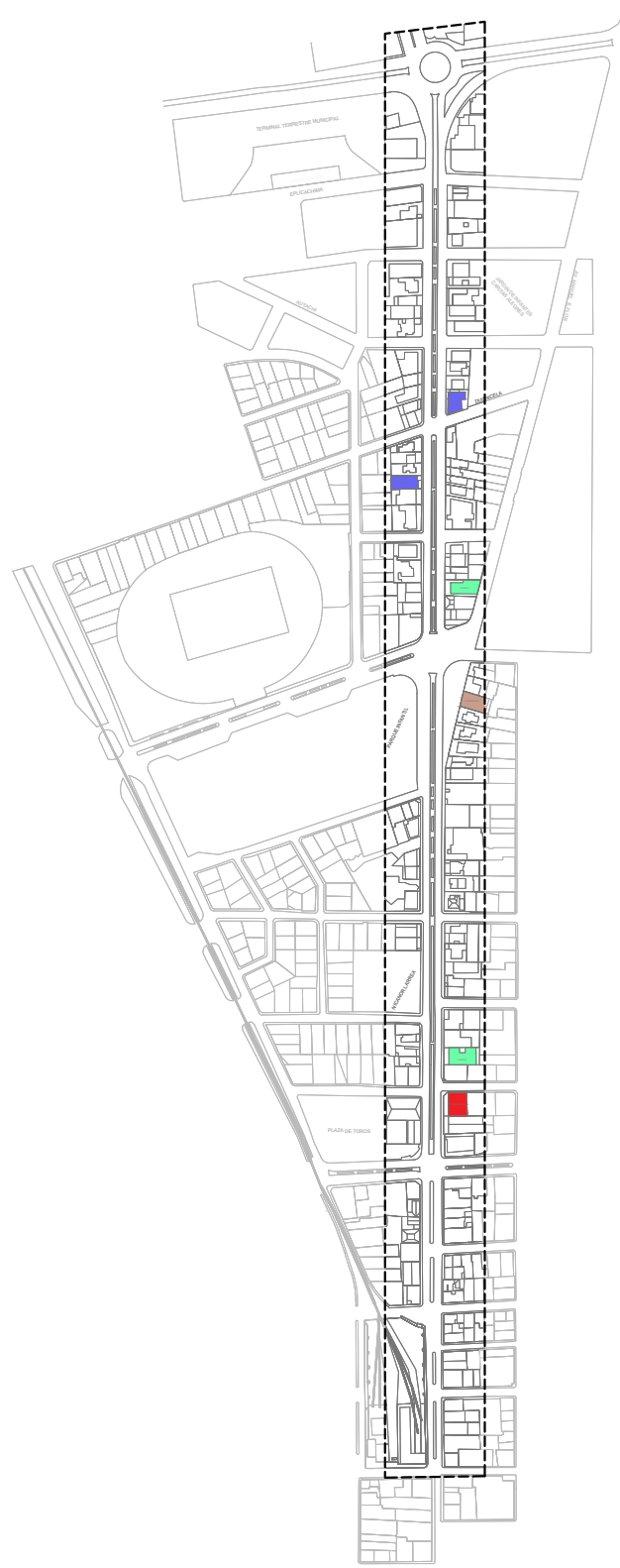
CONTIENE:
Polígonos de Estudio
Uso de Suelo por Plantas

ELABORADO POR: ALEXIS NARANJO

TUTOR: Mgs. Arq. FREDDY RUIZ.

Lámina N° 3

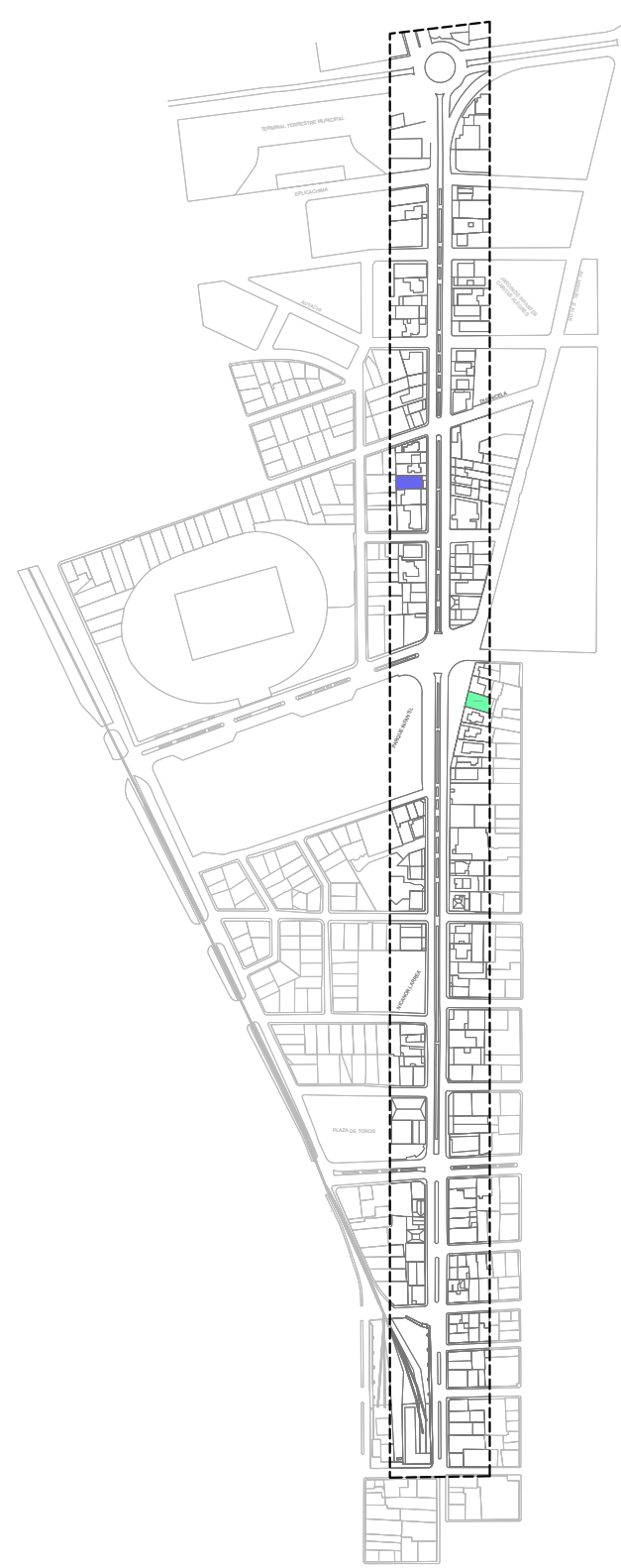
ANEXO A



PLANO DE USO
6 PISO



PLANO DE USO
7 PISO



PLANO DE USO
8 PISO - 12 PISOS



LEYENDA

EJ8
Poligono ZH1

SI SE USA

Seguridad Zonal EG1
Administración pública zonal EA1
Comercio Barrial CB
Cultural Zonal EC2

NO SE USA

Industria de bajo impacto I1
Equipamientos de salud ES
Infraestructura zonal EL2

SE USA NO PERMITIDO

Educación Barrial EE1
Cultural Zonal EC3
Recreativo y deporte barrial ED1
Recreativo y deporte Zonal ED2
Recreativo y deporte Cantonal ED3
Religioso zonal ER2
Transporte zonal ET1
Transporte cantonal ET2



UNIVERSIDAD NACIONAL
DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA DE ARQUITECTURA

UBICACIÓN



SIMBOLOGÍA

RESIDENCIAL
COMERCIO Y
SERVICIOS
MIXTO
EQUIPAMIENTOS

SI SE USA
NO SE USA
SE USA NO PERMITIDO

TRABAJO DE FIN DE CARRERA

Estudio de las Transformaciones Socioespaciales
dentro de la Avenida Daniel León Borja, Riobamba

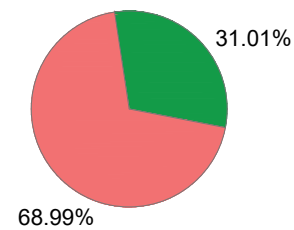
CONTIENE:
Polígonos de Estudio
Uso de Suelo por Plantas

ELABORADO POR: ALEXIS NARANJO

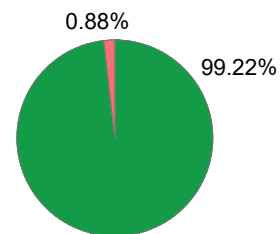
TUTOR: Mgs. Arq. FREDDY RUIZ.

Lámina N° 4

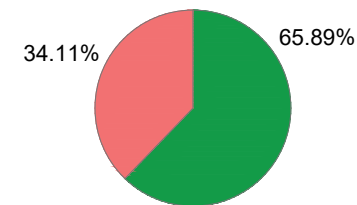
ANEXO A



CUMPLIMIENTO DE NORMATIVA - RETIROS



CUMPLIMIENTO DE NORMATIVA ALTURA



CUMPLIMIENTO DE NORMATIVA LOTE MÍNIMO



UNIVERSIDAD NACIONAL
DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA DE ARQUITECTURA

UBICACIÓN



SIMBOLOGÍA

- CUMPLE
- NO CUMPLE
- EJE ESTRUCTURANTE EJ8
- ZONA DE PLANEAMIENTO ZH1

ESCALA

1:7500

TRABAJO DE FIN DE CARRERA

Estudio de las Transformaciones Socioespaciales
dentro de la Avenida Daniel León Borja, Riobamba

CONTIENE:
Cumplimiento de Normativa

ELABORADO POR: ALEXIS NARANJO

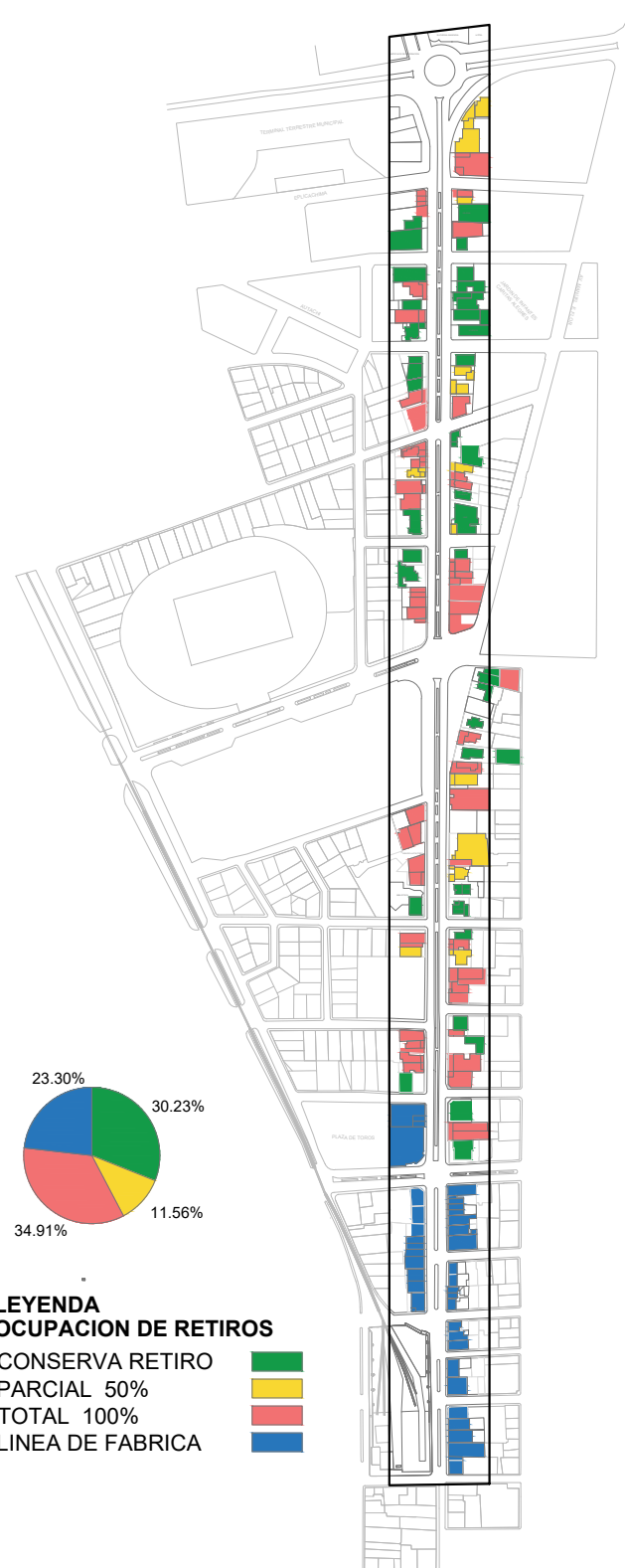
TUTOR: Mgs. Arq. FREDDY RUIZ.

Lámina N° 5

ANEXO A



USOS DE SUELO GENERAL
EN LA AVENIDA DANIEL LEÓN BORJA.



OCUPACIÓN DE LOS RETIROS
EN LA AVENIDA DANIEL LEÓN BORJA.



CONSTRUCCIÓN ORIGINAL Y AÑADIDA
EN LA AVENIDA DANIEL LEÓN BORJA.



UNIVERSIDAD NACIONAL
DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA DE ARQUITECTURA

UBICACIÓN



SIMBOLOGÍA

- CONSERVA RETIRO
- PARCIAL 50%
- TOTAL 100%
- LINEA DE FABRICA

ESCALA

1:750

TRABAJO DE FIN DE CARRERA

Estudio de las Transformaciones Socioespaciales
dentro de la Avenida Daniel León Borja, Riobamba

CONTIENE:
Usos de Suelo General
Ocupación de Retiros

ELABORADO POR: ALEXIS NARANJO

TUTOR: Mgs. Arq. FREDDY RUIZ.

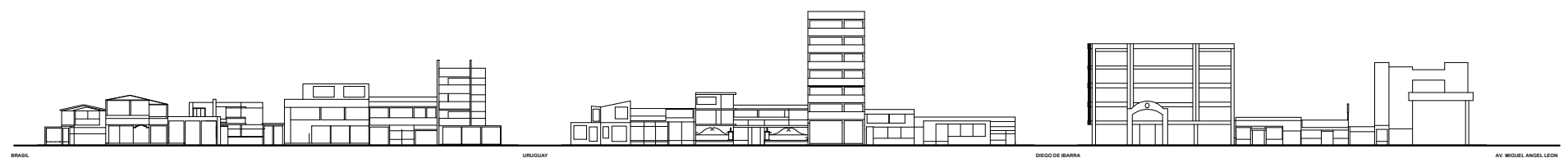
Lámina N° 6

ANEXO A



CARABOBO - AV. MIGUEL ANGEL LEON

Escala: 1:1000



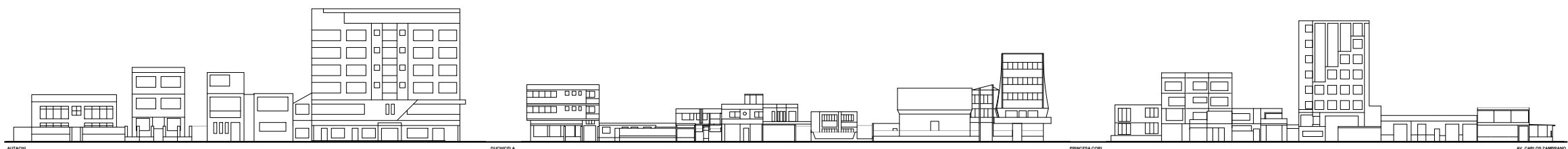
AV. MIGUEL ANGEL LEON - BRASIL

Escala: 1:1000



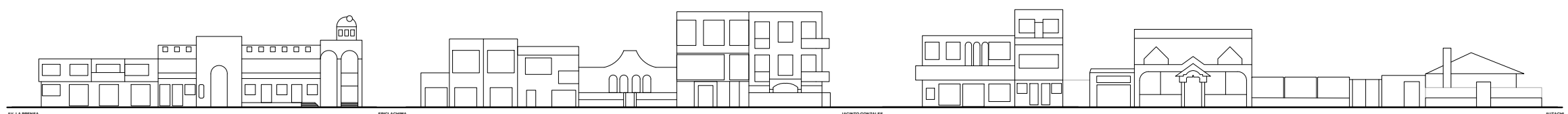
BRASIL - AV. CARLOS ZAMBRANO

Escala: 1:1000



AV. CARLOS ZAMBRANO - AUTACHI

Escala: 1:1000



AUTACHI - AV. LA PRENSA

Escala: 1:1000



UNIVERSIDAD NACIONAL
DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA DE ARQUITECTURA

UBICACIÓN



SIMBOLOGÍA

ESCALA

1:1000

TRABAJO DE FIN DE CARRERA

Estudio de las Transformaciones Socioespaciales
dentro de la Avenida Daniel León Borja, Riobamba

CONTIENE:

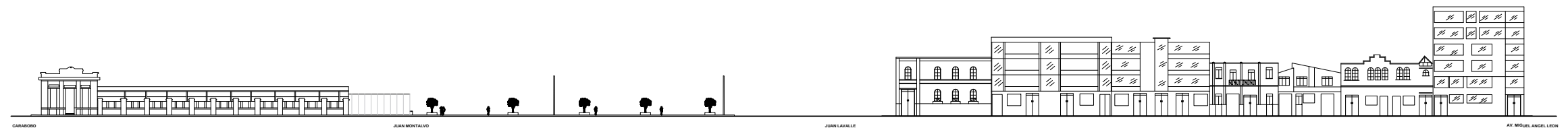
Tramos de Estudio

ELABORADO POR: ALEXIS NARANJO

TUTOR: Mgs. Arq. FREDDY RUIZ.

Lámina N° 7

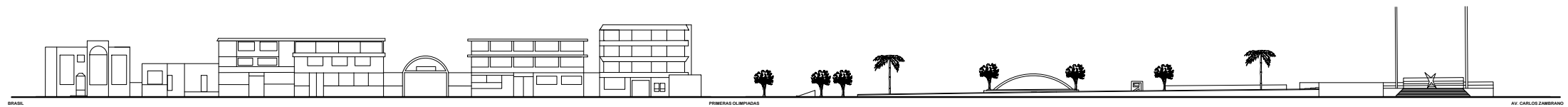
ANEXO B



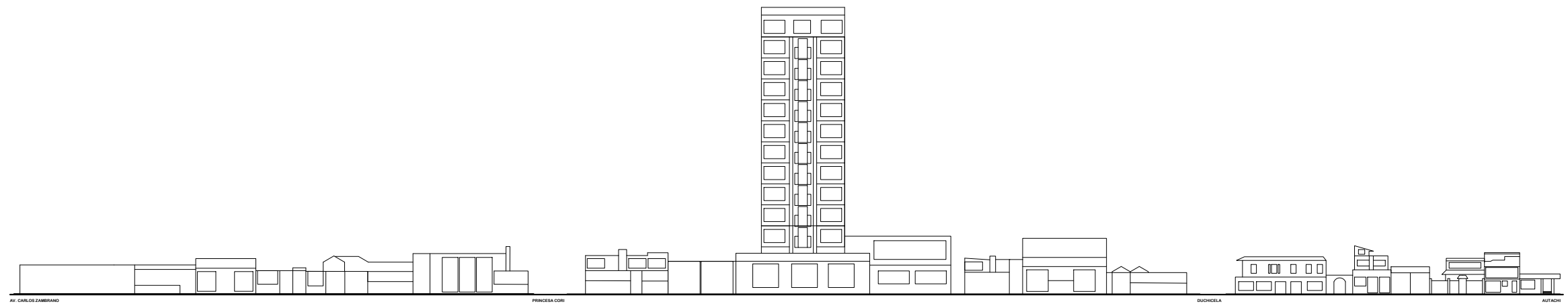
CARABOBO - AV. MIGUEL ANGEL LEON
Escala: 1:1000



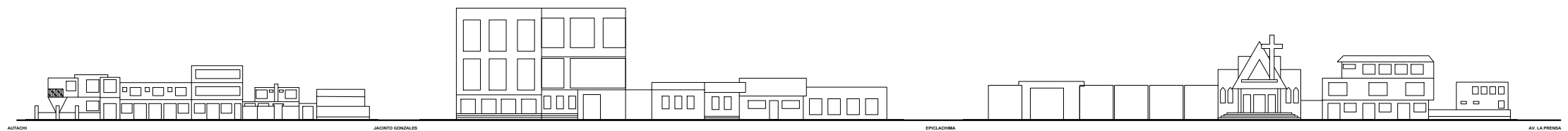
AV. MIGUEL ANGEL LEON - BRASIL
Escala: 1:1000



BRASIL - AV. CARLOS ZAMBRANO
Escala: 1:1000



AV. CARLOS ZAMBRANO - AUTACHI
Escala: 1:1000



AUTACHI - AV. LA PRENSA
Escala: 1:1000



UNIVERSIDAD NACIONAL
DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA DE ARQUITECTURA

UBICACIÓN



SIMBOLOGÍA

ESCALA

1:1000

TRABAJO DE FIN DE CARRERA

Estudio de las Transformaciones Socioespaciales
dentro de la Avenida Daniel León Borja, Riobamba

CONTIENE:

Tramos de Estudio

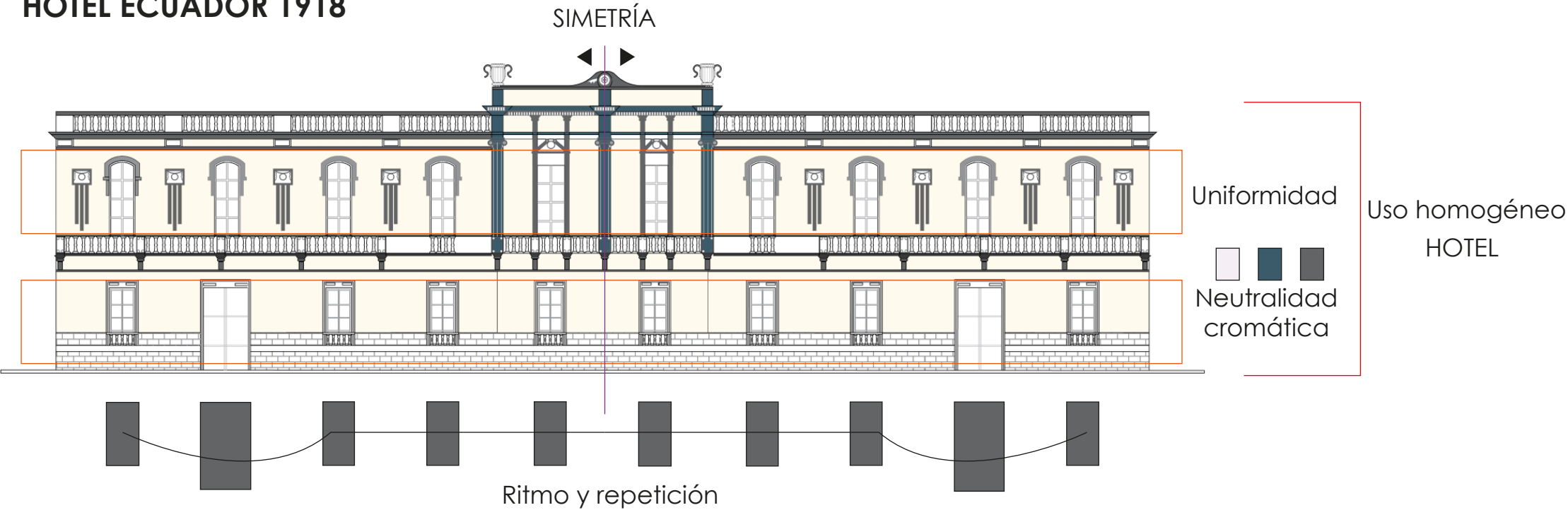
ELABORADO POR: ALEXIS NARANJO

TUTOR: Mgs. Arq. FREDDY RUIZ.

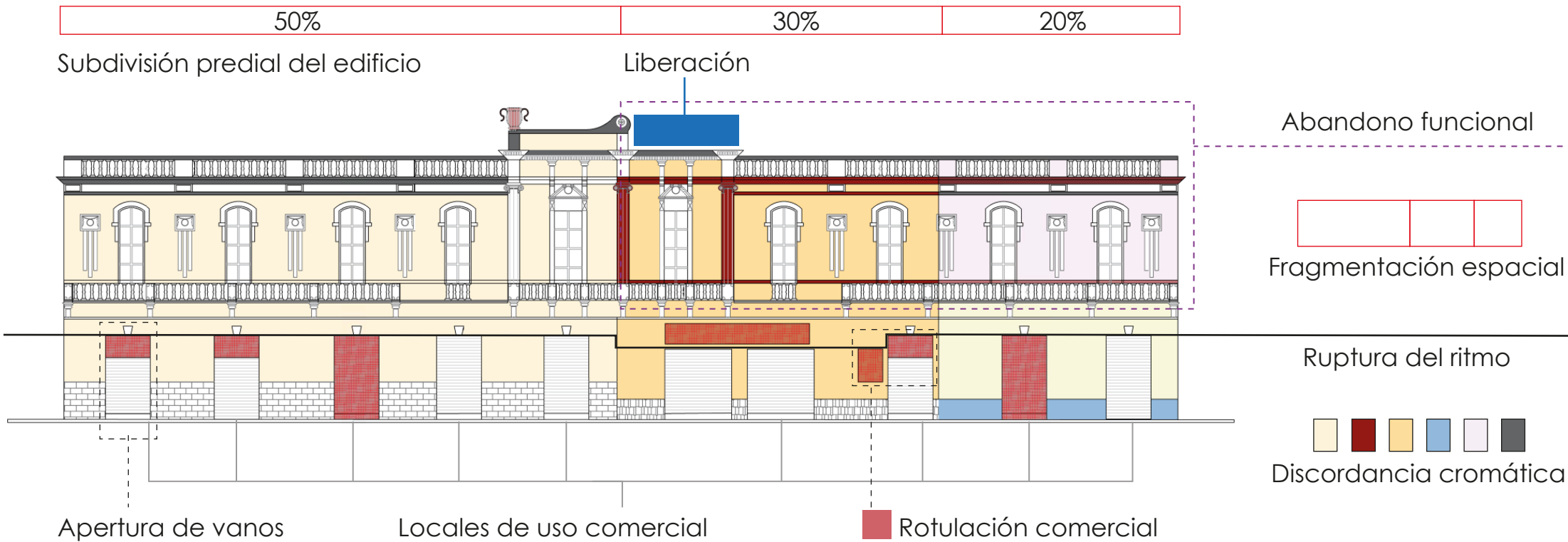
Lámina N° 8

ANEXO B

HOTEL ECUADOR 1918



HOTEL ECUADOR 2022



UNIVERSIDAD NACIONAL
DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA DE ARQUITECTURA

UBICACIÓN



SIMBOLOGÍA

HOTEL ECUADOR
DIRECCION: AVENIDA DANIEL LEON BORJA
ENTRE JUAN MONTALVO Y EL ESPECTADOR

ESCALA: Sin escala.

TRABAJO DE FIN DE CARRERA

Estudio de las Transformaciones Socioespaciales
dentro de la Avenida Daniel León Borja, Riobamba

CONTIENE:
Casos de estudio - Hotel Ecuador

ELABORADO POR: ALEXIS NARANJO

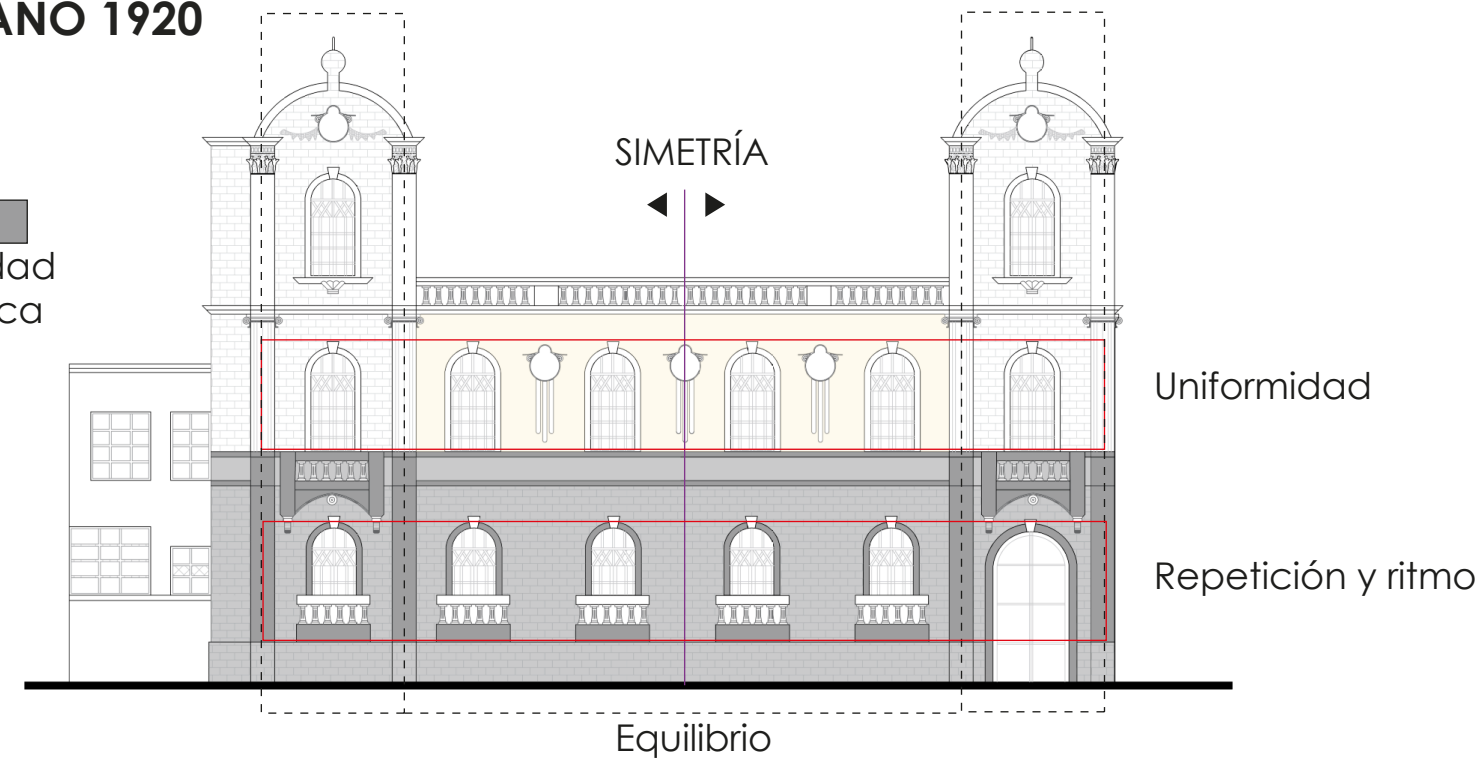
TUTOR: Mgs. Arq. FREDDY RUIZ.

Lámina N° 9

ANEXO C

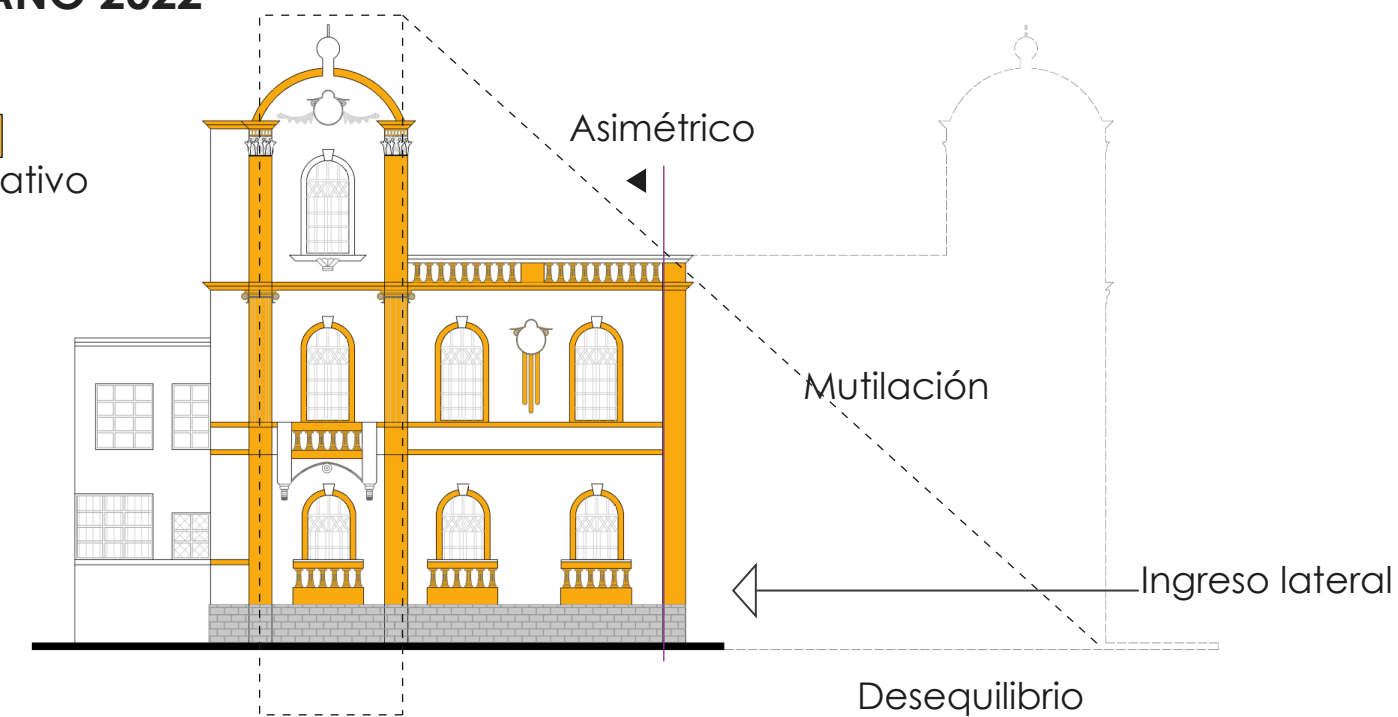
HOTEL METROPOLITANO 1920

Neutralidad cromática



HOTEL METROPOLITANO 2022

Color llamativo



UNIVERSIDAD NACIONAL
DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA DE ARQUITECTURA

UBICACIÓN



SIMBOLOGÍA

HOTEL METROPOLITANO

DIRECCION: AVENIDA DANIEL LEON BORJA
ENTRE JUAN LAVALLE Y VARGAS TORRES

ESCALA: Sin escala.

TRABAJO DE FIN DE CARRERA

Estudio de las Transformaciones Socioespaciales
dentro de la Avenida Daniel León Borja, Riobamba

CONTIENE:

Casos de estudio - Hotel Metropolitano.

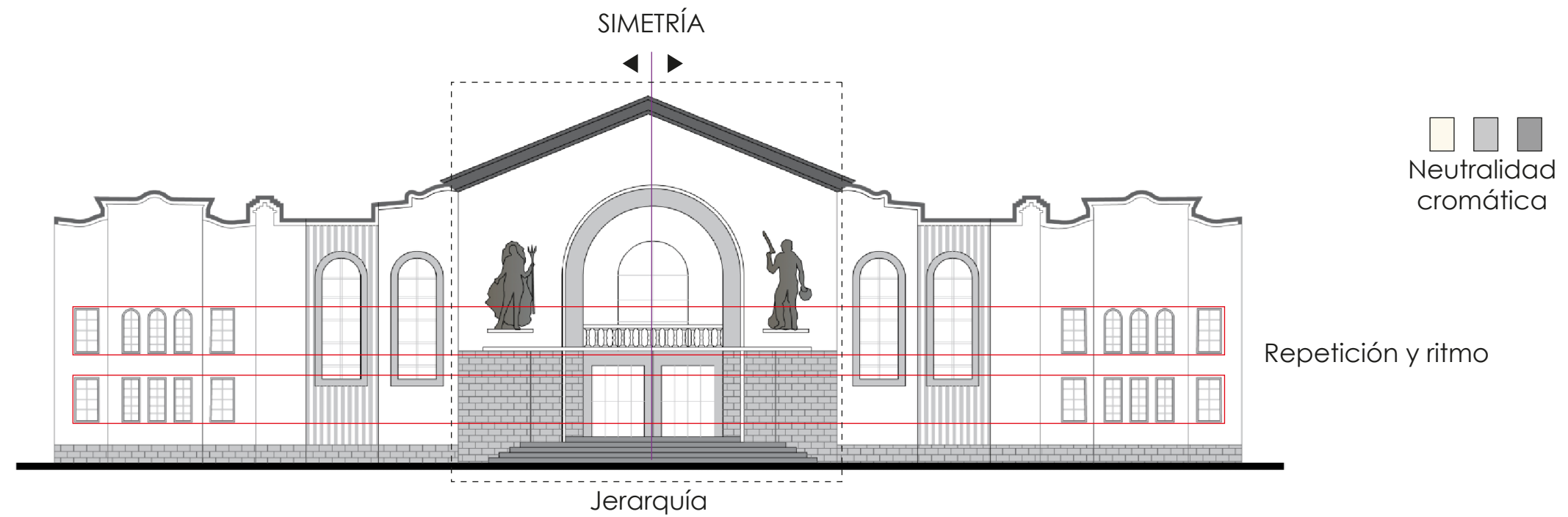
ELABORADO POR: ALEXIS NARANJO

TUTOR: Mgs. Arq. FREDDY RUIZ.

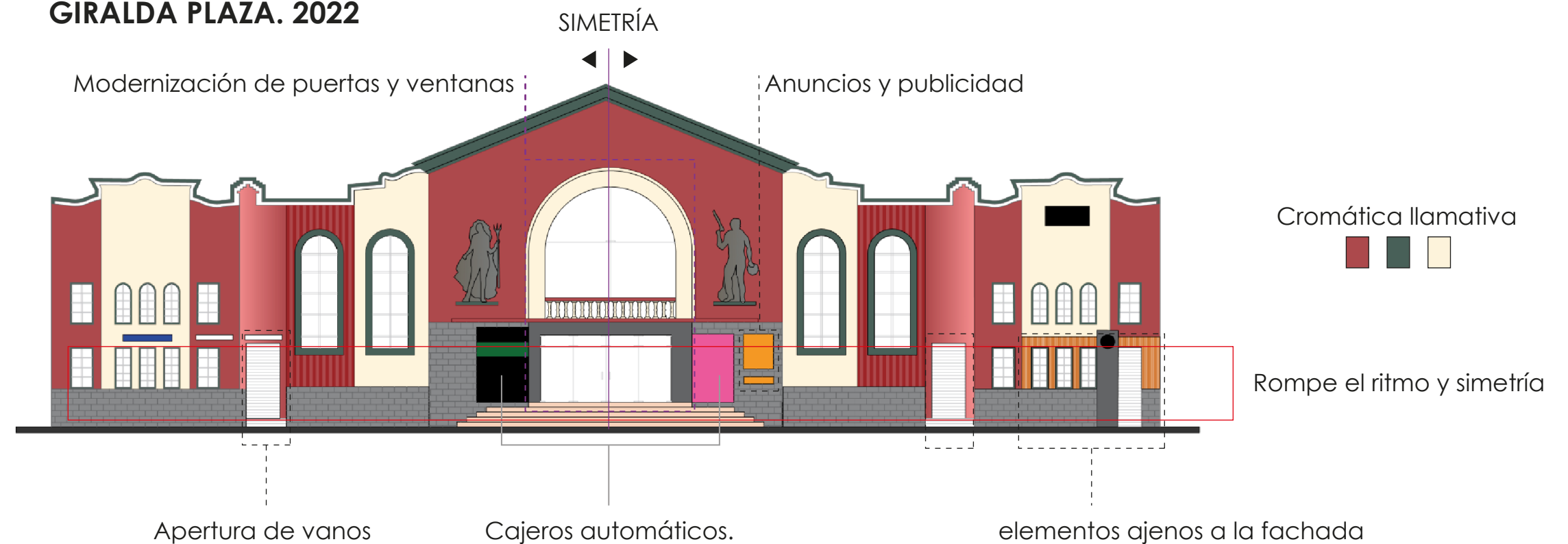
Lámina N° 10

ANEXO C

CENTRO AGRÍCOLA DE RIOBAMBA. 1953



GIRALDA PLAZA. 2022



UNIVERSIDAD NACIONAL
DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA DE ARQUITECTURA

UBICACIÓN



SIMBOLOGÍA

CENTRO AGRICOLA - GIRALDA PLAZA

DIRECCION: AVENIDA DANIEL LEON BORJA
ENTRE Av. Miguel Angel León y Diego de Ibarra

ESCALA: Sin escala.

TRABAJO DE FIN DE CARRERA

Estudio de las Transformaciones Socioespaciales
dentro de la Avenida Daniel León Borja, Riobamba

CONTIENE:

Casos de estudio - Giralda Plaza.

ELABORADO POR: ALEXIS NARANJO

TUTOR: Mgs. Arq. FREDDY RUIZ.

Lámina N° 11

ANEXO C

RESIDENCIA MULTIFAMILIAR 1978



BANCO DEL AUSTRO 2022



UNIVERSIDAD NACIONAL
DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA DE ARQUITECTURA

UBICACIÓN



SIMBOLOGÍA

RESIDENCIA MULTIFAMILIAR - BANCO DEL AUSTRO
DIRECCION: AVENIDA DANIEL LEON BORJA
ENTRE Av. Miguel Angel León y Diego de Ibarra

ESCALA: Sin escala.

TRABAJO DE FIN DE CARRERA

Estudio de las Transformaciones Socioespaciales
dentro de la Avenida Daniel León Borja, Riobamba

CONTIENE:
Casos de estudio - Banco del Austro

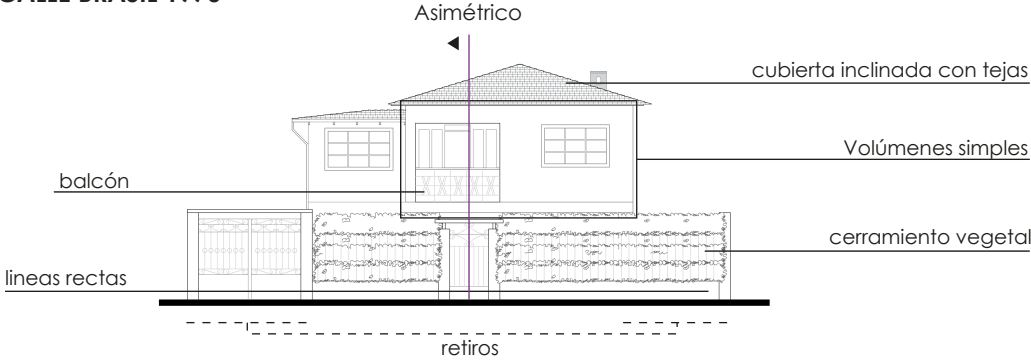
ELABORADO POR: ALEXIS NARANJO

TUTOR: Mgs. Arq. FREDDY RUIZ.

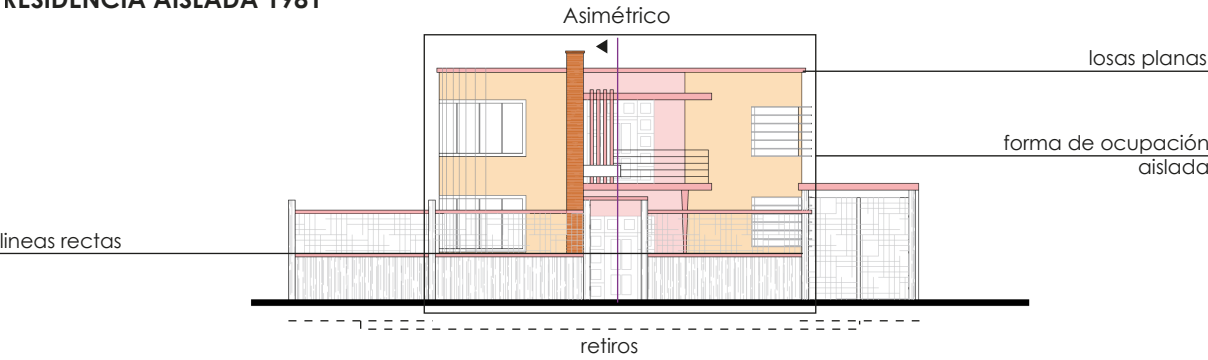
Lámina N° 12

ANEXO C

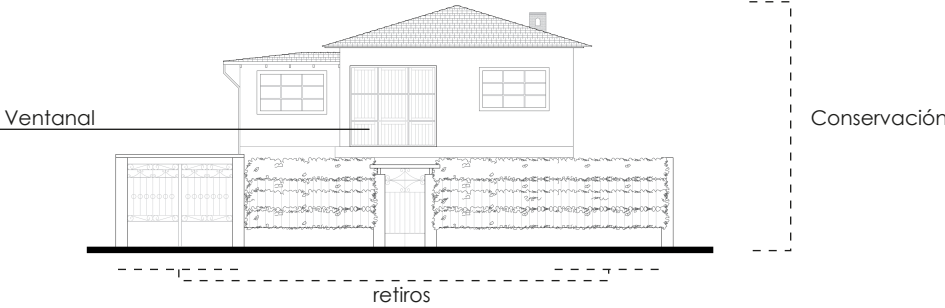
RESIDENCIA CALLE BRASIL 1970



RESIDENCIA AISLADA 1981



RESIDENCIA CALLE BRASIL 2022



RESIDENCIA APÉNDICE 2022



RESIDENCIA 1984



CAPITAL PUB GARDEN 2022

