



**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA
INDOAMÉRICA**

FACULTAD DE ARQUITECTURA ARTES Y DISEÑO

CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA:

“PROYECTO DE REGENERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS Y SU
INTEGRACIÓN EN EL SECTOR DE LA ESTACIÓN DE LA CIUDAD DE
RIOBAMBA”

Autor

Juan Miguel Basantes Fernández

Tutor

Arq. Carlos Campoverde-Sánchez, Msc.

AMBATO– ECUADOR

2022

**AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA,
REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA
DEL TRABAJO DE TÍTULACIÓN**

Yo, JUAN MIGUEL BASANTES FERNANDEZ declaro ser autor del Trabajo de Titulación con el nombre “PROYECTO DE REGENERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS Y SU INTEGRACIÓN EN EL SECTOR DE LA ESTACIÓN DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA”, como requisito para optar al grado de ARQUITECTO URBANISTA y autorizo al Sistema de Bibliotecas de la Universidad Tecnológica Indoamérica, para que con fines netamente académicos divulgue esta obra a través del Repositorio Digital Institucional (RDI-UTI).

Los usuarios del RDI-UTI podrán consultar el contenido de este trabajo en las redes de información del país y del exterior, con las cuales la Universidad tenga convenios. La Universidad Tecnológica Indoamérica no se hace responsable por el plagio o copia del contenido parcial o total de este trabajo.

Del mismo modo, acepto que los Derechos de Autor, Morales y Patrimoniales, sobre esta obra, serán compartidos entre mi persona y la Universidad Tecnológica Indoamérica, y que no tramitaré la publicación de esta obra en ningún otro medio, sin autorización expresa de la misma. En caso de que exista el potencial de generación de beneficios económicos o patentes, producto de este trabajo, acepto que se deberán firmar convenios específicos adicionales, donde se acuerden los términos de adjudicación de dichos beneficios.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Ambato, a los 18 días del mes de febrero de 2022, firmo conforme:

Autor: Juan Miguel Basantes Fernandez

Firma:  Firmado electrónicamente por:
JUAN MIGUEL
BASANTES
FERNANDEZ

Número de Cédula: 1804359378

Dirección: Tungurahua, Ambato, Huachi Chico, La Floresta

Correo Electrónico: miguebasantes@hotmail.com

Teléfono: 0986881714

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Titulación **“PROYECTO DE REGENERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS Y SU INTEGRACIÓN EN EL SECTOR DE LA ESTACIÓN DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA”** presentado por JUAN MIGUEL BASANTES FERNANDEZ para optar por el Título ARQUITECTO URBANISTA.

CERTIFICO

Que dicho trabajo de investigación ha sido revisado en todas sus partes y considero que reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del Tribunal Examinador que se designe.

Ambato, 24 de noviembre del 2021



Firmado digitalmente por:
CARLOS DAVID
CAMPOVERDE
SANCHEZ

.....
Arq. Carlos Campoverde Sánchez, Msc

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

Quien suscribe, declaro que los contenidos y los resultados obtenidos en el presente trabajo de investigación, como requerimiento previo para la obtención del Título de Arquitecto Urbanista, son absolutamente originales, auténticos y personales y de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor

Ambato, 18 de febrero del 2022



Firmado electrónicamente por:

**JUAN MIGUEL
BASANTES
FERNANDEZ**

JUAN MIGUEL BASANTES FERNANDEZ
1804359378

APROBACIÓN TRIBUNAL

El trabajo de Titulación ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado, sobre el Tema: **“PROYECTO DE REGENERACION DE ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS Y SU INTEGRACIÓN EN EL SECTOR DE LA ESTACIÓN DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA”**, previo a la obtención del Título de Arquitecto Urbanista, reúne los requisitos de fondo y forma para que el estudiante pueda presentarse a la sustentación del trabajo de titulación.

Ambato, 18 de febrero del 2022



.....
Arq. Patricia Alexandra Jara Garzón, Mdi
Presidenta

ANDRES Firmado
VINICIO digitalmente por
CORDOVA ANDRES VINICIO
FEIJOO CORDOVA
 FEIJOO

.....
Arq. Andrés Vinicio Córdoba Feijoo, Mda.
Miembro Tribunal



.....
Lic. Nancy de Lourdes Jordán Buenaño, Mg.
Miembro Tribunal

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de titulación a mis padres que fueron el pilar fundamental de mi desarrollo como persona, su esfuerzo y dedicación lograron forjarme para lograr mis metas. Por ello el presente trabajo va por ellos.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mis padres por apoyarme a lo largo de mi formación, a los docentes de la universidad que han sabido impartir los conocimientos, además de agradecer a Dios por brindarme salud y poder realizar el presente trabajo de titulación.

INDICE DE CONTENIDOS

CAPÍTULO I EL PROBLEMA	16
1.1 Contextualización	16
Análisis Macro	16
Análisis Meso.....	18
Análisis Micro.....	19
Árbol del Problema	21
1.2 Formulación del Problema	21
1.3 Preguntas de Investigación	22
1.4 Justificación	22
1.5 Objetivos	24
1.5.1 Objetivo General	24
1.5.2 Objetivos Específicos.....	24
1.6 Conclusiones Capitulares	25
Capítulo II	26
Marco Teórico – Conceptual	26
2.Fundamento Conceptual y Teórico	26
2.1Fundamento Conceptual	26
2.2 Fundamento Teórico	31
2.3 Estado del Arte	34
2.4 Metodología de Investigación	40
2.4.1 Línea y Sublínea de Investigación	40
2.4.2 Diseño Metodológico	40
2.4.3 Niveles de Investigación	41
2.4.4 Tipo de Investigación	41
2.4.4 Población y Muestra	41
2.4.6 Técnicas de recolección de datos	42
2.4.7 Conclusiones Capitulares	44
CAPÍTULO 3	45
APLICACIÓN METODOLÓGICA	45
3.1. Delimitación espacial, temporal o social	45
3.2. Análisis	45
A- Contexto Físico	45
<i>A.1 Estructura Climática</i>	45
<i>A.2 Estructura Geográfica</i>	49
B- Contexto Urbano	52

B.1 Redes de Infraestructura.	52
B.2 Dotación de equipamiento	57
B.3 Morfología urbana	58
3.3. Análisis e interpretación de resultados	62
3.4. Conclusiones capitulares	87
CAPÍTULO 4	88
LA PROPUESTA	88
4.1. Idea generadora	88
a. Concepto y Partido arquitectónico	88
Especificación de la propuesta	93
Estrategias del Proyecto	94
Explicación General de la Propuesta a realizar	99
4.2. Memorias técnicas y descriptivas	106
Renders de la Propuesta	111
Presupuesto Referencial	116
BIBLIOGRAFÍA	118

INDICE DE GRÁFICOS

Figura 1 Clima de la ciudad de Riobamba	45
Figura 2 <i>Diagrama de Temperatura de la ciudad de Riobamba</i>	46
Figura 3 <i>Diagrama de Velocidad Promedio de Riobamba</i>	47
Figura 4 <i>Diagrama de Incidencia Solar en la ciudad de Riobamba</i>	48
Figura 5 <i>Mapa de la división política de la provincia de Chimborazo</i>	49
Figura 6 <i>Mapa de las curvas de Nivel de la ciudad de Riobamba</i>	50
Figura 7 <i>Mapa de Servicios Básicos del sector de la Estación</i>	52
Figura 8 <i>Mapa de Vialidad del sector de la Estación</i>	53
Figura 9 <i>Mapa de Conectividad del sector de la Estación</i>	54
Figura 10 <i>Mapa de Transporte del sector de la Estación</i>	55
Figura 11 <i>Mapa de Paradas de Bus del sector de la Estación</i>	56
Figura 12 <i>Mapa de Áreas de Recreación de la ciudad de Riobamba</i>	57
Figura 13 <i>Mapa de Delimitación del sector de Intervención</i>	58
Figura 14 <i>Mapa de Uso de suelo del Sector de la Estación</i>	59
Figura 15 <i>Mapa de Altura de Edificaciones del Sector de la Estación</i>	60
Figura 16 <i>Mapa de Llenos y Vacíos del Sector de la Estación</i>	61
Figura 17 <i>Idea generatriz del proyecto</i>	88
Figura 18 <i>Idea generatriz del proyecto</i>	89

Figura 19 <i>Idea generatriz del proyecto y triangulación de intervención.</i>	90
Figura 20 <i>Concepto del proyecto</i>	91
Figura 21 <i>Concepto del proyecto</i>	92
Figura 22 <i>Espacios zonificación</i>	93
Figura 23 <i>Ilustración explicativa sobre la idea</i>	95
Figura 24 <i>Ilustración explicativa sobre la idea</i>	95
Figura 25 <i>Ilustración explicativa sobre la idea</i>	96
Figura 26 <i>Equipamientos implantados en el polígono de intervención</i>	97
Figura 27 <i>Conectividad de espacios urbanos</i>	98
Figura 28 <i>Conectividad de espacios urbanos</i>	98
Figura 29 <i>Plan General de conectividad de espacios y mejora del equipamiento urbano</i>	99
Figura 30 <i>Plan General de conectividad de espacios y mejora del equipamiento urbano</i>	100
Figura 31 <i>Av. Unidad Nacional referido su intervención</i>	100
Figura 32 <i>Av. Diego de Ibarra y demás avenidas repitiendo la lógica de intervención</i>	102
Figura 33 <i>Plaza Eloy Alfaro</i>	103
Figura 34 <i>Módulo Desnaso</i>	104
Figura 35 <i>Monumento</i>	104
Figura 36 <i>Parque Gral. Barriga</i>	105
Figura 37 <i>Plano de ubicación de la vegetación seleccionada</i>	107
Figura 38 <i>Equipamiento Biosaludable</i>	109
Figura 39 <i>Render</i>	103
Figura 40 <i>Render</i>	112
Figura 41 <i>Render</i>	113
Figura 42 <i>Render</i>	113
Figura 43 <i>Render</i>	114
Figura 44 <i>Render</i>	114
Figura 45 <i>Render</i>	115

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 <i>Plantas nativas de la ciudad de Riobamba</i>	51
Tabla 2 <i>Animales nativos de la ciudad de Riobamba</i>	51
Tabla 3 <i>Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.</i>	62
Tabla 4 <i>Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.</i>	63
Tabla 5 <i>Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.</i>	64
Tabla 6 <i>Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.</i>	65
Tabla 7 <i>Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.</i>	66
Tabla 8 <i>Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.</i>	67
Tabla 9 <i>Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.</i>	68
Tabla 10 <i>Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.</i>	69
Tabla 11 <i>Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.</i>	70
Tabla 12 <i>Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.</i>	71
Tabla 13 <i>Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.</i>	72
Tabla 14 <i>Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.</i>	73
Tabla 15 <i>Ficha referente a los sitios de intervención en diferentes horas del día</i>	74
Tabla 16 <i>Ficha de observación específicamente del espacio del Parque Gral. Barriga</i>	75
Tabla 17 <i>Ficha de observación específicamente del espacio de la Plaza Eloy Alfaro.</i>	78
Tabla 18 <i>Ficha de observación específicamente del espacio de las calles exteriores de la Plaza de Toros, específicamente la calle Diego de Ibarra.</i>	81
Tabla 19 <i>Matriz de relación de entrevista realizadas</i>	84
Tabla 20 <i>Vegetación del sector</i>	106
Tabla 21 <i>Vegetación propuesta que complementa la existente</i>	108

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA ARTES Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA: “PROYECTO DE REGENERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS Y SU INTEGRACIÓN EN EL SECTOR DE LA ESTACIÓN DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA”

**AUTOR JUAN MIGUEL BASANTES
FERNANDEZ**

TUTOR: ARQ. CARLOS CAMPOVERCE

RESUMEN EJECUTIVO

La investigación desarrollada tuvo como objetivo principal la regeneración de los espacios públicos y equipamientos urbanos para generar integración de los mismos y conexión de estos en el sector de la estación, para lo cual se optó por generar un proyecto que englobe los espacios que se especifica en el sector de “La estación”, se habla de la plaza Eloy Alfaro, calles que rodean la plaza de toros y el parque Gral. Barriga, en lo cual sería clave diagnosticar el entorno para después formular las estrategias que más se adaptan al entorno y plantear objetivamente el proyecto, al optar por un fundamento teórico donde existieron ejemplos de intervenciones que rescatan los sectores y a su vez definen como se debe intervenir de una forma correcta, se asumió una metodología cualitativa donde mediante fichas de observación y entrevistas a personal técnico se pudo obtener una guía para la realización de la propuesta, la cual se basa en espacios donde la gente pueda descansar, espacios de recreación y lugares donde la naturaleza sea el actor principal de la ciudad, se concluye que el sector en la ciudad de Riobamba puede ser revitalizado mediante intervenciones donde el usuario es el actor principal generando apropiación por los mismos sobre dichos espacios de regeneración.

DESCRIPTORES: Apropiación, Estrategias, Integración, Regeneración, Recreación.

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA ARTES Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA: “PROJECT FOR THE REGENERATION OF URBAN PUBLIC SPACES AND THEIR INTEGRATION INTO THE CITY OF RIOBAMBA STATION SECTOR”

**AUTOR JUAN MIGUEL BASANTES
FERNANDEZ**

TUTOR: ARQ. CARLOS CAMPOVERCE

ABSTRACT

The main objective of this research study was to rehabilitate public spaces and urban facilities to promote their integration in the “La Estación” neighborhood. It was important to deploy a project to integrate areas of Eloy Alfaro Square as well as the streets surrounding the bullfighting arena and General Barriga Park. Then, it was essential to assess the current situation to settle down the most appropriate strategies to carry out in the mentioned area. This study is based on a theoretical foundation; therefore, examples of interventions of regenerated sectors were provided to address processes to make appropriate decisions. The qualitative methodology was applied where observation cards and interviews intended for the technical staff were applied. A guide for the deployment of the proposal was created to identify spaces where people can rest, have areas for leisure activities where nature takes an important role. In conclusion, certain places in Riobamba city need to be developed where the citizens play a very important role in the deployment process of the proposal.

KEYWORDS: Integration, ownership, recreation, rehabilitation, strategy.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación está enfocado en evidenciar las falencias de los espacios urbanos, su falta de usos además de optimizar dichos sitios para complementar un correcto funcionamiento que es lo que propicia la regeneración de los espacios, dado que en la ciudad de Riobamba el cual es el lugar de intervención se evidencia el deterioro de espacios públicos urbanos en los cuales la gente no hace uso y decide pasar rápidamente, convirtiéndolos en un lugar de paso, por lo que se opta a intervenirlos y cambiar su percepción por sitios de permanencia, donde las actividades de recreación, descanso, diversión, entre otros, forman parte fundamental para los usuarios y satisfacer sus necesidades es el punto de partida del proyecto.

El Trabajo de investigación se desarrolló en cuatro capítulos, los cuales dictan el punto de partida desde la introducción al problema, el marco teórico, la metodología y su aplicación y finalmente la propuesta.

En el capítulo I, se genera el problema a desarrollar, mediante el análisis macro, meso y micro, además de la elaboración del árbol de problemas donde se establecen las causas y efectos del tema, por ende, surgen preguntas de investigación, justificación y los objetivos generales y específicos.

En el capítulo II, parte del marco teórico, donde la definición de conceptos que serán fundamentales a lo largo de la investigación además de referentes de intervenciones que han funcionado en lo que respecta espacio público. Además de establecer la metodología que guiará la investigación.

En el capítulo III, se establece el sitio de intervención, señalando la provincia de Chimborazo, después se genera un énfasis en la provincia de Chimborazo y por último se establece un polígono de intervención (sector de la Estación), donde se análisis

condiciones del sector, desde el contexto social, político y servicios existentes, donde guiarán al desarrollo de la propuesta como punto inicial. Las fichas de observación aplicadas arrojarán conclusiones de que es lo que necesitan los habitantes, que necesita el sector para generar un espacio de permanencia, además de las entrevistas que evidencian las falencias del espacio a intervenir.

En el capítulo IV, se especifica la propuesta, desde su partida hasta su concepción final, donde estrategias urbanas son clave para el funcionamiento de este, la claridad de las ideas, sitios específicos son de suma importancia en la propuesta para desarrollar una coherencia en el planteamiento. Se especifican mediante ilustraciones como es el origen de la idea y su funcionamiento general, además de las leyendas que aclaran como surgieron dichos esquemas y su solución formal en lo posterior.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1 Contextualización

Análisis Macro

Las grandes ciudades de América Latina se han convertido en un escenario donde impera el caos, no obstante, la modernidad marcaría un hito importante en la humanidad, la cual se asienta sobre la creencia de una utopía la ciudad perfecta, el fin de los males que acarreaba a la población, pero desde mediados del siglo XIX se empezó a evidenciar la decadencia y las intenciones de ciudades perfectas fueron olvidándose en el camino del desarrollo.

De la misma forma el urbanismo presenciaría una derrota en la conformación de las ciudades, el crecimiento acelerado sin control sería la principal razón de su declive. A diferencia de la perspectiva que se ha dado en, por ejemplo, la narrativa norteamericana, en el cuál las ciudades se desarrollan para los ciudadanos, donde la vida va de la mano de las edificaciones, generando armonía en su entorno e imagen de la ciudad. (Heffes, 2013)

A su vez la forma en que se proyectan las ciudades en Latinoamérica tiene raíces españolas, las cuales se emplazaban en damero generando una grilla perfecta. Además de que las ciudades Latinoamericanas resultan similares. Es decir, todas comparten algo que las caracteriza como lo son la pobreza y la riqueza en ciertos grupos de elite. El crecimiento en el sentido urbano marca la creación de suburbios prácticamente idénticos, de manera que se hace difícil lograr diferenciar los estratos económicos en su población y zonas residenciales.

Frente a dicha problemática, el trabajo trata de dar a conocer los problemas que existen en las ciudades, la discontinuidad entre el espacio público y la zona residencial,

se busca distinguir la segregación socio-territorial, donde en el aspecto urbano se evidencia en la ciudad en cómo se proyecta a sus habitantes. Por ello se busca la articulación como estrategia proyectual, “Si la articulación urbana conecta, vincula diversas áreas urbanas, cumple un rol conectivo y de sutura al mismo tiempo. La función de una articulación es la de reunir, contextualizar y tejer simultáneamente durante un proceso”. (Colautti, 2013).

Un claro ejemplo es la ciudad de la Plata en Argentina la cuál fue planificada, surgida en los finales del siglo XIX, la cual fue diseñada antes de ser construida. El proceso político que conduce a la fundación de La Plata se inicia en febrero de 1880, con la sanción de la ley que proclamaba a la ciudad de Buenos Aires, hasta entonces capital de la provincia del mismo nombre, Capital Federal de la República Argentina. (Losano, 2006). Concebida por un grupo de técnicos encabezados por el Ing. Pedro Benoit, como ciudad modelo, tiene influencia su arquitectura de estilo barroco y clásico, se fundamenta en una nueva concepción propiciando el urbanismo. Se halla una simetría, la cuadrícula y las diagonales del repertorio formal clásico y barroco, pero surge de ideales del siglo XIX acerca de la ciudad progresista.

El espacio vivido, un sitio donde la gente concurra y se desarrollen las actividades urbanas cotidianas es indispensable, la apropiación por parte de sus habitantes es indispensable, partiendo de la calle 7 se conectan con la plaza San Martín, Plaza rocha, entre otras, es decir se buscó un eje que sea importante y conecte con los demás equipamientos, junto con los parques que se convirtieron en nodos de la ciudad, sitios donde parten diferentes tipos de eventos y manifestaciones, sitio donde la gente reconoce que existe una articulación en torno al espacio público. (Dominguez, Gorostidi, & Riso, 2016).

Otro ejemplo es la ciudad de Brasilia, ubicada en Brasil, considerada la ciudad planificada, en la cual el Arq. Oscar Niemeyer sería el protagonista con innumerables edificaciones, pero que en la actualidad enfrenta problemas en la misma, uno de ellos es la escala, debido a que es una ciudad grande diseñada para el automóvil, con avenidas amplias, abundantes zonas verdes y grandes funciones agrupadas a lo largo aumenta la movilización necesaria en la ciudad. Aunque uno de sus principales problemas es la incapacidad de integrar a su población en el centro de esta, el alto costo de la vivienda es un factor que propicia la estratificación social y por lo cual no ha cumplido su cometido con el medio millón de habitantes para la que fue planeada, en torno a la ciudad se encuentra núcleos urbanos que tienen más habitantes que la ciudad de Brasilia.

Es por ello que en su formación algunas cosas cambiaron, Lucio Costa evidenció que es mejor contar con un parque grande que centraliza la ciudad y no la divide, un lugar donde se pueden realizar actividades de recreación y distracción, lo cual permite que la gente pueda distraerse y tener una calidad de vida superior. Su proyecto se enmarcaba en una Brasilia, considerada ciudad parque, donde las áreas verdes son primordiales y conectan a la ciudad. (Pastrana, 2007).

Análisis Meso

En Ecuador también la transformación de los espacios públicos para integrar a la ciudadanía en su entorno se ha venido mejorando con el pasar de los años, una característica son las rehabilitaciones en plazas, parques o regeneración de estos para integrar a la ciudad con su Imagen Urbana.

Tal es el caso del centro histórico de Quito es un claro ejemplo de cómo se debe propiciar una inclusión entre la ciudad precolombina y la arquitectura moderna, erigiendo edificios que responde al entorno y dialogan en el contexto. Quito presenta una confusión entre planificación, orden y sectores informales. En su proyecto de regeneración han

intentado unificar, no obstante, el crecimiento acelerado, creación de nuevos barrios, los cuales el Municipio no puede abarcarlos por lo que servicios básicos no existen en el sector, los asentamientos también generan un problema en el sentido de una correcta planificación urbana.

Una ciudad emblema del país la cual es Guayaquil que, por su ubicación geográfica no favorable, se presentan continuamente inundaciones, dadas diversas circunstancias como lo son las tuberías de drenaje, que datan de hace 40 a 50 años de antigüedad, por lo que el tamaño de circulación de agua pluvial no favorece para su evacuación, además de sumarse la contaminación de basura y la falta de limpieza de tuberías que contienen sedimentaciones del Río Guayas. (Telegrafo, 2020).

A pesar de problemas entorno a su antigüedad, existen ejes que conectan la ciudad con todos los equipamientos, aprovechando avenidas principales como la Av. 9 de octubre, que su eje es ser un boulevard, el cual agiliza el flujo de los transeúntes en sector, apreciar la arquitectura moderna que batalla con la clásica existente en el lugar. Por lo que su decoración mediante palmeras que no cumplen más la función que decorativa, dado que dicha planta no produce sombra y ningún tipo de ayuda a los habitantes más que adornar el entorno urbano. (Andrade, 2006).

Análisis Micro

El problema que surgen en las ciudades patrimoniales es la pérdida de su identidad, lo cual revela la compleja situación de mantener de forma correcta un patrimonio. En la ciudad de Riobamba no existe un correcto manejo de la Imagen urbana, en específico de los espacios públicos, por lo que se denota un desinterés y la desapropiación de los ciudadanos para hacer uso de dichos espacios. A pesar de que cuenta con el PDUR no se ha evidenciado la consolidación del crecimiento de la ciudad, siguen creciendo hacia la periferia, con problemas de servicios básicos, en el casco urbano

no se respetan las normativas e inclusive existe un irrespeto hacia los bienes catalogados como patrimoniales.

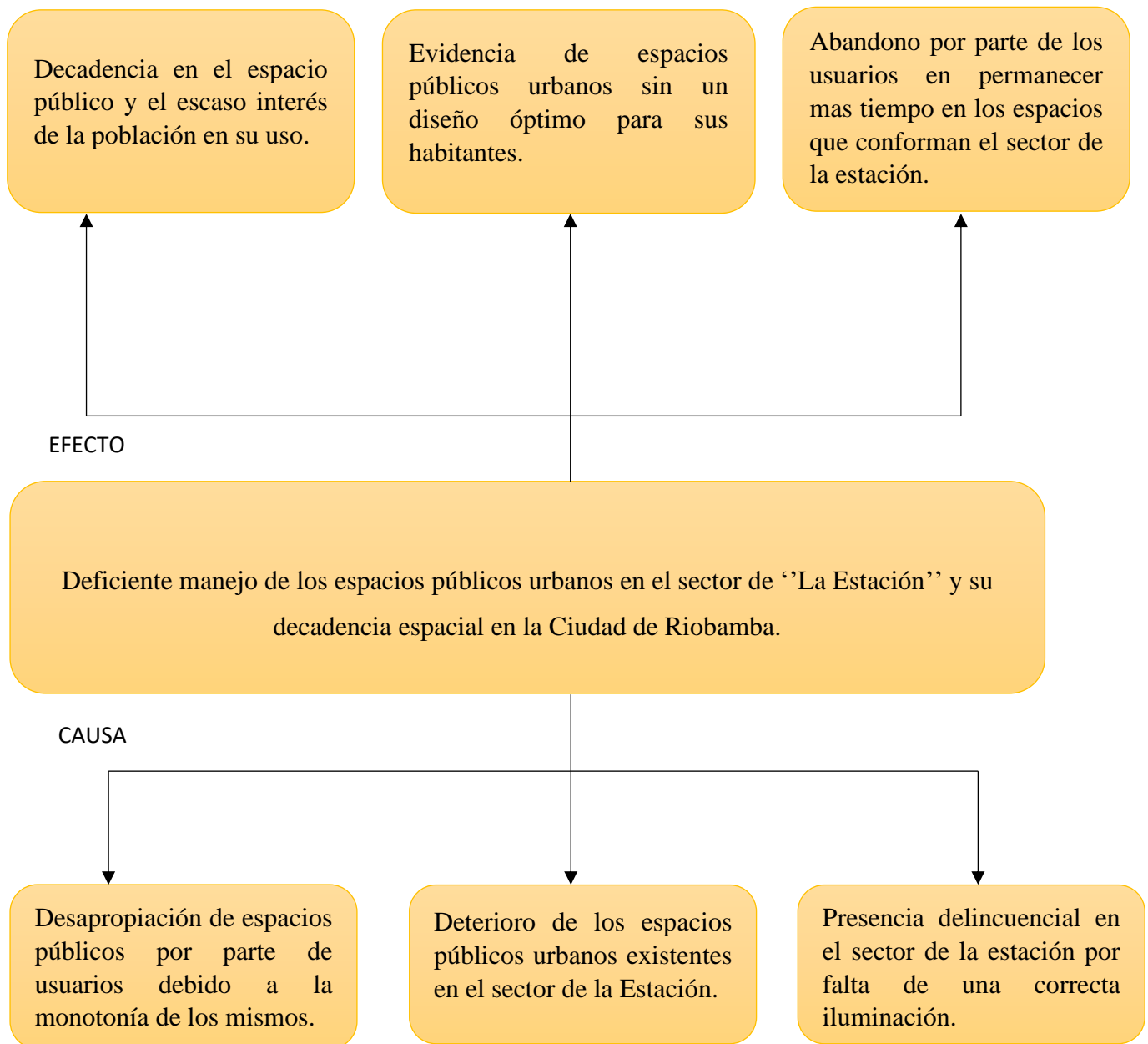
Ello conlleva una historia de conformación de la ciudad, el primer cuarto de Siglo XX, como en otras ciudades del país su conformación surgiría desde nuevas generaciones, donde se crearía a partir del Municipio, el cual se enfocaría en las modificaciones que necesitaría la ciudad, desde el ferrocarril que generaba la economía del sector, además de plazas, parques y templos para la gente. (Astudillo, 2003). Por lo que entender cómo se proyecta la ciudad a lo largo de los años es importante para generar futuras estrategias que optimicen dichos espacios.

Juntamente con las áreas recreativas y espacios verdes son escasos o que estén en excelente estado son pocos. Riobamba es una ciudad que fue planificada, pero en la actualidad los espacios como plazas, parques o edificios patrimoniales que están abandonados pueden contribuir a revitalizar la imagen de la ciudad, generando estrategias para reactivarlos y que la gente se apropie de los espacios y se pueda lograr una integración espacial de los equipamientos existentes. (INEC, 2012). Es por ello que el INEN es base a sugerencias de la OMS, sobre espacios de verde urbano por habitante se resalta la deficiencia de los mismos en la ciudad.

Árbol del Problema

Figura 1.

Árbol del Problema



Nota. Elaboración Propia

1.2 Formulación del Problema

Deficiente manejo de los espacios públicos urbanos en el sector de la estación y su decadencia espacial en la Ciudad de Riobamba.

1.3 Preguntas de Investigación

- ¿Cómo se ha ido deteriorando los espacios públicos urbanos con el pasar de los años en el sector de la estación de la ciudad de Riobamba?
- ¿Qué espacios ameritan la intervención Urbana mediante criterios de regeneración, relacionados con la Imagen Urbana en el sector de la estación de la ciudad de Riobamba?
- ¿Como se debe intervenir en el sector de la estación y sus alrededores de tal manera que favorezca su integración de equipamientos urbanos en la Ciudad de Riobamba?

1.4 Justificación

La problemática evidenciada en los espacios públicos en la ciudad de Riobamba se asemeja a los objetivos que se quieren lograr con las ciudades sostenibles específicamente con el objetivo 11 del desarrollo sostenible de las naciones unidas, los cuales se evidencia en como la ciudad va creciendo urbanísticamente y ciertos espacios no funcionan o no se adecuan a las necesidades actuales de los usuarios, por lo que su imagen e integración con el sector no se realiza y se obtiene espacios vacíos, botados que no se les da un uso coherente.

Con respecto a nivel Nacional existe un documento por parte del Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, el cual se centra en el proceso de preparación de HÁBITAD III, sin embargo señala que las ciudades siguen un patrón de crecimiento disperso de la mancha urbana, propiciando un uso ineficiente del suelo, generando niveles de densificación altos, donde áreas de recreación, áreas verdes son bajos a nivel nacional, lo cual dificulta una óptima imagen de la ciudad y la apropiación de las personas a los mismos espacios públicos.

Los beneficiarios directos del presente proyecto son los ciudadanos de la ciudad de Riobamba, además de los turistas que estén por el sector contemplando también en la presente investigación a los organismos públicos los cuales podrán apreciar los parámetros de estudio y su aplicación en diversas zonas de la ciudad.

Los beneficios que generaría el trabajo de titulación tenemos a los beneficiarios directos, a nivel urbano contribuye al mejoramiento de la calidad de la imagen urbana, en infraestructura aporta a la revitalización de espacios públicos e implementación de nuevos atractivos en el sector de estudio, en arquitectura se generarán estrategias para la optimización de los equipamientos existentes y su Repotencialización para el uso público.

El desarrollo del trabajo se establece en la zona Urbana de la ciudad de Riobamba específicamente en el sector de la Estación, generando un análisis específico en dichas zonas urbanas de la ciudad, el cual evidencia una carencia de la optimización del espacio público para la apropiación del espacio público por la ciudadanía.

El proyecto de investigación es factible debido a que se cuenta con la información necesaria para su análisis dado que está ubicado en la zona urbana de la ciudad. La propuesta se guía además de proyectos que se han realizado a nivel mundial sobre la revitalización de espacios públicos como estrategia de regeneración urbana. El proyecto de revitalización de espacios públicos urbanos y su integración en el sector de la Estación de la ciudad de Riobamba, contribuye al mejoramiento de la imagen urbana de la ciudad.

1.5 Objetivos

1.5.1 Objetivo General

- Generar un proyecto de regeneración de espacios públicos y equipamientos urbanos a partir de la integración de equipamientos para propiciar conexión urbana en el sector de la estación de la ciudad de Riobamba en 2021.

1.5.2 Objetivos Específicos

- Diagnosticar el contexto inmediato de los equipamientos urbanos existentes, por medio de fichas de observación para evidenciar sus carencias en los mismos en el sector de la estación en la ciudad de Riobamba.
- Determinar las necesidades del sector partiendo de fichas de observación las cuales evidenciaran los datos obtenidos en el sector de la estación de la ciudad de Riobamba.
- Formular estrategias de diseño urbano que permita generar un proyecto de regeneración del espacio público urbano del sector de la estación en la ciudad de Riobamba.

1.6 Conclusiones Capitulares

Las ciudades se han desarrollado a lo largo de la historia de forma planificada, pero no se prevé a futuro un incremento de su población extensa que genera malestar a sus ciudadanos y específicamente a las futuras generaciones que deberán dar solución a dichas problemáticas.

La ciudad de Riobamba cuenta con una planificación que con el paso de los años se ha dejado atrás y se ha propiciado la construcción sin respetar las [áreas verdes o el espacio público urbano óptimo para sus habitantes y el mejoramiento de su imagen urbana como tal.

Capítulo II

Marco Teórico – Conceptual

2.Fundamento Conceptual y Teórico

2.1Fundamento Conceptual

La Ciudad

La ciudad es más que un lugar de habitar, es un sitio en donde se reúnen diversas actividades, como el comercio de productos, e intercambio de materias primas, presencia de poderes administrativos y ejecutivos principales que rigen a la ciudad, todos estos espacios se conjugan en una sola visión de ciudad, donde las condicionantes como entorno físico clima y el paisaje generan la morfología de la misma. (Ducci, 1989).

Ciudad Sostenible

El planeta se halla enfrentado a su mayor reto: la constatación de los límites planetarios, la conciencia de los límites ambientales y que la actividad humana comienza a alterar las condiciones de habitabilidad del planeta. Nos encontramos enfrentados a los límites del desarrollo y por tanto a la inevitable sustitución del Proyecto Urbano-industrial basado en el crecimiento indefinido. Es necesario internalizar en el planeamiento urbano la conciencia del rebasamiento de los límites ecológicos del planeta; la sustitución del paradigma del crecimiento por el de la sostenibilidad deberá producir antes o después la transformación inevitable de la sociedad urbana; si no deseamos que esta sea catastrófica será necesario dotarnos de un nuevo “Proyecto de Ciudad”, que guíe el cambio de paradigma. (Hernández, 2009, págs. 84-85).

Entender como aplicando criterios de sostenibilidad se puede ayudar al mejoramiento de la calidad de vida de todos los actores sociales, una ciudad sostenible es sinónimo de planificación y de preocupación por sus habitantes para sus necesidades actuales y futuras.

El Proceso de Urbanización

El proceso de urbanización es uno de los conceptos que aún tiene debate, por lo que tener una noción clara no es factible, no obstante, se puede encontrar que dicho proceso surge de la Revolución Industrial, donde la gente que habita en el campo migra hacia las ciudades por servicios que en su lugar de origen no existen por lo que forma parte de la edificación de las ciudades, además de que se tiene claro que al empezar un proceso de urbanización en zonas rurales se considera irreversible y su proceso llegara a su fin cuando sea una urbanización. (Ducci, 1989).

Diseño Urbano

La calle y la plaza conforman los espacios exteriores articuladores de la actividad social urbana. (Bazant, 1984, pág. 35). Se entiende como ejes que articulan y cambian la imagen de la ciudad, la cual se puede aplicar en el proyecto de regeneración urbana centrada en la optimización de las vías, las plazas y parques del sector. Analizando los equipamientos y procurando su correcta intervención.

En el diseño urbano se encuentra las áreas verdes que juegan un papel primordial en el desarrollo de la imagen como ciudad. La ecología es ornamental y no inclusiva, en una ciudad de alto déficit de áreas verdes: 3,5mts en lugar de 10 como es la media internacional, Guayaquil ha optado por: fomentar la siembra de palmeras, jardines decorativos. (Carrión & Hanley, 2005, pág. 151).

Imagen Urbana

La Imagen urbana dependerá de elementos naturales y espacios cuyo valor artístico o cultural sea valorado por las ciudadanas, los cuales destacan y definen su propia imagen, los cuales presentan factores culturales que a su vez indican las problemáticas del sector. Los cuales deben guiar al correcto desarrollo a futuro de la ciudad. (Ducci, 1989). Además de que el correcto manejo de espacios, equipamientos y mobiliarios en plazas, parques y avenidas atrae a los habitantes del sector para apropiarse del espacio público generando pertenencia en el sector, donde una integración inclusiva de calidad es lo que se busca al intervenir en la calidad de la Imagen de la Ciudad.

Sostenibilidad Urbana

Entender de qué trata la sostenibilidad es indispensable para el desarrollo futuro de las ciudades, un concepto que trata de reformular la idea de cómo se proyectan y construye actualmente en las grandes urbes genera conciencia en el entorno. Dejando de lado solo centrarse en el ámbito económico y de intercambio comercial, actualmente se tiene en mente la ciudad y su eje urbano que articula a la misma, es decir una relación entre el hombre y la naturaleza siendo específicos, un desarrollo a la par y replicable. (Lezama & Domínguez, 2006)

Renaturalización Urbana

El concepto es la extensión de los espacios verdes naturales existentes en la ciudad, ya sean estos parques, jardines, ríos, etc. Sino más bien interconectar nuevos espacios verdes para los ciudadanos, con vegetación en suelos semipermeables, o jardines públicos y privados que puedan ser vistos y admirados por los ciudadanos. Además, se considera ciertos espacios secundarios como las cubiertas verdes o equipamientos en avenidas. (Del Caz, 2017).

Es por ello que la integración de una vegetación coherente y en base al diseño urbano responda a las necesidades de sus habitantes es el pilar fundamental por el cual la ciudad debe encaminarse en su desarrollo, promover la vegetación y movilización inclusiva por sobre la automatización del vehículo, generando una conciencia ecológica en los habitantes.

Articulación del Espacio Público Urbano

Al hablar de articulación lo que se hace hincapié es en la conexión entre el peatón y el espacio público, logrando generar permanencia en el mismo, mejorando la calidad de la imagen urbana que es el eje principal de la investigación. Además, la articulación del espacio público puede definirse como, los medios por los cuales pueden interrelacionarse los equipamientos para la población. Existe la tendencia de crear el espacio con una visión relacionista, donde las personas relacionan el entorno con algo simbólico, para hacerlo parte de ellos, donde un significado los identifica. (Valera & Urrutia, 1994)

Espacio Público Urbano Resiliente

Es hablar de cómo podemos transformar el ambiente, como se puede dar solución a los problemas espaciales, cambiando la imagen del sector. Se debe enfocar en una visión unificadora en el que las ciudades estén ligadas a los objetivos de la Agenda 2030, en lo que refiere a la desigualdad urbana y resiliencia, lograr un cambio e innovando con mecanismos de intervención. Se debe tomar al espacio público como el nodo de transformación entre los gobiernos y la calidad de vida urbana. (Fundación Avina, 2016).

La Dimensión Humana en el Espacio Urbano

El concepto de dimensión humana puede ser aplicado de manera diferente en todo el mundo, por lo que depende del nivel de desarrollo de la ciudad, por lo que las razones ideológicas, la motorización, dando prioridad al automóvil por sobre el peatón, necesita

un apoyo inmenso de gobiernos centrales. Por lo que dichas intervenciones han extinguido en ciertas partes la vida urbana, más que nada en países en vías de decrecimiento, por lo que lograr una óptima vida urbana y que sea viable a largo plazo, es indispensable sobre todo que la gente puede caminar, disfrutar el espacio público, avenidas para el uso de ciclovías.

Calidad de Vida

La expresión “calidad de vida” tiene un amplio campo de intervención, en el que se trata de hacer hincapié en el ámbito económico, social, ambiental y el territorio como se relacionan y funciona en la actualidad. (Leva, 2005). En el criterio de calidad de vida se encuentran dimensiones básicas que deben ser tratadas y estudiadas, para comprender la calidad de vida urbana: que tiene la Calidad Ambiental, el Bienestar de la Población y la Identidad de la Ciudad y el actuar político de sus habitantes.

La morfología interna de la ciudad influenciara en la calidad de vida de los ciudadanos, la cantidad de migraciones hacia la periferia, por razones de costos de suelo, llevan a cabo dichas segregaciones socioespaciales, generando desigualdades durante los años 50's, donde sufría un éxodo masivo la ciudad de Riobamba, propiciando un desfavorable crecimiento, generando espacios vacíos lejos de cumplir su objetivo, comprometer a los ciudadanos a cuidar de los espacios y empoderarse de los mismos. Por lo que se ve influenciado el crecimiento de la ciudad por las políticas públicas que deben ser capaces de insertar a las ciudades en una correcta economía, dependiendo de políticas públicas generadas por gobiernos locales. (Herrera, 2003).

2.2 Fundamento Teórico

Entender como es el funcionamiento de las ciudades es fundamental para poder entender su funcionamiento, como se relaciona en su entorno y el contexto que se visualiza.

La ciudad es un ecosistema donde el contacto, la regulación, el intercambio y la comunicación constituyen la esencia de su funcionamiento. La estructura y la forma de producir ciudad constituyen el marco para que pueda desarrollarse la interacción entre los ciudadanos a través de sus actividades. (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2010, pág. 17).

La ciudad tradicional, es un concepto que con el tiempo se ha desvanecido, lo que adquiere fuerza es una ciudad inclusiva con amplias áreas verdes y espacios de circulación peatonal, existe desde la Edad Media ciudades que se desarrollaban para las actividades peatonales y plazas para su comercio, en Europa una gran parte de ciudades aún conservan su trazado original, uno de esos ejemplos es Venecia que con sus calles adaptadas para caminatas, plazas y mercados aún utilizados como centros de reunión, cuando dichas ciudades no se han visto invadidas se logra evidenciar un desarrollo en el tiempo de dicho tipo de ciudades. (Gehl & Gemzoe, 2002).

Además de que en la actualidad las ciudades han seguido ejemplos donde el desarrollo urbanístico es indispensable para el correcto funcionamiento, como lo es Copenhague, la cual ha incluido políticas para el mejoramiento de calidad de vida, donde se ha disminuido el tráfico, la contaminación y el ruido generado por los automóviles se reduce el estrés generado, lo cual propicia la inclusión de rutas de ciclo y la optimización del tráfico peatonal. (Gehl & Gemzoe, 2002).

El tema parte de ciertas premisas de las cuales se las puede explicar para desarrollar el tema con mejor claridad, con definiciones y conceptos postulados por urbanistas, que se acercan al tema planteado. De acuerdo con la RAE, regenerar se define como “dar nuevo ser a algo que se degeneró, restablecerlo o mejorarlo”. (2020). En síntesis, se puede definir a la regeneración urbana como el acto de mejorar y arreglar el espacio urbano existente, ya sea que se encuentre en abandono y darle una nueva actividad en su lugar de emplazamiento.

La regeneración urbana según Aja Hernández & Suárez Rodríguez(2017), para lo cual su definición se basa en:

Entender como el proceso planificado en el que confluyen políticas integradas en áreas menos favorecidas por el desarrollo urbano, con el objetivo de desarrollar plenamente y equilibrar las estructuras sociales, productivas y urbanas, e impulsar una mayor sostenibilidad ambiental. (Aja Hernández & Suárez Rodríguez, pág. 11).

La revitalización Urbana por su parte, trata de optimizar el espacio existente, generar un impulso económico en el sector, creando una conexión entre las actividades sociales y económicas del mismo, para que se genere la calidad de vida deseada. Lograr integrar espacios que han sido relegados hasta un segundo orden es fundamental en el pilar de la regeneración urbana y como las ciudades crecen y se unen a los mismos, generando compacidad y homogeneidad.

Interpretando el concepto de Roberts & Sykes (2000) al termino de regeneración urbana como “una actuación íntegra y exhaustiva que conduce a la resolución de problemas urbanos, buscando la solución perdurable en el tiempo y ámbitos económicos, solucionando problemas ambientales del ‘párea de intervención’” (pág. 17), en la

intervención en las ciudades se deben abarcar todos los ámbitos sociales, culturales, ambientales y económicos, para fortalecer el entorno.

La aplicación de la regeneración urbana es un proceso en el que se actúa en la ciudad, en espacios que ameritan la intervención con criterios de renovación y revitalización urbana. Al realizar dichas intervenciones la Imagen de la Ciudad va mejorando paulatinamente de acuerdo con el alcance de los proyectos que se desarrollan en el mismo, como se entiende que: La regeneración urbana ha llevado a la creación de nuevos negocios y áreas de prestigio, con un fuerte incremento del valor de los bienes inmobiliarios. (Prada Trigo, 2015, pág. 23).

En cuanto a estrategias para una renaturalización urbana se puede optar por la revalorización de parques existentes y su mejoramiento en la arborización, dando prioridad a la vegetación por sobre equipamientos existentes. Se puede optar por pequeñas áreas verdes en avenidas que usualmente son vehiculares y transformadas en un espacio destinado a la vegetación. Las plazas arboladas configuran el sector y el hábitat hacia un desarrollo sostenible y mejoramiento de calidad de vida de sus usuarios, optando no solamente por arbolada sino espejos de agua lo cual lo vuelve en un elemento paisajístico. Las superficies permeables en las aceras configurando visualmente un atractivo hacia sus transeúntes y la fomentación de huertos urbanos en viviendas mitigando el impacto ambiental del transporte.

Entorno a la revitalización se pueden seguir estrategias para lo cual se pueda mejorar la calidad de los espacios y su relación con el entorno, mejorando y dinamizando la economía del sector para atraer turistas y los transeúntes prefieran pasar tiempo en dichos espacios como plazas, parques y calles con mobiliarios para su uso

Las estrategias para un óptimo desarrollo de la calidad de vida de los ciudadanos y la escala humana en la ciudad deben tener relación dado que en la década de los 60's al planificar las ciudades se relacionaba con una estructura donde todo debe construirse bajo la ideología del urbanismo del Movimiento moderno, además de dar un énfasis al automóvil, por lo que la circulación del peatón se veía limitada a ciudades muertas de una interacción social en plazas y calles. Las intervenciones en calles destinadas al automóvil con el pasar de los años han dejado de ser protagonistas para centrarse en el ciudadano, lo cual es un gran cambio que vienen a baja escala, pero se producen en las ciudades desarrolladas y en vías de desarrollo considerando la calidad de vida de sus habitantes y como se apropian de la ciudad.

2.3 Estado del Arte

Entender los actores ciudadanos, sitios de reunión, espacios de conmemoración ciudadana, ayudan a entender cómo se maneja el espacio público y la planificación correcta de la ciudad, el mantener un contacto directo con los habitantes del sector, comprender sus necesidades y requerimientos como comunidad permite lograr un óptimo desarrollo equitativo, tanto ambiental como social.

La idea de la planificación urbana nace de la mano del crecimiento acelerado en América Latina, el área metropolitana de dichas ciudades empieza expandiéndose de manera agresiva, por medio del transporte, el comercio centralizado y fuentes de empleo que atraen a los pobladores de la periferia hacia las metrópolis consideradas las ciudades comercialmente activas. Lleva consigo espacios no planificados, barrios que no se entiende y no se explica su surgimiento, a diferencia de barrios antiguos que uno se siente cómodo al circular por sus calles. (Delavaud, 1992).

En América Latina , los proyectos urbanísticos, se han teñido con un enfoque excluyente, donde el las ciudades fundadas no respondían al pueblo sino más bien a los beneficios de los que por el Siglo XVIII configuraban las ciudades a su beneficio, dejando de lado el área periférica, creándose ambientes distintos en las ciudades, lo cual conllevaría al mal desarrollo urbano en la actualidad de las urbes en Latinoamérica, partiendo de un modelo caduco que debe surgir desde cero partiendo de una correcta planificación. (Flores & Crawford, 2006).

En Curitiba, Brasil, Ghel & Gemzoe (2002), presentarían su libro “ Nuevos Espacios Urbanos”, en donde aplican una metodología de investigación, en base a los proyectos realizados, textos donde aclaren como se han realizado las intervenciones, en el que el eje de mayor peso sería la movilización peatonal, en la cual el cierre parcial de avenidas en la década de los 70's, generaría una mayor inclusión del mismo en las actividades cotidianas de la ciudad, hace además hincapié en el espacio público como eje que articule la misma mediante estrategias como un boulevard lineal que articula toda la ciudad, siendo una ciudad radia y cambiar a una lineal para una expansión controlada, la aplicación de motivos decorativos en las calles, inclusión de la movilidad universal e inclusiva personal de limpieza que constantemente mejoran la imagen de la ciudad, concluyendo que mejorar una ciudad existente con estrategias que mejoren la ciudad es indispensable para un desarrollo sostenible.

La aplicación de estrategias es indispensable en el correcto desarrollo de la ciudad, además de contar con los actores sociales que se adaptan a los cambios y mejoran la movilidad en la misma, la aceptación de la población por una expansión controlada, delimitada por un departamento de planificación urbana, genera un correcto crecimiento, lo cual es idóneo para cualquier ciudad, aplicando mecanismos de corto y largo alcance que permitan mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

El análisis del proyecto aporta estrategias importantes tal como lo es la peatonalización de avenidas, o el cierre parcial generando mayor movilidad peatonal o con otros medios de transporte, además de contar con medios de transporte que no contaminan en exceso la ciudad.

En la ciudad de la Plata, por parte de (CEPAL, 2002), en el libro “División de Medio Ambiente y Asentamientos Humanos”, aplicando una metodología de carácter documental, en donde el análisis de datos escritos, textos y bibliografía permitió al equipo desarrollar un proyecto estratégico en donde mediante la articulación de las paradas de autobuses, logrando un Centro de transporte multimodal, el cual crea nuevas áreas verdes, permite conectar de mejor manera a las personas en la ciudad y en su posterior ejecución la fundación CEPAL, la catalogaría de Patrimonio Urbanístico de la Humanidad, concluyendo que modificar una trama existente la cual genera una conexión entre las personas, espacios y áreas verdes.

Aplicando correctas políticas urbanas, mediante el gobierno local se puede gestionar, modificar y mejorar el aspecto de la ciudad, empleando unas características en este tipo de planes el cuál es la función del área verde en la ciudad, donde da vida al sector, genera un ambiente amigable para sus habitantes y limpia la calidad de aire, dado que la vegetación es un pulmón en la ciudad, en donde si existe contaminación la ayuda a mermar en menor medida, que estrategias meramente sustentables.

Se puede concluir que dichos planes generan un conflicto tanto es las personas como en el municipio, pero aplicarlos de forma ordenada, crear plazos de entrega y que al final funcione es lo óptimo, en el caso de áreas verdes es fundamental contar con un mínimo como lo realizaron en la ciudad de la plata, dándose cuenta después de planificar la ciudad que es indispensables un correcto manejo de áreas verdes en la misma.

En Colombia, Laineth Romero, publicaría su artículo “De la regeneración urbana a la gentrificación. Caso estudio en Barranquilla, Colombia” en el portal Dialnet, en el cual se aplicaría una metodología de análisis de datos existentes, archivos e informes de como se ha desarrollado los trabajos de ingeniería y del municipio en las riberas del Río Magdalena en el año 1936 entraría en funcionamiento, no obstante, las actividades que se generaron en su entorno con el tiempo fueron decayendo, en donde se suscitaría un cambio por actividades culturales, creando el Complejo Cultural de la Aduana, además del Parque Cultural, concluyendo en el análisis que se puede regenerar y cambiar de actividades existentes al entorno y crear un ambiente en donde se pueden desarrollar actividades de recreación y relajación.

La modificación de áreas ya consolidadas en tiempos pasados conlleva un análisis de los actores sociales, como son las actividades del sector y como el entorno funciona mediante análisis de horarios y costumbres. Llevar a cabo un proyecto donde la naturaleza, la cultura y arte son esenciales para la ciudadanía, donde se puede optar por una correcta regeneración de espacios destinados como oficinas a otro uso, reciclando edificios y no dejándolos en el olvido de tal manera que se pueda rescatar un centro histórico.

Se puede concluir que el cambio de actividades existentes en edificaciones puede alterar el comportamiento de la población y como la misma percibe el nuevo entorno, aceptándolo y generando recorridos donde la gente puede apreciar el arte y cultura del país, inclusive hacer énfasis en tradiciones locales para que la gente no olvide sus orígenes y la apreciación de la naturaleza como eje central.

En Barranquilla, Colombia, se realizaría una intervención y regeneración entre el Río Magdalena y la Vía 40, los cuales al aprovechar los espacios existentes se convierten en una óptima área verde, con criterios de sostenibilidad en su desarrollo, además optando

por nuevas fuentes de energía como la solar para sus instalaciones, su diseño le toma como un eje que conecta a la ciudad y crea un atractivo visual. (Banco Internacional de Desarrollo, 2020)

Además, para, Navas Perrone (2019) en su artículo “La regeneración urbana implementada en Guayaquil y Barcelona. Desvelando la retórica proyectual del espacio público” publicado en la revista Bitácora Urbano Territorial, enfocándose en una metodología documental, centrándose en el surgimiento de dichos proyectos en los que regeneran a la ciudad y crean un ambiente que mejora para sus habitantes, se puede encontrar como el proyecto del Malecón 2000 el cual sería el inicio de la fundación del Guayaquil regenerado, donde el eje principal es la articulación mediante nodos donde puedan mejorarse el entorno, en este caso desde el Malecón parte la inclusión de una arquitectura atractiva, que genera una economía circular dado que se añaden espacios municipales, comercio y distracción.

Se puede comprender como la implementación de actividades, ya sea en este caso municipal, o también añadiendo actividades comerciales y turísticas generan atracción hacia el entorno, permite generar el punto de partida para que la gente pueda apreciar y valorar la ciudad, en este caso se mejoraron además avenidas que circunvalan el sector y se trata de una expansión céntrica que se va regando por la ciudad hasta llegar a mejorarla en su conjunto.

Analizando el artículo a profundidad se puede evidenciar como las actividades sociales son de suma importancia para partir en la realización de un proyecto, es el eje en el cual se pueden plantear estrategias de valor para la ciudad, en este caso el crecimiento urbano en donde se deja a la ciudad de menos se revaloriza y se logra mediante una correcta gestión administrativa, logrando una máquina urbanística que regenera su entorno.

En Ecuador el Distrito Metropolitano de Quito, lanzo un proyecto para revitalizar el entorno, en donde el equipo de Yess Innovation, sería el ganador del proyecto “Corredor Metropolitano de Quito” publicado en su portal (Innovation, 2019), los cuales realizaron un análisis metodológico en donde mediante entrevistas y encuestas se enfocaron en los actores sociales, para determinar sus necesidades y falencias del sector, además de un estudio bibliográfico para entender como era el sector años atrás y devolverle su sello al centro histórico de la ciudad de Quito. Llegaron a concluir en que cada barrio que conformaba el centro de acción que abarcaba la Panamericana Norte y Sur, es decir conectarlo, se debía recalcar al peatón por sobre el automóvil, la inclusión de áreas verdes en los sectores lo cual mejora la calidad de vida de las personas y a su vez, puedan convivir con la naturaleza de cerca.

La característica de las ciudades es fácil de entender, se busca la expansión sin tomar en cuenta áreas verdes, sitios de esparcimiento, lugares donde la gente pueda concentrarse y disfrutar de actividades al aire libre, después de que se edifican o planifican ciertas expansiones, el hombre se da cuenta de sus falencias y decide arreglarlas, es por ello que las intervenciones urbanas ayudan a mermar los problemas generados por la construcción desmesurada de su población, generando entornos amigables y agradables para las personas.

El análisis del referente permite tener en cuenta características de suma importancia las cuales aportan valor al proyecto que se está desarrollando como la implantación de vegetación que reviva su entorno, actividades donde la gente pueda distraerse, realizar caminatas o que unos espacios que han sido separados de la ciudad por su crecimiento.

Al existir casos donde se llevó a cabo regeneración urbana, revitalización de espacios públicos, surgen cuestionamientos tales como ¿Existe algún método para guiarse

y aprender sobre una correcta aplicación de intervención en el espacio público?, razón por la cual en el año 2017, surge la iniciativa de Ciudades intermedias en donde Loja sería la ciudad escogida para realizar el estudio, partiendo de su crecimiento en la mancha Urbana con el 82%, teniendo un número alarmante en comparación al resto de provincias. Por lo que su expansión se da más por el especulamiento de suelo que por una necesidad de espacios para viviendas, por lo que su crecimiento ha sido de manera descontrolada generando una ciudad dispersa. (Loja, UTPL, & GIZ, 2018).

Con estos estudios previos se establece la necesidad de planificar una ciudad y entender como los espacios públicos articulan a la misma dándole un sentido de pertenencia y empoderamiento de la ciudadanía por los mismos.

2.4 Metodología de Investigación

2.4.1 Línea y Sublínea de Investigación.

Línea de Investigación

Arquitectura y Sostenibilidad

Sublínea de Investigación

Esta línea de investigación apunta a buscar respuestas a problemáticas relacionados con: el hábitat social, los materiales y sistemas constructivos, los materiales locales, la arquitectura bioclimática, la construcción sismo resistente, el patrimonio, la infraestructura e instalaciones urbanas, el equipamiento social.

2.4.2 Diseño Metodológico

La investigación se basa en un enfoque cualitativo, dado que se busca una recolección de datos significativa, mediante las fichas de observación de las actividades cotidianas de los actores sociales y dinámicas de los mismos. Además del apoyo de la

entrevista lógica a profesionales en el área del Urbanismo, que tengan un enfoque claro y soluciones viables a sitios degradados que requieren una regeneración para darles una segunda oportunidad. Al final se busca una complementación de las orientaciones para una contrastación de datos y su correcto análisis y enfoque deseado.

2.4.3 Niveles de Investigación

El proyecto se enmarca en el nivel de investigación exploratorio, dado que se basa en el estudio de la problemática de los sectores de la Ciudad de Riobamba y su regeneración a partir de estrategias urbanas para su correcta aplicación y recuperación del espacio público. Además, se cataloga como un Nivel Descriptivo, evidenciando los actores sociales y sus actividades en el sector, reconociendo la importancia de los lugares y la posibilidad de dar lugar a la regeneración de dichos sitios manteniendo la memoria colectiva por los mismos.

2.4.4 Tipo de Investigación

En función a los medios de obtención de datos, se basa en el análisis Documental, en base a escritos, hemerografías, textos, artículos que hablen sobre el tema de estudio. Además de ser un estudio de Campo, mediante entrevistas y fichas de observación de los actores sociales.

El método sintético se aplica en el estudio, debido a la simple razón de la organización de datos obtenidos por estudios de campo y análisis social, para poder plantear un primer alcance de la problemática generando una posible hipótesis la cual se la toma como una suposición del problema existente.

2.4.4 Población y Muestra

La muestra escogida son 6 personas para las entrevistas de las cuales podemos dividir en, 3 personas encargadas del área de Proyectos Urbanos del Municipio de la

ciudad de Riobamba, 2 moradores que habiten el sector y un comerciante que comercialice sus productos en un punto de estudio, para lo cual sus edades tendrán un rango de 25 a 50 años, por lo que su opinión tiene un carácter formado.

2.4.6 Técnicas de recolección de datos

Para la aplicación de métodos en el proyecto se tienen:

Recopilación y Análisis Documental, la cual mediante la información obtenida por artículos y libros se tiene una noción clara del tema a tratar.

La Observación, es importante la cual se busca determinar los comportamientos sociales del sector, cuáles son sus horas pico y que actividades se desarrollan en dichos sitios de intervención.

Las fichas de Observación, que permiten evidenciar las actividades cotidianas de los usuarios del sector a intervenir, permanencia en los mismos contrastando características y actividades cotidianas para generar un diseño viable.

Tabla 1

Ficha base de los análisis de observación

Ficha de Observación	
Objetivo	-
Fecha	-
Nombre del espacio público	-
Ubicación	-
Coordenadas	-
	Categoría
	-
	Área
	-
	Tipología
	-
Hora de Inicio	Hora Fin:
ACTIVIDADES	

Nota: Tabla de conteo de flujo vehicular, peatonal, tiempo de permanencia en el sector por parte de los transeúntes.

La Entrevista, ayuda aclarando dudas específicas en el sector, mediante la intervención de personal capacitado específicamente del municipio el cual domine el tema de intervenciones urbanísticas en ciudades en vías de desarrollo y actores sociales que habiten el sector para conocer su postura crítica entorno a su ciudad, por lo que aplicando un rango de edad partiría de 25 años hasta los 50 años, en donde se tiene la habilidad para desarrollar proyectos y estrategias urbanas que mejoren la calidad de vida de sus habitantes.

Tabla 2

Ficha base de las preguntas de la entrevista

MATRIZ DE TABULACIÓN DE ENTREVISTAS
Preguntas
1. ¿Qué criterios son necesarios para la regeneración del sector de la estación, hablando del espacio público?
2. ¿Se han intervenido espacios como la Plaza Eloy Alfaro y la calzada de la Plaza de toro, sería significativo la inclusión del Parque Barriga en dichas intervenciones, para generar una conexión entre los equipamientos urbanos?
3. ¿Qué espacios considera que hacen falta en la Plaza Eloy Alfaro para generar atracción a los usuarios?
4. ¿Cree que es necesario intervenir el espacio Público de la Plaza de Toros?
5. ¿Considera pertinente intervenir el parque Gral. Barriga y optimizar sus espacios para mejorar la interacción con los usuarios?

Nota: Tabla de preguntas las cuales se realizarán a 6 personas de las cuales 3 son técnicos del municipio, 2 moradores del sector y 1 es comerciante de la plaza.

2.4.7 Conclusiones Capitulares

La investigación realizada en el presente estudio ha permitido el entendimiento del tema, encontrar las causas por las cuales el espacio público empieza a perder protagonismo y actividades donde se da la apropiación de este genera un deterioro de la imagen de la ciudad.

Al encontrar criterios de urbanismo en donde el espacio público genera turismo, impacto social positivo y psicológico en las personas, en donde espacios verdes atraen tranquilidad por lo que la gente prefiere permanecer por más tiempo distrayéndose y generando una economía circular en el sector donde todos los actores sociales participan directa o indirectamente con el buen manejo del espacio público y la integración en la vida urbana.

Espacios que albergaron una función específica pero que con el pasar de los años se fue deteriorando y genero didácticas sociales que van en contra de su criterio principal de edificación o diseño deben replantearse y adaptarse a las necesidades mundiales, espacios donde prime el verde urbano debe ser un criterio de intervención, sitios que propicien un intercambio cultural y relajación son ideales en una ciudad que constantemente cambian sus actividades con el pasar del tiempo.

La regeneración de espacios destinados al transporte o algún uso diverso puede transformarse para albergar sitios con vegetación, mejorando el aspecto visual del sector, además de contribuir a la revitalización de la zona generando un circulante económico para sus moradores por lo que al mejorar el aspecto visual se crea una conexión entre los transeúntes y el sitio generando apropiación por el lugar.

CAPÍTULO 3

APLICACIÓN METODOLÓGICA

3.1. Delimitación espacial, temporal o social

3.2. Análisis

A- Contexto Físico

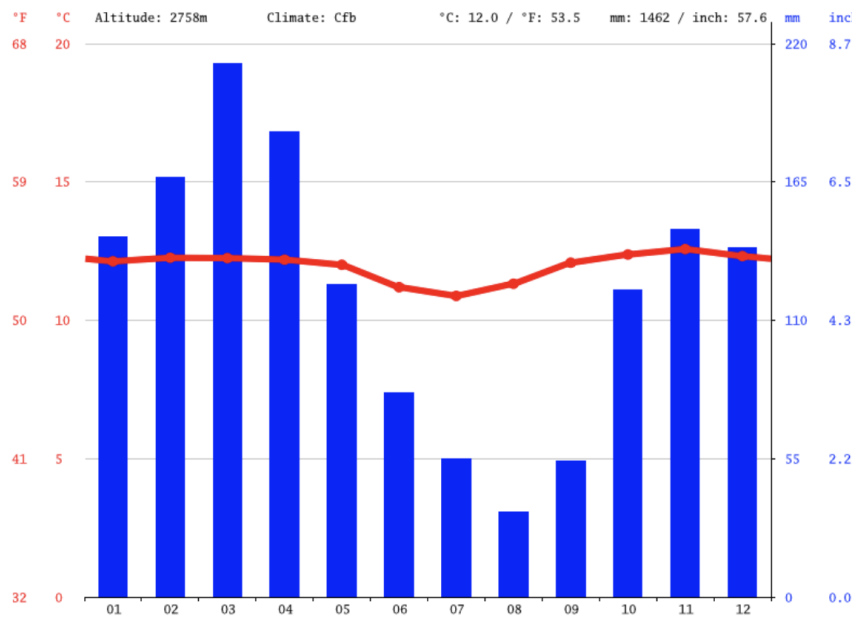
A.1 Estructura Climática

1.- Tipo de clima

En la provincia de Chimborazo el clima es clasificado como cálido y templado. En la cual el cantón Riobamba presenta precipitaciones significativas, dando en meses de verano que existen lluvias intensas. El clima es clasificado como CFB por el sistema Klop-pen-Geiger.

Figura 1

Clima de la ciudad de Riobamba



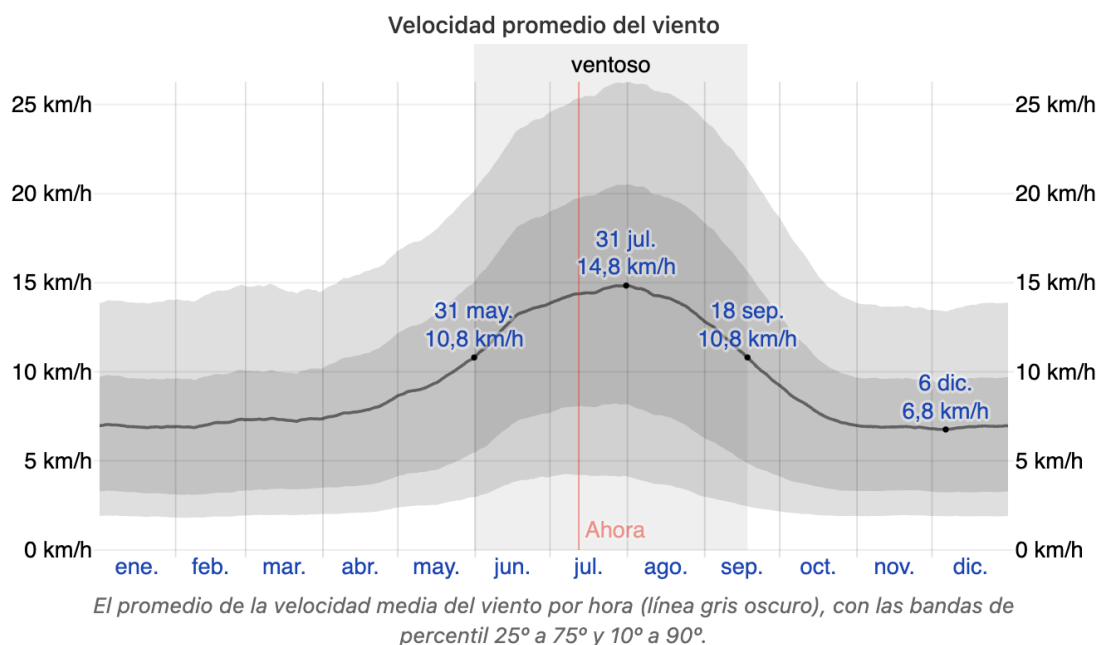
Nota: Adaptado de Cimate data ([https://es.climate-data.org/americas-del-sur/ecuador/provincia-del-chimborazo/riobamba-](https://es.climate-data.org/americas-del-sur/ecuador/provincia-del-chimborazo/riobamba)

- Vientos. Dirección, intensidad y velocidad. Anemometría.

La velocidad promedio del viento por hora en Riobamba tiene variaciones de acuerdo con la estación, en base a la media determinada se obtiene que la temporada con más viento dura 3,6 meses, desde el 31 de mayo hasta el 18 de septiembre, presentando velocidades de 10,8 kilómetros por hora. El tiempo con menos viento es el mes de mayo con 6,8 kilómetros por hora. El viento predomina en dirección Este.

Figura 3

Diagrama de Velocidad Promedio de Riobamba



Nota: Adaptado de Cimate data (<https://es.climate-data.org/america-del-sur/ecuador/provincia-del-chimborazo/riobamba-2973/#:-:text=El%20clima%20de%20Riobamba%20se%20clasifica%20como%20c%C3%A1lido%20y%20templado.&text=El%20clima%20aqu%C3%AD%20se%20clasifica,aproximada%20es%20de%2014%2062%20mm.>)

- Precipitación Pluvial. Intensidad y frecuencia. Pluviometría.

La duración de la época con presencia de precipitación dura 4,9 meses, con un 72% de lluvias. La mayor época donde se registra lluvia es el mes de Abril con 138 mm, por contraparte Agosto presenta menos lluvias con 49 mm en promedio.

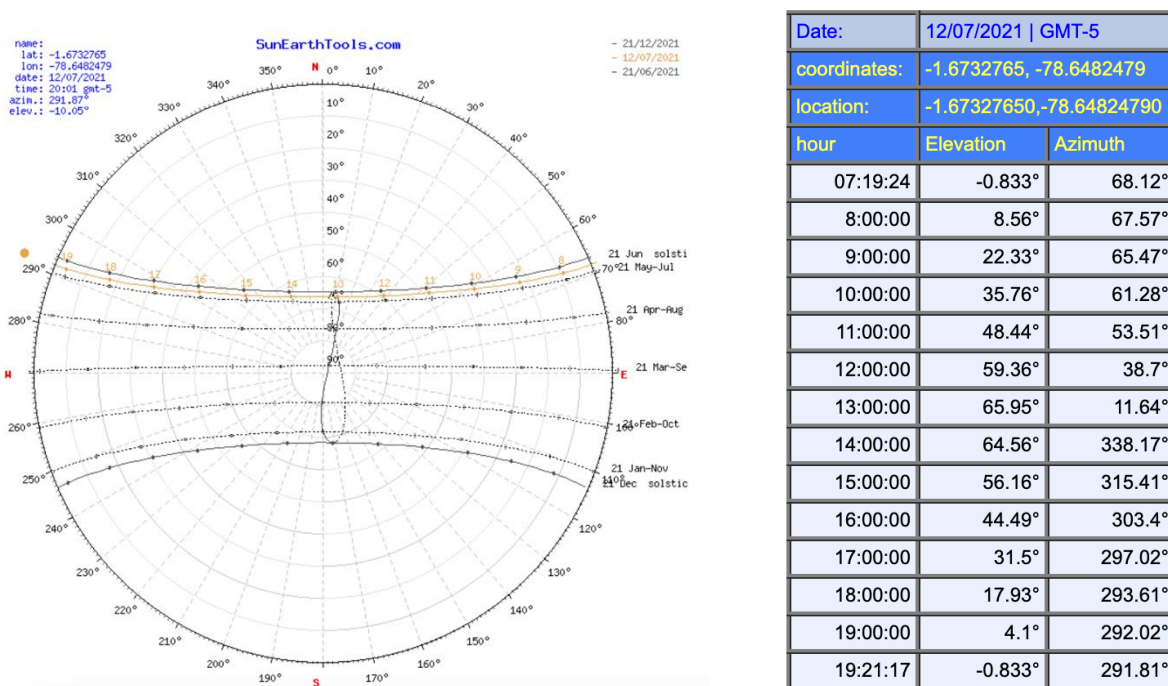
- Humedad. Relativa, máxima y mínima.

En la ciudad de Riobamba la presencia de humedad es prácticamente nula, presentando 0%, lo cual significa que el clima es agradable para los habitantes de la ciudad.

- Asoleamiento: Dirección del sol, intensidad y frecuencia. Heliometría.

Figura 4

Diagrama de Incidencia Solar en la ciudad de Riobamba



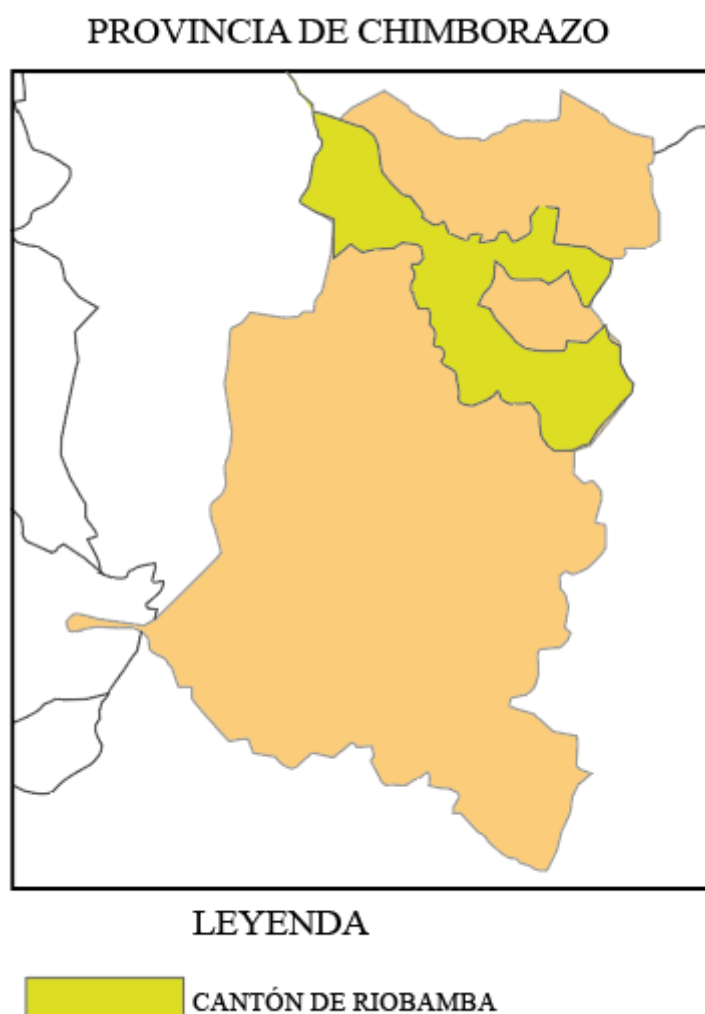
Nota: La figura muestra el asoleamiento de la ciudad de Riobamba, dependiendo la hora del día. **Fuente:** Sunheartools

A.2 Estructura Geográfica

1.- Aspectos de localización

Figura 5

Mapa de la división política de la provincia de Chimborazo



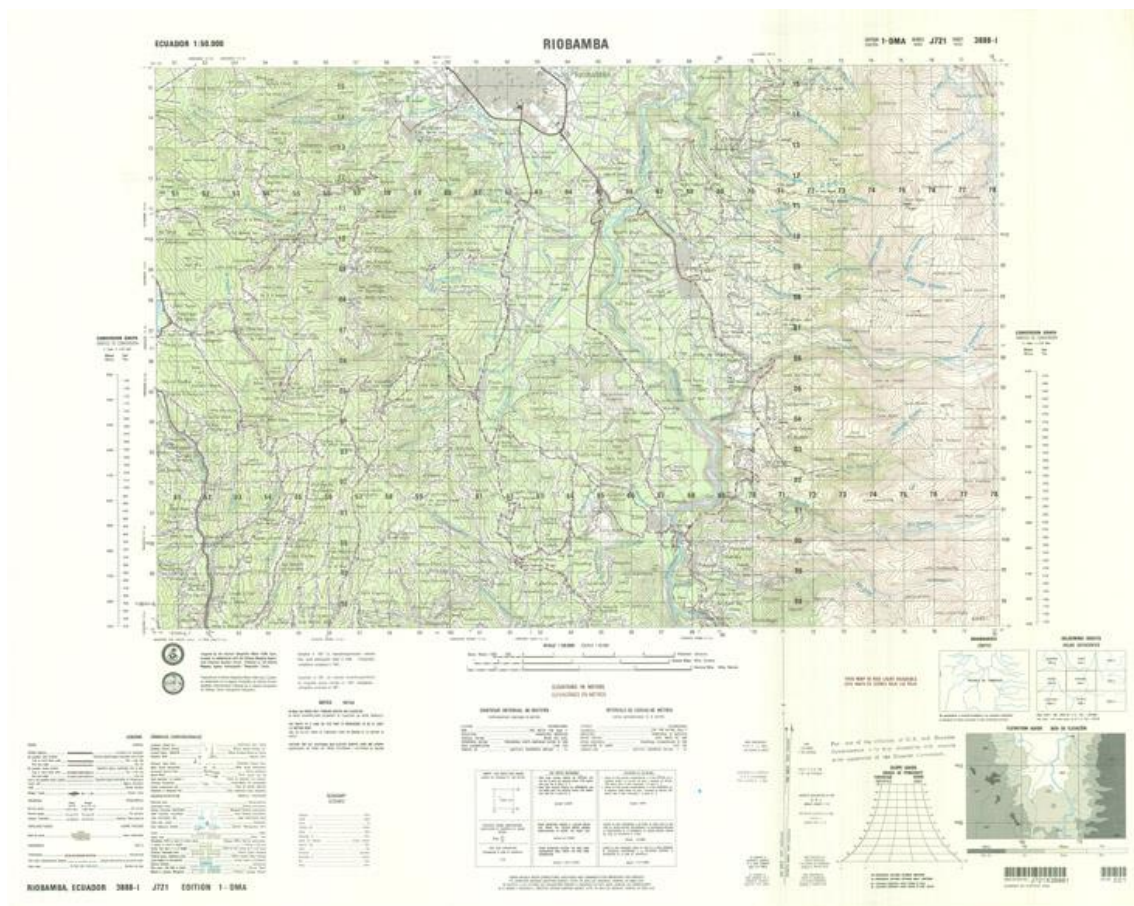
Nota: Elaboración Propia

- **Ubicación:** Provincia de Chimborazo, Cantón Riobamba, Sector de la Estación del Ferrocarril.
- **Localización geográfica:** 10 41´ 46” latitud Sur; 00 3´ 36” longitud Occidental y Altitud 2754 msnm.
- **Modalidad geográfica:** Llanura con ligeras ondulaciones.

- **Aspectos Geológicos:** La conformación de Riobamba esta dada por flujos de lodo, que corresponden al período Cuaternario del Pleistoceno.
- **Aspectos Hidrológicos:** En el cantón se encuentra la subcuenca del Río Chambo, que a su vez forma parte de la Cuenca alta del río Pastaza. Su principal afluente es el río Chambo, cuenta con un área de 3589.55 Km², el perímetro es de 339.38 Km. Esta subcuenca se encuentra ubicada en su totalidad dentro de la provincia de Chimborazo.
- **Aspectos Orográficos:** La ciudad de Riobamba tiene una topografía casi regular, por lo que esta implantada en una llanura, con una distribución de damero. La ciudad tiene elevaciones bajas que equivalen al 1% y 3% de pendiente. Sobresalen 2 pendientes la llamada Loma de Quito y la Salida a Guano.

Figura 6

Mapa de las curvas de Nivel de la ciudad de Riobamba



Nota: Adaptado de Instituto Geofísico Militar

(http://www.igm.gov.ec/work/files/cartabase/enie/ENIEIV_E2.htm#:~:text=Carta%20Topogr%C3%A1fica%201%3A50.000%20de%20Riobamba&text=Orografia%3A%20La%20topograf%C3%ADa%20es%20irregular,extremas%3A%204447%20y%202600%20msnm.)

A.3 Estructura Ecológica

Condiciones ambientales y su entorno natural.

1.- Flora

Entender las especies vegetales presente en la ciudad son importantes para determinar las plantaciones optimas en la propuesta de intervención.

Tabla 1

Plantas nativas de la ciudad de Riobamba

Nombre Común	Nombre científico
Eucalipto	Eucalyptus
Pino	Pinus
Ciprés	Cupressus
Cactus	Cactaceae
Nogal	Junglans regia
Sauco	Sambucus

Nota: En la presente tabla se evidencia la vegetación óptima para el sector, dado que al ser del sitio se pueden plantar sin ningún problema.

2.- Fauna

Tabla 2

Animales nativos de la ciudad de Riobamba

Nombre Común	Nombre científico
Perros	Canis Lupus
Gatos	Felis silvestris catus
Palomas	Columba livia
Tortolas	Streptopelia turtur

Nota: La presente tabla evidencia los animales que más se encuentran en el centro de la ciudad de Riobamba.

B- Contexto Urbano

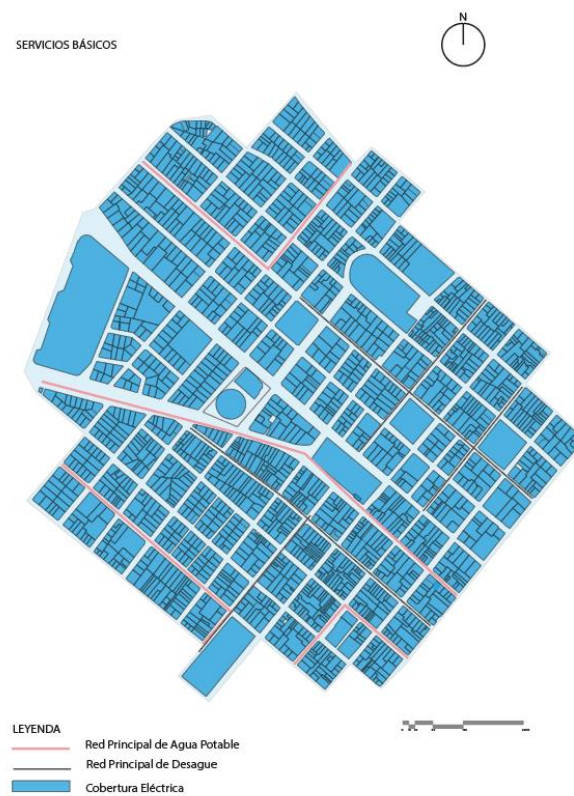
El contexto urbano es la respuesta cultural del hombre al contexto físico.

B.1 Redes de Infraestructura.

1.- Servicios Municipales

Figura 7

Mapa de Servicios Básicos del sector de la Estación



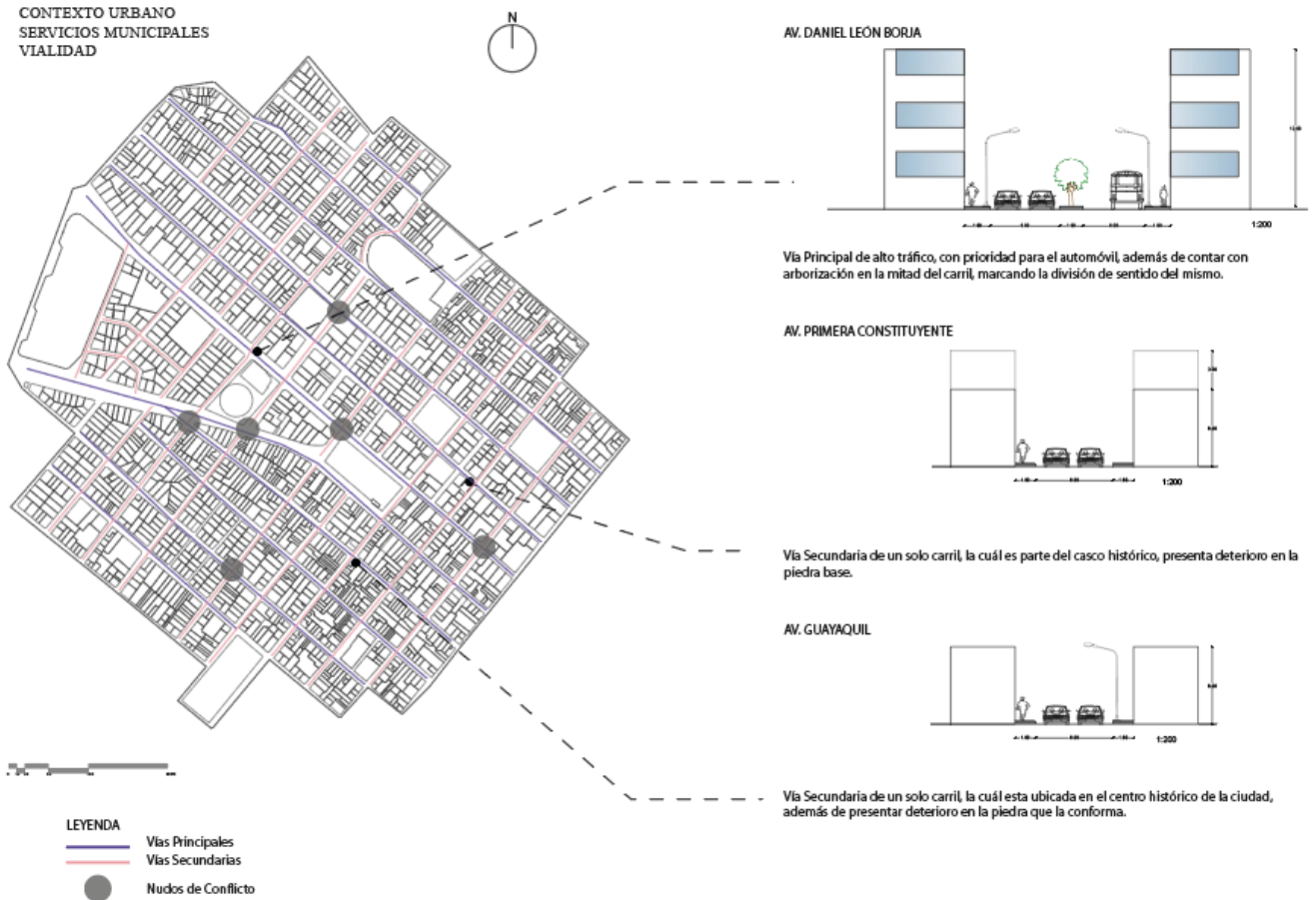
Nota: Elaboración Propia

Al ser una zona consolidada y desarrollada en su totalidad los servicios básicos no faltan en el mismo, al igual que el servicio de drenaje y cobertura eléctrica, lo cual beneficia a sus pobladores y a su vez beneficia a la propuesta a plantearse, dado que la conectividad eléctrica es fundamental en las mismas.

➤ Vialidades

Figura 8

Mapa de Vialidad del sector de la Estación



Nota: Elaboración Propia

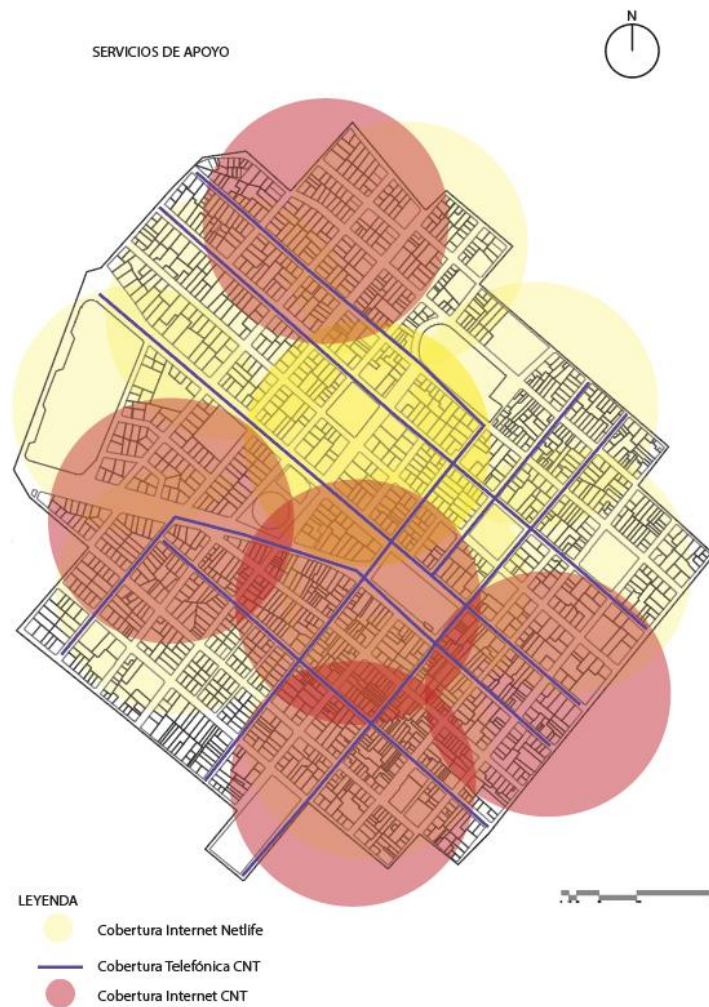
Según el análisis efectuado existen nudos de conflicto en las intersecciones donde se dan el cambio de carril o el giro hacia la avenida León Borja, por otra parte, la calidad de las vías es óptima con piedra de años la cual es patrimonio y se debe mantener y dar un buen uso, evidenciando la prioridad del automóvil sobre el peatón, analizándose la posibilidad de ampliar aceras para comodidad de los transeúntes.

➤ Servicios de apoyo.

Comunicaciones

Figura 9

Mapa de Conectividad del sector de la Estación



Nota: Elaboración Propia

Según el estudio realizado el sector cuenta con servicios de comunicación lo cual permitiría que la propuesta a aplicar pueda ser difundida y que todos los actores sociales puedan conocerla y dar su opinión al respecto, además de poder aplicar en la propuesta zonas wifi para sus ocupantes, gracias a la conectividad existente.

➤ Transporte

Figura 10

Mapa de Transporte del sector de la Estación



Nota: Elaboración Propia

Al realizar el análisis de transporte, se evidencia que los sitios de intervención cuentan con gran cantidad de líneas de buses que circulan por los espacios, lo cual sirven para potenciarlos e incidir en los mismos.

Figura 11

Mapa de Paradas de Bus del sector de la Estación



Nota: Elaboración Propia

De igual manera existen paradas de bus que circulan los espacios de intervención que potencializan las propuestas de regeneración e incidirán en su conocimiento a los actores públicos.

B.2 Dotación de equipamiento

Áreas de Recreación

Figura 12

Mapa de Áreas de Recreación de la ciudad de Riobamba

ÁREAS DE RECREACIÓN



Nota: Elaboración Propia

Al realizar el análisis de áreas de recreación se nota una deficiente cantidad de estos, lo cual significa que ayudaría al sector una rehabilitación de dichos equipamientos para el mejoramiento de la imagen de la ciudad.

B.3 Morfología urbana

Delimitación Urbana

Figura 13

Mapa de Delimitación del sector de Intervención



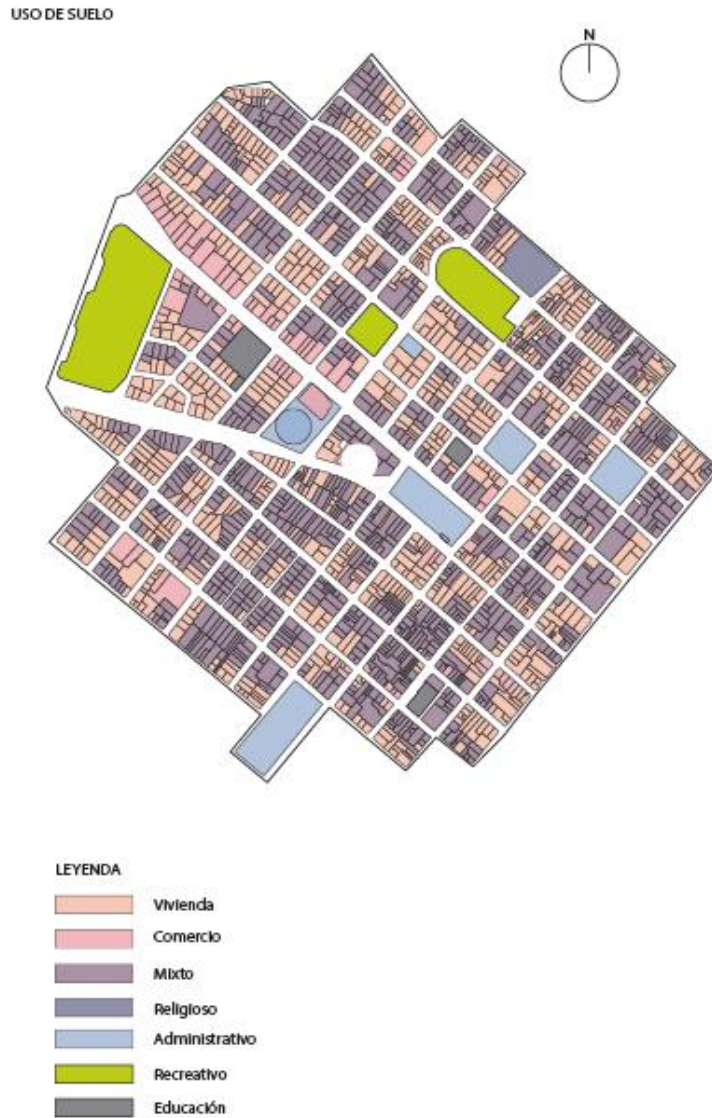
Nota: Elaboración Propia

Al realizarse la delimitación se efectúa la intervención a escala barrial de 400 mts² según el código urbano de la ciudad, delimitando los 3 sitios y encontrando el polígono de intervención.

Uso del suelo

Figura 14

Mapa de Uso de suelo del Sector de la Estación



Nota: Elaboración Propia

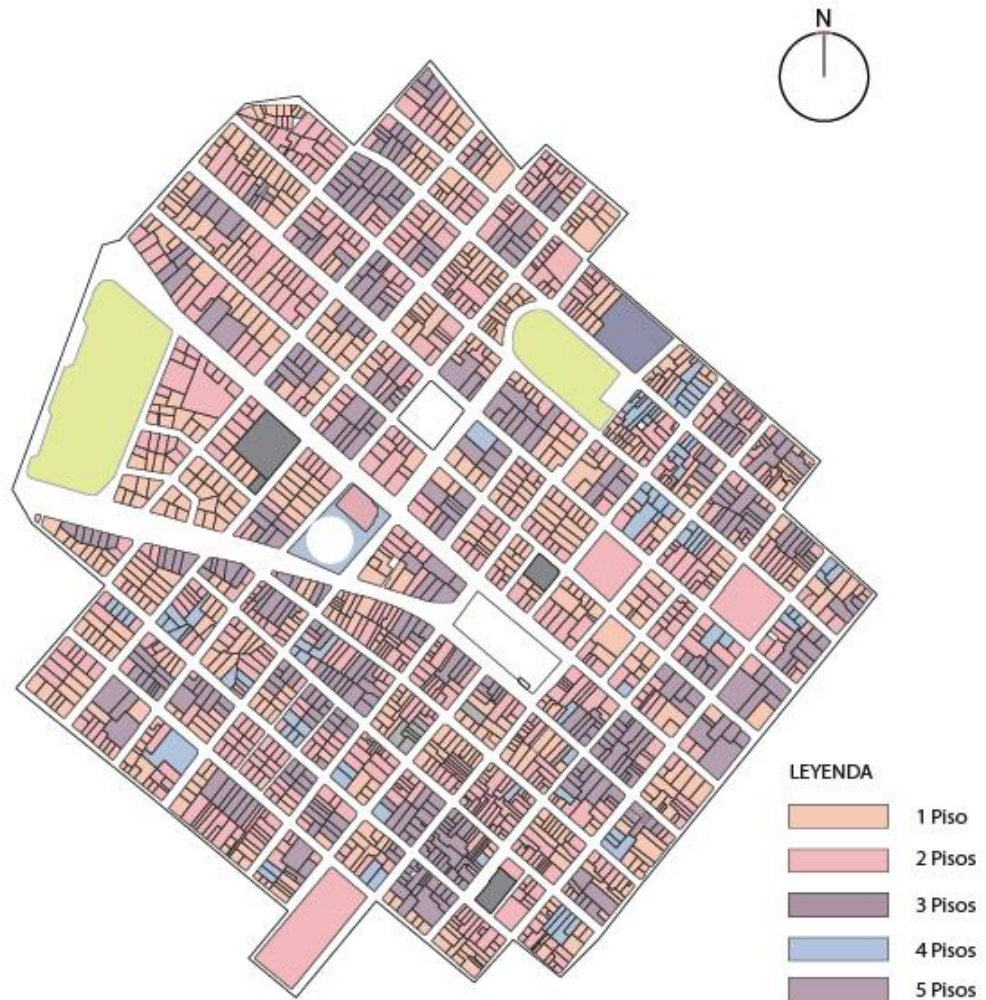
Al analizar el uso de suelo se evidencia que existe una predominancia de uso Mixto, dado sus condiciones como lo son el comercio en la zona céntrica de la ciudad la cual ha generado dicha predominancia, que mejora las condiciones de vida de sus habitantes, no obstante, la cantidad de área verdes y recreativas son mínimas para una zona consolidada, lo cual refiere la necesidad de proyectos que mejoren dichas falencias.

Uso del suelo

Figura 15

Mapa de Altura de Edificaciones del Sector de la Estación

ALTURA DE EDIFICACIONES



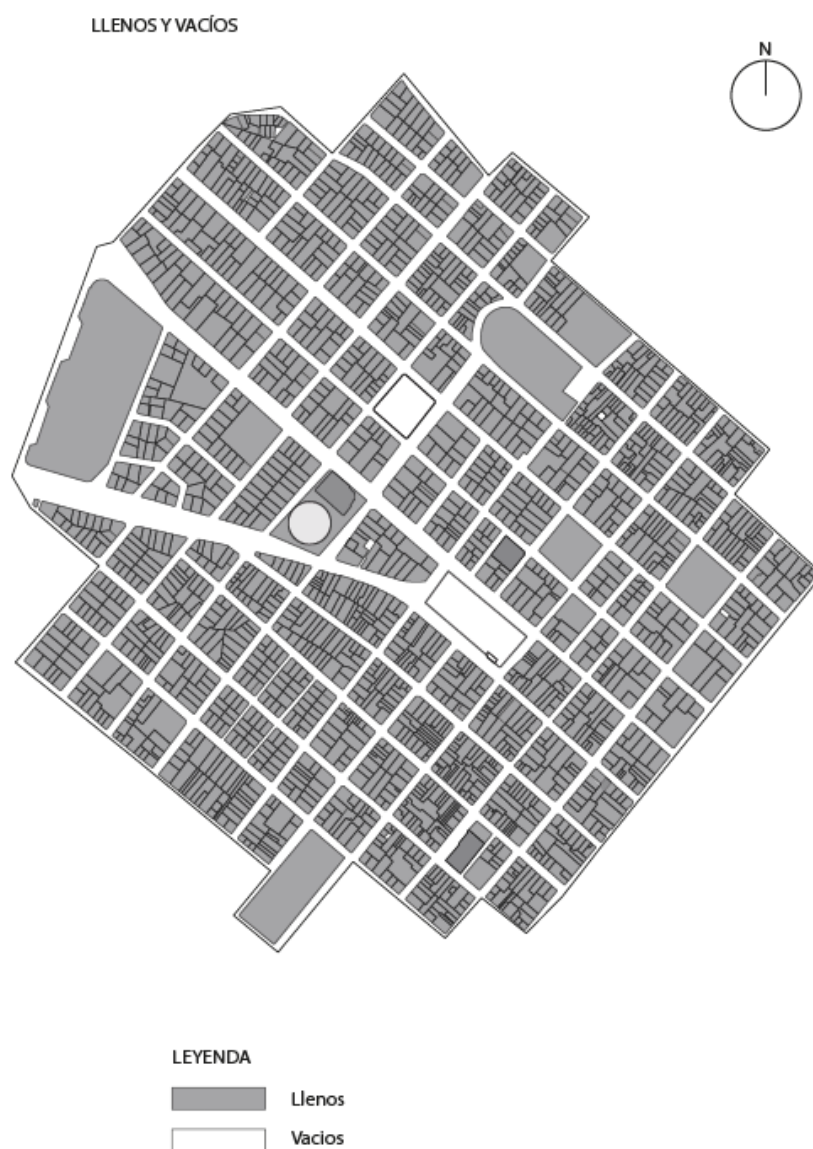
Nota: Elaboración Propia

Se evidencia una predominancia de alturas de 12 mts y 15 mts, debido a que estar en una zona céntrica se debe aprovechar al máximo la construcción, no obstante, incumple la normativa de la ZH1, la cual especifica una altura de 12 mts como máxima, lo cual es un claro indicio que en la ciudad predominan construcciones que áreas verdes.

Llenos y vacíos

Figura 16

Mapa de Llenos y Vacíos del Sector de la Estación



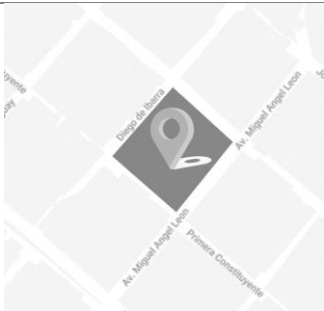








Nota: Elaboración Propia

Al estar en una zona consolidada es difícil encontrar predios vacíos, por lo que intervenir en espacios públicos municipales se vuelve prioridad para mejorar la imagen de la ciudad, lo cual en un futuro mejorará la calidad de vida de sus habitantes.

3.3. Análisis e interpretación de resultados

Tabla 3

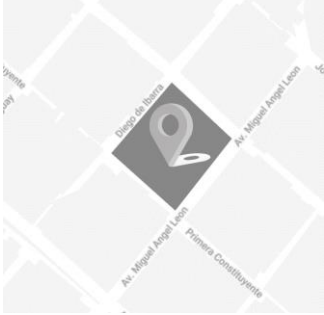








Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.

Ficha de Observación				
Objetivo	Comprender las actividades cotidianas realizadas en el sector de intervención.			
Fecha	04/08/2021			
Nombre del espacio público	Parque General Barriga			
Ubicación	Av. José Veloz y Miguel Ángel León.			
Coordenadas	-1.6667711619130987, -78.65453795048414			
	Categoría	Urbano		
	Área	3549.57 m ²		
	Tipología	Parque Barrial		
	Hora de Inicio	08:00 A.m.	Hora Fin:	09:00 A.m.
	ACTIVIDADES			
PEATONES		41		
		22		
CICLISTAS		-		
MOTOCICLETA		15		
VEHÍCULOS LIVIANOS		96		
TAXIS		35		
AUTOBUSES		3		
CAMIONES DE CARGA		1		

Nota: Tabla de conteo de flujo vehicular y peatonal

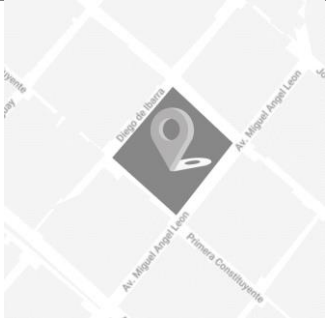








Tabla 4

Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.

Ficha de Observación			
Objetivo	Comprender las actividades cotidianas realizadas en el sector de intervención.		
Fecha	04/08/2021		
Nombre del espacio público	Parque General Barriga		
Ubicación	Av. José Veloz y Miguel Ángel León.		
Coordenadas	-1.6667711619130987, -78.65453795048414		
	Categoría		
	Urbano		
	Área		
	3549.57 m ²		
	Tipología		
	Parque Barrial		
Hora de Inicio	12:00 P.m.	Hora Fin:	13:00 P.m.
ACTIVIDADES			
PEATONES			63
			31
CICLISTAS			6
MOTOCICLETA			10
VEHÍCULOS LIVIANOS			86
TAXIS			12
AUTOBUSES			2
CAMIONES DE CARGA			4

Nota: Tabla de conteo de flujo vehicular y peatonal.

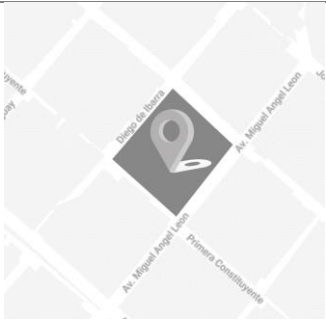
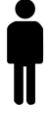

Tabla 5
 Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.

Ficha de Observación			
Objetivo	Comprender las actividades cotidianas realizadas en el sector de intervención.		
Fecha	04/08/2021		
Nombre del espacio público	Parque General Barriga		
Ubicación	Av. José Veloz y Miguel Ángel León.		
Coordenadas	-1.6667711619130987, -78.65453795048414		
	Categoría		
	Urbano		
	Área		
	3549.57 m ²		
	Tipología		
	Parque Barrial		
Hora de Inicio	17:00 P.m.	Hora Fin:	18:00 P.m.
ACTIVIDADES			
PEATONES			43
			20
CICLISTAS			4
MOTOCICLETA			6
VEHÍCULOS LIVIANOS			121
TAXIS			22
AUTOBUSES			4
CAMIONES DE CARGA			8

Nota: Tabla de conteo de flujo vehicular y peatonal.

Tabla 6

Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.










Ficha de Observación			
Objetivo	Comprender las actividades cotidianas realizadas en el sector de intervención.		
Fecha	04/08/2021		
Nombre del espacio público	Parque General Barriga		
Ubicación	Av. José Veloz y Miguel Ángel León.		
Coordenadas	-1.6667711619130987, -78.65453795048414		
	Categoría		
	Urbano		
	Área		
	3549.57 m ²		
	Tipología		
Parque Barrial			
Hora de Inicio	08:00 A.m. 12:00 P.m. 17:00 P.m.	Hora Fin:	09:00 A.m. 13:00 P.m. 18:00 P.m.
ACTIVIDADES			
PEATONES		Mínimo: 5min Máximo: 25 min	
		Mínimo: 6min Máximo: 18 min	

Nota: Tabla de conteo de flujo peatonal y permanencia en el sector.

Al analizar el comportamiento de la gente en el parque Gral. Barriga, se evidencia que las personas mayores son las que más usan el parque en el día y tarde, siendo lugar de descanso para adultos mayores y distracción de juegos y alimentación de palomas, en la noche es usado por jóvenes donde usan la cancha de fútbol en el parque, por lo cuál entender las dinámicas sociales es clave para la formulación de la propuesta.

Tabla 7










Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.

Ficha de Observación		
Objetivo	Comprender las actividades cotidianas realizadas en el sector de intervención.	
Fecha	05/08/2021	
Nombre del espacio público	Intersección	
Ubicación	Av. Unidad Nacional y Miguel Ángel León.	
Coordenadas	-1.668859, -78.656022	
	Categoría	Urbano
	Área	-
	Tipología	Avenida Principal
	Hora de Inicio	08:00 A.m.
ACTIVIDADES		
PEATONES		34
		22
CICLISTAS		2
MOTOCICLETA		18
VEHÍCULOS LIVIANOS		73
TAXIS		35
AUTOBUSES		6
CAMIONES DE CARGA		4

Nota: Tabla de conteo de flujo vehicular y peatonal.

Tabla 8










Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.

Ficha de Observación				
Objetivo	Comprender las actividades cotidianas realizadas en el sector de intervención.			
Fecha	05/08/2021			
Nombre del espacio público	Intersección			
Ubicación	Av. Unidad Nacional y Miguel Ángel León.			
Coordenadas	-1.668859, -78.656022			
	Categoría	Urbano		
	Área	-		
	Tipología	Avenida Principal		
	Hora de Inicio	12:00 P.m.	Hora Fin:	13:00 P.m.
	ACTIVIDADES			
PEATONES			63	
			48	
CICLISTAS			3	
MOTOCICLETA			18	
VEHÍCULOS LIVIANOS			60	
TAXIS			23	
AUTOBUSES			5	
CAMIONES DE CARGA			7	

Nota: Tabla de conteo de flujo vehicular y peatonal.

Tabla 9




Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.

Ficha de Observación				
Objetivo	Comprender las actividades cotidianas realizadas en el sector de intervención.			
Fecha	05/08/2021			
Nombre del espacio público	Intersección			
Ubicación	Av. Unidad Nacional y Miguel Ángel León.			
Coordenadas	-1.668859, -78.656022			
	Categoría	Urbano		
	Área	-		
	Tipología	Avenida Principal		
	Hora de Inicio	17:00 P.m.	Hora Fin:	18:00 P.m.
	ACTIVIDADES			
PEATONES			42	
			29	
CICLISTAS			5	
MOTOCICLETA			33	
VEHÍCULOS LIVIANOS			49	
TAXIS			25	
AUTOBUSES			5	
CAMIONES DE CARGA			12	

Nota: Tabla de conteo de flujo vehicular y peatonal.

Tabla 10

Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.

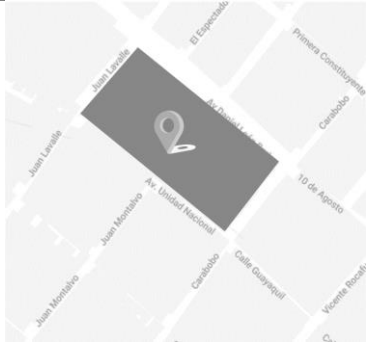








Ficha de Observación			
Objetivo	Comprender las actividades cotidianas realizadas en el sector de intervención.		
Fecha	05/08/2021		
Nombre del espacio público	Intersección		
Ubicación	Av. Unidad Nacional y Miguel Ángel León.		
Coordenadas	-1.668859, -78.656022		
	Categoría		
	Urbano		
	Área		
	-		
Tipología			
Avenida Principal			
Hora de Inicio	08:00 A.m. 12:00 P.m. 17:00 P.m.	Hora Fin:	09:00 A.m. 13:00 P.m. 18:00 P.m.
ACTIVIDADES			
PEATONES		Mínimo: 2min Máximo: 12 min	
		Mínimo: 6min Máximo: 12 min	

Nota: Tabla de conteo de flujo peatonal y permanencia en el sector.

Al analizar la hora en la cual pasan más tiempo las personas, se encuentra el horario de la tarde, en el que destinan más tiempo por esperar en la parada de bus y se nota un deterioro del espacio público, como lo son acera y bordillos.

Tabla 11

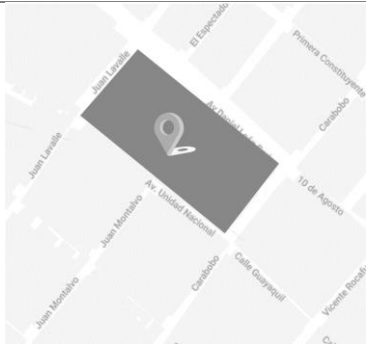








Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.

Ficha de Observación			
Objetivo	Comprender las actividades cotidianas realizadas en el sector de intervención.		
Fecha	06/08/2021		
Nombre del espacio público	Plaza Eloy Alfaro		
Ubicación	Av. Juan Lavalle y Av. Unidad Nacional		
Coordenadas	-1.6694377191943381, -78.65421365351634		
	Categoría		
	Urbano		
	Área		
	4950,47 m ²		
	Tipología		
	Plaza Central		
Hora de Inicio	08:00 A.m.	Hora Fin:	09:00 A.m.
ACTIVIDADES			
PEATONES			42
			40
CICLISTAS			6
MOTOCICLETA			12
VEHÍCULOS LIVIANOS			35
TAXIS			19
AUTOBUSES			-
CAMIONES DE CARGA			6

Nota: Tabla de conteo de flujo vehicular y peatonal

Tabla 12

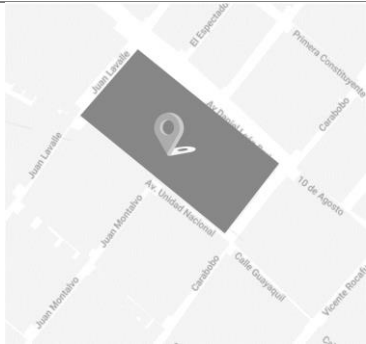
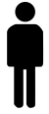







Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.

Ficha de Observación				
Objetivo	Comprender las actividades cotidianas realizadas en el sector de intervención.			
Fecha	06/08/2021			
Nombre del espacio público	Plaza Eloy Alfaro			
Ubicación	Av. Juan Lavalle y Av. Unidad Nacional			
Coordenadas	-1.6694377191943381, -78.65421365351634			
	Categoría	Urbano		
	Área	4950,47 m ²		
	Tipología	Plaza Central		
	Hora de Inicio	12:00 P.m.	Hora Fin:	13:00 P.m.
	ACTIVIDADES			
PEATONES			75	
			63	
CICLISTAS			3	
MOTOCICLETA			18	
VEHÍCULOS LIVIANOS			49	
TAXIS			21	
AUTOBUSES			-	
CAMIONES DE CARGA			9	

Nota: Tabla de conteo de flujo vehicular y peatonal

Tabla 13

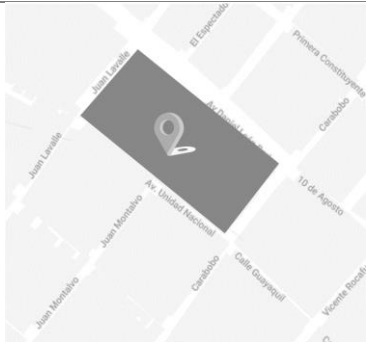


Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.

Ficha de Observación				
Objetivo	Comprender las actividades cotidianas realizadas en el sector de intervención.			
Fecha	06/08/2021			
Nombre del espacio público	Plaza Eloy Alfaro			
Ubicación	Av. Juan Lavalle y Av. Unidad Nacional			
Coordenadas	-1.6694377191943381, -78.65421365351634			
	Categoría	Urbano		
	Área	4950,47 m ²		
	Tipología	Plaza Central		
	Hora de Inicio	17:00 P.m.	Hora Fin:	18:00 P.m.
	ACTIVIDADES			
PEATONES			49	
			33	
CICLISTAS			6	
MOTOCICLETA			35	
VEHÍCULOS LIVIANOS			68	
TAXIS			26	
AUTOBUSES			-	
CAMIONES DE CARGA			-	

Nota: Tabla de conteo de flujo vehicular y peatonal

Tabla 14

Ficha referente a cantidad de usuarios que van por los sectores de intervención.










Ficha de Observación			
Objetivo	Medir el tiempo de permanencia de las personas, en los diferentes sitios de intervención		
Fecha	06/08/2021		
Nombre del espacio público	Plaza Eloy Alfaro		
Ubicación	Av. Juan Lavalle y Av. Unidad Nacional		
Coordenadas	-1.6694377191943381, -78.65421365351634		
	Categoría		
	Urbano		
	Área		
	4950,47 m ²		
Tipología		Plaza Central	
Hora de Inicio	08:00 A.m. 12:00 P.m. 17:00 P.m.	Hora Fin:	09:00 A.m. 13:00 P.m. 18:00 P.m.
ACTIVIDADES			
PEATONES		Mínimo: 3min Máximo: 12 min	
		Mínimo: 6min Máximo: 15 min	

Nota: Tabla de conteo de flujo peatonal y permanencia en el sector.

En la plaza la gente pasa más tiempo debido a que buscan un sitio de descanso con sombra, en el día los espacios con árboles son copados a diferencia de mobiliarios que esta sin protección solar, además de que mucha gente usa la plaza como un sitio de paso.

Tabla 15

Ficha referente a los sitios de intervención en diferentes horas del día.

FICHA FOTOGRÁFICA DE LOS ESPACIOS A INTERVENIR		
Mañana	Tarde	Noche
Parque Gral. Barriga		
		
Intersección Plaza de Toros		
		
Plaza Eloy Alfaro		
		

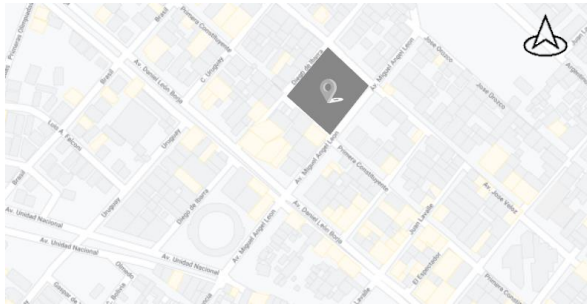
Nota: La tabla evidencia como es el sector, dependiendo la hora del día en donde se evidencia su estado actual y la presencia de gente y automóviles, denotando un deterioro de su imagen en general.

Tabla 16

Ficha de observación específicamente del espacio del Parque Gral. Barriga

Ficha de Observación			
Datos de Ubicación			
País:	Ecuador	Fecha:	4/8/2021
Provincia:	Chimborazo		
Ciudad:	Riobamba		
Lugar:	Parque Gral. Barriga		

Sitio de Intervención



Nota: En la presente ficha de observación se evaluará la calidad de mobiliario, iluminación, uso de equipamientos en el Parque Gral. Barriga, evidenciando su uso y que elementos ayudan a los ciudadanos.

Espacio Físico y Entorno

Tipo de Suelo

adoquín



Baldosa



Cemento



Tierra



Césped



Espacio Físico y Entorno

Tipo de Suelo

Bancas

32



Basureros

4



Cancha

1



Gradas

2



Monumento

1



Mobiliario Juegos

4



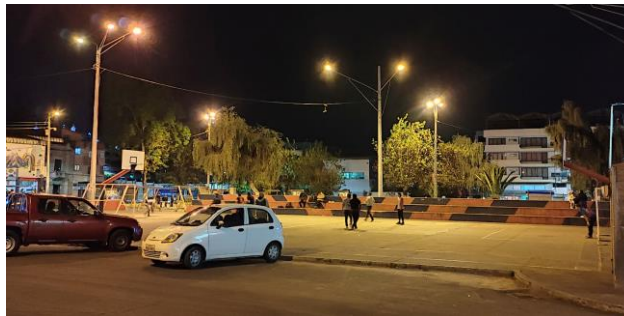
Espacio Físico y Entorno

Iluminación

Diurna



Nocturna



Nota: La tabla evidencia como es el sitio de estudio, dependiendo la valoración actual de su entorno.

Conclusión: Al realizarse la ficha de observación, analizando los mobiliarios existentes, tipo de piso y la iluminación que recibe tanto de día como de noche, se contempla varios parámetros:

- El cambio de luz amarilla por luz blanca, debido a que tiene un mayor rango de iluminación y claridad en el entorno.

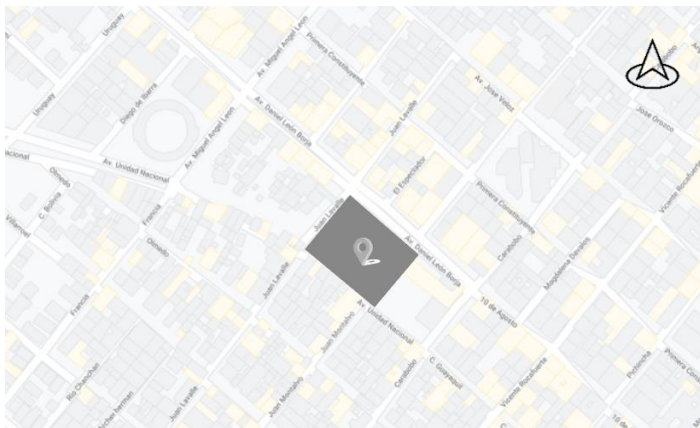
- Mobiliario de juegos para personas de la tercera edad, el cual es deficiente y se pudo observar cómo se reúnen a jugar, por lo que no es apto para la comodidad de dichas personas.
- Las bancas son usadas para descanso y en condiciones donde existe incidencia solar de medio día se necesitan espacios que protegen de la luz y lluvia de acuerdo con la condición climática.

Tabla 17

Ficha de observación específicamente del espacio de la Plaza Eloy Alfaro.

Ficha de Observación			
Datos de Ubicación			
País:	Ecuador	Fecha:	4/8/2021
Provincia:	Chimborazo		
Ciudad:	Riobamba		
Lugar:	Plaza Eloy Alfaro		

Sitio de Intervención



Nota: En la presente ficha de observación se evaluará la calidad de mobiliario, iluminación, uso de equipamientos en la plaza Eloy Alfaro, evidenciando su uso y que elementos ayudan a los ciudadanos.

Espacio Físico y Entorno

Tipo de Suelo

adoquín pintado



Gravilla



Rieles de tren



Césped



Espacio Físico y Entorno

Elementos	Cantidad	Fotografía
Bancas	8	A photograph of a low, wide concrete bench in a public square. A dog is sitting on the ground nearby, and a person is partially visible on the right.
Jardineras	6	A photograph showing a person sitting on a concrete bench next to a small planter with grass. Pigeons are scattered on the ground around the bench.
Luminarias	4	A photograph of modern street lighting poles with multiple light fixtures, set against a clear blue sky.
Señaléticas	14	A photograph of a train station platform with tracks, showing people walking and pigeons on the ground.
Kiosko	2	A photograph of a yellow kiosk with a curved roof, featuring the text 'Tren Buzo' and 'BIENVENIDOS'. It is located on a city street.

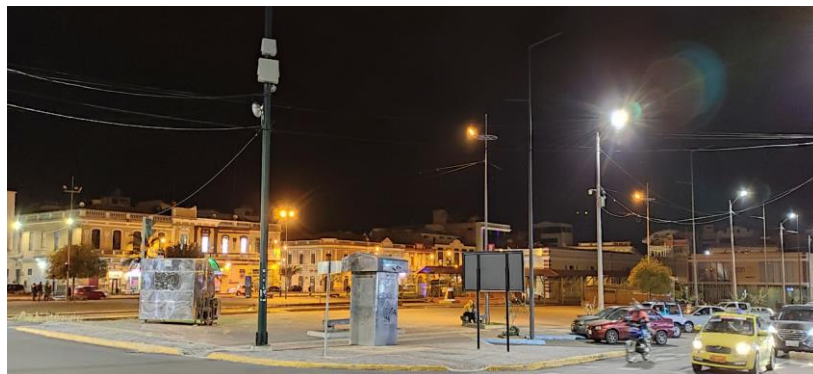
Espacio Físico y Entorno

Iluminación

Diurna



Nocturna



Nota: La tabla evidencia como es el sitio de estudio, dependiendo la valoración actual de su entorno.

Conclusión: Al realizarse la ficha de observación, analizando los mobiliarios existentes, tipo de piso y la iluminación que recibe tanto de día como de noche, se contempla varios parámetros:

- El cambio de luz amarilla por luz blanca, debido a que tiene un mayor rango de iluminación y claridad en el entorno.

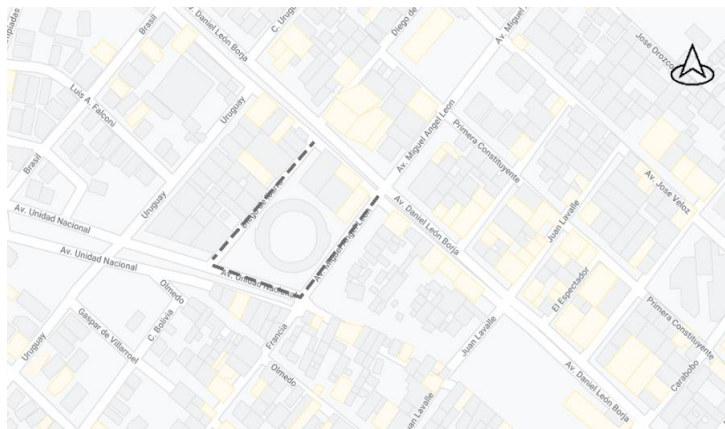
- Mobiliario aparte de la sombra generada por los árboles existentes, ameritan protección extra, dado que la gente busca sitios con sombra para descansar.

Tabla 18

Ficha de observación específicamente del espacio de las calles exteriores de la Plaza de Toros, específicamente la calle Diego de Ibarra.



Ficha de Observación	
Datos de Ubicación	
País:	Ecuador Fecha: 4/8/2021
Provincia:	Chimborazo
Ciudad:	Ambato
Lugar:	Intersección Plaza de Toros

Sitio de Intervención



Nota: En la presente ficha de observación se evaluará la calidad de mobiliario, iluminación, uso de equipamientos en la intersección de la Plaza de Toros, evidenciando su uso y que elementos ayudan a los ciudadanos.

Espacio Físico y Entorno

Elementos	Cantidad	Fotografía
Parada de bus	1	
Bancas	5	

Jardineras

5



Espacio Físico y Entorno

Iluminación

Diurna



Nocturna



Nota: La tabla evidencia como es el sitio de estudio, dependiendo la valoración actual de su entorno.

Conclusión: Al realizarse la ficha de observación, analizando los mobiliarios existentes, tipo de piso y la iluminación que recibe tanto de día como de noche, se contempla varios parámetros:

- El cambio de luz amarilla por luz blanca, debido a que tiene un mayor rango de iluminación y claridad en el entorno.

- Mobiliario existente es olvidado por los transeúntes, que buscan un sitio de paso, más que de estancia, por lo que mejorar las jardineras existentes es la mejor opción.
- Colorido en sus calles transversales del punto de estudio como la calle Juan Lavalle, la cual además de mejorar visualmente se optimiza su entorno.
- Ampliación de una de las aceras, menorando las dimensiones de carril de automóviles, para generar mayor tranquilidad a los peatones y que sea una vía de mayor tránsito peatonal.

Formato Entrevista

Entrevista realizada al personal técnico del Municipio del departamento de proyectos y regeneración urbana, además de aplicarse a los moradores del sector, obteniendo una muestra total de 6 entrevistados.

Entrevista

1. ¿Qué criterios son necesarios para la regeneración del sector de la estación, hablando del espacio público?
2. ¿Se han intervenido espacios como la Plaza Eloy Alfaro y la calzada de la Plaza de toro, sería significativo la inclusión del Parque Barriga en dichas intervenciones, para generar una conexión entre los equipamientos urbanos?
3. ¿Qué espacios considera que hacen falta en la Plaza Eloy Alfaro para generar atracción a los usuarios?
4. ¿Cree que es necesario intervenir la calzada de la Plaza de Toros?
5. ¿Considera pertinente intervenir el parque Gral. Barriga y optimizar sus espacios para mejorar la interacción con los usuarios?

Tabla 19

Matriz de relación de entrevista realizadas

MATRIZ DE TABULACIÓN DE ENTREVISTAS							
Preguntas	ENTREVISTADO 1 Ing. Marcela Pazmiño Ingeniera Civil Municipio-Proyectos	ENTREVISTADO 2 Arq. Paul García Arquitecto Municipio-Proyectos	ENTREVISTADO 3 Arq. Daniel Trujillo Arquitecto Municipio-Proyectos	ENTREVISTADO 4 Sebastián Galarza Morador	ENTREVISTADO 5 Erica Lalón Morador	ENTREVISTADO 6 Carlos Ulloa Comerciante	RESUMEN / CONCLUSIÓN
1. ¿Qué criterios son necesarios para la regeneración del sector de la estación, hablando del espacio público?	Debemos enfocarnos en que el sector era turístico por el tren, actualmente no se sabe si volverá y debe plantearse estrategias económicas.	Son factores que influyen en el espacio, desde lo urbanístico o arquitectónico. El tema económico y social definen los criterios. Integral que abarque al tema cultural centrado en las costumbres de la ciudad.	Se define al sector como un área turística en donde pueden plantearse criterios de cierre de avenida en días concurridos para generar atracción turística y de los usuarios de la ciudad.	Mejorar la iluminación para que pueda existir más seguridad	Implementar áreas bien iluminadas para que no se generen más robos.	Aumentando más bancos para que la gente pueda descansar.	Se deben priorizar estrategias donde primen los peatones, juntamente con sitios de atracción para los usuarios, lo cual mejora la calidad de los mismos y a su vez generar permanencia.

<p>2. ¿Se han intervenido espacios como la Plaza Eloy Alfaro y la calzada de la Plaza de toro, sería significativo la inclusión del Parque Barriga en dichas intervenciones, para generar una conexión entre los equipamientos urbanos?</p>	<p>Se debe entender que es una zona comercial, definir el fin del sector si es vehicular o peatonal, para generar un circuito entre avenidas y sitios de intervención.</p>	<p>No han sido intervenciones urbanas, solo se hizo una readecuación de veredas y calzadas, para conectar al parque se debe considerar arborización que genere bordones verdes o estrategia arquitectónica que tengan una relación o uso puede hacerse en el parque y se relacione con la plaza y la avenida.</p>	<p>La realización de circuitos que conecten las avenida y espacios, priorizando el sector económico del uso de suelo que actualmente representa al límite entre la zona histórica y los sitios que plantea a intervenir.</p>	<p>No sabría decir como unir espacios tan alejados.</p>	<p>Se podría incluir con señalización en los espacios que sean la misma.</p>	<p>Agregar más árboles para crear mejores espacios.</p>	<p>Impulsar actividades o comercio locales que reactiven el sector, así como también sitios que generen puntos de encuentro a la población.</p>
<p>3. ¿Qué espacios considera que hacen falta en la Plaza Eloy Alfaro para generar atracción a los usuarios?</p>	<p>Es considerada una plaza donde parten marchas y ferias que se ocasionan esporádicamente, se puede incluir letrinas móviles para que no generen malos olores e implementar letreros que digan RIOBAMBA</p>	<p>Primero se debe hacer un análisis de que actividades se realizan si son de paso o recreativas, sino la permanencia que se da. Se puede generar sitios culturales que hace falta en la ciudad. Como cine al aire libre</p>	<p>Se debe mantener como un espacio abierto, quizás con mayor cantidad de espacios para poder realizarse actividades al aire libre.</p>	<p>Aumentar más espacios de descanso y sombra.</p>	<p>Implementar área verde como si fuera un parque.</p>	<p>Más área verde para atraer a más gente.</p>	<p>Potenciar a la plaza como un punto de encuentro y como parte de la memoria colectiva de la ciudad, a través, de escenarios urbanos propicios.</p>

	para fotografías y no mobiliario que generaría obstáculo y la plaza perdería su esencia.	o plazas de eventos itinerarios, actividades que da un vínculo en la avenida y la plaza.					
4. ¿Cree que es necesario intervenir el espacio Público de la Plaza de Toros?	Mejorarla es importante, dado que se ha dejado de lado por falta de proyectos que engloben las aceras y calzadas.	Se debe entender lo social, porque si la iluminación después de las 10 de la noche se vuelve peligroso para los usuarios, pero debe manejarse el tema económico y turístico.	Si se han intervenido pero los materiales empleados y el proyecto que se planteó no fue tan bueno como se esperaba.	Si, porque no atrae a las personas un espacio vacío	Mejorar la parada de bus que sea más cómoda para las personas.	No, creo que es necesario.	Integrar espacios residuales de los equipamientos disponibles que se integren al espacio público y desarrollen proyectos uniformes para la población.
5. ¿Considera pertinente intervenir el parque Gral. Barriga y optimizar sus espacios para mejorar la interacción con los usuarios?	Se debe mejorar la accesibilidad para todos los usuarios y generar atracción.	Se debe entender las dinámicas sociales del sector y generar actividades culturales que no solo son deportivas sino más bien concientizar a los ciudadanos de sus raíces.	La arborización se debería tener como parámetro principal para realizar una intervención en el parque.	Si, porque existen áreas amplias que no están optimizadas.	Mejorar las bancas y tener espacios cubiertos para protección de lluvia y sol.	Implementar máquinas de ejercicio para las personas.	Proponer accesibilidad universal para todas las personas, priorizar los espacios públicos al usuario y sus necesidades.

Nota: Tabla de tabulación de respuestas sobre las entrevistas y obtención de la conclusión general

3.4. Conclusiones capitulares

El presente capítulo presenta el análisis a escala urbana del polígono de intervención y del sector de la estación, en el que los mapeos permitieron conocer el uso de suelo predominante, altura de edificaciones y espacios verdes y de recreación existentes, que permitieron entender la falencia de dichos espacios en la ciudad, la cual por medio de la intervención a realizarse facilitara la conexión de dichos espacios.

El diagnóstico del contexto permite entender el sector, nos da una visión de cómo funcionan sus actividades sociales e interacciones que tienen los actores urbanos, además de implementar estrategias que facilitaran el entendimiento del sector como un todo y no de manera disgregada como lo es actualmente, conjuntamente con la reutilización de elementos existente se planteara una propuesta que beneficie a los pobladores y visitantes.

Al realizar las fichas de conteo de peatones, y movilidad se encuentra que la zona es altamente visitada, ya sea por usuarios de paso y que deciden quedarse un lapso para descansar de sus actividades diarias, por lo que en base a ello se determina sus necesidades, se ve la necesidad de espacios de descanso, recreación o simplemente ocio, por lo que aplicar dichas necesidades ayudará en el futuro del proyecto.

Al realizar las entrevistas al personal técnico todos concluyen en la realización de circuitos para conectar los espacios, dado que es una zona comercial y debe priorizarse al peatón por sobre el automóvil. No obstante, los moradores y vendedores del sector consideran óptima la implementación de mobiliario de descanso y actividades físicas para mejorar el sector y su imagen en general, por lo que implementar las estrategias planeadas es viable y optimizará el espacio público.

CAPÍTULO 4

LA PROPUESTA

El proyecto surge de la necesidad de rehabilitar los espacios cercanos a la estación de la ciudad de Riobamba mediante la delimitación de su impacto en el sector especificado por medio del código Urbano en donde especifican parámetros de relación con el entorno, a su vez se busca aplicar parámetros en base a los referentes que guíen el proyecto compaginados con los ODS, de ciudades sostenibles e inclusión social en la ciudad, la cual debe ser principalmente para los habitantes y ejemplo de áreas verdes, creando un ambiente y entorno amigable para sus habitantes.

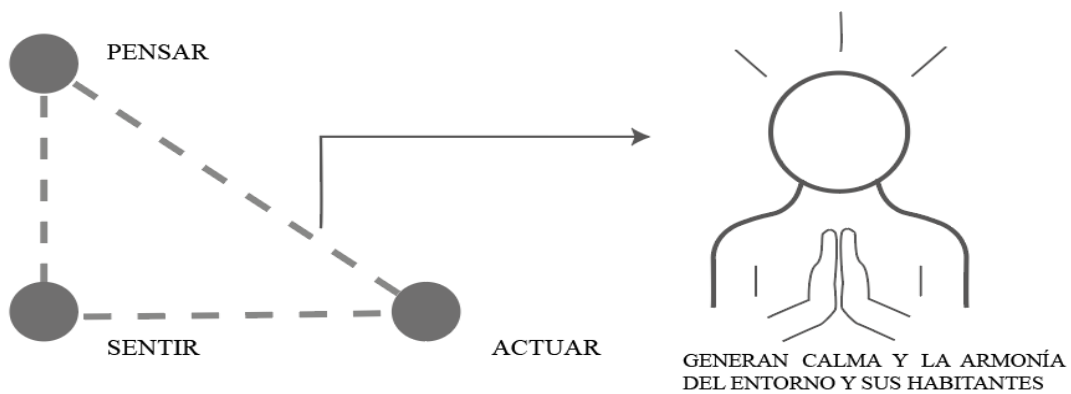
4.1.Idea generadora

a. Concepto y Partido arquitectónico

El proyecto urbano-arquitectónico surge del análisis del estudio y análisis urbano, realizado en la delimitación del sector de estudio, de la forma en que se ejecutan 3 ejes principales de conexión, los cuales se interrelacionan para comunicarse entre sí.

Figura 17

Idea generatriz del proyecto

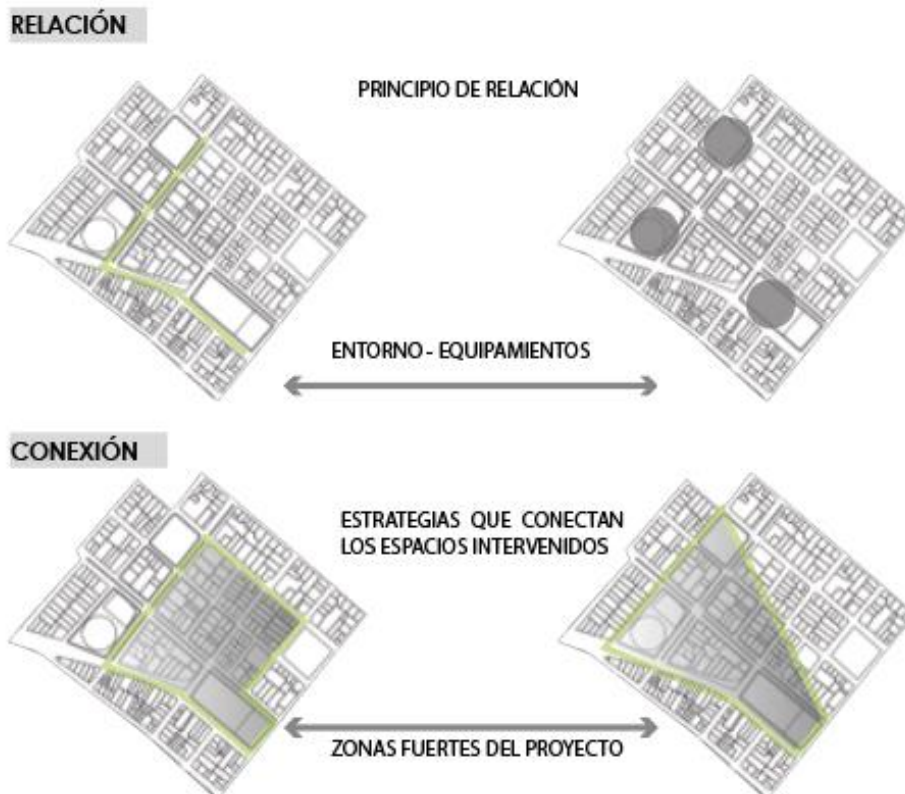


Nota: Elaboración Propia

Al delimitar el polígono de intervención mediante el Plan de Ordenamiento Urbano de la ciudad de Riobamba, especifica los parques con un radio de acción de 300mts², donde se intersecan y se logra diferenciar 3 equipamientos principales que se busca conectarlos, en base al estudio características como el confort, seguridad y distracción son factores que favorecen y fortalecen la propuesta planteada. Al intervenir puntos estratégicos se está rehabilitando la plaza como un eje y punto de encuentro, las zonas recreativas y áreas de contemplación para la ciudadanía en general.

Figura 18

Idea generatriz del proyecto



Nota: Elaboración Propia

Figura 19

Idea generatriz del proyecto y triangulación de intervención.



Nota: Elaboración Propia

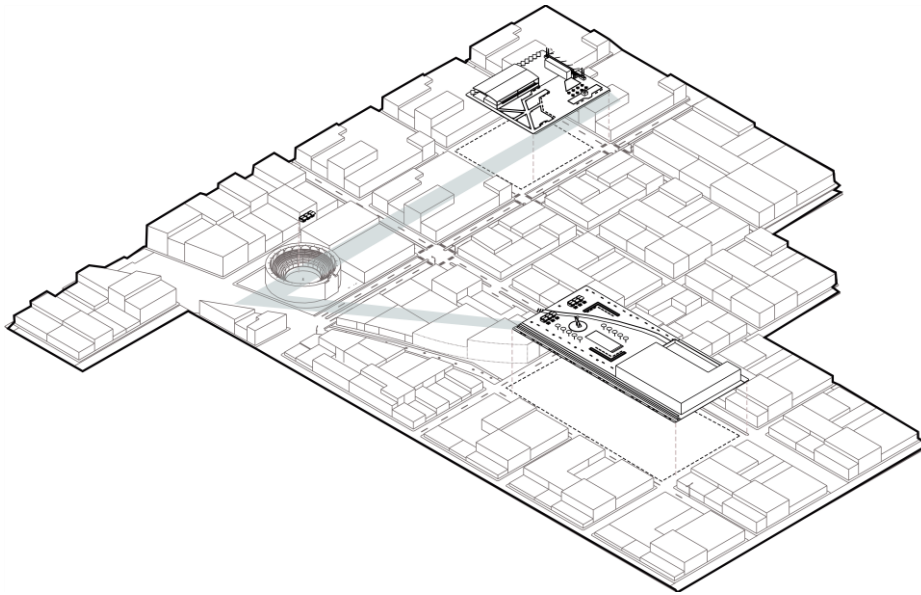
La propuesta se basa en 3 espacios como lo son:

- La plaza de Toros
- Plaza Eloy Alfaro
- Parque Gral. Barriga

Mediante la regeneración de espacios urbanos en donde el habitante tiene prioridad en los mismos, espacios destinados a la recreación, esparcimiento y relajación, tratando de cambiar el estado actual de ser lugares de paso sin mucha relevancia en la ciudad.

Figura 20

Concepto del proyecto



Nota: Elaboración Propia

La idea principal es dividir al polígono de estudio por zonas a intervenir, dejando claro que existen espacios que tiene mayor relevancia que otros, pero al final todo se conjuga formando una propuesta de regeneración tan fuerte que todas tiene el mismo peso, A continuación, se puede evidenciar como se reconoció el sector y se destacó los puntos claves a intervenir.

Para lograr la conexión esperada, se estudia el sector, los puntos fuertes son la cantidad de usuarios que transitan por el sector, la cual por ser un lugar de conectividad entre el casco histórico y la Riobamba actual se vuelve un punto de encuentro, por lo que establecer directrices como las paradas de autobuses para facilitar el acceso a los sitios de intervención, además de reconocer cuales son las vías que más afectan a las propuestas y potencializarlas, para así lograr la idea central de la integración del sector.

Tratar de conectar un punto distante entre lo histórico y lo moderno se ve simplificado en la rehabilitación, generando espacios donde las actividades culturales, de esparcimiento, relajación se ven incluidas en dicho espacio, se trata de unir los dos

sectores que luchan por su jerarquía, se debe propiciar estrategias óptimas de diseño en donde el habitante es el eje fundamental del mismo.

Figura 21

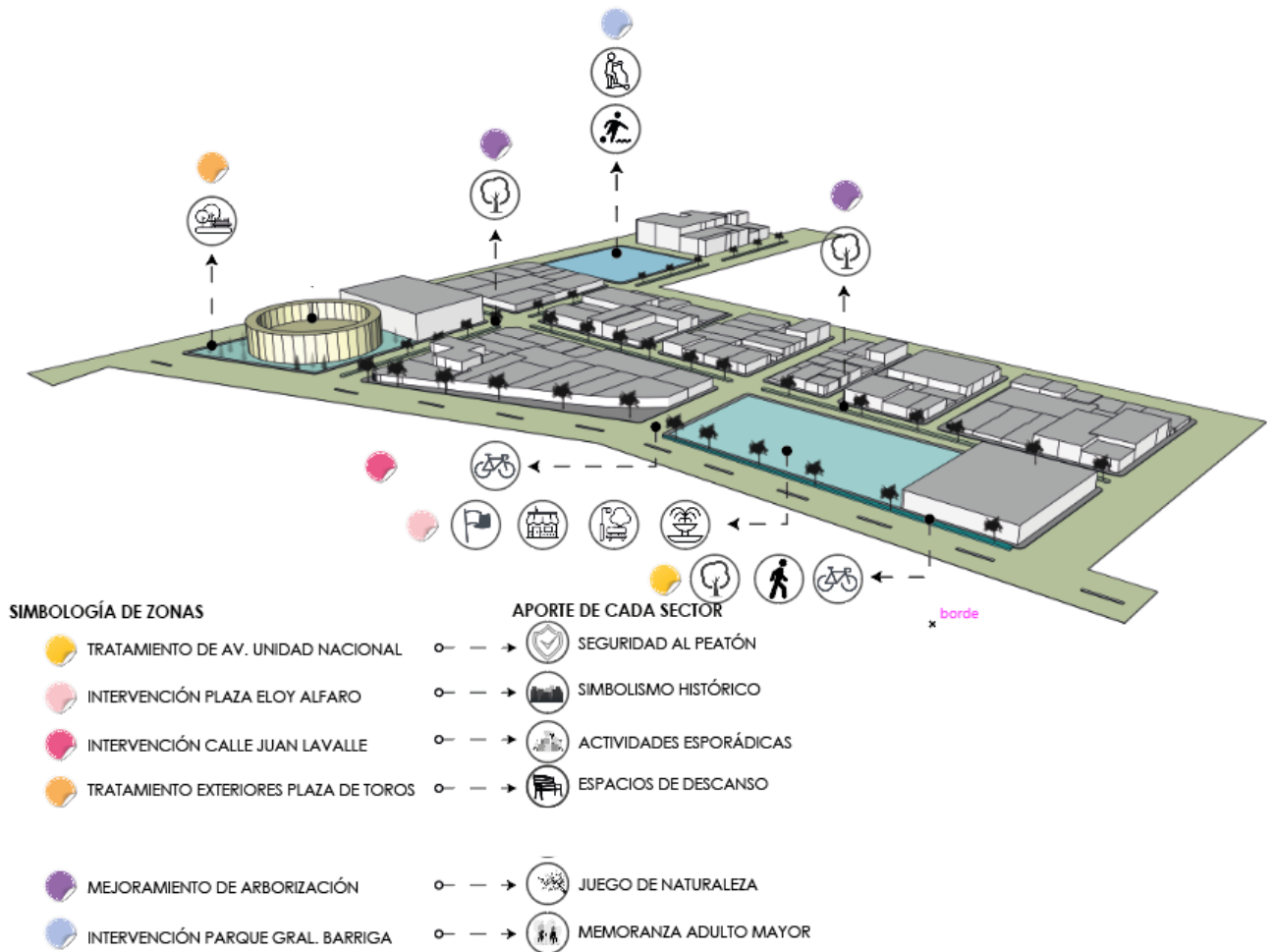
Concepto del proyecto



Nota: En el gráfico se evidencia como son los ejes de acción de cada punto de intervención, además de identificar la zona de movilidad como lo son autobuses y vías principales, las cuales benefician al proyecto a desarrollarse.

Figura 22

Espacios zonificación



Nota: Elaboración Propia

Especificación de la propuesta

El tratamiento de la Av. Unidad Nacional, donde se busca que el peatón y una movilidad sostenible sea el eje de acción de este, con estrategias de diseño que optimicen el espacio tanto para el peatón como para la vegetación.

La intervención de la Plaza Eloy Alfaro surge por la necesidad de crear espacios para la gente, sitios de sombra, vegetación, pero conservando su característica como punto de encuentro de donde surgen marchas y movilizaciones.

La calle Juan Lavalle, es una calle olvidada, donde no tiene un óptimo diseño, se busca darle protagonismo junto con la Plaza de Toros, ampliando la calle para mejorar la accesibilidad de los peatones y la inclusión de mobiliario de descanso juntamente con vegetación que embellece el entorno.

Agregar flores a la vegetación existente genera un colorido atractivo para las personas que transitan el sector, además de crear un ambiente amigable, dado que el color atrae y genera sensaciones de alegría.

Además del Parque Gral. Barriga, se optimizan sus espacios, considerando las necesidades actuales de la población, partiendo por un mejoramiento de canchas, mejoramiento de su vegetación y manteniendo la existente, espacios de deporte y recreación activo son la base de su rediseño.

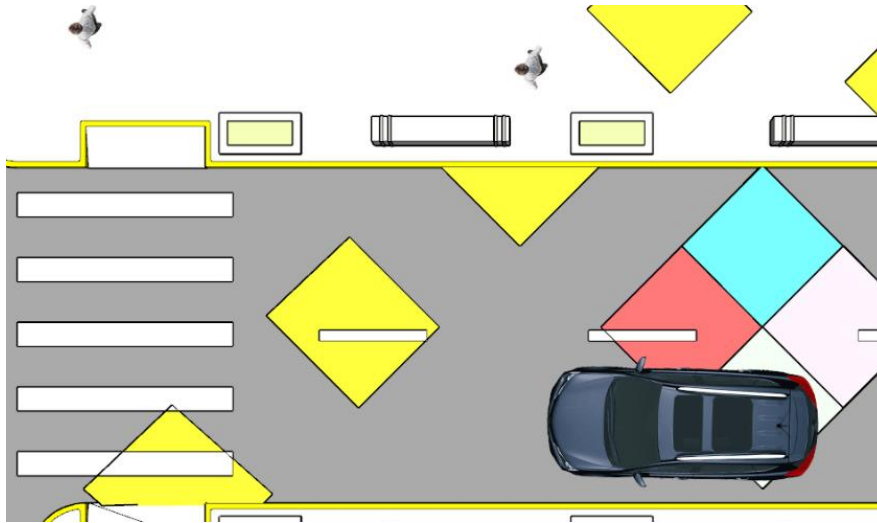
Estrategias del Proyecto

En la realización del proyecto se tiene en cuenta algunas estrategias que ayudan al entendimiento de este, optando por temas realizables que pueden ayudar a mejorar el entorno, entre las estrategias que se aplican las que resaltan son:

- Fomentar la tranquilidad peatonal del lugar, mediante la implementación de colorido en avenidas circundantes a los proyectos la cual realzará la imagen del polígono de intervención, además de ensanchamiento de aceras en lugares pertinentes.

Figura 23

Ilustración explicativa sobre la idea



Nota: Elaboración Propia

- Generación de recorridos peatonales, los cuales dinamizan la economía del lugar, mejorando los servicios locales y generando un atractivo turístico para el sector, por medio de arborización, mejoramiento del mobiliario urbano, el suelo existente y recorrido en bicicleta.

Figura 24

Ilustración explicativa sobre la idea

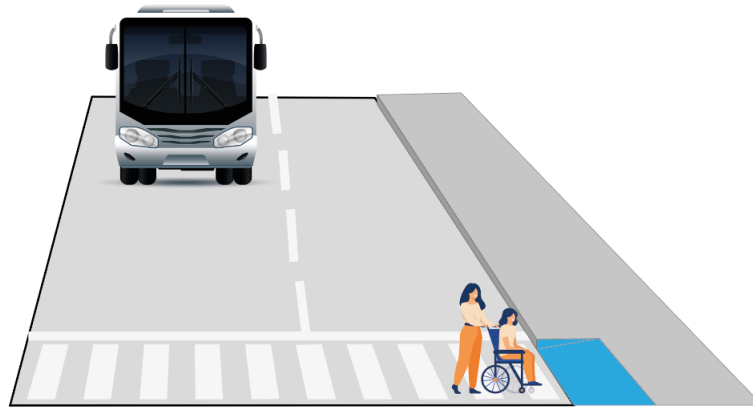


Nota: Elaboración Propia

- Incluir la accesibilidad universal, las personas puedan movilizarse sin problema alguno por las aceras y vías e incluso acceder a los equipamientos urbanos fácilmente, a pesar de sus discapacidades físicas.

Figura 25

Ilustración explicativa sobre la idea



Nota: Elaboración Propia

- Gestión del espacio público, mediante adaptación de las necesidades de los usuarios, inserción de mobiliarios para satisfacer necesidades de estos, en donde el ser humano debe ser el eje fundamental, juntamente con la implementación de la naturaleza.

Dichas estrategias tratan de suplir los problemas evidenciados en el sitio de investigación, donde el abandono de los espacios urbanos, sumado con el deterioro de su infraestructura generan una pésima imagen de la ciudad y por ende acarrea una menor calidad de vida en los mismos, permitiendo actividades delictivas y libertinaje que se dan en sus inmediaciones, mediante dichas problemáticas surgen soluciones que tratan de realizar un cambio en el sector, volviéndolo un sitio de permanencia y de gran atractivo visual para la ciudad.

Figura 26

Equipamientos implantados en el polígono de intervención



Nota: Elaboración Propia

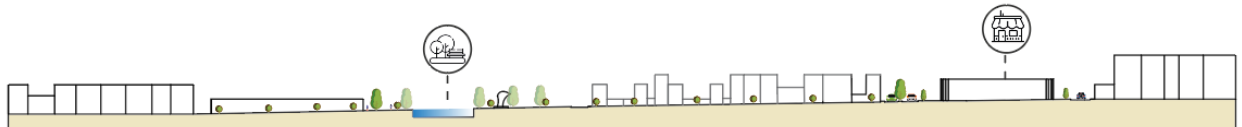
El proyecto articulado los 3 ejes principales, señalando cada uno como:

- Plaza Eloy Alfaro

- Parque Gral. Barriga
- Avenidas como la Av. Unidad Nacional (tramo plaza Eloy Alfaro), Calle Juan Lavalle, articulación en calles mediante urbanismo táctico juntamente con las avenidas Diego de Ibarra, Miguel ángel León, y José Veloz.

Figura 27

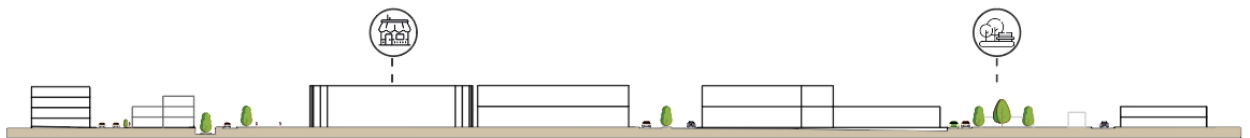
Conectividad de espacios urbanos



Nota: Elaboración Propia

Figura 28

Conectividad de espacios urbanos



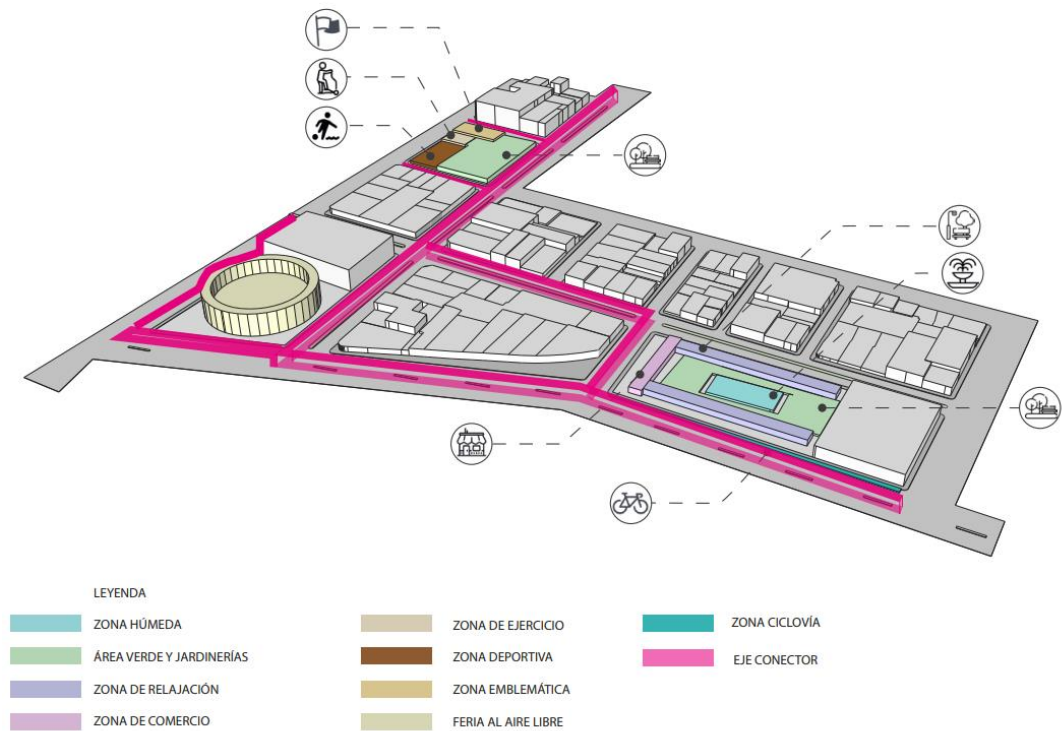
Nota: Elaboración Propia

Los equipamientos deben lograr una comunicación entre sí, mediante arborización la cual mejora el verde urbano de la ciudad y a su vez, la calidad de imagen urbana del mismo. Se opta por la implementación de plantas del sector, es decir, de la sierra ecuatoriana, las cuales puedan florecer y crecer sin ningún inconveniente.

Explicación General de la Propuesta a realizar

Figura 29

Plan General de conectividad de espacios y mejora del equipamiento urbano

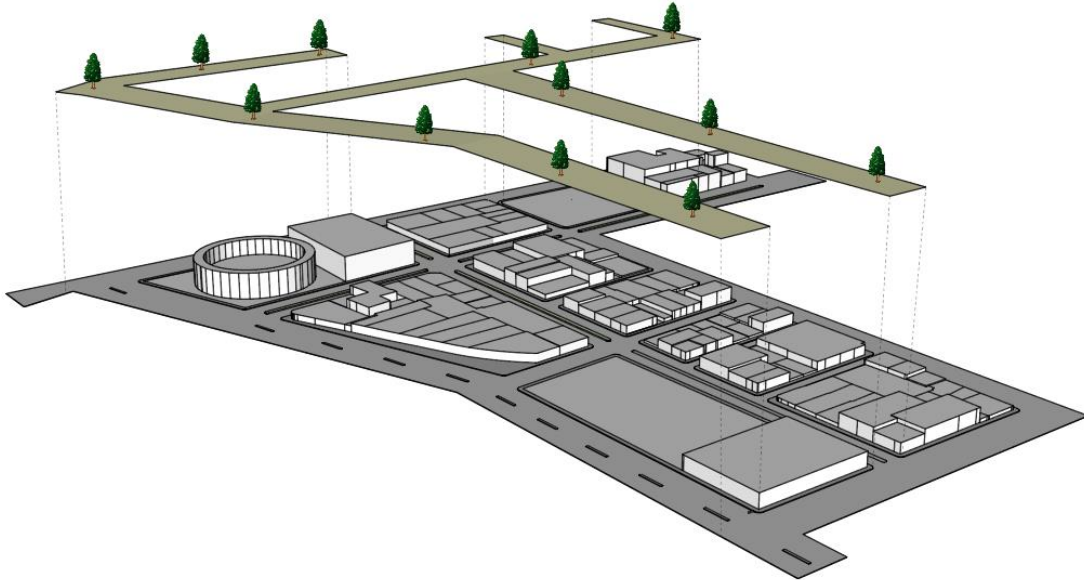


Nota: Elaboración Propia

El plan surge en base a las necesidades evidenciadas por los usuarios, donde los equipamientos ameritan la intervención para lograr mayor permanencia en el mismo, mejorando los equipamientos existentes, añadiéndole espacios generadores de sombra, lo cual se evidencio en las fichas de observación, además de espacios para relajarse y disfrutar del lugar. Todo ello suma un eje que articula dichos sitios, como lo es el mejoramiento de la Av. Unidad Nacional, en el tramo de la plaza Eloy Alfaro, donde se busca que las personas tengan prioridad por sobre el automóvil, de igual manera se interviene avenida para mejorar la naturaleza existente, con plantas del sector, e incluyendo los tramos mencionados anteriormente para generar la conectividad esperada.

Figura 30

Plan General de conectividad de espacios y mejora del equipamiento urbano

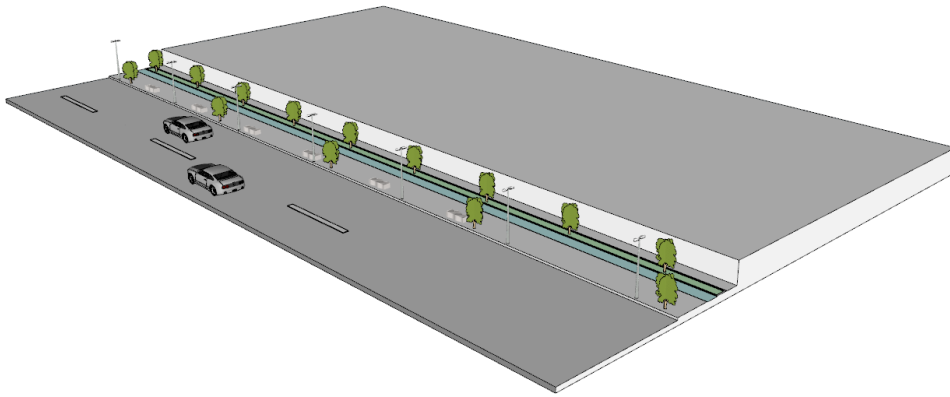


Nota: Elaboración Propia

La primera propuesta es el mejoramiento de las avenidas principales y secundarias en lo que respecta la arborización y la inclusión de la accesibilidad universal en el sitio de intervención, donde se agrupan parámetros como el ensanchamiento de aceras, optimización de los mobiliarios existentes y demás equipamientos existentes, lo cual mejora el acceso para los usuarios en los sitios de intervención.

Figura 31

Av. Unidad Nacional referido su intervención.

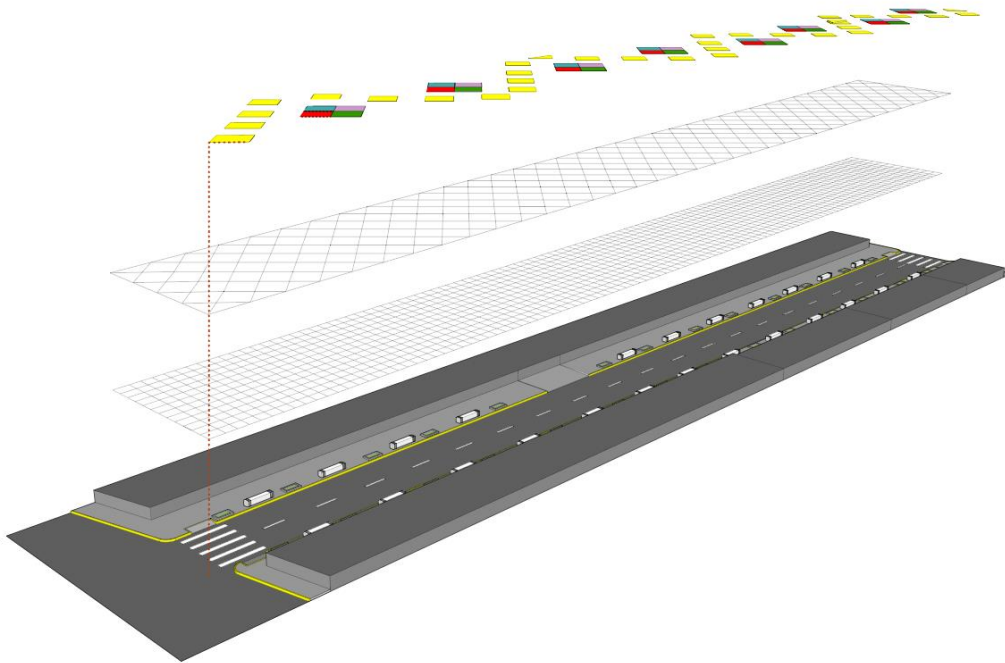


Nota: Elaboración Propia

En el tramo de la Av. Unidad Nacional, el sitio específico de la Plaza Eloy Alfaro, se busca optimizar dicho tramo en donde el peatón sea el protagonista del escenario urbano, donde actividades como andar en bicicleta, sentarse y esperar diligencias o cualquier actividad que se pueda producir sea del agrado de los transeúntes que se busca el mejoramiento de su calidad de vida ya su vez, el mejoramiento de la imagen urbana de la ciudad.

Figura 32

Av. Diego de Ibarra y demás avenidas repitiendo la lógica de intervención.



Nota: Elaboración Propia

Al intervenir las calles se usa colorido para realzar el sector, en este caso se opta por el concepto de la triangulación de equipamientos donde surge la forma triangular, la cual se juega en base a una grilla en donde al trazar X en su interior y pintarlas en sus esquinas se opta por saltar cada cuadro y lograr el diseño deseado, donde se enmarcarán las avenidas circundantes a los equipamientos realzando el sector y su integración. haciendo énfasis en el recorrido de los equipamientos de intervención generando atracción hacia el lugar, refiriendo los espacios donde la gente pueda disfrutar.

Figura 33

Plaza Eloy Alfaro

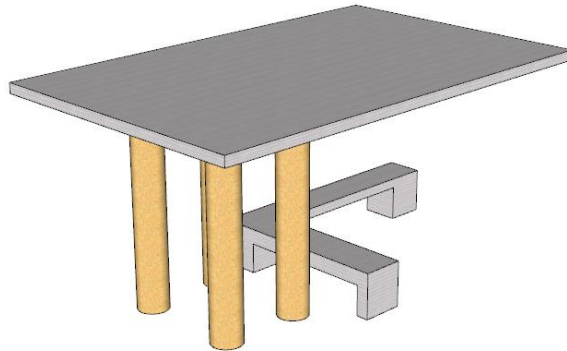


Nota: Elaboración Propia

A su vez en la Plaza Eloy Alfaro, se busca generar estancia por parte de los usuarios, de igual manera mediante la implementación de mobiliario urbano que satisfaga la necesidad, incorporar vegetación en el sector, dándole colorido a la misma, respetando espacios donde la gente pueda reunirse y empezar a realizar actividades urbanas, como ferias, teatros al aire libre donde se recuerde los orígenes a los ciudadanos e incluyendo letras para generar atracción en el mismo.

Figura 34

Modulo Descanso

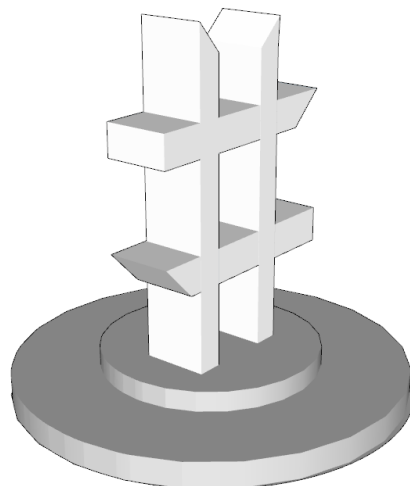


Nota: Elaboración Propia

El módulo de descanso surge de la necesidad de brindar sombra y comodidad a los usuarios de la plaza Eloy Alfaro y a su vez en las noches iluminar el entorno del mismo, se compone de una estructura metálica y recubrimiento de alucobond en su entorno, su asiento es de hormigón lo cual lo hace replicable y cumple con medidas para que la gente disfrute y se sienta cómoda.

Figura 35

Monumento



Nota: Elaboración Propia

El monumento es una representación simbólica del ferrocarril, se hace alusión a los rieles del tren como un mensaje del camino que recorre, en representación filosófica sobre la vida y el camino que se debe seguir para prosperar.

Figura 36

Parque Gral. Barriga










Nota: Elaboración Propia

Otro punto de optimización es el parque general barriga, donde se busca ocupar sitios que están en desuso, optimizar los mobiliarios de descanso y juegos para personas de la tercera edad, que son las personas que más usan dichos mobiliarios, la optimización de la cancha deportiva con una mejor iluminación y tratamiento de suelo, a su vez mejorar la vegetación existente, respetando los árboles presentes y añadiendo colorido mediante flores del sector.

4.2.Memorias técnicas y descriptivas

A continuación, se detallan los equipamientos y vegetación empleados en el programa arquitectónico y propuesta planteados.

Tabla 20
Vegetación del sector

Imagen	Nombre	Nombre científico	Altura
	Acacia A1 	Robina Pseudocacia	5-8 mts
	Eugenia A2 	Eugenia brasiliensis	3-6 mts
	Palmera A3 	Bouganville	8 mts
	Buganvilla A4 	Phoenix dactylifera	1-6 mts



Césped

Kikuyo

-

A5



Nota: Elaboración Propia





Figura 37

Plano de ubicación de la vegetación seleccionada.



Nota: El plano evidencia la localización de las áreas verdes en base a una categorización de colores y letras, en la tabla anterior se puede evidenciar que vegetación corresponde a cada color.

Tabla 21*Vegetación propuesta que complementa la existente*

Imagen	Nombre	Nombre científico	Altura
	Geranio	Geraniaceae	27 cm
	Crisantemo	Chrysanthemum	40 cm
	Ciprés Portugal	Cupressaceae	18-30 mts
	Buganvilla	campanulata	35-45 cm



lavanda

Lavándula spicea

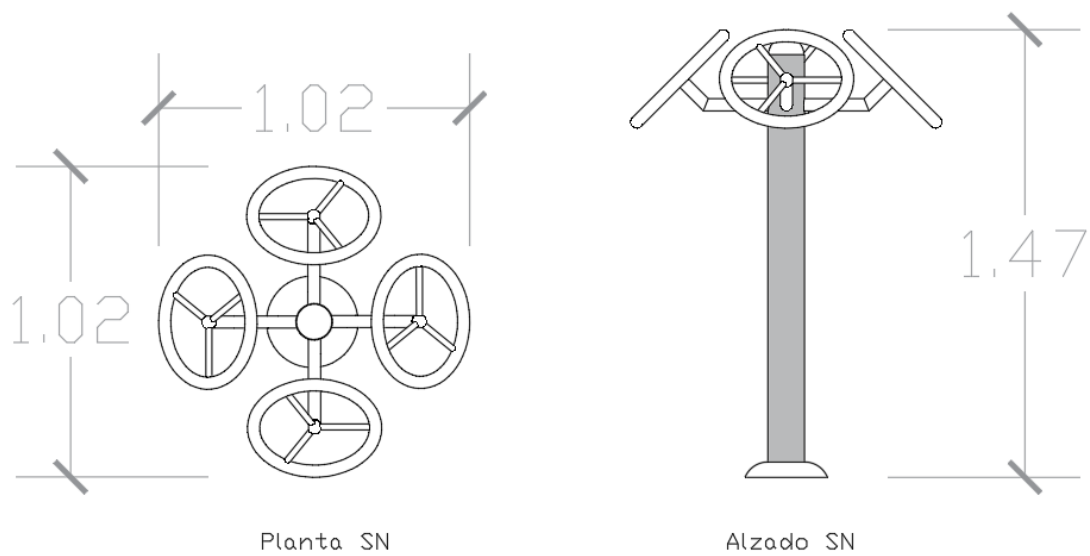
25cm

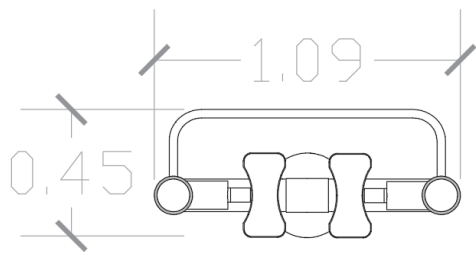
Nota: La tabla presenta la vegetación que acompañará a la existente en el lugar, la cual es del clima de la sierra ecuatoriana y no requiere un cuidado excesivo y costoso.

Equipamiento Bio Saludable

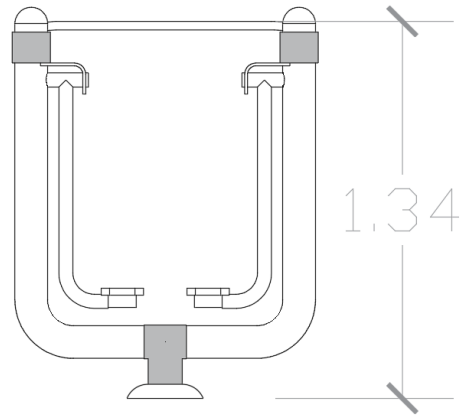
Figura 38

Equipamiento bio saludable

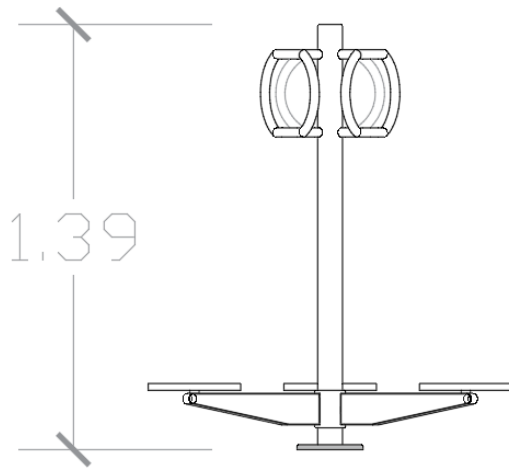




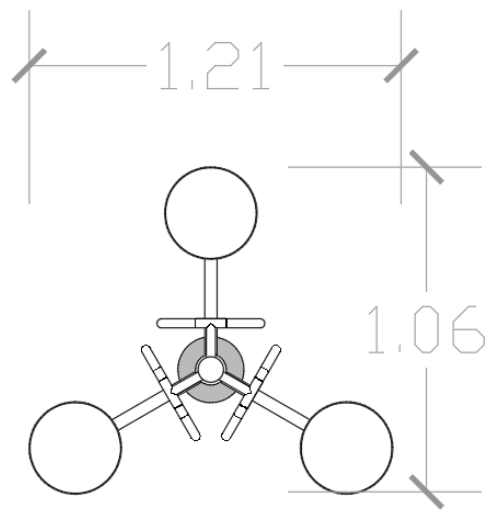
Planta SN



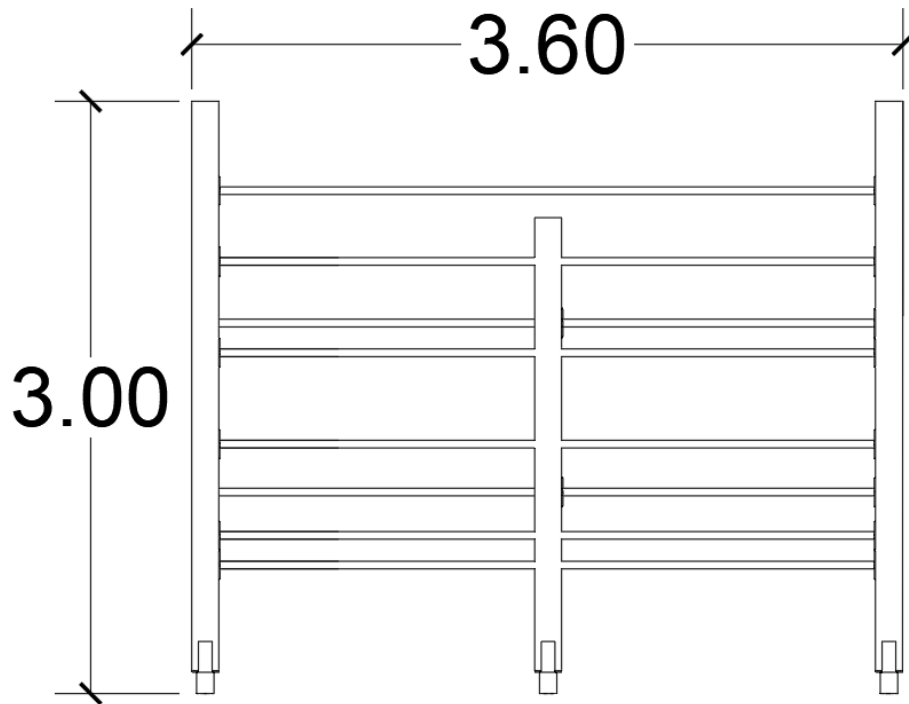
Alzado SN



Planta SN



Alzado SN



Módulo de calistenia

Renders de la Propuesta

Figura 39

Render sobre la calle Diego de Ibarra y su intervención



Nota: Elaboración Propia

Figura 40

Render sobre la intervención del parque Gral. Barriga



Nota: Elaboración Propia

Figura 41



Render sobre la intervención del parque Gral. Barriga

Nota: Elaboración Propia

Figura 42

Render sobre la intervención del parque Gral. Barriga



Nota: Elaboración Propia

Figura 43

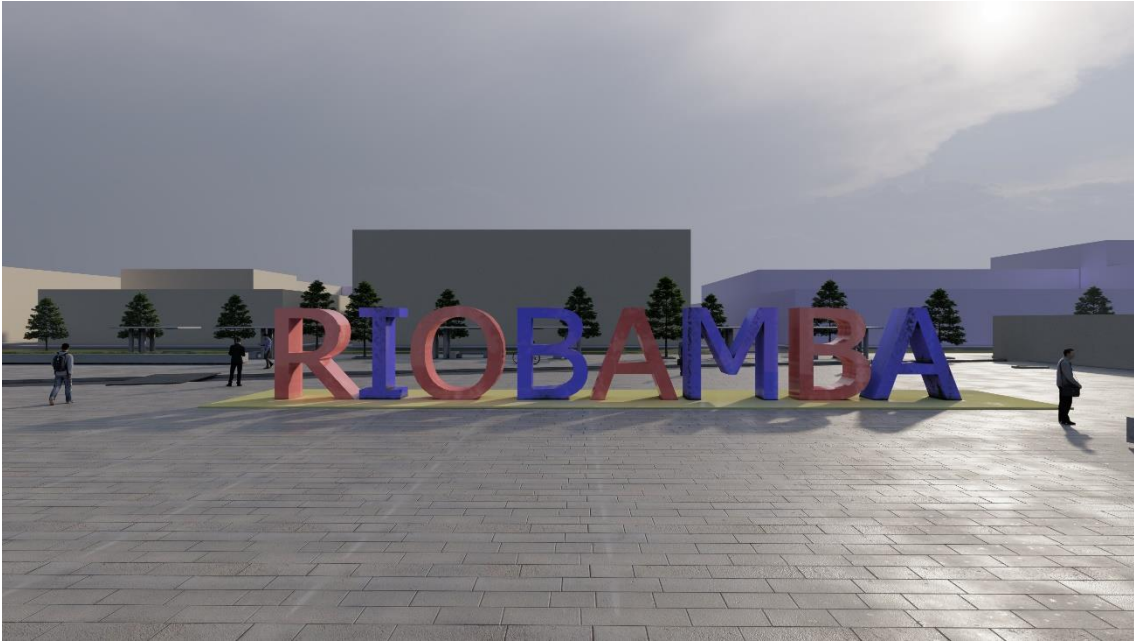
Render sobre la intervención de la calle Juan Lavalle



Nota: Elaboración Propia

Figura 44

Render sobre la intervención de la Plaza Eloy Alfaro



Nota: Elaboración Propia

Figura 45

Render sobre la intervención de la Plaza Eloy Alfaro



Nota: Elaboración Propia

Figura 46

Render sobre la intervención del tramo de la Calle Av. Unidad Nacional que pasa por la Plaza Eloy Alfaro



Nota: Elaboración Propia

Presupuesto Referencial

PRESUPUESTO REFERENCIAL					
Proyecto: "PROYECTO DE REGENERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS Y SU INTEGRACIÓN EN EL SECTOR DE LA ESTACIÓN DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA"					
No.	Rubro / Descripción	Unidad	Cantidad	Precio referencial unitario	Precio referencial global
Plaza Eloy Alfaro					
1	Replanteo y Nivelación Av. Unidad Nacional-Tramo	m2	1352.92	1.72	2327.02
2	Adoquin rectangular 15x30x3	m2	1150.00	11	12650.00
3	Pintura de caucho	m2	1352.92	2.99	4045.23
4	Espacio para árbol 1,4 x 1,4 mts	U	18.00	22	396.00
5	Árbol Eugenia	kg	18.00	12	216.00
6	Módulo de descanso 4,4 x 2,4 mts	U	16.00	250.00	4000.00
7	Jardineras L	m2	63.00	205.87	12969.81
8	Bancas comedor Kiosko	U	6.00	360	2160.00
9	Bancas descanso	U	18.00	225.00	4050.00
10	Letras RIOBAMBA	U	8.00	150	1200.00
11	Monumento	U	1.00	1000	1000.00
TOTAL					45014.06
Tramo Juan Lavalle y demás avenidas					
1	Replanteo y Nivelación Tramo-Juan lavalle	m2	410.00	1.72	705.20

2	Mobiliario descanso Hormigón insitu	U	23.00	350.00	8050.00
3	Espacio para árbol 1,4 x 1,4 mts	m2	27.00	12	324.00
4	Adoquin rectangular 15x30x3 cm	m2	410.00	11	4510.00
5	Pintura de caucho	m2	410.00	2.99	1225.90
6	Árbol Eugenia	U	27.00	12	324.00
7	Pintura de caucho varias avenidas	m2	6500.00	2.99	19435.00
TOTAL					34574.10
Parque Gral. Barriga					
1	Cancha 16x36	m2	1.00	-	-
2	Contrapiso de H.S Cancha	m2	576.00	24.89	14336.64
3	Enlucido de piso Cnacha	m2	576.00	7.44	4285.44
4	Piso sintético verde Cancha	m2	576.00	6.55	3772.80
5	Mobiliario canchas (Arco)	U	2.00	325	650.00
6	Módulo calistenia	U	1.00	675	675.00
7	Maquinas ejercicio al aire libre	U	4.00	175	700.00
8	Piso sintético Gris	m2	222.00	6.55	1454.10
9	Bancas descanso	U	18.00	225.00	4050.00
10	Luminaria Parque 2.5mts	U	25.00	175.00	4375.00
11	Mobiliario Juegos	U	8.00	150	1200.00
12	Plantas Geranio y Crisanteno	U	550.00	7	3850.00
TOTAL					39348.98
SUB TOTAL					118937.14
I.V.A. 12%					14272.46
TOTAL					133209.60

BIBLIOGRAFÍA

- Aja Hernández, A., & Suárez Rodríguez, I. (2017). De la rehabilitación a la regeneración urbana integrada. *Ediciones Universidad de Valladolid*, 20.
doi:<https://doi.org/10.24197/ciudades.20.2017.20>
- Andrade, J. (2006). "Mas ciudad", menos ciudadanía: renovación urbana y aniquilación del espacio público en Guayaquil. *FLACSO*, 161-198.
- Astudillo, F. (2003). Tesis de Maestría. *Riobamba en el primer cuarto de siglo XX: ferrocarril, transformaciones urbanas y prácticas cotidianas*. (pág. 138). Riobamba: Universidad Andina Simón Bolívar.
- Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. (2010). *Plan de Indicadores de Sostenibilidad Urbana de Vitoria-Gasteiz*. Vitoria: BCN Ecología.
- Banco Internacional de Desarrollo. (13 de Agosto de 2020). *BID Ciudades Sostenibles*. Obtenido de <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/lac-cities-challenge-proyectos-innovadores-regeneracion-urbana-desarrollo-economico-local/>
- Bazant, J. (1984). *Manual de Criterios de Diseño Urbano*. Mexico: Editorial Trillas .
- Carrión, F., & Hanley, L. (2005). *Regeneración y revitalización urbana en las Américas: hacia un Estado estable*. Quito: Rispergraf C.A.
- CEPAL. (2002). *División de Medio Ambiente y Asentamientos HUMANOS*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.
- Colautti, V. (2013). La articulación como estrategia proyectual. *Revista habitad Inclusivo*, 13.
- Del Caz, R. (Mayo de 2017). El papel de la vegetación en la mejora del entorno de los edificios en los procesos de regeneración urbana. *Revista Urbano*.
doi:<https://doi.org/10.22320/07183607.2017.20.35.08>
- Delavaud, A. C. (1992). Crisis de Crecimiento en las Grandes Ciudades de América Latina Explosión Demográfica y Espacial. *Espacio y Desarrollo*, 19.
- Dominguez, M., Gorostidi, R., & Riso, T. (2016). *Espacio público, cultura y política: la avenida 7 de la ciudad de La Plata, Argentina*. Argentina: Universidad nacional de la Plata.
- Ducci, M. E. (1989). *Conceptos Básicos de Urbanismo*. México: Trillas.
- Flores, P., & Crawford, L. (2006). América Latina: La ciudad negada. *Investigación y Desarrollo Vol.14*, 14.
- Fundación Avina. (2016). *La inclusión y la resiliencia construyen Ciudades Sustentables*.
- Gehl, J., & Gemzoe, L. (2002). *Nuevos Espacios Urbanos*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Gobierno Municipal del Cantón Riobamba. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Riobamba*. GMCR.

- Gross, P. (1998). ORDENAMIENTO TERRITORIAL: EL MANEJO DE LOS ESPACIOS RURALES. *SciELO Chile*. doi:<https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71611998007300006>
- Hernández, A. (2009). Calidad de Vida y Medio Ambiente Urbano. *Revista Invi*.
- Herrera, J. (2003). *Ciudades, Arquitectura y Espacios Urbano*. España: Caja Rural Intermediterránea. Cajamarca.
- INEC. (2012). *Indice Verde Urbano 2012*. Quito: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.
- Innovation, Y. (25 de 11 de 2019). *Yes Innovation*. Obtenido de <https://www.yes-innovation.com/corredor-metropolitano-de-quito>
- Leva, G. (2005). *Indicadores de Calidad de Vida Urbana*. Argentina: Universidad Nacional de Quilmes.
- Lezama, J. L., & Domínguez, J. (2006). Medio Ambiente y Sustentabilidad Urbana. *Scielo*, 153-176. Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252006000300007&lng=es&tlng=es.
- Loja, M. d., UTPL, & GIZ. (2018). *Laboratorio de Loja 2018. Habitar la Periferia*. Loja, Ecuador: GIZ.
- Lozada, J. D., Guayasamin, J. M., Cruz, J., Suarez, N., Ríos, B., & Lozada, T. (2015). *Dominios Académicos*. Ambato: Universidad Tecnológica Indoamérica.
- Nacional, A. (2016). *LEY ORGÁNICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, USO Y GESTIÓN DE SUELO*. Quito.
- Navas Perrone, M. G. (2019). La regeneración urbana implementada en Guayaquil y Barcelona. *Bitácora Urbano Territorial*, 10.
- Pastrana, R. (2007). Brasilia: La ciudad, obra permanente, obra inconclusa. *Arquitectura y Urbnaismo*, 13.
- Prada Trigo, J. (2015). *La regeneración urbana como solución a los problemas urbanos*. Cuenca: Universidad de Cuenca.
- Roberts, P., & Sykes, H. (2000). *Regeneración Urbana: Un Libro de Londres, Reino Unido*. Londres: SAGE Publications Ltd.
- Tapia Defaz, F. (2017). *Líneas de Investigación*. Ambato: Universidad Tecnológica Indoamérica.
- Telegrafo, E. (2020). Inundaciones se producen por falta de Dragado. *El Telégrafo*.
- Valera, S., & Urrutia, E. (1994). El concepto de identidad social urbana una aproximación entre la psicología social y la psicología ambiental. *Dialnet*, 62.

